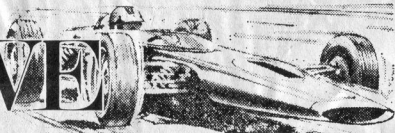


DOVE

corriamo domenica?



DICEMBRE

Data Corsa Località	Validità	Tipo di gara	Vincitore assoluto ediz. precedente Primiti
27 Tre Ore di Pietrmaritburg SUD AFRICA	●●●	Velocità in circuito	Love (Loia)
27 Temporada Brasiliana BRASILE	●●● S. SP	Velocità in circuito	

GENNAIO

2 3 Ore di Goldfields SUD AFRICA	●●● T. GT. S. SP	Velocità in circuito	
2 Corsa a Levin NUOVA ZELANDA	●●● I. Tasmania	Velocità in circuito	Lawrence (Dino Ferrari 2400) 50'13"8 media kmh 120,675 Giro più veloce: Lawrence (Dino) 46"5
2-3 Rallye di gennaio AUSTRIA	●●	Rallye	
3 Surfer's Paradise AUSTRALIA	● G.9	Velocità in circuito	McRae (McLaren M 10 A) 59'13"2 media kmh 162,341
9 Corsa a Pukekohe NUOVA ZELANDA	●●● II. Tasmania	Velocità in circuito	Match (McLaren-Chevrolet) 58'39"9 media 167,370 kmh
9 Oran Park AUSTRALIA	●●● F. 2	Velocità in circuito	
10 1000 Km di Buenos Aires ARGENTINA	●●● I. camp. int. marche e coppa GT	Velocità in circuito	Beltoise-Pescarolo (Matra) 5:37'02"2, media kmh 178,550 Giro più veloce: Redman (Porsche) 1:53"1, media kmh 194,855
10 Corsa a Interlagos BRASILE	●●● F. 3	Velocità in circuito	
16 Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● III Tasmania	Velocità in circuito	Match (McLaren-Chevrolet) 59'54"2, media kmh 160,100 Giro più veloce: Stewart (Mildren Waggott) 1'19"6
16 Corsa a Bloemfontain SUD AFRICA	● Formula Ford	Velocità in circuito	
17 Corsa a Interlagos BRASILE	●●● F. 3	Velocità in circuito	

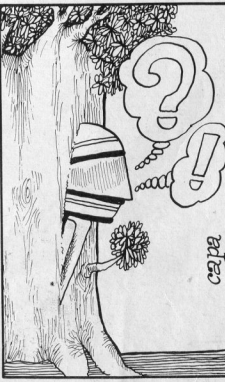
17 Calder Raceway AUSTRALIA	●	Velocità in circuito	
17 Motor Trend - Riverside 500 STATI UNITI	● Stock-cars	Velocità in circuito	Foyt (Torino), media kmh 155,641
22-29 Rallye di Montecarlo MONACO	●●● I. camp. int. rallyes marche	Rallye	Waldegaard-Holmer (Porsche 911), p. 19744
23 Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● IV Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren M 10 A) 1:03'03"6, media kmh 154,480
23-24 Rallye d'inverno AUSTRIA	●●	Rallye	
24 Corsa di Natal SUD AFRICA	● Formula Ford	Velocità in circuito	
24 G.P. Repubblica Argentina ARGENTINA	●●● F. 1, F. 2	Velocità in circuito	
25 Corsa a Interlagos BRASILE	●●● F. 3	Velocità in circuito	
30 Ippodromo Mosca URSS	● T	Velocità in circuito	
30-31 24 Ore di Daytona STATI UNITI	●●● II. camp. int. marche e coppa GT	Velocità in circuito	Rodriguez-Kinnunen (Porsche 917) media 184,189 Record: Siffert 1'42"1, media kmh 206,105
31 Corsa d'estate SUD AFRICA	● Formula Ford	Velocità in circuito	

FEBBRAIO

5-7 Rallye d'Inverno GERMANIA	●●●	Rallye	
5-7 Rallye Alicante SPAGNA	●●	Rallye	
5-7 Routes du Nord FRANCIA	●●● I. camp. int. rallyes piloti	Rallye	Andruet-Berard (Alpine)
7 Ronde Chamonix su ghiaccio FRANCIA	●●● F.1 F.2 F.3 T GT	Velocità in circuito	Verrier (Citroen DS 21)
7 Circuito di Galway IRLANDA	●●	Regolarità	
7 G.P. Presidente della Repubblica di Bogotà COLOMBIA	●●● F. 2 (a invito)	Velocità in circuito	
7 Corsa a Lakeside AUSTRALIA	●●● V Tasmania	Velocità in circuito	Amon (Dino Ferrari) Nuovo record: Amon 52"9 media kmh 261,096 (1969)

LEGENDA: ●●● = internaz.; ●● = naz. a part. straniera; ● = naz.; □ = « chiusa »

SPRINTINO



RAPPORTO - ROGANO

sulle decisioni parigine C. S. I.

La dissacrazione delle monoposto

MILANO - Il presidente della CSAI, ing. Rogano, sta dando prova di un dinamismo veramente eccezionale, riuscendo nel giro di pochi giorni a compiere due volte il viaggio Milano-Parigi (in treno visto che le nebbie lombarde persistono), a partecipare ai lavori della CSI, ad occuparsi di affari privati ed infine a farsi trovare fresco e lucido, due

ore appena dopo essere tornato da Parigi, davanti ai giornalisti, per illustrare i risultati dei tre giorni di lavori della CSI. I quali risultati li ha esposti a voce, ma erano già scritti su comunicati distribuiti immediatamente dopo la esposizione verbale. La rapidità di esecuzione pare proprio una delle caratteristiche della nuova CSAI, e speriamo continui.

Quello che Rogano ha detto lo trovate qui sotto. Vi sono argomenti di importanza secondaria, ma vi sono cose di valore importante, e quanti seguono lo sport o vi sono direttamente interessati faranno bene a leggere attentamente le conclusioni cui è giunto l'organo internazionale. Ecco il testo della relazione Rogano, con le nostre osservazioni.

Finalmente un Commissario all'Europeo vetture turismo 1970

I risultati del Campionato vetture turismo 1970, che avevano formato oggetto di talune modifiche in relazione alla prova di Salisburgo, sono stati definitivamente approvati. Nel 1971, a tutte le prove di questo Campionato presenzierà un Commissario Sportivo internazionale della FIA.

● *Ci meraviglia che il Commissario internazionale non ci fosse già prima. Comunque servirà ad assicurare uniformità di svolgimento.*

Il Gran Premio del Messico cancellato

Nei confronti del Gran Premio del Messico è stato sospesa la validità come prova del Campionato del Mondo F. 1 per il 1971.

La decisione è stata adottata sulla base di rapporti pervenuti direttamente alla CSI e, in particolare, della documentazione fotografica — tratta dal servizio di un giornalista italiano — esibita in seduta dalla delegazione italiana (ing. Bacciagaluppi).

La proposta di sospensione avanzata dalla delegazione italiana unitamente a quella francese, è stata approvata all'unanimità (con la sola astensione del delegato USA). Se gli organizzatori vorranno effettuare una gara di F. 1 (non valida per il campionato) dovranno fornire le necessarie garanzie delle autorità governative.

Ai fini del campionato, la prova soppressa non sarà sostituita da altra.

● *In fondo, quali responsabili della documentazione che ha portato alla decisione della CSI (il servizio cui fa cenno Rogano era quello del nostro Lini) ci sentiamo colpevoli e soddisfatti. Ci spiace per il Messico, ma siamo lieti che davanti a quel che è accaduto e che noi abbiamo documentato la CSI abbia avuto la reazione più logica. La stessa che noi avevamo suggerita. E non poteva essere altrimenti, visto che lasciando correre si aveva il pericolo della ripetizione delle incredibili vicende cui abbiamo assistito. Rischi come quello di quest'anno non se ne possono correre. E tutti quelli che amano lo sport dell'automobile non possono che essere d'accordo con noi.*

Solo 3000 all'Europeo della montagna 1971

Nella riunione CSI di Firenze (5-6 maggio 1970) era stata definitivamente approvata una decisione della sottocommissione dei regolamenti sportivi di limitare la partecipazione alle prove del campionato d'Europa della montagna alle vetture di cilindrata non superiore a 3000 cc.

Ciononostante, adducendo a giustificazione il fatto che nelle successive riunioni di Milano e di Parigi la decisione non era stata ulteriormente confermata, il regolamento dei campionati FIA 1971 era stato pubblicato prevedendo ancora l'ammissione delle vetture di cilindrata superiore a 3000 cc.

Venute a conoscenza, la delegazione italiana aveva

immediatamente preso posizione contro tale procedura per ragioni formali e sostanziali, facendo presente in particolare, che la decisione pubblicata sul Bollettino FIA dell'aprile 1970 aveva legittimamente indotto i costruttori italiani a predisporre le proprie vetture sulla base di una cilindrata massima di 3000 cc. La tesi italiana, dopo una animata discussione, ha prevalso. Pertanto, il regolamento dei campionati FIA, già pubblicato, sarà corretto e l'ammissione alle prove del campionato d'Europa della montagna sarà limitata alle vetture di cilindrata non superiore a 3000.

● *Nonostante le assicurazioni ricevute, che dicono che si è trattato di una semplice omissione casuale, non vorremmo che la scomparsa di una decisione presa collegialmente da documenti ufficiali fosse stata «influenzata», come è accaduto in passato. La reazione italiana è stata ferma ed ha avuto successo; e dobbiamo riconoscere che da parte del neo-presidente della CSI principe Metternich c'è stata una molto bella dimostrazione di serietà e di impegno quando ha appoggiato le richieste italiane nonostante che la «resistenza» fosse dalla parte dei tedeschi (e se ne capisce la ragione pensando alle Porsche 917).*

Nessuna qualificazione d'ufficio per la F. 1

Nel prendere conoscenza dello stato delle trattative fra organizzatori e concorrenti delle gare di F. 1, la CSI si è dichiarata non favorevole all'accoglimento della richiesta dei concorrenti di ottenere la qualificazione d'ufficio di due vetture ciascuno.

● *Il braccio di ferro tra organizzatori e squadre concorrenti continua. Adesso, eliminata la qualificazione d'ufficio che era stata la cosa più stomachevole del famigerato «accordo di Ginevra», si tenta di... entrare dalla finestra. Infatti se sul piano finanziario le due parti sono arrivate molto vicine alla conclusione, è sul piano sportivo che le cose non vanno bene. E stavolta sono i concorrenti a chiedere qualcosa che non si può ammettere: la garanzia di avere alla partenza due macchine per ogni squadra ufficiale. Il che significa che se l'accordo di Ginevra prevedeva la qualificazione d'ufficio di dieci piloti, adesso i concorrenti ne vogliono addirittura diciotto. La posizione della CSI, che a suo tempo fu messa pubblicamente davanti alle proprie responsabilità proprio da noi, è stata chiara: non è nemmeno discutibile, una richiesta del genere. Perché cozza contro ogni principio sportivo. Quel che ci meraviglia è che si debba riportare sul tappeto un problema del genere, senza renderci conto della sua antisportività e da parte di taluni anche della contraddittorietà con posizioni assunte in precedenza. Dopodiché non si può più dar molto credito a certe posizioni apparentemente oneste, visto che quando gli interessi propri sono in ballo si possono tanto disinvoltamente cambiare radicalmente le proprie opinioni ufficiali.*

Comunque la CSI è decisamente orientata verso la sola forma veramente ammissibile e sportiva, quella della qualificazione in base ai tempi reali. E anche qui dobbiamo dar atto ai «nuovi» di una linea sportiva chiara.

ce le vedete

Cambieranno i titoli mondiali F.I.A.

In relazione alla proposta avanzata di creare un campionato del mondo costruttori, è stato deciso che il contenuto nonché le relative denominazioni, di tutti i massimi campionati FIA saranno esaminati nel quadro del più vasto problema della politica futura dello sport automobilistico. Allo studio di tale problema la CSI intende dare corso prima, indicando una apposita riunione.

● *Ci pare di capire, da certe indiscrezioni, che la linea politica della nuova CSI sia orientata verso una semplificazione delle attività, con un tentativo di valorizzare dei titoli ufficiali. Tra le altre cose che crediamo saranno prese in esame è una proposta che noi abbiamo formulato su queste colonne parecchio tempo fa, quando proponevamo di attribuire il titolo di campione del mondo a quel pilota che avesse veramente dimostrato di essere il migliore in assoluto e non soltanto il migliore di una determinata specialità. Proponevamo cioè di tener conto non soltanto della F. 1, ma anche delle prove di durata, di quelle della Can-Am e — perché no? — anche di qualche gara stradale veramente importante e significativa. Uno che sia capace di ottenere grandi risultati in tutti i campi avrebbe proprio il diritto di essere considerato il campione del mondo, non il campione di una specialità. E così si potrebbe dire dell'eventuale campionato costruttori.*

Esclusa la F. 1 in due «manches»

Per il 1971 la CSI raccomanderà agli organizzatori di far svolgere le gare del Campionato del mondo conduttori in una sola manche. I costruttori di F. 1, da parte loro, hanno manifestato l'intenzione di fare della cosa una condizione dell'accordo in corso di stipulazione con gli organizzatori. Per il 1972 il problema sarà riesaminato alla luce di quanto sarà stato possibile ottenere in materia di sicurezza dei sistemi di rifornimento e dei serbatoi; nell'occasione sarà considerata l'opportunità di autorizzare un allungamento della distanza o della durata delle prove.

Il regolamento tipo sarà predisposto a cura della segreteria della CSI ed in accordo con gli organizzatori.

Anche la possibilità di un eventuale aumento del numero delle prove (vi sono proposte per avere una seconda prova negli USA ed in Francia e per ottenere una prova in Argentina) sarà esaminata nel quadro dei problemi relativi all'intera politica futura dello sport automobilistico.

● *La proposta di far disputare le gare di F. 1 in due prove è venuta dagli organizzatori, che si preoccupano della cassetta e quindi di offrire uno spettacolo il più possibile eccitante. E non c'è niente di più eccitante di una partenza e dei primi giri di una gara, con tante macchine vicine e giostranti. Però non c'è, anche, niente di più pericoloso, in una corsa, della partenza a ranghi serrati e dei primi giri. Ha fatto quindi molto bene, la CSI, a «raccomandare» le gare in soluzione unica (non potendo far altro dati i regolamenti vigenti); ed altrettanto bene ha fatto nell'influenzare i costruttori di F. 1 che nel*



col fanalino rosso?

testo dell'accordo con gli organizzatori imporranno questa norma.

Per il numero delle prove, allo stato attuale non è possibile negare ad un Automobile Club nazionale la titolazione, dopo esame. Però sarà bene limitare ad una prova per Paese, al massimo, la concessione della titolazione, finché non vi siano le altre future norme.

Vietate le supercilindrate al Marche 1972

La delegazione italiana ha chiesto che sia fin d'ora stabilito che alle gare valevoli per il Campionato Internazionale Marche 1972 — per il quale concorreranno solo vetture di cilindrata fino a 3000 — non sia ammessa la partecipazione, neppure fuori Campionato, di vetture di cilindrata maggiore.

La richiesta, che ha riscosso l'assenso degli altri delegati, è stata accolta.

● Il regolamento è chiaro, a questo punto, ma prevede la possibilità di deroghe. Possibilità offerta a suo tempo agli americani per permettere loro di avere in gara le grosse GT e Turismo nazionali (a Daytona e Sebring). La proposta italiana, accolta, mirava giustamente a impedire che altri organizzatori intendessero sfruttare i precedenti per chiedere a loro volta delle deroghe, che a lungo andare sarebbero diventate norme. Col rischio che ai fini del campionato avrebbero vinto le tre litri ma che la risolvante vittoria assoluta sarebbe andata ad altre macchine, svalutando i prototipi ufficiali. Come pareva avessero intenzione di fare a Le Mans per il 1972.

Titolo assoluto per l'Europeo Turismo 1972

In linea di principio (la cosa sarà approfondita in una prossima riunione) è stato accettato il criterio che il Campionato sia assegnato sulla base di un'unica classifica scratch. Si pensa di istituire un limite generale di 5000 cc e di adottare una suddivisione in due classi (1.a fino a 1600 o a 2000; 2.a fino a 5000). Sarà eliminato il numero minimo di partenti. Si è orientati ad attribuire il titolo di campione al pilota che risulterà primo nella classifica assoluta e di istituire due Trofei (uno per classe) per i costruttori e una Coppa per il pilota che risulterà primo della classifica della classe diversa da quella del vincitore assoluto.

Su tale orientamento sarà chiesto il parere del Bureau des constructeurs e degli organizzatori.

Dall'Europeo marche 2000 via le GTS

In quanto considerate vetture non abbastanza competitive ci si propone di eliminare, tra quelle ammesse a tale Trofeo, le vetture della categoria Gran Turismo speciale.

Non si contrae l'Europeo della montagna 1972

La proposta della delegazione tedesca per la riduzione del numero delle prove non è stata accolta.

● Curiosamente gli organizzatori tedeschi hanno attribuito agli italiani l'intenzione di rinunciare alla titolazione. Pare però che né a Torino (Cesana-Sestriere) né a Trento (Trento-Bondone) nessuno sappia niente di questa intenzione. Comunque da parte italiana è stato detto che se uno degli organizzatori italiani dovesse rinunciare ce ne sono già parecchi altri che premono per entrare nell'europeo. Quindi tutto resta come prima.

Un mondiale rallies per costruttori

L'orientamento generale emerso è quello di creare un campionato del mondo dei rallies per costruttori. Ciò attraverso una estensione delle prove — fermo restando il numero totale — in paesi extraeuropei (c'è una richiesta degli USA per l'organizzazione di un rallye); ma controllando nello stesso tempo che si tratti di gare tecnicamente valide e dotate di un'adeguata organizzazione.

Diviso in due l'Europeo rallies pilota

E' stata considerata favorevolmente la proposta, avanzata dalla delegazione italiana, di suddividere le gare valide in due gruppi, il primo di 6-7 gare ed il secondo di 16-15 gare; e di stabilire che i risultati utili ai fini della classifica generale del campionato siano considerati due o tre tra quelli conseguiti, nel primo gruppo e sei o cinque fra quelli del secondo gruppo. Il punteggio sarà attribuito secondo il sistema già adottato per la Can-Am, eliminando la differenziazione secondo il numero dei partenti. La proposta italiana sarà esaminata dal gruppo di lavoro per i rallies istituito dalla CSI.

Il Rallye delle Olimpiadi 1972

Il rappresentante tedesco ha annunciato che l'ADAC e l'AvD, in collaborazione con il RAC, organizzeranno nel 1972 un grande rallye in occasione delle Olimpiadi di Monaco.

● La materia dei rallies internazionali è veramente bisognosa di attenzione, poiché la eccessiva facilità con la quale sono state attribuite le titolazioni ha portato ad una inflazione che adesso sconvolge nella confusione. Oltre tutto con paurose disparità di difficoltà tra una gara e l'altra dello stesso campionato. Pensiamo che una selezione accurata, a costo di creare degli scontenti, si impone.

Unificate le licenze sportive

E' stato deciso di avviare uno studio per la standardizzazione delle licenze sportive in tutti i paesi.

La Formula V nella CSI

La Formula V è stata ufficialmente registrata dalla CSI, sotto riserva di controllarne il regolamento per quanto riguarda le misure di sicurezza.

Rinviate le modifiche alle F.1

Sull'importante argomento la delegazione italiana aveva

CHI DECIDE nelle sotto- commissioni CSI

PARIGI - Le sottocommissioni della CSI, ognuna delle quali sovrintende ad uno specifico settore della attività sportiva, sono state nominate durante i lavori di Parigi della settimana scorsa e risultano così composte:

① **REGOLAMENTI SPORTIVI** Presidente H. Von Hanstein (Germania); Vice presidente T. Blford (U.S.A.). Nella sottocommissione sono inoltre rappresentate: Francia, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, Italia ed il Bureau des Constructeurs.

② **REGOLAMENTI TECNICI** Presidente D. H. Delamont (Gran Bretagna); Vice presidente J. Hébert (Francia). Nella sottocommissione sono inoltre rappresentate: Belgio, U.S.A., Italia, Svizzera e Germania, oltre al Bureau des Constructeurs.

③ **CIRCUITI E SICUREZZA** Presidente T. Blford (U.S.A.); Vice presidente G. Bacciagaluppi (Italia). Nella sottocommissione sono rappresentate: Olanda, Gran Bretagna, Francia, Germania oltre al GPDA e alla A.I.C.P.

Il gruppo di lavoro per i rallies sarà presieduto da A. Dardoux (Francia), e di sono rappresentate: Monaco, Finlandia, Polonia, Austria e Portogallo, oltre al B.P.I.C.A.

presentato una serie di proposte ispirate a criteri profondamente innovatori.

Nel corso della seduta congiunta delle sottocommissioni dei regolamenti tecnici e dei circuiti e sicurezza è stato condotto un ampio esame di un documento che in quella sede ha presentato la associazione dei costruttori di F.1, documento che è stato illustrato dal signor Chapman e dal signor Surtees.

Data l'importanza del problema e considerata la necessità di un approfondito studio del documento in parola, si è deciso di rinviare ogni decisione in merito. Una riunione dedicata esclusivamente a tale argomento si terrà il 25 gennaio 1971 a Montecarlo. Nel corso della seduta del Bureau, la delegazione italiana ha sottolineato l'urgente necessità di affrontare il problema con la necessaria risolutezza.

● Sul contenuto della proposta italiana sulla sicurezza nella costruzione del monoposto F.1, torneremo prossimamente, poiché l'argomento merita di essere sviluppato adeguatamente. Anche con la pubblicazione delle proposte presentate dai costruttori di F.1, che in qualche punto sono in netto contrasto (per esempio per quanto riguarda i pesi).

Vietato il « ventilatore » Chaparral

Il sistema proposto dalla Chaparral per realizzare una maggiore stabilizzazione, mediante un effetto di depressione nella parte posteriore della vettura, è stato considerato inammissibile, in quanto contrastava con le norme dell'Allegato « J ». Ai fini di una eventuale regolamentazione, esso sarà esaminato nel contesto di tutti i problemi relativi agli effetti aerodinamici, problemi che sono allo studio di un apposito gruppo di lavoro della CSI.

● Certo che questa decisione è destinata a suscitare molto rumore e molte polemiche, soprattutto perché è stata presa a pochissimo tempo di distanza dalla decisione contraria cui era giunta la SCCA che è l'organizzatrice della serie Can-Am. La materia è chiaramente molto difficile, ma comunque non ci sembra sia il caso di parlare di non conformità dei dispositivi aerodinamici, come qualcuno ha fatto, poiché la particolare strutturazione del dispositivo Chaparral destinato ad aumentare l'aderenza delle ruote motrici al suolo non è certo un dispositivo aerodinamico. Abbiamo udito, a Parigi, affermare che le ventole di aspirazione sono elementi mobili e quindi contrari alle regole emanate dalla CSI nel maggio 1969! Certo che questo è sorprendente, da parte di tecnici o pseudo tali, perché alla stessa stregua non dovrebbero essere ammesse le vetture a turbina, che hanno, appunto, praticamente gli stessi elementi mobili. Quello che invece tutti hanno dimenticato è che la « gonnina » di plastica della Chaparral (destinata a creare la zona quasi stagna per la depressione) è quasi costantemente a contatto del suolo e quindi viene a mancare la condizione prevista dall'Allegato J, art. 233 comma 2) che riguarda l'altezza dal suolo minima di 10 centimetri.

Ad ogni modo adesso la Chaparral è fuori legge, per la CSI. Staremo a vedere come reagiranno gli americani, che hanno appena detto il contrario!



RAPPORTO - ROGANO

Il fanalino Formula 1

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

I tempi minimi di qualificazione

La delegazione italiana ha presentato uno studio molto approfondito che prevede percentuali differenziate per ogni circuito. Lo studio è stato vivamente apprezzato da tutti i membri della CSI e ha consentito di pervenire ad una normativa provvisoria per il 1971.

Secondo tale normativa un pilota (e non una vettura) per essere ammesso alla partenza deve fare registrare, nelle prove di qualificazione, un tempo che non deve risultare inferiore alle seguenti percentuali rispetto alla media dei tre migliori tempi: gare di F. 1, F. 2 e F. 3 10%; gare del campionato internazionale marche 30%; gare del Trofeo d'Europa marche 2000 cc 15%; gare del campionato di Europa vetture Turismo 40%.

Per Daytona, Nürburgring e Le Mans il valore fissato per le gare del campionato internazionale è stato elevato al 40%. Per la Targa Florio ed il Circuito del Mugello non sono state fissate percentuali.

Per il 1972 la proposta italiana sarà ulteriormente approfondita.

● Lo studio della CSAI, effettuato dall'ing. Nosoetto, è stato compiuto con un lungo e paziente ed oculato lavoro che ha tenuto conto di tutti i circuiti e dei risultati su di essi registrati, studio che è stato poi tradotto in grafico ed ha permesso di ottenere una formula proporzionale abbastanza realistica. Il lavoro dell'ing. Nosoetto ha fatto molta impressione, poiché costituito da dati di fatto precisi, in contrapposito a certe idee empiriche espresse da altri. Comunque poiché anche questa materia è complessa e la proposta italiana è giunta all'ultimo momento, per il 1971 è stata adottata la via di mezzo suindicata, con riserva di approfondimento della proposta italiana. Non abbiamo però capito lo scarto del 40% assegnato a Le Mans (al Nürburgring il problema è minore) dato che ciò significa differenze dell'ordine dei 125-130 chilometri orari in velocità pari e di circa 95 chilometri orari di media sul giro. Scarti paurosi, come si vede, anche per Daytona, dove tuttavia le medie sono inferiori pur se sull'angolo di alta velocità si raggiungono i trecento orari. Speriamo che il problema rimanga vivo e trovi soluzione soddisfacente presto.

Sopralluogo per la partenza tipo Le Mans

E' stato ribadito che le partenze devono essere date secondo uno dei tre criteri previsti dalla norma FIA.

Per il caso di Le Mans, non conforme a dette norme è stato dato incarico ad un esperto della CSI di eseguire un sopralluogo e di riferire alla prossima riunione.

● Gli organizzatori di Le Mans insistono per il ritorno al loro sistema di partenza, ed hanno fatto pressioni dappertutto perché la CSI deroghi, almeno per loro, dalle sue norme. Dicono di avere dei problemi contingenti che non sono risolvibili subito e che impediscono di effettuare le partenze secondo le norme previste dalla CSI. E questi problemi sono rappresentati dalla zona dei box, che è troppo angusta. Hanno ragione, ma l'angustia è valida anche dopo la partenza e la pericolosità di questa zona è permanente. Quindi quello che dovrebbero fare, anziché intestardirsi nel voler continuare con metodi inattuati, sarebbe il rifare la zona dei box in maniera più razionale. Perché, ad esempio, non provano a far effettuare delle partenze scaglionate, in tre gruppi. Potrebbero esservi 18 più 18 più 19 macchine, schierate secondo i tempi delle prove; ed ogni gruppo potrebbe essere lanciato in pista con un intervallo di 15 o 20 secondi, restando tutto il tempo per allineamenti scaglionati che non mettano le macchine troppo vicine. Comunque quelli di Le Mans insistono: vogliono proprio conservare le loro prerogative di «diversi dagli altri»!

Fari tipo normale per le vetture gr. 5

In relazione alla norma già adottata, secondo la quale le vetture del futuro gruppo 5 sport unificato dovranno

essere equipaggiate coi fari come le altre vetture, è stato precisato che i fari stessi dovranno corrispondere ai requisiti delle norme internazionali della circolazione stradale.

Il fanalino rosso per le monoposto!

Sulle vetture di F. 1, F. 2 e F. 3 dovrà essere montato obbligatoriamente un apparecchio di segnalazione posteriore di colore rosso con una lampada di 15W situato al centro. La luce dovrà essere accesa, a giudizio dei commissari sportivi (per esempio in caso di scarsa visibilità, pioggia, nebbia ecc.).

Analoga normativa sarà istituita per le vetture dei gruppi 5, 6 e 7, per le quali il regolamento già prescrive due fanalini posteriori rossi.

● Questa norma è la più sorprendente e divertente tra quelle decise dalla nuova CSI, che forse era gelosa delle talvolta strambe decisioni della precedente. Proprio nel momento in cui si parla tanto di abolire le installazioni elettriche non indispensabili, ai fini della sicurezza, si vuole imporre un circuito per forza di cose longitudinale per un fanalino che fa proprio sorridere. Questo ovviamente per le macchine monoposto, che per le altre si capisce. C'è stato, è vero, il Gran Premio di Germania del 1968, con le condizioni incredibili di pioggia e nebbia, ma quella gara non si doveva fare e basta; quindi il precedente non vale, ai fini della giustificazione di questa «trovata» stupefacente. Quando mai le monoposto corrono col buio o

Giunti e Vaccarella tra i piloti F.I.A.

Nella lista dei piloti classificati dalla FIA per il 1971 (28) mancano Bonnier, Servoz-Gavin (che lo è stato per un solo anno) e Hobbs e Neerpasch. I nuovi sono Andretti, Emerson Fittipaldi, Giunti, Kinnunen, Larrousse, Lins, Pescarolo, Regazzoni e Vaccarella. Elenco totale: Ahrens, Amon, Andretti, Attwood, Beltoise, Brabham, Buzetta, Elford, E. Fittipaldi, Giunti, Herrmann, Hill, Hulme, Jckx, Kinnunen, Larrousse, Lins, Oliver, Pescarolo, Redman, Regazzoni, Rodriguez, Schutzen, Siffert, Stommelen, Surtees e Vaccarella.

con la nebbia? E se piovesse a dirotto, me lo dite quale efficacia possono avere dei fanalini, ai fini della visibilità, quando le ruote da 16 o 17 pollici sollevano dei muri d'acqua? I quali tra l'altro bastano da loro a far capire che c'è una macchina davanti? Beh, crediamo proprio che sia uno scherzo.

Obbligatorie le cinture di sicurezza

I costruttori, per mezzo del loro Bureau, hanno chiesto di non rendere obbligatorie le cinture di sicurezza per le vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4. La CSI si è dichiarata contraria a tale richiesta.

Cinture di sicurezza con 6 punti d'attacco

A partire dal 1-4-1971 il montaggio e l'uso delle cinture di sicurezza con sei punti di attacco è reso obbligatorio per la F. 1, F. 2, F. 3 e per i gruppi 5, 6, 7.

Capacità di sicurezza nei serbatoi

Oltre a quanto già deliberato in ordine ai serbatoi di sicurezza, è stata preannunciata una norma secondo la quale i serbatoi dovranno avere una capacità superiore del 20% rispetto alla effettiva quantità massima di carburante che possono contenere.

● Questa norma, che appare abbastanza intelligente, è

stata creata per permettere una certa possibilità di espansione del carburante sotto differenti sollecitazioni (calore, inerzia), ed è apprezzabile. Però ha il grave difetto di non tener conto delle difficoltà di controllo della effettiva capacità dei serbatoi. Pare tuttavia che si stia mettendo a punto un apparecchio americano che permetterebbe di fare cessare l'afflusso di carburante dopo un certo quantitativo proporzionale al serbatoio, il che sarà valido ma soltanto partendo dal presupposto che i serbatoi siano della capacità regolamentare. Se invece saranno più grandi? E' un argomento che deve essere studiato a fondo, ma che prima di avere soluzione darà molti grattacapi.

Cambierà il rifornimento del carburante

E' stata presa visione di un sistema di accoppiamento di sicurezza tra condotto di rifornimento e serbatoio, sistema che, in caso di distacco accidentale, interrompe automaticamente il flusso del carburante.

Più in generale, è stato fatto un ampio esame della proposta italiana per la standardizzazione dei sistemi di immagazzinamento e di rifornimento del carburante.

I soli sistemi di rifornimento permessi saranno: un sistema unico, debitamente collaudato, fornito dall'organizzatore; se il sistema è previsto dal concorrente, deve essere di tipo a gravità con non più di 0,5 Atm di pressione.

In particolare, è stato vietato l'impiego di recipienti aperti ed è stato stabilito che il rifornimento deve avvenire in modo tale che il carburante vada direttamente (e cioè senza contatto con l'aria) dal recipiente al serbatoio.

Il pilota in vettura nei rifornimenti

Con l'adozione delle nuove norme relative alle operazioni di rifornimento del carburante, non si potrà più obbligare il pilota a scendere dalla vettura durante le operazioni stesse.

● Le due disposizioni qui sopra sono intimamente collegate. Infatti se i rifornimenti saranno effettuati con le nuove regole, cioè senza che il carburante incontri aria libera passando dai recipienti ai serbatoi, e se vi saranno le «chiusure» automatiche, i rischi di incendio per fuoriuscita sono ridottissimi, il che può permettere al pilota di restare a bordo tra l'altro col vantaggio di non dover slacciare e poi riallacciare le cinture. Come si fa a Indianapolis.

Comunque la nuova disposizione costringerà taluni circuiti (Brands Hatch per esempio) ad aggiornarsi in materia.

Più segnalazioni luminose nei circuiti

E' stato studiato un progetto per l'adozione di segnalazioni luminose per i circuiti, segnalazioni che possono integrare parzialmente o totalmente quelle con bandiere.

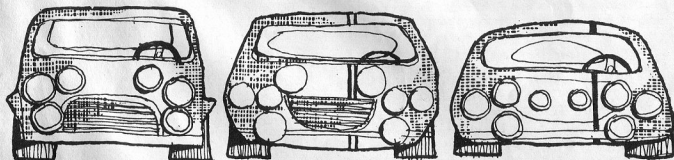
Barriere di sicurezza unificate

La delegazione italiana ha presentato una precisa proposta che sarà presa a base degli studi futuri.

Esame medico periodico dei conduttori

E' stata presa visione di una proposta dell'AICP sulla quale saranno adottate le necessarie decisioni nella prossima seduta.

● Su questo problema, sollevato dalla associazione dei circuiti permanenti ed esposto dal medico italiano prof. Rovelli, torneremo in futuro, poiché merita attenzione. Lo stesso problema si rialaccia ad una riunione effettuata a Parigi dai medici dei circuiti permanenti, che hanno di scusso a lungo anche delle installazioni di rianimazione. Soprattutto in relazione alle critiche mosse dalla associazione dei piloti e dal signor Stanley a certi circuiti che non hanno utilizzato il camion ambulatorio ideato appunto dallo Stanley. Tra l'altro tutti i medici hanno concordemente affermato che così come è stata realizzata la «unità medica mobile» non serve agli scopi che gli ideatori si erano prefissi. Anche su questo argomento torneremo.



lampade per auto
agli alogeni
nei tipi
H1-H2-H3
40012 CALDERARA
DI RENO (Bologna)
Via P. Pizzoli, 3
tel. 400109 (2 linee)

Quella dell'aggiornamento organizzativo è la crisi-chiave dello sport auto italiano: impariamo dagli inglesi, che sono ricorsi persino ad una ricerca di mercato, per dare al pubblico (giovane) quello che desidera

Le corse su misura

Ci sono problemi che per qualsiasi verso li si prenda, non sembrano offrire soluzioni. Per esempio, le corse degli autodromi, a Bologna, al convegno delle commissioni sportive, si è varato un programma a medio e lungo termine, ora ci si chiede, alla luce delle esperienze attuali e delle prospettive, quanto valga il programma specificamente avere anche le gare. E non si tratta di una domanda strana, perché per fare le gare non bastano gli autodromi, piloti e macchine: occorrono anche gli ORGANIZZATORI.

Che quello degli organizzatori possa costituire un problema è messo in evidenza da un fatto che non è chiarito: per quale motivo le corse vengono organizzate?

È un obbligo dovuto allo statuto dell'ACIP? Un dovere perché i piloti possano correre? Un motivo di prestigio per mantenere in vita una manifestazione classica o creare una nuova tradizione? La spinta della pura passione o un autentico spirito imprenditoriale?

Dei motivi indicati, vien fatto di pensare che uno solo sia più trascurato e dimenticato degli altri: l'ultimo. Si parla di passione, di tradizione, di tradizione ma non capita di sentire organizzatori che ragionano in termini di profitto (anche se può sembrare un controsenso, nella società attuale) e questo è certamente un grosso punto da capire cosa significa, in linguaggio moderno, organizzare con spirito imprenditoriale: significa promuovere una manifestazione, anche dando la massima soddisfazione al pubblico, diano un utile all'organizzatore. La formula è estremamente semplice e coinvolge due soli elementi: organizzare da una parte e pubblicare dall'altra.

Piloti, formule di gara, finanziamenti, pubblicità, gli autodromi stessi occupano un ruolo secondario.

Prima di dimostrare coi fatti perché quanto affermato è vero, è interessante ritornare alla discussione della sessione velocità del congresso bolognese: il primo, riguarda un intervento coraggioso di un pilota della FISA, che ha accusato la situazione dei nostri piloti migliori i quali, mancando di appoggi materiali, non riescono a migliorare l'accesso nella scala dei valori internazionali.

Chi paga

Tavoni ha chiamato in causa anche gli organizzatori invitandoli a parlare (e pubblicizzare perfino), degli abbinamenti pubblicitari che i piloti fanno in modo che non si possa mettere la pubblicità, ne sia ricompensato. Il secondo intervento bolognese è stato quello di un pilota dell'AC Milan, chiamato sul podio da un altro organizzatore, Giambertone, e Giambertone.

Maffezzoli ha parlato dei costi organizzativi di una gara a Monza, costi per una gara a Monza (secondo quanto dichiarato) ampiamente gli incassi.

Anco senza voler prendere questa affermazione per definitiva, è pur vero che la sede in cui è stata fatta la gara, la farà assumere un'importanza di uno stato mentale, che coinvolge numerosi organizzatori italiani: quello di fare manifestazioni per i perdersi.

Da una parte, quindi, si auspica il ripperimento di denaro dalla pubblicità, dall'altra si lamenta una grande difficoltà organizzativa, dalla parte dei piloti, poi i problemi non mancano: poche gare, scarsi premi, impossibilità di successo a livello internazionale e così via.

Si delinea così una curiosa situazione di scontento che fa pensare all'automobilismo italiano come ad un'attività annuale, forte ed intelligente, con una potenzialità enorme, ma completamente cieco. Un poco perché si vede lo stato delle cose (non gli si fa guardare) il suo vero padrone, il pubblico.

È inutile continuare a ripetere che in realtà «in Italia l'automobilismo non interessa», che «è colpa della stampa», «è colpa del mercato», «è quello». L'automobilismo può diventare attivo — ed attivo in tutti i sensi — anche i soldi vanno dove ce ne sono altri — soltanto se ci si mette in mente di farlo per il pubblico.

Non sarebbe anche per il pubblico a sentire cosa vuole; a Monza, per esempio, quando la gente è schiacciata contro le reti, non può vedere più quando gli altoparlanti non funzionano o, ancora, quando tra una gara e l'altra passano intervalli lunghissimi e noiosissimi sotto la pioggia o in pieno sole.

Si a Monza, ma anche Valtellina, Imola ed Enna non ridono: in qualsiasi impianto il pubblico può dire ciò che non gli va e ciò che vorrebbe, e ciò che si tratti delle tribune che del tipo di gare che preferisce, che della pulizia del circuito, in definitiva ci si lamenta sempre; gli incassi sono scarsi, i finanziatori non ci sono o danno pochi soldi, i premi diminuiscono o sono scontenti, i costi aumentano, mancano gli

stanziamenti: ma perché non andare a prendere i soldi per la via maestra? Perché in altri paesi ci sono organizzatori che guadagnano e reinvestono in impianti, in manifestazioni più ricche, in calendari più completi e vari trascinandosi dietro tutti coloro che hanno un ruolo nella loro attività? Perché in Italia ciò deve essere impossibile per definizione? Tanto per non fare della teoria, è opportuno ancora citare gli esempi che vengono da coloro che sanno svolgere la loro attività da moderni imprenditori: quegli inglesi che è necessario cominciare a vedere con i piedi per terra e non come un popolo miracolato.

Abbiamo parlato del pubblico, diciamo che si deve far venire sempre più pubblico, che non si deve dimenticare ad ogni corsa ci sono spettatori che entrano per la prima volta in un autodromo e bisogna convincerli a tornare, che molti uomini portano la moglie e i figli (che pagano) alle gare e che anche moglie e figli devono trovarsi bene (che per chi non è appassionato può essere stato e vedere lo spettacolo o disporre di un bar e dei giochi per i bambini, per esempio) altrimenti non ritornano più. E questi non sono gli unici esempi: esistono decine di altre situazioni

che un buon organizzatore non dovrebbe mai dimenticare. I problemi del pubblico italiano sono gli stessi del pubblico inglese, francese, tedesco: in Inghilterra la Motor Circuit Developments Ltd è una società che gestisce alcuni dei principali circuiti inglesi, ha sede a Brands Hatch ed è diretta da Mr. John Webb, noto per la sua Bentley metallizzata, che viene aiutato da Alan Brinton (un affermato giornalista tra l'altro) per l'attività di stampa e pubbliche relazioni. Questa società è in continua espansione e i fatti indicano inequivocabilmente che il suo bilancio è in attivo.

I metodi che la MCD applica per garantirsi il successo, non sono inventazioni miracolose, ma il risultato di una gestione moderna e agile.

Tra gli esempi più interessanti, che diventano automaticamente la riprova del nostro discorso, sembra utile citare due: lo studio di mercato svolto sugli spettatori, che rientra nella attività propriamente di marketing della azienda, e l'attività pubblicitaria a favore delle corse. Lo studio condotto sul pubblico è certamente interessantissimo, ed ha metodologia rigorosa che ne garantisce la validità in termini operativi.

Tra l'agosto ed il settembre 1969 sono stati inseriti nei programmi ceduti al pubblico, in occasione di alcune manifestazioni svoltesi a Brands Hatch, Mallory Park, Oulton Park e Snetterton, 4000 questionari.

I questionari sono stati trovati da altrettanti spettatori che erano invitati a rispondere alle domande in cambio di un biglietto omaggio per una manifestazione minore. Il pubblico veniva avvertito che lo scopo dello studio era quello di conoscere i gusti degli spettatori al fine di aumentare sempre più il divertimento.

Citiamo i risultati più interessanti che, in alcuni casi sono diversi da autodromo ad autodromo, ed indicano differenti interessi a seconda delle zone (le quattro piste sono piuttosto distanti tra loro).

La maggior parte degli spettatori sono risultati giovani (più del 50 per cento ha meno di 25 anni) i chilometri percorsi per recarsi a vedere le gare sono inferiori ai 45-50 per più del 60 per cento degli intervistati; è emerso quali sono i veicoli di informazione più utili, per mettere al corrente della effettuazione delle gare; quante gare vengono viste ogni anno (il numero medio è molto alto soprattutto a Brands Hatch e Mallory Park e supera le 10 per persona); l'ora preferita per l'inizio delle manifestazioni, che va dalle 13.30 alle 14.30; si è stabilita la soddisfazione per il servizio di informazione (spettatori), l'offerta di cibi, bevande e altri generi di conforto, la qualità dei servizi igienici (per la cronaca tutti i risultati sono stati molto positivi), si è visto come le gare brevi siano preferite a quelle lunghe e come le vetture di formula e quelle di turismo siano le predilette.

Cambia una delle date di IMOLA

L'Automobile Club di Bologna comunica che per la concomitanza di una gara simile nella stessa giornata, la manifestazione programmata per il 2 giugno è stata rinviata al giorno 10 giugno.

Si tratta della gara per vetture F. 3 e F. 850, e del TROFEO AUTOSPRINT per vetture Turismo gruppo 2.

A tutti questi risultati di base si sono aggiunte informazioni di estrema utilità sulla viabilità, i parcheggi, le tribune, la ricezione della voce dello spiker, le richieste sull'impostazione da dare ai programmi, i commenti sui pregi dei biglietti di ingresso e così via.

Bene, con una spesa estremamente ridotta la MCD ha saputo cosa sta facendo ora di bene e di male, cosa deve fare per migliorare, quali decisioni future saranno giuste e quali rischieranno di dimostrarsi un errore.

Tagliando - box

E quanto questo lavoro sia utile è confermato da una affermazione che ci ha fatto Alan Brinton, che è in netto contrasto con ciò che si sente dire in Italia: « per noi le gare più interessanti dal punto di vista economico sono quelle medie e piccole, quelle importanti come il G.P. d'Inghilterra ed il BOAC 1000, anche se permettono di guadagnare meno, hanno soprattutto un valore di prestigio: le manifestazioni piccole e medie hanno ridotti costi organizzativi e riscuotono successo perché consentono di far correre un gran numero di piloti e questo al pubblico piace molto ».

Non si può dubitare: una giornata su di un autodromo inglese, una qualsiasi anche al di fuori della gestione MCD, come Thruxton (per esempio, offre per mezza sterlina (750 lire) da 8 a 10 gare in un pomeriggio, tutte belle ed interessanti. Con altri 750 lire si può acquistare il tagliando per entrare nel recinto dei concorrenti (paddock).

Pochi - scellini

Quando la manifestazione è più importante, per pochi scellini in più, si acquistano il posto numerato in tribuna, che in nessuna occasione e per nessun motivo viene occupato da altri spettatori.

È un miracolo questo? A Bologna si è ancora fatto cenno al successo delle gare inglesi, ma quando capita, in Italia, di vedere un'occasione di questo genere, due gare di vetture da turismo (dalle Mini alle Mustang e alle Camaro), una di sport prototipi e gruppo 7 (con Mg Midget speciali) insieme a McLaren Can-Am 7000, due gare di gran turismo, una di Ford, una di F.3 ed una di F.500?

Ma basta fare un programma di questo tipo per fare andare il pubblico? Evidentemente no perché nessun prodotto viene venduto se il pubblico non ne conosce l'esistenza. L'altro aspetto interessante che abbiamo discusso con Brinton è quello pubblicitario. La MCD invia ogni settimana bollettini di informazione molto ricchi e dettagliati a giornali, stazioni

radio e televisive. A questa attività se ne aggiunge una seconda, più diretta, che viene attuata per le manifestazioni già di un certo livello. Vengono organizzate conferenze stampa a cui sono invitati giornalisti, radio e TV, che fanno centro su di un personaggio.

Per presentare una manifestazione di inizio stagione è stato invitato Graham Hill al ritorno del G.P. del Sud Africa, dove era tornato al volante, dopo l'incidente che aveva interrotto la sua attività alla fine del '69, per la gara di F.3 di fine agosto è stata fatta la stessa cosa in occasione dell'arrivo in Inghilterra di Hannalore Werner che, per la prima volta, correva in F3 in quel paese.

In questi casi stampa, radio e TV parlano della manifestazione e il pubblico partecipa ancor più numeroso.

A queste attività si aggiunge la pubblicità vera e propria che, riprendendo le parole di Brinton, viene impostata in modo «eccezionale» tanto da attrarre il pubblico e creare un interesse nel programma e nei partecipanti.

La MCD usa stampa e manifesti ma anche di poter usare nuovamente la radio, in un prossimo futuro, se la BBC accetterà ancora la pubblicità radiofonica (che era stata rifiutata ma è più ammissa pubblicità).

Per supplire alla mancanza della radio ufficiale, Webb ed i suoi collaboratori avevano perfino usato la radio pirata «Carolina» (che è stata oggetto di tante polemiche e che ora ha cessato di esistere) per pubblicizzare le corse ed i risultati erano stati sempre molto positivi.

La strada

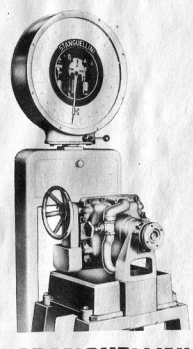
Ed ecco che tutto il discorso torna e ciò che avevamo detto all'inizio non si basa su pure fantastiche: il pubblico trova ciò che desidera e va numeroso alle corse, paga, gli organizzatori possono offrirlo ai finanziatori pubblicitari, quali, di fronte ai fatti, non trovano tante difficoltà ad investire denaro nelle corse (quando il pubblico c'è, la stampa segue, la TV partecipa, il denaro speso in pubblicità vale e da esso traggono vantaggio organizzatori e piloti). Gli organizzatori mettono in calendario molte manifestazioni, ripartiscono il loro rischio e guadagnano di più, i piloti corrono molto e ammortizzano il capitale investito, stampa e TV non possono rimanere estranei a questo fenomeno e tutto il mondo automobilistico ne trae vantaggio.

Oggi, che il discorso degli autodromi italiani pare trovare la via della soluzione, la strada che gli organizzatori devono percorrere è, più che mai, quella che i loro colleghi d'oltre Manica hanno già tracciato.

Gabriela Noris

Freni idraulici dinamometrici

Particolarmente adatti per la prova di motori di motocicli, autovetture da competizione, motori industriali e Diesel



STANGUellini
MODENA
Via Schedoni, 21
Tel. 239031 (3 linee)

Adesso non rimane
che il «buco»
del GRAN SASSO

1 miliardo al KM per un'ora da ROMA a L'AQUILA

Uno scorcio della diramazione per Avezzano alle gallerie del Mulino e S. Angelo della nuova autostrada Roma-L'Aquila

L'autostrada Roma-L'Aquila, con svincolo (sempre autostradale) per Avezzano, è in esercizio da sabato 12 dicembre con l'apertura al traffico del tronco stradale, da Mandela a Torano, di 39 km. Al di là della presenza, per i soliti e naturali interessi semplicemente elettorali, di autorevoli registri delle sorti del Paese, la cerimonia protocolle dell'inaugurazione della A24 ha significato il compimento (peraltro non nella sua interezza) di una realtà soprattutto economica e sociale. Partendo da lontano, l'on. Colombo, nella sua veste ufficiale di capo del Governo, ha preso lo spunto dal fatto positivo per... richiamare i sindacati ad un maggior senso di responsabilità e auspicare una più stretta e fattiva collaborazione tra le forze della maggioranza-quadrupartito. Poi, riesumando l'annoso e irrisolto problema del Mezzogiorno, l'on. Colombo è entrato finalmente in tema autostradale, per il quale era stato caldamente sollecitato a spendere qualche parola in più dai colleghi di governo, on. Natali, Gargari e Mariani, operosi parlamentari dell'Abruzzo «forte e gentile». «La nuova autostrada — ha detto il presidente del Consiglio — si apre ai traffici ed alle comunicazioni più importanti. La A24 rappresenta un ulteriore passo avanti nella progressiva azione

di avvicinamento di tutte le regioni del Paese». Successivamente, il ministro dei Lavori Pubblici Lauricella (che non deve condividere affatto certe idee dell'on. La Mandela) ha affermato che a completamento della rete autostradale abruzzese, per la quale dovranno essere investiti altri 400 miliardi di lire (per circa 400 km di tronchi), la Regione sarà primatista nazionale assoluta nel triplice rapporto abitante-territorio-spesa autostradale.

A dieci anni dalla sua costituzione, la SARA (società autostrade romane e abruzzesi) ha realizzato il primo importante sistema di complessivi 118 km., con l'entrata in esercizio della Roma-bivio di Torano-L'Aquila e della diramazione bivio di Torano-Avezzano. Per via dei recenti aumenti dei costi delle materie prime e della mano d'opera, la spesa totale di questo primo lotto di lavori conclusi ammonta a lire 109 miliardi, pari ad un costo chilometrico medio di 920 milioni di lire, un costo, che risente della particolare orografia della zona. La Roma-L'Aquila (Alba Adriatica) e la Roma-Avezzano (Pescara), individuabili con le sigle A24 e A25, costituiscono le prime «traversabili» dell'Appennino centrale che, una volta portate a termine, collegheranno L'Autostrada del Sole (A1 e A2 alla lito-

ranca Bologna-Canosa (A-14). Fin'ora l'autostrada adriatica è congiunta alla rete SARA dal breve tronco Chieti-Pescara.

Le distanze da Roma all'Aquila e dal bivio di Torano ad Avezzano sono rispettivamente di km. 100,6 e km. 17,5. L'opera è a due carreggiate di mt. 10,25 ciascuna (con due corsie di marcia ed una di sosta). Al centro è stato sistemato un doppio guard-rail, ai lati dello spartitraffico. La velocità massima di progetto, in rapporto anche alla pendenza massima del 5,5 per cento ed al raggio minimo in curva di mt. 450, è di 110 km. Con l'entrata in servizio di questo tronco, il tempo di percorrenza da Roma all'Aquila è stato ridotto di circa la metà, mentre i chilometri in meno da percorrere (rispetto alle Strade Statali n. 4 e n. 17) sono 35.

Piuttosto notevole l'incidenza economica delle gallerie e dei viadotti nel costo chilometrico dell'

autostrada. I viadotti sono 72 per complessivi km. 18; le gallerie, 9 per un totale di km. 11.300. Tra i viadotti, va segnalato per l'imponenza spettacolare quello di Pietrasca, lungo 2 km. circa e sorretto da 44 campate di un'altezza massima di 70 mt. Nelle gallerie, una perfetta illuminazione (un sistema nuovo — per l'Italia —, quanto mai semplice e funzionale) non infastidisce il guidatore che vede davanti a sé il fascio di luce ma non la sorgente, per l'orientamento controsenso-di-marcia, della sorgente stessa. Le «volte» sono ad angolo acuto e non semicirculari, come al solito; questa innovazione tecnica ha il vantaggio di ridurre notevolmente il senso di «claustrofobia» (mettendo a disposizione dell'automobilista un maggior cubaggio) e consente una più alta sistemazione di potenti ventilatori per l'aerazione. La più lunga galleria... sono quelle di Monte S. Rocco: con i loro 4 km. e

più, costituiscono la coppia di tunnel più lunga d'Europa. Quando la rete SARA sarà completata, la doppia-galleria più lunga sarà quella del Gran Sasso con i suoi dieci chilometri!

In prosecuzione dell'autostrada Roma-L'Aquila è previsto un tronco urbano di penetrazione in Roma, dal Grande Raccordo Anulare alla zona di Portonaccio. Il progetto esecutivo di tale tronco, lungo circa 6 km., si rifà al tracciato già previsto dal Piano Regolatore Comunale. Esso prevede, oltre agli allacciamenti terminali sul G.R.A. ed in via Galla Placidia (Portonaccio), cinque svincoli intermedi per le tangenziali di piano regolatore, ivi compreso il futuro Asse Attrezzato. Tale tronco consentirà la penetrazione della A24 fino ai limiti del centro urbano, permettendo di ovviare a tutti gli inconvenienti propri della viabilità cittadina e della saturazione del traffico in genere. L'autostrada Roma-Adriatico sarà totalmente esente da pedaggio per tutte le percorrenze «urbane» comprese tra Portonaccio ed il Grande Raccordo Anulare (come già avvenne a Milano per la Tangenziale).

Queste le tariffe per la maggioranza delle autovetture, il cui passo «interasse» è compreso tra i mt. 2,05 e i 3,20:

I. c.

PARTENZA DA ROMA - Tivoli Lire 150; Castel Madama 300; Mandela 450; Carsoli 650; Valle del Salto 1000; L'Aquila 1300; Avezzano 1150.

Per le autovetture con passo inferiore a mt. 2,05 (Bianchina, Autobianchi A112, Fiat 500, Fiat 850, Honda N360, Innocenti Mini, NSU Prinz 4L), ecco le relative tariffe:

PARTENZA DA ROMA - Tivoli Lire 100; Castel Madama 150; Mandela 200; Carsoli 350; Valle del Salto 500; L'Aquila 700; Avezzano 600.

Incontri modenesi anche con Vaccarella e Regazzoni

MODENA - Luigi Chinetti, «patron» della North American Racing Team. Lo vediamo piuttosto asciutto. Ci sembra un tantino preoccupato. E' una nostra impressione? Glielo chiediamo.
«Chinetti, ha qualche contrattempo?». — No, noi stavo qui meditando su quella bella Ferrari che è stata presentata alla stampa. E' un gioiello. Ma noi abbiamo le 512 S che faremo correre ancora nel '71... Poi vedremo. Con questi regolamenti! Sa qualo danno può avere una scuderia come la mia? Enorme. Non ho mica i dollari a galateo: non si creda che in USA i quattrini siano abbondanti come le cartoline postali...
«Quante Ferrari ha? Ci pare tre...». — Sì, sono tre e sono a Modena adesso per la revisione. Anche qui, vede, io sono enormemente handicappato per la questione dei trasporti... I voli costano e ora poi sono aumentati...
«Come andò la faccenda del pre-

sidente dell'ALITALIA? Si commosse, dopo la sua presa di posizione?». — Sì, come scrisse AUTOSPRINT, riportando una precisazione del mio amico, le cose si sono messe a posto... Ma ora le tariffe sono aumentate e, quindi, non so come la metteremo...
«A Sebring e a Daytona lei ci sarà?». — Senza dubbio e avrò una buona squadra di piloti americani.
«Quali?». — Non ho ancora stabilito definitivamente...
«Sarà anche a Buenos Aires per la 1000 KM di Argentina?». — Vedremo...
Abbiamo capito che in questo caso si tratta di premi di ingaggio s, quindi, Chinetti, che ripete di non esserlo, tutto, altro, si attende almeno il riconoscimento dei suoi sforzi. Non vuol guadagnarci, evidentemente, ma nemmeno rimetterci.

«E in Europa?». — «Le Mans senz'altro...»
«Targa, 1000 KM di Monza?». — Sempre questione di metterci d'accordo (leggi ingaggi n.d.r.).
«Sappiamo che lei aveva anche l'aspirazione di correre in F.1, almeno con una Ferrari. C'è questa possibilità?». — No e le dico subito il perché: forse, chissà, una macchina — sia pure alternativamente — la potrei anche avere, ma manovrare un pilota costoso e io non mi posso permettere questo lusso. Oggi poi non è facile avere un pilota costoso e privato. Io qualche volta ho collaborato in questo campo, ma quando non era presente ufficialmente la Ferrari. No, no per la F.1 non pensiamoci...
Chiuso il colloquio col manager Chi-

netti, ecco l'incontro con Nini Vaccarella.
«Dunque, Vaccarella, ha sentito le parole di elogio dell'ingegner Ferrari...». — Ne sono molto orgoglioso; il giudizio del costruttore è sempre per un pilota quello che vale...
«Quest'anno lei parteciperà al mondiale Marche con una Ferrari privata?». — Ma sarà sempre una macchina che avrà il controllo della Casa. Come ha visto c'è un settore a Maramello nel quale si revisionano le 512. Non si trascurano i clienti. Ritengo la macchina la migliore del momento e sarà bene sfruttarla ancora e adeguatamente nel prossimo anno prima di abbandonarla...
«Si trova meglio sulla cinque litri o sulla tre litri?». — In passato, come lei sa, non fatto differenze nel pilotare macchine

di diversa cilindrata della Ferrari. Mi sono sempre trovato bene e credo che i risultati non siano mancati...
Breve chiacchierata, ora, con Clay Regazzoni.
«E allora, Clay, la faccenda della patenteria?». — Non è successo nulla di quello che s'è detto. Tutto tranquillo. A un individuo qualunque non è concesso essere fermato per normali controlli?...
«Le piacerebbe ancora essere al volante delle sport o della nuova prototipo?». — Lo scorso anno ho fatto anch'io qualche ora a Le Mans e mi sono trovato bene; e sono stato bene in corsa. Vedere, secondo me è più difficile l'adattamento di un pilota da prototipo o sport sulle monoposto che viceversa. La storia insegna...
m. m.



VIENNA - Durante una cerimonia, presenti molte personalità del mondo automobilistico, il presidente dell'ADAC austriaco Joachim Springer ha consegnato il premio a Johannes Orther, quale « campione della montagna d'Europa », anno 1970



Targhe ricordo ai beniamini del Ferrari Club più «vecchio»

MONZA - Gli habitués delle corse lo potranno confermare: siamo ormai tanto assuefatti a vedere certe facce — le solite in verità — sia sulle piste di casa che all'estero, da considerare gli irriducibili dei numerosi « Ferrari Clubs » come necessario complemento di ogni gara che si rispetti.

Sabato 12 dicembre scorso, il Ferrari Club Vedano festeggiava con una riuscita riunione conviviale la chiusura della stagione 1970. A dispetto della nebbia in Val Padana, che aveva scelto proprio « quella » sera per far vedere (o... non vedere) quello di cui è capace quando ci si mette, oltre un centinaio di convitati gemivano al salone del Saint Georges Prémier per felicitarsi con corridori e scuderie locali nonché assistere alla consegna di targhe ricordo ai propri beniamini.

In fatto di passione sportiva e fervore di iniziative, il sodalizio vedanese fa onore alla sua prerogativa di primissimo Ferrari Club in ordine di tempo, anteriore anche al F. C. Maranello

sotto qualche giorno più tardi, a quanto pare per spirito di emulazione o per segnalazione di Enzo Ferrari in persona. Si era all'inizio degli anni cinquanta, ossia nell'epoca d'oro dei Fangio, Ascari e C.

Oggi il F. C. Vedano riunisce sotto la bandiera del Cavallino Rampante oltre duecento soci e riesce regolarmente a raccogliere, durante la stagione sportiva, il numero di partecipanti necessario a presenziare in comitiva alle più interessanti gare in Italia e all'estero.

Considerata l'esiguità della quota sociale (L. 1500 annue, n.d.r.), l'associazione rappresenta senz'altro un buon investimento per gli appassionati del circondario e per chiunque ambisca far parte di un gruppo dinamico ed affiatato.

Purtroppo, e di questo non si può ovviamente far colpa agli organizzatori assolutamente ignari del fatto, la concomitanza con la conferenza-stampa Ferrari ha impedito che la Casa di Maranello fosse presente con una rappresentanza.

È nata la CONEGLIANO-CORSE

L'A.C. Treviso, sulla spinta dell'entusiasmo del suo Presidente dr. Van Den Borre e del direttore dr. Pontilotti Gobbi, ha dato alla luce un nuovo figlio: la scuderia Conegliano Corse. L'iniziativa è stata dell'ing. Bruno Valentini, Renato Sartor, Giampiero Cutolo, Amedeo Francescon, Sergio Borsari, Nicola Mesroli, Franco Padovan, Luigi Saccocci per poter usufruire degli aiuti che molti appassionati dello sport del volante avrebbero dato solo se fosse sorta una scuderia nella regione cittadina. Gli intendimenti della nuova scuderia, che ha già un centinaio di soci, è di cimentarsi nella regolarità sprint non senza fare qualche tentativo anche nei rallies e nella velocità.

A Treviso non creano nelle promesse CSAI

TREVISO - Vi sono due motivi perché il nome Piave salga alle labbra: il primo è di carattere sentimentale. Nessuno, infatti, come il fiume Piave è entrato, nel corso della prima guerra mondiale, con tanta autorità nel mondo della leggenda. Il secondo è più reale. A Treviso vive e prospera infatti, una scuderia automobilistica che s'intitola appunto al Piave e che del Piave sembra avere le peculiarità.

Poche sere or sono, rinnovando una consuetudine divenuta ormai rituale la scuderia Piave ha riunito piloti e dirigenti, amici, soci e simpatizzanti (in moltissima presenza di eleganti e belle rappresentanti del gentil sesso) in un elegante ritrovo che, al termine di un simpatico e raffinato convivio, è stato teatro della tradizionale premiazione.

Come al solito questa « cerimonia » (chiamiamola così per comodità, precisando per altro che essa ha avuto ben poco, per non dire nulla, di strettamente protocollare) ha offerto un ottimo spunto per impostare l'immane bilancio, che una volta di più ha offerto svariati motivi di compiacimento nonché per trarre auspici per un avvenire che non v'è motivo per ritenere meno roseo di quanto lo sia stato il tempo che lo ha preceduto.

Non è stata la consueta cerimonia a chiusura di un bilancio tratteggiato da un uggioso prospetto e da fredde cifre; bensì un punto qualunque, una tappa, una breccia verso un certo traguardo retrospettivo a un recentissimo passato e subito riprendere il cammino verso altre mete, verso altre vittorie, verso altre conquiste che maggiormente portino in alto il nome ed i colori della scuderia.

Quattro vittorie assolute, 28 primati di classe, 25 piazzamenti d'onore, oltre 150 presenze-gare; questo, in arida ma eloquente sintesi, il « consuntivo » agonistico 1970 della scuderia Piave, il giovane e validissimo sodalizio trevigiano che anche nella passata stagione ha saputo nettamente distinguersi in campo nazionale.

Sull'attività del sodalizio trevigiano ha fatto il punto il presidente dr. Arrigo Manavello il quale, al levar delle mense, ha tracciato una rapida sintesi retrospettiva della stagione agonistica 1970, sottolineando efficacemente la « presenza » della Piave nel quadro del nostro automobilismo sportivo, e soprattutto dell'automobilismo veneto dove la Piave ha conquistato dopo una perenne egemonia della S. Marco, gli allori più significativi (Campionato assoluto triestino per A.C. e Scuderie, campionato triestino scuderie e

Nella festosa PREMIAZIONE «PIAVE» qualche parola preoccupata

individuale regolarità sprint, campionato squadre di A.C. trieveni).

È seguito un intervento del Presidente dell'A.C. Treviso dr. Cecco Van Den Borre che era accompagnato dal portatore dr. Pontilotti Gobbi. Egli ha esordito scherzosamente nel chiedere agli intervenuti se sapevano chi fosse stato il « primo rosa » ed alla ricevuta affermazione ha donato una primula rossa al dr. Manavello alludendo con sottile ad un'ampia e attiva partecipazione (per motivi di lavoro) alla attività della scuderia. Van Den Borre ha espresso la sua viva e completa soddisfazione per i risultati raggiunti.

Ponendo poi l'accento sulla recente riunione delle Commissioni Sportive a Bologna, il Presidente dell'A.C. Treviso ha detto: « Ci sono state fatte sacche, cesti, banti di promesse ma sulla loro realizzazione sono molto dubbioso anche perché le finanze attuali dell'A.C.I. non sono così floride da permetterci questo sulla costruzione dell'automotodromo veneziano. Sono ormai molti anni che se ne parla ».

Ha giustificato il sorgere a Conegliano Veneto di una nuova scuderia automobilistica con le seguenti parole: « Io non mi peccare di parzialità poiché non una madre di più figli, non può avere più di sorta per un figlio che un altro, quindi non mi resta che augurare alla nuova scuderia una brillante e significativa attività ».

Van Den Borre ha concluso il suo intervento annunciando che l'A.C. Treviso per il 1971 ha posto al calendario oltre la ormai nota corsa in salita del Gansiglio, la Coppa Gasparetti (a ricordo di un vecchio sportivo trevigiano) che, allo scopo di portare all'automobilismo locale nuove leve sarà una gara di regolarità su genere » a metà cioè della regolarità pura e regolatari sprint.

Dopo l'intervento del Presidente dell'A.C. Treviso è seguita la premiazione con la consegna ai più meritevoli di struzzi (il velocissimo bipede scelto ad emblema sociale) d'oro d'argento e dei due superstiti trofei Renault (opera di un ex campione italiano del volante: Silvano Storti) dei due scorpioni della Albarth, di coppe piccole e grandi. Lungo sarebbe citare tutti coloro che hanno dato il loro apporto al nostro bilancio della stagione 1970, e noi, in questo articolo che per ragioni di spazio deve essere succinto abbiamo cercato di inquadrare in nitida sintesi quelli che sono più affermati, iniziando dai piloti che si sono fregiati di un titolo. Essi sono « Effe-Ci » alias Floriano Colombo, conquistatore del titolo assoluto regolarità sprint; « Giulio » alias Altobè vincitore della Coppa CSAI gruppo uno del Trofeo nazionale regolarità sprint e «Willer» alias Prenol campione triestino velocità per la classe 1300 GTB. Per Colombo, conquistatore del titolo è certamente il responso di un giusto verdetto, così come lo è per Altobè che ha avuto nel corso della stagione periodi di fulgore vivissimo nei quali hanno fatto spicco le sue doti, e per Prenol che si è imposto all'attenzione degli amanti dello sport del volante non tanto per le vittorie conseguite quanto per aver tenuto fede alle promesse del vigilia.

Non tutti nella stessa stagione possono arrivare a conquistare un titolo, ma anche altri piloti della Piave meritano la migliore attenzione. Tra questi ricordiamo Pietro Polese, un pilota che lo sport del volante lo ha nel sangue, il cui « carnet » stagionale illustra quanto sia grande il bagaglio di classe e di doti, un « carnet » brillante pieno di significato e valorizzato da una vittoria assoluta in Coppa Piave e da ben 6 primi di classe che gli hanno valso il terzo posto assoluto nel Trofeo Regolarità sprint. Giampiero Cutolo, un pilota che ha dimostrato di possedere le doti necessarie per imporsi anche nei rallies.

La Piave ha tuttavia una élite di piloti che non possiamo dimenticare anche se ci limiteremo a segnalare soltanto il loro nome. Essi sono Ezio Morelato, Bruno Frisori, Carlo Frisacco, Vittorio Benvenuti, Giovanni Perini, Antonio Riva, Amedeo Francescon, Franco Zorzan, Italo Paini, Giancarlo Ronchi, Giorgio Calogetti, Giuseppe Sartori, navigatore, Gerardo Borsari, Bruno Gasparini e Ernesto Dandiletto ai quali sono andate le Coppe della Piave.

Carlo Burlando



Dall'alto in basso: Luigi Colzani, Adelmo Fossati, Carluccio Facetti ricevono le rispettive targhe ricordo per i risultati conseguiti durante la stagione passata. Tra gli altri premiati, Tino e Vittorio Brambilla





ABARTH

VETTURE DA
CORSA USATE?
RICAMBI? ASSISTENZA
ALLE CORSE? PREPARAZIONI?



OSELLA

VIA GUASTALLA n. 14 - 10124 TORINO Telefono 07.66.42



Ammortizzatori elaborati

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

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

IL GIOCO delle PARTI

dell'eroe (spider) TV

FRANCESCO

rischia poco...

ANDREA FRANCESCO, 19 anni, abitante a Mestre, primo anno di legge, per 3 settimane eroe del «Rischiattuto». La seconda settimana ha buttato là, in chiusura di trasmissione, una frasetta banale: Beh, con i soldi che ho vinto mi comprerò uno spider! La frasetta banale è stata colta al volo da tutti. Da Trento a Palermo il nuovo «on-niscentista» del quiz bongioriana è diventato, come per incanto, appassionato automobilista, futuro campione di formula 1!



Francesconi è caduto giovedì contro una ragazza che sapeva tutto

La notizia mi ha lasciato un po' perplessa. Il rischio del «Rischiattuto» mi è sembrato difficilmente conciliabile con il rischio del pilota d'automobili. E così ho voluto andare di persona a verificare la situazione.

Il ragazzo che sa tutto sulla storia d'Italia, al quale milioni di telespettatori guardano con stupore perché è riuscito a battere il sagrestano di Brescia, mi è apparso, nella saletta di attesa della fiera di Milano, in tutta la sua «lunghezza», con un viso pallido, gli oc-

chi non danno sufficiente sicurezza.

Potrebbe sembrare una battuta polemica contro i costruttori di automobili da corsa questa del giovane studente e invece no. Credo sia la scusa di chi non vuole ammettere di non essere coraggioso. In fondo Francesco reputa i piloti gente audace che arrischia la propria vita per una passione. Ma lui preferisce la pallacanestro (gioca infatti nel CUS Padova, anche se, per il momento, ha seguito solo 4 allenamenti e non è stato an-

mondali di calcio. Ci andrò!

Gli avvenimenti del mondo non lo toccano molto da vicino. I problemi dei giovani di oggi neppure. Ha partecipato, lo scorso anno, ad alcuni scioperi, nell'ambito della scuola, perché legati all'abolizione degli esami. Tutto il resto è una moda, dichiara, un atteggiamento intellettualistico, che si riduce a vestirsi in modo strano, a tarsi crescere la barba! Ma quando gli ho chiesto perché si è lasciato crescere i capelli, gli è sfuggito: Me lo ha suggerito Mike Bongiorno, perché è più perso-

«Andrea, Andrea, a questo punto dovrei tirarti le orecchie... perché mi nasce il dubbio che, contrariamente a quanto dici, ti lascerai prendere la mano dall'effimera gloria del «Rischiattuto». E se oggi si sorride con tenerezza quando dici che quest'esperienza televisiva ti piace perché ti permette di scoprire molte cose che a Mestre ti sarebbero rimaste ignote, domani magari ti vanterai di essere stato un eroe del quiz dei giovedì. Mi dispiacerebbe per te e per le delusioni che proverai di fronte alla vita di tutti i giorni, fatta di tanti rischi, qualcuno magari come quelli del «Rischiattuto», qualche altro (e sono i più) come quelli dei piloti di formula 1!!!».

Ma non drammatizziamo... non è il caso. Rimane comunque, almeno per me, una certezza: il mondo dei motori non conoscerà in futuro un pilota di nome Andrea Francesco. A meno che non si tratti di un omonimo di quel giovane studente di legge, 19 anni, di Mestre che nel lontano dicembre del 1970, con i soldi del quiz «Il Rischiattuto» si comprò uno spider!

Piera Rolandi

NOTA DI CRONACA: Rivale del campione Francesco, la sera del 10 dicembre 1970, è stata io signorina Maurizio Baresi, di Cremona, anni 24, laureata in mitologia greca e romana, pilota d'automobile, vincitrice di alcuni rallies.

chi cercati, febbricitante. Non per l'emozione, per la bronchite.

— Allora, cosa mi dice di questa sua passione per le automobili?

— Mi piacciono e come! E me lo comprerò lo spider. Ma pensare alle corse... beh. Ho preso la patente sette mesi fa, capirà.

— Le ha dato un senso di sicurezza prendere un volante in mano?

— La prima volta, no — mi risponde con un certo disagio — ma, dopo la quarta o la quinta lezione, mi sono sentito sicuro e ho cominciato a provare un certo gusto alla velocità.

— Ah, ecco perché si è detto di lei che sarebbe diventato un corridore d'automobili.

— No, no, a me la velocità non piace molto. E quando mi sentirò un buon guidatore, potrò fare al massimo dei rallies, ma non correrò in formula 1. Quelle sono vet-

ture che non danno sufficiente sicurezza. Potrebbe sembrare una battuta polemica contro i costruttori di automobili da corsa questa del giovane studente e invece no. Credo sia la scusa di chi non vuole ammettere di non essere coraggioso. In fondo Francesco reputa i piloti gente audace che arrischia la propria vita per una passione. Ma lui preferisce la pallacanestro (gioca infatti nel CUS Padova, anche se, per il momento, ha seguito solo 4 allenamenti e non è stato an-

Ma lo ha confessato lui stesso. Però è meno disposto a confessare che non correrà in formula 1 perché non se la sente, perché ha paura.

Le si può perdonare, vista la sua giovane età, non vi pare?

Quello che invece sono meno disposta a perdonargli è la sua visione futura del mondo. Quando gliel'ho chiesta, mi ha risposto:

— Ah, io non credo al mondo del 2000 fatto di strani oggetti tipo fumetti. Il mondo sarà più o meno come adesso. Io penso soltanto che tra quattro anni ci saranno in Germania i campioni



Programmi dal 22 al 28 dicembre 1970

MERCOLEDÌ 23 Progr. naz. Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.

VENERDÌ 25 Progr. naz. Ore 13,15 — Campionissimi e musica: Giacomo Agostini.

DOMENICA 27 Progr. naz. Ore 22,30 - La Domenica sportiva. Cronache firmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

Secondo progr. Ore 20,10 — «Indianapolis» - gara condotta da Renzo Palmer.

TUTTI I GIORNI Progr. naz. Ore 13,30 - (al termine del telegiornale) Sport. Ore 19,45 - Telegiornale sport. Ore 20,40 - (al termine del telegiornale) Sport. Ore 23,15 - (al termine del telegiornale) Sport.

DOMENICA 27 Secondo progr. Ore 12,00 — Anteprima sport, notizie e anticipazioni sugli avvenimenti del pomeriggio.

Ore 16,30 — Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.

LUNEDÌ 28 Progr. nazionale Ore 8,00 — Lunedì sport.

Secondo progr. Ore 15,40 — Ruote e motori, a cura di Ossuccio.

TV SVIZZERA

VENERDÌ 25 Ore 18,00 - «Il signor Rossi compra l'auto, cartoni animati».

TUTTI I GIORNI Alla fine di ogni «Giornale Radio», il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la FIAI dà comunicazioni sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Ore 17,24 — Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

Terzo progr. Ore 15,40 — Ruote e motori, a cura di Ossuccio.

SABATO 26 Ore 19,50 - «La macchina nuova», cartoni animati della serie «I pronipoti».

SABATO-DOMENICA Progr. naz. Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 10,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo progr. Giornale Radio: ore 6,25 - 7,3 - 8,30 - 10,30 - 11,30 - 12,00 - 13,30 (telegiornale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 21,00 - 24,00.

QUELLO CHE VEDREMO

L'auto dell'Osteria

Per questa settimana natalizia stiamocene buoni e zitti in attesa delle prossime con la segreta speranza che da viale Mazzini ci arrivi qualcosa di buono. Un dono di Natale posticipato, magari, o un «betano» o un annuncio, insomma, di qualcosa che possa accentrare tutti gli appassionati di automobilismo. Intanto possiamo anticipare una notizia che, se non è proprio sensazionale, farà piacere a chi è interessato a storia dell'automobile. In un programma «cucito» da Francesco Fiorentini (già presentato al teatro «Delle Muse» di Roma (sul cui palcoscenico, recentemente distrutto da un incendio, è stato registrato dal regista Strano Canzio) con enorme successo di pubblico e di critica, vedremo, tra l'altro, l'evoluzione (o la rivoluzione) del traffico romano dal 1870 agli anni Trenta, dal lento processo del traffico urbano alle più modeste ma più veloci «Babilie». Ne «L'Osteria del tempo perso» assisteremo, in definitiva, a uno stralcio della storia d'Italia che, ovviamente, passa anche attraverso l'automobile.

Abbiamo (tele) visto per voi

RINUNCIA all'intelligenza

Finalmente un po' di automobilismo, di quello vero: domenica 13, nel corso del «La domenica sportiva», abbiamo potuto ammirare, alcuni degli ultimi «gioielli» di Ferrari e provare una certa novità nel «Poltronieri che, seppure per un attimo e da fermo, ha potuto mettersi al volante e accendere il potente motore di una delle nuove auto di Maranello. La breccia paraventricale e la ancor più breve intervista con Ferrari ci ha, nonostante tutto, consolato del lungo periodo di «astensione» automobilistica da parte della tribuna sportiva della domenica. Ciò che mi ha anche soddisfatto è stato l'inserimento da noi più volte sollecitato, all'inizio della trasmissione di un «sommario» delle gare in programma. Sommario che si rivela, particolarmente utile per chi non desidera assistere a tutte le partite di calcio prima di sapere se si parlerà o no dei suoi sport preferito che, soprattutto in fase di Campionato, è sempre tenuto al margine della locandina del servizio. Un brano dunque ai responsabili de «La domenica sportiva» e un menù breve a coloro che hanno «permesso» la messa in onda di uno pseudo-film (ed è un termine eufemistico) come quello di martedì 15, dal titolo «Passaggio obbligato». Quando l'avevamo annunciato, sulle borse della locandina del servizio stampa della Rai, ne avevamo criticato il contenuto per il suo spirito anti-automobilistico. Avrebbe dovuto trattarsi, infatti, dell'impossibilità di riconsegnamento di due immorali a causa del traffico che, occupando continuamente la strada, non

permetteva loro di superare la barriera che li divideva e che, alla fine, doveva necessariamente separarli per sempre. La trama anticipata: poi abbiamo visto il «film». E lo abbiamo visto fino in fondo anche se la reazione a quella che il televisore si lacca «va via» che scorrevano le immagini sullo schermo — sempre più forte della curiosità e, soprattutto, del dovere professionale. Lasciamo da parte la critica vera e propria dell'irripetibile «opera» di quel tale Rinuncia (il quale, come bene gli chiarisce il suo stesso nome, — o meglio, pseudonimo sotto il quale si cela José Panzeri «artista comico d'avanguardia» — dovrebbe rinunciare» per sempre a un'attività che non gli è assolutamente congeniale) menzionato nel doppio ruolo di regista e interprete, e passiamo al soggetto vero e proprio.

A parte il fatto che lo pseudo-film è evidentemente un grido, il Ferragosto (dubitiamo che in altri periodi Piazze del Duomo sia così sgombra di traffico); e parte il fatto che si dice, se ancora non lo avremmo potuto benissimo attraversare la strada come si è visto forse da altri passanti) e dallo stesso viaggio pedonale, è parte il fatto che il Banco usati... ci chiediamo: regista, autore, interpreti, responsabili della Tv, «chi» hanno voluto prendere in giro?



TUTTE

le notizie prime al tra

● Come presidente della GPDA **BONNIER** ha tenuto una conferenza stampa per ribadire le richieste dei piloti. A una domanda sui circuiti di Spa e del Nurburgring, ha detto: « Il circuito belga è magnifico per la guida, ma molto pericoloso perché velocissimo e non penso che il G.P. del Belgio vi si disputerà ancora. Quanto al Nurburgring sono previsti lavori e prevedo che sarà pronto nel 1972 ». Al termine della conferenza Bonnier ha dichiarato che il Memorial Von Trips, destinato a un giovane pilota di Gran Premio, è stato assegnato a Regazzoni e che la classifica del « Trofeo degli organizzatori » è stata vinta ex aequo da Germania occidentale e Stati Uniti, seguite da Austria, Canada, Sud Africa, Italia, Francia, Olanda, Monaco, Spagna, Belgio, Messico e Gran Bretagna.

MARCH cambia i numeri

● Per la Formula Atlantica la **MARCH** interrompe la sua numerazione fin'ora regolare: infatti la vettura si chiama 71A. In effetti è una variante della 712 di F. 2, però col motore montato in un telaio tubolare che può essere totalmente rimosso dalla monoposto per facilitare la manutenzione. La categoria, intermedia fra la F. 2 e la F. 3 (si prevedono 200 HP) ha buone promesse per « attaccare », Chevron, Lola, Lotus, March, Patisier e Royale hanno già lasciato intendere che presenteranno vetture di Formula Atlantica al Racing Car Show.

MONTECARLO batte cassa

● La organizzazione **McCORMACK**, che si occupa degli affari di Jackie Stewart, amplia la sua attività e sta trattando con l'AC di Monaco per occuparsi del settore pubblicitario del GP di Monaco. Di Monaco, Jackie dice: « Per noi è la gara più importante del calendario ed è quindi nell'interesse del nostro sport fare in modo che acquisti ancora più importanza ». Ritiene che la corsa necessiti della linea di patrocinatori finanziari per potere continuare, dato che sarebbe in posizione precaria. (Ma è da crederci? Forse si vuole aumentare la cifra di utili).

Le CAPRI per STEWART

● L'anno prossimo la **FORD** inglese farà nel gruppo 2, forse più per pubblicità che altro, dato che ogni volta che sarà possibile verranno utilizzati « nomi » come Stewart e Hunt. Ciò dovrebbe servire a dare alle gare turismo inglesi il lustro che hanno perso nei recenti anni, quando il solo raro eccezione come quella di Stewart nel TT. I piloti di spicco non si vedevano più, anche se Clark e Hill che gareggiano nel ricordo di F. 1 e Clark e Hill che gareggiano con le prime Lotus Cortina non si sono scomparsi.

Una LOTUS a Sebring

● Tornato in Inghilterra dall'America **MIKE WARNER**, della Lotus Racing, ha concluso accordi perché una Lotus Twin Cam Mk7 serie 1V corra alla 12 Ore di Sebring del 1971. Piloti saranno Bill Brack e Craig Hill della Lotus Canada, mentre si pensa a una seconda vettura per Fred Stevenson della Lotus Racing East.

● Tra gli operai della **RENAULT** con un minimo di cinque anni di anzianità sono state distribuite 542 mila azioni, per una somma globale di circa sei miliardi di lire.

L'iniezione per Soler-Roig

● Dopo il Brasile **SOLER-ROIG** e de Bagration andranno in Argentina per la Mille Km, di Buenos Aires, ove Soler-Roig piloterà una Porsche 917 e de Bagration la sua 908. Per Soler-Roig sarà l'ultima gara con una Porsche, dato che a Daytona, con Juncadella, correrà con una Ferrari. Per il Challenge turismo ha firmato con la Ford tedesca e avrà una Ford Capri a iniezione.

● In questa fine anno l'**INDUSTRIA** automobilistica tedesca lascia vedere un deciso rallentamento, con una flessione a partire dal mese di ottobre.

AMON che fa? Tentenna...

● **AMON** esita se andare in Argentina per la Mille Km, perché è in concomitanza con una gara Tasmania in Nuova Zelanda, sua patria, alla quale è molto tentato di partecipare con la March di Granatelli. La Matra è quindi in grande imbarazzo, essendo molto desiderosa di avere Amon per la prima gara del campionato, oltre al fatto che il contratto prevede la coppia Amon-Beltoise e sostituire Chris con Cévert non piacerebbe certamente agli organizzatori, per cui la Matra « perderebbe la faccia ». La soluzione del problema dovrebbe essere imminente.



PARIGI vale Maranello

● Mentre a Modena c'era la conferenza stampa di Ferrari, **JACKY ICKX** era presente a Parigi alla premiazione CSI durante la quale sono stati consegnati i vari riconoscimenti per il 1970. I premi sono andati alla Lotus (coppa marche F. 1), alla Porsche (campionato internazionale marche), a Regazzoni (Trofeo europeo di F. 2) e ad Andruet (campione europeo del rallyes). Nina Rindt ha ricevuto il premio destinato allo scomparso Jochen. Non si conosce il premio che ICKX avrebbe dovuto ritirare.

● Un meccanico di Londra, **JOHN CHITTOCH**, ha così ovviato alla mancanza di elettricità per lo sciopero. Aiutato dalla moglie e dai compagni di lavoro aveva costruito una bicicletta con la quale fare funzionare la pompa della benzina, questo per non far sentire agli automobilisti suoi clienti il disagio dello sciopero degli elettrici. I sindacati non sono stati troppo contenti.



Realizzata a CASTELFIORENTINO

125 Special rinnovata

1608 cm³, 100 CV (DIN)
doppio albero
a camme in testa
170 km/h



A richiesta: cambio automatico, contagiri elettronico, condizionatore d'aria

La super - pulce

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FIRENZE - Una «super-pulce» è stata realizzata, tutta in casa, da un sub agente Alfa Romeo, Mario Ciampalini di Castelfiorentino, paese a pochi chilometri da Firenze già noto in campo sportivo in quanto vi è l'officina del preparatore Falorni. La dune buggy di Ciampalini è nata nelle ore libere dal lavoro e già da vari mesi circola nella zona sollecitando l'interesse dei giovani, alcuni dei quali, una dozzina, disposti a versare già un anticipo.

Questa dune buggy è stata concepita, oltre che per andare su strada, anche per la fuoristrada ed il suo realizzatore l'adopera normalmente per andare a caccia. L'abbiamo provata e le doti di arrampicabilità ci hanno meravigliati.

L'operazione di trasformazione è iniziata sul solito telaio Volkswagen, accorciato di cir-

ca quaranta centimetri; ruote anteriori 165-14 e dietro 185-14, non del tipo racing ma con battistrada invernale, che garantiscono un discreto doppio uso. La pulce, dipinta con uno squillante giallo BMW, è lunga tre metri e quaranta e larga uno e cinquantatquattro.

La carrozzeria, di linea particolarmente riuscita, è in lamiera completamente asportabile essendo fissata al telaio mediante bulloni. Il parabrezza è apribile e ribaltabile, mentre la ruota di scorta è sistemata dietro, sopra il motore. Un roll-bar è stato sistemato al centro della vettura che ospita quattro persone.

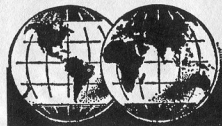
Il peso della macchina è di circa 550 chili, destinato a diminuire quando la carrozzeria in lamiera verrà sostituita da una plastica. Sul modello da noi provato vi era montato un motore Volkswagen da 1500 e le prestazioni sono state entusiasmanti. Per quanto

SPRINT

guardo dell'informazione

● E' stata convocata per il 28 dicembre l'assemblea straordinaria della Carrozzeria VIGNALE per deliberare l'incorporazione della De Tomaso. Al tempo stesso si riunirà, sempre a Torino, l'assemblea straordinaria della De Tomaso.

● Nel triennio 1970-72 la FIAT prevede di realizzare nel Mezzogiorno un importante programma industriale che comporterà 250 miliardi di investimenti.



GIROMONDO



500 licenziati alla BMLC

● La BMLC ricorre all'alta chirurgia per la sua divisione AUSTIN-MORRIS, fonte di guai. La prima amputazione consiste nella chiusura di due piccole officine, nel licenziamento di circa 500 operai e nell'interazione di tre modelli, la venerabile Morris Oxford, la Minor estate car e la relativamente nuova tre litri. Il primo nuovo modello, cioè totalmente nuovo da quando fu creata la BLMC, cioè la Ado 28, una turismo media a trazione totale, è previsto per l'anno prossimo.

Non vogliono baci!

● Fiasco per il giratore di una stazione di servizio in MALAYSIA, che offriva ai clienti che acquistavano molta benzina l'omaggio di un bacio offerto da indostriatrici cinesi. «Gli automobilisti si rifiutavano di essere baciati», ha detto una delle ragazze.

● Con l'assunzione di un meccanico per il reparto stampaggio della carrozzeria, la FORD tedesca ha raggiunto il tetto di 50.000 dipendenti. Nel 1950 nella società lavoravano 4700 persone e nel 1950 meno di 20.000.

Auto limitate a ISCHIA

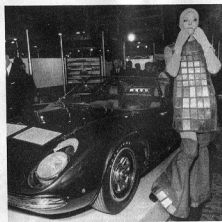
● Sulle strade dell'isola d'ISCHIA sarà limitata la circolazione degli automezzi. Il provvedimento deriva dall'esigenza di fare fronte all'eccessivo numero di mezzi che ogni giorno sbarcano sull'isola.

● Secondo notizie da MOSCA, uno sciopero di ventiquattrore è stato effettuato da circa 100 dipendenti tedesco-occidentali di ditte impegnate nei lavori a Togliattigrad. Motivo, il rifiuto opposto in un primo tempo di fare rientrare in patria per le feste i tecnici che lavorano a Togliattigrad.

Obbligo antineve alla frontiera

● Gli automobilisti stranieri che entrano in AUSTRIA, al passaggio al confine d'ora in poi dovranno dimostrare che il loro automezzo è fornito di gomme antineve. Nel caso che detti pneumatici non fossero già montati, dovranno fare vedere alla polizia di frontiera di averli nel bagagliaio.

● L'associazione internazionale per la ricerca sul comportamento dei guidatori, con sede a GINEVRA, ha deciso di dare inizio al proprio programma europeo di ricerca nell'operazione di sorpasso.



Supertasse in GIAPPONE

● Il GIAPPONE necessita di strade e le spese saranno sostenute dagli automobilisti. Lo ha deciso il governo, colpendo le vetture nazionali che quelle d'importazione. Il provvedimento dovrebbe entrare in vigore nell'aprile 1971.

● E' stata consegnata a VITTORIO STANGUellini del Panathlon Club di Modena, una medaglia d'oro, in riconoscimento d'25i suoi meriti.

● Negli stabilimenti di IZHEVSKIN negli Urali, è imminente la produzione di 150.000 unità all'anno. La fabbrica ha soltanto quattro anni di vita.

Meno benzina col decretone

● Tra gli altri effetti prodotti, il DECRETONE ha fermato l'espansione dei consumi della benzina. Infatti nel mese di settembre il consumo è stato pari a 780.000 tonnellate con un incremento solo del 2,6 per cento rispetto a un anno fa. Poiché il periodo in esame è appunto quello di prima applicazione del «decretone», e poiché l'incremento è alto stesso tempo inferiore alla media degli altri prodotti petroliferi e al tasso di aumento della motorizzazione, è evidente il nesso: cioè unisce i due fenomeni.

850 spider all'esaurimento

● Come è avvenuto per la 850 BERLINA Special, anche le versioni sportive della medio-piccola Fiat sono assicte di produzione. Bertone, che realizzava le carrozzerie dello spider, ha infatti esaurito la commessa « sta dando fondo alle scorte. La nuova commessa Fiat riguarderà probabilmente la versione coupé della futura 127, il cui lancio sul mercato (berlina) avverrà nella prossima primavera.

● Stommelen ha provato per la prima volta la SURTEES con la quale correrà in F. 1 nel 1971.

costerà (in piccola serie) 1.400.000 lire

e fatta in casa

riguarda le doti di accelerazione, fino ad ottanta chilometri abbiamo tenuto dietro varie « milletrecento » sportive, mentre la bassa coppia del motore rende la macchina molto elastica. Il basso numero di giri è particolarmente comodo nel fuoristrada e la prima si mette raramente. Per quanto riguarda la velocità massima questa si aggira sui centoventicinque orari.

La « dune buggy Ciampalini » è tuttora in fase di col-

laudo, ma probabilmente se ne produrrà una piccola serie visto l'interesse suscitato e grazie alle caratteristiche tecniche che la rendono adatta al fuoristrada oggi così di moda. Per il prezzo la versione con motore 1200, completa di roll-bar, paraurti, parabrezza, scappamento rialzato per fuoristrada e ruota di scorta, dovrà essere aggirarsi sul milione e quattrocento mila lire.

Marco Grandini

● BERNARD CONSTEN ha confermato che ha intenzione di fare passare il Tour de France dalla Spagna il prossimo anno, soprattutto a Barcellona, sul circuito di Montjuich, oltre a una prova in salita al Montseny.

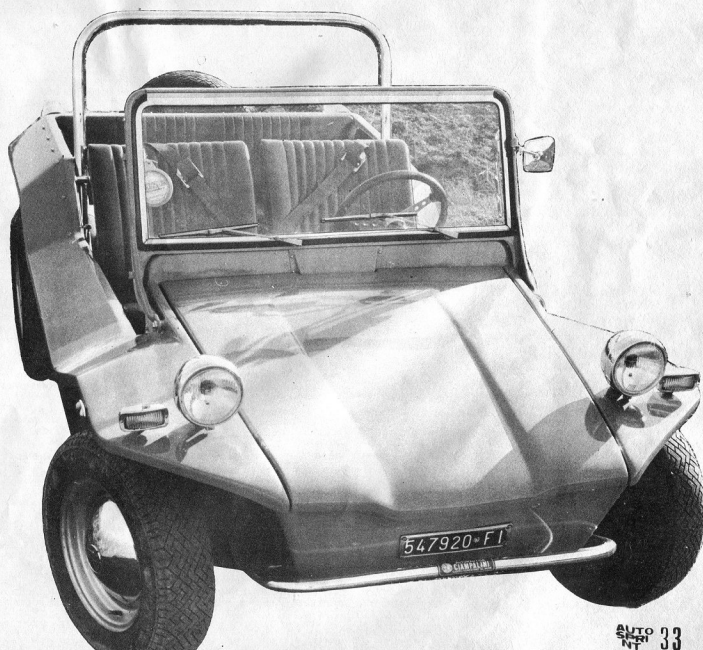
● La Giulia super di COSTANT-ARGAULT ha vinto il rallye francese dei Mont Pilat, mentre una Giulia TI super, pilotata da Enyard ha vinto la corsa in salita di Montelimar.

● Il peruviano PITY BLOCK, al volante di una Porsche, ha vinto il GP città di Quito. Secondo si è piazzato, su BMW,

l'ecuadoriano Ortega, terzo Ampudia su Alfa Romeo.

● In GRAN BRETAGNA sono state prodotte 139.326 vetture in ottobre, contro 148.977 dello stesso mese 1969. Nei primi dieci mesi di quest'anno, 1.233.771, contro 1.439.851 del periodo gennaio-ottobre 1969.

● Campagna per migliorare la circolazione a MARSIGLIA. Delle « majorettes » distribuiscono panieri di aranci agli automobilisti che hanno dimostrato di avere senso civico non bloccando la circolazione. Limoni agli altri.





SCRIVETECI, RIMARREMO AMICI

AUTO SPRI TT ESPRESSO

L'EQUIVOCO

Spaccasecondi o spaccamacchine?

Mi voglio riferire all'articolo di Franco Lini apparso su AUTOSPRI NT n. 48, a pag. 25, permettendomi di contrabbattere ad alcune sue affermazioni.

Lei, signor Lini, afferma di essere contrario ad un avvicendamento delle gare sprint a quelle di regolarità pura, e su ciò sono d'accordo, ma fu poi capire di essere in un certo qual modo favorevole alle gare sprint «scasamacchine» che, secondo lei, permetterebbero ai piloti più abili di emergere. Su questo punto non sono affatto d'accordo, perché l'abilità non sta nell'entrare in una buca a 80 all'ora piuttosto che 60 o fare salti più alti, per fare ciò l'abilità entra in gioco quando si può contare su di un portafoglio ben gonfio o su qualcuno che mette a disposizione la macchina.

E' dato per scontato che il letto di un torrente è denominato alleuclera, mentre il privato che non ha altrettanto possibilità di rifare la macchina ogni 15 giorni alza il piede destro.

Con tutto ciò non sono qui a proporre di fare le gare sprint sulle auto ostacolate, ma solo per porre dei limiti alle strade di tali gare, accettando senz'altro percorsi come quelli di Sanna del Montessoro e dei 333 minuti che pur facendo impallidire parecchi automobilisti non sono da considerarsi «scasamacchine», ma da non temere pollice verso a quelli di Pavia, Cuneo ed Ancona.

Quindi non sono affatto d'accordo con lei, signor Lini, quando afferma che il percorso scasamacchine va venuti fuori i piloti migliori e neppure quando propone percorsi di questo genere per le gare di regolarità sprint. Su questi percorsi potranno passare i rallies, che sono ormai in mano a case e scuderie ufficiali e che devono anche servire come collaudo delle vetture, lasciando invece la regolarità sprint ai privati o quasi privati che cercano di far emergere le proprie qualità e non solo quelle della macchina e del portafoglio.

Maurizio Bianchi - Milano

Caro amico, vedo che siamo perfettamente d'accordo! Lei infatti sostiene alcune idee apprezzabili circa particolari organizzativi delle gare di regolarità-sprint; io, dal canto mio, avevo trattato il argomento soltanto nelle sue linee generali.

Poiché tuttavia siamo entrambi del parere che si debbano fare le gare sportivamente volute, non quelle semplicemente «spaccasecondi», ma sia sia inutile spacciarsi su particolari che riguardano certe gare rispetto ad altre. Come sa, e con mio rammarico, non posso seguire da vicino le attività rallyistiche, salvo qualche caso sporadico nell'annata. Quindi non posso trattare dei particolari ma mi interessa, come interessa a

CARLO ZARINO - Vercelli - L'obiettività che lei chiama in causa è necessaria per giudicare l'exk come per giudicare la vettura o Regazzoni o Ghinzi. Nessuno discute il belga come pilota, ma è un fatto che egli si sia mosso «transatlantico» dopo che ha avuto in squadra qualcuno che lo ha tenuto sotto pressione.

FEDERICO GENTILINI - Palese (Bari) - Non siamo a conoscenza della esistenza o meno di un rapporto numerico fra cilindrata e peso dell'albero motore. Evidentemente, il peso di questo organo è influenzato da moltissimi fattori: prestazioni, numero dei cuscinetti di banco, sistemazione e numero dei cilindri, materiale con il quale è costruito), per cui non c'è l'esperienza a fare prendere una decisione in merito.

MAURO FIORI - Valdagno (VI) - La sua richiesta non ci ha fatto ridere affatto, ma ci creda, non è per cattiva volontà, ma non possiamo proprio far nulla per lei. Tutto quello che sappiamo della Chaparral è di Jim Hall, lo apprendiamo dai nostri corrispondenti, quindi come può ben capire i nostri rapporti col costruttore texano sono pressoché inesistenti. In ogni caso le riproponiamo l'indirizzo: Chaparral Cars, Rt 1 box 62, Midland, Texas 79701 USA.

CANDIDO FRIGOTTO - Verona - L'indirizzo del rappresentante italiano della AVON è via Turbada 11 Lecco; per i cerchi in lega leggera della Dunlop serve alla Dunlop, via Melzi d'Eril 26, 20154 Milano.

FIRMA ILLEGIBILE - Località sconosciuta - Abbiamo letto tutta la sua bella lettera che ci invia a difesa del nostro sport. Ci siamo già occupati a lungo dell'argomento, stigmatizzando ci pare a sufficienza gli estemporanei scritti di questi giornalisti dal moralismo quanto mai discutibile, e sull'assurdità di tali atteggiamenti riteniamo superfluo ritornare. Ad ogni buon conto, la prossima volta si ricordi di firmarsi per esteso.

OSCAR BERLANDA - Carmignano del Brenta (PD) - Una cosa per volta; per i manifesti vedremo di accentenerla quanto prima. Per quel che riguarda un dizionario tecnico si legga attentamente la posta; volta per volta pub-

Siamo un gruppo di appassionati di automobilismo, e abbiamo fondato nell'anno 1970 con atto notariale una scuderia denominata «COLLEONO CORSE». Saremo molto grati se volete farci la gradita sorpresa di vedere pubblicata su Autospri nt la notizia della fondazione della Scuderia.

Un nostro pilota signor Giorgio Boggiatto ha già partecipato nella stagione automobilistica '70, con una «Abarth 695» a parecchie gare in salita con ottimi piazzamenti.

Il consiglio direttivo è formato dai seguenti

membri: presidente Alberto Boggiatto, vice presidente Rodolfo Bertolo, segretario Milly Bertolo, direttore sportivo Dada Depaoli, consiglieri: Beppe Connotto, Walter Bertuzzi, Mario Cavagliato, Gino Bugnone, Franco Albrile, Dada Depaoli, Giorgio Boggiatto, Alberto Checchetto, Armando Marino.

Augurandoci che quanto abbiamo chiesto sia accolto, ringraziamo anticipatamente.

Collegno - Corse
Collegno (Torino)

ABARTH-SIMCA: erano due



Tempo fa mi capitò fra le mani una vecchia rivista di automobilismo, e leggendola notai non senza meraviglia che si parlava di una certa Abarth-Simca. Sono pochi anni che mi interessa di questo meraviglioso sport, ma non aveva mai sentito parlare di un abbinamento fra queste due case. Ora vi chiedo:

Che cilindrata aveva e a che classe apparteneva questa vettura? Ricavava forse la meccanica della Simca 1000? Ha forse vinto gare importanti? Se magari nel vostro archivio trovate una foto della stessa, sarei felicissimo di vederla pubblicata.

Castiglione dei Pepoli (Bologna)

Veramente l'Abarth fece due vetture con questo nome, che erano uscite dal turismo da competizione con un motore bialbero da 1300 a quattro cilindri, di completa progettazione e costruzione Abarth, che si chiamava «Abarth-Simca», con autoleato derivato dalla Simca 1000.

Poi un'altra vettura, prodotta in più versioni di differenti potenze e caratteristiche, derivata dalla elaborazione dei gruppi meccanici della stessa Simca 1000, le cui caratteristiche generali rimanevano comunque inalterate, chiamata «Simca-Abarth».

Come vede, la distinzione è sottile, ma c'è. Possiamo dirle che la 1300 GT fu veramente un gran magnifico anche categoria nella categoria non ebbe avversari. Anche la Simca-Abarth 1150 partecipa a qualche competizione, ma con minor fortuna.

DOMANDE quadriposto

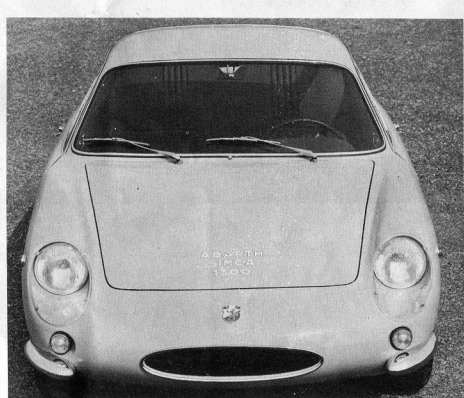
So di rubarvi molto del vostro tempo, ma avrei sottoposti quattro domande, tre delle quali saranno senz'altro di interesse generale. Ma veniamo subito alle domande.

● Elenco dei Gran Premi vinti dalle vetture di Formula 1 dal 1950 al 1970. Esempio: Lotus 44 ecc.

● Elenco dei Gran Premi vinti da pi-

quel che abbiamo e dobbiamo rassegnarci, ingegnandosi di sfruttare quel che c'è e tentano faticosamente di avere qualcosa di meglio.

Per il resto ripeto che in ogni caso data la consuetudine di chiamare manifestazioni sportive gli esercizi di cronometraggio, non si deve assolutamente tornare indietro. Mi creda, sulle strade difficili, sugli sterrati, nei rilievi, si impara a guidare. Sui rettilinei larghi e lisci... meno.



tutti noi di AUTOSPRI NT, che le manifestazioni organizzate nell'ambito del calendario sportivo italiano siano — appunto — sportive.

Mi pare di capire che anche lei segue questa linea, e non credo vi sia niente altro da aggiungere. Salvo appunto chiarire che lei è stato tratto in inganno, leggendo le mie opinioni, facendoci la convinzione che io approvassi incondizionatamente certi percorsi troppo duri.

Questo è un altro discorso. Da farsi nelle sedi opportune, cioè con la

«educazione» degli organizzatori, che talvolta possono esagerare, anche per — da noi — non sempre è facile trovare percorsi selettivi (a 50 km/h) che siano anche veramente stradali e non da muli.

Noi, per cronica povertà, di strade vere ne abbiamo sempre avute poche, e siamo appena ora cominciando ad innalzarci al livello dei più fortunati. Comunque questo è un argomento che ci porterebbe lontanissimo, dato che coinvolge l'intera storia del nostro Paese da qualche secolo. Abbiamo

POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** **SAFETY**

blichiamo qualcosa in merito, per esempio delle barre di torsione abbiamo già parlato. Il discorso del giornale che arriva in ritardo è una frusta che ormai ricorre: purtroppo la colpa non è nostra e non sappiamo cosa suggerire. Sulla discussione coi suoi amici dobbiamo dare ragione a lei; infatti la 312 B esista al Salone di Torino era quella di Ickx anche se portava il numero 4 e si differenziava appunto da quella di Regazzoni per il parabrezza avvolgente.

ANDREA NAPOLI - Milano - Come vede questa sia è presa in considerazione non a distanza di molti mesi, ma a stretto giro di posta. Probabilmente la gara a cui la riferimento non è una gara a lunga distanza, ma la lotta a «Pike Peaks» gara che si corre su un percorso non asfaltato.

GERARDO GIARACINI - Aradeo (LE) - L'indirizzo dell'Istituto professionale Industria e artigianato Alfredo Ferreri è via Giardini 251, 41053 Maranello, Modena.

LEONARDO RIMBOTTI - Pralungo (VC) - Non si preoccupi, la spesa per ottenere l'Alpina J sarà certamente minima. Rivolga la sua richiesta alla CSAI, via Poma 9, Milano.

FILIPPO TASSINARI - Cento (FE) - La notizia non è da escludere; anche alla Maserati, come presso tutte le case costruttrici si studiano sempre modelli nuovi. Molto probabilmente si tratterà di un prototipo a motore posteriore che la casa del tridente sta sperimentando su strada.

OSVALDO TENTORI - Camposampiero (PD) - Un giudizio su un tipo di pneumatico è sempre una cosa molto soggettiva e opinabile, tanto più quando i due tipi di pneumatici sono prodotti da due case famose; ad ogni buon

Fiducia ragazzo fiducia

Avendo gareggiato l'anno passato con una Mini Minor in varie gare del Turismo CSAI, vorrei esprimere il mio disappunto nell'apprendere la soppressione dello stesso.

Non capisco perché abolire questa classe che aveva portato a molti giovani come me di poter partecipare ad alcune gare con modeste spese e tanto divertimento. Ma si sa com'è, in Italia corre solo chi ha i soldi, perciò penso che sia stato questo il motivo dell'abolizione.

Ora vi chiedo: dato che sono intenzionato malgrado ciò a praticare l'automobilismo da corsa, in quale situazione mi troverei a partecipare nella classe 850 Turismo gruppo 1 con una Mini-Minor MK 3, e quali sarebbero le auto ammesse alla mia classe?

Francesco Fani - Soci (Arezzo)

Guardi, se c'è un paese al mondo dove si sta facendo veramente di tutto per far correre tutti con poca spesa, questo è l'Italia. Però, è veramente fuori luogo. Anzi la verità è che, per quanto si faccia, non accontenteremo mai nessuno. Da noi ci vorrebbero tante formule di gara per quanto auto ci sono in circolazione; sembra quasi che sia un delitto vendere la propria vettura per acquistare un'altra più adatta al tipo di corse cui si ha intenzione di partecipare.

A parte il fatto, poi, che non vediamo proprio come la sua vettura sia così «tagliata fuori» come ci sembra di capire. Forse non sa che il nuovo Turismo di serie che si sta definendo in questi giorni, dopo i tanti pareri sentiti anche nell'ambito del Convegno delle CC.SS. di Bologna, avrà le regole tecniche del Turismo CSAI, quindi niente rapporti corti, che potrebbero eventualmente avvantaggiare le Fiat 850, le uniche vetture che in pratica si incontrano in questa classe.

vetture e ricambi originali **ABARTH** BOLOGNA via L. Calori 9 - tel. 231884

ANDREA FICARELLI - Reggio Emilia — Un telaio tubolare è costituito essenzialmente da tubi di vario diametro, saldati tra loro mentre il telaio monoscocca è composto da una struttura scatolata, cioè da lamiere metalliche in genere unite tra loro mediante rivettature di derivazione aeronautica. Per la F. 3 del 1971 si dovrà utilizzare un motore 4 cilindri omologato in gruppo. L'alimentazione libera ma con una strozzatura di 20 mm. attraverso la quale dovrà passare tutta l'aria comburente.

ANTONIO TONELLI - Cecchignola (Roma) — Molti testi hanno trattato del motore a pistone rotante, tra i quali anche « Motori Endotermici » dell'ing. Giacomo, edito dalla Hoepli; un'altra pubblicazione specializzata è: « Wankel RC engine » di R.F. Asaldò. Li troverà entrambi alla Libreria dell'Automobile, via Marsala, Galleria Caracciolo 14, 00185 Roma.

loti di F. 1 dal 1950 al 1970. Esempio: Clark 25 ecc.
 ● Elenco dei vincitori della Coppa Costruttori dal 1950 al 1970.
 ● Che genere di vetture sono la Lotus 66 e la 71?

Giorgio Briner
 Brezganona (Svizzera)
 Vediamo un po' di fare mente locale, ed accontentare il nostro lettore svizzero.

« Dueque, per quanto riguarda le vittorie per marche, in testa è la Ferrari con 46 gran premi vinti. Seguono poi la Cooper con 12, la BRM (14), la Brabham (13), l'Alfa Romeo (10), la Mercedes, la Maserati, la Vanwall, la Matra con 9, la McLaren (8), la Honda (2), la Lancia, la Porsche e la March con una vittoria.

Ritornandosi ai piloti, al discorso sarebbe un poco più lungo, e ci limiteremo ai primi « in classifica ».

Guida la graduatoria dei Gran Premi vinti Jim Clark (25), seguito da Vantho (23) più J. con Musso), Moss (15) con Brooks, Brabham (11), Ascari (13), Graham Hill (11), Stewart (10), Ickx e Rindt (6).

Quanto riguarda la classifica della Coppa riservata ai costruttori, ricordiamo che essa è stata istituita nel 1958, ed è stata vinta, a partire da quell'anno da:

Vanwall, Cooper, Cooper, Ferrari, BRM, Lotus, Ferrari, Lotus, Brabham, Lotus, Ferrari, Lotus, Lotus. Le Lotus 66 e 71 non sono mai state prodotte (probabilmente Chapman aveva già concesso certe vetture che non hanno mai superato lo stadio di progetto).

L'INTERPRETAZIONE

Un albero fa primavera

Caro Autosprint, faccio seguito alla notizia che tu, giustamente, hai pubblicato (vedi n. 46) sui fatti della finale del campionato FISA, svolta a Pergusa, dove si legge che nella classe 1300 GT il sottoscritto dal primo posto viene classificato secondo per irregolarità tecniche (alberi a cammes).

Ti annuncio che la cosa non è ancora definita, avendo io nel frattempo fatto ricorso presso il Tribunale Nazionale d'Appello. Spetterà ad esso dare una risposta definitiva.

Nel caso venisse confermata il verdetto di esclusione, si avverberò illustrandoti chiaramente tutto ciò che è accaduto.

Bruno Ripani - Roma

In effetti, se la cosa è nelle mani del T.N.A., la classifica non si può dire definita, e ci è accontento.

Sappiamo comunque che l'AC di Enna ha inviato ai concorrenti della classe 1300 Gran Turismo di serie una lettera circolare nella quale si afferma che, in seguito alle verifiche tecniche, i commissari sportivi hanno preso la decisione di modificare la classifica escludendo i concorrenti Ripani e Brunetta.

Quindi, al massimo il T.N.A. potrà modificare questa decisione, e reintegrarla al posto che eventualmente le spetta.

Nel frattempo, incuriositi dal suo ultimo capoverso, proviamo noi ad indovinare « quello che è accaduto ». Lei si è presentato alla finale FISA con una Fulvia Rallye S nuova di zecca (comprata da una settimana circa), come d'altra parte alcuni altri concorrenti. Nulla di male, naturalmente, anche se è per lo meno singolare che alla fine della stagione un pilota che già ha una vettura dello stesso tipo ne acquisti un'altra nuova, per di più modello che è appena stato abbandonato per l'uscita del tipo nuovo.

La spiegazione a questo legittimo dubbio, viene data dalla verifica tecnica compiuta dall'ing. Guercio (solo sulla sua Fulvia, dato che poi è volato a Milano, che si è fermato agli alberi a cammes, risultati più alti della quota indicata in fiche. Vuole vedere che le ultime Rallye S d'ala « vecchia serie » montavano delle cammes diverse ed un po' più « veloci »?

Quindi, si aprirebbe un caso interessante: lei è formalmente in regola, in quanto non ha modificato nulla nella vettura che la Casa le ha consegnato. Però ha corso con dei pezzi non previsti dalla fiche, e probabilmente neppure richiesti dalla Lancia: come aggiornamento, quindi in condizioni diverse dagli altri concorrenti. Vedendo cosa dirà il T.N.A.: lo sapremo in primavera?

L'APPELLO

L'invito da Barcellona

Siamo un gruppo di amici che abbiamo formato una scuderia per partecipare ai rallies ed alle varie competizioni del nostro paese. Nello stesso tempo nei locali del club disponiamo di un'ampia biblioteca per consultazioni e svago dei nostri soci.

Periodicamente riceviamo riviste internazionali sul tipo Sport-Auto, Motor Racing, L'Automobile, eccetera. Desidereremmo intavolare una corrispondenza con dei clubs di « aficionados » del vostro paese, per fare uno scambio di dati, reportages, posters, fotografie, eccetera.

Per il momento non aggiungo niente altro, ringraziandovi in anticipo, ho il piacere di salutarvi anche a nome dei nostri soci.

Il Presidente
 Antonio Regue Panadero
 The Swift Racing Cars Club
 Avenida Generalísimo Franco 388-7
 Barcelona (Spagna)

Pubblichiamo per intero l'indirizzo di questo « club » spagnolo in modo da facilitare il compito di chi volesse accettare il loro gentile invito.

« conto sopra che l'acquatico della Dunlop è un pneumatico creato apposta per i terreni umidi-bagnati in genere. L'azione elettronica a scarica capacitiva è un accessorio di gran moda e anche le case italiane ne hanno messo in commercio esemplari a prezzo abbordabile: ma non si aspetti vantaggi miracolosi.

PAOLO FAILLA - Modica (Ragusa) — Il fatto che le ruote anteriori della sua A112 « pattino » in partenza, non le deve preoccupare: è questa una caratteristica peculiare delle vetture a trazione anteriore. Dovrebbe poi scegliere tra gomma più larga o cerchio più largo anche noi siamo dell'avviso che tra le due sia preferibile quest'ultima soluzione. Per il resto si rivolga ad Angelo Gibberti, viale Michelangelo 91, Palermo.

ROBERTO DE CRESCENZI - Roma — Abbiamo preso atto di quanto ci ha scritto: faremo ricerche in merito e le invieremo risposta privata.

MAURO ROLANDO - Borgosesia (Vercena) — L'indirizzo della rivista Sport Auto è rue Brunel 14, Paris 17. L'abbonamento a 12 numeri costa il controvalore di 35 F che devono essere pagati sul CCP Paris 93-1068.

ROBERTO FABBRI - Rimini (FO) — La vettura alla quale si riferisce è la McLaren-Chevrolet M1C di Leonard Janke, vettura ormai vetusta che risale al 1966. Buona notizia per l'autodromo di Misano come certamente avrà letto su AUTOSPRINT; sono già iniziati i lavori e i responsabili hanno affermato che, tempo permettendo, contano di inaugurarla per l'estate entrante.

GABRIELE PUGI - Prato (FI) — Certamente esisteranno sul mercato inglese diverse soluzioni per un cambio a 5 marce F e il Mini-Cooper. Italiano si rivolga alla ditta Colotti, via Amendola 410, M.Aena.

NUCCIO ITALIA - Catania — L'unica scuola per aspiranti piloti è quella di Henry Morrough. Scriva alla sua segreteria, presso l'autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma.



VIETATO a Genova essere velocisti?

Ecco la lettera inviata dal signor SCARCELLA all'A.C. di Genova:

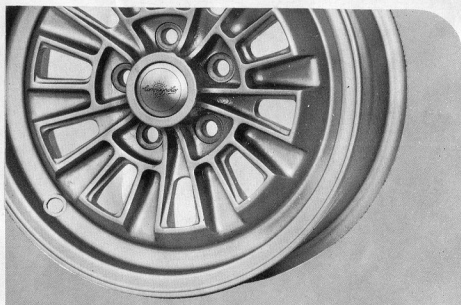
Nella qualità di Vs. socio e quale titolare di Licenza sportiva di Concorrente e Conduttore, rilasciata da codesto A.C., invio la presente per conoscere i motivi che hanno impedito la iscrizione al Calendario Competizioni 1971 di almeno una gara di velocità. Circa l'opportunità o meno di una tale iniziativa faccio presente quanto segue:

- esistenza a Genova di ben due scuderie che svolgono notevole attività velocistica;
- possibilità di organizzare una gara di velocità in salita sul percorso Ferriere-Boasi che presenta: sede stradale molto larga, fondo ottimo, esistenza di guardrails in quasi tutte le curve, totale assenza di centri abitati sull'intero percorso, lunghezza circa Km. 6, modesta distanza da Genova, zona di interesse turistico;
- possibilità di ottenere un contributo finanziario da parte di Società interessate agli abbinamenti pubblicitari, ad esempio la Shell che fino ad ora aveva contribuito all'organizzazione della « Coppa A.C. Genova a Monza ».

Considerando che la Liguria è l'unica regione dove non si svolge nemmeno una competizione automobilistica di velocità, chiedo a codesto A.C. se non ritiene il caso di iscrivere a calendario, cosa ancora possibile, una gara di velocità in salita chiusa.

In attesa di una cortese risposta, porgo distinti saluti.

Daniilo Scarcella - Genova



LE RUOTE SPECIALI IN LEGA SUPERLEGGERA DI ELEKTRON (e non di alluminio)

Campagnolo

SONO PRESENTI DAI TECNICI E DAGLI SPORTIVI

Innanzi tutto, una premessa: non abbiamo nessuna intenzione di puntare il dito accusatore sull'AC di Genova, in merito alle « simpatie » per una delle due scuderie cui il signor Scarcella fa esplicito riferimento nel suo preambolo.

Piuttosto ci importa, pubblicando quanto sopra, di sensibilizzare gli sportivi genovesi ad un problema che evidentemente è sentito. E' un fatto che in Liguria non vi sono corse di velocità, e non ci pare che per il 71 l'Automobile Club di Genova abbia iscritto neppure la sua manifestazione « chiusa » all'Autodromo di Monza. Ci rendiamo conto che per mettere in piedi una gara di velocità vi sono delle difficoltà non indifferenti, specie al giorno d'oggi, e specie in Liguria, dove forse è più semplice organizzare un rallye, e non sempre è questione di cattiva volontà.

Però, indubbiamente, le domande poste dal signor Scarcella meritano una risposta. Se i responsabili dell'AC genovese vorranno chiarire anche la questione « scuderie », tanto meglio.

Life
 ADDITIVE
 l'additivo delle vittorie

OFFERTA
SPECIALEai
lettori
e ai
SOCI
del CLUBAUTO
SPRINTNATALE
'70riempire
ritagliare e
spedire a

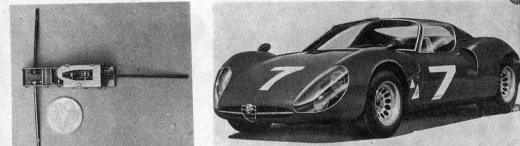
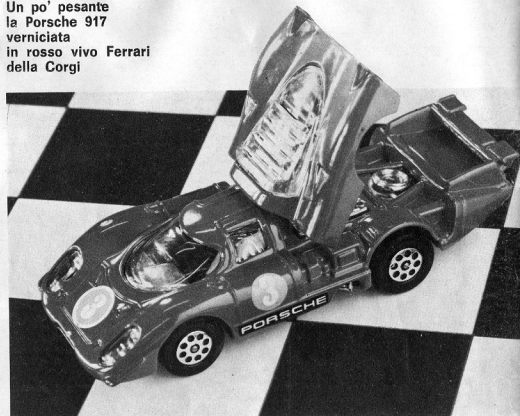
AUTOSPRINT

Servizio NATALE

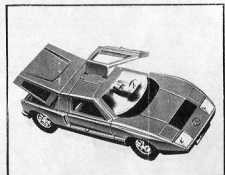
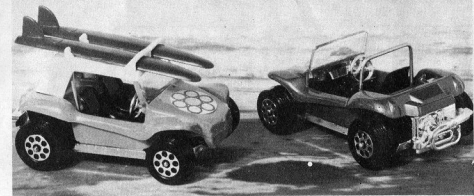
casella postale

AD 1734

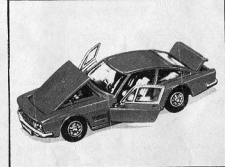
40100 BOLOGNA

mini
AUTO
SPRINTLE ULTIME
NOVITÀ
nelle vetrine
natalizieIL SALONCINO
dei regaliUn po' pesante
la Porsche 917
verniciata
in rosso vivo Ferrari
della Corgi

Di ottima fattura l'Alfa Romeo coupé 33, scala 1/16 della Otaki in scatola di montaggio con cofani e portiere apribili, motore elettrico Mabuchi FA 13. Notare a sinistra il particolare del sistema di trasmissione. Prezzo L. 7.800. Sotto: Il Buggy, incredibile miscuglio di pezzi di VW e altri in fibra di vetro, è la base di uno dei nuovi due Corgi. Con capote amovibile questo modello di mm. 69 di lunghezza ha «captato» il genere divertente e tanto di moda dei Buggy



A sinistra in alto la Iso-Grifo della Corgi Toys, a destra la Mercedes C111 della ditta inglese Dinky Toys. In basso, altri due modelli costruiti sempre dalla Dinky Toys, cioè la Gran Turismo Monteverdi (a destra) e la BMLC Mini-Moke



in stampatello

Cognome

Nome

Indirizzo

specificare

 lettore AUTOSPRINT socio CLUB-AS(indicare numero tessera o data
invio scheda di adesione)SPEDITEMI CONTRASSEGNO
ARTICOLO N.

firma



Offerta speciale ai lettori di AUTOSPRINT e ai soci del Club

AUTOSPRINT in collaborazione con un grande emporio di giocattoli di Torino offre per il periodo natalizio una serie di giocattoli sportivo-automobilistici delle marche migliori ai propri lettori e ai soci del Club Autosprint a particolarissime condizioni. Che sono: **SCONTO** (sui prezzi di listino sotto indicati) ai lettori Autosprint del 10%; ai soci del Club Autosprint del 15%.

L'offerta vale fino al 3 gennaio 1970

SPEDIZIONE: nel giro di tre giorni dal ricevimento della commissione. **PAGAMENTO** in contrassegno. Spese postali a carico del destinatario.
La merce verrà spedita direttamente dalla ditta torinese.
Eventuali altre richieste particolari verranno esaminate in funzione della giacenza in magazzino.

Ecco tutti i giocattoli disponibili

AUTOMODELLI RADIOCOMANDATI

Offerte particolari: **Reel Ferrari P5** scala 1/10, tre canali, marcia avanti, indietro, destra, sinistra, prezzo al pubblico L. 32.500; **Con sconto ai lettori di Autosprint: L. 25.000, soci del club L. 24.000** **Reel Ferrari P5** scala 1/10 due canali, avanti, indietro, destra, sinistra prezzo al pubblico lire 21.500; **Con sconto ai lettori: L. 18.500, ai soci L. 17.500.** **Ellegi Ferrari P4** scala 1/10 monocolante davanti, indietro, destra sinistra) prezzo al pubblico L. 10.000.

SCATOLE MONTAGGIO

Pocher Fiat F2 scala 1/8 816 pezzi (metallo e plastica) L. 21.500
Pocher Alfa Romeo 2300 del 1931 scala 1/8 1232, sospensioni, sterzo, freni, motore con bielle e pistoni, realisticamente funzionanti, L. 31.500
Pocher Rolls Royce del 1932 Pantom II Coupé 2212 pezzi realizzati in materiale ad alta resistenza e ricchissimi di parti metalliche cromate, sospensioni, sterzo, freni, fronce funzionali, porte apribili e cristalli laterali azzurri ed abbassabili, ruote a raggi e capottina apribile L. 46.000. Nota: le suddette vetture possono venire consegnate montate dalla casa, perfette ai seguenti prezzi al pubblico: Fiat F.2 L. 20.000; Alfa Romeo L. 22.000; Rolls Royce L. 48.000. **Tamaya** scala 1/12 F.1 Honda L. 6.500, Lotus 49 L. 7.000, Matra L. 7.800.

AUTOMODELLI PRESSOFUSIONE

Polistil Osi Scarabeo, Mangusta, Mini Cooper, Abarth 2000, prezzo al pubblico cadauno L. 3.000.

AUTOPISTE ELETTRICHE

Polistar A1, 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 208, prezzo L. 8.000 **Polistar A2** 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 292, prezzo L. 12.000. **Polistar A3** 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 420, prezzo L. 16.000 **Scalextric** tipo 34, 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 254, prezzo L. 11.000 **Scalextric** tipo 38 E, 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 365, prezzo L. 16.500. **Scalextric** tipo 50, 2 corsie, 2 pulsanti, 2 macchine, trasformatore, pista cm. 510, prezzo L. 21.600 **Scalextric** tipo 80, 4 corsie, 4 pulsanti, 4 macchine, senza trasform., pista cm. 884, prezzo L. 34.500. **bis Scalextric** tipo 80, 4 corsie, 4 pulsanti, 4 macchine con trasformatore grande, pista cm. 884, prezzo L. 43.000.

AUTO ELETTRICHE

a-b-c) F.1, per bambini, ricarica alla presa di corrente, Tipo A L. 19.900; Tipo B L. 22.000; Tipo C L. 29.900. **Porsche**, novità assoluta, luci anteriori e posteriori a batteria 50 Amp/

ora, carrozzeria in resina foflinvatica sopporta kg. 120, sedili in finta pelle, velocità kmh 9 L. 180.000.

AUTO A PEDALI

Assortimento vario da L. 5.500 (per bambini di 2 anni) fino a L. 20.000.

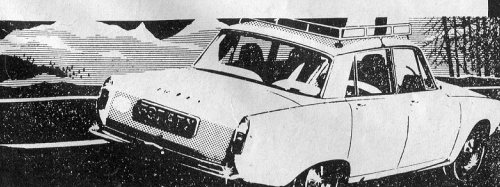
NOVITÀ ASSOLUTE

Riscio, due motori elettrici, per bambini e adulti, sopporta 220 chilogrammi, gomme a camera d'aria, luci anteriori e posteriori, clacson, freno sulle due ruote posteriori, 2 batterie 50 amp/h cadauna, struttura metallica cromata con alzata e telo copertura, portaoggetti anteriori Lire 170.000.**MOTOCICLETTE ELETTRICHE** (con ricarica a presa di corrente)**Tipo a)**, per bambini fino a 3 anni, gomme gonfiabili, trasmissione a rullo, fari autonomia oltre tre ore, freno motore, stabilizzatori laterali (movibili) L. 45.000. **Tipo b)**, idem di maggiori dimensioni per bambini fino a 5 anni, trasmissione a catena, fanale anteriore carenatura L. 68.000. **Tipo c)**, per bambini fino a 10 anni, gomme gonfiabili, trasmissione a catena, stabilizzatori laterali, freno motore e a mano su ruota posteriore. Tre fari avanti, contaghiometri funzionante, clacson, luci posteriori, struttura tubolare, L. 115.000.

A.A.A. Autocompravendita

SI VENDE	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
ASA FERRARI 1000 GT	Modello unico da competizione - carterio alluminio rosso, anno costruzione 1963, motore in rodaggio rifatto da 1.000 km, completamente revisionata, 4 cerchi normali e 4 a base allargata, ricambi.	L. 1.500.000 (trattabili)	Ing. RENATO GAZZANIGA - Via Pergine, 3 - MILANO - Tel. 32.33.25.
CARRELLI LEVANTE	per Formule con o senza vettura traino.	—	CINOTTI SANDRO - c/o Garage Tolmezzo - Via Tolmezzo, 9 - MILANO - Tel. 28.96.530.
BLOCCO PEZZI SPITFIRE 4 TRIUMPH	Motore cambio - albero - differenziale semiasi - tamburi e dischi - sospensioni - ammortizzatori - balestra - bobina - selectori fari - serbatoio; anche 4 pezzi separati. Revisionati 5.000 km.	L. 250.000	Fermo Posta - Trento - Patente n. 93.693.
F. MONZA REPETTO '70	Plurivittoriosa - seconda Trofeo Cadetti - pronta corsa - come nuova.	L. 700.000 (contanti)	Autoflittoria NARCISI - C.so Brunelleschi, 29 - TORINO - Tel. 79.58.91.
ALFA ROMEO 2600 S	Ex Colzani - perfetto - motore nuovo - autolubrificante - 2 soluzioni ponte - cambio ravvicinato - unico con cerchi in lega 15"x7 e mezzo - Konl - 3 gomme 3 vittorie.	—	BONOMI FAUSTO - P.zza Duomo, 3 - 25100 BRESCIA.
PER NORTON	Vendo per Norton ruota completa con freno Grimeca doppia camma, quattro gomme con mozzo e scatola adozione comando; camme con profilo adolcito, frenata potente e dolce. Vendo anche separatamente.	—	MICHAEL SCHIFTER - Via Sansovino, 8 - 50142 FIRENZE - Tel. 70.44.61.
NSU TT 1150	vincitrice Trofeo di classe 1970, perfetta pronta corsa. Per dettagli, vedere Autosprint n. 41/70.	L. 2.400.000	GIANNI GHEDINI - Via E. Poente, 143 - BOLOGNA - Tel. 38.49.03.
MINI COOPER	agosto 1968, perfetto, accessorio, motore 5.000 km preparato Beraani, 62 CV Din, 185 kmh, vando vettura oppure solo motore.	—	VICTOR BALESTRERI - Via Imperiale, 4/22 - 16122 GENOVA - Tel. 89.39.10.
595 ABARTH	Semplicemente meraviglioso - perfezionato - pochissimo ore - pronta corsa - accessoriatissimo - quasi regalasi.	—	INGLESE VITO - Via Milo, 30 - TRAPANI - Tel. 27.551 (ore uff.).
TECNO F. FORD	anno 1970 - ex Ascibani - mai urtata - noleggiato o vando.	—	MILANO - Tel. 84.34.704.
HOT ROD (tipo Ford T)	Mecanica Lancia 6 cilindri potenziato, eccezionale ripresa. Nuova da ultimare particolari, possibile omologazione cambio.	L. 750.000	UGO MARTELO - C.so M. Grappa, 58 - TORINO - Tel. 76.08.45 - Tel. 75.91.48.
G.T. JUNIOR	Km 48.000 - perfetta - gomme batteria nuove.	—	TRIBALDI - Via Zara, 66 - BRESCIA - Tel. 50.212.
C.I.A. 1600	pronto corsa. Motore nuovo «Autodelta»; assetto con tarature «Autodelta»; otto cerchi in lega; dieci gomme racing; un ponte di ricambio con incorporato rapporto 6/41 e autolubrificante; rapporti trasmissione 7/41 9/41 9/41 ed infine una montagna di parti di ricambio; eventualmente carrello e Giulia 1600 interamente revisionata come nuova per uso poliedrico. Prezzo da convenirsi.	—	P. BRUNO OTTOMANO - Via P. Amedeo, 7 - BARI - Tel. Studio 23.27.89 (ore 16-21) - Tel. Abit. 24.32.41.
PORSCHE 911 S	luglio 1968 - 50.000 km - colore nero - assetto corsa - autolubrificante - cerchi 6/7 pollici - parafranghi allargati - rapporti al cambio ravvicinati - motore perfetto, testata nuova, volante alleggerito, getti e diffusori maggiorati - scarico Rally - semiasi ultimo tipo.	L. 3.000.000 (contanti)	FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Brigole - 15087 NOVI LIGURIE (AL) - Tel. (0143)76.737 (ufficio).
LOTUS ELAN	Veramente perfetta - qualsiasi prova - recentemente omologata GT 3 eventualmente vando motore Twin Cam. 140 Hp. ELABORAZIONE SAURO.	—	SARTI - Via Schiavonia, 4 - BOLOGNA - Tel. 23.53.29.
FIAT 128	2 porte - bianco - preparazione Baglioli - rallye 1970 - Gr. 2, 2 serie - rapporti - km 6.000 - 8 cerchi - Campagnolo - alternatore pompa elettrica fari allo jodio. Accessoriatissima - Poche corse senza incidenti.	L. 1.500.000 (non trattabili)	GIANNI BAROZZI - Via P. Micca, 52 - NOVARA - Tel. 30.296 - Uff. dalle ore 9 alle ore 12.30, dalle ore 14.30 alle ore 19.30.
MINI COOPER MK 2	Giugno 1969, perfetta, 25.000 km.	L. 900.000	GINANNESCHI MICHELE GROSSETO - Tel. 23.032.
5 CERCHI IN LEGA	da 5" marca Ruspia per Mini - ottimi, mai urtati.	L. 50.000	—
5 GOMME DUNLOP	Racing - Misura 5L 10, bagnato e asciutto, per Mini e Fiat 500 - Mai usate.	L. 100.000 (trattabili)	—
PANHARD 24 COUPE'	Motore nuovo - altro motore revisionato di scorta. Perfetta.	L. 650.000 (trattabili)	MAGNANI MANLIO - CONCOREZZO (MI) - Tel. (039)64.00.09 (sera).
MOTORE FORD LOTUS	Bialbero adatto F. 3 - 1971 - 1600 cc.	—	MUCCHINI PIERLUIGI - P.zza F. del Rosso, 3 - PISA - Tel. 25.717.
MOTORE DE SANCTIS	Bialbero 998.	—	—
TELAIO COOPER F. 3	Completo motore e cambio F. Ford. Prezzo da convenirsi.	—	—
FIAT 2300 COUPE'	Privato vando Fiat 2300 Coups - estate '63, nero interno pelle - Vetri elettrici - perfetto.	L. 500.000 (trattabili)	Telefonare ore pasti: MILANO - Tel. 02/7387057.
ALFA 2600 SPRINT	Bertone - fieno '63 - avorio interno pelle blu - seminuovo - freni, ammortizzatori, batteria, avventuroso - nemmeno 30.000 Km. percorsi.	L. 700.000 (trattabili)	—
F. FORD	De Sanctis, solo telaio completo 1971, appena ritirata, mai corso.	—	CORRADO VINCI - Via dell'Acquedotto Paolo, 91 - ROMA - Tel. 33.77.320.

TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole Lire 1.500; 20 parole L. 2.000; 25 parole L. 2.500; oltre 1.300. Inserzioni gratuite per gli abbonati.



Se piaceranno, saranno costruite. E' nata la stazione



TORINO - Una stazione di servizio ideata per soddisfare tutte le prevedibili esigenze dell'automobilista da Shell a Torino in Corso Giulio Cesare, 220. La nuova Stazione, denominata «Canopus» come il progetto messo allo studio dal gruppo Shell per determinare una evoluzione nell'attuale sistema di distribuzione, in una radicalmente le tecniche fin qui seguite, ponendosi direttamente al servizio dell'automobilista prima che dell'automobile.

Per consentire all'automobilista di utilizzare subito e comodamente le varie attrezzature, i servizi sono collocati in cellule prefabbricate disposte intorno ai distributori. Il Super-Mercato degli accessori per l'auto e per la casa è collocato in due cellule quasi completamente di cristallo che consentono all'automobilista di vedere dall'auto tutti i prodotti.

Con ardita soluzione strutturale, l'ambiente è riparato interamente da una pensilina di circa 900 metri quadrati.

Prima tra i prototipi da realizzare in Europa, la Stazione di Corso Giulio Cesare, situata al centro di un grande quartiere residenziale sulla strada che convoglia il traffico torinese verso l'autostrada di Milano, è stata giudicata particolarmente idonea a favorire lo studio di sviluppi eventuali del progetto «Canopus».

Per determinare con certezza il tipo di servizi da predisporre, è stata utilizzata la conoscenza della clientela, per il 50 per cento di transito e per il 50 per cento residenziale, ottenuta grazie alla attività della vecchia stazione di servizio sostituita dalla attuale.

Il progetto è stato realizzato dalla Società del Gruppo Shell in collaborazione con la C.E.I./R. LOEWY (Organizzazione Internazionale di Industrial Design) e RAYMOND LOEWY, com'è noto, è il famoso progettista degli interni del veicolo lunare Apollo. Le Stazioni «Canopus» tengono conto dell'esperienza acquisita servendo milioni di automobilisti nei punti vendita Shell di tutto il mondo e sono quindi il risultato di un programma di sviluppo di dimensioni forse senza precedenti nel settore dei servizi.

Tocca ora all'automobilista confermarne la validità. Secondo l'accoglienza che questi gli riserverà, le Stazioni «Canopus» potranno essere ripetute in versioni diverse, ridatate o addirittura ristrutturare.

Concepto secondo schemi flessibili per soddisfare le esigenze della clientela.

tela, il progetto «Canopus» prevede stabilimenti delle più moderne attrezzature di assistenza motoristica ma anche servizi vari come quello bancario, il giornalaio, ecc.

Ecco ora alcuni dati tecnici di tutto il complesso (affidato in gestione ad un esperto Rivenditore, il signor Raffaello Palagi) e dei Servizi offerti alla Clientela.

Tra i servizi viene offerto al cliente un servizio completo di diagnosi, controllo e messa a punto del motore tramite le più moderne attrezzature quali: tester elettronico, apparecchio per il controllo della geometria dell'avantreno; equilibratrice elettronica delle ruote, apparecchio prova fari, apparecchio carica batterie, apparecchio controllo circuito raffreddamento, smontagomme pneumatico.

Il servizio di lavaggio delle autovetture è assicurato da un arco a spazzoloni dotato di impianto di asciugatura ad aria forzata ed a funzionamento automatico programmato, tale che, con la presenza di un solo operatore, è raggiungibile, la potenzialità di oltre cento autovetture al giorno.

Il prototipo delle Stazioni «Canopus» era entrato in funzione a Osaka in Giappone, in prossimità dell'Expo '70.

● Entro il 1971 sorgeranno in Abruzzo stabilimenti della MAGNETI MARELLI. I nuovi impianti saranno situati presso Vasto, su un'area di oltre 550 mila metri quadrati.

● L'ambasciatore d'Italia nell'URSS è stato a Togliattigrad per incontrare i numerosi tecnici italiani che lavorano nella città sovietica e per visitare lo stabilimento che ha cominciato a produrre le prime ZHIGULI'.

● Gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA in novembre sono stati 125.975; 111.863 autovetture, 312 autobus. 7.671 veicoli industriali e 6.129 motorveicoli. C'è dunque un aumento, sullo stesso mese dello scorso anno, del 51,3 per cento.

● L'autostrada SESTRI LEVANTE-LIVORNO, contrariamente al previsto non è stata aperta per il traffico di Natale. Per il momento non è possibile avanzare previsioni circa la data di apertura.

● La grande industria americana di aerei, la LOCKHEED, ha in progetto la costruzione di un quadriattore cargo capace di contenere cinquanta automobili di dimensioni americane, oppure 85-70 di dimensioni europee.

Autocompravendita

MODELLO	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
	Trivellato, plurivittorioso, con carterio e motore fisso, anche pagamento dilazionato.	---	BOLZONELLO VALERIO - Via S. Benedetto, 49 - BASSANO DEL GRAPPA - Tel. 26.152 ore pasti.
	Omologati CSAI. Inizio prenotazioni 1/1.	---	ARRIGNONI & DE ANGELIS - Via Lecco, 170 - MONZA - Tel. 31.801.
	maggio 1969 - 2 rapporti - pronta corsa - vario affare	---	SAMON S.r.l. - Via Medaglia d'Oro, 384-B - ROMA - Telefono 34.98.006
	anno 1958 - tetto rigido.	---	Officina VACCARI - Via della Magliana, 104 - ROMA - Telefono 52.61.706.
	Preparazione Vaccari - cambio ravvicinatissimo - motore nuovo - aggiornato 71 codolini - Campagnolo da 10 5/8 - alzacofano - Accessoriatissima. Anche senza motore - Perfetta	---	Officina VACCARI - Via della Magliana, 104 - ROMA - Telefono 52.61.706.
	Preparazione Reparto Corse Fiat G. 1 - Perfetta - Pronta rallies.	---	GREGORIO SELLA - Parco «San Gerolamo» - BIELLA - Telefono 22418 (ore pasti).
MASERATI GHIBLI	1969, marrone int. bianco, km. 12.000, accessoriatissimo.	---	MODENA USED SPORT CAR di Sghedoni G. Paolo - Via Giardini, 6302 - Tel. 50.058 - 41100 MODENA
FERRARI 275 GTB	1966, rosso int. bianco, km 30.000.	---	
FERRARI 275 GTB4	1968, argento int. nero, km 20.000.	---	

CAMBI LANCIA FULVIA	4 e 5 marce con serie rapporti ravvicinati ed al ponte comando leva lunga e arretrata. Disponibilita anche di parti staccate.	---	SACCOMANNO ERNESTO - Via S. Giuseppe, 29 - SARONNO - Tel. 960.23.35.
PORSCHE 911 S	6 mesi km. 6000 colore blu.	---	PRATO - Tel. 20.123
FIAT GIANNINI 500	Preparazione Adolfo, pronta corsa con cambio ravvicinatissimo e 4 ponti. Velocissima, molto stabile, motore rotabussissimo, e la vettura campione del 1960 e seconda arrivata nel 1970, ideale per competere nella classe più combattuta della Turismo Speciale. Rimessa a punto ed aggiornata 71. Ottimo carterio con modico supplemento di prezzo.	L. 850.000	FRANCESCO CERULLI IRELLI - Via Salaria, 200 - ROMA - Telefono 85.32.31.
TECNO FORMULA FORD	Telaio Formula 3 - Cambio Hewland - 8 gomme con cerchi - Serbatoio sicurezza nuovissima - mal corso - eventualmente con carterio nuovo.	---	Telefonare: SIRACUSA - ore uff. al 27.225 - ore pranzo al 23.867

SI VENDE O SI CAMBIA

F. 850 LOTUS MZ	Elaborato Faccioli, mai urtato - Telaio F. 3 - Carrozzeria varesina, estintore Big - Serbatoio Pirelli - Vari rapporti al ponte e ricambi, gommata nuova - Perfettissima in tutto. Costretto vendere - Accettata anche permute.	---	DAIDONE BERNARDO - Via Lo Nero, 20 - TRAPANI - Tel. 21.368 (ore pasti).
FLAMINIA 2800	Ultimo modello '1969. Metallizzata originale mai urtata. 31.500 Km. originali garanzia scritta, 215 orari - tetto metallico - vetri elettrici - perfettissima pluriaccessoriata, senza accessori. O permutare con GTB C 966.967 nuovo lungo.	L. 960.000	Avv. GIANNARINI - Palmanova (UG) - Tel. 0432/92104.
BWA Tipo 403, F. 850	Pronta corsa, aggiornata norme di sicurezza.	---	ARRIGNONI & DE ANGELIS - Via Lecco, 170 - MONZA - Tel. 31.801.
BWA Tipo 325, F. Ford	Pronta corsa.	---	ARRIGNONI & DE ANGELIS - Via Lecco, 170 - MONZA - Tel. 31.801.
FIAT ABARTH 595	Preparazione Adolfo, pronta corsa, tutti i rapporti, cerchi da 10", semiasi con giunti cardanici, nuova ultima tipo con codolini omologati, ancora da immatricolare, una sola corsa. Si esaminano permute con vetture di serie.	---	GABRIELE GATTA - Via Hercolani - FORLÌ - Tel. 26.346.

SI COMPERA

MODELLO	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
4 CERCHI CAMPAGNOLO	elektren per G.T.A. 7 Kx14 - solo ottimo stato.	---	Autofinca VERGANO - Via Monginevvo, 55 int. - 10141 TORINO - Tel. 33.20.32.
DE TOMASO VALLELUNGA	qualsiasi condizione.	---	GIOVANNA GIANNINI - Via per Camaiore, 20 - MONTE S. QUIRICO (Lucca)
LANCIA FULVIA COUPE 1,8	anno 65-66-67-68 - Specificare condizioni e prezzo.	---	
CAMBIO 5 RAPPORTI	Per motore posteriore centrale.	---	MARIO LONGI - Via Cino da Pistoia, 27 - FIRENZE - Tel. 51.357 (ore pasti).

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Direzione e Redazione
S. Lazzaro di Savena (Bologna)
via dell'Industria

casella postale A.D. 1734
40100 Bologna
Tel. 46 56 24 - 46 56 92
prefisso interurbano 051
Telex: 51212 e 51283 Autsprin

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia Primo Parrini & Figlio Agenzia Giornali - Piazza Indipendenza, 11B - 00185 Roma - Telefoni 49 69 08 - 495 93 67
Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:

Argentina: VISCONTEA DISTRI-BUIDORA, Bernardo De Irigoyen 842 - BUENOS AYRES; Austria: MORAWA & CO. - Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent. SUMMER HILL - NSW 2190; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD, 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35; CUBA: SORIANO OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimbroz de Sil y Luque, GUAYAMA; Francia: THE AMERICAN BOOK NEWS AGENCY, 88 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: MORONI & SON, 68 Old Compton Street, Shaftesbury Avenue, LONDON W1; Malta: W.H. SMITH CONTINENTAL LTD, 19/A Scots Street, VALLETTA; Paraguay: SALVADOR AMODEI, Calle 15 de Agosto, ASUNCION; Perù: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 15, S. JOSÉ; Portorico: SAAGAS, SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MAIRID; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 Bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 318 West 48th Street, NEW YORK, N.Y. 10036; Sud Africa: LEDE-COLA MICO (PTY) LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svizzera: AZED A.G., Donatstrasse 10, BASEL; Germania: KIOSK A.G., Mautherstrasse 11-BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G. Sevogelstrasse 34, Friburgo; Italia: SA, via Vegezi 4, LUGANO; Polonia: A. POLIOGLU BOOKST Cumhuriyet Cadessi 171/A, MADAG-ISTANBUL; Uruguay: LIO NUNEZ, Av. Gonzalo P. 1903, MONTEVIDEO; Argentina: LIBRERIA MONDADA C.A., Av. Francisco de Miranda 100, SOROCALMA (Chaco); CUBA: RACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS.

una copia L. 200 (arrrtr. L. 400)
Abbonamenti: annuale L. 8.000; semestr. L. 4.500; estero L. 15.000
Conto corrente postale n. 8/4323

Editoriale il BORGIO s.r.l.
ALBERTO DALL'OLCA
direttore generale

Amministrazione: S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 1 - Tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Pubblicità: S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 1 - Tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Stampa: Poligrafici il Bordo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54

Clichés: Zinografica Felsinea Bologna.

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

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

AD
Istituto Accertamento Diffusione

AD
AUTOSPRINT