

Le tappe della evoluzione

Anno I settembre 1961	n. 1	Quindicinale stampa in macchina piana	coordinatrice: RENATA ANSELMO
Anno II gennaio 1962	n. 1	direttore responsabile: redattore:	GIOVANNI SPADONI RENATA ANSELMO
Anno II agosto 1962	n. 10	direttore responsabile: direttore: redattore capo:	GIOVANNI SPADONI SEVERO BOSCHI RENATA ANSELMO
Anno II agosto 1962	n. 11	direttore responsabile: direttore: segreteria editoriale:	GIOVANNI SPADONI SEVERO BOSCHI ADOLFO ROSSONI
Anno II settembre 1962	n. 12	direttore responsabile: direttore: redattore capo:	GIOVANNI SPADONI SEVERO BOSCHI ADOLFO ROSSONI
Anno III gennaio 1963	n. 1	editore e direttore resp.: direttore: redattore capo: redattore: redazione:	LUCIANO CONTI SEVERO BOSCHI ADOLFO ROSSONI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI
Anno III agosto-settembre '63	n. 17	Quattordicinale	
Anno III settembre-ottobre '63	n. 19	editore e direttore resp.: redattore capo: redattore: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI
Anno III novembre 1963	n. 22	editore e direttore resp.: redattore capo:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI
Anno IV gennaio 1964	n. 1	editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI
Anno V gennaio 1965	n. 1	editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI
Anno VI gennaio 1966	n. 1	Settimanale editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI
Anno VI 10 gennaio '66	n. 3	editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI MARCELLO SABBATINI GIANNI CANCELLIERI CARLO MASSAGRANDE LUCIANA AGNOLI
Anno VI 5-12 settembre '66	n. 37	stampa: in rotativa - tipo- grafica editore e direttore resp.: redazione:	LUCIANO CONTI ADOLFO ROSSONI MARCELLO SABBATINI GIANNI CANCELLIERI CARLO MASSAGRANDE LUCIANA AGNOLI
Anno VII gennaio 1967	n. 1	editore e direttore resp.: redazione:	LUCIANO CONTI MARCELLO SABBATINI GIANNI CANCELLIERI CARLO MASSAGRANDE LUCIANA AGNOLI FRANCO LINI
		inviato speciale:	
Anno VII 13-20 febbraio '67	n. 7	editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI MARCELLO SABBATINI LUCIANA AGNOLI GIANNI CANCELLIERI CARLO MASSAGRANDE FRANCO LINI
		inviato speciale	
Anno VII 4-11 settembre '67	n. 36	stampa: offset a colori editore e direttore resp.: redattore capo: redazione:	LUCIANO CONTI MARCELLO SABBATINI GIANNI CANCELLIERI LUCIANA AGNOLI FRANCO LINI CARLO MASSAGRANDE
		inviato speciale ufficio pubblicità e p. r.	
Anno VIII 9-16 dicembre '68	n. 50	editore: direttore responsabile: redazione: inviato speciale ufficio pubblicità e p. r.	LUCIANO CONTI MARCELLO SABBATINI LUCIANA AGNOLI FRANCO LINI CARLO MASSAGRANDE
Anno IX gennaio 1969	n. 1	editore: direttore responsabile: redazione:	LUCIANO CONTI MARCELLO SABBATINI LUCIANA AGNOLI MARCO MAGRI FRANCO LINI CARLO MASSAGRANDE
		inviato speciale: ufficio pubblicità e p. r.	

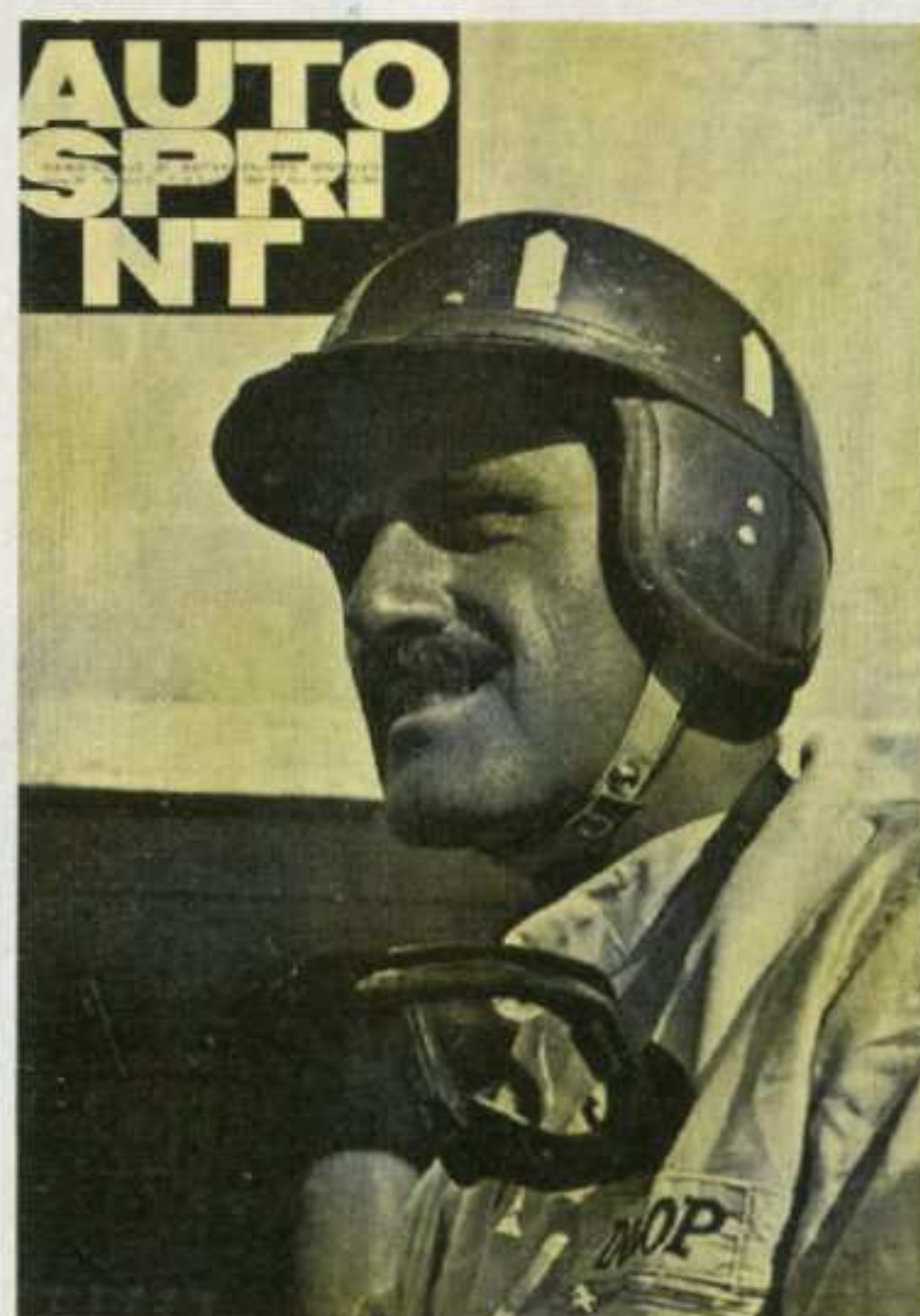
Era un giorno di settembre del 1961. Un anno nero per l'automobilismo. Per lo sport del volante si riproponeva un difficile momento. La tragedia di von Trips a Monza riapriva vecchie ferite polemiche. A quattro anni di distanza dalla tragedia della Mille Miglia, le accuse di fuoco facevano paventare preoccupanti decisioni. Ci voleva un grande coraggio e una notevole passione per proporre in quei giorni un giornale di automobilismo, un piccolo, modesto giornale,



Ecco il primo numero del secondo anno di AUTOSPRINT; il quindicinale comincia in pratica la sua vita regolare. La carta è ancora grezza e le fotografie approssimative

nale, tirato quasi a ciclostile, nell'intento di dare eco anche a quegli ambienti di sport minore automobilistico che più avrebbero risentito di queste polemiche che non investivano soltanto le manifestazioni più grandi, quelle dei grandi bolidi monoposto e sport.

Fu proprio in quel settembre, che una ragazza torinese, che aveva una passione insolita per l'automobilismo e per la carta stampata, diede fondo ai propri risparmi per pubblicare quelle poche decine di pagine con testi e immagini di corse in salita, di corsette minori d'automobili. Fu un tentativo, un coraggioso tentativo. Ma quel giorno



Col terzo anno, AUTOSPRINT ha un altro leggero cambiamento di formato. La testata ha ormai assunto la sua forma definitiva ed in copertina ammicca Graham Hill

nacque una testata che doveva mettere poi dei frutti rigogliosi. AUTOSPRINT, un nome che in quel momento non aveva ancora tutta la carica che questa definizione, questo accoppiamento di parole, avrebbe trovato in seguito nella esplosiva passione dei giovani.

Settembre 1961. Oggi, gennaio 1970. Il giornale entra nei suoi dieci anni. Dieci anni sono la pubertà. Ma non per una pubblicazione di questo genere. Sembrano pochi dieci anni. Anche per una rivista, un



Il n. 7 aveva in copertina Vittorio Venturi impegnato con l'Abarth 1000 bialbero sulla Raticosa. Il giornale è in carta patinata, e la testata assume la sua « nota » forma

giornale. Ma sono tanti per AUTOSPRINT, che è nato in modo diverso da tutti gli altri. Perché non è partito da un piedistallo economico e tecnico ambizioso, ricco di propaganda e di pubblicità, con un programma editoriale subito pretenzioso. Invece è nato così. Dalla passione di pochi, come nasce una famiglia che deve lottare per il suo posto nella vita. E AUTOSPRINT ha cominciato a lottare subito, per la vita. Una lotta che trovò il primo spiraglio quando Renata Anselmo trovò tra i suoi amici bolognesi alcuni piloti che credevano come lei in questo sport. E decisero di darle una mano. AUTOSPRINT, da



Il n. 2 del 1963: in copertina, Jim Clark, il giovane astro allora in piena ascesa. Quante altre copertine, povero Jim, ti dedicheremo prima della tua scomparsa!

occasionale numero unico che sapeva di goliardica speranza, si propose come quindicinale dello sport automobilistico minore. I suoi lettori erano gli stessi piloti, quei piloti di gare non sulla bocca di tutti, di gare che difficilmente trovano spazio nelle pubblicazioni quotidiane o di altri giornali specializzati. Era la voce dei piloti dilettanti. Come erano dilettanti, piloti appassionati della domenica il nostro Luciano Conti che venne convinto dall'amico Giancarlo, pilota, che correva

passo, seguendo lo sviluppo graduale, anche l'azienda editoriale cresceva. Assumeva una dimensione autonoma. Non più ospitata in una tipografia da cliente, nasceva l'Editoriale IL BORGO che legava la sua dimensione aziendale allo sviluppo della rivista. Da una piccola macchina da stampa e una linotype si aggiungevano altre macchine, altre linotype. Cresceva il numero dei dipendenti, dei tipografi. La garibaldina iniziativa giornalistica prendeva volto.



Il n. 13. Il numero di presentazione del Gran Premio d'Italia sarà una consuetudine per AUTOSPRINT. Enzo Ferrari sorride sotto la testata un po' ridotta di altezza



Ogni tanto le vicende del nostro sport richiamano brutalmente ad una tragica realtà: una delle prime copertine a colori, coincide con la scomparsa di Ricardo Rodriguez

sotto il nome di Peter Pan (lo ricordate?) a dare il suo apporto alla iniziativa della indimenticabile Renata.

L'iniziativa cominciava a prendere forma editoriale. Per ovvie ragioni di calendario agonistico, il quindicinale diventava quattordicinale. Si arricchiva la veste tipografica. L'editore Conti, ormai rimasto solo a sostenere la pubblicazione, chiamò SEVERO BOSCHI alla direzione effettiva del giornale. Cominciò la crescita più decisa. Poi Boschi, per i suoi altri impegni professionali, dovette diradare il rapporto. E lasciò ADOLFO ROSONI alla guida della rivista. Passo

Cominciavano le prime battaglie, le prime polemiche, per una valorizzazione e una attivizzazione del nostro sport vittima troppo spesso anche di pastoie burocratiche. Si cominciava a delineare un traguardo: quello del settimanale.

Fu in quell'anno, nel 1965, quando l'automobilismo sportivo mostrava le anticipazioni di un boom tra i giovani che venivano riconquistati a questa disciplina del coraggio e della razionalità tecnica, che personalmente mi trovai ad avere un contatto con gli amici di AUTOSPRINT. Luciano Conti modellava l'idea del settimanale. Gliel'aveva suggerita Enzo Ferrari che finalmen-



Il n. 15 del 1963. AUTOSPRINT, nel decimo anniversario della morte, pubblica un ricordo di Tazio Nuvolari, dedicandogli la copertina, in cui appare con la Cisitalia



Nell'agosto del 1963 John Surtees, con la Ferrari, vince il G.P. di Germania al Nurburgring e l'Italia sportiva esulta. Autosprint n. 16 ha in copertina l'asso inglese



Dieci anni di firme (in ordine di tempo)

1962

Aldo Seregini, Toni Laurent, Francesco Saverio della Volpe, Francesco Santuccioni, Vito Ameli, Antonio Accardi, Piero Frescobaldi, Annibale Cecconi, Carlo Massagrande, Cesare Facetti, Luca Goldoni, Dario Zanasi, Mario Morselli, Toni Fasolato, Paolo Tarsia Incuria, Nino Mangano, Ezio Pirazzini.

1963

Giovanni Canestrini, Ezio Pirazzini, Nino Mangano, Annibale Cecconi, Paolo Cecchetti, Piero Pelloni, Gianni Marin, Mario Morselli, Decimo Compagnoni, Titti Arangio-Ruiz, Francesco Santuccioni, Cesare de Agostini, Paolo Tarsia Incuria, Aldo Seregini, Attilio Trivellato, Franco Frisullo, Dionigio Dionigi, Francesco Elkan, Teodoro Tipa, Emanuele Caporali, Mario Rubboli, Anzio Zucchi, Sandro Miglior.

1964

Cesare Facetti, Massimo Carafa, Francesco Elkan, Annibale Cecconi, Toni Fasolato, Titti Arangio-Ruiz, Mario Morselli, Riccardo Carafa, Renate Anselmo, Aldo Seregini, Ezio Pirazzini, Teodoro Tipa, Aldo de Domenici, Nino Mangano, Cesare de Agostini, Francesco Santuccioni, Luca Goldoni, David Hodges, Emanuele Caporali.

1965

Aldo Seregini, Cesare de Agostini, Tancredi Simonetti, Titti Arangio-Ruiz, David Hodges, Teodoro Tipa, Cesare Facetti, Peter Logan, Toni Fasolato, Sandro Miglior, Riccardo Carafa, Francesco Elkan, Emanuele Caporali, Enrico Danesi, Bartolomeo Zanenga, Mario Morselli, Mario Poltronieri, Pietro Rizzo, Cesare Fiorio.

1966

Enzo Ferrari, Cesare Facetti, Cesare de Agostini, Mario Morselli, Pietro Rizzo, Titti Arangio-Ruiz, Carlo Micci, Enrico Danesi, Cesare Fiorio, Gianfranco Silecchia, Tancredi Simonetti, Sandro Miglior, Annibale Cecconi, Riccardo Carafa, Bob Stewart, Romano dalla Valle, Paolo Tarsia Incuria, Mauro Nesti, Dionigio Dionigi, Nino de Fendis, Carlo Burlando, Sandro Torselli, G. B. Zanoli.

1967

Enzo Ferrari, Cesare Facetti, Carlo Burlando, David Hodges, Annibale Cecconi, Lino Ceccarelli, Carlo Micci, Mario Poltronieri, Toni Fasolato, Philippe Toussaint, Marco Magri, Guido Rancati, Riccardo Carafa, Gianfranco Silecchia, Sergio Troise, Attilio Trivellato, Francesco Santuccioni, Nuccio Marino, Franco Anselmi, Paolo Tarsia Incuria, Sandro Miglior.

1968

Mario Morselli, David Hodges, Carlo Burlando, Guido Rancati, Philippe Toussaint, Lino Ceccarelli, Adriano Cimarosti, Marco Magri, Toni Fasolato, Augusto C. Bonzi, Riccardo Carafa, Gianfranco Silecchia, Carlo Micci, Sergio Troise, Attilio Trivellato, H.H.R. Loffler, Francesco Santuccioni, Johnny Rives, Bill Gavin, Nuccio Marino, Andrea de Adamich, Luigi Coppola, Marcello Rigo, Paolo Tarsia Incuria, Sandro Miglior, Gianni Ferrari, Giulio Mangano, Jackie Stewart, Enrico Vannini.

1969

Andrea de Adamich, Carlo Micci, Mario Morselli, Giuliano Orzali, Carlo Burlando, Gordon Tait, David Hodges, Lino Ceccarelli, Philippe Toussaint, Jackie Stewart, Giò Luni, Giulio Mangano, Ann S. Sibley, Michael Kettlewell, Paolo Montagna, H.H.R. Loffler, Gianni Ferrari, Annibale Cecconi, Enrico Vannini, Bernard Gauthier, Toni Fasolato, Bengt Bengtsson, Pier Carlo Cerutti, Ferruccio Fagiolli, Luigi Coppola, Piero Martinuzzi, Ugo Marantoni, Marco Grandini, Domenico Morace, Silvano Chiesa, Nuccio Marino, Francesco Santuccioni, Adriano Cimarosti, Romano Murri, Augusto C. Bonzi, Dong Nye, Bernard Jonquet, Marcello Rigo, Enzo Ferrari, Chris Amon.



Ricordiamoli insieme

**RENATA
ANSELMO**

**ADOLFO
ROSSONI**



Renata ANSELMO, Adolfo ROSSONI. Ricordiamoli così, insieme. Sono i nostri Morti. Sono i simboli di quello che cominciò ad essere e poi diventò AUTOSPRINT. Renata ANSELMO: la fondatrice. Sua l'idea della testata, del giornale al quale dedicò per il primo anno il proprio coraggioso entusiasmo. Poi tornò nella sua Torino. Ma AUTOSPRINT lo aveva sempre nel cuore. Ne soffriva i problemi d'evoluzione, ne sottolineò i successi in tempi recentissimi. Pochi mesi fa, quando un male inesorabile la rapì ancora giovane ebbe a farci pervenire ancora il suo convinto apprezzamento. Trovava, nel dolore, il tempo per rimanere una fedele lettrice... Adolfo ROSSONI, redattore capo dal 1962 al 1966. Quattro anni-chiave per il progressivo successo della testata. Con lui AUTOSPRINT cominciò ad acquistare quella vivacità polemica che doveva diventare la caratteristica della pubblicazione. Sostenitore del passo decisivo per la trasformazione a settimanale, una breve bruciante malattia ce lo rapì un lunedì di novembre, il 14 del 1966, quando sembrava che avesse superato la crisi e che potesse tornare a dedicarsi al giornale, ormai a vivere i suoi anni migliori. Renata e Adolfo, ricordarli soltanto, rattrista; ringraziarli ci consola un po'. Anche se non basta. Non può bastare.

te riusciva a trovare nella zona emiliana qualcuno disposto a credere come lui nella validità di una iniziativa giornalistica tutta ispirata allo sport automobilistico. Ricordo quei giorni. L'amico Rossoni mi fece la proposta di lasciare Milano, dove allora lavoravo in un mensile specializzato. Non ci pensai due volte. L'idea mi affascinava. Perché anch'io credevo che lo sport del volante fosse maturo per offrire il successo anche a una pubblicazione essenzialmente sportiva. L'idea era

mi. Ci fu ipotizzato un difficile anno, un anno di chiusura. Per rendere più snello ed efficace tecnicamente il progetto, il giornale settimanale che aveva cominciato ad uscire il 1° gennaio 1966, si trasformò in coincidenza del Gran Premio d'Italia del settembre di quell'anno in vero giornale. Fu scelta quella forma « tabloid » che AUTOSPRINT fu tra i primissimi a importare in Italia, anticipandone la moda di un paio d'anni. Le proteste non mancarono. Molti lettori,



A quella precedente, si riallaccia la copertina di AUTOSPRINT n. 23 del 1964: John Surtees e la Ferrari si laureano campioni del mondo al Magdalena Mixhuca



Nella copertina del n. 25, i primi accenni dello spirito battagliero che sempre animerà AUTOSPRINT. Quell'anno si operò una svolta decisiva nei metodi della CSAI

di uscire il lunedì, come i quotidiani sportivi che — ignorando quasi le corse automobilistiche — lasciavano spazio a un tentativo. Ci furono delle critiche, anche da parte di colleghi qualificati. Non si riteneva possibile conciliare la necessaria contrazione dei quadri di una pubblicazione come AUTOSPRINT, con la complicazione tecnica delle trasmissioni dei servizi e la realizzazione tipografica, per essere in edicola il lunedì mattina a Bologna e nelle prime ore del mattino del giorno seguente in tutta Italia. Gli ostacoli diventarono complessi, anche forse per la concorrenza che preferiva rimanere ai vecchi sche-

i più tradizionali, ancorati alle foto nitide della stampa in macchina piana, fecero giungere la loro protesta. Ma la vivacità del giornale, la tempestività delle notizie, l'anticipo di tre giorni sui concorrenti, ebbe la meglio. Le vendite cominciarono ad attingere a vertici mai raggiunti da altre pubblicazioni del genere.

Intanto la stampa in rotativa di quotidiano, aveva permesso di preparare la nuova struttura dell'azienda grafica del « BORGIO ». Nuove macchine offset a colori più veloci, nuove linotype, telex di collegamento con tutto il mondo, resero possibile preparare la trasformazione



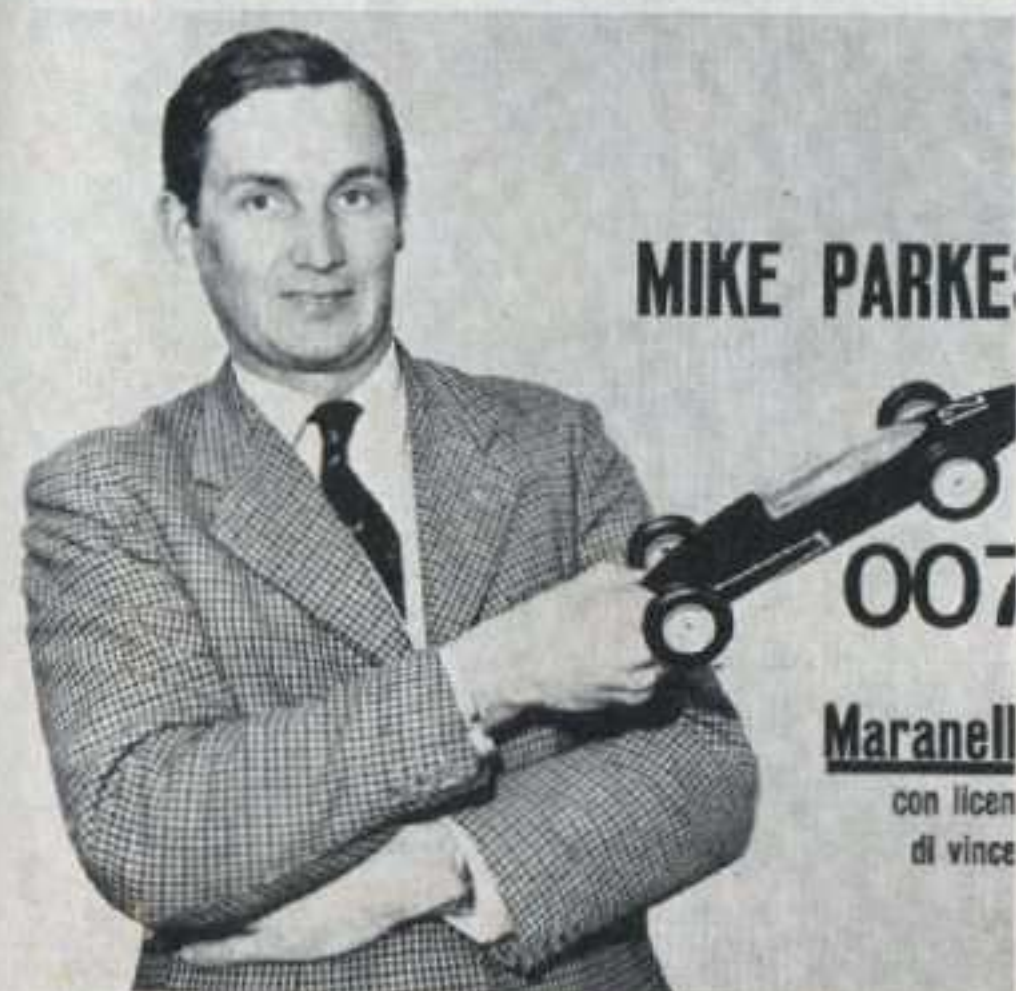
5 settembre 1966: AUTOSPRINT compie un altro passo avanti, ed ora esce il lunedì con un altro formato e stampa rotativa. E' un giorno felice anche grazie a Scarfiotti



L'immagine tragica della Ferrari di Lorenzo Bandini sulla copertina del n. 19/1967. Di lì a tre giorni si sarebbe compiuto il destino del nostro povero Lorenzo

definitiva di AUTOSPRINT. Sempre in occasione del Gran Premio d'Italia F.1 del settembre 1967, AUTOSPRINT poté affrontare il nuovo scatto tecnico. Antonio Sole-schi, che da grafico del giornale era diventato il direttore della nostra nuova tipografia, poi trasportata nei vasti capannoni modernissimi di S. Lazzaro, ci garantì che il giornale avrebbe potuto continuare a uscire per la mattina del lunedì pure realizzandolo a colori e in offset. Le notti delle lunghe domeniche al

sunzioni cresce solo col crescere del giornale. Non piace al nostro editore e a noi azzardare passi ingiustificati. Ma è anche questo che ci conforta nel successo di questi anni. L'aver trovato la collocazione di AUTOSPRINT senza pretenziosi atteggiamenti. Aver trovato la comprensione e l'affetto dei lettori per quello che ci sentiamo sempre di dire, onestamente, senza remore, ad amici e nemici. Perché tutti ormai credo abbiano capito, che le battaglie, i commenti, le critiche di AU-



Da questo numero in esclusiva mondiale
Un articolo di **ENZO FERRARI**

Coll'1 gennaio 1966 il giornale diventa settimanale, una svolta decisiva nella nostra breve «storia». La copertina nel n. 3 porta Mike Parkes, la nuova «arma» di Ferrari



Ecco un momento decisivo per le sorti della Ferrari: il n. 27/1966 vede John Surtees che se ne va da Maranello. Fu una delle polemiche che suscitò più sensazione

TOSPRINT non sono mai preconcette: magari sbagliate, perché tutti sbagliano, ma mai preconcette.

AUTOSPRINT è stato il giornale nato negli anni 60 e giunto alle soglie degli Anni Settanta con una spinta di successo che ci auguriamo, con la collaborazione di tutti voi, amici lettori, appassionati, protagonisti di questo magnifico sport, di mantenere e di incrementare. Con l'aiuto di tutti. E che il '70 sia prodigo per tutti, voi e noi, per i nostri campioni e le nostre macchine, ricco di tutto ciò che si desidera sempre, quando cade l'ultimo foglio di un calendario.

Marcello Sabbatini

bancone della tipografia, il sacrificio dei redattori e dei tipografi, legati al giornale da un rapporto passionale oltre che di lavoro, il coraggio e la determinazione di un editore che aveva scoperto la passione della carta stampata passo passo con la crescita di AUTOSPRINT, fecero il miracolo definitivo. AUTOSPRINT vide salire il suo prestigio, ma vide soprattutto salire le cifre delle sue vendite. Difficile diventava tener dietro all'aumento della tiratura. Caso raro i lettori protestavano (e protestano) perché trovano le edicole sguarnite. E' un difetto che ci riconosciamo. Ma, credeteci, è la nostra organizzazione che senza pre-

Le nostre iniziative



«Nanni» Galli, Casco d'Oro 1966



Ignazio Giunti, Casco d'Oro 1968



Graham Hill, Casco Iridato 1968

La vita di un giornale non è, non può essere, solo fatta di notizie, di commenti, di cronache, di polemiche. Il giornale è un po' una famiglia. E in una famiglia ci sono anche le feste. Le nostre feste sono le consegne dei Caschi d'Oro, quest'anno arrivati alla quarta edizione. La nostra festa è stata poter mettere a disposizione nel 1966 una DINO Ferrari 2000 acquistata dal nostro Editore, dei 10 giovani piloti che il nostro Concorso - Referendum Casco d'Oro aveva «lanciato». I nostri «Caschi» (oltre agli iridati campioni del mondo Hulme e Hill nel 1967 e 1968 rispettivamente) sono stati — lo ricorderete — Nanni Galli (1966), Andrea de Adamich (1967) e Ignazio Giunti (1968). Potete dire che abbiamo scelto male? Ora si avvicina l'annuncio per i Caschi '69 (a parte quello iridato che spetta di diritto a Stewart). I nomi li saprete presto. Non ora ma prestissimo. Vedrete che avremo scelto bene ancora. E le nostre iniziative continueranno. Dicevamo di famiglia. Ecco, AUTOSPRINT inviterà i suoi lettori a familiarizzare insieme. Ci auguriamo che il '70 ci permetta di realizzare i CLUB-AUTOSPRINT.



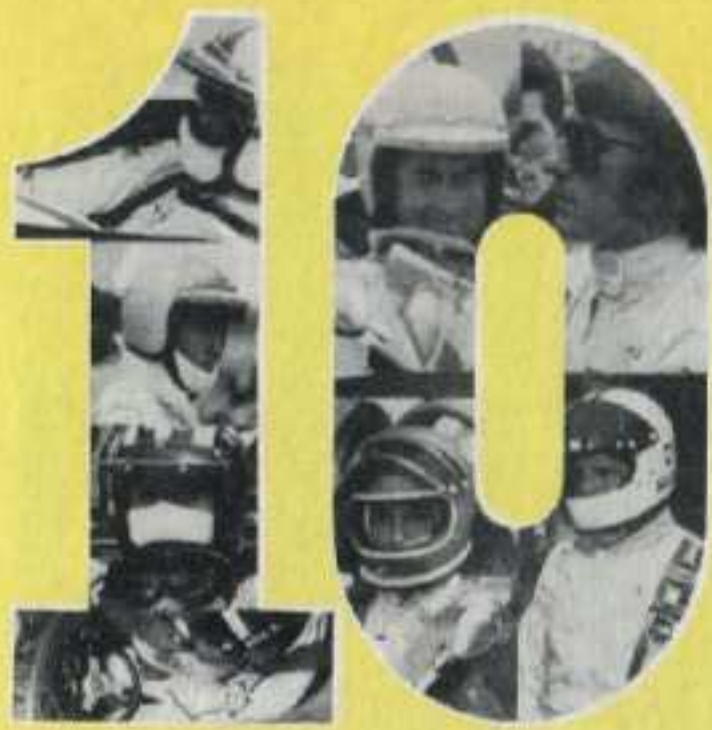
Con il n. 36 dello stesso anno, AUTOSPRINT unifica il settimanale ed il mensile e si presenta alla vigilia di Monza a colori ed in formato leggermente ridotto



AUTOSPRINT è ormai adulto. Ha trovato la sua formula, il suo formato definitivo: ed inizia a regalare ai suoi lettori i manifesti giganti. Il resto è storia recente



La Ferrari Dino 2000 V6 messa a disposizione da AUTOSPRINT. Nel '67, con Williams (nella foto) e Vittorio Venturi fece una stupenda Targa



Come nasce oggi AUTOSPRINT

Nel pomeriggio della domenica, sui campi di gara si corre, e nella redazione di AUTOSPRINT la tranquillità durerà ancora per poco: fra non molto inizierà la «nostra» corsa contro il tempo



Un giudizio che ci auguriamo di tutti

ANDREA DE ADAMICH ci ha inviato questa simpatica lettera sui dieci anni di AUTOSPRINT. Arrivando il giudizio da uno come lui che è direttamente coinvolto in... tre dimensioni nei confronti del nostro giornale, cioè come protagonista, lettore e anche collaboratore, crediamo di poter dare a questo suo scritto il valore di un simbolo augurale. Che rappresenti, cioè, tutto quello che, di bene (e di male), pensano di noi, gli appassionati fedeli lettori, i quali hanno decretato quel successo di cui andiamo ovviamente orgogliosi.

Dieci anni sono molti, soprattutto in uno sport come il nostro: moderno, dinamico, legato non solo alle capacità fisiche dell'uomo, ma ad una ricerca tecnica in continua evoluzione, con infinite possibilità di progresso, non rappresentate da un unico oggetto quale una racchetta da tennis, un paio di sci, una bicicletta, ma da quell'insieme meraviglioso di parti meccaniche ed accessori che compongono un'automobile da corsa.

Una continua evoluzione, dunque, a cui AUTOSPRINT si è adeguato evolvendosi a sua volta, trasformandosi man mano da macchina a motore anteriore e freni a tamburo a monoscocca a motore posteriore, con potenze certamente superiori a quelle dei Can-Am McLaren.

Ne sono successe di tutti i colori in questi dieci anni, e forse all'inizio della sua vita AUTOSPRINT si è accontentato di essere spettatore degli avvenimenti, ma col passare del tempo direi che si è impossessato del pennello e della tavolozza ed ora spesso i colori di tanti fatti e situazioni li si possono ritrovare « originali » nella redazione del giornale.

Non sempre AUTOSPRINT ha avuto ragione e spesso ha creato dei malumori, ma uno sport la cui base è l'agonismo diretto, per forza creerà una differenziazione tra il primo e gli altri, ed un giornale che non ha « peli sulla lingua » non potrà che trovarsi sempre in situazioni di contrasto ed in questo possiamo dare il « primo premio » ad AUTOSPRINT.

Questi atteggiamenti però, hanno introdotto il giornale in tanti ambienti e lo hanno valorizzato all'estero, rendendolo fonte di tutto ciò che in Italia avviene e si dice nel mondo dell'automobilismo. Dieci anni, inizia il 1970, un anno nuovo, e che lo sia anche per i piloti italiani e per le loro macchine, e che le loro vittorie in tutto il mondo siano sempre la fonte inesauribile delle notizie con cui riempire a lungo le pagine di AUTOSPRINT.

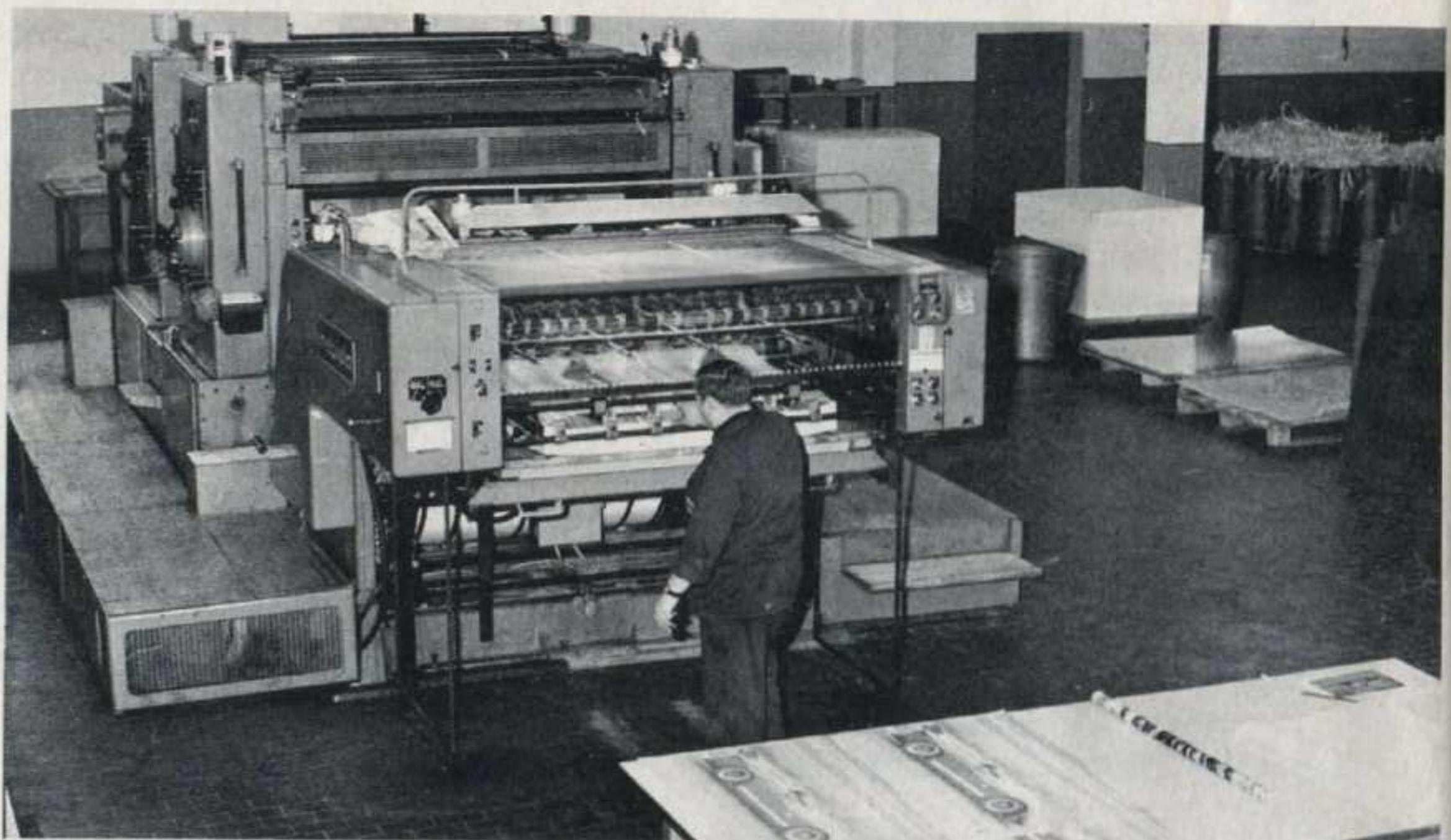
Andrea de Adamich



Il nostro editore Luciano Conti al quale AUTOSPRINT deve i risultati raggiunti, avendo egli avuto il coraggio e la generosità di continuare nei momenti più delicati editorialmente. Nella foto mentre premia Andrea de Adamich col Casco d'Oro anno 1967



Intanto, in tipografia, la sala dei compositori si anima: stanno arrivando i primi testi, passati dalla redazione, e si inizia a comporre il giornale con il piombo che man mano esce dalle linotypes. In questo momento, la velocità e la perizia dei tipografi è essenziale



Il supporto trasparente servirà ad impressionare una lastra metallica. Essa viene quindi montata sul cilindro di una delle macchine «offset». Quella che vedete stampa sedici pagine



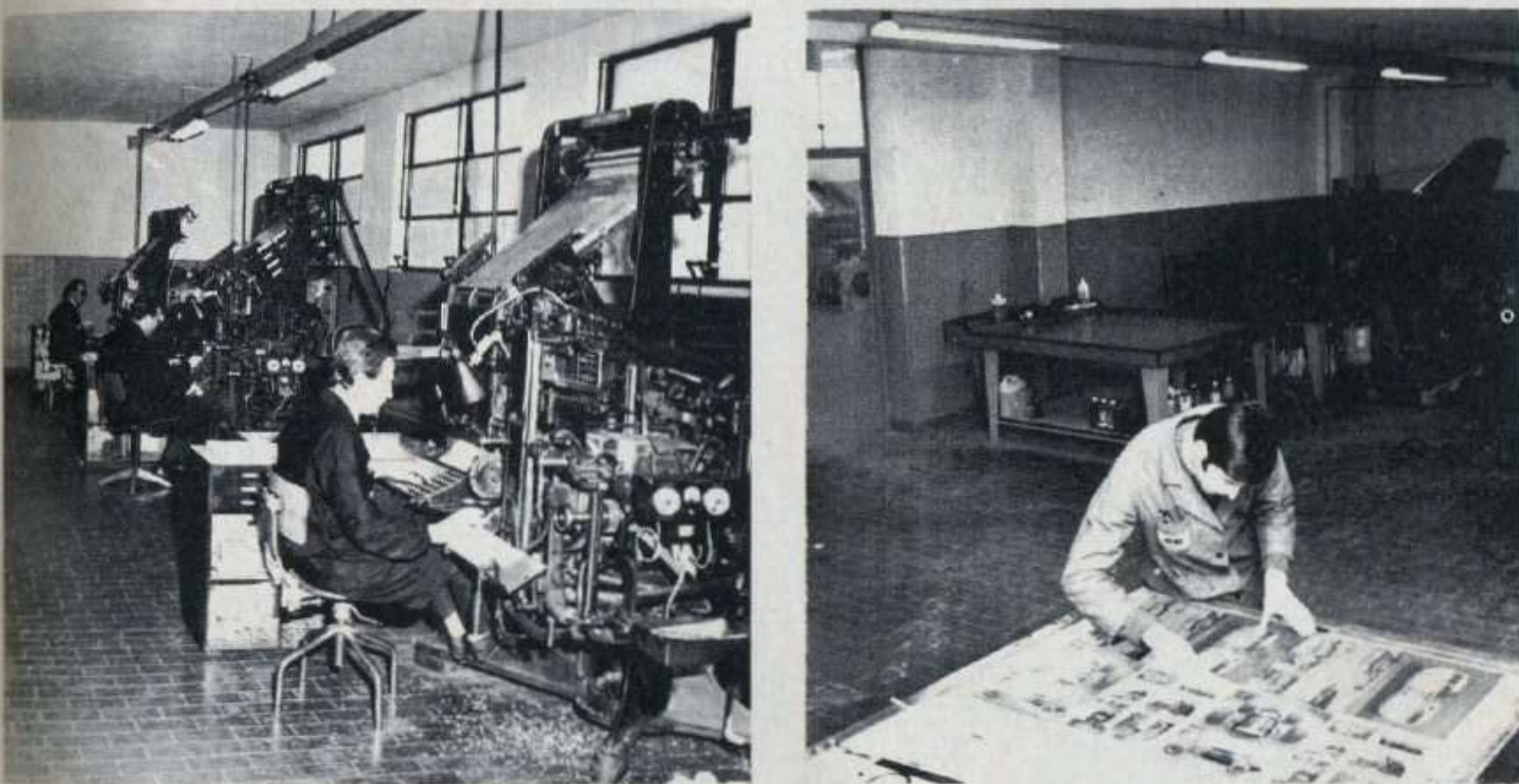
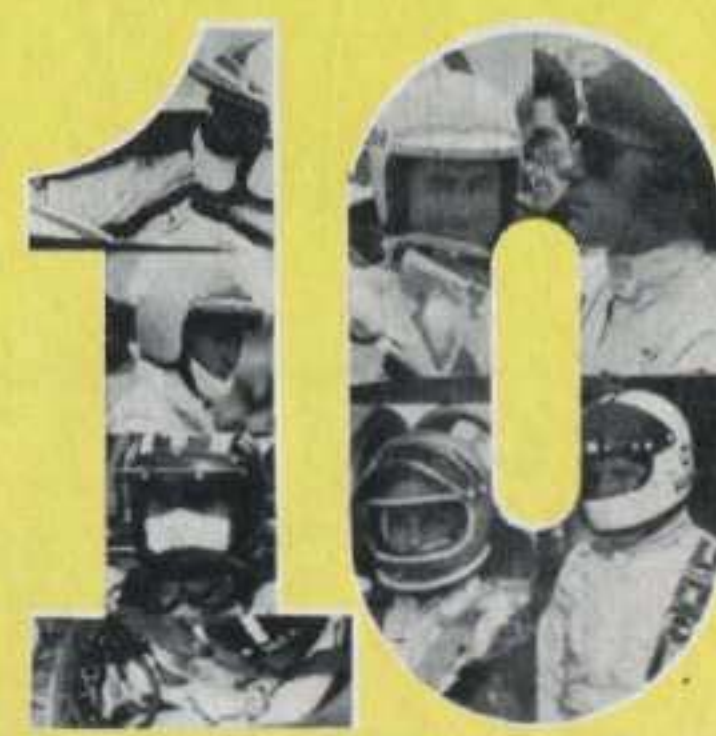
Il giornale viene « chiuso » di norma nelle prime ore del lunedì. La prima copia esce circa alle nove del mattino, ma la stampa delle oltre centomila copie di AUTOSPRINT prosegue fino verso sera. Gli ultimi giornali partono dalla ferrovia entro la mezzanotte o al massimo verso le prime ore di martedì. Altre sono avviate a destinazione per posta



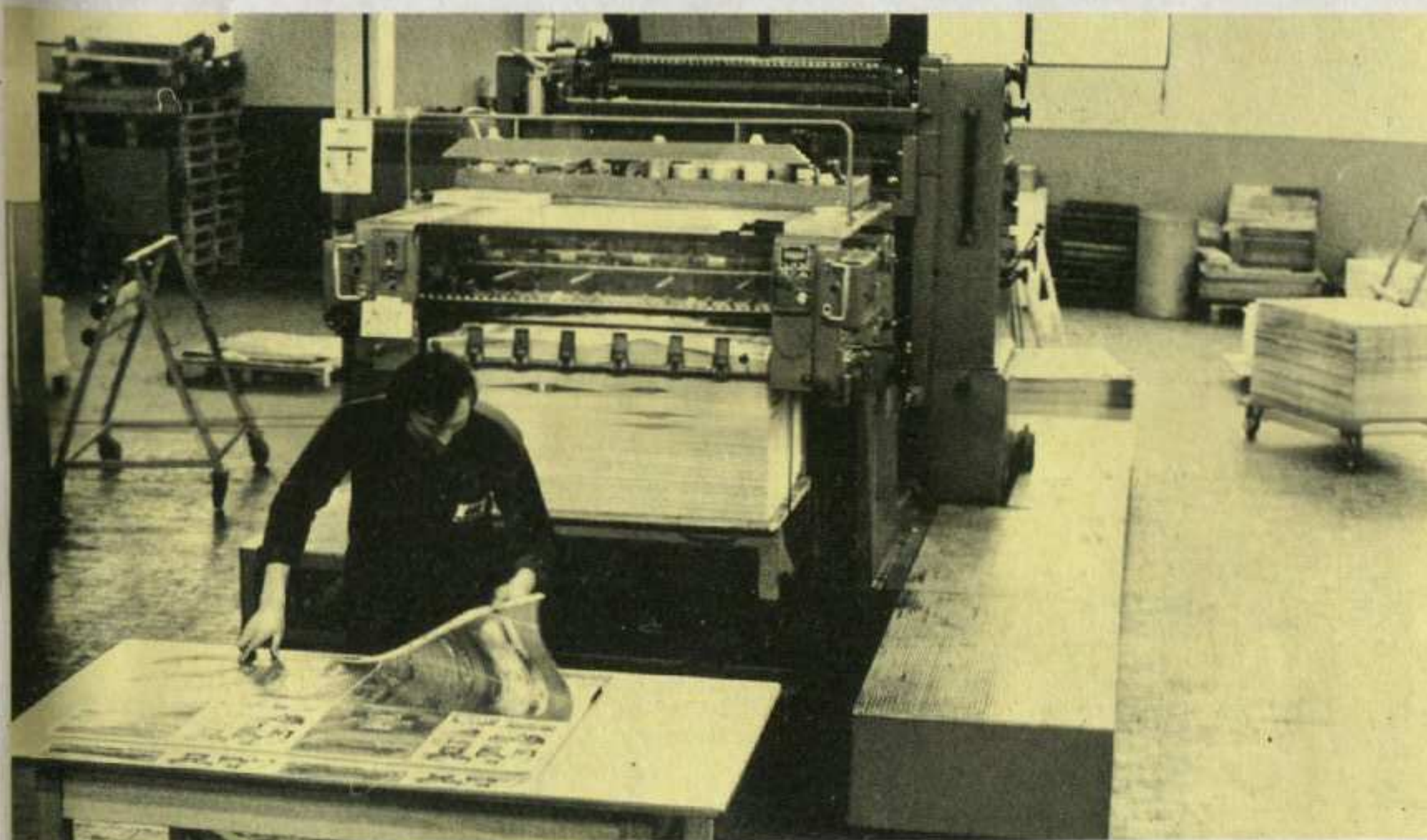
Una corsa anche per la stampa

A sinistra, si apre il contatto telex con i corrispondenti. La telescrivente è un insostituibile strumento di lavoro, ed il suo ticchettare che porta notizie da tutto il mondo è ansiosamente atteso dai redattori

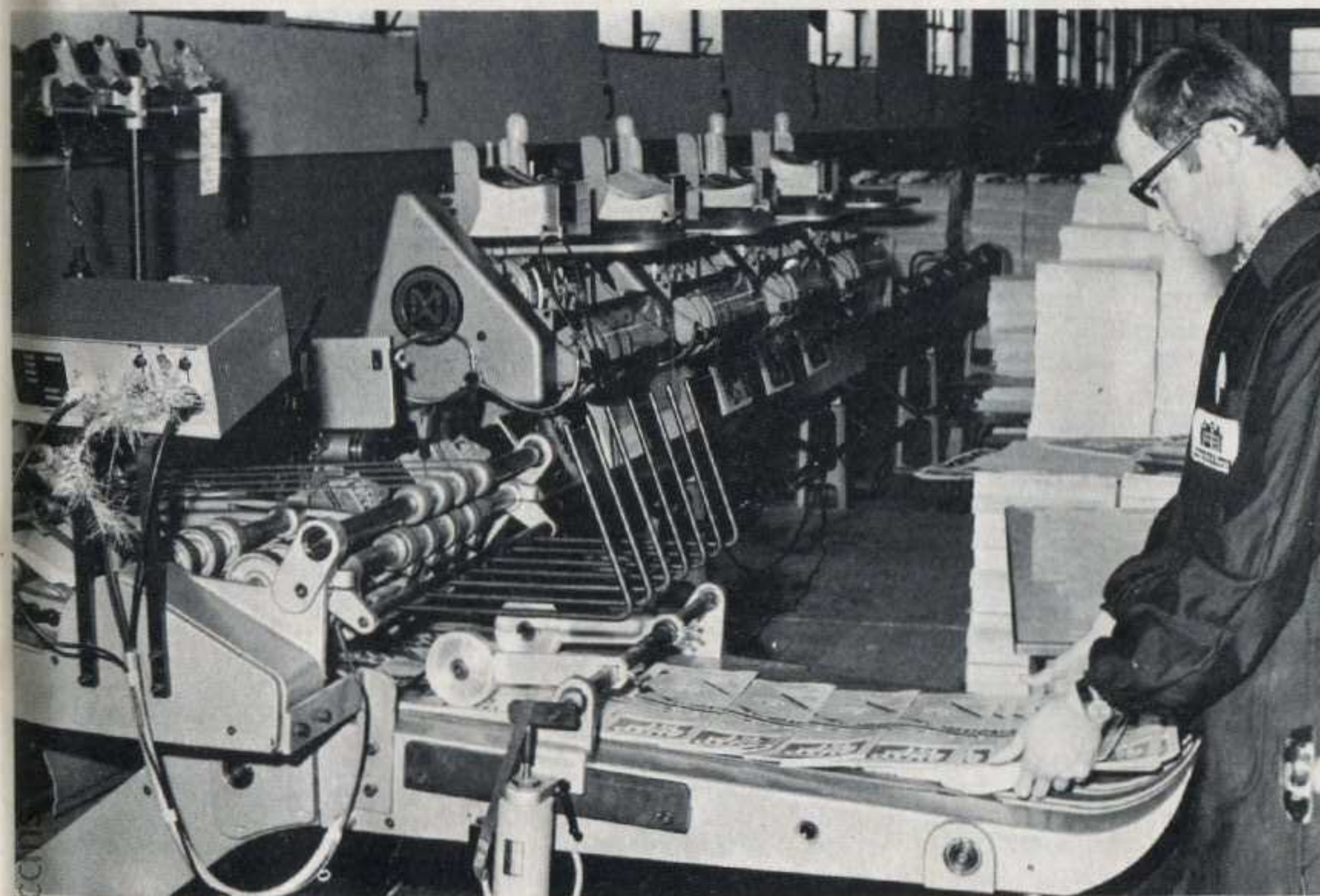
**AUTO
SPRI
NT**



A sinistra, le tre linotypes della nostra tipografia. La domenica sera, il ritmo di lavoro in questo reparto è frenetico. A destra, il reparto di fotoincisione: qui le pellicole delle pagine, complete di testi e fotografie, vengono raggruppate su un supporto trasparente



Questa macchina «offset» stampa invece otto pagine, ed è una di quelle usate la domenica sera. Nella foto uno degli addetti alla macchina esamina la qualità della stampa

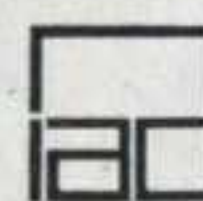


Questa è l'uscita della «catena». Finalmente il giornale esiste come copia singola; il foglio è stato piegato secondo la numerazione delle pagine e riunito agli altri (foto a sinistra). Qui sopra, si raccolgono le copie che verranno rifilate sui tre lati, da un apposito tagliacarte (detto infatti «trilaterale»): il nostro lavoro, per questa volta, è terminato

Le cifre di un successo

ISTITUTO ACCERTAMENTO DIFFUSIONE

20122 MILANO - CORSO DI PORTA ROMANA, 68



CERTIFICATO DI DIFFUSIONE N. 936

Tesista "AUTOSPRINT" Periodicità Settimanale Prezzo L. 200
 Editore Editoriale "Il Borgo" S.r.l. - Via Todaro 8 - 40126 Bologna
 Date dell'accertamento: 30 settembre 1969 Periodo accertato: 1° luglio 1968 - 30 giugno 1969
 Noi sottoscritti: Direttore Gen. Giuseppe Blais - Presidente
 Dr. Benito Cabrini - Esperto
 Dr. Giuseppe Centore - Perito Contabile

Componenti della COMMISSIONE DI ACCERTAMENTO DIFFUSIONE prevista dall'art. 2 del "Regolamento per l'esecuzione degli Accertamenti", CERTIFICHIAMO DI AVERE CONSTATATO, in base all'esame delle documentazioni e scritture contabili, secondo le modalità prescritte dallo Statuto e dal Regolamento I. A. D., che per il periodo accertato:

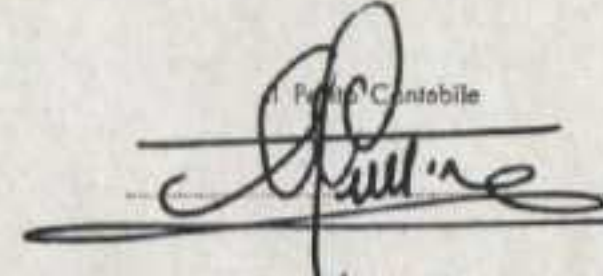
la media della TIRATURA per numero è stata di n. 113.720 copie
 la media della DIFFUSIONE per numero è stata di n. 100.238 copie
 la media della R E S A per numero è stata del 11,23 %

e che detta diffusione, per il periodo accertato, risulta specificatamente costituita secondo i risultati che si rilevano dal seguente prospetto:

PERIODO (mese-anno)	Numeri uscite	Tiratura media	Media Abbonamenti	Vendita media	Media copie gratis	Media diffusione totale
Luglio 1968	4	104.094	7.125	80.060	1.971	89.156
Agosto	4	102.867	7.142	85.880	1.962	94.984
Settembre	4	107.644	7.075	87.932	1.952	96.959
Ottobre	4	111.205	7.080	90.344	1.979	99.403
Novembre	4	115.716	7.065	91.595	1.963	100.623
Dicembre	5	119.568	7.125	97.399	1.962	106.486
Gennaio 1969	4	105.491	7.590	80.801	1.954	90.345
Febbraio	4	105.274	7.800	82.291	1.962	92.053
Marzo	4	111.393	7.841	87.672	1.965	97.478
Aprile	5	123.960	7.850	99.606	1.963	109.419
Maggio	4	123.552	7.885	95.960	1.959	105.803
Giugno	5	126.637	7.880	103.238	1.961	113.079

In fede di quanto sopra, abbiamo redatto il presente CERTIFICATO DI DIFFUSIONE in due esemplari di cui uno viene rilasciato all'Azienda Editrice e l'altro conservato negli archivi dello I. A. D.

Redatto a Milano il 3 ottobre 1969



In questa decima stagione di vita editoriale che andiamo ad iniziare, vogliamo dare anche un volto al nostro successo. Queste sono le cifre dell'ultimo «censimento» di vendite, effettuato dall'Istituto Accertamento Diffusione. I dati si riferiscono al periodo giugno 1968 - giugno 1969. Possiamo assicurarvi che nei sei mesi ulteriormente trascorsi queste cifre sono risultate ancora incrementate. Non possiamo che essere compiaciuti del traguardo raggiunto. E abbiamo voluto dare pubblicità a questi dati, perché questo è anche un modo di dire grazie a voi lettori, che siete i veri artefici di questo successo, gratificandoci di un indice di gradimento che mai in Italia un settimanale di sport automobilistico (e non solo forse di questa disciplina) ha raggiunto. La nostra soddisfazione più grande, che per voi lettori risulta la migliore garanzia di obiettività, è che AUTOSPRINT vede largamente primeggiare nella voce «entrate» le cifre dei ricavi dalle vendite rispetto a quelle della pubblicità. Per noi il lettore è sacro. E a lui sacrificiamo qualsiasi più utilitaristica considerazione. Sappiamo che questa è la nostra vera forza.