

CHE TEMPO FA(rà) sull'Italia degli autodromi

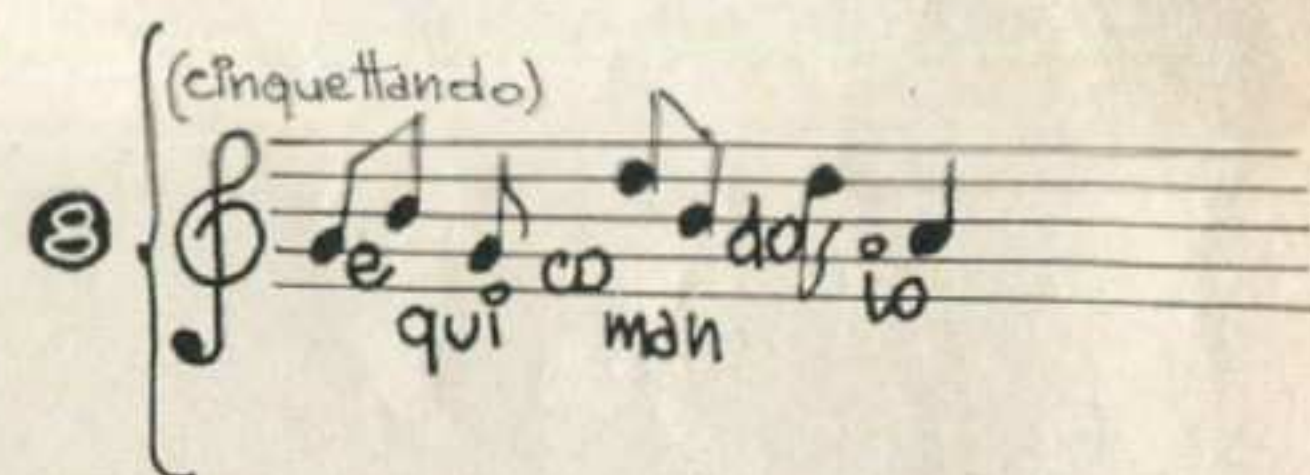


Sorridendo
al '73



LA RUBRICA CONTINUA
nelle PAGINE CENTRALI

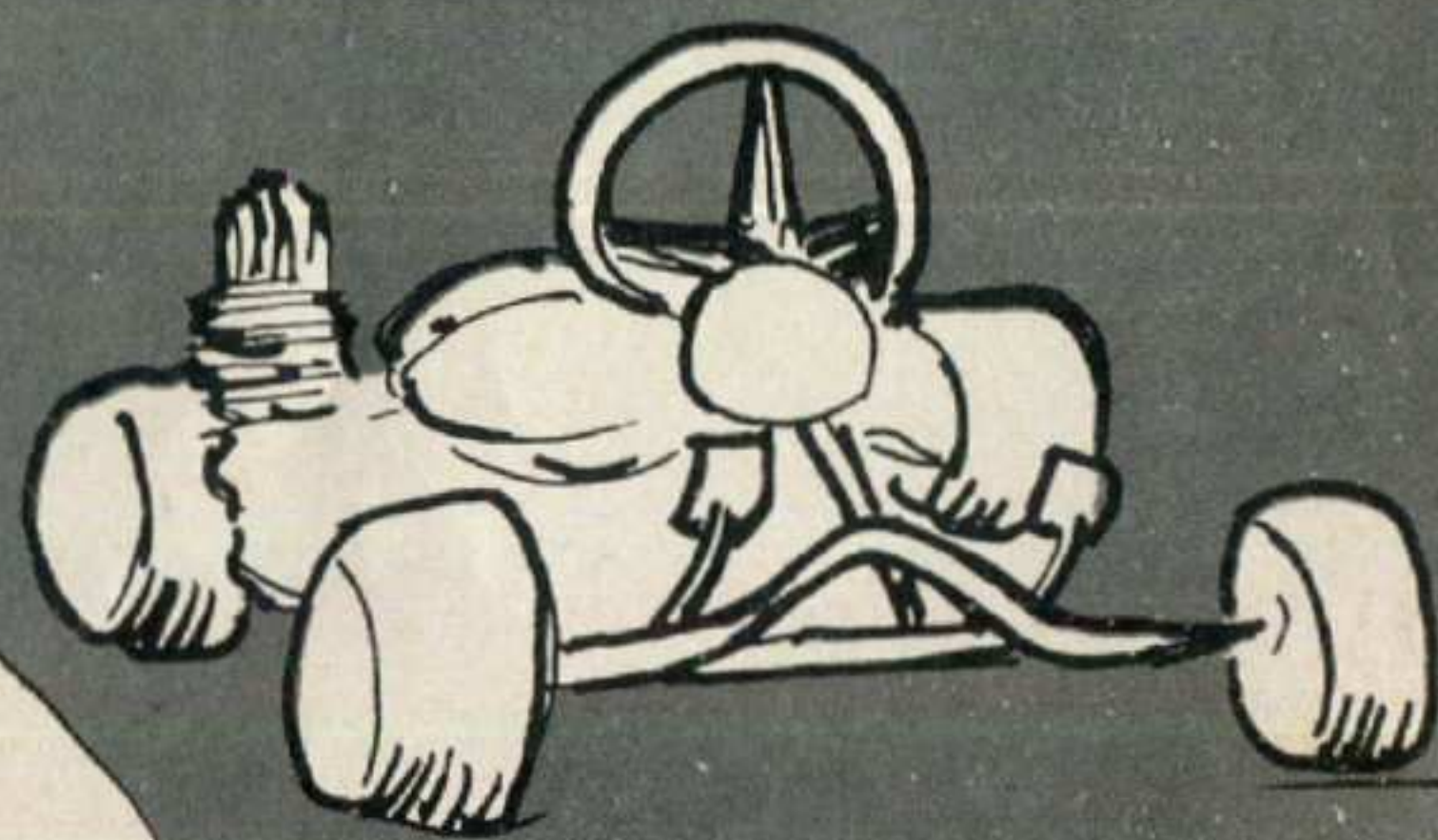
- 1 ... se non Fiat Lux...
- 2 vi volevate tenere il Baccio galuppi di salvataggio?...
eccovi serviti...
- 3...cinquecento basteranno...
- 4 accontento Ferrari per Modena-
Indy e Carpi...sco altri 2 anni
- 5 hanno sbagliato i Conti a non dirmi
delle "varianti" che avevano in Zucc...
- 6 ma non potevano cercare un
posto più accessibile
- 7 si rivolgano a San Marino



- 8 ... PUTIGNEENO ...
e chi ci crede è sceemo
- 10 ... speriamo che si
porti via anche la Targa...

- 1 NEBBIA PERSISTENTE A TORINO,
LOMBARDORE E DISTORNI
- 2 PRECIPITAZIONI TEMPORALESCHES
PERMANENTI SU MONZA
- 3 POSSIBILI INONDAZIONI (DI CARTE DA HILLE)
- 4 SCHIARITA SUL MODENESE
- 5 FULMINEI E SAETTE SU IMOLA
- 6 NEBBIA E STRADE DIFFICILI NEL CENTRO
DELL'APPENNINO TOSCO-EMILIANO
- 7 (INFORMAZIONI NON PERVENUTE)
- 8 ARCOBALENO SU VALLELUNGA
- 9 GRANDINATE E MOVIMENTI SISMICI SUI TRULLI
- 10 VENTO DAL SUD

ROGANO
come **BERNACCA**





Il nuovo indirizzo dell'Associazione costruttori F. 1

LONDRA - La «FORMULA ONE ASSOCIATION», che raggruppa praticamente tutte le marche costruttrici di vetture monoposto di Formula 1, ha cambiato indirizzo. A partire dal 18 dicembre questo il suo nuovo recapito: FORMULA ONE CONSTRUCTORS ASSOCIATION, 149 Cardiff Road, Reading, Berkshire, telefono Reading 580.062, telegrammi Formone Reading, telex 847378. Il tutto naturalmente, in Inghilterra.

CRONACA di un mese di trattative

Mr. TREU protagonista

LONDRA - Vale la pena però rifare un po' di storia della vicenda, specie in queste ultime settimane. Il limite imposto il 4 dicembre, nell'ultimatum della GP International nei confronti dell'Associazione della F. 1, è stato superato senza che si sia giunti ad un accordo, fatto del resto che non sorprende troppo, tenendo conto del rigido atteggiamento assunto dalle due parti.

Comunque, durante la settimana ci sono state mosse da entrambe le parti: Treu è andato alla CSI il 15 dicembre per ottenere l'approvazione formale, per la proposta di ammettere nelle gare del campionato anche vetture costruite con regolamenti diversi di quelli della F. 1 e alcuni patrocinatori hanno fatto pressioni alle squadre che dipendono da loro. Il primo risultato è stata una lettera inviata dall'Associazione di F. 1, lettera che in precedenza era stato asserito non sarebbe stata scritta. Eccone il contenuto:

«L'Associazione della F. 1 ha ricevuto la lettera di M. Treu quattro giorni dopo che la stampa ne era stata informata. L'Associazione giudica questo tentativo di provocare una pubblica controversia errato e potenzialmente dannoso per lo sport.

«Il campionato mondiale 1973 si svolgerà come al solito. L'Associazione sta venendo ad un accordo con gli organizzatori dei primi tre grandi premi del mondiale. La proposta finanziaria dell'Associazione, che altro non è se non un'equa distribuzione dei fondi disponibili, non allarmerebbe nessun organizzatore che abbia solide basi economiche.

«Le discussioni con gli organizzatori europei del programma 1973 non sono ancora cominciate, anche se l'Associazione ha insistentemente chiesto che venga stabilita una data per una riunione formale. Quando tali discussioni avverranno, si raggiungerà un accordo sen-

Continua il braccio di ferro per il caro-ingaggi dei Gran Premi

LONDRA - L'anno si chiude in un vicolo cieco, per quanto riguarda il braccio di ferro finanziario per i Grandi Premi, dopo una riunione dell'Associazione della F. 1 e della Grand Prix International, durata cinque ore e svoltasi a Londra il 27 dicembre. I costruttori erano rappresentati da Mosley, Schetty, Ecclestone, gli organizzatori da von Hanstein, Maffezzoli, Clark (per Silverstone) e Treu.

I costruttori si sono rifiutati di trattare sulle basi della proposta degli organizzatori (475.000 franchi svizzeri per gara, somma che durante la riunione è stata leggermente aumentata anche se non si sa di quanto) che era di nuovo abbinata a quella di condivi-

dere gli utili, basati su un numero di spettatori superiore a quello registrato complessivamente lo scorso anno. I costruttori erano disposti ad accettare questa proposta, però soltanto a patto che venisse soddisfatta la loro richiesta di franchi svizzeri 800.000 (cioè circa 120 milioni di lire italiane) per corsa. Per conseguenza, la situazione è rimasta fondamentalmente immutata e la GP International ritiene di nuovo che la prossima mossa tocchi ai costruttori, i quali, a loro volta, sperano ovviamente che si stabiliscano costi e accordi per ogni gara singolarmente. I costruttori nutrono fiducia che certi circuiti accetteranno le

loro condizioni e stanno infatti inviando contatti individuali agli organizzatori. La GP International fa altrettanto, e manda agli organizzatori contratti con le proprie condizioni. Gli organizzatori, che vogliono soprattutto stabilire «prezzi di mercato» per i grandi premi, asseriscono che adesso i costruttori pretendono che le gare finanzino non soltanto i loro teams, ma anche le attività collaterali.

Anche se la riunione finita in nulla è stata «amichevole», la GPI è chiaramente risentita per il fatto che i costruttori sembrino tuttora convinti di potere dettar legge. Non si è ancora stabilita la data per la prossima riunione,

A quanto si può capire, se il

fronte dei costruttori non è ancora rotto è pur vero che quasi tutti si rendono conto della necessità di non tirare troppo la corda. (Sono la March, McLaren e la Brabham che insistono a tenere duro: forse perché mancano di sponsor). Gli accordi particolari con gli organizzatori extra europei lasciano capire che la via d'uscita si potrà trovare in un ritocco del monte-ingaggi del 15-18% rispetto all'anno scorso, anche a prezzo di un contenimento delle macchine al via.

In Argentina saranno 18. Per la prima gara non sono poche, ma poi? Come si farà a selezionare i «meritevoli» di partecipare all'ingaggio?

Si scatena il SINDACATO F. 2: chiede 36 MILIONI per corsa!

L'Associazione Formula 2, di recente istituzione, non vuole evidentemente essere da meno della più nota ed importante Formula One Association, che in queste ultime stagioni si è fatta notare per il preoccupante rilancio delle sue pretese economiche. Infatti Andrew Ferguson, ora tornato alla ribalta anche come segretario dell'Associazione Formula 2, ha «sparato» la bella cifra di 230.000 franchi svizzeri (36 milioni di lire) come «minimo garantito» per ingaggi in ogni gara di questa formula.

Si tratta di una richiesta molto grossa, praticamente doppia rispetto alle «tabelle» in vigore fino alla stagione scorsa, e non sappiamo quanti saranno gli organizzatori che vi potranno fare fronte. Fra l'altro, dato che già le prove valide per l'assegnazione del Campionato Europeo F. 2 sono molte, non è improbabile che le richieste dell'associazione per partecipare a prove non valide sia anche più alta.

za troppe difficoltà. Intanto sarebbe prematuro discutere pubblicamente il comunicato stampa tendenzioso di M. Treu». La lettera era firmata da membri del comitato finanziario dell'Associazione di F. 1 (Kerr, Ecclestone e Mosley).

Parti della suddetta lettera sono state contestate dalla GP International, specialmente il riferimento delle prime gare; ma è chiaro che la lettera cercava di non aggravare la situazione ed evitava di coinvolgere individualmente gli organizzatori, essendo diretta a Treu. E questo teneva vivo l'elemento di guerra personale, nella vicenda.

Intanto fra i patrocinatori serpeggia la preoccupazione, e alcuni fanno pressioni. A quanto pare due costruttori hanno chiarito la loro intenzione di gareggiare alle condizioni imposte dalla GP International: ognuno si è combinato un patrocinio di oltre 150 milioni di lire per l'anno prossimo e intende fare fronte ai contratti e agli obblighi assunti. Un patrocinatore di primo piano ha informato Treu che verserà denaro alla propria squadra soltanto a condizione che questa partecipi a dieci Grandi Premi.

Si ha l'impressione che i costruttori si aspettino utili più grossi dalle corse, di quanto possa dare il contributo del pubblico, e che sarebbe ora di mettersi a gareggiare sul serio, dimenticano alcuni degli aspetti più sottili (e più costosi, questo è implicito) della mecca-

nica ultra aggiornata (le cifre citate dai costruttori dimostrano quanto siano aumentati i costi nell'ultimo decennio, mentre la GP International ribatte che dieci anni fa non esistevano i patrocinatori, che oggi compensano largamente l'aumento dei costi).

Un portavoce della Yardley ha commentato: «I patrocinatori sono molto preoccupati per le politiche implicite in questa situazione. Non vogliamo che le corse di Grand Prix naufraghino in un mare di pasticci, però appare sempre più evidente che ci sono persone le quali assumono atteggiamenti dai quali potranno difficilmente fare marcia indietro.» Inoltre la Yardley fa notare che una certa quantità di materiale pubblicitario, impostato sulle corse, deve essere preparato con mesi di anticipo e ciò è praticamente impossibile nell'attuale atmosfera, in un momento in cui la prossima stagione sembra in pericolo.

Un Natale di fuoco

Nella settimana precedente il Natale, in attesa della riunione, non si era notato segno del compromesso che dovrà per forza saltare fuori dalla disputa fra gli organizzatori dei Grandi Premi e i costruttori. Anzi, c'erano evidenti e chiarissimi segni d'inasprimento e di crescente sfiducia e le ferite, che dovranno poi

rimarginarsi, erano diventate purtroppo sempre più profonde.

I costruttori con meno peli sulla lingua hanno reagito ironicamente a quanto è parsa una presa di posizione del principe Metternich, nel porre la CSI dalla parte degli organizzatori. Hanno negato che Metternich abbia fatto la sua dichiarazione soltanto dopo essersi consultato con i costruttori, hanno espresso violente proteste, per motivi di sicurezza, contro la proposta di mescolare diversi tipi di vetture e hanno ribadito che tutta la faccenda era prematura e non avrebbe comunque dovuto essere resa di dominio pubblico. Teddy Mayer, della McLaren ha detto: «Una decisione molto frettolosa e sbagliata». Questo il suo commento ufficiale, assai più energico quello non ufficiale.

Anche la campagna personale contro Treu ha preso più vigore e si è passati dalle parole di Louis Stanley, riportate da «Motoring News» («M. Treu è la maggiore autorità vivente su M. Treu») ad altre assai più lesive. Lo stesso Treu, parlando delle decisioni della CSI, ha detto: «Consideriamo questo permesso una misura assicurativa. Speriamo di non dovere servircene, perché è nostro sincero desiderio che il campionato

del mondo si corra con vetture di F. 1. Speriamo ancora di giungere a ragionevoli accordi con i costruttori, ma questo dovrà accadere molto presto.»

L'organizzatore del GP del Canada, Bob Hanna, ha smentito le voci che parlavano di un accordo separato. «Se gli organizzatori si metteranno in contatto con noi, diremo loro di rivolgersi a Treu che è autorizzato a trattare per nostro conto.»

La questione della sicurezza (a proposito di gare miste) potrebbe trascinare nella discussione anche i piloti e aleggia in distanza la possibilità delle soste per il rifornimento nei Grandi Premi; per esempio, nella maggioranza le F. 5000 non potrebbero coprire l'intera distanza di un Grande Premio con gli attuali serbatoi. Gli organizzatori dichiarano che non accetterebbero naturalmente in un Grande Premio nessun pilota su F. 2 o su F. 5000, quindi non si porrebbe la questione delle forti differenze nella capacità di guida. A noi è stato però detto che i piloti di primo piano si sentirebbero più tranquilli nel dovere doppiare un conduttore di F. 2 di nota competenza, piuttosto che certi «ritardatari» di F. 1, come è accaduto nella passata stagione.

David Hodges

...ma una schiarita c'è

Sottoscritti 233 mila \$ e in ARGENTINA si corre

BUENOS AIRES - La corsa di Formula 1 programmata per il 28 gennaio 1973, avrà regolarmente luogo all'autodromo municipale di Buenos Aires. Questa è la secca notizia diramata ai giornali dopo che il presidente dell'Automobile Club d'Argentina aveva avuto un lungo colloquio con il Presidente della Repubblica. Già sono stati inviati i telegrammi di conferma alla FIA ed allo stesso tempo si è provveduto all'invio dei 233.000 dollari necessari per i piloti e le scuderie.

Hanno vinto i giornalisti che non si sono perduti d'animo anche quando tutto faceva supporre che la corsa avrebbe dovuto essere annullata per la mancanza dell'appoggio economico da parte del Governo che oggi, messo di fronte alla realtà delle cose, non ha esitato a confermare il suo aiuto affinché l'Argentina non perda la sua prova di campionato. Quindi, su indicazione del presidente della nazione, il ministero del Turismo, il Banco municipale di Buenos Aires e la Y.P.F. daranno il loro appoggio pubblicitario alla competizione, mentre la società di bandiera «Aerolineas Argentinas» studierà la possibilità di trasporto per i piloti e le vetture. Sarà formata pure una commissione che avrà diretta ingerenza nella parte economica per una saggia amministrazione dei fondi, commissione che sarà formata da rappresentanti delle imprese statali succitate e da due giornalisti.

Si è superato così lo scoglio che sembrava dovesse fare cadere tutto quanto era stato preparato e che lasciava dubitare che ogni iniziativa fosse destinata ad un vero fallimento per mancanza di fondi. La prova di forza dei giornalisti, che hanno stretto le file per evitare una decisione impropria, è stata decisiva. I contatti dell'ultima ora, quasi alla scadenza dei termini utili per la conferma della corsa, la decisa presa di posizione, la sottoscrizione che hanno lanciato fra di loro, la richiesta di intervento diretto alle Case automobilistiche (che annualmente spendono somme ingenti per finanziare corse di categoria a scopi pubblicitari), e l'opera accanita di convinzione che sono riusciti a fare attraverso le colonne dei loro giornali, hanno fatto sì che tutto potesse finire per il meglio: il 28 gennaio l'autodromo municipale di Buenos Aires sarà ancora una volta il teatro della prima prova del campionato mondiale piloti F. 1.

Sono stati sette giorni di fuoco, con una nazione tutta alla finestra per attendere il risultato finale. Quando i giornalisti forti degli appoggi ricevuti, delle assicurazioni dell'A.C.A. e anche degli appoggi esterni, vedi le richieste di biglietti già pervenute dal Brasile e dagli Stati Uniti (ovvero dell'apporto in dollari dei turisti che entreranno in Argentina per la gara), hanno forzato la mano al governo, la battaglia si può dire che era già vinta. La situazione

aveva assunto una «velocità di picchiata» che non ammetteva più fermate; il fatto stesso che i giornalisti avessero proposto di abolire tutte le entrate di favore offrendosi per primi di pagare il loro biglietto (e AUTO-SPRINT ha subito aderito all'iniziativa), che tutte le stazioni radio avessero assicurato di mettere a disposizione gli introiti pubblicitari della giornata del 28 gennaio, era stata una ulteriore spinta verso l'effettuazione della corsa.

Da tutto questo viene una lezione: il grave errore da parte dell'ACA che aveva affidato ad un Club privato, come quello di Rafaela, la organizzazione di una prova mondiale, avendo i mezzi e le possibilità di organizzarla in proprio; poi, il club di Rafaela che con tutta tranquillità cerca i contatti e si accorge in extremis di non potere far fronte alla situazione e, olimpicamente, a soli 40 giorni dalla gara se ne lava le mani con un semplice comunicato, sono cose che lasciano molto a pensare.

Ad ogni modo, tutto è bene quel che finisce bene. Gli argentini avranno la loro gara mondiale (alla quale tengono tanto) e soprattutto hanno salvato la loro immagine di «tifosi» alla maniera del calcio, perché sarebbe stata per loro una immensa vergogna, specialmente di fronte ai cugini brasiliani, non avere la «temporada F. 1» nel loro grande autodromo.

Augusto C. Bonzi

E' diminuito un pò il pessimismo sul futuro - corse in Inghilterra

LONDRA - Quale cambiamento dall'atmosfera di rancore che sembrava pervadere troppe riunioni nel mondo delle corse in Inghilterra, nelle settimane precedenti il Natale, è giunta come un piacevole interludio la colazione annuale per la stampa a Silverstone. Vi aleggiava un'aria leggermente ottimistica e il presidente, Peter Clark, ha detto: «Non condividiamo i diffusi sentimenti di forte depressione, nei confronti dello sport automobilistico.» Nel 1972, infatti, le «presenze» a Silverstone sono state diverse dalla tendenza generale e hanno registrato un «lieve aumento rispetto agli anni precedenti», senza contare che le iscrizioni sono state sempre soddisfacenti e, quindi, l'anno finanziario può essere ritenuto riuscito.

Il 1973 segnerà il venticinquesimo anniversario della pista di Silverstone quale circuito internazionale e non si è resistito alla tentazione di festeggiare l'avvenimento con un programma di gare senz'altro fuori del comune. Il circuito ospiterà sei corse internazionali, una delle quali la John Player International per moto, corsa che interessa soltanto quale prova della onnipresenza delle finanze dei tabacchi, che sembrano aiutare tanti sports motoristici! Le altre competizioni saranno il venticinquesimo International Trophy (7-8 aprile), che prevede cinque gare principali più le manches; il Martini Super Sports, un round dell'Interserie il 20 maggio, che avrà come contorno una gara di Formula Atlantic e una per gruppo 1; il G.P. John Player del 14 luglio, con il solito generoso contorno di altre corse, che non mancano

mai di portare alla disperazione i giornalisti diligenti; poi il Tourist Trophy, che non potrà non avere a sua volta gare di contorno (è un articolo di fede, per gli organizzatori dei circuiti inglesi, che non si può assolutamente organizzare una sola corsa); quindi la F. 5000 International, che sperimentalmente sarà disputata sul circuito corto (dato che, ironicamente, comprende un rettilineo più lungo di quello del circuito principale, le barriere a Woodcote dovranno forse accogliere le più pesanti masse di metallo che siano mai capitate loro contro!).

Queste manifestazioni, come pure quelle minori, non mancano di patrocinatori e questo dovrebbe rallegrare alcune delle cassandre del mondo delle corse. Vanno da nomi noti come Esso, STP e GKN a nuovi arrivati quali Tricentrol e Jaybrand (fabbricanti di vestiario per piloti).

Il nuovo complesso dei boxes proposto un anno fa non si vedrà nel 1973, dato che la fretta è cesata con la scomparsa della proposta sosta per il rifornimento dei Grandi Premi.

L'intenzione espressa dagli organizzatori consiste nel dare al pubblico in ogni corsa, lo spettacolo per cui paga, aggiungendo alla competizione anche altri divertimenti. Concetti costruttivi, che purtroppo mancano nelle liti che occupano un posto di preminenza nelle teste dei... diciamo responsabili di altri settori del mondo delle corse, in questo momento...

d. h.

300 milioni di premi per le F. 5000

NEW YORK - Uno dei più ricchi campionati dei tanti che si disputano negli Stati Uniti, è indubbiamente quello patrocinato dalla L&M e riservato alle vetture FORMULA 5000. Articolato su nove gare, mette a disposizione dei concorrenti che vi prenderanno parte la bella somma di 535.000 dollari, come dire oltre 311 milioni di lire, in premi garantiti, alla quale poi debbono aggiungere altri 50.000 dollari (29 milioni di lire) offerti dalle case di accessori. Delle nove corse che si svolgeranno a Riverside (29 aprile), Laguna Seca (6 maggio), Irish Hill Michigan (20 maggio), Mid-Phio (3 giugno), Watkins Glen (17 giugno), Elkart Lake (29 luglio), Dallas (19 agosto) e in un'altra località da stabilire, tre saranno dotate di 75.000 dollari, una di 60.000 e le altre di 50.000 dollari.

Il vincitore di ciascuna corsa, alla quale prenderanno parte 24 vetture, riceverà da un minimo di 12 mila ad un massimo di 20.000 dollari (da 7 milioni e 11 milioni e mezzo di lire); l'ultimo classificato da 600 a 800 dollari (da 349 mila a 465 mila lire). In questo tipo di gare tutti i finalisti vengono classificati abbiano o no finita la corsa; vengono disputate due batterie ed una finale alla quale sono ammessi i 20 migliori piloti e quattro a scelta degli organizzatori. Per i premi d'onore al termine del campionato, vengono presi in considerazione soltanto i punti riportati in sei corse.

Costruttori, teams e privati stanno già preparando i mezzi per affrontare la nuova stagione. Dan Gurney che nel 1968 costruì la prima Eagle 5000, modificandola poi via via, ha realizzato un nuovo modello della vettura, la AAR Eagle, per la quale ha già ricevuto molte ordinazioni. E' annunciata anche una nuova Lola, La T. 330, che verrà importata da Carl Hass il quale prenderà parte anche come pilota al campionato con Jim Hall come compagno. Il campione della serie Graham McRae difenderà il suo titolo con una McRae completamente nuova, sulla quale fonda molte speranze. A sua volta la March con il tipo 735 già ordinata da cinque conduttori, spera di ottenere buoni risultati. Parteciperanno al campionato L&M anche Frank Matich, Fred Opert e alcuni conduttori con vetture Chevron B24 e Surtees F.5000.

140 corse (con autocross) in BELGIO

BRUXELLES - Il calendario 1973 della stagione automobilistica belga è stato diramato. Vi sono iscritte più di 140 corse e per la prima volta la Commissione Sportiva Nazionale belga vi ha incluso una serie di prove di autocross.

Su piano internazionale si ritrova ovviamente il G.P. del Belgio di F. 1, che quest'anno sarà anche il G.P. d'Europa, e si disputerà a Zolder a patto che il circuito sia omologato in febbraio, dai rappresentanti della FIA.

La 1000 KM di Spa si correrà a Francorchamps, come pure la 24 Ore Turismo, poi si avrà una prova del campionato GT e una dell'Interserie. Per quanto riguarda i rallies si correrà come sempre il Giro del Belgio valevole per il campionato europeo. Da segnalare, comunque, una nuova gara su strada, la Liegi-Mosca-Liegi, che ricorderà la Liegi-Roma-Liegi e la Liegi-Sofia-Liegi del dopo guerra. Poi, per concludere, sempre a livello internazionale, alcune prove dei campionati di F. 2 e di F. 3.

Otto prove per le MEXICO

BRUXELLES - L'Escort Mexico Trophy 1973 sarà organizzato dalla Ford Motor Belgique, dalla BP e dai circuiti di Nivelles e di Zolder. Sono previste otto prove, dotate ognuna di un montepremi di 50.000 franchi belgi, con inoltre 15.000 franchi per il primo classificato. Alla conclusione del campionato, il primo classificato otterrà una Ford Mexico preparata per le corse, mentre il secondo riceverà una analoga vettura, però in versione standard.

Queste gare saranno aperte soltanto ai piloti che non figurano nell'elenco dei conduttori di primo piano della commissione sportiva nazionale. Ogni distributore Ford AVO iscriverà una vettura con un pilota di sua scelta.

Tre sponsor per Challenge Turismo

BRUXELLES - La creazione in Belgio di un nuovo Challenge per le gare in circuito interesserà certamente i piloti delle turismo speciale, siano belgi o stranieri. Il Challenge è infatti destinato alle gruppo 2 ed è organizzato dalla Kent, dalla Castrol e dalla rivista «Les Sports». 100.000 franchi belgi andranno al vincitore della corsa e altri 100.000 verranno suddivisi fra i piloti classificati al secondo, terzo, quarto posto e così via.

Un fatto abbastanza raro, che richiamerà certamente in Belgio molti piloti stranieri, che si cimenteranno con i colleghi belgi quali Bourgoignie, Frank, Fontaine, Gillessen, Neri, Vernaeve, Peltier, Tuerlinx, Dex e altri.

Le corse valevoli per il challenge sono quelle del campionato belga dei circuiti, ossia:

1 aprile - Coppe del Belgio a Zolder; 15 aprile - Trofeo Mare del Nord a Nivelles; 29 aprile - G.P. di Zolder; 5 maggio - Coppe di Spa e Francorchamps; 10 giugno - G.P. di F. 2 a Nivelles; 24 giugno - Coppe Benelux a Nivelles; 2 settembre - Coppe dell'Avvenire a Zolder; 16 settembre - Trofeo di Limbourg a Zolder; 14 ottobre - Nivelles Baulers Trophy.

Ciò quattro gare a Zolder, quattro a Nivelles e una a Francorchamps con un totale di premi per franchi 1.800.000, per le nove corse.

E' da notare che alla fine della stagione verranno distribuiti premi anche ai soli piloti belgi, sommando i punti dopo ogni gara. Il primo classificato s'intascherà 200.000 franchi.

André Royez

MONZA apre anche ai podisti!

MONZA - L'attività 1973 dell'autodromo nazionale di Monza coprirà un arco di tempo che partendo dal 6 gennaio giungerà sino al 21 ottobre, passando attraverso 19 competizioni automobilistiche, 2 motociclistiche, 1 podistica e 7 altre date richieste ancora non confermate, ovvero con un totale di 29 giornate di gara oltre, naturalmente, a quelle che saranno riservate alle prove ufficiali delle competizioni ed a quelle di case, scuderie, gruppi sportivi e privati.

Il ricchissimo calendario monzese è il seguente:

6 gennaio: Maratona Naz. (a piedi) Soc. Forti & Liberi.

19 marzo: 4 Ore di Monza - Trofeo M. Angiolini (T2).

15 aprile: (data richiesta da confermare).

25 aprile: 1.000 Km. di Monza (G.T. 4 - S. 5).

6 maggio: Targa Meneghina (F. 3, F. 850, F. Ford).

10 maggio: 1. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

13 maggio: (data richiesta da confermare).

17 maggio: 2. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

20 maggio: Gran Premio delle Nazioni, motociclistico (Campionato del Mondo).

24 maggio: 3. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

27 maggio: Coppa Agip, 3. Coppa Sport (F. 3, S. 5).

3 giugno: (data richiesta da confermare).

7 giugno: 4. notturna Trofeo Cadetti F. Monza.

14 giugno: 5. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

17 giugno: (data richiesta da confermare).

21 giugno: 6. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

24 giugno: 500 Km. motociclistica di Monza (derivate serie).

29 giugno: G.P. Lotteria (Internaz. F. 2), gara F. Ford, 4. Coppa Sport.

5 luglio: 7. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

30 agosto: 8. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

2 settembre: Coppa Intereuropa (GT. 4), F. Renault.

6 settembre: 9. notturna Trofeo Ca-detti Agip, F. Monza.

9 settembre: Gran Premio d'Italia (F. 1 Campionato del Mondo), Gara F. Italia.

13 settembre: 10. notturna Trofeo Cadetti Agip, F. Monza.

16 settembre: (data richiesta da confermare).

23 settembre: Coppa AGIP F. 3, gara F. Ford e F. 850.

7 ottobre: 18. Coppa Carri (T. 2).

14 ottobre: (data richiesta da confermare).

21 ottobre: (data richiesta da confermare).



• E' un po' misteriosa la vicenda della dependance della Scuderia Filipinetti a Formigine, quella dove Mike Parkes e alcuni tecnici si occupano delle 128 da competizione e stradali. Ai primi di dicembre, lo sappiamo per certo, era stato preparato un comunicato stampa che annunciava la liquidazione del reparto nel quadro dei nuovi programmi March-BMW e F. 3 del team Filipinetti a Ginevra e Digione, sotto la direzione di E. Ford. Cioè avrebbe voluto dire il divorzio con Parkes. Poi improvvisamente il comunicato venne bloccato e tutto è rimasto come prima. Anche se quella certa aria di suspense che

c'è a Formigine non ha potuto essere annullata dai ripetuti tests svolti con le Fiat 128 (ora destinazione campionato svizzero) prima a Monza e poi al Castellet. Sembra quasi che M. George Filipinetti, mentre non fa lesinare comunicati per dare qualsiasi notizia che dica sia pure di un piccolo successo o iniziativa, non ci tenga che vengano diffusi quelli su riduzioni di programmi. In genere da Ginevra sono sempre solleciti a « puntualizzare » le nostre informazioni sulla « Filipinetti ». Siamo curiosi se anche adesso qualcuno sarà altrettanto preciso e sollecito.

Quando paga la CSAI?

• Fa impressione sentir vantare miliardi per Piani autodromi ambiziosi, Piani Piloti con Nazionale F. 2 in gestazione per la quale sarebbero investiti nel '73 settanta milioni e poi scoprire che ancora a fine anno la CSAI non aveva liquidato le somme che i partecipanti italiani alle gare F. 2 e F. 3 dovevano ricevere nel quadro degli « aiuti » CSAI per l'attività internazionale svolta l'anno scorso. E' un vero scandalo. Quei soldi dovevano servire ai nostri piloti a svolgere l'attività del '72, non a pagare i debiti dopo! Prima di tirare fuori altri roboanti progetti per questa stagione, pensino alla CSAI a pagare i conti sospesi, visto che hanno cambiato anche le carte in tavola dei finanziamenti '73.

Il Presidente del Consiglio ANDREOTTI denuncia un tipico malvezzo dell'iconoclastia automobilistica in TV

Solo SOTTO le auto gli italiani

Alla vigilia di Natale il Presidente del Consiglio on. Andreotti si è prestato a un fuoco di fila di domande (contestatrici) di italiani qualsiasi, in un programma TV che ha avuto tanto successo di simpatia per il Presidente da far risentire gli esponenti di opposizione i quali, preoccupati, hanno persino protestato chiedendo di « rispondere ». I giornali che hanno riferito dei temi affrontati, non hanno certo reso giustizia alla efficacia dell'intervista e alla semplicità argomentativa manifestata.

Ma quel che ci interessa nel caso particolare è che, tra le risposte più originali, ne è stata dimenticata una sul fenomeno automobilistico in Italia, argomento che l'on. Andreotti ha tirato in ballo come risposta a un quesito sulla libertà del giornalismo televisivo.

In poche parole, il coordinatore dell'intervista-del-pubblico gli aveva chiesto perché sui teleschermi ai giornalisti TV viene lasciato dal Governo poco spazio di argomentazione, pretendendo schemi comunque conformisti alle tesi dei politici in carica. L'arguto Presidente del Consiglio attuale ha risposto testualmente: « Beh, io sono d'accordo su più libertà di critica TV. Ma ben fondata. Un esempio. Non c'è dubbio che, con tutti i problemi connessi, il fenomeno della motorizzazione sia un fatto di progresso generale. Però prenda i servizi televisivi di questi ultimi tempi. Ad ascoltarli su argomenti di auto, si ha la sensazione che nel nostro Paese, dove siamo arrivati a una densità di 1 automobile su 4 abitanti, cioè una dimostrazione — comunque si voglia — di miglioramento economico-sociale, gli italiani vdaano solo SOTTO le macchine e non SOPRA »!

Una denuncia arguta, senza dubbio, della esagerazione ed esasperazione di certe tesi critiche che, nel nome di non meglio identificabili principi cultural-sociologici, in realtà tendono — con la scusa di denunce umanistiche — a modificare quelle manifestazioni di miglioramento sociali e politiche, che spetta ai singoli individui poi contribuire a mantenere nel giusto e sensato canale del benessere e non del malessere collettivo, senza arrivare a iconoclastie continuate ufficiali che non hanno alcuna ragione d'essere, almeno nel modo come sono presentate.

Nonostante questa tirata d'orecchie d'alto

loco, i giornalisti televisivi continuano la loro campagna che prende lo spunto dall'aumento degli incidenti stradali, dimenticando — a parte certe innegabili disfunzioni — che gli incidenti sono anche risultato di quella teoria del calcolo della probabilità che non si vede perché debba essere la base del mondo matematico moderno e non altrettanto di un fenomeno così diffuso della vita di oggi: cioè la crescita del traffico automobilistico. Fare paragoni ad esempio tra gli incidenti del Natale '71 e quello '72 solo col calcolo numerico degli aumentati morti e feriti (comunque troppi) è semplicistico. Non si tiene infatti conto del « ponte » più lungo di quest'anno e dell'ottimo tempo che — alla vigilia di Natale — ha indotto più famiglie dell'anno scorso a mettersi per strada per le feste (oltre il fatto che le macchine sono anche aumentate unitariamente!).

Lungi da noi voler negare la necessità di una migliore educazione del guidatore sulle strade, e il dovere di ridurre le conseguenze della macabra guerra del traffico. Ma, per carità, non esageriamo! E cerchiamo di convincerci che non è solo descrivendo allarmisticamente il peggio e continuando con certe campagne di educazione stradale che dimenticano realtà oggettive, facendo peraltro balenare la necessità di rendere inutilizzabile l'automobile (comunque strumento di libertà dell'individuo), che si può risolvere il problema.

Ed auguriamoci che la considerazione del Presidente Andreotti sia perlomeno valorizzata, sostenuta e echeggiata in quegli ambienti ufficiali che dicono di difendere gli interessi dell'automobilista. L'ACI non deve servire a creare un corporativismo, ma a sostenere l'automobilista come uomo e come cittadino. Cosa che finora l'Automobile Club d'Italia non ha spesso fatto, nemmeno con quei suoi amplosi e ventennali Convegni del Traffico a Stresa, dove mai si è sentita — per esempio — una considerazione così semplice, vera e realistica, come quella appena citata del Presidente Andreotti.

Forse per questo, anche i soloni del giornalismo, hanno evitato di ricordarla!...

Marcello Sabbatini

CAN-AM a Imola e Monza

• Gemellaggio Imola-Monza. Il progetto è già sostanziale. Come sapete i piloti americani Can-Am hanno tutte le intenzioni di tentare una prima sortita europea con i loro « mostri » nell'Inter-serie. Con mr. Hanna, l'organizzatore californiano, ci sono trattative molto avanzate, a cura dell'ing. Bacciagaluppi. Il progetto è di portare 4 o 5 piloti americani (tra cui il campione Can-Am '72 Follmer e la sua turbo Porsche) in Europa in maggio, quando la Can-Am non è ancora cominciata. La spesa della trasferta potrebbe essere ammortizzata in quattro gare. Silverstone e il Nurburgring sono due, le altre in Italia. Imola, che ha in calendario l'Inter-serie il 1. maggio e il 13 la troupe si sposterebbe a Monza, che organizzerebbe un'altra gara di questo campionato che prende sempre più piede (forse perché sottratto alle grinfie dirigenziali burocratiche).

2 telegrammi coraggiosi

Preoccupato e forse prevenuto (male) sulle considerazioni che sarebbero apparse (e invece non c'erano) sull'ultimo AUTOSPRINT di dicembre, a commento della decisione di far svolgere a Vallelunga la 6 Ore mondiale del prossimo 25 marzo in sostituzione di Sebring, il presidente CSAI ing. Rogano, nel pomeriggio di lunedì 18 dicembre scorso, fece diramare questo curioso comunicato di anticipata « spiegazione »:

« Il presidente della CSAI ing. Alberto Rogano, di ritorno da Parigi, interpellato in merito alla decisione di istituire la "6 Ore di Vallelunga", organizzata dall'Automobile Club Roma, quale prova valida per il Campionato del Mondo Marche 1973, ha rilasciato la seguente dichiarazione:

« La possibilità di fare svolgere in Italia, per il solo 1973, una terza prova del Campionato Mondiale Marche ci è stata presentata improvvisamente quando, nel corso della seduta del bureau della CSI del giorno 15 u.s. si è conosciuta la decisione degli organizzatori della "12 Ore di Sebring" di rinunciare alla loro gara. Nell'interesse del nostro sport e per favorire i costruttori nazionali (Alfa Romeo e Ferrari) impegnati nel campionato in parola, abbiamo ritenuto opportuno di non lasciarci sfuggire la favorevole possibilità offertaci. Considerata la data della nostra scelta è caduta sull'autodromo di Vallelunga che, in relazione alle condizioni climatiche, presentava le maggiori garanzie di agibilità. A tale decisione ha contribuito anche il nostro desiderio di veder rilanciato l'autodromo di Roma, attraverso una gara di grande validità tecnica-sportiva e di vasta risonanza. Cosa questa che, a nostro avviso, corrisponde all'interesse generale dello sport automobilistico italiano »

Avete capito adesso come è nata la nostra vignetta d'apertura a pagina 3 sulle previsioni « meteorologiche » '73 per gli autodromi italiani! Ma, scherzi a parte, resta davvero incredibile come in Italia lo sport possa essere strumentalizzato per risolvere giochi di potere che non hanno nulla a vedere con gli interessi dello sport. Le considerazioni negative sulla scelta di Vallelunga affiorano un po' dovunque. Risulta che la stessa Ferrari e l'Alfa Romeo intendono far capire alla CSAI l'errore di insistere su una designazione del genere, quando c'è una pista come quella di Imola che, come ha affermato lo stesso Ickx, appare l'unica idonea, a parte Monza, per una prova mondiale Marche con tutti i requisiti.

Tra l'altro i responsabili delle Case italiane sanno bene che a Vallelunga, oltre quelli che potranno essere i colpi di scena e gli agguati della sorte su quel minitracciato per 25 macchine impegnate a carosellare per trecento e più giri, si rischia di farsi battere da qualche due litri molto a punto, grazie al gioco dei rifornimenti e al loro vantaggio di non cambiare gomme. Gli exploit di Merzario a Brands Hatch '72 con l'Abarth due litri ne sono una prova. Lo stesso neo d.s. Ferrari, Rosani, il giorno delle prove natalizie di Vallelunga ha detto a un giornalista: « Ve-

dremo che macello ci salterà fuori con 25 macchine al via... »!

Per il momento pronunciamoci da parte dell'AC Bologna, che dovrebbe essere il più diretto interessato, non ce ne sono stati, anche se può sembrare strano. Piuttosto sono molto significativi due telegrammi inviati dai responsabili dell'autodromo di Misano Adriatico che, come ricorderete, era stato proposto inizialmente a Parigi, da un delegato CSI tedesco, per ospitare la 6 Ore mondiale (e sarebbe stata comunque più adatta di Vallelunga quella pista anche di tre chilometri ma più « aperta »).

Un telegramma è stato inviato al presidente della CSAI e dice:

« Autodromo Santamonica protesta per sua ingiusta presa di posizione in sede riunione CSI Parigi. Rileviamo che dopo sua visita et successiva lettera del 29 settembre '72, atteggiamento nei confronti autodromo di Misano Est risultato improntato a netta assurda opposizione. Attendiamo messa in opera promesse e propositi di democratizzazione emerse in convegno di Taormina. Autodromo Santamonica S.P.A. »

Un altro, ancora più simpaticamente polemico, era indirizzato al PRESIDENTE DELL'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini:

« Politica di democratizzazione CSAI, divulgata in convegno Taormina, habet trovato puntuale riscontro in atteggiamento Presidente CSAI Rogano riunione CSI 15 dicembre u.s. Rallegramenti. Autodromo Santamonica S.P.A. »

Sapete come ha risposto Rogano? « ... Respingo vostra protesta in quanto basata su notizie giornalistiche destituite di ogni fondamento... »

Sic! Si dà il caso però che la « Santamonica spa » avesse un suo rappresentante a Parigi, ben al corrente della vicenda e che i telegrammi erano stati spediti prima che qualche giornale pubblicasse le notizie dei retroscena della scelta pro Vallelunga.

Fiocchi azzurri

• Sante Ghedini dovrà cambiare abitudini: dopo i rombi dei motori Ferrari sulla pista di Fiorano, il direttore dell'impianto dovrà ora fare l'orecchio a quelli, che complice la signora Violetta, emette il piccolo Simone, nato sotto l'Albero e che pare volesse infelicitare subito chiamandolo Boxer o Fiorano. Ai felicissimi papà e mamma e all'eredità più fervidi auguri di AUTOSPRINT. Altrettanti a Giocchino Vari e sua moglie, nonni bis. E' arrivato Pietro, a Simonetta ora Lefevre.

• Pare che la Lotus 72 abbia dei problemi con le nuove gomme Goodyear. Si sarebbe verificato, nelle prove, un fenomeno di sovrasterzo che la F. 1 campione del mondo non aveva con le Firestone. Invece per la Ferrari il cambiamento è risultato positivo. Sarebbero scomparsi i famosi fenomeni di vibrazione che impensierivano i piloti lo scorso anno.

• Sempre più da escludere la presenza della Ferrari alla 24 Ore americana di Daytona. Ammenoché non si trovi il modo di trovare una compensazione fra i tre milioni d'ingaggio offerti dal figlio di Bill France (il padre ormai si è dato alla politica) per due 312 P e i 24 e passa calco-

lati dall'amministrazione ferrarista come spese « vive » generali per la trasferta.

• Dopo aver visto il minicane dell'ing. Chiti che faceva capolino dalla insolita culla del motore boxer 12 cilindri Alfa presentato alla TV, un meccanico di Maranello ha commentato: « Eh, temo che questo motore ci darà la paga. Ai suoi cavalli di potenza bisogna aggiungere un cane in più... »

• Le promesse. Ricordate il vice segretario della CSAI rag. Tavoni, costretto ad andarsene perché scomodo per il suo ex collega Saliti? Rogano, nella famosa riunione imolese del 16

settembre al Molino Rosso, quando ufficialmente annunciò una sostituzione già decisa da mesi, gli assicurò enfaticamente che non avrebbe voluto privarsi della collaborazione e perciò lo avrebbe voluto nella sotto-commissione velocità e nell'albo dei commissari sportivi nazionali. Infatti...

• C'è battaglia grossa nella commissione tecnica e sicurezza internazionale della CSI a proposito del rifornimento delle vetture sport nelle gare mondiali marche. Adesso è venuta di moda una certa valvolina autosigliante che si vuole far diventare obbligatoria. Si darebbe il caso — dicono — che il proposto meccanismo interessi da vicino uno dei legiferatori.



● Se sussistevano ancora dei dubbi, questo cartoncino d'auguri natalizio è la conferma che sono questi i « magnifici 7 » piloti Alfa Romeo per la stagione '73: Regazzoni, Zecoli, Picchi, de Adamich, Facetti, Stommelen, Revson. Così, alla rinfusa, per non creare preferenze, sia pure alfabetiche.

● La CSAI alleggerisce il suo staff milanese. Una delle due signorine risulta sia stata liquidata. Forse la dipendenza adesso andrà a Torino?

● De Adamich, appena rientrato in Italia dal Brasile, due giorni dopo Natale, ha fatto tappa a Roma. Aveva fretta di sapere come era finita la questione del suo titolo tricolore. Lo ha ricevuto solo il segretario Saliti; Rogano gli ha mandato i suoi saluti dall'altra stanza (poco gentile, eh?). Nessuno comunque gli ha detto che al suo indirizzo di casa avrebbe trovato una raccomandata in data 14 dicembre 1972 nella quale gli si comunicava ufficialmente che era lui il campione d'Italia assoluto di questo anno.

Con l'ultima impresa di Apollo 17 l'uomo ha dato l'addio alla Luna, per questo secolo. Tanto vale allora fare il punto sui primati « sportivi » su di essa stabiliti. Cioè i records ... podistici, di sollevamento pesi e, quel che più ci interessa, di velocità automobilistica. Per il momento l'auto-lunare americana è nettamente più veloce di quella russa (telecomandata). Leggete questa tabella:

MISSIONE	ATTIVITA' SUL SUOLO LUNARE	PASSEGGIATA LUNARE	VELOCITA' KM.H. DEL « ROVER »	PESO ROCCE PRELIVATE KG.	DISTANZA PERCORSA
APOLLO 17	22h. 05'07"	7h. 37'22"	18,024	125	km 35,800
APOLLO 16	20h. 13'00"	7h. 23'00"	16,898	94	—
APOLLO 15	—	—	—	—	km 27,700
LUNAKHOD	—	—	—	—	oltre 10 km in vari mesi

● Pinto, Paganelli, Barbasio e rispettivi navigatori saranno molto... profumati nel '73. Hanno concluso infatti un accordo con la Atkinson per portare sulle tute la pubblicità, ovviamente « profumatamente » ricompensati. Si dice 700.000 lire a equipaggio per tutta la stagione.

● I programmi sportivi della General Motors in Italia quest'anno cambiano indirizzo. Puntano più ai rallies. Sempre CONRERO resta comunque il preparatore di fiducia dell'operazione. Sarà presto varata una tabella-premi per i clienti-piloti. E' accanto invece il programma velocità con la Opel GT, in attesa dell'Ascona '74. Perciò niente squadra ufficiale ed è personale la partecipazione di Giorgio Pianta al rally Montecarlo con una

Opel gr. 1. Piuttosto non è escluso che salti fuori un prototipo Opel gr. 5 made Conrero, con un inedito 8 cilindri a 2 valvole.

● La monoscocca inglese della Ferrari ha dovuto aspettare che finissero le feste per prendere il volo destinazione Italia. E' rimasta bloccata alla Dogana di Londra per diversi giorni. Anche la nebbia ci ha messo lo zampino. Adesso si spera che la preparazione della nuova monoposto non venga ritardata anche dagli scioperi.

● Dal menu di un ristorante di Las Vegas: « Poulet a la Ferrari ». A un turista italiano che chiedeva particolari sul piatto, è stato spiegato: si tratta di un pollo cucinato arrosto dopo essere stato ucciso da una vettura sportiva.

VIETATO opporsi a MODENA-INDY

● Nei giorni della Befana il presidente della CSAI dovrebbe passare per Modena, per incontrarsi sia col presidente dell'AC dott. Orlandi che con l'ing. Enzo Ferrari. Argomento sul tappeto l'autodromo di Modena tipo Indy che non ha riscosso molti entusiasmi della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI presieduta dall'ing. Zamboni. L'episodio indispetti il « Drake » mentre il segretario CSAI dr. Saliti, portando la voce di Rogano, bloccò qualsiasi presa di posizione decisionale, che a qualcuno sembrò sostenuta dall'ing. Bacciagaluppi (rimasto nella sottocommissione come rappresentante ANCAI) forse preoccupato dalla concorrenza a Monza del proposto anello superveloce.

Rogano viene a Modena per tranquillizzare i sostenitori modenesi del progetto. Visto che interessa a Ferrari, il presidente CSAI (che adesso a lui si ap-

poggia) ci tiene ad accontentarlo, pensando forse in cuor suo di prendere anche i due piccioni delle difficoltà ai suoi « nemici » di Milano e Bologna (per Monza e Imola).

La sottocommissione circuiti e sicurezza si riunirà ancora a Milano l'8 e il 9 gennaio, ma stavolta Rogano ci sarà personalmente e pare abbia intenzione di dire chiaro che ai suoi componenti non spetta di decidere il « sì » e il « no » alla costruzione di un certo tipo di autodromo e dove; gli spetta solo controllare che siano rispettate le misure di sicurezza, sia per macchine e piloti che per il pubblico. E' una precisa presa di posizione « politica ». Ma avrà pensato il presidente CSAI che potrebbe ritorcersi a suo danno quando dovrà far dare a questa commissione il « placet » tecnico per lo svolgimento della 6 Ore mondiale a Vallelunga?

Come ormai succede da vari anni, di questi tempi inizia la danza dei calendari: spostamenti di date, gare soppresse, nuove iscrizioni sono all'ordine del giorno. Neppure il tempo di dare in pasto alle macchine la carta dell'inserito che contiene il calendario '73, ed ecco che giungono un gran numero di correzioni e varianti. Se si volesse attendere il calendario definitivo, probabilmente l'omaggio che trovate in questo numero vi sarebbe stato offerto in... aprile. Vi comuniciamo pertanto le variazioni fino ad ora apportate al calendario, ben sapendo, purtroppo che non saranno le ultime. Prendetele come una errata corrige. Non nostra però, ma della Commissione Sportiva Internazionale. Quel che meraviglia è che la maggioranza delle varianti e aggiunte riguarda gare tedesche. Solitamente tanto precisi e puntuali gli organizzatori tedeschi hanno avuto un bel numero di ripensamenti!

Già cambia l'AUTO-CALENDARIO

Corse soppresse

14 GENNAIO	ARGENTINA	CORSA DI VELOCITA'
4-6 maggio	Svizzera	Rally di Ginevra
10 maggio	Austria	Rally giornalisti Martha
12-13 MAGGIO	OLANDA	CORSA A ZANDVOORT
10 GIUGNO	FRANCIA	SALITA ALLA MONTAGNA DI LURE
14-15 LUGLIO	OLANDA	GP DI ZANDVOORT
4-5 AGOSTO	OLANDA	CORSA A ZANDVOORT
9 SETTEMBRE	AUSTRIA	COPPE TURISMO OSTERREICHRING
16 settembre	Austria	Coppa d'Oro slalom Martha
13-14 ottobre	Germania	Rally Klingen
21 ottobre	Germania	Autocross a Mannheim

Nuove iscrizioni

solenni promesse dei dirigenti l'AC campano

APOLI: e '73?

officiale collaborazione per la risoluzione di quei problemi che ci stanno a cuore: incremento dell'attività sportiva locale, aiuti economici, autismo». Noi — da parte nostra — temmo che la VESUVIO, a parte la uscita del piano di rilancio dei piloti napoletani, ha ottenuto, in campo politico, il miglior successo proprio in virtù dell'impostazione pole-



Spostamenti di data

anche l'avv. Amalfitano ad un interesse di tutti sul futuro. Dopo i scorsi, in verità molto interessanti è stata l'occasione per un mini-convegno dello sport-auto, questa preparazione, a quanto s'è sentito), si è essati alla premiazione dei piloti, agnifica l'atmosfera: nel giardino, esposizione, alcune auto VESUVIO, CHEVRON BT 16 di Nappi, il 1000 BARTH Sport di Cusani, il 128 Gr. 2 Squillace e l'ESCORT MEXICO del FORD SVAI, dato in dotazione alla uderia napoletana per il Ford DAY per la stagione sportiva '73. Primo emio a Cosimo Turizio, l'unico napoletano fregiatosi di un titolo nazionale. A Turizio è stato consegnato dal Viola della CHAMPION il Trofeo

bra voglia animare i dirigenti dello sport automobilistico campano. Sullo sfondo dello stemma VESUVIO, a sinistra il direttore dell'A.C. Napoli, avv. Amalfitano, in piedi al microfono l'avv. Caiata, presidente della CSAR, poi il Presidente dell'A.C. Napoli, avv. De Luca Tamajo, e i due « pupilli » Ciro Nappi e Dario Cusani, Presidente e Direttore della VESUVIO (47 anni in due!)

CHAMPION messo in palio dalla nota marca di candele per il migliore pilota campano. Trofeo VEEDOL MOTOR OIL a Paolo Squillace, Campione Sociale della Scuderia VESUVIO. Squillace ha fallito l'obiettivo del Trofeo della Montagna, ma ha vinto con 236 punti (contro i 222 di Cusani) l'ambizioso titolo « vesuvino ». E' la seconda volta che il bravo Paolo si aggiudica un Campionato Sociale, il primo lo

Feld e Porcelli, i quali, pur limitando gli impegni, per motivi diversi, hanno contribuito comunque al successo dell'annata '72. L'AC ha distribuito a sorpresa anche molti buoni di benzina.

Tra i premi « particolari » ci piace ricordare la Coppa al pilota più anziano, Serrentino, al più promettente, Giuliani, ed — ex-aequo, — a M... e Boscotrecase per l'oscar della

Ritagliate questa SCHEDE e inseritela nel CALENDARIO CORSE '73 in omaggio in questo numero

In uno degli ultimi bollettini della GPDA, l'associazione internazionale dei piloti, è apparsa questa nota, che vale la pena di riferire perché, con humor del più perfetto stile anglosassone, mette il dito su una certa piaga dello sport automobilistico italiano, che spesso AUTOSPRINT ha avuto modo di sottolineare.

Grazie all'opera compiuto dal nostro direttore italiano, Andrea de Adamich, moduli per la richiesta di appartenenza e altri di presentazione sono di recente stati inviati, sotto forma di circolare, a quasi mille piloti che in Italia sono in possesso di licenza internazionale e la reazione anche se lenta all'inizio, ora è diventata molto incoraggiante.

Il nostro compito, in Italia, è diventato più facile grazie all'abitudine della CSAI di pubblicare nel suo giornale mensile elenchi completi dei nomi e degli indirizzi dei suoi piloti con licenza. La CSAI, tuttavia, protegge l'anonimato col quale tanti conduttori italiani desiderano nascondere la loro vera identità, utilizzando ciò che potremmo definire « noms de course », cioè soltanto il nome della città ove risiede il pilota in questione.

L'uso di tali pseudonimi pare essere un'abitudine quasi esclusivamente italiana e ci si chiede spesso perché gli italiani ci tengano tanto, a nascondere la loro identità con nomi inverosimili quali Popsy Pop, Bum, Shangry-La, Elvis, Bloody Black Tiger o, perfino, Nanni Galli! Forse vogliono soltanto proteggersi, per non ricevere moduli per la richiesta di appartenenza alla GPDA! Qualsiasi pilota italiano anonimo, che desiderasse entrare a fare parte dell'Associazione, si metta al più presto in contatto con i nostri uffici e promettiamo di non rivelare chi sia veramente a sua soccorsa! Fra i nostri « acquisti » italiani, siamo soprattutto contenti di accogliere fra noi il re senza corona della Targa, Nino Vaccarella. Scusa, Nino. Avremmo dovuto dire fra i nostri « acquisti » siciliani.

La BEFANA della CSAI

La CSAI ha approfittato del suo ultimo bollettino del 1972, il 17 (numero fatidico!), per riunire i sunti dei dispositivi delle sentenze di appello ed un numero non indifferente di penalità inflitte nella seconda metà della stagione agonistica.

E' già molto che la CSAI abbia preso la buona abitudine di informare i propri licenziati su come sono andate le sentenze riguardanti alcuni loro colleghi, ma è impossibile non constatare come in questi casi la tempestività di informazione sia una componente molto importante. Si parla infatti di appelli discussi in un arco di tempo che va dal 6 novembre al 1 dicembre, ed almeno i primi (ed i più importanti) avrebbero potuto essere oggetto di un comunicato stampa.

Ci riferiamo in particolar modo alla sentenza che dà ragione a de Adamich riguardo l'attribuzione dei punti nel travagliato campionato assoluto '72. Una sentenza discussa il 6 novembre di fine di domande (conoscenza solo due mesi di qualsiasi, in un programma TV che ha avuto tanto successo di simpatia per il Presidente da far risentire gli esponenti di opposizione i quali, preoccupati, hanno persino protestato chiedendo di «rispondere». I giornali che hanno riferito dei temi affrontati, non hanno certo reso giustizia alla efficacia dell'intervista e alla semplicità argomentativa manifestata.

Ma quel che ci interessa nel caso particolare è che, tra le risposte più originali, ne è stata dimenticata una sul fenomeno automobilistico in Italia, argomento che l'on. Andreotti ha tirato in ballo come risposta a un quesito sulla libertà del giornalismo televisivo.

In poche parole, il coordinatore dell'intervista del pubblico gli aveva chiesto perché sui teleschermi ai giornalisti TV viene lasciato dal Governo poco spazio di argomentazione, pretendendo schemi comunque conformi alle tesi dei politici in carica. L'arguto

Primo non solo non ha preso i punti nelle gare dell'Europeo Marche 2000 in cui ha partecipato (con un vettura esempio. Non c'è dubbio che, con tutti i problemi connessi, il fenomeno della motorizzazione sia un fatto di progresso generale. Però prenda i servizi televisivi di questi ultimi tempi. Ad ascoltarli su argomenti di auto, si ha la sensazione che nel nostro Paese, dove siamo arrivati a una densità di 1 automobile su 4 abitanti, cioè una dimostrazione — comunque si voglia — di miglioramento economico-sociale, gli italiani vada solo SOTTO le macchine e non SOPRA!»

Una denuncia arguta, senza dubbio, della esagerazione ed esasperazione di certe tesi che, nel nome di non meglio identificati principi fondamentali, «che è questo: la «qualità» di una gara ritenuta valida per dichiarare il campione assoluto italiano non è data dal suo titolo, ma da chi vi partecipa.

Fra l'altro, lasciando intatta la sostanza del regolamento per il campionato assoluto, la CSAI ha lasciato la porta aperta ad un certo numero di ricorsi (di cui questo di de Adamich andato a buon fine è un precedente pericolosissimo). Quali ricorsi? Ve lo diremo quando la situazione di questo campionato, nel 1973, tornerà ad ingarbugliarsi. A meno che la CSAI non abbia il coraggio di fare marcia indietro andandosi a rileggere le considerazioni — giuste — di de Adamich a pag. 21 di Autosprint n. 51/52. E' ancora in tempo.

Queste, in sintesi, le altre sentenze: LORENZO SASSI ha avuto torto nel suo ricorso riguardante la famosa faccenda dei pneumatici ammesso o no a Varano, l'11 giugno. I pneumatici sono stati riconosciuti come «utilizzabili», ma il Tribunale d'Appello non ha ritenuto opportuno dare torto al commissario sportivo che impedì a Sassi di partecipare alla fi-

Presidente
Ing. Alberto Rogano

Segretario
Dott. Erasmo Saliti

Componenti

C.te Giuseppe Zanon di Valgiurata
Presidente
sottocommissione velocità

Componenti:
Roberto Angiolini (ANCAI)
U. Beccarini Crescenzi (FISA)
Franco Fedi (ANFIA)
«Nanni Galli» (pilota)
Piero Lardi (ANFIA)
Ernesto Lazzaretti (Comm. Sportivo)
Ottorino Maffezzoli (Dir. di corsa)
Massimo Natili (pilota)
Giorgio Pianta (pilota)
Vittorio Zanon di Valgiurata (nipote ed ex pilota)

Ing. Giulio Carcano
Presidente
sottocommissione tecnica

Componenti:
Luigi Dell'Orto (Tecnico)
Franco Fedi (ANFIA)
Vincenzo Galmanini (Comm. Tec.)
Angelo Guerciotti (Comm. Tecnico)
Giorgio Pianta (ANCAI)
Carlo Righi (ANFIA)
Elio Zagato (FISA)

Ing. Roberto Nosetto (Segretario)

Ing. Raffaele Zamboni
Presidente
sottocommissione circuiti e sicurezza

Componenti:
Gianfranco Agnoletto (Tecnico)
Giuseppe Bacciagaluppi (ANCAI)
Roberto Bussinello (Tecnico)
Ugo Cavazzuti (Tecnico)
Piero Ciatti (Tecnico)
Andrea de Adamich (pilota)
Luciano De Luca (Dir. Autodromo)
Eugenio Dragoni (FISA)
Paolo Moruzzi (Dir. di corsa)
Gianni Restelli (Dir. autodromo)
Carlo Righi (ANFIA)
Emilio Rovelli (Medico)

Ing. Roberto Nosetto (Segretario)

Avv. Salvatore Aleffi
Presidente
sottocommissione rallies e regolarità

Componenti:
Giovanni Canavese (ANFIA)
Lucio Di Paola (Fed. cronometristi)
Zeffirino Filippi (FISA)
Cesare Florio (ANFIA)
Alvaro Gomez y Paloma (pilota)
Alessandro Moncini (pilota)
Adolfo Rava (Comm. Sportivo)
Dante Salvay (ANCAI)
Mirto Ventura (Dir. di corsa)

Giuseppe Cannizzaro (Segretario)

«E' già molto che la CSAI abbia preso la buona abitudine di informare i propri licenziati su come sono andate le sentenze riguardanti alcuni loro colleghi, ma è impossibile non constatare come in questi casi la tempestività di informazione sia una componente molto importante. Si parla infatti di appelli discussi in un arco di tempo che va dal 6 novembre al 1 dicembre, ed almeno i primi (ed i più importanti) avrebbero potuto essere oggetto di un comunicato stampa. Ci riferiamo in particolar modo alla sentenza che dà ragione a de Adamich riguardo l'attribuzione dei punti nel travagliato campionato assoluto '72. Una sentenza discussa il 6 novembre di fine di domande (conoscenza solo due mesi di qualsiasi, in un programma TV che ha avuto tanto successo di simpatia per il Presidente da far risentire gli esponenti di opposizione i quali, preoccupati, hanno persino protestato chiedendo di «rispondere». I giornali che hanno riferito dei temi affrontati, non hanno certo reso giustizia alla efficacia dell'intervista e alla semplicità argomentativa manifestata. Ma quel che ci interessa nel caso particolare è che, tra le risposte più originali, ne è stata dimenticata una sul fenomeno automobilistico in Italia, argomento che l'on. Andreotti ha tirato in ballo come risposta a un quesito sulla libertà del giornalismo televisivo. In poche parole, il coordinatore dell'intervista del pubblico gli aveva chiesto perché sui teleschermi ai giornalisti TV viene lasciato dal Governo poco spazio di argomentazione, pretendendo schemi comunque conformi alle tesi dei politici in carica. L'arguto

Lungi da noi voler negare la necessità di una migliore educazione del guidatore sulle strade, e il dovere di ridurre le conseguenze

Eccovi la più recente — e speriamo l'ultima — a undici mesi di distanza — sui 12 punti attribuiti a de Adamich alla 1000 Km di Baires. Non è un peggio e continuando con certe campagne di educazione stradale che dimenticano la realtà oggettive, facendo peraltro balenare la necessità di rendere inutilizzabile l'automobile (comunque strumento di libertà dell'individuo), che si può risolvere il problema.

Ed auguriamoci che la considerazione del Presidente Andreotti sia perlomeno valorizzata, sostenuta e echeggiata in quegli ambienti ufficiali che dicono di difendere gli interessi dell'automobilista. L'ACI non deve servire a creare un corporativismo, ma a sostenere l'automobilista come uomo e come cittadino. Con data 20 novembre Carpi aveva inviato ad andare dal presidente Leone e dal Papa, nelle note udienze ACI, come «campione assoluto italiano»: allora cosa aspetta la CSAI a dichiarare ufficialmente il suo campione? Perché lo tiene sott'aceto? Non è certo il suo vino di pilota che si è alterato...

LA CSAI NELLA CSI

Queste le cariche dei componenti della CSAI in seno alla Commissione Sportiva Internazionale: Ing. Alberto Rogano, membro del Bureau; dott. Erasmo Saliti, membro della sottocommissione Regolamenti Sportivi; dott. Ing. Giovanni Lunari, coordinatore «senza voce». Per «meriti personali» è nella CSI anche l'ing. Giuseppe Bacciagaluppi, nella sottocommissione Circuiti e Sicurezza in rappresentanza della GPI e della AICP.

beccato anche un'ammonizione. Sarà bene stabilire una volta per tutte la questione dei «rabbocchi» di liquidi sia la loro liceità prima delle pesature di verifica. Abbiamo parlato anche di elenco di penalità inflitte. E' una lista che c'è quasi in ogni bollettino, ma in questa di fine anno

vi sono notizie di un certo rilievo.

Notiamo, infatti, delle sospensioni da 1 a 6 mesi, alcune con una data di decorrenza altre no. Fra i più «colpiti», naturalmente, i giovanotti della Formula Italia, che hanno puntato contro il «fucile» della CSAI. Oltre alle già note sospensioni di GIANCARLO GHINZANI e ANTONIO CASTIGLIONI (guida scorretta ad Imola) e di PAOLO BOZZETTO (comportamento «che ha nuocito allo sport» a Varano e condotta di gara pericolosa a Varelungna), da segnalare la grossa «botta» a ROBERTO TONUSSI, che è stato sospeso fino al 30 giugno 1973 per essere stato trovato a Varano con «la vettura non conforme al regolamento tecnico» dice eufemisticamente la CSAI. Con il motore gravemente irregolare, diciamo noi ma il risultato non cambia, anche se a parer nostro la CSAI stessa avrebbe dovuto dare più pubblicità alla cosa, anche per scoraggiare altre tentazioni.

Una sospensione quasi analoga per gravità se l'è beccata PIERGIORGIO MUSSA, che è stato sospeso fino al 30 maggio '73 per non aver presentato la sua Formula Ford alle verifiche post-gara a Varano.

Sei mesi sono toccati ad ALDINO STEFANELLI, per «riposte irregolarità tecniche». Quattro mesi sono andati a UMBERTO CETERONI (mancanza retromarcia) e BRUNO GIACOMELLI (irregolarità tecniche in F. Ford).

Tre mesi di sospensione sono stati comminati a MARIO BENUSIGLIO (inosservanza delle segnalazioni dei commissari di percorsi), GIANNI GIUDICI (dichiarazioni «faziose» nei confronti degli ufficiali di gara), PIROMANI (non ha portato la vettura alle verifiche post-gara), EDOS TEMPESTINI (ha ritirato la vettura dal parco chiuso senza autorizzazione) e GIOVANNI VAI-RANI (non si è presentato alle verifiche post-gara).

Due mesi sono andati a ALDO FINA (comportamento scorretto nei confronti del medico federale); con un solo mese se la sono cavata CARLO FOLETTI (inosservanza delle segnalazioni dei commissari di gara) e PIETRO LAVAZZA (comportamento scorretto nei confronti di un ufficiale di gara).

Il conteggio per il titolo di CAMPIONE D'ITALIA assoluto

ANDREA DE ADAMICH

ALFA ROMEO 33tt3 gr. 5	12	6	9	—	—	12	12	9	—	—	—	—	—	—	—	4,5	2	0,5	—	—	67
SURTEES TS 9b F. 1	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
SURTEES TS 10 F. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9,5

ARTURO MERZARIO

FERRARI 312 P gr. 5	—	—	—	—	—	27	27	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90
FERRARI 312 B F. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3

1000 Km di Buenos Aires 9-1	6 Ore di Daytona 6-2	BOAC 1000 Brands Hatch 16-4	GP di Spagna - Jarama 1-5	1000 Km di Spa 7-5	Targa Florio 21-5	1000 Km Nurburgring 28-5	24 Ore di Le Mans 10/11-6	GP Roma - Vallelunga 18-6	1000 Km Osterrehring 25-6	GP Lotteria - Monza 29-6	GP d'Europa - Brands Hatch 16-7	GP Shell - Imola 24-7	Coppa Sport - Monza 3-9	500 Km di Imola 17-9	Interserie - Hockenheim 1-10	Victory Race - Brands Hatch 22-10	Torneo F.2 - Interlagos 29-10	9 Ore di Kyalami 4-11	PUNTEGGI PARZIALI	TOTALI
-----------------------------	----------------------	-----------------------------	---------------------------	--------------------	-------------------	--------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------	---------------------------------	-----------------------	-------------------------	----------------------	------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------	-----------------------	-------------------	--------

La LANCIA ha festeggiato con il titolo mondiale il decennale del team H.F.

Tientelo stretto questo Trofeo mondiale, sembra dire il direttore generale Lancia, ing. Gobbato mentre premia Sandro Munari, il più significativo esponente della Halta Fedeltà di una grande Casa, come la Lancia, alle corse



112 titoli in dieci anni!

TORINO - Come di consueto la premiazione Lancia si è svolta nella deliziosa cornice di Villa Montfort. Quest'anno, però, si è trattato di una festa tutta particolare in quanto si festeggiavano i dieci anni della H.F. Squadra Corse e la conquista meritissima del Campionato Internazionale Marche Rally. Una stagione indimenticabile quella appena conclusa, che ha visto il momento più alto della meravigliosa parabola della Fulvia e nello stesso tempo l'apparire all'orizzonte della nuova stella nata in casa Lancia, la Stratos, cui non si può fare migliore augurio che di bissare i successi della sorella maggiore.

Dieci anni fa, per opera di Cesare Fiorio, Dante Marengo e Luciano Massoni, nasceva la Squadra Corse che si fregiava del simbolo HF (Alta Fedeltà) per sottolineare il felice connubio tecnico stilistico tipico della Lancia anche in campo sportivo. Fanno testo i 112 campionati e Trofei Internazionali e Nazionali ottenuti in questi 10 densissimi anni.

Un anno di attesa

Quest'anno in particolare gli «elefantini» hanno dimostrato di andare molto forte, con i venti campionati e i trofei ottenuti, le 17 vittorie assolute e le 247 vittorie di classe. In particolare tra le più significative affermazioni che hanno portato alla conquista del Campionato Internazionale Marche sono da ricordare la vittoria nel rally di Montecarlo con Munari e Mannucci, la vittoria nel rally del Marocco con Lampinen e Andreasson e la vittoria di Ballestrieri e Bernacchini nel rally di San Remo oltre ad una serie notevole di piazzamenti. Nel '72 poi la Lancia ha conquistato per la settima volta il Campionato Italiano Rallies con l'equipaggio Barbasio-Sodano.

L'ing. Gobbato ha sottolineato il «fenomeno Fulvia» che negli inverni torinesi ritrova sempre nuovo vigore e non mostra segno alcuno di vecchiaia, tutto questo soprattutto per merito dei tecnici del team che hanno raggiunto un livello altissimo. Certo, se la sorpresa Fulvia di quest'anno è stata superiore alle aspettative, alla Lancia non si trascura di lavorare per il futuro. Ne fa testo il programma «Stratos». Il '73 sarà quindi un anno di messa a punto e di attesa dove le sorprese saranno comunque sempre molto ben accette.

Se la presenza Lancia sarà ridotta, il «testimone» passerà alla Fiat con l'augurio di bissare i risultati ottenuti quest'anno da entrambe le Case. Resta ferma la volontà di riprendere il «testimone» nel '74. La presenza dell'ing. Sguazzini sottolinea simpaticamente la sportività del confronto tra le due Case torinesi.

Il programma per il '73 è stato

illustrato da Cesare Fiorio: la Lancia, che ha recentemente concluso un abbinamento con la «Marlboro World Championship Team» parteciperà con le Fulvia a Montecarlo, prova del Campionato Mondiale con quattro equipaggi: Munari e Mannucci, Lampinen e Sodano, Kallstrom e Billstam, Ballestrieri e Maiga, questi ultimi su HF iscritta dal Jolly Club e con i colori di Radio Montecarlo. Due HF parteciperanno anche al rally della Svezia guidate da Kallstrom-Billstam e Ove Anderson-Sodano. Nel Campionato Italiano Rallies nazionali ed internazionali correranno come ufficiali Ballestrieri-Maiga affiancati di volta in volta dai giovani italiani più promettenti: vedi Pregliasco, Pelganta, Dall'Ava, ecc. Dopo i due appuntamenti internazionali della Fulvia si deciderà l'intensità successiva dell'attività con priorità di scelta per le gare che interessano di più (Marocco, Acropoli, Sanremo e Safari).

Per quanto riguarda la Stratos, il programma '73 comporta la partecipazione al Campionato Rally Europeo per conduttori: la prima prova a cui prenderà parte la Stratos è il Rally della Costa Brava, vi saranno due Stratos in effetti, una per Munari l'altra ancora da destinare. Con la Stratos la Squadra Corse Lancia parteciperà ad alcuni rallies del Campionato Italiano (S. Marino e Rally d'Italia). Naturalmente la Stratos sarà presente in alcune gare di velocità ed in particolare alla Targa Florio.

STRATOS solo col DINO V-6

Per quanto riguarda i motori della versione commercializzata si tratterà di 6 cilindri Dino 2400 cc., che in futuro potrebbero anche essere dotati di testata a 4 volvole. Particolarmente felice Cesare Fiorio che evidentemente è riuscito a superare le difficoltà e a disporre dei 500 motori «maraneliani», necessari alla omologazione (nel gruppo 4) della Stratos, il che permetterà alla vettura di partecipare nel '74 al Mondiale Marche Rally. Infatti non prima dell'autunno del '73 si avrà la omologazione e le prime consegne ai clienti. E' stata anche sottolineata l'attività della Segreteria Clienti Sportivi creata recentemente di cui è responsabile il Dr. Bianchi noto per pazienza e sagacia.

Erano presenti alla serata tutte le Autorità Sportive, fra cui Rogano, presidente della CSAI, che ha ricordato l'impulso dato in questi anni alla attività sportiva in particolare ai rallies per merito delle due case torinesi. Una miriade di coppe e medaglie e attestati è stata consegnata ad uno stuolo di clienti sportivi che complessivamente si sono dimostrati tutti delle «buone forchette».

Giorgio Rossotto



Il campione italiano-bis, Sergio Barbasio, è imbarazzato, con gli ingegneri Gobbato e Sguazzini che lo premiano contemporaneamente, mentre il presidente Rogano già sorride ad un altro premiato

Un Club «RICCARDONE»

BIBBIENA - Nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi nella sala maggiore del convento di San Lorenzo, è stato tenuto a battesimo il Club AUTOSPRINT «Carlo Benelli». Don Sergio Mantovani, l'ideatore e realizzatore dell'Ara dei piloti caduti, ha celebrato una messa in suffragio del pilota-gentleman fiorentino e Nanni Galli ha ricordato con commosse parole la figura del caro amico scomparso.

Nella sede del club, poi, alla presenza di un folto pubblico e di molte autorità fra le quali il sindaco di Bibbiena cav. Aldo Zavagli, il dott. Todisco per il prefetto, il dott. Ducci presidente dell'AC di Arezzo, ed altri, il presidente del club, Fabrizio Conti, ha consegnato a Galli e a Don Sergio Mantovani una medaglia ricordo e la tessera di soci onorari, mentre un'altra medaglia destinata a Frank Williams è stata ritirata dal pilota. A sua volta Don Mantovani ha donato al presidente del club e a Nanni Galli una riproduzione in argento dell'Ara dei piloti caduti per l'automobilismo.

Tragica morte di ZAMBELLI

CORTINA - Fabio Zambelli, il pilota padovano coequipier di Alberto Smania nel più recenti rallies, ha trovato tragicamente la morte, a soli 25 anni, in un incidente stradale nei pressi di Cortina d'Ampezzo. Zambelli si trovava a bordo della Fiat 127 condotta dall'amico Paolo Bulzachi quando, lungo i tornanti del passo Giau, la vettura è uscita di strada capovolgendosi in una scarpata. Zambelli, sbalzato fuori dall'auto, ha subito lesioni molto gravi che ne provocarono il decesso durante il suo trasporto in ospedale. Ai familiari ed agli amici di Fabio Zambelli le più sentite condoglianze di Autosprint.



Nella sede del nuovo Club AUTOSPRINT «Carlo Benelli» inaugurato alcuni giorni or sono a Bibbiena, il pilota Nanni Galli e Don Sergio Mantovani ricevono una medaglia ricordo dal presidente Fabrizio Conti

Si ristruttura la «MARCHE»

MACERATA - La «Scuderia Marche» di Macerata ha programmato per domenica 14 gennaio 1973 un'assemblea sociale indetta a Cingoli e organizzata dalla locale sezione di cui è responsabile Gigi Cipolloni.

Durante la riunione si procederà all'elezione di un vice presidente del sodalizio e di un consigliere per il Direttivo della stessa associazione che, nella circostanza, tratterà anche i dettagli dell'attività da svolgere fin dall'inizio dell'annata la quale si annuncia particolarmente intensa come impegni e scopi da consolidare, intendendosi procedere pure alla ristrutturazione anticipata dal segretario Nello Biondi.

● La BRM ha confermato che quest'anno non costruirà nessuna vettura gruppo 7 e che preparerà motori per un altro costruttore.

Una festa giovane per la PIACENZA

PIACENZA - Per circostanze varie, non certo imputabili alla volontà dei promotori, alla premiazione della «Piacenza corse» — a coronamento dell'annata sportiva — sono venuti a mancare gli ospiti d'onore della festa: Sandro Munari (perché trattenuto ad assistere la moglie in procinto di diventare madre), Arturo Merzario (impedito all'ultimo momento per un grave incidente occorso alla madre e che aveva prima telefonato e poi telefonato per scusarsi), Alcide Paganelli (trattenuto altrove). Era invece presente (e festeggiatissimo) Mario Mannucci (con la graziosa signora); altri graditissimi ospiti erano: i noti rallymen Tecilla, Verini e Scabini ed esponenti qualificati del mondo delle quattro ruote come il rag. Tavoni, il geom. Lazzarretti, il prof. Quaroni, il geom. Rosso, l'industriale Dante Gabbiani (cui si deve la realizzazione a Varano Melegari del 1. Trofeo brevetti Gabbiani) unitamente al figlio Beppe (già kartista affermato), il vice delegato provinciale del Coni cav. Gentilotti, il segretario della Sezione piacentina cronometristi geom. Podestà e i rappresentanti dell'AC Piacenza, Marina e Monza.

Le scuderie consorelle erano largamente rappresentate: la «Parma corse» con Bettazzi e Segalini; la «S. Michele» col presidente avv. Sibilio; la «Brescia corse» con Lavazza; la «Cremona corse» col segretario Miglioli (che ha poi donato alla «Piacenza corse» un'artistica targa).

La simpatica manifestazione, a cui aveva dato un tono particolarmente festoso e vivace la partecipazione di molta gioventù e di graziose rappresentanti del gentil sesso in turbanti toilettes, ha avuto il suo «clou» nel discorso pronunciato dal presidente della scuderia stessa il rag. Donato Scardi il quale aveva tenuto a sottolineare i tangibili progressi e i notevoli risultati conseguiti dalla «Piacenza corse» in due anni di attività: 32 soci piloti, presenti in quasi duecento gare, con 9 vittorie, 11 secondi posti e numerosi altri significativi piazzamenti. Nella relazione egli non ha mancato di fare una serena ed obiettiva autocritica lamentando il cattivo funzionamento della segreteria che non ha consentito, fra l'altro, la ulteriore redazione, dopo il primo numero, del giornale della scuderia.

Il rag. Romolo Tavoni, chiamato al microfono dai reiterati applausi, dopo essersi compiaciuto con i dirigenti della «Piacenza corse» della vitalità dimostrata e dello spirito democratico con cui conducono la scuderia, dopo aver posto in rilievo il carattere eminentemente umano che distingue lo sport automobilistico, ha concluso affermando la necessità d'una «democratizzazione completa» del mondo dell'automobile.

Il vice presidente della «Piacenza corse», cav. Sergio Rabuffi (ex pilota della «Mille Miglia») ha preceduto quindi alla premiazione. Sono stati proclamati campioni sociali, Pietro Biselli per la velocità e Attilio Rossi per il settore rallye, mentre un particolare riconoscimento è andato allo studente universitario Massimo Belgioio vincitore del Trofeo Simca-Autosprint-Kleber e che nel prossimo anno diventerà pilota ufficiale della «Simca».

Ed ecco la graduatoria completa Velocità: 1. Biselli Pietro, secondi ex aequo Scardi Donato e Gianni Franco. 4. Albero Giorgio; 5. Nucci Giancarlo. 6. Forelli Mario; 7. Dacrema Walter; 8. Bianchi Roberto; 9. Savinetti Cesare; 10. Binati Sandro; 11. Poletti Giulio. Rallye: 1. Rossi Attilio; 2. Belgioio Massimo; 3. Mirani Luigi; 4. Prati Roberto; 5. Albero Giorgio; 6. Silva Pietro; 7. Zucchi Carlo; 8. Tegani Alberto; 9. Magnani Renzo; 10. Scarani Giorgio. Mirani e Magnani prenderanno parte al prossimo Rally internazionale di Montecarlo.

Gaetano Cravedi

L'ing. SGUAZZINI e PINTO anticipano i programmi FIAT '73 nella premiazione MITROPA Rally, solo rally, fortissimamente rally

TORINO - Una conferma della vitalità, della forza e del costante progresso dell'attività sportiva svolta dalla Fiat l'abbiamo avuta nel corso della premiazione della Mitropa Cup, premiazione che quest'anno si è svolta al Centro Storico Fiat. Si è trattato di una autentica assise di personalità dell'automobilismo e di tutte le sfere di vita ad esso collegate, che gettano sul tappeto dello sport del volante l'omaggio del loro valore creativo e agonistico con la presenza dell'amministratore delegato Abarth ing. Sguazzini, del vice direttore generale dr. Palmucci, del direttore generale Lancia ing. Gobatto accompagnato dal direttore sportivo dr. Fiorio, dell'ing. Lampredi, del dr. Avidano, dell'ing. Canavese, del dr. Andreis, dr. Giraudi, rag. Caiano e signorina Rubiolo, impeccabile regista della riunione, del dr. Saliti e Stabile della CSAI, del neo-presidente della sottocommissione rallies avv. Aleffi, del presidente e direttore dell'AC Udine dr. Asquini e Santarelli, del capo dei servizi sportivi dell'AC Torino dr. Aimaretti e di tutti quei piloti che avevano collaborato alla brillante attività della Fiat nel 1972.

Si è celebrato con la premiazione

della Mitropa Cup, la conclusione di un anno ricco di successi, si è premiata l'opera di quanti — piloti e tecnici — hanno contribuito al conseguimento di tante vittorie. In mezzo all'organizzatissima confusione siamo riusciti ad isolare per qualche minuto l'ing. Sguazzini e Pinto. Si è trattato di dialoghi a domanda e risposta che trascriviamo fedelmente. All'ing. Sguazzini abbiamo chiesto:

— E' contento della stagione '72?
« Per condensare in una brevissima risposta le soddisfazioni che la squadra Fiat mi ha dato quest'anno non posso che rispondere: contentissimo ».

— Secondo Lei l'attività della Fiat sarà limitata a quella attuale, cioè i rallies o non pensa che la Fiat possa partecipare a gare di velocità, almeno per quelle di durata?
« No, l'attività della Fiat sarà sempre ed unicamente rivolta ai rallies ».

— Secondo Lei le formule attuali dei grandi rallies sono soddisfacenti oppure preferirebbe vederle cambiare?
« Le formule attuali sono soddisfacenti, ma la politica della Fiat era ed è tutt'ora quella di partecipare ai rallies con vetture derivate dalla nostra produzione di serie, in quanto ritenia-

mo che questa formula sia quella che maggiormente risponde agli interessi di un larghissimo strato di clientela e di sportivi ».

— Indipendentemente dai risultati commerciali e propagandistici la Fiat ha tratto dalla partecipazione delle sue macchine ai rallies dei benefici tecnici?
« Ha tratto dei benefici tecnici, anche se la nostra partecipazione ai rallies non è la ricerca di questi benefici perché quello che ci occorre possiamo benissimo ricavarlo dalle prove in laboratorio. Però è difficile inventare in laboratorio fatti che non conosciamo e che a volte ci pervengono proprio tramite i rallies ».

— Nel quadro delle gare, quali le prove internazionali che a Suo parere hanno maggiore efficacia al fine del prestigio tra il pubblico e quindi agli effetti dell'incremento delle vendite?
« I rallies internazionali e soprattutto il Rally di Montecarlo e quello dell'Acropoli ».

— Quali sono le gare previste nel programma Fiat per il 1973 e quale la squadra?
« La Fiat parteciperà a gare valide per il campionato internazionale mar-

che, al campionato europeo conduttori, al campionato italiano. La squadra è composta dai seguenti equipaggi: Pinto-Bernacchini, Paganelli-Russo, Barbasio-Macaluso, Bisulli-Zanucchi, Verini-Scabini che piloteranno le nuove Fiat Abarth 124 spider 1800 gr. 4; Smania-Rudi e Ormezzano-Falletti che saranno al volante di 124 ST 1600 gr. 1; l'equipaggio femminile Tominz-Mamolo e per alcune gare all'estero gli equipaggi stranieri Waldegaard-Thorzelius e Lindberg-Carlsson alla guida di Fiat Abarth 124 spider 1800 gr. 4 ».

— Al neo campione d'Europa conduttori e vincitore della Mitropa Cup, Pinto, abbiamo chiesto:
— Quale è stata la tua più grande soddisfazione da quando sei entrato nel clan Fiat?

« L'essere riuscito a portare alla Fiat il campionato europeo conduttori ».

— E la tua più grande amarezza in questo arco di tempo?

« L'essermi ritirato al Rally di Sicilia quando, sia pure per pochissimi secondi guidavo la classifica generale ».

— Quali fra i rallyisti che tu hai trovato sulla tua strada, senza preoccuparti della priorità formalistica sono quelli che ti hanno maggiormente impressionato?

« Tutti i professionisti ed anche qualche privato ».

— Quali sono le difficoltà più rilevanti che tu hai riscontrato in questa specialità dell'automobilismo agonistico?

« La durezza delle gare, la pesantezza fisica ed il cercare di sapere sempre dosare le proprie forze e quelle del proprio mezzo meccanico, ma tieni presente che nei rallies occorre anche molta fortuna ».

— Puoi tracciarmi il tuo programma per il 1973?

« Partecipare con il mio nuovo co-pilota Arnaldo Bernacchini a qualche gara del campionato internazionale marche, al campionato europeo conduttori e a qualche gara di velocità del campionato europeo marche al volante dell'Abarth-Osella ».

Dopo avere ricordato l'attività e le affermazioni FIAT nel 1972 l'ing. Sguazzini ha premiato i vincitori della Mitropa, Pinto-Macaluso e quindi Verini-Bernacchini, Paganelli-Russo, Besozzi, Trombetta, Bisulli, Zanucchi, Tominz, Mamolo, Smania, Ormezzano, Scabini, Falletti e Maruffi.

Carlo Burlando

Il vero segreto (tecnico) della PADOVA-CORSE Facciamo i panini?

TORREGLIA - Alla riunione di fine attività della scuderia Padova Corse si faceva un gran parlare dei panini che sanno confezionare le giovani componenti la sezione femminile del giovane sodalizio per i piloti in gara. La stessa segretaria della sezione, la graziosa signorina Quarti ci ha fatto una rapida descrizione del modo con cui vengono confezionati: « ne facciamo diversi per i vari gusti dei nostri piloti, ad esempio alcuni preferiscono il pane imbottito di insalata russa e formaggio, altri invece pane e salame altri ancora uno sfilatino con una salsiccia. Di solito — è sempre la Quarti che ci parla — ogni pilota ne mangia due ma poi dipende dalle condizioni fisiche del pilota e dal tipo di gara. Ad esempio per il San Martino eravamo mobilitate tutte del-

la sezione femminile a far panini anche perché abbiamo avuto il nostro bel d'affare a difenderci da clienti occasionali! » A questo punto abbiamo rivolto una domanda alla Quarti: « Per il prossimo rallye di San Martino dove vi piacerete? » « Bisognerà vedere se sarà confermato il percorso. Ma perché ci fa questa domanda? » E noi di rimando: « Perché al prossimo rallye cercheremo di intrufolarci tra i clienti occasionali per poter assaporare la delizia di questi panini... »

A parte questa premessa la Scuderia Padova Corse ha vissuto una serata davvero festosa improntata ad un clima di familiarità e di semplicità in un locale tipico dei Colli Euganei nella zona di Torreglia a due passi da Rocca Pendice che è un po' come la palestra degli alpinisti padovani, quasi a significare che alla Padova Corse le difficoltà non la impensieriscono perché il club è composto da tutti giovani e soprattutto da molte signorine che vogliono bene oltre che ai piloti anche allo sport automobilistico. Gli onori di casa sono stati svolti con squisita cortesia dal presidente prof. Franco Badile e dal segretario Antonio Maniero. Si è parlato naturalmente dell'attività svolta nel 1972, dell'intensa attività svolta dall'intera scuderia che ha ottenuto ben 132 partecipazioni alle diverse competizioni internazionali e nazionali conseguendo 12 primi posti e quindici secondi posti. Su tutti si è distinto Luigi Carletto laureatosi campione Fisa della classe 850 e la sua affermazione acquista maggiore importanza se si tiene conto che ha superato piloti con una esperienza di gran lunga superiore della sua.

Oltre a Luigi Carletto si è distinto il giovanissimo Giorgio Bedin al suo esordio in campo automobilistico campione triveneto su Mini Cooper classe fino a 1000 cc. gruppo 1. Ma tanti e tanti altri piloti hanno meritato una simpatica targa formata da una base in cristallo e un pistone di 48 cc. di ciclomotore che la Scuderia Padova Corse ha voluto donare a tutti i suoi piloti. Il presidente prof. Badile con la semplicità che lo contraddistingue dopo avere pronunciato brevi parole di plauso e di incoraggiamento ai piloti e a tutti i soci che in qualsiasi modo hanno collaborato per il miglior successo della scuderia, è subito passato a consegnare le originali targhe ai seguenti piloti: Alvaro Ambivero, «Bubu» Baldan, Giorgio Bedin, Giovanni Bettella, Francesco Bortolami, Luigi Carletto, Giandomenico Cini, Paolo Dal Prà, Claudio Danieletto, Domenico D'Avanzo, Francesco De Besi, «Gianni» Papini, Flavio Furlan, Daniele Gottardo, Antonio Maniero, Luciano Miazzi, Firenze Michielon, Gianni Orsega, Renato Piccolo, Sergio Rampazzo, Silvio Rebelli, Piergiovanni Suman, Giorgio Tabuè, Federico Trovò, Giulio Visentin, Bruno Zola.

Attilio Trivellato

Già in 200 gli associati alla «Rivoli»



RIVOLI - Può capitare che si entri nel campo automobilistico « digiuni » di corse, attirati da scopi pubblicitari, e poi nasca la passione ad un punto tale che si decida di creare una scuderia quasi solo per aiutare i giovani sportivi desiderosi di correre in auto.

Questo è quanto è accaduto a Giovanni Finello, un attivo industriale del mobile in Rivoli (Torino). Grazie al suo coraggio ed alla sua iniziativa è nata la Rivoli Racing Team che come scopo primo si prefigge di alimentare la passione automobilistica nei giovani della cintura nord-ovest di Torino soprattutto per i gruppi 1 e 3. In questa opera, tutt'altro che facile, sono vicini a Finello pieni di entusiasmo: Emilio Bertolino, vice presidente, e Beppe Zola anch'egli vice presidente, ambedue industriali della zona.

I consiglieri sono: Bruno Rocci, concessionario Lancia di Rivoli che fornirà assistenza tecnica ai corridori, Dante De Paoli, espertissimo di meccanica da competizione e valido tecnico della Abarth, Michelangelo Murieri, ex rallista Lancia, Renato Finotti, rappresentante della B.L.M.C. e Mercedes, Giacomo Busso, titolare di una officina auto-ricambi, Luigi Ostellino, imprenditore edile. Il segretario è Roberto Crivellari, anch'egli ex rallista.

Attualmente i Soci iscritti sono già oltre 200 e l'organizzazione perfetta della serata di presentazione, svoltasi il 19 Dicembre 1972, lascia ben sperare per il futuro. Alla festa della scuderia di Rivoli era presente tutto il mondo automobilistico torinese e molti piloti noti tra i quali Pianta, Lavazza, Negro, ecc.

Premiato per 154 servizi ai cronometri

GENOVA - Succede, talvolta, che facendo la cronaca di una gara, lo spazio tiranno ci costringa ad ignorare o a trattare con poche parole l'argomento cronometristi; può essere vero, ma non ce ne vogliono i cronometristi perché abbiamo troppo rispetto di loro per esaltarne oltre misura le gesta e quando ci viene offerta la possibilità di parlarne lo facciamo molto volentieri. Come ora, grazie all'opportunità che ci è stata offerta dalla segreteria genovese della FIC che, come ormai da lunghi anni, ama riunire i suoi soci in vista delle festività natalizie e per l'anno nuovo. E in questa occasione viene traociato un sintetico consuntivo dell'attività svolta nell'anno e vengono distribuiti i premi che Enti e sportivi spontaneamente offrono in segno di cordiale approvazione alla loro meritoria opera.

Quest'anno, oltre a tutti i cronometristi e alle loro rispettive famiglie c'erano i consiglieri nazionali Cova di

Torino e Bertuzzi di Genova, il delegato regionale per il Piemonte Delleani, i segretari provinciali di Torino Busca, di Novara Alasia, di Alessandria Sartori, il presidente della Scuderia Grifone-Erg Berio, Flameni, Cordano e Pavolini della Fidal, Storace dell'AC Genova e la simpaticissima segretaria dell'A.A.A.

Al levar delle mense il delegato regionale per la Liguria Spagnoli, ha dato l'avvio alla distribuzione dei premi consegnando quello di maggior valore a Sirocchi che nel corso dell'anno ha svolto ben 154 servizi, e proseguendo quindi con Morando, Barabino, Bertuzzi, Ginocchio, Giannoni, Fontana, Mora, Canessa, Cucchia, Vignali, Guido, Gay per terminare con i giovani allievi Priotto, Gamenara, Maestri, Ponzano, Paini, Pasquale, Imbesi, Cavalieri, Giorgello.

c. b.

L'AC Ravenna promette aiuti al «Passatore»

FAENZA - Festa grande attorno alla barbata effigie del Passatore che oltre a rappresentare un marchio ben noto per alcuni prodotti della Romagna identifica nel settore sportivo una giovane sodalizio che già al termine del primo anno di attività ha potuto vantare risultati veramente soddisfacenti. Il secondo posto di Giancarlo Martini nel trofeo di F. Italia, combattuto sino all'ultima gara è ancora ben presente nei ricordi dei tifosi romagnoli che hanno sperato fino all'ultimo che il loro campionario portasse nella loro terra l'ambito titolo: le belle prestazioni di Francesco Bergami, per il primo anno in F. 3 e soprattutto il grintoso ritorno di Massimo Ciccozzi, rientrato con l'ultimo treno della gara Ford a Vallelunga nell'équipe romagnola, sono certamente motivi di grossa soddisfazione per Giancarlo Minardi, ormai maturo presidente del sodalizio e per i Liverani, appassionati sponsors della scuderia. Oltre a questi altri i piloti premiati: Gino Mammì ed Ettore Tagliaferrì, in attività con le monoposto di F. 850, poi Franco Squarise e Benito Battilani distinti con vetture turismo, e ancora Ancherani, Cavina, Facibeni, Piazza e per ultimo il romano Augusto del Giovane, pilota costruttore di F. 850. Sono stati anche ricordati due oscuri artefici del buon funzionamento del parco macchine, i meccanici Fabrizio e Gino: poi le ditte che hanno aiutato la scuderia; in questa prima stagione, la Apeco, la Everest e le cantine Emiliani hanno ancora a loro volta portato omaggi per i piloti.

Al termine della riuscita cena due parole sentite dell'avv. Travagliani, presidente dell'A.C. Ravenna, che nel nome dei suoi trascorsi sportivi ha promesso tutto l'aiuto possibile a questi ragazzi e la conclusione del presidente Minardi con l'augurio che per la prossima stagione sempre maggiori successi possano arridere alla simpatica compagine romagnola.

La squadra di MAGIONE

MAGIONE (Perugia) - Costituita da alcuni anni, la « Scuderia Carpine » ha gradualmente intensificato la propria attività dilatando i programmi dopo che soddisfacenti risultanze hanno coronato le sostanziose premesse di cui il presidente dottor Lorenzo Rondini, con l'appoggio dei diretti collaboratori, è sempre l'infaticabile propulsore. Per il 1973, la « Carpine » avrà come direttore sportivo il pilota Giuseppe Tarpani che guiderà l'équipe composta dai conduttori Cesarini, Waness, Pepini, Sani, Moschi, Ficola, Rubeca, Bertolini, Zoppis e Massi.

Questi i nuovi listini prezzi delle automobili in ITALIA con lo scatto dell'IVA

gli aumenti non finiscono qui (ma l'incidenza-tasse è raddoppiata!)

LE CASE	VECCHIO PREZZO DI LISTINO	MENO INCIDENZA VECCHIE TASSE	NUOVO PREZZO DI LISTINO	PIU' IVA	TOTALE
---------	---------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------	----------	--------

ALFA ROMEO

(L'ufficio stampa e la direzione commerciale si sono rifiutati di dare informazioni)

AUDI

80 2 porte	1.345.000	65.000	1.280.000	153.600	1.433.600
80 4 porte	1.400.000	65.000	1.335.000	160.200	1.495.200
100 2 porte	1.880.000	105.000	1.775.000	213.000	1.988.000
100 4 porte	1.930.000	105.000	1.825.000	219.000	2.044.000
100 S. Coupé	2.935.000	155.000	2.780.000	333.600	3.113.600

AUTOBIANCHI

A 112	1.098.000	60.000	1.038.000	124.560	1.162.560
A 112 E	1.160.000	64.000	1.096.000	131.520	1.227.520
A 112 Abarth	1.385.000	76.000	1.309.000	157.080	1.466.080

CITROEN

Dyane 6	895.000	62.000	833.000	99.960	932.960
Ami 8	1.040.000	70.000	970.000	116.400	1.085.400
GS Club 1000	1.495.000	97.000	1.398.000	167.760	1.565.760
GS Club 1220	1.549.000	96.000	1.453.000	174.360	1.627.360
D Special	2.205.000	125.000	2.080.000	249.600	2.329.600
DS 23 •	2.830.000	170.000	2.660.000	478.800	3.138.800
DS 23 Pallas •	3.170.000	190.000	2.980.000	536.400	3.516.400
SM •	6.495.000	385.000	6.110.000	1.099.800	7.209.800

DE TOMASO

Pantera	6.250.000	320.042	5.929.958	1.067.042	6.997.000
---------	-----------	---------	-----------	-----------	-----------

DINO

246 GT	5.750.000	—	5.950.000	1.071.000	7.021.000
246 GTS	6.100.000	—	6.250.000	1.125.000	7.375.000

FERRARI

365 GTC	10.500.000	—	11.500.000	2.070.000	13.570.000
Daytona	10.250.000	—	11.000.000	1.980.000	12.980.000
365 GT4 2+2	—	—	13.000.000	2.340.000	15.340.000
B B	—	—	15.500.000	2.790.000	18.290.000

FIAT

126	795.000	44.000	751.000	90.120	841.120
500	660.000	36.000	624.000	74.880	698.880
127 3 porte	1.065.000	59.000	1.006.000	120.720	1.126.720
128 2 porte	1.180.000	65.000	1.115.000	133.800	1.248.800
128 4 porte	1.250.000	69.000	1.181.000	141.720	1.322.720
128 Rally	1.356.000	75.000	1.285.000	154.200	1.439.200
128 Coupé 1100 SL	1.420.000	78.000	1.341.000	161.040	1.503.040
128 Coupé 1300 SL	1.480.000	81.000	1.399.000	167.880	1.566.880
124 Berlina	1.340.000	74.000	1.266.000	151.920	1.417.920
124 Berlina Special T	1.580.000	87.000	1.493.000	179.160	1.672.160
124 Spider 1800	2.110.000	116.000	1.994.000	239.280	2.233.280
124 Coupé 1800	2.060.000	113.000	1.947.000	233.640	2.180.640
132 1800 Special	1.870.000	103.000	1.767.000	212.040	1.979.040
130 Berlina	3.750.000	17.000	3.733.000	671.940	4.404.940
130 Coupé	4.750.000	72.000	4.678.000	842.040	5.520.040
X 1/9	1.800.000	99.000	1.701.000	—	1.905.120

ISO-RIVOLTA

Fidia	9.600.000	—	9.600.000	1.728.000	11.328.000
Lele	8.800.000	—	8.800.000	1.584.000	10.384.000
Grifo	8.600.000	—	8.600.000	1.548.000	10.148.000

LAMBORGHINI

Urraco S	7.050.000	—	7.050.000	1.269.000	8.319.000
Urraco N	—	—	—	—	—
Jarama	9.000.000	—	9.000.000	1.620.000	10.260.000
Espada	9.500.000	—	9.500.000	1.710.000	11.210.000

LEYLAND-INNOCENTI

(L'ufficio stampa ha rifiutato di fornire informazioni)

LE CASE	VECCHIO PREZZO DI LISTINO	MENO INCIDENZA VECCHIE TASSE	NUOVO PREZZO DI LISTINO	PIU' IVA	TOTALE
---------	---------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------	----------	--------

LANCIA

Fulvia Coupé 1300 S	2.070.000	113.850	1.956.150	234.738	2.190.888
Fulvia Sport 1300 S	2.470.000	135.850	2.334.150	280.098	2.614.248
Fulvia Montecarlo 1300 S	2.145.000	117.975	2.027.025	243.243	2.270.268
Fulvia Coupé 1600 HF	2.700.000	148.500	2.551.500	306.180	2.857.680
Fulvia Sport 1600	2.845.000	156.475	2.688.525	322.523	3.011.148
2000 Berlina	2.795.000	153.725	2.641.275	316.953	2.958.228
2000 TE Berlina	3.050.000	167.750	2.882.250	345.870	3.228.120
2000 Coupé	3.200.000	176.000	3.024.000	362.880	3.386.880
2000 Coupé HF	3.470.000	190.850	3.279.150	393.498	3.672.648
Beta 1400	—	—	2.050.000	246.000	2.296.000
Beta 1600	—	—	2.300.000	276.000	2.576.000
Beta 1800	—	—	2.400.000	288.000	2.688.000

MASERATI

Indy 4.7	9.700.000	—	10.250.000	1.845.000	12.095.000
Mexico 4.7	8.500.000	—	9.050.000	1.629.000	10.679.000
Bora 4.7	10.200.000	—	10.850.000	1.953.000	12.803.000
Ghibli SS 5000	9.800.000	—	10.350.000	1.863.000	12.213.000
Indy 4.9	—	—	11.000.000	1.980.000	12.980.000
Merak	—	—	7.200.000	1.296.000	8.496.000

NSU

Prinz 4 L	899.000	49.000	850.000	102.000	952.000
1000 C	1.095.000	55.000	1.040.000	124.800	1.164.800
1200 TT	1.250.000	70.000	1.180.000	141.600	1.321.600
RO 80 X	2.990.000	160.000	2.830.000	339.600	3.169.600

PEUGEOT

104	1.240.000	56.965	1.183.035	141.965	1.325.000
204 GL	1.305.000	59.465	1.245.535	149.465	1.395.000
304 GL	1.460.000	76.072	1.383.928	166.072	1.550.000
404 GT Berlina	1.595.000	86.072	1.508.928	181.012	1.690.000
404 GL Diesel	1.968.000	128.715	1.839.285	220.715	2.060.000
504 GT	2.030.000	101.429	1.928.571	231.429	2.160.000
504 Diesel X	2.470.000	103.929	2.366.071	283.929	2.650.000

PORSCHE

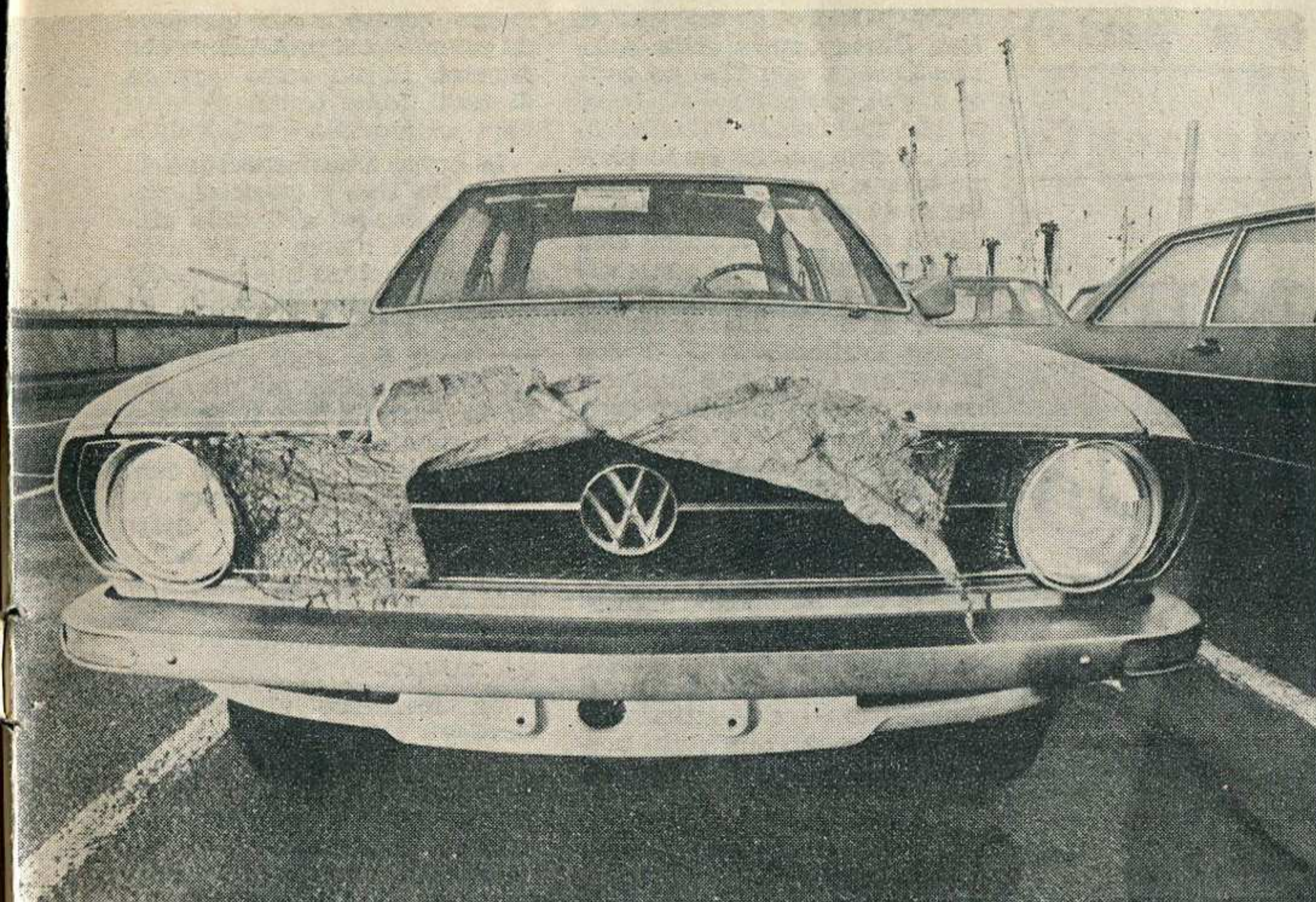
914 2.0	2.750.000	260.000	2.490.000	298.800	2.788.800
911 T Coupé	4.650.000	380.000	4.270.000	768.600	5.038.600
911 T Targa	5.050.000	360.000	4.690.000	844.200	5.534.200
911 E Coupé	5.400.000	360.000	5.040.000	907.200	5.947.200
911 E Targa	5.800.000	340.000	5.460.000	982.800	6.442.800
911 S Coupé	6.000.000	330.000	5.670.000	1.020.600	6.690.600
911 S Targa	6.400.000	310.000	6.090.000	1.096.200	7.186.200
911 Carrera 2.7 RS	6.800.000	760.000	6.040.000	1.087.200	7.127.800
911 Carrera 2.7 RS+M 471	6.960.000	750.000	6.210.000	1.117.800	7.327.800
911 Carrera 2.7 RS+M 472	7.200.000	530.000	6.670.000	1.200.600	7.870.600

SIMCA

1000 SL	919.000	—	—	(102.613)	959.000
1000 Rally 1	1.079.000	—	—	(120.482)	1.126.000
1000 Rally 2	1.299.000	—	—	(144.771)	1.353.000
1100 LS	1.149.000	—	—	(128.186)	1.198.000
1301 Special	1.399.000	—	—	(155.899)	1.457.000
Chrysler 160	1.559.000	—	—	(174.196)	1.628.000
Chrysler 180	1.699.000	—	—	(189.711)	1.773.000

VOLKSWAGEN

Maggiolino 1200	995.000	55.000	940.000	112.800	1.052.800
Maggiolone 1300	1.215.000	45.000	1.170.000	140.000	1.310.000
Maggiolone 1600	1.260.000	40.000	1.220.000	146.400	1.366.400
Maggiolone Cabriolet 1300	1.670.000	75.000	1.595.000	191.400	1.786.400
1500 Lusso Berlina	1.560.000	70.000	1.490.000	178.800	1.668.800
Familiare 1500 Lusso	1.730.000	110.000	1.620.000	194.400	1.814.400
K 70 Berlina N	1.680.000	145.000	1.535.000	184.200	1.719.200
412 Berlina 4 porte	1.850.000	120.000	1.730.000	207.600	1.937.600
Familcar 412	1.805.000	105.000	1.700.000	204.000	1.904.000



Mentre l'Italia è quasi «paralizzata» in attesa dei nuovi prezzi delle autovetture con la novità dell'IVA, nel resto dell'Europa si lavora. Le foto che vedete si riferiscono ai due più avanzati prototipi Volkswagen, quelli della «svolta» rappresentata dalla trazione anteriore e dal raffreddamento ad acqua. Sopra, il frontale della EA 400, una media con motore 1600, 65 CV e 160 kmh. A destra, la stessa ripresa da dietro. Qui sotto, la «piccola» EA 337, 1200 o 1300, 55 CV e 145 kmh, sembra una 127. Dietro di essa la EA 400, che assomiglia più alla Renault coupé 17 che alla Audi 80 (vettura dell'anno '72) dalla quale deriva

E' arrivato il '73 e ci ha portato, automobilisticamente parlando, un bel raddoppio di tasse da pagare all'atto d'acquisto di un'auto nuova. Infatti, la tanto chiacchierata IVA (non la Zanicchi, purtroppo...), ma l'Imposta sul Valore Aggiunto che sostituisce l'IGE d'antica memoria, si è abbattuta sulle auto nuove di fabbrica con i suoi fulmini da 12 o 18% a seconda della cilindrata se è inferiore o superiore a 2000 cmc.

La minaccia di nuovi aumenti

Il criterio che hanno seguito i responsabili delle Case automobilistiche italiane per applicare la nuova tassazione è quello, in linea di massima, che fu spiegato dal Presidente della Fiat avv. Agnelli nella conferenza stampa in occasione dell'ultimo Salone di Torino. Via le vecchie tassazioni.

Esse sono calcolate in circa il 6%, disse allora l'avvocato, e poi portate al 5,50: questo calcolo ci dà il nuovo prezzo di listino, cui va aggiunto l'IVA in misura del 12 o del 18% come già detto. Altri aumenti, per ora, nei grossi complessi automobilistici non ce ne sono stati, ma ci saranno non appena sarà firmata la piattaforma sindacale dei metalmeccanici.

FIAT, LANCIA e AUTOBIANCHI, hanno comunicato in questi giorni i listini prezzi senza nessun aumento (per ora), rispetto al prezzo di listino.

L'acquirente di un'auto nuova dal primo gennaio '73, paga mediamente il 6% in più, sul totale del prezzo della vettura, ma in realtà paga il doppio di tassazione d'acquisto allo Stato rispetto alla vecchia IGE.

Un esempio sulla vettura fra le più vendute sul mercato italiano: la «Cinquecento»



to» che costava 660.000 lire e pagava 36.000 lire di tasse, dal primo Gennaio '73 costa 624 mila lire, ma paga 74.880 lire di tasse, più del doppio e viene a costare 698.880 lire, di listino IVA compresa, ma non su strada.

Fra le grosse industrie italiane la sola **ALFA ROMEO** non ha voluto darci in tempo i prezzi nuovi del primo gennaio. Forse i suoi dirigenti calcoleranno l'IVA in modo diverso, oppure aspettavano di regolarsi sugli altri.

Anche l'Innocenti, nella nuova dimensione Leyland, non ha voluto darci i prezzi in tempo per questo panorama. La persona interpellata ha risposto testualmente: «**I lettori di AUTOSPRINT, se non vedranno i prezzi sul numero che esce il 2 gennaio, li leggeranno sui quotidiani, oppure sul numero dopo.**» (Prendiamo atto del suggerimento, ma non solo per i prezzi n.d.r.).

Nel campo delle grosse vet-

ture di prestigio, la **FERRARI** ha aumentato i prezzi del **Daytona** e del **GTC**, in previsione del nuovo contratto di lavoro dei metalmeccanici, così come le due versioni del **Dino**. Mentre finalmente si è saputo il prezzo della tanto chiacchierata **BB**, che su strada costerà **19 milioni!**

LAMBORGHINI come la **ISO-RIVOLTA** non ha detratto nulla della vecchia tassazione: in pratica ciò significa che i prezzi sono aumentati a listino, senza IVA del 6%.

De Tomaso « moderato »

Anche la **MASERATI** ha aumentato i prezzi di base delle vetture, in previsione del nuovo contratto di lavoro dei metalmeccanici. In più, con il 18% della nuova tassazione in media, il costo delle vetture è aumentato di circa il 25-30%. L'ultima nata in casa Maserati la **Merak**, che è en-

trata in produzione in questi giorni, verrà a costare **7 milioni e 200.000 lire più IVA**, mentre è entrata in produzione una nuova **Indy**, con un motore potenziato, un nuovo cambio, un nuovo impianto di condizionamento e di riscaldamento, ed è stato cambiato anche tutto l'impianto frenante che è ora come quello montato sulla Bora.

L'incidenza minore proporzionalmente di questa nuova imposta la troviamo sulla **DE TOMASO**, che ha stabilito il prezzo della sua **Pantera a tre mila lire sotto i sette milioni**, IVA compresa (con aria condizionata e vetri elettrici di serie).

Anche le vetture straniere, di cui vi diamo alcuni esempi nelle tabelle accanto, hanno subito un aumento di prezzo dovuto all'IVA, ma non sono stati ritoccati i prezzi di listino. Non tutte le Case straniere hanno comunicato i nuovi prezzi al primo gennaio.

A che punto porterà dunque il nuovo balzello che si è abbattuto sugli utenti dell'auto?

Interpellati alcuni dirigenti di Case automobilistiche, essi hanno espresso forti dubbi sul futuro. Con il costo della vita che aumenta in continuazione e le auto che vengono continuamente colpite da nuovi balzelli, si prevede un periodo poco roseo. Qualcuno teme anzi una vera paralisi del settore (e sarebbe un guaio immenso per tutta l'economia). Certamente però, se non una paralisi, si può prevedere una paresi, della quale solo fra un anno si potrà valutare la portata in termini economici. Intanto le vendite delle auto nuove in particolare in questo ultimo mese dell'anno sono andate, anzi sarebbe più corretto dire «sarebbero andate» a gonfie vele: il pubblico ha raddoppiato la richiesta rispetto al precedente periodo del '71 per sfuggire chiaramente l'IVA. Ma l'enorme richiesta non è stata soddisfatta, perché le industrie automobilistiche lavorano a singhiozzo, con le continue agitazioni sindacali che bloccano continuamente la produzione.

Si stancherà il cliente?

Più del passato perciò sono da prevedere neri i primi mesi dell'anno. Tutto sta a vedere se a primavera la richiesta tornerà ai livelli normali oppure se l'utente, sfinito dai cari-prezzi, comincerà proprio a far economia dalle automobili. E allora avrà sbagliato chi pensava (industriali e sindacalisti) di risolvere il problema aumenti sulle auto (costo materiali, lavoro, IVA, ecc.) facendoli comunque pagare all'automobilista. La marcia indietro risulterebbe tardiva!...

Glancarlo Cevenini

LE PROSSIME GARE

6 gennaio '73, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 1.a prova Torneo d'Inverno - 7, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo d'Inverno - 14, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 3.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 4.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo dei Campioni - 28, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 5.a prova Torneo d'Inverno.

Il nuovo regolamento K

La Feder-Karting ha varato il nuovo regolamento della Formula K 250. Crediamo di fare cosa gradita agli interessati, pubblicandolo integralmente.

PILOTI 1. Per poter partecipare alle gare riservate alla Formula K 250 i piloti devono essere in possesso della licenza internazionale Conduttore e Concorrente karting di 1. categoria superiore oppure della licenza internazionale Conduttori karting di 1. categoriavolevole per il K 250.

La licenza di 1. categoria superiore viene rilasciata a coloro che all'atto della richiesta abbiano la patente di guida automobilistica da almeno un anno. L'estensione di validità anche per il K 250 della licenza karting 1. categoria viene concessa ai piloti già titolari di licenza per il K 250 esclusi dagli elenchi della 1. categoria superiore, ai piloti che richiedano la licenza per K 250 per la prima volta ed a giudizio della C.S.A.I. ai piloti che abbiano compiuto almeno il 16. anno di età e che siano inclusi nell'elenco dei piloti di 1. categoria karting. Fatta eccezione per i piloti che siano inclusi nell'elenco di 1. categoria karting, negli altri casi è necessario il possesso della patente di guida automobilistica da almeno un anno.

Le licenze per il K 250 non vengono rilasciate ai piloti titolari di licenza internazionale auto di 2. categoria che abbiano acquisito i titoli per il passaggio alla 1. categoria.

2. I piloti di cui all'art. 1 gareggiano insieme. Non sono previste classifiche separate.

3. Ogni pilota delle vetture K 250 sarà ammesso alle gare unicamente se equipaggiato con: • tuta completa di tessuto ininfiammabile; • casco integrale; • guanti completi in pelle; • occhiali infrangibili.

VEETURE 4. *Definizioni* - La vettura K 250 è un veicolo munito di cambio ad almeno 3 rapporti e di frizione; costituito da un telaio che può far parte integrante della carrozzeria, quattro ruote, un motore ed una carrozzeria completa (che copra cioè tutti gli organi escluse le quattro ruote).

5. *Certificato d'origine* - Ciascuna vettura dovrà essere munita di un certificato di origine consistente in una dichiarazione del costruttore, vistata dalla C.S.A.I., che la vettura stessa è in tutto conforme al Regolamento della Formula.

6. *Motori* - Sono ammessi soltanto motori motociclistici europei a quattro e due tempi di grande serie, muniti di regolare scheda di omologazione, di cilindrata da 240 cc. sino a 250 cc. L'elaborazione è libera nel rispetto della cilindrata e dei pezzi di origine che devono poter sempre essere identificati. Non potranno essere alterate le misure dell'alesaggio e della corsa. Non è consentita la sostituzione di parti componenti il motore con altre non originali. Carburatori liberi.

7. *Cilindrata* - La cilindrata risultante dalle rilevazioni geometriche non deve in alcun modo superare il limite della classe. Non sono concesse tolleranze in più per maggiorazioni od usure del cilindro.

8. *Veicolo* - Il veicolo dovrà corrispondere alle seguenti caratteristiche e condizioni: la carrozzeria, nella sua larghezza, deve essere contenuta nella linea che unisce all'esterno i fianchi dei pneumatici e deve consentire facilmente, senza l'uso di pannelli apribili e la rimozione del volante, l'accesso e l'uscita del pilota; passo minimo: cm. 160; Passo massimo: cm. 200; carreggiata massima: 3/4 del passo utilizzato.

9. *Lunghezza totale* - Lunghezza totale massima fuori tutto cm. 350. Il sistema di scarico, di qualunque forma, deve essere compreso in questa misura.

10. *Altezza della carrozzeria* - L'altezza minima da terra alle spalle del pilota (non compresa la centina di sicurezza) di cm. 55.

11. *Peso* - Peso minimo dei veicoli in ordine di marcia e serbatoio pieno: Kg. 180.

12. *Ruote e pneumatici* - Le ruote devono essere montate esclusivamente su cuscinetti a rotolamento ed avere pneumatici con camera d'aria (sono vietate le gomme piene o ad alveoli). I cerchi

devono avere un diametro minimo di 10" ed un diametro massimo di 12". La sezione massima dei pneumatici deve essere di mm. 145 (+5%). E' permesso l'allargamento dei cerchi. Sono ammessi i pneumatici di qualsiasi fabbricazione. Sono vietate le gomme « Racing ».

13. *Trasmissione* - Solo sulle ruote posteriori senza differenziale.

14. *Distanza da terra* - Deve essere tale che nessuna delle parti del veicolo tocchi terra quando un pneumatico è afflosciato (la corona non è considerata parte fissa).

15. *Acceleratore* - A mezzo pedale con molla di richiamo.

16. *Freni* - Deve essere a comando idraulico con doppio circuito disgiunto. Devono essere comandati da un solo pedale ed agire contemporaneamente sulle quattro ruote. E' consentito il montaggio di una pompa automobilistica per i freni.

17. *Direzione* - Deve essere comandata da un volante di qualsiasi forma, interamente chiuso. Non è consentito l'impiego di un volante in materiale fuso, ma unicamente in lamiera tranciata. Lo sterzo deve essere azionato mediante una vite senza fine o cremagliera. E' vietato ogni comando flessibile con corda o catena.

18. *Centina di sicurezza* - La centina di sicurezza è obbligatoria e deve far parte integrale del telaio. Deve superare in altezza la testa del pilota (in posizione normale di guida e con il casco) e deve poggiare almeno su tre montanti.

19. *Messa in moto del motore* - Facoltativa. E' consentito l'uso della batteria.

20. *Carburante* - In libero commercio ai distributori stradali. Nei motori a due tempi è ammesso aggiungere una percentuale di lubrificante.

21. *Serbatoio del carburante* - Il serbatoio del carburante deve essere di capacità massima di litri 12 e di materiale plastico. Deve essere separato dal sedile da una lastra di materiale ininfiammabile e fissato solidamente in modo da non presentare alcuna pericolo di perdita durante la gara; deve avere un tappo di chiusura appositamente bloccato al fine di evitare fuoriuscite di carburante. L'alimentazione del carburante non deve avvenire mediante serbatoio a pressione, ma solo a mezzo pompa. E' obbligatorio il montaggio, all'interno della vettura, di un dispositivo per azionare la pompa di alimentazione, qualora sia meccanica montata sull'assale.

22. *Recupero dell'olio* - E' obbligatorio e deve avere la capacità di un litro.

23. *Dadi di chiusura o fissaggio* - Tutti i dadi di chiusura o fissaggio del telaio, dello sterzo, delle sospensioni, delle ruote e della carrozzeria e di applicazione del motore devono essere di tipo autobloccante o con coppia di sicurezza.

24. *Numeri di gara* - I numeri di gara devono essere dipinti sulla carrozzeria in un cerchio di cm. 35 di diametro in posizione visibile anteriormente e lateralmente alla carrozzeria del veicolo. La C.S.A.I. si riserva la facoltà di assegnare ad ogni pilota licenziato un numero fisso da applicare alla propria vettura e valido per l'intera annata sportiva.

25. *Estintore* - Dovrà essere montato nell'abitacolo un adeguato ed efficiente estintore, di almeno 1 Kg., mediante un appropriato attacco a molla.

PISTE 26. Le piste da utilizzare per le gare della Formula K 250 devono avere uno sviluppo minimo di m. 800. La larghezza non deve essere inferiore a m. 6 e non superiore, in nessun punto, a m. 10,50. Fatta eccezione per le gare su circuiti automobilistici. Ferma restando la necessità delle suddette caratteristiche delle piste per le corse in linea, a tempo o ad eliminazione, è consentito che vetture della Formula K 250 gareggino su piste karting omologate o su circuiti provvisori approvati dalla C.S.A.I. aventi uno sviluppo di almeno m. 500 per gare a cronometro o ad inseguimento che prevedessero la presenza in pista di non più di 3 (tre) concorrenti contemporaneamente.

27. *Pubblicità sulle vetture K 250* - Vigono le norme C.S.A.I. per la pubblicità sulle vetture K 250 (Annuario C.S.A.I. norme e regolamenti diversi).

Campionati Scuderie e Marche con piloti testa di serie

Il corso '73 del karting assume, con l'Istituto Campionato delle Scuderie e Marche, un duplice aspetto.

Un aspetto sportivo ed agonistico altamente qualificato ed uno spettacolare dei più rimarchevoli.

Inoltre l'intenzione, la meno appariscente ma che è stata la determinante, di sdrammatizzare le gare di un certo livello, senza costringere i piloti a considerare anche la più insignificante corsa, decisiva agli effetti del prestigio.

V'è ancora dell'altro da considerare. Cioè che la rosa dei piloti, che vanno per la maggiore, impegnati come saranno nelle gare del Campionato Scuderie e Marche e di altre ad altissimo livello, tralasceranno di partecipare a tante altre, lasciando così in un certo senso, spazio agonistico ai rincalzi che, particolarmente al vertice delle categorie, si era andato restringendo sempre più con il monopolio dei vari Gorini, Necchi, Patrese, Piazza e qualche altro.

E' questo però un problema base, che dovrà essere affrontato e risolto con il 1974, ma approntando e determinando in tempo utile le condizioni che dovranno poter sostenere e riavviare la politica, diciamo, dell'esodo propedeutico.

Il Campionato Scuderie e Marche, ha trovato consensi e volontà operativa nelle Case costruttrici di motori e telai, che a buona ragione vedono in esso il primo passo verso un'evoluzione dello stesso in campo europeo oltre che il motivo per smuovere un ben individuato ristagno.

Come si vede, le premesse positive non mancano, per un rilancio su nuove basi, e con visione più aperta, dello sport del kart. Per appagare la curiosità delle Scuderie diamo i nomi dei quindici piloti « teste di serie » dei vari accoppiamenti, avvertendo, però, che ci potranno essere variazioni.

Saranno in un certo senso i « Globe Trotters » del karting '73 in giro per i migliori tracciati per dare spettacolo di bravura ed a far testo

Primo elenco dei piloti « teste di serie »: Baroni Gianfranco, Beggio Ferdinando, Del Fante Giambruno, Eleonori Walter, Giammiro Massimo, Gorini Gabriele, Guazzoni Rinaldo, Mazzotti G. Franco, Mombelli Diego, Necchi Piero, Parrilla Achille, Patrese R., Penna P. Luigi, Sala Oscar, Stohr Siegfried.

Per l'errore di un commissario sportivo

Annulata la gara per caos al «via»

Una centuria di piloti provenienti dalle più disparate regioni è affluita alla Pista d'Oro per dare l'avvio alla stagione invernale. Gabbiani, Mazzola, Rovelli, Giannini, Valmaggia, Gardelli e Costanzo assicurano quei motivi che più daranno tono a questa prima prova del Torneo dei Campioni.

Quella però che doveva essere una gioiosa giornata sportiva e, tutti i presupposti positivi c'erano, si è tinta di « giallo » per dei vistosi errori degli Ufficiali di gara.

E' accaduto, infatti, che dato il via con tanta approssimazione, alla 100 cc. 3.a categoria, un commissario sportivo, convinto che il via non fosse stato dato, e quando i piloti erano già in piena gara, fa segno ai primi di rallentare invitandoli con gesti di tenere l'allineamento.

Rallentano i primi, passano quelli che seguono, intanto sono al primo passaggio e si attende il segnale di falsa partenza. Tanto non avviene, anzi il direttore di gara fa ampi cenni di proseguire. La gara continua nel caos, ad ogni modo è avviata verso una certa regolarità, quando, improvvisamente, viene arrestata con bandiera rossa all'inizio del decimo giro.

Apriti cielo! Gara da ripetere si sentenzia, ma alla nuova partenza dei venticinque si presentano in quattro.

Nella prima categoria della 100 cc. autoritaria vittoria di Valmaggia su Siena che ha impegnato sino al traguardo il suo avversario, mentre Gabbiani non sul solito standard non si è potuto inserire nel duello dei due romani. Foderaro ha disputato una gara in sordina per le sue non perfette condizioni fisiche.

Nella seconda categoria Giannini Luigi, ha infilato la prima perla della sua nuova collana di vittorie. Alle sue spalle, Rossi, Melonaro e Panzolini.

La classe 125 cc, che era attesa con una certa apprensione, per via della rumorosità da contenere e portare ai giusti livelli fonometrici, ha sorpreso perché i piloti si sono presentati con marmitte contenute nella rumorosità anche se ancora un piccolo sforzo di volontà silenziosa è necessaria. Bisogna dare atto ai piloti del senso responsabile che li anima. Naturalmente Baroni, nella prima categoria, con un'unità motrice all'apice della perfezione, ha regolato due avversari di gran rispetto, quali Gardelli e Costanzo, con sufficienza e senza possibilità di appello.

Mazzola e Vitali, al loro esordio nella categoria superiore, si sono difesi molto bene. Hanno solo bisogno di ambientarsi.

Nella seconda categoria della stessa classe il pescarese Olivieri, che rientrava alle corse dopo sei lunghi mesi di sospensione punitiva, ha siglato con la vittoria il suo nuovo ciclo.

Conclusa così al prima giornata del

troppo lungo, quest'anno, Torneo dei Campioni, c'è da attendere la decisione della CSAI per l'appendice della 3. categoria.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 1. categoria

1. Valmaggia; 2. Siena; 3. Gabbiani; 4. Foderaro; 5. Mancini; 6. Nanni.

Classe 100 cc - 2. categoria

1. Giannini; 2. Rossi P.; 3. Melonaro; 4. Panzolini A.; 5. Evangelista; 6. Panzolini R.

Classe 100 cc - 3.a categoria al momento dell'arresto

1. Grossi R.; 2. Bozzarri; 3. Pascuzzi; 4. Palermo; 5. Rampa; 6. Grossi A.

Classe 125 cc - 1.a categoria

1. Baroni; 2. Gardelli; 3. Costanzo; 4. Mazzola; 5. Mancini; 6. Perlini.

Classe 125 cc - 2. categoria

1. Olivieri; 2. Marcelli; 3. Stortini; 4. Negroni; 5. Corinaldesi O.; 6. Stinchelli

Sulla pista di Ottava vincono Secchi e Magliona

Il karting sardo e specificatamente gli appassionati di Sassari stanno dando continuità alla ripresa sportiva dell'isola. L'entusiasmo è rimarchevole e deve essere ben radicato, se non viene meno neanche quando ci sono da affrontare difficoltà di ogni genere e sacrifici personali, anche se poi non si riesce a colmare qualche deficienza organizzativa.

I piloti tremono dall'ansia di correre e nell'ultima gara di durata hanno potuto soddisfare a iosa tale esigenza agonistica.

Gavino Magliona, nella prima categoria, dopo qualche difficoltà iniziale per le velleità dei suoi avversari, non ha tropo penato per raggiungere una vittoria al suo dossier. L'assenza del cagliaritano Meloni ha tolto un certo interesse alla gara.

La seconda categoria, invece, che è stata appannaggio di Nello Secchi, è stata abbastanza vivace nella prima parte, quando i vari Tinteri, Costa, Persico e Biosa, non ancora colpiti da avarie, hanno dato il meglio di loro per arginare l'andare del vincitore, poi, nella seconda parte, a posizioni acquisite, ha perso interesse.

Purtroppo c'è sempre un divario tecnico abbastanza rilevante che condiziona molti piloti, pur dotati di classe ed agonismo, e vede condizionati i loro sforzi.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc. - 1.a categoria

1. Magliona; 2. Muresu; 3. Casu U.

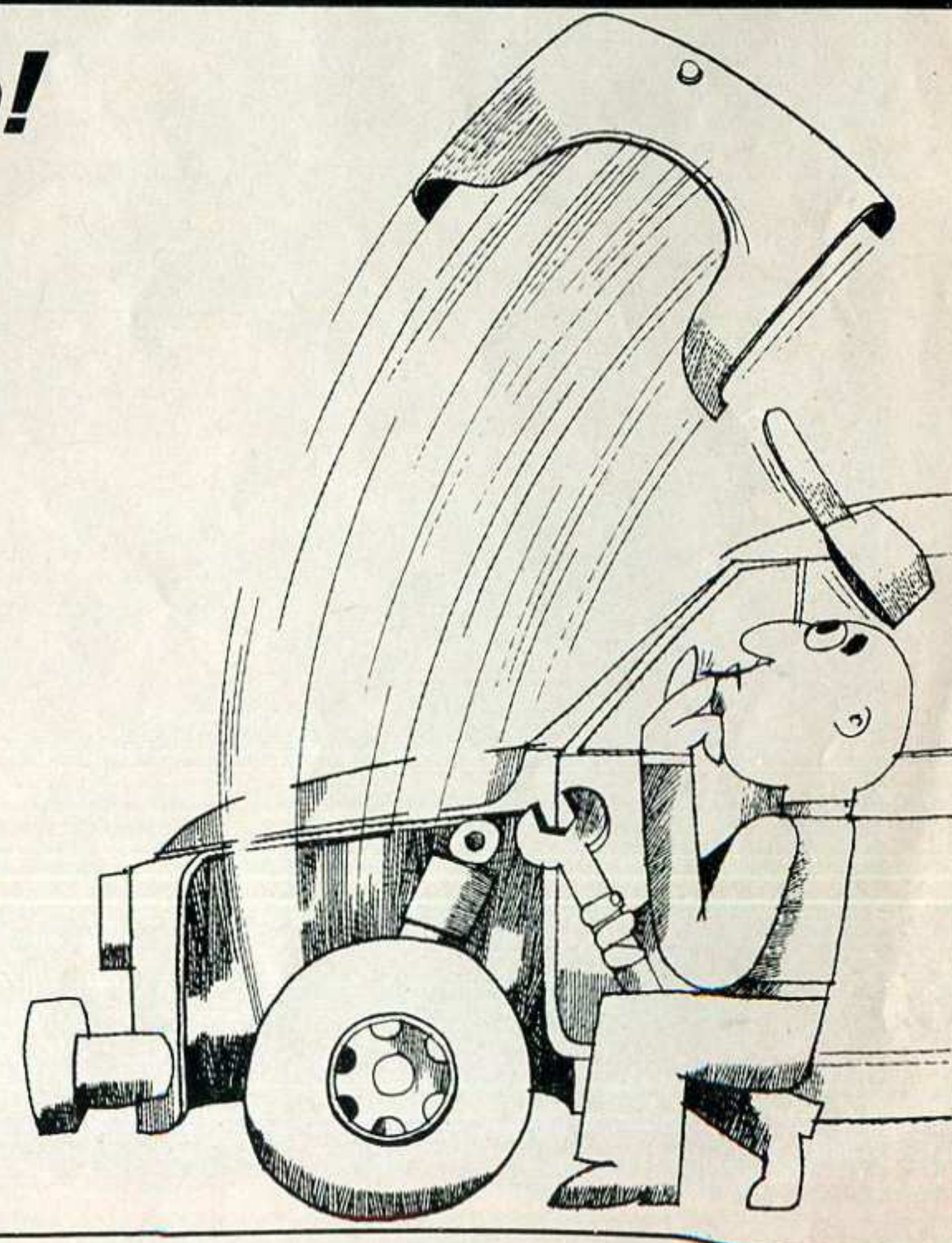
Classe 100 cc. - 2.a categoria

1. Secchi N.; 2. Debidda; 3. Poggi; 4. Tinteri; 5. Costa; 6. Persico A.

Trapiantato con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate ricambi originali FOAT





Poche tasse per gli spagnoli

- La SPAGNA detiene un invidiabile primato: quello del minor carico fiscale annuo sulle automobili con somme che variano da L. 69.938 a L. 105.637 annue, a secondo della cilindrata delle vetture, contro le 281.698-627.951 della Norvegia che, invece, registra il carico massimo. L'Italia si trova, desolatamente, al secondo posto, dopo la Norvegia, con un carico che varia dalle 173.127 lire alle 537.573.
- Lo stabilimento di TOGLIATTI-GRAD ha raggiunto la piena capacità produttiva: 660.000 vetture l'anno. Lo ha annunciato la Pravda.

● La CHRYSLER CORPORATION of AMERICA verserà circa 6 milioni di sterline ai 16.000 azionisti inglesi allo scopo di acquistare quel 6,2% di azioni che le permetteranno di raggiungere il 100%.

● Le FABBRICHE DI AUTOMOBILI INGLESII hanno raggiunto, da gennaio a novembre, una produzione di 1.737.167 unità superando il limite raggiunto nel 1971 nell'intero anno, mentre la produzione di veicoli commerciali ha subito una diminuzione visto che a tutto il mese di novembre il loro numero è stato di 362.738 contro i 456.206 del 1971.

● I prezzi delle automobili dell'AMERICAN MOTORS subiranno un aumento medio di 38 dollari. In percentuale corrispondente a un incremento dell'1,1%.

Giro di vite per le patenti '73 ma restano i QUIZ inutili

ROMA - Con l'avvento del 1973 si verificherà un altro giro di vite a carico dei candidati al conseguimento della patente di guida per autoveicoli, categorie A, B e F. Il ministro dei Trasporti ha infatti emanato una circolare con la quale invita gli esaminatori ad una maggiore severità di giudizio. Anzi, è andato al di là dell'invito in quanto ha addirittura fissato dei limiti ben precisi. Suddividendo le 18 domande contenute in una scheda-quiz in tre serie, fino alla sesta, cioè, le domande relative alle segnalazioni stradali, dalla settima alla quindicesima quelle relative alle norme di comportamento e le ultime tre sul motore e il veicolo, il ministro Bozzi ha deciso che chi sbaglierà due risposte ai quesiti contenuti nelle prime quindici domande (escluso quindi il motore) dovrà essere rinviato. Se la risposta errata, a giudizio dell'esaminatore, sarà di importanza determinante, basterà quella soltanto a fare bocciare l'esaminando.

Messi di fronte alla realtà del traffico che diventa

sempre più caotico, specialmente nei giorni festivi con i «domenichini» imperversanti, anche in relazione alle insufficienti infrastrutture, verrebbe spontaneo l'applauso. Poi, facendo mente locale, si ritorna all'antico pensiero, ovvero alla pratica inutilità di un esame teorico (che, fra l'altro vuole acclarare se l'allievo sa entro quanti giorni è necessario denunciare un cambio di domicilio, come se lo stesso facesse parte di una situazione della circolazione), quando con lezioni di guida effettuate da istruttori ben preparati si potrebbe abbinare la teoria alla pratica con esempi dal vivo e non con figurine, molto spesso mal disegnate o concepite, su tabelloni. Fare «guidare» gli allievi, di giorno e di notte, con il sole o sotto la pioggia, sul ghiaccio o sulla neve, in città e sulle autostrade e soltanto dopo il placet dell'istruttore sottoporli ad un unico esame il cui risultato verrà avallato dalle situazioni di traffico incontrate nella realtà, ci sembra l'unica soluzione possibile dell'annoso problema.

Graham HILL in riserva

● GRAHAM HILL non si accontenta di vetture e di aerei, adesso si è dato anche alla caccia. E' stato infatti a una battuta a Sandringham, una delle residenze della famiglia reale, invitato dal duca di Edimburgo.

● Due membri del comitato che organizza il RALLY DEI MILLE LAGHI 1973 sono andati in Inghilterra, per spiegare come sarà la nuova versione della gara. Si sono portati dietro una renna e una buona scorta di «Finlandia» e di «Koskenkorva». Per chi non sa che cosa siano, vuole dire ignoranza della calorosa ospitalità finlandese.

● Il Rally PARIS ST. RAPHAEL (21-26 maggio) che nel 1973 correrà la sua trentunesima edizione, sarà valevole per il campionato europeo dei rallies. Le partenze avverranno da più città, come per il Rally di Montecarlo.

● Il BRDC ha offerto a Tom Wheatcroft il suo premio annuale, il Nigel Moores Trophy, che viene assegnato al concorrente privato che ha dato le migliori prestazioni durante l'anno. Naturalmente Wheatcroft deve il riconoscimento a Roger Williamson e alla sua magnifica stagione con la GRD F. 3. Il trofeo è un modellino di una Jaguar Tipo D.

● E' stata messa all'asta in Inghilterra, con grande furore della JAGUAR, pare, una speciale XJ12 a passo lungo, progettata perché i grandi uomini d'affari possano stendere comodamente le gambe. Il modello è uscito dagli stabilimenti soltanto poche settimane fa.

● Entro la fine dell'anno la RETE AUTOSTRADE BELGA sfiorerà i mille chilometri. Fra pochi giorni verranno aperte al traffico anche la Anversa-Courtrai e la Bruxelles-Parigi. Entro cinque anni la rete autostradale belga sarà raddoppiata.

● GORDON PALMER, che dal 1965 al 1968 lavorò presso la Lotus Components, e che poi ha assistito Fittipaldi e Pace nei loro programmi di corse, è entrato alla Motor Racing Developments come direttore vendite. Prevede che nel 1973 verranno prodotte almeno 50 BT40 e BT41 e ha intenzione di dirigere un servizio completo per i clienti, sui circuiti.

● Gravi dissapori di natura finanziaria hanno costretto GRAHAM WHITE a dare la dimissioni da direttore generale del British Automobile Racing Club, che organizza gare a Thruxton e su altri circuiti inglesi (compresa la Corsa della Vittoria, che è stata un disastro economico).

● BEV BOND sarà il pilota ufficiale della Brabham BT40 di Graham Eden, per gareggiare nella Formula Atlantic l'anno prossimo. Bond ha però anche intenzione di partecipare ad alcune gare di F.2, con la vettura. Il secondo pilota non è ancora stato designato. I motori saranno degli Eden e fra non molto verrà annunciato il nome di un importante patrocinatore, per il team di due vetture.

● Corre voce in Francia che la MICHELIN cerchi un accordo di collaborazione con la Berliet e con una grossa Casa straniera, che molti fonti indicano nella Mercedes. La Michelin ha rifiutato di fare commenti.

● Nei primi dieci mesi del 1972 l'industria automobilistica TEDESCA ha prodotto 3.179.655 autoveicoli, contro i 3.435.089 dello stesso periodo del 1971.



● Dopo le noie avute con la polizia per eccesso di velocità, la PRINCIPessa ANNA d'Inghilterra sta comprando, pare, una vettura più veloce della Reliant Scimitar che aveva prima.

● In vendita da un rigattiere di LOS ANGELES, un carro armato autentico della guerra 1914-1918. E' di marca francese e molto poco danneggiato.

RADAR antiurto

● Sfruttando il principio delle microonde radar, una grande ditta specializzata inglese, la JOSEPH LUCAS Ltd., ha in fase di avanzata realizzazione una speciale apparecchiatura anticollisione per autoveicoli che interviene contemporaneamente su freni e acceleratore, mantenendo la vettura ad una distanza costante di 30 cm per ogni miglio di velocità, impedendo così qualsiasi collisione con la vettura che la precede.

● La GENERAL MOTORS, che ha l'abitudine di spedire le vetture nuove dagli stabilimenti ai centri di vendita per ferrovia, ha rilevato che in questo modo ogni otto vetture una rimane più o meno gravemente danneggiata. Ora ha quindi adottato particolari contenitori, pur continuando a usare la ferrovia.

● In INGHILTERRA è stata lanciata una campagna pubblicitaria intitolata «Guidate britannico», che dovrà durare a lungo. E' fatta in previsione della prossima entrata del Paese nel MEC, quando la concorrenza delle vetture straniere diventerà preoccupante.

● La BRITISH LEYLAND ha costruito un autobus cittadino completamente silenzioso. Per ora si tratta di un prototipo, che è risultato appunto più silenzioso di altri analoghi provati a Oslo.

Il commosso ricordo del grande campione torinese in un libro della moglie



FARINA a braccia tese

TORINO - Nino Farina, uno dei personaggi del mondo sportivo dell'automobile più importanti degli anni 1940-50, primo campione mondiale nel '50, rivive in tutta la sua personalità ricca di mille sfumature, che fino ad ora solo la moglie e gli amici conoscevano, nelle pagine di questo libro: «A BRACCIA TESE», edito dalla Edizioni Sportive Italiane, voluto dalla signora Elsa Farina e realizzato con incrollabile forza d'animo in collaborazione con la signorina Gisella Castagnoli.

Nino Farina, incapace a subire una vita tranquilla, sportivo appassionato per tradizione familiare rinuncia, pur laureato, alla comoda monotonia di un'attività sedentaria per buttarsi a capofitto nella meravigliosa avventura automobilistica. Tanta era la passione di Nino Farina che contagiò persino la moglie, forse in segreto convinta di riuscire a distoglierlo dalle corse, in un primo tempo, successivamente rassegnata «all'insopprimibile passione del marito» accettò di essergli vicino vivendo intensamente dell'ansia dei box.

Nel 1925, a 19 anni partecipa alla sua prima gara la Aosta-San Bernardo insieme al padre, Giovanni Farina. L'Alfa 1500 dei due esce di strada e Nino si spezza una clavicola. Trova comunque la forza di gridare al padre che non è nulla e che continui la gara. Questo incidente non fu l'unico della sua carriera, anzi molti altri segnaronò la vita di questo pilota senza che mai venisse meno la passione e il suo incrollabile ottimismo.

Anche la sorte non fu certo sempre benigna con Nino, specie nell'episodio di Indianapolis, dove era giunto nel 1957 con mille difficoltà e sacrifici per terminare la sua carriera con questa gara prestigiosa, impegnando tutto quanto disponeva per assicurarsi una vettura competitiva. Sul telaio Curtis Kraft era stato montato un motore Mayer Drake Offenhauser di 4200 cc. Il suo meccanico era Miles Spikler, uno dei migliori. La stampa lo aveva salutato con grandi elogi e il suo nome insieme a quello di Russo e di Bettenhausen capeggiava sul muro di cinta di Indianapolis. Ottimo il suo comportamento e notevole l'impressione destata in prova. Ad un soffio dalla corsa, in un ultimo collaudo dettato dallo scrupolo del meccanico, il pilota di riserva Keith Andrews esce di strada, si uccide e distrugge la macchina.

Vero pilota della velocità, pienamente a suo agio sui circuiti super-veloci, solo in corsa esprimeva tutto se stesso con il suo stile perfetto «a braccia tese», che compendia la forza di Lancia, Campari e Ascari con l'eleganza di Nazzaro e di Varzi. Vittorioso su tutti i circuiti più prestigiosi, soprattutto amava le piste di Monza, Nurburgring, Tripoli, Silverstone «sulle quali poté dimostrare la tagliente sicurezza della sua tecnica di guida».

E' importante che questo libro sia stato scritto perché rievoca pagine



La signora Elsa Farina, il carrozziere ing. Sergio Pininfarina (cugino del campione scomparso) e la signorina Gisella Castagnoli che ha collaborato alla stesura di «A braccia tese»

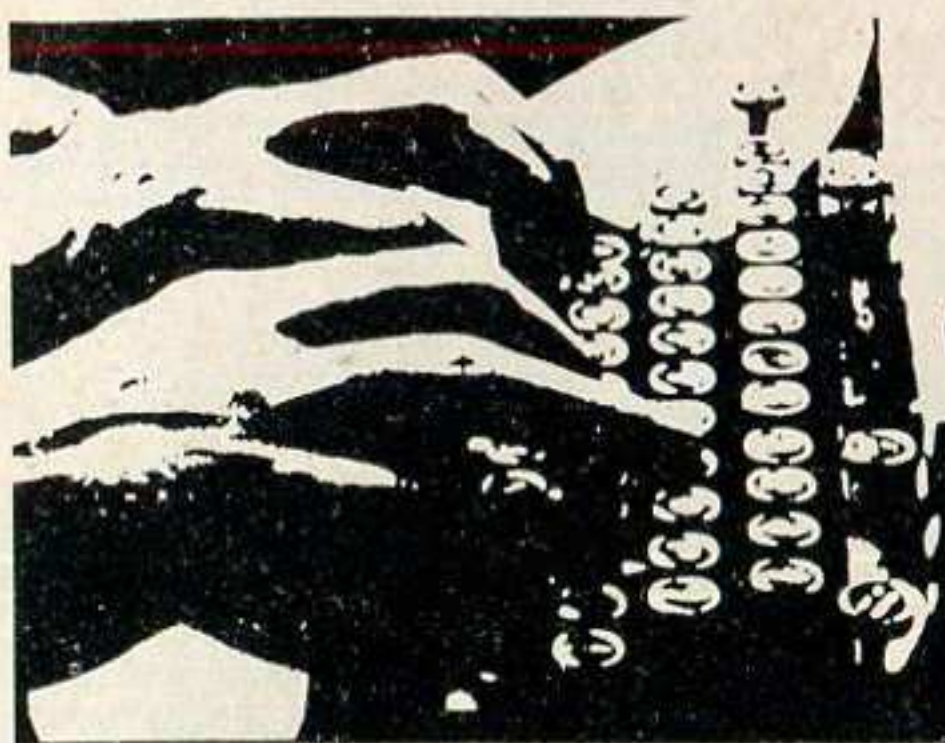
sportive favolose punteggiate di nomi italiani, protagonisti assoluti in quel tempo in campo mondiale. Libro da consigliare ai giovani appassionati di questo sport in modo che verifichino i loro problemi di oggi con quelli di questo grande campione che, per nulla favorito dalla sorte ha sempre reagito con grinta e con ottimismo, per poter essere presente ad ogni gara con la macchina efficiente e competitiva.

L'aspetto più bello e interessante del libro è l'accurata descrizione del mondo delle corse al di là dell'aspetto esteriore visto con l'occhio di chi vive e soffre nei box, passa tempi interminabili di attesa e vede i piloti bene in viso prima che si mettano il casco e sente la loro ansia. Con una accurata presentazione l'ing. Giovanni Canestrini, amico da sempre di Nino Farina, ha ricordato il compagno, artefice di tante vittorie che dedicò tutta la vita alle corse sino al giorno in cui la morte gli tese l'ultima trappola sulle strade della Savoia.

Incredibile l'episodio, raccontato da Canestrini, di una corsa epica nel deserto, da Tripoli a Gadames, 700 km di sola sabbia in mezzo ad una bufera di vento, percorsi alla media di 90 kmh con un'Alfa 2500 (e tutto solo per un collaudo che gli era stato richiesto).

Presenti alla cerimonia tutte le personalità del mondo sportivo in particolare l'ing. Sergio Pininfarina cugino del campione.

Giorgio Rossotto



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Avrei intenzione, per il 1973, di partecipare a gare in salita a carattere nazionale. Possiedo una Mini-Cooper 1300, e purtroppo sono stato informato che con tale macchina dovrei competere con delle Alfa Romeo GT 1300 e Fulvia coupé rallye 1300.

Quindi, non gareggerei in gruppo 1 ma in gruppo 2 o 3. In merito vorrei delle delucidazioni. Vorrei anche sapere se per il '73 sarà obbligatorio il roll-bar per qualsiasi vettura di serie, non preparata, oppure sono indispensabili solo le cinture di sicurezza, o tutte e due. Potrei usare i cerchi in lega leggera? Siccome nella mia città non esiste una Scuderia e l'AC di Nuoro non ha un ufficio sportivo, come dovrei fare? Dove potrei acquistare un roll-bar per la mia vettura?

Pierpaolo Seddona - Nuoro

Riguardo la sua Mini-Cooper 1300 lei è stato informato male. Infatti, essa è omologata (da ottobre) in gruppo 1 dove si troverà di fronte Fiat 128 coupé, Gordini 1300 ed Alfa GT Junior (tutte vetture omologate in gruppo 1 da tempo), ma non le Fulvia coupé, che sono in gruppo 3.

Quanto alle misure di sicurezza, il roll-bar è obbligatorio in tutte le gare di velocità. Invece, le cinture di sicurezza non sono obbligatorie, a parte in certe gare in circuito in cui l'obbligo è specificato nel regolamento particolare della gara. In gruppo 1 di serie CSAI, i cerchi diversi da quelli originali non sono ammessi.

Se a Nuoro non sono in grado di espletare le formalità sportive (licenza ed altro), si rivolga all'AC di Cagliari via E. Carboni Boi, telefono 070-491.450.

Euroturismo alla tedesca

E' scontato che il prossimo anno non ci saranno case automobilistiche italiane in forma ufficiale nelle gare valevoli per l'Euro Turismo. Mi chiedo perché le nostre case costruttrici rinuncino a questa importante serie di manifestazioni. Hanno forse paura? O vogliono che lo scontro sia limitato a Ford e BMW? Ecco secondo me cosa accadrà.

La Ford basa tutto sulla potente e collaudata Capri RS nella 3. divisione, mentre il duello sarà più accanito nella 2. divisione, fra le Capri e le BMW. La Ford si avvale pure della Escort, che difetta secondo me ancora in alcune cose. Se vi sarà una vettura da poterla impensierire essa è la BMW 2002, che però non riescono ad andare oltre, eppure dovrebbero dare filo da torcere a molte vetture più potenti.

Dato che l'Alfa Romeo ormai non parteciperà a questo campionato, perché non entra la Fiat al posto dell'Alfa? Con la sua campionessa dei rallies, la Fiat 124 1800. Secondo me, questa vettura ben preparata e messa a punto sarebbe una vera bomba. Vorrei tanto che la Fiat entrasse nel dialogo fra Ford e BMW.

Giorgio Picci - Quarto S. Elena (Cagliari)

Certo, anche a noi piacerebbe che una casa italiana facesse da terzo incomodo fra le due marche tedesche. Ma non sarà la Fiat, o quanto meno non sarà con la 124 spider 1800 la quale, se va bene, sarà omologata in gruppo 4. E poiché il Campionato Turismo è per vetture «Turismo», cioè gruppo 2, lei capisce che sarebbe un po' difficile...

Ad ogni modo, ci permetta di chiarire un po' le idee su questo campionato. Innanzi tutto, le divisioni saranno solo due, prima e seconda, fino a 2000 ed oltre 2000. Nella seconda divisione, la lotta sarà fra Ford Capri e BMW 3.0 coupé alleggerito, una vettura potenzialmente validissima. Nella prima divisione, niente Capri (che è una 2900), bensì la Ford Escort a tenere testa a delle 2 litri BMW che con le nuove testate quattro valvole si annunciano temibilissime. Non dimentichi che è in pratica lo stesso motore che la casa bavarese ha sviluppato per la Formula 2, più o meno la stessa cosa fatta dalla Ford con il 4 cilindri BDA che equipaggia la Escort RS gruppo 2.

Alternative, in Italia, attualmente non ve ne sono. Ci vorrebbe una berlina (o un coupé spazioso tipo Capri) a due porte, compatta e con un grosso motore. Una versione coupé dell'Alfetta, per esempio, o una Beta coupé 2400, con motore Dino della Stratos. Ma bisognerebbe poi omologarla. In ogni caso, nel '73 non ci sarà alternativa alle «tounwagen» di Colonia e Monaco.

ARRIVA LA CSAI

Povero Negro!

Caro Autosprint, domenica 19 dicembre ho assistito, a Bra, all'ultima prova del Campionato Rallycross ed ho notato alcuni fatti spiacevoli e sconcertanti. Innanzi tutto, vi è stata parzialità nei confronti del pilota Pregliasco, poiché lo si è fatto gareggiare subito dopo la categoria 500 quando ancora la pista era in ottimo stato, favorendone il compito di battere il record della pista.

Inoltre, il concorrente Negro, appena conclusa la gara della categoria 850, è stato chiamato in pista per gareggiare nella categoria 1000. Non capisco tale decisione da parte dei membri dell'organizzazione, quando in precedenza era stata annunciata l'esibizione degli stock-cars proprio per permettere a Negro di riposarsi, ed inoltre in precedenti gare le vetture delle varie categorie erano state fatte correre con un ordine diverso.

Un'altra cosa che vorrei sapere è perché il cronista della «Stampa» in un suo articolo riguardante la gara, ha affermato che la CSAI non ha dato il suo appoggio agli organizzatori di Bra, e che inoltre queste gare non potevano fregiarsi del titolo «Campionato Italiano».

Ilario Piano - Asti

Per quanto riguarda la presunta «parzialità» degli organizzatori di Bra nei confronti di Pregliasco, questo è un fatto che non sussiste. Infatti, ad esempio, per altre tre gare Pregliasco ha corso per ultimo, ed anzi in occasione della seconda prova, per questioni meteorologiche, Negro corse con l'asciutto e Pregliasco sempre sul bagnato, nonostante dei rinvii.

E non dimentichi che nell'ultima prova il pilota della Lancia fu ostacolato in modo plateale da due concorrenti che gli hanno impedito il sorpasso. In effetti, poi, Negro ha sempre partecipato ad entrambe le classi, quindi era preparato ad affrontare una fatica doppia.

E' vero — e lo abbiamo detto — che nell'ultima prova l'intervallo fra le due classi è stato molto breve,

GIORGIO COMOTTO - Torino — Certamente possono essere montate le cinture tipo corsa. Le può richiedere alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna. Le cuffie può provare a chiederle in un negozio di articoli tecnici.

GIUSEPPE DONADIO - Cassano Jonio (Cosenza) — L'Araldite è un prodotto delle industrie chimiche CIBA, via S. Martino della Battaglia 5, Origgio (Milano). Può informarsi presso la casa madre sui rivenditori nella sua zona. Per quanto riguarda gli snodi sferici, anche la SKF, la fabbrica tedesca nota per i suoi cuscinetti a sfera, ne produce. Non le dovrebbe essere difficile reperire un rivenditore che abbia i cataloghi.

AGAMENNONE AMITI - Milano — Consigliamo la Electronic Racing, soprattutto perché non è necessario intervenire sul contagiri elettronico. Scriva a Mario Cane, Via Giotto 6, Rivoli (Torino). Ad ogni modo, non si aspetti miracoli da un'accensione elettronica.

GIUSEPPE COMITO - Barcellona (Messina) — Giusto, per di più noi abbiamo una spiccata simpatia per l'iniziativa privata. D'altra parte, lei capirà che non possiamo dar retta a tutti coloro che ci chiedono di prendere certe iniziative, a volte diametriche.

ANTONIO CARSO - Boccadifalco (Palermo) — Caro amico, probabilmente i suoi modellini elaborati sono belli, ma dalla foto sinceramente non si capiva granché. Ci vorrebbero fotografie molto più nitide ed incise.

ROBERTO PATORNO - Palermo — Tutte le case hanno allo studio modelli nuovi o derivati dalle proprie vetture di serie. Quindi anche l'Alfa con l'Alfasud. Tutto sta a vedere se la direzione commerciale deciderà di far diventare esecutivo il progetto.

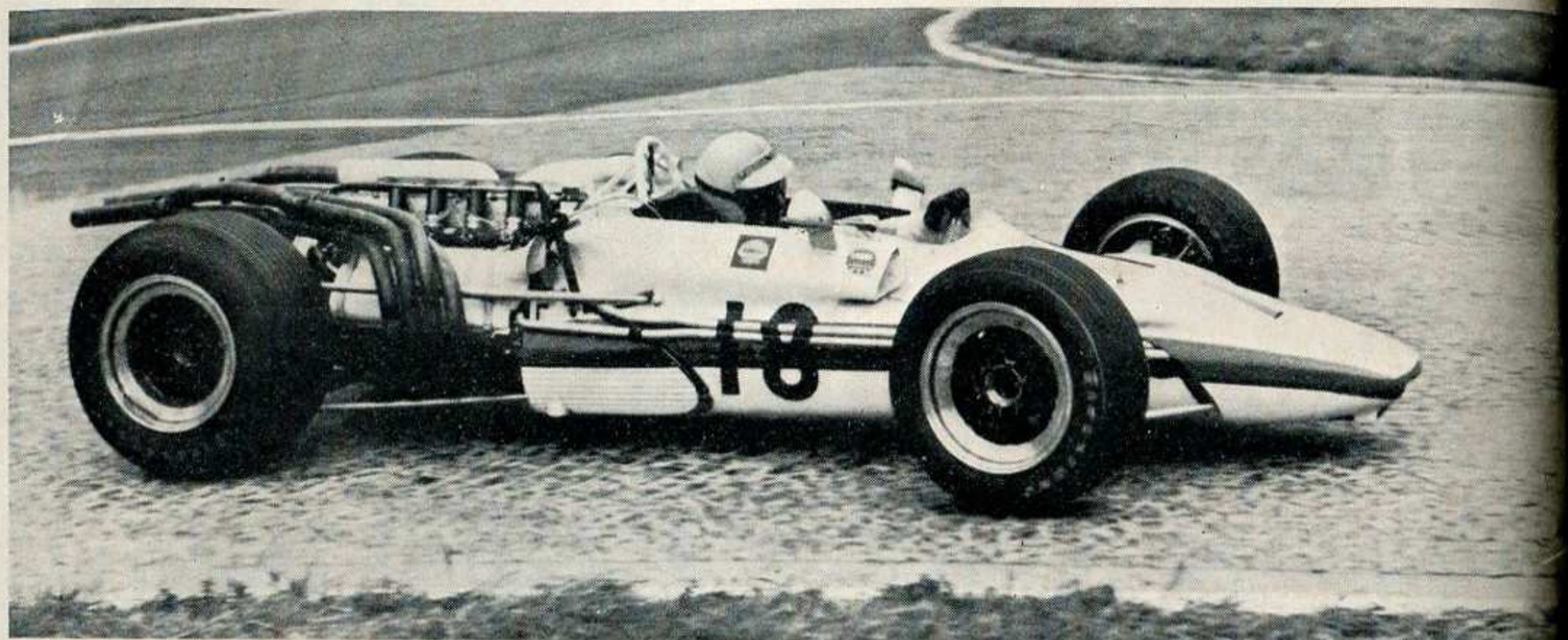
GAETANO STARABBA - Caltanissetta — Ecco nuovamente l'indirizzo dei costruttori della DACO, al uso dei nostri lettori distratti: via Roma 15, Casatenovo (Como). Le consigliamo di rivolgere direttamente ai costruttori le sue domande.

FIORINO FRONZE' - Roma — Per la DACO, veda sopra. Per la licenza, vada all'ufficio sportivo dell'AC Roma, in via Cristoforo Colombo, oppure alla CSAI, in via Solferino 32. Quanto al corso di pilotaggio, non ne esistono organizzati dalla CSAI stessa. C'è comunque quello di Henry Morrogh, a Valtellina, che potrebbe fare al caso suo. Il telefono della segreteria è il seguente: 90.33.031.

CARLO SERRA - Roma — La «vita» agonistica delle Fiat-Abarth 850 e 1000 TC gruppo 2 non è legata alla produzione del modello Fiat 600 D. Infatti, le due Abarth hanno una fiche di omologazione loro propria. I quattro anni dopo i quali l'omologazione decade vanno calcolati a partire dall'anno in cui è cessata la produzione (su richiesta) dei suoi modelli.

PAOLO SINISCALCO - Napoli — Barra antirollio e barra di torsione non sono la stessa cosa, anche se entrambe lavorano sullo stesso principio, cioè l'elasticità torsionale di una barra metallica. La barra antirollio vengono utilizzate per diminuire il rollio (movimento attorno all'asse longitudinale) di una vettura, mentre la barra di torsione è una vera e propria molla. Infatti, la Lotus-JPS '72 usa barre di torsione al posto delle consuete molle cilindriche per gli scuotimenti delle ruote.

PIETRO BRUNO - Fossano (Cuneo) — Le ricordiamo che il regolamento della Formula 1, in vigore fino al 31 dicembre 1975, proibisce l'uso di motori superiori a 12 cilindri. Grazie per le sue lettere e per i suoi auguri che ricambiamo.



LA FOTO

Caro Autosprint, ho letto su un libro che ho a casa che nel 1968 al Gran Premio di Francia morì il pilota francese Jo Schlesser, al volante di una Honda sperimentale. Vorrei che, nella rubrica riservata alla posta, pubblicaste una foto di quella vettura con i relativi dati tecnici.

Gabriele Bertani - Castelnuovo Monti (Reggio Emilia)

La Honda RA 302 fu una vettura tragica. Era un modello di studio molto avanzato, sia per le tecnologie adottate sia per l'impostazione generale della vettura, ma l'incidente che la distrusse assieme al povero Jo Schlesser, a Rouen, ne troncò imme-

ma non pensiamo ad un «piano» architettonico ai suoi danni. Se fossimo stati nei suoi panni, per la finale ci saremmo concentrati solo sulla classe 1000.

Comunque le vere ragioni di queste «grane» vanno ricercate nel sistema ancora un po' «garibaldino» con cui tutti hanno partecipato a questo rallycross. Nella stessa maniera si sono comportati anche gli organizzatori, che travolti in parte dal successo — e non avendo precedenti cui ispirarsi — hanno fatto quanto hanno potuto per la sicurezza. Certo che il doppio incidente nell'ultima pro-

va (alla vettura stock ed a Tromboto) avrebbe dovuto aprire loro gli occhi.

Il problema è poi aggravato dal fatto che, visto il successo di Bra, altri cinque impianti stanno sorgendo in provincia di Cuneo. Quindi nasce l'urgenza di varare, al limite, norme «dissuasive» per gli organizzatori della domenica, in modo che solo chi abbia intenzioni serie e capacità reali abbia la possibilità di organizzare delle gare.

Per quanto riguarda la denominazione delle gare, in realtà non si trattava di un campionato italiano,

La meteora RA 302

diatamente la breve carriera, e non fu più sviluppata.

La RA 302 era costruita con largo impiego di magnesio, sia nel motore che nel telaio e nelle sospensioni. In particolare, il motore era raffreddato ad aria forzata (ma senza ventole, con semplici prese d'aria dinamiche) e soprattutto ad olio. Il telaio era una monoscocca con guida molto avanzata, con un traliccio superiore a sostenere il motore nella parte posteriore, come la Ferrari 312 B.

Il motore era un 8 cilindri a V di 120° (altro dato inconsueto), alesaggio 88, corsa 61, cilindrata totale 2995, compressione 11,5:1, 4 valvole per cilindro, 430 CV (dichiarati) a 10.500 giri.

poiché in effetti i concorrenti sono sempre e solo venuti dal Piemonte e dalla Liguria. E poi, la CSAI non è mai stata interpellata in merito, bensì solo l'AC di Cuneo nella persona del suo sportivissimo direttore. D'altra parte, come avrà saputo leggendo AUTOSPRINT, la stessa CSAI si è recentemente occupata della regolamentazione di questo particolare ed affascinante tipo di manifestazioni, al fine di uniformare i criteri di partecipazione, le classi e la preparazione delle vetture, ed i collaudi dei tracciati, fin'ora affidati alla «buona volontà» delle prefetture locali.

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRI NT

FRANCO ROSSI - Biella (Vercelli) — L'indirizzo della UNUS, produttrice dell'alzacristalli elettrico che le interessa, è il seguente: viale dell'Industria 66, 35100 Padova.

LUCA MARCHI - Tolmezzo — Il servizio di presentazione sul Rally di Montecarlo arriverà puntuale come gli altri anni, con tutte le indicazioni utili. Per la foto, meglio le stampe bianco-nero. Per il karting, l'età va bene, per il K. 250 ci vogliono 19 anni. Per la foto, vedrà un bel servizio come lo vuole lei su Autosprint Anno di imminente uscita.

LUIGI STANCATI - Cosenza — Lo stemma autoadesivo che desidera può chiederlo alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, 40122 Bologna. Ne hanno anche molti altri, provi a chiedere quelli che le interessano.

LETTERA FIRMATA - Genova — La rubrica di Tim Schenken verrà probabilmente ripresa al riaprirsi della stagione. Staremo a vedere anche cosa ha intenzione di fare l'autore. Cristiano Rattazzi attualmente si sta specializzando negli USA.

ANGELO MONDUCCI - Faenza (Ravenna) — Tenete ben presente che per correre ci vuole una vettura che sia omologata. Dell'Appia terza serie l'omologazione è scaduta da tempo. Non è mai consigliabile partire con una vettura troppo vecchia, e neppure è consigliabile andare in categoria sport: vi sono delle limitazioni regolamentari (circuito freni, serbatoi, impianti di sicurezza) molto costosi. Meglio orientarsi verso una vettura piccola, usata, di gruppo 1. Può andare anche la vostra VW.

FABIO PATRIZI - Roma — Il Gran Premio d'Italia è in programma a Monza anche per il '73. A meno di sorprese, naturalmente. Questi i significati delle sigle: GPDA, Grand Prix Drivers Association (associazione piloti di gran premio); CSAI, Commissione Sportiva Automobilistica Italiana; CSI, Commissione Sportiva Internazionale; FIA, Federazione Internazionale dell'Automobile.

ANTONIO DEL BUFALO - Catania — Tutto dipende dal diminuito raggio di rotolamento. Può calcolare che la riduzione dello sviluppo è circa del 4 per cento, ma non è detto che la velocità cali, anzi, con un rapporto un poco più «leggero» come si verrebbe a creare, può darsi che migliori anche se la resistenza al rotolamento è superiore.

ROBERTO MONTORSI - Modena — Pensiamo poco più di 100.000 lire. Ad ogni modo, può provare a sentire alla pista kart di Carpi. Non siamo a conoscenza di quanto ci chiede con il suo secondo quesito.

LIBORIO FASANO - Napoli — Non crediamo sia il caso di prendersela troppo con il nostro corrispondente Troise. Infatti, come certamente lei saprà, la foto che ci ha inviato è stata ritagliata dal n. 1 di «Racing Press», di cui è direttore responsabile proprio Sergio Troise. Che, come vede, non ci pare abbia delle remore a lodare suo figlio quando se lo merita.

ARCHIMEDE ROVESTI - Luzzara (Reggio Emilia) — Il circuito austriaco dell'Osterreichring si trova vicino alla cittadina di Knittelfeld. Uscendo dal valico del Tarvisio, queste le località toccate: Villach, Feldkirchen, St. Veit, Judenburg. Con una buona carta stradale, non avrà difficoltà a tracciare un itinerario.

Caro Autosprint, sono il giovane di Cesena che due settimane fa ti invio una foto che ritraeva un certo parco macchine a fine gara.

Ora, con mio grande piacere, ho visto questa foto pubblicata sul numero 50 di Autosprint, dove vi servite della mia istantanea quasi a dare una dimostrazione scherzosa alla risposta intitolata «I Rallies? Un macello!». Come vi ho detto, la cosa mi ha fatto piacere ma me ne avrebbe senz'altro fatto di più se sotto la foto avessi trovato pubblicato il mio nome.

Pino Manzoni - Cesena (Forlì)

Caro lettore, lei ha ragione. E' quanto meno in credito di un « grazie » da parte nostra. In genere, abbiamo l'abitudine (come avrà letto tante volte) di citare il nome di chi ci manda foto che utilizziamo, si vede che in quella occasione ci siamo dimenticati. Ne facciamo ora ammenda.

L'AFFASCINATO

I rallies adulti

Caro Autosprint, vorrei riprendere sebbene un po' in ritardo, il discorso del sig. Renato Bortoluzzi di Cento (Ferrara), che su «AUTOSPRINT espresso», del n. 47 di AUTOSPRINT, esprimeva, a proposito di rallies, il suo dubbio sulla validità sia spettacolare che soprattutto tecnica, dei prototipi (sport), nella competizione rallyistica.

Io vorrei ampliare il discorso del sig. Bortoluzzi; ritengo infatti che il fascino e la bellezza dei rallies, oltre ad essere dovuta alla partecipazione esclusiva di auto di serie, al massimo, elaborate, (Gr. 2 e 4), sia anche dovuta alla regolamentazione tuttora in atto, dei suddetti rallies.

Ebbene, voi di AUTOSPRINT, invece, da un po' di tempo, avete iniziato una sempre crescente politica di stampa, a favore della trasformazione del rally in una specie di «Mille Miglia». Nessuno mette in dubbio (nessuno si fa per dire, io perlomeno no), la validità spettacolare, per il pubblico, di assistere a corse impostate in questo modo, sempre, o quasi, prove velocistiche, con concorrenti che devono fare il tempo in tutti i momenti della gara. Ma parliamo un po' delle persone che i rallies li seguono non una volta all'anno perché il percorso è a due passi da casa, ma di quelle che li seguono spesso, anche lontano da casa, alle persone che si interessano ai rallies come sport preferito, oppure a quelli che i rallies li seguono da dentro un abitacolo: i piloti.

Ebbene, forse non tutti la pensano così, ma questa è la mia opinione: dove va a finire il fascino, per un pilota, dell'attesa della seguente prova speciale magari importante per lui? Tra dieci chilometri la prova speciale, ad esempio, del Manghen... ora il pilota guida nella tappa di trasferimento; ecco: il fascino dell'attesa della prossima prova, mentre si guida più calmi, nell'incanto di una notte che solo i rallies possono avere; dove va a finire quel momento come tanti prima e come tanti che verranno poi, in cui i piloti ripassano, con lo sguardo, lontano, i punti di quella prova; dove va a finire la carica che si acquista nelle tappe di

trasferimento, ed il rilassamento poi, nel pensare al P.S. appena compiuto?

Anche questo è il fascino dei rallies: la verità di emozioni, quelle più intense e quelle più lunghe, più dolci, più consapevoli. Il fascino, dunque lo hanno anche i C.O.: durante un C.O., c'è l'esame della macchina, mentalmente, c'è l'esame della situazione di corsa, c'è l'esame di se stessi; e quanti pensieri possono allora riempire la mente, quanti, che nella P.S. scompaiono, per poi riapparire nel C.O.; successivo, ancora più ricchi e più vivi.

A questo forse voi non avrete mai pensato: perché si parla di fascino dei rallies? Perché esso non è solo una gara di velocità, dove tutto fugge, anche il pensiero dell'uomo, ma un rally, e questa parola vuol dire tutto, non c'è spiegazione migliore.

Andrea Zampighi - Ravenna

Forse lei si è perso a causa dell'amore che porta ai rallies, ma riteniamo che abbia compiuto un errore di prospettiva nel giudicare la nostra posizione nei confronti di questa specialità.

Innanzi tutto, non è vero che auspichiamo che i rallies diventino delle corse di velocità pura. Costatiamo solo una tendenza che va generalizzandosi, ora, anche nel nostro paese. E poi, è inutile mistificare una realtà che è questa: i rallies sono già delle prove di velocità, anche se impostate in una maniera particolare. Non creda che il pilota abbia il tempo di starsi a guardare il cielo stellato, nel corso delle sempre più rare tappe «facili».

Il fascino, di cui lei parla forse anche a sproposito, resta intatto per gli spettatori, e non è diverso da quello che avvinceva i ragazzi che una volta andavano a vedersi passare sotto al naso, alle prime luci dell'alba, le vetture che correvano la 1000 Miglia.

Quindi, quella parola «magica», rally, resterà intatta a significare fango, buche e sassi soprattutto in Italia, fino a che anche i rallies non diventeranno adulti e troveranno formule più moderne, tipo Tour de France: almeno, dopo, una prova speciale la potranno correre anche i privati, senza troppe preoccupazioni di portare a casa la macchina a pezzi. E siamo sicuri che, ben congegnata, questa sia una formula ideale. A meno che lei non giudichi brutta una gara come ad esempio il Tour de Corse.

STEFANO DE SIMON - Udine - Caro amico, sia pur certo che il suo suggerimento è esattamente quanto noi cerchiamo di fare da tempo. D'altra parte, non possiamo altro che «suggerire» certi nomi, ma non imporli.

MARIO SERVETTI - Torino - Lei non ha tutti i torti. Vedremo se l'iniziativa privata riuscirà a smuovere l'AC e Jargli «sposare» la causa dell'autodromo, una causa che è tirata un po' troppo per le lunghe.

GUIDO MATTIONI - Udine - Abbiamo l'indirizzo della Fuchs, che è questo: Rennsportwagenbau Heinz Fuchs, Schillerstrasse 85, D-7255, Rutesheim, Germania Federale.

ALDO RAVEGGI - Firenze - La Coppa della Collina Pistoiese nel dopoguerra è stata disputata nel 1949, nel 1952 e poi ripresa nel 1964. Non ci risulta quindi un'edizione nel '57. Carlo Zuccoli è in trattative per una AMS 2 litri. Il libro è questo: «Racing and Sports Car Chassis Design». Non è modernissimo, ma è l'unico che c'è. Lo chieda alla Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

IGNAZIO CALANDRINO - Alcamo (Trapani) e NANDO D'ANGERI - Palermo - Provate a rivolgervi alla redazione della rivista bimensile «Style Auto», corso Adriatico 26, 10129 Torino. Questi alcuni indirizzi: Bertone, corso Can. Allamano 46, 10095 Grugliasco (Torino). Pininfarina, via Lesna 78/80, 10095 Grugliasco (Torino). Ghia, via Agostino da Montefeltro 5, 10134 Torino. Zagato, via Arese, 20017 Terrazzano di Rho (Milano). Italdesign, via Tropicce 16, 10126 Torino.

GIUSEPPE MARRA - Bari - Questi i nomi richiesti: G.P. di Monaco, 1. Hulme (Brabham), 2. Hill (Lotus), 3. Amon (Ferrari), 4. McLaren (McLaren-BRM), 5. Rodriguez (Cooper-Maserati). G.P. di Gran Bretagna, a Silverstone: 3. Amon (Ferrari), 4. Brabham (Brabham), 5. Rodriguez (Cooper-Maserati), 6. Surtees (Honda). Al G.P. del Canada, a Mosport: 6. Amon (Ferrari). G.P. del Messico, 5. Spence (BRM), 6. Rodriguez (Cooper-Maserati).

MARCO MARIANI - Solarolo (Ravenna) - Riteniamo che lei la possa trovare alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna, non appena sarà messa in commercio.

VALERIO MANNINI - Camucia (Arezzo) - Se sarà omologata, l'Alfa Romeo 1600 GTZ lo sarà sicuramente in gruppo 3, e non in gruppo 1. Quanto ai regolamenti tecnici, chieda il testo alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Le ricordiamo che in Turismo e Gran Turismo CSAI, cioè gruppi nazionali 1 e 3, non è permesso cambiare i cerchi di primo equipaggiamento, così come i pneumatici.

MASSIMO GUIZZARDI - Sant'Agata (Bologna) - Anche noi - e non solo noi - siamo del suo parere. Avrà visto, comunque, come la CSAI abbia scelto Vallelunga per la seconda gara mondiale marche che l'Italia organizzerà nel '73. Per i libri, le consigliamo di chiedere il catalogo alla Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

PAOLO MARINOZZI - Ancona - I nostri complimenti a lei, caro minipilota, per la sua vittoria nei campionati di radiocomando. Per ora, però, non abbiamo in programma di seguire questa specialità.

GIACOMO ARTUSI - Introbio (Como) - Siamo spiacenti, ma l'unica persona in grado di ricostruire tutto l'iter agonistico di quel pilota è lui stesso. Potrebbe sempre provare a scrivergli, in via Morgagni 15/1, Modena.

ANDREA ALESSANDRINI - Firenze - Abbiamo l'indirizzo dell'Università dell'Automobile ma a Modena, e non a Torino. Questa la denominazione: Istituto di Scienza dell'Auto, via Giordano 28, Modena.



MEXICO e nuvole

Sono il responsabile dei programmi sportivi dell'Autos di Firenze. Il motivo di questa mia va ricercato nel fatto che vengo a chiederLe alcuni chiarimenti sul servizio del Sig. Cevenini relativamente alla giornata del Ford Sports Day di domenica 10 dicembre a Roma Vallelunga, è più precisamente alla gara delle Escort Mexico.

Anzitutto voglio esporLe i fatti, nella prova finale dello Challenge FORD-MEXICO KEBLER il nostro pilota Vittorio Ciardi con una partenza imperiosa assumeva regolarmente il comando della gara davanti a Birrell, dietro succedeva il finimondo, alcune vetture entravano in collisione tra loro ed i più malconci si trovavano ad essere il n. 10 Grimaldi ed il n. 40 Giorgio che erano costretti al ritiro, la corsa procedeva regolarmente con Ciardi saldamente al comando seguito da Birrell, quando a conclusione del terzo giro veniva esposta tra lo stupore generale la bandiera nera che annunciava la squalifica di Ciardi. La cosa lasciò tutti esterrefatti perché non si riusciva a trovare una risposta logica a tale squalifica, e dopo un primo momento di smarrimento reagimmo energicamente nei confronti del Direttore di Corsa senza tuttavia e questo è ovvio ottenere niente.

Successivamente ci incontrammo con il Direttore di Corsa, Sig. Baravelli il quale alla presenza dei diretti interessati e di alcuni giornalisti ebbe testualmente a dichiarare che lui non aveva ordinato a nessuno di esporre la bandiera nera perché non aveva rilevato nessuna infrazione, ma che si trattava di un abuso commesso da persona a lui sconosciuta.

A questo punto non ci restava altro che for-

mulare una vibrata protesta alla CSAI, cosa che abbiamo fatto regolarmente, ed attendere fiduciosi che almeno la stampa nei suoi commenti ci rendesse giustizia. Purtroppo l'attesa è stata vana, solo due quotidiani e più precisamente «IL MESSAGGERO» di Roma che riportava tra l'altro una dichiarazione del Delegato CSAI Sig. Mirto Ventura dato che fu lui ad esporre la bandiera nera, e la «NAZIONE» di Firenze, ci resero giustizia, gli altri compreso quelli sportivi hanno ignorato i fatti, anzi per quello che riguarda un noto giornale sportivo della Capitale il comportamento di Ciardi era a dir poco criminale, evidentemente quel cronista era troppo impegnato a pensare alla gara di Rally-Cross che lo avrebbe visto protagonista per poter seguire come si era svolta la gara delle Ford-Mexico.

Eravamo sicuri che Autosprint ne avrebbe parlato, e parlato a lungo perché sappiamo con quanta passione sostenete la causa di chi per colpa altrui subisce soprano come nel nostro caso, eravamo sicuri anche perché il vostro inviato Sig. Cevenini non essendo presente alla gara si fece raccontare tutto da un collega che era tra i presenti quando il Direttore di Corsa ebbe a fare la sua dichiarazione, e da questi edotto ampiamente, perché allora nel Suo servizio non accenna minimamente all'accaduto? Nella cronaca dice testualmente «Ciardi giudicato dal Direttore di Corsa reo di scorrettezza...» NO NON DAL DIRETTORE DI CORSA perché se fosse stato presente avrebbe visto il Delegato CSAI esporre la bandiera nera e sempre se fosse stato presente avrebbe raccolto la dichiarazione del Sig. Baravelli.

Andrea Lascialfari - Firenze



Questa è la foto dell'episodio-chiave della finale Mexico a Vallelunga, il 10 dicembre scorso, inviata dal signor Lascialfari. In essa si vede Ciardi che precede Birrell e Mass, ma essa non dimostra niente, in quanto a questo punto (circa 200 metri oltre il traguardo) ormai il «patatrac» è fatto, e se ne vedono le conseguenze alle spalle della Escort di Birrell. Il quale, non vediamo perché avrebbe dovuto frenare, appena partito, se non per evitare Ciardi che lo stringeva contro il guard-rail

Una lunga lettera — e ci scusi il signor Lascialfari se abbiamo dovuto ridurla — per un argomento alla fin fine così poco importante che ci fa seriamente riflettere sull'obiettività di questo nostro interlocutore, che preghiamo di scendere dalle nuvole ed affrontare l'argomento più concretamente.

Infatti, ci risulta che le gare automobilistiche sottostiano a certe regole, anche di «comportamento», trasgredendo le quali si può andare incontro a delle sanzioni. E' esattamente quanto è accaduto nel caso di Ciardi, che non appena scattato — in anticipo — dalla linea di partenza ha pensato bene di guadagnare la testa della gara tagliando la strada alla Mexico alla sua destra, quella di Birrell. Il quale, ovviamente, ha frenato, innescando il piccolo pandemonio che tutti

sappiamo alle sue spalle. Peccato, a proposito di obiettività, che il nostro interlocutore si sia dimenticato di dire che, a fine gara, il Ciardi si è rifiutato di far sottoporre la sua Mexico a verifica, chissà perché...

Non abbiamo nessuna difficoltà a precisare che non è stato il direttore di corsa, Giulio Baravelli, ad esporre la bandiera nera a Ciardi, ma il commissario sportivo Mirto Ventura, che in quel momento faceva esattamente le funzioni del direttore di gara.

L'opinione di Giulio Baravelli sull'opportunità o meno del commissario sportivo Ventura di sostituirsi a lui ci interessa relativamente. Più importante è notare che Ventura ha agito di comune accordo con gli altri commissari, in un momento in cui Baravelli non poteva essere con-


sultato, e soprattutto che la bandiera nera era sacrosanta. Poi, ricordiamo al direttore sportivo dell'Autos, ditta che ha fornito la Mexico a Ciardi, che la bandiera al suo pupillo è stata esposta al secondo passaggio, ma che Ciardi l'ha vista (e si è fermato) solo al terzo passaggio.

Quanto al nostro Cevenini, non è vero che non era presente alla gara (stia attento a quanto afferma, signor Lascialfari!), semplicemente era in pista, in una posizione non favorevole per avere un'idea precisa dell'accaduto.

Sull'argomento abbiamo ricevuto una lettera da un altro lettore toscano, il signor Fabio Fabiani di S. Miniato (Pisa). Non la pubblichiamo semplicemente perché altrimenti andrebbe incontro a delle noie, per le sue a dir poco offensive espressioni nei confronti degli organizzatori.


C.S.O. MILANO SEMPIONE, 83

TURBO



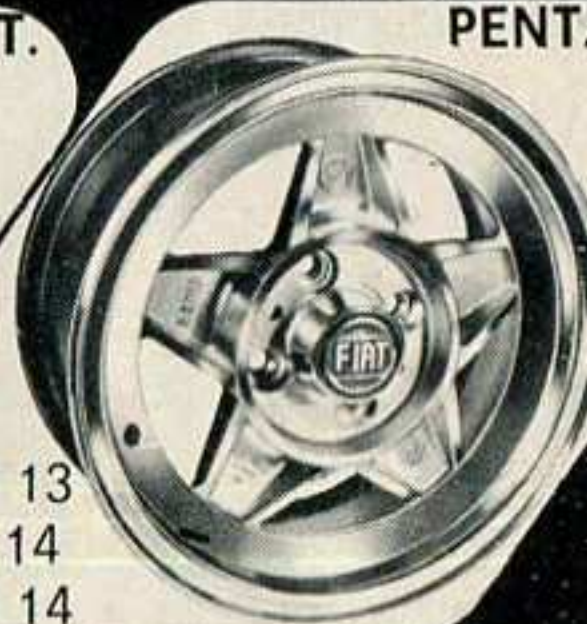
5 x 12
5,5 x 13
6 x 14

STAR G.T.



6,5 x 14

PENTASTAR



5,5 x 13
6 x 14
7 x 14

QUALITÀ

**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia S.O.D.I.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA PS. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D. 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Ptas. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzelle 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. O.; Danimarca: DANSK BLADISTRIBUTION, Hovedvagtvej 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klavan Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Asseli Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZONN N.V., N.V. Voorburgwal 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5. E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbera 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vezzezi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 57 Rue Lévrier, GENEVE; Turchi: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. General Ramirez 1383, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socarima (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin, Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 30, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 - Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428, Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852, Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206, Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682, Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-961.427-866.821-858.367, Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590, Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici il borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Feisinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione

**AUTO
SPRINT
MARKET****I nostri MANIFESTI**

(vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

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

RACCOGLITORE AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT meseL. 1.500
(soci Club L. 1.200)**FOTO
SHOP**

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

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

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

**è il nostro
supplemento filmato**

I films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 80 m in 8 m/m o super 8

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 Pritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:
 LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.
Manifesti normali:
 Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCH - ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Buenos Aires Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Ferrari 312 P campione mondiale marche.

Lungometraggi:	8 m/m muto	Super 8 muto
La RABBIA DEL 312 P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire **pari al totale del prezzo** versamento sul c/c postale o vaglia accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

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

Pagamento anticipato

Con lo scatto dell'IVA siamo costretti a ritoccare leggermente queste TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole L. 3.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 200. L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole. Pagamento anticipato. Inserzioni gratuite per gli abbonati fino ad un massimo di tre all'anno. Per i soci del CLUB L. 500 di sconto per inserzione. Eventuali foto, verranno pubblicate gratuitamente.

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● ABARTH 595 preparazione Vaccari, vincitrice Coppa C.S.A.I. 1972 con «York» (Lastraioli Maurizio) vendesi. Concessionaria Fiat LASTRAIOLI - Tel. 055/82.01.82 - 82.00.87 oppure: Officina VACCARI - Tel. 06/52.61.706.

● ABARTH 595 visibile Off. ADOLFO Via dello Scalo, 5 - Bologna - Tel. 051/55.11.93.



● ABARTH 1000 Bialbero cambio nuovo, gomme 50%, urtata, assetto intatto - CV 112 - eventualmente motore-cambio, passaggio categoria. Telefonare ore ufficio: 030/82300.

● ABARTH 695 preparazione Garavello - perfetta, 2 motori, 2 cambi, ruote Dunlop asciutto-bagnato-slicks. Telefonare 0434/22.661.

● ABARTH 1000 Radiale, Gr. 2 - preparazione Poggi - aggiornata '72 - perfetta - pochissime corse. Telefonare: PASINI - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

● ABARTH OT 1300 aggiornata '72, vera occasione. Autofficina Nannini Paolo - Ponte Buggianese (PT) Tel. 65.144.

● ABARTH 1000 Bialbero ultimo tipo, perfetta con frangibili. MANOU AUTO SPORT - Passage du Commerce, Le Mans - Francia.



● ABARTH 850 vendesi, pendolare, aggiornatissima, immatricolata 1971. Telefonare Officina «Cavallo» - Torino - Tel. 011/25.73.20.

ALFA ROMEO

● GTA 1600 Gr. 4 iniezione. Preparatissima Angelini, unica ad iniezione esistente in Italia, cavalli 180, dimostrabili, completa di ricambi. Prezzo da convenire. Telefonare dopo le ore 20 al 0825/71.022 - LUIGI IANNARONE - Via Nazionale, 9 - Ariano Irpino.

● ALFA ROMEO GTAm Gr. 2 ex-Henzen, motore nuovo - completa rapporti - ricambi vari, 9 cerchi con slicks nuovi, 4 cerchi con gomme acqua. Telefonare: PASINI - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

BMW

BMW 2002 TI luglio 1971, preparazione assetto Romeo Ferraris 190 HP. Giugno 1972 - 5 marce, autobloccante, cerchi Campagnolo, gomme racing, parafranghi allargati, seggiolini anatomici, strumentazione supplementare uso stradale. Telefonare ore pasti: 059/36.34.58 - L. 2.800.000 trattabili.

BMW 2800 '71 - amaranto - catacolor - tetto apribile - km 47.000 splendida. Ditta Nino Martelli, Piazza Trento Trieste 2 - 40137 Bologna. Tel. 34.26.00.

BMW 2002 TI km 13.000 - HP 190 - Preparazione e assetto Romeo Ferraris. Parafranghi allargati, cerchi Campagnolo, gomme racing, autobloccante, strumentazione supplementare. Vettura elaborata uso stradale. Perfetta, mai urtata. Telefonare: PEGORARO - Tel. 02/94.30.47 dalle ore 18,30 alle 20,30.

CHEVRON

CHEVRON B.21 vendesi, motore Cosworth Armaroli 2000 tipo '73, HP 254, coppia 6.000 giri, nuovo, una sola gara, ultima gara campionato Montagna, 1.0 assoluto. Prezzo di mercato eventuale rateazione. FRANCO LOCCI - Macomer - Tel. 20.16 o 61.37.

CITROEN

CITROEN DS 21 PALLAS iniezione elettronica, seminuova, verde metallizzato, aria condizionata, radio-stereo. CITROEN DS 21 '70, iniezione elettronica cambio semi-automatico, aria condizionata, radio-stereo. VANTI SUPERGARAGE - Bologna - Via Inerio, 12/5 - Tel. 051/26.88.66.

CITROEN 2 CV bollata assicurata motore scorta, altri ricambi. Telefonare: CONTI - Tel. 0575/93.019.

Life

l'additivo delle vittorie

FIAT

● 128 Gr. 2, aggiornato '73, perfettissima, plurivittoriosa, slick Firestone profilo basso nuove, Dunlop intermedie e bagnato. Vendesi per cambio categoria. Tel. 051/55.11.93.

500 MONTECARLO aggiornatissima, motore Luicar, cambio Colotti, carrello, vettura traino. Telefonare ore ufficio tel. 0966/22.662 - GAGLIOSTRO.

128 Preparazione stradale. MALERBA - Piacenza - Tel. 23.920.

● FIAT GIANNINI 500 con corredo motore del 650, 590, 500 di riserva (motore) completi rapporti. Telefonare: PARMA - Tel. 42.917.

● FIAT 128 COUPE' 1100 Aprile 1972 Lorenzoni, gruppo 1, pronta corse, preparazione Giuliani - ottimi piazzamenti - usata solo per gareggiare. Telefonare 0746/40.111 (ore 21.30-22.30).

FIAT 2300 1965 - berlina - metallizzata, gommata, overdrive, radio, stereo, antenna elettrica, inurtata, panno, perfetta, vera occasione. Telefonare ore ufficio 030/82.300.

● FIAT 128 gruppo 2, preparazione Romeo Ferraris ex-Vimercati, aggiornata, plurivittoriosa, cerchi Campagnolo. Telefonare 035/25.22.92.

FORD

● ESCORT motore Lotus 1600 cc. 140 HP pronta corse - assetto Dal Fiume - cambio ravvicinato - autobloccante, tutti accessori competizione, inurtata. FORD MENEHINI - Via N. Tommaseo - Padova - Tel. 049/27.272.

INNOCENTI

● COOPER S 1300 Gr. 2 iniezione, motore nuovo, accessoriatissimo, cerchi gomme asciutto-pioggia-rapporti plurivittoriosi, occasione, cambio categoria. MARCO DEL BELLO - Via Panama, 2 - Roma - Tel. 84.49.696.



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS - Tim
SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) -
Domenico Bruschi (S. Marino) -
Lino Ceccarelli (Roma) - Gian-
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-
vatore Ciusa (Cagliari) - Mario
Fenzi (Genova) - Marco Grandini
(Firenze) - Logan Lessona Ben-
tley (Roma) - Giulio Mangano
(Palermo) - Mario Morselli (Mo-
dena) - Giorgio Rossotto (To-
rino) - Attilio Trivellato (Pa-
dova) - Sergio Troise (Napoli) -
Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Luis Gonzalez Canoma-
nel - Agenzia Carro (Rio de
Janeiro) - Adriano Cimarosti
(Berna) - Thomas b. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto
(Canada) - David Hodges (Lon-
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-
siglia) - Hans H. R. Löffler
(Monaco Baviera) - Lino Manoc-
chia (New York) - Sergio Mar-
chetti (Stoccolma) - André Ro-
yez - Philippe Toussaint (Bru-
xelles).

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

Bruno Bogliani - Puccio Cor-
ona - Cesare de Agostini - Toni
Fasolato - Nuccio Marino -
Carlo Micci - Doug Nye - Giu-
liano Orzali - Gerlad Schmitt.

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
staffa - Riccardo Carafa - Gian-
filippo Centanni - Salvatore Ciu-
sa - Onofrio Colabella - Gaetano
Cravedi - Franco D'ignazio -
Dionigio Dionigi - Mauro Ferrar-
mosca - Vito Lattanzio - Dome-
nico Morace - Gigi Mosca -
Claudio Porrozi - Guido Ran-
cati - Marcello Rigo - Riccardo
Roccatto - Francesco Santuc-
cione.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto -
Cevenini - Coppini - D.P.P.I. -
Falletti - Ferrari Nasalvi - Giu-
liani - Hruby - Lini - Adriano
Manocchia - Mulone - Noris -
Olympia - Reinhard - Sainz -
Serra - Giorgi.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner
Bührer - Maximilian Capa -
Cork - Enrico Fumia - Giuliano
Orzali - Michael Turner.

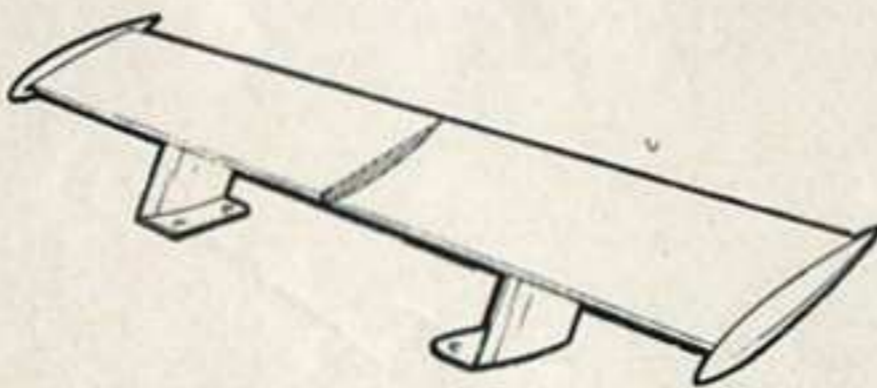
Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA
Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

ACCESSORI e parti speciali

GIRANASTRI Stereo 8, autoradio Sony, fendinebbia gialli, accensione elettronica tedesca (garanzia), trombe elettromagnetiche. Causa cambio macchina venduto in blocco o singolarmente. MARCO BELLESI - Via delle Cateratte, 46 - 57100 Livorno - Tel. 0586/30.622 - L. 90.000.



ALETTONE iposostentatore leggerissimo funzionale adattabile 124 e altre, come da disegno. VERGARA - Via Suarez n. 19 - Napoli - L. 30.000.

ACCENSIONE ELETTRONICA tedesca GP X 115 come nuova, in garanzia. MARCO BELLESI - Via Cateratte, 46 - Livorno - Tel. 0586/30.622 - L. 30.000 trattabili.

STRUMENTAZIONE Vendo Strumentazione Cooper MK3 Jaeger - carburatori Dell'Orto, completi collettore. GIULIANO MASETTI - Via Protaso, 1 - NO-VATE (MI) - Tel. 35.43.775 (ore 20.30).

GORDINI R8 maggio '70, privato vende. Mai corso, assetto 6 Koni - protezione completa. Telefonare: PADOVA - Tel. 66.93.43.

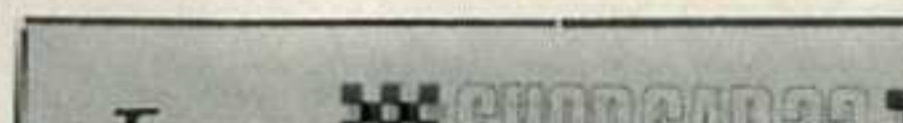
GORDINI R 12 Agosto '72 - perfetto. Tel. 035/57.10.69 ore 12-13 18-20 - RENATO RUGGERI (BG).



● **SIMCA RALLY** fine 1970, preparato Audsio Benvenuto, gr. 2, 87 HP. Cambio ravvicinato, protezioni - Tel. 010/50.31.43.



F. FORD BRABHAM con gomme nuove Firestone, motore Delta '71 1 gara, inurto venduto per cessata attività. Rivolgerti a: FRANCO BIONDA - C.so Milano, 35 - Gravelona Toce - Tel. 0323/64.023 uff. - Tel. 0323/64.479 abit. L. 1.800.000.



La SHOP CAR 33 augura alla sua affezionata Clientela i migliori auguri di un felice anno nuovo

F. 850 perfetta, cambio Colotti, motore nuovissimo, 1 gara, convenientissima, vendo per cambio categoria. Telefonare: OFFICINA ALESSANDRI - Tel. 0521/51.248.

F. FORD De Sanctis, motore Novamotor, appena revisionato con o senza carrello - Prezzo trattabilissimo - BORGHI - (FE) - Tel. 0532/50.030.

F3 BRABHAM BT 28 motore Wainer, agosto '72, completo gomme slick, rapporti.

F. 3 TECNO motore Novamotor 1000 perfetto. Vendonsi cessata attività. Rivolgerti presso: EMILIO SABBADINI - Via C. Alberto, 30 - MONZA - Tel. 039/87.846.

BRABHAM F. 3 BT 35 Manfred Mohr vende Brabham F. 3 BT 35 - MILANO - 65.08.72.

FORMULA MONZA MELESI - MILANO - Tel. 99.01.317.

KART

K 250 TECNO DUCATI Cenna, pronti corsa, vinti tre campionati. Ricambi originali. Con K Ducati Cenna il Campionato in tasca. Officina CENNA - Il mago della elaborazione - Via Magolfina, 1 - MILANO - Tel. 84.72.650.

ALTRE MARCHE

SAAB V 96 RALLY 850 cc. 2 tempi, 3 cilindri, rossa, velocissima - RICCARDI - BRESCIA - Tel. 030/42.857 ore pasti.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

FERRARI

FERRARI 365 GTC S '69 - perfettissima, aria condizionata e stereo. RAMARA - Viale Italia - Avellino - Tel. 36.581.

LANCIA

HF 1600 2. serie 1971, come nuova, pochi Km. MATTIO c/o Taddeo - Via Bolla, 9 - Finale Ligure (17024) Tel. 019/63.524 ore ufficio - L. 1.850.000.

TRIUMPH

TRIUMPH TR 3 nera 1961, perfetta o permuta con Berlina. Telefonare ore pasti: 0323/43.367. L. 900.000.

MONOPOSTO

F. 850 BIRAGHI Aggiornata, piazzamenti 1972. Colotti. Permuta anche auto serie. TARONI - Tel. 0341/54.443 L. 900.000.

F. 850 competitiva, ottimi piazzamenti, stagione '72, perfetto ordine, cambio Colotti nuovissimo, ricambi vari, vendo o permuta. Tel. 02/23.62.060 L. 800.000.

SI COMPRA

AUTO

BMW

BMW 3000/2800 sinistrata o non, purché economica, e un Ford Capri 2600, non importa in che condizioni di motore e di carrozzeria. Tel. PARMA - 0521/61.990.

ALTRE MARCHE

FUORISTRADA «STEYR-PUCH-HAFLINGER 700» occasione, acquisto contanti. Dettagliare: condizioni veicolo e prezzo. ALESSANDRO VILLIGER - Via V. Veneto, 23 - 22033 ASSO (CO).

VARIE

AUTOSPRINT n. 26-43 anno 1970 o eventualmente annata completa 1970 in buone condizioni a prezzo convenientissimo. Scrivere: GIANCARLO CONTI - Via Sigismondo, 7 - 47037 RIMINI.

PILOTI Cercasi Piloti velocità rally che correranno nel 1973 con: Alfa Romeo GTA 1300 Junior, Montreal, Alpine 1600 S, Autobianchi A-112 Abarth, Citroen SM, Datsun 240 Z Coupé, De Tomaso Pantera, Fiat 124 Rally Abarth, Fiat X1/9, Ford Escort 1600 Mex., Escort 1600 RS, Capri 2600 RS, Lancia Stratos, Lotus Elan SF-130, Mazda 818/1300 Coupé e Coupé 1600, Opel Kadett Special Rally, Manta Rally 1,6 S, Manta Rally 1,9 S, Porsche 911 S, 911 RS, 2,7 Carrera, Renault 177 TS, Skoda 110 R, Toyota Corolla LS, per interessante collaborazione. Scrivere o telefonare ore 15-18 a: B & C - Viale Monterosa, 57 - Milano - Tel. 49.83.220.

AUTOSPRINT ANNATE complete e numeri sfusi fino tutto 1968. Inviare elenco numeri e importo richiesto: WILIAM MONTANARI - Via Virgilio, 47 - 47036 Riccione.

SOCIO. Pilota aspirante venticinquenne laureando agraria passione competenza doti notevoli, sicuro, immediati risultati, privo qualsiasi mezzo, cerca Socio disposto finanziarlo. Scrivere Direzione AUTOSPRINT - specificando annuncio. Via dell'Industria, 6 - 40068 S. LAZZARO DI SAVENA (BO).

● = vetture sportive.

MINI COOPER '67 mai corso gomme nuove carrozzeria perfetta. Rivolgerti a: FRANCO BIONDA - C.so Milano, 35 - Gravelona Toce - Tel. 0323/64.023 uff. Tel. 0323/64.479 abitaz. L. 450.000.

● **COOPER 1300** Gr. 2, iniezione. Testata alluminio, rapporti, gomme, ricambi. UNIVERSITY MOTORS Tel. 010/33.48.45.

ISO RIVOLTA

ISO LELE seminuova, 5 litri, cinque marce, colore volpe argentata metall., int. pelle testa di moro, aria condizionata, radio-stereo.

ISO GRIFO 7 litri Can-Am Km. 16.000 rossa, pelle nera, aria condizionata, radio-stereo, AUTOVANTI - Bologna - Viale Filopanti, 2 - Tel. 051/27.94.33.

LANCIA

LANCIA Jolly Furgone favoloso per trasporto vetture F. Monza, gomme nuove, motore nuovo. Rivolgerti a: FRANCO BIONDA - C.so Milano, 35 - Gravelona Toce - Tel. 0323/64.023 uff. - 0323/64.479 abitaz. L. 200.000.

● **HF 1600** Gr. 4 - Serie 2001, leggerissima, motore assetto nuovi, 3 cambi, 3 coppie coniche autobloccante, serbatoio 90 litri, 7 ruote complete, accessori per velocità o rallye - Garage Milano - Via Massaggio - FIRENZE - Tel. 53.957.

MERCEDES

MERCEDES 250 INIEZIONE ferma da due anni per tamponamento, motore apparato iniezione appena rifatto, carrozzeria esclusa parte posteriore tamponata, in stato perfetto. Rag. NAVA - Tel. 0342/61.076 - L. 650.000 trattabili se contanti.

NSU

NSU 1300 Gr. 2 assetto, motore 118 CV ravvicinato, Dunlop 375 basso. Causa malattia. V.D.R. - Tel. 72.60.70 - Via G. Leopardi 63 - Collegno - L. 1.150.000.

OPEL

● **2 OPEL KADETT 1900 COUPE'** Rally gr. 1 complete di attrezzature. Ogni macchina ha fatto n. 6 gare. Rivolgerti: SALVATORE BRAI - Via Cavalcavia, 309 47023 Cesena (Fo) Tel. 0547/24.784 orario ufficio, ore pasti tel. 21.973.

PORSCHE

PORSCHE 911 S spoiler, Koni, assetto Lazzari, gomme nuove. RICCARDI - BRESCIA - Tel. 030/42.857 ore pasti.

RENAULT



● **GORDINI 1300** Gr. 1 preparazione rally totale; motore resa 110 CV doppia possibilità di variazione assetto, fari iodio, luce navigatore, cinture di sicurezza omologate, cinture, 10 cerchi con 4 Kleber 90%, staccabatteria, competitiva, inurata, vettura ideale per iniziare attività sportiva, anno 1970, accessori. Possibilità di dilazioni o eventualmente trattabili se contanti. PIETRO PAROLI - Via Schivardi, 59 - 25100 Brescia - L. 1.100.000.

BELLEI Ford MODENA

via Emilia Est 1127 telefono 36 62 71 - 36 43 18

concessionario **AVO**

ESCORT MEXICO R.S. e CAPRI R.S.