

**Le
PATATE
BOLLENTI
dello sport
auto**

MARTIN PFUNDNER

vice presidente della CSI, mette il dito sulla piaga di uno dei più grossi problemi nel futuro tecnico-agonistico: la formula del nuovo MONDIALE MARCHE

La girandola di modifiche al regolamento del Campionato del Mondo Marche è ancora molto lontana dall'essere completa. Il termine «silhouette» di cui si sente parlare da qualche mese, è l'ennesima trovata che sta a dimostrare come, per la formula che porta nel suo calendario alcune tra le gare più gloriose dell'automobilismo di ogni tempo, non sia stata ancora trovata una giusta dimensione regolamentare.

E' un fatto che le gare di questo campionato stanno perdendo di interesse per un complesso di ragioni alle quali è difficile attribuire un peso e gli stessi regolamenti, sempre mutevoli, sono stati per certi aspetti un tentativo di salvataggio dell'interesse del pubblico per le grandi prove di durata.

Vincerà la «silhouette»

«Non si può dire che il Campionato del Mondo per Marche sia mai stato un grande successo: neppure ai tempi delle Jaguar e delle Aston Martin, a cui oggi pensiamo come ai più belli, le cose andavano veramente bene. Quando ho favorito l'attuazione della formula di oggi con macchine da 3000 cc molto vicine alle F. 1, ho pensato che questa potesse essere la soluzione per arricchire il campo dei concorrenti e dare maggior contenuto alle gare ed una più alta spettacolarità.» Questo è Martin Pfundner, austriaco, Vice-Presidente della CSI, che divide il suo tempo tra Vienna dove vive e Parigi dove copre la sua carica sportiva.

L'errore del 3000

«Però oggi devo ammettere che la mia convinzione di aver fatto una scelta giusta era sbagliata. Dico questo anche se ci troviamo alla vigilia di una stagione in cui si annunciano molte squadre e tutte agguerrite. Penso però che sia stato un errore perché se ritenevo che la Formula 3000 avrebbe potuto dare alle gare Sport tanta combattività come nella F. 1, non avevo tenuto conto a sufficienza che nella F. 1 la maggiore parte delle squadre è rappresentata dai piccoli garages inglesi e non da veri e propri costruttori. Nelle gare Sport invece l'interesse maggiore è di alcune case che producono anche vetture per la clientela come la Ferrari, l'Alfa Romeo, la Matra, la Porsche e così via. Volendo completare l'analisi degli interessi bisogna aggiungere che le grandi Case automobilistiche trovano ancora più interessanti le vetture della normale produzione ed è per questo che possono esistere corse importanti e di successo per vetture di serie. Ora, volendo trovare una soluzione razionale al regolamento del Campionato del Mondo Marche, sembra evidente che si debba cercare di andare verso gli interessi delle Case che vogliono mettere in pista macchine stradali.

Queste Case sono evidentemente le grandi case che possono partecipare sia direttamente che attraverso le marche che le rappresentano nello sport.»

Questa tesi di Pfundner propone alcune considerazioni: la prima è che non è possibile riprodurre gare del tipo di quelle del Campionato del Mondo conduttori su distanze che superano di gran lunga quelle dei normali Gran Premi. Il giro degli interessi nei Gran Premi è dato dalla forte affluenza di pubblico che resta interessato da ogni fase di un evento di breve durata basato esclusivamente sulla facile formula del «vince chi è andato più forte senza guai». Questo significa tanta gente pagante — non necessa-

ore, tante quanto è lungo un Gran Premio.

Una marca di auto, per dimostrare la validità delle sue soluzioni, deve saper prevalere secondo un complesso di elementi che tengano conto sia delle prestazioni (velocità, tenuta di strada, ecc.) che della resistenza di queste prestazioni nel tempo. Di qui le gare di 1000 km., 12 Ore, 24 Ore. Quello che ci si può domandare è se abbia senso affermare che è resistente una macchina che dura 24 ore. La risposta è sì se questa macchina è molto simile ad una F. 1 ma sicuramente no se è molto simile ad una vettura di serie messa in produzione per non dare noie fino a 100.000 chilometri e più.

La seconda considerazione

dubbio che la più bella gara del Campionato '72 sia stata la Targa Florio dove Ferrari ed Alfa Romeo si sono date battaglia fino all'ultimo metro. Ma non era la stessa cosa ai tempi di Ferrari-Porsche o di Ferrari-Ford? Oppure quando le Jaguar D e le Aston Martin avevano a che fare con le Mercedes, le Ferrari e le Maserati? Era bastata perfino la sfida della Chaparral a Ferrari per far correre il pubblico a Monza qualche anno fa!

Dove va la CSI

Insomma, al pubblico piace anche la sfida tra le Marche e, tentando un'ipotesi che non

quella inglese e quella francese-italiana. Non so neppure se è giusto dare questa paternità alle linee di proposta perché tutto è ancora in una fase molto embrionale. Comunque la linea che oggi può essere indicata come inglese proporrebbe gare aperte a vetture di grande produzione, quelle dei gruppi 1, 2, 3 e 4, Turismo e GT cioè, con qualsiasi modifica ammessa. Qualsiasi modifica significa poter sostituire tutti i pezzi, motori compresi, salvando praticamente solo l'apparenza della macchina. In questo modo ci sarebbe una totale libertà di preparazione ma sempre uno specifico riferimento a modelli di normale produzione, almeno apparentemente (ecco la famosa «silhouette»).

Decisione per il '75

«L'altra linea, più tradizionale, sarebbe invece orientata verso auto del tipo stradale simili alle normali GT che tutti possono acquistare, ma senza un limite minimo di produzione. In pratica quindi veri e propri prototipi dall'apparenza di auto destinate alla vendita. Siamo nel '72 (questa chiacchierata con Pfundner risale alla fine dello scorso anno) e tutto il discorso è in vista del '75, quindi ci sarà il modo ed il tempo per discuterlo. A mia impressione, comunque, è la proposta inglese quella con maggiori probabilità d'aver seguito».

E' una scelta difficile, non c'è dubbio, perché in realtà bisogna decidere tra quello che si fa oggi e qualche cosa di veramente nuovo. Cosa potrebbe significare avere uno schieramento di partenza composto da Dino Ferrari col motore 12 cilindri piatto, da Alfa Sud col nuovo 12 cilindri, da MG Midget con motore Jaguar V12 e da Porsche 911 col motore Can-Am? E' una proposta che non manca di fascino. Manca invece una possibilità di verifica con la realtà. E' proprio questa verifica che ci proponiamo di fare prossimamente.

Gabriela Noris

Questo è l'oroscopo per il '75 del dirigente austriaco che mette a confronto il progetto anglo-tedesco con quello anglo-italiano

riamente competente — che va per vedere tutti i principali campioni in una condizione di presunta parità. Un meccanismo abbastanza semplice che si traduce in soldi.

L'interesse della marca

Nelle gare di durata, non a caso si chiamano del Campionato per Marche, chi deve dimostrare di essere più forte è la macchina vincitrice e poco importa quanto sia il merito dei suoi piloti. C'è una differenza sostanziale tra la vittoria di un pilota e quella di una marca di auto: un pilota deve far vedere di essere più abile degli altri e per fare questo gli bastano una o due

riguarda il passato: forse è vero che il Campionato del Mondo Marche non è mai stato un autentico successo (non ho abbastanza anni per avere un'opinione), ma è certamente vero che sul pubblico fanno leva sia le gare a cui partecipano i grandi campioni che quelle in cui sono marche famose a sfidarsi. Non c'è

crediamo sbagliata, la sfida tra le Marche ha ancora maggior risonanza sull'opinione pubblica di quanto possa averne una fra campioni. L'uomo della strada che non va a vedere le corse e che si limita a scorrere i titoli dei giornali, è più facile che sappia parlare della contesa Ferrari-Alfa piuttosto che di quella Fittipaldi-Stewart. Ciò anche se questo stesso uomo, portato ad una gara, si divertirebbe molto di più ad un Gran Premio che ad una gara di durata dove ben presto perderebbe il filo dei rifornimenti e dei giri di distacco.

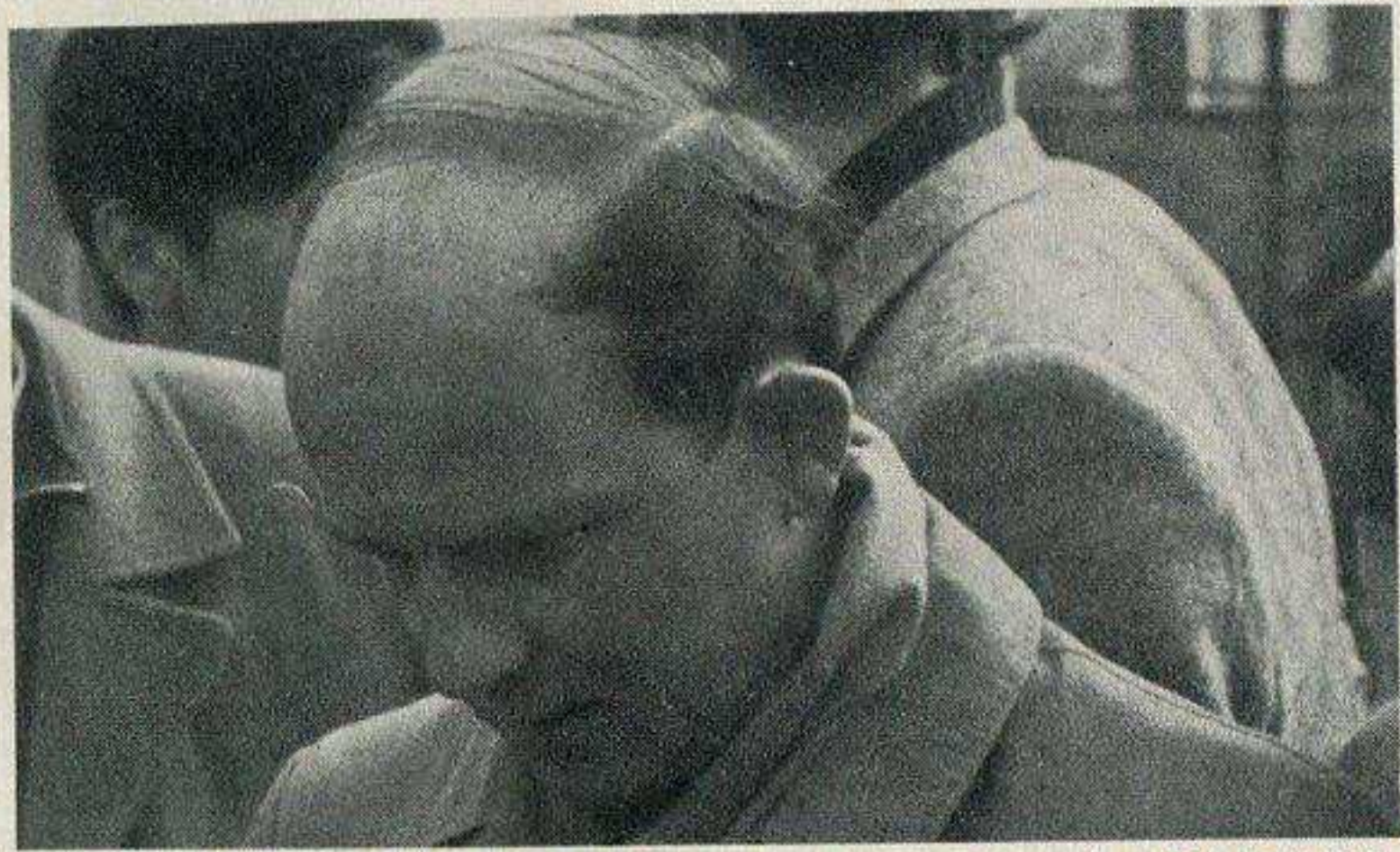
E in quale direzione si muoverà la CSI?

«Non si può dire ancora nulla. Per il momento esistono due linee di azioni diverse:



Continua il braccio di ferro (e il «pianto») dei COSTRUTTORI

Verso la



Il segretario della Grand Prix Internationale M. TREU, che ha preso duramente le parti degli organizzatori nella vertenza « sindacale » con l'Ass. Costruttori

LONDRA - L'Associazione della F. 1 ha abbandonato il suo atteggiamento di « dignitoso silenzio », nella disputa finanziaria sui Grandi Premi, alla riunione tenutasi al Racing Car Show. Un gruppo formato di personaggi « da soggezione » era presente alla conferenza stampa: Williams, Yorke, Warr, Tyrrell, Stanley, Parnell, Ecclestone, Cop-puck, progettista della McLaren, (dato che Mayer era malato e Kerr si trovava in Nuova Zelanda), Schetty, Mosley, Surtees, oltre al segretario Mac-kintosh, a Mike Brett della Firestone e a Ed A-lexander della Goodyear, fatto che dimostra final-mente a chi vanno le simpatie delle Case di pneu-matici.

Il presidente Peter Warr ha sottolineato che lo scopo della riunione consisteva nel chiarire l'atmo-sfera con la GP International. Tutti i costruttori deplorano che non si sia giunti ad un accordo e quale risultato hanno informato la GP Internati-onal che hanno intenzione di trattare direttamente con gli organizzatori. Ritengono ovviamente che ciò non porrà problemi, dato che le trattative so-no già andate in porto con Argentina, Brasile e Sud Africa, con un pagamento di circa 165 milio-ni di lire per gara, cifra che i costruttori aveva-no proposto fino dal principio.

La versione dei costruttori sulle trattative, del 27 dicembre differisce considerevolmente da quel-la data dal rappresentante della GP International.

L'Associazione della F. 1 dice di avere ridotto la richiesta per l'Europa a circa 87 milioni di lire (secondo la versione della GPI i costruttori non mollavano sulla richiesta di milioni 108,750) più il 50% degli utili, quando il numero di spettatori risultasse superiore a quello preventivato dai cir-cuiti per il 1973. I costruttori si sono anche di-chiarati pronti a svolgere un ruolo più attivo nel reclamizzare le corse e quindi asseriscono di esse-re disposti a « giocare d'azzardo », sull'aumento del pubblico nella prossima stagione.

L'Associazione della F. 1 ha detto di avere ac-cettato somme assurdamente basse nel 1971, con l'intesa che entrambe le parti avrebbero lavorato di comune accordo nel 1972, mentre in quell'anno non si è verificato nulla di simile. Ora dice dun-que di non essere disposta ad accettare per il 1973 un'analoga situazione, risolta in perdita, ag-giungendo che le richieste fatte per indire riunioni l'anno scorso non furono considerate.

Ci sono stati commenti « al vetriolo », nel dire che la GPI in realtà non è stata istituita per agire nell'interesse dello sport motoristico e che non ha fatto nulla per servirlo. Inoltre si è tacciata la CSI di mancanza di senso di responsabilità, nel chiedere ai costruttori di F. 1 di riprogettare le vetture in accordo con i nuovi regolamenti sulla sicurezza, accettando poi di accogliere in gara vetture che non rispondono a tali regolamenti. « L'annuncio della CSI, circa la possibilità di fare correre vetture di F. 2 e di F. 5000 nelle gare di campionato mondiale indica chiaramente che l'en-te è in gran parte controllato dagli organizzatori. »

Si è poi detto che è improbabile che, in effetti, la CSI ammetta la presenza di F. 2/F. 5000, se i

L'ultima richiesta 87 MILIONI per GRAN PREMIO più ...il cinquanta per cento degli utili

nazionalizzazione delle corse F. 1?

circuiti non tratteranno seriamente la questione (in questo è implicito il rifiuto a prendere sul serio la GPI) e che si ritiene inconcepibile che non si giunga ad accordi separati. Un punto è stato chiarito: pur richiedendo l'ammissione di 28 vet-ture, i costruttori ammettono di essere pagati soltanto per le 20 migliori (salvo per milioni 2.175.000 nominali per tutte le vetture più lente). Le 20 migliori vetture dovranno venire giudicate sulla base dei tempi in prova e dei risultati.

I presenti hanno poi a turno risposto alla do-manda relativa ai costi. WILLIAMS ha detto: « Ci ho rimesso tutti gli anni. » ECCLESTONE: « Nel 1972 ci ho rimesso oltre 116 milioni di lire. » YORKE: « Ci abbiamo rimesso tutti gli anni in cui non abbiamo vinto il campionato; l'anno scorso soltanto siamo tornati al livello degli utili del 1969. » TYRRELL: « Nel 1972 ho subito gravi per-

Si lavora per la «pace» tra AMON e la MARCH

LONDRA - Si è già detto che, nonostante una certa reticenza alla fonte, la rottura fra Amon e la March è di natura economica, ma ora ci arrivano alcuni particolari sulla vicenda. Amon, a quanto pare, aveva soltanto un accordo verbale con la March, non un vero e proprio contratto (anche se questo pare atipico per l'ex avvocato Mosley). Poco prima di partire per la Nuova Zelanda, di recente, Amon ha scritto per dire che riteneva il compenso inadeguato (chiedeva ora 60 milioni più gli arretrati dovutigli due anni fa) e che si riteneva dun-que libero di rivedere la situazione dopo le due prime gare. La March non ha voluto accettare uno stato di cose tanto incerto. Anche se per la Casa è importante ottenere successi quest'anno (e con una sola vettura è ovvio che le occorre un pilota di primo piano) non è abituata a pagare compensi molto lauti. Il risultato definitivo della controversia parrebbe dovere essere una riconciliazione e si ha l'impressione che dalle due parti si lavori per arrivarci. E' vero che al momento ci sono parecchi piloti disoccupati, ma nessuno del calibro e dell'esper-ienza di Chris; al tempo stesso, ci si chiede dove Amon potrebbe trovare un'altra guida, anche se ha a che fare con il progetto McNally.

dite prima dei successi nord americani, senza i quali avrei dovuto abbandonare le corse. » COP-PUCK: « Meno male che abbiamo avuto successi in altri campi. » STANLEY (evasivo come sem-pre): « Se dovessimo contare soltanto sulle competizioni, saremmo in deficit. » SURTEES: « Ci ho rimesso. Io finanzia le corse con gli utili tratti dai miei investimenti e non intendo continuare a farlo. » MOSLEY: « Il 1971 è stato l'anno miglio-re, perché avevamo un pilota poco costoso e siamo arrivati secondi nel campionato. In comples-so, rimessa di quasi 50 milioni di lire. Abbiamo sovvenzionato la F. 1 per tre anni e non possiamo continuare a farlo. »

Parlando dei costi per i piloti, Mosley ha detto che nel 1971 Peterson fu pagato oltre 11 milioni di lire e Warr ha osservato che i costi per i pi-

loti sono meno del 20% di quelli complessivi, ag-giungendo che le chiacchiere sui compensi Lotus 1973 sono assolutamente inesatte. Dal canto suo, Stanley ha detto: « I piloti costano troppo, si de-ve arrivare a un livello accettabile. » Ecclestone ha dichiarato: « Dobbiamo fare in modo che i piloti lavorino, per guadagnarsi il denaro che pren-dono. »

Surtees ha attaccato i patrocinatori poco lungi-miranti, che non vogliono lavorare di comune ac-cordo e anche la GPDA che, secondo lui, rovina i circuiti con improvvise e costose richieste. Ha an-che avuto parole severe per i proprietari di cir-cuiti, che non collaborano con i patrocinatori. Stanley ha dato la colpa ai circuiti, per la man-canza di pubblicità di cui soffrono le competizio-ni. Insomma si può dire che, salvo poche eccezio-ni, quasi tutti sono stati attaccati, mentre di tan-to in tanto si udiva qualche pia richiesta affinché tutti lavorino di comune accordo per il bene dello sport.

I costruttori hanno voluto sottolineare che nel 1960 il costo medio per i concorrenti dei Grandi Premi era di milioni 2.250.000, nel 1972 di milio-ni 2.500.000. Nel frattempo il costo della vita è salito di oltre l'80%, quello di un motore compe-titivo di sei volte quello che era.

I costruttori sembrano presentare un fronte u-nito quanto gli organizzatori europei, per cui la situazione resta in un vicolo cieco. Tutta la fac-cenda è sempre più caratterizzata da mancanza di senso diplomatico da entrambe le parti e, an-che si è proposto d'indire una riunione con la CSI per Monaco, alla fine di gennaio, si direbbe che nessuno sia lungimirante. Entrambe le parti paiono preoccuparsi soltanto dell'immediato fu-turo e, quindi, tutto fa ritenere che le discussioni si trascineranno fino alla vigilia del GP di Spagna.

Intanto gli organizzatori di gare inglesi non di campionato paiono contentissimi di continuare a trattare individualmente, fiduciosi di potere or-ganizzare schieramenti di partenza interessanti.

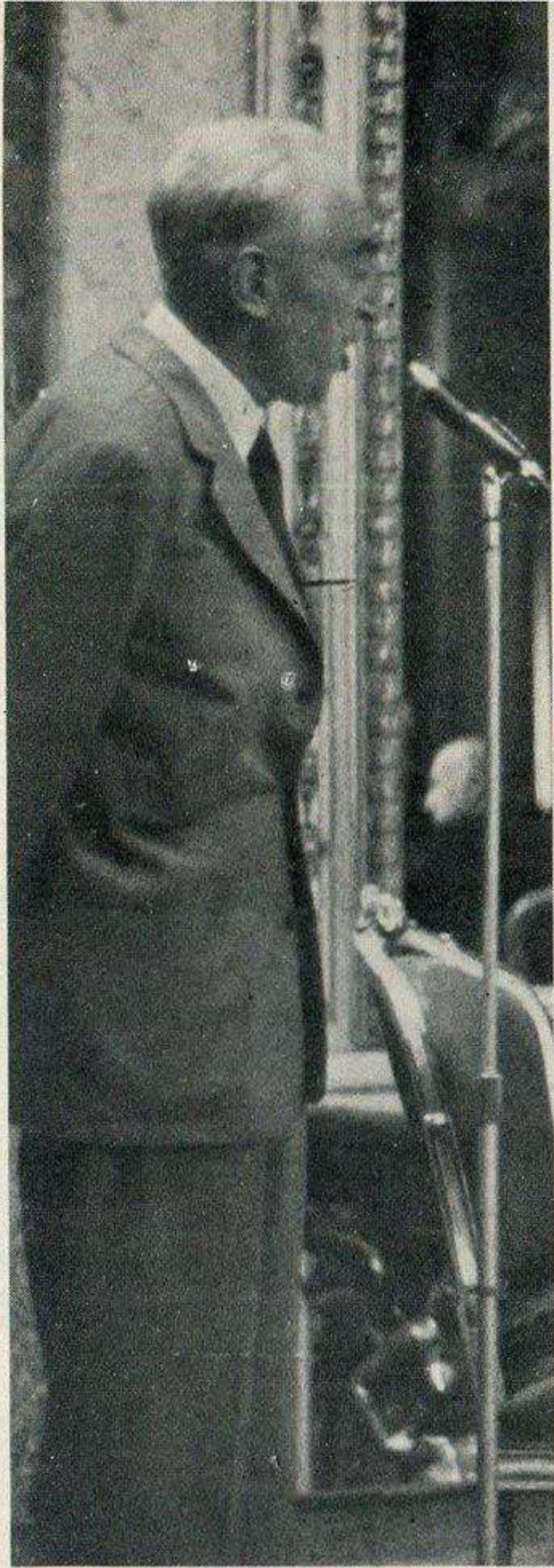
Più tardi, sempre durante la riunione, illustran-do a grandi linee i piani sportivi 1973 della Ford, Stuart Turner ha espresso il proprio parere per-sonale, dicendo che le cifre di cui si parla sono sciocchezze senza nome e che tutto lo sport ri-guardante i Grandi Premi deve essere « malato ». Ammette che la Ford ha tratto grandi vantaggi dalle gare di Grande Premio e che, pur riducendo l'attività al minimo quest'anno, la Ford ha troppi motori in gioco per potere uscire completamente di scena, anche se lo volesse. Ha aggiunto signi-ficativamente che un motore Ford con blocco ci-lindri di serie adatto alla F. 1 sarà pronto per correre quest'anno. Il programma di sviluppo per questo motore sulle prime riguarderebbe gare come la 24 Ore di Spa, ma Turner era pronto a scommettere « che prima della fine dell'anno ve-dremo Gerry Birrell ottenere almeno un terzo po-sto in F. 5000 con questo motore. » Ciò implica potenza sufficiente per la F. 1.

David Hodges

Le PATATE BOLLENTI dello sport auto

Meno di due settimane fa, un articolo di GIOVANNI CANESTRINI sul «Cor-Sera» milanese, in tema di burocrazia dello sport automobilistico, ha dato esca a una polemica «politico-sportiva» ad alto livello. ENZO FERRARI ha colto la palla al balzo per puntualizzare su certe disfunzioni dell'organizzazione sportiva internazionale che oggi si lamentano. Egli ha fatto capire tra l'altro a proposito della sortita per la democratizzazione annunciata dal presidente dell'ACI avv. Carpi a Taormina, che resta sospeso un curioso gap di credibilità alla portata di questo progetto, in quanto il presidente ACI aveva provveduto a un rinnovo biennale di una CSAI nominata dall'alto appena pochi giorni prima.

La «stiletta» non è stata digerita dal PRESIDENTE CARPI il quale, dagli ozi natalizi di Calabria, ha replicato ai «due saggi», sorvolando un po' sulla accusa precisa di Ferrari (non esistono go-



Dietro le quinte (ma non troppo) di una polemica



Ha cominciato CANESTRINI (a sinistra), ha replicato FERRARI (sopra), ha reagito CARPI (a destra)



verni ad interim o commissari straordinari?) ma contrattaccando con una malizia che ha tradito la portata del proprio risentimento. In pratica ha ricordato al «Drake» che la maggioranza delle cifre erodate dal CONI all'ACI per trasferirle allo sport auto, sono finite proprio a Maranello sotto la voce «premio al costruttore» che da una ventina d'anni (in riduzione continua quantitativa, per la verità) è stato elargito dalla CSAI (e che ci sembra ebbe una parentesi a favore della Maserati). Ma leggete nel nostro quadro a «contrappunti», i passi salienti delle varie argomentazioni, che comunque offrono già una considerazione sostanziale su questa non tanto simbolica diatriba fra tre particolari personaggi: un «saggio» che di tanto in tanto torna a pontificare; un «combattente» che non molla dalla sua indiscutibile trincea di 50 anni dedicati — piaccia o no — alle corse; un «politico» che cerca nel suo disegno dirigenziale forse la cura Voronoff dell'impegno sportivo per l'ACI, non fosse altro che per distrarre da più pesanti e pericolosi problemi del nostro ente automobilistico, più che mai alla ricerca di una nuova dimensione nella palude del sottogoverno.

«COSA NOSTRA» (ma che cosa?)

Attenti al «rischio»!...

ammonisce Giovanni CANESTRINI

...Come accade nelle grandi e facoltose famiglie che vanno in decadenza o si sfaldano, così è accaduto ed accade nella nostra FIA e nei suoi organismi accessori e periferici, a cominciare dalle Commissioni sportive nazionali. L'attività sportiva un tempo autorevole, competente, agile, la sua regolamentazione, sotto certi aspetti, esemplare e rapida, è stata sopraffatta ed è diventata una enciclopedia farraginosa incomprensibile, inapplicabile, pletorica, come tutti gli sportivi — e non — possono constatare.

Quella che una ventina di anni fa si chiamò «crisi» da democratizzazione oggi si può chiamare esigenza di una riforma. L'Automobile Club d'Italia sembra volersi avviare verso questa riforma che non può evidentemente limitarsi a modifiche di regolamenti, ma addirittura di statuti e, probabilmente, di strutture... ci si avvierebbe inevitabilmente verso un trapasso della CSAI (Commissione sportiva automobilistica italiana) al CONI, ed alla immissione nella CSAI di tutte le rappresentanze di categoria: corridori, costruttori, associazione dei proprietari di circuiti, associazione dei tecnici ed ufficiali di gara, scuderie e così via.

Occorrerà o occorrerebbe riflettere serenamente e sarà bene che molto rifletta l'Automobile Club d'Italia, senza perdere di vista quanto è accaduto ed accade nella vicina Francia e negli Stati Uniti. Occorrerà rivedere quanto ha dato di buono e di cattivo allo sport dell'automobile la progressiva immissione di rappresentanze dei diversi interessi, nella direzione dei diversi organismi...

L'Automobile Club d'Italia è, per delega al suo presidente, il detentore del potere sportivo, che costituisce la magistratura unica internazionale la quale tutela quel bene collettivo o «proprietà collettiva», come è definita dal codice sportivo internazionale, che si chiama appunto «potere sportivo». Sembra chiaro che qualsiasi cessione nazionale del «potere sportivo» non può avvenire che con l'assenso di tutti gli altri clubs affiliati alla FIA e anche così detentori, nazionalmente, del potere sportivo per delega.

Il passaggio al CONI del potere sportivo, qualora se ne profilasse la necessità, deve dunque avvenire attraverso la FIA... La inclusione dei diversi rappresentanti, di cui abbiamo sopra parlato, nelle amministrazioni sportive (corridori, gestori di circuiti, scuderie ecc.) non può portare che alla inutilità dell'Automobile Club (in Italia ed altrove), il quale per legge, come tutti gli sportivi sanno, non soltanto degli sportivi e delle loro organizzazioni è il rappresentante legale. E' infatti l'A.C. d'Italia, e per esso la CSAI, che concede le licenze di corsa (ed ai soli soci dell'ACI), che approva i circuiti, che omologa veicoli e risultati di corse, che concede i diversi nulla-osta.

Se dovesse venire privato di queste prerogative, che ci starebbe a fare? Tutto verrebbe trasferito al CONI, il quale anche facendo una nuova federazione, dovrebbe ottenere con nuove leggi e nuovi ordinamenti, la delega di quel potere sportivo al quale ha già aspirato, come dissi più sopra, l'associazione internazionale dei Touring Clubs.

E i soci dell'Automobile Club, che sono un milione, che ne penserebbero? E poi quali e quanti sono «gli sportivi» dell'automobile, che potrebbero avere interesse ad una riforma di questo genere?...

GIOVANNI CANESTRINI

Nihil sub sole novi, ma...

ricorda Enzo FERRARI

Che sta succedendo in Italia? Ho avuto recentemente occasione, rispondendo alla domanda di un giornalista durante l'annuale conferenza stampa della Ferrari di

ricordare che io, diciassette anni orsono scrivevo su «Concretezza» che il CONI doveva rappresentare la Federazione delle Federazioni sportive. Anche l'automobilismo, come il

motociclismo e la motonautica, avrebbe quindi potuto trovare cittadinanza in questo organismo che praticamente è un ministero dello sport, pur non avendone mai ricevuta ufficialmente l'investitura da quando Arpinati, costretto a lasciare il ministero degli interni, rifiutò il dicastero dello sport che si voleva far nascere dal CONI.

Perché scrissi allora che si poteva ritornare alla FASI dell'anteguerra, Federazione Automobilistica Sportiva Italiana, nella quale erano rappresentati i cinque interessi che compongono la base dello sport automobilistico? Non sarà ozioso ricordare che nella FASI erano infatti rappresentati i corridori, gli organizzatori, i costruttori, i fabbricanti di accessori a cominciare da quelli dei pneumatici, la stampa tecnica-sportiva...

...Lo scrissi perché la CSAI, nella sua composizione, non aveva incluso i cinque elementi citati, e anche per un'altra ragione: lo scarso appoggio economico che veniva dato alle corse e l'atteggiamento del CONI che non riteneva di dover contribuire alla valorizzazione di uno sport avulso dal suo controllo. Infatti si limitava ad assegnare all'ACI, affinché fosse devoluta alla CSAI, una sovvenzione di cir-

ca 30 milioni annui, che era il ricavato della vendita delle targhe anteriori delle autovetture. Quale l'odierna cifra? Chi ne conosce l'entità, la voce, la destinazione?

L'argomento mi sembra più che mai di estrema attualità in un momento di generale confusione, e non valterei sostanziali le obiezioni di Canestrini quando si sofferma sui problemi dei poteri sportivi.

Premesso che l'ACI li detiene, e li ha delegati alla CSAI nominata dalla presidenza dell'ACI stesso, non vedo perché l'ACI non potrebbe oggi, volendolo, ripetere quanto fu fatto per la FASI presieduta dall'ingegner Furmanick, delegare cioè i poteri sportivi ad una costituenda Federazione alle dipendenze del CONI...

...Parliamo ancora una volta chiaro: nessuno ha in mente di scalfire un'associazione come l'ACI con il suo milione di soci, nessuno vuole creare una Federazione ricalcando quel-

la francese, perché le condizioni ambientali italiane sono diverse. Ma poiché a Taormina è uscito dal cappello a cilindro il coniglio della democratizzazione della CSAI, sarà lecito chiedersi perché si debba attendere l'esito di una commissione di studi a lunga scadenza. Lo stesso presidente avvocato Carpi de Resmini, pronunciando il suo democratico annuncio, ha probabilmente dimenticato che due giorni prima egli aveva deciso i nomi del presidente e dei componenti biennali dell'organo massimo reggitore dello sport automobilistico italiano.

Se le sue scelte democratiche avessero ricordato esperienze passate, egli avrebbe portato i cinque interessi a collaborare alla nuova CSAI, evitando in questo modo il proliferare di certe associazioni di categoria il cui operato, proprio in questi giorni, sta dimostrando quanto poco siano rappresentative degli interessi sportivi e tecnici...

ENZO FERRARI

L'ACI nel CONI non si tocca!

fa capire il Presidente ACI CARPI

...L'aver io anticipato la «contestazione» se non è un merito non sarà certo un demerito. Gli esperti nominati dopo Taormina sono già all'opera per sottoporre alla prossima «costituente dello sport automobilistico» uno statuto aggiornato che, contempi non solo le esigenze dei professionisti ma anche quelle, pure ed oscure, dei dilettanti.

Il tutto, speriamo, senza quei trucchi ed inganni che Ferrari prevede. Egli sornionamente sottolinea che, mentre parlavo di democrazia, nello stesso momento procedeva «dall'alto» alla nomina del governo sportivo facendo uso del vecchio statuto. Cosa altro avrei dovuto fare? Lasciare lo sport dell'automobile senza guida in attesa dell'approvazione di un nuovo statuto, oppure in tale attesa applicare, come era mio obbligo, le norme in vigore?

I due «saggi» hanno parlato, sia pure da differenti posizioni, di trasferimento al CONI dei «poteri sportivi». Ma questi poteri sportivi sono già esercitati nell'ambito del CONI (esemplarmente definito da Ferrari «federazione delle federazioni sportive») proprio attraverso una sua «federazione» e cioè attraverso l'ACI che per l'appunto occupa nel governo nazionale dello sport il «ministero dell'automobile».

D'altra parte l'ACI ha ampiamente dimostrato di saper gestire i poteri sportivi. E dell'autorità che gli deriva dal suo milione di soci, lo sport del motore indubbiamente si avvantaggia.

Non mi pare quindi il caso di sottolineare la «cittadinanza» nel CONI per



Affrontiamo il problema della nuova tassazione fiscale: ecco COME e QUANTO tocca pagare a chi organizza e a chi corre

Per l'IVA i piloti sono «artisti»

Dopo aver «slittato» di sei mesi, dal primo gennaio '73, abbiamo in Italia la nuova legge MEC che abolisce l'IGE e stabilisce l'Imposta sul Valore Aggiunto, la cosiddetta IVA. Questa nuova piovra fiscale degli anni '70 colpisce tutto e tutti. Se ne sono scritte tante, in verità, sull'IVA ma fino ad ora nessuno ha spiegato come si devono comportare i piloti e gli organizzatori di corse automobilistiche con l'entrata in vigore della nuova tassazione. Visto che la CSAI si è scordata di avvertire tempestivamente i suoi affiliati, AUTOSPRINT ha voluto rimediare alla lacuna. La prima notizia interessante appresa è che il mestiere del pilota è considerato un «ARTE» per l'IVA. (E poteva essere diversamente?). Non operai del volante, dunque, ma artisti.

Ma andiamo con ordine e cominciamo dagli ORGANIZZATORI. Il capitolo che li riguarda è questo:

«Chi organizza manifestazioni sportive o gare automobilistiche a carattere continuativo o saltuario è soggetto all'imposta IVA.»

L'organizzatore ha due differenti possibilità di liquidare il tributo che deve per legge. Uno è il sistema normale, mediante pagamento dell'imposta all'ufficio IVA, che si diversifica come segue:

- **giro d'affari fino a 5 milioni:** esenzione del versamento del tributo.
- **da L. 5 milioni a L. 21 milioni:** l'imposta può essere corrisposta con il sistema forfettario oppure con quello normale o semplificato a scelta del contribuente.
- **da L. 21 milioni a L. 80 milioni:** pagamento con il sistema semplificato.
- **da 80 milioni ed oltre:** pagamento in modo normale.

Secondo sistema: il sistema forfettario prevede il pagamento mediante versamento dell'imposta alla SIAE unitamente ai diritti erariali sugli spettacoli.

Scelto il sistema con cui pagare l'IVA, l'organizzatore non dovrà pagare il 12% come sta-

bilisce la legge, per tutte le altre attività, in quanto una recente modifica (21 dicembre '73) ha stabilito che l'aliquota IVA afferente i pubblici spettacoli e le manifestazioni sportive in generale è del 6%.

I piloti, invece (pur restando ferma la legge base che prevede l'esenzione se i loro introiti non superano i 5 milioni, obbligo di fattura da 5 milioni a 21 milioni ecc...) hanno diverse altre cosette da fare, a seconda che siano piloti italiani o stranieri. E' logico che qui abbiano preso in considerazione solamente gare che si svolgono nel nostro paese.

Innanzitutto il pilota che all'atto della firma del con-

traffo con la Casa automobilistica che lo fa gareggiare, deve pagare il 13% su detta cifra come specifica la legge N. 801 del 28-10-70, come ritenuta d'acconto sui compensi per le prestazioni professionali. Se la Casa è però una S.p.A. il 13% viene pagato dalla medesima.

Questo se il pilota è italiano. Se invece è di nazionalità straniera deve pagare una ritenuta d'acconto pari all'8%. Su questa cifra si applica poi la nuova IVA in modi diversi: se il pilota dichiara che nell'arco dell'anno le cifre da lui percepite non superano i 5 milioni, c'è l'esenzione dal versamento del tributo IVA che è del 12%.

Se invece il guadagno del pilota supera i 5 milioni di

lire fino a 21 milioni, egli deve fare una fattura, su cui applicare l'imposta IVA, farla dare dalla società e a sua volta versarla all'ufficio IVA. Anche per il pilota di nazionalità straniera la legge è uguale a quella di nazionalità italiana, e ci si deve comportare nello stesso modo.

Guardiamo ora i rapporti fra organizzatori di una gara e piloti. E' noto che, sul monte premi, non viene pagata l'IVA perché esso è rappresentato dal cumulo dei premi d'iscrizione dei piloti per gareggiare, e quindi sono soldi che ritornano fuori. In pratica l'organizzatore non deve pagare il 6% sul monte premi, perché ridistribuisce que-

sta fattura non dovrà essere indicata l'IVA separatamente da compenso pattuito ed il luogo dell'esposizione dell'imposta dovrà essere indicato a stampa il motivo dell'esonero. («perché il percipiente non supera nell'arco dell'anno la cifra minima prevista dalla legge.»)

Su questo premio d'ingaggio però, sia se il pilota sia italiano o straniero, si dovrà pagare il 13% come ritenuta d'acconto sulle attività professionali.

Il pilota straniero e l'organizzatore si comporteranno nello stesso modo per il premio d'ingaggio come con quello italiano, solo che se il pilota non ha l'esenzione non

Memorandum IVA... da corsa

	Pilota Italiano che non supera i 5 milioni annui	Pilota Italiano che supera i 5 milioni annui	Pilota straniero che non supera i 5 milioni annui	Pilota straniero che supera i 5 milioni annui	Organizzatori che non superano i 5 milioni annui	Organizzatori che superano i 5 milioni annui	Ritenuta d'acconto Pilota Italiano	Ritenuta d'acconto Pilota straniero
Ingaggio della Casa per cui si corre	—	12% IVA	—	12% IVA	—	—	13%	8%
Ingaggi per la corsa	—	12% IVA	—	12% IVA	—	6% IVA	13%	8%
Premi d'arrivo	—	12% IVA	—	12% IVA	—	—	13%	8%
Premi di partenza	—	12% IVA	—	12% IVA	—	—	13%	8%
Tassa d'organizzazione	—	—	—	—	—	6% IVA	—	—
Pubblicità	—	—	—	—	—	6% IVA	—	—

sto denaro e chi lo riceve deve pagare l'imposta.

L'organizzatore, per avere un pilota che ha un determinato nome che gli attira il pubblico, gli dà il cosiddetto premio d'ingaggio. Premio per il quale, se il pilota ha dichiarato di non percepire oltre i 5 milioni all'anno, non deve fare la fattura e non deve pagare il 12% di IVA, se invece il pilota supera la cifra detta prima, rilascia una fattura all'organizzatore conteggiando l'IVA e poi a sua volta la verserà agli uffici preposti. La fattura deve però sempre obbligatoriamente essere emessa dall'organizzatore della manifestazione, il quale dovrà mandarne copia al suo dante cause e registrarla sul registro degli acquisti. In que-

deve pagare il 12%, ma bensì l'8%. La stessa regola vale per i premi d'arrivo, con le stesse distinzioni per chi guadagna meno o più di 5 milioni l'anno, e che esso sia italiano o straniero.

Questo è quanto la nuova legge IVA e i suoi rapporti con i piloti, ma è possibile che qualcosa cambi quando il problema specifico «Organizzatori di corse-piloti» verrà studiato singolarmente dal Ministero delle Finanze.

Comunque, come sono le cose adesso, il pilota paga il 13% come ritenuta d'acconto e il 12% come IVA, il che equivale a dire un'imposta complessiva del 25%. Che non è certo poco.

Giancarlo Cevenini

Rifiutati da Daytona 18 milioni d'ingaggio alla Ferrari!

DAYTONA - «Con o senza Ferrari, la 24 Ore di Daytona avrà luogo regolarmente il prossimo febbraio.»

Il direttore delle relazioni pubbliche dello «Speedway» parla usando un tono sarcastico, specie quando l'argomento tocca il «Caso Ferrari». Qui a Daytona ormai nessuno conta più sulla partecipazione dei bolidi di Maranello, anche se nella lista dei concorrenti il posto numero 4 e 5 erano «riservati alla Ferrari».

«Quei signori della Ferrari dovrebbero smettere ormai di fare il tiramolla. Non è del resto la prima volta che accade. Ogni anno Ferrari ci fa incrociare le dita e pregare un qualche santo che faccia decidere una buona volta la casa italiana. Veniamo, ora dicono, se ci date 30 mila dollari. Noi non vogliamo trasgredire alle norme stabilite. 2500 dollari di ingaggio per vettura e basta. Ferrari non è migliore di nessuno.»

Il portavoce dello «Speedway» s'infiamma sempre più:

«Se la Matra e le Mirage possono venire a competere, perché la Ferrari vuole sempre un trattamento privilegiato? Questa corsa dovrebbe interessare anche loro, visto che riguarda i costruttori.»

Che a Daytona non si contasse troppo sulla presenza del «Cavallino ram-

pante» lo dimostra il fatto che il «poster» della gara presenta una Camaro ed una Corvette, escludendo così dal quadro le grosse macchine e le Ferrari che sono state sempre al centro dell'attenzione. Del resto, un buon successo, anche se mancano i grossi calibri dell'automobilismo mondiale, Daytona spera di esserselo assicurato. Ci sono le Matra, le Porsche di Penske, le Mirage, e la gran folla ha già prenotato gli hotels ed i biglietti «con o senza Ferrari».

«Ogni giorno riceviamo un telex nel quale ci chiedono 30 mila dollari d'ingaggio. Se diamo 30 mila a Ferrari, dovremo dare almeno 20 mila alle altre vetture. E noi questi soldi non li troviamo sull'albero della fortuna. Se Ferrari deciderà, lo attendono i numeri 4 e 5. Se non verrà peggio per lui...»

Gli organizzatori puntano tutto su Mark Donohue, Cevert, Beltoise e Mario Andretti che, (come avrete letto su AUTOSPRINT) correrà per la Mirage.

Unica a nutrire ancora speranze sulla partecipazione della Ferrari è la stampa locale che ancora domenica ha scritto: «Ferrari dovrà essere presente a Daytona per conservare quel prestigio superlativo sul quale può contare negli Stati Uniti.»

Un'altra «perla» della CSAI

Che nella dirigenza dello sport nazionale si annidasse una non perfetta conoscenza di tutti i problemi del nostro sport, lo sapevamo un po' tutti! Ma che addirittura si «orecchiasse» persino in tema di «definizioni» regolamentari non l'avremmo mai creduto! Si può perdonare al dr. Saliti, segretario CSAI, di non sapere che una decina d'anni or sono il Rally Montecarlo parti già dall'Italia: non gli si può perdonare invece che scambi i «conduttori» per i «concorrenti». Ve li figurate voi i piloti (sono loro i «conduttori») che auspicano di non ridurre le gare del campionato del mondo Marche? Non saranno piuttosto le CASE, le squadre? Cioè i «concorrenti»...

Tornano in ballo i campionati!

Lunedì 15 gennaio, alle ore 18, si terrà a Torino presso gli uffici del conte Zanoni l'attesa riunione della sottocommissione velocità con la partecipazione del presidente Rogano.

In testa all'ordine del giorno della riunione, infatti, c'è una «comunicazione del presidente» che siamo sicuri riguarderà la «6 Ore di Vallelunga» alla luce dei nuovi sviluppi (come poca voglia di Ferrari ed Alfa di farsi battere dalle 2 litri) che si sono venuti a creare. Nella stessa riunione, dovrebbe esserci l'attesa definizione del calendario, con l'assegnazione delle validità che, ormai, a poco più di un mese dall'inizio delle gare, non può essere ulteriormente procrastinata.

Nell'ordine del giorno si parla anche di una discussione relativa ai «regolamenti dei campionati, minimo punteggi, minimo partenti e validità». Siamo allibiti: dopo la lunga discussione del convegno estivo a Salice, dopo la affollata riunione pregressuale di Milano, dopo il Congresso-show di Taormina, ancora si devono decidere dei dettagli? Alla CSAI viene in mente solo adesso di abolire (chissà) gli inutili coefficienti e l'inutile numero minimo di partenti? Meglio tardi che mai...

Altro argomento all'o.d.g., il monte-premi per le gare di F. 3. Vorremmo sbagliarci, ma crediamo che — dopo una prima riduzione già codificata con l'imprimatur dell'ANCAI — l'orientamento sia per una ulteriore riduzione del monte-premi.

Ultimo argomento importante, a parte i passaggi di categoria e le solite «varie», sarà quello intitolato «Formula Italia». Siamo ansiosi di conoscere gli argomenti discussi e le decisioni che saranno prese riguardo alla formula Nazionale: non diciteli che Zucchi, ora rientrato (sia pure come componente e non più presidente) nella sottocommissione velocità, studierà qualche nuova norma «protettiva» per la F. Italia, soprattutto ora che le vendite vanno così... bene!



Le nozze d'oro di MONZA



Monza 1922-72

Cinquant'anni di storia
Fifty years of history



Nell'anno 1972 è caduto un cinquantenario: quello dell'Autodromo di Monza nato nell'ormai lontano 1922. La SIAS che gestisce l'impianto, ha trovato un modo interessante per solennizzare l'avvenimento: non cerimonie, non discorsi, non premi speciali. Semplicemente una storia dell'autodromo, dalle sue origini ad oggi, nella quale sono raccontate tutte le vicissitudini di quel campo di gara, sono ricordate le imprese legendarie di uomini ormai avvolti nel mito, sono cronisticamente riportati gli avvenimenti che ne hanno caratterizzato la vita.

Cinquant'anni di corse automobilistiche e motociclistiche, con tutti i personaggi che le hanno animate, ricordando, per di più, tutti i lavori di miglioramento e ammodernamento apportati all'impianto, formando una così ingente mole di materiale, tale da lasciare in dubbio chi volesse accingersi all'impresa soltanto di catalogarlo. Invece, il racconto che ne è uscito, anche se forzatamente conciso nel particolare, ha raggiunto gli scopi che i coordinatori si erano prefissi: dare al pubblico sportivo una vera immagine dell'ambiente nel lungo arco di cinquant'anni d'esistenza, quasi a sottolineare la vitalità e la capacità di rinnovamento di quel grande complesso sportivo.

Il contenuto del volume è suddiviso in sei parti. Cominciando con la nascita dell'auto-

dromo nel 1922, giunge fino a dare una breve biografia dei principali piloti d'auto e di moto che si sono alternati sulla pista, passando attraverso la storia e l'evoluzione del Gran Premio d'Italia, le altre competizioni automobilistiche, il Gran Premio delle Nazioni e altre corse motociclistiche, con un breve cenno sulle altre attività dell'impianto. Ne risulta una messe di personaggi, di vicende e di dati che rappresentano buona parte di quanto in Italia si è fatto e si fa nel campo dell'automobilismo e motociclismo sportivo.

Il volume, che è corredato da centinaia di fotografie in bianco e nero e a colori, dei risultati di tutte le corse disputate, dei records ottenuti, delle caratteristiche tecniche delle auto e delle moto che hanno partecipato ai rispettivi grandi premi, di planimetrie e dei vari tracciati dell'autodromo monzese, è redatto anche in lingua inglese.

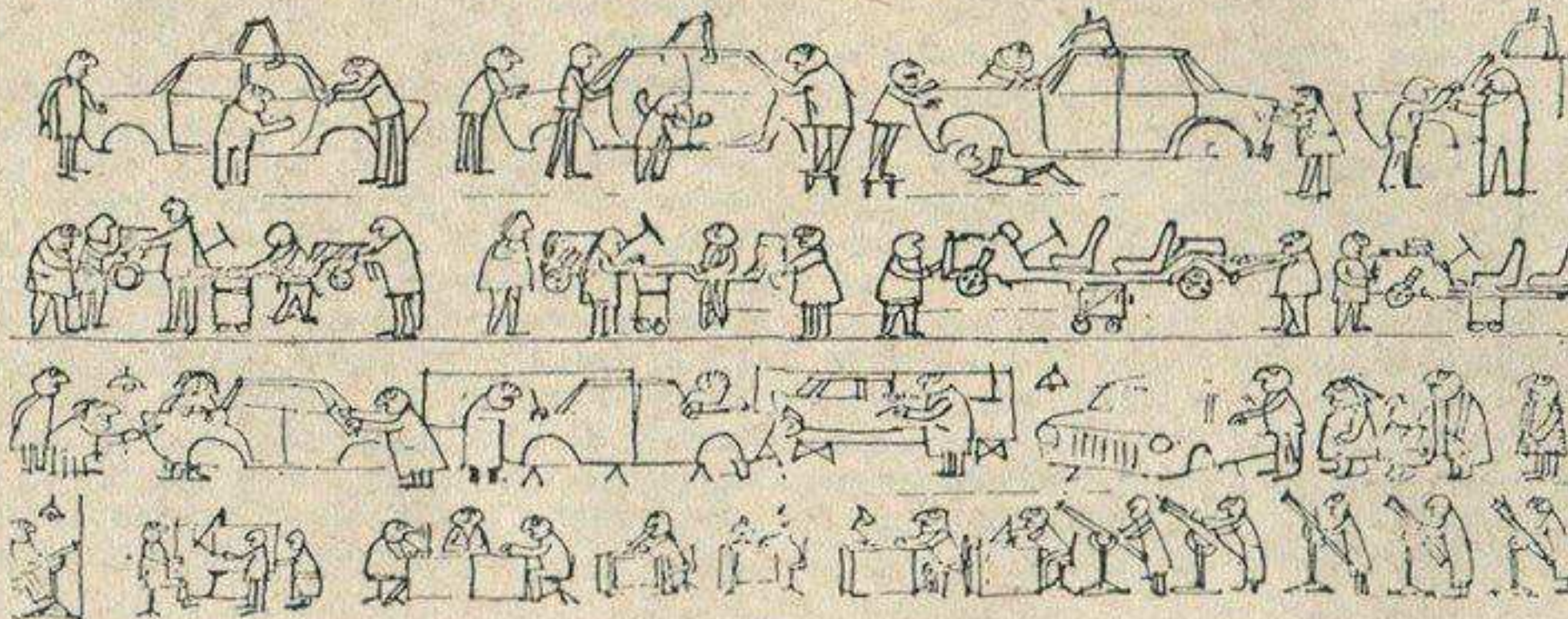
«Monza 1922-72» è un'opera che porta un contributo alla conoscenza dello sport motoristico ed è un compendio necessario nella biblioteca di coloro che di questo sport vivono o ne sono fra i più degni sostenitori.

Autodromo Nazionale di Monza
MONZA 1922-72

Cinquant'anni di storia

Edito a cura della SIAS
L. 6.000

NASCITA tutta disegnata



La civiltà dei consumi ha dato agli italiani una vettura ogni quattro abitanti: indubbiamente un chiaro segno di benessere, anche se all'automobile si fanno risalire una infinità di colpe e la si ritiene responsabile di quei malanni che affliggono il nostro tempo.

Ma quanti sono gli automobilisti che sanno come «nasce un'automobile» e che pensano che quell'automobile deve essere ritenuta una possibilità di lavoro e la sicurezza di un impiego per migliaia e migliaia di persone?

L'opuscolo edito dalla Direzione informazioni del gruppo FIAT vuole riempire questo vuoto; con una chiara descrizione delle varie fasi della lavorazione, dalla ricerca alla progettazione, dalle fonderie al montaggio, dalla verniciatura al collaudo su pista o su strada, con una bella serie di illustrazioni e di diagrammi, racconta cronisticamente come nascono quel migliaio di pezzi che compongono un autoveicolo e come questi pezzi riuniti fra loro danno vita alla vettura com-

pleta e funzionante, attraverso il lavoro e l'intelligenza di chi ha contribuito alla sua creazione. Dalla direzione generale della fabbrica che ne fissa le caratteristiche, alla «bisarca» che trasporta il prodotto, come un flusso ininterrotto, su tutte le strade d'Italia, la «nascita» dell'automobile è uscita dal mistero.

COME NASCE UN'AUTOMOBILE
Edito dalla Direzione
Informazioni del gruppo FIAT

Un libro film da 300 all'ora

Come e perchè il MARCHIO «biscione»

«Vedere» un balletto, o uno spettacolo teatrale, o un film, magari ascoltando la musica, cercando di afferrare il concetto o il contesto del lavoro, è cosa di tutti i giorni. «Vedere» un libro è, invece, una cosa tutt'altro diversa, più unica che rara. Ebbene, il libro di Franco Lini e Marcello Minerbi rientra in questa particolare categoria, in quanto il racconto fotografico prevarica il testo.

Chi "è" nel mondo delle corse sa di che cosa si tratta quando si parla di Ferrari, Tyrrell, Lotus JPS, March, Politoys e così via, oppure di Stewart, Ickx, Fittipaldi, Merzario, Amon e tanti altri, ma, seguendo il discorso, li vede soltanto con gli occhi della mente; il volume di Lini e Minerbi colma questa lacuna: permette di "vedere" i personaggi sotto una nuova dimensione, quella che l'obiettivo ha ritratto nel momento del massimo impegno o in quello del relax dopo corsa.

Franco Lini e Marcello Minerbi
12.000 GIRI
Sporting & Kaupfer Editori
L. 12.000

In ogni epoca gli eserciti hanno sfoggiato emblemi e bandiere, ma soprattutto nel periodo feudale, quando gli stemmi ed i vessilli servivano ai grandi feudatari per distinguere le proprie schiere. Stemma semplice di una famiglia, o composti che volevano rappresentare la perfetta simbiosi di una famiglia con la terra da questa dominata.

Un classico esempio del genere lo si ritrova oggi sul «marchio» dell'Alfa Romeo che fonde in un unico cerchio lo stemma della città di Milano con quello araldico della famiglia dei Visconti: una croce rossa in campo bianco ed un biscione dalla testa di drago che inghiotte un uomo.

Questo simbolo, o marchio di fabbrica, ha sempre contraddistinto le vetture milanesi e cioè dal 1910 al 1915 quando attorno ai due simboli campeggiava la scritta Alfa-Milano, o quando, dal 1915, essendo titolare Nicola Romeo, la scritta fu Alfa Romeo - Milano.

Gonzalo Alvarez Garcia
IL MARCHIO ALFA ROMEO
Arti grafiche Crespi & Occhipinti
Volume omaggio



Ferrari: un argomento sempre vivo, sempre d'attualità. Si può parlare del «Drake» in cento maniere e più; raccontarne la storia, dopo che il personaggio ha dato alle stampe «Le mie gioie terribili», diventa un compito difficile, per non dire assurdo.

Gianni Rogliatti, invece, ha affrontato l'argomento sotto un diverso profilo: sorvolando sull'uomo e sulla storia della Casa del «Cavallino», ai quali dedica quattro capitoletti riassuntivi, ha ritenuto opportuno e utile passare in rassegna tutta la produzione sportiva e di serie nata e uscita dalla fabbrica di Maranello per l'impulso creativo del più sconcertante personaggio del mondo automobilistico.

Dal 1946 ad oggi sono usciti dalle officine Ferrari ben 260 modelli di

Finalmente una buona storia tecnica

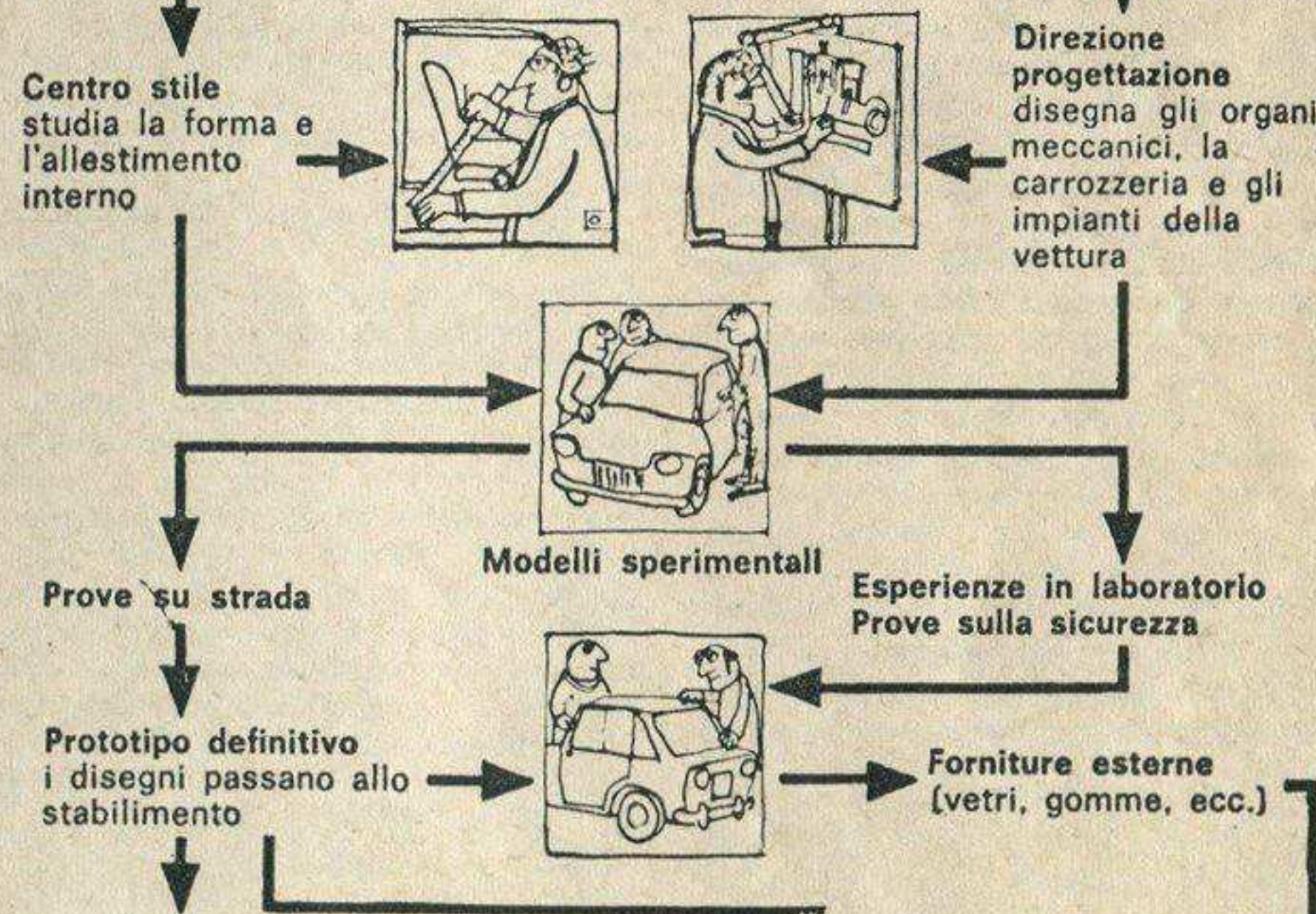
vetture e di tutte queste v'è una descrizione tecnica; ma di 32 di essi il libro narra la nascita e la vita nei minimi dettagli, accompagnando una scheda tecnica — illustrazioni, disegni e fotografie — completa di ciascun modello preso in esame.

Un volume, quindi, che viene ad arricchire la documentazione esistente sulla Ferrari in modo determinante. La direzione artistica è di Adriano Zaninone, le tavole dei modelli di Emilio Faraboschi e le illustrazioni di Pino dell'Orco.

Gianni Rogliatti
LE FERRARI
editrice l'Automobile
L. 7.500

IN SINTESI, L'AUTO NASCE COSÌ:

La direzione generale fissa le caratteristiche di massima della nuova automobile



in un prossimo numero una insolita recensione
LE LETTERE di NUVOLARI



dall'ANTILEGGENDA
scritta da
CESARE DE AGOSTINI

Dopo l'aumento dei prezzi
anche per lo scatto IVA

Si rivaluta l'USATO dei fuoristrada

Quattro parole sulle novità, parziali o totali, fra i fuoristrada 1973. La notizia più ghiotta è quella relativa a voci secondo le quali la **RENAULT** si appresterebbe a commercializzare la sua risposta alla dilagante Mehari della **CITROEN**. Il mezzo dovrebbe essere proposto sia nella versione a due ruote motrici, che in quella a quattro; cilindrata di circa mille, dimensioni piuttosto contenute. Non ci è dato conoscere però i tempi di attuazione di questo progetto, ma è però sintomatico il fatto che le grandi industrie pensino sempre più a questo particolare settore che ha davanti a sé un sicuro sviluppo specie nel settore sportivo-agonistico come testimoniano i successi delle gare di autocross.

Nessuna novità in arrivo dalla **FIAT** per quanto riguarda una nuova versione della Campagnola, che quest'anno non era nemmeno esposta al salone. Ma c'è chi spera ancora. La produzione nazionale poggia quindi le sue basi sulla ormai famosa **JUNGLA** di **SAVIO** e sulle proposte della **MORETTI** con la **MIDIMAXI 127** e la **MINIMAXI 500**, (la prima costa un milione e trecentomila circa); **FIS-**

ver, mentre particolarmente di moda sono le **LAND ROVER**, ulteriormente salite di prezzo. Anche la giapponese **TOYOTA** aumenta i suoi clienti grazie al costo limitato di acquisto.

Infine due parole sui prezzi, o meglio sugli aumenti, dei fuoristrada a quattro ruote motrici. Sotto i due milioni è rimasta solo la russa **GAZ** ed il piccolo **Haflinger**, oltre al Super Scoiattolo. Per **Campagnola**, **Aro Dacia**, **Toyota** si superano abbondantemente i due milioni fino ai due e mezzo ed oltre per i modelli diesel; da due e mezzo ad oltre quattro i modelli **Jeep**; da tre milioni in sui i modelli **Land Rover** ed oltre quattro il **Range**.

La situazione prezzi è naturalmente peggiorata dal primo gennaio in quanto l'applicazione dell'IVA secondo la cilindrata avviene, quasi in tutti i casi, con l'aliquota del diciotto per cento il che significa svariati biglietti in più. Di conseguenza c'è da prevedere un notevole movimento nel settore dell'usato i cui commercianti sono ormai numerosi ed in grado di offrire una certa varietà di marche, anche se i veicoli in buone condizioni e ripristinati hanno prezzi sul milione e mezzo e con tendenza ad aumentare, quotazioni comunque molto più abbordabili del nuovo. Nel fuoristrada il primo amore passa quasi sempre dal settore dell'usato.

Per quanto riguarda l'attività sportiva, il 1973 vedrà sicuramente il riconoscimento ufficiale di questa specializzazione sportiva destinata, secondo noi, a divenire ben presto popolare come il motocross: impianti sono funzionanti, o stanno sorgendo, in varie regioni italiane in modo da dare inizio ad una serie di gare con validità interregionale o nazionale. Infine questo anno dovrebbe vedere la nascita di gare riservate alle dune bugies, con inizio sulla riviera adriatica. Lo sbocco sportivo delle «pulci» risponde anche a precise esigenze commerciali già avvertite per rivalutare questi interessanti — e relativamente economici — fuoristrada capaci di dirlizzate: non dimentichiamo che il fere molte soddisfazioni in gare specianomeno è nato infatti negli USA come sport e non come esibizionismo davanti ai locali alla moda come invece a rimbalzato da noi.

Marco Grandini

SORE ha realizzato la Scout con carrozzeria in vetroresina e meccanica 127 (circa un milione e mezzo).

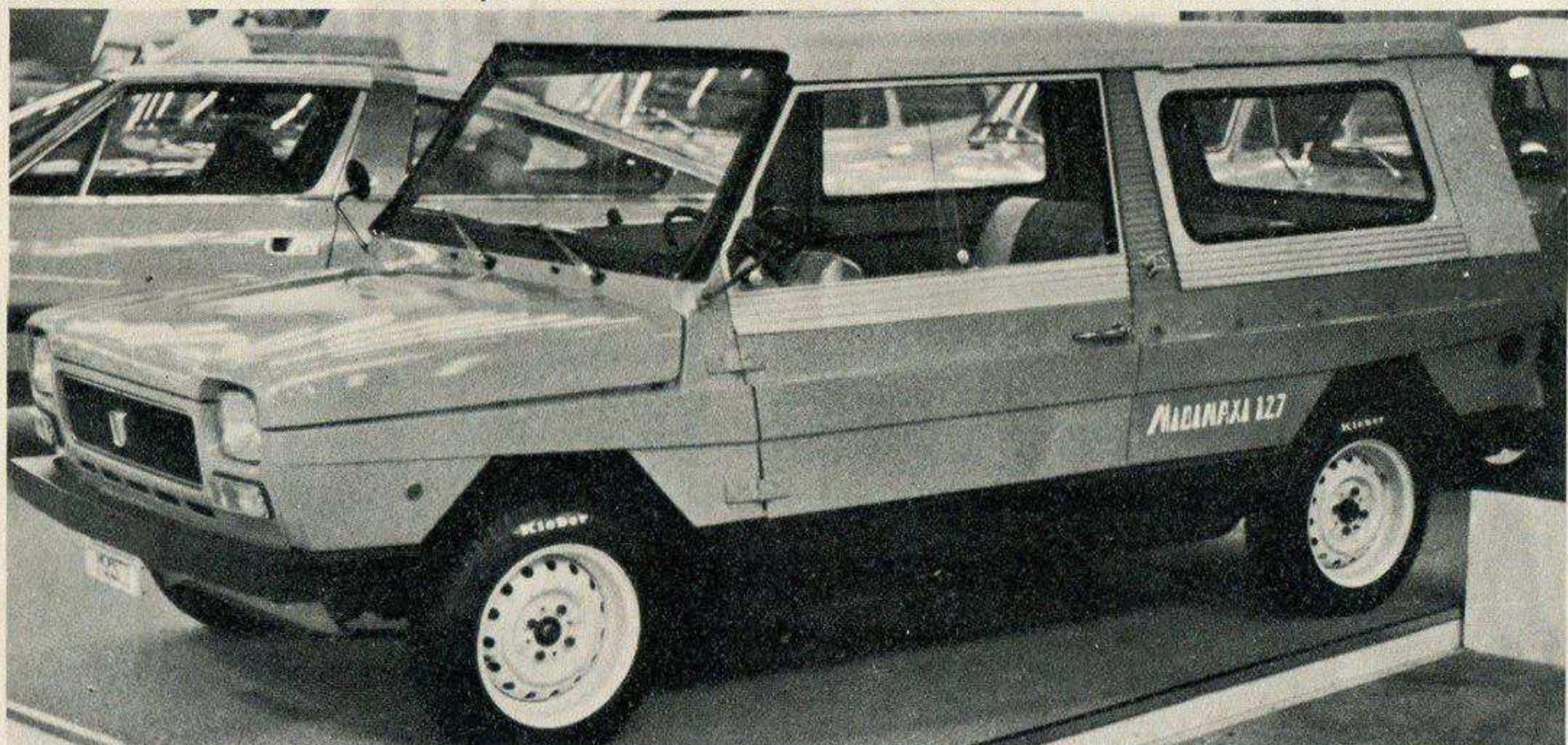
Unica vera novità italiana in arrivo per il 1973, la versione definitiva dello **YETI** a sei ruote, tutte motrici, otto posti, motore della **FIAT 124**. Il prezzo indicativo oscilla sui due milioni e mezzo. La versione 903 a quattro ruote motrici e sterzanti costa ora due milioni e cento mila lire. Continuano la loro ascesa sul mercato gli **HAFLINGER PUCH**, i modelli dell'Est **GAZ**, **UAZ** ed **ARO** (questi tre a prezzi particolarmente interessanti, mentre per il piccolo fuoristrada russo **Luaz** non si sa se verrà importato o meno), la **Jeep** con i nuovi motori e nuovi prezzi. Successo sta avendo anche il grosso **Range Ro-**



L'interessantissimo « Yeti » a tre assi, con tutte e sei le ruote motrici, che verrà commercializzato nei primi mesi di quest'anno. E' dotato del motore della Fiat 124. Costerà circa 2 milioni e mezzo



Sopra, a sinistra lo « Scout » di Fissore su meccanica 127 Fiat. A destra la Aro-Dacia, prodotta in Romania, una delle fuoristrada più economiche. Sotto la Midimaxi Moretti su autotelaio Fiat 127



Un Fuoristrada da... leggere

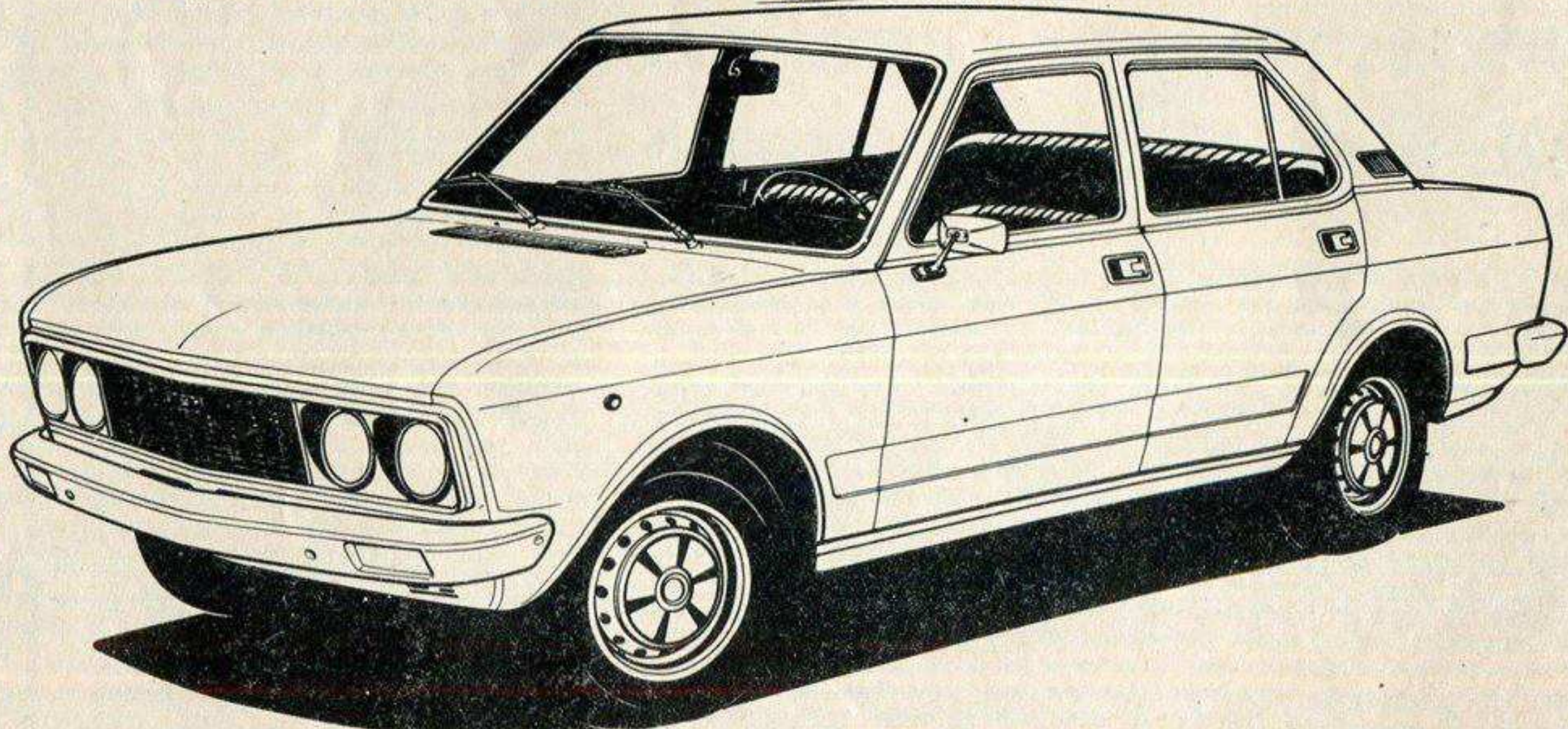
A cavallo fra il 1972 ed il 1973 è apparsa una novità nel settore fuoristrada: ma non si tratta di un mezzo da guidare bensì di qualcosa da... leggere. La « circolazione » è iniziata col salone di Torino e proseguirà nei mesi prossimi. Si tratta della rivista « Fuoristrada » — tecnologia ed ecologia — realizzata dagli appassionati torinesi che si ritrovano nel Cross Car Club, il primo di questo sodalizi essendo stato fondato ufficialmente nel 1965. Il primo numero ha 66 pagine, costa milleduecento lire e non è venduto nelle edicole, per cui le richieste devono essere fatte alla sede in corso Traiano 124, 10127 Torino (tel. 618777). Direttore è Giovanni Cassini. La nuova pubblicazione ci sembra però abbia i limiti di un giornale di élite, per pochi intimi.

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 **FIAT**

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h

"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



Life®

l'additivo delle vittorie

Un'idea insolita suggerita dalla radio al Tribunale dei minorenni

Quello che abbiamo (tele) visto e sentito

Promettente mini-pilota da «rieducare» nella Ferrari

Tra i diversi programmi organizzati per il periodo di vacanze natalizie ha trovato posto anche la «Domenica sportiva» — spostata al sabato per motivi esclusivamente calcistici (come si ricorderà il Campionato si è svolto con un giorno di anticipo per lasciar liberi giocatori e tifosi l'ultimo giorno dell'anno) — nel corso della quale l'automobilismo è stato assente; e, infine, «Un anno di sport», il consueto «riassunto» degli avvenimenti più importanti della stagione. Un consuntivo sufficientemente valido (an-

che nella banalità giornalistica dell'impostazione) che avrebbe potuto rivelarsi più interessante se i Sommi di viale Mazzini non avessero voluto piazzare questo panorama nel giorno e nell'ora meno adatti alla visione e all'ascolto. Il programma ha dato l'impressione di aver voluto essere un semplice e banalissimo riempitivo per una serata dedicata esclusivamente alle registrazioni: perché, salvo il telegiornale, tutto il resto era stato preparato preventivamente. E la ragione è semplice: tutti, anche gli attori, i registi, i

tecniche della TV hanno il sacrosanto diritto di passare la serata dell'ultimo dell'anno in santa pace e lontani dal posto di lavoro. Perciò la funzione della TV, in questo caso, è solo quella di dar modo — a chi non ha di meglio — di attendere la mezzanotte piuttosto allegramente. Inserire quindi un programma di sport tra le 22,30 e le 23,30 del 31 dicembre appare anacronistico: chi si interessa di sport — e sono soprattutto i giovani, — a quell'ora sono in ben altre faccende affaccendati mentre chi — per un motivo o per l'altro — ha deciso di trascorrere la serata davanti al video in attesa di salutare il nuovo anno non avrà certamente gradito la «rievocazione sportiva».

Di un certo interesse, invece, la radio: almeno per un flash inserito in un bollettino relativo alle notizie di Roma e del Lazio. Si è accennato alle prodezze di Salvatore Cannavò, un ragazzino di undici anni, che ha dimostrato di avere una autentica e irrimediabile passione per le auto e la velocità. La cronaca ebbe già a occuparsi del «mini-pilota» circa un mese fa, per un episodio simile a quello accaduto il 27 scorso. Salvatore, quart'ultimo di undici figli di un immigrato catanese, ha ripetuto l'impresa che lo fece conoscere a novembre. A bordo di una Porsche 911 (rubata alcune ore prima nel quartiere romano di Montesacro) si è reso protagonista di un altro folle carosello per le vie della città inseguito inutilmente (almeno fino a un certo punto) da ben cinque pantere della polizia.

I giornali hanno scritto, tra l'altro, che «ha raggiunto vertici da formula 1», come ha dichiarato l'appuntato Mastrocova capo dell'equipaggio della «Giulia» del Commissariato Centocelle che ha compiuto la singolare operazione. «I 200 all'ora li abbiamo toccati più volte... per il resto si viaggiava a velocità di crociera: 150, 160 l'ora». E si noti, dentro Roma! Ora per Salvatore, dopo una buona dose di scapaccioni (ben meritati, in fondo), ci sarà probabilmente qualche noia. Si pensa infatti (e un rapporto è già stato stilato e presentato al Tribunale dei minorenni) di affidarlo a qualche istituto di rieducazione.

A questo punto lo speaker della radio, riferendo succintamente i fatti, ha concluso affermando che la decisione potrebbe essere saggia se il ragazzino avesse voluto esclusivamente rubare un'automobile e quindi compiere un reato; ma in questo caso Salvatore ha solo dimostrato di amare svizzeramente i motori e, nonostante l'età, di essere un abile guidatore. E allora, ha concluso lo speaker, sarebbe forse più opportuno incoraggiare le tendenze del ragazzo e affidarlo alle cure, forse più attente, di una squadra o di un'officina automobilistica: che potrebbe anche essere, nel caso specifico, Ferrari o Maserati.

In definitiva la radio ha sottolineato la necessità di favorire le tendenze del mini-pilota offrendogli la possibilità di entrare a diretto contatto con il mondo dei motori per sfogare questa sua inguaribile passione e portarlo, se dimostrerà di possedere autentiche doti di conduttore, verso un'attività che sembra essergli congeniale. Ma siamo certi che l'episodio radiofonico prima o poi sarà cancellato da una qualche «inchiesta» televisiva (magari destinata ai ragazzi) nella quale si griderà allo scandalo e si farà notare come la divulgazione dell'automobilismo — sportivo e non — possa essere fatale e letale per le giovanissime generazioni. Dimostrando, una volta di più, che alla TV non si capisce un bel niente!

Gio' Lunì

tv radio

Programmi dal 9 al 15 gennaio

VENERDI' 12
Programma nazionale
Ore 13,00 - «Ore 13», rubrica trisettimanale a cura di Bruno Modugno.

DOMENICA 14
Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) - Sport.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

SABATO 13
Ore 22,10 - Sabato sport.

DOMENICA 14
Ore 18,00 - Domenica sport.
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 15
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

GIOVEDI' 11
Secondo programma
Ore 18,00 - Speciale sport.

SABATO 13
Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 14
Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport.

Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport.
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20,30 - Sera Sport

LUNEDI' 15
Ore 8,00 - Lunedì sport.
Programma nazionale
Ore 20,00 - Radiosport.

TUTTI I GIORNI
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino transmissibilità strade statali.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

QUELLO CHE (TELE)VEDREMO

Da MUNARI, BARBASIO e PAGANELLI consigli di guida invernale

La nuova rubrica trisettimanale della «fascia meridiana», «Ore 13» (in onda, come suggerisce lo stesso titolo alle 13,00 sul Nazionale) si occuperà, venerdì prossimo, 12 gennaio, di automobili e automobilisti. Siamo d'inverno, e in molte zone dell'Italia è ridiventato attuale il problema della neve, del ghiaccio e della nebbia con tutte le implicazioni che comportano questi tre elementi per coloro che guidano. A suggerire consigli per difendersi da possibili incidenti sono stati chiamati in studio tre piloti: SANDRO MUNARI, ALCIDE PAGANELLI e SERGIO BARBASIO. In un filmato realizzato da Orazio Pettinelli al Sestriere, dove si stanno allenando per il prossimo rally di Montecarlo, i tre piloti mostrano praticamente e spiegano gli accorgimenti da usare nella guida su strade innevate o ghiacciate. In studio sarà presente anche l'ingegner Eraldo Sculati, che fornirà una serie di dati sugli incidenti causati appunto dalle condizioni atmosferiche alterate dall'inverno e che, insieme all'ingegner Fulcieri Fausti — progettista di una nota Casa di pneumatici — darà consigli sui vari tipi di catene e di chiodature da usare sia sulla neve che sul ghiaccio. Fra gli ospiti il dottor Giulio Marsaglia che spiegherà l'utilità dei fari antinebbia.



DONINGTON si ribella

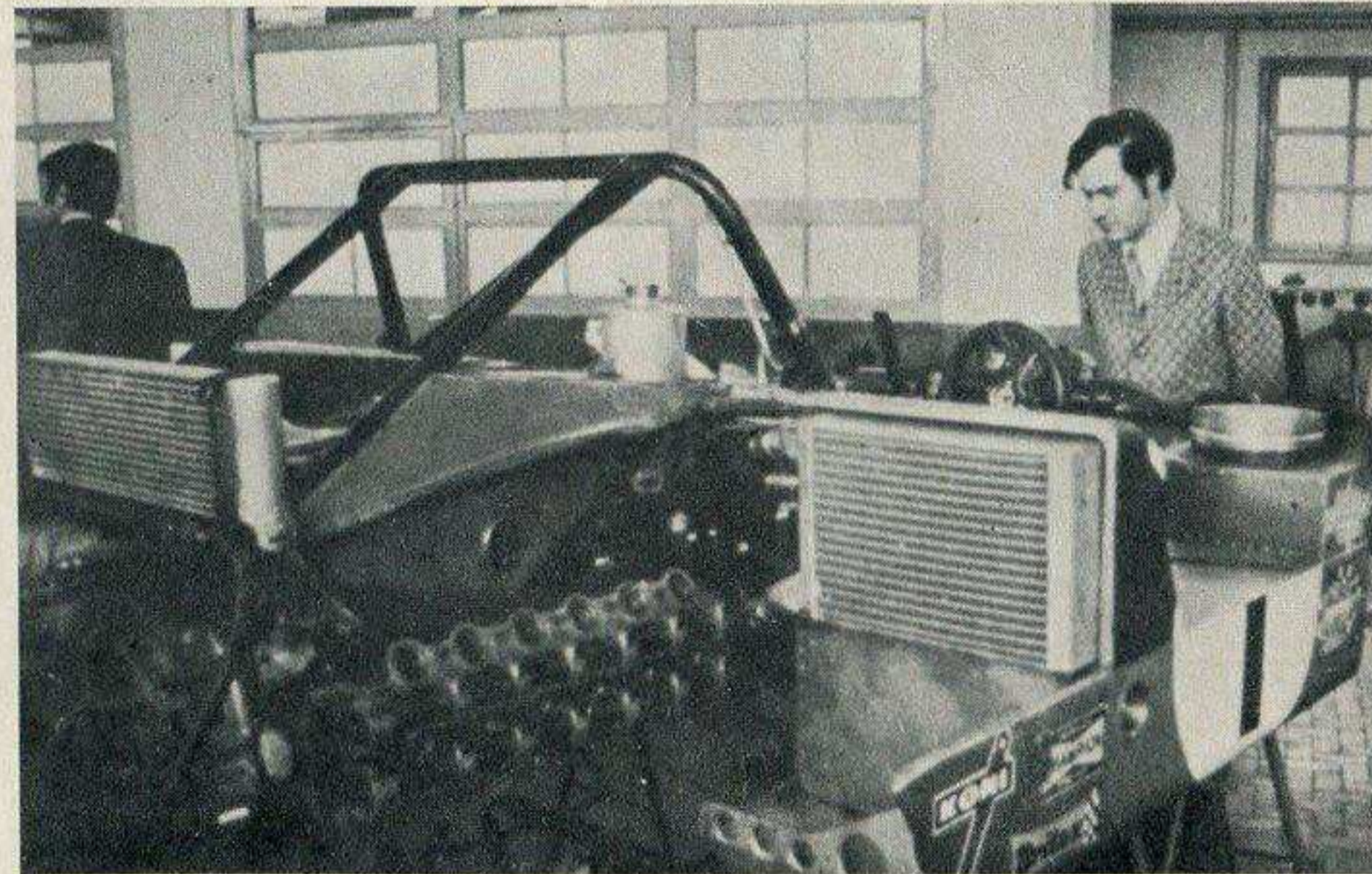
Gli abitanti del villaggio di DONINGTON fanno di tutto perché il circuito venga riaperto. Il macellaio locale ha esposto in vetrina cartelli con la scritta «Sì, per le corse a Donington Park». A quanto pare il permesso per l'agibilità esiste, manca quello per i boxes. Fra parentesi, il museo di Wheatcroft verrà inaugurato il 16 marzo, appunto a Donington.

L'autorizzazione a spostare a DIGIONE la prova in sostituzione della BOAC 1000 annullata pare che sia giunta. I responsabili del circuito stanno già facendo il necessario per trovare i necessari appoggi finanziari per organizzare la corsa, che si svolgerà il 14 e 15 aprile. Wyer ha già detto che iscriverà le sue vetture alla competizione.

Fra meno di un mese cominceranno le consegne della nuova BRABHAM BT40 di F.2, da cui derivano modelli Formula Atlantic e Formula Tre. Il progettista è Geoff Ferris. Come si sa, i piloti saranno Wilson Fittipaldi e John Watson, più Reutemann, forse, per qualche gara.

Come si era già anticipato, quest'anno nella due litri sport ci sarà anche la giapponese Sigma e i piloti saranno Ikuzawa e Takahashi. La TOYOTA è interessata a questa scuderia. Sempre in tema di giapponesi, quest'anno curerà lo sviluppo dei telai Lotus-JPS di F.1 il meccanico Itch, che alcuni anni fa fece il raid Modena-Tokio con Maglia a bordo di una Mistral.

E' confermato che la COPPA EUROPA di F.3 si svolgerà sul circuito di Nogaro il 30 settembre. La gara va sempre alla nazione che detiene la coppa, infatti la Francia l'ha vinta nel 1972 per la seconda volta, a Magny Cours.



Giovanni Pascoli laureato da corsa

ALESSANDRIA - Giovanni Pascoli, un giovane lettore di AUTOSPRINT (e niente a che fare col grande omonimo), si è laureato in ingegneria meccanica presso l'Università di Genova, discutendo una tesi quanto mai corsaiola: «Studio del comportamento di un autoveicolo in curva a regime». Il nostro lettore ha preso a modello una Dino Ferrari F.2 e si è giovato di dati forniti dalla casa di Maranello e dai redattori tecnici del nostro settimanale. Una vera «laurea-sprint» la cui tesi è stata definita di altissimo interesse e di grande perfezione i calcoli sul comportamento in curva che è stato simulato sul calcolatore EAI 640 in dotazione all'Università di Genova. Il neo-ingegnere Giovanni Pascoli ritratto a Maranello mentre stava preparando la sua tesi.

La BRITISH LEYLAND FRANCE organizzerà, in collaborazione con la Castrol e la Lucas, un challenge riservato ai piloti che utilizzino certe vetture del gruppo, tra cui si notano le Mini 1275 GT, le Cooper S, le Marina TC, le Triumph Spitfire GT, le Rover 3500 e le Jaguar E V12. Alla fine dell'anno una prova finale riunirà in circuito tutti i piloti che hanno ottenuto punti nelle altre gare del challenge.

ROGER WILLIAMSON dovrebbe debuttare in F.1 nel G.P. di Sud Africa. Intanto andrà a Kyalami in febbraio per provare la GRD F.2 con cui farà la stagione e anche per prove di pneumatici. Ne approfitterà per provare anche la GRD F.1, e i risultati saranno decisivi per la sua partecipazione al Grande Premio.

Stagione 1973 molto piena per PIERRE MAUBLANC. Continuerà a correre e a fare il concessionario della Chevron per la Francia, come pure dei motori BMW preparati da Schnitzer. Per il campionato della montagna Maublanc utilizzerà appunto una Chevron e forse anche Mieu-set avrà un'analogo vettura.

Oltre a essere pilota ufficiale della March BMW di F.2, JARIER parteciperà anche al campionato europeo GT con una Ferrari Daytona.

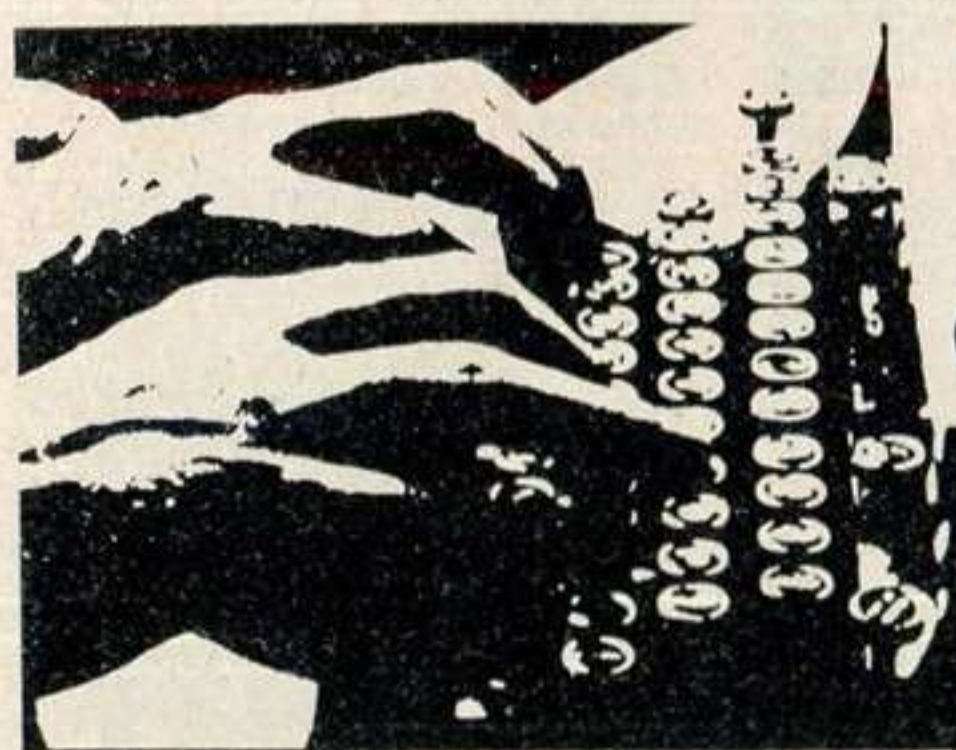
Come al solito il RALLY FIRESTONE, valevole per il campionato piloti, partirà da Bilbao. I concorrenti copriranno km 770 fino a Santanda e, dopo una sosta di sette ore, ne faranno altri 810 per tornare a Bilbao. Ci saranno prove speciali su strade sterrate e altre su strade selciate.

HAILWOOD rimpiange

Il campione europeo di F.2, MIKE HAILWOOD, non nasconde di provare nostalgia per le due ruote, anche se non ha certamente intenzione di tornarvi. Ha però detto che come ambiente quello motociclistico è preferibile a quello automobilistico, spiegando che c'era più «fratellanza» e si teneva di più ai rapporti umani.

La LOLA ha ricevuto ventun ordinazioni per la sua F.5000, la T330. Diciassette andranno negli Stati Uniti e una verrà usata da Penske per Donohue. In Inghilterra ne hanno ordinate Edwards, Ashley ed Epstein (due).

La CHEQUERED FLAG, che lo scorso anno apparve brevemente in F.3 con una Royale affidata ad Ashley, nel 1973 patrocinerà e iscriverà una March assistita dalla Casa, che sarà pilotata da Russell Wood.



SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

I « pallini » di LINI

Spettabile Autosprint, protesto energicamente per l'ennesima volta verso il signor Franco Lini. Mi riferisco alla classifica da lui stilata in base alle vostre pagelle. Non riesco a capacitarmi di come possano essere stati conteggiati il G.P. sia per Fittipaldi che per Ickx che per Stewart. A Fittipaldi è stato tolto il G.P. U.S.A. poiché non ha avuto stelletta, così pure a Ickx il G.P. del Sud Africa, ma a Stewart perché non è stato tolto il G.P. d'Italia dove non ha avuto alcuna stelletta?

Le vera media di Stewart è dunque: $45 : 10 = 4,5$. Questo punteggio colloca dunque Stewart al 2. posto dopo E. Fittipaldi.

Per l'ennesima volta ho avuto modo di notare come il signor Lini abbia una spiccata antipatia verso Stewart, e di come si perda pur di vederlo, o meglio di mostrarlo sotto una luce diversa di quello che veramente è e vale.

Franco Franchini -
Chiari (Brescia)

Nell'ultimo numero 50 ho avuto modo di prendere visione della « classifica dei pallini » di Franco Lini. Ho però avuto modo di notare alcuni « vizi di forma ». 1) Voi date il presente a Stewart, ma non considerate che egli, oltre a non aver preso parte al G.P. del Belgio, a Monza ha percorso circa 200 metri prima di ritirarsi, ottenendo un N.C. nella vostra classifica. Tenendo conto che per altri piloti (Amon) le gare terminate con un Non Classificabile non sono state computate per la somma finale, mi chiedo il perché di « quell'11 » di Stewart.

2) Mi pare che anche per Fittipaldi (perché 51 punti con 11 gare, anziché 54 con 12? Se avete scartato uno dei due G.P. Americani per il basso punteggio ottenuto, perché non avete fatto lo stesso per Peterson ed Hulme?). E per Amon perché 44 punti anziché 42?

Gianni Garau - Cagliari

Non scaldiamoci troppo, amici! Il bello della classifica con i « pallini » alla quale come inviato in F. 1 contribuisce soprattutto Franco LINI, era proprio il fatto che essa era stilata in base a dati pubblicati e da tutti verificabili, quindi impossibili « modificarli ». Certamente, resta il criterio con cui sono fatte alcune esclusioni, ed in effetti le obiezioni mosse dai due lettori sono giustificabili.

In realtà, sarebbe stato meglio scartare per Stewart il NC di Monza, ed in tal caso lo scozzese sarebbe secondo. Quanto al punteggio di Amon, si tratta chiaramente di un errore di calcolo. Siamo certi che si tratti di sviste involontarie del nostro Lini, e chiunque affermi che Franco ha il « pallino » di Amon ed invece non ha molta simpatia per Stewart è malizioso.

Ricordate comunque quello che abbiamo scritto altre volte. In AUTOSPRINT tutti i collaboratori vedono davvero rispettate le proprie idee personali e le possono esprimere liberamente, senza comunque vincolare la posizione del giornale in sé.

LA SPERANZA

La Tecno in scala

Caro Autosprint, sei mesi fa avevo scritto ai fratelli Pederzani riguardo al modellino della Formula 1, giacché sono collezionista di questi modellini da molto tempo. Avrei preteso, a pagamento, di avere un modellino, ma non ho avuto risposta. Poco tempo fa ho rifatto la richiesta, pensando avrebbero avuto più tempo. Nella mia lettera avevo anche scritto così:

« Vi ho fatto gli auguri, ancora il rinnovo, immagino che non avete avuto un anno fortunato, ma non bisogna scoraggiarsi: quando si comincia da zero succede così, tutto si deve collaudare, perciò una cosa alla volta ».

« Anche Ferrari — proseguivo nella lettera — vecchia volpe, non è stato da meno di voi con la sfortuna in formula 1 ». Finivo poi con l'augurare ad ambedue una gran fortuna per il '73. Ora, poiché non ho saputo più nulla, sono ricorso a voi, perché essendo molto vicini alla Tecno potreste farmi sapere qualche cosa.

Luigi Costa - Carpanè (Vicenza)

« Mal comune mezzo gaudio », dice un famosissimo proverbio, e chissà Luciano Pederzani come è stato contento di essere accomunato — in sfortuna — ad Enzo Ferrari... A parte gli scherzi, caro Luigi, una ragione perché non ti è stato risposto c'è, e va rilevata nel fatto che la Tecno non costruisce modellini, ma Formula 1 vere, e quindi non ti poteva accontentare.

Quindi non prendertela, ed attendi pazientemente che qualcuna delle tante case che costruiscono minivetture in plastica o in pressofusione esca con la Tecno-Martini. Nel frattempo, facciamo nostri i tuoi imparziali auguri ai due costruttori italiani di monoposto di Formula 1.

IL DIROTTATO

I records inutili

Spett. Autosprint, mi permetto di disturbarvi chiedendovi la seguente informazione: desidero sapere quali conduttori, partecipanti al Mondiale Piloti di Formula 1, hanno realizzato il miglior tempo sul giro, in gara ed in prova, nella stagione 1967. Se per caso non mi fossi rivolto all'ufficio

ANDREA PALMERINI - Bologna — Abbiamo un indirizzo, anche se non è completissimo: Panther-Jaguar, Weybridge, Surrey, Gran Bretagna. Può anche darsi che arrivi con solo queste indicazioni.

J. PRATS - Barcellona (Spagna) — Questi gli indirizzi: Nanni Galli, via Matteotti 63, 50047 Prato (Firenze); Arturo Merzario, via Morgagni 15-1, Modena; François Cevert, 3 rue Paul Déroulède, 92 Neuilly sur Seine, Francia; Emerson Fittipaldi, Rua Leonor Quadros 290, Sao Paulo (Brasile).

PAOLO SPERA - Palermo — Grazie dei complimenti, anche da parte dei tipografi, che lei gentilmente accomuna negli elogi. Speriamo che il Club riscuota presso di lei altrettanto successo.

CARLOS FRANCESCHINI - Carpi (Modena) — Di Oreste Berta sappiamo che ha l'officina ad Alta Gracia, in Argentina, ma non abbiamo l'indirizzo esatto. D'altra parte, reputiamo sia abbastanza conosciuto perché la posta gli arrivi anche così. Eventualmente, può indirizzare presso la rivista Parabras Corsa, avenida L.N. Alem 896, Buenos Aires, pregando loro di farla avere ad Oreste Berta.

PIETRO SUSI - Roma — Visto che lei abita a Roma, pensiamo che la cosa migliore da farsi sia andare alla Libreria dell'Automobile, in via Marsala (galleria Caracciolo) e consulti il catalogo. Alcuni testi sugli argomenti che le interessano esistono, ma sono praticamente tutti in inglese.

CARLO DI LIALLO - Napoli — La Lancia Aurelia 2500 GT è stata una vettura molto usata nelle gare, quindi è difficile dire « quante corse ha vinto e con chi », come ci chiede lei. Per quanto riguarda la Maserati 3500 Touring, crediamo invece che non abbia praticamente mai partecipato a gare.

LINO - Napoli — Caro amico, hai ancora 4 anni da « pensare » prima di poter richiedere la licenza, che si può ottenere solo dopo almeno un anno di patente « normale ». Quindi, al massimo, potrai correre in auto a 19 anni. Quindi, calma per ora, e niente escursioni nel traffico con la vettura paterna...

PAOLO AITTONI - Siena — L'indirizzo dell'Autozodiaco è questo: via Nazionale 69a, Pianoro, Bologna. Per i cerchi può chiedere anche a Ennio Villa, telefono 37.63.886 Milano, che commercializza i cerchi smontabili di Manfred Mohr, ed alla ESAP, telefono 041-43.91.36.

LINO CASAGRANDE - Seraing (Belgio) — Del giovane McCall, che si fece preparare una AMS con motore Miura, si sono perse le tracce. Se ha poi fatto la sua carrozzeria coupé non sappiamo, l'avrà comunque fatta fare negli USA. Provi a scrivere a Ennio Bonomelli, via Foro Boario 16, Brescia: può darsi che abbia una foto da mandarle.

PIHAC IVICA - Zagabria (Jugoslavia) — Quelle « statuette » sono i nostri Caschi d'Oro, gli « oscar » dell'automobilismo che Autosprint assegna ogni anno al campione mondiale ed ai tre migliori (a suo giudizio) piloti italiani. Per averne uno, non le resta quindi che dare la scalata ai vertici della Formula 1!

PRIMO BARCHIESI - Rozzano (Milano) — Recentemente la Lea ha edito il libro che fa per lei. Si chiama « Le Ferrari » di Gianni Rogliatti, e costa 6500 lire. Le classifiche del campionato Turismo sono state periodicamente riportate, come tutte le altre classifiche, del resto, su Autosprint Mese.

ANTONIO MECCA - Potenza — Se lei ci indicasse con precisione quali dati le interessano, di quali anni desidera i risultati, potremmo aiutarla. Non possiamo scriverle sul giornale tutti gli abi d'oro. L'indirizzo dell'AC di Monaco è questo: boulevard Albert I, Principato di Monaco.

Caro Autosprint, sono un tuo lettore da un anno, e mi interesserebbe avere le caratteristiche di tutte le macchine partecipanti ai campionati di Formula 1, Formula 2, Prototipi 2000, Can-Am, USAC, Sport, Gran Turismo e Turismo nei rallies, Stock-Car.

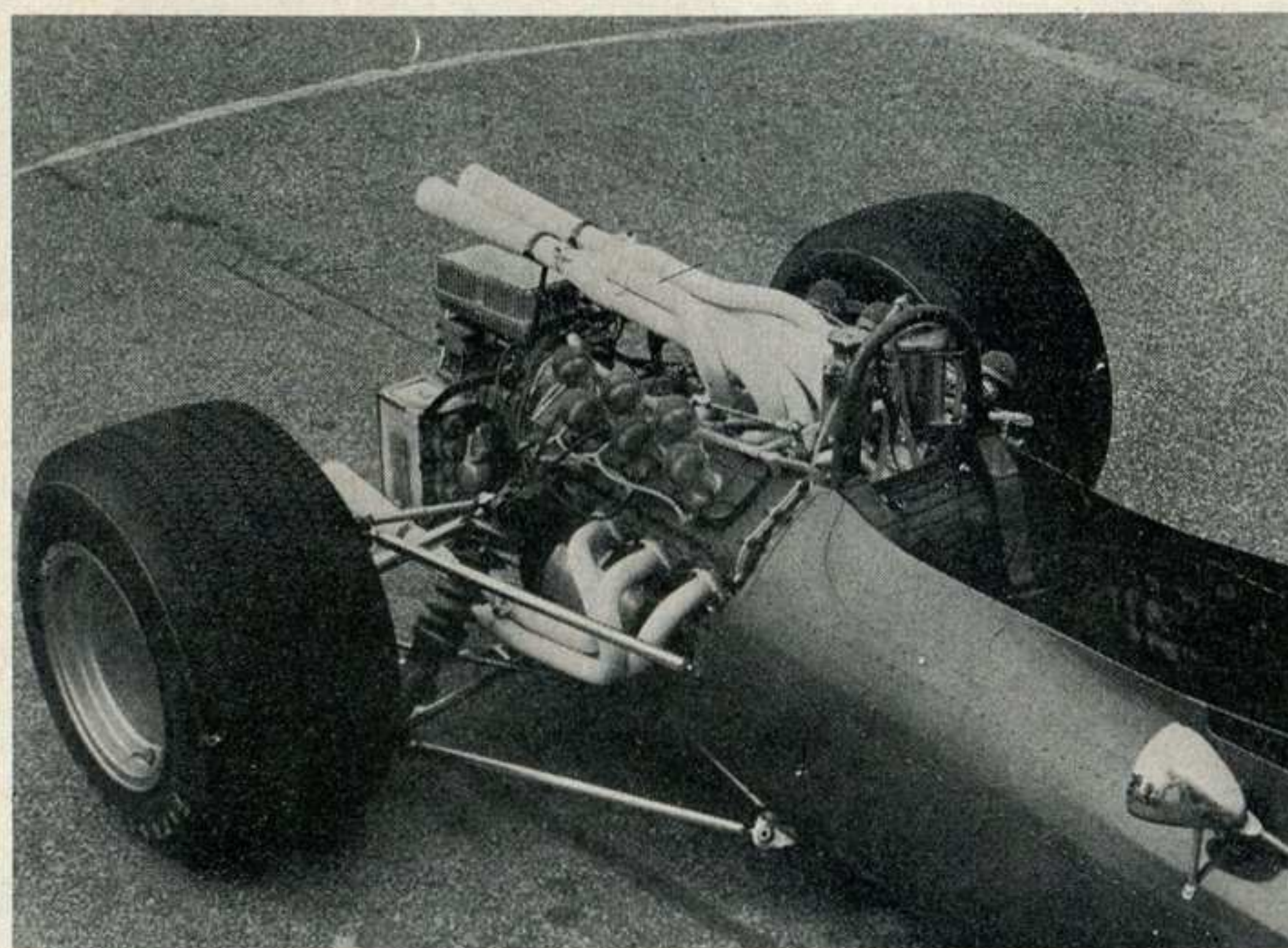
Vorrei i risultati di questi campionati dalla loro data di inizio, con dati riguardanti le gare ed i primi 20 classificati. Pregherei nei risultati ralistici di scrivere la data di nascita di essi.

Le classifiche del campionato montagna, Trans-Am e di tutte le gare nazionali dal 1920 in questi paesi: USA, Canada, Argentina, Italia e Germania

(la famosa Mille Miglia, l'Interserie, la Springbok, il Tour de France, il Tour de Corse, il raid Londra-Messico). Scrivetemi a casa.

Michele Campagna - Milano

E' uno scherzo, vero? Perché se non è uno scherzo c'è una sola spiegazione, con tutto il rispetto che noi abbiamo con i nostri lettori: lei è improvvisamente impazzito. Infatti, bisogna essere pazzi per disturbare la nostra rubrica della Posta con una domanda così semplice. Stia tranquillo, le risponderemo quanto prima. Nel Fermo Posta, naturalmente. Nel frattempo, se le viene in mente qualche altra cosa, scriva pure, noi siamo qua...



L'ARCHIVIO FOTO

La DINO F. 2

Caro Autosprint, desidererei, se possibile, vedere apparire nella tua rubrica postale una fotografia della Ferrari Formula 2 di cui ho sentito tanto parlare. Della stessa vettura desidererei avere qualche dato tecnico ed i nomi dei piloti che l'hanno guidata.

Giovanni Bonini - Piacenza

La Ferrari Formula 2 si chiamava « Dino » e con questo nome venne poi commercializzata dalla Fiat che utilizzò i disegni di questo 6 cilindri a V, proprio per poter far sì che la monoposto potesse partecipare al Campionato Europeo Formula 2, che richiedeva (e richiede) motori derivati dalla serie.

Nata nel 1967, la Dino Formula 2 aveva in origine la cilindrata di 1600 della formula allora in vigore. Il motore, un 6 cilindri a V di 65°, derivato direttamente dal « Dino » 1500 di Formula 1, ed aveva queste misure: alesaggio 86, corsa 45,8, cilindrata totale 1596, compressione 11:1, 200 CV a 10.000 giri, doppia accensione ed iniezione indiretta Lucas.

Successivamente, con gli sviluppi della Formula, la Dino crebbe a 2 litri, con una serie di modifiche e di innovazioni (posizione e numero delle valvole, posizione dei condotti di aspirazione e scarico, misure geometriche) che raggiunse il culmine con una versione a 24 valvole a scarichi sdoppiati, presentata alle prove del Lotteria di Monza del 1969, e che è documentata nella nostra foto.

Agli inizi del 1968 si aprirono della Dino anche una versione Tasmania, con il motore portato a 2400 cc che si comportò ottimamente nel ciclo australe con Amon. Oltre al neozelandese, che la pilotò anche in F. 2, ricordiamo al volante della Dino, di Adamich e Brambilla, protagonisti della Temporada Argentina 1968, poi Derek Bell, Regazzoni, Jaussaud, Baghetti, Ickx, Williams.

interessato a queste consulenze, vi prego di dirottare la presente all'ufficio competente.

Stefano Arata - Milano

Niente paura, e niente « dirottamenti »: lei è andato a colpo sicuro, ad Autosprint le domande dei lettori vengono smistate « automaticamente ». Ed ecco i dati che le servono: Sud Africa (Kyalami): prove Brabham (Brabham) 1'28"3; gara Hulme (Brabham) 1'29"9. Monaco (Montecarlo): prove Brabham (Brabham) 1'27"6; gara Clark (Lotus) 1'29"5. Olanda (Zandvoort): prove Hill (Lotus) 1'24"6; gara Clark (Lotus) 1'28"08. Belgio (Spa-Francorchamps): prova Clark (Lotus) 3'28"1; gara Gurney (Eagle) 3'31"9. Francia (Le Mans): prove Hill (Lotus) 1'36"2; gara Hill (Lotus) 1'36"7. Gran Bretagna (Silverstone): prove Clark (Lotus) 1'25"3; gara Hulme (Brabham) 1'27"0. Germania (Nurburgring): prove Clark (Lotus) 8'04"1; gara Gurney (Eagle) 8'15"0. Canada (Mosport): prove Clark (Lotus) 1'22"4; gara Clark (Lotus) 1'23"1. Italia (Monza): prove Clark (Lotus) 1'28"5; gara Clark (Lotus) 1'28"5. Stati Uniti (Watkins Glen): prove Hill (Lotus) 1'05"48; gara Hill (Lotus) 1'06"0. Messico (Magdalena Mixchuca): prove Clark (Lotus) 1'48"97; gara Clark (Lotus) 1'49"97.

Come avrà notato, ci fu un notevole predominio di Clark, quasi sempre più veloce degli altri. Ma furono exploits inutili, in quanto il campionato quell'anno lo vinse Denis Hulme in virtù dei suoi piazzamenti molto regolari.

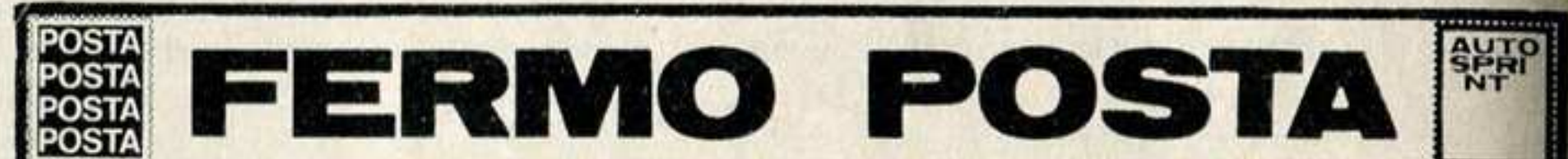
LA TECNICA

Le maxi gomme

Caro Autosprint, vorrei chiederti un piccolo favore. A scuola è sorta una discussione riguardante l'attrito, ed in particolare se la larghezza di un pneumatico può influire sull'attrito. Io ho detto che la larghezza della ruota influisce sulla tenuta di strada, e che l'attrito dipende esclusivamente dalla natura del copertone. Però poi mi è sorto un dubbio: essendo la ruota più larga, il punto di appoggio della ruota è più grande, e quindi sarà più grande il valore dell'attrito. Siccome la faccenda si ingarbuglia vorrei da te una spiegazione.

Gioacchino Barraco - Torino

Sono un ragazzo di 14 anni, che ti legge ormai da tre anni. Il motivo per cui scrivo è questo. Giorni fa, a scuola,



ENZO TESI - Firenze — Le offerte speciali che studiamo di volta in volta per i soci del Club sono — evidentemente — riservate ai soci stessi. Per il resto, grazie per la sua comprensione.

MAURIZIO CLARIMBOLI - Macerata — Ci spiace di non risponderle per lettera, ma raramente abbiamo il tempo di rispondere personalmente ai nostri lettori. Questo l'indirizzo che le serve: Istituto di Scienza dell'Auto, via Umberto Giordano 28, Modena.

MARCO BOSIO - Bolzano — Dei patrocinatori che lei ci elenca, non ci risulta che nessuno sia un produttore di sigarette. La Rothmans 50.000 è stata organizzata dal British Racing and Sports Car Club, Empire House, Chiswick High Road, London W 4, Gran Bretagna. Gli altri indirizzi che ci chiede non li abbiamo, spiacenti.

PEPPINO ANGIARI - Genval (Belgio) — Lei esagera quando dice che a 26 anni è troppo tardi per iniziare. Certo, per uno che volesse fare il professionista, prima comincia a farsi esperienza e meglio è, ma non crediamo che sia un'età troppo avanzata magari solo per farlo in maniera dilettantesca. Anche quello di non giudicare i nostri piloti all'altezza di certi impegni (come fosse Indianapolis) è un atteggiamento ingiusto, ed è poi così che si forma l'idea che gli stranieri siano tutti fenomeni, ed i nostri brocchi! Certo, dipende molto dalle occasioni che ad uno si possono offrire, e che in Italia non sono molte. Lorenzo Sassi ha 26 anni.

ANTONIO SCAGNELLI - Lodi (Milano) — La vettura cui vi riferite esiste davvero, è una Ford Capri costruita in Sud Africa con un motore V8 5 litri, chiamata « Piraña ». Ad un certo punto, un paio d'anni fa, sembrava potesse essere omologata in gruppo 2 per gareggiare nel Campionato Turismo, poi non se ne fece nulla.

CLAUDIO MARGONARI - Rovereto (Trento) — Questo l'indirizzo che cerca: « Rally », via Melchiorri 5, 00162 Roma.

WALTER MONTAGUTI - Cesenatico (Forlì) — Se abbiamo interpretato (non ne siamo sicuri) sia il disegno che la spiegazione, lei vorrebbe proporre delle specie di deflettori che tengano l'aria lontana dalle ruote, in modo da non creare turbolenze. A parte il fatto che ad alta velocità una Sport penetra in funzione della forma esterna, e le ruote restano ben dentro le carenature, quei deflettori non si possono creare perché, di norma, in quella posizione centrale ci stanno i serbatoi.

RODOLFO SEMILLA - Falsomiele (Palermo) — Autosprint non ha un ufficio attrezzato allo smistamento degli autografi dei campioni. Se vuole, può scrivere direttamente a Jacky Ickx, rue Archimede 7, Bruxelles, Belgio, chiedendo a lui l'autografo.

MARIO CATALIOTTI - Palermo — Le norme riguardanti il conseguimento della licenza sono state pubblicate su Autosprint n. 11/1972. Riguardo alla sua « difficoltà », confessiamo di non essere al corrente di come incida sul periodo di patente, ma crediamo che non sia determinante. Per i piloti di Formula Italia

A UN MESE DAGLI SCIOPERI

Diecimila quintali di stampe giacciono nei depositi postali

La situazione non è ancora tornata alla normalità

si è discusso sul problema delle gomme larghe delle vetture da formula, senza giungere a nessuna conclusione. Il professore poi ha detto che l'intensità dell'attrito non dipende dalle superfici a contatto, ma dalla pressione che si esercita su di esse. Ora, se tutto ciò è vero, allora perché vengono adottate gomme tanto larghe? C'entra in qualche modo l'attrito?

Claudio Sidoli - Mandolossa (Brescia)

Ma bravi questi ragazzi, che a scuola dissertano di materie... automobilistiche! La questione delle gomme larghe è molto semplice. In teoria, ha ragione il professore che afferma che l'intensità dell'attrito non dipende dalla superficie, ma dal peso. Però questo va bene in assenza di quel particolare fattore che è il coefficiente d'attrito che si sviluppa fra il suolo e la superficie del battistrada, e che dipende in una parola dalla famosa «meccanica».

Quindi, a parità di peso, diminuirà l'attrito specifico (cioè per unità di superficie), aumentando la larghezza del battistrada, cioè l'area di contatto del pneumatico con il suolo, ma aumenterà l'attrito totale, diminuendo parimenti il riscaldamento del pneumatico, che è un pericolo molto grave.

IL FIDUCIOSO

Calendari rischiatutto

Sono un vostro affezionato lettore e vi scrivo per porvi alcune domande che mi interessano particolarmente.

1) Ho letto sul calendario delle gare del 1973 che la corsa in salita Trieste-Opicina è messa in programma per il giorno 20/5/73. Dal momento che l'anno scorso detta competizione era stata abolita vorrei sapere com'è la situazione per l'anno venturo.

2) Avete pubblicato anche di recente servizi su delle cassette di preparazione per la A112 e FIAT 127, dal momento che io sono possessore di una Fiat 850 Sport Spider e considerato che i motori delle macchine sopra menzionate sono pressochè simili gradirei sapere se le citate cassette di trasformazione potrebbero essere utilizzate anche sulla mia macchina.

Marco Coselli - Trieste

In effetti, la cronoscalata Trieste-Opicina è stata inserita nel calendario '73 per il 20 maggio. Siccome l'iniziativa parte dagli organizzatori, sembrerebbe evidente che gli stessi hanno a-

residenti in Sicilia, Calabria, Puglia, Lucania e Sardegna, la CSAI riconosce gara per gara un rimborso di 40.000 lire invece delle 20.000 previste agli altri. Non vi sono altre agevolazioni, tanto meno di prezzo di acquisto. A Roma può rivolgersi al Gruppo Piloti Romani, via Glorioso 33. Sull'argomento «costi di una stagione in F. Italia» c'è un circosanzionato servizio nel numero speciale Autosprint '72 di imminente uscita nelle edicole.

SANDRO TISCINI - Roma - I «kit» di modelli John Day li può richiedere alla ditta Manou Auto Sport, Passage du Commerce, Le Mans (Francia).

DANIELA BONESCHI - Martignacco (Udine) - Non siamo a conoscenza di nessuna iniziativa del genere. Non dubiti comunque che, se una cosa di questo tipo si concreta, ne daremo comunicazione su Autosprint.

MARIO DEIDDA - Udine - Questo l'indirizzo che cerca: carrozzeria Helvetia, via Monviso 79, Rozzano (Milano).

GIANLUIGI PELLEGRINO - Ranica (Bergamo) - Nel 1970 la BRM è stata patrocinata in Formula 1 dalla Yardley. In quello stesso anno, la BRM vinse solo il G.P. del Belgio con Rodriguez; Hulme corresse con la McLaren, Amon con la March, Ganley e Marko non parteciparono al mondiale e Fittipaldi ebbe la Lotus 72. La classifica mondiale '70 ebbe questa graduatoria: Rindt, Ickx, Regazzoni, Hulme, Stewart, Brabham, Rodriguez, Amon, Beltoise, Fittipaldi, Stommelen, Pescarolo ecc.

PIERANGELO MERONI - Garbagnate (Milano) - Proprio in questi giorni, edito dalla Sperring & Kupfer, esce un magnifico libro di Cesare de Agostini intitolato «Nuovolari». E' quello che cerca.

ALBERTO MONTI - Cinisello Balsamo (Milano) - Nel 1960, il Gran Premio di Germania non fu valido per il Mondiale. La gara che vinse Bonnier era per Formula 2; la sua Porsche (e quella del secondo, Von Trips) erano delle 1500 a 4 cilindri contrapposti. Terzo fu Brabham su Cooper-Climax.

CARLO PADIGLIONE - Cagliari - Questo l'indirizzo: Supermarket di Piero Drogo, via Emilia Est 163, Modena, telefono 36.48.23. E ci scusi per il ritardo.

GIOVANNI HOZ - Milano - Che notizie vuole di Magione? La pista è quasi pronta, vi sono già gare in calendario, la planimetria l'abbiamo pubblicata; le diamo il recapito: Scuderia Carpine, 06063 Magione (Perugia), telefono 075/841.123. Questo il telefono di Vallelunga: 06/903.3009. E questo quello di Casale: 0142/83.235.

GUIDO BIASCI - La Spezia - Il problema è questo: come lei, sono moltissimi i nostri lettori che vorrebbero «una mano» per ottenere permessi di fotografare in pista. E' evidente che non possiamo fare parzialità, tanto più che — non essendo i padroni di nessun autodromo — le dovremmo fare sulla pelle nostra, cioè sui pochi permessi che vengono concessi alla nostra testata. La via è quella che lei ha già seguito: anche se fin'ora non ha avuto risposta, riprovi, magari recandosi personalmente all'ufficio sportivo in via Calori 9.

PIERO FACCHINI - Pavia - Il suo è un problema veramente inesistente: scriva in italiano, non si dimentichi che sono parecchi anni che Ickx corre per la Ferrari, e un po' della nostra lingua l'avrà imparato, no?

LUCA ZACCAGNINI - Firenze - Grazie della vignetta, ma francamente non ci pare il caso di pubblicarla, dato che non fa molto ridere... Ad ogni modo, faccia conto di aver vinto la scommessa con il suo amico. Per l'altro questo ci riscriva: infatti non è improbabile che la sua lettera sia andata persa.

Questo titolo, tratto da un quotidiano milanese del 4 gennaio è la sintesi di una situazione di cui purtroppo non abbiamo colpa. E' la più eloquente risposta a coloro che ancora ci scrivono lamentandosi per i ritardi con cui il giornale viene recapitato. Fra quei 10.000 quintali ci sono anche i vostri Autosprint. Abbiate pazienza



Caro Autosprint, sono ormai tre anni che leggo il vostro giornale, e vi scrivo su di un argomento che mi sta molto a cuore: i costi delle vetture preparate, nei gruppi 2 e 4.

Essi sono saliti alle stelle, e di conseguenza gli schieramenti di partenza si sfoltiscono sempre più. Questo è in sintesi il quadro di una categoria che, nata per dare la possibilità di correre ad una più larga schiera di piloti, rimane un lusso per pochi. La causa sta nel regolamento troppo permissivo che oltremodo falsa il contenuto sportivo di queste gare, nel senso che oggi vince colui che spende di più e continuando di questo passo si finirà col decretare la fine del Turismo e del Gran Turismo preparato. L'esempio tipico è quello di rendere libero ogni rapporto al cambio ed al ponte.

Rivediamo quindi i regolamenti e le relative omologazioni, concedendo meno libertà di trasformazione tornando a vetture che non somiglino più a dei mostri.

Un altro «Turismo Nazionale»? Per carità, signor Amadio, lasciamo perdere! Non ricorda forse le polemiche che nacquero dopo la presentazione, al Convegno CSAI di Roma alla fine del '69, del TN così come lo aveva elaborato la CSAI? Il nostro è un paese di oltre 50 milioni di individualisti, e stia pur certo che ogni scelta scontenterebbe un gran numero di persone, magari anche lei, una volta che queste scelte non si potessero giustificare come «venute da Parigi».

Pensi all'attuale Turismo e Gran Turismo di serie CSAI: esso, apparentemente, è un semplice ritocco del regolamento internazionale dei gruppi 1 e 3, eppure è sostanzialmente differente tanto che, al limite, le due categorie non sono intercambiabili. E rifletta al grave significato che questo ha, ad esempio, nei confronti di un pilota che volesse fare anche un Rally. In Italia, beninteso. Gli ci vorrebbero due vetture, una preparata secondo i dettami CSAI per la velocità, ed una secondo il gruppo 1 internazionale per i Rallies. Un po' dispendioso.

Pertanto, lasciamo perdere ogni velleità regolamentare di casa nostra. Di formule nazionali ne abbiamo già trop-

pe, e poi non dimentichi che con le Turismo e le GT si disputano dei campionati internazionali, e quindi è essenziale essere all'altezza degli altri. A meno di non volere creare un regolamento «made in Italy» per pura ripicca alla abolizione della divisione 1300 nel Campionato Turismo: ormai, la frittata è fatta e non ci sono rimedi.

Quanto alla CSAI «portavoce» in sede internazionale, non ostante il suo scetticismo sull'interesse che possono suscitare, i nostri rappresentanti hanno già fatto delle proposte. Tutto sta a vedere quale sarà l'orientamento in sede CSI, orientamento che per ora sembra rivolto ad una completa «rilettura» dell'Annesso J. Che questo rifacimento sarà proprio in senso restrittivo non ci sentiamo di dirlo.

Resta il fatto — consolante, non ostante il suo pessimismo — che non è vero che «gli schieramenti di partenza si sfoltiscono», anzi. Quanto al «lusso per pochi», nessuno la obbliga a correre in Turismo o Gran Turismo Speciale. Attualmente, non c'è altra abbondanza che di scelte per potenziali corridori, specie in Italia.

Comunque, il responsabile dei costi non è il regolamento, ma le Case costruttrici ed i loro rappresentanti ed alleati. Il dispendio non è nella «permissività» regolamentare, ma nelle fiches di omologazione rimpinzabili — a volontà del costruttore — di ogni genere di raffinatezze. Il guaio vero non è l'Annesso, ma i «connessi», anche se la CSI ha indubbiamente le sue responsabilità nel farsi «influenzare», a turno, da alcuni rappresentanti.

Annessi e «connessi»

La stessa CSAI si dovrebbe fare portavoce di questa situazione in campo internazionale, anche se non verrebbe ascoltata. Infatti all'Italia non basta farla da protagonista in varie specialità dello sport auto (Mondiale Marche, Rallies, Euro 2000, Formula 1) per avere una certa influenza in sede internazionale.

Ma la CSAI stessa potrebbe istituire un'altra categoria di vetture preparate che stiano fra le vetture di serie CSAI e quelle preparate, non essendo possibile per il momento eliminare completamente le attuali categorie per il notevole materiale che andrebbe in disuso.

Comunque, con un regolamento adatto, riprendendo magari quello che era in vigore fino al 1969 rimodernato secondo lo spirito delle attuali competizioni, la categoria proposta potrebbe nel giro di poco tempo sostituirsi completamente alle attuali categorie.

Cesare Amadio - S. Egidio (Teramo)

L'IPERCITICO

Le «staffette» di GALLI

Per tutto l'arco dell'anno non avete fatto altro che criticare tutti quei personaggi che in un modo o nell'altro si sono venuti a trovare a contatto con Galli. Sono d'accordo con voi per quanto riguarda il disaccordo con l'Alfa Romeo, ed in parte con la Tecno.

E' vero che se la Martini-Tecno si fosse valsa sempre di Galli e non anche di Bell avrebbe disputato un numero maggiore di corse, dato che l'inglese ha avuto la sfortuna anche di non qualificarsi. Ma una volta contattato il pilota inglese David Yorke aveva l'obbligo di farlo correre.

E veniamo alla Ferrari. A Clermont Ferrand, Galli ha la 312 B2 che Regazzoni non può usare per il suo incidente «calcistico». Ha fatto molto piacere anche a me, ma la decisione di far correre Galli (forse un dispetto a quelli dell'Alfa?) ha lasciato a piedi un certo Merzario.

E arriviamo al Jarama 2000. Osella affida una delle sue macchine a Galli, e questo è un bel gesto sportivo. Ma forse Osella avrebbe dovuto lasciare carta bianca ai suoi piloti di darsi battaglia, rischiando di perdere la corsa ed il campionato?

Frediano Burioli - Martorano (Forlì)

Attenzione, signor Burioli, non perda di vista questo: noi quest'anno ci siamo schierati più volte dalla parte di Galli come lo avremmo fatto per qualunque altro pilota italiano oggetto di prevenzioni assurde da parte delle case italiane.

Galli, nel '72, è stato in maggiore o minore misura sempre condizionato da «staffette» di sapore calcistico: prima con Bell (c'erano due piloti perché avrebbero dovuto esserci due F. 1, e l'altalena può essere francamente criticabile specie quando va a detrimento dei collaudi. Poi, il pratese è stato «provato» sulla Ferrari: apriti cielo! Schetty, poi, si è ricordato di Merzario solo quando si è trovato Galli a Fiorano: lui avrebbe preferito Redman, lo ha detto chiaramente. Avrebbe preferito Redman anche lei? Si ricordi che l'impegno di Merzario in F. 1 è maturato solo dopo, in tempo per il GP di Gran Bretagna.

Quanto ad Osella, la sua non è stata una «graziosa concessione»: aveva bisogno di un buon pilota da sostituire a Merzario, ed ha fatto una scelta giusta puntando su Galli. Ma si è dimenticato di trattarlo da professionista serio quale ormai Galli è da tempo. Non si tengono a freno i piloti con la mancanza di informazioni dai box.



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

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via 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 \$ 0,80 - 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 Pta. 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 potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; AUSTRIA: MORAWA & CO., Wollzeile 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-Ile, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6625 Papineau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opera, 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 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-LETTA S.P.A., MARIANO DE CHILE, Ciudad de ASUNCION; Perù: 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 16 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 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE AIG., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1395, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (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

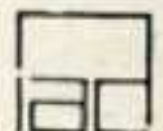
Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

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) 23.61.96 - 27.97.49 - Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.426 - 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) 844.9.226-861.427-868.821-858.367 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici il borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felisina 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 mese

L. 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 60 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 8V 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
mutoSuper 8
muto

LA RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(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 _____

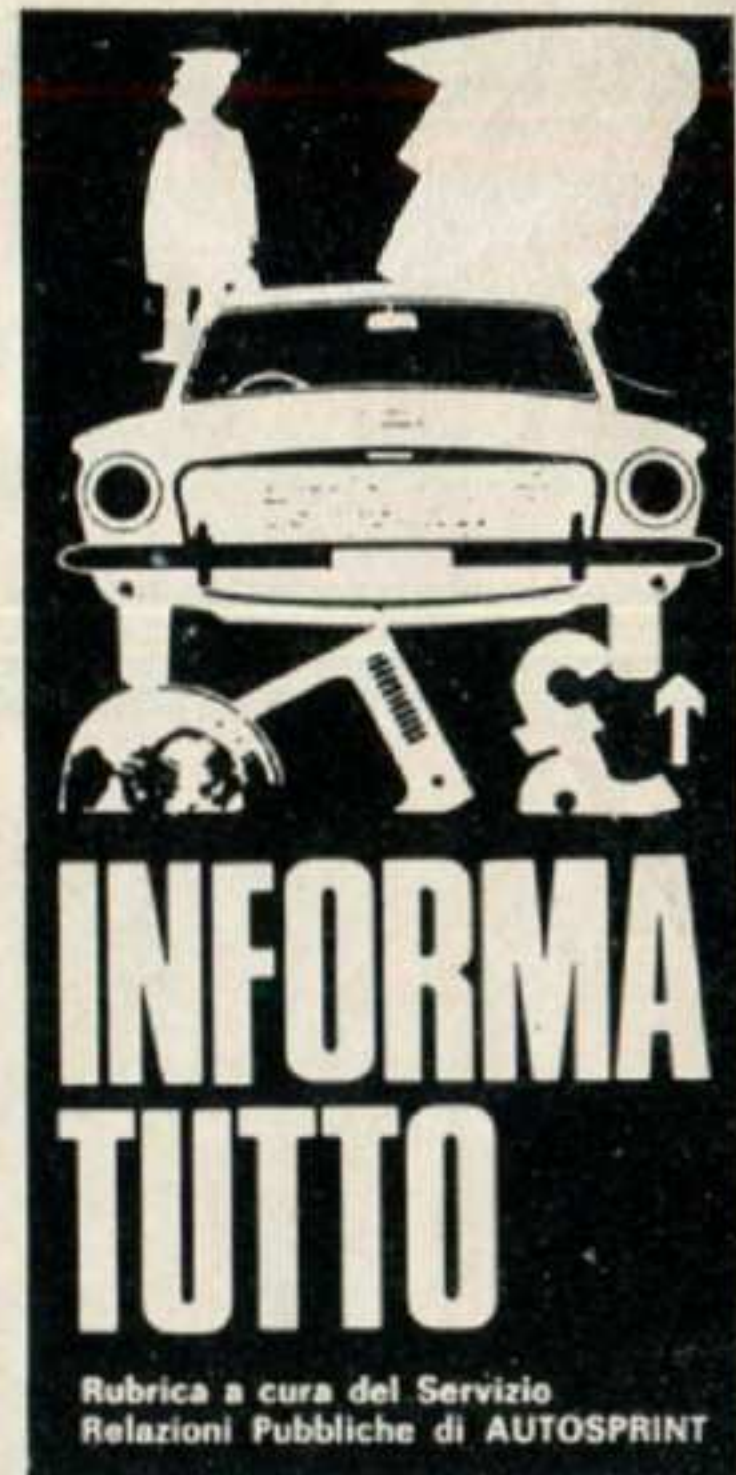
Via _____

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

**Finalmente un preparato
che pulisce
dalla nafta mare e spiagge****Il «MOD» 9
anti-
inquinamento**Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

GENOVA - Presente il sottosegretario alla Marina Mercantile Durand de La Penne assistito da funzionari e tecnici dello stesso ministero, la società petrolifera «BP» ha mostrato nel golfo della Spezia i risultati di un suo prodotto che, irrorato sulle macchie di nafta o rovesciato sugli scogli neri di catrame, ha la proprietà di dissolvere gli inquinamenti.

Si tratta del «Mod 9» un liquido che non «precipita», di rapido impiego e di costo relativo (circa 400 lire il litro). Il «Mod 9» è una sostanza ricavata dal petrolio, ma capace di rompere la struttura molecolare degli idrocarburi trasformandoli in anidride carbonica ed acqua. A differenza del «1001» usato dagli inglesi per il disinquinamento delle coste dopo il naufragio nella Manica del «Torrey Canyon» e lo «1100» e «1100X» usato anche per ripulire Firenze dopo l'alluvione, sembra non abbia effetti tossici per la flora e la fauna subacquea. La non velenosità del «Mod 9» è stata infatti dimostrata dal campo di colture subacquee allestito dalla «BP» in prossimità dell'Isola del Tino, dove una équipe di tecnici ad alta specializzazione sotto la direzione del comandante De Angelis, consulente permanente della società petrolifera esamina con continuità crostacei, molluschi e gorgonie che hanno ricevuto in maniera più o meno diretta un trattamento del liquido disinquinante.

Le dimostrazioni sono iniziate con l'imbrattatura di morchia di angoli, anfratti, picchi e scogli subito dopo immediatamente ripuliti con una irrorazione di «Mod 9». E' stato quindi rapidamente ripulito un «recinto» fatto di galleggianti dove era stato versato molti chili di greggio. Infine nel porticciolo delle Grazie sono stati provati gli «sbarramenti nave» costituiti da lunghi salsicciotti tesi intorno ad una unità che compie operazioni che potrebbero dar luogo ad inquinamenti. In caso infatti di rottura di una manichetta per il travaso del greggio, il danno verrebbe limitato alle acque rinchiuso dallo sbarramento e quindi facilmente ripulibili.

Il «Mod 9» arma efficace ed utile ha però, come hanno detto gli stessi tecnici della società, un impiego limitato, potrebbe ad esempio servire per la pulitura di una spiaggia minacciata dalla perdita di greggio da parte di una petroliera o alla ripulitura di scogliere imbrattate di catrame, mentre nell'eventuale naufragio di una petroliera carica il pericolo di inquinamento non verrebbe scongiurato non tanto per i limiti chimici del prodotto ma per l'ambiente chiuso e senza mare del Mediterraneo.

Il «Mod 9» non è quindi molto ma indica un adeguamento alla soluzione totale che sta alla cima di questi «esperimenti».

c. b.



● Questo aereo «fatto in casa» dal signor FRED JONES, pilota di origine inglese che ha così realizzato il progetto ideato più di 60 anni or sono da suo nonno Walter, ha volato da Trento a Merano alla media di circa 100 kmh superando brillantemente la prova di collaudo. Fatto senza precedenti è quello che il piccolo velivolo monta un motore da automobile è più esattamente un motore OPEL REKORD.

Il fischio modulato

● Quel fischio lacerante che tanta noia procura ai pedoni e anche agli automobilisti, già in via di diminuzione, è destinato a scomparire nel prossimo futuro, grazie agli studi dei tecnici e all'aiuto del computer. Assodato che il rumore proveniva, con l'aumentare della velocità, dai profili della stessa altezza e dai disegni sempre uguali sulla superficie delle gomme, si stanno ora costruendo, appunto con l'aiuto del computer, pneumatici a disegno e altezza dei profili irregolari, ma calcolati in modo da rendere in rumore residuo anche piacevole e confortante. Diversificando le distanze e le grandezze dei disegni non ne deriva più una tonalità unica, ma un «misto di frequenze» il che equivale ancora ad un rumore, ma costante, e quindi assimilabile, e soffuso al massimo. Nella foto: un esempio di come l'UNIROYAL ha realizzato un pneumatico nel quale gli elementi del profilo sono realizzati in diverse grandezze e a diverse distanze.





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 CANETOLI** - **Carlo CAVICCHI** - **Andrea DE ADAMICH** - **Gio' LU'NI** - **Gabriela NORIS** - **Tim SCHENKEN**

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Domenico Bruschi** (S. Marino) - **Lino Ceccarelli** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - **Luis Gonzalez Canomanuel** - **Agenzia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Berna) - **Thomas b. Floyd** (Australia) - **Gilberto Gatto** (Canada) - **David Hodges** (Londra) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marsiglia) - **Hanns H. R. Löffler** (Monaco Baviera) - **Lino Manocchia** (New York) - **Sergio Marchetti** (Stoccolma) - **André Roze** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Bruno Boglioni - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Toni Fasolato** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Doug Nye** - **Giuliano Orzali** - **Gerlad Schmitt**.

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** - **Riccardo Carafa** - **Gianfilippo Centanni** - **Salvatore Ciusa** - **Onofrio Colabella** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'ignazio** - **Dionigio Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lettanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Claudio Porrozz** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccato** - **Francesco Santucione**.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Cevenini** - **Coppini** - **D.P.P.I.** - **Falletti** - **Ferrari Nasalvi** - **Giuliani** - **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 AUTSPRINT

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

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 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.

ALFA ROMEO

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

FERRARI

FERRARI DAYTONA perfetta, amaran- to, stereo, accessoriata. Tel. TORINO - 48.35.70.

FIAT

● «500» elaborata con roll-bar. ELIA - Torino - Tel. 30.45.63.

● **FIAT 128** gruppo 2 1150, Dalla Chiesa vende, plurivittoriosa, aggiornata '73. Rivolgarsi **PASINI** - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

● **600** competizione per circuito tipo «Aeroporto Cerrina», racing 10 pollici. ELIA - Torino - Tel. 30.45.63 - L. 300.000.

FIAT 1500 motore rodaggio, gancio traino, con carrello trasporto auto, vera occasione - Tel. 019/41.311.

● **FIAT 127** preparazione Gr. 1 CSAI - Corredata contagiri elettronico - manometri olio - roll-bar - termometro acqua, cinghie, buone condizioni. Ottimi risultati stagione agonistica '72. Indirizzare offerte: **ROBERTO PATORNO** - V.le Galatea, 6 - Partanna Mondello - 90151 Palermo - Tel. 091/45.05.52 ore 14-16 e 21 in poi.

INNOCENTI

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

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

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.

PORSCHE

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

PORSCHE 911 S 2000 inurtata, perfettissima, carrozzeria meccanica, ammortizzatori Koni, volante Momo - **FILIPPO ZUCCARELLO** - C.so Italia, 135 Catania - Tel. 095/26.03.39 ore pasti. L. 2.850.000 contanti.



RACER Berlinetta Bertone 903 cc di- cembre '69, Km. 45.000. **TIZIANO PE- RINI** - Viale Kennedy, 6 46010 S. Mar- tino Argine (MN) - L. 600.000.

vettura completa
L. 1.430.000



NUOVA!
NUOVA!
NUOVA!

"Mirage"

40138 BOLOGNA
via Mazzini 26
tel. 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

cercasi concessionari per le zone libere

Occasioni auto corsa; auto speciali o difficili e maxi moto; volete comprare? 2.000 lire più spese postali e saprete dove trovare (specificando tipo desiderato). Volete vendere? «inserimento» gratuito nello schedario. Attualmente disponiamo tra l'altro, di numerose schede di occasioni auto da corsa! Telefonate a:

CARONTE

tel. 498.20.20 - Via Tasso 7 - Milano

BELLEI Ford MODENA

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

concessionario **AVO**

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

RENAULT

RENAULT 12 GORDINI 1972, assetto Koni, Roll-bar, protezioni, vari accessori. **GUIDO TACHI** - Siena - Tel. 0577/90.041 ufficio.

ALTRE MARCHE

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

MONOPOSTO

TECNO F. FORD aggiornata, cambio Colotti con tutti i rapporti, due treni di gomme. Rivolgarsi **PASINI**, Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

F. 3 BRABHAM BT 28 vera occasione - Tel. 0546/21.650.

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

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 Mag- golia, 1 - MILANO - Tel. 84.72.650.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE Lancia Fulvia 1300, normale ed elaborato, revisionato. **AUTOSPORT** - Jolly Club - Milano - Tel. 32.39.18.

MOTORE Lancia Fulvia 1440, normale ed elaborato, revisionato. **AUTOSPORT** - Jolly Club - Milano - Tel. 32.39.18.

MOTORE Lancia Fulvia 1600, normale ed elaborato, revisionato. **AUTOSPORT** - Jolly Club - Milano - Tel. 32.39.18.

RICAMBI 124 Spider rapporti 8/41, roll- bar, ammortizzatori Koni. **ELIA** - Torino - Tel. 30.45.63.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



TRIUMPH

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

SI COMPRA

AUTO



ALTRE MARCHE

FUORISTRADA «STEYR-PUCH-HAFLINGER 700» occasione, acquisto contanti. Det- tagliare: condizioni veicolo e prezzo. **ALESSANDRO VILLIGER** - Via V. Ve- neto, 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.

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

● = vetture sportive.

3 POSSIBILITA' PER GLI ABBONATI 1973



ITALIA
annuale
soci del CLUB
semestrale
ESTERO
annuale

	col borsetto dono	normale
annuale	12.000	10.000
soci del CLUB	11.000	9.000
semestrale	—	5.500
annuale	—	15.000



	normale
annuale	5.000
soci del CLUB	4.500
semestrale	—
annuale	8.000