

Che lo sport automobilistico, inteso come complesso generale, sia da tempo su una strada tortuosa che non si sa bene dove porti, è un fatto che andiamo denunciando da anni. La apparente vivacità, scambiata con troppo superficiale fretta per vitalità, degli avvenimenti degli ultimi anni non fa che rafforzare la nostra opinione sulla pericolosità della evoluzione delle strutture e dei modi di vita delle corse e di tutto quanto esse comportano.

In ordine di tempo l'ultimo fatto registrato a questo proposito è stata la nascita della associazione dei piloti da rally, che si è quindi aggiunta alle tante altre associazioni di parte spuntate una dopo l'altra, a cominciare dalla GPDA fino alla Grand Prix Association, con il dichiarato scopo di essere... l'una contro l'altra.

In sostanza cosa è accaduto? Che le varie componenti la vita dello sport dell'automobile, constatata l'assenza di potere di quelli che avrebbero dovuto essere gli organismi centrali coordinatori, hanno scelto la strada sindacalistica della difesa diretta dei loro interessi, e senza curarsi del bene collettivo hanno puntato la loro azione soltanto verso interessi egoistici contingenti, non curandosi delle conseguenze della loro azione. Poiché è chiaro che le reazioni delle altre parti, minacciate o anche ricattate, ha lo stesso fine, il risultato finale è la minaccia del caos totale, certo controproducente ai fini dello sviluppo futuro.

Soltanto spettacolo?

Quanti sono, però, quelli che si preoccupano tanto del futuro? Ben pochi, a giudicare dagli avvenimenti. Il motto di tutti, il grido di battaglia, pare sia unico: «dopo di noi il diluvio. Non ce ne importa niente della gallina domani: vogliamo l'uovo subito e tanto peggio per il dopo». Grosso modo è così. In altre parole coloro che adesso si sentono forti, per posizioni più o meno giustificate, si preoccupano soltanto di trarre dalle circostanze il massimo di beneficio personale, non preoccupandosi minimamente, e talvolta irridendo, degli interessi comuni o anche soltanto degli interessi particolari di chi verrà dopo di loro.

Le stupefacenti e talvolta incredibili pretese avanzate nei confronti degli organizzatori (è roba di questi giorni) sono soltanto un esempio di questo stato di cose. Se continua così, non abbiamo dubbi: si va verso

è dato dalla situazione grottesca in cui si trova CHRIS AMON. Che è sfortunato, non vi è dubbio, ma che in qualità intrinseca è da collocare tra i primi cinque tra coloro che fanno oggi della Formula Uno. Ebbene Amon, che oltre che pilota completo capace di andar forte dappertutto e con qualsiasi macchina è anche uno dei pochissimi capaci di «capire» la macchina e quindi di metterla a punto, questo Amon rischia di non essere in corsa nelle prove del campionato mondiale, semplicemente perché chi lo aveva ingaggiato adesso non ha i soldi per compensarlo.

E se si arriva all'assurdo di una squadra che non sa in gennaio se potrà davvero svolgere un programma concreto e perché le circostanze hanno permesso la nascita di squadre del genere, dall'equilibrio sempre precario. Squadre che sono sorte, guarda caso, quando la CSI ha permesso che fosse infranta e dimenticata una regola che non era soltanto (adesso la gente se ne accorge) fatta di tradizione e di sentimento. Quella dei colori nazionali che dovevano distinguere una macchina dall'altra.

Quella regola fu rotta da chi, avendo sottoscritto un accordo pubblicitario, tolse il verde dalle sue macchine e vi appose del rosso e dell'oro, e subito dopo altri lo hanno imitato, tanto che l'anno scorso vi erano soltanto le Ferrari e la Matra ad avere ancora i colori della loro nazione, mentre tutte le altre macchine erano trasformate in... cartelloni pubblicitari. Non è soltanto una questione di forma e di sentimenti, credetemi. La tolleranza della CSI verso questa tendenza ha trasformato totalmente la vita delle grandi corse, ed oggi se ne pagano le conseguenze, con fatti — appunto — del genere di quelli che hanno a involontario e sfortunato protagonista Chris Amon.

Come un padre che curi i propri figli applicando delle pomate sui foruncoli, senza preoccuparsi di scoprire le cause dei foruncoli ed eliminarle, la CSI agisce da lustrini applicando paterecci sui bubboni che scoppiano. Modo sicuro perché il malato muoia.

Ricordate l'indegno patto di Ginevra, stabilito tra costruttori e organizzatori della F. 1? Quello che prevedeva i dieci qualificati d'ufficio, cioè i dieci privilegiati figli di chissà quali Dei? La CSI non ebbe nessuna reazione, non si accorse della mostruosità antisportiva di un simile procedimento e lo avallò, rinunciando implicitamente alla difesa dello sport, che dovrebbe essere il suo assillo permanente.

Una tempestiva Tavola Rotonda a MONTECARLO

in coincidenza del RALLY, affron- terà tutti i più scottanti temi del momento

MONACO - Giovedì e venerdì, in attesa dell'arrivo dei concorrenti del Rally, Montecarlo ospiterà un avvenimento eccezionale, che — anche se non esce dai limiti delle discussioni accademiche senza seguito immediato — rappresenta motivo di in-

Dove va lo sport auto?

la completa confusione e fra non molto ci ritroveremo con delle forme di attività che avranno perduto tutti quegli aspetti tecnici e morali che a nostro parere sono indispensabili perché quello dell'automobilismo sia chiamato sport.

Avremo soltanto una forma di spettacolo, impostato soltanto su rapporti economici, ed avremo perduto tutte le altre ragioni di interesse, cioè quelle che sanno mobilitare anche i sentimenti.

Tutto questo avviene perché negli ultimi vent'anni sono mancati gli uomini per guidare lo sport nella sua direzione giusta, perché alla competenza ed al disinteresse ed alla intelligenza, si sono sostituiti la semplice ambizione, la politica da corridoio e l'arrivismo ad ogni costo. E' forse colpa dei tempi in generale, visto che il fenomeno non è limitato allo sport dell'automobile, e nemmeno allo sport tout court; ma se ciò può essere ragione di rassegnazione generale non significa che cambi la realtà.

La mancanza di una linea politica precisa, soprattutto della versione preventiva delle conseguenze di atti e decisioni, ha portato pian piano alla progressiva perdita di autorità da parte dell'organismo centrale dello sport, quella C.S.I. che dovrebbe governare e che in sostanza, invece, è da anni alla rincorsa affannosa degli avvenimenti; che anziché essere da lei provocati e controllati da ormai troppo tempo le sono imposti. Lasciando volta a volta che questo o quello, tra gli organizzatori od i gruppi di interesse, prevalessero sfacciatamente, la CSI ha perduto troppe volte la faccia perché il suo prestigio non ne soffre. E così, visto che tanto nessuno faceva la voce grossa, ognuno ha cominciato a far quello che voleva.

Siamo arrivati ad oggi, alla esasperazione dell'anarchia. Da Parigi la CSI promulga i suoi campionati, le sue regole, e subito dopo da tutte le parti si agisce in modo da svuotare di contenuto reale le regole ufficiali.

Prendete il cosiddetto campionato mondiale dei piloti. A parte il fatto che (noi lo andiam dicendo da molto) è comunque un campionato di una specialità precisa e non un campionato generale, come può chiamarsi campionato mondiale un torneo nel quale giostrano non i migliori in assoluto, ma soltanto coloro che hanno la possibilità di disporre delle macchine adatte, sia perché appoggiati da interventi finanziari particolari, sia per censo proprio?

La denuncia di ELFORD

E' un fenomeno che è stato denunciato un paio d'anni fa da Vic Elford, con una lettera aperta ai giornali inglesi che fece un certo scalpore, ma che non ha cambiato molto le cose. Il discorso, qui, non è quello del pilota sconosciuto che potenzialmente è migliore di tutti ma che non ha il mezzo di dimostrarlo; questo è purtroppo inevitabile. Il discorso è quello del pilota di valore solido e ben dimostrato, che però non essendo in certi «giri», non portando alla squadra X o Y un contributo di danaro, non trova il volante buono ed è scavalcato dal novellino che di qualità ne ha poche ma... ha un padre o uno zio banchiere!

Il caso attuale, quello che dovrebbe far riflettere tutti seriamente,

Ricordate l'ammaina pantaloni compiuto dalla CSI, a varie riprese, davanti alle prevaricanti richieste — per esempio — degli organizzatori di Le Mans a proposito dei regolamenti del campionato marche? Per non scontentare quelli di Le Mans, e poi per contentare altri, da un campionato che era e doveva essere per macchine di produzione o almeno vicine alla produzione, si è giunti attraverso molte infelici tappe alle macchine puramente spettacolari di oggi, doppione inutile di quelle della formula Uno.

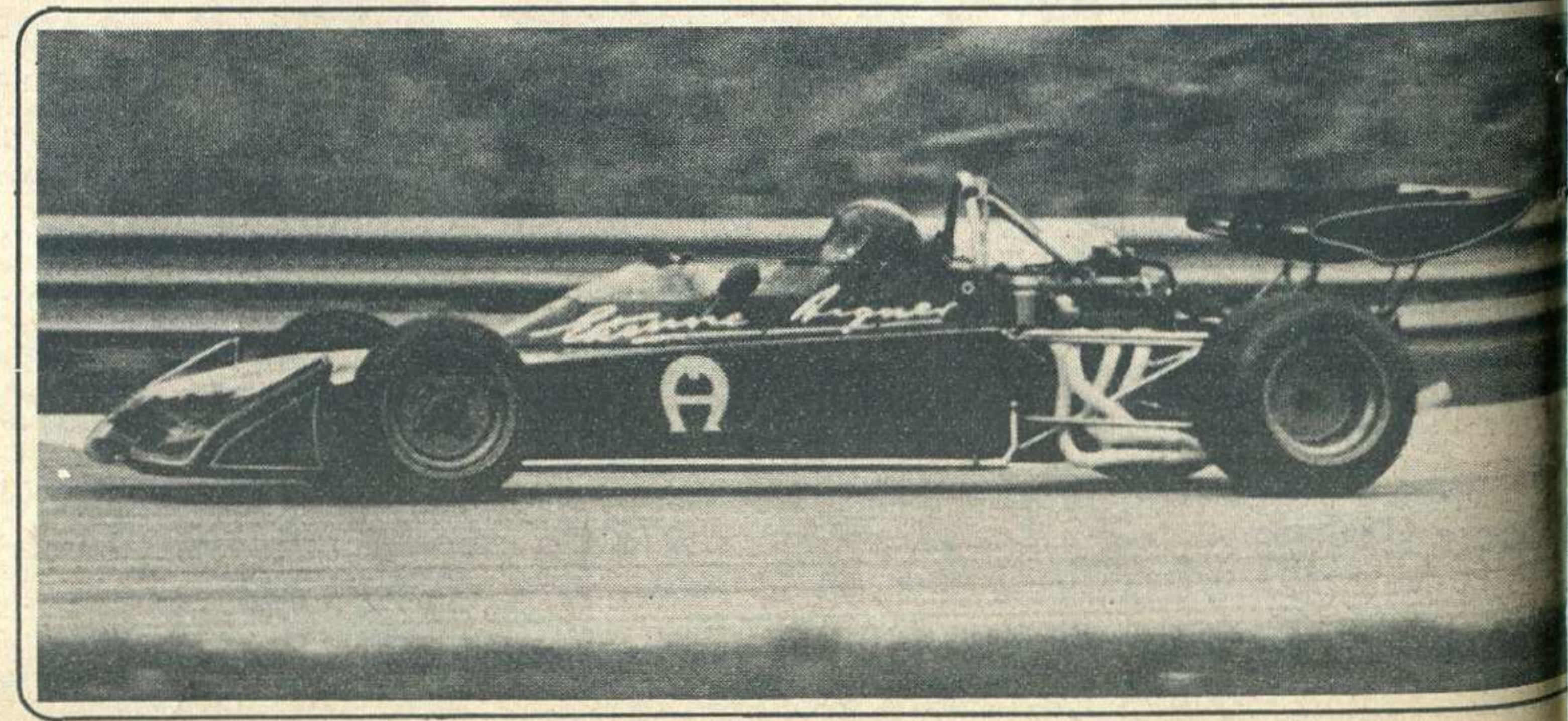
Per accontentare questo o quello si è giunti alla moltiplicazione dei campionati, con tante categorie e classi e specialità che anche gli addetti ai lavori, gli esperti, debbono andar in giro con i manualetti, se vogliono raccapezzarsi. Figuratevi il pubblico che va alle corse, quello che è composto dalla gente che ha tutt'altre preoccupazioni che quelle di istruirsi sui misteri dei regolamenti!

Tutto questo discorso ci porta, inevitabilmente, alla conclusione che è tempo di far qualcosa di concreto perché la organizzazione internazionale delle attività sportive sia riportata su una strada più ampia e diritta, che abbia scopi e fini ben individuati ed accettabili. E' un discorso che ci è stato suggerito dalla incredibile situazione personale di Amon, ma che è comunque di attualità, tanto più che fra pochi giorni a Monte Carlo gli esponenti delle varie componenti dello sport si riuniranno attorno ad una «tavola rotonda» proprio per discutere il futuro delle corse.

Auguriamoci che qualcuno legga queste note, prima di quella riunione, e in buona fede ne capisca la sostanza.

teresse per il mondo dell'automobilismo sportivo.

Si tratta della «tavola rotonda dello sport automobilistico» organizzata dall'A.C. Monaco sotto il patronato di Sua Altezza Serenissima il Principe Ranieri III. Questa «tavola rotonda», organizzata con molta tempestività in un momento che è particolarmente delicato, per i contrasti e fermenti che sono noti, potrà avere il merito di almeno raccogliere le opinioni ufficiali dei vari gruppi in cui l'automobilismo si è frazionato negli ultimi tempi, opinioni che dovrebbero servire da traccia per quanti intendano tentare di capire quel che le differenti parti vogliono; e sarà utile soprattutto come documento che servirà in futuro per giudicare gli atteggiamenti di oggi e le conseguenze che tali atteggiamenti avranno.



Che cosa c'è sotto?

Lo scandalo dei calendari

La lettura del calendario internazionale, diffuso recentemente dalla CSI e che dovrebbe essere la base per coloro che debbono programmare le loro attività ha suscitato un bel mucchietto di sorprese.

Innanzi tutto abbiamo potuto constatare come ancora una volta tutti i buoni proponimenti su determinate regole siano stati bellamente dimenticati, e questo a proposito degli intervalli di tempo che dovrebbero intercorrere tra una gara e l'altra dello stesso campionato, dopo tante discussioni e dopo tanti esempi di irrazionalità che si sono avuti in passato, si era infine giunti alla conclusione che per le gare di uno stesso campionato sarebbe stato richiesto uno scarto minimo di due settimane, per dar modo almeno di revisionare le macchine, soprattutto quelle del Campionato March che sono di lunga durata e che quindi sottopongono i mezzi a sforzi rilevanti.

La CSI aveva preso questa decisione ufficiale, annunciandola come regola fondamentale e non più discutibile. Ebbene, coloro che hanno sott'occhio il calendario delle gare 1973 hanno di che essere edificati. E per coloro che non l'abbiano sotto mano, ecco le date che possono prestar materia a riflessione:

15 aprile - 1000 KM di Digione (quella che sostituirà la 1000 KM di Brands Hatch).
25 aprile - 1000 KM di Monza;
6 maggio - 1000 KM di Spa;
13 maggio - Targa Florio;
27 maggio - 1000 KM del Nurburgring.

Come vedete nello spazio di 28 giorni, dal 15 aprile al 13 maggio, vi sono quattro gare. Poiché la settimana è di sette giorni, moltiplicata per quattro fa ventotto giorni, ecco che si ha dunque una gara per ognuna delle quattro settimane di questo periodo. Una gara per settimana, non una gara come minimo ogni due settimane.

Beh, ci sembra proprio che adesso la CSI esageri; e ci sembra strano che nessuno degli interessati, cioè dei costruttori e dei piloti, abbia rilevato non soltanto la contraddizione con le regole della CSI, ma anche la assurdità di questo susseguirsi frenetico di gare, che certo rappresenterà uno stress pauroso per le macchine, per i meccanici che dovranno lavorarvi attorno e per i piloti.

Se per le macchine, ammesso che tutti i costruttori siano tanto ricchi da poterlo fare (ne dubito), si può prevedere di alternarle avendone a disposizione molte; se per i meccanici, sempre che ci siano i mezzi per farlo, si possono prevedere due squadre, certo non si possono prevedere due squadre di piloti. E poiché si tratta di gare lunghe e faticose, vedete voi dove finiscono tutti i buoni propositi sulla sicurezza.

La richiesta italiana di organizzare la seconda gara del Campionato Marche, in luogo di quella del Sebring, a parte la opportunità di farlo a Vallelunga, ha poi dato un'altro risultato sconcertante: essa si dovrebbe fare nella stessa giornata in cui a Monza si apre la serie delle gare del Campionato Europeo Turismo, che come sapete non è certo un «campionato» per macchine e piloti mediocri. Come la si metterà da parte della CSAI (stavolta) non sappiamo ancora, ma certo la «trovata» non è male. Mi dite, per esempio, come farà Merzario a rispettare il suo contratto con la Ferrari per i prototipi, ed a onorare il suo titolo di campione europeo delle 2000, il 6 maggio, quando nello stesso giorno ci sarà la 1000 KM di Spa e la gara delle 2000 a Vallelunga? La concomitanza si ripete il 24 giugno (1000 KM austriaca e gara delle 2000 a Clermond Ferrand).

Comunque la giornata più ricca è quella del 3 giugno, che prevede il G.P. di Monaco, la gara delle 2000 e delle GT a Imola e una prova del Campionato Europeo Turismo a Mantorp Park (Svezia). Per Merzario sarà ancora da scegliere, così come per qualche altro visto che ad esempio Amon ha un contratto con la BMW proprio per gare Turismo (e certo Amon di qui ad allora avrà trovato anche una buona Formula Uno).

Fin qui siamo nelle situazioni scan-

dalose per l'accavallarsi senza criterio delle corse, per un calendario pesante che è irrazionale, oltre che scandaloso perché la CSI si è messa sotto i piedi una sua regola. Dove però lo scandalo assume un carattere anche poco pulito è nel Campionato Mondiale dei Rallies.

Ricorderete come l'anno scorso si sia disputato per la prima volta il «Press-on-regardless», il rally americano di novembre. Vi erano andati anche degli europei, perché la gara sarebbe stata inclusa nel Campionato Mondiale 1973. E vi erano andati a rendersi conto di come gli americani intendano i rallies, per essere preparati per quest'anno. Comunque, a parte le incognite della organizzazione e del percorso, per i regolamenti non potevano esserci dubbi, visto che era una gara del campionato, e quindi doveva sottostare alle regole CSI, ben precisate. Gli europei invece si sono trovati, a sorpresa, a competere con macchine assolutamente fuori da ogni regola e da ogni omologazione, cioè con delle jeep, tra l'altro tanto speciali che nemmeno in America hanno potuto trovare una omologazione sia pure nazionale.

Parè che gli organizzatori abbiano avuto la autorizzazione (ma da chi?) ad ammettere veicoli non omologati, ma in Europa nessuno ne sapeva niente. Può darsi che ciò sia accaduto perché alla CSI c'era confusione, dato che l'ex segretario Treu se n'era andato? Può darsi. E siamo buoni ammettendolo. Il fatto è però che il percorso era tanto strano che le macchine che di solito fanno i rallies, e che proprio non si può dire che siano delle macchine di serie «stretta», si sono trovate in difficoltà, e che a vincere sia stata proprio una di quelle jeep tanto disinvoltamente immesse dagli americani nella loro gara.

Non parliamo della organizzazione e dei modi di azione che tutti hanno trovato piuttosto curiosi. Limitiamoci ai fatti: credete che la CSI si sia emozionata, dopo i rapporti che certamente avrà ricevuti? Credete che abbia preso provvedimenti, almeno biasimando quel che è accaduto? Non solo non ha fatto niente, ma ha mantenuto al P-O-R, come lo chiamano, la validità per il campionato 1973, anche se gli americani in questo campo hanno ancora tutto da imparare.

Poi, ed è qui che le faccende diventano poco chiare, anzi molto opache, è stato usato un altro riguardo speciale a Press-on-regardless, (che vuol dire «senza riguardo»), attribuendogli una data (31 ottobre - 5 novembre) che era quella classica del Tour de Corse. Il quale Tour de Corse, valido per lo stesso Campionato è stato spostato al 2 dicembre, cioè in coda al Campionato, a parte la considerazione sul tempo che può fare in Corsica ai primi di dicembre, e non è detto che non nevichi abbondantemente.

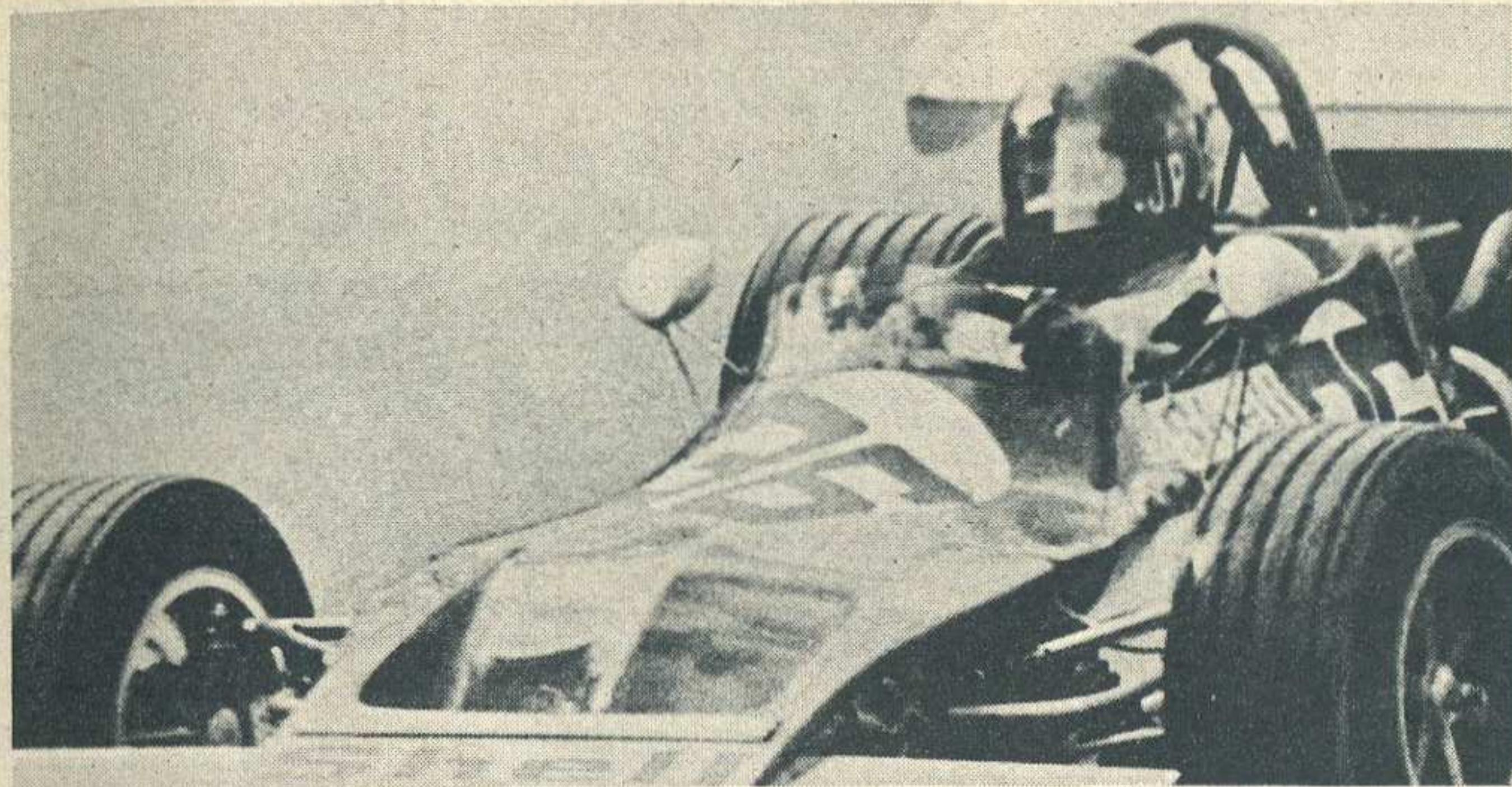
Adesso si presentano delle precise domande da porre alla CSI:

— Come mai nei riguardi della gara americana non sono state prese sanzioni? Come mai le è stata confermata la validità per il Campionato mondiale (la dizione «mondiale» è tra l'altro ufficiale dal 1973)?

— Per quale misteriosa ragione questa gara, di cui tutti hanno parlato abbastanza male e basteranno i resoconti dei giornali (se non si vogliono ascoltare i rapporti dei tecnici) non solo non viene sanzionata, ma addirittura viene considerata superiore alle altre, dandole un posto preferenziale a danno di una gara che è da tempo una classica e che non soltanto vanta una tradizione gloriosa, ma ha una validità ormai collaudata e... senza sorprese?

Sono domande che richiedono risposta, e risposta chiara. Perché tutta questa storia non è chiara per niente, e sarebbe bene che invece lo fosse. Tra l'altro a questa gara americana avrebbe dovuto esserci un osservatore della CSI, o sbagliamo? Se c'era perché il suo rapporto non dice quel che è accaduto? E se lo dice, perché non ne è stato tenuto conto? Noi aspettiamo risposta.

Franco Lini



Paga un mobiliere per JARIER in MARCH

LONDRA - L'avevamo anticipato e ora ecco la conferma: il francese JEAN PIERRE JARIER sostituisce Amon alla March. Farà anche parte della squadra di F. 2 della Casa, il cui secondo pilota è ancora da nominare, benché si pensi che possa essere un altro francese. Il finanziamento della stagione di Jarier in F. 1 è stato garantito da un gruppo di commercianti francesi di mobili, l'AFER,

il cui presidente è un appassionato di corse. L'AFER collaborerà con la March per tutta la stagione dei Grandi Premi, come doveva fare l'STP, che invece concentrerà i suoi sforzi sulle due March F. 2 ufficiali. Jarier è felice, perché non aveva mai sperato di pilotare in F. 1 in gare di campionato. Ora, invece, debutterà già al G.P. d'Argentina.

● Al RACING CAR SHOW (non si sapeva ancora dell'ingaggio di Jarier) si parlava molto di Redman alla March, comunque ora è sicuro che Brian farà parte del team quasi ufficiale di Haas, in F. 5000, a fianco di Wisell. Ha rinunciato anche alla Tecno F. 1 per questo. La squadra utilizzerà Lola T330, rompendo così il legame che Redman aveva con la Chevron. Dopo le prime gare in Inghilterra, il pilota si concentrerà sulla serie americana e questo conferma

ciò che Brian disse ad Autosprint l'autunno scorso, cioè che nel 1973 avrebbe dato la precedenza alle sport e alla F. 5000, facendo passare le F. 1 in ultima linea.

Il prezzo della officina nel «caso» AMON

● Le dichiarazioni fatte da AMON, hanno avuto una risposta, formulata da Mosley, il quale ha detto: «Fino dal principio la questione finanziaria dipendeva dal patrocinio ed Amon ne è sempre stato informato.» Entrambi erano d'accordo che non era necessario un regolare contratto. Mosley ha anche fatto capire che nel rilevare le attrezzature e l'officina della Amon Engines la March ha speso molto denaro, presumibilmente versato ad Amon.

A presiedere i lavori di questa tavola rotonda sarà il principe Paul Von Metternich, Presidente della CSI, coadiuvato dal vicepresidente Pierre Ugeux; dirigerà i dibattiti Georges Bertellotti e fungerà da segretario generale - interprete Gerard Crombac.

Sono all'ordine del giorno quattro grandi temi:

- Lo sviluppo promozionale dello sport automobilistico;
- I problemi della sicurezza;
- I costi della Formula uno;
- I regolamenti (e questo tema comporterà discussioni sul futuro della F. 1, delle macchine del campionato costruttori, e sui rapporti tra USA e Europa).

I lavori saranno svolti in due giornate in una sala del palazzo dei congressi, lo stesso che ospita il quartier generale del Rally di Montecarlo.

Sono previste due sedute per

ognuna delle due giornate, dalle 9,30 alle 12,30 e dalle 14 alle 17. Alle 17 di ognuna delle due giornate i giornalisti interessati potranno apprendere dalla bocca del presidente Metternich quali sono state le conclusioni cui sono giunte le discussioni.

Attorno alla tavola rotonda siederanno i rappresentanti di ognuna delle parti interessate alle attività sportive. Per la CSI ci sarà il segretario Le Guezec, l'inglese Delamont ed il tedesco Von Hanstein; per i costruttori della F.1 ci saranno Mosley (March), Ecclestone (Brabham) e Kerr (McLaren); per i costruttori vetture sport Schetty (Ferrari), Martin (Matra) e Wyer (Mirage-Gulf); la GPDA sarà rappresentata da Stewart, Hill e Ferguson; la Associazione dei circuiti permanenti dal presidente Sven; la Grand Prix Association da Treu, Brittan e Baccia-

galuppi; infine il Bureau dei costruttori dal barone Von Korf e dal signor Schmidt. Come osservatori sono stati invitati e saranno presenti gli americani del nord Dan Gurney e Bill Smith e l'americano del sud Scavone. Saranno rappresentati anche i giornalisti, vale a dire l'opinione pubblica, col presidente dell'IRPA Bernard Cahier e col presidente della francese AFPA Henri Tourneur.

Oltre alla discussione dei temi suddetti sono previste anche due conferenze illustrative su temi di attualità. Una tratterà dei problemi di «marketing» che sono all'origine della presenza degli «sponsors» nelle corse; ne sarà relatore il signor Defler della Marlboro. L'altra tratterà il problema del rumore legato alle gare stradali (rallies) e ne sarà relatore Jean Bernardet.

Segnaliamo, infine, che a Montecarlo si avrà successivamente un'altra importante riunione, il 22 gennaio. Servirà a discutere il problema, anch'esso molto attuale, dei pneumatici per le gare stradali (rallies), anche alla luce degli orientamenti delle autorità nazionali verso la limitazione o addirittura la proibizione sull'uso di pneumatici chiodati sulle strade. Vi parteciperanno i rappresentanti dei maggiori costruttori di pneumatici, ovviamente molto interessati alle legislazioni; un rappresentante per ognuno dei dicasteri interessati al traffico stradale (lavori pubblici, trasporti, costruzioni stradali) ed i rappresentanti dei fabbricanti di chiodi per pneumatici, oltre al principe Metternich, ed ai membri Von Hanstein e Schmidt della CSI.

f. l.

Shangry-La va alla Montagna

MISANO - Romano Martini, il popolare «Shangry-La», ha collaudato nei giorni scorsi sull'autostrada di Santa Monica la sua Surtees-Ford di Formula 2 con la quale disputerà le gare valide per il Campionato Europeo della Montagna 1973. Com'è noto, questo campionato, che nella scorsa stagione è stato vinto dallo svizzero Perrot con una March F.2, ammette al via anche monoposto di qualsiasi formula.

La vettura che la Etienne Lagnier (un'azienda di abbigliamento) ha messo a disposizione di «Shangry-La» è una TS 10 dello scorso anno, direttamente aggiornata dalla Casa, una di quelle usate lo scorso anno per la vittoriosa stagione di Mike Hailwood. Non è escluso che «Shangry-La», una volta assuefatto alla guida della sua F.2, partecipi anche a qualche gara in circuito.

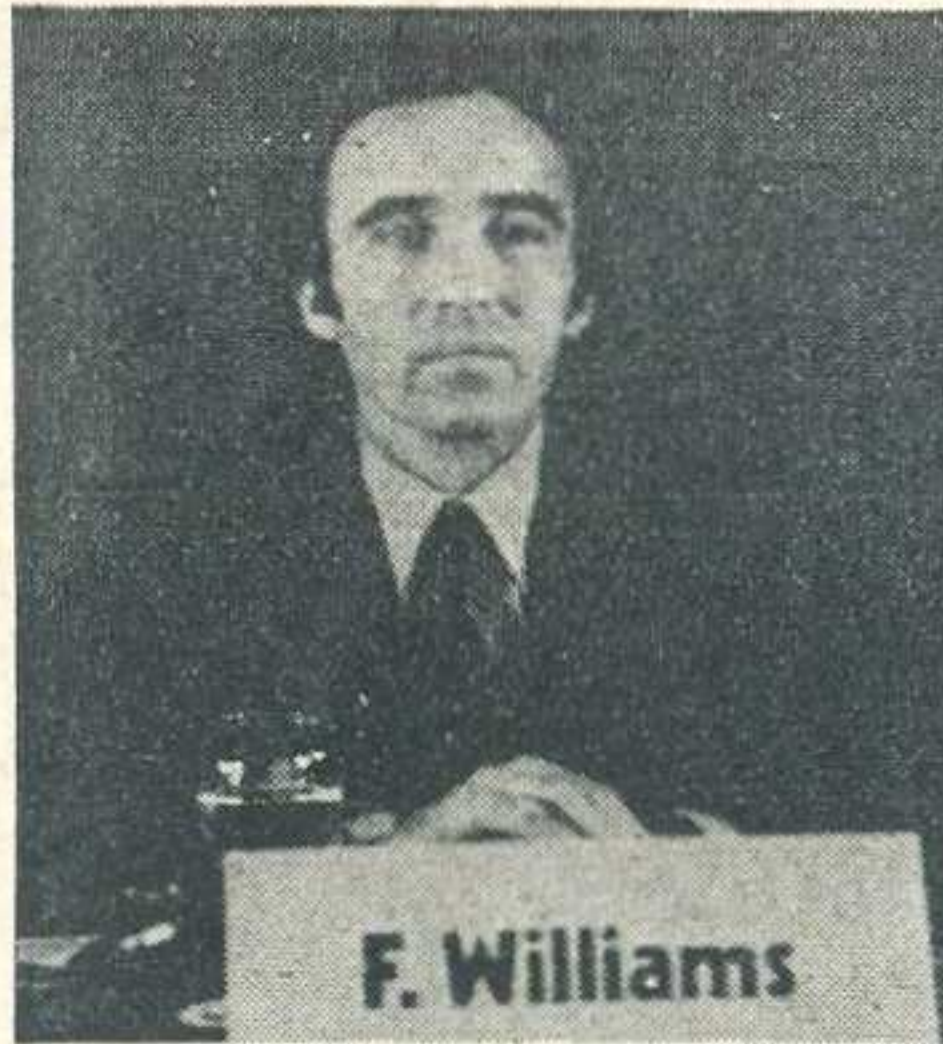




«Ecco i miei gioielli»
sembra dire il «boss»
della Philips Morris Europa



Il patron BRM ha chiesto Regazzoni alla Marlboro e lo svizzero della Ferrari ha avuto!... Più il finanziamento per far correre altre 3 vetture. Subito BELTOISE e LAUDA e dal Sudafrica anche SCHUPPAN, rivelazione inglese '73



Mettendosi... a fumare ha potuto dire addio alla Politoys (ma qualche soldino lo avrà ancora) e procurarsi i 200 e rotti milioni necessari al suo team mettendo insieme anche un altro sponsor (tecnico) come la ISO e petrol(FINA)



Si è fatto convincere a gettarsi nella mischia F.1, forse anche con la necessità di cercare spazio nel Mondiale Marche, per dare respiro alla sua fabbrica di macchine di lusso che IVA a parte, soffre i problemi delle altre del genere!



Il d.s. (marketing) LANCIA ha fatto centro con questo abbinamento che scadrà a fine '74. Ma c'è chi dice a TORINO che potrebbe anche esserci un'altra operazione simile: con la CINZANO (ma com'è possibile?)

Oltre 1 MILIONE di \$ (diciamo UN MILIARDO di lire?) per la più grande operazione pubblicitaria nel mondo delle corse dalla F.1 (BRM, ISO-WILLIAMS e piloti della FERRARI) ai rally (LANCIA)

GINEVRA - L'ing. Rivolta arrivò all'ultimo momento, in macchina, con la sua biondissima moglie in minigonna marrone. A Ginevra i press-agent Marlboro lo nascosero in un altro albergo, per non guastare la vernice del mercoledì mattina. Ma ormai un po' tutti avevano scoperto anche il benedicente onorevole dc. Vaghi che dava il colore necessario all'operazione inventata tra Bresso e Varedo dopo quattro chiacchiere ai primi di novembre, scambiate prima per scherzo e poi sul serio, davanti a una spigliata GT domani (dai vetri neri per nascondere l'assenza anche del motore) rossa attrattiva dello stand Iso Rivolta al Salone di Torino. I «battutisti» erano Frank Williams (che annaspava a far tirar fuori altri soldi al sig. Sala della Politoys per il '73) e l'ing. Rivolta. In tre settimane, adesso assicura lui, il gioco era fatto. La Casa costruttrice di vetture di lusso, finora in mano a pochi miliardari (un habitué per esempio è Moratti), aveva



La «Varedo» della ISO-RIVOLTA. Vorrebbe essere, anzi diventare, l'anti-PANTERA anche nelle corse

deciso di saltare il fosso. Alle corse! Alle corse! I cento milioni Marlboro, aggiunti ad altrettanti, buttiamo lì, della Rivolta e un po' di... spiccioli FINA, sarebbero stati sufficienti ad assicurare stagione completa a Ganley e Galli, entrambi presenti in giacca blu a Ginevra. Forse di origine... CSAI quella del Nanni, anche se i bottoni d'oro (puntualmente cambiati) erano quelli con i due cavallini della Philips Morris.

A tener il segreto sono stati bravi per un paio di mesi, anche se il piattino se l'era preparato su misura un giovanetto a mezzo servizio tra il giornalismo e le procure manageriali di sponsor, il quale all'ultimo minuto tirò fuori su qualche telescrivente compiacente il coniglio dalla tasca-notizie. E con la stessa spregiudicatezza con la quale — insieme all'ineffabile Williams —

CONTINUA A PAGINA 22

m. s.

Il team Marlboro

DALL'INVIATO

GINEVRA - La Philips Morris ha decisamente instaurato una nuova dimensione nelle vicende collaterali allo sport automobilistico, facendo le cose con una larghezza davvero sorprendente, tale da giustificare l'opinione che il fabbricare sigarette sia una attività estremamente lucrativa. A Ginevra, per la seconda conferenza stampa ufficiale di presentazione dei suoi programmi legati alla automobile, la Marlboro ha infatti riunito tanti giornalisti quanti non li ha nemmeno la conferenza per la pace nel Vietnam. Una sala immensa completamente piena di gente, circa trecento persone, ha ascoltato dai dirigenti della Marlboro la esposizione del programma 1973, constatandone un allargamento che tradotto sul piano finanziario deve rappresentare una bella somma supplementare.

Tutto questo, ovviamente, fa felici un bel numero di pi-

loti e di squadre, che trovano nell'appoggio della Marlboro la possibilità di non avere molte preoccupazioni materiali; resta da vedere se questa dovizia di mezzi, a lungo termine, sarà o non sarà positiva. Ci viene infatti il dubbio che siano proprio questo genere di apparentemente felici intromissioni, a provocare quei malanni di cui soffre attualmente lo sport dell'automobile, e di cui vi parliamo in altra parte del giornale.

Restiamo comunque al presente immediato.

Trecento giornalisti di tutta Europa hanno appreso che nel 1973 la Marlboro sarà coinvolta nelle corse motoristiche in misura maggiore che nel 1972. Confermati gli accordi con coloro che già erano parte del «Marlboro World Championship Team», ne sono stati stabiliti altri; di qui l'allargamento numerico dei simboli Marlboro che saranno presenti sulle piste.

Allargamenti che sono mol-

to interessanti ed importanti, in quanto il maggiore riguarda qualcosa che deve essere accolto da noi italiani con molto piacere. Si tratta della costituzione di una nuova squadra per le gare della Formula 1, squadra che è italiana e che ha un pilota italiano, il che significa per noi un nuovo motivo di interesse per le gare ad alto livello.

La Iso Rivolta, a voler guardare bene, non è nuova, trattandosi della stessa squadra diretta da Frank Williams che abbiamo già visto operare nelle gare del campionato mondiale, prima come indipendente e poi col marchio della Politoys. Tuttavia se gli uomini sono gli stessi la sostanza è differente, in quanto adesso non si tratterà più del team Williams che viene etichettato da uno «sponsor» e basta, ma del vero e proprio intervento di una marca di automobili nelle competizioni, anche dal punto di vista tecnico.

La Iso-Rivolta, affiancata

dalla Marlboro, non si limiterà a dare il suo nome da dipingere su una vettura esistente, ma sarà davvero coinvolta nelle corse anche per la costruzione della vettura, utilizzando le esperienze e le capacità di un tecnico inglese ma anche quelle di suoi tecnici e di suoi disegnatori. La macchina che vedremo nelle gare del campionato 1973, a partire dal Gran Premio di Spagna saranno davvero prodotte dalla Iso ed è quindi esatto parlare di una nuova squadra italiana.

La «nuova» ISO in SPAGNA

E' stata la notizia di maggior rilievo della conferenza stampa Marlboro, non vi è dubbio, e tutti l'hanno accolta con piacere; soprattutto noi che di questa Iso abbiamo ricordi lontani e tutti simpatici.

Diretta da Frank Williams, la Iso Rivolta-Marlboro sarà

affiancata anche dalla Fina Italiana, entrata nelle corse l'anno scorso per sostenere Andrea de Adamich, che resta suo pilota, e che adesso allarga anche lei la sua partecipazione in modo deciso. Quello con la Iso è infatti soltanto il primo degli accordi con una squadra costruttrice.

Piloti della Iso-Marlboro saranno, come è già noto, Nanni Galli e Howden Ganley, che disporranno perciò di macchine certo migliori di quelle che hanno potuto finora guidare. Dal nostro punto di vista perciò la novità della nuova squadra è da accogliere con maggior piacere, perché permetterà a questi due uomini una migliore possibilità di espressione. Contemporaneamente alla presentazione c'è stata la esposizione della macchina che Galli e Ganley guideranno nelle prime gare e che in sostanza è la FX3B che Williams aveva fatto costruire per suo conto l'anno scorso,



Un lingotto tutto d'oro

«Qualcuno ha detto che sono passato alla Marlboro da un'altra Casa di tabacco per denaro. Non è vero. Ho cambiato solo perché preferisco queste sigarette...» così con molta arguzia Jacky ICKX ha concluso il suo pistoletto di ringraziamento dopo la consegna del lingotto di mezzo chilo d'oro quale PREMIO al PILOTA F.1 PIU' COMBATTIVO '72, un Premio ispirato e intitolato a Jo Siffert, il campione svizzero che convinse la « Philips Morris » alla scelta pubblicitaria della F. 1. ICKX non è il solo pilota Ferrari nel « Marlboro World Championship team ». C'è anche Redman e forse arriverà qualche altro. Intanto il belga (sotto) ha voluto « assaggiare » anche l'abitacolo STRATOS. Non fa torto a nessuno. E' una macchina sia del gruppo Marlboro che... FIAT...

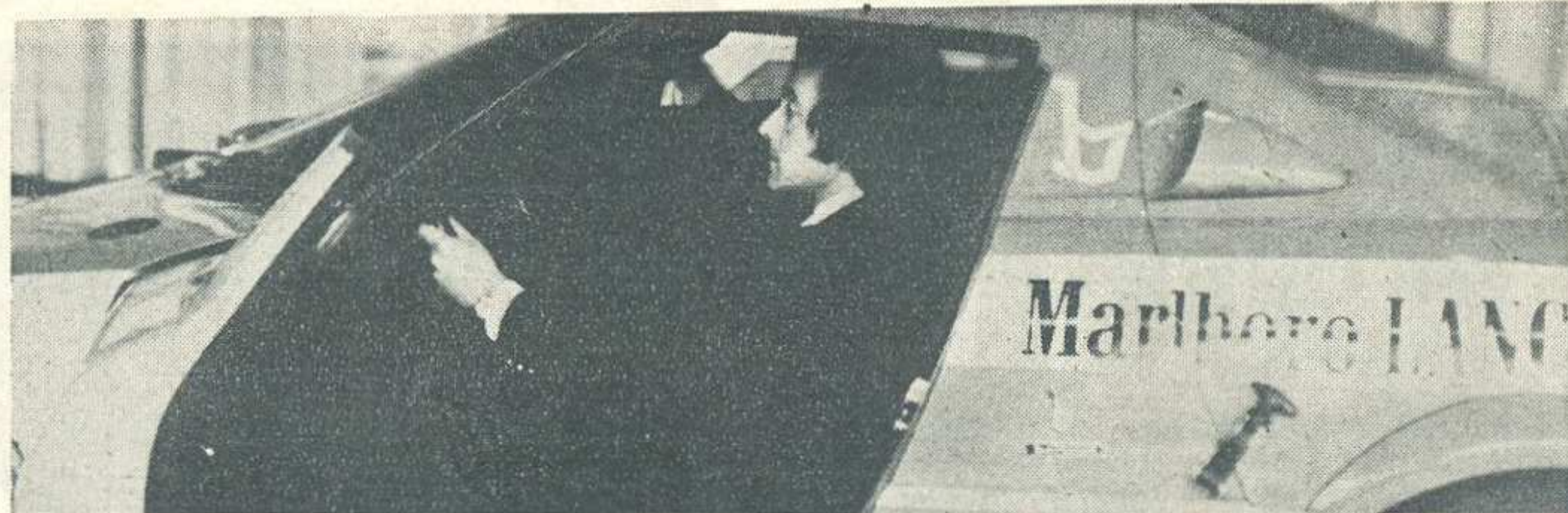


Unico esponente del mondo dirigenziale burocratico dello sport auto internazionale (era o no una conferenza-stampa?) il conte ZANON della CSAI (senza... cugino) ha fatto buon viso a de Adamich in prima uscita di campione italiano assoluto. Il diplomatico Andrea si è poi anche subito informato (sotto) del nuovo ruolo del tennista Pietrangeli, public-relation Lancia da Montecarlo: «Ma ci capisco poco io. E poi lavorare, uffa...» ha cinicamente confidato, senza remore, il romanesco Nick!...



Ambizioni STRATOSferiche

Le ambizioni di un po' di tutti si sono scoperte a Ginevra. Piero Sodano (a sinistra), l'ex fedelissimo navigatore di Barbasio, che non ha « tradito » la Lancia, quattro quattro si è infilato nell'abitacolo della FXBB di Williams (sempre più camaleontica). Mannucci e Ballestrieri (il quale a « Monte » avrà ancora una HF con colori non Marlboro ma di Radio Montecarlo) fanno finta di non vedere. Invece Nanni se la ride, e poco dopo (sotto a destra) si farà rendere la cortesia sedendosi nella STRATOS. Chissà però che cosa avranno avuto da commentare mr. Stanley e signora!?... (a sinistra)



per sostituire le vecchie March di cui disponevano Pescarolo e Pace. Questa macchina non aveva avuto molta fortuna inizialmente, ma poi con gli adattamenti e le modifiche successivi è sembrata abbastanza buona. Adesso questa macchina ha subito altre e rilevanti modifiche, soprattutto alle sospensioni, in attesa delle nuove monoposto vera ISO che debutterebbe in Spagna.

Insieme con la Iso, la Marlboro continua ad avere la squadra della BRM, con la quale essa è entrata nelle gare della F. 1 l'anno scorso. A presentare il programma della BRM è stato il suo direttore Louis Stanley, che ha annunciato praticamente una riduzione degli effettivi. L'anno scorso infatti le BRM in pista erano tante, troppe, e ne è derivata una certa confusione, oltre alla ovvia dispersione delle forze tecniche.

Partito il progettista Southgate, passato alla Shadow, adesso è Mike Pillbeam ad oc-

cuparsi della progettazione delle BRM, ed egli sta lavorando a finire il nuovo modello che sarà in corsa a partire dal Gran Premio di Spagna. Intanto i piloti della BRM disporranno delle P.160, alle quali sono state apportate delle modifiche, ma soprattutto avranno nuovi motori, che come vi abbiamo già detto qualche settimana fa disporranno di molta più potenza. Louis Stanley continua a dire che saranno 25 cavalli in più, ed anzi aggiunge che un motore è addirittura superiore di 30 cavalli a quelli del 1972. Lo vedremo in pista.

Piloti della BRM-Marlboro saranno il confermato Beltoise, che è tornato all'ovile dopo che l'aveva lasciato per andare alla Matra, che però non corre più in F. 1; poi Clay Regazzoni, Niki Lauda e Vern Schuppan.

Di Regazzoni il signor Stanley parla con entusiasmo. Dice che è pressoché sicuro che lo svizzero vincerà il cam-

pionato mondiale 1973, perché ha già potuto vedere nelle prove effettuate con la macchina 1972 che Regazzoni è senza dubbio superiore agli altri, e col nuovo motore farà cose straordinarie; glielo auguriamo.

Niki Lauda avrà la terza BRM, probabilmente perché ha portato alla casa un buon contributo finanziario. Infine Schuppan sarà utilizzato nel corso della stagione.

Tirate le somme si vede che in sostanza il ridimensionamento della BRM è piuttosto relativo...

I ferraristi « fumatori »

Altra novità di rilievo è stato il passaggio di Jacky Ickx alla Marlboro, insieme con Brian Redman. L'anno scorso Ickx aveva sul suo casco e sulla tuta la pubblicità delle sigarette Kent. E' evidente che a convincerlo a cambiare, lui che non fuma,

deve essere stato un argomento di... valore.

Confermato Andrea de Adamich e Gijs Van Lennep, che completano così il quadro dei piloti legati pubblicamente alla Marlboro nelle corse della F. 1.

Confermato ovviamente l'accordo con la Lancia, concluso alla fine del 1972. Sarà proprio la Lancia ad iniziare l'attività 1973 del Marlboro Team, col Rallye di Monte Carlo che è alle porte. I suoi piloti erano venuti a Ginevra interrompendo brevemente il gran lavoro che stanno compiendo sulle strade francesi che vedranno i punti caldi del « Monte », e con loro c'era Cesare Fiorio, che ha presentato il suo programma. E' quello che conoscete, con la aggiunta prevedibile della partecipazione della Stratos anche a qualche gara di velocità, oltre che ai rallies. Ed ha citato soprattutto la Targa Fiorio, cosa che certo farà piacere a tutti.

Oltre ai piloti d'automobile

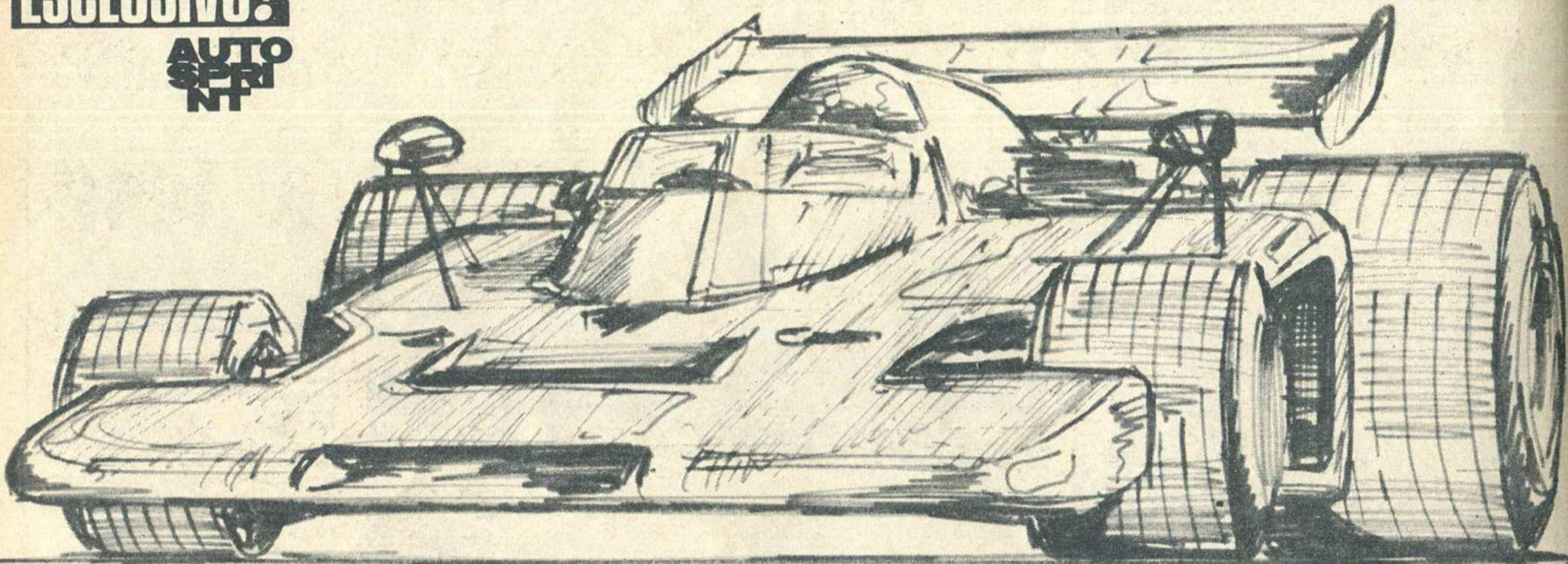
c'erano quelli del motociclismo, con in testa il campionesimo Agostini. Anche in questo settore la Marlboro è rappresentata in modo massiccio, in numero e qualità. Ci sono tutti i campioni del mondo in carica, con Nieto (50 e 125 cc), Saarinen (250) e Agostini (350 e 500 cc), ai quali si aggiungono Alberto Pagani secondo di Agostini alla MV Agusta e il campione di Francia Bourgeois.

Come vedete quello della Marlboro nelle corse motoristiche è un intervento che sta diventando sempre più consistente, davvero impressionante. Che fumiate o non il nome Marlboro vi diventerà per forza noto, ed anche simpaticamente, perché a conti fatti (ma nessuno è stato capace di farne di effettivi, e quelli che li sanno non hanno voluto dirli) non si tratta... soltanto di fumo. Noi azzardiamo un bel miliardo tondo, e forse siamo sotto la realtà.

Franco Lini

ESCLUSIVO!

AUTO SPORT NT



MARANELLO - Dopo la parentesi delle feste di fine anno, svanita la nebbia che ricopriva non solo metaforicamente Maranello e Fiorano, è arrivata dall'Inghilterra alla Ferrari la famosa monoscocca costruita dalla Thompson, quella che la Ferrari si è fatta assemblare quasi in polemica con se stessa, anche se l'ing. Colombo ci tiene a ribadire che di « inglese » c'è solo l'esecuzione materiale su progetto interamente Ferrari.

Con l'arrivo della preziosa cassa ha preso praticamente il via il nuovo progetto Formula

1, che attualmente è in fase di avanzata realizzazione. La nuova monoposto sfrutta una concezione tecnica fondamentale opposta a quella che ha presieduto alla nascita della B. 3, infatti è stata progettata con un passo molto lungo, più lungo di quello (non indifferente) della Lotus-JPS 72 campione del mondo.

E' una vettura che, anche se probabilmente non può essere ufficialmente ammessa, pone di fronte le due tendenze progettistiche, attualmente presenti alla Ferrari, quella che fa capo all'ing. Forghieri responsabile del « set-

tore sviluppo » (e che ha disegnato lo « spazzaneve »), e quella che fa capo allo staff Colombo, Rocchi, Salvarani e Caliri, ai quali si deve la monoscocca nouvelle vague.

Questa presenza dell'ing. Caliri nella progettazione di una Formula 1 è un po' una novità. Ad ogni modo egli si rivela nell'impostazione aerodinamica della nuova macchina il cui aspetto esteriore, almeno per quanto ne sappiamo, (e lo abbiamo « azzardato » nell'identikit di copertina) ricorda molto la Sport 312 P. Infatti il muso molto largo porta — co-



CONTINUAZ. DA PAGINA 20

aveva tessuto la trama del silenzio, arrivato persino a servirsi della premiazione AUTOSPRINT per il giochetto di prestigio.

Presto detto. I due garruli personaggi ex Politoys si danno da fare in quei giorni di dicembre, per accompagnare loro Emerson Fittipaldi a Bologna, quando sarebbe venuto a ritirare il Casco Autosprint. Ma la nebbia guasta tutto. Il progettino era di portarlo da LINATE a Pontecchio in Varedo, la macchina inedita che, appena concluso il Salone di Torino, e ad accordo già fatto Iso-Marlboro-Williams, era stata messa a disposizione del Frank per far colpo su Emerson. Quale colpo? Le ipotesi sono tante ancora. Forse il Williams, sapendo che mr. Piero Rivolta ha le sue maggiori ricchezze (piantagioni di caffè e

cotone con 4000 dipendenti) Iaggiù in Brasile, deve aver vagheggiato di convincere « Fitti » a solidificare il progetto da lui varato delle monoposto F. 2 e F. 1 per la futura Nazionale Brasiliana da corsa, sotto l'etichetta « ISO ».

Ma con la nebbia gli andò « buca ». Fittipaldi rischiò il famoso atterraggio diretto a Bologna, la Varedo pare non la vide, si innamorò piuttosto della Lotus carrozzata Giugiaro, esposta nel Salone della festa Autosprint. Williams evitò comunque illusioni continuando bene il gioco Politoys tanto da arrivare perfino a consegnare all'iridato brasiliano il famoso primo modellino del milione di esemplari da produrre della nera JPS Lotus 72 campione del mondo. Un ricordo a nome della industria di giocattoli con la quale non aveva già più nulla da fare!

Poi la « rivelazione » ginevrina. E Frank, che si è preso elogi

« Zitto, non ti far sentire... » sembra dire Howden Ganley. Ma a chi sta rivolgendo l'ex meccanico di Amon e ora n. 1 della Squadra Williams nei nuovi colori verde marcio-bianco-rosso della ISO Marlboro? Galli, il suo partner, guarda altrove, il patron fifty-fifty ing. Piero Rivolta guarda Galli, Williams se la... fuma con lo sguardo per suo conto. A qualcuno comunque il suggerimento di cautela è dedicato. Ammenoché non sia per gli appassionati italiani che per la prima volta vedono tre costruttori italiani insieme in F. 1 (Ferrari, Tecno e ora ISO RIVOLTA)!

Tre coniugazioni

del (nuovo) verbo MARLD... ORO

**io pago
tu aspiri
egli fuma**

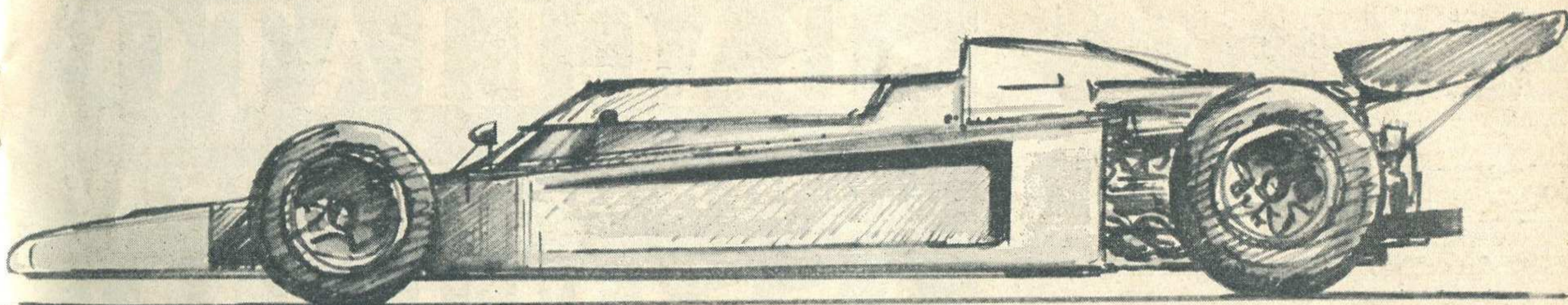
da tutti persino da mr. Stanley della BRM, nemmeno un pizzico cruciato di avere un team alternativo in famiglia Marld...oro. Forse perché c'è chi PAGA bene tutti (si parla di una spesa complessiva di oltre un milione di dollari tra squadre piloti, pubblicità varia, sovvenzioni a piste e gare); c'è chi ASPIRA — come lui mr. BRM — di vincere (con Regazzoni) il titolo mondiale e chi comunque (se la) FUMA. Come Frank Williams. Il cui più grosso problema, adesso, pare sia quello di non far entusiasmare troppo l'ing. Rivolta. Sia per evitare che gli imponga di prendere casa proprio a Varedo con le monoposto (che Frank vuol continuare a farsi in Inghilterra). E sia per non portare avanti il progetto della Varedo competizione, per la quale il suo boss invece non esclude proprio l'indirizzo agonistico! Ha accettato proprio per questo la trovata F.1...



Completiamo la ricostruzione dell'IDENTI-KIT della F. 1 rossa '73

la prima MONOSCOCCA del «Cavallino» (made in ENGLAND)

L'altra faccia della FERRARI più lunga



me la Sport — una presa d'aria con uscita nella parte superiore che ha puramente funzione deportante, non contenendo radiatori, e svolge la funzione normalmente demandata agli spoilers.

Nei disegni che pubblichiamo in copertina ed in questa pagina, sono raccolte alla maniera degli identikit tutte le informazioni e le indiscrezioni trapelate riguardo alla nuova Formula 1 ed ovviamente sono soltanto indicativi. Comunque è nota la forma laterale a cuneo quasi perfetto, i radiatori laterali molto

arretrati e serviti da prese d'aria nei fianchi, le zone laterali della scocca ad assorbimento d'urto con le previste zone di sicurezza prima dei serbatoi.

Riviste anche le sospensioni, mentre completamente ridisegnato, da Rocchi, il motore, che conserva l'architettura fondamentale a 12 cilindri contrapposti con 5 supporti di banco ma che risulterà essere un'unità completamente nuova rispetto ai motori '72.

Attualmente la vettura è in fase di assemblaggio, mentre un manichino per l'esecuzione

ne delle sezioni di muso e di coda è già alla Scaglietti, che è ora del gruppo Ferrari-Fiat e svolge a tempo pieno la funzione di carrozzare le Ferrari anche da corsa. Se il programma prosegue secondo i tempi prefissati, un esemplare di questa nuova vettura potrebbe anche essere portato — in primo « assaggio » — a Kyalami, ad ogni modo se ne esclude l'impiego prima dei Gran Premi europei.

Un'ultima cosa: la nuova Ferrari avrà un nome già « usato », si chiamerà infatti B 3 come l'altra. Tanto per evitare attriti...

• Gli organizzatori italiani che dispongono di autodromi, cioè Monza, Imola, Casale, Varano de' Melegari, Misano, Adriatico, Enna, Vallelunga ed anche i rappresentanti dei prossimi Mugello e Mugello, parteciperanno ad una riunione la prossima settimana a Bologna per realizzare una associazione italiana che possa coordinare e difendere i loro interessi. Pare possa chiamarsi O.A.S.I. Una sigla che è una speranza.

• Pare che il Presidente della CSAI ing. Rogano sia rimasto molto seccato di non essere stato invitato alla Tavola Rotonda dello Sport Auto F. 1 organizzata con rappresentanti dei vari interessi agonistici nei Gran Premi, cioè piloti, organizzatori, dirigenti, giornalisti. Pochi per ogni gruppo. La CSAI ha delegato il segretario Le Guezec, Delamont e von Hanstein. Rogano smanìa.

• Sarà poi vero che Giovannino Lunari è diventato il « boss » dell'attività rallystica Pirelli?...

• Si sta dando la... caccia all'AGIP per ottenere che essa diventi lo sponsor dell'Autodromo di Vallelunga.

• L'ACI e la CSAI pare abbiano chiuso ufficialmente la borsa delle sovvenzioni alle varie corse minori in Italia, uno stillicidio che avrebbe raggiunto persino un totale di 300 milioni in qualche anno. Era un sistema per tenersi buoni Presidenti e direttori locali con le loro corsette meno impegnative ma « promozionali » (elettoralmente). Gli impegni per gli autodromi e gli altri ambiziosi progetti da « organizzatori » di Rogano e Saliti a Vallelunga consigliano di riservare a pochi intimi le disponibilità del bilancio CSAI. Tra l'altro ci sono anche le « presenze » alle corse '73 dei maxi dirigenti da mantenere nei programmi e non è detto che quest'anno l'ANFIA sia disposta a finanziare ancora il « superturnismo » delle giacche blu. Anche se i 15 milioni erogati pare non siano stati comunque sufficienti...

In giro per l'Italia sportiva automobilistica è stato visto, mr. TREU, l'ex segretario CSI e attualmente con la stessa carica nella GPI, l'associazione internazionale degli organizzatori. Contatti vari (naturalmente meno che con i dirigenti ACI, che furono i suoi grandi « affondatori », come sostiene lui). Qualche ben informato assicura che sarebbe stato visto anche a Maranello. Ma la voce non è confermata. Se così fosse, ci sarebbe da pensare che TREU possa aver sentito il polso del « Drake » per una sua eventuale uscita dall'Associazione Costruttori F. 1, in questo momento in lotta con la GPI per la nota questione sindacale del caro ingaggi F. 1 (pur se l'atteggiamento assunto dal maxi sponsor attuale dei Grandi Premi, la Marlboro, fa ritenere prossima una vittoria degli organizzatori stessi).

Pare che TREU abbia già la certezza dell'uscita, dalla Associazione Costruttori, sia della Matra che della BRM, cioè due delle case che con la Ferrari si distinguono dagli « assemblatori » perché fanno tutto in proprio, telai e motori. La visita a Ferrari avrebbe avuto quindi lo scopo di creare la Trinità, magari con garanzie di ingaggi più consistenti appunto a costruttori più qualificati.

Comunque non sembra che, al momento, a Maranello siano disponibili per una « uscita » dal gruppo « sindacale F. 1 ». Casamai c'è da pensare che il rappresentante di Ferrari (che resta sempre Schetty) si adoperi per la « pace » generale, senza incrinature negli organismi associativi, che potrebbero trasformarsi in seguito comunque in una debolezza contrattuale.

C'è il «fino» e la FINA

• Esemplari vicende del « divide et impera », la saggezza politica di augusti imperatori del passato, non sono rare nel mondo di oggi. Prendete per esempio il team Surtees. L'ex pilota ora costruttore aveva problemi di sponsor petroliferi. Ha la OXO BOND ma non è che lo finanzia troppo. Invece lo « sponsor » di Adamich, il trevigiano Pagnossin che ha acquistato la TS F. 1 per il pilota italiano, l'anno scorso lui si che disponeva di un fiancheggiatore petrolifero, la FINA! Ma il comm. Pagnossin non

è apparso molto soddisfatto di questa bivalenza sulla sua rossa monoposto dipinta a freccia, così quest'anno la F. 1 di Adamich non porterà più le decal FINA sulla scocca. In compenso le avranno tutte le macchine ufficiali di Surtees in F. 1 (Hailwood e Pace) e in F. 2 (Hailwood, Pace e Mass). Avete capito adesso « ... cosa faceva il dott. Carnevali il 15 dicembre in Inghilterra presso John...? ». De Adamich si consola con la sua Surtees F. 2 tutta-FINA (una nuova, che l'altra '72 l'ha venduta a Sangry-la).

Il tabù della «MARTINI»

• Maretti nei rapporti Tecno-Martini in questi ultimissimi giorni. Ma poi tutto si è appianato. All'origine un articolo di... AUTOSPRINT (e di chi sennò?). Quello in cui Cevenini dava notizia della possibilità che la monoscocca bolognese realizzata in Italia da McCall montasse anche l'altro motore tre litri in preparazione, cioè un boxer 8 cilindri. Nel qual caso, si ipotizzava, questa macchina « dell'orgoglio » potrebbe correre con i colori solo Tecno. Pronta reazione di Rogano. Perché, (ma questo potevano saperlo solo i contraenti) nell'accordo con i conti Rosi l'impegno è preciso: qualsiasi attività F. 1 di Pederzani si svolge col nome del Racing Team Martini. Pederzani, ad un ambasciatore ha fatto presente che non aveva alcuna intenzione contraria.

• Peter Schetty è ormai guarito bene ma sta facendo le valige da Modena. Cambia casa e si trasferisce, famiglia compresa, a Basilea, dove prenderà le redini dell'azienda tessile paterna. Ma rimarrà consulente Ferrari. Sia per curare i « rapporti politico-sportivi internazionali », sia per essere presente nelle gare più significative della stagione, onde facilitare il campo dell'ancora « in prova » d.s. Rosani. L'unica amarezza di Schetty pare sia questa: « Questo delle corse è un mondo veloce sempre. Basta star fuori del giro qualche settimana e ti trovi già in difficoltà ».

• Piuttosto il problema piloti è secante. Anche Redman ha detto no. Rimane con il programma F. 5000, con la Ferrari sport e con l'Abarth per sostituire le assenze di Merzario e Galli. E allora? A parte un contatto avviato col « libero » AMON, c'è sempre Bell gran riserva di David Yorke (che dal canto suo continua a mandare avanti la monoscocca inglese per la Tecno).

• E invece McCall manda avanti a Bologna la monoscocca italiana di Pederzani. Ma « quanto » avanti? La domanda è lecita se si pensa che da un mese che è in Italia pare abbia messo in opera solo gli attacchi delle sospensioni anteriori...

• John Surtees (che ci prova sempre), oltre i motori boxer 12 cilindri all'Alfa Romeo per le sue F. 1 ha provato a chiedere anche i propulsori a Ferrari.

• All'autodromo di Imola sono ormai al via i lavori per l'ampliamento dei tre punti chiave della pista, quelli che al Tamburello, prima delle « Mineralli » e alla Rivazza si « imbutavano » per colpa di tre ponti, più stretti rispetto alla sede stradale continua.

• Pare che i gemellaggi tecnico-sportivi tra le Marche Associate (nella Fiat) diventino sempre più consistenti. La Lancia si appoggia sempre più ai responsabili tecnici modenesi (di Fiorano) anche per la Stratos (con Dallara forse consulenza agli sgoccioli), ci saranno altre prove nella pista labora-

torio del cavallino. E lo stesso dicasi per le Abarth di Osella.

• Negli ambienti dei regolamenti tecnici si parla di un progetto di limitazione per le vetture dell'Euro-Marche 2000 del numero dei cilindri dei motori. Si farebbe stop a 6 cilindri. Non deve sorprendere la possibilità se si pensa che si è buttata nella mischia la BMW, la Opel viene in saggio con Conrero mentre la Renault debutterà presto con la sua gr. 7 2000 con motore 6 cilindri (come avete letto nel numero scorso). Beffata allora la Tecno, che ha trovato l'exploit del suo 8 cilindri boxer da 300 cavalli? Sarebbe proprio una cattiveria per gli amici di Borgo Panigale.

• A proposito: ma se accadesse, sta a vedere che qualcuno andrà a Maranello a sollecitare un po' di collaborazione. Non dimentichiamoci che Ferrari ha realizzato motori di tutti i tipi e cilindrate. E nel settore due litri ha sempre fatto piazza pulita. Nella storia dei V-6 medi poi ci sono dei propulsori persino campioni del mondo!...

• Quella storia dell'Associazione piloti rally, presieduta da Lampinen merita un aggiornamento. Si dà il caso che il gruppetto promotore e macinatore di cariche sia tutto anglo-svedese. Nessuna traccia di francesi e italiani (Munari compreso). E sapete perché? Perché questi avevano in programma di farne una loro, ma gli altri li hanno anticipati... Forse perché in Italia e Francia ci sono praticamente le sedi delle maggiori Case impegnate nei rally?

• E se la Lola 3000 che Giorgio Pianta potrebbe avere (con Pica) in qualche gara di durata (italo-europea), avrete per pilota Nanni Galli talvolta vi sorprendereste? Il conte Zanon benedice...

• Il gioco delle coppie: cosa facevano assieme al saloncino di Londra Tyrrell e Tauranac, mentre da un lato David Yorke teneva a braccetto Gijs Van Lennep?...

**AUTO
SPRI
NT
K
KARTING**

LE PROSSIME GARE

21 gennaio, PISTA D'ORO - Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore - 2. prova Torneo dei Campioni. 21, PISTA VERDE - S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore - 3. prova Torneo d'Inverno. 28, PISTA VERDE - S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore - 4. prova Torneo d'Inverno. 4 febbraio, PISTA D'ORO - Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore - 3. prova Torneo dei Campioni. 18, PISTA D'ORO - Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore - 4. prova Torneo dei Campioni.

Befana ...austriaca per la pista verde

S. BARTOLOMEO - Un ritorno di passionaccia sportiva ed un tantino di orgoglio, hanno sollecitato Magda Truffo a rispolverare il Torneo d'Inverno, aprendo così l'attività sportiva 1973 del karting. I piloti della Liguria e del Piemonte non andavano cercando di meglio, dopo la non breve e forzata astinenza del 1972, costretti come sono stati a lunghe trasferte per appagare il desiderio di correre.

E' così che cinquanta e più piloti hanno fatto ressa sulla pista Verde di S. Bartolomeo per contendersi i primi allori e soffrire le prime pene della nuova stagione agonistica, nelle due successive gare del 6 e 7 gennaio. Un'apertura in bellezza, una ripresa entusiasmante. Nomi nuovi alla ribalta e alcune conferme anche se è ancora prematuro pronosticare rivelazioni. L'etichetta della partecipazione straniera, venuti a mancare i piloti svizzeri e monegaschi che pur avevano assicurato la loro presenza, è stata salvata da due piloti austriaci, in Italia per rifornimenti di motori e telai. Unica carenza, la classe 125 cc. che nella zona non ha cultori ed è stata salvata mescolando piloti di categorie differenti.

Maestri, nella classe 100 cc. 1. categoria, si è recata una coppia tedesca, ottenendo la vittoria nelle due gare e regolando nella prima e nella seconda giornata l'austriaco Wettstein che si è giornata avversario ostico. Rossi e Guazzo palesato, nella prima giornata, e nella seconda Verde e Giacometto. Era parente anche Gianniberti, ben lontano però dalle sue solite prestazioni. Proietti, nella terza categoria della stessa classe, ha anche lui bissato le vittorie, tenendo a bada due stelle nascenti: Gianniberti e Crema.

La seconda categoria vedeva l'esordio di piloti che nel 1972 hanno mietuto a piene mani affermazioni nella categoria nazionale. Mamino nella prima giornata ha colto la sua prima vittoria, mentre Massignan nella seconda giornata si è rifatto vincendo brillantemente su Bertolino e Bruzzo. Due chiare vittorie, due

chiari successi anche se propiziati da una certa impreparazione degli avversari non ancora in clima agonistico. Nella 125 cc. dominio netto di Gianfranco Baroni su un tenacissimo e mai domo Monti.

LE CLASSIFICHE - Gare del 6 gennaio

Cl. 100 cc. 1. cat.: 1. Maestri; 2. Wettstein; 3. Rossi; 4. Guazzo; 5. Campana; 6. Alfieri.

Cl. 100 cc. 2. cat.: 1. Mamino; 2. Massignan; 3. Gagliano; 4. Pozzolo; 5. Lucchini; 6. Carabetta.

Cl. 100 cc. 3. cat.: 1. Proietti; 2. Gianniberti; 3. Crema; 4. Martioli; 5. Cavalieri; 6. Oliviero.

Cl. 125 cc.: 1. Baroni; 2. Monti F.; 3. Ballonino; 4. Montanari; 5. Viani.

Gare del 7 gennaio

Cl. 100 cc. 1. cat.: 1. Maestri; 2. Wettstein; 3. Verde; 4. Giacometto; 5. Campana; 6. Gianniro.

Cl. 100 cc. 2. cat.: 1. Massignan; 2. Bertolino; 3. Bruzzo; 4. Mamino; 5. Carabetta; 6. Salvadelli.

Cl. 100 cc. 3. cat.: 1. Proietti; 2. Gianniberti; 3. Crema; 4. Bellane; 5. Buciano; 6. De Vita.

Cl. 125 cc.: 1. Baroni; 2. Monti F. 3. Viani; 4. Montanari; 5. Ballonino.

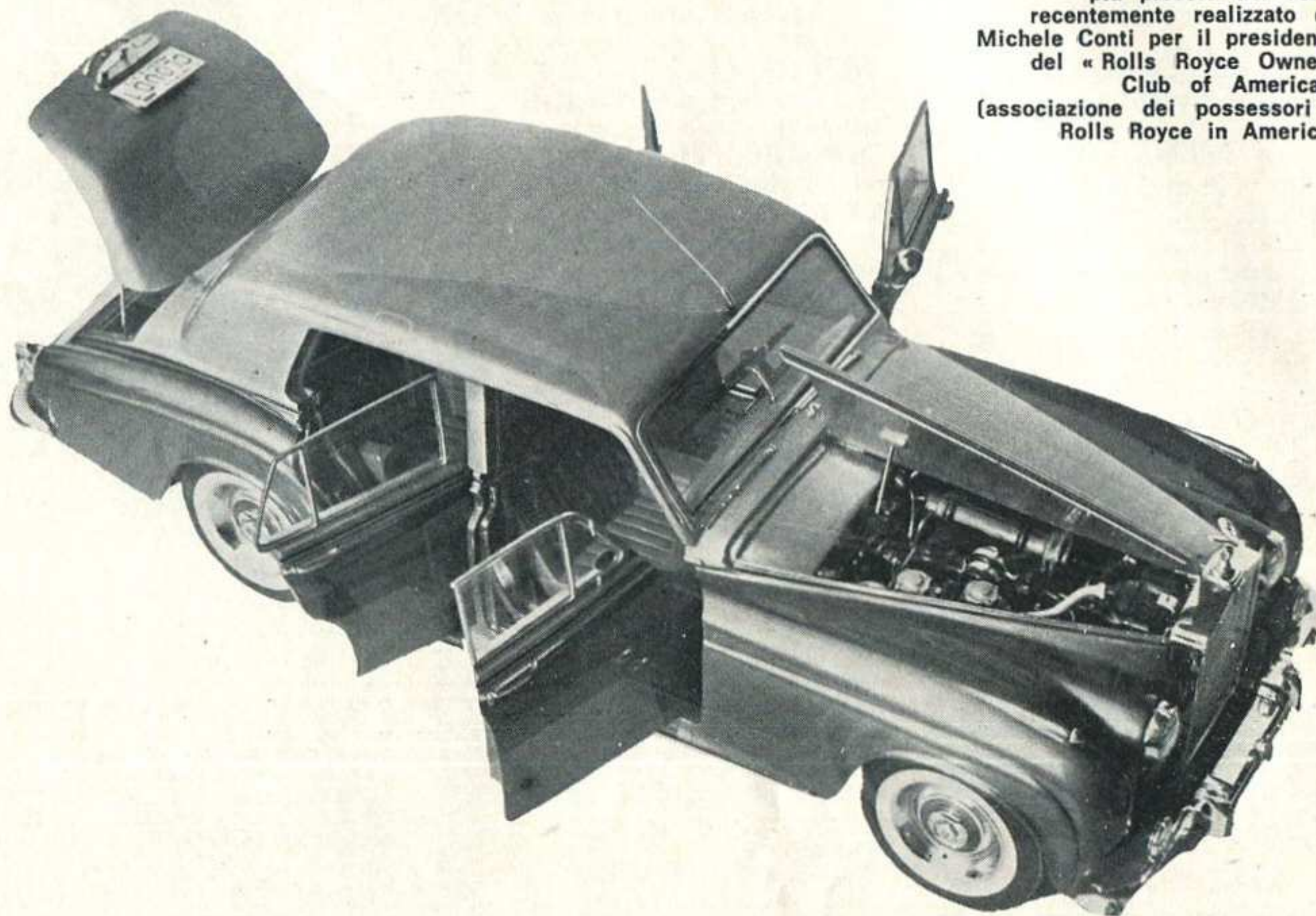
Sarà ripetuta la gara della PISTA d'ORO

ROMA - Com'era prevedibile, il presidente del Comitato Nazionale Karting non ha omologato l'ordine di arrivo della cl. 100 cc 3a categoria della gara del 17 dicembre 1972 sulla pista d'Oro di Roma. La gara era stata sospesa al nono giro dai Commissari Sportivi per irregolarità verificatesi alla partenza. Fermi restando, pertanto, i risultati delle batterie, la gara dovrà essere disputata il 21 gennaio 1973.



MICHELE CONTI di Torino, è noto in tutto il mondo per i suoi modelli che riproducono perfettamente, in scala ridotta, le più belle automobili di ogni tempo. E' veramente capace di sbalordire il profano, incantandolo con la finezza dei dettagli e con l'estro artistico della sua opera. Conti, però, non lavora per sbalordire ma, quasi per soddisfare una esigenza interiore e connaturata al suo animo, opera per ridurre le dimensioni del vero; in ciò è quasi più vicino ai grandi miniaturisti orientati piuttosto che ai modellisti, come li intendiamo comunemente.

Rolls Royce Silver Cloud 1. Modello, undici volte più piccolo del vero, recentemente realizzato da Michele Conti per il presidente del «Rolls Royce Owners Club of America» (associazione dei possessori di Rolls Royce in America)



La Rolls con il bar

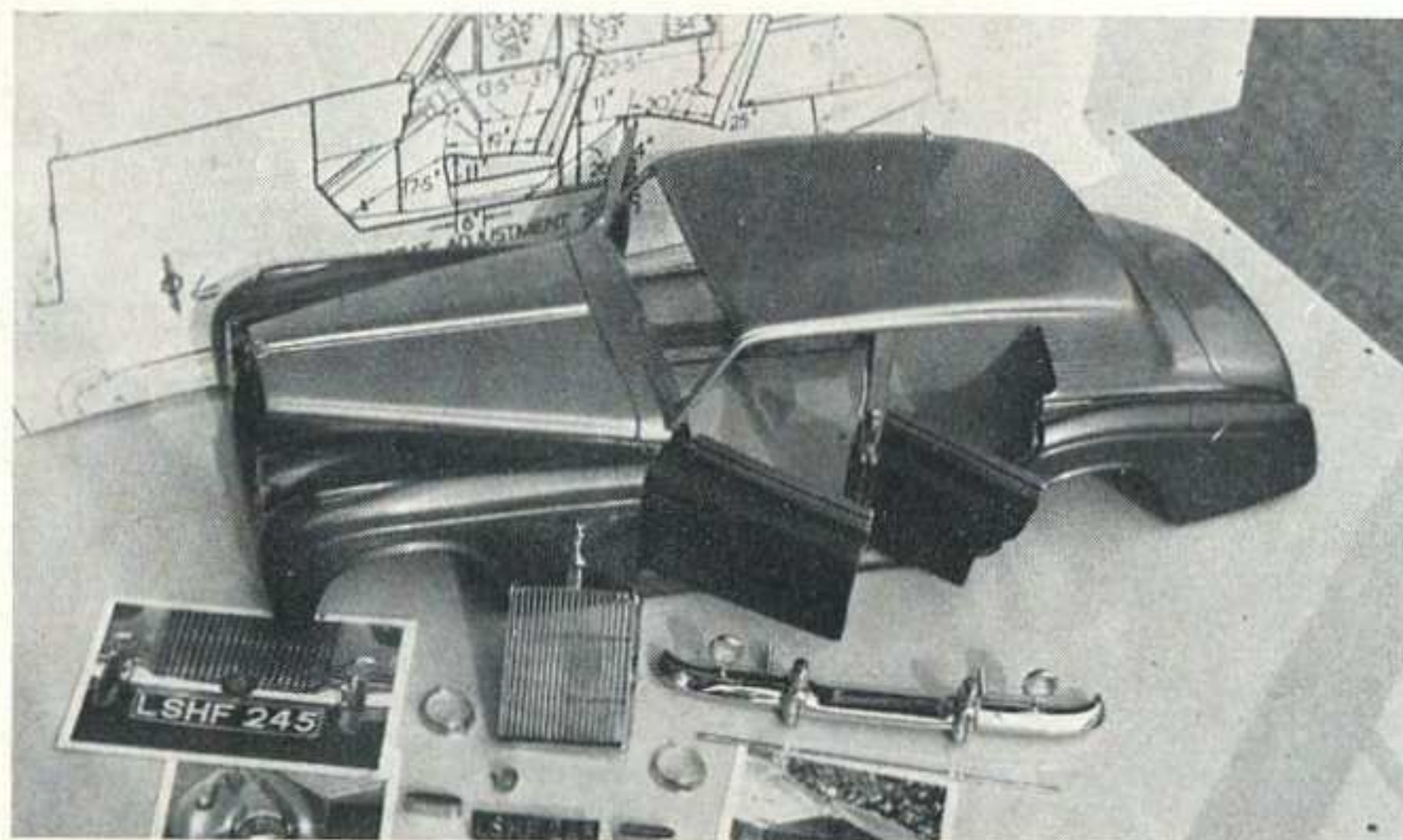
Alcuni dettagli dei suoi modelli (e citiamo, a caso, il bar con bicchieri e bottiglia inserito nel bracciolo del sedile posteriore della sua recentissima Rolls Royce Silver Cloud 1) incantano ma non sorprendono; i modelli di Michele Conti sono tanto perfetti che il bar miniaturizzato appare ovvio, quasi ci si trovasse di fronte alla vera Rolls Royce, a quella undici vol-

menticato la sua origine; costruisce i modelli come le automobili: per questo le sue riproduzioni sono così convincenti. Anche telai, interni, motori, sospensioni e ruote sono curati nei dettagli più fini, a prezzo di moltissime ore di lavoro.

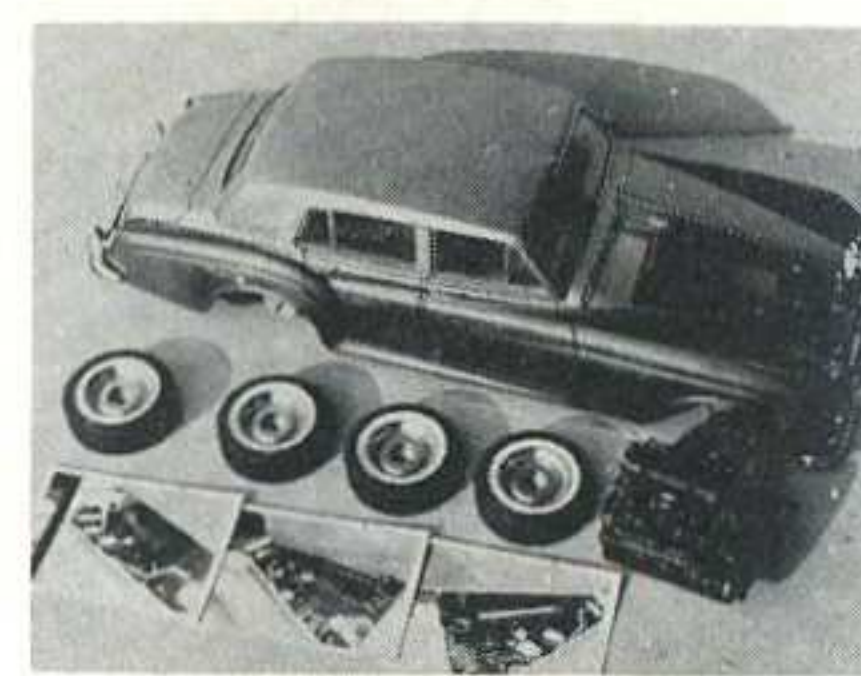
I materiali usati sono i più disparati; di solito, le carrozzerie vengono ricavate battendo

li. Nel caso della Rolls Royce, lo stemma della mascherina e altri dettagli sono stati realizzati in argento, conferendo così un valore ancora maggiore ad un pezzo già prezioso.

Michele Conti ha raggiunto il sogno di ogni modellista-artista; lasciata da tempo la carrozzeria dove lavorava, si dedica ora soltanto ai modelli ed è carico di



La carrozzeria della Rolls Royce di Michele Conti. Questa carrozzeria è stata ricavata adattando, mediante battiture, una lastra di rame spessa nove decimi di millimetro sopra la forma in legno. La forma è stata ricavata dai disegni originali della Casa che sono visibili sullo sfondo. Le vernici impiegate sul modello sono state inviate a Conti direttamente dalla Rolls Royce. In primo piano, alcuni dettagli quali la mascherina del radiatore (con lo stemma e la tradizionale figurina alata), il paraurti anteriore, i vetri dei fari con profilo in metallo cromato. La realizzazione del modello ha richiesto 4 mesi di lavoro



Tutti i dettagli sono stati realizzati con cura e fedeltà: portiere, cofani e sportellino della benzina sono apribili; la ruota di scorta è estraibile come pure l'apposito «cric» e gli attrezzi, miniaturizzati, che sono necessari al cambio; gli interni sono in pelle con guarnizioni in legno placcato in due colori. All'interno, il bracciolo nel centro del sedile posteriore contiene un bar completo di specchio, bicchieri e bottiglia. Si tratta di pezzi alti pochissimi millimetri.

te più grande. Così esatta è la riproduzione della realtà che desta sorpresa non ascoltare il rumore del motore dopo avere azionato il comando della messa in moto. Comando che si trova, in dimensioni miniaturizzate, al suo posto, inserito in un cruscotto, ovviamente, perfetto.

Come è noto, Michele Conti ha iniziato a lavorare in una celebre carrozzeria e non ha di-

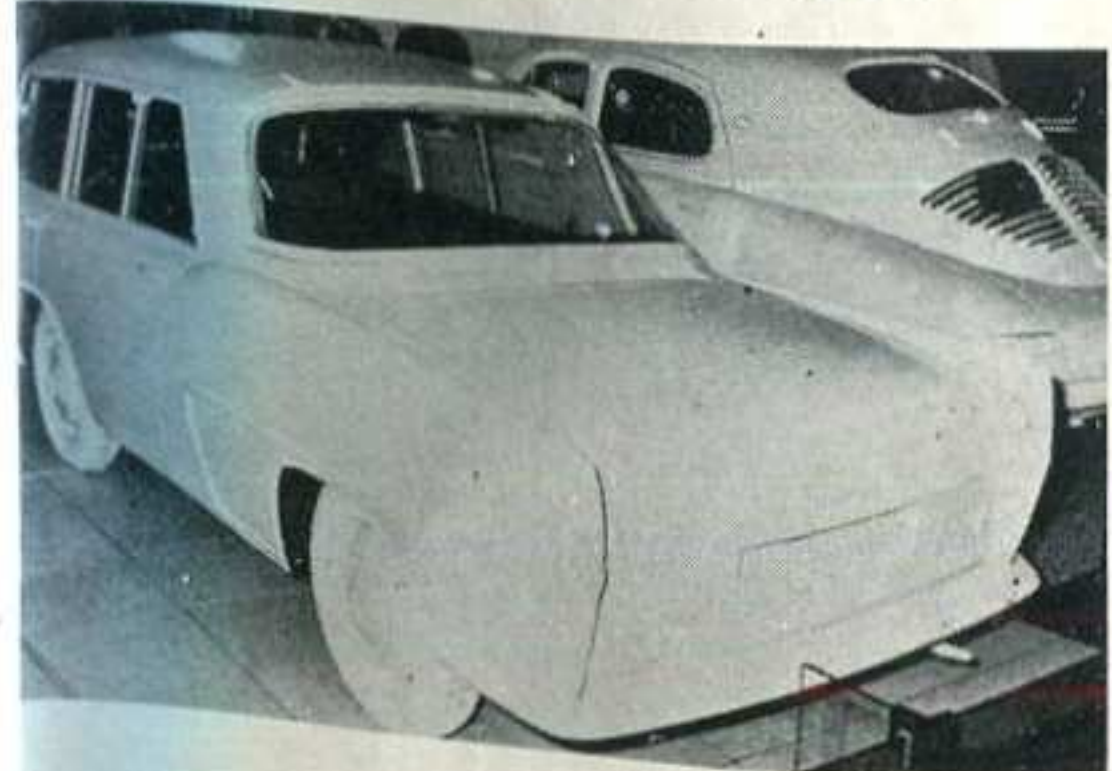
una lastrina di rame, spessa nove decimi di millimetro, sopra la forma in legno; le ruote possono essere ricavate da piccole fusioni in ottone o in argento e poi cromate; le gomme sono fuse in appositi stampi che portano anche il preciso disegno del battistrada; gli interni sono in pelle, stoffa, legno prezioso, esattamente come sugli origina-

ordini e commissioni che gli garantiscono lavoro per parecchi decenni. I collezionisti e gli appassionati che desiderano un modello di Conti devono, infatti, mettersi in lista ed aspettare parecchio tempo, ma la soddisfazione di possedere uno dei capolavori dell'artista torinese vale sempre l'attesa.

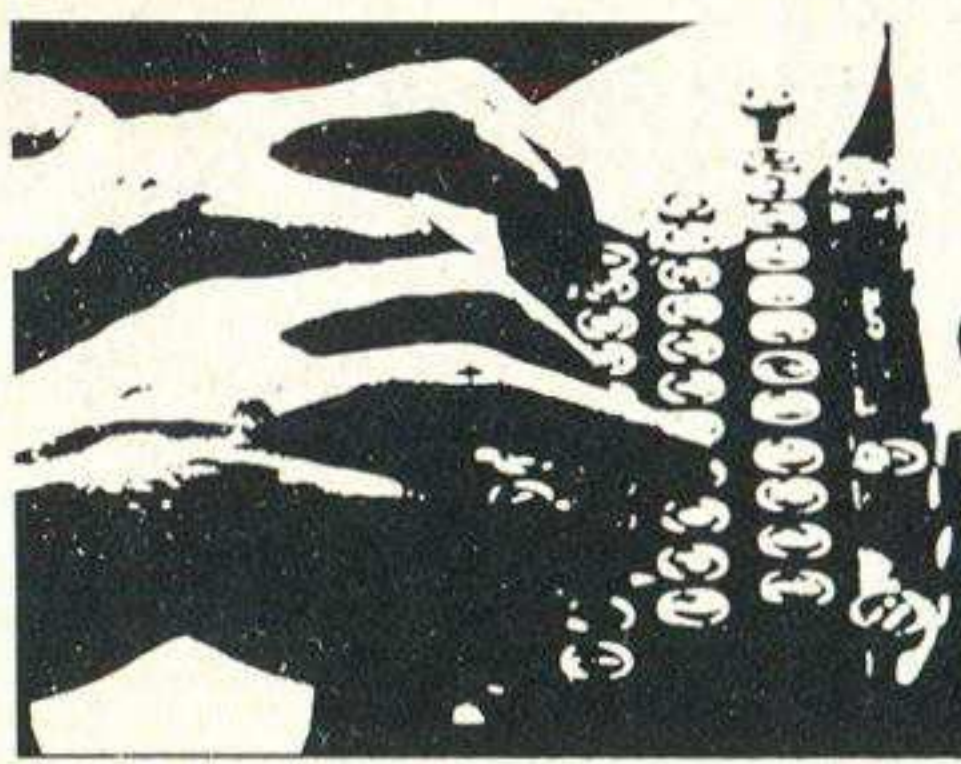
a. z.



Le RENAULT mai viste



PARIGI - La Renault, durante le feste di Natale, ha aperto ai visitatori il suo ufficio studi stilistici, nel quale sono allineati anche i modelli di tutti quei progetti mai arrivati alla catena di montaggio. Sopra, una serie di «machette» per la scelta definitiva. A sinistra, un modello mai nato di vettura «compatta», realizzato in scala 1:1



**SCRIVETECI,
RIMARRAMO AMICI**

**AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO**

Cari amici di Autosprint, debbo complimentarvi con voi per il modo eccellente con cui avete realizzato l'attesissimo raccogliatore: la foto di copertina (che se non vado errato ritrae al Nurburgring Merzario, Redman, Lauda, de Adamich e Wilson Fittipaldi) è molto bella: spero che anche per le prossime annate realizzate un analogo raccogliatore.

Vi proporrei inoltre di adattare un certo numero di raccogliatori per le annate 1970 e '71 cambiando la copertina e mettendovi, magari, rispettivamente le foto di Rindt e di Stewart.

Giorgio Ghidetti - Soresina (Cremona)

Con questa mia colgo l'occasione per chiedervi una spiegazione: se dovessi rilegare le annate '70-'71, i raccogliatori li riceverò con la stessa fotografia di copertina dell'annata '72?

Mauro Tiepolo - Pordenone

Sono in molti i nostri lettori che ci hanno scritto a proposito del raccogliatore. Siamo contenti che vi sia piaciuto, e per i prossimi anni faremo senz'altro delle nuove copertine. Ma non abbiamo in previsione di farne delle altre di tipo «retroattivo», cioè con altri soggetti ritratti, per le annate precedenti. Quanto ai piloti ritratti, il nostro assiduo amico Ghidetti non «va errato».

Squalifica «autorizzata»

Vedo sull'ultimo numero di Autosprint la risposta al sig. Lascialfari sulla gara Mexico a Vallelunga. So benissimo che questa storia sta diventando la novella dello stento, fra l'altro io mi sono rivolto da tempo e più giustamente alla CSAI, per sapere i motivi della mia esclusione dalla gara. Ma per quello che ho letto sono costretto a fare delle precisazioni, sia ben chiaro, senza volere fare nessuna polemica.

1) Scrivete che io non ho voluto far verificare la mia macchina, non è esatto, (conosco bene come ci si comporta in certi casi dopo 63 gare disputate) perché prima di uscire dall'autodromo, ebbi l'autorizzazione proprio del sig. Mirto Ventura il quale mi disse che ero libero di andarmene, penso giustamente, dal momento che non facevo più parte della classifica, e che oltre tutto le verifiche si sarebbero svolte due giorni dopo.

2) Non sto a puntualizzare se al secondo o terzo giro, mi fu esposta la bandiera nera, dico solo, che io mi fermai al giro seguente perché me lo impone il regolamento.

3) In quanto alla partenza, non guadagnai la prima posizione perché tagliai la strada a Birrell, ma perché avendo indovinato una buona partenza, non anticipata, guadagnai una lunghezza, solo a quel punto mi spostai di tre quarti sulla destra progressivamente, come mi permette il regolamento essendo in prima posizione, per poi trovarmi più a mio agio alla curva Viterbo, facendo tale manovra non credo che Birrell abbia dovuto frenare, non esisteva lo scopo essendo entrambi in piena accelerazione, ma che l'incidente sia avvenuto perché altri concorrenti si siano toccati tra di loro nella foga della partenza.

Fra l'altro niente di irregolare mi fu addebitato da parte dei piloti coinvolti, compresi Birrell e Mass che mi seguivano immediatamente. Inoltre, non mi sembra che sia a circa 200 metri dalla partenza l'immagine della foto inviata, ma a circa 70-80 metri, ben conoscendo Vallelunga.

Comunque mi farebbe cosa gradita una pur breve risposta. Per me Autosprint è sempre stata una libera tribuna dove gli appassionati ed i piloti si possono rivolgere per uno scambio di idee o per avere dei consigli.

Vittorio Ciardi - Firenze

Vittorio Ciardi una risposta la merita non fosse altro per il tono garbato con il quale fa le sue eccezioni. Non capita spesso nei nostri «battibecchi» con i lettori, e gliene diamo atto.

E veniamo alla gara Mexico del Ford Day: non sappiamo cosa Mirto Ventura le abbia detto da giustificare la sua partenza dal recinto verifiche di Vallelunga. Sappiamo solo che l'essere fuori classifica e l'eventuale ritardo nell'esecuzione materiale delle verifiche non sono due ragioni sufficienti per togliere la vettura dal parco chiuso. Così facendo, lei si è messo dalla parte del torto, e probabilmente ne subirà le conseguenze.

Sulla bandiera nera, diciamo che lei si è fermato quando l'ha vista. Non è la prima volta che i direttori di corsa (o chi ne fa le veci) si devono «buttare» davanti alla vettura che vogliono fermare mettendo loro sotto il naso la bandiera nera ed il cartello con il numero. Succede a volte che ci siano dei piloti che il loro numero di gara non lo ricordano, e passando in gruppo possono pensare che il messaggio sia per un altro.

Quanto alla partenza ed alla successiva manovra, la versione sua la potrà contrapporre, in sede CSAI, a quella dei commissari sportivi. Auguri. Certo, Birrell e Mass sono rimasti male per la sua squalifica: ancora rimpiangono quanto si sarebbero divertiti alle sue spalle...

I GENEROSI

Il roll-bar fa la spia

Caro Autosprint, nel tuo numero 49 del 1972 è apparsa una lettera, a firma «Angelo», nella quale l'interessato si sfogava amaramente contro il caro-corse ed ancora di più contro quel «maledetto arnese» costituito dal roll-bar, non conciliabile, secondo il suo punto di vista, con un'automobile che deve servire anche per lavoro.

Senza entrare nel tema dell'utilità di questo accessorio, ormai riconosciuta universalmente, desidero fare presente al pilota che i nostri roll-bars sono perfettamente compatibili con le vetture di tutti i giorni in quanto interamente smontabili. Infatti, svitando solo quattro bulloni si tolgono la diagonale ed i bracci rendendo la parte posteriore della macchina abitabile.

Siccome però ho avuto l'impressione che il suo sfogo sia collegato anche al fattore economico, ho deciso di venirci incontro inviandogli un roll-bar di nostra produzione adatto alla sua vettura, alla sola condizione augurale di non sperimentarlo mai onde potersi rendere conto della inesattezza delle sue affermazioni sulla utilità di questo «arnese».

Emilio Giammiro, titolare della SASSA Roll-bars - Ascoli Piceno

Gentilissimo Autosprint, sono il titolare della ditta Gitan che scrive in risposta alla lettera pubblicata sul numero 49 di Autosprint, firmata dal lettore «Angelo» di Roma. Vorrei dire al signor Angelo che quel «maledetto arnese» (il roll-bar) fra tutti gli accessori più o meno importanti che si applicano alle vetture da turismo è il più necessario, e di questo si è già parlato abbastanza.

In ogni modo, i roll-bar non sono così costosi come egli vuol far credere. La nostra ditta per il suo 128 berlina lo mette in vendita a lire 18.000 completamente smontabile, credo che sia un prezzo ragionevole per dei prodotti che vengono costruiti in piccola serie ed artigianalmente, e che presto saranno muniti di polizza di assicurazione.

Se il signor Angelo, dato che ha

LA FOTO

Caro Autosprint, ti sarei veramente grato se, attraverso la rubrica «Scriveteci, rimarremo amici», potresti pubblicare una fotografia della Porsche 917 spider n. 11 che Leo Kinnunen guidò in occasione della 500 Km di Imola del 1971, piazzandosi al 4. posto assoluto.

Pierfilippo Pozzi - Varese

Eccole la foto. Essa ritrae il finlandese al volante della sua 917-10 in pieno rettilineo ad Imola. La sua Porsche era una 5 litri spider direttamente derivata dalle 917 Sport che dominarono il Mon-

delle difficoltà e tanta passione vuol mettersi in contatto con noi, potremmo venirci incontro.

Edio Taffoni, titolare della GITAN San Benedetto del Tronto (Ascoli P.)

I fabbricanti di roll-bar si sono «svegliati» quasi all'unisono in seguito alla lettera di quel nostro lettore che si lamentava che, fra tutto quello che c'è da spendere per ini-

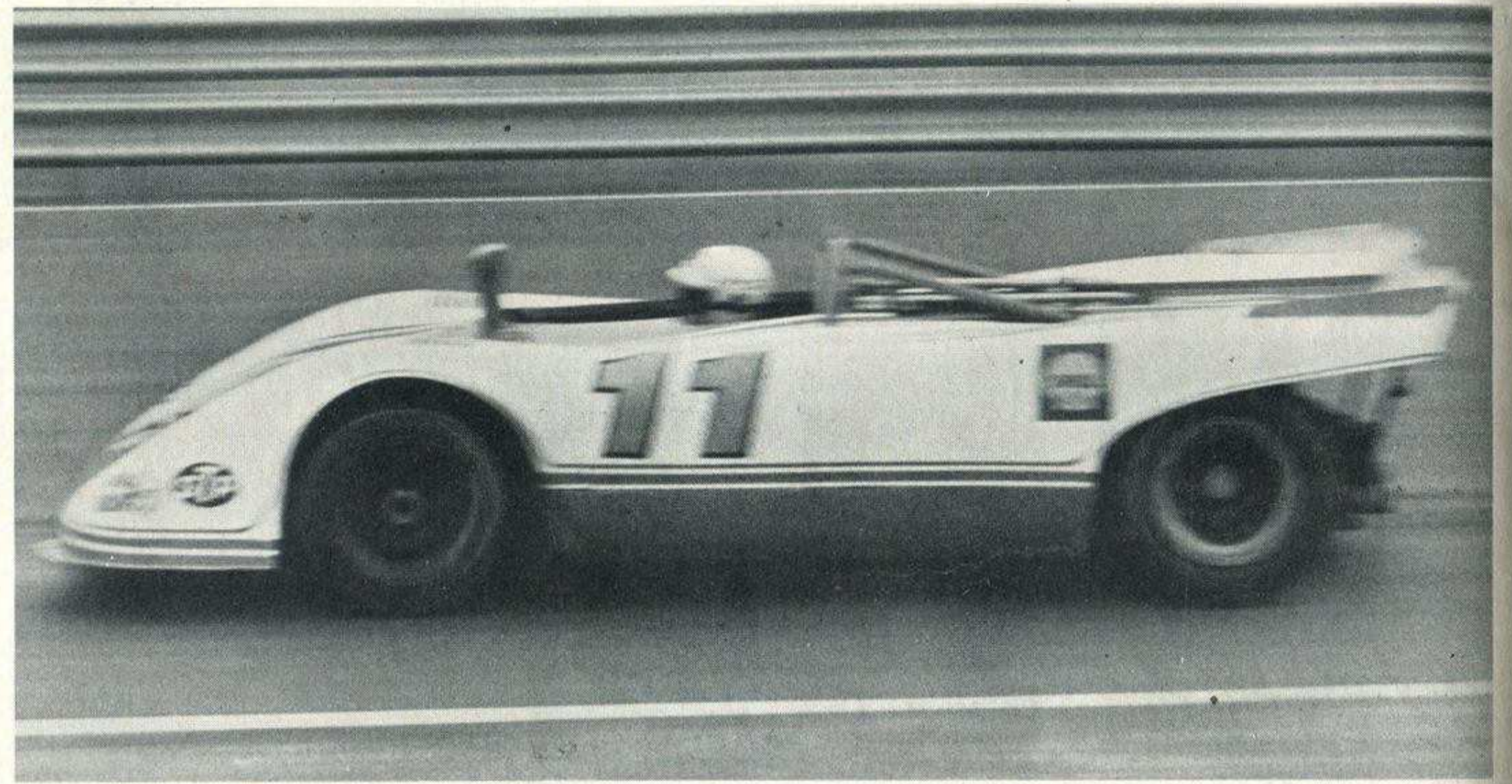
ziare a correre, la CSAI ha obbligato le centine di sicurezza anche nelle gare in salita per le gruppo 1.

Già rispondemmo che la centina è indispensabile, ed ora ecco che il nostro Angelo si ritrova con un paio di roll-bar gratuiti (o quasi) a disposizione. Lodevole la sensibilità dei titolari della SASSA e della GITAN, ai quali perdoniamo volentieri anche il sospetto che si siano voluti fare

un poco di pubblicità rispondendo al nostro lettore.

Il problema del quale, però, non ci sembrava fosse tanto il costo del roll-bar, quanto la «spia» che la sua presenza in macchina avrebbe fatto delle sue intenzioni corsaiole con la sua famiglia.

Un'idea per Giammiro e Taffoni: fate dei roll-bars invisibili, ad uso di chi corre di nascosto dai genitori...



La prima Interserie di Leo

diale Marche. La vettura di Kinnunen era dipinta in bianco e azzurro, con filetti dorati fra le due zone di diverso colore.

In occasione della 500 Km di Imola 1971, Kinnunen si piazzò quarto assoluto dopo essere arrivato secondo sia nella sua batteria che nella finale, preceduto dalla BRM P154 di Brian Redman, dall'Alfa 33-3 di Carlo Facetti e dall'Abarth 2 litri di Arturo Merzario. Alla fine dell'annata, però, il trofeo Interserie non sfuggì al piccolo finlandese che nel 1972 ha bissato il successo.

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

LUIS SCHENONE - Genova — La coppia massima — per parlare in termini immediatamente comprensibili — si identifica con la capacità di accelerazione di un motore in un'ampia gamma di regimi. Pertanto, maggiore è la coppia, migliore è l'accelerazione della vettura. Purtroppo, una coppia molto elevata e soprattutto ben distribuita a tutti i regimi contrasta con la ricerca della potenza massima, per cui i motori da corsa più «spinti» hanno il valore di coppia massima circoscritto ad un regime ben determinato e piuttosto alto. In linea di massima, questi motori sono più difficili da guidare e richiedono un gran lavoro con il cambio e rapporti perfettamente adatti al tipo di percorso. La Innocenti Cooper 1300 è omologata in gruppo 1, dove la consigliamo di lasciarla anche se in un Rally forse non è la vettura più adatta. Quanto alla derapata, il freno a mano è da usare solo dopo una grande dimestichezza.

ROBERTO MILANI - Padova — Purtroppo gli autografi dei campioni fatti su loro foto da offrire in omaggio ai nostri lettori. L'unica via è richiederli direttamente ai piloti, i cui indirizzi sono stati ripetutamente pubblicati in questa stessa rubrica.

ROMANO CORNALE - Vicenza — Caro socio, rispondiamo ad una sola delle sue molte domande. Dunque, con il termine di «assetto» si intende tutto quel complesso di lavori che vengono fatti attorno alle sospensioni per permettere alla vettura di essere il più stabile possibile. La parola «assetto» sta anche a significare in generale il comportamento di una vettura in corsa, non necessariamente in curva, ma anche in rettilineo ed in frenata. Per le altre ci riscriva pure: ma una domanda per volta...

MARCO FAVATTARO - Valmuccia (Alessandria) — In effetti, a Indianapolis il numero delle marce non è determinante, visto che i rapporti bassi servono solo a ripartire dopo i rifornimenti. Una volta le F. Indy avevano anche solo due marce, ora ne hanno in genere quattro.

GIANNANTONIO CALANI - Milano — Nel Gran Premio del Belgio 1968, il vincitore Bruce McLaren vinse al volante di una McLaren M7A-3 con motore Ford-Cosworth 8V. Portava il numero 5, la pubblicità Goodyear sul muso subito prima della carenatura dell'abitacolo e due pubblicità Shell ai lati dell'abitacolo stesso.

FRANCO STERZA - Milano — In generale, i progettisti di auto da corsa sono laureati in ingegneria meccanica, ma non è detto che un bravo ingegnere sia per forza un bravo progettista. E' l'esperienza ed una certa predisposizione a «fare» un buon telaista.

FIAG '71 - Milano — Abbiamo già chi si occupa della parte fotografica del Rally di Montecarlo. Tuttavia, nel caso scattiate foto molto interessanti o che documentino un fatto particolare, mandateci le stampe e non è improbabile che ci siano utili. Naturalmente, se vengono pubblicate saranno anche remunerate.

ISMAELE BRAVI - Milano — Le Alfa Romeo Giulia berlina hanno una illustre «sorella» sportiva nella Giulia Ti «Quadrifoglio», una Giulia alleggerita con cofani e porte in plastica che fu per qualche anno la migliore 1600 gruppo 2 del lotto, e che si è ricoperta di gloria anche nel Campionato (allora si chiamava ancora «Challenge») Turismo. Bello il suo disegno, perché non fa qualcosa di più moderno?

Caro Autosprint, vi invio degli elenchi parziali riguardanti i vincitori dei campionati o trofei italiani delle Formule 3, 850, Ford e Monza. Gradirei che mi completaste le lacune e correggeste gli eventuali errori.

Giannicola Cividini - Bergamo

Ecco per lei gli albi d'oro completi a partire dall'anno 1964: Formula 3 - 1964: « Geki » (De Sanctis); 1965: de Adamich (Brabham); 1966: Ernesto Brambilla (Brabham); 1967: « Geki » (De Sanctis); 1968: Bernabei (Tecno); 1969: Picchi (Tecno); 1970: Salvati (Tecno); 1971: Naddeo (Tecno); 1972: Vittorio Brambilla (Brabham) - Formula Ford - 1970: Cammarone (De Sanctis); 1971: Spreafico (BWA); 1972: Mantova (BWA) - Formula 850 - 1967: Francisci (De Sanctis); 1968: Picchi (De Sanctis); 1969: Gallo (De Sanctis); 1970: Lombardi (Biraghi); 1971: « Pibo » (De Sanctis); 1972: Ragaiolo (Biraghi) - Formula Monza - 1965: Ciceri (EMS); 1966: Montagnani (Gibertini e Oleari); 1967: De Negri (LAB); 1968: Colombo (LAB); 1969: Ghislieri (Repetto); 1970: Spreafico (Repetto); 1971: Tagliabue (Repetto); 1972: Ragaiolo (RGB).

I NUOVI RALLIES

Matrimonio terra-asfalto

Caro Autosprint, scrivo in merito alla lettera del sig. Andrea Zampighi di Ravenna pubblicata sul n. 1 del '73 sotto il titolo « I rallies adulti ».

Vorrei per cominciare dirgli che ha veramente colto il significato dei rallies: logicamente il significato che ad essi attribuiscono i piloti privati e gli appassionati veri.

Però da AUTOSPRINT una diversa risposta non se la doveva aspettare.

E tu, AUTOSPRINT, perché consideri « adulti » i rallies francesi solo perché si corrono su asfalto e con vettura da pista, mentre in tutta Europa si fanno rallies su terra (anche se a medie più alte delle nostre)?

Antonio de Cesari
Castelnuovo G. (Lucca)

In primis vorrei dire allo Zampighi che per quanto comprenda perfettamente quel concetto romantico che ancora oggi può circondare i rallies debba anche rilevare che l'anelito della competizione e lo stesso concetto dello sport porta a preferire i C.O. « tirati » e le P.S. lunghe.

Il rally formato solamente da P.S. e con tempi di trasferimento facili per godersi il paesaggio non fa altro che avvantaggiare ulteriormente gli « ufficiali » che passeggiano tra una tappa e l'altra, con l'unica preoccupazione di far ricostruire la loro vettura prima di ogni P.S.

Sono contrario ad assurdità coreografiche come la prova a Misano del Rally di San Marino dove al sottoscritto per un pelo non saltava il motore tra cambio ravvicinato, ponte corto ecc.

Naturalmente il Tour de Corse, ed in questo do pienissimamente ragione ad Autosprint, è un'altra cosa...

Enrico Di Nasso - Livorno

Caro Autosprint, vorrei continuare un discorso che penso di aver iniziato nel n. 47, ponendo dubbi sulla validità o no della partecipazione dei prototipi ai rallies; discorso che ha ripreso ampliandolo, il signor Andrea Zampighi.

Tu, rispondendo al signor Zampighi, parli dei privati che corrono svantaggiati rispetto agli « ufficiali ». Giu-

MAURO BELTRAMO - Pinerolo (Torino) - L'albo d'oro di Montecarlo lo può leggere in questo stesso numero, nell'inserto riservato alla 42. edizione di questo Rally. Per l'albo d'oro del campionato rallies piloti, la preghiamo di attendere l'uscita di Autosprint-Speciale: c'è anche quello.

ATTEILIO PACINI - Lucca - Non siamo molto forti in elettrotecnica; d'altra parte, non crediamo che un buon radiotecnico abbia difficoltà a sintonizzarle il televisore sulle emittenti monegasche.

FRANCO HUMAR - Trieste - Forse avrà letto, sul numero scorso di Autosprint, la recensione del bel volume di Gianni Rogliatti « Le Ferrari ». Pensiamo che esso faccia al caso suo, dato che la descrizione di alcuni modelli è molto accurata.

FRANCESCO LOTTI - Fucecchio (Firenze) - Non abbiamo alcuna documentazione sul pilota che le interessa. Può provare a rivolgersi alla « Libreria dell'Automobile », in via Marsala, Galleria Caracciolo, Roma, chiedendo se hanno qualche cosa in merito. Eventualmente, si rivolga al collega Roberto Bonetto, presso « Quattroruote », via Monte di Pietà 15, Milano.

VALERIO ZONCON - Noventa (Padova) - Grazie degli auguri. E per il consiglio, terremo presente anche le Gruppo 2: tutto dipende dai fotocolors adatti.

LUCA CHIARI - Firenze - Tempo fa, presso la sede dell'AC di Firenze, l'avv. Zavagli organizzò una serie di conferenze sui rallies, con interventi di illustri personaggi del mondo rallistico. Non ci risulta però che vi sia un vero e proprio corso regolare.

ANTONIO CARLEO - Salerno - Noi l'Autobianchi-Abarth 112 l'abbiamo provata, e sulla sua tenuta di strada non abbiamo trovato problemi di fondo di nessun genere. Pensiamo quindi che la sua non sia a posto, o come angoli caratteristici delle ruote o come semplicemente pressione delle gomme. Una barra antirullo posteriore potrebbe portare una tendenza al sovrasterzo che equilibrerebbe il naturale sottosterzo di una trazione anteriore, ma ricordi che non è facile trovare una barra con la rigidità richiesta. Provi in primo luogo ad aumentare un po' la pressione sulle ruote anteriori.

FRANCESCA CASOTTI - Ferrara - Questo l'indirizzo di Jackie Stewart: « Clayton House », 1263 Begnins (Vaud), Svizzera.

ROLDI CANAL - Valdobbiadene (Treviso) - Non la consideriamo affatto polemico, certamente non di più dei lettori alle cui lettere lei si riferisce. Speriamo comunque che le siano andate bene le nostre risposte.

MAURO LANDI - Sesto Fiorentino (Firenze) - Mentre scriviamo queste risposte non sappiamo ancora se il servizio sullo stato dei lavori a Scarperia, cioè all'Autodromo del Mugello, appare in questo stesso numero. Ad ogni modo, se non è in questo sarà in quello della settimana prossima.

BATTISTA MILESI - Rozzano (Milano) - La licenza per correre, compresa l'associazione (obbligatoria) all'AC, a patto che lei non l'abbia già, costa attorno alle 40.000 lire. Per la licenza si deve rivolgere all'ufficio sportivo dell'AC di Milano, in corso Venezia 43. Di norma, la tassa di iscrizione ad una gara per vetture Turismo di piccola cilindrata oscilla fra le 6 e le 10.000 lire. Per i corsi di pilotaggio si rivolga alla scuola di Henry Morrogh, corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano di Roma.

CARLO GOSCE' - Napoli - E' molto meglio che lei invii direttamente le stampe, nel formato 18 x 24, già stampate, così ci evita di doverlo fare noi ed in ogni caso i negativi restano in mano sua.



Le CORSE tutte d'oro

Egregio Direttore, il problema degli ingaggi e premi richiesti da costruttori e piloti per le grandi manifestazioni di formula 1 e prototipi (se non sbaglio mi sembra ci siano anche questi) è veramente preoccupante per gli organizzatori di quelle gare. Poiché nel 1974 noi dell'AC Firenze abbiamo tutti gli attributi per chiedere sul nostro costruendo autodromo internazionale una grande manifestazione, se non altro per il diritto acquisito in passato col Trofeo costruttori di prototipi di 2000 cc, ci rendiamo conto che non possa essere facile realizzare introiti capaci di coprire quelle richieste che, mi sembra, siano dell'ordine di 120 e passa milioni.

Io credo, per ritornare su un tema già esposto tre anni fa al Congresso fiorentino della FIA e successivamente a Milano al Convegno Internazionale della CSI che l'errore sta nella regolamentazione internazionale di quelle grandi manifestazioni fatte per vetture che battono binari che non conducono certo alla stazione del generale progresso delle vetture di serie.

Nel nostro Congresso FIA all'inizio del 1970 io consegnai a questo proposito una relazione all'ing. Baumgartner, allora Presidente della CSI. Molto bruscamente, dopo averla letta mi disse « Je vous répondrais ». Ma non ho visto nulla.

Anche a Miano, l'amico Canestrini denunciò l'assurdo di queste formule, sia per gli eccessi di potenza di quei motori su veicoli pesanti 500 kg, sia per la conseguente rarità di trovare piloti capaci

di guidare con sicurezza macchine così mostruose.

In conseguenza di tale assurda regolamentazione i costruttori delle vetture di Formula 1 e prototipi sono pochissimi, quasi sempre hanno una costituzione artigianale ed incorrono in spese astronomiche che da qualche parte devono recuperare. Perciò trovo anche giustificate le altissime richieste d'ingaggi e premi. Ma se i grandi costruttori si interessassero tutti ai G.P. per regolamenti che costituissero veramente un legame tecnico con la grande produzione di serie, allora si che le spese di costruzione delle vetture destinate a quelle prove troverebbero un ammortamento nel grande giro di affari di quei costruttori.

Ecco la necessità di cambiare un po' la rotta, giustamente con gradualità, alle gare su autodromo dando un maggior rilievo a quelle per vetture più vicine, anche se ottenute con notevoli modifiche, alle gran turismo od a quelle derivate dai tipi normali di gran serie.

Con ciò non ritengo che si debba chiudere le porte ai G.P. di Formula 1 od ai prototipi, anche perché non si può abbandonare di colpo una strada intrapresa da anni, ma allarghiamo il campo ed innalziamo il livello degli attuali trofei di velocità per tutte le altre vetture. Per questa strada si potrà anche dare maggiore soddisfazione a tanti piloti non professionisti, che troveranno come il giuoco valga realmente la « candela ».

ing. Pasquale Borracci
presidente dell'AC di Firenze

Mentre l'autodromo del Mugello, dopo le inevitabili traversie iniziali, sta finalmente prendendo corpo, il presidente fiorentino giustamente si preoccupa per tempo di poter utilizzare adeguatamente un impianto che — se non altro per il suo costo — appare degno di manifestazioni ad altissimo livello.

E quello delle richieste economiche delle varie associazioni di « categoria » è veramente il problema principale per un organizzatore, un problema per il quale a tutt'oggi non si vede ancora soluzione. In campo mondiale, il fragile « fronte » degli organizzatori si è spaccato con l'accettazione, da parte degli organizzatori dei G.P. di Argentina, Sud Africa e Brasile delle richieste dei costruttori, mentre — per ora — gli organizzatori europei restano compatti sulle loro controparte.

Sembra di assistere ad una delle tante controversie sindacali di questi tempi. Con la differenza che, se difficilmente un paese può restare privo a lungo dell'apporto di una categoria di lavoratori come potrebbero essere, ad esempio, i metalmeccanici, lo stesso paese può al limite rimanere privo del suo Gran Premio senza rivoluzioni. Bisogna, cioè, che i costruttori

stiano ben attenti a non esagerare con le loro richieste, che possono trovarsi con un pugno di mosche in mano.

Essi puntano sulla tradizione, sul prestigio che un certo organizzatore riceve da una consuetudine organizzativa a livello mondiale, dal fatto che la responsabilità di un Gran Premio fa gola a tanti altri, pronti — pare — a prendere la palla al balzo in caso di « forfait » finanziario del « titolare ». E' il caso delle gare di Mondiale Marche di Sebring e di Brands Hatch, quest'ultimo proprio per materiale mancanza di denaro. Come è il caso del G.P. di Argentina, prima annullato poi rimesso in piedi come « fatto nazionale » con una sottoscrizione pubblica.

L'ing. Borracci dice in sostanza: « vediamo di sostituire gradualmente queste costosissime vetture con altre più aderenti anche alla realtà tecnica di tutti i giorni ». Giusto. Ma a parte il fatto che è proprio quello che alla FIA stanno cercando di fare, per lo meno a livello di Mondiale Marche, resta da vedere se queste « nuove » vetture saranno poi tanto più economiche.

In sostanza, il costo di una vettura (prescindendo dalla sua categoria) è direttamente

proporzionale al « livello » al quale essa corre, ed ai campionati che essa è chiamata a disputare. Possiamo essere certi che se un giorno il Mondiale Piloti venisse disputato, poniamo, con delle vetture Turismo, la spinta a vincere e gli interessi in ballo farebbero scattare i prezzi a livelli analoghi a quelli delle F. 1 attuali. Se non altro per il prezzo dei piloti.

Infatti, non c'è un limite al lavoro ed alle possibilità di ricerca e di modifica su nessuna vettura. E meno sono le libertà regolamentari, più alti sono i costi. Ed in realtà il culmine agonistico delle corse automobilistiche, i Gran Premi di Formula 1, è bene che siano combattuti al massimo livello dell'espressione tecnica, con il massimo di libertà regolamentare.

Quanto alle corse « importanti » per le altre categorie, esse già esistono. C'è il Campionato Europeo Marche 2000, il Trofeo d'Europa Gran Turismo. Sono gare la cui organizzazione resterà — relativamente — economica fino al punto in cui una di queste categorie non sarà elevata al rango mondiale. E' questo che l'ing. Borracci intende auspicare dicendo di « innalzare il livello degli attuali trofei di velocità »?

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA Ps. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 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., Wollzelle 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assail 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: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, DEZ & DI MARTINO, Asunción; Argentina: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rue Rodrigo De 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 Barbéra 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevegolstrasse 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 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Soocarima (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

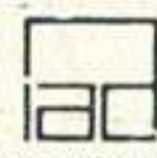
Amministrazione: 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 30, Milano - Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 - Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. - Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. - Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206. - Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. - Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. - Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea 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**

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

RACCOGLITORE AUTOSPRINT L. 1.500
o AUTOSPRINT mese (soci Club L. 1.200)

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 P

ritagliare e spedire questo tagliando a:
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 muto	Super 8 muto
LA RABBIA DEL 312 P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

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

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

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

Pagamento anticipato

● Il responsabile dei servizi stampa e relazioni pubbliche della Leyland Innocenti S.P.A. dott. VINICIO GASPARRI, ha lasciato l'incarico. Il suo posto è stato assunto, dal 1. gennaio 1973, dal sig. BRUNO JOTTI che ricopriva in precedenza l'incarico di responsabile dei servizi pubblicità e promozione vendite.

● 100 maestri elementari stanno attualmente seguendo a Roma un corso di aggiornamento culturale sull'educazione stradale nella prospettiva dell'educazione civica, organizzato dalla BP ITALIANA, d'intesa con l'Automobile Club di Roma e sotto il patrocinio ACI.

● Il 19 gennaio prossimo, a BRUXELLES, il principe Alberto di Liegi inaugurerà la 52.a edizione del Salone internazionale del veicolo utilitario, della moto e del ciclomotore. Nella giornata precedente, si svolgerà a Bruxelles un incontro dibattito sul tema: « Il problema del boom del veicolo utilitario ».

**INFORMA
TUTTO**Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT**Detectives specializzati negli USA
contro l'aumento per gli incidenti****La guerra del sale
sulle autostrade**

WASHINGTON - Tutto fa brodo anche una campagna elettorale pur di raggiungere uno scopo e i paladini della natura sono più che mai attivi presso l'elettorato per ottenere regolamenti più severi per la protezione dell'ambiente e per questo l'industria automobilistica dovrà quindi, quasi certamente, fare buon viso a cattivo gioco e adattarsi a modificare i suoi veicoli per renderli conformi alle prescrizioni del 1973, preparandosi fin d'ora a un probabile ulteriore giro di vite: la riduzione dell'emissione dei gas nocivi addirittura a zero. Cosa che potrebbe portare all'abolizione del motore a scoppio e all'adozione dei motori elettrici o a vapore, opportunamente adattati alle esigenze automobilistiche.

Il problema dell'inquinamento non è però il solo che affligge l'industria automobilistica; la costituzione di un ministero dei Trasporti, sotto il quale è venuto a trovarsi l'ufficio nazionale per la sicurezza del traffico ha dato a quest'ultimo ente un nuovo prestigio politico e una nuova autorità grazie specialmente all'appoggio totale del ministro dei trasporti l'italo-americano Volpe.

Questi ha organizzato un servizio di investigazione degli incidenti automobilistici, che si vale delle più moderne tecniche aerospaziali, per accertare esattamente le cause degli incidenti stradali e predisporre così le misure più efficaci per evitarli. Squadre speciali di investigatori composte di tecnici, psicologi, giuristi, esperti elettronici e rappresentanti della polizia stradale sono al lavoro 24 ore su 24 in quindici fra le maggiori città americane e stanno raccogliendo una gran messe di dati statistici e informazioni dalla realtà viva del traffico.

L'autovettura, uno dei principali responsabili degli incidenti insieme alla strada e al conducente riceve speciale attenzione; qualsiasi difetto vie-

ne immediatamente comunicato all'industria con la richiesta di immediati provvedimenti su tutte le vetture del tipo incriminato, con carattere reattivo.

Con quasi cento milioni di autoveicoli sulle strade il governo non può essere tenero verso i fabbricanti, essendo in gioco la vita di almeno altrettanti milioni di persone.

La lotta contro la morte in agguato sulle strade non è facile. A volte accade anche, a complicare le cose, che chi si occupa della sicurezza stradale e chi difende la natura, pur lavorando fianco a fianco per il miglioramento delle condizioni di vita della società specifica. Una di tali dispute riguarda l'uso del sale per impedire d'inverno il congelamento della superficie stradale.

Gli esperti dell'ufficio per la sicurezza del traffico sostengono che il sale è insostituibile per salvare molte vite di automobilisti eliminando i pericoli del ghiaccio. Dal canto loro i difensori della natura affermano che i milioni di tonnellate di sale sparsi sulle autostrade del Nord ogni inverno, oltre a corrodere parti vitali delle autovetture, contaminano l'acqua potabile uccidono gli alberi ai lati delle strade e feriscono le zampe degli animali che ne vengono a contatto. Sotto le pressioni politiche parecchie città degli Stati del Nord hanno già proibito l'uso del sale sulle loro strade sostituendolo con la sabbia. Ma l'ufficio per la sicurezza del traffico è risoluto: « un leggero aumento di salinità dell'acqua in zone limitatissime, la morte di alcuni alberi ed eventuali danni alle zampe degli animali sono un prezzo modesto che ben volentieri siamo disposti a pagare pur di salvare anche una sola vita umana, poiché col semplice uso della sabbia i risultati sono di gran lunga inferiori ».

Bruno Boglioni

Il maggiolino «incattivito»

● La «PUMA» ha studiato la possibilità di «incattivire» il Maggiolino, con modifiche che lo stesso acquirente può apportare svitando i 5 bulloni dei vecchi parafranghi e rimontando con gli stessi bulloni, i parafranghi in vetroresina di produzione della Ditta «PUMA» di Roma, con una piccola spesa di L. 13.000 ciascuno.



AUTO compravendita SPRINT

AUTO 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' **LUNINI** - 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 Ruyez** - **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 Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Claudio Porrozz** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccat** - **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** - **Reinhart** - **Sainz** - **Serra** - **Giorgi**.

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

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 PROTOTYPE 3000** Année 1971. Voiture ayant remporté 2 titres du Championnat de Belgique des Courses de Côte. Remise à neuf et livrée avec 4 roues de rechange (Circuits et Courses de Côte) ainsi que de nombreuses pièces. Ets. **FERNAND NERI** - Route de Micheroux 9 - 4620 Fleron - Liege - Belgique - Tél.: préf. 04 58.35.75 - 58.33.04.

ALFA ROMEO

○ **GTV 2000** Gr. 1, Roll bar, estintore, volante pelle, staccabatteria, cinture integrali, assetto Dal Fiume con 5 XAS (asciutto) 5 cinturato (bagnato) 4 Kleber (neve) montate sui cerchi ed equilibrate, 4 fendinebbia jodio, radiomangianastri Voxson, antenna elettrica, 4 altoparlanti, termometro olio ecc. 5 vittorie di classe più Girone Nord. Motore, frizione cambio freni ecc. revisionati dopo l'ultima gara. Vera occasione, 13 mesi 35.000 km., perfetta, pronta corsa. **FRANCO SELVATICI** - S. Lazzaro (BO) Tel. 051/46.21.27. L. 2.350.000 contanti.

● **GTA JUNIOR 1300** preparazione Autodelta, perfetta, testata stretta, iniezione. Completa di tutti i rapporti, gomme slicks e bagnato. **MARIO LITRICO** - CATANIA - Tel. 095/35.18.74 e 22.91.74.

● **GTA 1300** carburatori, motore da rodare. Officina Calabrese - Avellino - Tel. 0825/36.455.

BMW

BMW 1600 TI preparazione Romeo Ferraris, sinistrata anteriormente, riparabilissima. **BRUNO RICCARDI** - Tel. 030/42.857 (BS) ore pasti.

FERRARI

● **FERRARI DAYTONA** perfetta, amaranato, stereo, accessoriata. Tel. TORINO - 48.35.70.

FIAT

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



● **FIAT 500** Gr. 2 pronta corse vendesi causa militare; con carrello. Telefonare ore pasti: 06/82.08.88 L. 600.000 trattabili.

● **FIA T128** gruppo 2 1150, Dalla Chiesa vende, plurivittoriosa, aggiornata '73. Rivolgarsi **PASINI** - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

FORD



● **ESCORT B.D.A. 2000** Capletti vende, perfettissima, mai graffiata ricambi a parte. Telefonare: 011/63.07.16.

INNOCENTI

● **COOPER 997** Gr. 2, motore nuovo originale inglese, autobloccante, ravvicinato, Koni, Minilite, Racing, perfettissimo. **SILVESTRO** - Cassia 595/E Roma - Tel. 36.01.640 ore ufficio.

● **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.

ISO RIVOLTA

● **ISO LELE o GRIFO** vengo prenotazione con alto sconto, causa espatrio. **GOTTARDI** - Tel. 051/30.76.86.

LANCIA

● **HF 1300** Gr. 3 perfetta - Finalista FISA - **CAFFI** - Concessionario Lancia - Telefono 030/72.15.92. L. 1.350.000 trattabili.

HF 1600 fari grandi, 1970 km 26.000 garantiti, invernata, originale, velocissima, accessori ROMA - Tel. 63 75.989 ore 21 - L. 2.000.000.

● **HF 1600 1972**, preparata rally, Gr. 3 accessoriata km 18.000 vendesi motivi familiari. Tel. 0481/59.46 sabato-domenica.

KART



K 250 TECNO DUCATI Adriano Bergonzoni vende K 250 Tecno Ducati, vettura perfetta. Vincitrice assoluta Campionato Italiano 1972. Cambio categoria. Telefonare: **TEAM PAOPAO** - SPASH c/o Autofficina Parenti **BARICELLA** (BO) - Tel. 87.91.52.

K 250 TECNO DUCATI Enrico Parenti vende K 250 Tecno Ducati - Pronto corsa, vincitore trofeo Fik 1972, cambio categoria. Telefonare: **TEAM PAOPAO SPASH** c/o Autofficina Parenti - Baricella (Bo) - Tel. 051/87.91.52.

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 Magolfi, 1 - MILANO - Tel. 84.72.650.

MONOPOSTO



F-850 De Sanctis perfetta, 1 o 2 motori revisionati, 10 rapporti Colotti, 8 cerchi serie Avon, prezzo e condizioni trattabili. Telefonale: 06/32.75.249 (9-19) oppure 0774/32.87.77 (9-13).

PUMA GT

Stabilimento:
via Val Seriana 3 a
ROMA
tel. 89 70 96 - 83 19 345



Per risposta
inviare L. 200
in francobolli

Parafanghi in vetroresina
al prezzo
cadauno di L. 13.400

BELLEI Ford MODENA

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

concessionario **AVO**
ESCORT MEXICO R.S. e CAPRI R.S.

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MILANO - Tel. 30.68.58.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 1969, mancante di motore, cambio ed altro. Telefonare uff. 06/29.94.62.

RENAULT

R-12 GORDINI 1972, km 8.000 - GORIZIA - Tel. 20.93 ore ufficio. L. 1.600.000.

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.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ABARTH



ABARTH 695 motore da rodare, ricambi ed eventuale carrello. Esamino permuta. Off. **TANCREDI** e **MARINO** - Tel. 0971-22.953 PZ.

FIAT

500 Gr. 2, accessoriatissimo, Colotti, carrello omologato nuovissimo.

FIAT 1300 Traino anche separatamente o solo accessori. Telefonare ore pasti: 06-73.11.338.

RENAULT

GORDINI 1300 Gr. 1, giugno '70, pronta rally vendo o permuta con piccola auto di serie. **MAGGI** - Tel. 0131-40.777.

SI COMPRA

AUTO



OPEL

OPEL OLYMPIA 1900 Coupé o Berlina, anno 1968, compro contanti.

OPEL RECORD Sprint Coupé 1900 anno 1968, compro contanti. Tel. ore ufficio 0532-84.060.

PORSCHE

PORSCHE sinistrata, in qualsiasi condizione. Tel. ufficio 06-29.94.98.

ALTRE MARCHE

PROTOTIPO o vettura Sport Omologata, atta a circolare, compero se vera occasione. Inviare offerta particolareggiata: Passaporto Svizzero 12.71.773-40, Fermo Posta, Cordusio - Milano - Tel. 79.90.09.

KART



KART cl. 100 cat. 3. Tel. 06-63.54.17.

MOTO



KAWASAKI 350 Compro solo se occasione purché perfetto. Pagamento contanti. **UMBERTO CALABRIA** - Viale Adua - pistola.

VARIE

NUOVI ARTICOLI Importatore di auto-accessori in Olanda cerca nuovi articoli. Inviare offerta a: **F. ZANI** - Groenhof 199 Amstelveen - Olanda.

MECCANICO Meccanico appassionato corse cercasi MILANO per assistere Formula Ford nuova Campionato 1973. Telefonare solo se in possesso necessaria determinazione serietà, **VERONESI** - Telefono 56.00.74 - Milano.

● = vetture sportive.