

Quello che
abbiamo visto
e NO

Dopo l'indigestione RALLY dimenticato il G.P. Argentina

Un'autentica festa dell'automobilismo radio-televisivo per il 42. Rally di Montecarlo. Una festa alla quale avrebbero potuto partecipare — sia dai video che dai microfoni — molti più appassionati di quanto invece non riteniamo possa essere accaduto. Perché, così come ha ottimamente funzionato l'ufficio stampa del Racing Team Gancia che ha abbondato in notizie, comunicati, flash particolareggiatissimi su tutto il programma della competizione, altrettanto non si può dire dell'ufficio stampa della RAI che si è ben guardato dal preannunciare, sia pure sommariamente, i numerosi servizi organizzati sia dalla radio che dalla Tiv-

sa sensibilità giornalistica che distingue il suo capo) che l'avvenimento non fosse sufficientemente importante o, al limite, che trattandosi di automobili (quel prodotto deprecabile del «consumismo padronale») fosse più opportuno tacere. E nonostante ciò, dagli stessi microfoni della nostra emittente radio-televisiva affidati, evidentemente, a dei «competenti sportivi senza colore» abbiamo ascoltato queste parole che, forse, non avranno fatto certamente piacere a chi credeva di poter facilmente distrarre gli appassionati di automobilismo da un avvenimento dell'importanza del Rally di Montecarlo: «... dappertutto dove fos-

«Festa dell'Automobilismo» e la festa è cominciata giovedì 18 quando dal telegiornale e dal giornale radio è stato dato l'annuncio dell'ormai imminente partenza: «Di 940 equipaggi, oltre 70 dell'itinerario italiano, inizieranno la marcia di trasferimento a Montecarlo — ha detto lo speaker a commento delle immagini che si susseguivano sul teleschermo. — Da Roma partiranno le vetture ufficiali della Lancia, che è Campione Mondiale Marche 1972, della Fiat, vittoriosa l'anno scorso all'Europeo Conduttori. C'erano tra gli altri i vincitori dell'ultimo Rally di Montecarlo, Munari e Mannucci, che con la gloriosa Fulvia HF sono intenzionati a ripetersi nell'eccezionale impresa di dodici mesi fa... Tanto per citare equipaggi di primo piano diciamo che sono assai attesi anche Ballestrieri, Kallstrom, Sodano per la Lancia, Paganelli, Russo, Barbasio, Macaluso e Pinto-Bernacchini per la Fiat. Non mancano equipaggi privati; sono numerosi coloro che attratti dall'entusiasmo per i rallies, nello spirito di una avventura, partecipano al sempre prestigioso Rally di Montecarlo. Domenica pomeriggio i concorrenti di ventiquattro nazioni raggiungeranno il Principato di Monaco. Per martedì e giovedì sono in programma le due prove, una comune, e l'altra complementare, che decideranno il rally. Stasera gli equipaggi in partenza da Roma, sono stati ricevuti in Campidoglio dal sindaco».

La radio ha, tra l'altro, comunicato che: «... dall'Arco di Costantino sono in programma dalle 9,24 le partenze di 69 equipaggi; tra questi quelli ufficiali della Lancia e della Fiat, guidati rispettivamente da Munari e Pinto. Ricordiamo che Munari ha vinto l'edizione dello scorso anno e spera di fare il bis, specialmente se troverà ancora neve e ghiaccio sulle montagne francesi».

Il giorno seguente, venerdì 19, nel telegiornale delle 13,30, il primo collegamento con Gino Rancati che da Torino, dopo aver anche lui assistito dal suo monitor alla partenza delle vetture da Roma, ha spiegato, ai telespettatori e al conduttore del telegiornale stesso — con il quale poi si è trattenuto in colloquio — la meccanica, le funzioni e un po' anche la storia di questo Rally: «Converrà ricordare che il primo Rally di Montecarlo si è svolto nel 1911 e che allora, arrivare a Montecarlo dai percorsi lontani, era già una vittoria. Nel 1911 vi partecipò addirittura un pullman con una trentina di persone a bordo, che partì da Atene e giunse regolarmente a Montecarlo. Questo per dire che cosa era allora questa manifestazione, che adesso è diventata una prova di velocità».

«Ecco, secondo te che sei un po' il nostro esperto di automobili, per questo ti ho chiesto un confronto: che valore ha oggi, dal punto di vista sportivo, questo Rally di Montecarlo?»

«Beh! — ha ripreso Rancati — ha un valore sportivo soprattutto nei confronti di quella che è la produzione di serie. Che cosa è il successo di un Rally come il Rally di Montecarlo? Che noi vediamo le vetture impegnate in gara che sono praticamente le vetture almeno di fuori, che possiamo comperare all'angolo della strada. Questo è il segreto: cioè è diventato

Gio' Luni

CONTINUA A PAGINA 46

se un controllo orario o un controllo a timbro — è stato dichiarato nel telegiornale sport di sabato 20 — di giorno e di notte, si è registrata una notevole partecipazione di folla a sottolineare la popolarità raggiunta in Italia dai rallies e dai suoi campioni».

Di questo, ampiamente, hanno tenuto conto i responsabili dei servizi sportivi radio-televisivi che in questa occasione (e speriamo non si tratti di una eccezione) hanno dimostrato di avere più considerazione degli interessi degli utenti che non, come troppo spesso accade, delle «preferenze» dei politici.

Abbiamo, all'inizio, parlato di



1 milione ai RACING SHOW

L'IRSA (International Racingcar Show Association) ha comunicato che le esposizioni di vetture sportive organizzate nel 1972 hanno contato oltre 1 milione di visitatori. Il programma 1973 comprende, dopo l'esposizione di Londra e di Stoccarda, quelle di Malmoe (10-18 febbraio), Copenaghen (23 febbraio-4 marzo), Oslo (5-10 marzo), Stoccolma (11-18 marzo), Gotheborg (24 marzo-1 aprile) e Helsinki (7-15 aprile).

Alla chiusura del RACING CAR SHOW, la cifra dei visitatori è stata calcolata in 96.876 persone. Più che nel 1971, però calcolando che quasi 14.000 sono stati visitatori domenicali, in complesso le presenze sono state minori.



Federico Friundi, un garagista di Milano, è un tipo avventuroso che non si spaventa delle lunghe distanze. Due anni or sono compì un lunghissimo raid nel continente africano; quest'anno, ha portato a termine, in condizioni prettamente invernali, un raid che da Milano lo ha portato fino a Tremso in Norvegia, ovvero al circolo polare artico. Per l'impegnativo viaggio, compiuto da solo, Federico Friundi ha usato una Skoda 110 R coupé, acquistata all'inizio dello scorso anno e con la quale, al momento della partenza per il raid di oltre 10.000 km, aveva già percorso altri 25.000 chilometri.

Nuovo 3000 INTERSERIE

La DUCKHAMS SPECIAL di tre litri, prototipo costruito per de Cadenet e Craft da usare l'anno scorso a Le Mans, è stata comprata da Nick Cussons che la «convertirà» per utilizzarla nell'Interserie. Il Cosworth DFV verrà sostituito con un cinque litri Aston Martin con compressore.

La CHRYSLER CORP. ha annunciato che G. H. Gillespie, presidente direttore generale della Chrysler France, è stato nominato direttore generale Europa della Chrysler Int., in sostituzione di H. A. Wormet che ora ricopre la carica di vice presidente dello staff internazionale a Detroit.

Nel loro recente bollettino d'informazioni, i gestori del CIRCUITO DI ZANDVOORT hanno comunicato che la pista olandese ha registrato nel 1972 ben 308 giorni di attività, comunque inferiori di 5 giorni all'attività 1971.

AMON spendaccione

Non si sa ancora bene che cosa farà AMON, comunque ha detto che, non volendo rinunciare alle corse, per trattare e discutere con varie persone mentre era in Nuova Zelanda, ritiene di avere speso per lo meno mille sterline (circa un milione e mezzo) in telefonate! Ha anche ammesso che il più grosso errore della sua carriera fu di lasciare la Ferrari.

Il RALLY DI SVEZIA si annuncia pieno di grane per la decisione di non permettere chiodi, catene e qualsiasi apparecchiatura aderente ai pneumatici. Tale decisione ha suscitato proteste, diventato vero boicottaggio da parte della Opel e della BMW.

Il TEAM CONNEW sta cercando un patrocinio per la F. 1 o per la F. 5000. Un membro del team ha detto: «L'anno scorso gareggiamo con molto entusiasmo e poco denaro. Alla fine della stagione erano finiti entrambi. Mai più correremo con noccioline, come allora».

E' pronto per entrare sul mercato il Supergrade 10 W/50, lubrificante in grado di soddisfare le esigenze di qualsiasi motore a scoppio, prodotto dalla società petrolifera FINA come logica conseguenza delle esperienze acquisite nel settore agonistico.

Il pilota danese di F. 3, OLE VEJLUND, ha comprato una delle Ensign dell'Iberia, usate da von Opel. Ha intenzione di partecipare a tutte le prove del campionato Player con la vettura, che sarà esposta al Salone danese alla fine di febbraio.

RIAPRE ONTARIO

L'ONTARIO SPEDEWAY è di nuovo agibile, almeno un altro anno. Un nuovo gruppo, la Western Racing Associates, ha infatti ottenuto di noleggiare la pista dalla Città di Ontario e organizzerà tutte le gare del 1973. Capo del gruppo è Conrad Sprenger, direttore della stazione radio di Ontario, e il finanziamento, come si era già ventilato, è fornito da William (dei famosi rasoi). Non è previsto di ricavare guadagni dall'imminente stagione, ma si spera di mettere le basi per i prossimi anni. La prima gara sarà la Miller 500 del 4 marzo.

Uno dei vincitori dei Premi Grovewood, IAN TAYLOR, correrà con una March 733 assistita dalla Casa in tutte le gare del campionato di F. 3. La vettura sarà iscritta da Chris Andrews e patrocinata dalla Baty. Andrews fu un buon pilota agli inizi degli anni '60 e fu un incidente a interrompere la sua carriera. Quanto al gruppo Baty, era già nel campo delle corse nel 1971, patrocinando il team March ufficiale con Hunt e McInerney.

La disponibilità di prodotti petroliferi in Italia è stata di 122 MILIONI di tonnellate. Rispetto al 1971 l'aumento è del 4,8 per cento pari a circa cinque milioni di tonnellate.

La CHRYSLER ha richiamato in fabbrica 130.000 vetture Plymouth e Dodge per togliere alcuni difetti ai sedili, che le hanno causato una multa di 5000 dollari da parte dell'amministrazione per la sicurezza del traffico.

Uno dei passati esponenti inglesi della F. 3, CHRIS SKEAPING, ha deciso di non correre nel 1973. Ha tirato avanti con un budget limitato per varie stagioni e, anche se l'anno scorso la Chevron gli prestò una vettura, le cose non andarono bene ugualmente. Skeaping sta partendo per l'America, ove cercherà di guadagnare denaro sufficiente per riprendere a gareggiare nel 1974.

In mezzo al pessimismo sulle scarse presenze alle corse inglesi, una voce ottimistica da parte della John Player, che patrocinerà il G.P. di Silverstone. «Prevediamo un pubblico di 75.000 persone e saremo delusi se non ci sarà. Abbiamo grandi idee, per il lavoro promozionale».

tv
radio

Programmi dal 30 al 5 febbraio

DOMENICA 4
Programma nazionale
Telegiornale - Ore 13,30, fino alla fine del rally.
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

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

TV Svizzera

SABATO 3
Ore 22,10 - Sabato sport.

DOMENICA 4
Ore 18,00 - Domenica sport.
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 5
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

Da martedì a venerdì 2 tutti i giorni ci saranno collegamenti per il telegiornale radio delle 8 e radiosera.

GIOVEDI' 1
Secondo programma
Ore 18,00 - Speciale sport.

SABATO 3
Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 4
Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport.
Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport.
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20,30 - Sera Sport

LUNEDI' 5
Ore 8,00 - Lunedì sport.
Programma nazionale
Ore 20,00 - Radiosport.

TUTTI I GIORNI
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.
Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino transittività strade statali.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.
Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

vu. Si deve invece alla buona volontà dei giornalisti, sorretta una volta tanto dalla collaborazione dei colleghi addetti ai servizi sportivi radio-televisivi, e agli stessi responsabili dei due settori, se si sono potute avere notizie precise e, per quanto possibile complete, sul ruolino di marcia delle telecamere e dei microfoni.

L'ufficio stampa della Rai, invece — e per esso il suo diretto responsabile, più attento a «manovrare» le opinioni dei critici che non a svolgere quello che è o dovrebbe essere il compito di un ufficio «d'informazione» — si è ben guardato da emettere comunicati ritenendo forse (con la scar-

Questi i SALONI AUTO '73

Bruxelles	19-28 gennaio	veicoli industriali
Amsterdam	8-18 febbraio	vetture
Helsinki	2-11 marzo	vetture
Ginevra	15-25 marzo	vetture
Barcellona	5-15 aprile	vetture e veicoli industriali
Belgrado	21-29 aprile	vetture e veicoli industriali
Francoforte	13-23 settembre	vetture e veicoli industriali
Parigi	4-14 ottobre	vetture
Londra	17-27 ottobre	vetture
Torino	3-11 novembre	veicoli industriali



Solo 47 mila auto vendute in più nel '72

ROMA - 1.658.310 autoveicoli « nuovi di fabbrica » sono stati immatricolati al P.R.A. nell'anno 1972 con un aumento di 47.218 unità, pari al 2,93%, nei confronti di quelli immatricolati nel 1971. In particolare, sono stati immatricolati: 1.467.395 autovetture, 3.188 autobus, 79.313 autoveicoli industriali e 108.414 motoveicoli. A perfezionare il superamento della cifra 1971 hanno contribuito le immatricolazioni del novembre (127.663 contro 128.110 del 1971) e del dicembre 1972 (133.565 contro 109.923 del 1971).

RENAULT 5 b. SEAT 127

● L'ABC giornale di Madrid, in collaborazione con giornalisti ed esperti dell'automobile, ha proclamato la **RENAULT 5** « vettura dell'anno 1972 »; la classifica vede al secondo posto la **SEAT 127**.

● Un censimento fatto a **PARIGI** ha accertato che ci sono un po' più di 900.000 vetture per un po' meno di 710.000 posti di parcheggio, compresi i garage. Ecco il perché degli ingorghi nella capitale francese.

● Secondo dati forniti dalla **SOCIETA' AUTOSTRADE**, sono stati oltre 900.000 nei primi dieci giorni dell'anno i veicoli transitati attraverso i principali caselli italiani, contro 810.000 del 1972.

● Durante un pranzo per le premiazioni, del RAC inglese, fra i principali premiati **CHAPMAN**, Clark e Stewart. Chapman ha ricevuto la medaglia d'oro del RAC, che in passato era stata assegnata anche a Brabham per le cinque vittorie di campionato delle sue vetture; Clark ha avuto il Memorial Trophy Malcolm Campbell per il miglior pilota inglese su vettura inglese durante l'anno; Tyrrell ha accettato in nome di Stewart il Trofeo Hawthorn, per il pilota inglese meglio piazzato nel campionato mondiale di F. 1.

● L'**AUTOSTAR** ha inaugurato una nuova sede della filiale di Roma della Daimler Benz. La superficie complessiva è di 28.000 metri quadrati.

Autocritica TASSISTI

● I tassisti di **NEW YORK** sono stati invitati a sorridere di più, a vestirsi meglio, a parlare più cortese e a pulire i portacenere sulle autopubbliche. Circa dodici tassisti sono stati chiamati dalla Commissione Tassisti, per essere redarguiti perché indossavano camicie sporche, perché avevano i capelli in disordine e stavano vari giorni senza radersi. Per ulteriori infrazioni, si vedranno togliere la licenza.

● Dal primo gennaio importazione e distribuzione della **LANCIA** in Svizzera e nel Lichtenstein sono assicurate dalla nuova società Lancia-Suisse, con sede a Ginevra.

● **GRAHAM HILL** il pilota, i suoi successi, l'uomo, la sua personalità, sono la base di un documentario di un'ora che verrà girato quest'anno dalla Cygnet Films. Verrà trasmesso alla televisione inglese verso la fine della stagione.

● La **VALEO**, produttrice delle conoscitissime cinture di sicurezza a tre punti **VALEO-RALLY**, rendendo noti i risultati di un'indagine condotta nei paesi del MEC, ha puntualizzato il fatto che in sette dei nove stati interessati, Francia, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Gran Bretagna, Irlanda e Danimarca, la legislazione impone l'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza. Le stesse disposizioni non sono state ancora adottate in Italia e in Germania.



I russi si adeguano

no carichi fino a 600 kg, o in alternativa spazio per sette persone. Sotto, vediamo già in fase di collaudo i primi modelli, che saranno apprezzati per un nuovo apparato di ventilazione e riscaldamento

Per la fine dell'anno saranno pronte le nuove Volga Universal M-24-02 che usciranno in serie dalle fabbriche Gorki. Queste nuove « station wagon » all'americana consentiranno



I miliardi di PORSCHE

● La **PORSCHE** si è trasformata in società per azioni con il nuovo nome « Dr. Ing. Porsche A.G. » con capitale di oltre nove miliardi di lire, quasi tutti nelle mani delle famiglie Porsche e Piech.

● In questi giorni l'acqua del lago di **GINEVRA** tornerà a scorrere sopra il primo garage subacqueo del mondo: il parking del Pont du Mont Blanc. Ci saranno hostess per dare informazioni e i prezzi andranno da circa L. 160 per un'ora o frazione di un'ora il giorno, a circa L. 320 ogni due ore per la notte.

● Tutti i motocicli **SUZUKI** immatricolati in Italia dopo il 1. gennaio 1973 godranno di una garanzia di 12 mesi con una percorrenza massima di 50.000 km. La garanzia mantiene la sua validità anche in caso di passaggi di proprietà e prevede il costo integrale della mano d'opera e dei pezzi di ricambio.

● La **CASTROL** ha premiato rappresentanti di varie branche sportive in un grande albergo londinese. Fra i premiati Rouse (Mexico), Seaman (gare in salita), Lanfranchi e altri per turismo di serie. Per i rallies hanno avuto premi cinque piloti e cinque navigatori.

● Dalla Nuova Zelanda giunge voce che **DAVID OXTON**, il giovane campione della serie Gold Star, porterà la sua Begg F. 5000 in Inghilterra, per partecipare al Trofeo Rothmans.

● La **GENERAL MOTORS** ha richiamato in fabbrica 3.700.000 vetture della produzione 1971-72, i cui piantoni dello sterzo sono esposti al punto che detriti ne bloccano spesso il funzionamento. Si tratta del secondo più vasto richiamo di vetture della storia dell'automobile. Sempre la GM, nel 1971 dovette richiamare 6.700.000 vetture Chevrolet costruite dal 1965-69, perché il cambio si bloccava o cambiava improvvisamente marcia per via delle vibrazioni del motore.

● Un ente statale giapponese metterà a punto un sistema di **RADIO-GUIDA** stradale. Il progetto (primo del genere) prevede che tutti i veicoli vengano muniti di apparecchi radio rice-trasmittenti, mentre il traffico verrà regolato a partire da un unico centro che dirigerebbe le automobili verso le vie adatte.

12 MILIONI per l'ARA

(manca ancora qualcosa...)

MODENA - Dopo l'appello lanciato dal Comitato organizzatore in sede di bilancio per il reperimento di altri 3 milioni di lire, necessari a coprire le spese per l'Ara dei caduti per l'automobilismo, a Modena sono pervenute altre offerte:

A.C. Modena	L. 300.000
Dunlop Italiana	» 250.000
Guglielmo Collizzoli	» 10.000
Laerte Chiossi	» 2.500
Nello Ugolini	» 100.000
Ken Tyrrell R.O.	» 68.350

che aggiunte alle precedenti 11.262.950 lire danno ora un totale generale di L. 11.993.800.

Manca poco al raggiungimento del traguardo e sicuramente qualcuno vorrà aggiungere il suo nome alla lista di coloro che hanno compreso il valore di un'opera tanto meritoria. Don Mantovani aspetta e... spera.

Solo INDY 4900 MASERATI

MODENA - La produzione della Maserati « Indy America » nei modelli da 4.200 e 4.700 cc di cilindrata è cessata: dal 1. gennaio 1973, nelle officine di via Ciro Menotti è iniziata, invece, la produzione della nuova « **INDY 4.900** » che sostituirà a tutti gli effetti i modelli soppressi. Pur rimanendo inalterata nelle sue linee essenziali, la nuova vettura Maserati presenta numerose migliori tecniche che si possono così riassumere: motore da 4.900 cc di maggiore potenza; un cambio di nuovo tipo con una migliore sincronizzazione delle marce; cruscotto modificato; rinnovato l'impianto di aria condizionata, semplificandone i comandi; freni a disco ventilati sulle quattro ruote, a comando idraulico con pompa ad alta pressione; aumento della sezione frenante con l'adozione di ruote da 15".

L'identikit del nuovo coupé 2 porte, 4 posti è il seguente: **Motore:** 8 cilindri a V di 90°; alesaggio 93,9; corsa 89; cilindrata 4930 cc; rapporto compressione 8,5:1; potenza massima CV/DIN a 5500 giri; coppia massima 49 kgm a 4000 giri. **Trasmissione:** frizione monodisco a secco con molla a diaframma comando idraulico; cambio ZF 5 marce + RM; ponte rigido con puntoni elastici. **Autotelaio e sospensioni:** telaio autopontante; sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoidali, quadrilateri trasversali deformabili, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; sospensioni posteriori molle a balestra, puntone elastico di reazione, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; freni a disco ventilati sulle 4 ruote, comando idraulico con pompa ad alta pressione, circuito separato su ogni asse; scatola guida a circolazione di sfere; pneumatici 205 VR x 15"; ruote 7 1/2 x 15" fuse in lega leggera; serbatoio carburante capacità 100 litri. **Misure:** passo 2600 mm; carreggiata ant. 1480; carreggiata post. 1434; lunghezza 4740; larghezza 1760; altezza 1220; baule capacità 0,5 metri cubi; peso a vuoto in ordine di marcia 1580 kg; consumo 20 litri per 100 km. **Velocità massima:** oltre 265 km orari.

Il primo incidente lunare

GIOVEDÌ 18 GENNAIO, i « piloti » a terra del Lunakhod, il veicolo spaziale sovietico che ha iniziato l'esplorazione del Mare della Serenità, dopo essere stato sbarcato dalla stazione spaziale Luna 21, hanno abilmente evitato quello che poteva essere il primo incidente « stradale » lunare. Il nuovo Lunakhod infatti, stava dirigendosi verso Luna 21 ed era giunto fino a 4 metri dalla stazione spaziale, quando i tecnici sovietici sono riusciti a far mutare traiettoria al Lunakhod evitando in tal modo la possibile collisione.

Guastato il tutto-rally TV dai servizi prefabbricati!

CONTINUAZ. DA PAG. 44

un fatto pubblicitario, un fatto commerciale. Come tu hai visto, le vetture sono ormai diventate dei veri veicoli pubblicitari. Questo è il primo segreto di questo rally. Sportivamente dice molto in quanto le vetture non hanno bisogno di grandi prestazioni; i piloti si. Ed è con soddisfazione che possiamo dire che fino a qualche anno fa i piloti italiani esistevano, ma non erano i più bravi; oggi noi abbiamo piloti che sono alla pari se addirittura non hanno superato anche i famosi piloti svedesi, finlandesi, norvegesi».

In serata, alle 19,45, nel corso del telegiornale sport, le telecamere hanno nuovamente inquadrato la zona del Colosseo, le macchine, l'ingente e imprevedibile — anche dagli organizzatori — folla di appassionati che aveva letteralmente gremito, nonostante il tempo pessimo, la zona della partenza.

Il servizio continua da Varsavia con la veduta dello stadio di quella città, coperto di neve, dal quale escono slittando una dopo l'altra alcune macchine attraverso un grande portale sul quale spicca la scritta Montecarlo.

Ancora filmati e ancora notizie si sono alternati alla TV ed alla radio sabato e domenica per concludersi, almeno per l'appena trascorsa settimana, con la Domenica sportiva nel corso della quale è stato inserito un servizio di Mario Poltronieri.

Per Pigna, tuttavia, il Rally è sembrato non esistere: nel suo laconico e quasi «lugubre» sommario (che aveva molto dell'annuncio di chissà quale disastro nazionale!) dopo aver presentato il calcio ha aggiunto «parleremo ovviamente anche di altri sport ma sarà interessante dare subito un'occhiata al goal...». Si è visto così un servizio interessante ma che avrebbe soddisfatto maggiormente se fosse stato più completo e meno stringato. Non per colpa di chi lo ha realizzato ma per diretta responsabilità di chi, davanti e dietro le telecamere della Domenica Sportiva cerca sempre di minimizzare determinati argomenti. Peccato. La TV — così come la Radio — si sono, fino ad ora, comportati bene. A versare la goccia amara finale doveva, come al solito, arrivare la mano impietosa e incompetente di Alfredo Pigna e di chi dagli studi di Milano,

guida e sostiene questa sua manchevolissima mano.

Peccato che tutto questo maxi impegno per un servizio sportivo automobilistico, sia stato guastato (soprattutto nella settimana chiave del rally) dalla abitudine dei servizi sportivi del nostro telegiornale di dimenticarsi dell'attualità stretta, affidandosi ai teleservizi prefabbricati.

Si sa che il telegiornale è stato ed è la causa prima della decadenza sia dei rotocalchi di informazione generale che dei quotidiani della sera. La tempestività del servizio diretto anche visivo, ha ridotto molto le possibilità del giornalismo tradizionale. Ma, per fortuna dei quotidiani sportivi, nel settore dell'informazione sugli avvenimenti agonistici, se si esclude il calcio, pare non ci siano pericoli ancora per molto tempo! L'ha confermato quello che abbiamo visto sui teleschermi (la radio invece con il suo inviato Giuseppe Viola è stata come sempre di una rara tempestività nell'informazione) nel telegiornale durante la scorsa settimana.

Tutti i collegamenti erano fatti con spezzoni prefabbricati e, mentre al rally infuriava la catena delle sorprese drammatiche, dal ritiro di Munari alla paurosa notte del Bourzet con il giallo delle contestazioni, sui teleschermi apparivano servizi ascettici e fuori della realtà.

Ci dispiace per il collega Gino Rancati ma gli hanno fatto un cattivo servizio! E crediamo che un professionista non dovrebbe accettare di essere esposto a figure del genere. Maurizio Barendson per lo meno, le volte che compare sugli schermi, in un modo o nell'altro si lega sempre all'attualità.

L'amico Rancati, poverino, lo abbiamo visto sul teleschermo mentre stava maturando il grande dramma italiano al Rally di Montecarlo n. 42 con uno sconfortante servizio mandato nel quale non si dava una informazione che era una! La sua testimonianza di inviato al sole della costa azzurra, era chiaramente arrangiata nei giorni di vigilia e dedicata soltanto all'immane erudita disquisizione socioculturale sulle componenti psicopubblicitarie dello sport rallyistico. Il grottesco è avvenuto però alle ore 13,30 di giovedì 25 gennaio, quando ancora Rancati è comparso mentre intervistava un gruppetto di piloti italiani, tra i

quali Sandro Munari, Lele Pinto, Alcide Paganelli e i navigatori Russo e Bernacchini.

Per la cronaca, nello stesso momento, le ultime informazioni da Montecarlo, non certo diramate dalla televisione, davano Andruet ormai in testa alla corsa con «Lele» Pinto unico superstite della Grande ma ormai disestata Armada tricolore, arretrante con la sua sconsolante 124 Sport. Inoltre ben 150 i piloti già messi fuori tempo massimo, dopo gli incidenti della notte precedente, comiziavano per una clamorosa e ulteriore dimostrazione contro la gendarmeria che aveva arrestato addirittura uno dei protagonisti francesi. Insomma, mentre si parlava di «blocco» sul Turini per la prova definitiva che dopo poche ore aveva la partenza, sugli schermi televisivi Gino Rancati presentava, udite udite, gli italiani con queste parole:

«Il Rally di Montecarlo come sempre vede i nostri piloti nelle primissime posizioni, confermando le loro qualità e il momento particolarmente felice del nostro rallysmo. Ecco qui Sandro Munari che ci dirà come mai abbiamo questa ricchezza... ecc.» E un Munari sereno e tranquillissimo (mentre per radio il giorno prima ne avevamo ascoltato l'intervista «nera»), che disquisiva sulle sue possibilità. E gli faceva eco Paganelli, che era stato fra l'altro il primissimo a trovarsi nei pasticci nel rally '73, cioè nella prima prova speciale della domenica precedente!

Che cosa aggiungere ancora, se non l'avvilimento di fronte a questi ingiustificabili sistemi di informazione? Alla redazione di AUTOSPRINT si è vissuto in questi giorni il momento caldo della passione automobilistica in Italia. Il nostro centralino è stato sommerso da telefonate. Ora per ora e anche nella notte ci chiedevano informazioni. Abbiamo organizzato nel nostro piccolo, un servizio a questo scopo. Sul piano professionale-giornalistico perciò il sistema delle informazioni prefabbricate della RAI-TV diventa insultante. A che vale che un Ente di informazione di stato (sotto accusa oggi per quello che spende nello svolgimento della propria attività) possa permettersi il lusso di inviare giornalisti, operatori, fonici ecc. per seguire una manifestazione della quale ci daranno poi — soltanto dopo giorni e giorni di ritardo — episodi ormai superati? Non è corretto e tantomeno è serio!

g. l.



Come una Scuderia di giovanissimi ha saputo guadagnare; e ora i fondi serviranno per la «velocità»



Il presidente onorario della «Tre Pietre», Roberto Cappelli, premia il campione sociale della scuderia fiorentina. Giancarlo Biagiotti

L'età delle... 3 Pietre

FIRENZE - Anno quarto dell'età della... «Tre Pietre», ovvero bilancio di una scuderia di giovanissimi, sorta nel 1969 in uno dei più popolari quartieri di Firenze e che ha già superato la vetta dei quattrocento soci iscritti. Tutto questo silenzio, senza fusioni, senza finanziamenti ma solo con tanta passione ed entusiasmo. Questo il ritratto della scuderia «Tre Pietre» riunitasi per la sua festa sociale in una atmosfera quasi «olimpica», ormai in via di estinzione. Una scuderia di giovanissimi con un record crediamo insuperabile: il campione sociale di kart — Alejandro Giusti — ha appena 14 anni! Per la maggioranza dei soci si oscilla dai 20 ai 25.

La formazione ha vivacchiato nei primi due anni di vita, poi con l'arrivo di un nuovo gruppo dirigente è iniziata l'ascesa, mentre a Firenze e nel circondario scuderie ben più forti o sparivano o segnavano il passo. Ma poiché la scuderia non ha entrate se non le quote sociali, la «Tre Pietre» rilevò nel 1971 la gestione della Pista del Sole, rilanciando notevolmente il karting sull'unico impianto superstite in Toscana.

L'organizzazione delle gare ha portato ad alcuni guadagni che permettono di svolgere anche l'attività automobilistica, che per il 1973 vedrà i giovani della «Tre Pietre» impegnati soprattutto nella velocità: fra questi il vincitore del campionato sociale, Giancarlo Biagiotti, parteciperà al campionato Mexico. Altri piloti disputeranno prove in salita e circuito, mentre per quanto riguarda il karting la «Tre Pietre» organizzerà sulla Pista del Sole sei gare nazionali; ciò comporta un problema che sta impegnando molte delle assemblee generali, (una al mese più le straordinarie), e cioè la nuova asfaltatura del percorso di gara ed altri lavori di manutenzione per i quali è prevista una spesa di circa tre milioni.

Proprio questa imminente spesa ha fatto rientrare il progetto di realizzare accanto alla pista kartistica, un percorso per autocross aperto con una ruspa. Forse se ne riparlerà un altro anno, nella speranza, nel frattempo, di arrivare a qualche abbinamento pubblicitario di modeste dimensioni, ma sicuramente vantaggioso per l'even-

tuale «sponsor» in seguito alla possibilità di poter disporre di un impianto fisso per scopi pubblicitari, e di tanti «aficionados» quanti sono i soci della giovane formazione, citata ad esempio anche di recente dall'AC Firenze, proprio per lo spirito nuovo che la anima.

Anche la festa ha rispecchiato questa caratteristica: tanti giovani, tante belle donne, trofei, coppe e medaglie. Niente ingaggi, niente assegni. Sembra quasi una novella. In occasione della premiazione dei piloti vi è stato l'insediamento del nuovo presidente, Michele Cortini, commerciante appassionatissimo di moto e che ha addirittura preparato una Yamaha 350 da gran premio, per cui non è improbabile che oltre alle auto ed al karting si arrivi anche ad una sezione motociclistica; con l'autocross poi, si farebbe un poker di motori!

Ed ecco i nomi dei festeggiati. Alle spalle del campione sociale Biagiotti si sono classificati Guarducci, Baldanzi, «Pipino», Vannini, Benedetti, Tempestini, Mosconi, Corti, Sismondi e Mario Mosconi. Il più assiduo pilota è risultato Baldanzi con 14 presenze. La graduatoria dei piloti sportivi (gimkane, raduni, cacce al tesoro) vede primo Babbini seguito da Carli, Tofanelli, Corti, Serlupi, Petroni, Roselli, Capocchi, Meoni, M. Mosconi, Brunori, Bonori, Giuffrè. Una medaglia è andata anche ai soci «attivisti» che si sono dati particolarmente da fare: Biondo, Checchini, Biagiotti, Ghetti, Giuffrè, Giusti, De Felice, Roselli, Valeri, Moretti, Migliorini, Passeri, Cioni, Ancillotti, Pratesi, Martini, Meccoli, Cortini, Mori e Capocchi. Non dimenticati neppure i meccanici amici quali Carlini, Bacci e Cambini. Per il campionato sociale karting, il trofeo se l'è aggiudicato il giovanissimo Alejandro Giusti, davanti a Pratesi, Passeri, De Felice, Martini, Linari e Migliorini; una coppa anche per il decano dei kartisti italiani — in pista da 15 anni — Florio Monti.

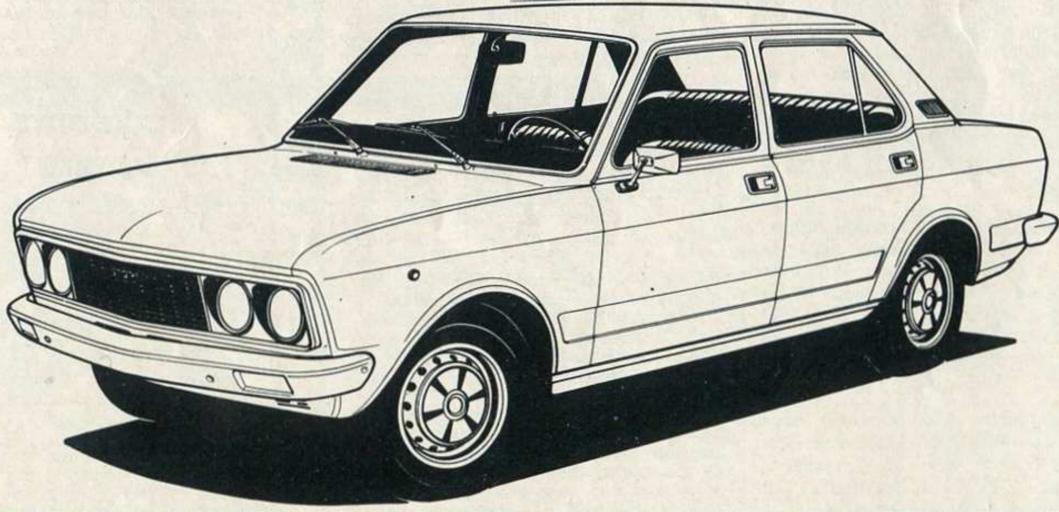
Prima di passare al brindisi per il 1973 hanno parlato il presidente Cortini e il vice Checchini, annunciando il programma di attività; fra i piloti intervenuti Shargry-Là.

m. g.

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 EDIAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina





Già premiati i campioni di FRANCIA



I francesi, che indubbiamente hanno una federazione automobilistica più attiva e democratica, ma anche più esatta nel calcolo dei punteggi, hanno già avuto il piacere di vedere premiati i loro piloti campioni, mentre da noi se ne riparlerà, forse, soltanto dopo il G.P. d'Argentina. Nella foto, in alto, Jean Pierre Beltoise, campione di F. 1 e di F. 2, si fa aiutare dalla gentile signora per reggere le coppe che gli sono state consegnate. Qui sopra, la squadra campione di Europa di F. 3 con (da sinistra) Guittény, Leclere e Serpaggi



Marie C. Beaumont campionessa di Francia rallies con la seconda e terza classificata, Marie Laurent a sinistra e M. O. Desvignes



La grande coppa dell'A.C. di Francia viene consegnata a Larrousse, campione dei circuiti



Stretta di mano calorosa fra uno dei dirigenti e Darniche, vincitore del titolo di campione rallies

«Premio Boschi» (per il motociclismo)

IMOLA - Il Moto Club Santerno di Imola, per onorare e ricordare il nome dell'amico giornalista scomparso Severo Boschi, ha istituito, e ne demmo già notizia, il «Premio giornalistico Severo Boschi» emanandone, in questi giorni, il regolamento. Tale premio verrà assegnato a quei giornalisti italiani particolarmente segnalatisi nel corso dell'anno 1973 attraverso servizi giornalistici tecnici, sportivi e di colore o trasmissioni televisive, volti ad incrementare la passione e l'interesse per il motociclismo, con particolare riguardo alle iniziative del Moto Club Santerno in questo settore.

Il «Premio Severo Boschi» è riservato ai giornalisti italiani professionisti, regolarmente iscritti all'Ordine. La dotazione di L. 1.500.000 verrà suddivisa tra quattro partecipanti col criterio e nell'entità che verranno stabiliti dall'apposita commissione giudicatrice. Verranno attribuiti altri riconoscimenti, consistenti in medaglie e diplomi. Al premio potranno concorrere i servizi giornalistici svolti nel periodo 1. novembre 1972 - 31 ottobre 1973, debitamente firmati, apparsi su quotidiani, riviste, rotocalchi ecc. La Commissione giudicatrice, che per il premio 1972-1973 è composta dal presidente del Moto Club Santerno, dal presidente della FMI, dall'ing. Enzo Ferrari, comm. Luigi Chierici, dott. Rodolfo Fabietti e dott. Carlo Costa, renderà noti i nomi dei vincitori e le modalità di consegna dei premi, tramite l'ufficio stampa del Moto Club Santerno.

● Il rallyista austriaco RICHARD BOCHNICEK, che sin dall'inizio della sua carriera è sempre stato fedele alla Citroen, sarà il pilota numero uno della Casa per questa stagione. Avrà a disposizione un DS. 21 gruppo 1 e gruppo 2, una SM-s e un prototipo. In qualche gara di particolare interesse si assicura che per la Citroen gareggerà anche Björn Waldegaard.

● Anche i conduttori austriaci che parteciperanno nel 1973 a gare in circuito e in salita dovranno indossare TUTE IGNIFUGHE. Le marche approvate sono Nomex e Protex.

Obiettivo 1000 soci «MARCHE»

MACERATA - La tradizionale assemblea della «Scuderia Marche» proiettata verso il suo tredicesimo anno di attività, è stata effettuata per eleggere. Così il segretario generale Nello Biondi, riconfermato nell'incarico, ha sintetizzato le risultanze e gli scopi del sodalizio che al vertice vede ancora il senatore Rodolfo Tambroni:

«Intendiamo arrivare a quota mille come soci — ha detto Biondi — e sostenere al massimo la nostra squadra corse che sarà composta da Caglioni, Riccitelli, Cardinali e Dentamaro (se con lui raggiungeremo definitivi accordi) cioè da quattro giovani conduttori tutti su vetture di formula.

Ricorrendo il primo lustro della scomparsa di Scarfiotti, tra i fondatori dell'associazione, Biondi ha precisato:

«Entro il mese di giugno, a Portorecanati, organizzeremo una gara di velocità 'sprint' per ricordare Lodovico che abbiamo sempre tutti nel cuore». Un vibrante applauso ha salutato l'annuncio del ripristino della manifestazione, quindi lo stesso segretario ha letto il bilancio consuntivo che presenta un attivo di quasi mezzo milione: l'esposizione è stata approvata all'unanimità e il senatore Tambroni, dopo aver assicurato gli intervenuti che «...se occorre sostenere qualche impegno di particolare rilievo non è il problema finanziario che incute timori alla scuderia», ha focalizzato l'argomento relativo all'auto-motodromo da realizzare a Gingoli. «Ritengo — ha sottolineato il presidente — che si tratti di una iniziativa da concretizzare a medio termine, dilatandola con l'impostazione d'un piano di coordinamento a livello regionale poiché un impianto del genere non è di un'importanza circoscritta».

Esaurita la discussione, si è proceduto alle operazioni di voto per designare i membri del Comitato. Eccoli: senatore Rodolfo Tambroni, presidente; Franco Battibocca, Otello di Stefani e Giorgio Serloni, suoi vice; segretario Nello Biondi, vice segretario Pagliari; responsabile del Gruppo Femminile, Anna Giulia Ohiatti; sua vice Giannina Marcheggiani; consiglieri Corvatta, Ottolina, Sensini, Simonetti, Spolletini, Vici. Addetto stampa Corrado Battaglia.

Infine, la premiazione. Per Giuseppe Caglioni, campione sociale assoluto, Sandro Riccitelli, Sesto Leonardi, Rossano Compagnucci, Giuseppe Di Esposto, Franco Zitti, Giuliano Silla e per i «motociclisti» Silvio Grasseti, Liberto Trillini, Paolo Nardi, Edoardo Ciccioni, Gino Fogante, Celestino Carota, Antonio Coperchio. «La nostra scuderia — ha concluso Biondi — si ripresenta più forte che mai». Gliene diamo volentieri atto.

Gianfilippo Centanni

Il nuovo C.D. del Racing Team «Ignazio GIUNTI»

CANNERO - Nuovo consiglio direttivo al «I GIUNTI Racing Team» che per il 1973 è così formato: Johnny Piffero presidente, Claudio Bernasconi vice-presidente, Gianmartin Biollo, Alberto Carmine, Edo Bottacchi ed Ermanno Carmine consiglieri. Il nuovo consiglio si è messo subito all'opera ed ha preso subito contatti con la Federazione Karting per stabilire un programma organizzativo relativamente agli anni 1973 e 1974 e si ripromette di prendere anche contatti con la CSAI, ma, come testualmente ci hanno scritto: «senza nessun impegno!».

La quota d'iscrizione al club è molto modica (L. 2.000 annuali) e dà diritto: alla tessera sociale, ad uno sconto sui biglietti d'ingresso a Monza nonché al trasporto gratuito in loco, alla partecipazione a mostre, proiezioni e riunioni riguardanti l'automobilismo sportivo.

ZELTWEG rinuncia all'EURO F. 2?

VIENNA - Dopo avere rinunciato alla competizione del campionato Interserie che avrebbe dovuto svolgersi il 13 maggio, pare perché scottati dalla mancanza di vetture competitive nella prova 1972, gli organizzatori dell'Osterreichring sembra vogliano rinunciare anche alla prova del campionato europeo di F. 2 perché, sulla scorta dei risultati dello scorso anno quando la prova da Tull-Langlenbarn venne trasferita a Zeltweg, temono di dovere subire un'altra grossa perdita finanziaria. Due dei più grossi Club hanno già detto no, l'altro nutre molti dubbi e quelli che restano non possiedono la potenza finanziaria necessaria. Se anche la corsa di F. 2 non dovesse avere luogo, indubbiamente ne trarrebbero vantaggio gli organizzatori del Salzburgring ove, il 2 settembre, avrà luogo un'altra prova europea del campionato F. 2.

Ha posato nudo per un rotocalco HISS speranza USA

INDIANAPOLIS - Al trentunenne californiano Mike Hiss è stato assegnato il Trofeo «Valvoline Award» quale «Rookie of the year», ovvero novizio dell'anno ad Indy. L'assegnazione è avvenuta nel corso della serata organizzata dalla United States Auto Club (USAC) qui ad Indianapolis. Hiss che si piazzò secondo nella 500 miglia di Ontario, sesto a Pocono e settimo ad Indianapolis ho ottenuto il massimo dei voti per la sua «performance» durante le varie gare di campionato.

Come è noto, Hiss ha posato nudo per la rivista «Playboy», ottenendo grande successo, specie nel settore femminile.

«Soltanto su 'Playboy' potevo avere questa esposizione eclatante, ma il campionato USAC mi ha ridonato la fiducia in me stesso e nelle mie possibilità», ha detto l'allampanato pilota che sta rimettendosi in sesto dopo la frattura della gamba in seguito ad incidente in pista. Ora che Mike è divenuto il «top rookie», ha subito ottenuto il contratto con la «Thermo King» che sarà lo sponsor per una Eagle-Gerhardt; co-sponsor la rivista femminile 'Playgirl'.

Insieme ad Hiss è stato premiato Sam Session, che ha ricevuto il trofeo «Don Brabson» quale pilota che ha migliorato nel giro di un anno. Il 38enne californiano nel 1972 si piazzò quarto ad Ontario, ad Indy e nella 200 miglia del Michigan, conquistando anche il titolo nazionale della categoria «sprint».

Anche Johnny Capels è stato premiato nel campo meccanico con l'Award «Loelite Reliability» per aver diretto le operazioni della Parnelli Jones, guidata da Joe Leonard, laureatosi campione americano per la seconda volta consecutiva, per l'occasione Jim e Diana Gilmore, proprietari della squadra automobilistica Omocia, hanno annunciato che la loro scuderia sarà lo sponsor della «Coyote Foyt» del tre volte vincitore della 500 miglia di Indy, A.J. Foyt. La famiglia Gilmore è padrona di varie stazioni radio-televisive nel west e da altri otto anni sovvenziona anche macchine da corsa.

La notizia è ufficiale: due nuovi dirigenti hanno preso le redini dell'ovale di Ontario impegnandosi con gli altri azionisti di pagare metà dei debiti lasciati dalla vecchia amministrazione. Pagheranno inoltre 900 mila dollari (527 milioni di lire) per questa stagione, senza cancellare alcuna gara in programma.

Il Presidente della USAC ha detto sorridendo: «Non potevamo lasciar morire la grande mamma dei circuiti d'America. Ontario è pronta ad accogliere il meglio dei bolidi americani.»

Stando ad indiscrezioni raccolte, sembra che i nuovi dirigenti siano interessati ad allestire un secondo «Grand Prix del Grand Prix», come quello di due anni fa, invitando gli assi europei a competere sul percorso misto contro le macchine americane. «Sarebbe quello che andiamo cercando», ha commentato Dan Gurney, forse così potremmo stabilire una volta per sempre chi va più forte.

Gurney ha predetto che nelle prove di qualifica Bobby Unser ad Indianapolis sicuramente si piazzerà nella prima posizione superando le 200 miglia orarie (321,868 kmh). La macchina di Gurney è tuttora in fase di rifinitimento e si crede che entro i primi di marzo sarà completa e pronta a competere.

Alcune indiscrezioni da noi raccolte recentemente parlano di rinnovata partecipazione della McLaren alle no-

ve prove della Canadian-American Cup. Esiste, tuttavia, il problema dello sponsor fattore principale della titubanza della casa inglese.

«Il problema non riguarda il turbocompressore che la Chevrolet ha quasi perfezionato, ci ha rivelato l'informatore, il fatto è che la Gulf non vuole più finanziare la macchina arancione che è venuta a trovarsi con l'acqua alla gola. Se però la McLaren troverà lo sponsor, — ci è stato detto — sicuramente Denis Hulme e Peter Revson saranno al volante della vettura che per 4 anni ha dettato legge sui circuiti canadesi-americani. Potrebbe anche darsi che, senza uno sponsor grosso, la McLaren affidi la nuova macchina soltanto a Denis Hulme, ma le sue probabilità sarebbero ridotte al confronto delle avversarie.»

Per la cronaca, però, va detto che Mark Donohue sarà l'unico pilota della sofisticata Porsche di 900 HP poiché George Follmer, il campione della passata stagione, sarà al volante della «vecchia» Porsche con la quale ha vinto nel 1972, riveduta e corretta ed acquistata dal milionario Bobby Rinzier che designerà anche un secondo pilota, proprio come annunciammo noi alcuni mesi or sono.

a. m.

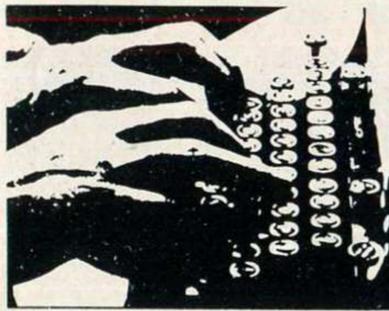
Molti campioni alla festa del Club AUTOSPRINT-PRATO

PRATO - Assemblea ordinaria al «Club AUTOSPRINT» di Prato, alla vigilia del Rally di Montecarlo per il rinnovo del Consiglio Direttivo e per la distribuzione delle cariche sociali. Al termine delle operazioni di voto il vecchio consiglio è stato rieletto per 5/6 con la sola novità di Nedo Coppini entrato con la veste di consigliere, mentre Alessandro Michelangioli resta presidente, Sergio Poni vice, Francesco Del Monaco segretario, Riccardo Baccetti e Franco Mercadanti consiglieri.

Il presidente, prima di esporre i programmi di quest'anno, con legittimo compiacimento ha ricordato l'attività del Club nel 1972, facendo presente che dopo la cena sociale della fondazione, sono state organizzate 12 gite sociali, 3 volte a Monza (4 Ore turismo, 1000 KM mondiale marche e G.P. d'Italia), una a Montecarlo per il G.P. così come in Austria e in Spagna, 3 gite a Imola (Interserie, F. 2, 500 KM), al Passo dello Spino e per la Coppa Chianti Classico. Il Club ha inoltre organizzato una ginkana automobilistica, 13 proiezioni di film d'amatore, una serata cinematografica per le gare imolesi, una per la proiezione di film Shell e due serate con diapositive.

Fra pochi giorni avrà luogo la tradizionale cena sociale alla quale non dovrebbe mancare la partecipazione di molti campioni del volante, fra i quali Merzario e Nanni Galli (soci onorari), De Adamich, Sandro Munari ed altri, magari anche stranieri.

I programmi 1973 contemplanò un'altra lunga serie di gite sociali in occasione di grande prove automobilistiche, un paio di ginkane, il patrocino ad un mini-club per modelli radiocomandati e molte serate cinematografiche.



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Il «viet» rally

Caro Autosprint, vi preghiamo di pubblicare questa lettera indirizzata ai rallymen partiti da Roma che hanno partecipato al Rally di Montecarlo, porgendo loro le nostre scuse più sincere per gli spiacevoli incidenti accaduti la sera di sabato 20 a Bassano del Grappa.

Intendiamo precisare che siamo studenti e cittadini di Bassano del Grappa, e che non eravamo presenti poiché ci trovavamo al controllo orario di Padova, tuttavia abbiamo saputo dalle testimonianze di tanta gente di Bassano che sono successi spiacevoli incidenti a causa degli abitanti dei paesi satelliti a Bassano con l'unico scopo di fare della nostra cittadina un caos.

Scriviamo questa nostra unicamente per l'eventuale cattiva fama che a noi bassanesi potrebbe venire a causa di questi incidenti. Ripetiamo che siamo spiacenti e ci scusiamo a nome di tutti gli appassionati, anche se questo non spetterebbe a noi.

Per coloro che fossero curiosi di sapere quali sono stati questi fatti spiacevoli, diciamo: quello di strappare le antenne radio alle gruppo 1, fermare le auto in corsa (ne sa qualcosa Serena Pittoni), anche mettendo le auto di traverso la strada, con la specifica intenzione di bloccare i piloti in corsa. E anche disturbare con scherzi violenti i normali utenti della strada (hanno cercato di rovesciare una Dyane), e tante altre idiozie che non solo potevano compromettere la corsa di qualcuno, ma anche l'incolumità.

Ringraziamo poi Sandro Munari che ha spinto la sua gentilezza al punto di sopportare pazientemente tutto, attendendo che la strada fosse sgombra e salutando anche coloro che non lo meritavano.

S. Marco Corse - Bassano del Grappa (Vicenza)

Questa edizione del Rally di Montecarlo era nata, evidentemente, sotto una cattiva stella. Questi episodi di intolleranza del pubblico, di cui ci danno testimonianza gli amici di Bassano, si sono verificati un po' dovunque, non solo in Italia cioè.

Sarà l'entusiasmo, o qualche cos'altro, fatto sta che far passare un Rally è diventato problematico, anche quando non si tratta di prove di velocità. Ormai, ci vogliono carabinieri e forze dell'ordine come per un comizio politico o una vera e propria gara di velocità. E questo non giova certo al nostro sport. Meno male che i protagonisti, i piloti cioè, hanno una volta di più dato dimostrazione di serietà e tolleranza. A Bassano del Grappa, almeno...

CLASSIFICHE STRANE

Il « complesso » della chiarezza

Sono un vostro socio e lettore, e vorrei chiedervi una delucidazione riguardo il campionato italiano assoluto Turismo.

Nel vostro settimanale n. 3, ho trovato le classifiche di tale campionato che vede vincitore con punti 34,2 Riccardo Ricci (la sua vittoria è meritata vista la categoria dove corre?) mentre trovo al sesto posto « Girasole », con punti 29,4.

Nella coppa CSAI trovo « Girasole » al primo posto con punti 33,9 (questo punteggio come da voi già scritto su un numero di Autosprint-Mese, è quello esatto). Ora vorrei sapere se c'è stato un vostro errore oppure la CSAI ha cambiato (tanto per non perdere l'abitudine) il punteggio e la relativa classifica.

Inutile che vi dica che « Girasole » è mio amico. Però anche se non fosse mio amico direi lo stesso che è il vincitore morale del Campionato, viste le sue prestazioni a confronto di quelle del pur bravo Ricci (ancor più bravo nel scegliere la classe 1600 gruppo 2).

Jimmy Bernardini - Belluno

Inutile, in effetti, la sua precisazione riguardo le sue simpatie per « Girasole ». Simpatie che condivido, mentre non condividiamo il suo minimizzare la vittoria di Ricci. E' stato un po', questo, il luogo comune di tutti coloro che hanno commentato questo assoluto Turismo. Si sono dimenticati, e lei è con loro, che la battaglia fra Ricci, « Girasole » e Pianta era una battaglia a chi perdeva meno « battute » nell'aggiudicarsi gare potenzialmente già vinte in partenza, e che forse quello che se le è sudate di più è stato proprio Ricci.

« Girasole » ha avuto qualche battuta d'arresto iniziale, ad opera di Vimercati che poi è sparito. Dopo, il suo vero problema è stato quello di avere sufficienti partenti per rendere valida la sua classe ai fini del punteggio per il Campionato. Ad Imola, ad esempio, è accaduto che la sua vittoria sia stata vanificata dalla mancanza di partenti. Stando così le cose, figuriamoci che difficoltà aveva a vincere.

Questo è accaduto anche perché la CSAI ha mantenuto, nel '72, la già tante volte criticata regola del « numero minimo di partenti », una regola che non ha alcun fondamento critico se non quello di suggerire manovre poco lecite ai danni degli avversari (magari non prendendo il via quando si parte battuti) o farsesche iscrizioni

ALFIO PAPPALARDO - Hem (Francia) — Non crediamo proprio che le case automobilistiche italiane effettuino quel tipo di « assunzione temporanea » che le interessa. Bisognerebbe che chiedeste direttamente alle Case o ai principali carrozzieri. Se ci sapete dire quali nomi vi interessano, vi forniremo l'indirizzo.

TARCISIO SBALCHIERO - Costabissara (Vicenza) — Quest'anno l'agenda non è stata fatta, per mancanza di tempo. Per i manifesti, ci orientiamo sui gusti prevalenti. Ad ogni modo abbiamo in serbo delle sorprese. Quanto alla « scuderia tricolore », sono cose di cui non ci dobbiamo occupare noi.

ETTORE BONETTI - Roma — Le diamo l'indirizzo, ma non per lettera: rissimamente rispondiamo a domicilio. Nova, Automotive Design & dvp. Ltd., Willments Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton (Gran Bretagna).

J. VINALS - Barcellona (Spagna) — Questi gli indirizzi: Andrea de Adamich, c/o Autodelta, via Fermi, Settimo Milanese (Milano); Sandro Munari, c/o HF Squadra Corse, via Vincenzo Lancia, Torino; Vittorio Brambilla, via Bellini 12, Monza (Milano); Nino Vaccarella, via Crispi 84, Palermo.

PIETRO CAVAZZI - Bologna — La serie di gare sudafricane detta « Springbok » (e non Springbox) è organizzata dai vari AC sudafricani. Non crediamo che il film sia noleggiabile a privati, come del resto per i film della Shell, della Castrol o delle altre ditte che ne producono pubblicamente. In genere, sono film in 16 mm. Ad ogni modo, può provare (per il film Springbok) a rivolgersi a Brian Kreisky, 3 St. Margarets Avenue, Whetstone, Londra N. 20, Gran Bretagna.

CARLO DE NITTO PERSANE' - Lecce — Lei dice bene, provate le monopo di Formula 1... A parte il fatto, poi, che seguendo il giornale molte notizie si apprendono (veda ad esempio le prove di Adamich pubblicate anche su Autosprint-Mese), non è poi che le vetture da corsa si trovino a disposizione così, agli angoli delle strade.

FRANCO CESETTI - Porto S. Giorgio (Ascoli Piceno) — Per la Ford da Rallycross, si rivolga alla Ford Italiana, viale dell'Arte 68, Roma. Per la dune buggy che lei indica, non abbiamo l'indirizzo di quel costruttore. Quanto all'abbonamento speciale, se abbiamo capito bene lei proporrebbe un abbonamento « parziale » relativo ai soli numeri di Autosprint in cui compaiono « corse o notizie rilevanti ». A parte il fatto che sarebbe estremamente complesso per l'ufficio diffusione un tipo di abbonamento del genere, è chiaro che — secondo noi — su « tutti » i numeri di Autosprint vi sono notizie rilevanti, e di corse almeno una c'è sempre anche nei periodi « morti ».

MASSIMO RONCA - Roma — Simpatica, la sua lettera. Un po' lunga da pubblicare, però. La Autobianchi A 112 ha debuttato al Rally di Montecarlo di due anni fa, nel 1971 cioè, giungendo 20. assoluta con Roger Dubos ed il navigatore Martin.

Vi scrivo perché tra amici è sorta una questione riguardante il modo in cui i piloti, specialmente di formula, cambiano di marcia. Non riusciamo a capire come possano eseguire la manovra di punta-tacco data la disposizione dei pedali, e quindi, a nostro parere, dovrebbero cambiare senza far uso della frizione.

Ciò mi sembra improbabile, perché con il sincronizzatore rischiano enormi grattate, poi perché è difficile portare con sufficiente rapidità il piede sinistro sul freno data la presenza dell'asta dello sterzo.

Graziano Antonelli ed altri - Verona

State bene attenti: i pedali in una formula sono disposti come in una vettura normale, cioè frizione a sinistra, freno al centro, gas a destra. I sincronizzatori sono stati inventati proprio per rendere inutile la manovra di punta-tacco e per evitare le conseguenti « grattate »; ad ogni modo nei cambi da corsa i sincronizzatori non ci sono.

Il piede sinistro sul freno lo mettono i rallisti, e non sempre. In gare di velocità, quello che frena è il piede destro, che contemporaneamente « lavora » il pedale del gas che porta, nella fase in cui il pilota ha messo il cambio in folle, gli ingranaggi alla medesima velocità facilitando così l'innesto.



Quando contava (più) la passione

DILETTANTI DI IERI

Caro Autosprint, avrei piacere di ricordare, attraverso le pagine di Autosprint, la figura di un gentiluomo di vecchio stampo, con il quale ebbi occasione di discutere di sport automobilistico qualche tempo fa. Intendo parlare del signor Raffaele D'Amario, uno di quei personaggi che purtroppo al giorno d'oggi non si trovano più.

Attualmente D'Amario ha circa 70 anni e sapendo che mi interessavo di automobilismo con mia grande meraviglia mi disse di aver partecipato a delle corse « classiche » nel 1925.

Egli fungeva da meccanico, mentre il pilota era il conte Guido Ginaldi (scomparso alcuni mesi or sono), conosciuto ancor oggi. Questo equipaggio, appunto nell'anno 1925 riportò lusinghieri successi al volante di una Alfa Romeo 3000 cc tipo « Targa Florio ». Infatti, al circuito di Roma, la coppia si classificò al terzo posto; alla coppa Perugia si classificarono al quarto posto; parteciparono ancora alla prestigiosa e già « classica » Targa Florio; essi presero parte anche al circuito del Mugello, ma si dovettero fermare per guasto quando erano in buona

posizione.

La loro miglior prestazione, fu però in occasione della Coppa Acerbo, nella quale Ginaldi e D'Amario si aggiudicarono la vittoria assoluta e naturalmente di classe compiendo i 20 giri del circuito pescarese, pari a quasi 500 chilometri, in 5 ore, 25 minuti e 25 secondi, alla media di 93,070 kmh.

Non avrei mai creduto che Sulmona potesse vantare una gloria in automobilismo. Non si può certo dimenticare quali erano le condizioni in cui si correva in quei tempi. La foto che allego mostra l'Alfa di Ginaldi e D'Amario alla partenza della Targa Florio del 1925.

Gerosolimo Arpino - Sulmona (L'Aquila)

Ringraziamo il nostro corrispondente abruzzese per il « tufo nel passato » che ci ha fatto fare. Comprendiamo perfettamente il suo entusiasmo per aver potuto conoscere un personaggio che è stato protagonista di quell'eroica epoca dell'automobilismo. Immaginiamo il fascino che solo chi ha vissuto « dal di dentro » le corse del primo dopoguerra può dare ai suoi racconti.

di vetture qualsiasi, tanto per « far numero ». La sottocommissione velocità ha discusso, recentemente, la faccenda. Ci auguriamo che abolisca questa regola, e chi vince abbia i punti a rispetto di chi è assente. Vuol dire che la volta dopo a correre ci andranno.

Quanto alla differenza di punteggi fra campionato assoluto e classifiche

di Coppa, è un'altra « pensata » della CSAI la quale, tanto per complicare un po' le cose, ha addirittura differenziato la quota di « partenti minimi » a seconda che si stili la classifica per l'assoluto o per la coppa di classe. Cioè, ad esempio, uno vince una certa corsa nella classe 2000, con tre partenti, in pista. Per il campionato assoluto gli spettano 9 punti (ha

vinto, ed il numero minimo di partenti — tre appunto — è rispettato).

Sembrirebbe logico che acquisisca 9 punti anche per la classifica di classe. Ed invece no, troppo facile evidentemente. Nelle classifiche per la coppa CSAI di classe interviene un coefficiente diminutivo, che scatta quando i partenti sono meno di 6. Le risparmiamo la descrizione del calcolo

POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** **AUTO SPRINT**

GIANCARLO TORRI - Bergamo — Fare l'assetto alla 127, ed in genere alle auto dotate di sospensioni McPherson, è un poco più costoso in quanto questo sistema incorpora l'ammortizzatore nel puntone verticale di guida della sospensione stessa, pertanto ogni intervento (anche la sostituzione della molla) è più complicato e costoso.

LETTERA FIRMATA - Catania — Il suo telaio Fiat « D » può essere utilizzato solo su una Abarth 595, dato che le Giannini sono omologate solo come « F » o « L ». Ad ogni modo, chiedi alla CSAI la fiche di omologazione ed ulteriori lumi.

TOTO' BOSCAGLIA - Torino — Per i telai, c'è il solito ed unico « Racing and Sports Car Chassis Design », di Costin e Phipps ed. Batsford. Solo che si ferma un po' in là nel tempo, e di telai scoloriti non parla.

ENRICO ZANNI - Cosenza — Deve attendere di avere « compiuto » l'anno di patente. Le scuderie, di norma, accettano come soci anche non necessariamente dei piloti. Gli aiuti, se ci sono, sono relativi allora all'uso della sede, ad eventuali sconti presso vari rivenditori, ecc.

ENZO MASSAGRANDE - Villafranca (Verona) — Nel 1969, la 24 Ore di Le Mans è stata vinta, dopo un epico arrivo in volata con la Porsche 908 di Herrmann-Larrousse, dalla Ford-Gulf-Mirage di Jacky Ickx e Jackie Oliver.

DANILO SCARCELLA - Genova — Abbiamo letto tutta la sua lettera e tutta la copia di quella che lei ha inviato all'ing. Rogano. Dubitiamo che egli possa fare qualcosa nel senso da lei proposto, e le ragioni di questo scetticismo le abbiamo già chiaramente espresse in precedenti occasioni anche in questa rubrica. Per la medesima ragione, riteniamo inopportuno risponderle: il nostro parere lei lo conosce già, e ci ripeteremo inutilmente. E poi, chi l'obbliga ad acquistare proprio quel cambio che costa mezzo milione?

FILIPPO ZOLEZZI - Genova — Abbiamo atteso un po' di tempo prima di risponderle, sperando che nel frattempo la situazione delle poste si stabilizzasse. Non siamo sicuri che sia così, d'altra parte è chiaro che non saremo noi a sconsigliarle di abbonarsi...

FERDINANDO PIEROTTI - Navacchio (Pisa) — Lei non era al corrente, e noi le abbiamo spiegato il perché di certe nostre scelte che lei ci aveva contestato. Quanto all'irripetibilità del premio, essa è una caratteristica che vogliamo mantenere, in modo da poter portare alla ribalta sempre uomini nuovi.

Carissimo Autosprint, siamo tre appassionati di corse, e vorremmo chiederti se conosci qualche pilota al quale serve una mano ai box. Potremmo essergli utili non proprio come meccanici (anche se ci intendiamo un po' di motori), ma come cronometristi o nei lavori non prettamente tecnici. Saremmo disposti a seguirlo sui campi di gara, naturalmente in cambio dei cartellini che danno accesso ai box.

Giampietro Gianferrari
via Veronesi, 2 - Reggio Emilia

Appello insolito ma pertinente. Noi, cari amici, non sappiamo proprio chi suggerirvi, ad ogni modo pubblichiamo per intero l'indirizzo di uno di voi affinché quelli che possono farvi delle « offerte » si mettano in contatto con voi.

di questo coefficiente, le basti sapere che nel caso portato ad esempio il nostro pilota non prende più 9 punti, bensì la metà, cioè 4,5.

Questo le può dare un'idea del perché, per le stesse prestazioni, un pilota si ritrovi con due punteggi diversi. Ma c'è di più. Infatti, la gara di campionato turismo a Varano Melegari, il Trofeo Gabbiani, era valido per le coppe CSAI di classe, ma non per il Campionato Assoluto, e questo è logico perché a quella gara non erano ammesse tutte le classi, ed evidentemente le classi escluse avrebbero ricevuto un danno ai fini dell'Assoluto.

In quella occasione, « Girasole » vinse ed aggiunse altri punti al suo bottino di classe ma nulla ai suoi punti per l'assoluto.

Caro Autosprint, nel pubblicare le classifiche tricolori « definitive » hai commesso un errore. Infatti, la classifica del Trofeo della Montagna Gran Turismo non è definitiva, perché la CSAI non ha ancora omologato una gara, nella quale Luigi Aloe ha presentato reclamo contro i verificatori al peso, i quali hanno effettuato verifiche senza la prescritta taratura della bilancia.

Il vostro, però ritengo sia un errore del tutto giustificabile, in quanto il bollettino CSAI ha pubblicato una classifica direi ambigua, nella quale dichiara che la Coppa Costa non è ancora stata omologata e, nello stesso tempo, convalida il punteggio solo per alcuni.

Carlo Aloe - Cosenza

Infatti, non per nulla nel titolo relativo alla pubblicazione delle classifiche tricolori quel « definitive » che lei mette fra virgolette, noi l'avevamo messo tra parentesi, nel senso che esse sono relative a tutte le corse effettuate ma sono ancora lungi dal proclamare i vincitori ufficiali.

Ormai la stagione ricomincia, ed ancora la CSAI non è riuscita a dirimere le non moltissime pendenze che si riferiscono agli appelli di taluni contro decisioni di squalifica. E' il caso di suo fratello Luigi, che è stato escluso dalla classifica della Coppa Costa in una maniera che lei giudica irregolare, e contro la quale si è appellato. Non resta che attendere l'esito della faccenda.

Quanto all'omologazione di certi risultati di quella gara, è evidente che la « non omologazione » della corsa sarda si riferisce unicamente alla classe 1000 Gran Turismo, quella in cui correva Luigi Aloe, e non alle altre classi, per cui sia Erasmo Bologna che Salvatore Barraco possono già attribuirsi i punteggi guadagnati in gara.

FRANCO SOLDATI - Gordola (Svizzera) - Al momento, non ci risulta che vi siano viaggi organizzati per quel Gran Premio. Noi, per lo meno, non abbiamo nulla in progetto.

ANNIBALE ROTA - Bergamo - Non abbiamo il recapito di chi le interessa. Può però rivolgersi al nostro corrispondente, che ha curato quel servizio, Gaetano Cravedi, via Scalabrini 45, Piacenza.

FRANCESCO LOTTI - Fucecchio (Firenze) - Porre le domande in questa maniera: « Perché non fate questo? Perché non fate quest'altro?... » è una maniera di porle che non sortirà mai effetto. Infatti, è evidente che se non si fa una cosa è perché non la si considera valida, o utile.

SERGIO FARINA - Bernareggio (Milano) - Il suo quesito è interessante, solo che attualmente non abbiamo notizie in merito. Ci informeremo e le sapremo dire.

SILVIO TORRI - Civitavecchia (Roma) - Di vetture monoposto con motore di 500 centimetri cubi esiste la Formula Monza, che usa il motore « a soggliola » della Autobianchi Giardiniera. Questa formula ha comunque un regolamento ben preciso, cioè la vettura deve essere costruita in un certo modo. Chieda il regolamento tecnico alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Per l'autodromo, non crediamo le convenga prenotare « tutta » la pista per provare, è sufficiente che paghi le tariffe orarie. Telefoni alla direzione dell'autodromo, 903.3009.

ANTONIO RICHIECHE - Palermo - Innanzi tutto, ci scusi se abbiamo sbagliato il suo cognome, dalla sua grafia si capiva molto poco. Poi, per quanto riguarda la sua vettura, essa può andare bene per iniziare a correre in salita, ma le consigliamo il gruppo 1 CSAI. Naturalmente, ci vuole la licenza che è ottenibile solo dopo almeno un anno di patente. Quanto alla foto, ne abbiamo già pubblicate molte durante la stagione delle corse.

RENATO LOMBARDO - Caltanissetta - E' vero, ci sono alcuni preparatori che possono fornire delle « cassette » per la preparazione dei motori, ma non si attenda risultati strepitosi. I dati che l'hanno interessato si riferiscono ad un motore portato a 650 cc circa, con pistoni di 77 mm di diametro.

EDMONDO RINALDI - Taranto - I cerchioni usualmente montati sulle Fiat 128 coupé gruppo 2 sono dei Campagnolo da 8" o 9" di canale, diametro 13". Il costo di ciascun cerchio è circa sulle 50.000. I pneumatici sono i Firestone in grado di venderle questo materiale, a parte il fatto che esso risulterebbe assolutamente poco pratico (oltre che molto costoso). Si rivolga alla Campagnolo, corso Padova 168, Vicenza, ed alla Firestone Brema italiana, via Vittorio Pisani 6, Milano.

ACHILLE DI ROSA - Vercelli - No, non siamo in grado di ricostruire la carriera di Oliver con tutti i particolari che lei chiede.

SOGNI '73

Una ricetta che non c'è

Sono un vostro lettore di diciannove anni, con un grande hobby, quello di guidare un bolide da competizione. Vorrei tanto sapere come iniziare la carriera vera e propria di pilota, anche lontano dalle grandi città. Se è possibile, vorrei avere gli indirizzi e le informazioni ben dettagliate.

Agostino Apadula
Battipaglia (Salerno)

Sono molto appassionato di macchine da corsa. Ora ho sedici anni e vado a scuola, e più sento il bisogno di avere una macchina da corsa con cui correre. Molti miei compagni hanno tanti hobbies, tranne l'automobilismo perché dicono che è pericoloso e che è necessario molto coraggio.

Vi ho scritto per questo motivo, vorrei sapere se è possibile dall'inizio alla fine cosa è necessario per avviarsi alla carriera automobilistica e diventare un vero campione tipo Fittipaldi, Regazzoni eccetera.

Carlo Del Papa - Silvi Marina
Teramo

Sono un ragazzo di quattordici anni, e sono fissato per le corse di Formula 1. Da grande vorrei diventare pilota di questa classe automobilistica. Vi ho scritto questa lettera, pregandovi di rispondere, consigliandomi sul da farsi per diventare pilota di Formula 1.

Walter Moniglia-Luserna
S. Giovanni - Torino

Ecco tre esempi, perentori, di lettere che cominciamo a ricevere con una certa frequenza. Moltissimi giovani ci chiedono, con un candore imbarazzante, la « ricetta » per diventare piloti.

Il bello è che la maggior parte di essi non pone assolutamente un limite alle proprie ambizioni: ognuno ha in testa la formula 1 e basta, nessuno che ci chieda, che so, come si fa a diventare un buon pilota di Gran Turismo. E più l'età diminuisce, più la volontà è ferrea e le idee chiare sull'obiettivo agognato. Questo è in gran parte spiegabile appunto con l'età degli « aspiranti », a 14 anni si ha ancora tutto il diritto, anche nel 1973, di sognare.

Purtroppo, però, il risveglio (come tutti i risvegli bruschi) è molto amaro. Infatti, non ci sentiamo proprio di consigliare quanti ci scrivono in questi termini di continuare a coltivare questo loro « hobby », come talvolta viene definito. Come hobby, infatti, è uno dei più costosi che conosciamo, mentre come professione è una delle più difficili e delle più dure.

Tutto sommato, quindi, perché non limitarsi ad andarle a vedere, le corse? E perché non aspettiamo a crescere un po', per chiarirsi le idee?



Il mercato dei miliardi

Caro Autosprint, quando l'ingegner Ferrari propose la costruzione, a Modena, di una pista tipo Indy sorrisi, pensando che fosse una delle sue solite battute di spirito. Ma da quando leggo che questo progetto dovrà realizzarsi perché « vuoi così colà dove si puote », il mio sorriso si è trasformato in una smorfia d'indignazione.

Ma come! Gli insegnamenti del passato non servono a niente? Si giudica Monza troppo veloce e pericolosa e la si vuole modificare; si è, tempo fa, costruito un anello di alta velocità e non si sa a cosa sia servito se non a sperperare soldi; abbiamo già Pergusa, dove di velocità se ne può raggiungere quanta se ne vuole. E nonostante ciò, si vogliono spendere tanti miliardi per la costruzione di una pista dove al più si correrà due volte l'anno.

L'Italia è uno strano paese, dove i contrasti più stridenti giungono a sembrare ordinaria amministrazione. E' inutile fare esempi « seri », è sufficiente constatare cosa accade nel nostro sport: si passa con grande disinvoltura da un « toboga », incanalato di guard-rail come Vallelunga, a piste « ovali » all'americana, tipo Indianapolis od Ontario, come se le corse per vetture turbo-compresse fossero il pane quotidiano dello spettatore italiano.

In realtà, signor Paternò, nessuno ha mai creduto seriamente al « progetto Ferrari », forse neanche lo stesso « drake ». Si è semplicemente trattato di una proposta di rilancio che è servita per avviare l'interesse languente attorno all'annunciato — e mai preso in considerazione — Autodromo di Modena.

La proposta Ferrari ha funzionato, e si è scatenata quella specie di « reazione a catena » che è sfociata in dichiarazioni come quella dell'ing. Rogano alla premiazione della scuderia « Modena Corse ».

Rogano quella sera ha fatto della demagogia, poiché egli sa benissimo che, ragionando con il buon senso, dire ora « l'Autodromo di Modena si farà » è una sciocchezza. La città di Modena il diritto di avere il suo autodromo nuovo l'ha perso parecchi anni fa, quando è stata presa in contropiede da quei lavori che hanno reso — bene o male — Imola un autodromo, nel quale si è corso, anche se non spessissimo, e con manifestazioni di grande importanza.

Successivamente, sono nati Varano e Misano, che sono pure essi delle realtà ben concrete. Non è che stiamo difendendo gli interessi di nessuno di questi autodromi, stiamo solo dicendo che un altro impianto in Emilia-Romagna è un vero e proprio non senso.

E' una scelta, questa, che cozza anche con la chiave di volta della politica di Rogano di questo biennio, il tante volte chiamato in causa « piano Autodromi ». Che, ovviamente, parlava di una distribuzione uniforme degli impianti, per lo meno di quelli

Perché, invece, non si costruiscono nuovi autodromi veramente moderni e funzionali nel meridione, dove anche in ciò siamo sottosviluppati? Forse l'Italia finisce a sud del Lazio? Già, perché si è avuta l'altra intelligente trovata di costruire il « mostro » a Modena, sebbene nell'Emilia-Romagna esistano ben tre autodromi (per non dire cinque) e altri sono lì vicino. Si abbia almeno l'accortezza di costruirlo in Calabria, o da quelle parti.

In ogni caso, a cosa servirebbe una tale pista? Proprio non si vuole tener conto della realtà dell'automobilismo italiano. Oppure si vogliono far correre in piste ovali le classi Turismo e le formule minori? Già mi immagina che gare sarebbero!

Gianni Paternò - Palermo

che si dovevano ancora costruire. Un imprenditore privato è padronissimo di costruirsi un autodromo dove gli pare. In Emilia, è accaduto. Ma è assurdo che un ente pubblico, anzi un « ente morale » (è questa la definizione esatta dell'ACI), decida ora di spendere un miliardo per un autodromo, dove già ce ne sono tanti, da « immolare » sull'altare della « tradizione automobilistica » della città di Modena.

Fra l'altro, parliamoci chiaro, Modena dal punto di vi-

sta dell'automobilismo sportivo non esiste più. E non si scandalizzino i nostri lettori. Una volta resasi indipendente (con l'impianto di Fiorano) la Ferrari, ecco che Modena ha finito di esprimere il suo potenziale agonistico. Certo, la De Tomaso, o la Maserati o la Lamborghini avrebbero piacere di avere una pista alle porte degli stabilimenti. Ogni fabbrica avrebbe questo desiderio. Ma costruire un'autodromo solo per questo « come il caso della Bmw » ci sembra eccessivo. E' sembrato eccessivo anche alla Maserati, che pure « dietro » ha i soldi governativi, che invece di costruire una pista a Vélizy ha spostato il reparto corse al Paul Ricard.

Cerchiamo, quindi, di rimanere con i piedi per terra. Non pretendiamo che Rogano ed i componenti della sottocommissione circuiti e sicurezza si mettano a peregrinare per l'Italia con il contributo ACI in mano e fondino un autodromo, alla maniera di illuminati esploratori, in una landa desolata. Ma sarebbe certamente meglio così che non insistere a voler fare una pista per la quale nessuno, a cominciare dall'ACI locale, ha mai mostrato eccessivo entusiasmo. E lo dimostra il fatto che, mentre si discuteva, sono sorti Imola, Varano e Misano, e che Ferrari, se ha voluto una pista, se l'è dovuta costruire lui.

L'ing. Rogano queste cose le sa benissimo, solo che probabilmente non sa come tirarsi indietro, anche se appare chiaro che la sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI gli ha dato una mano puntato i piedi riguardo la pista di alta velocità. E Rogano lo ha chiaramente fatto capire, nel corso della sua conferenza stampa della settimana scorsa. Ma non è la prima volta che le cose vanno avanti anche solo per partito preso, scontrandosi con evidenze come quelle della mancanza di autodromi di tipo « medio » nel meridione. Una evidenza che abbiamo voluto chiarire meglio con una cartina del nostro paese, che avete visto pubblicata in questo stesso numero. Una cartina molto chiara, sempre che si abbia voglia di capire.



**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

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

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE 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. 0,90 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-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 Papien Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH GmbH, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 483; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD., 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Kibban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo da Fonseca 135 - 5.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N., 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM, 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE-AG., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, Via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. General Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 30, Milano. Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 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 Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savola 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-868.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica 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**

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

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

RACCOGLITORE

per AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT-mese

L. 1.500
(soci Club L. 1.200)

(se versate i soldi in anticipo eviterete addebiti di spese)

**FOTO
SHOP**

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

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

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

è il nostro
supplemento filmato
i films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in 8 m/m o super 8

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO SPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M19 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

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

parl al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____

Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____

CAP _____

Città _____

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

Pagamento anticipato

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

SI VENDE

AUTO



ABARTH

ABARTH 695 SS pronto corse. Elab. Cevenini, aggiornata 1973, autobloccante, giunti cardanici. Rapporti Fabris. N. 10 cerchi Campagnolo 10", n. 5 Pirelli 145x10 nuove. 4 racing 80%. Eventuale carrello omologato. Tel. 0735/69.512.



● ABARTH 695 SS Gr. 2, pronta corse, motore nuovo, ricambi vari, accessoriatissima, vendesi per cambio categoria, in visione presso Concessionaria Alfa Romeo Emmebi-Mondovi, prezzo interessante - Telefonare ore lavoro: 0174/40.642.

● ABARTH 595 assetto Koni, cerchi Campagnolo, racing, codolini, cambio Colotti. Aggiornata '73. Telefonare: 0733 61.21.26 - 72.006.

500 L Gr. 1 '71, L. 400.000. Solo motore perfetto alleggerito equilibrato L. 140.000. Telefonare: PERCIVALE - Tel. 010/33.30.82.

● ABARTH 1000 SPORT PROTOTIPO altamente competitiva. Telefonare: MILANO - Tel. 49.62.508 - L. 3.600.000.

● ABARTH 595 competitivo 53 HP, una corsa IMOLA 2. classificato, 2 cambi, rapporti, racing, ecc. Telefonare: 0543/31.342 oppure 051/26.31.33 dalle ore 20 in poi.

AMS

● AMS PROTOTIPO 1000 vettura completamente nuova, mai corso. Con motore L. 5.800.000, senza motore e cambio L. 4.200.000. Dispongo 12 gomme, 10 cerchi - TIZIANO SERATTINI - Bologna - Tel. 051/38.77.45.

ALFA ROMEO

● GTA 1300 Nuova, iniezione, testa stretta. Prezzo d'occasione - FIRENZE - Telefonare dopo ore 20 - 055/54.904.

A.R. GIULIA 1300 SUPER fine '71 (rosso Alfa) perfettissima di meccanica e carrozzeria, percorsi km. 12.000 effettivi come nuova, accessoriata: radio, mangianastri con antenna elettrica, moquette, fendinebbia ecc. DOMENICO STOCCHI - Ristorante «La Tana del Lupo» 02010 ALBANETO - Tel. 0746/91.742 - 92.106 (martedì chiuso).

● 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 22.61.71.

BMW

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

FERRARI

FERRARI 250 GTL berlina Scaglietti e 250 Spider California. MANCINI - Via S. Lorenzo, 73 - Pisa.

FERRARI 250 G.T.E. Telefonare: 030/72.51.77 - L. 1.300.000 trattabile.

FORD



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

FIAT

● 128 Gr. 1 pronto rally - Roll-bar, assetto, protezioni, Cibié, strumentazione, coprisedili avvolgenti, staccabatteria, perfettissimo. TORINO - Tel. 011/67.44.45.



● FIAT 128 Trivellato, iniezione (Gr. 2 cl. 1150) cambio Colotti, autobloccante, cerchi 9 pollici con slick Firestone prof. basso, cerchi 8" con Pirelli «rain» nuovi, e moltissimi accessori. Vende per cambio categoria MANFRED SIMEANER - Via S. Caterina, 7a Merano - Tel. 0473/33.093 ore pasti.

● FIAT 500 Gr. 2 molto competitiva. Accessoriatissima. Prezzo bassissimo. Vendesi causa servizio militare. SENSI FERRUCCIO - Telefonare ore 13 049/62.02.29.

● FIAT 500 vincitrice Coppa CSAI 1972. LOIZZO - Tel. 0984/21.911 - Officina Bochicchio Greco - Via Gerolamo Sambiasi - Cosenza. L. 1.500.000.

● 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.

INNOCENTI

COOPER '69 grigio metallizzato, meccanica e carrozzeria perfette, accessoriatissima - Telefonare: 25.68.966, Via Padova, 181 - Milano.

LANCIA

● HF 1600 1. serie fari grandi, modello lusso metallizzata - gr. 3, solo 4 gare T.R.N. ottimo motore km. effettivi 48.000 fine '69. L. 1.400.000 trattabili solo se contanti. Tel. 055/67.90.60 ore pasti.

● HF 1600 serie 2001, leggerissima, motore e assetto nuovi, tre cambi, tre coppie coniche autobloccante, accessoriatissima per rally e velocità. Autoficna Giani - Via Masaccio - Firenze - Tel. 53.957.

8 tipi di collettori d'aspirazione, serie puleggie dentate in lega leggera per trasciamiento Dinamo (con centrifugo olio incorporato) tutto per Fiat 500 e derivate

CAMILLO
ALQUATI

via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori
ricambisti e carburatoristi





AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

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

LANCIA FLAVIA Coupé 1500 cc anno '63 con impianto stereo-8,1, motore e cambio riserva. **TULLIO ILLICHER** - Via Trento, 1 Gorizia - Tel. 24.15.

HF 1600 1. serie, come nuova, mai graffiata, pochi km. Ing. **FAUSTO** - Tel. 06/58.82.46 - (17-20) - Tel. 06/63.75.989 (dopo 21).

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. **MILANO** - Tel. 30.68.68.



DALLARA SPORT cilindrata 1000, 125 CV ad iniezione, e 1300 motore Filippinetti. Concessionaria di vendita Pasini, c/o Lancia, REGGIO EMILIA - Tel. 0522/35.939.

● **CHEVRON B 19** gr. 5 aggiornata '73. Telefonare ore pasti. 0444/24.035.

MONOPOSTO

FORMULA 3 TECNO 1972, pronta corse vendo - **MINGOTTI** - Bologna - Tel. 30-78.86.

K 250 DUCATI pronto corse competitivo vende causa passaggio categoria. « STENTERELLO » c/o Cubattoli - Tel. 055/70.21.41.

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.

MOTO

LAVERDA SF 1972 SF 1972, km 7000 effettivi perfetta. Conc. **OM** - **EMILIO BORTOLOTTI** - S. Eracleo di Foligno (PG) - Tel. 0742/67.114.

VARIE

ANNATE pressoché complete: Auto Italiana 1964-65-66-67-68-69 e Autosprint 1968-69-70-71-72. **GIANNI BORNIA** - Via Conti Agosti - 31010 MARENO di Piave (Treviso).

ANNATE 1970-71-72 AUTOSPRINT. All'eventuale acquirente darò in omaggio: 1 numero Autosprint-Mese, 1 numero annuale più 30 manifesti apparsi sulla rivista e non. Miglior offerente. **ALESSANDRO PENATI** - Via Crivelli, 1 20122 Milano.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



MASERATI

MASERATI 4000 4 porte, anno 1968, aria condizionata, autoradio. Esamino eventuali permuta. **GUIDO DAVERIO** - Via Giardino - Crema - Tel. 23.37 (pr. 0373).

PORSCHE



PORSCHE 914-6 220 HP velocissimo, pronto corsa, aggiornamento '73, motore revisionato in rodaggio. Esamino permuta con vetture di serie o prototipo duemila. **PIERO MONTICONE** - Torino - Tel. 011/38.37.72 - 44.23.23. Prezzo richiesto L. 5.700.000 eventualmente rateizzabile.

MONOPOSTO

● **BRANCA F. 3** 71-72 e **F. FORD**. Motore Novamotor. Vendonsi o permutansi presso Autofficina **PAVESI** - Via Ariberto n. 31 - 20123 Milano - Tel. 02/83.73.936.

SI COMPRA

AUTO



PORSCHE

PORSCHE 911 S o TARGA senza motore, cambio e varie. Carrozzeria **CARREGA** - Via Pavese, 6 - 15067 NOVI (AL) - Tel. 0143/79.200.

MOTO

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

VARIE

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

ACCESSORI e parti speciali

DIFFERENZIALE autobloccante per Fiat Abarth 1000 OTS - **GIANNI BORNIA** - Via Conti Agosti - 31010 Mareno di Piave (TV).

● = vetture sportive.

A.A.A. VENDESI

L'autodromo di **VARANO MELEGARI** è... in vendita! Per eventuali proposte prendere contatto con il sig. Sindaco **BONZANI**, palazzo Comunale, 43040 Varano Melegari (PR)

PORSCHE

PORSCHE 912 Coupé 1966, assetto Koni, cerchi lega, motore rifatto 1969 ottobre dimostrabile, mai urtata. Telefonare **PISTOIA** - Tel. 0574/71.008 - L. 1.350.000.

PORSCHE 912 del 1968 L. 1.700.000, del 1966 L. 1.500.000, del 1965 L. 1.350.000. Privato vende. Telefonare: 06/299.498.

RENAULT

ALPINE RENAULT 1600 T nuovissima, accessoriata. Telefonare 0122/99.849.

ALTRE MARCHE

ASTON MARTIN D.B. 4 1965, rara berlina alluminio di Zagato. **MANCINI** - Via S. Lorenzo, 73 - Pisa.

B.W.A. F. 850 « Lucas » vende perfetta pronta corse, cambio Colotti, rapporti, ricambi. Tel. 02/57.69.25 oppure: 0332/28.53.48.

TECNO F. FORD aggiornata, cambio Colotti con tutti i rapporti, due treni di gomme. Rivolgersi **PASINI** - REGGIO EMILIA - Tel. 0522/35.939.

KART

KART TONI-PARILLA 100 3. cat. agosto '72, 5 gare, 3 vittorie. Prezzo da convenirsi, eventuali ricambi a parte. **GIANNI BORNIA** - Via Conti Agosti - 31010 MARENO DI PIAVE (TV).

K 250 TECNO DUCATI Adriano Bergonzoni vendo 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.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE LOTUS 1600 Twin cam, revisionato, iniezione. Privato vende - Telefonare ore pasti: 051/47.59.73 - L. 400.000 trattabili se contanti.

MOTORE come nuovo F. 3, 1600 cc. **NOVAMOTOR** - Telefonare ore pasti al n. 059/54.54.86.

MOTORE ABARTH OSELLA 2000 16 valvole, iniezione, 1972 completamente revisionato. **MOMO** - Via C. Menotti, 11 MILANO - Tel. 710.121.

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.