



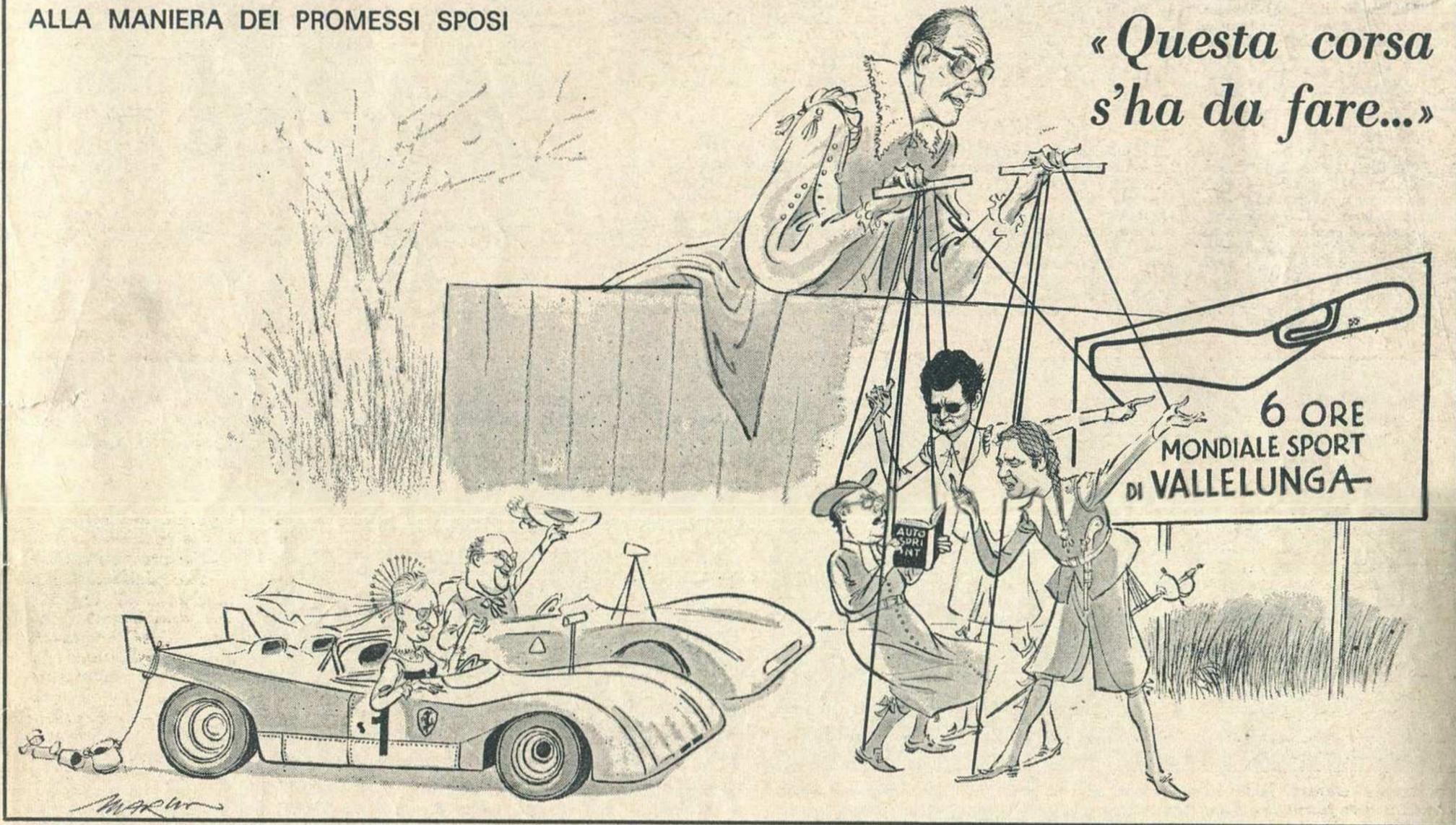
La « patetica » di MILANO

Un atteggiamento del Presidente CSAI Ing. Rogano (alla sua sinistra i Presidenti ANCAI «onorario» Spoto e «uscente» Ceard) durante il suo discorso prima della premiazione

Una patetica esibizione quella che il Presidente della CSAI Ing. Rogano ha offerto domenica mattina a Milano, al Museo della Scienza e della Tecnica all'inizio della premiazione ANCAI, una festa ben particolare — credo — per dover essere svilita a personalissimo comizio elettorale. Il nostro Burlando, nel suo servizio ossequioso all'ukase di spazio ricevuto, a causa degli scioperi che ci hanno costretto a contrarre i servizi domenicali, vi rinvia a un prossimo testo esauriente. Ma credo che basti accontentare subito i lettori con qualche considerazione. In fondo, molto di più non merita lo show del Presidente della Commissione cosiddetta Sportiva dell'automobilismo nazionale.

Ho definito « patetico » l'intervento. E come chiamarlo diversamente? Se ne debbono esser resi conto gli stessi piloti che l'hanno ascoltato. A parte gli argomenti triti e ritriti sui meriti della Commissione che l'ing. Alberto rappresenta (tra i quali argomenti, ovviamente ed abilmente, egli ha evitato di rammentare anche uno solo dei temi critici più ricorrenti: vedi per esempio l'opportunità dell'assegnazione della 6 Ore mondiale a Vallelunga) sapete qual è stata la sostanza dell'ATTACCO ad AUTOSPRINT?

ALLA MANIERA DEI PROMESSI SPOSI



« Questa corsa
s'ha da fare... »

● Movimento di piloti in questi giorni in Italia: oltre Amon atteso alla Tecno, Andruet scende a Torino per il primo contatto con la Stratos. Pare che proverà soprattutto nuove gomme. Il debutto in Lancia sarebbe per la Lyon-Charbonniers, ma forse in HF. La Stratos (che Munari riprova in Costa Brava) ha ancora un po' di prove lunghe davanti. Sembra che a Fiorano tra gli impegni di lavoro dell'ing. Forghieri nel suo reparto « sviluppo » ci sia anche qualche problema della futura GT mezzo torinese. Cambio in particolare...

● Questa settimana si potrebbero anche fotografare tre macchine nuove: la 312 P Ferrari (destinazione mondiale Marche a Vallelunga) nella nuova veste alleggerita e « muso a scarpa », provata (pare) con buoni risultati e nuove gomme (Goodyear) al Castellet da Redman. E poi ancora: la Ferrari F. 1 monoscocca che dovrebbe mettere le ruote per terra e la nuova Alfa 12 cilindri. Anche la 33tt12 ha già cambiato linea, anche se non l'ha vista nessuno fuori Balocco.

● Tutti si chiedevano come mai, nella premiazione della Scuderia Jolly, al tavolo d'onore del magnifico ospite Roberto Angiolini, figurassero solo personaggi dell'Alfa Romeo...

● Sarà vero che Giuliano Canè, l'ex re bolognese della regolarità, voglia tanto darsi ai (mini) rallies che addirittura avrebbe deciso di diventare tanto più veloce da cimentarsi in Pantera?

● Un alto personaggio del nostro sport risponde ai telegrammi di auguri con biglietti da visita e la sempli-

ce scritta « p.r. ». Dubbio di un « augurante »: vorrà dire « per ringraziare » o « per risparmiare »?

● Il Presidente dell'ACI avv. Carpi (ma non l'ing. Rogano) ha risposto (guardacaso a un mese di distanza, cioè solo dopo la pubblicazione su AUTOSPRINT) alla famosa lettera di protesta dei dirigenti l'Autodromo di S. Monica per la mancata assegnazione della 6 Ore mondiale. Oltre alle conosciute spiegazioni sul « perché » della preferenza accordata a Vallelunga, il passo più significativo della lettera pare sia stato quello di apertura. Dove si iniziava con un « ... non approviamo il tono della vostra... »

● Il problema delle varianti definitive di Monza ha avuto un altro (si spera momentaneo) impasse in sede comunale monzese. Comunque la 4 Ore si sarebbe disputata ad ogni modo sul percorso tradizionale.

● L'AC Bologna ha designato Paolo Moruzzi come componente della Commissione per la democratizzazione della CSAI. Dopo certe critiche affiorate pare che verranno cooptati altri « esperti ». Ad esempio il dr. Pampaloni di Firenze. La prima riunione si dovrebbe svolgere alla fine di questa settimana.

● Al vertice ACI e CSAI si « preoccupano » dell'AIGA, la neonata associazione degli autodromi italiani e

del peso che potrebbe prendere. L'ing. Orlandi, presidente dell'AC Modena, sarebbe stato incaricato di « sondare ». (Intanto è tornato da Roma con la ratifica Carpi in tasca per l'autodromo di Modena).

● Un nuovo autodromo nasce a Lima, un altro è stato appena completato nell'Angola Portoghese. Si dà il caso che sia sostanzialmente uguale a quello previsto dal nuovo progetto dell'ing. Cavazzuti per Modena. Cioè con anello stradale di km 3,200 più anello di velocità di km 2,800. Tutto equipaggiato con quadri elettronici e visivi della Heuer. La Ferrari è stata invitata a fare delle prove.

● La Tecno già pensa a preparare due motori 2000 boxer per la gara Euro Marche in programma a Imola.

● La squadra di Osella non mancherà alla 6 Ore Marche di Vallelunga. Sul proprio duellisti ci conta. La stessa Abarth-madre è molto interessata. A Torino si è rivisto l'ing. Carlo Abarth che dà consigli molto appassionati. Perciò si vorrebbe senz'altro far debuttare Nanni Galli nell'occasione romana.

● Perché il dr. Saliti, dopo aver salutato gli amici e col biglietto aereo in tasca, non è poi partito per l'Argentina in qualità di delegato CSAI alla « prima » mondiale F. 1?

● Peter Schetty è ormai tornato cittadino di Basilea. Dal G.P. Argentina Guido Rosani è il direttore sportivo effettivo della Ferrari.

● « Pronto?! Parla il comm. Valcareggi? »... « Mah, veramente sono Eugenio Dragoni... » « ... Appunto!... Può dirmi chi è il suo Rivera? ».

● Se c'era una possibilità che l'Alfa corresse la 6 Ore del 25 marzo, seconda prova del mondiale marche '73, adesso è da escludere proprio. Tutto può fare, il nuovo 12 cilindri boxer milanese, meno che tentare la prima sortita in un percorso così lento e senza respiro come quello romano.

● Anche Arturo Merzario cambia marca di sigarette, si assicura. Ne avremo conferma dal Brasile.

♥ Giovane pilota 26enne bello disinibito simpatico superdotato cerca signore/ine industriale coppia o persona ricca disposti sovvenzionarlo materialmente in cambio profonda e duratura amicizia eventuale pubblicità su propria macchina da corsa. Massima serietà certinasi anonimi. Cartidentità 11136192. Fermoposta Piazza Vittoria BRESCIA.

Il superdotato (senza portafoglio)

Questo annuncio è apparso sulla rubrica « I cuori solitari » di un settimanale cosiddetto « per uomini ». Curiosi, eh, di sapere chi si nasconde dietro quella « cartidentità »? Non fosse altro che per... proporlo alla CSAI come componente di una possibile Sottocommissione Ricerca Sponsor che potrebbe pensare di creare!...

Marcellino

Rogano deve essere rimasto molto scottato dalla recente definizione di « burosauri » (vedi servizio del numero scorso sull'orgia delle cariche per la dirigenza del nostro sport) se ha approfittato della sede ANCAI per cercare solidarietà in altre « vittime », a suo dire, di questa « accusa ». E le ha indicate (udite, udite) nei... piloti come Merzario, Galli, de Adamich, Pianta ecc. che — ha ricordato — figurano anch'essi nel gruppo delle varie sottocommissioni!

Lo squalore di una simile comparazione e ricerca di solidarietà, che rasenta l'alibi, proprio in sede ANCAI, dice da solo la statura non solamente « politica » di chi, purtroppo, governa questo sport del coraggio! Ti passa la voglia anche di continuare nelle critiche, che partono solo e sempre (e i nostri lettori lo sanno bene) con uno scopo costruttivo, cioè con l'obiettivo reale di contribuire a risolvere certe situazioni che pensiamo sbagliate.

Ma di fronte a una simile constatazione cadono... i tasti della macchina (da scrivere)! Meraviglia solo che appena in pochi abbiano espresso rumoreggiamenti di dissenso nella sala del Museo della Scienza, perché c'è da temere che gli altri si meritino (come sempre) il

« Governo » che hanno!

Rimane una considerazione, personalissima e a nome di AUTOSPRINT. Non mi formalizzo certo, come direttore della rivista, se qualcuno « ci attacca »: ci mancherebbe altro! Avrei avuto, ovviamente, più rispetto del Presidente CSAI se lo avesse fatto (con i diretti interlocutori) in altra sede, magari nella stessa assemblea e non in... casa altrui. Egli d'altronde sa che il nostro giornale può sempre ospitare le sue reazioni alle nostre critiche. AUTOSPRINT ha dimostrato più che a sufficienza di essere davvero « democratico », nel senso cioè di far dire a tutti ciò che pensano, anche ai critici più feroci. (Scripta manent).

Il fatto poi che i dirigenti dell'ANCAI abbiano tranquillamente accettato che la « filippica » di Rogano potesse così strumentalizzarsi nella occasione della loro festa (perché tale dovrebbe essere una premiazione) da meritare persino i loro complimenti, avvilisce tutti noi di AUTOSPRINT.

L'ing. Ceard (non so, ancora, nel momento in cui scrivo, se rimarrà Presidente, carica che in base ai voti ricevuti dovrebbe spettare piuttosto a Giorgio Pianta, pilota effettivo tra l'altro) qualche anno fa mi chiese di

contare su AUTOSPRINT come organo ufficiale dell'ANCAI. Offriva anche un contributo a mezzo abbonamenti. Gli risposi che il giornale era a disposizione (così è stato e non poteva essere diversamente) dell'associazione piloti, ma che sarebbero bastate come contributo le duecento e poi duecentocinquanta lire che ciascuno dei piloti avrebbe scelto di spendere in edicola per acquistarlo.

Adesso, con la comprensione espressa a Milano dai « burosauri » ANCAI (non risulta che un solo pilota figurasse al tavolo « autorità » della loro stessa associazione) al don Abbondio del nostro sport, alla fine del suo omonologo, credo che AUTOSPRINT non possa altro fare che... riprendersi la propria libertà nell'ospitare le comunicazioni ANCAI. La rivista rimane più che mai al servizio dei piloti e del loro interesse sportivo, ma certo non può servire da piedistallo per organismi dirigenziali che, almeno nell'ultima espressione in carica, non hanno mostrato di conoscere certi confini di opportunità e di buon senso. Anche nell'interesse dei propri associati.

Marcello Sabbatini



MILANO - Questo articolo lo vorrei poter inserire nella serie « de Adamich dall'abitacolo » anche se di automobili da corsa nelle mie prossime parole troverete ben poco. Siamo in una fase « politica » del nostro sport, per cui parlare un po' di tutte queste valutazioni extra circuiti penso sia interessante anche per gli sportivi che non sempre possono essere al corrente di tutti questi avvenimenti. De Adamich dall'abitacolo dunque, con una storia che parte da molto lontano e che cercherò di riassumere brevemente.

Anno 1972. Andrea non è socio dell'ANCAI, quindi gentilmente il vicepresidente dell'associazione Cesare Facetti mi contatta per farmi presente l'opportunità della mia riassociazione. Passa qualche tempo e Marcello Sabbatini viene pregato di interpellarmi nuovamente al riguardo, perché io ritorni ad essere socio attivo dell'ANCAI. Un'altro po' di tempo e ricevo una gentilissima telefonata dal presidente ANCAI, ing. Ceard, che affronta praticamente il medesimo problema.

Lo spirito...

Gennaio 1973. Ho un lungo colloquio con Cesare Facetti che mi fa presente tutti gli aspetti della mia non associazione all'ANCAI, per cui restiamo fondamentalmente d'accordo che mi riassocierò. Domenica 4 febbraio è prevista l'assemblea ANCAI a cui penso possano partecipare tutti i soci o alla quale quanto meno penso sarò invitato ad intervenire dati i precedenti contatti.

Ricevo invece giovedì 1. febbraio una amichevolissima lettera dell'ANCAI in cui la frase più significativa è la seguente: « Poiché, come ti è

noto per partecipare alle nostre Assemblee occorre avere un'anzianità di sei mesi non è possibile invitarti a parteciparvi... ». La mia prima valutazione di stupore: « Come? Reputano così opportuno il mio inserimento fra i soci ANCAI e lo dimostrano con tutti i contatti con me avuti, e poi non considerano valida una mia presenza all'assemblea, anche se non possibile dal punto puramente formale? ».

La seconda valutazione che faccio è di carattere formale; mi sembra cioè strano che un socio dell'ANCAI anche senza

Domenica 4 febbraio, sera. Tutto è finito, assemblea a cui non ho partecipato, premiazione a cui ho partecipato, ed ora tranquillo leggo lo statuto ANCAI di cui sono finalmente entrato in possesso. Non trovo alcun punto che impedisca ad un nuovo socio di assistere all'assemblea; l'unico punto che mi crea delle limitazioni in qualità di nuovo socio è un paragrafo dell'art. 7, a cui evidentemente penso faccia erroneamente riferimento la lettera ANCAI da me ricevuta: « ... il diritto di voto è subordinato all'appartenenza

DE ADAMICH dalla... sedia

Come si anticipa la «democratizzazione»

DE ADAMICH « puntualizza », ascoltato dai « burosauri » sorridenti, il significato della medaglia d'oro che ha ricevuto pur senza essere (tornato) socio ANCAI, cosa che è avvenuta dopo la premiazione di domenica nella sala del Cenacolo al museo della Scienza e tecnica

errore è stato quello di non consultare prima approfonditamente lo statuto, ma per fortuna l'ANCAI ha un collegio di probiviri che potranno valutare meglio di me questa mia perplessità e forse sciogliermi da questo atroce dubbio: avevo o no diritto in qualità di socio sostenitore 1973 dell'ANCAI di andare ad ascoltare quanto si diceva all'assemblea?

Per voi lettori si tratterà forse di banalità, ma ormai l'automobilismo sportivo sta attraversando una fase importantissima della sua vita, fa-

stata poi una bella festa con la partecipazione ed il riconoscimento di tanti sportivi attivi, e questa è una fase validissima d'incentivo per gli altri che corrono e vogliono iniziare l'attività. Ma l'altro aspetto molto positivo per tutti gli sportivi presenti è stato rappresentato dall'intervento del presidente CSAI ing. Rogano, che anticipando i discorsi dei due presidenti ANCAI, comm. Spotorno e l'ing. Ceard, ha praticamente riassunto per coloro che erano assenti dal convegno delle commissioni sportive di Taormina nel novembre 1972 i punti base già colà espressi, come il bilancio economico CSAI, il rilancio dei giovani piloti italiani, la democratizzazione del nostro sport, la solidarietà CSAI, FISA, ANCAI

TAVONI eletto nel C.D. ANCAI

MILANO - Nella sala del Cenacolo al museo nazionale della Scienza e della Tecnica, sotto la presidenza dell'ing. V.M. Ceard ha avuto luogo l'assemblea nazionale dell'ANCAI, per il rinnovo delle cariche sociali e la cerimonia della premiazione dei piloti soci dell'Associazione da almeno 6 mesi. Erano presenti autorità sportive e non e fra di esse l'ing. Rogano che, nel suo intervento, ha avuto qualche spunto polemico verso « AUTOSPRINT ». Ma di questo intervento e degli altri, nonché dei programmi futuri della ANCAI, saremo anche più precisi nel prossimo numero. Al mo-

mento ci limiteremo a segnalare i nomi del nuovo consiglio direttivo, dei probiviri e dei revisori dei conti per il triennio '73-'75.

CONSIGLIO DIRETTIVO: Pianta (128 voti), Ceard (116), De Leonibus (113), Tavoni (105), Salvay (97), Facetti (94), Maffezzoli (81), Nanni Galli (78), Moruzzi (71), Angiolini (71), Restelli (70). **PROBIVIRI:** Avidano (122), Maffezzoli (88), Borghesio (83), Viano (78), Coccia Urbani (77). **REVISORI DEI CONTI:** Nicodemi (138), Besana (100), Stefani (75).

l'anzianità di sei mesi non possa assistere passivamente a quell'assemblea dei soci che discute i programmi futuri, e legge i nuovi consiglieri, consegue insomma tutte quelle azioni che possono interessare proprio il nuovo venuto in una associazione sportiva e democratica. Sono dunque perplesso, ma la lettera parla chiaramente: non sono gradito alla riunione, sono solo gradito alla premiazione; accetto pertanto la situazione così come è, con qualche piccola riserva: la lettura dello statuto ANCAI.

all'associazione da almeno sei mesi » e di conseguenza « le cariche vengono conferite ai soci maggiorenni aventi diritto di voto ». Io non volevo votare, né concorrere ad una carica, ma partecipare all'assemblea ed ascoltare quanto si diceva, questo sì!

... la lettera...

La lettera ANCAI però era chiara: non potevo per essa partecipare all'assemblea senza l'anzianità. In realtà il mio

se che potrà essere la base delle nuove strutturazioni « pseudo politiche » del nostro sport, per cui anche avvenimenti come quelli da me esposti possono un domani divenire fatti importantissimi. Sono fatti di dominio pubblico, ma che non tutti hanno la possibilità di seguire, per cui trovo valide queste mie espressioni per il giorno in cui magari voi stessi lettori potrete essere inseriti attivamente nell'incrementare l'automobilismo italiano.

La premiazione ANCAI è

... e le parole

E' stato un bellissimo discorso, forse non proprio adattissimo come contenuto ad una cerimonia di premiazione ed ad un pubblico preparato solo a tale circostanza, ma effettivamente penso fosse giusto cogliere l'occasione di un così vasto assortimento di sportivi, occasione che ha permesso all'ing. Rogano di esporre valutazioni di carattere generale e particolare senza rischi di contestazione da parte di qualcuno dei presenti non d'accordo.

Questa dunque la cronaca degli avvenimenti. Alla prossima puntata altri avvenimenti, in attesa della mia prima gara, da cui veramente vi potrò parlare dall'abitacolo più che da una sedia come ho fatto finora.

Andrea de Adamich



Indubbiamente la prima cosa che un giovane che voglia avvicinarsi all'automobilismo sportivo può fare, tanto per incominciare, è rivolgersi a un'organizzazione, a un qualcuno che gli spieghi semplicemente le cose come stanno, che cerchi di rendere più semplice la trafila burocratica per avere eventuali licenze o iscriversi addirittura a gare. Per risolvere tutta questa serie di problemi all'inizio, e poi per aiutare eventualmente anche tangibilmente in un secondo tempo coloro che riescono a farsi strada, che naturalmente daranno lustro alla compagine, esistono in Italia diverse scuderie che operano naturalmente in tutti i settori dell'automobilismo da competizione. A queste scuderie, per questioni di semplicità e anche forse di simpatia si affiliano i piloti: e si vengono a creare degli schieramenti contrapposti, dei gruppi che a un certo punto, per ragioni di appartenenza all'una o all'altra, possono svolgere in gara un certo «gioco di squadra», aiutarsi tra loro affinché uno del loro gruppo emerga sugli altri.

QUANTE SONO LE SCUDERIE RICONOSCIUTE IN ITALIA? Certamente più di un centinaio, e alcune vantano addirittura anzianità autorevoli. In questi giorni svolgono un'attività particolarmente importante: quella di preparare le squadre per i campionati che fra un mese prenderanno il via. Nel caso della F. 3 la prima gara sarà molto probabilmente (dico probabilmente perché ancora la CSAI non si è decisa a farci conoscere le validità per le diverse categorie) il 18 marzo a Casale: si capisce dunque che il tempo sia già piuttosto avanzato per le formazioni in discussione.

Fra le svariate scuderie italiane ve ne sono alcune che si distinguono per la loro attività specifica nel campo della F. 3: beninteso quelle che abbiamo preso in considerazione non sono certo le sole. Semplicemente sono quelle che forse hanno svolto una maggiore attività nella scorsa stagione, quelle sulle quali avevamo maggiori informazioni, che siamo lieti di porgerci come anteprima della serie di gare '73.

Così attive nel 1973 le squadre di club



DELTA SQUADRA CORSE
Via Volta 18 - Garbagnate (MI)
Tel. 9957247
direttore sportivo Cesare Doneda

Il progetto F. 2

Molto impegnata nella costruzione della nuova F. Ford, con telaio tipo Lotus in tubi quadri e carrozzeria avvolgente tipo Ippokampos (ne deve consegnare almeno 10 già prenotate da tempo) continuerà con ritmo maggiore anche con i motori di F. 3. In breve tempo porterà a termine un discreto numero di queste unità, che durante l'inverno hanno subito cambiamenti sostanziali per quel che riguarda alberi a cammes e soprattutto sul cassoncino di aspirazione. A questo punto i motori hanno raggiunto ottimi regimi di potenze: e potrebbero dare alcuni fastidi specie se ne potranno disporre Bruno Pesca e Lorenzo Sassi su telai adeguati. Per ora i due allievi della Delta avranno telai Lotus, ma il patron Doneda ci ha detto che se un altro telaio si rivelerà decisamente superiore alla Delta saranno pronti a sostituirli. Per ora non sono previsti altri piloti in questa categoria: si sta invece lavorando a un progetto più ambizioso, quello della F. 2 per la quale alla Delta prepareranno quest'anno un motore. Poi naturalmente si vedrà. Sponsor principale sarà quest'anno la casa vinicola BOSCA, mentre con altre case si stanno allacciando diversi contatti.

toria del campionato italiano di F. corsa 3 con il monzese Vittorio Brambilla, la scuderia milanese si presenta per la prossima stagione con l'ambizioso piano di riconquistare tale titolo. Per questo tutta l'attività sarà puntata a questo risultato: la scuderia Italia è infatti composta di soli piloti di F. 3 e dispone quest'anno di quattro nuove vetture Brabham BT 35, due GRD 372 oltre ai vecchi telai, mentre il programma FD (la monoposto costruita dallo stesso Fiorelli su telaio tubolare tipo Brabham a carenatura integrale) sarà pronto solo a stagione avanzata. Pilota di punta del team sarà Gaudenzio Mantova, affiancato da Grassi (che ha comprato la macchina ex Vittorio Brambilla), Spreafico, che sta cercando di migliorare le prestazioni del suo Alfa Romeo con opportune modifiche, Manzoni, poi Scardino e Provo. Inoltre sarà possibile per Fiorelli noleggiare volta per volta vetture a piloti che ne facciano richiesta e continuare con i suoi raduni domenicali con le corsette in «famiglia» fra i piloti della scuderia stessa. Per quel che riguarda abbinamenti pubblicitari anche quest'anno avrà la TUDOR, mentre sono in atto contatti con altre ditte interessate.

stabilito: poi vi sarà la nuova Ensign con la quale Carlo Giorgetto ritenterà la scalata al campionato italiano, perso lo scorso anno quando già si pregustava sapore di vittoria. Ci saranno ancora Lenzini che sta carenando la sua Tecno a Roma, «Gimax», poi lo svizzero Rolf Riesen, mentre per l'alessandrina Lella Lombardi ancora niente è stato definito. «Gero» non correrà più in F. 3, ma disputerà gare con una delle due PANTERA forse in coppia con Gallo (l'altra l'avranno Casoni e Colzani). Ci sarà poi il programma più importante che è quello delle due macchine TRE LITRI (auspice sponsor anche il conte Zanoni) che correranno nelle prove europee del mondiale marzocchi: le vetture sono due LOLA per i piloti SCHOEN e PIANTA. Il popolare Giorgetto Pianta avrà inoltre la solita LOLA 2000 (forse con motore GM Conrero) mentre MARTINO FINOTTO farà coppia con Mohr su una AMS 2000. Nessun appoggio pubblicitario particolare: solo la Campagnolo si è accordata per una forma di aiuto, mentre i singoli piloti sigleranno di volta in volta accordi personali.

preso con la nuova F. 2 S.M. che il team Somalita gli porterà sui campi di gare: comunque non è escluso che qualche gara con la sua Lotus possa farla anche nella categoria minore. Di nuovi ci sarà quasi certamente Sandro Cinotti che ritorna alle gare dopo l'incidente di Imola: poi, novità più interessante, forse avremo l'italo-inglese Valentino Masetti con la Royale semiufficiale con motore Vegantune, che avrebbe espresso l'intenzione di disputare il campionato John Player e le gare di campionato italiano non concomitanti.

Più importanti gli altri programmi. Per l'Europeo della Montagna, ad esempio, per il quale Venturi (che ha trasformato in F. 2 il suo BT 38) potrebbe anche avere un nuovo BT 40 sempre che vada in porto un finanziamento ad altissimo livello. La stessa vettura, la userebbe Dini in pista, con facoltà naturalmente di alternare i ruoli. Molto interessante anche il programma in Gran Turismo con una Pantera De Tomaso da affidare a Vaccarella e Galli nelle gare mondiali e ad altri piloti della Nettuno (Venturi, Dini...) nelle gare europee. E' quasi concluso anche un accordo per una Pantera rally con uno specialista a livello nazionale.

probabilmente con il nuovo motore Holbay mentre Angelo Ancherani, che ha venduto la sua Brabham BT 28 a Maselli, disporrà della nuova Brabham BT 41 con la quale dovrebbe alternarsi a correre assieme a Giancarlo Martini. Molte ditte anche quest'anno presteranno il loro appoggio alla compagine romagnola: ci saranno ancora oltre a Liverani tessuti la Everest e la Apeco insieme alla società del Passatore (ente tutela vini romagnoli) e inoltre si agguincerà La Faenza ceramiche.



JOLLY CLUB
Via Turati 29 - Milano
Tel. 654141
direttore sportivo Roberto Angiolini
(per la F. 3 Eliseo Bernini)



SCUDERIA NETTUNO
Via Calori 9 - Bologna
Tel. 279922
direttore sportivo Giuseppe Zugan



SCUDERIA DEL PASSATORE
Logge Pavaglione 58 - Lugo (RA)
Tel. 22539
direttore sportivo Giancarlo Minardi

L'Euromontagna ecc.

Il sodalizio bolognese anche per la prossima stagione schiererà in pista una nutrita rappresentativa in campo F. 3, anche se i programmi più importanti saranno per altre categorie. Sappiamo infatti che a tale scuderia sono iscritti piloti che corrono nelle categorie più disparate e soprattutto con vetture turismo. Ad ogni modo, con le monoposto di F. 3 ci saranno ancora Gabriele Gatta, con la Tecno freni interni tipo F. 2, poi ancora Roberto Marazzi, che messo da parte il programma di F. 5000 ha acquistato una Ensign nuova con la quale ha intenzione di disputare numerose gare anche all'estero. Ettore Ricci sarà molto



TRIVELLATO RACING TEAM
Via Trissino 27 - Vicenza
Tel. 31640
direttore sportivo Pino Trivellato

FONTANESI ufficiale

Di questo gruppo sportivo forse è improprio parlarne ora dal momento che non è ancora stato costituito formalmente anche se esiste già praticamente da tempo. Da quest'anno con la importazione delle vetture March Trivellato intende infatti costituire una scuderia per agevolare i piloti che correranno con le sue vetture in tutte le pratiche sportive ma soprattutto per meglio curarli nell'assistenza che verrà svolta corsa per corsa sui campi di gare. Per ora sono arrivate solo due vetture di F. 3 per Franzoso e Albertin e una sport 2000 con motore BMW per Gabriele Serblin, ma arriveranno al più presto le due F. 2 per i fratelli Brambilla. Poi le altre F. 3 per Clois Avigni e Pier Giorgio Tenani e il vicentino Bozzetto: tutte avranno motore Novamotor, come pure quella per Fontanesi se il modenese accetterà di correre come pilota ufficiale per Trivellato. E la cosa appare sempre più probabile, visto che gli eventuali accordi per avere una F. 2 non riescono ad andare in porto. Le macchine porteranno la pubblicità delle Armi Gamba, quella della Campagnolo e di Zanrosso, mentre ognuno naturalmente avrà la possibilità di trovarsi un proprio sponsor personale.

Leopoldo Canetoli

1. (Continua)



SCUDERIA ITALIA
Via Olmetto 10 - Milano
Tel. 892120
direttore sportivo Dario Fiorelli

Con 7 formula 3

Dopo la stagione '72 conclusasi per la scuderia Italia con la vit-



Tra due angeli custodi di tutto rispetto, come Audetto e il baffuto Kallstrom, Franca Florio ha brillantemente sostituito il marito alla premiazione della Grifone. «La Fulvia non è da buttar via» ha sostenuto ancora una volta Daniele Audetto

Il « party - bene » della GRIFONE

GENOVA - E' tempo di premiazioni e, partendo da questo presupposto, la Grifone-Erg ha riunito martedì 30 gennaio alla Terrazza Martini tutto l'automobilismo genovese « bene » o automobilismo genovese « che conta » come scrivono i raffinati per partecipare ad un cocktail-party offerto dalla Terrazza Martini per festeggiare i piloti della squadra HF della Lancia che nel '72 si sono laureati campioni europei rallies costruttori.

Inappuntabile padrone di casa il presidente della Scuderia genovese il quale coadiuvato dal dr. Perenno e dalla signorina Anna Cugia di S. Orsola della Martini hanno accolto gli ospiti tra i quali ricordiamo il dr. Colombano in rappresentanza di

S. E. il Prefetto, il dr. Ferrando presidente regionale del CONI, il col. Lupini in rappresentanza dell'Ispettore regionale delle guardie di P.S., il ten. col. Cannelli del raggruppamento Guardie P.S., il maggiore Chiavone dei Carabinieri, il dr. Thei capo dell'ufficio competizioni della Shell Italiana, il rag. Vallebona presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Ligure, molti piloti della scuderia genovese fra i quali ricorderemo Pregliasco (ufficiale Lancia come ci ha detto lui stesso nei rallies di San Marino e della Sicilia), Pelganta, Gibelli, Fasce, ed altri di cui ci sfugge il nome. Era un omaggio che Genova sportiva aveva nel cuore e voleva tributarlo ai valorosi piloti lancisti ed al loro sperimentato direttore sportivo.

con AUDETTO top secret

Anche premi in denaro nell'autocross

MANERBA - Nei giorni scorsi in casa del « Team Garda Sud » si è discusso il consuntivo della stagione sportiva 1972. L'incontro con i piloti è servito per fare il punto della situazione sull'autocross nazionale in seno al quale è in corso una specie di rivoluzione che dovrebbe portare sostanziali modifiche alla struttura di questo sport.

Il presidente del sodalizio ha voluto personalmente ringraziare i piloti della scuderia che si sono distinti nelle gare disputate e un elogio particolare è stato fatto ad Enzo Maccarinelli, secondo classificato nel campionato nazionale « dune-buggies », ma vincitore morale in quanto ha gareggiato con un 1200 contro il vincitore che poteva dirsi sporre di un motore 1600. Sono stati anche citati i vari Miloni, Apostoli, Ribelli, Pasqua, Bergomi, Barbieri, Pelizzari, Raggi, Paterlini, Manassi, Ciccolini, i fratelli Barbieri e lo sfortunato Zancardi. Un ringraziamento particolare è stato rivolto a Gigi Saitta, perfetto direttore di gara e organizzatore delle trasferte sulle piste altrui.

Nell'annunciare il programma dell'anno 1973, che comprende l'organizzazione di ben 11 manifestazioni (11 marzo, 15 aprile, 1 e 27 maggio, 10 giugno, 1 luglio, 26 agosto, 9 e 30 settembre e 14 e 28 ottobre), il presidente del Team Garda Sud ha reso noto che oltre alle rituali coppe, i piloti percepiranno i seguenti premi in denaro: L. 30.000 al primo, 20.000 al secondo, 15.000 al terzo e 10.000 al quarto di ogni gruppo o categoria.

Anche GALLI e ROSSELLI nella MUGELLO-CORSE

FIRENZE - E' nata a Firenze una nuova scuderia, la « Mugello Corse » i cui piloti daranno vita al « Gruppo Piloti Carlo Benelli » in ricordo del pilota fiorentino « Riccardone » deceduto nel corso della stagione appena conclusa. L'iniziativa ha avuto origine da una trentina di appassionati che sono i soci fondatori della nuova scuderia, a tutti gli effetti, anche quelli economici. A loro si aggiungono oltre cento soci ordinari. Tra i piloti sembra abbia già aderito Alberto Rosselli, oltre a numerosi altri piloti toscani, mentre fra i soci dovrebbero figurare esponenti della famiglia Benelli ed anche Nanni Galli.

Di questa nuova scuderia si parlava già da tempo a Firenze con numerose consultazioni tra la Firenze Corse Biondetti, la « Tre Pietre » e il gruppo che ha dato vita alla « Mugello Corse ». Si pensava di realizzare un'unica grande scuderia, ma un accordo in tal senso non è stato raggiunto. Il nuovo gruppo quindi ha preso la propria strada, mentre le altre due scuderie continueranno a vivere separatamente. Il progetto è stato per il momento almeno, accantonato.

Nei prossimi giorni avverrà la presentazione ufficiale della nuova scuderia e in quella occasione si conosceranno i nomi dei componenti e dei dirigenti.

● Il Rally del 999 minuti, organizzato dal Jolly Club in collaborazione con l'AC di Novara e in programma per il 14 maggio 1973, sarà patrocinato dalla « Campagnolo-ruote ».

Sdrammatizzata la sentenza di PIACENZA

PIACENZA - Una importante sentenza in materia di organizzazione di una competizione automobilistica, è stata pronunciata nei giorni scorsi dal Tribunale civile e penale di Piacenza, nella sessione dibattimentale presieduta dal dott. Angelo Milana, giudice « a latere » il dott. Gnocchi e il dott. Calabiano. Il Tribunale, per vizio di forma, ha annullato la sentenza del 24 aprile 1972 emanata dal Pretore di Piacenza a carico di Nerino Manfredini (6 giorni di arresto e 10.000 di multa) che era stato accusato « di avere contravvenuto all'art. 9 del Codice della Strada per non aver osservato le disposizioni della Questura per l'organizzazione di una competizione sportiva, non distinguendo al momento della partenza, le buste-quiz per la caccia al tesoro ».

Il fatto. Nel febbraio 1971, sotto la spinta decisionale di un gruppo di appassionati delle quattro ruote, per scuotere il torpore regnante nell'ambiente automobilistico piacentino causa l'immobilismo del locale A.C., venne organizzata (direttore di gara il Manfredini), una manifestazione automobilistica di abilità che conseguì un rilevante successo tecnico e spettacolare e riuniti alla partenza ben 130 equipaggi. La gara, per ovvie ragioni organizzative e burocratiche, assunse la denominazione di « caccia al tesoro » anche se in effetti risultò una gara di regolarità vera e propria.

Da qui la presa di posizione dell'AC Piacenza, la condanna del Manfredini che non si era attenuto alle disposizioni impartitegli, forse perché spinto dal suo acceso entusiasmo competitivo.

Ora la sentenza del Tribunale di Piacenza, che sdrammatizza le cose e che tacita contemporaneamente AC Piacenza, Questura e Pretore che avevano contribuito alla condanna del Manfredini.

Quello che più conta agli effetti sportivi, prescindendo dalla sentenza, è che da quella fantomatica « caccia al tesoro » si crearono le premesse per la creazione di una scuderia che ha attivizzato tutto l'ambiente automobilistico locale, la « Piacenza Corse ».

Gaetano Cravedi

La F.I.S.A. (a quota 67) tira le somme

SIENA - La FISA ha convocato l'assemblea generale dei soci per sabato 10 febbraio, alle ore 15.30, presso la sede dell'Automobile Club di Milano. Nel corso dell'assemblea verrà discusso un nutritissimo o.d.g. che prevede ben nove voci, quali: comunicazioni del presidente, esame del nuovo statuto, approvazione bilancio consuntivo 1972, norme per l'affiliazione piloti e scuderie nel 1973, regolamento e gare per il challenge 1973, campionati federali 1973, affiliazione nuove scuderie, nomina di « esperti » FISA da accreditare presso la CSAI e varie ed eventuali.

Intanto, a mezzo della sua circolare informativa n. 1, la FISA ha diramato una relazione sul bilancio 1972, nella quale è posta in evidenza la ristrutturazione organizzativa che è stata alla base dell'attività dello scorso anno, e che come primo atto ha avuto il trasferimento della segreteria federale a Siena, in una sede confortevole aperta tutti i pomeriggi dei giorni feriali.

Le cifre del bilancio dicono che nell'anno 1972 si sono federate 67 scuderie (17 più che nel 1971) con 261 piloti tesserati e partecipanti al challenge individuale riservato, com'è noto, ai gruppi 1 e 3. Nello stesso anno i rappresentanti FISA, alcuni dei quali sono stati inseriti nelle varie sottocommissioni CSAI, contribuendo a portare avanti il dialogo con la massima autorità sportiva, hanno interessato la CSAI medesima ai sottoelencati problemi, alcuni dei quali già risolti:

- ① richiesta affinché la CSAI si adoperi in sede internazionale perché l'attuale allegato « J » al CSI possa essere modificato al fine di consentire la preparazione delle vetture con costi inferiori agli attuali per i piloti che corrono con vetture gr. 2, 4 e 5;
- ② richiesta affinché la CSAI fissi, in numero percentuale, i piloti del gr. 1 e 3 da ammettere a tutte le corse in salita (pari richieste sono state avanzate dalla segreteria a tutti gli organizzatori interessati);
- ③ richiesta per l'esclusione delle vetture di « formula corsa » nelle corse in salita;

presidente della CSAL non abbiamo mancato di rivolgere un appunto per non averci invitato al « gala » organizzato per premiare i piloti liguri che maggiormente si erano messi in luce nella stagione scorsa. Forse, gli abbiamo detto, la presenza di un collaboratore di AUTOSPRINT che non avrebbe mancato di rivolgere qualche indiscreta domanda all'ing. Rogano non era gradita? Diniego del rag. Vallebona che ha imputato alle Poste il mancato arrivo dell'invito e che ci ha delucidato sul Rally delle Due Riviere messo in calendario dalla CSAL. Si tratta ci ha detto di un rally che ha la sua partenza da Sanremo ove nel suo entroterra avrà luogo la prima prova speciale, con prosieguo per Imperia dove si svolgerà la seconda prova speciale. Da Imperia il rally si porterà a Savona dove sui monti savo-

nesi avrà luogo la terza prova speciale, quindi di filato alla Spezia dove dopo il riordinamento il rally riprenderà la sua marcia con la quarta prova speciale per giungere a Genova dove si concluderà con la premiazione.

Il rag. Vallebona aveva appena finito di enunciare a grandi linee il rally che il dr. Berio ha preso la parola. Dopo aver messo in debita evidenza le benemerite della squadra, il valore dei singoli piloti, l'efficienza della direzione sportiva e l'eccellenza delle vetture che hanno condotto i piloti alla grande affermazione, il presidente della Scuderia Grifone-Erg ha offerto ad ogni componente della squadra e al d.s. una medaglia d'oro a ricordo della manifestazione.

Carlo Burlando

Sesto LEONARDI a settant'anni (!!) corre su ALFA 2000

MACERATA - La squadra-corse della « Scuderia Marche » per il 1973 è ufficialmente composta da quattro piloti: Danilo Dentamaro si è infatti accordato con i responsabili del sodalizio talché ora l'équipe lo annovera insieme a Caglioni, Cardinali e Riccitelli. Tutti correranno su vetture di formula. Per quanto riguarda la formazione della « Turismo », l'intramontabile Sesto Leonardi è passato all'Alfa 2000 riconfermando — ammesso che ne fosse bisogno — la sua vitalità... di settantenne intenzionato a continuare seriamente l'attività. Infine la « Scuderia Marche » ha perfezionato l'intesa col meccanico Franco Zitti che quindi assisterà le macchine impegnate durante le competizioni della stagione.

Una semifinale dello CHALLENGE FISA a MAGIONE

MAGIONE - Il fattivo interessamento della « Scuderia Carpine Ruffo Racing Team » si è concretizzato nell'effettuazione dei corsi di pilotaggio diretti

dall'irlandese Henry Morrogh che porterà il proprio « staff » organizzativo a Magione dal 24 febbraio al successivo 25 marzo. A proposito dell'autodromo umbro, si è appreso che l'impianto diventerà agibile dal prossimo 20 febbraio. Il calendario delle gare da disputarvi è stato integrato con una semifinale dello « Challenge » FISA in programma il 3 giugno e da una finalissima prevista per la prima o la seconda domenica di ottobre.

Il nuovo Consiglio A.C.

● I 3600 soci dell'Automobile Club hanno eletto il nuovo consiglio che, durante la sua prima riunione, ha proceduto alla distribuzione delle cariche sociali. Così le nomine: gr. uff. dott. Osvaldo Pioli, presidente; Carlo Graziano, vice presidente; dott. Renzo Gentiluoci presidente del collegio dei revisori che ha per componenti Geo Santamarina, Uberto Giachini quali effettivi e (supplenti) Antonio Calcaagni, Angelo Trombettoni, Dino Bocca-nera. Membri del Direttivo sono anche Antonio Pucetti, Rodolfo Gentili, Franco Tallei, Emidio Ferretti, Giuseppe Roganti, Celso Minestrone e il sen. Rodolfo Tambroni

- ④ assegnazione alle scuderie che ne faranno diretta richiesta di vetture F. Italia;
- ⑤ richiesta per un riconoscimento ufficiale delle scuderie affiliate per un sempre migliore inserimento delle stesse nelle strutture organizzative dello sport automobilistico, in modo da potere avere un ruolo di preminente importanza in seno agli organi direttivi del nostro sport;
- ⑥ richiesta per una maggiore disponibilità alla formazione dei giovani piloti e per l'addestramento degli stessi a livello ufficiale. Da parte sua, il presidente dott. Elio Zagato, nel comunicato firmato in unione all'ANFIA e all'ANCI si è fatto portavoce dell'auspicio che la CSAI, in pieno accordo con tutte le forze sportive, elabori nel clima di rinnovamento manifestatosi a Taormina, le proposte di riforme da sottoporre agli organi statutari dell'ACI. La relazione dà anche qualche anticipo sui programmi 1973 che prevedono una revisione delle norme statutarie per quanto attiene ai vice-presidenti che diverranno tre, uno per il Nord, uno al Centro e uno al Sud, oltre ad un segretario generale. In questi programmi si auspica, inoltre, il rientro nella FISA di tutte le scuderie del Sud dalle quali l'organismo federale si attende un positivo apporto di uomini e di idee. Per il « Challenge 1973 » verranno fra breve gettate le basi del regolamento; si può anticipare che come sempre verrà articolato su tre giorni eliminatori, tre semifinali e una finale. Per la fase finale, comunque, si terrà conto soltanto dei tre migliori punteggi. Nel 1973 oltre a Fiat, Alfa Romeo, Autobianchi, Innocenti e Renault, daranno il loro contributo alla dotazione di premi dello challenge, anche la General Motors e la Kleber-Colombes. La proclamazione dei vincitori dei titoli individuali e per scuderie e la data delle relative premiazioni, saranno fra breve comunicati, dopo l'omologazione di alcune gare ancora in sospeso.

Costituito (faticosamente) il nuovo Comitato nazionale K

ROMA - Il Comitato Nazionale Karting è stato, con qualche ritardo ed alquanto contrasti, così composto:

Presidente: dr. Giovanni Gallo. **Componenti:** dr. Lucio Ricci, sig. Amedeo Biraghi, ing. Edoardo Suriani, sig. Franco Failli, dr. Vincenzo Morana, ing. Davide Del Fante, dr. Giambattista Foderaro, sig. Walter Bertoli. **Segretaria:** signorina Gabriella Borsacchi.

Come già da qualche anno il Comitato è formato in modo paritetico. Quattro componenti d'estrazione CSAI e altrettanti della Federazione. Tra i designati CSAI la conferma di Lucio Ricci, oramai alla sua decima legislatura, di Biraghi e Suriani in terza edizione e la ricomparsa, dopo tanti anni, di un fedele del karting, Franco Failli, che sostituisce Gardelli Franco.

La FIK, invece, è rappresentata dal presidente Vincenzo Morana, e da tre nomi nuovi, Giambattista Foderaro di Catanzaro in rappresentanza dei piloti (e chiamato a farne parte a « furor di popolo »), di Walter Bertoli, il bresciano, venuto alla ribalta per il suo operato, serietà e passione sportiva, e da Davide Del Fante, nuovo in sottocommissione, ma kartista ed organizzatore da sempre. Sostituito il segretario: a Giovanni Giacchini subentra la dottoressa Gabriella Borsacchi.



ROMA - La CSAI, come già è noto, ha ribadito e Gallo ha ripetuto nella riunione del Comitato Nazionale Karting, la volontà e necessità di far ricorso alla « politica senatoriale » pur di contenere, se proprio non annullare, la piaga del professionismo ricorrente nel settore. E', in effetti, una constatazione realistica ed una esigenza che la Federazione ha avvertito già da qualche anno ed alla quale il Consiglio Federale ultimamente aveva dedicato una particolare attenzione, avviando una politica agonistica che pur tenendo conto di alcuni peculiari interessi dell'industria, limitati nel 1973 il fenomeno del professionismo.

Parlar chiaro e specie con un certo anticipo è un bene per tutti, in particolare per quei piloti, e sono forse più numerosi di quel che si creda, che hanno fatto delle prestazioni sportive non più una ragione di svago o di agonismo, ma solo ed unicamente un interesse sia esso a sfondo personale o a più largo raggio. Da qui gli spettacoli edificanti, i contrasti non più contenuti in un'etica accettabile, la comparsa in prove ad alto livello di tattiche ostruzionistiche, che mal si addicono a qualsiasi disciplina sportiva. Il karting è uno sport dilettantistico e tale dovrà restare se vuol prosperare anche ai vertici. I vari

LE PROSSIME GARE 18 febbraio '73 PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 25, PISTA KETTY, Cagliari, gara ch. cl. 100 cc - 4 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - **TUTTE LE CLASSI CON SILENZIATORE** - 25 febbraio PISTA PERGUSA, Enna, naz. 100 e 125 cc - 11 marzo PISTA S. PANCRAZIO, Parma, naz. 100 e 125 cc.

Il «morbo azzurro» si cura con l'umiltà

Gorini, Necchi, Baroni (ora nella 125) ai quali sono da aggiungere i vari Gabbiani e tutti quelli di ampie possibilità monetarie, devono trovare spazio agonistico in gare appositamente riservate, aprendo a quei piloti sinora sacrificati dal loro strapotere economico diretto o indiretto.

Già nel 1973, per quanto in tempo, si potrebbe dare corso alla proposta della Federazione di dichiarare un ben accertato numero di piloti « classificati CSAI » e riservare loro un calendario come già fatto per il Campionato Scuderie e Marche ed altre gare di un certo livello agonistico. Isolare, con tutti i loro pregi e difetti, i professionisti ed i superdotati deve essere uno dei presupposti di una politica d'incentivazione. Dopo tutto, questo aver ripetuto la piaga, non ha dato alcun frutto, per la « forma mentis » dei nostri mestieranti, vuoi ancora per l'assoluta negazione di curare il mezzo personalmente o quasi e più che altro la preparazione fisica tanto necessaria. L'aver fatto parte di rappresentative nazionali imponeva dei precisi doveri e delle responsabilità. Bisogna onestamente riconoscere che i nostri azzurri, specie i maggiori, hanno sinora accumulato sconfitte solo per impreparazione e mancanza di umiltà.

Il campioncino battuto dagli americani

ROMA - Movimentata, affollata e tesa la seconda prova del Torneo dei Campioni. Ben novanta i piloti al palo con invasione di siciliani, abruzzesi e marchigiani. Giornata uggiosa, in un ambiente elettrico già dalla prima mattinata per via della gara della 3. categoria da ripetere in apertura. Sono tutti presenti. Ogni polemica, ogni proposito extra sportivo rientrato. Uno schieramento agonistico rilevante, che darà vita a delle gare di altissimo valore.

Due motivi tecnici, che calamiteranno il nuovo avvio della 125. L'Aletta diciamo in quasi forma ufficiale, e la comparsa del nuovo telaio della Birel, che alla guida di Costanzo ha impressionato per la sua stabilità e tenuta. Due gare in modo particolare, in un contesto agonistico così ad alto livello, hanno tenuto banco ed offerto uno spettacolo fra i migliori. Quelle della 100 cc 1. categoria e della stessa nella classe con cambio. Nella 100 cc la coppia romana Del Fante e Siena, già in partenza ha dettato legge, prendendo subito il largo con Del Fante in testa. Il duello si è protratto a lungo poi Del Fante ha infine mollato, lasciando via libera a Siena. La sorte però era in agguato ed ha aggredito il nuovo capofila: staccata la marmitta, il direttore di corsa non ha esitato ad usare la bandiera nera. E' stato doloroso e lo stesso Del Fante, molto sportivamente, ammetteva che la sua è stata una vittoria giunta in modo fortunoso.

La 125 1. categoria ha vissuto per l'intero arco della gara su un duello allo spasimo tra Costanzo e Baroni. Costanzo ha portato il suo primo affondo partendo come un razzo ed effettuando un sorpasso in staccata degna del miglior Naddo. E' diventata la lepre con alle spalle Gardelli, Giannini e Baroni. Gardelli è fermo dopo 6 giri, mentre Baroni, avuta la meglio su Giannini, inizia il suo inseguimento rossiocchiano metro su metro, per essere nel finale a ridosso del catanese. Un giro di respiro e poi il sorpasso non senza prima aver avvertito l'avversario con qualche toccatina sul paraurti.

Meno aspra la lotta nella seconda categoria della stessa classe. Vince bene Moretti sul pescarese Oliviero e Peticaroli a conclusione di una gara regolare e senza colpi di scena. Altra gara a sorpresa quella della seconda categoria della 100 cc. L'americano Cheever, al primo incontro con Giannini, con un'accorta gara, ha avuto ragione del suo avversario, che peraltro incorso poi in testa-coda, ha lasciato anche il passo ad un brillante Nicosia ed a Melonaro.

I ragazzi della terza categoria sono stati sottoposti ad uno sforzo non indifferente. Il recupero, in mattinata, della gara annullata del 17 dicembre e nel pomeriggio quella della giornata. Anche nello sport spesse volte la giustizia non è latente. Infatti Riccardo Grossi, che tanto aveva impreparato per essere stato privato di una vittoria nella gara del 17 dicembre, perché in testa all'atto della famosa sospensione, è stato il prediletto dalla fortuna riportando la vittoria nel recupero su De Angelis, che dopo aver guidato con spavalderia per sedici giri, è incorso in una leggera sbandata lasciando il passo all'avversario. Alle loro spalle Rovelli e Bizzarri. Nel pomeriggio però De Ange-

lis non ripete l'errore. E' più attento e vince con sufficienza su De Cesaris, Bizzarri, Grossi e Rovelli.

TORNEO DEI CAMPIONI - Pista d'Oro - 21 gennaio 1973.

LE CLASSIFICHE

1. prova cl. 100 - 3. cat. (recupero): 1. GROSSI R.; 2. De Angelis; 3. Rovelli; 4. De Cesaris; 5. Giangrossi; 6. Grossi A.; 7. Palermo; 8. Marilungo; 9. Rampa; 10. Ferri.

2. prova cl. 100 - 1. cat.: 1. DEL FANTE; 2. Campana; 3. Valmaggi; 4. Pratese; 5. Foderaro; 6. De Bellis; 7. Nanni; 8. Costanzo; 9. Patuelli; 10. Giuliani.

2. prova cl. 100 - 2. cat.: 1. CHEEVER; 2. Nicosia; 3. Melonaro; 4. Giannini; 5. Serafini; 6. Panzolini R.; 7. Rossi; 8. Moretti; 9. Panzolini A.; 10. Patrizi.

2. prova cl. 100 - 3. cat.: 1. DE ANGELIS; 2. De Cesaris; 3. Bizzarri; 4. Grossi R.; 5. Rovelli; 6. Grossi A.; 7. Rampa; 8. Marilungo; 9. Ferri; 10. Beligni.

2. prova cl. 125 - 1. cat.: 1. BARONI; 2. Costanzo; 3. Giannini; 4. Giovanozzi; 5. Blasi; 6. Liberati; 7. Campostella; 8. Giardinieri; 9. Campostella A.; 10. Chioldi.

2. prova cl. 125 - 2. cat.: 1. MORETTI; 2. Oliviero; 3. Peticaroli; 4. Zullo; 5. Marcelli; 6. Sciamanna; 7. Berardinelli; 8. Tarulli; 9. Bilotti; 10. Picchioni.

CLASSIFICA DOPO 2 PROVE
Cl. 100 - 1. cat.: 1. D. VALMAGGI p. 78; 2. Foderaro, 72; 3. Nanni, 68; 4. Antilla, 67; 5. De Bellis, 66.
Cl. 100 - 2. cat.: 1. L. GIANNINI p. 76,5; 2. Melonaro, 74,5; 3. Rossi, 71,5; 4. Panzolini R., 68,5; 5. Panzolini A., 67,5.
Cl. 100 - 3. cat.: 1. E. DE ANGELIS p. 79; 2. Grossi R., 77; 3. Bizzarri e De Cesaris, 74; 5. Rovelli, 73.
Cl. 125 - 1. cat.: 1. G. BARONI p. 81; 2. Costanzo, 76; 3. Giannini, 67; 4. Giardinieri, 66; 5. Liberati, 65.
Cl. 125 - 2. cat.: 1. F. OLIVIERO p. 78,5; 2. Marcelli, 73,5; 3. Corinaldesi, 64,5; 4. Moretti, 40,5; 5. Peticaroli, 37,5.

Giammiro e Mombelli esaltanti ritorni in Liguria

GENOVA - Si è conclusa a San Bartolomeo la terza edizione del Torneo d'Inverno ligure. Una edizione tenuta in vita dalla passionaccia per il karting da Magda Truffo, dai fratelli Zandermann per il loro apporto tecnico d'avanguardia, dalla spirito di sacrificio di tutti gli ufficiali di gara, che hanno dato tutto se stessi, specie nella giornata conclusiva, che era anche di recupero della gara precedente, sospesa per via della pioggia torrenziale. La nota di internazionalità è stata offerta da piloti austriaci.

Le due ultime gare della classe 100 cc. 1. categoria, hanno visto un ritorno esaltante di Giammiro e Mombelli, l'oramai generoso Bartali del Karting, a danno di Maestri, splendente nella prima fase, ma alquanto spento nel finale. Maestri, peraltro, forte delle sue prime tre vittorie, ha conseguito la vittoria assoluta con merito.

Massignan, nella seconda categoria, è stato un po' la rivelazione di questo Torneo. Un pilota serio e ben preparato. Dovrebbe continuare a salire se avrà la forza di non farsi tentare dalla « lussuria professionale ».

Nella terza categoria il milanese Proietti siglando due vittorie consecutive si è

fatto portatore della classifica assoluta. Ha riscattato con una certa umiltà gli eccessi della terza prova. La lezione con la « nera » ha fatto bene al promettente ragazzo. Monti, il generoso e l'onnipotente, è il vincitore incontrastato della 125, anche se non ha avuto la soddisfazione di incontrare in Liguria quel Baroni che dopo aver vinto le prime due prove, è diventato uccel di bosco optando per quello di Roma.

Promettenti le prove di Clarich, un pilota che sale con autorità e di Verde nella prima categoria, mentre nella seconda Massignan ha dovuto tenere a bada l'irruenza di Gagliano e le finezze di Bruzzo. Gianniberti, nella terza categoria, ha fatto tutto quanto era in suo potere per tenere a freno lo straripante Proietti. Ci hanno provato anche Crema e Cavallari, ma la preparazione tecnica era di una buona spanna sotto quella di Proietti.

LE CLASSIFICHE GARE (21 Gennaio)
Cl. 100 cc. 1.a cat.: 1. Giammiro; 2. Clarich; 3. Flascher; 4. Rossi; 5. Colazza.
Cl. 100 cc. 2.a cat.: 1. Gagliano; 2. Bruzzo; 3. Savoldelli; 4. Montanari; 5. Massignan.

Cl. 100 cc. 3.a cat.: 1. Proietti; 2. Bellone; 3. Gianniberti; 4. Bresciano; 5. Martinoli.

CLASSIFICHE GARE (28 Gennaio 1973)
Cl. 100 cc. 1.a cat.: 1. Mombelli; 2. Maestri; 3. Wettstein; 4. Francioli; 5. Clarich.

Cl. 100 cc. 2.a cat.: 1. Massignan; 2. Gagliano; 3. Lorenzi; 4. Baghino; 5. Savoldelli.

Cl. 100 cc. 3.a cat.: 1. Proietti; 2. Maestri; 3. Bellone; 4. Martinoli; 5. Gianniberti.

Cl. 125 cc.: 1. Monti; 2. Viani; 3. Ballarino; 4. Montanari.

CLASSIFICA ASSOLUTA DEL TORNEO
Cl. 100 cc. 1.a cat.: 1. Maestri; 2. Wettstein; 3. Giammiro; 4. Clarich; 5. Rossi; 6. Guazzo; 7. Verde; 8. Francioli; 9. Albieri; 10. Alsiari.

Cl. 100 cc. 2.a cat.: 1. Massignan; 2. Gagliano; 3. Bruzzo; 4. Savoldelli; 5. Carabetta; 6. Baghino; 7. Montanari; 8. Lucchini.

Cl. 100 cc. 3.a cat.: 1. Proietti; 2. Gianniberti; 3. Bellone; 4. Martinoli; 5. Crema; 6. Bresciano; 7. Cavallari; 8. Ferrero; 9. Brambilla; 10. Asplanato.

Cl. 125 cc. 1.a: 1. Monti.
Cl. 125 cc. 2.a cat.: 1. Viani; 2. Montanari; 3. Ballarino.

GOLDSTEIN ci prova in auto con le MEXICO

BRUXELLES - Francois Goldstein è stato quattro volte campione mondiale di karting, campione d'Europa e, beninteso, l'oramai campione belga della specialità. Qualche anno fa, dopo avere frequentato uno speciale corso tenuto da André Pilette, ebbe l'occasione di debuttare al volante di una formula VW, ma non essendogli la cosa troppo ben riuscita, è tornato ben presto ai primi amori.

Quest'anno parteciperà a molte prove del Trofeo Mexico-Ford, ma il suo obiettivo principale è quello di vincere per la quinta volta il titolo mondiale del karting, soprattutto in quanto la prova iridata si svolgerà sul circuito di Nivelles nei giorni 5, 6 e 7 ottobre.

SPICCIOLI del RALLY



Lo spettacolo sul Col de Turini non deve mai mancare. Ecco come gli organizzatori hanno provveduto a far nevicare sul percorso...

● Mai più Alpine-Renault in corsa, è stato dichiarato dall'addetto stampa. Tra poco, le macchine si chiameranno Renault-Alpine, con le ampie trasformazioni che si stanno avendo nella Casa di Dieppe.

● Il navigatore più navigato è certamente il norvegese Gunnar Fadum, vittorioso nel 1955, in coppia con Malling. Questa volta ha navigato con la svedese Greta Molander, 3. nella categoria « Chevronnes ».

● ANDRUET, dopo la prima prova, ha detto: « Ci sono più "flies" che spettatori ». Poi ha precisato: « Su un milione di spettatori, almeno cinque milioni di generatori ».

● Va bene l'aria di smobilitazione per certi piloti Lancia; tuttavia, alla fine del percorso comune, con un decimo assoluto, nessuno della marca torinese, proprio nessuno c'era ad attendere Kallstrom...

● A Cuneo è stato rubato un camion dell'Assistenza Tre Gazzelle. Morale: Perazio, Tacchini e De Bonis senza gomme. Verrà ritrovato il giorno dopo in un canale spogliato di tutto.

● A Padova ad assistere (col nodo in gola) al passaggio degli amici, c'era anche Pino Ceccato assieme al dott. La Rosa, nuovo presidente della Scuderia Lloyd Adriatico, che ha colto l'occasione per annunciare ufficialmente che nel '73 Ceccato correrà per i colori dell'assicurazione triestina.

● Corre voce, ma è solo una voce e niente più per adesso, che Tecilla debba tentare qualche gara con la Beta. Si dice però anche che lasci perdere tutto e si dia al volo a vela...

● Sembra già certo che il prossimo anno la Coppa Della Favera diventi un rally internazionale da corrersi come sempre quasi tutto su neve. Si dice anche che in questa organizzazione ci metta piede anche l'avvocato Stochino.

● Dopo la decisione della Fiat di correre in G. 1 con le 124 Special T, sono già molti i privati che stanno decidendo di acquistare questa vettura. Tra questi anche Tony Carello, quello del riscatto dei cento milioni, e Torriani.

RALLY « MONTE » fine



A Cavarzere sono state consegnate a Munari e a Mannucci (vincitori del rally edizione '72) due simpatiche targhe ricordo

● Per Claude Laurent, la cui Daf 66 ha ricevuto la scheda di omologazione proprio il giorno prima della partenza, questo « Montecarlo » è stato il 13. Diceva che non gli avrebbe portato sfortuna questo numero. E' finito 30., più che onorevolmente.

● La potenza dell'Alpine-Renault: 7 camion per trasportare 1.000 gomme, 200 per vettura; 6 Renault 16 TS per piccoli interventi, due autocarri per i rifornimenti, 13 squadre di meccanici. Si parla di una spesa di circa 18 milioni per macchina, in un budget totale d'un centinaio di milioni di lire.

In giugno trasferita a Torino la ex De Tomaso Automobili

MODENA - Dopo gli ultimi incontri all'ufficio provinciale del lavoro fra dirigenti Ford e sindacati, con la valida mediazione del sindaco Bulgarelli e dello stesso De Tomaso, la sorte dello stabilimento «De Tomaso automobili» sembra risolta con un compromesso. I dirigenti Ford trasferiranno la fabbrica a Torino, ma non prima di giugno. Si vuole giungere alla scadenza degli impegni con gli Stati Uniti per la «Pantera». Poi, dal '74, la vettura sarà modificata per rispondere alle nuove disposizioni di sicurezza ed di inquinamento richieste negli Stati Uniti ed anche in Europa. Quindi si dovrà trasformare la linea di montaggio. Lo stabilimento pertanto chiuderà a Modena trasferendosi tutto a Torino alla «Vignale».



L'altra
PANTERA

LONDRA - Un nome solo, «PANTERA», due stili: quello di De Tomaso con una vettura stile avveniristico e quello della JAGUAR che ha messo in commercio questa vettura sportiva a due posti che ricalca le linee classiche delle vetture degli anni '30. La PANTHER inglese è equipaggiata con un motore da 3.800 cc e può raggiungere la velocità massima di 180 kmh con una notevole accelerazione: da 0 a 100 kmh in 6 secondi e 4 decimi

Cresciute molto in Belgio le vendite di nostre auto

BRUXELLES - Nel Belgio, le immatricolazioni di vetture nuove di fabbrica per l'anno 1972 hanno raggiunto la cifra record di 330.631 unità. L'aumento, in rapporto al 1971, è stato di 70.180 unità, ovvero il 26,95% in più. Nove «marche» hanno raggiunto o superato il numero di 20.000 vetture immatricolate.

In testa la Ford con 43.394 unità (34.490 nel 1971), seguita dalla Renault con 32.519 (28.179), dalla Opel con 29.879 (20.932), dalla VW-Porsche 27.660 (23.375), dalla FIAT 24.752 (20.982), dalla Citroen 24.595 (18.849), dalla Toyota 22.798 (11.975), e dalla Peugeot 19.887 (16.272).

La FIAT, al quinto posto, occupa una interessante posizione che, con i suoi numerosi modelli, è previsto venga migliorata nel 1973. Dalle 1.698 vetture del 1971, l'Alfa Romeo è passata alle 2.051 del '72. Anche per l'Alfa la vendita delle Alfetta e delle Alfasud dovrebbe indiscutibilmente provocare un miglioramento del mercato. Anche l'Autobianchi ha fatto registrare miglioramenti essendo passata dalle 1.575 unità alle 1.956 vendute lo scorso anno.

Delle altre marche italiane la Lancia ha immatricolato 340 vetture, la De Tomaso 20, Iso-Rivolta 8. Per la Ferrari non sono state comunicate cifre; ad ogni modo l'immatricolazione si dovrebbe aggirare sulle 15-20 unità.

• L'ing. NICOLA DA VINCI, presidente della Ford italiana, è stato nominato direttore centrale presso la Ford Europa. Alla direzione italiana gli succede DEREK BARRON, che in passato ha diretto la sezione trattori della Casa.

• Contrariamente a quanto si diceva, ALAN FENN non è andato a vivere in Argentina. Dice che Reutemann aveva tentato di trovare quattrini per un team di grand prix, ma le preoccupazioni per le questioni politiche hanno posto fine al progetto.



17 milioni di auto

• Sono 17.705.000 gli autoveicoli che hanno circolato in Italia nell'anno 1972 con un incremento complessivo dell'8,54% nei confronti dei 16.312.500 che avevano circolato nel 1971. Questi dati provvisori forniti dall'ufficio statistica dell'ACI, precisano che le vetture sono state 12.475.000 ovvero 1 automobile ogni 4 abitanti circa. Nel 1971 le autovetture in circolazione sono state 11.300.000 il che significa che il 1972 ha fatto registrare un aumento percentuale di circa il 10,40%.

• Su un campo sportivo dell'OHIO, si è visto un nuovo tipo di tappeto erboso, fatto con ritagli di pneumatici usati misti a lattice con pigmento. Realizzata dalla Goodyear, questa copertura è sottoposta ora a prove di resistenza e dovrebbe fra non molto essere posta in commercio.

• Dal 1927 la Ford T deteneva il record mondiale della produzione, con 15.007.003 esemplari costruiti. Ora è stata battuta dal MAGGIOLINO VW, di cui è uscito il 15.007.004° esemplare. Viene prodotto al ritmo di 5600 esemplari al giorno.

• Dopo l'acquisto del circuito di Road Atlanta, da parte di Montgomery, resta in condizioni precarie quello di DONNYBROOKE, senza nessuna gara SCCA in programma per il 1973.

• La RENAULT 5 è stata proclamata vettura dell'anno in Spagna, come era già successo in Inghilterra. Sul piano europeo si è classificata al secondo posto.

• La GENERAL MOTORS studia un dispositivo che dovrebbe impedire ai conducenti ubriachi di mettere in moto le loro vetture. Appena il conducente gira la chiave, ha inizio una serie di tests e appare una luce rossa se non sono stati svolti a dovere.

• Un giornale inglese ha scritto che le vetture verniciate di scuro dovrebbero essere proibite per motivi di sicurezza. Pare che le vetture scure, e soprattutto la nuova Mini, color «TULIPANO NERO», siano difficili da scorgere nell'imbrunire contro la superficie stradale. Si aggiunge che il colore più sicuro è il giallo e che la polizia della Germania Occidentale ha rilevato che le vetture arancione fluorescente si vedono con una prontezza tre volte superiore a quella necessaria per le automobili di colori convenzionali.

• La SCUDERIA GRIFONE ha premiato a Genova la squadra della Lancia che nel 1972 si è aggiudicata il titolo mondiale. Assente Munari, per i suoi impegni familiari dopo la nascita del figlio.

Il via ai SALONI

AMSTERDAM - I Saloni ricominciano: dall'8 al 18 febbraio «andrà in onda» quello di Amsterdam che, a quanto assicurano gli organizzatori, potrà contare su parecchie novità; oltre ai vari nuovi modelli dei quali si è già sentito parlare, al palazzo RAI delle esposizioni si attendono anche novità veramente inedite.

Più di 400 autovetture, rappresentanti circa 70 marche, verranno esposte ai visitatori, oltre ad autoveicoli speciali quali autoambulanze e furgoni, pezzi di ricambio ed accessori. Il Salone resterà aperto tutti i giorni dalle 10 alle 17 e dalle 19 alle 22; sabato e domenica l'orario sarà invece limitato dalle 10 alle 17.

• Anno da primato il 1972 per la ADAM OPEL che ha registrato una produzione di 877.963 autoveicoli, ovvero circa il 5% in più di quanto ha prodotto nel 1971. Di queste vetture 426.923 unità, il 48,6%, sono state esportate e i modelli che hanno raccolto i maggiori consensi, dopo la Rekord, sono la Kadett e l'Ascona.

• Se i perfezionamenti tecnici continueranno a realizzarsi come è avvenuto finora, fra due anni il motore WANKEL, per il quale la GM ha già corrisposto ai realizzatori 15 miliardi di lire come anticipo (ne dovrà versare altri 15 a saldo), farà la sua comparsa ufficiale sulla CHEVROLET-VEGA. Lo ha annunciato Richard G. Gerstenberg, presidente della General Motors.

• Lo svizzero SILVIO MOSER correrà nel campionato europeo di F. 2 con una Surtees con motore Ford BDA due litri. Intanto nelle gare «invernali» per piloti a Villars si è guadagnato il «premio per la combattività».

1455 miliardi d'assicurazioni

• Alla fine del 1972 in ITALIA erano operanti 188 compagnie assicuratrici, di cui 138 nazionali e 50 straniere. Secondo stime, l'ammontare dei premi incassati in tutti i rami nel 1972 è stato di 1.455 miliardi di lire, il 26,6% in più rispetto al 1971. E poi dicono che ci rimettono!...

• La SAAB (assente al Rally di Montecarlo) ha annunciato che parteciperà al Rally di Svezia, a quello del Mille Laghi e al Rally del RAC. Probabile anche la partecipazione al Rally delle Alpi Austriache e a quello dell'Acropoli, ma la decisione non è ancora stata presa.

• Il premio per la SICUREZZA 1972, assegnato dall'Associazione francese della stampa automobilistica è andato, per tutto il suo complesso, alla Mercedes 280 SE della nuova serie S. Seguono a parità Citroen GS e Audi 80.

• Nel 1972 gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA sono stati 1.658.310, con un aumento di 47.218 unità, pari al 2,93 per cento rispetto al 1971.

Uno sposo.

• A Pagnano di Terni, nel ristorante di ALDO GUNNELLA, mercoledì 14 febbraio si mangerà gratis. Il simpatico pilota ternano, terzo classificato nel campionato di Formula Italia, quel giorno infatti unirà le proprie fortune terrene a quelle della gentile signorina SILVANA MAZZONI. La cerimonia si svolgerà alle ore 12 nel Santuario di S. Francesco in Greccio. Ai futuri sposi i più fervidi auguri di tutta la redazione di AUTOSPRINT.

Un lutto del nostro giornalismo auto



Ricordo di MOSCARINI

TORINO - L'ing. FLAVIANO MOSCARINI, unanimemente considerato uno tra i maggiori esperti italiani nel campo dell'automobile, è deceduto improvvisamente domenica 28 gennaio. Nato a Potenza Picena, nelle Marche, nel 1905, si era laureato in ingegneria, a pieni voti, nel 1931 presso l'Università di Roma ove risiedeva. Nello stesso anno e in quello successivo ricoprì la carica di assistente presso le facoltà di ingegneria di Roma e di Bologna.

Nel 1933 vinse il concorso per la direzione dell'ufficio tecnico dell'Azienda tranvie e autobus di Roma e per quell'ente progettò il primo apparato di gascogeno a legna installato sui servizi pubblici in Italia. Sua anche la progettazione della sala prova-motori prescelta dal Ministero dei trasporti nel 1937, quale centro di controllo per l'omologazione degli autoveicoli. Membro della Commissione tecnica dell'ACI, alla nascita di «Quattro ruote» vi entrò in qualità di vice direttore, iniziando da quel momento prove su strada di tutte le nuove autovetture, usando apparecchiature scientifiche da lui stesso realizzate.

Ma la sua creatura prediletta doveva essere l'ISAM (Istituto sperimentale auto motori) da lui realizzata nel 1966, alla quale dedicava tutto il tempo possibile per migliorare la ricerca e la sperimentazione nel campo della tecnica automobilistica.

Flaviano Moscarini era anche membro della Society of automotive engineers, uno dei più seri e conosciuti raggruppamenti del ramo. Al momento della sua scomparsa, che lascia un vuoto incolmabile nel mondo dell'automobile e nell'animo di chi aveva avuto la ventura di conoscerlo, ricopriva l'incarico di direttore dell'ISAM e di direttore tecnico della rivista Quattro ruote.

Ai familiari e alla redazione di QUATTORUOTE le condoglianze di AUTOSPRINT.

• E' scomparso, dopo breve malattia, il conte Uberto Pignatti Morano di Custozza, patrio modenese, che dopo la seconda guerra mondiale venne eletto Presidente dell'Automobile Club di Modena. Fu tra i promotori del progetto per la costruzione dell'aerodromo, impianto che, pur risolvendo alcuni problemi urgenti di quei giorni (1949), comportò sacrifici e gravi preoccupazioni. Costruito per evitare sciagure, come quella che causò morti e feriti durante il Gran Premio svoltosi sui viali del parco cittadino, l'aerodromo, pur avendo svolto una funzione utilissima, è ancora oggi al centro di polemiche e di contrasti.

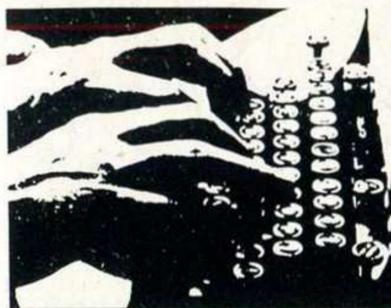


per una vettura più sportiva, ruote e volanti

RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONO (011) 92.35.400



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Il pubblico inutile

Cara Gabriela, ho letto le tue considerazioni sull'autodromo di Vallelunga con il molto interessante studio di un « piano » pubblicitario da attuare prima delle gare per attrarre pubblico.

Sono, evidentemente, considerazioni ovvie, che avrebbero potuto fare innanzi tutto i diretti interessati. E quel che meraviglia appunto è che non le abbiano fatte. E proprio riguardo a questo, penso sia il caso di citare un fatto recente che è abbastanza significativo.

I fatti sono due, in realtà: l'estrema povertà di pubblico durante il « Gran Premio » di Formula 1, quello ormai tristemente famoso delle sette macchine alla partenza, ed il contrappunto dato da quel « Ford Day » che ha visto le tribune di Vallelunga riempirsi di nuovo di gente.

Data la teorica grande differenza di importanza tra un avvenimento che raccoglieva le macchine più sofisticate dell'automobilismo sportivo attuale e l'altro che in sostanza aveva soltanto macchine di serie o derivate dalla serie, la logica avrebbe dovuto provocare il fenomeno contrario, vale a dire tanta gente per le Formula 1 e poca per la giornata Ford.

Solo che la Ford, che naturalmente ha organizzato questa giornata in funzione propagandistica, si è valsa di moderni sistemi di « attivizzazione » dell'attenzione della gente...

Beh, mi pare che sia tutto quello che c'era da dire. Ciao.

Franco Lini

Il paragone portato da Lini è, in effetti, estremamente calzante. E' lo specchio di come si possono fare le cose con un impegno « diretto », anche economico, e come si possono fare quando, in definitiva, le « entrate » (di pubblico e di denaro) contano fino ad un certo punto, tanto c'è chi paga la manifestazione.

Il caso delle « sette macchine d'oro » del gran premio del 18 giugno scorso è sintomatico. In realtà, l'A.C. di Roma ci ha sempre rimesso nelle sue manifestazioni anche per quel certo fatalismo che gli deriva dalla sicurezza che qualcun altro si assume l'onere finanziario. Ora, è direttamente l'ACI ad offrire la « copertura ». Speriamo che in occasione della 6 Ore quelli dell'ufficio sportivo dell'AC Roma abbiano tenuto presenti i nostri consigli, e soprattutto abbiano tenuto conto che il pubblico è meno sciocco di quanto si creda.

Il pubblico « fluta » lo spettacolo fasullo e lo spettacolo genuino, a prescindere dalla rinomanza delle vetture impegnate. E da questo punto di vista la prova romana del mondiale marche sarà tutta da vedere: pensate che spettacolo vedere le tre litri impaniate nel « toboga » di Vallelunga.

L'OFFERTA

Assistenza col risparmio

Spettabile Autosprint, vi scriviamo non per avere facile e gratuita pubblicità, ma per informare voi e l'ambiente delle corse, soprattutto delle « Mini Formule », di una iniziativa che crediamo possa essere bene accolta dato il continuo aumento del « caro-corse ».

La nostra officina, piccola ma ben attrezzata, è in grado di dare assistenza ad uno o due piloti di Formula Ford o Formula Italia per la stagione che va ad iniziare, sia in pista che per la necessaria manutenzione delle vetture ante e dopo gara. I nostri titolari hanno esperienza sia di piloti che di meccanici sulle vetture di formula e vorrebbero dare la possibilità a qualche esordiente di risparmiare notevolmente sulla voce che incide maggiormente nel bilancio di un pilota privato, cioè quella dell'assistenza.

Il pilota che noi cerchiamo deve essere un possessore di vettura di Formula Ford o Italia ed intenzionato a fare le gare della stagione '73, anche non tutte, e potrà telefonarci o venire da noi per gli accordi; è chiaro che chi primo arriva... non potendo noi sostenere l'impegno di più di due piloti in quanto scadrebbe la qualità dell'assistenza, e noi sappiamo bene quanto sia importante.

Lasciamo a voi l'iniziativa sul modo di informare gli interessati, sperando che la nostra iniziativa possa servire sia a noi che a qualche meritevole conduttore.

BLM officina
via Salvo Giuliano 2 - Milano

Accogliamo di buon grado in questa rubrica la « offerta » dell'officina milanese, anche se la loro ricerca di clienti è un po' diversa dal solito, soprattutto perché ci pare che i titolari siano molto ben disposti verso i giovani formulisti e che le loro pretese economiche non dovrebbero essere eccessive.

Per quanto riguarda l'altra loro richiesta, li informiamo che debbono far pervenire il testo esatto dell'annuncio che vogliono pubblicare, con il relativo importo, direttamente al nostro ufficio di diffusione.

ANTONUCCIO MARCHESI - Località imprecisata - Innanzi tutto, caro lettore, ricordi - oltre alla firma - anche l'indirizzo. Quanto al servizio che sollecita, lo pubblicheremo nel prossimo numero di Autosprint-Mese. Pier Courage morì a Zandvoort durante il Gran Premio d'Olanda del 1970.

ENRICO MONTALDO - Milano - Spostati, ma se non riescono a procurarglielo alla Libreria dell'Automobile non sappiamo proprio dove indirizzarla. SERGIO GRIDANTI - Coreglia (Lucca) - Lei ci chiede una foto di Enzo Ferrari quando conquistò il suo primo titolo mondiale. Strana richiesta. Le interessa una foto di una vettura, o proprio una foto del « Drake »? Perché in questo secondo caso una foto, scattata magari nell'attimo in cui l'uomo di Maranello apprende la conquista del titolo, ebbene una foto così non l'abbiamo. Altrimenti, foto « generiche » di Ferrari ne abbiamo pubblicate tante.

EMILIO GEROSA - Stabio (Svizzera) - Per la licenza, si rivolga all'ufficio CSAI di Roma, via Solferino 32, telefono 478.897. In Italia, corrono le formule internazionali consuete (formula Ford compresa), più tre formule nazionali, la Formula Monza, la F. 850 e la F. Italia. Nella categoria Sport, vi sono gare per tutte le cilindrate, 1000, 1300, 1600, 2000 e 3000. L'indirizzo di Bonomelli è questo: via Foro Boario 16, Brescia, telefono 030-25917.

EDMONDO RHO - Torino - Il progetto di riforma degli attuali gruppi di vetture, legato al nuovo assetto del Mondiale Marche e che naturalmente comprende anche la proposta delle famose « silhouettes », è ancora in alto mare alla CSI, tant'è vero che - come avrà letto a più riprese su Autosprint - le notizie si accavallano. Non appena vi sarà una schiarita anche negli intendimenti della CSI, non mancheremo di sottolinearlo.

VINCENZO SCIRE' - Pachino (Siracusa) - Il motore Volkswagen è sufficientemente simile ad un Porsche (di quelli vecchi) da potere consigliare il preparatore Ennio Bonomelli, via Foro Boario 16, Brescia.

RINALDO BERTOLETTI - Lumezzane (Brescia) - Visto che le gare che le interessano sono molte, e le risposte richiederebbero troppo spazio, faccia una cosa: dato che nel calendario sono specificati gli Automobile Clubs organizzatori, lei qualche tempo prima scriva ai vari AC richiedendo il regolamento della gara. In esso, sono dettagliatamente specificati i luoghi dove si svolge la competizione.

ANDREA ZAMPIGHI - Ravenna - Scenda per terra, signor Zampighi: non ha visto cosa è successo a Montecarlo? I rallies stradali trovano sempre maggiori difficoltà, è inutile nascondersi la verità: la nostra è solo una constatazione, ed è fatale che qualcosa cambi proprio nell'interesse della sopravvivenza di questa bellissima specialità.

RINO CIANCIMINO - Ribera (Agrigento) - Si rivolga a questo indirizzo per ogni chiarimento: Istituto Scienza dell'Auto, via Umberto Giordano 28, Modena. Quanto al secondo quesito, in genere è meglio iniziare a livello locale, collaborando a qualche pubblicazione della sua zona. Così ci si fanno « le ossa », come si suol dire. Dopo di che, si vedrà.

ADELIO CAVENAGO - Cernusco sul Naviglio (Milano) - Le informazioni che ci chiede riguardo la 6 ore di Vallelunga per ora non le ha neppure l'AC di Roma. Quanto prima pubblicheremo particolari sul giornale. Per il luogo ove recarsi a vedere, di fronte alle tribune c'è una collina, da dove si vede parecchio circuito. Non siamo a conoscenza di particolari « sbarramenti » effettuati dagli organizzatori, ma è probabile che essi cercheranno in tutti i modi di « costringere » gli spettatori ad acquistare il biglietto. Non crediamo vi siano posti per parcheggiare il pullmino (a parte la collinetta), dato che nell'interno dell'impianto non si entra in macchina.

Leggo sul n. 3 di Autosprint, nel servizio riguardante le classifiche tricolori, che mi è stato assegnato, nel Trofeo Nazionale di Formula Ford 1972 il quinto posto assoluto con punti 17.

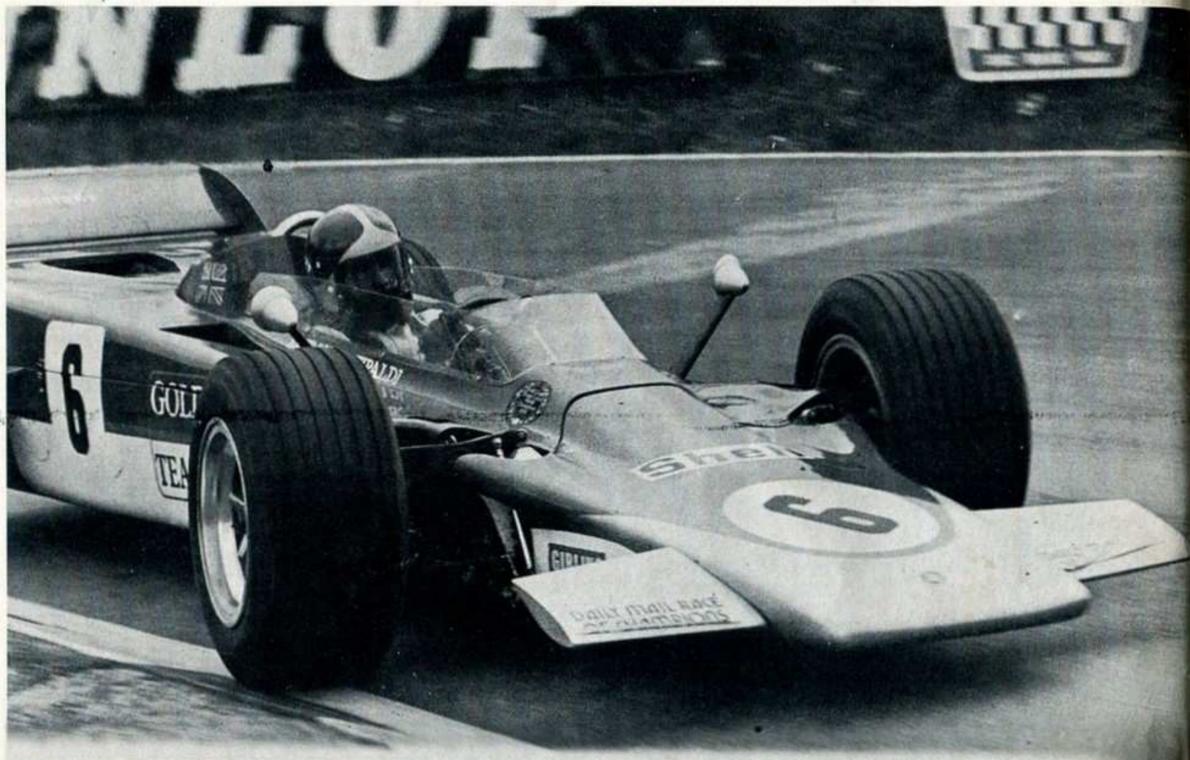
Ritengo siate incorsi in un errore poiché, come risulta da quanto pubblicato sul Notiziario CSAI n. 18, sono stato giustamente classificato al 4. posto assoluto con punti 18, mentre il signor Bossoni risulta 5. con punti 17.

Vi prego pertanto di rettificare, appena possibile, la notizia tenendo presente che il mio nome non è Giovanni, bensì Paolo.

Paolo Gallini - Lovere (Bergamo)

Paolo Gallini (e non Giovanni, chiediamo venia) ha pienamente ragione a pretendere i 18 punti che gli spettano al termine di questo Trofeo. Quando abbiamo pubblicato tutte le classifiche dei campioni, trofei e coppa CSAI ci siamo preoccupati di riguardarle, anche alla luce di quelle classifiche che abbiamo compilato durante l'anno in redazione. Ed infatti, in alcuni casi, esse non concordano con quelle pubblicate sul Notiziario CSAI n. 18.

Per quanto riguarda Gallini, in particolare, siamo caduti in errore fidandoci di un comunicato della Ford nel quale, dichiarando Mantova campione, si assegnavano a Gallini 17 e non 18 punti.



LA FOTO

Il « castigo » di Fittipaldi

Caro Autosprint, sono un tuo lettore da non molto tempo, e sarei contento se pubblicassi una foto della Lotus-Turbina pilotata da Emerson Fittipaldi tempo fa, e qualche dato tecnico.

Ivano Nava
Torre de Busi (Bergamo)

Nel corso della stagione 1971, molto « interlocutoria » per la Lotus, Emerson Fittipaldi - che già aveva vinto il suo Gran Premio, in USA, nell'anno prima, venne per così dire « punito » da Chapman e messo a farsi le ossa su una vettura fra le più ostiche, la 56 B appunto, cioè la versione Formula 1 della Lotus-Turbina che Chapman aveva costruito per Indianapolis.

L'idea poteva essere buona, specie su tracciati molto veloci, ma vi erano alcuni inconvenienti che ne decisero la non utilizzazione che in quell'anno.

FERMO POSTA

ROCCO TANCREDI - Potenza - Sia così gentile da specificarci se le sue richieste relative all'assetto si riferiscono ad una vettura di uso stradale o per uso competitivo, dato che la risposta, ovviamente, sarebbe molto diversa. Grazie.

NICOLA DI GENNARO - Vimercate (Milano) - Le consigliamo pneumatici di non più di 175 SR-14, montati su cerchi (ovviamente di 14 pollici di diametro con canale da 6" o 6,5"). Quanto ai cerchi, non c'è che l'imbarazzo della scelta. La differenza di rotolamento non dovrebbe superare il 2%, quindi faccia lei i conti. Con pneumatici della serie « 70 » addirittura il diametro dovrebbe essere inferiore.

ALFIO LE MASSON - Quaregna (Vercelli) - Con la sua vettura potrebbe partecipare al Challenge FISA, nella categoria Gran Turismo di Serie, classe 2000. Si tratta di una serie di gare in salita con gironi regionali, semifinali e finale in pista. Scriva alla FISA, via di Città 22, Siena, per chiedere se nel '73 quella classe sarà inserita (non lo era l'anno scorso) e per chiedere di inviargli il calendario delle gare dei vari gironi, quando esso sarà stilato.

MORENO BERTONI - Marina di Carrara (Massa Carrara) - La invitiamo a mettersi in contatto con il signor Vittorio Ciardi, via delle Oche 11, Firenze. Siamo certi che il materiale in suo possesso lo interesserà molto, soprattutto in vista di una non improbabile sanzione da parte della CSAI.

ALESSANDRO CORSI - Genova - In poche parole, un rally è così: vi sono dei controlli orari, distanti da 10 a 50 chilometri di solito, e bisogna compiere il tratto di strada fra questi in un certo tempo prefissato. In mezzo ai controlli orari, sono inserite le prove speciali, nelle quali si inizia da fermo e si passa lanciati al termine proseguendo senza fermarsi. In queste prove speciali vi sono tempi prefissati, difficilmente realizzabili, e se si sta « sotto » si è a « zero », se si sta sopra si « paga » in penalità ogni secondo in più rispetto al tempo prefissato. Nei controlli orari, invece, c'è un intero minuto per passare a « zero ». Quelli che si definiscono « trasferimenti » sono tappe fra controlli orari « facili », nei quali cioè non bisogna spingere per stare nel tempo. Le note sono usate nelle PS e nei CO « tirati », il radar invece di norma copre tutto il percorso.

GIOVANNI CRISTIANELLI - Bari - Nessuno (quanto meno, non noi) ha mai nascosto che la 126 è « derivata » strettamente dalla 500, e non è una vettura nuova completamente. Pertanto, è anche logico che la Fiat sbandieri i centimetri in più ricavati con quel passo. Ci stupiamo di quanto lei afferma riguardo la pedaliera: essa è come quella della 500, e le garantiamo che il « punta-tacco » si effettua benissimo, anche se non è un vero e proprio « punta-tacco » ma un « punta-fianco della scarpa ». Quindi, coloro che eventualmente avessero intenzione di preparare per corse una 126, ma non ce ne sono, non dovrebbero affatto preoccuparsi di questo.

GILBERTO CASTELLANI - Medola (Mantova) - Per i pezzi Lancia, rivolgetevi all'officina Facetti, via Veneto, Bresso (Milano). Per la « carenatura » anteriore dell'Abarth 850, cioè quella che contiene i radiatori, chiedi ad Osella, via Guastalla 14, Torino.

Sono in possesso di alcuni motori Fiat 500 C «Topolino», e gradirei sapere dove posso rivolgermi per trovare pezzi speciali per elaborarli, ed eventualmente conoscere l'indirizzo di ditte che a suo tempo hanno costruito materiale speciale per questa vettura. Eventualmente, se pubblicate la lettera, qualche lettore potrebbe aiutarmi.

Gaetano Buscemi, via Redentore 229, Caltanissetta

Ecco lettera ed indirizzo, in maniera che chi legge possa aiutarla. Noi non sapremmo (forse Stanguellini, via Schedoni 21, Modena), ma restiamo con la curiosità di sapere cosa diavolo vuol farsene di un Topolino preparato...

L'ALTRO RALLY

Un monte di critiche

Caro Autosprint, sono un appassionato di automobilismo e vorrei sapere da voi che strada hanno preso le auto-vetture dei partecipanti al Rally di Montecarlo, nel tratto Trento-Pavia. Tutti i giornali riportavano il percorso Trento-Tione-Brescia-Crema-Pavia, ma sulla statale Brescia-Crema sono passate soltanto tre vetture. Come mai?

Non sono stato l'unico ad essere deluso poiché solo a Crema c'erano almeno 2000 persone che la notte fra il 20 ed il 21 gennaio hanno atteso invano. Nonostante tutto a Pavia sono giunte puntuali tutte le autovetture.

Gigi Cattaneo - Soncino (Cremona)

Nonostante i divieti — evidentemente non così ferrei — la maggior parte dei concorrenti sono transitati, quando era il caso, sulle autostrade.

Caro Autosprint, abito a Roma e venerdì 19 sono andato a vedere la partenza del Rally di Montecarlo. E' stata una cosa bellissima, ed ho scattato molte foto. Peccato che la partenza sia stata mal organizzata. Ai lati della strada non c'era una staccionata che permettesse alle macchine un libero passaggio, ma al suo posto c'era una marea di gente che, oltre ad ostacolare il passaggio, costringeva le macchine ad andare pianissimo, impedendo loro di fare lo «scatto» iniziale.

Claudio Piraino - Roma

Anche secondo noi la partenza del Rally di Montecarlo da Roma, cui la CSAI pareva tenere tanto, è stata un'occasione sprecata. Diciamo che forse gli organizzatori non si aspettavano un tale successo di pubblico...

Caro Autosprint, oggi si è conclusa la 42. edizione del Rally di Montecarlo. Edizione che secondo le aspettative avrebbe dovuto essere particolarmente seguita dalla RAI. Sono rimasto invece stupefatto da come il nostro ente radiotelevisivo non abbia dato eccessivo risalto all'argomento, e lo abbia trattato esclusivamente con qualche flash al Telesport ed inserendo filmati di scarso interesse e non certo «ultimor».

Qui urgerebbe un referendum, ma poiché non volete farlo, anche perché la CSAI si è proposta di reclamare (ma ci credete davvero?) abbiate almeno la cortesia di pubblicare l'indirizzo

ANTONIO IOCOLANO - Palermo — Per quanto riguarda gli sconti, la rimandiamo a quanto pubblicato sul numero 2 di Autosprint di quest'anno. Per la Porsche, la sigla 2.7 RS significa che la vettura ha un motore di 2700 centimetri cubi, mentre RS sta per «Rally-Sport», e sottolinea il carattere sportivo di quella versione. Le altre sigle che lei ci scrive non esistono, oppure non siamo riusciti a leggerle bene.

LUIGI MAFFIZZOLI - Moniga del Garda (Brescia) — Pensiamo che lei voglia intendere quei parafangoni che usano le 128 gruppo 2. Li troverà da Trivellato, via Trissino 27-29, Vicenza.

EUGENIO MEUCCI - Tivoli (Roma) — Le più importanti gare vinte dalla Lancia Fulvia sono il Tour de Corse del '67, due edizioni consecutive ('69 e '70) del Rally RAC, ed il Rally di Montecarlo '71. Quanto agli altri dati, veda il servizio da Montecarlo dei nostri inviati.

SALVATORE CAMPOLUONGO - Napoli — Riteniamo che la cosa migliore per lei sia di rivolgersi ai soci della scuderia Vesuvio (via Orazio 10, Napoli) fra i quali vi erano piloti che hanno corso con la 127 gruppo 1. Essi saranno in grado di consigliarla al meglio, altrimenti non ha che da scorrere l'elenco di preparatori che mensilmente pubblichiamo su Autosprint-Mese.

GIANFRANCO TONELLA - Castano Primo (Milano) — Enzo Ferrari, prima di diventare costruttore, aveva una scuderia con vetture Alfa. Ecco perché lei ha visto lo stemma del «cavallino rampante» (che già era l'emblema della Ferrari) sul fianco di un'Alfa. L'Alfa Montreal che lei ha visto fotografata è un esemplare unico, quindi per ora non si parla di produzione in piccola serie né ovviamente di prezzo. A quanto ci risulta, l'Alfa sta provando le 33tt12 a Balocco: quando il team esce «allo scoperto», cioè va al Ricard o a Valtellunga, non manchiamo di pubblicare i relativi servizi.

MARCO RIMONDI - Ferrara — Molte domande, come lei stesso ammette, anzi troppe per questa «telegrafica» rubrica. Fra l'altro, difficilmente rispondiamo a domicilio. Faccia una cosa: appena ha l'occasione di fare un salto a Bologna, vada alla scuderia Nettuno, via Calori 9, le saranno prodighi di consigli anche per quanto riguarda la licenza e relative scartoffie.

SALVATORE CASERTA - Bronte (Catania) — Le diamo qualche nome: Facetti, via Veneto, Bresso (Milano); Trivellato, via Trissino 27-29, Vicenza; Bosato, piazza Carducci 130, Torino; Baggioni, via Marrocchi 29, Milano.

GIORGIO MAURIZI - Mestre (Venezia) — Vedremo di accontentarvi.

MARCO SPINELLI - Barzanò (Como) — Il pilota che aveva sulla sua Formula 3 GRD la pubblicità della Chicco era il vostro concittadino Fernando Spreafico.

GIUSEPPE MARZIALI - Loro Piceno (Macerata) — Nel Gran Premio di Spagna del '70, al Jarama, a pochi giri dalla vettura di Jackie Oliver, una BRM, «speronò» la Ferrari di Ickx nella curva a sinistra dietro i box, la più stretta della pista. Il muso della BRM squarciò il serbatoio di sinistra della Ferrari, e le vetture vennero avviluppate nel juoco. Fortunatamente, sia Oliver che Ickx (quest'ultimo con un po' di affanno) se la cavarono bene uscendo dalle vetture.

GIAMPIERO OLIVIERI - Canale (Terni) — Nei calendari presentati a Taormina, la gara in salita della Castellana ad Orvieto non era stata inserita. Se c'è, lo vedremo non appena la CSAI renderà noto il calendario definitivo.

al quale i «contestatori» di mamma-TV debbono inviare le loro proteste, affinché queste giungano alle alte sfere della RAI.

Andrea Ficarelli
Reggio Emilia

Semplice: viale Mazzini 14, 00195 Roma. Meno semplice è sperare che la protesta giunga lassù, nelle «alte sfere»...

I BOICOTTATI

Caserta risorge

Chiedo un po' di spazio su Autosprint per un avvenimento importante per l'ambiente casertano: si tratta della prima gara da quel tragico 18 giugno 1967, ed è a carattere nazionale, organizzata a Caserta.

E' una gara di regolarità, purtroppo solo questo fra mille avversità si riesce a fare, e si tratta dell'autoscuola «Bocca della Selva», in calendario per il 18 febbraio, organizzata dalla coraggiosa scuderia «Caserta Corse» che proseguirà, nonostante i numerosi ostacoli, nel suo programma di risveglio dello sport automobilistico da queste parti.

L'AC di Caserta, trincerandosi dietro gli incidenti del '67, non solo nega ogni aiuto alla Scuderia, ma non fa certo molto per aiutarla nei programmi. Anche l'ennesima proposta di costituire un Ufficio Sportivo, di organizzare un Campionato Sociale, di stanziare un contributo per lo sport automobilistico, di organizzare almeno una gara nazionale all'anno, di eleggere una commissione sportiva non è stata accolta dall'AC di Caserta, che l'ha definita: «richiesta assurda».

Gino Papale - Aversa (Caserta)

La tragica giornata di Caserta, con l'incidente multiplo nella corsa di Formula 3 che costò la vita a tre piloti, è ancora troppo viva in chi si interessa di automobilismo, perché si possa dimenticare.

Figuriamoci i dirigenti dell'AC locale, che ebbero un ben pesante fardello da sopportare. E' per questo che ci meraviglia molto poco l'idiosincrasia maturata in questi anni per tutto ciò che significa «corse automobilistiche», ed è per questo che ci complimentiamo con i dirigenti della «Caserta Corse» e con tutti coloro che tentano un rilancio dello sport «nonostante» l'AC di Caserta. Chissà cosa pensa, di certi atteggiamenti, il presidente dell'ACI



Pellegrini al «MONTE»

Caro Autosprint, premesso che tre vetture della nostra Scuderia facevano parte delle 144 eliminate a Burzet a termine di Regolamento, e aggiunto che i componenti gli equipaggi senesi non hanno preso parte in alcun modo a quella che è stata definita la «contestazione» del Rally di Montecarlo nelle persone dei concorrenti che avevano avuto la possibilità di proseguire, veniamo al motivo che ci ha spinto a scrivere questa lettera.

Si tratta del servizio sul Rally di Montecarlo apparso giovedì 25 gennaio, pag. 20, sul Corriere della Sera a firma di Lino Ceccarelli, segnatamente la parte che contiene le dichiarazioni d'un certo Giorgio Pianta il quale, contrariamente a quanto sembra dare per scontato circa il suo plurennale professionismo e virtuosismo a livello rallystico, non ci risulta sia mai stato protagonista di qualche significato al Rally di Montecarlo salvo comparire come navigatore di Genta in testa alla classe fino a 1600 gruppo 2 nel 1967. Non è tuttavia questo il punto. Ciò che ci sembra, oggi più di sempre, inammissibile è che il sig. Pianta, dall'alto di una gratuita presunzione, si arroghi la libertà di trattare da pellegrini tutto coloro che sono rimasti incastrati al Burzet, solo perché è loro capitato di avere sulla fiancata un numero più alto di quello del nostro moderno Catone.

Ora noi diciamo — a parte l'ingiustificata richiesta di solidarietà da parte degli esclusi nei confronti degli «inclusi» — che è semplicemente vergognoso che un pilota italiano, un membro del C.D. dell'ANCAI e di chissà quante altre organizzazioni sportive automobilistiche, si senta in diritto di sparare giudizi a ruota libera, aprioristici, nei confronti di quanti meno fortunati ma non meno bravi sono stati eliminati al Burzet. Non è ammissibile che il sig. Pianta non sapesse che tra quei 144 equipaggi circa una metà erano italiani, venuti da distanze ragguardevoli e a prezzo di sacrifici economici sui quali è inutile dilungarsi.

Il termine «pellegrino» lo potremmo rivolgere al sig. Pianta, solo che, seguendo la sua logica rozza, la sfortuna avesse colpito un po' più in alto di quanto ha colpito, se cioè la sua vettura, la n. 66, fosse rimasta in attesa per quattro ore a Burzet e poi eliminata con le altre 144. Non basta. Ci consta che tra gli esclusi ci fossero equipaggi la cui posizione in classifica generale era molto ma molto migliore di quella del sig. Pianta. Avevamo almeno un 17. e un 23. assoluto, se l'informazione è esatta. Anche per tale motivo il termine di «pellegrino» lo merita lui che certamente figurava in classifica molto ma molto più in basso.

Per quanto riguarda la Escort del sudafricano che tanto fastidio ha procurato al sig. Pianta, più ci avrebbe convinto se avesse precisato il numero della vettura. Come poteva infatti, l'uomo della savana, trovarsi davanti ad un uomo delle ne-

Diciamo sinceramente che avremmo preferito che questa lunga requisitoria del dottor Tesi al «sistema» del Rally di Montecarlo, ed alla sua edizione '73 in particolare, si fosse risolta in una critica più generale, più anonima, senza coinvolgere in maniera così sprezzante Giorgio Pianta, fra l'altro certamente non «superassistito» come la lettera dice.

Non affermiamo questo per il fatto di annoverarlo fra i nostri collaboratori — com'è del resto il caso di Lino Ceccarelli —, ma perché una critica più serena e più spersonalizzata sarebbe risultata meno presuntuosa, più efficace e soprattutto più credibile. Conosciamo Pianta, e sappiamo che non è tipo da indulgere in atteggiamenti da «superman» come il dirigente della scuderia senese vorrebbe far credere.

D'altra parte, l'articolo apparso sul «Corriere» lo abbiamo letto, ed esso parrebbe suffragare quella tesi. Sappiamo, peraltro, come a volte la trasposizione giornalistica del pensiero di qualcuno sia — anche semplicemente per questioni di spazio — forzatamente sintetica, e non sempre possa riprodurre quelle sfumature che,

vi come il benemerito sig. Pianta? E se lo stesso sig. Pianta pretende di essersi guadagnato, a suon di esperienza e di prestazioni, il diritto di partire con un numero basso (diritto legittimo e inalienabile) come pensa che gli altri possano acquisire titoli ed esperienza se dà per scontato — e lui lo dà — che i pellegrini, gli inesperti, gli amateurs, non dovrebbero venire al Montecarlo o al massimo contentarsi di spendere il milioncino, tornare a casa quando è loro ordinato e consolarsi attaccando al chiodo la targa del Rally?

L'hobby del «Monte», se tale è e in quanto tale, deve essere concesso a tutti. A tutto coloro che spendono e che magari, sconosciuti come sono, sanno come o meglio del sig. Pianta come chiedere le gomme e come guidare sul ghiaccio. E' l'ora di finirla di organizzare manifestazioni nelle quali la gloria e i soldi dei premi immancabilmente vanno a coloro che meno spendono, agli ufficiali, ai professionisti, in quanto è l'industria automobilistica interessata che fa il bello e il cattivo tempo con le solite grandi manovre.

Sia chiaro che non siamo ingenui al punto di credere che si correrebbe un Montecarlo o altra equivalente manifestazione senza il supporto del denaro, dell'interesse turistico e pubblicitario. Tutto ciò è anche giusto, fin quando non reca oltraggio alla libertà e al valore dei concorrenti. E non sempre, sig. Pianta, il valore di un concorrente è espresso dal numero sulla fiancata. Lei dovrebbe saperlo benissimo!

Diciamo che la manfrina è durata anche troppo. Siamo nell'anno di grazia 1973 ed era forse giusto che a Montecarlo succedesse qualcosa per correggere errori insinuati inavvertitamente con gli anni, nell'ingranaggio, anche morale, della manifestazione. Il sig. Ceccarelli ha messo il dito sulla piaga quando, senza sottolinearlo, ha accennato al «comportamento della gendarmeria francese, che a suo modo contesta anch'essa il rally».

Allora noi aggiungiamo che non è più il tempo di fingere, che non è più il tempo di discriminare tra giganti delle strade ghiacciate e delle chiodature e pigmei senza arte né parte. «Pellegrini» sono al limite di tutti, in tale situazione. Basta che si dia la circostanza adatta. Sarebbe bello dare ai privati, ai non assistiti, tutta l'assistenza che spetta ai professionisti; e a questi imporre le condizioni del concorrente privato. Sarebbe un'esperienza eccitante, non crede il sig. Pianta?

La storia è tuttavia la storia, anche per fortuna del sig. Pianta, il quale non ha nemmeno sfiorato la proposta di quella che avrebbe potuto — forse dovuto — essere la giusta soluzione del caso Burzet da parte degli organizzatori monegaschi. Abolire la prova di Burzet, e proseguire. I migliori avrebbero avuto tutto il tempo di imporsi, e i «pellegrini» di andare al diavolo.

dott. Giancarlo Tesi
Squadra Piloti Senesi - Siena

parlando, rendono un'opinione meno perentoria.

Comunque, giriamola come vogliamo, il pensiero di Pianta è più o meno quello, ed è quanto ha espresso su AUTOSPRINT. La realtà è che Pianta si è spazientito, durante ed immediatamente dopo il Rally, soprattutto per quella forma di contestazione deteriorata che ha fatto passare dalla parte del torto (o quasi) quei 150 equipaggi «beffati» dagli organizzatori. Fra i quali apprendiamo con piacere non esservi stato alcuno della Squadra Piloti Senesi.

Quanto al pensiero di Pianta riguardo i «pellegrini» forse esso è eccessivamente impietoso, ma sotto molti aspetti è anche giusto. Ed è una critica non tanto agli equipaggi, ma proprio agli organizzatori, che «pompano» la

loro manifestazione trasformandola in uno specchio per allodole e poi si trovano impreparati clamorosamente come nell'episodio del Burzet.

E Pianta, per l'esperienza che ha, anche di Montecarlo (è anche giunto 9. assoluto con Alemani, qualche anno fa, con una Autobianchi Primula, dott. Tesi...), è in grado di interpretare un certo sbalordimento, un certo fastidio anche, per certi atteggiamenti che non fanno onore allo sport.

Se ad averli, questi atteggiamenti, sono poi tanti di coloro che vanno a fare il «Monte» solo per il fascino che esso emana, i professionisti si sentono anche in diritto — a torto o a ragione — di tranciare dei giudizi che a mente fredda forse non sottoscriverebbero.

Occasioni auto varie - maxi moto - imbarcazioni e tutte auto corsa e rally, auto e moto antiche o collezione, occasioni economiche (vecchi cassoni), barche a vela e motore; quali volete comprare? 2.000 lire + spese postali e saprete dove trovarle (4.000 per nautica). Volete venderne? «Inserimento» gratuito nello schedario telefonando a:

CARONTE - Via Tasso, 7 - Milano - tel. 498.20.20

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

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

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

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., 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 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwal 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO AM-AMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbera 14, 15 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX, U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflynchtvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., 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 MONTADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorima (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 Tommaso 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

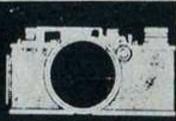
(vedi scheda per ordinazione, sotto) Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

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 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 FOTOSHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro supplemento filmato

i films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:

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

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

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

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 BORGIO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGIO

Pagamento anticipato



E' in corso la campagna soci per il Club Autosprint. E' inutile che vi stiano qui a illustrare finalità, programmi, iniziative dei Clubs Autosprint. Sapete anche che essi vi riservano sorprese, come quella (che verrà ripetuta) di dar modo ai soci di poter votare i piloti preferiti per l'assegnazione annuale dei Caschi d'oro, d'argento e di bronzo di Autosprint.

Ti sei iscritto?

LE QUOTE

Rinnovi L. 2000 + 500

Nuovi Soci L. 3000 + 500

Quest'anno la quota per tutti i Soci è maggiorata di L. 500 per le spese postali

Che cosa offre nel '73 la CAMPAGNA-SOCI



la nuovissima
maglietta
FITIPALDI



il nuovo
distintivo



Il modificato adesivo del Club

Una serie di dodici cartoline a colori delle più famose macchine da corsa

● Bollino di rinnovo '73 da applicare alla tessera ● Grand Prix Guida (o MANIFESTO PLASTIFICATO: preciserlo nella scheda di adesione) ● AUTOSPRINT '72 il numero speciale di fine anno

IMPORTANTE

● Ai primi 2.000 soci che faranno pervenire la loro quota, sia di iscrizione che di rinnovo, sarà inviato un omaggio in più a sorpresa.
● Ad ogni socio che presenterà almeno due nuovi soci verrà messo in corso un abbonamento semestrale omaggio ad AUTOSPRINT-mese.
● Sconti abbonamenti AUTOSPRINT / AUTOSPRINT-mese.
● Sconti per biglietti gare e possibilità d'ingresso a tribune speciali AUTOSPRINT su autodromi italiani.
● Programmi viaggi per grandi corse, serate con proiezioni di film e incontri con piloti.
● Visite a sorteggio a Case autosportive.
● Sconti speciali per acquisto oggetti, accessori, libri, filmati, ecc.
● Iniziative sconti per modellini.
● Sconti per partecipare ai corsi di pilotaggio di Henry Morrogh.
● Altre iniziative collaterali di AUTOSPRINT.
● Consulenza.
● GIOCO DEL MESE a premi, a condizione che l'adesione dei soci che si risconterà nei primi presentati sia superiore al 30% degli iscritti al CLUB (è stata questa la ragione perché nel '72 sono stati sospesi).
● Dal mese di gennaio '73 vi sarà nel mensile una speciale rubrica « AUTOSPRINT-junior » che avrà particolare interesse per i soci più giovani del Club ai quali sarà riservato un « angolo » speciale.

Ai NUOVI SOCI saranno anche inviate la Tessera ● Borsello in juta ● Portachiavi AUTOSPRINT

CHI desidera associarsi
invii questa SCHEDA a

**AUTO
SPRINT**

Segreteria CLUB - Cas. post. AD1734 - 40100 BOLOGNA

(nome-cognome)

(via)

(telefono)

(numero di codice)

(città e provincia)

(motivo del versamento)

(importo versato)

(firma)

(note)

MODALITA' DI PAGAMENTO

Vaglia postale

c/c postale 8/4323

Assegno circolare

ATTENZIONE: preghiamo i sigg. Soci che hanno cambiato indirizzo di comunicarcelo entro il più breve tempo possibile.



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - **Luis Gonzalez Canoma-**
nuel - 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 Re-**
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** - **Gi-**
liano Orzali - **Gerlad Schmitt**.

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

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

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

FORD



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

ESCORT 1300 SPORT gennaio '72, 27000 km. cerchi lega 6x13, distanziali, 4 Cibi, cofano nero, cinture, volante, impianto radio. **ROBERTO LOMBI** (No) - Tel. 0321/41.494 dopo le ore 20. L. 1.280.000 trattabili.

● **FORD CAPRI 2600** preparato pronta corsa, oltre 200 HP in garanzia tutti gli accessori. Ditta BRAUTO - VARESE Via Carcano, 24 - Tel. 28.92.28.

GIANNINI

● **500 ADOLFO** ex Cerulli vincitrice Triveneto, pronta corsa, completa rapporti. Prezzo interessante. Telefonare 049/34.590.

JAGUAR

JAGUAR MK2 3,8 perfetta, motore 7000 km., revisionato. Radio, mangianastri, interno pelle, ruote raggi overdrive. **GALLETTI** - P.zza Baraccano, 4 - BOLOGNA. L. 1.000.000 - Tel. 051/39.29.33.

PORSCHE

PORSCHE 356/C mai urtata. Carrozzeria perfetta, motore e meccanica nuovissimi. Qualsiasi prova. **PIERO MASTROMATTEO** - Via Iussi, 12 - Tel. 46.18.15 - S. LAZZARO (Bologna) ore pasti.

PORSCHE 911 nero '1966.

PORSCHE 911 E bianco, 1970.

PORSCHE 914-6 nero, 1970. Telefonare: 0572/27.95.

PORSCHE CARRERA 2000 1963, ottimo stato, argento metallizzato, cerchi larghi, motore ottime condizioni. Ditta BRAUTO - VARESE - Via Carcano, 24 - Tel. 28.92.28.

PORSCHE 911T-2200 colore blu, dicembre '70 perfetta. **SPORTWAGEN** - Via Pia, 173 - SASSUOLO (Mo) - Tel. 885.163.

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 850/TC CORSA** aggiornata, rapporti, meccanica, carrozzeria perfette condizioni. **GINO RAVINALE** - Via Mignone, 59 - 17100 SAVONA - Tel. 019/22.722 (ore ufficio).

● **ABARTH OTS 1000** immatricolata giugno '69, km. 3.000 percorsi, come nuova, competitiva, aggiornata '73, gr. 4 con ricambi di scorta. **MERCADANTE** - MONCALIERI (TO) - Tel. 63.48.31. L. 1.500.000 contanti.

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

ALFA ROMEO

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

BMW

BMW 2,8 '71, tetto apribile, vetri catarcolor, amaranto, km. 40000, splendida. **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 BOLOGNA - Tel. 34.26.00-39.79.00

FERRARI

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

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

128 COUPE' 1100 SL 14 mesi, perfetta, bianca interno rosso, radio mangianastri. **GALLETTI** - P.zza Baraccano, 4 - BOLOGNA - Tel. 051/34.99.05.

FIAT DINO COUPE' 2000 fine del '69, meccanica perfetta. Telefonare dalle ore 16 alle ore 19 al seguente n. 059/217.160 L. 1.500.000 trattabili se contanti.

DISPONIAMO

anelli attacco rimorchio obbligatori 1973 annesso J regolamentari. Serie completa specificando vettura, L. 3.000. Spedizione Contrassegno

C.P. 59 - Ascoli Piceno
tel. 0736/62455

vettura completa
L. 1.430.000



NUOVA!
NUOVA!
NUOVA!

"Mirage"

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

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

cercansi concessionari per zone libere

ECCEZIONALE!!!

Roll-bars da L. 13.500

Tutti i tipi di roll-bars, acciaio al carbonio, interamente smontabili, omologati, bellissimi. A richiesta anche cromati.

Officine meccaniche **SANSO** tel. (0735)2592 via S. Martino 116/122 63039 S. Benedetto del Tronto

HONDA

HONDA 500 preparata gr. 2, 4 anno di vita, aggiornata '73 - **MERCADANTE** - MONCALIERI (TO) - Tel. 63.48.31.

ISO RIVOLTA

ISO RIVOLTA 300 anno 1966 colore grigio metallizzato, interno pelle color panna, km. 85000, completamente revisionata, perfettamente funzionante, gomme in ottimo stato. Rivolgerti alla signorina Diana - **MILANO** - Tel. 02/65.49.61-2-3-4-5.

LAND ROVER



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

LOTUS

LOTUS EUROPA 1972, 15.000 km., originali, ottime condizioni. Ditta BRAUTO VARESE - Via Carcano, 24 - Tel. 289.228.

TRIUMPH

TRIUMPH TR 5 verde, ad amatore. Telefonare ore pasti. 011/50.36.71.

VOLKSWAGEN

VW-PESCACCIA '71, sabbia, capote nera, perfetta. **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 BOLOGNA - Tel. 34.26.00-39.79.00.

ALTRE MARCHE



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.

MONOPOSTO

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

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

F. 850 BIRAGHI motore Biraghi corse. Tel. 02/38.19.19 ore pasti, 92.92.761 ore ufficio.

ACCESSORI e parti speciali

4 CERCHI CAMPAGNOLO 7x13" per Fiat 128. **BERNACCHI** - C.so Europa n. 14 - 21052 Busto Arsizio L. 100.000.

PEZZI seminuovi per elaborazione 127, A-112, Cooper, 125, 124 coupé, Mini. Telefonare ore pasti: 051/26.41.20.

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

ROLL-BAR interamente smontabile conforme norme CSI '73 - Estintore a polvere con supporto a gabbia. Puleghe dentate e cinghia positiva per collegamento motore - dinamo per Fiat 500 e derivate, in lega leggera, equilibrate. **EMILIO GIAMMIRO** - Via Orlando, 42 - Ascoli Piceno - Tel. 65.083.

KART



KART 125 cc competizione tipo Tony-Jamaha AS3 pronto per corse, per cambio categoria. Vendo anche motore Ducati 250 cc. competizione pronto per corse. Rivolgerti a: **ITALO IDER** - Padenghe - Tel. 91.71.88.

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

MOTO



KAWASAKI 900 Z1 « Super 4 » - Nuova - pronta consegna.

KAWASAKI 500 HD Electronic, nuova, pronta consegna.

KAWASAKI 750 '72, azzurra, km 1100, come nuova. **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00 - 39.79.00.

KAWASAKI 500 '72, freno a disco, perfetta.

KAWASAKI 500 '71, electronic, perfetta.

NORTON 750 Commando '71, perfetta. **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00 - 39.79.00.

KAWASAKI 750 5000 km., perfetto, qualsiasi prova - **MAURO DALLOCA** - Via Mazzini, 2 - Casalecchio - Tel. 57.78.07.

ARREDAMENTO « SHOP CAR 33 » per arredamento e rinnovo Sede, vende l'arredamento completo del negozio. Al miglior offerente. Per informazioni telefonare: **MILANO** 02/26.56.86.

ANNATE 1970-1971 Autosprint L. 15.000 ognuna; annuali 1970-1971 L. 1.500 ognuno; Mensili n. 4, 5, 6 L. 2.000; l'annata 1969 « Auto Italiana » L. 15.000; Auto Italiana 1968 n. 16, 19, 20, 21, 23, 25 e dal 26 al 52, L. 10.000. Scrivere a **MAURIZIO PASINETTI** - Via Petrocchi, 6 - 20127 Milano.

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

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



FIAT

615-N trasformato 2 piani e omologato trasporto vetture portata utile 14 q.li, adatta trasporto vettura da competizione o Formula, dotato di pedane, verricello per semplificare il carico e lo scarico, funzionante con una sola persona. Motore con 19.000 km. O permutasi con vettura da esaminare - **MERCADANTE** - Moncalieri (TO) - Tel. 63.48.31. L. 1.600.000.

LANCIA

● **HF 1600** Marzo '71, alleggerita, pronta rally. Gr. 4. Sconti Lancia 1973 - Vendo o permuta - **BASSANO** - Tel. 0424/26.211.

● = vetture sportive.