



Un SALONE  
a MONTREAL  
che si è affidato  
alle auto sportive  
per attirare

# Si chiama ASTRE la G.M. canadese

MONTREAL - Sotto il patrocinio della maggioranza dei concessionari di autovetture della città di Montreal, si è concluso in questi giorni il quinto « Salone Internazionale dell'Automobile » con la partecipazione di 20 case americane e straniere. Il tema predominante della rassegna si è imperniato sulla sicurezza dell'auto e dei vari accessori, oltre che alla presentazione sul mercato di una nuova vettura della General Motors, la « Astre ».

Quest'ultima è una vettura che viene costruita a S.te Therese, nella provincia del Quebec, per una clientela strettamente canadese e con l'intenzione di rimpiazzare la Vega, la cui vendita, nei primi sette mesi del 1972, si è aggirata sulle 19.000 unità.

La Astre, pur mantenendo come base la parte meccanica della Vega, (ossia: propulsore in alluminio di 2300 cc, a quattro cilindri, freni a disco anteriormente, cambio a tre o quattro marce ecc.)

dispone di un frontale completamente differente e, mentre la Vega fa parte del gruppo Chevrolet, la Astre verrà distribuita dalla Pontiac.

E' risultato chiaramente a prima vista che per gli organizzatori di questa mostra non si è trattato che di una semplice occasione per reclamizzare il prodotto di immediata disponibilità, utilizzando per contorno non avendo molto in fatto di novità da affiancare ai modelli normali, dei modelli d'epoca che andavano dalla De Dion Bouton del 1908 alla Renault Torpedo del 1912 alla BMW 328 del 1936, vincitrice della Mille Miglia nel 1938 e ancora nel 1940.

Per ciò che concerne la sicurezza, in seguito ad una proposta di legge presentata nel 1970 dal governo federale del Canada, tutte le vetture dovranno adottare certe misure che vanno dal paraurti con ammortizzatore orizzontale, alla solidità delle porte, al materiale antincendio da utilizzare per la tappezzeria ed i sedili. A titolo di esperimento, sia la Ford che la Nissan presentavano le loro ESV, cioè le vetture « sicure » con tutti i requisiti richiesti adottando tutte e due, per quel che riguarda la visibilità posteriore, un periscopio di enormi proporzioni situato sul tetto della vettura ecc. La Ford era stata preparata appositamente dal ministero dei trasporti, mentre la Nissan presentava la Datsun ESV già in precedenza al Salone di Tokio.

La Fiat ha finalmente introdotto sul mercato canadese la ormai non più nuova 128 coupé ad un prezzo abbastanza alto, oltre 3000 dollari (circa 1.800.000 lire). Lo stand della Casa italiana negli ultimi giorni è stato arricchito dalla presenza della 128 di Jean Perusse e Lee Bartholomew, vincitori del Rally des Neiges, prima prova del campionato canadese rallies.

Gli unici pezzi « grossi » di vetture lusso particolari erano alcune Ferrari Daytona e Dino, Lamborghini, Pantera De Tomaso, BMW-Turbo oltre che un paio di vetture sportive quali la Porsche 917-10 con la quale George Follmer ha vinto il campionato CAN-AM e la Chevrolet Monte Carlo di Junior Johnson preparata per le corse NASCAR. Un Salone, tutto sommato, piuttosto scialbo, dovuto alla mancanza in Canada di un'industria automobilistica propria.

Gilberto Gatto

## Per le gomme ed auto usate guerra fredda USA-CANADA

OTTAWA - Il governo federale canadese, per mezzo del ministro degli esteri Sharp, ha presentato una nota di protesta al governo degli Stati Uniti per la tariffa da questi imposta del 6,6 per cento sull'importazione di gomme Michelin dalla provincia atlantica della Nuova Scozia da applicarsi a partire dal 10 febbraio, '73. L'ottanta per cento della produzione canadese della Michelin viene esportata in America.

La ragione per cui questa tassa è stata imposta, non è stata resa pubblica dal governo di Washington. Si pensa però, che sia dovuta al fatto che la provincia della Nuova Scozia ha finanziato la costruzione della fabbrica Michelin con un sussidio di 23 milioni di dollari. Tale sussidio avrebbe creato una forte concorrenza con le due grandi industrie private americane Goodyear e Firestone.

Un portavoce canadese ha definito tale decisione del governo USA illegale ed ingiusta perché, per primo non è stato chiaramente dichiarato per quale ragione tale tassa è stata applicata; secondo, il sussidio alla Michelin (se questo è il motivo) è stato motivato dall'intenzione di controbilanciare il costo per la sistemazione della ditta europea nella Nuova Scozia (una delle province più povere del Canada) contro al costo che tale impianto avrebbe incontrato se localizzato, per esempio, nell'Ontario.

Le ragioni, per gli Stati Uniti di applicare tale tassa, potrebbero avere radici più profonde se si pensa che già da anni esiste una specie di guerra fredda finanziaria fra i due governi per il rifiuto da parte del Canada di accettare la libera esportazione da parte degli USA di vetture usate.

- Negli STATI UNITI è stato messo a punto uno schedario generale dei pneumatici, paragonabile al nostro PRA. Ogni pneumatico dovrà dunque essere dotato di una sigla, di un numero progressivo e della data di fabbricazione.

- La MARCH 721 che agli inizi della scorsa stagione corse per l'Eiffeland, con Stommelen, è stata comprata dalla Hexagon. E' possibile che la si veda alla Corsa dei Campioni, o può anche darsi che venga rivenduta.

- L'ufficio PR Europe della Uniroyal ha diramato la « Guida della stampa dell'automobile 1973 » che contiene tutte le informazioni e gli indirizzi riguardanti l'automobilismo nel mondo.



Attrazione del Salone di Montreal, la « Astre » costruita dalla General Motors canadese su base Vega



Sopra, costa quasi 26.000 dollari, oltre 15.000.000, la Daytona in Canada. A destra, la piccola Cisitalia dell'italiano Mortarini



A sinistra, la Chevrolet « Monte Carlo » che Bobby Allison ha pilotato nel « Grand National » per stock-car. A destra, la Porsche 917-10 vincitrice del Can-Am sfoggiava, al Salone, un nuovo patrocinio...



## Ricchi premi FIAT ai piloti canadesi

TORONTO - Con un annuncio che ha sorpreso un po' tutti coloro che direttamente o indirettamente si interessano d'automobilismo, la Fiat of Canada (per mezzo di Ron Price, presidente del Fiat Auto Club) ha reso noto che premi in denaro verranno messi in palio per gare di velocità su pista, mentre verranno aumentate le sovvenzioni e i premi per i rallyisti. Queste sono le cifre a disposizione: ad un membro del Fiat Club che vinca un rally su Fiat verranno assegnati 1000 dollari (circa 500 mila lire) (in tutto, vi sono 12 Rally da disputarsi nel campionato nazionale). Per un secondo posto verranno assegnati 500 dollari e per un terzo 350, con un totale di 2775 dollari (1.665.000 lire) per ogni manifestazione.

## Una «borsa di studio» per correre in Europa a BRIAN STEWART

TORONTO - Il canadese Brian Stewart, vincitore nel 1972 del campionato nazionale di F. Ford e dei 1500 dollari (850 mila lire) messi in palio dalla Ford of Canada, ha avuto la possibilità (grazie a questa specie di borsa di studio) di partecipare ai campionati mondiali della categoria a Brands Hatch classificandosi al dodicesimo posto. Una settimana dopo i campionati mondiali, al canadese è stata offerta una Titan della Casa per la corsa di Thruxton dove è riuscito ad aggiudicarsi il terzo posto assoluto, preceduto soltanto dai due piloti ufficiali della Titan. Grazie a questo risultato, ora Stewart farà parte della squadra ufficiale inglese abbandonando così il giro d'affari della Purdy-Stewart Racing per trasferirsi con la famiglia al completo in Inghilterra.

Per i piloti di seconda categoria che parteciperanno ai campionati di velocità su pista, per ogni vittoria verrà assegnata la somma di 100 dollari, con 300 dollari per colui che vincerà un campionato, sempre su Fiat ben s'intende. Oltre a questi, altri premi, rispettivamente di 100, 75 e 25 dollari verranno stanziati per i partecipanti al campionato Bulova per vetture Turismo fino ai 2500 cc.

Grazie all'avvento delle motoslitte certe piste fra le quali quella di Mosport, che abitualmente avrebbero dovuto chiudere i battenti d'inverno per la neve ed il ghiaccio, possono ora godere di una stagione agonistica che si protrae per tutto l'anno. Recentemente, alle tre giornate di gare della « Cawartha Cup » per motoslitte vi hanno assistito circa trentamila persone.



Il sindaco di Milano, Aniasi, consegna ad Anna Merzario il premio Sportsman 1972 della Chevron meritato da suo marito Arturo, che intanto si guadagnava tre punti mondiali ad Interlagos in Brasile

*La consegna dei premi Chevron a Milano*

## Ha portato fortuna a MERZARIO lontano lo «SPORTSMAN» '72

MILANO - Non sarebbe stato male avere un collegamento telefonico tra Merzario in Brasile e la sala d'Alessi di Palazzo Marino, dove ancora una volta sono stati consegnati i premi Chevron per automobilismo, motociclismo e motonautica stagione 1972. A parte il piacere di poter far partecipare almeno un po' il nostro pilota alla manifestazione in suo onore, (che a conti fatti gli ha portato fortuna) si sarebbe data una nota nuova a questa premiazione, durante la quale si assiste alla poco naturale situazione in cui i piloti premiati se ne stanno seduti a sentirsi osannare dai giornalisti delegati a questo compito. Anche se Bruno Raschi e Gianni Sironi sono stati particolarmente brillanti, Raschi descrivendo un Agostini deamicisiano e Sironi portando insieme alle lodi per Luigi Dell'Orto una secca ed efficace richiesta al sindaco Aniasi perché venga rimesso a disposizione l'Idroscalo per le prove delle barche da corsa, forse si potrebbe pensare veramente ad una nuova formula di premiazione per il futuro.

A differenza dei suoi colleghi il nostro direttore Marcello Sabbatini ha potuto parlare di Merzario in una prospettiva più dinamica, proprio perché il pilota comasco, invece di trovarsi nella sala, era impegnato ad Interlagos con la Formula Uno. Un intervento soprattutto volto a sottolineare che un pilota è un uomo cui si deve dare fiducia perché raggiunga i suoi successi. Ed è venuto facile così il riferimento attualissimo a quella difficoltà di inserire 1.a, 2.a, e 4.a al G.P. Argentina per l'avaria di

un leveraggio, che i tecnici Ferrari si sono intestarditi a non voler vedere fino all'arrivo in Brasile, dopo aver creduto a un primo sommaro controllo.

Un accenno anche all'Abarth, la marca con la quale Merzario ha sempre saputo esprimere tutto se stesso aprendosi la strada per Maranello dal giorno del Mugello '69 fino alle gare di inizio stagione '72. Senza Abarth Merzario non sarebbe stato Campione e forse non sarebbe stato Campione neppure senza il suo ottimismo e la sua capacità di non scoraggiarsi davanti a situazioni che avrebbero messo in difficoltà molti altri.

Durante la premiazione sono arrivati Rogano e Saliti della CSAI. La conferenza è stata opportuna per sottolineare come lo scorso anno il premio Chevron fosse andato a de Adamich benché non fosse Campione assoluto e quest'anno a Merzario in una situazione analoga.

Avevano aperto la manifestazione i discorsi del sindaco Aniasi e del dottor Theodoli, Presidente della Chevron Oil Italiana; l'ha conclusa la consegna delle colonne d'oro. Quella di Merzario è stata ritirata dalla moglie Anna. Anche per l'Abarth-Osella una «colonna» avendo contribuito in modo determinante alla conquista del riconoscimento da parte di Merzario. Non c'era Osella, l'ha ritirata Avidano. Giacomo Agostini, festeggiatissimo, ha avuto il premio per la nona volta consecutiva, tanto che Raschi ha perfino suggerito di... cambiare il nome della sala d'Alessi in sala Agostini!...

g. n.

*Dopo la sentenza del giudice ARIENZO sul titolo assoluto*

## Corretto l'arbitrio rimasti gli errori

Primi «studi» sulla democratizzazione, ma le

# Elettiva solo a metà

MILANO - «Timeo Danaos et dona ferentes»! Infatti, è o dovrebbe essere un grosso regalo agli sportivi questa riforma delle strutture organizzative, ovvero questo processo di democratizzazione della CSAI. Eppure, non troviamo quell'entusiasmo che provammo, ad esempio, una dozzina di anni fa quando alcuni uomini stavano seriamente attuando una Federazione degli Sport dell'Automobile di tipo francese. Ora che l'iniziativa ci viene dallo stesso presidente dell'ACI, chissà perché, non ci alletta più: «Timeo Danaos», anche e soprattutto se ci portano dei regali.

Confessiamo che i primi ad essere dispiaciuti di questo atteggiamento siamo proprio noi, che vorremmo trovare una nuova fiducia, un incentivo per giungere ad un traguardo lungamente vagheggiato. Perciò, il nostro più vivo desiderio è di essere presto smentiti dai fatti: bando a tutti i timori, augurandoci di vedere coronato dal miglior successo questo processo di trasformazione, con una CSAI elettiva e soddisfacente ad ogni livello. Ora non siamo che agli inizi: molti sono convinti che il progetto non potrà mai venire realizzato; altri si dicono certi che se questo disegno è stato concepito dal pre-

sidente Carpi è solo perché qualcosa di molto grosso sta fermentando, per cui gli sportivi diventerebbero uno strumento, un mezzo, nel conseguimento di obiettivi ben più lontani.

Comunque, avremo modo di seguire via via gli sviluppi di questa importante vicenda; per ora ci basti prendere atto del fatto che la prima riunione del Comitato di studio è avvenuta, sabato scorso a Milano, e che dalla brevissima conferenza stampa del presidente della CSAI, ing. Rogano, gli orientamenti ed i punti salienti sono stati tracciati.

Dunque, il primo orientamento del Comitato di Studio, attraverso quelle che ha chiamato ipotesi di ristrutturazione, si basa su tre punti:

1. Riforma generale che miri a creare una struttura nell'ambito dell'ACI, nella quale si sostanzialmente una democrazia effettiva dell'organizzazione dello sport automobilistico italiano. E questa enunciazione e anche la prima ammissione ufficiale, in sede ACI e CSAI, che a tutt'oggi il nostro sport non è organizzato democraticamente. E' importante sentirlo ammettere in un comunicato ufficiale, giacché fino a che lo si diceva nei giornali si era tacciati di sovversività o

Nel suo Notiziario n. 2, con data 31 gennaio e diffuso l'8 marzo, la CSAI pubblica il testo completo di sette interessanti sentenze emanate dal Tribunale Nazionale d'Appello, sentenze delle quali già si conosceva l'esito ma che sono, nel loro testo integrale, molto interessanti ed istruttive.

La più significativa di queste sentenze, comunque, è quella riguardante l'ormai famoso appello con cui de Adamich impugnava la decisione CSAI di dare punti per il campionato assoluto ai partecipanti a gare per vetture Sport il cui limite era inferiore ai 3 litri. Com'è noto, il TNA ha dato ragione a de Adamich ed ha stabilito la norma che nel termine «altre» (riferito alle gare non di Campionato del Mondo) potessero essere comprese solo le gare che vedessero al via anche le vetture 3000.

Tutto ciò non è nuovo, ed ormai la classifica del campionato assoluto italiano (a parte alcune contestazioni di cifre) è stabilizzata da tempo, con de Adamich primo e Merzario secondo. Quello che è più interessante, in questa sentenza che porta la firma del presidente consigliere Alfredo Arienzo, è la parte finale di essa, nella quale è contenuto un severo monito alla CSAI relativamente all'uso che essa fa delle norme che essa stessa emana.

In particolare, il TNA, rilevando l'illegittimità del penultimo comma per punto 2 del capitolo relativo ai Campionati di Velocità, dice testualmente:

«... Ora il Comitato lo dice in tutte le lettere e si propone di studiare una struttura nuova, per porre fine a questo insopportabile stato di cose, a questa situazione oligarchica. Lo strano è che di tutto questo ci si accorga soltanto oggi, proprio in un momento in cui l'ACI ha i suoi problemi.

2. Costituzione della base della struttura democratica attraverso i «soci sportivi» riconosciuti — all'interno degli Automobile Club provinciali — con criteri da definirsi. E' un bell'impegno, per un problema di difficilissima soluzione: pensate quante scappatoie si potrebbero avere con forti nuclei di soci sportivi. «Anche il Club Autosprint» ha commentato il presidente Rogano, «potrebbe essere un nucleo riconosciuto di soci sportivi». Ma le scappatoie sarebbero ben altra cosa: basti pensare agli interessi in gioco.

3. Costituire gli organismi direttivi dello sport automobilistico nazionale con criteri di elettività e rappresentatività. E qui l'ACI si cautea non poco, giacché nella «rappresentatività» può inserire chi vuole, facendovi leva comodamente ad ogni necessità, di maggioranza, di frattura o di indirizzo.

Ora, per puntare ad una riform-

*Finalmente interrogato (a lungo) a MONZA per RINDT*

## CHAPMAN soddisfa il giudice

MONZA - La domenica del G.P. d'Italia 1970, giorno successivo al tragico incidente in prova che provocò la morte di Jochen Rindt, furono diverse e circostanziate le argomentazioni di alcuni esperti che sapevano com'erano andate le cose e relativamente se ne meravigliavano, avendo da tempo previsto l'eventualità di una conclusione del genere. Percossa e attonita dalla lettura del quotidiano preferito, la «milizia volontaria per la sicurezza nazionale» (da non confondere con la omonima dalle iniziali maiuscole a suo tempo disciolta), ne ebbe probabilmente la colazione turbata per ciò che di ovvio si evinceva dal testo: sui circuiti del suolo natio si uccideva a man salva, se non con premeditazione. Obiettivamente, non si potevano sognare circostanze più immaginifiche per gli specialisti in commissioni di inchiesta. Diremmo quasi un voler del destino per promuovere indagini ampie ed esaurienti, visto che il «pasticcio» offriva ogni appiglio per competenza territoriale senza coinvolgere, cosa molto importante, alcun cetaceo delle nostre acque.

Pazienza se, putacaso, la disgrazia avesse avuto il suo teatro nelle terre dell'islam, ove la legge coranica riconosce ai frequentatori del mulino la facoltà, almeno eventuale, di infarinarsi. Da noi no; e qui è tutta un'altra cosa, e siamo sempre pronti a dimostrarlo riuscendo pure a mantenere seria l'espressione del volto. Ci riferiamo, non foss'altro, al fatto che un costruttore di mezzi meccanici impegnati nella disputa di un campionato mondiale ha ben poche possibilità di emergere, come vuoi nel caso in esame, qualora

non cerchi di garantirsi al meglio contro l'eventualità di costose e magari disastrose avarie meccaniche.

Nel caso poi di un «assemblatore», doppiamente paradossale ci appare l'ipotesi che certe decisioni di progetto siano frutto esclusivo di scelta personale, tenuto conto del necessario benessere di apposite Istituzioni prima che quanto concepito al tavolo da disegno possa trovare la via della realizzazione pratica. Non parliamo poi della trafila che scorre fra la commessa di lavorazione (sempre autorizzata da ponderosi istituti) e la fornitura del relativo componente, a cura del sub-fornitore di turno a sua volta soggetto alle prescrizioni di collaudo e controllo previste dalla legge di casa sua.

Bene; come al solito ci siamo dati alle divagazioni prima di riferire sui fatti, d'altronde ormai resi noti dalla stampa quotidiana: Colin Chapman si è deciso a prendere contatto con la nostra magistratura, rimbalzando direttamente a Monza dalla sua fortunata trasferta di Baires. E' riuscito anche a cancellare l'impressione di un certo snobismo nei confronti delle esigenze di inchiesta, con le spiegazioni esaurienti fornite al procuratore della Repubblica dr. Recupero e al suo sostituto dr. Lamattina. Spiegazioni tuttora soggette al segreto istruttorio, ma che ci par di immaginare se ricordiamo i risultati di una perizia a suo tempo commentata da Autosprint (Acciaio al microscopio - Anno 71, n. 3, pagg. 30 e 31).

g. o.

# ... quei lapsus in casa ANCAI



Mentre il direttivo ANCAI lo ascolta, Giorgio Pianta parla nel corso dell'assemblea della settimana passata, durante la quale ha ottenuto il maggior numero di voti preferenziali per il Consiglio '73-'75

«...esso lascia la possibilità di un'arbitraria decisione da parte dell'Autorità Sportiva per l'aggiudicazione del titolo di Campione, arbitro che può intervenire al termine del Campionato e non offre, invece, nessuna garanzia per chi si aggiunge a competere nel Campionato stesso. Tale rilevanza non ammissibile, ampia discrezionalità deriva dall'uso di espressioni imprecise come «impedientemente» e «preferito» che compaiono nel comma di cui trattasi.»

«Siffatto rilievo è indicativo per consigliare un'attenta revisione delle norme annesse al C.S.I. ed al R.N.S. per eliminare le imprecise formulazioni di norme ed eventuali contrasti con l'ordinamento giuridico generale.»

Un «consiglio», questo del TNA, che la CSAI ha mostrato di recepire, tanto che nel nuovo testo del regolamento per il Campionato Assoluto '73, contenuto nello stesso Notiziario n. 2, il comma incriminato è scomparso. Nello stesso regolamento, però, sono rimaste tutte le «novità» annunciate prima del Congresso CSAI e poi ufficializzate a Taormina, che si risolvono semplicemente in un allargamento delle gare premin, con considerazione, con conseguente proliferazione dei coefficienti, senza affrontare alla base un rinnovamento della struttura di questo campionato che, così com'è stato «corretto», non è se non più confusionario di quello precedente, che tanti «problemi» ha creato.

e premesse sono già discutibili

## la CSAI futura

ma così radicale e importante, una riforma che ci è stata negata per tutti questi anni, si creda, occorre una molla all'interno dell'ACI non indifferente. Questa molla avrebbe potuto identificarsi anni fa, come s'è detto, con la minaccia secessionistica di strappare il potere sportivo all'ACI; ma adesso, non c'è un po' di chiacchiere, non c'è proprio nulla di serio da temere. C'è solo un gran desiderio — a parte i grossi problemi dell'Ente — di ricostituire una forza degli automobilisti

sti sportivi, quale ritorno alle origini, dinanzi alla indifferenza, quasi alla inesistenza dal punto di vista associativo, della larga massa degli utenti. Ne sanno qualcosa taluni AC provinciali. E se l'avv. Carpi vi punta con tanta fretta e tanta foga, possiamo credere a questo sbocco.

Il presidente Rogano, si sa, ha il compito ultrafacilitato, giacché per assolvere alle finalità del vertice ACI che l'ha scelto non deve far altro che una crociata di democratizzazione, opera che dovrebbe meritargli le simpatie della base, in misura ben maggiore di quanto non gli fosse riuscito con la decantata «operazione autodromi», ormai da tutti smitizzata. Tanto più che la presidenza resta salva: il Comitato di Studio «studierà» certamente il modo di lasciare all'ACI la nomina (o la ratifica) del presidente: questo è già stato anticipato.

Nella sua breve conferenza stampa, l'ing. Rogano ha preferito lasciare un po' tutto nel vago: vi sono perplessità nel riconoscimento dei soci sportivi, oltre ai 5.500 licenziati circa ma si troveranno buone soluzioni, magari con differenze elettorali, e se qualche rischio permane, ebbene lo si corra o lo si dia per scontato, come scotto per ogni entità democratica. Soprattutto, però, si cancellino quelle cattive interpretazioni che si diedero al discorso del presidente Carpi a Taormina: per carità, niente secessione, niente Federazione, sarà sempre una Commissione a cui l'ACI delega il potere sportivo. Se il presidente della nuova CSAI democratica non sarà eletto dal basso e se si avranno meccanismi di «rappresentatività», termine brutino che si farebbe bene ad eliminare, perché gettare tanto scompiglio?

Insomma, l'ACI è ad una svolta importante: o un taglio netto con lo sport, trascinato per esigenze statutarie con grande riluttanza da molti, o una strumentalizzazione dei soci sportivi.

Fino a qualche tempo fa eravamo convinti che nulla di tutto questo potesse avvenire senza modifiche statutarie che sarebbero finite in Parlamento; ora, però, s'intravedono le possibilità di operare la svolta senza toccare lo statuto, con piena approvazione da parte del Consiglio Generale dell'ACI. Con una operazione che potrà concludersi entro tempi «relativamente brevi», ha concluso il presidente Rogano. Forse sei mesi o forse soltanto tre mesi. Il presidente Carpi de' Resmini ha fretta.

## Un albo anche di dirigenti

«CSAI-democratica» è demagogia od è vero rinnovamento? La realtà del nostro automobilismo sportivo è (purtroppo) che tutti vorrebbero comandare. La voce degli «unicati» protagonisti, i piloti, non è ascoltata, anzi, si fa di tutto per ignorarla; c'è di più, sembra non si capisca, o non si voglia capire, che tutta la realtà dell'automobilismo sportivo è appunto realtà perché esistono i piloti. Ad essi oggi è lasciata la sola facoltà di ringraziare per la concessione loro fatta di poter correre.

Se la responsabilità di ciò è senz'altro degli organizzatori, delle Scuderie, dei costruttori ed anche della stessa ACI, non dimentichiamo che anche noi piloti abbiamo la nostra parte in questo stato di cose: il comportamento personalistico legato ad orgoglio ed interesse ci porta ad essere disuniti. E' di questi giorni la notizia, apparsa sulla stampa, della nascita di un'«Associazione Piloti da rally»: si tentano molte strade per rinvigorire il nostro sport, ma sono strade il cui tracciato non è nemmeno suggerito dai piloti.

Abbiamo visto le ultime elezioni ANCAI: tre piloti votati su undici eletti. Sono un sincero fautore di una squadra composta da giovani piloti ben allenati capaci di dare in un prossimo futuro le soddisfazioni che l'automobilismo sportivo italiano da tempo attende; non sono però d'accordo nel «mettere in pensione» o comunque trascurare gli attuali piloti che con molto meno aiuto ed a prezzo di sensibili sacrifici si sono imposti in campo internazionale; non dimentichiamo che almeno cinque di essi si sono portati ai livelli alti della scala mondiale.

Se l'ANCAI riuscirà ad affermarsi, in campo nazionale, non tanto con gli scioperi, come richiesto all'ultima assemblea, ma con una fattiva, continua e decisiva partecipazione al governo del nostro automobilismo sportivo, ponendo e discutendo con gli altri partecipanti le esigenze di noi piloti, quei problemi che oggi sembrano insormontabili, non esisteranno più! Auspicio inoltre che, finalmente, si istituiscano gli albi dei preparatori e dei dirigenti di Scuderia. Questi, infatti, consigliano e fanno prendere ai piloti decisioni le cui conseguenze ricadono solo su questi ultimi: non è giusto che sia sempre solo il pilota a pagare di persona!

Un automobilismo sportivo governato o comunque condizionato dai piloti è, secondo me, una valida alternativa che dobbiamo portare avanti. Dobbiamo, anche, impegnarci a sostenere chi verrà praticamente eletto, e dovremmo farlo per tutto il tempo fissato affinché questi possa impostare, e svolgere con serenità e fiducia il programma da noi condiviso. Solo un'ANCAI decisamente dei piloti ed una CSAI assente a tutti i fattori componenti allo sport automobilistico potrebbero darci un vero rinnovamento.

Giorgio Pianta

MILANO - Per identificare il valore d'una manifestazione occorre mettere sul piano della stima, ed esclusivamente, ciò per cui quella manifestazione è, differenziandosi da ogni altra e giustificandosi con la pura necessità delle sue sollecitazioni e dei suoi traguardi. Un finto albero, se gli togliete i finti fiori e le finte foglie, resta un finto albero; ma un vero albero quando gli tagliate i veri fiori e le vere foglie, resta sempre un vero albero.

Ora, togliendo le reciproche congratulazioni per i premi ottenuti, gli applausi, gli «embrassons nus», che resta dell'assemblea dell'ANCAI? Resta una sostanza vera, viva, profonda, cui bisogna guardare con rispetto: la sostanza che l'ANCAI è un organo che ha la sua fisionomia, una grande vitalità, una funzione di sostanziale importanza nella disciplina, nella difesa e nello sviluppo dell'automobilismo sportivo. Ling. Ceard dopo aver fatto rilevare che l'attività preminente dell'ANCAI nel triennio 1970-72 si è manifestata attraverso le seguenti linee principali: rafforzamento della fisionomia sindacale dell'associazione nei congressi CSAI e nel costante contatto con il governo automobilistico italiano, nell'impulso promozionale per la qualificazione e l'infoltimento delle gare nazionali, nell'attività assistenziale ed infortunistica attraverso diretti ed urgenti interventi presso la FAC, nell'autorevole concorso per il perfezionamento dei regolamenti sportivi, ha enunciato quelli che potrebbero essere i programmi del nuovo Consiglio Direttivo e cioè: cercare la realizzazione della democratizzazione dello sport automobilistico, ampliare la base associativa, semplificare la pratica dello sport dell'automobile, ottenere la presenza qualificata di un rappresentante dell'ANCAI ad ogni singola corsa, aumentare le capacità organizzative ed assistenziali dell'associazione attraverso il reperimento di nuove forme di sostentamento

## Necessità ANCAI...

Dopo un minuto di raccoglimento in memoria dei piloti italiani (Riccardone, Rinaldi e Noris) deceduti sui campi di gara nel 1972, ha avuto luogo un vivace dibattito. Sono intervenuti Pianta (necessità che tutti i piloti tesserati o meno siano sollecitamente informati della presenza sul luogo delle gare di un rappresentante ANCAI che tuteli i loro interessi nei confronti degli organizzatori, ad evitare quanto è successo anche ad alcuni piloti italiani al recente rally di Montecarlo), Angiolini (necessità di creare in seno all'associazione un «general manager»), Suni (maggiori riconoscimenti nei confronti dei piloti privati), Tavoni (intervenire presso la CSAI per l'aumento dei premi di classifica che dal 1967 sono rimasti invariati). De Leonibus (reperimento dei fondi per il mantenimento di un general manager).

Ha preso quindi la parola il Presidente della CSAI ing. Rogano che dopo aver portato ai premiati le felicitazioni del Presidente dell'ACI ha sottolineato le affermazioni colte in campo internazionale dai piloti e dalle Case italiane nel 1972, precisato i rapporti di reciproca collaborazione che legano la CSAI all'ANCAI («una intesa piena, una massima solidarietà, sia in sede di studio, sia in attività sui campi di gara»), confermato il suo impegno per la rapida realizzazio-

ne del programma di democratizzazione dello sport automobilistico.

Fin lì, tutto bene, tutto come era lecito attendersi dall'intervento del presidente CSAI, ospite in casa ANCAI e quindi legato ai doveri di chi entra in casa altrui. Ma l'ing. Rogano, facendo crescere finti fiori e finte foglie sul tronco dell'albero vero, inopinatamente è entrato in polemica con il nostro settimanale, affermando che la CSAI non era impreparata a questa democratizzazione in quanto le sue numerose sottocommissioni sono una vera espressione della democratizzazione in atto. Ha poi aggiunto: «Chi ha scritto che si rende conto del contributo prezioso e disinteressato che i componenti della CSAI e tutti coloro che collaborano attivamente e spassionatamente con essa danno allo sport automobilistico. E' stato un giudizio ingiusto e ingeneroso».

## ...e bilanci CSAI

L'ing. Rogano si è quindi soffermato sulla gestione amministrativa della CSAI, precisando che i 700 milioni denunciati dalla nostra rivista (e qui il presidente ha commesso un macroscopico errore in quanto non il nostro settimanale ha denunciato tale cifra, ma è stato l'avv. Carpi de' Resmini a dirla coram populo a Taormina), costituiscono l'onere annuale dell'ACI per lo sport, ma che di essi soltanto 400 milioni sono amministrati dalla CSAI e da essa così devoluti: 180 milioni per gli autodromi, 25 per premi ai costruttori, 20 per sconti sulle vetture ai praticanti (come dire Formula Italia), 4 per i Trofei, 130 per contributi agli organizzatori e soltanto 41 per il funzionamento ed il pagamento dei dipendenti e funzionari dell'ente.

Sarebbe troppo facile, a questo momento, dirci noi, portare altre cifre ben più illuminanti, ma non desideriamo più fare scendere la cosa in una logorante polemica perché, come ha scritto il nostro direttore nel numero scorso, essa sarebbe ormai inutile, visto come si intende la democrazia della critica.

Dopo un breve intervento del presidente onorario Spotorno che ha ringraziato la Fiat per i premi annuali, annunciando che anche per il 1973 l'ANCAI potrà contare sul sostanzioso contributo, si è svolta la premiazione dei 97 piloti resisi meritevoli. Il premio «Ascari-Castellotti-Musso» è stato assegnato ad Arturo Merzario, Sandro Munari e Nanni Galli. I premi di incoraggiamento «Bandini» sono stati assegnati a Fulvio Bacchelli, Sandro Cinotti, Efisio D'Aquila, Roberto Filanino, Mauro Formento, «Gero», Pier Carlo Ghinzani, «Gianfranco», Carlo Giorgio, Lella Lombardi, Gaudentio Mantova, Federico Ormezzano, Antonio Rufola. Fra gli altri premiati ricordiamo Vaccarella, Francisci, Carlo Facetti, Picchi, Casoni, Francia, Lele Pinto, Barbasio, Mannucci, i due Brambilla, Paleari, Ricci, Bologna, Cerulli, Ragaio, Vidori, Ceccato, Marzatico, Sodano, Bisulli, Russo, Brai, i due Pittoni, «Alval», Capra, Finotto, «Pooky». Un particolare riconoscimento è andato al nuovo socio Andrea de Adamich quale campione assoluto della velocità, anche se chiamato al tavolo erroneamente con il nome di Andrea... Merzario.

Carlo Burlando

## I segreti che non si capiscono

Presidente: Ing. Alberto ROGANO; Componenti: dr. Alfredo ARIENZO (magistrato; ACI); dr. Gianni ASQUINI (AC 3 Venezia); dr. Renzo AVIDANO (ANFIA); dr. Ugolino BECCARINI CRESCENZI (FISA); dr. Giorgio LIGUORI (magistrato; CSAI); dr. Claudio LUCENTINI (ACI); rag. Ottorino MAFFEZZOLI (AC Milano); avv. Mario MAZZI (ANFIA); sig. Giorgio PIANTA (ANCAI); sig. Marco PICCININI (?); geom. Antonio ROSSO (AC Torino); avv. Luigi STOCHINO (consulente legale); assente giustificato: sig. Paolo MORUZZI (AC Bologna).

Tutti questi signori sono gli «esperti» del Comitato di Studio per la «democratizzazione», organismo che ha appena iniziato il suo impegno. Tre, le cose che NON SI CAPISCONO, della appena iniziata attività:

① CHI E' quel certo sig. Mario PICCININI non meglio identificato. Qualcuno dice che è un funzionario ACI, qualche altro che è un giovane (figlio di un noto ingegnere dirigente di una industria romana) presente come «rappresentante del pubblico sportivo». Comunque la sua scelta è avvenuta «motu proprio» ACI.

② PERCHE' la preoccupazione fondamentale dei «costituenti» sportivi è stata quella del patto-di-silenzio. Cioè non dire nulla oltre il comunicato! Ma come? Se si persegue uno statuto di democratizzazione, il primo requisito non dovrebbe essere la più aperta pubblicizzazione? O che si vuol nascondere? Forse che si è subito parlato di organismi ELETTIVI «E» RAPPRESENTATIVI e non si vuol far cogliere la sfumatura bivalente? ③ E PERCHE' non si è accennato alla ELETTIVITA' del Presidente? Carpi... diem, resta intanto il precetto primo...

m. s.

e. b.



Festoso annuncio nella premiazione di Pontecchio per il Trofeo rally nazionali SIMCA - KLEBER - AUTOSPRINT

# 2852 «RALLY 1»

## spiegano 12 milioni Simca '73

PONTECCHIO MARCONI - «...e nel '73 i milioni in pallo per il Trofeo Simca-Kleber-AUTOSPRINT adesso anche con la collaborazione dell'Ausonia Assicurazioni, saranno ben dodici...» e mentre pronunciava queste parole, l'infaticabile Pellissier, «deus ex machina» di tutta l'organizzazione sportiva della Simca, malcelava una grande soddisfazione per essere riuscito nello stretto giro di due soli anni a rendere popolari, anche nell'ambiente delle corse italiane, le sue piccole ma potenti vetture.

Ed era lo stesso concetto che l'Amministratore delegato, Georges Royons, aveva sottolineato poco prima, mostrando cifre alla mano il successo dell'iniziativa. Certo che la Simca, che ora è ai primissimi posti nelle classifiche di vendita in Italia, deve una buona parte del suo successo attualmente alla sua politica sportiva tantopiù che la conferma più diretta la si può avere constatando che nel solo '72 sono stati venduti ben 2852 modelli Rally 1 (una vettura tipicamente sportiva) e prenotate nel solo gennaio di quest'anno 220 nuovi modelli Rally 2.

Un successo che ha favorito anche le partecipazioni in gara dove una settantina di macchine, 50 del tipo Rally 1, hanno assicurato una continuità di presenze di tutto rilievo, e adesso in Simca non si vogliono fare pronostici per quest'anno anche se appare chiaro che tutti nutrono una fiducia smisurata nei confronti di questa felicissima iniziativa del cui nuovo regolamento, in corso di stampa, verranno informati tutti al più presto: i licenziati che lo riceveranno a casa, gli appassionati che potranno averne una copia presso le scuderie o all'A.C. locale.

Dunque il primo Challenge Simca-Kleber Trofeo AUTOSPRINT si è concluso ufficialmente con la consegna dei premi (e degli assegni) ai primi trenta classificati guidati da un Belgio applauditissimo vincitore con tanto di bionda navigatrice al fianco, con Lisino non meno applaudito secondo classificato (ma primo a pari merito in quanto a punti) e con De Rocco, terzo alla fine nonostante per tutta la stagione avesse mantenuto la testa. Uno dopo l'altro tutti gli altri (tra cui Ferri quarto assoluto e primo di quelli alla guida dei modelli più piccoli a trazione anteriore) hanno ritirato il loro riconoscimento, tutti tranne ovviamente i pochi assenti ampiamente giustificati dalle cattive condizioni atmosferiche, compreso quindi anche Suni, quindicesimo (niente male!), uno dei pochi mini-rallimen molto noti anche al nostro direttore.

Ma il fatto più importante era la stagione entrante, piena com'è di promesse per i giovani appassionati di automobilismo che non possono certo dire che qualcuno adesso non abbia pensato a loro e soprattutto con la certezza di avere adesso un mezzo, la nuova Rally 2, decisamente competitiva anche per la classifica assoluta. Una novità, comunque, la si può già anticipare: quest'anno lo Challenge non sarà più riservato alle sole prove dei Rallyes nazionali, ma sarà aperto anche ai più duri e selettivi rallyes internazionali acccontentando così tutti quelli che, specie sullo slancio della positiva esperienza di quest'anno, intendono progredire sempre nella loro escalation ralistica.

Un premio poi, decisamente meritissimo, per i due «ufficiali» Trucco-Tesio protagonisti lo scorso anno di una stagione strepitosa e soprattutto molto beneaugurante per quella entrante dove saranno affiancati (sull'altra Rally 2 «casa») da Besozzi-Simoni, una coppia «importante» che non dovrebbe deludere le aspettative degli appassionati.

Dopodiché si è mangiato da «ralisti», un pasto veloce veloce causa lo sciopero della categoria che ha coinvolto anche i dipendenti del locale in cui si è svolta quella che adesso dovrebbe diventare l'annuale premiazione dei più meritevoli affezionati sportivi della Simca, della Kleber e, da quest'anno, dell'Ausonia.



Massimo Belgio riceve uno dei tanti trofei che l'hanno premiato per il suo successo nel primo Challenge Simca-Kleber-AUTOSPRINT. A parte riceverà anche una promessa di correre forse già all'Elba con una vettura «semiufficiale». Consegna la Coppa il dr. Sbisà della Kleber-Colombes. Gli è accanto il dr. Pellissier, autodefinitosi il «Pierino la Peste della Chrysler Italia», per i soldi che chiede a favore dello sport (Attualfoto)



A destra, applauditissimo ospite «a sorpresa», l'on. Preti, ricordando il suo passato di appassionato sportivo (non al volante), ha divertito gli intervenuti

## Corso gratis per aspiranti dei rallyes a MODENA

MODENA - Per iniziativa della Modena Corse verrà fra poco organizzato un corso gratuito per aspiranti ralisti. Il corso si suddividerà in tre serate, la prima puramente teorica (istruzioni sui radar, sulla terminologia ralistica, cronometri, C.O. ecc.), mentre le altre due serviranno per mettere in pratica le nozioni apprese. Il corso, come abbiamo detto, è completamente gratuito, ma per prendervi parte sarà necessario avere compiuto gli anni 21 e impegnarsi a restare legati alla Modena Corse. Gli interessati potranno mettersi in contatto con la segreteria della Scuderia in Corso Canalgrande, Hotel Canalgrande

● Dopo l'accordo per partecipare al campionato marche con la Lola, WISELL ha detto di avere rifiutato offerte per la F. 1. «Quest'anno ho deciso che volevo correre soltanto con le vetture più competitive — ha detto — e ritengo che questa Lola sarà la migliore in corse di durata. Meglio pilotare questa macchina piuttosto che una F. 1 non competitiva.»

## Una simpatica novità nella festa NORD-OVEST

# Il CONI promette per LOMBARDORE

TORINO - Serata di festa per i soci della Nord-Ovest, una delle più simpatiche ed attive scuderie torinesi. Un'occasione per riunirsi e parlare di corse, di programmi e naturalmente di autodromo.

La presenza del factotum della scuderia, geometra Cosentino, fa da catalizzatore e tanto più in quanto, anche se per scopi conviviali, sono seduti abbastanza vicini allo stesso tavolo, l'onorevole Catella, l'assessore allo sport del comune di Torino, Lucci, ed il dottor Aimaretti della sezione sportiva dell'AC Torino.

L'on. Catella si mostra molto interessato alle iniziative del geom. Cosentino, ed è sicuro che in breve si riuscirà a realizzare un impianto degno delle tradizioni torinesi. A questo proposito, le autorità politiche provinciali, il CONI e la stessa Giunta non possono ignorare a lungo il «grido di dolore» degli sportivi subalpini.

Lo stesso on. Catella si sente impegnato sia come uomo politico sia come sportivo ad appoggiare l'iniziativa e auspica che vengano reperiti al più presto i fondi necessari anche magari attingendo, mediante la Regione, dai cospicui introiti che derivano dal totocalcio e che sono da destinarsi allo sport.

L'assessore Lucci del comune di Torino è naturalmente

più cauto, anche se sottolinea l'adesione data al progetto dall'attuale Giunta. I soldi ci saranno per l'autodromo di Lombardore: non si tratterà di cifre elevatissime ma comunque consistenti ed in parallelo ad altri enti pubblici torinesi. Certo i problemi di una grande città sono infiniti, gli sportivi non vogliono che si spenda troppo e male, è importante realizzare un impianto intelligente con contanti da essere in breve, con una gestione oculata, in attivo.

Per il resto, la festa è stata un successo, animata da vari «numeri», immancabile la barzelletta di Tondelli. Alla fine della serata, il presidente della Nord-Ovest, comm. Zecchini, era molto soddisfatto della sua premiazione. Speriamo che le fatiche di Cosentino abbiano entro breve tempo, i primi frutti.

## AI SANTAMONICA auto più sci (via... ASIAGO)

FORLÌ - Organizzata dalla Scuderia Arcangeli di Forlì in collaborazione con l'autodromo di Santamonica e lo Sci CAI, nei giorni 17 e 18 febbraio avrà luogo una manifestazione mista, auto più sci, denominata "1. Raduno autosciatorio Santamonica-Asiago". Il raduno comprende due prove automobilistiche la prima delle quali si svolgerà all'autodromo Santamonica di Misano e l'altra ad Asiago, e di una gara di sci con classifica combinata.



Sopra, l'on. Catella e l'assessore Lucci assieme al comm. Zecchini. Sotto, Eris Tondelli come al solito ha dato spettacolo



g. r.



Divertente show alla "SACCO-CORSE"

## Anche l'on. Preti «distingue» tra rallysti e... corridori

Questa volta l'asso nella manica c'è finito per caso, comunque ha fatto come sempre un certo effetto. Alla prima premiazione ufficiale della « Sacco Corse », la Scuderia di giovani rallysti bolognesi, ha dato quel « tocco in più » l'on. Luigi Preti, pescato casualmente mentre pasteggiava tutto solo nello stesso ristorante, e che molto simpaticamente ha accettato di diventare socio onorario della scuderia prestandosi a premiare i campioni sociali.

Preti (che si è dichiarato molto vicino allo sport dell'automobile oltre che appassionato da vecchia data « ... dai tempi in cui la Mille Miglia passava nella mia Ferrara... » ha precisato) non ha nascosto la sua ammirazione per i presenti che fanno quello che a lui non riesce (non ha mai guidato un'auto in vita sua) ed ha augurato loro di diventare tutti dei corridori in automobile, quello che non sono certamente adesso che « fanno i rallys », parola che lui riesce a tradurre solo in gara di regolarità.

La Sacco Corse è infatti una scuderia essenzialmente rivolta a questa specialità, dove ha già ottenuto diversi risultati di rilievo sia qualitativamente (« Vanni » tra l'altro è finito ottavo assoluto a S. Marino) che quantitativamente (oltre trenta soci hanno partecipato a gare nel '72), e proprio in questa direzione intende procedere anche in futuro dove qualche abbinamento pubblicitario, al momento solo intuito, potrebbe garantire il completamento del già sostanzioso programma '73 presentato in sede di bilancio dell'attività passata.

Ma veniamo ai premiati capeggiati ovviamente da quel « Vanni » su cui sono puntati gli occhi anche di altre scuderie e che quest'anno tenterà seriamente di guadagnarsi il suo posto al sole con la conquista della Coppa CSAI per il G. 1 nei rallys nazionali. Dietro di lui Luciano Marchi (l'unico velocista), Giuseppe Civolani, che promette molto per il '73, e Claudio Lenzi. Via via i premi sono stati consegnati anche a tutti gli altri che si sono maggiormente distinti: Somià, Mongiorgi, Prandini (ma dove arriverà quest'anno con la bomba Fiat G.4?), Sacco, Frasca, Bendini, Rubinacci (lui e lei), Mazzanti, Braga, Borsari, Passeri, Biavati, Trebbi (altro che Mannucci!), Legnani, Pozzi, Bedeschi, Fabbri, Tugnoli, Ferrarini, Rondinelli, Giovannetti e Rinaldi.

E' stato pure riletto il direttivo della scuderia che quest'anno potrà contare anche sull'apporto (dall'interno) di Roberto Masciacesi, titolare dell'Italpnus, tangibile sostenitore di tutta l'attività del gruppo.

C. C.

## I premiati e il nuovo C. D. della «GRIFONE-Erg»

GENOVA - Ragioni di spazio e di tempo ci hanno impedito di completare, sul numero scorso della nostra pubblicazione, il resoconto dell'assemblea-premiazione della Scuderia Grifone-Erg, nel corso della quale si è proceduto alla nomina del nuovo CONSIGLIO DIRETTIVO che è risultato composto da Renato Berio, Enrico Gibelli, Luigi Tabaton, Tino Bosio, Sergio Garbarino, Enrico Vacca, Gianfranco Bilia, Gianbattista Vicari, Gian Domenico Soldi, Alfonso Mondini e Silvano Chiesi. Tutti eletti all'unanimità e con l'augurio di « continuiamo sempre così ».

Gli applausi rivolti al nuovo Consiglio Direttivo si sono estesi, poi, con una uguale intensità ai piloti quando essi sono stati chiamati al tavolo d'onore per ricevere il premio loro conferito: dai campioni sociali Roberto Fioravanti (velocità), Ivana

Giusti (velocità femminile), Piero Bruno (rallys internazionali), Gianfranco Bilia (rallys nazionali), Vincenzo Garraffa (regolarità maschile), Luigina Imerito (regolarità femminile) ai vari Alessandro Cocchetti, Massimo Manna, Alberto Librizzi, Giovanni Guerisoli, Emmannn Ghiglia, Emilio Gualtieri, Antonio Palmas, Pietro Marziali, Giandomenico Soldi, Giuseppe Santilippo, Edoardo Ricci, Roberto Percivale, Alessandro Villiger, Carlo Ravaoli, Barboni Luciano, Giusto G. Piero, Bulfoni Walter, Mauro Stagnani, Enrico Vacca, Luciano Fasce, Rodolfo Solaroli, Massimo Tabaton, Osvaldo Galatini, Giuseppe Cardinale, Barbero Domenico, Claudio Giovannone, Enrico Gibelli, Franco Faldini, Alfonso Cavallucci, Giorgio Calogera, Angela Fava, Liana Raimondi, Argentina Castillet, Diomira Gatti.

«Dilaga» anche a SUD  
la scuderia milanese  
con le sue «filiali»

# Il super JOLLY



« Attento tu... », sembra dire Paolo De Leonibus a Giorgetto Pianta, aspirante Presidente ANCAI con 128 voti di preferenza, nel corso della premiazione Jolly. Giovannino Lurani ammicca...



Sopra, Chiti e Angiolini parlano già di rallys? A sinistra, la signora Angiolini premia Pinto

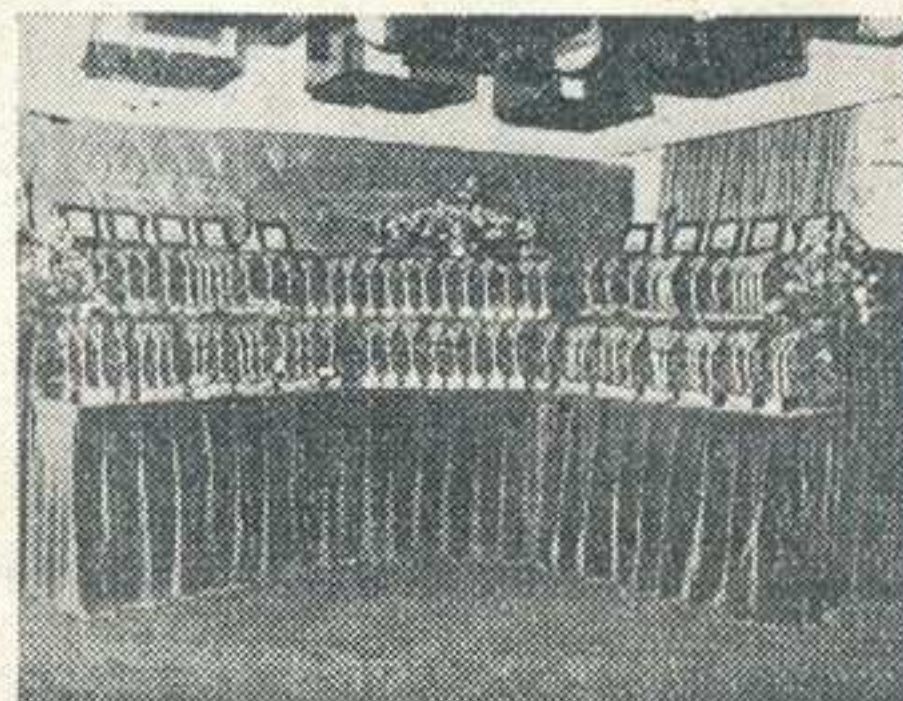
MILANO - E' tempo di bilanci, consuntivi e preventivi ed anche la scuderia Jolly Club « Mario Angiolini » non ha potuto sottrarsi a tale tradizionale cerimonia. La manifestazione promossa dalla scuderia milanese e signorilmente diretta dalla sig.ra Renata Angiolini, ha avuto come teatro del festoso epilogo della stagione '72 il Salone dell'Hotel Hilton per la consegna degli ambiti riconoscimenti (trofeo, medaglie d'oro, distintivi d'onore).

« La nostra scuderia — ha detto fra l'altro il presidente rag. Mariani — è proiettata nel futuro, all'insegna dell'avanguardia e del successo, dandosi dimensioni sempre più vaste ed importanti con il varo dopo il Jolly svizzero, il Piave Jolly, il Jolly Bergamo, nel nuovo anno, del Jolly Lucca ed attuando un particolare accordo con la scuderia Pegaso, tradizionale esponente di quell'anelito sportivo meridionale cui la nostra scuderia desidera rivolgere la sua attenzione. La nostra scuderia è proiettata verso una sempre maggiore espansione per ribadire il concetto che ebbe il nostro indimenticabile Mario di inserire le scuderie nella vita dello sport automobilistico italiano ed internazionale ».

Alla sintetica prolusione è quindi seguita la consegna dei riconoscimenti ai piloti che si sono susseguiti al tavolo d'onore. Hanno ricevuto premi il campione d'Europa rallys Lele Pinto, il campione d'Italia GT Emilio Paleari, i vincitori di Coppe e Trofei CSAI Erasmo Bologna, Martino Finotto, Salvatore Brai, Giancarlo Biasuzzi, Lella Lombardi, Serena Pittoni, Giuliano Cané, Maurizio Verini, e il campione svizzero assoluto rallys Philippe Carron. Ad essi sono seguiti gli altri 140 piloti che hanno contribuito alla conquista delle 308 vittorie individuali e 86 collettive racimolate dal Jolly Club nel 1972.

Nell'occasione sono state rin-

graziate le Case che hanno dato incremento all'attività sportiva della scuderia, con l'offerta di un riconoscimento all'avv. Mazzi dell'Alfa Romeo (erano presenti anche il dr. Marchetti ed il comm. Bernasconi), all'ing. Ceard per la Castrol, al dr. Bagnoli per la Fiat, al dr. Avidano per l'Abarth, al dr. Di Camillo per la General Motors, al sig. Valla per la Kleber-Colombes; ai preparatori ing. Chiti (Autodelta), Virgilio Conrero, Piero Facetti, Giada Auto, Gigi Maciocca, Wainer Mantovani, Novamotor, Pino Trivellato ed a chi nella stagione non ha mancato di dare una mano alla scuderia, dal-



La « sfilata » imponente dei premi della scuderia Jolly Club

la sig.ra Vigo a Maffezzoli, da Morgantini a Ronchi, da De Leonibus a Censabella, dalle sig.ne Tosi e Belloni, a Fossati, Da Grassi a Salvay.

Nella festosa esibizione di abiti da sera ed elegantissime toilettes femminili, siamo riusciti ad isolare il direttore sportivo della scuderia Roberto Angiolini al quale abbiamo rivolto alcune domande sui problemi dell'automobilismo in particolare sul programma futuro della sua scuderia. Ecco le sue risposte:

D. Quali sono per te i problemi principali dell'automobilismo?

R. « I costi delle vetture e delle preparazioni sono il problema principale da risolvere altrimenti non sarà più possibile portare

dei giovani notoriamente non in "moneta" allo sport agonistico. Altro problema a mio modo di vedere, è la poca sensibilizzazione della stampa verso il nostro sport ».

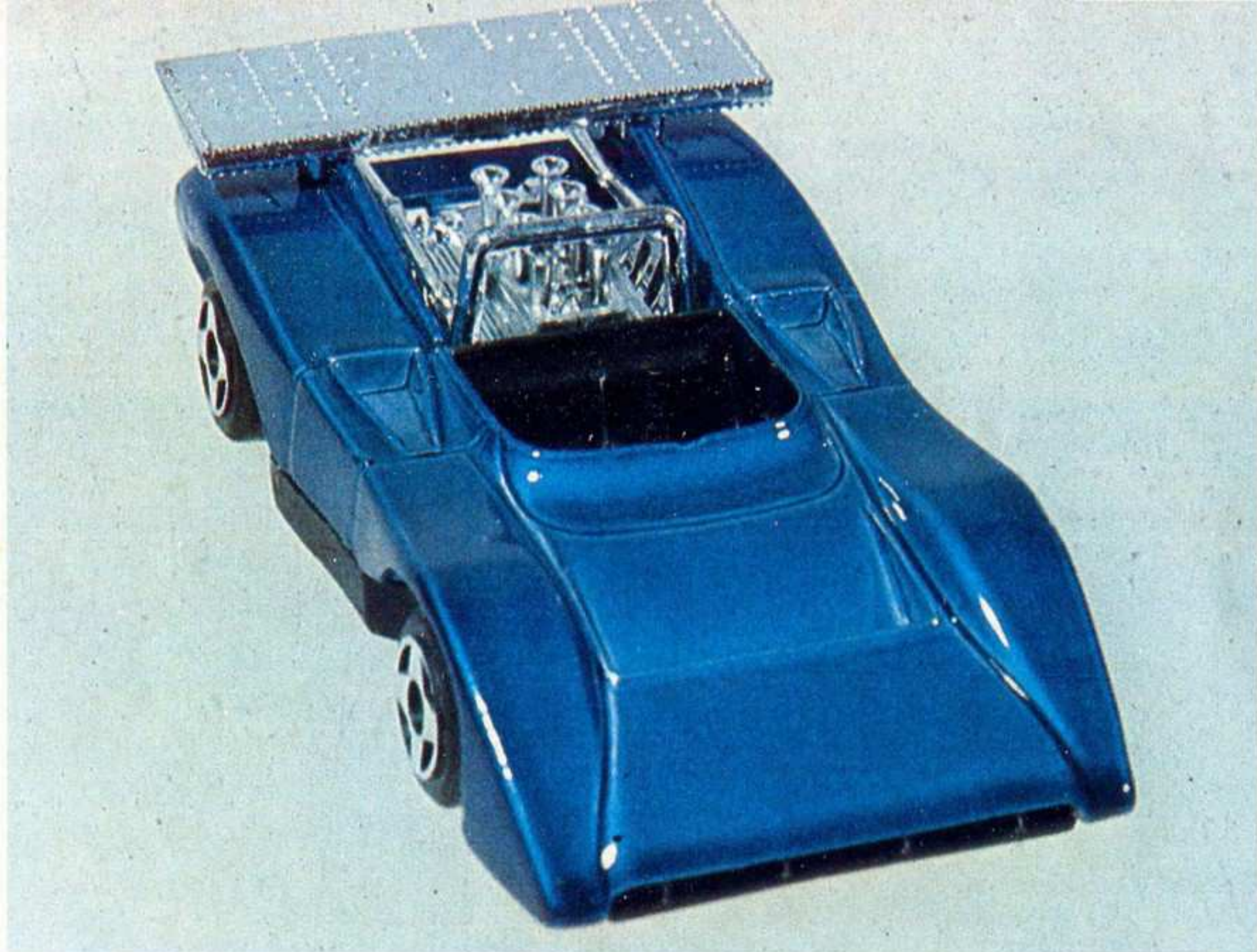
D. Ritieni che l'automobilismo dilettantistico possa ricevere aiuti dalla pubblicità?

R. « La pubblicità, sulle macchine è una forma di finanziamento importante; l'automobilismo può ricevere grandi aiuti dalla pubblicità, ma dovrà dedicare a questa la necessaria attenzione ».

D. Quali sono i programmi di massima per il 1973 della tua scuderia?

R. « Il Jolly Club parteciperà al campionato mondiale marche con due Lola T 280 di 3000 cc che saranno pilotate da Giorgio Pianta e Giorgio Schon e la cui preparazione sarà direttamente curata dalla Bonnier Racing. Inizieremo con la 6 Ore di Vallelunga, anche se questa gara di durata avremmo avuto più piacere di disputarla ad Imola che ritengo un autodromo più congeniale per questo genere di gare. Parteciperemo altresì all'Europeo prototipi 2000 con vetture Lola T 290 e AMS 2000 che saranno affidate a Pianta, Finotto, Mohr e Paleari; all'Europeo GT con due Pantere De Tomaso al volante delle quali saranno Casoni e « Gero »; al campionato europeo turismo con una BMW 2000 affidata a Mohr e Finotto e, naturalmente, come sempre negli anni passati, alle gare valevoli per i campionati italiani di velocità (stiamo approntando per questi campionati vetture Opel Ascona sia per il gruppo 1 che per il gruppo 2), mentre per i rallys ci affideremo alle Lancia. Per la fine del prossimo mese dovrebbe essere ultimata la nuova sede dell'assistenza tecnica che in effetti, nel 1972, è stata costretta in limiti non conformi alla nostra buona volontà ».

Carlo Burlando



## RAPPORTO dal SALONE milanese del GIOCATTOLO:

queste sono le novità 73 di auto-  
modelli sempre più desiderabili

Fascino dei bolidi Can-Am. Questa Lola T 222, una delle più valide avversarie della McLaren e della Porsche, è stata riprodotta dalla POLITOYS in scala 1:43. Dispone di ruote veloci, alettone stabilizzatore, riproduzione del motore V. 8. Costa 500 lire

# Le comprerete subito

SPECIALE PER AUTOSFRINT

MILANO - 140 miliardi di fatturato, dei quali 57 provenienti dalla esportazione; oltre quattrocento aziende operanti nel settore; 23.000 addetti, in gran parte specializzati; il quinto posto assoluto nella graduatoria mondiale dei Paesi produttori. Con questo rendiconto il mondo del giocattolo italiano si è presentato al Salone di Milano, che si è tenuto dal 26 gennaio al 2 febbraio. Quest'anno gli espositori sono stati 850, italiani e stranieri, e hanno occupato un'area complessiva di circa 66.000 metri quadrati.

Mancano stime sul volume degli affari conclusi nei giorni del Salone ma si può ritenere che si tratti di cifre con almeno dieci zeri. Ci sarà da lavorare a pieno ritmo per tutto il 1973; aumenti dei costi, incertezze monetarie, IVA, problemi di manodopera non dovrebbero impedire di raggiungere traguardi ambiziosi ma possibili quali i 65 miliardi di esportazioni, un autentico record che è superiore più di tre volte alle importazioni del 1972.

Il Salone del Giocattolo di Milano, come si vede, è proprio una cosa seria. Tutt'altro che un gioco anche se, girando per gli stands, non si vedono che giocattoli di tutti i tipi, dal computer fatto in casa alla bambola di pezza, dal treno che si mette in moto a colpi di fischietto alle automobiline e alle scatole di montaggio.

CONTINUA A PAGINA 40

Aldo Zana



Gli americani fanno correre di tutto. Questo veicolo (sopra) dall'aspetto molto robusto, prodotto dalla CORGI TOYS, è uno dei «buggies» che disputano la «Baja 500», una corsa massacrante attraverso piste piene di buche e sassi - Della MEBETOYS del Gruppo Mattel (foto sotto) invece, bolidi a ruote scoperte e coperte. Da sinistra le monoposto F. 1 March 721 X, Lotus-JPS e Brabham BT34 e, sullo sfondo, la Gulf-Mirage e la Ferrari 312 P campione del mondo. La scala è 1:28



## Le comprerete subito

CONTINUAZ. DA PAGINA 38

### Gli automodelli

Nel settore degli automodelli metallici adatti sia alle collezioni sia ai giochi dei più piccoli sono state presentate moltissime novità. Abbiamo notato che i principali costruttori sembrano orientati ad abbandonare il tradizionale valore di scala 1:43 (cioè esemplari quarantatré volte più piccoli del vero) in favore di valori che permettono modelli più appariscenti.

Questa tendenza è particolarmente visibile tra le moltissime novità presentate dalla **POLITOYS**, sempre dinamica e sensibile alle richieste del mercato. Troviamo così tutta una serie di auto in scala 1:25 tra le quali sono da segnalare la **BRM CAN-AM** (denominazione impropria in quanto la vettura riprodotta ha gareggiato solamente nel Trofeo Interserie in Europa), la **LOLA L&M T 260** di Jackie Stewart nelle corse Can-Am 1971, la **LANCIA FULVIA HF 1600** guidata da Sandro Munari nel Rally di Montecarlo. A questi esemplari, già pronti e messi in vendita entro marzo, seguiranno **ALFASUD**, **VOLKSWAGEN CABRIOLET**, **VOLVO 144** della polizia svedese, **A 112 A-BARTH**, **FIAT 126**, **HONDA Z**, **PEUGEOT 104**. Tutti questi modelli costeranno 2.500 LIRE e saranno disponibili entro la prima metà dell'anno.

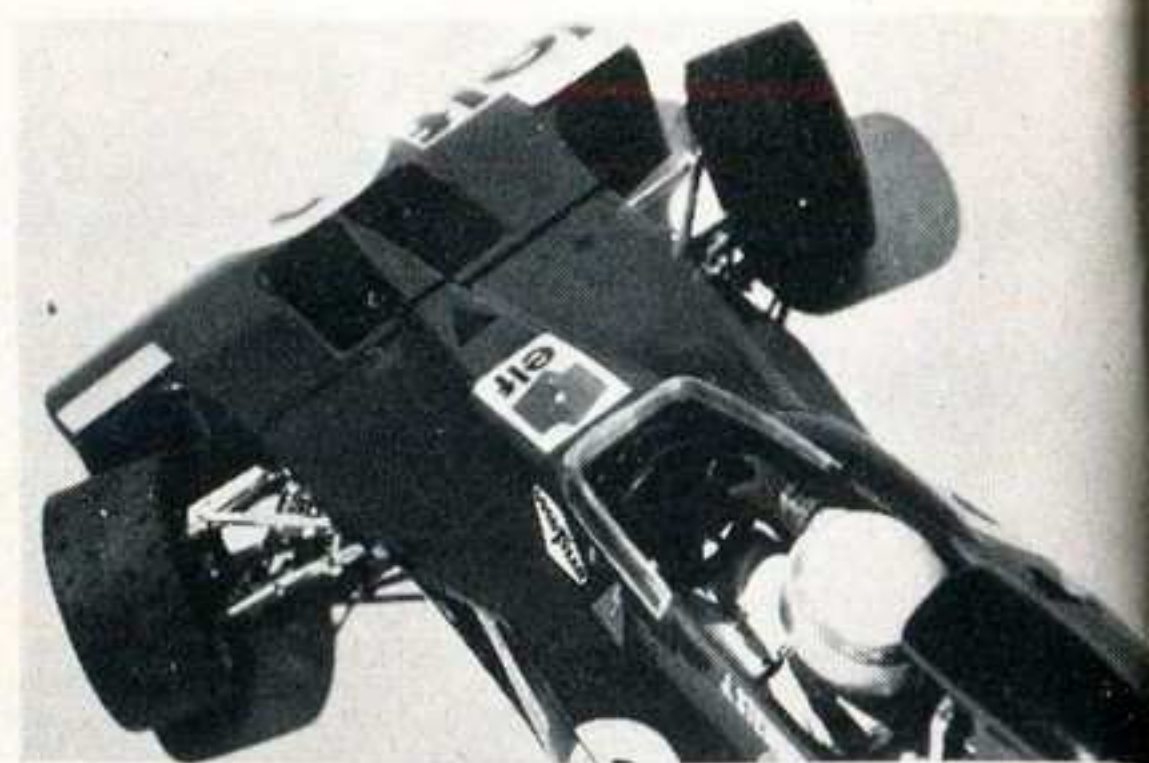
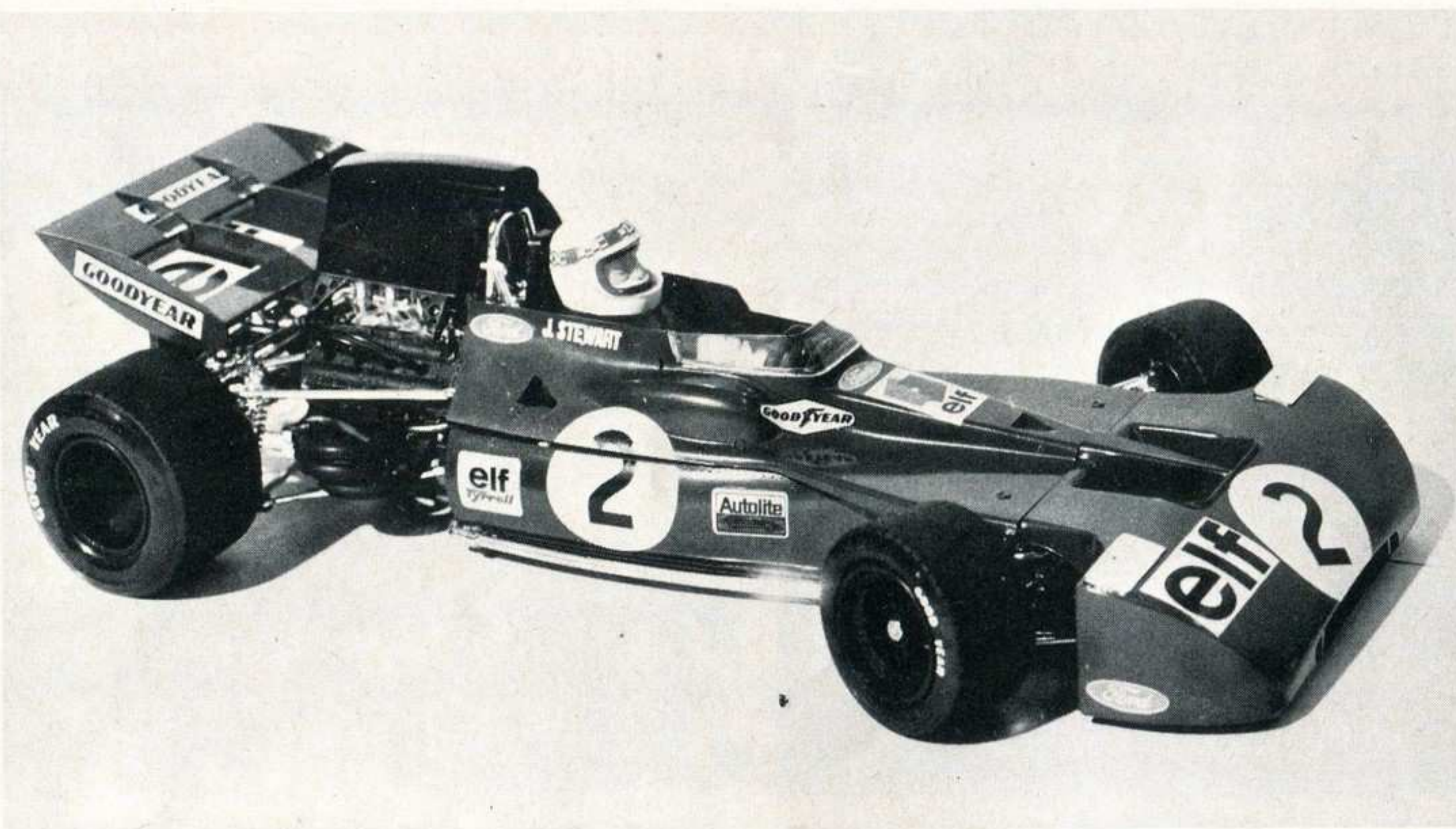
La Politoys presenta anche due nuove monoposto, sempre in scala 1:25. Si tratta di **LOTUS JPS**, tutta nera e **BRM P 160**, bianca e rossa Marlboro. Vengono annunciate la **McLAREN M 19** e la **LOTUS 64**, una monoposto quasi sconosciuta che venne preparata per la 500 Miglia di Indianapolis 1969.

Cambiamo scala e numero (sembra di scrivere di toponomastica). Restiamo sempre dalla Politoys che annuncia la **FERRARI 312 P** campione del mondo 1972 e la **PORSCHE 917/10 CAN AM**, entrambe in scala 1:32. Molte novità anche nella serie in scala 1:43; tra queste: **PORSCHE 917/10 CAN AM**, **LOLA T 222**, **RENAULT 5**, **VOLVO 144**, **HONDA Z**, **PEUGEOT 104**, **VOLKSWAGEN CABRIOLET**.

Un'altra ditta italiana, la **MEBETOYS** del Gruppo Mattel, non resta indietro e annuncia una serie di novità. Si tratta di **MIRAGE FORD** e **FERRARI 312 P** riprodotte in dimensioni ventotto volte più piccole del vero; di **MARCH 721 X** (scelta veramente originale, che servirà a tramandare ai posteri una monoposto intelligente ma sfortunata), **BRABHAM BT 34** e **LOTUS JPS**.

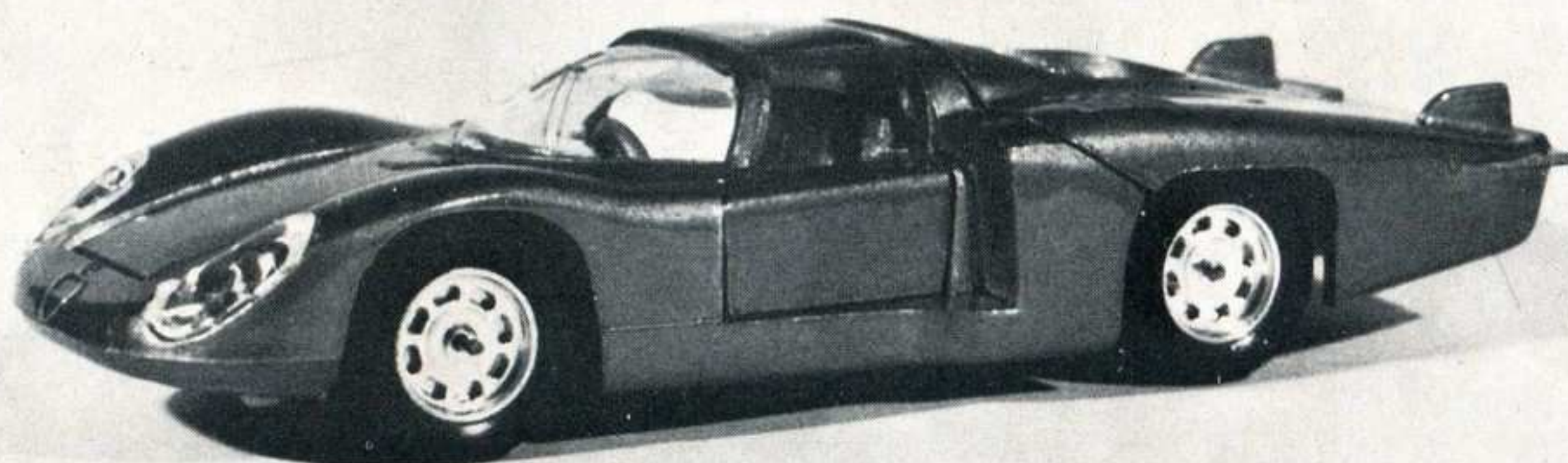
Bella e fedele al vero la **MIRAGE**, un prototipo tre litri che si avvia a diventare uno dei protagonisti del mondiale marche 1973; fascinosa, come tutti i bolidi di Maranello, la **FERRARI 312 P**. Molte le novità anche nella serie « Europa », quella dedicata alle riproduzioni 1:43 delle più note auto del nostro continente. Accanto alla **FIAT 126** troviamo l'**ALFASUD**, la **FORD ESCORT**, la **FORD MEXICO**; tutti costano 500 lire.

Pezzo unico l'**ALFA ROMEO 159**, in scala 1:25, esposta al Salone del Giocattolo ma che non sarà in vendita. È stata commissionata dall'Alfa stessa

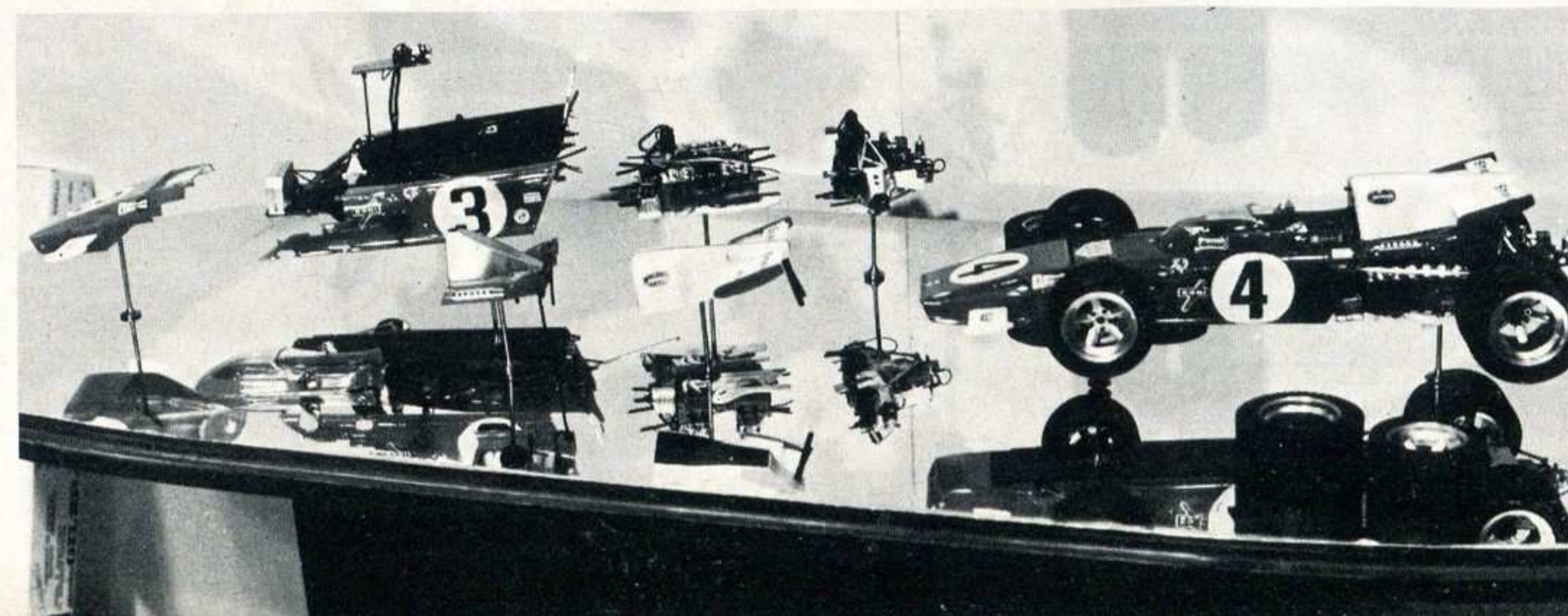
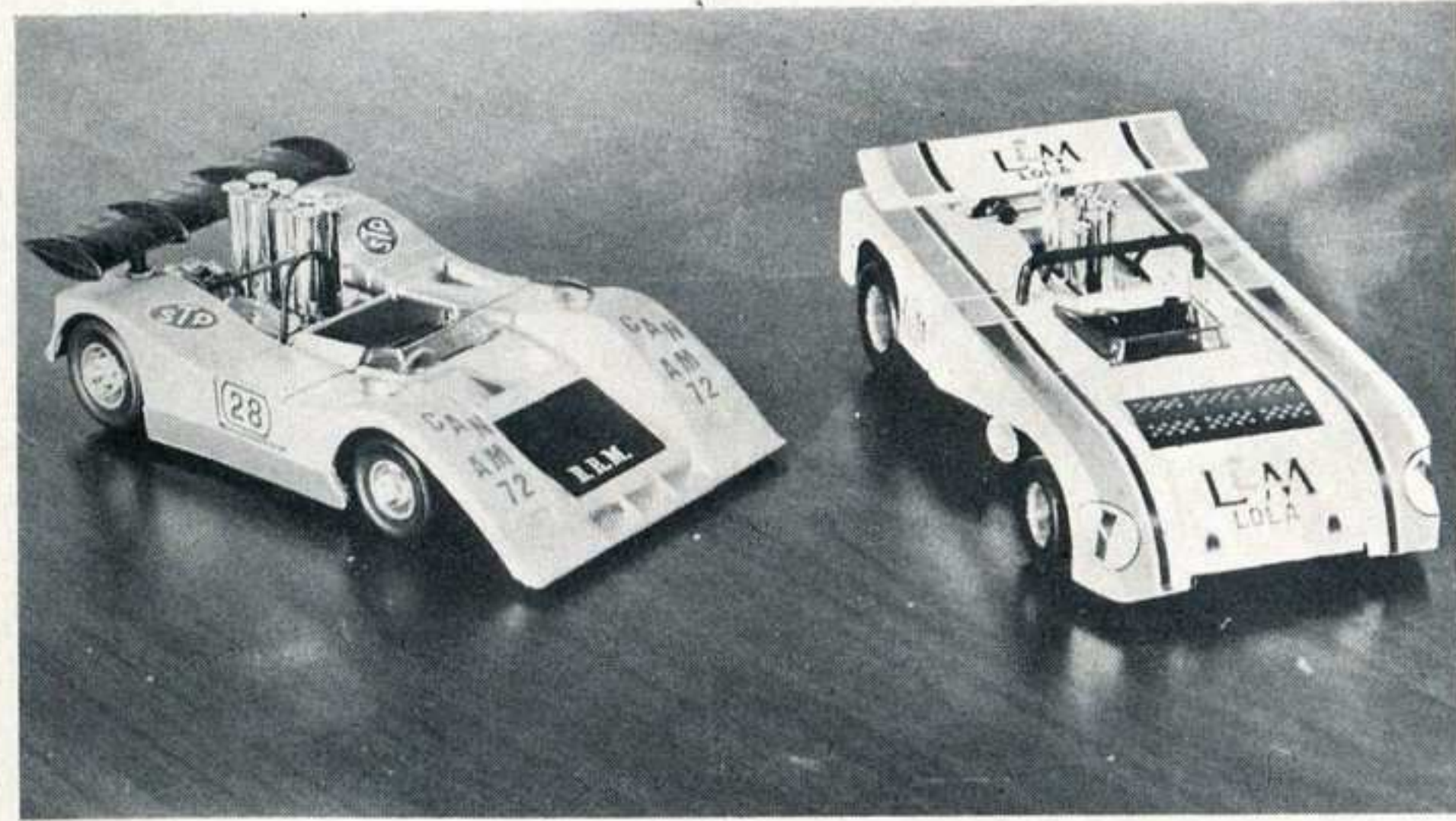
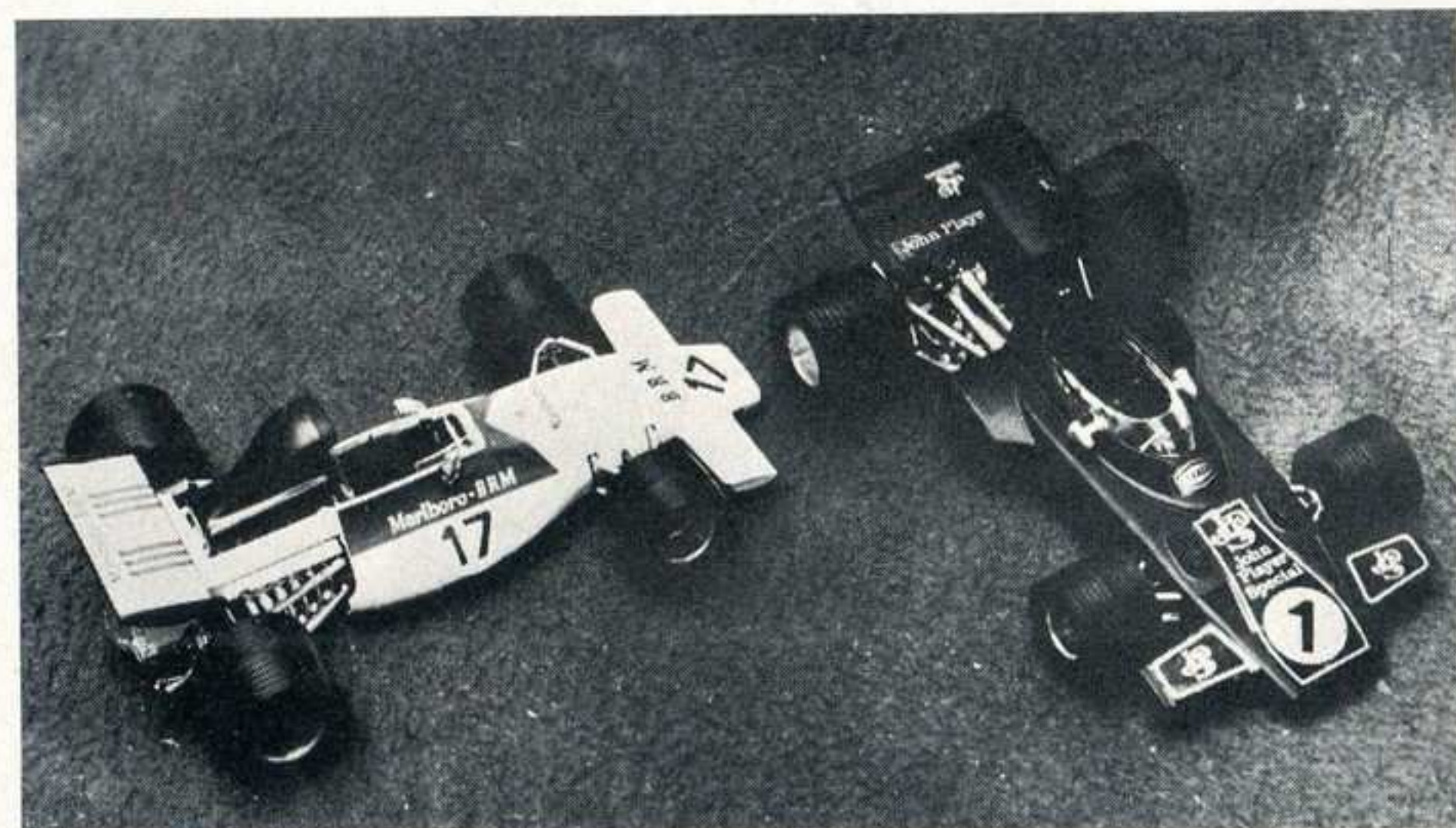
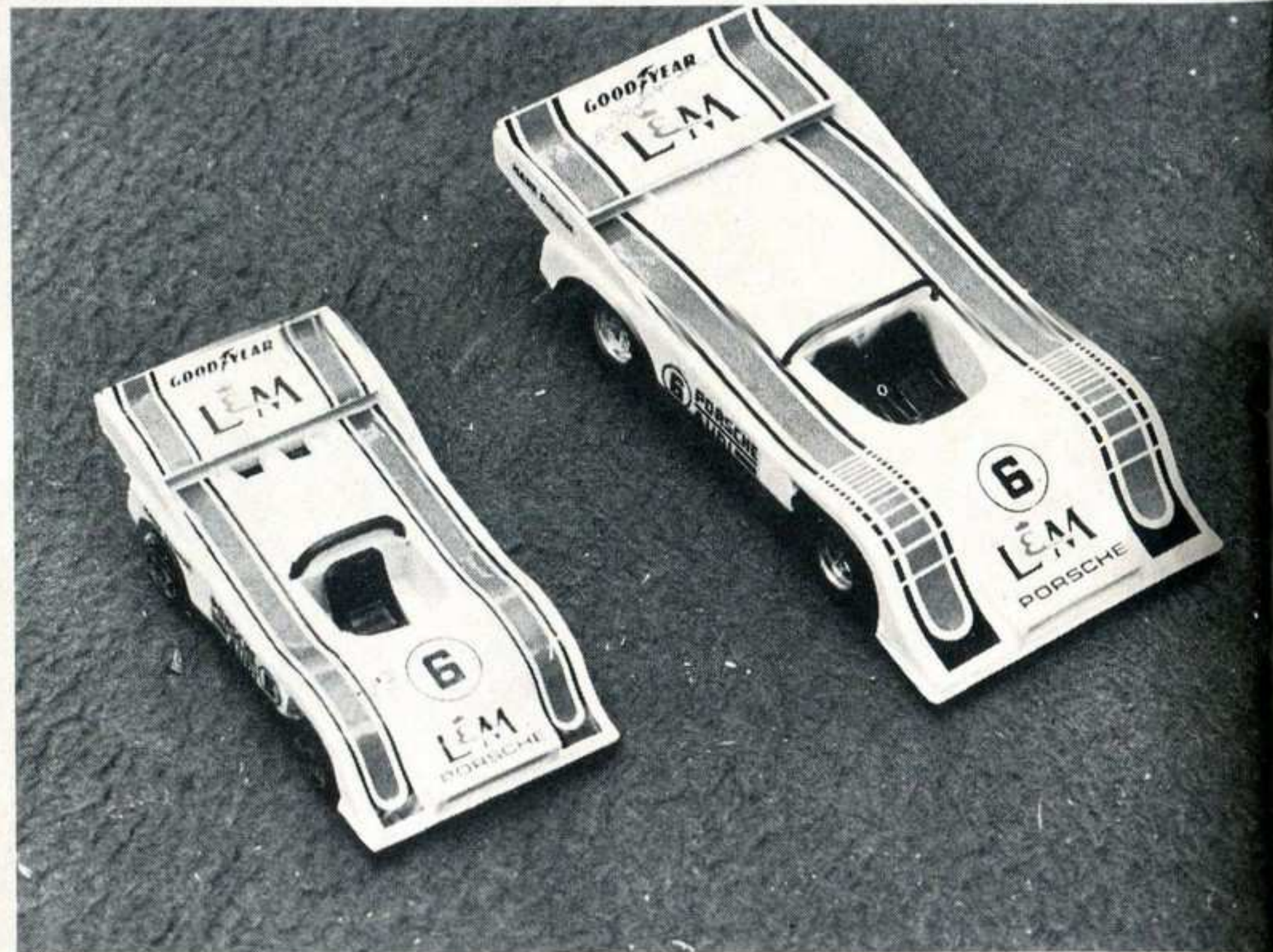


Dalla scatola di montaggio al modello realizzato. Dopo la Ferrari 312 B2, la giapponese TAMIYA ha ora messo in commercio questa TYRRELL-FORD nella quale tutti i particolari della monoposto ex-campione del mondo con Jackie Stewart (che siede al volante) sono messi in bella evidenza, dal muso agli alettoni, dal gruppo propulsore ai (foto piccola sopra) « tagli » sulle gomme slicks. Il modello è realizzato in scala 1:12

Vettura vecchia modello nuovo si potrebbe dire di questa ultima produzione della NOREV, immessa da poco sul mercato col numero 815 di catalogo. Si tratta dell'**ALFA ROMEO 33**, coda lunga, che alcuni anni or sono partecipò alla « 24 Ore di Le Mans ». Realizzato in metallo pressofuso, il modello è, come sempre, curato in tutti i suoi particolari sia all'esterno che nella parte interna



La **POLITOYS** sempre sensibile ai nuovi orientamenti del mercato che tende a dare ai compratori modelli più appariscenti, sta trasformando la sua produzione. A destra vediamo infatti la **PORSCHE 917/10 Can-Am** nelle scale 1:43 originaria e 1:32 così come (foto sopra) questa **FERRARI 312 P** con la quale ha iniziato la nuova serie. In scala 1:25 invece ecco (sotto a sinistra) due nuovi esemplari della serie FX: una **BRM-MARLBORO P. 160** e la **LOTUS-JPS** campione del mondo in carica. Sotto a destra ancora due vetture Can-Am, la **BRM-STP** e la **LOLA-LMT.260** che conobbe con Stewart momenti di gloria nel '71

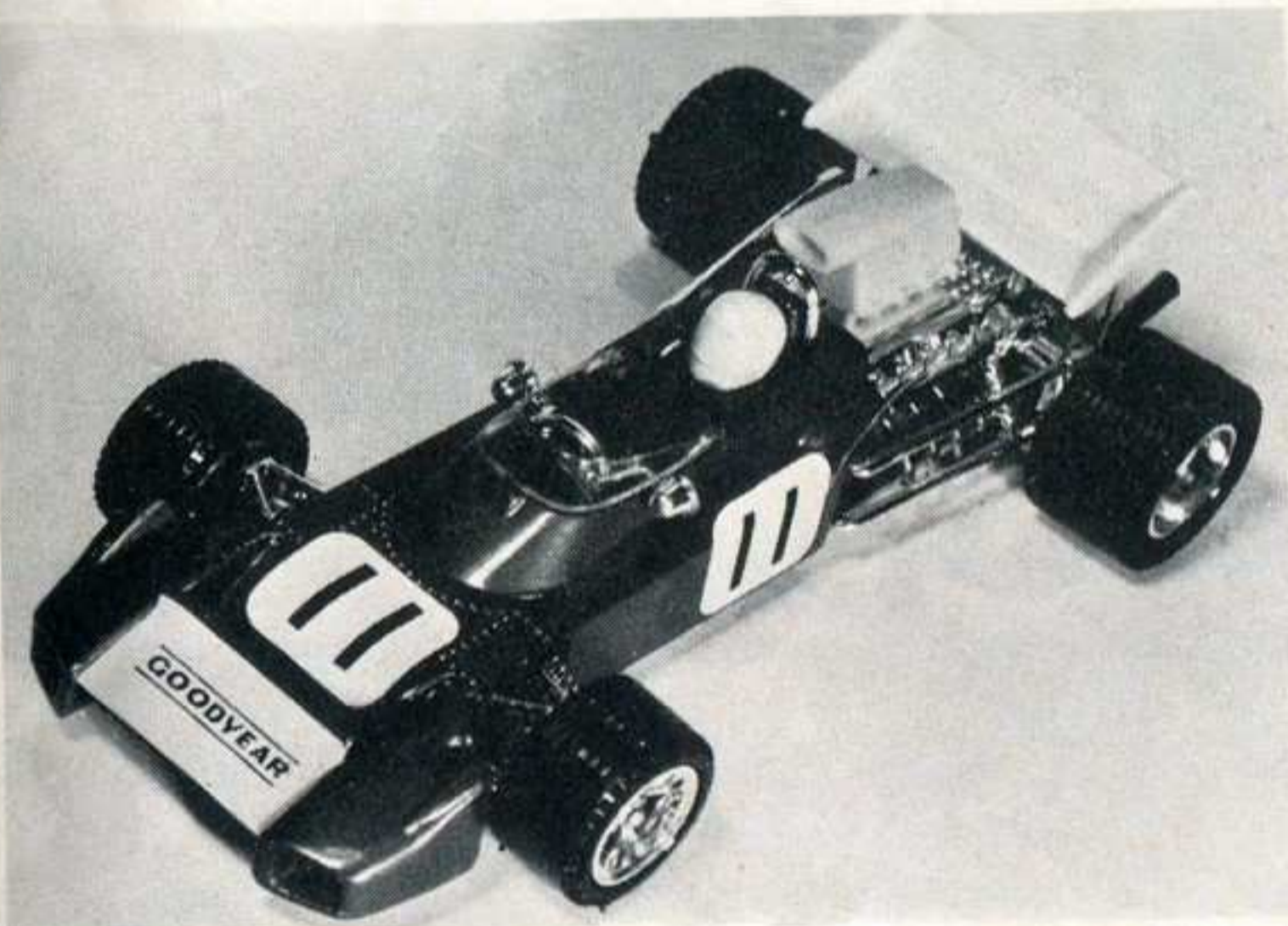


**TARQUINIO PROVINI** ex campione del mondo di motociclismo, dopo il noto incidente che lo costrinse a rinunciare alle corse si è dato alla produzione di motomodelli per passare poi a quella di automodelli. Dalla sua prima scatola di montaggio nasce, come si vede nella foto a sinistra la **FERRARI 312 B2** che oltre a tutti i perfetti dettagli, esibisce anche un propulsore funzionante. Vedremo della **PROTAR** una **MARCH**



Il boom dei modelli radiocomandati prosegue. Ma anche fra questi esistono notevoli differenze: quelli da competizione con motori a scoppio e quelli da relax che montano, invece, motori elettrici. La RE EL di Reggio Emilia presenta una **FERRARI 312 P** (della quale vediamo due diverse inquadrature nelle foto a sinistra e sopra) in scala 1:10, carrozzata in plastica infrangibile, azionata da un motore elettrico che permette velocità abbastanza sostenute e con un radiocomando che agisce sul comando sterzo

Anche la **DE TOMASO PANTERA** che vediamo a fianco è radiocomandata. E' un grosso modello, lungo 63 centimetri e largo 37, presentato dalla **ELLE GI** di Reggio Emilia. Gli impulsi radio agiscono sullo sterzo e sulla direzione di marcia; particolare interessante è che la piccola ricetrasmittente non richiede autorizzazioni ministeriali, pur permettendo una guida divertente e senza patemi d'animo. Guidare una «Pantera» non è cosa da poco



Nella foto sopra e sotto la **MEBETOYS** del **GRUPPO MATTEL** passa con bella disinvoltura dalla vettura da competizione a quella di serie. E' il caso dell'«aragosta» della **BRABHAM** il cui modello **BT 34** nel 1971 venne guidato da Graham Hill (e qui è proposto in scala 1:28), nonché della **FIAT 126** e dell'**ALFA SUD** quattro porte che ora entrano a vele spiegate negli automodelli



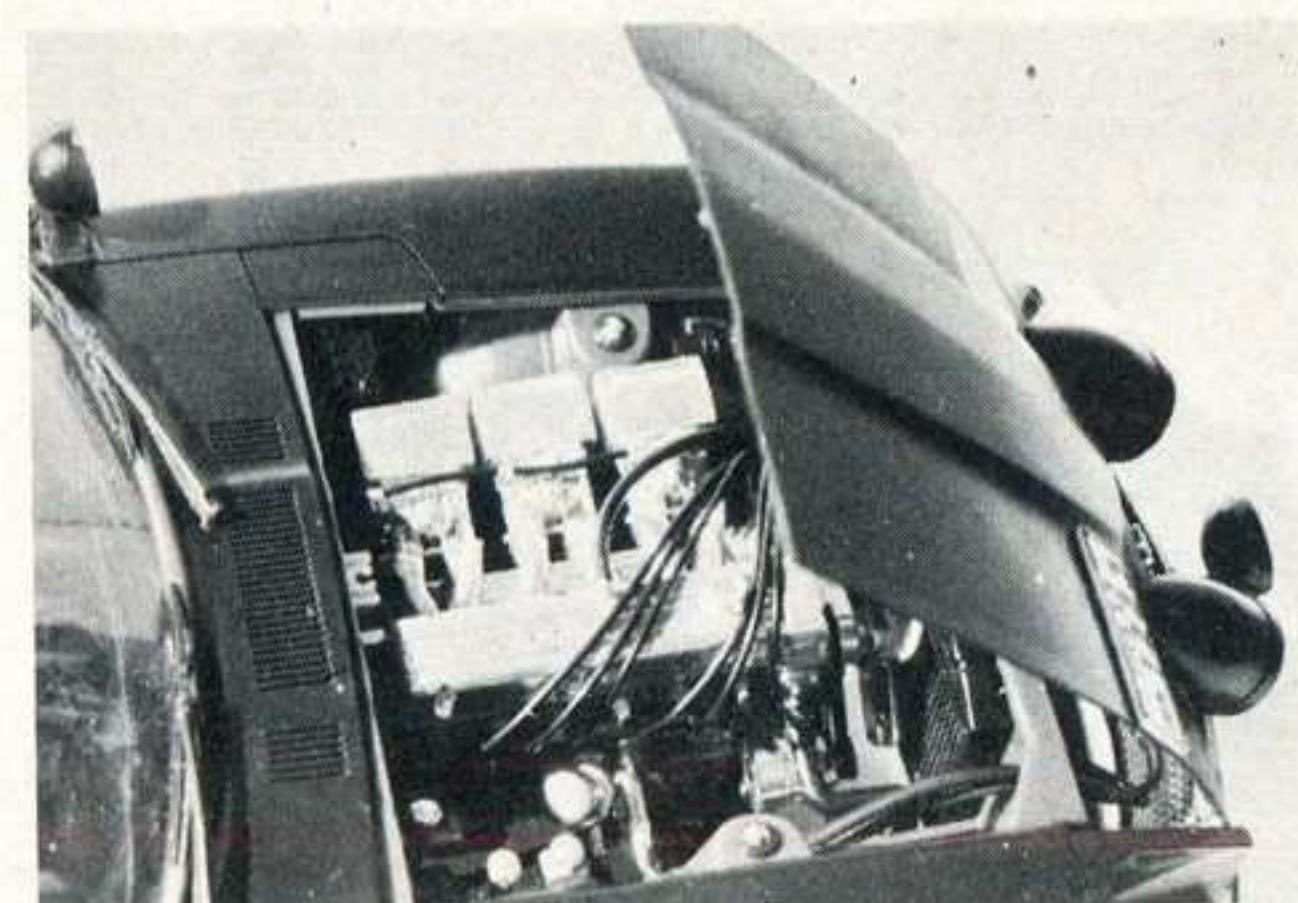
**FORD CAPRI** della **GUISEVAL** (foto sopra) una ditta spagnola assente sul mercato italiano. Questa riproduzione, trentasette volte più piccola del normale, è disponibile anche nelle versioni «pompieri», «polizia» e «sci club»: si tratta di una buona ricetta per aumentare l'interesse verso un unico modello. Le caratteristiche principali della realizzazione sono le portiere apribili, gli interni completamente arredati e la accuratezza della esecuzione. Il modello è eseguito in metallo pressofuso e, sul tetto monta un portapacchi contenente ruote di scorta e «taniche» per carburante



Chi ha detto che la **FIAT 132** è soltanto una berlina per famiglia? La **MERCURY** dimostra il contrario con questa sua versione rally (foto sotto) della vettura di media cilindrata. Si tratta, ovviamente, di un modello quarantatré volte più piccolo del vero, ma può accadere in futuro di trovare una 132 autentica al Rally di Montecarlo



La **DATSUN 240 Z** è la trionfante dell'East African Safari 1972. Questo modello (foto sopra) è stato ricavato da una nuova scatola di montaggio della **TAMIYA** e riproduce, in scatola 1:12, la vettura sportiva giapponese che sta affermandosi anche in Europa grazie alle sue eccellenti prestazioni sportive, messe in luce nei rallies ed anche in corse di velocità. Nella piccola foto, a lato, si vede il motore della Datsun 240 Z riprodotto in maniera quasi perfetta



e verrà prodotta in tirature molto limitate.

Poche novità presso le ditte straniere che, di solito, espongono la loro produzione alle mostre di Norimberga, Parigi, Valencia, Brighton, New York. Citiamo la comparsa di un nome nuovo per l'Italia, la **GUISEVAL** spagnola che ha presentato una bella Ford Capri in scala 1:37 e un camion Mercedes della medesima proporzione.

Per gli appassionati delle auto antiche le regine della strada dei decenni tra le due guerre mondiali, segnaliamo le novità della **RIO**. Non sarà facile resistere al fascino di una Isotta Fraschini del 1929 oppure di una **HISPANO SUIZA 1929**. Per non parlare della **BUGATTI ROYALE 1927/33** o della **FIAT 519 S**. Non manca la velocità, addirittura il record assoluto su terra; troviamo, infatti, una bella riproduzione — in scala 1:43 — della «Jamais Contente» che, al volgere del secolo scorso, divorò il chilometro lanciato alla velocità di 98 kmh. Degno di nota il modello della Leyat 1923, uno strano veicolo mosso da un'elica d'aereo sistemata davanti agli occhi dell'autista.

## Le scatole di montaggio

Tante, tantissime le novità presentate in tutte le dimensioni e in tutte le gamme di prezzi. La **BARAVELLI** esponeva la **FERRARI 312 B2** realizzata da Tarquinio **PROVINI**, già noto per le sue bellissime scatole di montaggio di motociclette. A questa Ferrari, che ha il gruppo motopropulsore perfettamente funzionante, dovrebbe seguire una March, anch'essa in scala 1:12.

IL **GIOCATTOLO** presentava la tradizionale vasta scelta di kit realizzati in Giappone. Si tratta di scatole di montaggio che permettono di montare veicoli di tutti i tipi, antichi e moderni, da corsa o per movimento terra. Il motto dei giapponesi sembra davvero essere: se ha le ruote, noi lo riproduciamo in plastica.

La **TAMIYA**, giapponese anch'essa, ha realizzato una nuova super-scatola di montaggio per una monoposto di Formula Uno. Dopo Honda, Matra, Lotus e Ferrari è ora il turno della **TYRRELL FORD** di Jackie Stewart e François Cévert. Si tratta di un autentico capolavoro, ricchissimo di dettagli ma non difficile da montare. Altrettanto ben curata e realizzata è la **DATSUN 240 Z**, riprodotta dalla Tamiya con le decorazioni e i dettagli dell'East African Safari. Come è noto, questa vettura ha vinto la difficile corsa africana nel 1972 e si avvia a diventare una seria concorrente nella categoria GT. Entrambi questi modelli sono in scala 1:12 e vengono distribuiti in Italia dalla ditta Fantasyland.

## Radio e shock

Il boom degli automodelli radiocomandati prosegue. Accanto agli esemplari da competizione, che montano motori a scoppio, troviamo modelli più tranquilli e meglio adatti a un momento di gioco o di relax. Grandi dimensioni, carrozzerie in plastica antiurto, tanti dettagli, radio di impiego semplice e di potenza ammessa dalle leggi dello stato, motori elettrici; ecco le caratteristiche principali della **DE TO.**

CONTINUA A PAGINA 43

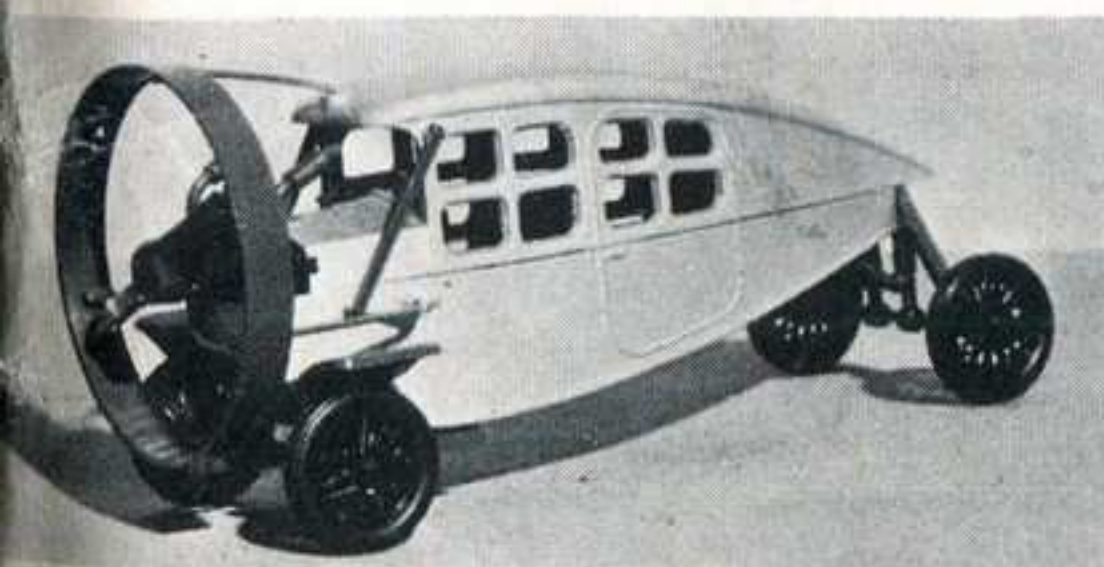


## Le comprerete subito

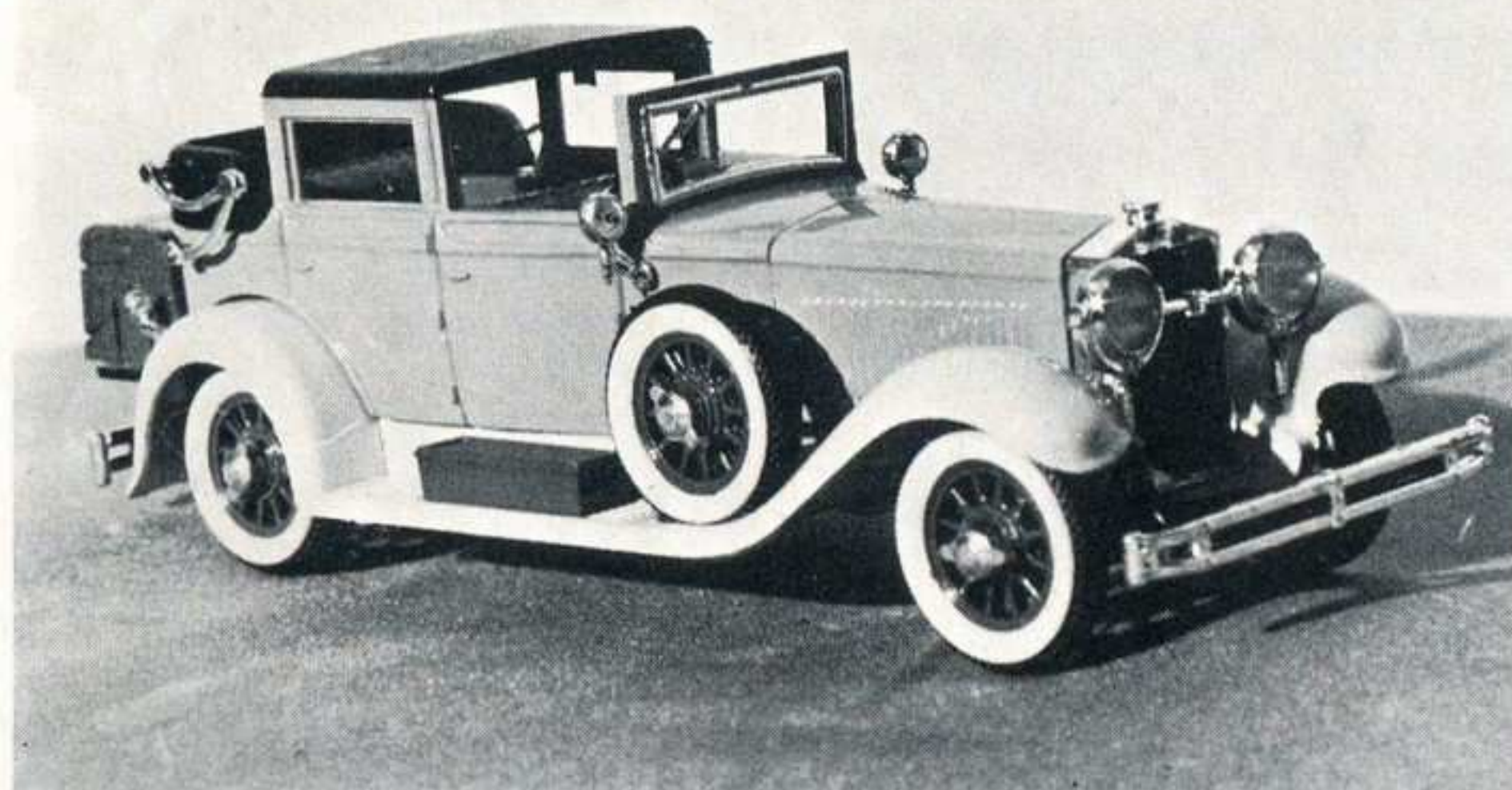
Donne e motori. Un binomio che funziona anche con le automobili tanto che parecchia gente va al Salone del Giocattolo non proprio per vederli i... giocattoli. Forse la fotomodella che regge l'ALFA ROMEO 159 un'esclusiva MEBETOYS per la Casa del biscione (foto a destra) ne vorrebbe avere una funzionante...



Questa LEYAT del 1923 (foto sopra) vettura mossa da un motore aeronautico e, sotto, la « JAMAIS CONTENTE » siluro azionato da un motore elettrico destinato a tentare la conquista del record assoluto di velocità su terra nel 1898 per dare inizio alla lista dei « più veloci », sono novità RIO



Anni '20 e '30, tempo dei divi, principi e maraja, ma anche epoca nella quale l'aerodinamica aveva la sua importanza. Come viene dimostrato dalle linee filanti di questa DELAHAYE 135, a destra e dalla lussuosa « coupé de ville » ISOTTA FRASCHINI della RIO



Questo automodello (foto sopra) lungo circa 16 cm è la riproduzione del poderoso e veloce mezzo anticendio in servizio nei principali aeroporti tedeschi, che viene usato quando il cherosene alza le sue pericolose fiammate. E' prodotto dalla SIKU

Non ci sono solamente i bolidi di formula uno. Questo modello della GESCHA (a sinistra) è un ottimo esempio di riproduzione di un veicolo industriale: si tratta di un grosso « dumper » da cantiere



CONTINUAZ. DA PAGINA 41

MASO PANTERA della ELLE GI e della FERRARI 312 P della RE EL, due validi esempi di questo tipo di automodelli.

Già che siamo in tema di elettricità passiamo alla linea da shock. « SHOCKING LINE » è infatti il nome di una nuova serie di automodelli statici presentati dalla Edison Giocattoli di Firenze. Al Salone erano esposti due esemplari già definitivi: FERRARI 512 M (in vendita da un paio di mesi) e ALFA ROMEO 33-3 TT; accanto a essi si trovano la Lancia Fulvia HF Rally di Montecarlo e la PORSCHE 911 S in assetto e grinta corsaiola.

Gli automodelli Edison sono in scala 1:20 e riassumono le qualità della riproduzione per il collezionista assieme a quelle del giocattolo intelligente e stimolante per il bambino. Sono, infatti, ricchi di dettagli e esatti nella rappresentazione del vero; possono venire montati dando al bambino la sensazione di trasformarsi in uno degli specialisti dei boxes.

a. z.



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 FITTIPALDI



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 sostegno 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 riscontierà 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 SPRI NT**

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

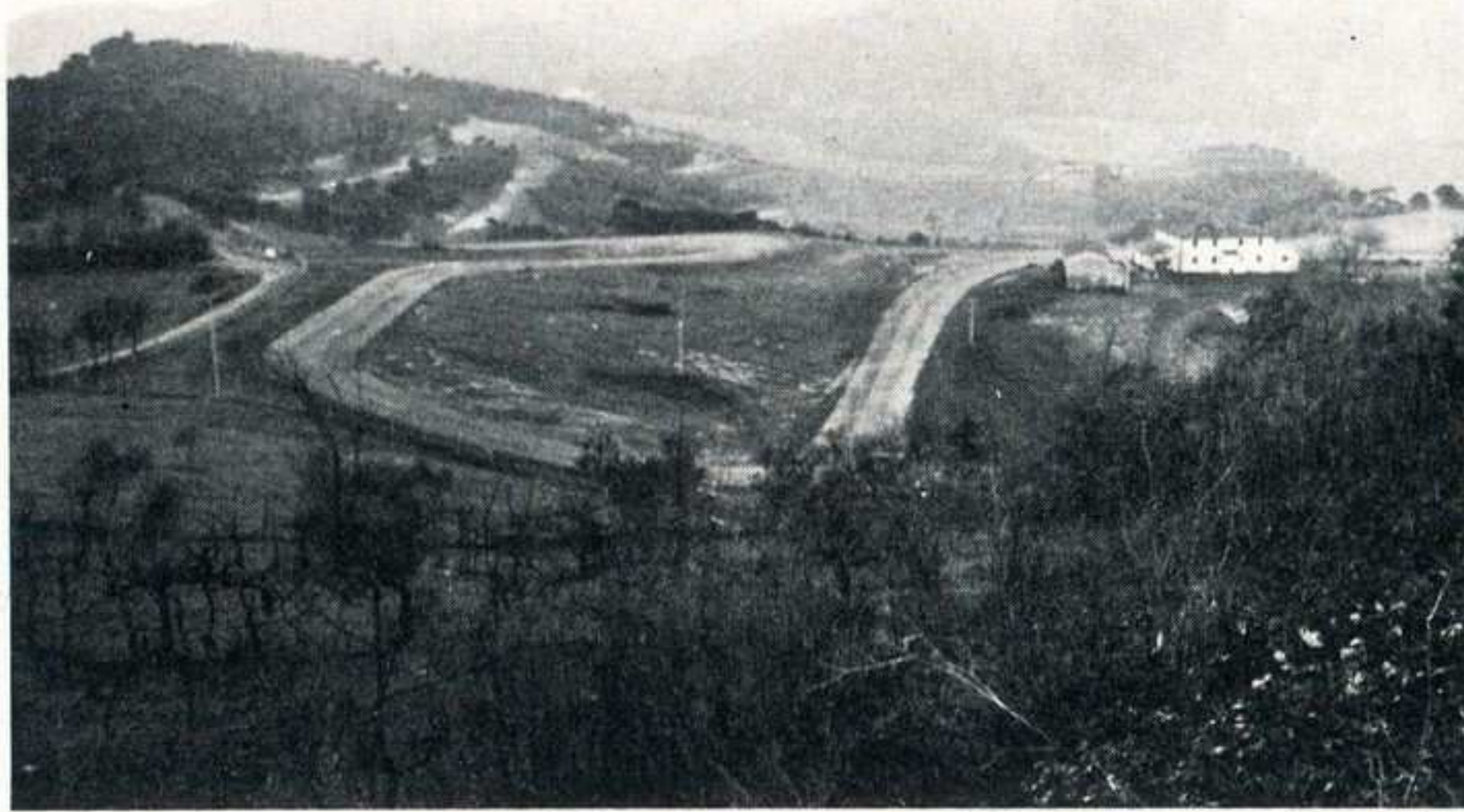
ATTENZIONE: preghiamo i sigg. Soci che hanno cambiato indirizzo di comunicarlo entro il più breve tempo possibile.

Un coraggio deluso

quello di BALDASSINI

30 milioni  
per il futuro  
tutto-moto

## della mini-pista «FORTEZZA»



Una visione panoramica dello sbancamento del nuovo tracciato della pista di S. Piero a Sieve, lungo ora 3.090 metri, destinata alle moto

S. PIERO A SIEVE - Quasi un anno fa la pista della Fortezza di S. Piero a Sieve, costruita da Lando Baldassini, ebbe un battesimo eccezionale, nientemeno che la Tecno F. 1 di Nanni Galli. Dopo un exploit di questo genere pareva logico pensare ad un felice avvio della attività sul chilometro di asfalto nato quasi per miracolo fra le colline mugellane, ma invece sono passati tanti mesi ed il silenzio, invece del rombo dei motori, regna sul piccolo circuito che pur aveva possibilità di funzionare, almeno fino all'apertura dell'autodromo del Mugello. Unico fatto nuovo nel corso del 1972 lo sbancamento di altri due chilometri di tracciato, poi tutto si è fermato nuovamente. Perché?

Le ragioni ce le ha spiegate lo stesso Baldassini nel suo «eremo» ai lati della pista, che egli considera proprio una sua creatura: ciò spiega meglio quello che stiamo per dire. Baldassini riconferma la sua posizione di «solo contro tutti» entrando in polemica con gran parte di coloro che si sono interessati alla pista come potenziali soci per arrivare all'ultimazione e gestione dell'impianto.

«Solo per interesse, volevano essere garantiti di un guadagno, per loro la pista era solo un motivo commerciale e basta. Per me, invece, si tratta di sport puro, di creare un impianto per avvicinare i giovani, per tirare su nuove leve, per farne una palestra». Questo afferma Baldassini, quasi in una visione olimpica oggi purtroppo in via di estinzione. Ma, d'altra parte, i conti vanno fatti e l'economia ha le sue leggi: quando si fa una società è difficile trovare persone disposte, come Baldassini, a rischiare solo per passione verso i motori.

Ed è così che il realizzatore di S. Piero si è trovato solo; inoltre l'av-

vio dei lavori all'impianto del Mugello ha distolto molto dell'interesse che si era creato intorno alla mini pista. Mentre la possibilità di un uso automobilistico, anche se limitato, svanivano contemporaneamente si faceva strada la possibilità di una «specializzazione» motociclistica. Anche le moto, infatti, hanno il problema di abbandonare le prove in salita ed i circuiti cittadini e di avere a disposizione appositi impianti, impianti che però hanno esigenze diverse da quelle delle auto. Per esempio le protezioni a guard-rail sono mortali in caso d'urto e necessitano invece barriere elastiche, come le reti. Della pista di S. Piero incominciò ad interessarsi la Federazione Motociclistica Italiana, prima a livello regionale e poi nazionale, dato che nel frattempo questo organismo aveva varato un suo «piano motodromi» da realizzarsi progressivamente.

Per questo piano esiste anche un progetto tipo che prevede piste non inferiori a tre chilometri e del costo di circa 210 milioni. Le caratteristiche di S. Piero sono proprio queste: con l'allungamento, infatti, il tracciato è arrivato a tre chilometri e novanta metri, sufficiente per disputarvi manifestazioni internazionali.

Molto interessamento da parte della FMI dunque e promesse di aiuti finanziari. In particolare si parla da tempo di un contributo a fondo perduto di 30 milioni, che doveva essere deliberato già alla fine del 1972 e che è stato ancora rinviato. E' probabile che l'annuncio ufficiale della concessione venga dato dai dirigenti della FMI in occasione del congresso nazionale della Federazione in programma a Firenze dal 23 al 25 febbraio: sarebbe il primo passo concreto per il piano dei motodromi che avrà an-

che riflessi sulle nuove nomine, o conferme, che usciranno dal congresso.

E Baldassini aspetta proprio questi trenta milioni per rimettere in moto il giro e ricominciare i lavori per arrivare all'asfaltatura dei tre chilometri. Nel frattempo il realizzatore della «Fortezza» è divenuto presidente di una società motociclistica fiorentina (le altre tre si sono fuse insieme), in modo da essere più in contatto con il mondo delle due ruote nella eventualità di una ulteriore fusione con altri club delle due ruote. Il futuro della pista di S. Piero a Sieve, dunque, viaggia su due ruote: questa sembra davvero l'ultima possibilità, anche se notevolmente concreta. Un motodromo adatto per qualsiasi gara può essere una specializzazione valida specie con il ritorno delle moto, piccole e grosse. L'importante è fare presto e non rinviare gli impegni già presi: per giugno infatti è già in calendario una gara di velocità nazionale. Sia alla FMI arrivare alla erogazione dei trenta milioni (magari anche qualcosa di più), mentre da parte sua Lando Baldassini che «vuole continuare ad essere il padrone in casa sua» sta già pensando alle aree per i parcheggi alla base del circuito: per ora sono quattro ettari. Quando la pista sarà finita, aggiunge Baldassini si studierà la possibilità di ospitare anche altri mezzi a motore oltre le moto, (accanto a super kart) e di creare un vivaio motoristico polivalente; la passione e l'ottimismo dell'amico Lando sono davvero senza fine e, sportivamente, c'è da augurargli davvero quel successo e quelle soddisfazioni che non sono venute dalle auto.

Marco Grandini

Partirà dal centro di PALERMO  
come l'indimenticabile «GIRO»

## Quasi tutto asfalto il Rally di Sicilia

CEFALU' - Il secondo Rally internazionale di Sicilia ha trovato la propria fisionomia definitiva la scorsa settimana, in occasione del collaudo da parte del CSAI, effettuato da Adolfo Rava, giunto in Sicilia espressamente dalla Liguria. Al sopralluogo hanno partecipato, per l'organizzazione, alcuni componenti e il segretario della commissione sportiva dell'AC Palermo, oltre ad alcuni piloti locali in veste di non troppo sprovvedute cavie (due di loro, DI GARBO ed «ICUDRAC» erano reduci da Montecarlo, anch'essi «vittime» del Buzet).

In linea di massima il tracciato presentato dagli organizzatori ha avuto l'imprimatur (ed il plauso) di Rava, nonostante sia stato percorso sotto una pioggia da diluvio universale che da alcuni giorni imperversa sulle Madonie. E' stato solo deciso di abolire la prova speciale di Villaurea, che già nella passata edizione aveva impegnato più del previsto alcuni equipaggi.

Ovviamente il collaudo, per il fatto stesso di essere stato effettuato in condizioni assolutamente proibitive, è risultato «più realista del re», ma dopo aver fatto una prova pratica con vetture di caratteristiche assai differenti (una Renault 12, una Giulia, un Coupé 128/1300, un'HF 1,6 e una Simca 1000 Rallye 1) si è constatato che quattro su cinque erano rimaste, chi più e chi meno, impantanate ed una sola era passata regolarmente!

Pertanto, temendo che a fine marzo potessero verificarsi precipitazioni eccezionali come quelle dei giorni passati, si è preferito eliminare la prova, per non correre rischi. D'altra parte le altre due prove «scassamacchine» che erano state inizialmente inserite, erano «saltate» nelle passate settimane, proprio per motivi meteorologici: quella di Scillato è infatti irrealizzabile per il semplice fatto che il fiume Imera in piena ha... spostato di alcune centinaia di metri un guado; l'altra, quella di Blufi, è di fatto irraggiungibile perché una frana

ha letteralmente cancellato la strada di accesso alla prova stessa.

Il Rally di Sicilia dunque è diventato, complice (gradito) l'inclemente del tempo, il più «francese» dei rallies italiani, quasi tutto su asfalto, senza problemi notevoli per la sopravvivenza delle vetture, soprattutto quelle dei «privati» che vi saranno impegnate.

La «schedina» del secondo Rally di Sicilia dunque, che appare caratterizzato da una fisionomia tipicamente stradale (in fondo la Targa Florio è una coinquilina di rispetto da cui trarre buon esempio), in programma per il prossimo 24 e 25 marzo con validità di campionato italiano è questa: due tappe quasi identiche (715,300+642 km) per un totale di 1.357 km di tracciato con 36 prove speciali per complessivi 269,440 km. Le «SPECIALI» sono La Ferla di km 5, la Piano Fate - Lascari di km 10, la Lascari - Collesano di 10 km, la Bivio SS 120 - Scalfani Bagni di 4,160 km, la Bivio Colla - Bivio Polizzi di km 9,160, la Bivio Madonnuzza - Bompietro di 13,320 km e la cronoscalata Cefalù - Gibilmanna di km 13,300.

Alla prova parteciperanno le squadre ufficiali Fiat e Lancia al gran completo, mentre, soprattutto in considerazione delle caratteristiche del fondo vedremo impegnata, quasi certamente la Sutasas. Sandro Munari l'anno scorso colse proprio nella prima edizione del Rally di Sicilia una esaltante vittoria, «inaugurando» un albo d'oro che si può considerare una ideale prosecuzione di quello, gloriosissimo, del famoso Giro di Sicilia. Proprio in questo spirito il Rally di Sicilia quest'anno prenderà il via da Palermo invece che da Cefalù. Non solo, ma la partenza verrà data proprio da Piazza Politeama, a mezzanotte, esattamente nello stesso posto, con la stessa famosa «pedana» e alla stessa ora in cui nell'ormai lontano 1956 prese il via l'ultimo indimenticabile «Giro di Sicilia».

Giulio Mangano

## VARATA la COPPA d'ORO dei rallies mediterranei

MONTECARLO - Adesso è proprio ufficiale: la COPPA D'ORO del Mediterraneo si farà e se ne conoscono già anche le caratteristiche più salienti. Dunque si tratta di una serie di gare (rallies) che si svolgeranno in Italia, Grecia, Marocco, Jugoslavia, Francia, Spagna, Monaco, avrà un riconoscimento ufficiale dalla FIA, così come la Mitropa Cup ed avrà nel prossimo aprile per finire nel febbraio del '74. Queste le gare in programma: Rally dell'Isola d'Elba, Rally del Marocco, Rally di Jugoslavia, Rally dell'Acropoli, Tour de Corse, Rally di Montecarlo, Rally della Costa Brava.

Il solo fatto di prendere la partenza darà diritto all'attribuzione dei premi come segue: 2 punti ad ogni partenza nazionale, 5 punti per ogni partenza estera. La Coppa d'oro del Mediterraneo consisterà esattamente in una:

COPPA D'ORO - (valore lire 1.000.000) offerta dall'Isola d'Elba, alla marca vincitrice per due volte, anche non consecutive, del trofeo ai cui fini contano i 4 migliori risultati nell'arco delle sette prove valide (i punteggi saranno gli stessi della CAN-AM).

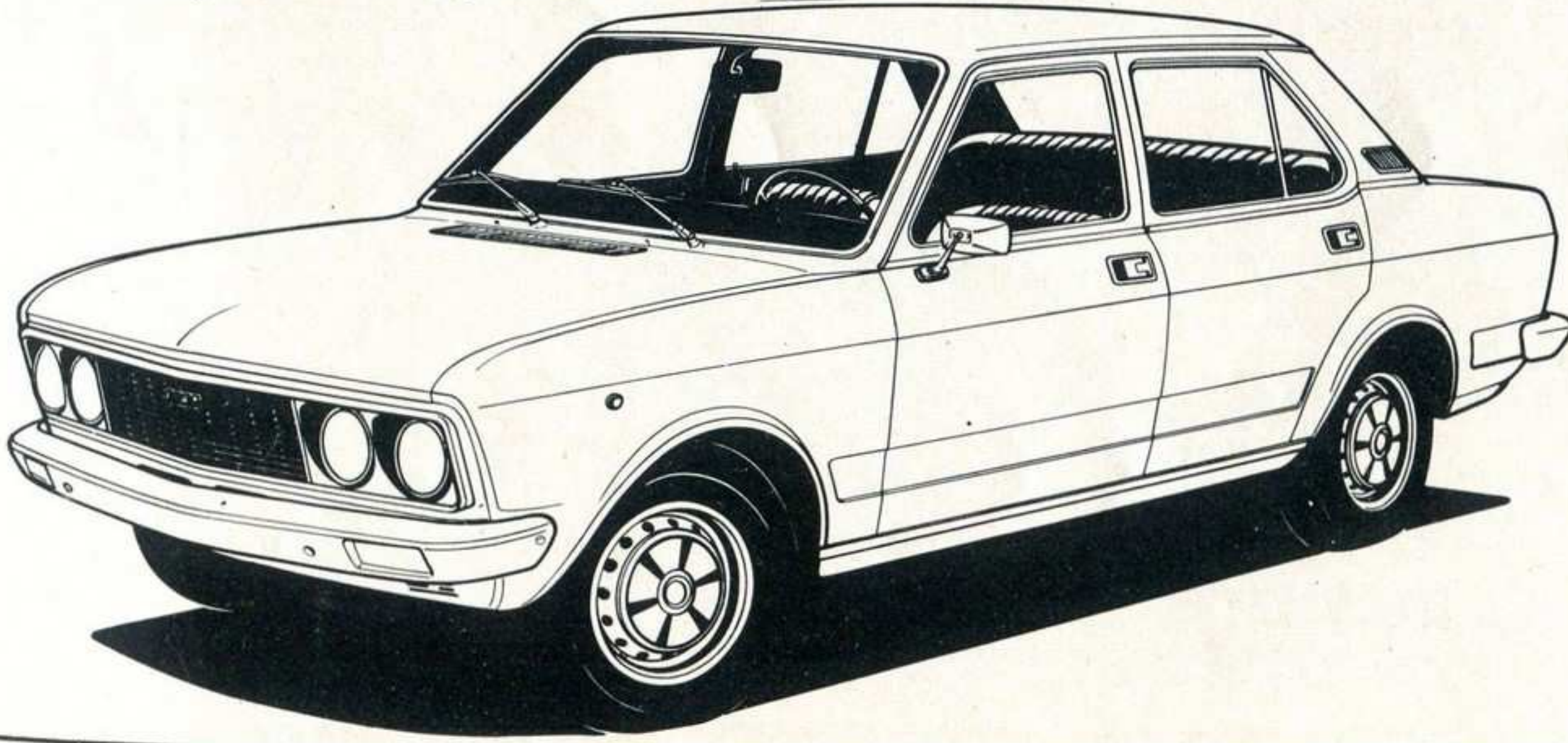
COPPA D'ARGENTO - assegnata con le stesse modalità a ciascuno membro degli equipaggi vincenti i gruppi 1-2-3-4.

COPPA D'ORO DELLE NAZIONI bagnate dal Mediterraneo - assegnata alla Nazione i cui due equipaggi abbiano ottenuto i migliori risultati (all'uopo verrà tenuta valida la nazionalità del primo pilota). Tutti i regolamenti di queste corse verranno redatti in tre lingue (inglese, francese e italiano), ma la lingua ufficiale sarà l'italiano. La segreteria, cui ci si può rivolgere per ulteriori informazioni, è presso l'A.C. Livorno.

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

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

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



**AUTO  
SPRINT**

Per il «MINT 400»

propone un **VIAGGIO** con  
i «fuoristradisti» negli USA

Lo sport del «fuoristrada» ha assunto negli Stati Uniti tali proporzioni che le grandi Case, vedi Ford ad esempio, vi hanno destinato grandi fette dei loro bilanci promozionali. Tra i praticanti figurano personaggi notissimi come l'attore STEVE McQUEEN. Nella foto vedete addirittura l'ex campione di INDIANAPOLIS (e oggi costruttore) PARNELL JONES impegnato appunto in una passata edizione del DESERT RALLY «MINT 400», che jeep come queste disputano toccando velocità di 180 all'ora!

Il **CLUB NAZIONALE FUORISTRADA** di Bologna, in collaborazione con **AUTOSPRINT** e la **PANAMERICAN** organizza due viaggi negli USA sulla costa del Pacifico.

Il **PRIMO** si effettuerà dal **16 al 25 marzo** prossimo per assistere alla famosa e durissima gara del **WEBB DESERT RALLY «MINT 400»**, organizzata dal Mint Hotel di Las Vegas, che si svolgerà dal 18 al 21 marzo, sulle montagne desertiche del Nevada.

Motociclette e fuoristrada gareggeranno in giorni separati. Scopo del viaggio è di permettere un diretto contatto tra gli sportivi fuoristradisti italiani e statunitensi, e soprattutto per potersi rendere conto del tipo di percorsi, macchine, piloti e medie americane.

Saranno inoltre gettate le basi per un più completo viaggio che verrà effettuato, sempre a cura del Club Nazionale Fuoristrada, di **Autosprint** e della **PANAMERICAN**, dal **27 ottobre al 5 novembre** p.v. per visitare preparatori di fuoristrada ed assistere, ed eventualmente partecipare, alla più importante gara fuoristrada americana: la **MEXICAN 1000**, che inizia a **ENSENADA** (Baja California) e finisce a **LA PAZ**, tutta in territorio messicano.

Il programma di questi due viaggi sarà denso ed interessante. Il costo del primo sarà di circa **Lire 290.000** per i Soci del Club Nazionale Fuoristrada e del Club Autosprint; di **lire 310.000** per i non soci. I posti sono limitati.

Il prezzo comprende viaggio e trasferimenti con alloggio in Motel di prima categoria. Pasti esclusi, da consumarsi liberamente. Lieve supplemento per camera singola. **Occorre passaporto con validità di 6 mesi e visto per gli USA, nonché carta gialla di vaccinazione antivaioleosa.**

● Chi è interessato può rivolgersi, per informazioni, alla **SEGRETERIA - AUTOSPRINT - TELEFONO (051) 46.52.24.**



**LE PROSSIME GARE** 18 febbraio '73, **PISTA D'ORO** - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4.a prova Torneo dei Campioni; 25 febbraio, **PISTA PERGUSA** - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25 febbraio, **AUTODROMO VALELLUNGA** - Roma - gara naz. cl. K 250, 1.a prova Campionato Italiano 1973; 4 marzo, **PISTA D'ORO** - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5.a prova Torneo dei Campioni; 11 marzo, **PISTA S. PANCRAZIO** - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 11 marzo, **PISTA PERGUSA** - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

● **SI AVVERTONO I PILOTI** che la fase sperimentale per il contenimento della rumorosità, con le prossime gare, non sarà più tollerata. La rumorosità deve essere contenuta, per tutte le classi, in 92 d.bels, che rappresenta un massimo assoluto. Il regolamento prevede il fermo in qualsiasi momento delle gare dei piloti non in regola.

## Coppa dei Campioni a Jesolo (con via libera ai giovani)

**ROMA** - La seconda edizione della Coppa dei Campioni, in calendario internazionale per il 2 e 3 giugno 1973, accettata da tutti i Paesi europei come unica classica di alto livello agonistico e spettacolare, avrà svolgimento sulla pista Azzurra di Jesolo. E' già in cantiere, perché dopo il felice esperimento del 1972, che tanti consensi raccolse, non sarà facile agli organizzatori superare i livelli raggiunti nella prima edizione.

La Federazione, che sarà affiancata da un apposito Comitato Organizzatore, intende porre in modo decisivo cardini sportivi e agonistici da valere per le future edizioni, che dovranno essere organizzate nelle altre Nazioni europee. Nel 1974 infatti sarà organizzata dalla Germania e in seguito a rotazione negli altri Paesi per tornare in Italia già matura e potenziata. Senza nulla togliere alle prove titolate europee, ed allo stesso Campionato del Mondo, la Coppa dei Campioni, per lo spirito di distensione che la pervade, per la snellezza organizzativa, la nuova dinamica agonistica, la massiccia partecipazione dell'industria, rap-

presenta un po' il «Festival del karting» dando al termine «festival» quello della presenza del miglior prodotto sportivo.

La Coppa è orientata già da quest'anno verso i giovani. Infatti saranno ammessi i campioni nazionali degli ultimi tre anni e cioè 1970, 1971 e 1972. Si è voluto già svecciarla ed avere così un nucleo di partecipanti oltre che agonisticamente sulla cresta dell'onda anche praticanti dello sport. Il karting, per essere uno sport di giovani e con mentalità tutta propria, quasi agli antipodi di quella dilagante, riesce nella sua più qualificata manifestazione ad avere contemporaneamente come «sponsor» l'intero mondo del karting, sia esso sportivo, commerciale, industriale ed agonistico. Sono questi i fattori che assicurano al mini sport dei motori, ancora una lunga vita, fermo restando il principio affiorante del disimpegno delle Case per soffermare il professionismo, onde aver sempre più giovinezza che svezza e piloti che emigrano verso le formule più impegnative. La Coppa dei Campioni è concepita ed organizzata per imprimere questi concetti di base.

## MOMBELLI non si arrende a ROMA

**ROMA** - Il Torneo dei Campioni, alla sua terza giornata, con la presenza di quasi tutti i migliori piloti italiani, se si eccettua Gorini e Patrese, il primo militare ed il secondo sulle nevi, si può dire abbia dato l'avvio alle temperature calde della stagione 1973. Mancano all'appello ancora molti, specie nelle categorie minori, ma l'affluenza sempre crescente dei piloti, le prove e controprove delle nuove unità, assicurano alla stagione agonistica invernale romana, quel successo che gli organizzatori, dopo tante amarezze, meritano.

Si è affinato anche il contorno e si notano meno carenze del solito. Tutto per il meglio, ancor più se si aggiunge la terna degli ufficiali di gara (Meregghetti, Villa e Blasi) tanto vigili ed attenti da meritare, una volta tanto, il generale consenso. Una manifestazione sugli scudi per agonismo e per il generale andamento. Gli allori a Rovelli, Nicosia, Mombelli, Baroni e Moretti. Nella 3. categoria della cl. 100 Rovelli e De Angelis per tutti i venti giri hanno duellato a contatto di gomito, se così si può dire, con esito alterno. Molto agonismo, sin quasi allo spasimo, ma sempre sui binari di un contegno esemplare.

Ha fatto prima la lepre Rovelli, poi

passato con una staccata da manuale. Ha guidato De Angelis sin quasi al termine, ma braccato con tanto accanimento da Rovelli, qualche volta anche... azzannato. De Angelis, così pressato, non ha retto, si è disunito ed è incorso in un accenno di testa-coda. E' sfuggito Rovelli e con lui Giangrossi, Bizzarri e Grossi arrivati nell'ordine.

Nella 2. categoria della stessa classe si è ripetuta la stessa gara della terza. Attori Giannini e Nicosia, un duello ancor più vivace, meno alterno, ma più teso agonisticamente. Non ha potuto parteciparvi Cheever perché penalizzato e partito in ultima posizione, pur avendo rimontato da gran campione, non ha avvicinato i due. Il catanese Nicosia, con una freddezza tutta nordica, ha stancato l'avversario nel seguirlo quasi attaccato per sedici giri. L'ha infilato in modo magistrale ed è andato via, regalando al romano Giannini il secondo dispiacere consecutivo di questo magnifico torneo.

Nella prima categoria il vecchio Diego Mombelli ha colto una vittoria da primato su Necchi, ancora a corto di allenamento, e su un sempre più efficiente Giammiro. In quarta posizione è stato per lungo tempo Del Fante con alle costole la speranza romana Siena. Ha fatto muro, un vero muro di Berlino, senza aver voluto rendersi conto che, allo stato delle cose, Siena è letteralmente almeno di una spanna superiore. Del Fante ha ottenuto il risultato di essere infilato oltre che dal diretto avversario, anche da Gabbiani e Valmaggi. A conclusione, il suo muro era quello del pianto.

La 1. categoria della 125 cc è stata ancora una volta appannaggio di Baroni su Costanzo e Gardelli. Questa volta in modo netto e senza alcuna scusante. In

possesso di un mezzo all'apice dei rendimenti, ha guidato per tutta la gara in scioltezza, mentre Costanzo ha dovuto impegnare mezzo e se stesso per non incorrere in una sconfitta al limite della umiliazione. Gardelli, invece, è ancora in cerca dell'optimum. Il suo motore Aletta, così ben curato da Cappelletti, deve ancora raggiungere quella competitività che può e deve esprimere.

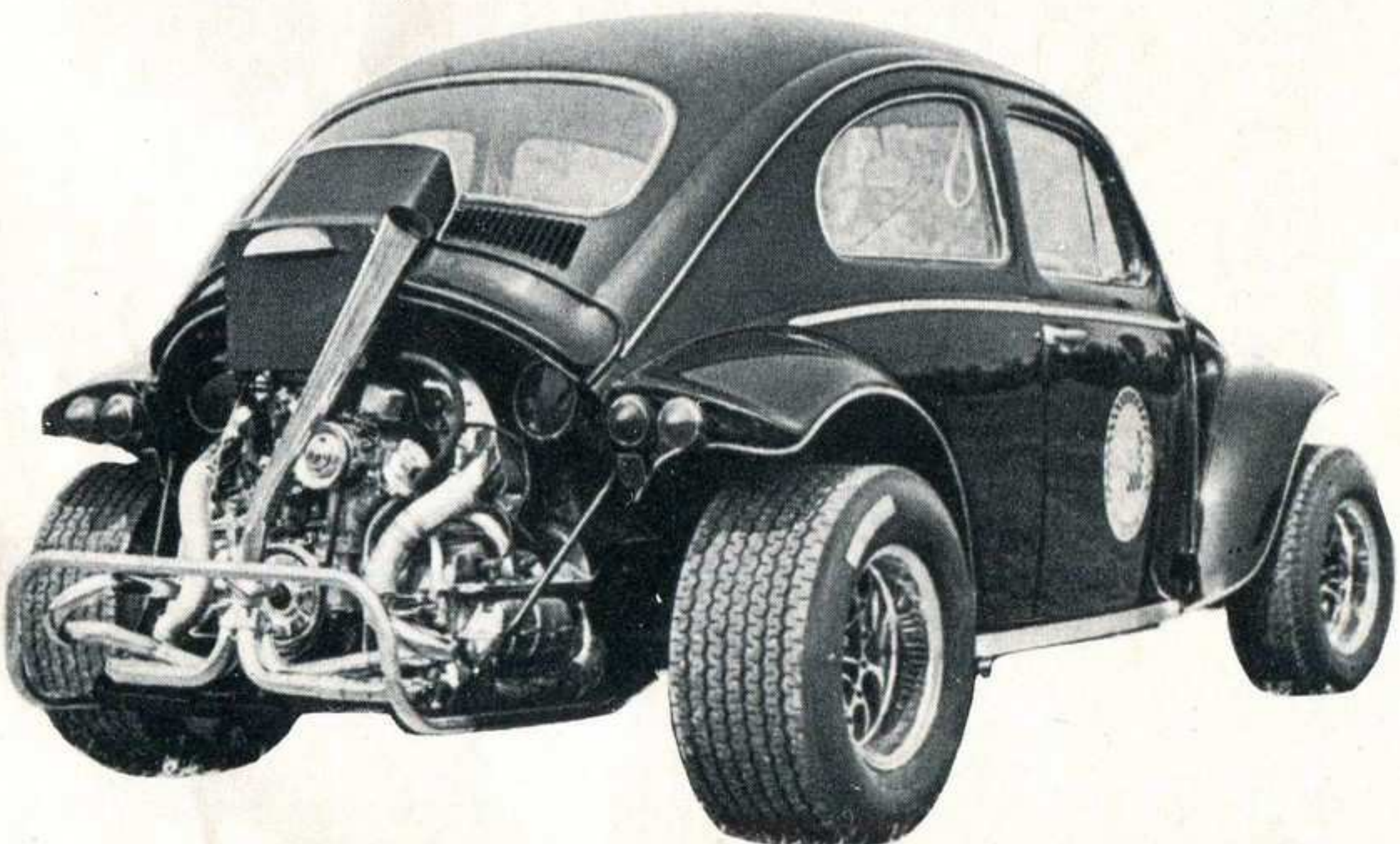
Ottime le gare dei rientranti Mazzola, Perlini. Una sorpresa quella del catanese Scionti, un pilota di sicuro avvenire.

Nella seconda categoria della 125 ancora una perentoria vittoria Moretti su Olivieri, Picchioni e Perticaroli. Sfortunati Bilotti e Corinaldesi. Una bella giornata di sport, con un direttore d'orchestra superlativo e di commissari d'avanguardia.

6. Torneo dei Campioni - Pista d'Oro - 4 febbraio 1973.

### LE CLASSIFICHE

1. cat. - cl. 100: 1. Mombelli; 2. Necchi; 3. Giammiro; 4. Antilla Siena; 5. Gabbiani; 6. Valmaggi. 2. cat. - cl. 100: 1. Nicosia; 2. Giannini; 3. Fracci; 4. Linari; 5. Rossi; 6. Cheever. 3. cat. - cl. 100: 1. Rovelli; 2. Giangrossi; 3. Bizzarri; 4. Grossi; 5. De Angelis E.; 6. De Angelis R. 1. cat. - cl. 125: 1. Baroni; 2. Costanzo; 3. Gardelli; 4. Mazzola; 5. Scilti; 6. Perlini. 2. cat. - cl. 125: 1. Moretti; 2. Olivieri; 3. Picchioni; 4. Perticaroli; 5. Storpini; 6. Zullo.



## ALL CARS AUTOZODIACO

Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO  
RINNOVATELA!  
ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

"California"

presso tutti i concessionari VW in Italia





## BMW record

● Il 1972 è stato un anno di risultati particolarmente interessanti per la BMW che ha registrato un incremento del fatturato pari al 21,6 per cento nei confronti di quello del 1971. La produzione della casa tedesca è pervenuta alle 182.856 autovetture e 21.122 motociclette contro le 164.700 e 18.772 dell'anno precedente, mentre le vendite hanno raggiunto le 185.235 unità contro le 166.354 per quanto riguarda le automobili e 21.030 contro 18.898 per le motociclette. In pari tempo i dipendenti che erano 23.307 nel 1971, alla fine del '72 erano aumentati a 24.750 con un incremento del 6,2 per cento.

● Nel mese di dicembre 1972, la RENAULT ha prodotto complessivamente 123.620 autoveicoli dei quali 108.484 autovetture. La media giornaliera di produzione si aggira sulle 6.024 unità con la R 12 (1.227), la R 4 (1.063) e la R 5 (1.034) ai primi tre posti della graduatoria.



● Nel corso di due riunioni tenutesi a Milano e a Roma, i dirigenti SHELL responsabili delle direzioni industria, consulenza tecnica e pubblicità (che sono riprodotti nella foto), hanno ufficialmente presentato i nuovi lubrificanti per i motori moderni a ciclo diesel. La nuova gamma, chiamata «lubrificanti della nuova generazione», oltre a soddisfare le prescrizioni dei costruttori che tendono ad aumentare le prestazioni dei motori diesel, tiene anche presenti quelli che saranno i futuri sviluppi dei diesel stessi. SHELL MYRINA, SHELL RIMULA CT e SHELL ROTELLA SX sono i nomi che identificano la nuova serie di lubrificanti che mercé l'impiego di un nuovo ed eccezionalmente stabile additivo miglioratore dell'indice di viscosità, permette di ottenere risultati del tutto eccezionali, quali la conservazione della gradazione originale per tutto il periodo d'impiego, il pronto avviamento anche a motore freddo e la limitazione dei fenomeni di ispessimento dovuti a particelle incombuste.

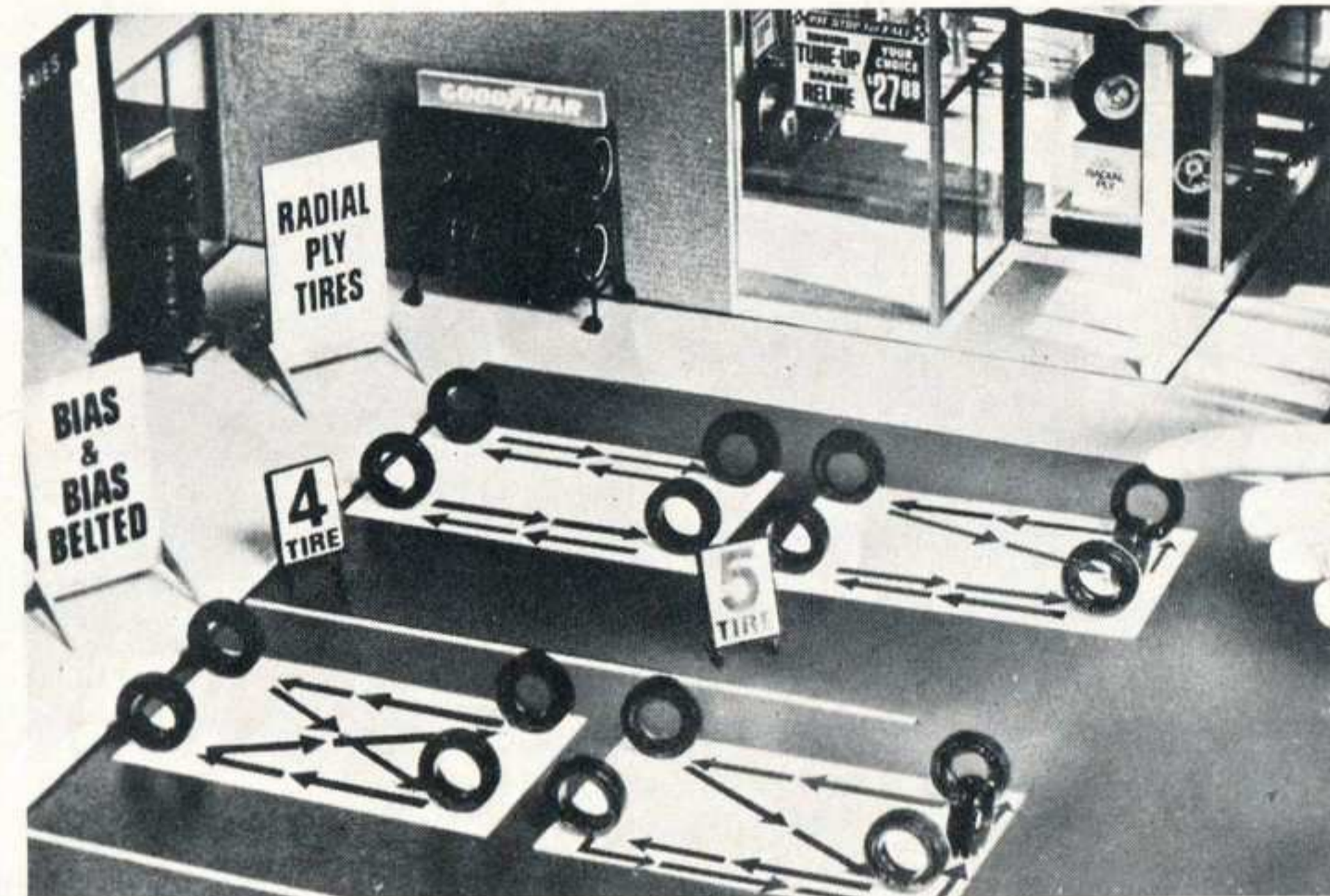
● E' stata inaugurata una delle più grandi opere pubbliche della SICILIA, l'autostrada Palermo-Catania. Il costo totale per la costruzione è stato previsto in oltre 237 miliardi. La lunghezza del tratto ora aperto è di km 80,118 e va da Scillato (Palermo) a Enna.

● Entro l'anno avranno inizio i lavori di raddoppio del tratto Savona-Casello di Carcare dell'AUTOSTRADA TORINO-MARE. Il raddoppio dovrà superare il valico appenninico e quindi seguire un tracciato con notevoli difficoltà tecniche.

● Corre voce che la MICHELIN starebbe per vendere alla Volvo la maggioranza delle azioni della fabbrica di autocarri Berliet, che ha in mano attraverso la Citroen, che controlla. La decisione è imminente.

● La VOLKSWAGEN ha annunciato per l'autunno un nuovo modello che per ora ha il nome di codice «EA 400». Si tratta di una vettura con trazione anteriore, con tre motori a scelta. Potrebbe sostituire la 1600, che non verrebbe più prodotta.

● La FRANCIA occupa il terzo posto nel mondo, in fatto di paesi esportatori di automobili. Esporta infatti il 55 per cento della produzione e nei primi otto mesi del 1972 l'aumento è stato dell'11,45 per cento, in rapporto allo stesso periodo del 1971.



## MOTORE orbitale

● Vasto interesse ha suscitato nel mondo la notizia del nuovo motore «orbitale» messo a punto dall'ing. Ralph Sarich, australiano, motore che potrebbe creare un capitolo a sé nella storia della meccanica. Per l'alto rapporto potenza-peso, la semplicità e compattezza di costruzione e i ridotti carichi d'attrito, il motore orbitale risulterebbe particolarmente promettente per l'aeronautica con risultati cinque volte superiori a quelli dei motori convenzionali.

● Il 1972 è stato un anno storico per la CHRYSLER FRANCE che per la prima volta nella sua storia ha superato il mezzo milione di autoveicoli prodotti. Infatti, 493.000 unità sono uscite dalle fabbriche francesi, mentre 42.000 sono state realizzate in Spagna con i pezzi staccati ricevuti dalla Francia. L'esportazione ha raggiunto il 64 per cento della produzione totale con l'invio all'estero di 314.000 autovetture, 74.000 delle quali in Italia.

● Record assoluto di vendite alla FORD nell'anno 1972: ben 5.600.000 autoveicoli (circa il 15 per cento in più del 1971) con 1.600.000 unità inviate al di fuori degli Stati Uniti. Anno record anche per la Ford Italia che nel medesimo arco di tempo ha venduto oltre 55.000 autoveicoli con particolare riguardo al settore commerciale che ha registrato un incremento di vendite pari al 164,2 per cento rispetto al 1971.

● 299.484 sono state le autovetture prodotte dalla NSU-AUDI nel 1972 con un aumento del 6,1 per cento rispetto al 1971. Ciò come diretta conseguenza delle aumentate richieste e delle vendite che hanno raggiunto la cifra di 297.000 unità con un incremento del 3,6 per cento rispetto all'anno precedente.

● Un garagista di Milano ha di recente compiuto un raid di 10.000 chilometri con una SKODA, arrivando fino a Tromsø, cioè oltre il circolo polare artico, con temperature fino a oltre 30 sotto zero.

● Il 1972 è stato un anno ottimo per la MAZDA, la cui produzione totale è stata di 642.731 vetture, con un aumento del 26% in rapporto all'anno precedente.

Un consiglio per tutti

# CAMBIA la ROTAZIONE pneumatici con i radiali

● Molti proprietari di autovetture si privano loro stessi della possibilità di far durare al massimo i pneumatici solo non provvedendo alla loro rotazione.

Secondo i consigli dei tecnici della Goodyear, i pneumatici dovrebbero essere ruotati ogni 10.000-13.000 km e particolarmente importante è la prima rotazione, essendo estremamente difficile, se non impossibile, correggere poi le irregolari forme di usura sui battistrada una volta che queste si siano create per un impiego eccessivo dei pneumatici nella stessa posizione.

L'appropriato schema di rotazione dei pneumatici sulla vettura varia a seconda del loro tipo. Quelli a tele diagonali devono essere ruotati a croce mentre i pneumatici del tipo radiale dovrebbero essere ruotati di posizione mantenendoli sempre sul medesimo lato della macchina.

Prescritti schemi di rotazione per quattro o cinque pneumatici:

— A tele diagonali:

1 quattro pneumatici: anteriore sinistro a posteriore destro; posteriore destro a anteriore destro; anteriore destro a posteriore sinistro, posteriore sinistro a anteriore sinistro.

2 cinque pneumatici: anteriore sinistro a pneumatico di scorta; questo a posteriore destro; posteriore destro a anteriore destro; anteriore destro a posteriore sinistro; posteriore sinistro ad anteriore sinistro.

— Tipo radiale:

3 quattro pneumatici: sostituzione dei posteriori con quelli anteriori e viceversa, mantenendoli sullo stesso lato della macchina;

4 cinque pneumatici: anteriore sinistro a posteriore sinistro; posteriore sinistro a anteriore destro; anteriore destro a ruota di scorta; ruota di scorta a posteriore destro; posteriore destro a anteriore destro.

## Tre «Kit» ufficiali FORD

# Per elaborare «in casa» le Capri, Escort e Taunus

ROMA - Allo scopo di andare incontro al desiderio di una infinità di clienti sportivi e non, ma che ad ogni modo vogliono aumentare le prestazioni velocistiche e di accelerazione delle loro vetture, la Ford ha messo a punto tre speciali «kit» per la Escort 1100, la Capri 1300 e la Taunus 1300. Questi kit, o equipaggiamenti SP (superprestazioni), sono già disponibili presso tutti i concessionari Ford italiani e l'applicazione delle parti in essi contenute è facile e veloce.

I tre equipaggiamenti SP contengono vari pezzi, i principali dei quali sono: collettore di aspirazione, carburatore doppio corpo (Weber), filtro aria, collettore di scarico e silenziatore del tubo di scarico. Con l'applicazione dei «kit» non si verificano aumenti di consumi, mentre le prestazioni migliorano notevolmente, così come dichiara la seguente tabella stilata dalla Ford:

Tipo vettura	Accelerazione		Velocità massima	
	Normale	Kit	Normale	Kit
ESCORT	23,8	18,2	132	147
TAUNUS	20,7	15,7	138	157
CAPRI	18,9	14,2	145	157



La Taunus 1300 è una delle tre vetture (con Capri 1300 ed Escort 1100) per le quali la Ford ha realizzato un «kit» SP (superprestazioni) per migliorarne il rendimento velocistico e di accelerazione. Con il nuovo equipaggiamento SP la Escort passerà da una velocità di 132 kmh a 147, la Taunus da 138 a 157 e la Capri da 145 a 157

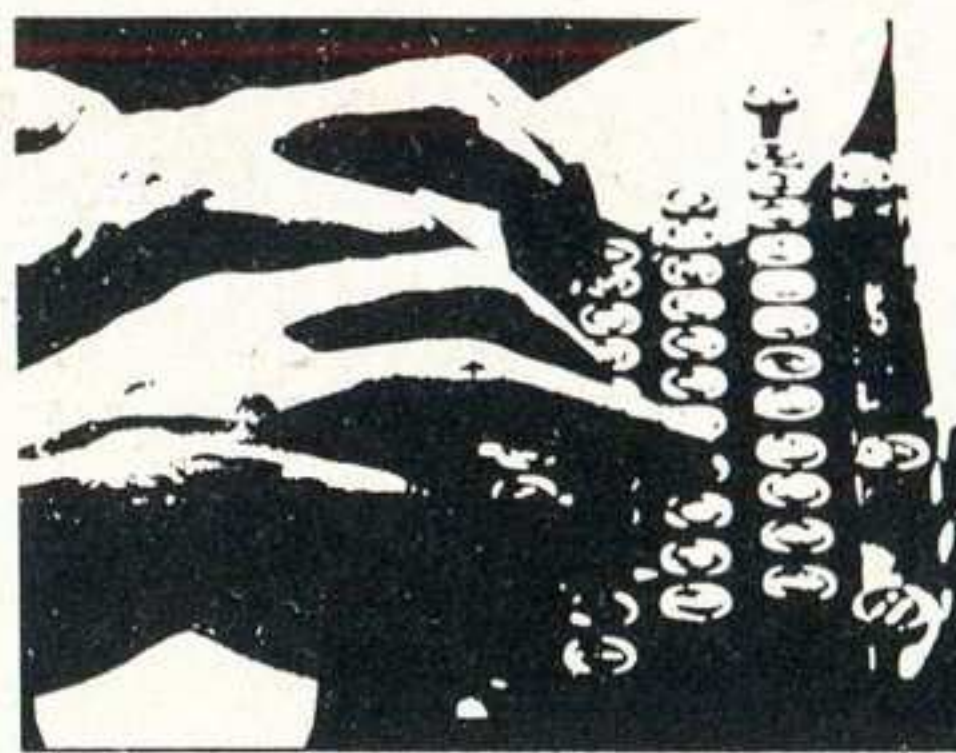
● La HONDA ha detto che sta studiando una proposta di collaborazione con la Ford. L'amministratore delegato della Casa giapponese ha dichiarato, durante una conferenza stampa, che la eventuale collaborazione potrebbe riguardare gli investimenti, le vendite, oppure lo scambio di «informazioni tecniche».

● E' quasi finita la «A14», autostrada che parte dalla tangenziale di BOLOGNA e, percorrendo tutta la costa adriatica, raggiunge Canosa di Puglia, dove si innesta sull'autostrada Napoli-Bari.

● La VOLKSWAGEN pensa alla possibilità di aumentare ancora i prezzi delle sue vetture. Anche la BMW e la Mercedes ritengono probabile un aumento dei prezzi, per il costo crescente della mano d'opera.

● L'AUDI NSU consociata della VW, ha aumentato i prezzi delle sue vetture in media del 5,4 per cento, a partire dal 10 febbraio.

● Il GOVERNO INGLESE non prevede di imporre la guida a destra agli automobilisti, ritenendo che il progetto non sia attuabile.



**SCRIVETEVI,  
RIMARREMO AMICI**

**AUTO  
SPRI  
NT  
ESPRESSO**

## Daytona non docet

Gentile Autosprint, ti scrivo, sperando in una risposta, poiché ritengo che le Ferrari B2 siano sufficienti per batterci nel Campionato Mondiale Piloti di Formula 1, mentre non altrettanto sufficienti sono, secondo me, le Ferrari 312P nel Mondiale Marche.

Quest'anno Ferrari avrà avversari ben più forti ed agguerriti dello scorso anno: la Matra, oltre ad avere uno squadrone fortissimo (Cervert, Pescarolo, Larrousse, Beltoise), ha un motore che ha registrato al banco ben 503 CV. La Matra, inoltre, ha abbandonato la Formula 1 e si batterà quest'anno sul solo fronte del Mondiale Marche.

L'Alfa Romeo, come è noto, avrà il nuovo motore 12 cilindri boxer, ben più potente dell'8 cilindri ed una squadra che ritengo personalmente più forte di quella dell'anno scorso.

La Gulf-Mirage ha il nuovo motore Ford-Weslake ed una squadra di quattro piloti; due vetture quindi, e non una come lo scorso anno. Non condivido per niente, inoltre, la decisione della Ferrari di non partecipare alla 24 Ore di Daytona. Quest'anno la Ferrari non può permettersi il lusso di rinunciare neppure ad una gara.

Diciamolo pure: nella scorsa stagione le vetture di Maranello non hanno avuto troppe difficoltà a vincere il titolo, ed inoltre avevano una squadra più forte, come numero d'uomini ben inteso, non come qualità. Non sarebbe il caso di riprendere in squadra Peterson e Schenken o altri due piloti del loro valore?

Michele Carnevale  
Bagheria (Palermo)

E' facile, dopo la disputa della 24 Ore di Daytona, rispondere alla preoccupatissima lettera del nostro lettore siciliano. Dobbiamo però sinceramente confessare che non dividevamo la sua apprensione neppure prima che la gara iniziale del Marche avesse luogo.

Infatti, se proprio dobbiamo essere sinceri, la nostra impressione è nettamente opposta alla sua: secondo noi è proprio la Formula 1 Ferrari che non ce la fa con le «colleghe», mentre la P si è mantenuta ad un livello estremamente competitivo ed ha dalla sua, nel '73, quell'enorme cumulo di esperienze che le è derivato dalle 10 gare vinte lo scorso anno. E l'esperienza — specie in questo tipo di corse — è spesso più importante dei cavalli letti al banco.

Se poi dovessimo spingere la nostra sincerità a sfiorare l'imprudenza, diremmo anche che la Sport Ferrari dovrebbe stare tranquilla almeno fino a metà stagione. Certo, con una vettura in più in corsa sarebbe ancora più tranquilla, ma è questo un lusso che a Maranello — quest'anno — non si possono permettere.

I SAMARITANI

## Cronaca di un'amarezza

Caro Autosprint, mi chiamo Roberto Cambiagli e sul Vostro numero 4 dedicato al Rally di Montecarlo a pag. 32, nel servizio di Carlo Cavicchi ho notato il rilievo fatto riguardo a mio cugino Ambrogetti, che ha trainato per circa km 40 Sergio Tacchini fino all'assistenza di Caserta.

In un primo tempo, avevo seguito io Sergio Tacchini, che doveva procedere a velocità molto ridotta, ed in seguito avevo lasciato l'incarico a mio cugino, che sarebbe partito ventotto minuti dopo di me ed il quale si è trovato nella necessità di trainarlo fino al controllo orario.

Già lo scorso anno, dove io facevo da secondo a mio cugino al Rally di Montecarlo, avevamo perso due minuti nel tratto Vals les Bains-Les Mouillons, quando ormai eravamo rimasti in gara in pochi e dove il controllo era tiratissimo, per cercare di aiutare un pilota francese uscito di strada.

Tutto questo non per fare una pubblicità gratuita a me o a mio cugino, ma per rimarcare il senso di sportività che sempre ci anima durante le nostre corse.

Purtroppo, durante questo Rally di Montecarlo mi sono trovato in difficoltà con la vettura nella tappa Pavia-Cuneo e, dopo aver fatto assistenza presso Conrero, sul tratto di autostrada da Torino a Fossano, un guasto all'impianto di raffreddamento mi ha costretto a fermarmi in autostrada.

A poca distanza, ero seguito dal concorrente Tabanelli, che aveva fatto con me assistenza presso Conrero e che avevo atteso per portarlo fino al casello dell'autostrada.

Quando mi sono fermato, ho atteso che lui passasse e gli ho fatto cenno di fermarsi per assistenza. Il motore ha rallentato e si sia voltato verso di noi, ha proseguito, benché mancasse un'ora per arrivare al controllo orario di Cuneo, che distava solo 40 km. Questo, vale anche per una vettura Fiat 125 verde targata Torino di cui non ho potuto rilevare il numero di targa, ma che penso sia dell'assistenza Fiat, che, malgrado i nostri ripetuti richiami, pur avendoci visti in difficoltà, non si è fermata.

Purtroppo, essendo fuori dal percorso e non passando più nessuno, abbiamo dovuto ritirarci.

Vi posso assicurare che non è stata certo l'animosità a spingermi a scriver-

ALBERTO RECALCATI - Cernusco sul Naviglio (Milano) — Siamo spiacenti, ma non siamo per nulla esperti in viaggi, e non abbiamo un ufficio di consulenza.

SILVESTRO CONTE - Verona — Guardi, i biglietti per il Gran Premio di Monaco sono in prevendita praticamente da un anno all'altro. Dubitiamo che, ora, lei riesca a trovare qualcosa che non siano i soliti «circulari», acquistabili sul posto anche all'ultimo minuto. Quanto al pernottamento, esso è un altro dei grandi «problemi» del Gran Premio. Tanto varrebbe fermarsi in Italia, vicino alla frontiera, e poi muoversi di buon mattino: ma attenzione, di buon mattino, se no rischiate di arrivare a Gran Premio terminato.

MAURIZIO CIARIMBOLI - Macerata — In effetti, il disegno suscita perplessità relativamente alle misure imposte dai nuovi regolamenti, come potrà notare dallo schema pubblicato su Autosprint-anno or ora uscito. Per il resto, diciamo che le Formula 1 attualmente hanno la tendenza ad avere un passo piuttosto lungo.

PAOLO VIGNOLO - Albisola Capo (Savona) — Il campionato mondiale marche, come dice il suo stesso titolo, è riservato alla «marca». Cioè non vincono i piloti, ma le vetture. Non si può quindi dire chi ha vinto, ma solo la marca, cioè in entrambi i casi la Porsche. Comunque, questi sono i piloti che hanno vinto: Rodriguez, Kinnunen, Sifert, Bell, Oliver, Redman, Elfjord, Larrousse, Ahrens, Hermann, Attwood, Marko, Van Lennep.

GRUPPO DI SPORTIVI - Livorno — Cari anonimi, ricordate una cosa: un conto è vincere qualche corsa, e la fortuna può anche entrarci; un conto è diventare campione del mondo e continuare a primeggiare: in questo caso non ha più senso parlare di «sorte», ma di effettiva superiorità. Un discorso questo che — proprio a proposito di Fittipaldi — abbiamo già fatto tempo fa. E la prossima volta, per favore, firmatevi...

MARIO MASSA - Casarza Ligure (Genova) — Grazie della sua offerta. Rimangono d'accordo che quando lei ha delle notizie o delle foto, ce le invia e noi vedremo di farne buon uso. Auguri per la sua degenza.

ALBERTO MONTI - Cinisello Balsamo (Milano) — Ha ragione, c'era un errore nello schieramento di partenza: Lauda non corre più quest'anno con la March, ma con la BRM-Marlboro.

BIAGINO SLAVAZZA - Bonnet (Belgio) — Difficile fare un parallelo numerico: se lei ci fa sapere di che marca sono i suoi pneumatici, le possiamo comunicare il valore della circonferenza a carico statico, in modo da poter calcolare la velocità in base ai giri.

ANTONINO REINA - Trapani — Per ora non ci risulta sia stata prevista la manifestazione cui lei accenna, ma se l'ha letto sul quotidiano della sua regione è evidente che l'intenzione di farla c'è.

GIUSEPPE TOSCANI - Pineto (Teramo) — Ogni Automobile Club ha il suo ufficio sportivo. Si rechi a Pescara, presso la sede AC di via del Circuito 49, e si faccia dare tutte le indicazioni necessarie alla licenza. La vettura può essere preparata abbondantemente: se lei non ha le idee chiare in proposito è meglio si rivolga ad un preparatore specializzato, di cui troverà un elenco in Autosprint-Mese.

Carissimo Autosprint, in base ad un certo numero di tuoi articoli, apparsi nei numeri di quest'anno della rivista, ho appreso che i motori Alfa Formula 3 dovrebbero avere 133 CV. Per lo meno, Pezzenti nel n. 4 asserisce che appunto i motori Alfa Romeo hanno quella potenza.

Quando vi comunicano che il dato motore sviluppa un certo numero di cavalli, voi siete presenti al banco prova oppure sono dati che vi vengono forniti a voce? Perché, da quanto mi risulta, nulla di simile è possibile, lo fanno solamente per avvantaggiare i loro motori nelle vendite. Forse a-

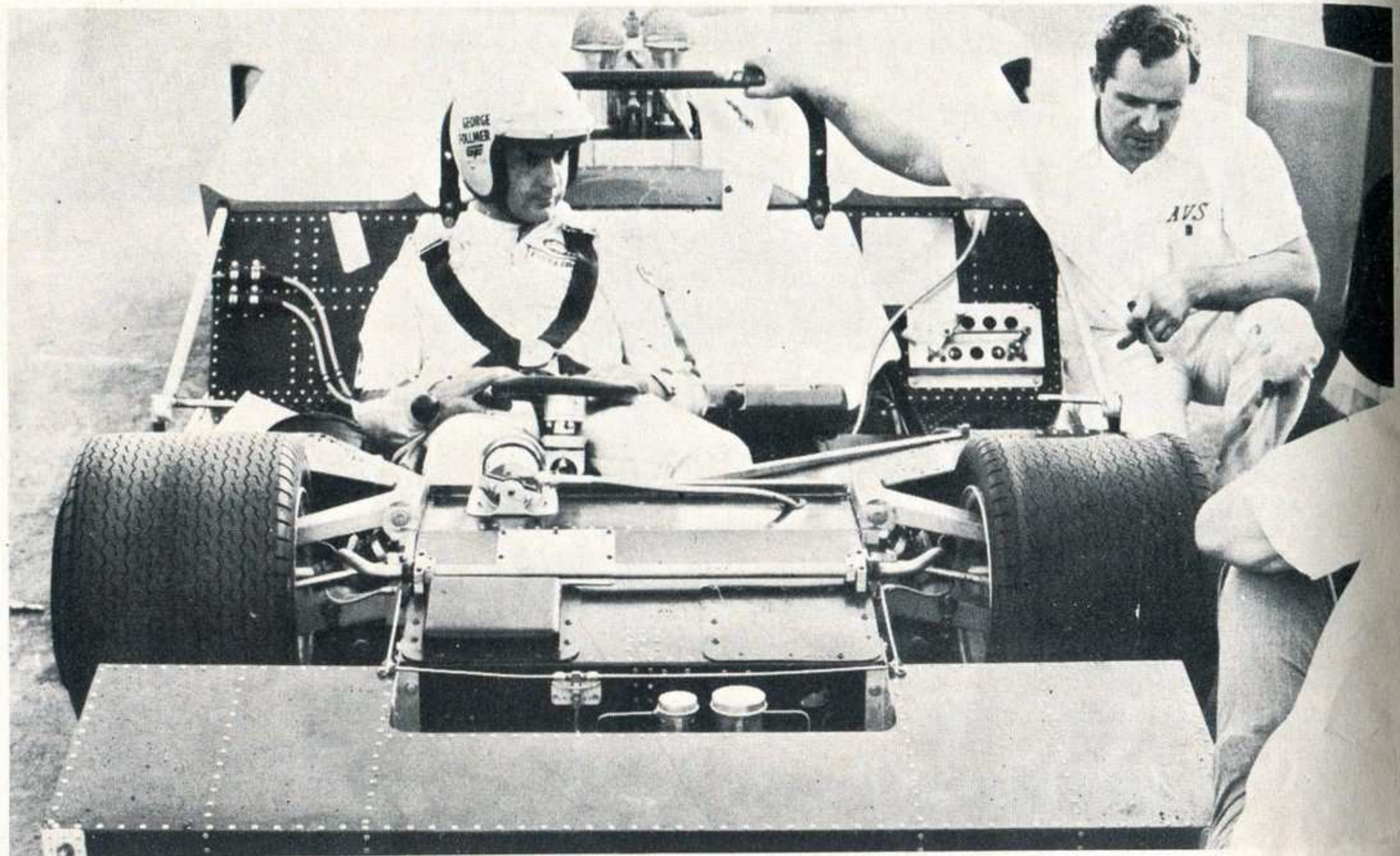
vranno queste potenze con la flangia da 23 mm perché con il 21,5 non arrivano neppure a 130.

Annarita Ronzoni  
Mayen (Germania Occidentale)

Siamo stati presi in contropiede dalla nostra battaglia lettrice ora in Germania, che dimostra una sicurezza tecnica addirittura eccessiva per un uomo.

Ad ogni modo, le confessiamo che a noi non ci vogliono non solo in sala prove, ma neppure a Balocco, che come lei sa è la pista privata Alfa. Comunque, noi siamo delle persone fiduciose, e crediamo alle potenze che ci vengono dichiarate. Anche perché, poi, ci sono le corse a confermare o a smentire certe dichiarazioni.

Quindi, fino a prova contraria, per noi sono buone.



## La prima SHADOW

Caro Autosprint, la presentazione recentissima della Shadow UOP di formula 1 mi ha fatto tornare in mente la prima vettura che portava questo nome, che mi pare fosse una macchina Can-Am caratterizzata dalle dimensioni estremamente ridotte. Ti sarei grato se pubblicassi una foto di questa vettura, con qualche notizia tecnica più dettagliata.

Mauro Bottini - Imperia

La prima vettura a portare il nome di Shadow, cioè «ombra» era in realtà una vettura interessantissima. Si trattava di una specie di laboratorio viaggiante che ebbe il suo limite forse proprio nella grande quantità di novità adottate tutte in una volta sulla medesima macchina.

La Shadow per Can-Am, presentata alla fine del 1969, era stata progettata da Don Nichols ed in realtà non si chiamava «Shadow» bensì AVD, cioè Advanced Vehicle Sistem, ma venne ribattezzata per la estrema affusolatura e la ridotta altezza da terra. Principalmente, essa doveva questa sua ca-

ratteristica ai cerchi da soli 10" di diametro, che montavano speciali pneumatici Firestone appositamente realizzati. Le sospensioni sfruttavano come elemento elastico cortissime molle elicoidali, mentre il sistema di ammortizzamento era espletato da un sistema idraulico con valvole, che presupponeva una sorta di centralina idraulica di pressione ed aveva il vantaggio di poter essere regolato anche durante il moto.

Il telaio era la parte più consueta, cioè si trattava di uno Chevrolet da 7 litri. Il telaio era un bellissimo esempio di monoscocca con pannellature realizzate in leghe leggere. Il retrotreno era praticamente ad assale rigido, mentre i radiatori erano posti ai lati estremi delle fiancate, verso coda. Le prime prove vennero effettuate da George Follmer, campione Can-Am in carica e ritornato quindi agli antichi amori sia pure sotto l'etichetta della Universal Oil Products. Lo vedete nella foto seduto nello scomodissimo abitacolo della Shadow prima maniera, con il piantone dello sterzo — quasi verticale — fra le gambe.

TROPPO NUOVA

## FERMO POSTA

GIANLUIGI PEREGO - Galbiate (Milano) — Strano quesito, il suo: se lei non riesce ad infilare il casco integrale e gli occhiali, i casi sono due: o ha degli occhiali con montatura voluminosa, oppure si infila il casco con gli occhiali sul naso. Errore, è molto meglio cercare di infilarli dopo aver calzato il casco.

LETTERA FIRMATA - Forlì — Comprendiamo come ciascuno sia legato alla vettura che possiede, ma il nostro consiglio è sempre stato quello di iniziare a correre con una vettura all'altezza delle altre. Potrebbe cercare una buona Fiat 850 coupé, mentre nella classe 1000 ha da scegliere fra Fiat 127, Fiat 903 coupé, Autobianchi 112, Innocenti Mini-Cooper 1000. Per le gare, bisogna attendere sia il calendario nazionale che il calendario della FISA, che indichi un campionato proprio per le vetture di serie. Quanto alla spesa, essa non è eccessiva, ma non si aspetti di correre gratis...

GIUSEPPE FRIGERIO - Monza (Milano) — A costo di fare una figuraccia, le rispondiamo sinceramente che non sappiamo «in base a cosa e come viene stabilito lo spessore ottimale di un basamento motore in titanio per motore boxer», come lei ci chiede. C'è di mezzo il calcolo e c'è di mezzo l'esperienza. Quando poi l'ufficio progetti ha deliberato un disegno, ed il reparto fusioni fonde il pezzo in base al modello, e poi magari al banco prova il basamento si crepa, ecco che si rifanno i disegni, i modelli, le fusioni e le prove. Quanto alle altre domande, poiché sono tutte «semplici» come la prima, la preghiamo di tornare a scriverci sottoponendocene una alla volta.

UMBERTO ZANON e GIUSEPPE DE MARTIN - Feltre (Belluno) — Spiacenti, ma non siamo al corrente che esistano scuole sul tipo di quella che vorreste frequentare voi.

LEANDRO TREBBI - Bologna — Non sappiamo ancora se l'AC di Bologna farà o meno la corsa in calendario il 1. aprile ad Imola, date le richieste esorbitanti dell'associazione Formula 2. Ad ogni modo, daremo notizie precise in merito all'eventuale tribuna per i nostri lettori non appena si sarà chiarita la faccenda. Oltre a de Adamich, correranno in F. 2 anche Venturi, Dini, Francisci, «Shangry-La». Per i circuiti, troverà le lunghezze del tracciato gara per gara.

MASSIMO SOCCI - Milano — I due indirizzi non li abbiamo poiché non teniamo un archivio di coloro che ci inviano le foto dei loro modellini. Il termine «designer» è usato anche per coloro che disegnano le carrozzerie delle auto, ma non è necessariamente una qualifica scolastica o universitaria. La «Ghia» è una società che si occupa di progettazione ed esecuzione di carrozzerie. Il cavallino rampante sulle fiancate delle vecchie Alfa Romeo significa che quelle vetture erano quelle usate dalla Scuderia Ferrari prima che Enzo Ferrari divenisse costruttore di vetture proprie.

PIRELLA SERNI - Pisa — Non abbiamo mai approfondito l'argomento, preferendo che fossero gli interessati a farlo direttamente. Questo perché essi si possano fare un'idea precisa parlando con i responsabili.









# AUTO compravendita SPRINT

**AUTO  
SPRINT**

## FORD



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

● **FORD MEXICO** settembre '72, preparata gr. 1, Rally, due secondi. Tel. CUNEO, 76.142.

● **ESCORT TC 1600** Bellissima, mai urtata, tutti gli accessori, preparata. Visibile Firenze - CARLINI - Tel. 055/48.65.39.

**FORD LOTUS CORTINA** priva motore e cambio, carrozzeria perfetta, parafranghi bombati, assetto corsa, ammortizzatori Koni, cofani e portiere alluminio, sedile avvolgente, roll-bar. Off. GIORATO - Torre (Pd) - Tel. 049/62.56.76 - L. 100.000.

## GIANNINI

● **GIANNINI 650** appena ultimata, preparazione LAVAZZA, altamente competitiva. Vendesi. Telefonare ore ufficio - TORINO - Tel. 011/78.19.89.

## LANCIA

● **LANCIA FULVIA HF 1600** Fausto Carrello vende Lancia Fulvia HF 1600 gr. 4, preparata Casa. TORINO - Tel. 34.11.02 ore ufficio.

**LANCIA FULVIA HF 1300** Gr. 3 preparata Sanetti: 7000 km. Dalla preparazione una sola gara. Koni - Roll-bar - Pronte corse. Vende GIAVAZZI causa servizio militare. Rivolgersi a: GARAGE DOLOMITI - Via Dolomiti n. 11 - 20121 Milano - Tel. 89.50.36.

## LAND ROVER



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

## MERCEDES

**MERCEDES 250 S.E.** gancio traino. BRUNO RICCARDI - Brescia - Tel. 030/42857 ore pasti.

**MERCEDES 220/8** gas, gancio traino. BRUNO RICCARDI - Brescia - Tel. 030/42.857 ore pasti.

## OPEL

● **OPEL KADETT 1900** Gr. 1 preparazione Conrero. Perfetta, pronta corsa. Aprile 1972. Ore ufficio - VARESE - Tel. 283.412.

**OPEL GT 1,9** colore grigio metallizzato, agosto '70 - RENATO RUGGERI - BERGAMO - Tel. 035/57.10.69 ore 12-13; 18-20.

## PORSCHE

**PORSCHE 911T-2200** colore blu, dicembre '70 perfetta. SPORTWAGEN - via Pia, 473 - SASSUOLO (Mo) - Tel. 885.163.

**PORSCHE 912** 1968, Bianco interno nero, motore perfetto, Koni accessoriatissimo cerchi lega «S», gomme 90 per cento - BIELLA - Tel. 22.988.

## RENAULT

**ALPINE** luglio 1972, come nuova, mai corso, pochissimi chilometri, presso Concessionario Renault. Tel. 0547/21.671 Cesena (Fo).

## ROLLS-ROYCE

**ROLLS-ROYCE-SILVER CLOUD IIII** in perfette condizioni. Scrivere: ALDO CARETTI - C.so Europa, 10 - Napoli - Tel. 64.01.47.

## ALTRE MARCHE

**AUTOGRU'** per soccorso Stradale - Giappone perfetto collaudato. FRANCO FURLANETTO - Eraclea (Ve) - Tel. 0421/68.205/68.225.



**BUICK Skylark** cc. 3200 consumo km. 7 litro uniproprietario inurtata, cappotta e vetri elettrici meccanica perfettissima. GRUPPO PILOTI ROMANI - Via Dandolo, 18 - Roma - Tel. 58.06.492 - 1.500 Dollari trattabili se contanti.

## VARIE

**NUMERI AUTOSPRINT** da agosto 1970, settimanale L. 300, mensile L. 600 caduno. BIANCHI Via Marchesi, 15 - Pavia - Tel. 43.393.

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

## KART

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

## MONOPOSTO

**FORMULA 3 TECNO** 1972, pronta corse vendo - MINGOTTI - Bologna - Tel. 30.78.86.

**FORMULA MONZA CRM** pronta corse. MILANO - Tel. 83.91.222 dopo ore 20.



**LUCKY F. 850** plurivittoriosa inurtata motore nuovo, Colotti 20 rapporti, 8 gomme Avon, carrello. GRUPPO PILOTI ROMANI - Via Dandolo, 18 - Roma - Tel. 58.06.492 - L. 1.300.000 trattabili se contanti.

**DAGRADA F. 850** cambio Colotti - Pronta corse. ARRIGONI & DE ANGELIS - Via Lecco, 170 - Monza - Tel. 039/31.601 - L. 1.050.000.

**BWA** tipo 326 F - Ford anno '71 aggiornata '71 pronta corse .ARRIGONI & DE ANGELIS - Via Lecco, 170 - Monza - Tel. 039/31.601 - L. 2.500.000.

**F. FORD** ottima vendesi, nuova, vero affare di prezzo e qualità. Telefonare: 015/32.149.

**FORMULA MONZA REPETTO** competitiva vendo quasi regalo. Telefonare: VARESE - Tel. 40.05.16 ore 12-13.

**FORMULA 3 BRABHAM BT 28** trasferita in 35 ex Piazzini, competitiva completamente revisionata a nuovo, mai urtata, motore Nova aggiornato con pistoni 73, prezzo interessante secondo dotazione rapporti ruote, gomme accessori, PASINI - presso Concessionaria Lancia Catellani, Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

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

**F. MONZA REPETTO** pronta corse, estintore. Ruote scorta. Telef. 02/34.06.04 ore pasti (Angelo) L. 600.000 trattabili.

**FORMULA 850** CWR telaio smontato completo serbatoio sicurezza scocca bellissima. Telefonare ore pasti 0438/59.584. L. 250.000.

**F-FORD** Quasar-Pirola, luglio '71, aggiornata '73, Hewland, rapporti. Furgone transit attrezzato F-FORD. PIROLA - Racing Team - Tel. 010/40.10.06-40.30.97.

## MOTO

**AERMACCHI 250** Ala d'oro, mezzo da 1. posto junior, revisionata interamente con aggiornamenti dal preparatore Alfio Girotti. Ha partecipato a gare, con brillanti piazzamenti con il conduttore Carlo Mazzucato di Este (Padova) - L. 700.000 trattabili. ROBERTO COSTA - Via 4 Novembre, 9 - 35044 Montagnana (Pd) - Telefonare al martedì, mercoledì, venerdì, sabato alle 14 al 0429/81.266.

## ACCESSORI e parti speciali

**ACCENSIONE REAZIONATA** fino 10.000 giri, incremento 7 CV di potenza, contrassegno L. 15.000 - BRUNO RICCARDI - Via Solerino, 55 - Brescia - Tel. 030/42.857.

● **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. Pulegge 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.

**COPPIA CONICA** completa di scatola 7/41 per GTA. FRANCO FURLANETTO - Eraclea (Ve) - Tel. 0421/68.205-68.225.

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO

### ABARTH



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

## BMW

● **BMW 2002** Iniezione, preparata Schnitzer, plurivittoriosa accessoriatissima, cerchi da 7, 8, 9, cambio speciale ZF, ravvicinato, scatola differenziale autobloccante 75x100 rapportate 3,64 - 3,9 - 4,11 - 4,37 - 4,75 - 5,3; gomme da asciutto e bagnato. Eventuale permuta con Prototipo 1000 o 2000 ottimo. FEDERICO CIPRIANI - Via Danesi n. 2 - Livorno - Tel. 54.883.

## FIAT

● **FIAT 128 SL** Gr. 2 - Sola - vende anche con permuta, assetto rally protezione roll-bar - fari, strumenti, costruzione marzo 1972 prezzo conveniente rivolgersi SIVAMA - Via Trieste, 85 - Galliate (No) - Concessionaria Fiat - Tel. 60.694.

● **FIAT SPIDER** preparazione Ceccato '72, solo 3 gare, completo di ogni accessorio. Mai urtato. Si vende o si permuta. Tel. 02/25.50.697.

## FORD

**ESCORT 1600** RS Ac. elettronica nuova, da immatricolare. Prezzo da convenirsi. Telef. 0541/73.89.61 ore pasti.

## LANCIA

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

## JAGUAR

**JAGUAR 3,8 S** amaranto servosterzo, perfetta, 1966 vendo permuta. Telefonare: 0323/43.367 (pasti) - L. 800.000.

## MONOPOSTO

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

## SI COMPRA

### AUTO

### ABARTH

**ABARTH 850** FRANC JERANCIC - Zaloska, 173 - 61100 Ljubljana - Jugoslavia.

### FERRARI

**FERRARI** 512/275. GTB 4 tutti i tipi di Ferrari Sport o Formula. Scrivere Aldo Caretti - C.so Europa, 10 Napoli - Tel. 64.01.47.

### PORSCHE

**PORSCHE 911 S** 1967 - BRUNO RICCARDI - Brescia - Tel. 030/42857 ore pasti.

## MONOPOSTO

**F. FORD** FRANC JERANCIC - Zaloska, 173 - 61000 Ljubljana - Jugoslavia.

## MOTO

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

## VARIE

Desidero conoscere Monegasco(a) 20-30 anni per scambi foto corse Monaco - Spa Francorchamp, e invito per 1.000 Km e 24 Ore - BIAGINO SLAVAZZA - 53, rue du Vicinal - 6705 BONNERT/ Belgio.

**CARRELLO** omologato per Formula Italia - Telefonare: SCUDERIA SPRING CLUB - Gallarate ore 21-23 (venerdì) 0331/79.74.000.

● = vetture sportive.

**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 Air-  
**es)** - **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 Ro-**  
**yez** - **Philippe Toussaint** (Bru-  
**xelles**).

AUTOSPRINT pubblica anche  
servizi particolari di:

**Bruno Boglioni** - Puccio Coro-  
**na** - **Cesare de Agostini** - **Toni**  
**Fasolato** - **Nuccio Marino** -  
**Carlo Micci** - **Doug Nye** - **Giul-**  
**iano Orzali** - **Gerlad Schmitt**.

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

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

**C.SO MILANO 63**  
**SEIL BULO**

**FORMULA** 6,5 x 13  
6,5 x 15

**PROTOTIPO** 5 x 13

**ESASTAR** 6 x 13  
6 x 14

**QUALITÀ**