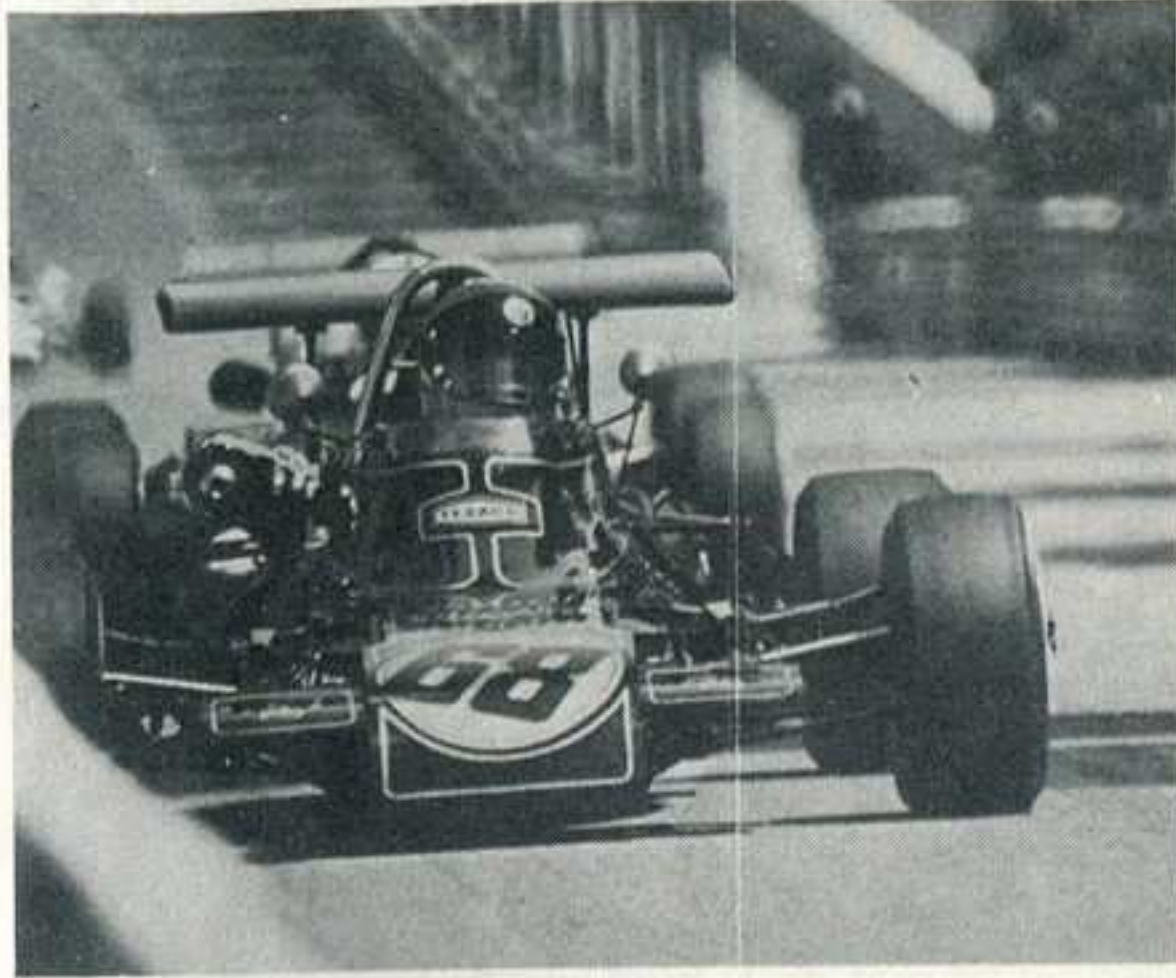


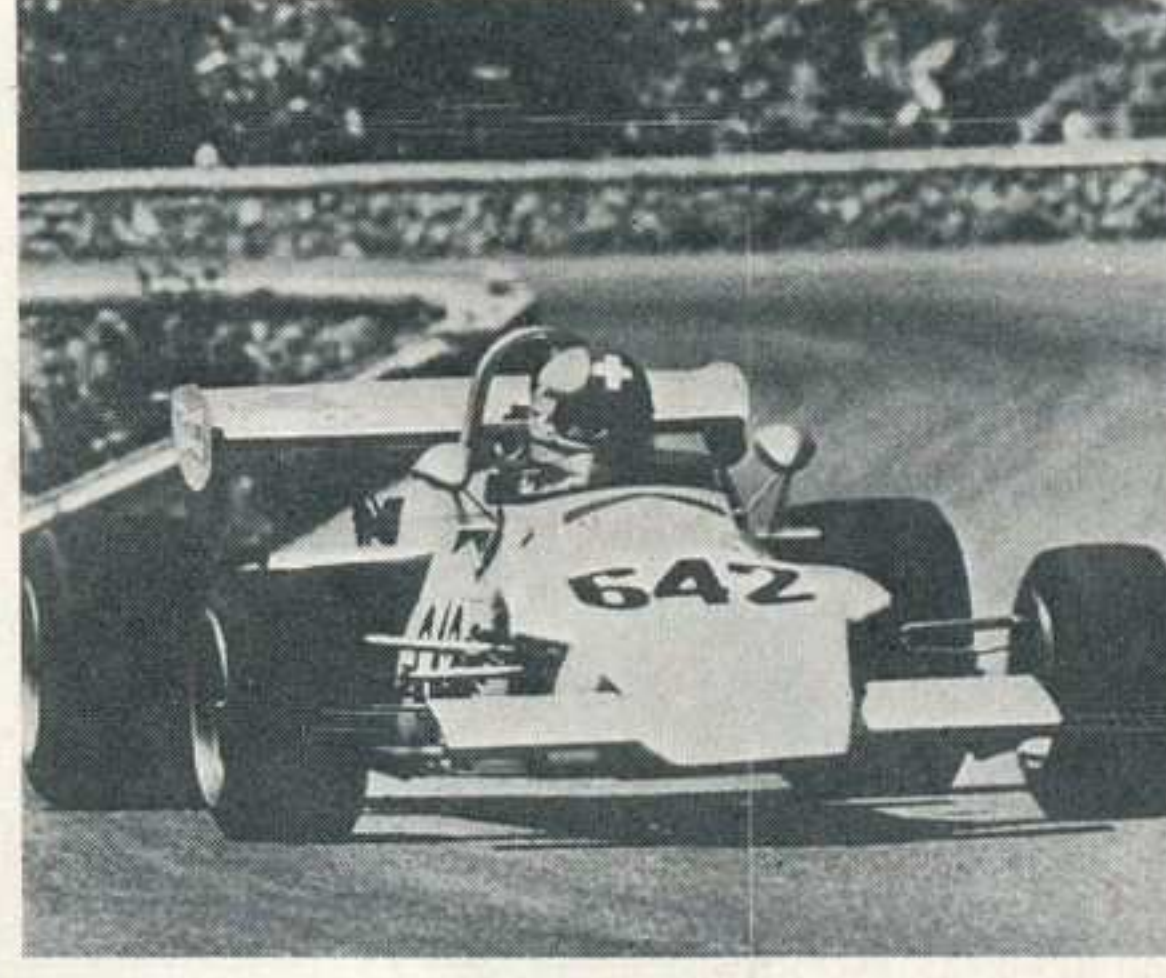
Per la tua biblioteca di appassionato dello sport auto



72 febbraio
F. 3
5
6
13
20
27 **La guerra del «buco»**



72 gennaio
rally
6
8
14
23
29 **MUNARI cin-cin a Montecarlo**



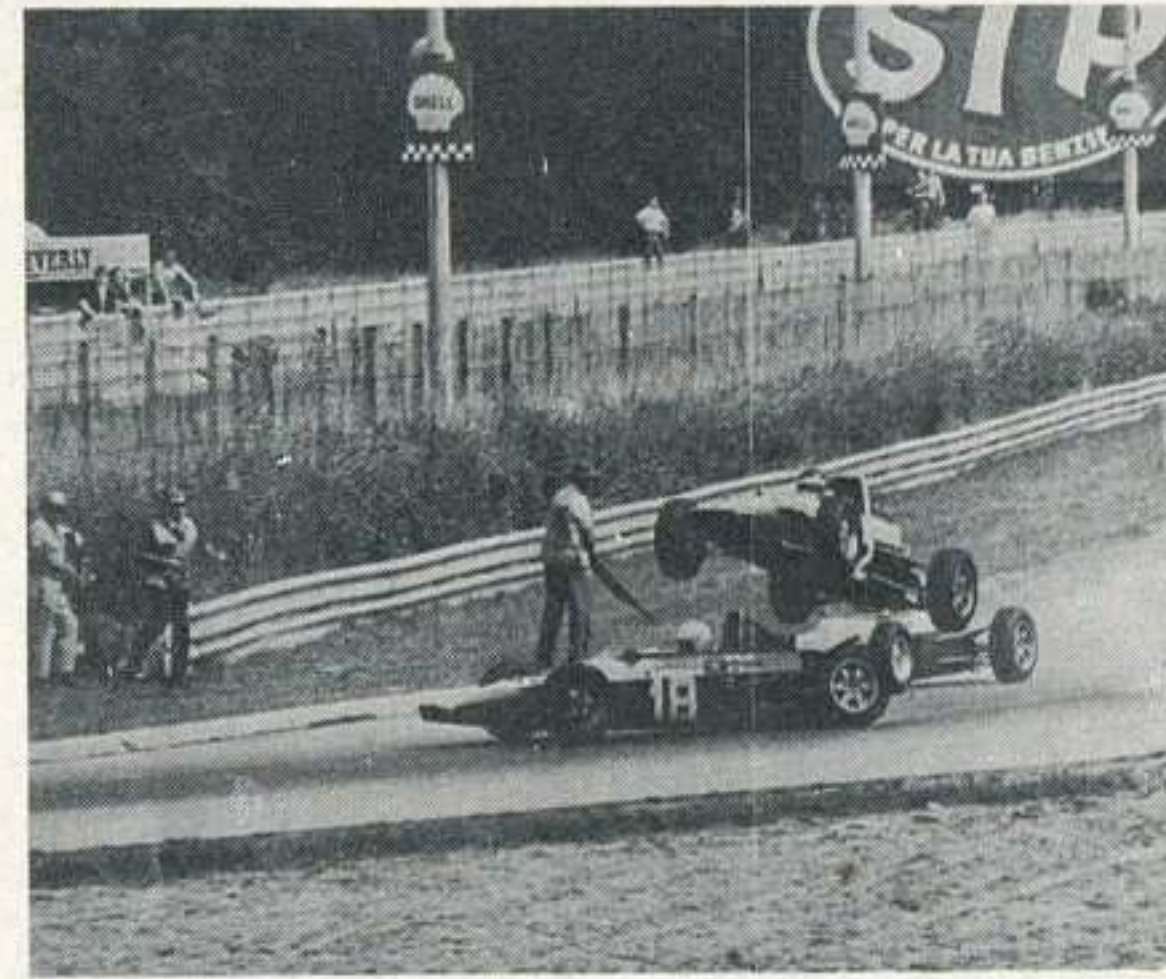
72 luglio
montagna
2
2 **PERROT il campione dissacrato**
3
15
22
23
31



72 marzo
INTER-SERIE
4
12
19
25
26 **I «mostri-compressi»**

12 TEMI per 12 mesi

non devi dimenticare di acquistare



72 agosto
mini-formule
6
6 **QUEI diavoletti della F. ITALIA**
13
15
20



72 aprile
TURISMO
3
16
16 **Avanti i cavalli!**
23
25



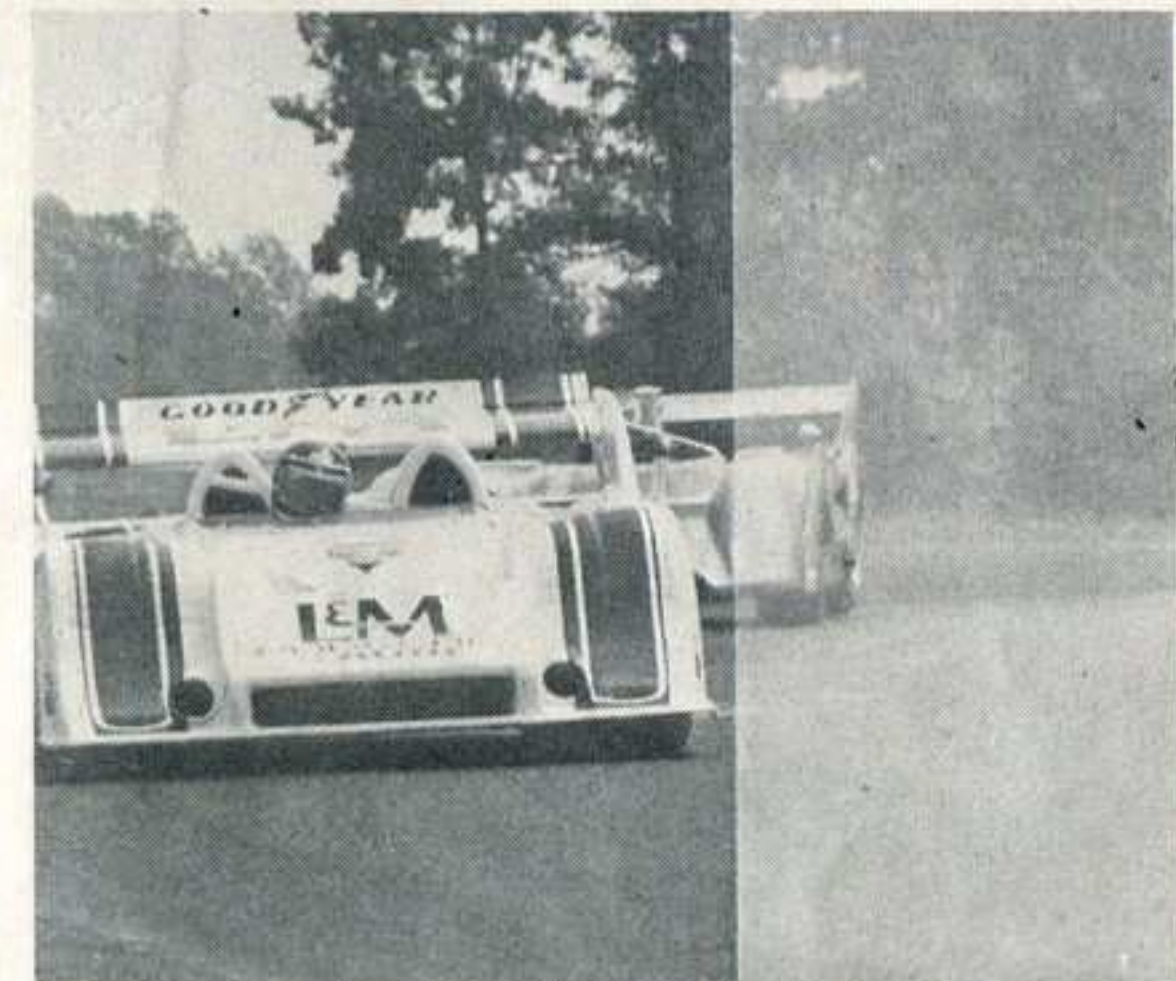
72 settembre
F1
28
S. M. EMERSON 1°



72 maggio
Mondiale SPORT
1
7
14
21 **L'arcobaleno arriva in tricolore**
27
28



72 novembre
E. 2000
4
5 **ABARTH all'ultima corsa**
12



72 giugno
CAN-AM
4
11 **Basta la riserva alla P.P. 917**
10/11
15



72 ottobre
F. 2
1 **Hailwood a scoppio ritardato**
5
15
29



72 dicembre
il mese dei campioni
3 **L'oro di un anno**
11
16

con questi 4 regali



2 ritratti dei cavalieri del rischio



il disco della velocità e il nuovo adesivo casco d'oro



LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Le agitazioni sindacali intensificate, ci hanno costretto la scorsa settimana ad arrivare in edicola con gravissimo ritardo. Ce ne scusiamo ancora con voi. La stessa cosa, probabilmente, accadrà con questo numero, che già dobbiamo presentarvi di nuovo in veste editoriale ridotta. Tutto ciò, per evitare di non arrivare affatto in edicola! Scusatoci ancora e auguriamoci che già dal prossimo lunedì, col G.P. del Sud Africa, la situazione rientri nella normalità. Così da farvi riavere puntuale e completo il vostro

AUTO SPRI NT

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- LA ZANZARA
- 36 IL GIORNALE delle SCUDERIE
- 37 KARTING
- 38 TUTTESPRINT
- 39 BIBLIOTECA
- 40 SCRIVETECI rimarremo amici
- 43 COMPRAVENDITA



Un risveglio a FABRIANO

FABRIANO - Non ci sono solo Giuseppe Caglini e Sandro Riccitelli, a Fabriano. Caglini e Riccitelli, effettivi alla « Scuderia Marche » di Macerata hanno promesso una stagione densa d'impegno e di soddisfazioni. Comunque c'è da registrare anche il ritorno alle competizioni automobilistiche di Gianfranco Riccitelli (fratello di Sandro) che alternerà l'attività crossistica a quella automobilistica con una Simca Rally 2. Gianfranco Riccitelli parteciperà alle sette prove valevoli per il Trofeo FISA. Inoltre pure Fabrizio Mantini, pure con una Simca Rally 2, è intenzionato a disputare diverse competizioni. Mantini potrà essere una brillante rivelazione: le qualità per diventarlo non gli mancano.

sterà fedele alla Lancia Fulvia (sembra intenzionato di dedicarsi alla De Tomaso Pantera) e lo stesso presidente De Niederhauser disporrà di una 124 spider. Segnaliamo ancora Scacchetti e Accorsi con le Mini Cooper. Ma veniamo alla velocità. I fratelli Gozzoli, nello loro officina di Maranello, stanno preparando la Formula Ford per Revello. Pare che vi siano contatti per avere una certa assistenza Ford. Maselli, pilota che ha notevoli doti (ma purtroppo mezzi non sempre adeguati), tenterà con la Brabham BT 35. Minozzi ha la sua macchina con motore preparato da Reggiani, destinata al campionato di F. 3. E citiamo ancora Callegari, pilota che disporrà di una F. 850. Bianchi e Revello saranno impegnati anche nel Trofeo Mexico Ford. Papa perseguirà affermazioni e piazzamenti con l'Alfa GT junior e Malmusi si presenterà con la Ford Capri.

Una équipe bene assortita e forte, alla quale auguriamo molta fortuna. Nel settore organizzativo avremo la prova del Trofeo nazionale rallies, il Trofeo motore fuso e, probabilmente, alcune gare a Varano Melegari.

m. m.

JOLLY-BG tutta PESENTI

BERGAMO - La scuderia automobilistica Jolly Club Bergamo ha festeggiato il suo primo anno di vita. Esattamente un anno fa il dottor G. Piero Grassi e Bruno Vedovello annunciavano la nascita di questa scuderia bergamasca, che veniva ad affiancarsi alle due già esistenti. Poteva sembrare una esagerazione per Bergamo, ma a distanza di appena un anno la Jolly Club Bergamo ha mostrato tutte le sue... virtù.

Merito primo di Alessandro Pesenti Rossi, il prestigioso pilota che al sorgere della scuderia lasciava la Bergamo Corse per abbracciare i nuovi colori di bandiera. Con Pesenti Rossi sono arrivate le prime vittorie e le prime grosse soddisfazioni. A lui si sono aggiunti altri conduttori provenienti da altre scuderie quali « Manuel », Giavazzi, ed altri. Naturale che l'altra sera i responsabili della scuderia abbiano voluto festeggiare questo avvenimento, raccogliendo in un noto ristorante di Zingonia piloti e soci, dirigenti e simpatizzanti. E' stata una festa di rango, come si addice ad una scuderia di rango e Alessandro Pesenti Rossi, presente con il suo « staff » composto dal meccanico « Toti » e dal farmacista Gianfranco Ghisalberti che è il suo « cantore », l'ha fatta da mattatore.

L'annuncio che il prestigioso pilota difenderà ancora i colori sociali pur facendo parte della squadra Alfa Romeo, è stato accolto con soddisfazione da tutti. Con lui ci saranno ancora i vari Gallini, Flocchini, « Manuel », Bormolini, Brivec, Mottini, Giavazzi, Cuppolini, Spezzo, Vedovello e Grassi che sono stati fra i protagonisti della scorsa stagione agonistica. Il Presidente dottor G. Piero Grassi e il Direttore Sportivo Bruno Vedovello hanno fatto un po' la cronistoria della stagione per passare poi alla premiazione dei piloti che meglio hanno rappresentato la scuderia.

Tra gli invitati Carlo e Rosadele Facetti, l'ing. Macario dell'Autodelta, l'ing. Funicello della Fidauto di Bergamo, Tullio Masserini e Moscheni. Numeroso il gentil sesso che ha fatto da corona all'ambiente signorile del Jolly Club Bergamo.

a. r.

La « Piacenza » emigra a MISANO

PIACENZA - All'Hotel Florida si è tenuta l'assemblea annuale della scuderia « Piacenza corse » presente un buon numero di soci. Il consigliere uscente Attilio Rossi, per il presidente, ha svolto una breve relazione sull'attività svolta nel corso del '72, che si compendia nella presenza di piloti della « Piacenza » in 54 rallies e in 120 gare di velocità con il conseguimento di una decina di vittorie e di numerosi notevoli piazzamenti.

« Se il bilancio agonistico — ha precisato il relatore — può dirsi positivo, altrettanto dicasi per quanto concerne il settore organizzativo. Infatti siamo usciti dal guscio cittadino e provinciale e ci siamo fatti notare in campo nazionale, organizzando il Trofeo Gabbiani sulla pista S. Cristoforo di Varano Melegari. »

Anche il consuntivo economico della scuderia è positivo. Il relatore ha poi illustrato la nuova complessa regolamentazione stabilita per il campionato sociale, nonché i cospicui premi che verranno assegnati per incentivare al massimo la partecipazione a competizioni.

Per quanto riguarda i programmi del 1973 sono da segnalare, sul piano della concreta collaborazione riallacciata con l'ACI, un corso per commissari sportivi indetto dal 5 al 10 marzo che sarà tenuto dal dott. Pelliccioni di Pavia e dal rag. Maffezzoli componente la sottocommissione CSAI per la velocità. Al corso hanno già aderito una sessantina di giovani. La scuderia che punterà i suoi obiettivi sulla organizzazione d'una gara nazionale del « gruppo due » e di Formula Italia sulla pista di Misano, nel cuore dell'estate, darà la massima collaborazione all'Automobile Club Piacenza per l'attuazione della cronoscalata Lugagnano-Vernasca in programma il 13 maggio e della gara valevole per il Trofeo nazionale rallies programmata per la fine di giugno.

L'assemblea ha quindi provveduto alla nomina del nuovo C.D. per il '73 che risulta così costituito. Alberto Capra, rag. Giovanni Cella, rag. Mario Dallanegra, Carlo Lambrini, rag. Luigi Mirani, rag. Giancarlo Nucci, cav. Sergio Rabuffi, rag. Donati Scardi, rag. Brunello Sisti. Per acclamazioni l'assemblea ha infine nominato il presidente onorario della « Piacenza corse » il sig. Dante Gabbiani, industriale del legno e patrocinatore delle competizioni nazionali ad alto livello, realizzate dalla scuderia.

Intanto qualche anticipazione sui programmi dei piloti: il presidente Donato Scardi, tanto per dare il buon esempio, ha acquistato un prototipo ATS 1000 col quale parteciperà a tutte le competizioni nazionali ed alla Targa Florio; Piero Biselli con l'Abarth 850 sarà subito impegnato a Vallerunga, mentre i rallyisti Attilio Rossi (in coppia con Angelo Torriani) e Luigi Mirani (con Giancarlo Rastelli) parteciperanno al « San Marino ».

g. c.

Significativa coincidenza con la targa 100 mila

«...Scusi, avvocato si è iscritto alla Rovigo Corse?...»

ROVIGO - Parlando della mostra d'auto da competizione, allestita con successo nella sala del grano della Camera di Commercio in occasione della tradizionale fiera rodigina, il presidente della Scuderia Rovigo Corse dottor Giuseppe Giannini ha detto che nel 1973 la rassegna sarà ripetuta ma in un altro periodo in quanto secondo le statistiche la fiera ha portato pochi visitatori e a questo punto ha raccontato un gustoso episodio. « Mi sono imbattuto in un bel villico che stava scorrendo i prezzi d'ingresso e dopo avere preso visione è sbottato: "Ma mi vado in piazza a mangiare noccioline!". A questo punto gli risposi: «Vada pure a comperare le noccioline perché piacciono anche alle scimmie!» Poi ha aggiunto: «vi assicuro che tra il villico e una scimmia non c'era molta differenza ».

A parte questo fatterello simpatico, c'è da dire che se la Rovigo Corse non avesse un presidente così dinamico ed appassionato è il caso di dire che bisognerebbe inventarlo. Lo stesso presidente dell'Automobile Club di Rovigo, avv. Mario Mantero parlando del dottor Giannini ha detto: « E' veramente simpatico sentire il dottor Giannini in tribunale quando tra un intervallo di una udienza chiede agli avvocati: "Scusa, hai versato la quota sociale della Scuderia?" ». Ma procediamo con ordine a parlare di questa allegria serata delle premiazioni svoltesi alla trattoria « La vecia » di Pontecchio, a pochi chilometri dal capoluogo polesano. Erano presenti tra gli altri oltre al presidente dottor Giannini, l'avv. Mario Mantero presidente dell'Automobile Club di Rovigo, con il direttore geom. Sigismondo Borgatti, il presidente del Comitato Provinciale del Coni dottor Eugenio Zuolo, l'avv. Zarbò presidente della Cassa Rurale Artigiana di Rovigo con il direttore dottor Turri.

Il dottor Giannini ha fatto una rapida carrellata dell'attività svolta dalla Rovigo Corse nel 1972 dando lettura in apertura della sua relazione di un telegramma augurale inviato del sindaco di Rovigo dottor Bortolussi, impossibilitato ad intervenire alla riunione. Giannini ha tra l'altro sottolineato la sensibilità e l'interessamento dimostrato dalla Cassa Rurale Artigiana di Rovigo con il cui contributo la Rovigo Corse ha potuto estendere l'attività conseguendo dei risultati di prestigio. La Rovigo Corse ha allestito nel '72 il Trofeo S. Apollinare, gimka-

na automobilistica che si è articolata in cinque prove e la seconda edizione della mista d'auto da competizione.

Giannini ha detto che il 1972 ha registrato un notevole crescendo dei piloti polesani sia nel settore della velocità che in quello dei rallies. Il campione sociale per il 1972 è stato Settimo Previato; da segnalare le numerose prestazioni di rilievo di altri velocisti e di regolaristi tra cui i vigili urbani Sacchetto-Zaninato classificatisi al secondo posto nel campionato italiano riservato alle forze di polizia.

L'avv. Mantero dal canto suo ha portato ai dirigenti ed ai piloti il saluto dell'Automobile Club e del consiglio direttivo rivolgendo parole di compiacimento ai piloti per i brillanti risultati conquistati nei vari settori ed ha assicurato l'impegno dell'Automobile Club verso i problemi della



Nella foto: il campione sociale Settimo Previato per l'anno 1972

Rovigo Corse. Mantero ha tra l'altro annunciato che proprio quel giorno era stata consegnata la targa RO 100.000 a conferma della crescita automobilistica di una provincia in continuo sviluppo.

Brevi parole di plauso sono state successivamente pronunciate dal presidente del Coni dottor Zuolo e dal presidente della Cassa Rurale Artigiana di Rovigo avv. Zarbo. Sono quindi seguite le premiazioni con la consegna di artistiche coppe e targhe ai migliori piloti. Il più festeggiato è stato come abbiamo riferito, il campione sociale Settimo Previato; ecco i nomi degli altri piloti premiati: Daniele Mirella, Paolo Masiero, Daniele Toffoli, Tino Vianello, Paolo Saladini, Mario Petracca, Ilario Canè, Antonio Zuolo, Elvio Francato, Giovanni Tenani, Giulio Azzi, « Merlino », Giuliano Pasqualini e Oscar Maestri. La festosa serata si è conclusa con un brindisi alle fortune della giovane e fiorente Scuderia Rovigo Corse.

Attilio Trivellato

SPRING Club viatico ai BRAMBILLA

GALLARATE - Un gufo dall'aria sorniona è il simbolo della Scuderia Spring Club di Gallarate. Alessandro Sandroni, presidente del giovane e dinamico Club, ci ha spiegato che un gufo con quella espressione è stato scelto come auspicio della vita del club: restare modestamente nell'ombra pronti a balzare alla ribalta con buoni successi quando gli altri meno se l'aspettano.

In poco più di un anno di vita i soci dello Spring Club gallaratese si sono fatti onore con buoni risultati sia nelle monoposto 850 con Giovanni Fossati, sia nel Turismo con Giuseppe Carbone, sia nelle piccole Formula Monza con Celso Monti, che nei rallies, nel Gr. 1 e nella Formula Ford. La serata conviviale, in un affascinante locale chiamato Nautilus e realizzato con la fantasia di Verne, ha costituito l'occasione per ribadire l'entusiasmo che spinge questi giovani alla vigilia di una nuova stagione.

Il programma annunciato per il '73 prevede ben tre Formula Italia con Bressa, Stefanoni ed il neo-acquisto Castiglioni, sei Formula Monza con Monti, Casonni, Macchi, Codognola, Sommaruga e Fissoli, due Formula 850 con Carbone e Sandroni ed una Formula Ford con Bertini. Sibetti e Galli correranno con una Ford Escort RS nei rallies e numerosi altri saranno della partita con vetture Turismo.

Opisti d'onore a questa prima festa del Club erano i fratelli Tino e Vittorio Brambilla ansiosi di partire per l'Inghilterra dove si recheranno nei prossimi giorni per prepararsi nel modo migliore all'esordio di Mallory Park con le loro nuove e promettenti March BMW di F. 2.

A chiusura della serata sono stati premiati dal Sindaco di Gallarate, dal Presidente onorario Enrico Regalia e dai bravi ed attivi segretari Fioruccio Bargiggia e Emilia Cagnola, tutti i soci che hanno svolto attività sportive.

g. n.

Con 14 vetture due squadre MODENA CORSE

MODENA - Varato il programma della « Modena Corse » che prevede la partecipazione dei piloti della scuderia, con 14 vetture, alle principali gare della imminente stagione. Il « direttore manager » sarà Pier Luigi Pantaleoni. Fra i nuovi arrivati il non dimenticato Odoardo Govoni, più volte campione della montagna, che avrà a disposizione una « De Tomaso Pantera G.T.-3 ». Naturalmente Govoni sarà il pilota di punta per le corse in salita. Con un'altra De Tomaso Pantera dello stesso gruppo, Trenti tenterà di migliorare gli eccellenti risultati ottenuti lo scorso anno.

Tra i rallyisti, con una Alpine Renault sarà in gara Adolfo Orsi, mentre con le 128 coupé vi saranno lo stesso Pantaleoni e Sivelli; Bompani disporrà di una Opel Ascona, Ferrari di una Renault Gordini R. 8, Biagini di una 127, Gazzotti di una 125, Orlandi di una 124 spider. Piero Vicini re-

Si lavora per il LACENO, ma...

NAPOLI - Ricordate del progetto d'impianto semipermanente nel Laceno, una zona dell'Irpinia? Bene, quel progetto sta avendo un suo corso, sia pure lentissimo. Il comune di Bagnoli Irpino, proprietario dei terreni e della magnifica strada, ha disposto l'installazione di reti di protezione lungo i bordi della stessa. Al tracciato, nel frattempo, sono state apportate notevoli modifiche a vantaggio della sicurezza, con l'ampliamento di alcune curve critiche, mentre è allo studio la progettazione di due varianti, assolutamente indispensabili per rallentare la velocità, che potrebbe essere controproducente. Tutto questo però avviene a singhiozzo, e per interessamento di alcuni attivissimi sportivi della zona, molto efficaci nelle loro pressioni presso il sindaco locale, il quale, come da noi già scritto, è da parte sua concorde nell'iniziativa.

Perché non coordinare l'azione in modo da realizzare sul serio qualcosa di buono? Oggi c'è la Commissione Regionale che può intervenire. Perché non esaminare la cosa con scrupolo? D'accordo, ci fu il veto-Rogano, ma oggi, abbiamo una CSAI-CAMPANIA, più vicina al problema, più adatta per una valutazione reale delle cose. Se Rogano disse NO fu perché aveva in animo il suo piano-autodromi con un impianto di seconda categoria bell'e pronto (sulla carta) per la Campania. Non è il caso invece di guardare meglio in faccia la realtà?

Proposto a TAVERNELLE in una premiazione «diversa»

Un campionato toscano?

FIRENZE - Dalle pagine di **AUTO-SPRINT**, o meglio dalle classifiche delle gare di velocità, è nato un premio: il fatto è dovuto all'iniziativa ed alla passione di un gruppo di appassionati di Tavernelle Val di Pesa (Firenze), guidati da Mario Corti e Adolfo Nesi, che hanno dato vita al primo Trofeo-Acili-Sport, ricavando dai risultati delle gare una classifica dei piloti indigeni in modo da premiare il migliore. In verità il calcolo è un po' fatto in casa, alla buona e diciamo per evitare che i nostri attenti lettori si precipitino a scrivere lettere di protesta per eventuali omissioni di nomi piloti, (Nesti per esempio come diceva qualcuno durante la premiazione). Per il prossimo anno gli organizzatori di questa serata sportivistica si sono già impegnati ad adottare un regolamento più preciso in modo da valorizzare la manifestazione, e farne un vero e proprio campionato toscano. Per l'assegnazione del Trofeo si sono così riuniti a Tavernelle piloti, preparatori, dirigenti di scuderie, i collaboratori che avevano messo a disposizione i premi per la serata. Preambolo con film in tema di corse ovviamente, mentre si aspettava l'arrivo di Amerigo Bigliuzzi, il vincitore di questo premio cosalingo. Ma la sorte ha voluto che il pilota della «Senesi-Morandi» sia incappato in un guasto alla vettura mentre rientrava a Siena da Roma e il premio è stato così ritirato da Cocchia.

Al secondo posto Emilio Ceccarelli, «Senesi-Morandi», e terzo Alberto Ros-

selli del «Jolly club» (il premio si riferisce ovviamente al 1972). Seguono nell'ordine gli altri «Senesi» Stefanelli, l'ex ora passato alla «Mugello Corse», Vittorio Ciardi, Mauro Sacchini, Betti; poi «York» della «Brescia Corse», Aquilini della «Biondetti Corse», Carlo Belli passato dai «Senesi» alla «Mugello», Gonzi.

Un premio particolare per «York» vincitore della Coppa CSAI turismo speciale 600 e per Vittorio Ciardi che si è aggiudicato lo Challenge FISA 1600 cc. Una targa è stata assegnata al pilota-preparatore Umberto Bagnoli che quest'anno è passato dai «Senesi» alla «Mugello»; un riconoscimento anche per l'attività rallistica di «Nestore». Terminata la consegna delle coppe hanno preso la parola i rappresentanti delle scuderie e della FISA.

Nesi, presidente della «Mugello Corse» - Carlo Benelli ha illustrato le finalità della nuova formazione fiorentina nata con l'obiettivo di rivitalizzare l'attività sportiva e che ha recepito i consensi di molti appassionati in quanto in poche settimane si sono superati i centosettanta soci, una ventina dei quali piloti. Per la «Squadra Piloti Senesi-Mobili Morandi» ha parlato Cocchia proponendo una tavola rotonda sull'automobilismo in Toscana e tracciando a grandi linee l'attività della sua formazione che si ripropone per il 1973 di intensificare la presenza nel settore sport, prototipi e rally e di realizzare una migliore assistenza ai piloti in gara.

La «Squadra Corse Valdelsa» era

rappresentata da Stefano De Santi, che ha sottolineato l'attività giovanile svolta dal suo gruppo in modo da permettere alle nuove leve di avvicinarsi concretamente allo sport attivo dando loro la possibilità di iniziare in gare sociali poco impegnative. In questo quadro la «Valdelsa» organizza per il quattro marzo il «Trofeo Sprint Migliorini-Chrysler Simca» aperto ai soci ed ai simpatizzanti.

L'adesione della FISA è stata portata dal vice presidente Beccarini-Crescenzi che ha anche illustrato le caratteristiche più salienti dello Challenge 1973 che vedrà tre semifinali (Cefalù-Gibilmanna, Coppa Chianti Classico, terza prova in circuito) e la finale su un impianto ancora non deciso. A questo proposito Beccarini ha detto che la FISA assegnerà la finale a quegli organizzatori che offriranno di più per ospitare la manifestazione, dato l'interesse e la partecipazione di pubblico che suscita.

Il vice presidente FISA ha anche proposto un incontro fra le varie scuderie toscane per studiare la possibilità di dare vita ad un vero e proprio campionato regionale sull'esempio del già esistente campionato Triveneto. Sembra che la cosa abbia interessato i presenti che si dovrebbero riunire a breve termine per valutare la eventualità di attuare il campionato fin da quest'anno, anche se la stagione agonistica è ormai alle porte.

Marco Grandini

Una scuderia che cresce non solo di organico

Diventano 5 le corse dei «PILOTI ROMANI»

ROMA - Il Gruppo Piloti Romani è la maggiore scuderia romana e senza dubbio la più attiva. Infatti, dopo aver occupato un posto rilevante nelle partecipazioni agonistiche, si è orientata ora anche verso l'organizzazione di gare dopo l'esperienza '72 del più prestigioso «Trofeo Texaco».

Quest'anno dal punto di vista organizzativo i programmi sono ancora più vasti; infatti il «Piloti Romani» ha iscritto in calendario ben cinque gare aperte a tutti i gruppi due delle quali valevoli per i campionati italiani F. Italia e F. 850.

Dal punto di vista agonistico dopo i successi (6) colti da Massimo De Antoni con la AMS-Angelini e la De Tomaso, le vittorie di classe (40) conquistate dai vari piloti ed i piazzamenti dei vari Palangi (presidente del sodalizio), Sebastiani, Flammini, «Ampal», «Giada», Pietro Marchi, Tomassini (vincitore quest'ultimo del Trofeo Luigino Rinaldi) e dal campione sociale '72 Filippo Bonaccorsi, ecc., la scuderia romana tenta la scalata ad un posto di maggior prestigio, potenziando efficacemente il suo organico.

Antonio Palangio e Stefano Sebastiani correranno ancora con la AMS 1000 ed il secondo parteciperà alle gare di campionato italiano. Nelle GT gruppo 4, Piloti Romani sarà rappresentata in forze e le macchine di punta saranno le De Tomaso Pantera preparate da Bardelli, con le quali correranno Carlo Pietromarchi e Massimo De Antoni, ma non è improbabile che quest'ultimo corra con una Ferrari Daytona, sulla quale dovrebbe fare coppia con «Ampal» alla 6 ore di Vallelunga. Sempre nel GT4 Alberto Campagnola e Roberto Fioravanti correranno con la Alpine Renault alla Targa, mentre il secondo farà tutta la stagione con la macchina francese.

Fra le monoposto, in F. Italia i piloti saranno «Eddy», Pedretti e Ferrari; mentre nella F. 850 accanto a Tomassini, Venanzi, Fasanella e Peroni, ci sarà il «nuovo» Biagio Dattoli. Iocoangeli correrà con la GTV nel gruppo due, mentre il comandante-jumbo, Radicella, si è accordato con Trivellato per sette-otto gare con la Fiat 128 coupé 1300.

I programmi sono stati impostati e le prospettive sono abbastanza rosee ed interessanti.

c. p.

Prova speciale di... 200 metri a MISANO per autosciatori

FORLÌ - Trenta equipaggi, con Sarti-Silvestrini in testa alla graduatoria, hanno portato a termine il «1. Raduno autosciatorio Santamonica-Asiago» organizzato dalla Scuderia Arcangeli di Forlì con la collaborazione dell'Autodromo Santamonica, dell'AC e dello Sci-Cai di Forlì. Il raduno ha avuto inizio a Misano nel primo pomeriggio del giorno 17 febbraio e i «radunisti» si sono subito cimentati in una prova speciale di... 200 metri sulla pista del Santamonica.

Dopo quella prova ha avuto inizio la marcia di trasferimento per Asiago ove i partecipanti, in attesa della gara sciatoria del giorno dopo hanno passato una allegra serata, mangiando, bevendo e danzando. Il mattino successivo, tutti in pista per la gara di discesa e in questa fase si distingueva Marco Silvestrini che per tre decimi di secondo precedeva Benetti e, via, via, tutti gli altri. Quindi, seconda prova speciale per gli automobilisti alle pre-

se con il terreno innevato e ghiacciato che porta allo scivolo. Sommanti i tempi delle due prove auto, il totale dava ragione a Olindo Casadei con Medi secondo, Marisa Mari terza, Biribanti quarto e Cortini quinto.

Mentre i «radunisti» venivano avviati alla sede della amministrazione comunale, i cronometristi stilavano la classifica generale per l'assegnazione dei premi d'onore. Altri premi venivano assegnati a scelta del concorrente.

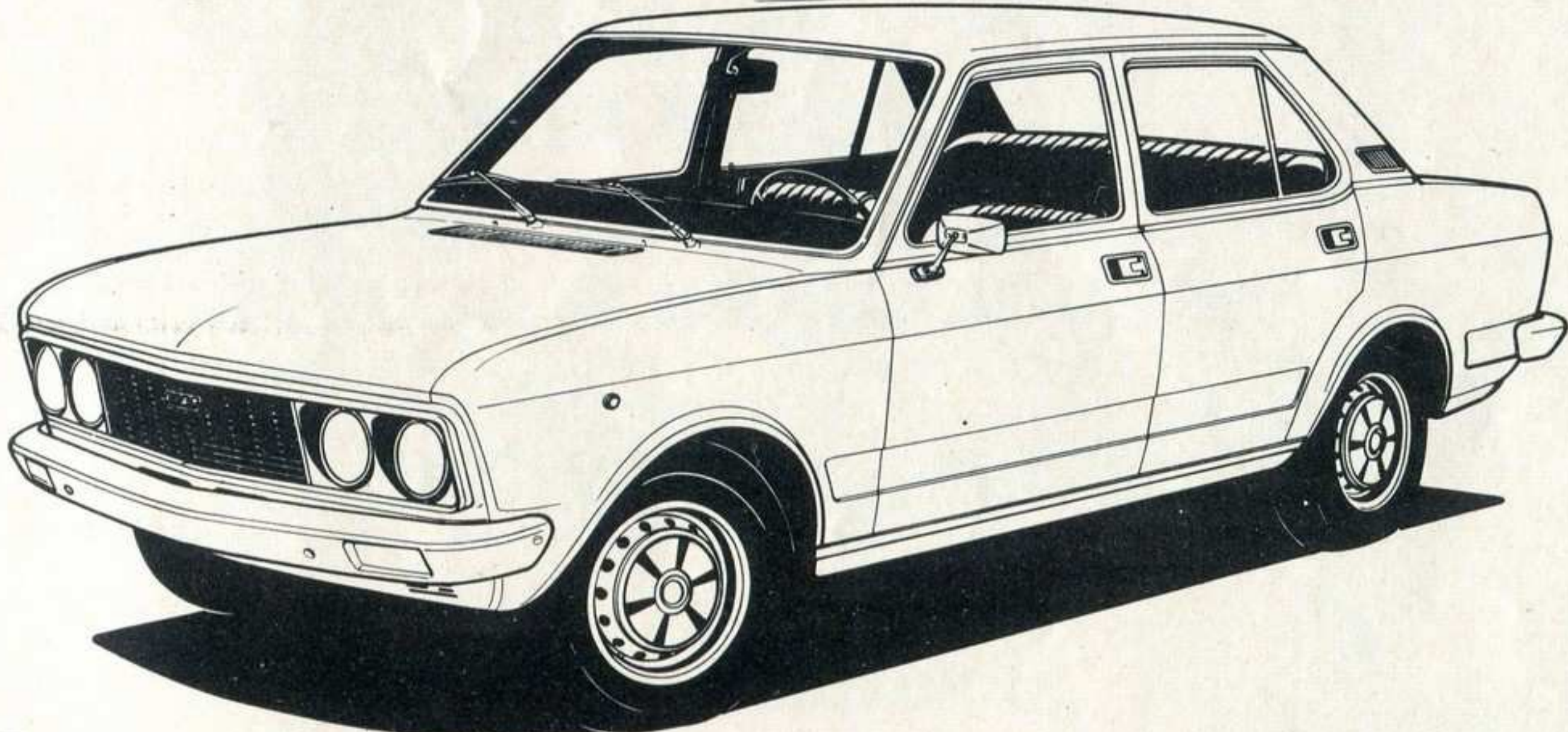
s. g.

1. RADUNO AUTOSCIATORIO SANTAMONICA-ASIAGO - Classifica: 1. Sarti-Silvestrini, punti 9; 2. Marconi-Orioli, 11; 3. Medi-Nanni, 11; 4. Leoni-Guardigli, 12; 5. Cortini-Ricci, 12; 6. Biribanti-Serignoli, 17; 7. Guardigli-Tassinari, 18; 8. Marzocchi-Monti, 21; 9. Panzavolta-Tani, 21; 10. Mari-Sapignoli, 21; Seguono altri 20 equipaggi.

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



Un nuovo progetto antinquinamento nasce a DETROIT

Dopo 4 miliardi di multa la FORD «pulisce» i motori

NEW YORK - Dopo aver pagato 7 milioni di dollari di multa (oltre 4 miliardi di lire) per aver «giocato» col governo federale, la Ford è corsa ai ripari e stavolta sembra voglia fare sul serio in tema di antinquinamenti. Il Presidente Lee Iacocca ha proposto infatti — nel corso di una conferenza tenuta alla Camera di Commercio di New York — un nuovo programma per controllare l'emissione dei gas di scarico delle auto, affermando che il piano della sua ditta, qualora attuato, farà risparmiare un miliardo di dollari all'anno agli acquirenti di automobili.

Iacocca ha esordito mettendo in rilievo che i progressi compiuti dall'industria automobilistica in questo campo, non raggiungeranno il livello che è stato fissato dal governo federale per gli anni 1975 e 1976. Egli ha rilevato che il governo «ha messo con le spalle al muro» l'industria stessa, che il tempo a disposizione è poco e la meta fissata dal governo non può essere raggiunta.

«Abbiamo speso milioni di dollari — ha proseguito Iacocca — abbiamo fatto di tutto per arrivare alle mete prefissate, ma purtroppo non le abbiamo raggiunte, pur essendo giunti molto vicini. Si tratta ora di vedere se siamo in grado di realizzare programmi alternativi, che siano almeno accettabili. La mia risposta è positiva e posso anche aggiungere che faremo risparmiare agli acquirenti una somma ingente, che si aggira sul miliardo di dollari».

Ecco i punti principali del piano esposto da Iacocca:

- Gli «standards» fissati dal governo verrebbero tenuti in sospenso per un anno e sostituiti con altri più realistici. Si tratterebbe, in sostanza di installare sulle auto congegni che controllino l'emissione e la tossicità dei gas di scarico, ma non tanto costosi quanto i cosiddetti «convertitori catalitici»;
- La California, ove esistono gravi problemi di inquinamento dell'aria a causa dello «smog», dovrebbe applicare più rigide norme di controllo e quindi rendere obbligatoria l'installazione di convertitori catalitici;
- L'Ufficio Tecnico del Congresso, che sta studiando il problema dell'inquinamento dell'aria, dovrebbe determinare al più presto i criteri per il controllo delle tre sostanze inquinanti contenute nei gas di scarico;
- Se l'uso dei «convertitori» sarà ritenuto indispensabile, se ne renderà obbligatoria l'installazione sulle auto Mondello 1977.

Secondo Iacocca, il suo programma porterebbe ad una progressiva eliminazione dell'inquinamento nei 50 stati americani, senza provocare «scosse né danni all'economia» e senza compromettere la vitalità di un importante settore dell'industria nazionale.

a. m.

Trattative ancora misteriose tra DE TOMASO e CITROEN

MODENA - In verità la notizia di fonte parigina per la quale la Citroen-Maserati sarebbe interessata all'acquisto dell'area di proprietà di Alessandro De Tomaso, ha sorpreso non poco, anche perché lo stesso De Tomaso si è adoperato per trovare una soluzione alla sistemazione dei 168 dipendenti della «De Tomaso Automobili» quando lo stabilimento sarà trasferito a Torino (a metà giugno, così sembra). Da fonte interessata non si hanno comunicazioni. Naturalmente ci sono state subito delle preoccupazioni, appunto per la sorte di impiegati e operai, trenta dei quali dovevano essere assunti dalla nuova Azienda «De Tomaso Modena s.p.a.».

Che qualcosa ci possa essere non si può negare, pur non prevedendo quale possa essere la conclusione di queste eventuali trattative.

E' indubbio che del nuovo stabilimento, che avrebbe dovuto funzionare fra qualche mese, si vede ben poco. Un sopralluogo alla vasta area che De Tomaso acquistò dall'ex pilota Giuliano Giovanardi alla «Bruciata» (a destra per chi va

verso la stazione di Modena Nord dell'autostrada del Sole), mostra che, praticamente, si è fatto poco o nulla sino ad oggi. C'è un cantiere che però da qualche tempo, è fermo.

Valutandola, secondo calcoli approssimativi, questa area può oggi avere un valore di circa 300 milioni. Si sa che questi poteri ex-Giovanardi erano stati, in un primo tempo, vincolati come «zona agricola» e che, successivamente, erano stati sbloccati dopo non brevi e non facili trattative.

Che cosa ci sia di vero nelle preventivate operazioni De Tomaso-Citroen-Maserati, non si può — al momento attuale — precisare. Non è comunque una novità che i rapporti De Tomaso-Maserati, concorrenza a parte, sono stati sempre buoni, particolarmente ai tempi di Adolfo Orsi. Tanto è vero che De Tomaso mancò per un soffio l'acquisto della azienda passata poi in proprietà della Citroen. Pare che De Tomaso arrivasse in ritardo di qualche ora nel proporre la sua offerta (più vantaggiosa), quando ormai la cessione era stata fatta.

Poi c'è stato il trasferimento di collaboratori e dipendenti dalla Maserati alla De Tomaso e, forse, i punti di frizione possono essere stati parecchi nella formale cordialità.

Ma De Tomaso è uomo imprevedibile e pertanto può aver allacciato rapporti con Parigi, tramite Modena, per programmi che non si conoscono. Potrà essere una cessione, sic et simpliciter, dell'area per la Maserati che da tempo ha necessità di una nuova sede, come potrebbe essere qualcos'altro di più complesso. Anche una Citroen pigliatutto, pensa qualcuno.

m. m.

Serie puleggie dentate in lega leggera per trascinamento Dinamo (con centrifugo olio incorporato) per Fiat 500 e derivate. Serie di 3 puleggie dentate trascinamento: albero motore, pompa acqua, alternatore, per Fiat 128 tutti i tipi. Serie puleggie dentate distribuzione per Fiat 128 tutti i tipi ed Alfa Sud.

CAMILLO ALQUATI

via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

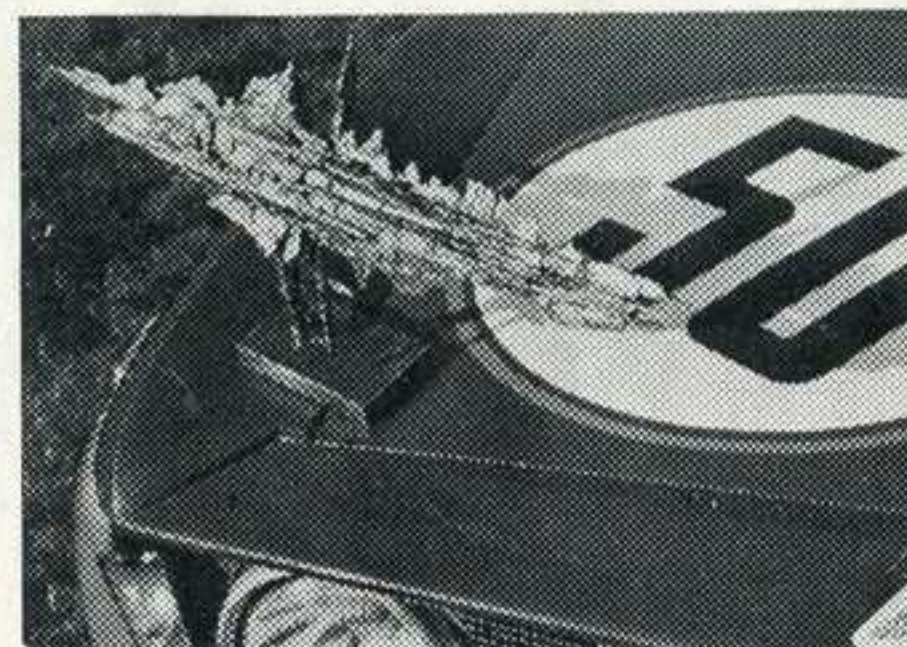
e presso i migliori ricambisti



Eagle-INDY a 326 Km/h.

- SVEDE SAVAGE, al volante di una Eagle-Offy, ha girato sul circuito dell'Ontario alla incredibile media di 326,374 orari.
- La RONDE DE LA GIRAGLIA, svoltasi in Corsica sotto un vero diluvio d'acqua, è stata vinta da un pilota di Bastia, Manzagol, su Alpine, mentre i favoriti Fiorentino e Andruet sono stati costretti al ritiro.
- Un progetto per la costruzione di tre vetture F. 1 per un team brasiliano sta per essere realizzato dall'ex campione del mondo JACK BRABHAM che ha inviato gli studi all'esame del Ministero del commercio e dell'industria a San Paolo.
- NETTO e COENTRO su FIAT 124 si sono aggiudicati il Rally delle Camelle disputatosi in Portogallo. Anche al secondo posto una Fiat 124 con alla guida De Figueiredo-Barata, mentre la squadra Torralta-Fiat ha vinto la classifica a squadre.

● **MOSLEY** il patron della March, aveva chiesto a Regazzoni di correre in F. 2 con la sua macchina, Clay era d'accordo in linea di massima, ma disse a Mosley di chiedere il permesso a Mr. Stanley e a Parnell. Tutto questo al Salone delle auto sportive in gennaio a Londra. Ora si è saputo che Mosley ha iscritto alla gara di Mallory Park Regazzoni. Alla BRM ci sono rimasti male, perché loro non hanno dato il permesso e non hanno assolutamente intenzione di darlo. Sia per una questione assicurativa (dopo la tragedia di Rodriguez) e anche per la pubblicità.



- La premiazione dei piloti ALFA avrà luogo a Milano il 5 marzo. In quella occasione il presidente dott. Luraghi dovrebbe annunciare i programmi agonistici della casa milanese. Nella foto: il trofeo, che sarà consegnato, ai piloti, opera dello scultore Agenore Fabbri, sul cofano della GTA Junior campione d'Europa turismo 1972.
- LA SIMCA 1000 RALLYE 2, tipo JC 1294 cc. di cilindrata, due carburatori doppio corpo, è stata recentemente omologata nel gruppo 2, vettura da Turismo speciale. L'omologazione ha valore dal 1. gennaio 1973.
- GRAHAME WHITE l'ex direttore generale della BARC ha firmato un contratto con la Chevron per la quale svolgerà le funzioni di direttore delle vendite e capo ufficio pubblicità.
- DAVID HOBBS e BRETT LUNGER correranno il campionato Rothmans 5000 per Carl Hogan uno dei più forti concorrenti americani. Il team sarà sponsorizzato dalla Haggart Slacks.

DRAGSTER-jet anti-pollution record da 478 km. orari

POMONA (CALIFORNIA) - Dave Anderson di Minneapolis ha spinto il suo «Pollution Packer Car» azionato da motore jet alla velocità di uscita di 477,873 kmh durante una gara per dragsters organizzata dal National Hot Rod Association Winter National. E' stato stabilito così un nuovo record mondiale per dragster (da omologare). Durante il suo guizzo spettacolare Anderson ha bruciato 30 litri di nitrogeno e benzina in appena 400 metri dello «strip» impiegando soltanto 5"35 pari a 269,158 kmh. La dragster di Anderson è dotata di un apparecchio capace di ridurre del 40 per cento l'inquinamento dell'atmosfera. Per questo la sua macchina viene definita «Pollution Packer».

- GRAHAM HILL ha abbandonato ogni speranza di correre nel GP del Sud Africa con la Shadow. dato che la vettura non è pronta. Tornerà probabilmente al progetto originale, di fare debuttare la vettura alla Corsa dei Campioni.
- PETER WESTBURY ha deciso di rinunciare alle corse in monoposto. Si dedicherà alla direzione di squadre, inizialmente con il Team Coombs di F. 2.
- E' stata confermata la gara di THRUXTON del 23 aprile, grazie al patrocinio della Esso, mentre è assai improbabile che si svolga su quel circuito la corsa di F. 2 in programma per il 28 maggio.
- Sarà ALAN JONES a svolgere il programma di prove della GRD 273, dato che Walker si è rotto una gamba in un incidente stradale a Londra (Walker nega che avrebbe dovuto fare le prove con la Lotus F. 2). Quasi tutte le 273 avranno motori derivati dai BDA e BDG. Corre anche voce che la GRD stia lavorando attorno al progetto per la Toyota.

WALKER fratturato

- L'ex pilota della Lotus DAVE WALKER, dovrà stare lontano dalle corse per due mesi causa un incidente stradale accaduto nel centro di Londra, dove il pilota ne è uscito con una gamba rotta.
- DEAN parteciperà di nuovo alla F. 5000 con una Chevron B 24. Schecter, a sua volta, potrebbe essere presente con la nuova Trojan F. 5000, anziché con la Chevron che gli era stata proposta.
- JACKIE STEWART sta forse pensando di cambiare professione: ha, infatti, firmato un contratto con una rete televisiva statunitense per la quale commenterà la «500 Miglia di Indianapolis» e altre corse, impegnando F. 1 permettendo.

Il team BMW si ossigena in bianco



ST. MORITZ - Jochen Neerpasch, il dinamico direttore sportivo della BMW, ha portato nella località montana svizzera l'intera squadra piloti della casa tedesca per una intensa cura di « potenziamento e ossigenazione ». Nel paradiso svizzero dello sci, Chris Amon, Toine Hezemans, Dieter Quester, Hans Stuck, Harald Menzel, Bjorn Waldegaard e Achim Warmbold, assieme al loro capo, si sono sottoposti agli insegnamenti di un maestro dello sport e di uno psicologo. Neerpasch ha così continuato una iniziativa instaurata da qualche tempo ed i piloti hanno mostrato di gradire la cosa nonostante le faticose sedute di allenamento con footing, pesi, nuoto e corse con gli sci. Al termine della « cura » Neerpasch ha commentato: « Una ottima e ben preparata vettura da corsa, richiede un ottimo e ben preparato pilota ». Nella foto sotto, piloti ed istruttori si divertono in un momento di sosta della preparazione.



● Il RALLY dell'PULSTER è stato cancellato dall'automobile club regionale in quanto al momento della chiusura delle iscrizioni, queste erano insufficienti a giustificare l'effettuazione della gara.

● In tanto fervore di lotta anti-inquinamento, v'è anche una voce discordante. E' quella di Sir ERIC ASHBY, eminente scienziato britannico presidente della regia commissione per l'inquinamento ecologico, che ha affermato che le leggi per combattere le emissioni di scappamento delle automobili sarebbero state più utili se usate per ridurre gli incidenti.

● E' in corso di collaudo un nuovo dispositivo anti-incendio che, se tutto andrà bene, verrà messo a punto dai dilettanti che praticano l'automobilismo dalla FAVO (Ford Advanced Vehicle Operation). Il nuovo dispositivo, chiamato « FIRE EATER » (mangia fuoco) prevede l'uso di un gas liquefatto per soffocare le fiamme. Il dispositivo entra in azione automaticamente ad una determinata temperatura, ma può essere azionato anche manualmente mediante una leva che verrà sistemata sul cruscotto.

La società di ELFORD

ST. GENIS-LAVAL - Vic Elford ha lasciato l'incarico di d. s. della Scuderia Filipinetti ancora prima di averne assunto attivamente le funzioni, ma non per questo abbandonerà il campo dello sport automobilistico. Vic ha infatti costituito una società, la CFVC Vic Elford S.A., per l'importazione in Europa, Italia esclusa, delle vetture March e la distribuzione in Francia dei cambi Hewland e delle gomme Goodyear Racing. Ma l'attività di Elford non si ferma qui: la sua società propone in effetti ai conduttori due particolari forme di assistenza e collaborazione. La prima prevede una formula di noleggio per 12 corse nel quadro dell'europeo 2 litri e qualche corsa di campionato mondiale marche, programma che può essere sottoscritto da un solo pilota, o da più piloti consorziati; la seconda interessa i proprietari di vetture March che possono essere iscritti alle gare dalla scuderia Elford.

● CHARLES STEWART MOTT, un pioniere dell'automobilismo che ha contribuito all'enorme sviluppo della General Motors, è morto a Flint nel Michigan all'età di 97 anni.

● La BLMC ha modificato i suoi modelli TRIUMPH STAG, TR6, GTS e SPITFIRE sotto il profilo estetico e quello della sicurezza della guida, adottando alcuni accorgimenti per le sospensioni in modo da dare a quasi tutti i modelli una carreggiata più larga.

● L'ufficio specializzato in indagini di mercato della GOODYEAR TIRE & RUBBER Co. prevede che nel 1973 verranno acquistati in tutto il mondo 470 milioni di pneumatici con un incremento del 7 per cento rispetto al 1972. Il 48 per cento del totale sarà consumato negli Stati Uniti.

● La CHRYSLER CORPORATION ha firmato un accordo con il governo degli Stati Uniti per mettere a punto, in collaborazione, un motore a turbina a inquinamento ridotto. Per questo programma sono stati stanziati oltre sei milioni di dollari.

La paura dell'IVA

● Nel mese di gennaio 1973, così dice l'Ufficio Centrale di Statistica dell'ACI, sono stati immatricolati 164.656 autoveicoli nuovi di fabbrica, suddivisi in: 150.441 autovetture, 316 autobus, 7.439 veicoli industriali e 6.460 motoveicoli. Rispetto allo stesso mese del 1972 si è registrato un aumento di 38.448 unità, pari al 30,46 per cento. Gli incrementi verificatisi danno l'esatta misura dell'accelerazione subita dal mercato dell'automobile in previsione dell'introduzione dell'IVA in quanto la maggior parte dei veicoli oggetto della statistica fanno parte degli stocks prenotati a fine 1972.

● BRITISH PETROLEUM e SOHIO (Standard Oil Co. dell'Ohio) hanno raggiunto un nuovo accordo per un'azione comune da svolgere in seguito al lungo ritardo intervenuto nella costruzione dell'oleodotto dell'Alaska.

● Per difetti alla pompa di alimentazione, la CHRYSLER ha dovuto richiamare in fabbrica oltre 149 mila vetture dei modelli Valiant, Fury, Satellite e Plymouth.

● Un freno che permette la retromarcia a roulettes e rimorchi senza che il guidatore debba scendere dalla sua vettura, è stato realizzato dalla LOCKHEED, uno dei membri della British Automotive P. G.

● La CAV Ltd. di Londra mette a disposizione dei costruttori di motori tutta una serie di apparecchiature di programmazione e di sicurezza per banco di prova. Semplici da manovrare e poco costose, svolgono una funzione intermedia tra le operazioni manuali e quelle controllate da computer.

Carburatore ecologico

● I Centri di ricerca della SIEMENS stanno lavorando al progetto « SPALT-VERGASER » ovvero ad un carburatore a scomposizione, destinato a contribuire in modo decisivo alla soluzione del problema dell'inquinamento. Un carburatore quindi proporzionale di una combustione pulita, che oltre ai vantaggi ecologici, permetterà una più lunga durata del motore e un risparmio di carburante.

● La TECALEMIT ENGINEERING Ltd. presenta un sistema automatico di lubrificazione da usarsi per veicoli commerciali e adibiti a trasporti pubblici. Per mezzo del nuovo sistema il dosaggio di olio ha luogo in rapporto alla distanza percorsa con conseguente riduzione dei costi di manutenzione.

● L'ente americano per la protezione dell'ambiente naturale ha ordinato alla GENERAL MOTORS di richiamare in fabbrica 2.290 autovetture Chevrolet in quanto il loro tasso di inquinamento è più alto di quello consentito.

● Il gruppo inglese GUEST, KEEN e NETTLEFOLDS ha messo a punto un nuovo sistema di iniezione per motori a benzina che presenta il pregio del prezzo ridotto della metà rispetto a quelli esistenti.

Con 55 mila lire un « antincendio » monoposto

CASTENASO (BO) - Il problema del fuoco sulle macchine da corsa, specie poi per le monoposto rimane uno dei più assillanti ancora oggi in campo mondiale. Molto è stato fatto e molto si continua a studiare per rendere sicure le corse e garantire nel miglior modo l'incolumità dei piloti. Sempre protesa alla ricerca del meglio, del più efficiente in questo settore, la CEA di Bologna, già nota per i suoi servizi antincendio svolti su piste e corse in salita italiane (ricordiamo le Maserati trasformate in auto-estintori), ha presentato un nuovo impianto fisso per monoposto, studiato con particolari garanzie di funzionamento e tenuta. L'impianto, che può essere montato dalla F. 1 alle monoposto più piccole, consta di un contenitore da 5 o da 3 litri di carica estinguente al Fluobrene della Montecatini Edison con valvola automatica, manometro controllo pressione, due valvole a pulsante e quattro ugelli di espulsione con fori calibrati.

Il peso totale dell'impianto, con contenitore da 5 kg di fluobrene, è stato contenuto in 8,2 kg: l'ubicazione dei quattro ugelli a coda di pavone (onde irrorare maggior superficie) è disposta con un ugello che irrori il motore, mentre gli altri tre, a protezione del pilota, sono piazzati rispettivamente uno alle spalle del pilota stesso, uno diretto verso il corpo e il terzo sulle gambe. Il prezzo dell'impianto completo qui descritto è stato fissato in L. 55.000: prezzi inferiori hanno evidentemente l'impianto da 3 kg (L. 48.000) e prezzi pure inferiori i due suddetti impianti se caricati con alogenati diversi dal fluobrene, come il CCL4.

Le prime prove su tale impianto hanno fornito risultati sorprendenti, soprattutto grazie al particolare sistema di pescaggio all'interno dell'involucro che garantisce una efficacia totale con l'impianto in qualsiasi posizione.



Vademecum corse 1972

Puntuale come una ricorrenza a ciclo fisso, fresco fresco di stampa, ci è pervenuto quel manuale di consultazione che risponde al nome di « LA STAGIONE AUTOMOBILISTICA » e che Pierniggi Morandi e Gian Paolo Foletti, il telecronista svizzero, curano con pazienza certosina. Stagione automobilistica, appunto, perché di quell'arco di tempo, anche se forzatamente relativo alle sole grandi competizioni, i due autori fanno una cronistoria completa, ricca di particolari inediti, corredata da tutte le notizie che si possano richiedere.

Vuoi sapere chi ha vinto il Gran Premio tal dei tali, oppure talaltro, ebbene ricorra all'opera di Morandi e Foletti e subito saprai il nome del vincitore, la vettura, la media, chi è giunto dopo di lui ecc., ma potrai conoscere, altresì, chi lo stesso Gran Premio ebbe a vincere precedentemente.

Il manuale non si limita, tuttavia, a fornire soltanto queste fredde cifre; racconta la cronaca della corsa, ne dà il tracciato e la illustra con fotografie particolari, così come fornisce le biografie sintetiche di tutti i piloti classificati FIA, corredate di quei dati con belle immagini del pilota nominato.

Un'opera interessante, sempre utile, anzi necessaria per chi vive o per chi frequenta il mondo dell'automobile, veloce e piacevole da consultare per l'impostazione che ad essa hanno dato i due autori.

LA STAGIONE AUTOMOBILISTICA '72 di Pierniggi Morandi e Gian Paolo Foletti - Edizioni Morandi-Foletti-Pedrazzini.

La ballata delle GAZZELLE

« Tre Gazzelle » anno sesto. Un traguardo importante e pieno di successi per la Scuderia di Novara che al termine della stagione di attività ha dato alle stampe « uno speciale di fine anno » che potremmo definire « Gazzellone » (da « Autosprintone », speciale di fine anno di Autosprint).

Che cosa c'è in questo numero unico, speciale, del « Notiziario »?

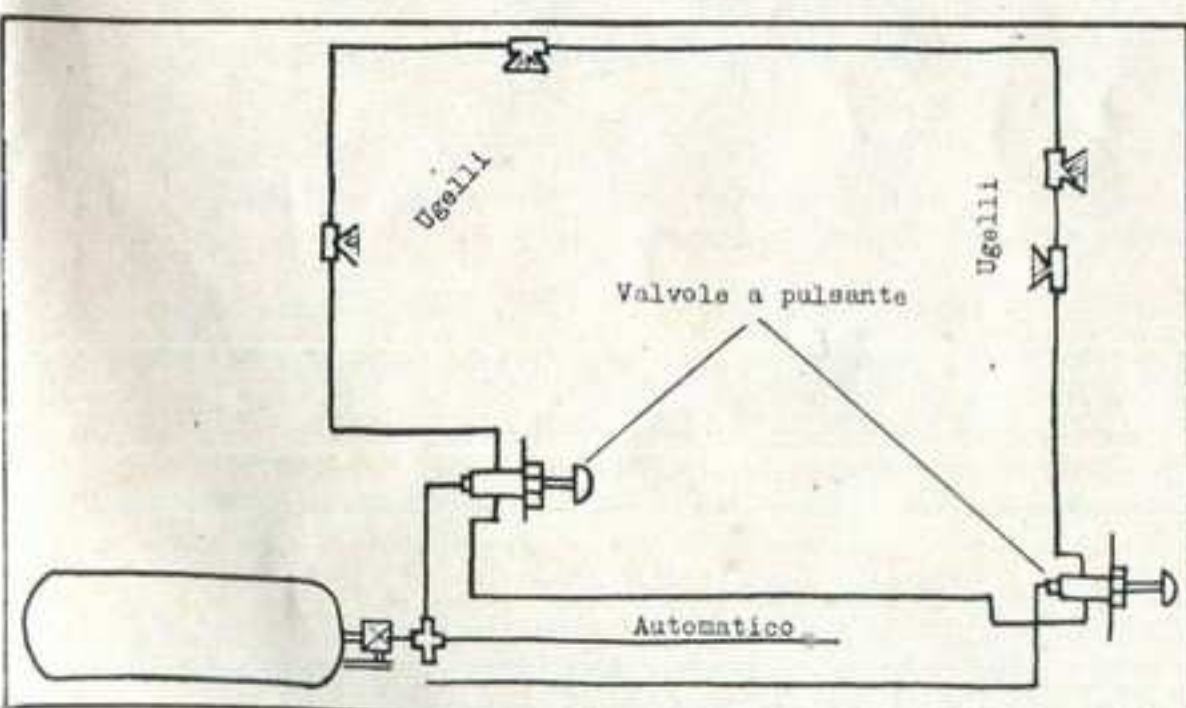
Tutto: da una introduzione-presentazione-confessione del nostro direttore che, in tono zanzaresco anche se velato da una certa commozione, riesce a difendersi dall'accusa di « odiare i rallies da sempre », attaccando, se così possiamo dire, proprio i proseliti del rally, (la specialità della « Tre Gazzelle » per quei pochi che ancora non lo sapessero) che « se non più numerosi » vengono definiti più « rilassati » di quelli di altre specialità. Dove « rilassati » in penna a Sabbatini non può certo suonare come elogio.

Segue poi il bilancio dell'annata che conta un attivo che ha del miracoloso (fortuna che questi bilanci non sono soggetti ad IVA), scritto con vivacità e con intermezzi poetici tipo:

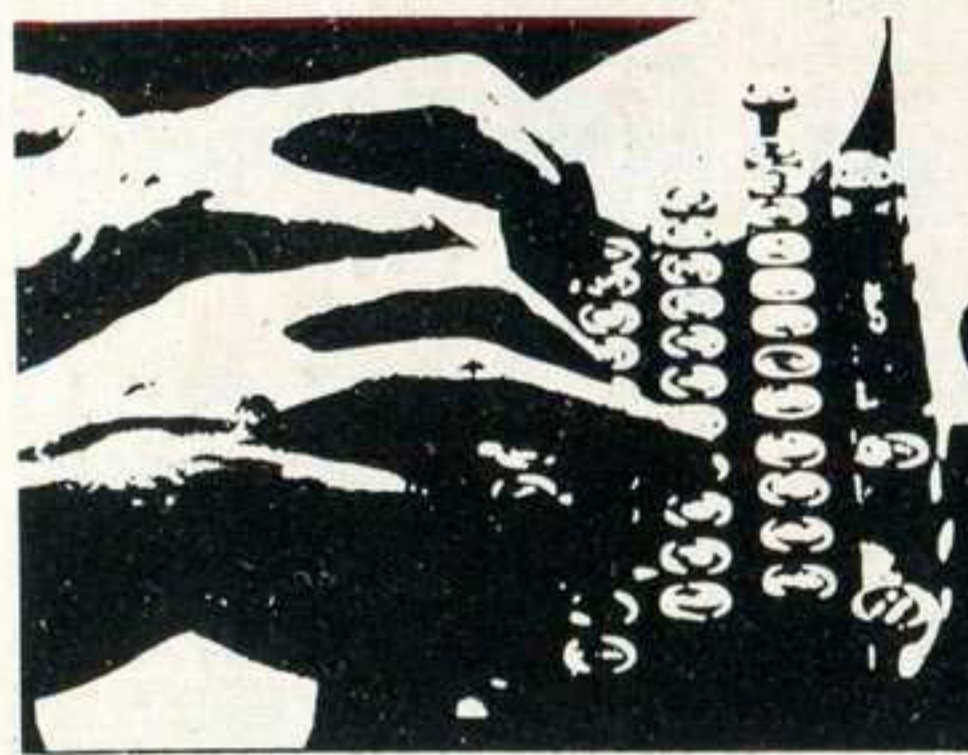
Vedo il prode Ballestrieri involarsi nei sentieri
Con quel drago di Munari siamo già sui cento orari
Lele Pinto preme e tira ho la testa che mi gira.

Poi viene il « Dizionario Tre Gazzelle », una spiritosa galleria piena di notizie e indiscrezioni sui dirigenti, piloti e amici della Scuderia, il tutto è corredata dai disegni dell'ormai notissimo Franco Bruna.

RACING CLUB « TRE GAZZELLE » - Numero unico stagione '72 - (non in vendita).



Schema di montaggio dell'impianto antincendio CEA mod. CL. 3 e CL. 5 per vetture di formula 1, 2, 3 - Formula Italia - Ford - 850 e prototipi, prodotto a Castenaso



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**
**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

La lezione del maggiorato

A volte, leggendo certi articoli e più ancora certe lettere, mi viene spontaneo il dubbio di trovarmi in un paese di minorati. Mi duole dovere intervenire ancora nella questione « autodromi » di cui ormai si è detto anche troppo, ma mi sono trovato costretto a farlo dall'unanime « coro » di sdegno che accompagna il sorgere di nuovi impianti in Emilia e Romagna.

Autosprint stesso, che pure è un giornale intelligente e obiettivo, questa volta ha chiaramente sbagliato tutto, e non mi stupisce. Abituato a criticare, con tutte le ragioni, certi comportamenti della CSAI non si è lasciato sfuggire l'occasione di ripetersi. Ma a quale prezzo!

Ma, quando avete compilato la cartina con il raggio di azione degli autodromi italiani, non vi siete resi conto che se molti di essi si trovano proprio in Emilia e Romagna non è solo perché i « burocrati » lo hanno voluto per i loro interessi, ma soprattutto perché in Emilia e Romagna sta il « centro » dello sport automobilistico italiano?

Se un impianto come Imola è raggiungibile dai 3/4 dell'Italia, ditemi voi, da chi lo sarebbe un impianto in Sicilia, o in Calabria? Dai siciliani e dai calabresi. Punto e basta.

Inoltre, vorrei ricordare (ma chi lo ha dimenticato veramente?) che gli autodromi di questa regione sono opera di privati, (Varano e Misano) o frutto di anni di lotte (Imola). Se nel meridione non c'è nessuno che abbia interesse a costruire autodromi privati (e non ditemi che nel meridione non ci sono quelli che avrebbero i capitali per farlo) se nel meridione manca la voglia di fare qualcosa di buono, se manca la passione, la colpa, tenetelo in mente, non è dell'Emilia e Romagna.

Quanto al resto, mi sembra inutile continuare il discorso. Se gli autodromi fioriscono in certe parti anziché in altre, non è colpa solamente dei « burocrati », ma anche (e non poco) degli appassionati.

A Imola, se abolivano l'autodromo, scoppiava la rivoluzione (cfr. Autosprint relativo), ma che sappia io, non è successo nulla di simile in nessuna zona del sud d'Italia. Troppo comodo aspettare la manna dal cielo, troppo comodo e un po' troppo usuale, da certe parti.

Cesare Del Rio - Cesena (Forlì)

Se a lei duole intervenire ancora, le lasciamo immaginare quanto dolga a noi tornare a parlare di un argomento tanto trito come gli autodromi italiani. I quali, una volta erano pochi e mal distribuiti, ora invece sono molti ma sono distribuiti in una maniera addirittura pazzesca.

Se abbiamo capito bene la sua illuminata « lezione » (non per nulla siamo dei « minorati »), lei sostiene con le sue argomentazioni a sfondo razziale che la dislocazione delle piste è « voluto », in pratica, dal pubblico. E' giusto attribuire alla potenzialità di afflusso di pubblico pagante una parte molto importante nella scelta del luogo nel quale costruire un autodromo, ma c'è anche un altro argomento che in troppi — lei per primo, evidentemente — hanno dimenticato.

E cioè, ora che abbiamo tante belle piste, dove andiamo a trovarle le corse? Crede forse che un autodromo possa sostituirsi (a meno di non diventare un « succiasoldi » di qualche Ente) con solo una corsa internazionale? O crede lei forse che le gare importanti, quelle che richiamano il pubblico, siano in numero tale sulla « piazza » da riuscire a rimpinguare i calendari di tre, quattro piste una vicina all'altra?

Rifletta un po' con calma su questi argomenti, e si convincerà che questa accozzaglia di superautodromi che sono in via di costruzione dalle nostre parti richiamano di soffocarsi l'un l'altro.

CONRERO REPLICA

Un ingegnere di troppo

Leggo con sorpresa e rammarico l'articolo apparso a pag. 31 del n. 7 di Autosprint riguardante il mio nome ed in cui è riportata la notizia di un motore a testata bialbero a doppia accensione progettata da un « fantomatico » ingegnere milanese.

Voglio precisare che mai nessun ingegnere né milanese né di altra regione o nazionalità ha mai progettato né collaborato alla progettazione di detto motore o di qualsiasi altra realizzazione dell'Autotecnica Conrero.

Quel « poco » che ho fatto, buono o cattivo, è scaturito soltanto dalla mia mente e di conseguenza le critiche o gli elogi sono sempre stati, e tengo, siano sempre rivolti alla mia persona.

Per quanto concerne la non felicissima stagione delle Opel da me preparate, vorrei far notare al redattore dell'articolo in oggetto, che oltre alla Coppa CSAI 3000 T2 vinta da Giorgio Pianta con una Opel Commodore CONRERO, ho ottenuto con la stessa vettura una vittoria assoluta (Trofeo Autosprint) e ben 5 vittorie assolute del Turismo Gr. 2, spiccando sempre tempi rekord inferiori a tutte le GT 4 in gara.

Inoltre vorrei controbattere anche la asserzione di essere stato inferiore all'attesa con le Opel GT 2000 Gr. 4; l'essere arrivato per ben due volte primo a Monza occupando le piazze d'onore con le mie vetture davanti alle prestigiose Porsche, dopo aver dominato il campo degli avversari, come all'Interuropa, non mi sembra « deludere »; l'aver vinto con le medesime vetture altre tre corse di campionato italiano, fra cui la Cesena-Striaria, segnando sempre nuovi rekord, l'aver trionfato al Festival Opel del Nurburgring, con le mie realizzazioni additate dai responsabili tecnici Opel come le migliori dell'anno, mi sembra di non meritare quanto è stato scritto.

La mia professione è quella della progettazione: ne fanno testo le mie passate realizzazioni con molti complessi di valore mondiale e quelle attuali con la Opel.

Quindi è ovvio che l'articolo a firma « Mag » mi lede direttamente nel valore professionale, oltre che nel prestigio sportivo.

E' vero che per il 1973 mi dedicherò alle vetture da Rally ad allo studio dei Kits, ma ciò non vuol significare un regresso di fiducia da parte dei Concessionari GMI, ma soltanto un loro mutato interesse, che esclude per questa annata sportiva il Gr. 2 ed il

FABIO COTTIGNOLI - Milano — Certo, l'allenamento è molto importante per dare un'idea di quelle che sono le reazioni di una vettura, ma è sempre piuttosto sconsigliabile farlo con la vettura di famiglia. Per lei potrebbero essere utili i corsi antisbandamento che la scuola di Morrogh organizza all'autodromo di Monza. Per informazioni, si rivolga alla segreteria della scuola, corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano (Roma).

MICHELE DE LUCA - Misano (Forlì) — La Lola T 222 era una gruppo 7 per Can-Am ed Interserie che partecipò a gare nel 1971, prevalentemente con il team giallo-bianco-rosso diretto dal compianto Jo Bonnier.

GILBERTO GARBAGNATI - Milano — La sua « proposta » è suggestiva, potremo quasi quasi girarla all'ANCAI, che sta giusto cercando un presidente... A parte gli scherzi, la sua opinione su quella... test non è che sia di difficile interpretazione.

MASSIMO GIACOMOZZO - Venezia — Non abbiamo niente in programma per quella corsa. Si può mettere in contatto con il Club Autosprint di Prato (via Vittorio Veneto 70) che sta organizzando una « spedizione » per quella occasione.

ENZO - Roma — Caro anonimo, lei prende un abbaglio. Infatti, non è la lunghezza ma la conformazione che rende un circuito degno del nomignolo di « toboga ». E da questo punto di vista, Vallelunga non è molto « ampio ». Ad ogni modo, speriamo si sia letto le nostre considerazioni in merito sul numero scorso.

CARLO MUZZO - S. Maria Capua Vetere (Caserta) — Come probabilmente avrà letto a pag. 33 del numero scorso, il Rally di Campania si farà. Infatti, il suo « annullamento » si riferiva solo alla sua iscrizione al calendario internazionale.

VITTORIO ROTUNDO - Padova — In effetti, la Alpine di Russling negli elenchi prima della gara aveva il n. 211, numero che poi gli è stato cambiato con il 35. Ed è con questo numero sulle fiancate che è partito da Varsavia ed è passato per Padova, così almeno ci ha confermato il locale Autoclub.

RENATO BARTOLUZZI - Cento (Ferrara) — Il discorso sul perché le attuali Sport sono generalmente scoperte è piuttosto complesso. Senza altro, come coefficiente di penetrazione una vettura chiusa è più aerodinamica, ma ha anche dei problemi di visibilità e di distribuzione dei pesi che, alla fine, la fanno scartare rispetto ad una « barchetta ».

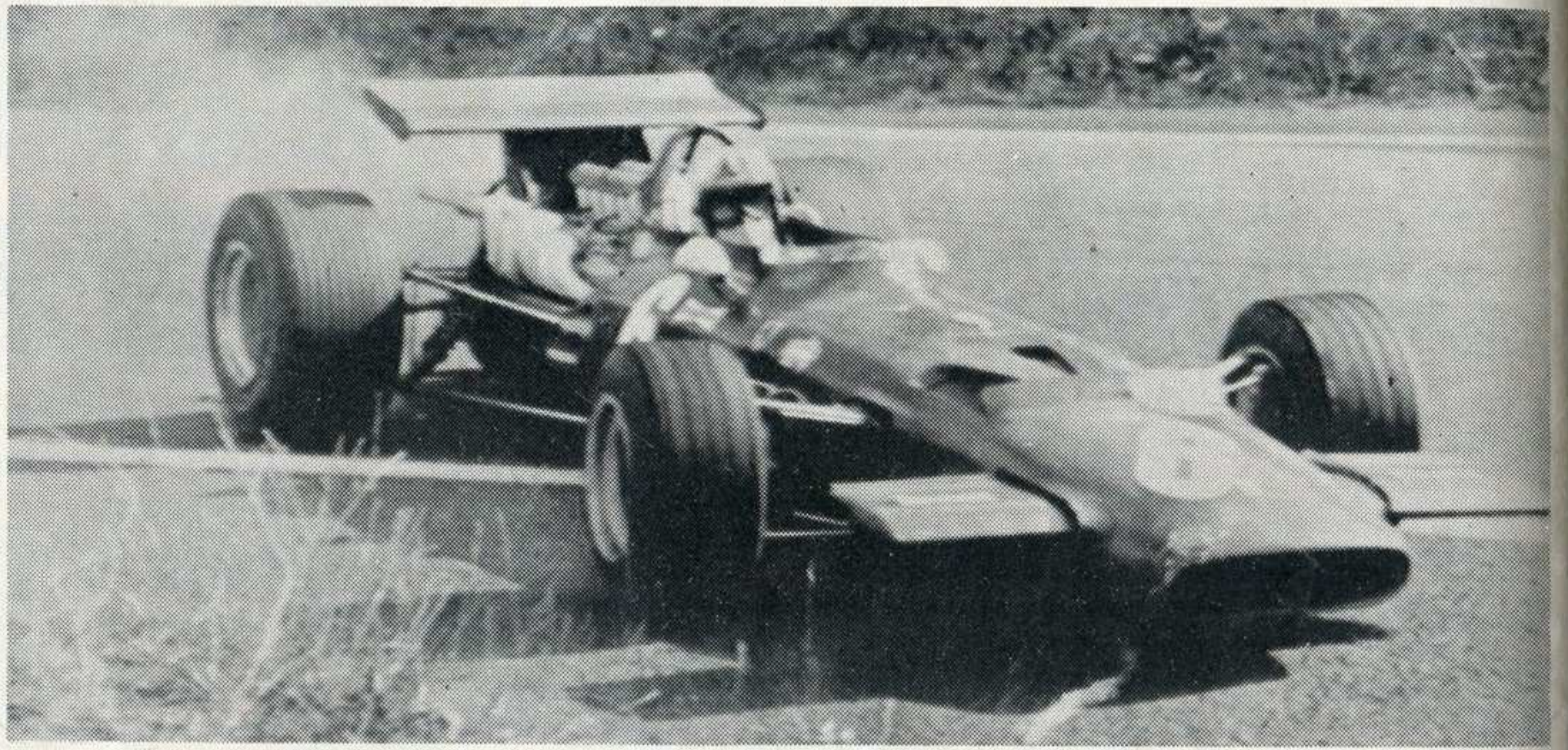
FRANCO CODENOTTI - Località imprecisata — Sicuramente, se le facessero delle storie, lei avrebbe torto in quanto le vetture devono circolare così come sono omologate dall'IGM, cioè come escono dalla catena di montaggio. Oppure, dovrebbe far passare alla macchina un nuovo collaudo. Tutto ciò in teoria. In pratica, sono modifiche che fanno in molti. Passare ai cerchi da 13" comporta non poche modifiche, ma i pezzi esistono e riteniamo che lei si possa ordinare anche presso una commissionaria Alfa. Purtroppo, relativamente ai costi, l'Autodelta non ci ha ancora comunicato i nuovi listini delle conversioni comportanti l'IVA. Li troverà su Autosprint-Mese di marzo.

Leggendo l'elenco dei piloti classificati FIA, pubblicato a pagina 7 del n. 6, credo di aver scoperto alcune inesattezze. Tra i conduttori « grand prix » non compare Redman, che ha ottenuto due piazzamenti nella scorsa stagione (G.P. di Monaco e di Germania), mentre compagno Donohue e Merzario che hanno ottenuto un solo piazzamento (rispettivamente nel G.P. del Canada e di Gran Bretagna).

Passando ai conduttori di « durata », oltre alla presenza di Redman e l'assenza di Merzario, incompatibili con quanto detto sopra, noto l'assenza di Jost (Monza e Le Mans) e di Van Lennep (Targa, Nurburgring, Le Mans e Watkins Glen 1971).

Infine, una curiosità: perché Follmer, in qualità di vincitore della Can-Am, compare tra i conduttori F. 1 e non tra quelli Sport come sarebbe più logico?

Sergio Ingegnati - Mondovi (Cuneo)



LA FOTO

Caro Autosprint, ti sarei grato se nella rubrica « Scriveteci, rimarremo amici », mi pubblicassi la fotografia della Ferrari di Amon al Gran Premio di Francia del 1969, i relativi dati tecnici della macchina ed i suoi piazzamenti nella stagione '69 di Formula 1

Riccardo Simonazzi
Castelnuovo Monti (Reggio Emilia)

Nel 1969, il Gran Premio di Francia si svolse sul tracciato montagnoso di Clermont-Ferrand, e fu dominato dalle Matra-Ford che piazzarono al primo posto Stewart, destinato a laurearsi campione del mondo in quell'anno, ed al secondo Jean Pierre Beltoise, che alla fine della corsa ebbe d'un soffio il sopravvento sulla Brabham di Ickx.

Quanto ad Amon, quel Gran Premio fu uno dei più scialbi per lui e per la macchina. Dopo essere

Gr. 4, in attesa di poter poi emergere nel 1974 con vetture altamente competitive.

Per quanto concerne il Gr. 5 sto lavorando a questo motore bialbero a doppia accensione derivato dal monoblocco Opel, per poter dotare il già fotografato MOMO 2 L e quindi partecipare ad alcune prove nazionali di velocità a puro scopo sperimentale.

La competitività delle mie Ascona 1,9 Gr. 1 si è già estrinsecata a Montecarlo nella prova speciale del Col de Corobin, dove Pianta ha ottenuto il secondo tempo del Gr. 1 a soli 16"

dallo scatenato Larrousse, su un terreno favorevole sia a lui che all'Alfa che pilotava.

E' la prima volta che rispondo a molte inesattezze sul mio conto apparse, sia su Autosprint, che su altra stampa nazionale. Ho sentito il dovere di farlo per una questione di « rispetto umano » che sembra mancare ad alcuni vostri collaboratori.

Virgilio Conrero - Moncalieri (TO)

A leggere questa lettera parrebbe che Autosprint abbia speso le sue migliori energie professionali, fino ad

Il sistema di valutazione della FIA per classificare i piloti di maggior prestigio prevede proprio che il vincitore della serie Can-Am ed il vincitore della 500 miglia di Indianapolis, cioè Follmer e Donohue, vengano di diritto compresi nell'elenco dei piloti « Grand Prix ».

Merzario è « entrato » per il piazzamento nei primi sei posti al G.P. d'Inghilterra e per i suoi exploits nel Mondiale Marche: è una clausola prevista. Redman, invece, pur avendo effettivamente diritto alla qualifica « Grand Prix », è stato posto fra i « piloti di durata » per la sua prevalente attività in questo campo.

Quanto a Van Lennep, guardi bene l'elenco che abbiamo pubblicato, e vedrà che vi è compreso, mentre Jost non ha « maturato » i punteggi perché a Le Mans il suo equipaggio era di tre piloti, ed il regolamento prevede che si prendano in considerazione solo i piazzamenti ottenuti da due piloti

Una stagione da dimenticare

partito in terza fila, Amon si fermò a otto giri dalla fine con il motore rotto. Per quanto riguarda la tecnica della vettura, si trattava del motore 12 cilindri a V di 60° caratteristico di quel periodo Ferrari, alesaggio/corsa 77x53,5, cilindrata totale 2989 cc., distribuzione bialbero 48 valvole, iniezione Lucas, potenza 436 cv a 11.000 giri. Il telaio era del tipo monoscocca ricavata da un telaio a traliccio tubolare con rivestimento di pannelli in lega leggera.

La Ferrari, che in quella stagione disponeva del solo Amon, quell'anno raggranellò solo 4 punti nel mondiale, con il terzo posto del neozelandese al Gran Premio d'Olanda. Complessivamente, una stagione da dimenticare per il « cavallino », una stagione che segnò il definitivo divorzio di Amon dalla Ferrari.

ora, al puro scopo di ignorare o minimizzare le realizzazioni di Virgilio Conrero. Per fortuna non è così, ed il preparatore torinese ed i suoi collaboratori lo sanno bene.

Ma tant'è, la vita quotidiana ci insegna come si è generalmente portati a sottolineare le critiche invece di ricordare le lodi. Gli apprezzamenti, gli articoli « buoni », non devono necessariamente sollecitare sperticati ringraziamenti, per carità: se le scriviamo, vuol dire che le lodi le riteniamo giuste, e pertanto nulla ci è dovuto. Peccato solo che esse, a volte, lascino



MAURIZIO BIFFI - Valmadrera (Como) — L'indirizzo della Matra è il seguente: Boite Postale n. 1, 78 Vélizy-Villacoublay (Francia). Se scrive in francese è meglio, ma riteniamo che vada bene anche l'italiano.

GIORGIO COTANI - Ascoli Piceno — Una scuola come dice lei non esiste. Siamo spiacenti di deludere le sue aspettative.

GIANNI ARCIERI - Roma — Innanzi tutto, per favore, si ricordi di mettere l'indirizzo completo. Lo abbiamo ripetuto tante volte, ma evidentemente non sono mai sufficienti. Foto della Shadow abbiamo cominciato a pubblicarne fin da quando esisteva ancora solo come disegno.

ALBERTO PENNISI - Piumefreddo (Catania) — Una gara club è, per definizione, una corsa riservata ai soci di un determinato gruppo sportivo, o scuderia, o automobile club. In particolare, le gare club di Morrogh sono disputate fra i frequentatori della sua scuola di pilotaggio.

ANTONIO LO SICCO - Palermo — Innanzi tutto, per la licenza, ci vuole almeno un anno di patente alle spalle. Quindi, pazienza fino a 19 anni come minimo. Poi, per quanto riguarda la macchina, la sua cilindrata si può aumentare fino al limite della classe solo se iscritta in gruppo 2. Nella sua città si può rivolgere a Saccone, via Ammiraglio Rizzo 41. Lo « staccabatteria » è un interruttore che, una volta azionato (o dall'interno o dall'esterno della vettura) interrompe tutti i contatti elettrici, cioè spegne il motore, le pompe, i fari, ecc.

EZIO PASETTI - Lumezzane (Brescia) — Dell'autodromo di Lonato si parlava qualche anno fa, poi non se ne è fatto più nulla. E' evidente che in quella località i suoi amici non hanno visti nulla: non c'è nulla da vedere!

VITTORIO FALZONI GALLERANI - Cento (Ferrara) — La sua è una buona scelta, l'hanno fatta anche altri. Una scuderia bolognese è la Nettuno, via Calori 9. Se ha bisogno di pezzi per la 112, si rivolga a Carlo Cavicchi, presso la nostra redazione: le darà anche dei ragguagli sui costi.

ANTONIO BRUNO - Chieti — Una cosa del genere di quella che desidera lei non c'è. Ad ogni modo, è il caso che lei attenda, almeno cinque anni, prima di mettersi dei pensieri agonistici. Per l'autografo di Ickx, provi a scrivergli a casa, in rue Archimède 7, Bruxelles (Belgio).

ALESSANDRO NOVIGNO - Roma — Forse avrà notato come il più recente regolamento CSAI abbia accolto il « suggerimento », ed abbia tolto i coefficienti diminuiti nei campionati di velocità.

MASSIMO BASSOTTI - Marotta (Pesaro) — Non abbiamo i dati che lei ci chiede relativamente a quella VW brasiliana. E poi, sinceramente, crediamo che quei fotocolors siano più che sufficienti.

Spettabile Autosprint, nel vostro inserto « Guida ai Rallies », allegato a qualche numero fa del settimanale, nell'indicare l'organizzatore dal Rally Alpe della Luna e del Rally di S. Martino di Castrozza dite che questi è la Scuderia S. Martino.

Evidentemente, c'è stato un errore di stampa, o per meglio dire, una ripetizione. Vorrei quindi l'indirizzo esatto degli organizzatori del Rally Alpe della Luna.

Agostino Petrolati - Fano (Pesaro)

Nessuna ripetizione. Infatti, fin dalla sua prima edizione, il Rally Alpe della Luna è stato organizzato (in collaborazione con la Comunità Montana Alto Tevere) dallo staff della scuderia S. Martino, che fa capo all'avvocato Stochino.

Le stesse tracce dell'acqua fresca sul marmo, impallidendo al confronto con l'« errore ».

Intendiamo, il sarcasmo di Conrero relativamente al « fantomatico ingegnere milanese » è pienamente giustificato, come è giustificata la sua reazione di vecchio leone dei motori a chi gli attribuisce, incautamente, un « supervisore » per quel suo progetto di motore bialbero. Purtroppo, l'equivoco è sempre in agguato in questa professione, ed infatti Magri ha equivocato un'informazione nella quale c'entrava sì l'ingegnere milanese, cioè Valentini, ma come progettista del telaio sul quale Conrero monterà il « suo » motore.

Piuttosto, ci sembra che più che questo « errore » sia spiaciuto a Conrero (rileggete bene la lettera) in quel breve articolo il tono un poco deluso usato nel sintetizzare la stagione '72 delle sue Opel. Altro errore grave di Magri, il quale nella sua sprovveduta giovinezza si era realmente illuso che le Commodore e le GT avessero la possibilità, l'organizzazione, i piloti, l'ambizione necessarie per conquistare, l'una il campionato assoluto turismo, l'altra (se non l'assolutoGT) quanto meno la relativa coppa di classe.

O forse Conrero ci vuol far credere che le Commodore di Pianta e Schon potevano anche non vincere la coppa CSAI tre litri, o che le Opel GT potevano arrivare meno che seconde nella coppa CSAI due litri? Battute da chi, le Commodore, dalle Alfa 2600? E battute anche da chi, le GT, oltre che dalle Porsche private?

Quanto alle « molte inesattezze » attribuite da Conrero ad Autosprint (ci scusiamo con lui se non possiamo rispondere anche a nome dell'altra stampa nazionale), peccato che egli non abbia approfittato di questa occasione, già che era in argomento, per ringraziarcelo.

Non abbiamo mai avuto il « complesso » di ammettere i nostri errori. Quando li facciamo, naturalmente.

MODELPOSTA

Su Autosprint 1972 numero 49, a pagina 12 si legge che Emerson Fittipaldi fa pubblicità ad una ditta costruttrice di autopiste elettriche. Vi sarei quindi grato se mi comunicaste il nome e l'indirizzo della ditta in questione.

Poiché mi interessa di automodelli in scala 1/24, vi pregherei di comunicarmi a chi mi debbo rivolgere per reperire questo materiale. Infine, non avete intenzione di rifare un fascicolo di Autosprint-Mese interamente dedicato ai modelli, come nel luglio 1966?

Damiano Improta - Napoli

Per essere sinceri, non abbiamo l'in-

OLIVIERO MAZZETTO - Rovigo — Le velocità massime delle auto da corsa sono dati molto aleatori. Per quanto riguarda le Ford, riteniamo che le Capri e le Escort non abbiano velocità massime molto dissimili, naturalmente con una certa prevalenza per la 3 litri. L'Alfa Romeo GTA junior 1300 è omologata in gruppo 2, mentre la GTA 1600 è omologata in gruppo 3. Per le vetture di formula, vi sono delle dimensioni massime in larghezza ed altezza per gli alettoni. Dipende dalle formule, ma per esempio per le formula 1 la larghezza massima è di 1100 mm., mentre l'altezza massima da terra è di 800 mm.

GUIDO FOSSATI - Cesano Boscone (Milano) — Abbiamo seguito il suo ragionamento, ma spero capirà che non possiamo suggerirle una marca piuttosto che un'altra. Se proprio le dobbiamo dare un consiglio è quello di montare cerchi di un canale più largo, contemporaneamente a quella misura di pneumatici, altrimenti rischia di ottenere l'effetto opposto.

GIUSEPPE CIANCIALLI - S. Gennarello (Napoli) — Bisogna distinguere: vi sono molti elaboratori di assetti, ma se dobbiamo darle qualche indirizzo sarebbe meglio che lei ci indicasse quale tipo di vettura deve essere assettata. Lo stesso dicasi per gli ingranaggi: se per ipotesi si tratta di una Fiat 500 non è la stessa cosa di un cambio Hewland. Ad ogni modo, per i cambi si rivolga a Colotti, via Amendola 420, Modena; Fabris, via Cimarosa 9, Firenze; Scatti, corso Europa 19, Firenze.

NICOLA CALARCO - Reggio Calabria — L'idea che lei ci suggerisce non è certo nuova, anche perché qualche anno fa Autosprint aveva una vettura (una delle prime Dino-Ferrari) e la fece correre con buoni risultati. Ora, però riteniamo che la cosa sarebbe troppo onerosa, e poi le dimensioni del giornale sono cresciute e non abbiamo intenzione di fare altro che il nostro dovere di cronisti. Se entrassimo direttamente nelle corse come Sponsor o concorrenti, non avremmo più la libertà di giudizio di cui ora possiamo disporre.

GABRIELE ALIMENA - Palermo — Se avrà occasione di scattare qualche bella foto, magari che documenti qualche avvenimento-chiave della corsa, non esiti a mandarci delle stampe: spesso abbiamo accettato la collaborazione dei nostri lettori.

RENATO LUINETTI - Caravaggio (Bergamo) — Il circuito belga di Zolder, sul quale il 20 maggio si svolgerà il Gran Premio del Belgio, è a 60 km circa a Nord-est di Bruxelles, a 10 km da Hasselt. Venendo da Liegi, è lungo l'autostrada che va ad Anversa. Il circuito è lungo 4.184 metri. Gli organizzatori della corsa, che quest'anno è titolata come « Gran Premio d'Europa », sono al seguente indirizzo: RAC3, 53 rue d'Arlon, 1040 Bruxelles (Belgio).

GIUSEPPE SOAMMACCA - Palermo — Queste le nostre interpretazioni sulle foto inviate: la 38 è una March 702 formula 2; la 42 è una Brabham BT 35 F. 2; la 54 è una March 723 formula 3 modificata nel muso; la 60 è una Chevron F. 3 del '72; la 62 è una Brabham BT 38 formula 3. Ci siamo riferiti ai numeri stampigliati dietro alle foto. Quanto alla lamentela, lei è l'unico che l'abbia fatta a proposito delle foto a colori.



Umiliazioni a DAYTONA

Cari amici di Autosprint, a me sembra, ed anche a qualcun altro prima di me, che voi siate quasi sempre un po' troppo nazionalisti. Non che la cosa mi dispiaccia ma questo non mi fa dimenticare, e non dovrebbe farlo neanche a voi, l'amore per l'obiettività.

Vengo al dunque: all'indomani della 24 Ore di Daytona avete sbandierato ai quattro venti il magnifico risultato ottenuto dalla Ferrari facendolo passare come logica conclusione di un'ottima prestazione.

Ma, amici cari, a parte il fatto che in un circuito veloce come quello di Daytona siamo stati miseramente umiliati da delle Porsche di ben 1500 cc in meno (lascio a voi immaginare cosa potrebbe accadere al Nurburgring), quello che proprio non mi va giù, e che voi non avete assolutamente fatto notare, è che siamo stati strapazzati, sia in prova che in gara, dalle Chevrolet Corvette.

Queste ultime che proprio voi, qualche anno fa, prendavate quasi in giro per essere restate dietro (nel tratto misto) alla famosa Lancia Zagato 1400.

Non vi vorrei sembrare troppo polemico, ma se la Ferrari 365 GTB 4, che dovrebbe es-

sere la regina delle GT, viene umiliata in questo modo da delle macchine della sua stessa concezione tecnica e tanto meno raffinate come soluzioni meccaniche...

Sono sicuro che troverò fra le vostre righe qualche convincente spiegazione che mi farà cambiare idea.

Marco Dejana - Bologna

Caro Autosprint, tutti i tuoi articoli riguardanti le Sport e le GT sono troppo sfacciatamente campanilistici. Mi avrai già capito, mi riferisco ad Alfa, Ferrari e Porsche. Adesso che una Porsche Carrera 2.7, vettura derivata direttamente da quelle in commercio (e che non costa 20 milioni bensì 13, cifra non eccessiva se pensiamo al sistema frenante e se facciamo dei paragoni con le Alfa GTA Junior, 9 milioni, e le GTAm che superano i 10 milioni) ha strabattuto le Ferrari Daytona alla 24 Ore di Daytona, non fai altro che lodare le prestazioni della vettura italiana, senza far notare che la Porsche, anche essendo molto più « piccola », ha fatto molto ma molto meglio.

Gian Piero Benda - Grottaferrata (Roma)

giate, in velocità ed in accelerazione.

In realtà, pur su un tracciato velocissimo come Daytona, le Corvette non sono state le migliori, per via di quella dote chiamata « tenuta di strada » che ha permesso alla Ferrari di pareggiare il conto nelle curve lente e semilente della pista. Infatti le Corvettes, ora, hanno anche dei magnifici freni, ma anche se possono guadagnare tempo nelle accelerazioni, non perdere troppo nelle frenate, soccombono nelle traiettorie miste.

Ed è anche per questo che, come il signor Dejana ricorda, nel tratto interno di Daytona anche la Fulvia Zagato 1400 riusciva a far meglio, nei tempi parziali, delle Corvettes. Allora, non avevamo voluto prendere in giro le grosse Chevrolet, ma solo sottolineare certi macroscopici difetti costituzionali, dovuti alla « filosofia » tecnica degli americani.

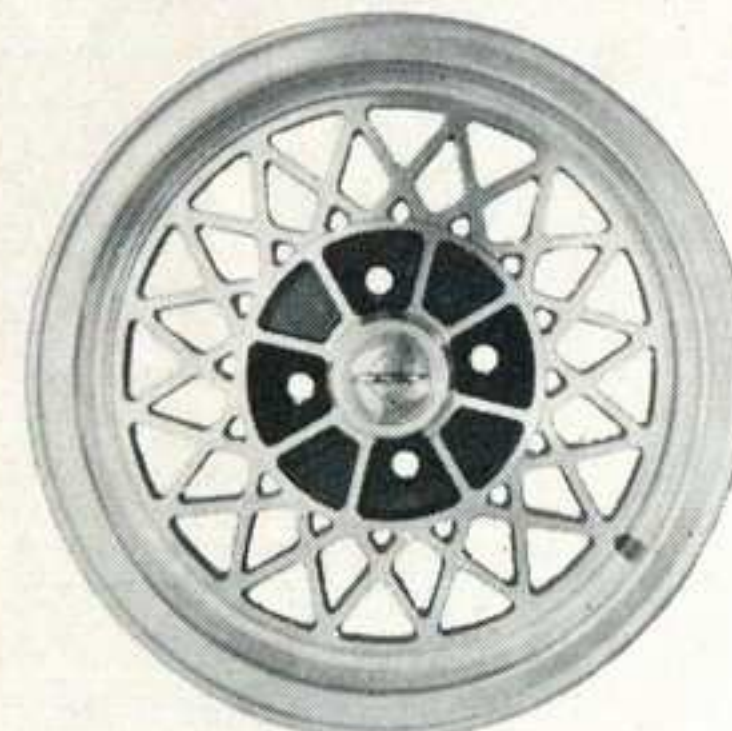
E veniamo alla Porsche Car-

rera. A parte il fatto che se diciamo cosa è venuta a costare a Peter Gregg quella macchina (non parliamo di quella di Penske...) lei non ci crederebbe, altro che 13 milioni, vi ricordiamo che a Daytona la Carrera non era iscritta nel Gran Turismo, ma nella Sport. E volete che Penske e Gregg si siano fatti sfuggire l'occasione di sfruttare al limite le possibilità offerte dal regolamento?

Soprattutto riguardo al peso, che era inferiore ai 900 chili, anche se la macchina difficilmente verrà omologata a meno di 950 chili.

Resta il fatto, ad ogni modo, che quando le Carrera saranno omologate le Ferrari Daytona non saranno più le « regine » potenziali del Gran Turismo. Ma le Carrera arrivano adesso, mentre le Daytona sono sulla breccia da parecchio. Cosa dite, aspettiamo, prima di mettere sul trono qualcun altro, che si veda in giro anche la Ferrari BB?

ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



A. BENZONI & C.

20090 Opera (MI)
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)

**AUTO SPRI
NT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

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

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

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, Buenos Aires; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - Austria: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-île, BRUXELLES; Brasile: LIVRERIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6229 Papineau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDDISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 9, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo 311 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH GmbH, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Assail Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A, Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDE-REN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwal 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALLETTA, 63, MARTINEZ, Calle Paraná 335, ASSUNCIÓN; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbera 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflynchtvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Seveggelestrasse 34, BASEL; MELISA, Via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhurlyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. General Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60611, CARACAS; EDIT. C.A., Calle Negrin - Edificio Davocla Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità:
Nuova Pubblicità Illustrati (S.p.A.), Via Pirelli 30, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-868.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dallo



Istituto Accertamento Diffusione



**AUTO SPRI
NT**

MARKET

I nostri **MANIFESTI**

(vedi scheda per ordinazione, sotto) (a scelta) lire 1.000.

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

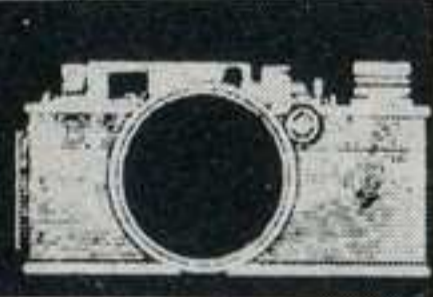
RACCOGLITORE

per AUTOSPRINT o AUTOSPRINT-mese

L. 1.500 (soci Club L. 1.200)

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

FOTO SHOP



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

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

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

è il nostro
supplemento filmato
i films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F.1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS F2 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford T5-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford T5 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:

Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCHE - ALFA ROMEO 8V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford T5-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Aires 1972 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Lungometraggi:

Super 8
muto

LA RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____

Firma

Nome e cognome

Via

CAP

Città

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

Pagamento anticipato

Alle **CORSE** con **AUTO SPRI NT**

In tribuna a MONZA
con 1500 lire! per la
4 ORE

(con STEWART, AMON, MASS, QUESTER, ecc.)

Anche quest'anno abbiamo concluso un accordo con l'Automobile Club di Milano in base al quale i Soci del Club AUTOSPRINT e i lettori del nostro settimanale potranno fruire, per l'ingresso all'Autodromo di Monza, delle stesse facilitazioni che vengono concesse ai soci del sodalizio milanese. L'accordo è valido per la 4 Ore di Monza, il Premio Lotteria, la 1000 Km di Monza e il Gran Premio d'Italia.

La collaborazione inizierà, quindi, con la « 4 Ore » del 25 marzo e per quella gara Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT hanno 636 posti a disposizione nella Tribuna Esso, posta di fronte ai boxes e non di fronte alla prima chicane che per la competizione in programma non verrà usata. Un posto preferenziale che essi potranno raggiungere, dopo aver parcheggiato la loro vettura nell'apposito parcheggio sito immediatamente oltre i cancelli dell'ingresso principale di Vedano, per mezzo di speciali pullman messi a disposizione dagli organizzatori.

L'incredibile prezzo del biglietto ridotto è di L. 1.500 che verrà mantenuto tale per i SOCI del nostro Club, mentre saremo costretti ad AUMENTARLO delle SPESE POSTALI (duecento lire) per i LETTORI NON SOCI.

CHI VUOLE PRENOTARSI

spedisca il denaro (in assegno o vaglia) con nome, cognome, indirizzo alla Segreteria AUTOSPRINT (BIGLIETTI MONZA). I Soci del nostro Club indichino il numero di tessera ed avranno la precedenza. Sarà la stessa Segreteria a spedire subito i biglietti con le indicazioni necessarie a chi ne avrà fatto richiesta.

APPRETTATEVI! Le prenotazioni verranno accettate **SOLTANTO FINO A 10 GIORNI PRIMA** della corsa e molte sono già state le richieste.

a VALLELUNGA per la
6 ORE

Un accordo del genere abbiamo raggiunto anche con l'Automobile Club di Roma e la collaborazione con il sodalizio romano inizierà il 25 marzo con una gara molto importante per noi italiani: la « 6 ORE DI VALLELUNGA », seconda prova del mondiale marche, ma prima uscita ufficiale della FERRARI in difesa del titolo di Campione del mondo. In base a questo accordo, Soci e lettori di AUTOSPRINT potranno godere di sconti eccezionali in ogni ordine di posti dell'autodromo di Vallelunga.

Non sarà necessaria alcuna prenotazione, ma basterà presentare ai vari « bottegghini » il tagliando più sotto riportato, che dovrà essere ritagliato lungo le sue linee tratteggiate. Il tagliando medesimo potrà essere usato nel giorno della competizione o anche nelle giornate di venerdì 23 e sabato 24 per le prove ufficiali; in questo caso il tagliando non verrà ritirato, ma lasciato al possessore talché ne possa usufruire nella giornata di domenica 25.

I PREZZI « SCONTATI »

Il tagliando-sconto sarà valido, come abbiamo detto, per ogni ordine di posti con le seguenti riduzioni: Tribuna centrale numerata L. 5.500 (prezzo intero 7.000); Tribuna non numerata L. 4.000 (intero 5.000); Prato L. 2.000 (intero 2.500); Prove del venerdì e del sabato L. 1.000 (intero 1.500). Come si vede un trattamento veramente preferenziale per i Soci del nostro Club e per i lettori di AUTOSPRINT.

6 ORE di VALLELUNGA

25
marzo
1973

Organizzazione Automobile Club di Roma

Presentando questo tagliando i Soci del Club ed i lettori del nostro settimanale potranno ottenere lo

**SCONTO
AUTO
SPRI
NT**



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CANNETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICHI - Gio' LU'NI - Gabriela NORIS - Tim SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Cevenini - Coppini - D.P.P.I. - Falletti - Ferrari Nasalvi - Giustiani - 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 AUSPRINT

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 AUSPRINT

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

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

SI VENDE

AUTO



ALFA ROMEO

● **GTA 1300** Carburatori, pronta corsa, motore da rodare. Rivolgarsi: Officina CALABRESE - Avellino - Tel. 0825/36.455.

AMS



● **AMS 1000** mai urtata, motore nuovo, pilotata da Marzi praticamente solo in salita e plurivittoriosa, vendesi a contanti, eventualmente con: 20 rapporti cambio (per qualsiasi gara), 10 gomme, 2 carrozzerie, 2 serbatoi, 2 batterie, 2 sedili e 4 carburatori di scorta. Telefonare: 051/84.15.85 e 84.13.84.

DINO

DINO FERRARI 6 mesi, 10.000 km. SPORTWAGEN - Via Pia, 173 - Sassuolo (Mo) - Tel. 88.51.63.

FIAT

● **FIAT 128 Coupé** Gr. 2, preparazione Trivellato. TURIZIO COSIMO - Via Orazio, 145 - Napoli - Tel. 081/65.06.77.



● **FIAT 500-650** motore 5000 km, accessoriatissima, doppio corpo perfetta, mai corso. Garage Esedra ORSINI - C.so Peschiera, 225 - Torino - Tel. 011/38.31.22 L. 400.000.

FIAT 500 km. 37.000, elaborata, assetto, strumentazione, gommata nuova. AGOSTINI - Milano - Tel. 02/64.20.310 - L. 280.000.

FIAT 128 Modelli X 1-9 Rally cinque marce - Motore 100 HP - FIAT SCOTTI - V.le Europa - Firenze - Tel. 68.61.61.

● **FIAT ABARTH 1000 OTS** pronta corsa. Officina GRAND PRIX di Riccardi - Tel. 019/41.762 (Sv).

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

GIANNINI

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

Coppe olio speciali maggiorate in lega leggera per Fiat 500, 128 tutti i tipi

CAMILLO ALQUATI



via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori ricambisti e carburatoristi

LANCIA

● **LANCIA FULVIA HF 1300** GIAVAZZI vende causa servizio militare, Lancia Fulvia HF 1300, Gr. 3, preparata Sannetti: 7000 km, dalla preparazione una sola gara - Koni - Roll Bar, pronta corsa. Rivolgersi a: Garage Dolomiti, via Dolomiti, 11 20121 Milano - Tel. 89.50.36.

LAND ROVER



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

MG

MG TD restaurata. Giuseppe MEDICI - Via Emilia all'Angelo 48 - Reggio Emilia - Tel. 44.640.

MORGAN

MORGAN 8 cilindri, macchina come nuova, recentissima. GIUSEPPE MEDICI - Via Emilia all'Angelo 48, Reggio Emilia - Tel. 44.640.

OPEL

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

PORSCHE

PORSCHE 911 S '68 - accessorziata, perfettamente carrozzeria e meccanica, pochi km, causa servizio militare - Dott. PIERLUIGI VIARENGO - Torino - Tel. 78.75.91.

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

MONOPOSTO



PRAT F. 850 pronta corsa, telaio conforme alla F. Ford. Trattabile. Telefonare: 051/84.58.09.

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

F. 850 BWA perfetta, pronta corsa, motore nuovo, rapporti, ricambi. LUCAS - Via Quadranno, 33 - Milano - Tel. 57.69.25.

MOTO

HONDA 750 1971, perfettissima, eventualmente accessori: scarico, serbatoio, sella speciali. Vendo contanti. Telefonare ore pasti: CARPANI - Tel. 051/41.07.23.



KAWASAKI 900 Z 1 Super 4 nuova - Pronta consegna. VIAUTO - V.le Masini 18 - Bologna - Tel. 35.29.38.

ROLL-BARS



sconto ai piloti gr. 1-2-3-4 per l'anno agonistico 1973

Roll-bars da L. 12.000 in poi smontabili - omologati - tutti tipi ● assi a cammes ● collettori ● cassette trasf. ● pistoni ● trasmissioni dentate ● estintori ● anelli attacco riorchio

GITAN

S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101 Tel. 60723

PORSCHE 914/6 bianco, km. 30.000, perfettissima. Telefonare 02/44.51.026 - L. 3.600.000 trattabili se contanti.

PORSCHE 911 S 2.200 1971, colore nero, vetri elettrici, antenna elettrica, catocol, autobloccante, sedili Recaro, ammortizzatori Koni regolabili esternamente. Spoiler. Quotazione Quattroruote - FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Brignole - Novi Ligure (AL) - Tel. 0143/76.737 uff. 0143/22.84 ab.

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

RENAULT

● **GORDINI 1300** preparazione completa gruppo 1 da pista, pochissime corse. Telefonare ore pasti: 06/85.61.69.

● **ALPINE RENAULT** Gr. 4 - Racing - 1971, motore e cambio nuovi.
● **ALPINE RENAULT** Gr. 3 - 1971 - mai corso. Km. 16.000. Officina GRAND PRIX di Riccardi - Tel. 019/41.762 (Sv).

ALTRE MARCHE

CAMION BEDFORD VAL '14, 6 cilindri, 6500 cc di cilindrata. Attrezzato per il trasporto di due vetture di Formula da competizione. Rivolgersi: BAR-DAL S.p.A. via Stazione delle Cascine 2/A - Firenze - Tel. 37.27.20-37.21.03.

KART

KART 100 3. categoria, 2 mesi di vita. Mai corso. Occasione STEFANO VITALI - Firenze - Tel. 70.81.49.

KAWASAKI 500 H 1 D Electronic nuova, pronta consegna. VIAUTO - Viale Masini 18 - Bologna - Tel. 35.29.38.

KAWASAKI 750 nuova pronta consegna. VIAUTO - Viale Masini, 18 - Bologna - Tel. 35.29.38.

ACCESSORI e parti speciali

CERCHI Campagnolo con gomme Dunlop HR/70 per Porsche - Telefonare ore pasti: 46.18.15 - PIETRO MASTROMATTEO - Via Jussi, 12 - S. Lazzaro - Bologna

CERCHIONI Vendo 4 cerchioni originali Porsche 911 S mai usati, con Dunlop SP nuove. Telefonare ore pasti: 050/50.06.65 - L. 440.000.

HEWLAND MK 8 cinque marce autobloccante, rapporti vari; rapporti F. Ford per tipo sopraccitato; gancio traino per GT Junior e carrello per monoposto. Motore F. Ford anche non aggiornato purché buono. Motore 1000 Ford per prototipo, competitivo. SVEDA - Via Ricasoli, 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.

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.

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.

TELAIO 910 completo di cambio, 4 cerchi con gomme, nuova carrozzeria Spider, plurivittoriosa, presso Bonomelli, Via Foro Boario 16 - Brescia - Tel. 030/25.917.

MOTORE e CAMBIO per Fiat 127, percorsi km 15000 vendo a miglior offerta. Tel. 02/23.62.060.

CAMBIO LAVAZZA ravvicinatissimo, completo, mai usato, adatto a 500-595-695. Telefonare: 0966/22.662.

VARIE

ANNATE AUTOSPRINT '1970-71-72 con rispettivi annuali, il '70 rilegato in due bellissimi volumi. Cedo al miglior offerente. PIERO MILOZZI - Via Filelfo, 46 - Tolentino - Tel. 91.420.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ABARTH

● **ABARTH OTS 1000** vincitrice coppe CSAI 1971 e 1972, pronta corsa, vendo per cambio categoria. Eventuali permutate. CAMILLO SPICA - C.so Ferrari, 17 - 17011 Albisola Capo (SV) - Tel. 019/41.856 ore ufficio. L. 2.000.000 trattabili.

● **ABARTH 695 GR. 2** pronta corsa per cambio categoria vendo o permutate con 500 L o F. Carburatori e collettore da 40, sedile Fusina, pompa elettrica, roll-bar, velocissima. RIMINI - Tel. 55.236 - L. 650.000.

ALFA ROMEO

● **GTAm** plurivittorioso, competitivo, accessorio vendesi permutasi. CARLO TRUCI - « Sveda » via Ricasoli n. 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.



● **GTAm** pronto corsa vendesi permutasi. Visibile c/o Cortini - Firenze - Tel. 055/47.54.84 opp. Luca Cesarini - SVEDA - Via Ricasoli, 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.

LANCIA

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

OPEL

OPEL COMMODORE anno '71, preparazione Gr. 2 Conrero, oltre 220 CV, pronto per la «4 Ore di Monza», prezzo interessante vendesi, accettati anche permutate. PIER UGO PRATI - Verona - Tel. 44.917.

SI COMPRA

VARIE

AUTOSPRINT n. 6, 8, 16, 17, 21, 32, 15/1968 n. 1/1969. Scrivere: LUCIANO ZAMBIANCHI - Via Petrosa, 425/A Masaflores (RA).

PROPOSTE DI LAVORO

Azienda Costruttrice Auto Competizione dintorni Monza cerca giovane meccanico discreta esperienza. Telefonare: MILANO - 32.21.21. Cantù.

DISPONENDO piccolo Team Formula Ford e Italia, cerca abbinamento pubblicitario e/o Sponsor per costruzione nuova vettura da corsa. BLM Autoriparazioni - Via Salvio Giuliano, 2 - Milano - Tel. 49.82.544.

Delta Corse cerca meccanici motoristi, tornitori, fresatori. MILANO - Tel. 02/33.53.46.

● = vetture sportive.