

C'è voluta la TAVOLA ROTONDA della General Motors sulle
CORSE TURISMO per ascoltare un PRESIDENTE CSAI più
appassionato che « politicante » (in tema di mondiale Marche)

L'esca delle «silhouettes» non aggancia la G. M.

MILANO - L'occasione della tavola rotonda promossa dalla General Motors Italia, mercoledì scorso al Circolo della Stampa di Milano, sul tema « UOMINI E MOTORI: dalle competizioni di Turismo preparato alla vettura di uso quotidiano », è stata quanto mai propizia al presidente della CSAI, ing. **ROGANO**, per un discorso franco e aperto sul complesso problema. Anzi, diciamo subito che è stato questo il discorso più saggio e ammirevole che abbiamo sentito pronunciare dal presidente Rogano da quando è alle redini della CSAI; la prima volta che lo sentiamo esprimersi da tecnico appassionato e non da presidente politicante. Evidentemente, le sue qualità stanno proprio nella prima sfera e per esprimersi ci vogliono di queste riunioni, non ufficiali, fra piloti, tecnici, sportivi, al di fuori dell'ambiente ACI, così condizionante.

Il discorso, un po' fuori tema, è stato molto ampio e dalla Turismo preparato è stato inevitabile scivolare, con l'aggancio delle famose «silhouettes», al campionato mondiale per marche ed ai Prototipi. Un breve richiamo storico, un crudo esame della situazione internazionale, una onesta constatazione di debolezza e di « vuoto di potere » da parte della FIA, l'altalena dei regolamenti, con spinte e controspinte, e qualche prospettiva per il futuro, a partire dalla prossima determinante riunione di Ginevra della CSI.

Certo, siamo in un momento difficile, in un momento di trasformazioni radicali, fra professionismo, dilettantismo, apporto pubblicitario, richiamo di interesse da parte delle grandi case; ma non parliamo di « vuoto di potere » come fatto d'oggi, giacché questo vuoto si trascina da oltre vent'anni. Giustamente il presidente Rogano avverte le «silhouettes» e molto opportunamente dichiara che il mondiale marche deve essere disputato da « marche » autentiche, come Ferrari, Alfa Romeo, Matra o Porsche: la Gulf-Mirage non è una marca. Eppure, a questi limiti ci hanno portato l'attuale vuoto di potere e la odierna forma di competizione: basterebbe applicare i regolamenti esistenti (officina riconosciuta in grado di costruire una determinata vettura; nome del costruttore del telaio seguito dal nome del costruttore del motore; eccetera) per evitare certe esagerazioni.

Insomma, al punto in cui siamo, bisogna fare una scelta decisa: automobilismo pubblicitario e puro spettacolo o automobilismo tecnico e industriale con

componente pubblicitaria e spettacolare. Se le marche ci sono e sono disposte ad affrontare questo campionato, la competizione ha ragione di esistere e si possono studiare tutte le formule regolamentari più intelligenti e moderne, in grado di soddisfare anche costruttori di gran nome, dalla Fiat alla General Motors, alla Ford, alla BMW, alla Renault, eccetera. Ma se queste marche non ci sono, ovvero non sono disposte ad entrare nella competizione, è inutile incolpare i regolamenti. E se i costruttori autentici si riducono a Ferrari e Alfa Romeo (non abbiamo avuto altri mondiali per marche con due nomi soltanto, pur con altissimo interesse?) possiamo anche rinunciare alla denominazione « marche »: è sufficiente il titolo di campionato mondiale Sport. Una vettura Sport, distinta dalla monoposto ha sempre avuto ragione di esistere e possiamo continuare a proporla con tutti i perfezionamenti di regolamento che vogliamo. Regolamenti

tecnicamente validi, non di comodo per gli organizzatori di Le Mans.

Del resto, è proprio questa tavola rotonda o conferenza della G.M. italiana a mettere implicitamente il dito sulla piaga: in apertura, dopo la brillante presentazione del collega Crespi, l'adetto stampa della marca, Costantini, ha proprio dichiarato che la General Motors non vuole assolutamente figurare ufficialmente nella competizione. Ma come, dopo tanta attività sportiva, tanti investimenti, buoni successi delle Opel, eccetera, ci si vuole ancora nascondere dietro il dito mignolo dell'assistenza ai clienti sportivi!

Questo è il punto chiave; tutto il resto non è che una serie di derivazioni o conseguenze. Il Bureau internazionale deve essere messo dinanzi alle proprie responsabilità e deve esprimersi con la massima chiarezza. Poi si potranno dare nuove impostazioni ai regolamenti; rovinare, però, un mondiale marche al so-

lo scopo di allestire un regolamento-esca per le case costruttrici, con inevitabili rischi fallimentari, ci sembra un po' troppo.

Per il resto, questa tavola rotonda è stata un po' scialba e inconcludente: una panoramica delle gare turismo nel mondo tratteggiata nella relazione del collega **ZIGLIOTTO**, una appassionata difesa del pilota-collaudatore e del pilota delle turismo in generale, fatta da **GIORGIO PIANTA**, e un accorato richiamo all'importante ruolo del preparatore, dovuto al bravissimo **CONRERO**, purtroppo assente per indisposizione, il cui intervento ha dovuto essere letto. Non si è capito che tipo di Turismo preparato si voglia e senza gli interventi di **DE LEONIBUS** e dell'ing. **TARUFFI**, si sarebbe sconfinato nell'assurdità.

Se la General Motors Italia ha indetto questa conferenza solo per attirare un po' di « mondo » alla premiazione dei propri piloti, **Pianta, Brai, Svizzero, Schon, Rosselli, Guarducci, Cané**, oltre a riconoscimenti per **Conrero, Facetti** e **Angiolini**, è solo un bel colpo di pubbliche relazioni.

Noi vogliamo sapere molto di più: desideriamo conoscere il pensiero delle grandi case su questo importante argomento della vettura Turismo preparato, giacché la vettura di uso quotidiano non è per la competizione, assolutamente; una preparazione o adattamento sono sempre necessari, per cui il vero Gruppo 1 resta una utopia inutile. Inoltre, un conto è preparare un regolamento sapendo di aver a che fare con la potenza industriale ed economica delle grandi marche e un altro è prevedere la competizione dilettantistica di tipo arcaico, con correnti privati e con i preparatori. Ma su questo argomento, tutto resta lettera morta e ogni discorso sfuma d'incanto.

La stessa Opel per il '73, nonostante le buone affermazioni della passata stagione, abbandona il Turismo e Gran Turismo, nella velocità, per dedicarsi prevalentemente ai rallies. Conrero potrà finalmente impiegare il suo eccellente motore Opel bialbero su una Sport due litri, usando il telaio Momo, la rivoluzionaria costruzione dell'ing. **Valentini**; e **Giorgio Pianta** potrà svolgere una buona attività. Allora, dinanzi a questa situazione e a queste prospettive, non sarebbe stato preferibile esprimersi con maggior chiarezza e decisione?

Enrico Benzing



● La SCUDERIA NORD OVEST di Torino ha tracciato il consuntivo della stagione automobilistica 1972: dallo stesso si evince che piloti del sodalizio hanno preso parte a 97 competizioni, con 285 presenze gara, riportando 51 vittorie di classe, 43 secondi posti e altri numerosi piazzamenti ai posti d'onore.

Grave crisi
di dirigenti

La RASENNA non compirà tre anni?

MONTECATINI TERME - Scuderie che nascono, scuderie che muiono: nei giorni scorsi la Toscana ha visto nascere una nuova formazione, la « Mugello Corse - Piloti Carlo Benelli », e con essa un nuovo motivo di agonismo nella regione, ma nei prossimi, salvo un miracolo, assisterà alla scomparsa di una giovane formazione che, nata da soli due anni, difficilmente inizierà il terzo. Si tratta della « Scuderia Rasenna » fondata nel 1971 per iniziativa di un gruppo di appassionati locali e che si presentò con un programma assai battagliero, con previsioni dimostrate troppo ottimistiche. In pochi mesi fu messo insieme un discreto numero di soci, il simbolo della scuderia appariva sempre più frequentemente sui campi di gare e tutto faceva sperare in un rimbombante futuro. Il punto a maggior merito della « Rasenna » fu senza dubbio la organizzazione, nel 1971 a Montecatini, della prima mostra mercato delle auto da corsa usate, manifestazione che suscitò notevole interesse nell'ambiente e che aveva tutte le carte in regola per proseguire nelle sue edizioni autunnali a stagione agonistica conclusa. Ma chi ha aspettato la fine del 1972 per la seconda edizione è rimasto deluso e da ciò si è delineata la non più felice posizione della formazione. Per sapere esattamente come stavano le cose abbiamo parlato col presidente, il dottor Sanesi, che in poche parole, ma pieno di tanta delusione, scoraggiamento, amarezza, ci ha spiegato cosa è successo.

Alla « Rasenna » sono venuti a mancare i soci e quindi lo spirito di club necessario per andare avanti e sopportare quegli impegni che ogni formazione non professionistica riflette sui promotori. Sanesi si è così trovato quasi solo, in modo da non poter nemmeno organizzare, da quattro mesi a questa parte, la riunione di chiusura e la classifica del campionato sociale. Situazione indubbiamente scoraggiante se si pensa all'entusiasmo con cui la formazione di Montecatini era stata creata e che subito aveva trovato simpatie.

Ma ora la realtà è quella che è e dietro il simbolo della « Rasenna » non c'è quasi più nessuno: per impedire lo scioglimento l'unica possibilità è offerta dall'inserimento di un nuovo gruppo dirigente che riesca a salvare il salvabile. Le condizioni obiettive per fare ciò non mancherebbero, il contesto sociale ed economico non è dei più sfavorevoli, (anche se qui gli « sponsor » pensano sempre al ciclismo o al calcio), e la zona d'influenza non è « coperta » da altre formazioni. Sono proprio decisi gli sportivi dell'auto di Montecatini e circondario, anche **Pistoia** è interessata tramite l'ACI, a dichiarare fallimento? Noi ci auguriamo di no, anche se la situazione è obiettivamente difficile, e speriamo in qualche uomo nuovo affinché la « Rasenna » continui la sua attività, non fosse che per riprendere l'organizzazione della mostra mercato dell'usato da corsa, iniziativa sulla quale si stanno appuntando già altri occhi interessati.

Marco Grandini

Questi i premi G.M. - ITALIA ai «clienti sportivi» 1973

Che cosa farà la GENERAL MOTORS ITALIA per i clienti sportivi in questo '73? Ecco in sintesi.

● L'Autotecnica Conrero di Moncalieri (TO) è Concessionaria per le sole vetture sportive.

● I nuovi acquirenti di vetture sportive da adibire all'attività agonistica avranno come nel 1972 uno speciale tesserino, facendone opportuna richiesta alla G.M., fornendo questi dati: 1) Nominativo e indirizzo; 2) Numero Licenza CSAI valida per il 1973; 3. Estremi vettura acquistata.

I Clienti già in possesso del tesserino per il 1972, dovranno inviarlo sempre alla Sezione Sportiva G.M. segnalando contemporaneamente il numero della Licenza CSAI per il 1973, onde ottenere la vidimazione annuale. Il tesserino permetterà di ottenere sconti e un particolare trattamento per la mano d'opera e ricambi presso tutti i Concessionari. Questi i premi G.M. per i clienti sportivi:

VELOCITA'	I di Gruppo	I di Classe	II di Classe
Pista	150.000	100.000	50.000
Salita	100.000	75.000	40.000

RALLIES E REGOLARITA' - Tutte le gare valevoli per:

	I di Gr.	II di Gr.	III di Gr.	I di Cl.
Campionato Italiano Rallyes	300.000	150.000	100.000	75.000
Trofeo Rallies Nazionale	250.000	100.000	70.000	50.000
Trofeo della Regolarità	100.000	50.000		

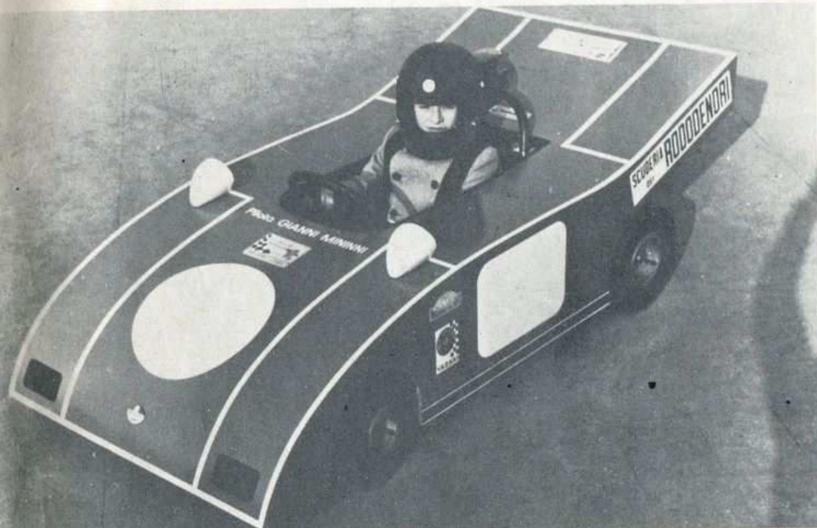
PREMI PER I TITOLI

Campionato T2 e GT4 - vincitore assoluto	L. 1.000.000
Campionato T2 e GT4 - vincitore di classe	500.000
Campionato assoluto della Montagna	1.000.000
Campionato Italiano Rallies CIR	1.000.000
Trofeo Italiano Rallies TNR	750.000
Trofeo della Regolarità	500.000
Coppa CSAI velocità femminile	300.000
Coppa CSAI Rally Turismo di serie - Gr. 1 (CIR)	500.000
Coppa CSAI Rally Gran Turismo di serie - Gr. 3 (CIR)	500.000
Coppa CSAI Conducenti Juniores	300.000
Trofeo Rally Nazionale - T/Gr. 1 (TNR)	350.000
Trofeo Rally Nazionale - GT/Gr. 3 (TNR)	350.000
Coppa delle Dame	200.000
Coppa CSAI Rallies Nazionali Femminile	350.000

Rimborso spese alle gare per i piloti «RODODENDRI»

TORINO - La Scuderia Rododendri i cui dirigenti hanno recentemente concluso un vantaggioso abbinamento pubblicitario con la società «Le Autoparti» di Beinasco, ha varato il proprio programma sportivo per l'imminente stagione agonistica. Tutti i soci dello scorso anno si sono affrettati a riconfermare l'adesione, mentre alcuni giovani debuttanti sono entrati a far parte del sodalizio che, come sempre, non dimentica quella che è la sua funzione principale: il lancio di giovani piloti che portino nello sport automobilistico una nuova ventata di entusiasmo.

Nella sezione velocistica v'è un gran fermento e si preannuncia una nutrita partecipazione alla Targa Florio con i piloti Regis, Calandra, Taverna e Isgrò. Numerosa e di qualità la partecipazione al Challenge FISA con piloti in grado di primeggiare in tutte le categorie, mentre i



Il più giovane «pilota» della SCUDERIA RODODENDRI è sicuramente Gianni Minimi qui effigiato a bordo della sua «Mar-Nor» realizzata su telaio americano «GO» modificato e azionata da un motore Mc Culloc da 100 cc. Il pilotino parteciperà al mondiale dei minimodelli

conduttori di vetture sport e di monoposto stanno coscientemente preparandosi. Non meno vivo il settore rallies con tutte le case praticamente rappresentate. Non potranno mancare i risultati tanto è l'entusiasmo e la buona volontà che anima i «rododendri».

Fra pochi giorni avrà luogo la premiazione sociale e come di consueto i premiati riceveranno oltre ai trofei, coppe e medaglie, anche un incoraggiamento materiale derivante dalla suddivisione del monte premi messo in palio dalla scuderia. Per la stagione '73 la scuderia Rododendri pagherà anche il tanto sospirato rimborso spese, gara per gara, naturalmente condizionato ai risultati conseguiti dai vari piloti. Sarà una cifra modesta, ma sempre un incentivo a fare meglio e di più.



Debuttano nella velocità

VERCELLI - «Chi sta bene non cambia» sembra essere stato il motto che ha animato l'annuale assemblea dei soci della Scuderia G. Bracco tenutasi nei giorni scorsi, con la conseguenza che il «direttivo» uscente è stato confermato integralmente ed all'unanimità. Pier Teresio Bocca, Roberto Garavaglia, Franco Greppi, Franco Perazzo e Carlo Savoia, con il tesoriere-segretario Vitaliano Leone, governeranno ancora le sorti della scuderia che nel 1973 oltre a confermare l'impegno in campo rallistico e regolaristico con ben 24 equipaggi, debutterà anche nel settore velocistico con vetture F. Italia, F. 850, F. Monza, granturismo e turismo preparato.

La scuderia che potrà ancora contare sui contributi dell'AC Vercelli, della Kleber e su alcuni abbinamenti pubblicitari, organizzerà la premiazione dei suoi piloti e del campione sociale P.T. Bocca (per la seconda volta consecutiva) il giorno 7 aprile, allestendo per l'occasione anche l'esposizione di tutte le vetture da competizione.

● Dopo la gamba rotta di Walker, adesso c'è il braccio rotto di HUNT. «Ero in campagna e mi sono messo a fare giochi cretini sull'erba. Sono caduto e mi sono rotto un braccio» ha raccontato il pilota, che ritiene però di essere perfettamente a posto per la gara di Mallory Park. Altra frattura in campo corsaiolo: quella di Mallock, che si è rotto una rotula sciando in Italia. Gli hanno però già tolto il gesso e correrà, come previsto, in Formula Atlantic per la Chequered Flag.

LUCCA - Con una lieta riunione conviviale la «Lucca Corse» ha festeggiato il suo primo anno di attività. La serata è servita anche a far conoscere a soci e sostenitori i programmi 1973, programmi che si imperniano, come ha detto il presidente dott. Righi, sull'accordo di collaborazione col Jolly Club e ciò per assicurare a quei soci che per la prima volta affronteranno la specialità, quell'assistenza materiale e quei consigli che soltanto una grande scuderia può assicurare. La squadra rally sarà formata da quattro equipaggi di cui due parteciperanno alle competizioni internazionali e due a quelle nazionali.

La sezione velocistica potrà contare su quindici piloti che parteciperanno a gare dei gruppi 5, 4, 2 e 1. Il parco macchine conta due vetture sport AMS 1300 e una Lotus 1600, una Formula Italia e una Pantera oltre alle vetture turismo preparato. Per i soci piloti sono previsti premi di classifica, di arrivo e un campionato sociale, oltre ad altre agevolazioni consistenti in contributi per carburante, olio, accessori e la possibilità di avere in uso vetture di proprietà della scuderia.

La premiazione dei soci sportivi Magenta, Giovannelli, Rafanelli, Paganucci, Giambastiani, Landi, Black, Di Rocco, Popoff, Moscardini, del direttore sportivo Moggia e dei principali sostenitori della scuderia quali la San Giorgio elettrodomestici, la Bull Oil e la fabbrica di auto-accessori Record, si è conclusa la simpatica serata.

● Dopo il suo annunciato ritiro dalle corse, WESTBURY ha detto che, aiutato dai suoi due fedeli meccanici, si occuperà del team di Coombs, formato di due Alpine di F. 2, e continuerà a fungere da ispettore di circuiti per la GPDA.



LE PROSSIME GARE 11 marzo, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 11, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 18, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a prova Campionato Regionale Toscano; 18, PISTA VERDE - S. Bartolomeo - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a prova Campionato Regionale Ligure; 18, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA RO-MEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA GIUNTI - Falerna - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a Coppa Primavera; 25, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. cl. 100 cc; 25, AUTODROMO VARANO - Varano de' Melegari - K 250, Prova Campionato Italiano.

PILOTI «teste di serie», calendari e programmi al Comitato Karting

Squadra «azzurra» FIK in... Formula ITALIA!

A Milano, a fine febbraio, com'è oramai consuetudine, si è riunito il Comitato Nazionale Karting. All'ordine del giorno due importanti argomenti, oltre quelli di ordinaria amministrazione, l'attività internazionale e quella nazionale, quest'ultima nei riflessi dei piloti di 1.a categoria.

La Federazione in proposito aveva presentato delle precise proposte per i due settori all'esame. In buona sostanza, le sue istanze hanno trovato risponda eppertanto l'attività internazionale del 1973 sarà condotta, con senso responsabile e con più oculatezza, dai responsabili della Federazione alla quale è stato demandato:

- 1) valutazione della convergenza sportiva di partecipazione alle prove titolate;
- 2) designazione dell'accompagnatore;
- 3) formazione delle rappresentative.

Il tutto alla luce dei presupposti, di dover il più possibile lanciare nell'agone sportivo più qualificato i giovani, da affiancare di volta in volta a quelli già con un'esperienza internazionale. Supervisore resta il dr. Giovanni Gallo, che dovrà di volta in volta avallare l'opera della Federazione.

Più delicato, e naturalmente più ampiamente discusso il destino di un gruppo di piloti della classe 100 cc. 1. categoria, che per aver monopolizzato interessi industriali, ed in un certo senso sportivi, oltre ad essere di ostacolo e di compressione all'avvento delle nuove leve, non hanno in questi ultimi anni, per motivi esclusivamente di legame industriale o commerciale, espresso quanto da loro giustamente si attendeva, mancando traguardi internazionali, (vedi Coppa Europa) di non difficile conquista.

In sostanza, la Federazione ha proposto la formazione di un gruppo di piloti, che vanno per la maggiore, da identificare in «teste di serie» riservando loro un gruppo di gare altamente qualificate e dove di volta in volta potranno incontrarsi assistiti come meglio crederanno e potranno. La proposta ricalca un po' la classificazione FIA dei piloti dell'automobile. Se ne avvantaggerà lo sport, lo spettacolo, ma più che mai sparirà dalle piste tensione, accecante rivalità, ostruzionismi e condotta al limite dell'ormai consueto «nero». Oltre tutto un pericolo da evitare quello cioè della emarginazione dei migliori, in ossequio alla politica propedeutica.

Politica propedeutica che, per il 1974, come annunciato dai responsabili della FIK, troverà la sua pratica realizzazione di una «Scuderia FIK» con due o tre vetture di Formula Italia.

Il gruppo dei piloti «teste di serie» sarebbe inizialmente

La neve contro l'apertura a PERGUSA

ENNA - L'inversione dell'andamento climatico, il nord diventato sud e viceversa, ha giocato un brutto scherzo all'avvio della stagione agonistica in Sicilia, che doveva, come negli anni scorsi, registrare un primo «en plein» sulla pista di Pergusa. Pioggia, vento e neve hanno ostacolato sia il regolare andamento delle gare, sia l'afflusso dei piloti, impediti, malgrado ogni buona volontà, che è sempre tanta, a portarsi sino ad Enna. La classe 125 non si è potuta mandarla in scena, e per le avverse condizioni sospesa al quindicesimo giro, la classe 100 cc. 1.a categoria, mentre era in testa Lastrino, seguito da La Malfa Salvatore e Vito De Bellis. Vittoria convalidata però anche perché la gara era verso l'epilogo. Nella terza categoria vittoria non a sorpresa, ma chiara di Leotta, su Narcisi e Lopez. Appannaggio di Comito Armando il traguardo della seconda categoria, alle sue spalle La Malfa Massimo, e Fichera.

LE CLASIFICHE

Cl. 100 cc 3. categoria: 1. Leotta 2. Narcisi; 3. Lopez; 4. Zida; 5. Salamone.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Comito; 2. La Malfa M.; 3. Fichera; 4. Gattonz; 5. La Malfa F.; 6. Paoli.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Lastrino; 2. La Malfa S.; 3. De Bellis; 4. Folli; 5. Minutoli.

formato da Gorini, Necchi, Patrese, Mombelli, Piazza, Del Fante, Giammiro, Penna, Guazzoni, Mazzotti, Parrilla, Stohr.

A questi è stato anche chiesto di aggiungere qualche «senatore» ancora ansioso di ritornare allo sport attivo come Sala Oscar, Beggio e Pernigotti. Su tanto, però, si attende il responso di Rogano. Oltre le gare del Campionato Scuderie Marche, tale lotto di piloti disputerebbe la Coppa dei Campioni, quelli naturalmente che ne hanno diritto, il Trofeo dell'Industria di Parma, e tutte quelle gare che gli organizzatori crederanno opportuno loro riservare.

Concluderebbero inoltre la loro attività sportiva con un Trofeo Nazionale CSAI.

Da tener presente nessuna preclusione alla loro attività internazionale, se saranno selezionati per le rappresentative. Si cerca di poter valutare con più serenità e, dopo che i piloti abbiano espresso nelle gare le loro possibilità agonistiche, procedere alla formazione delle rappresentative con precise finalità d'impiego.

Anche della classe 125 cc si è discusso a lungo, per adeguarla, nel 1974, alla regolamentazione internazionale e finalmente anche per essa un preciso indirizzo tenendo presente le due categorie di piloti che continueranno a sussistere ed a non influenzarsi.

All'inizio dei lavori il dr. Gallo aveva sorpreso con una apertura perfettamente «qualunquistica» nel rimettere cioè in discussione un problema, quello dei motori della classe 100 cc 2. categoria, per il quale, nella seduta del 20 gennaio, il Comitato si era espresso con sufficiente chiarezza.

Ribadito il concetto, i componenti del Comitato, si sono sentiti dire che ci potrebbe essere in proposito un ripensamento CSAI. Se così fosse, nulla di più deleterio e per il momento non aggiungiamo altro, se non che i regolamenti è possibile modificarli in tempo utile e non quando la stagione ha preso decisamente l'avvio ed i piloti fatte le loro scelte.

Il Presidente del Comitato Nazionale Karting, a seguito di

Il Presidente del Comitato Nazionale Karting, a seguito di preciso orientamento dei componenti dello stesso Comitato, ha inflitto a Daniele Valmaggia un severo richiamo, mentre a Del Fante Giambruno, non avendo avuto la possibilità di sentirlo per la regolare contestazione, ha adottato il provvedimento di sospensione cautelare dell'attività sportiva. Provvedimento che dovrebbe essere il prologo di una squalifica. Tanto a seguito dei fatti di Roma, dei quali ancora una volta «protagonista» un pilota, forse il più punito d'Italia, e che aveva finito di scontare una precedente squalifica appena il 18 dicembre ultimo scorso.

Queste le prove 1973 dei campionati italiani

Così sono state definite ed assegnate le prove del Campionato italiano 1973, nell'ultima riunione del Comitato Nazionale Karting:

Cl. 100 cc.

- | | |
|--|-------------------|
| 1. categoria: Pista Calabria - Vibo Valentia | 2 settembre 1973 |
| 2. categoria: Pista Gallia - Mondovì | 30 settembre 1973 |
| 3. categoria: Pista d'Oro - Roma | 16 settembre 1973 |

Cl. 125 cc.

- | | |
|--|------------------|
| 1. categoria: Pista del Mare - Fano | 9 settembre 1973 |
| 2. categoria: Pista Mille Miglia - Brescia | 2 settembre 1973 |

Campionato Italiano Scuderie e Marche

- | | |
|--|-------------------|
| 1. prova: Pista Calabria - Vibo Valentia | 23 aprile 1973 |
| 2. prova: Pista S. Pancrazio - Parma | 20 maggio 1973 |
| 3. prova: Pista del Mare - Fano | 8 luglio 1973 |
| 4. prova: Pista Azzurra - Jesolo | 26 agosto 1973 |
| 5. prova: Pista S. Pancrazio - Parma | 21 settembre 1973 |

Un calendario che tiene conto dei tracciati più idonei, per prove altamente qualificate e di calamitare interessi assopiti. Denota la logica esigenza di cominciare a spostare l'asse portante delle attività verso il sud, che avanza con una massa di piloti, oltre, ed è il fattore più determinante, con la costruzione di piste idonee e perfette. Resta però il centro Italia, il punto più nevralgico con Parma, Jesolo e Fano, oltre che Roma.



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Biassono non c'entra

Spett. direzione di Autosprint, con riferimento alle notizie di stampa, non sempre rispondenti a verità, in ordine alla questione delle prove automobilistiche diurne e notturne in corso presso l'Autodromo di Monza, si ritiene opportuno trasmettere, per conoscenza, le note allegare.

1) E' assolutamente falso che il Sindaco di Biassono ha riferito al Procuratore della Repubblica di Monza che « se non fate cessare la gara ci penseremo noi spargendo olio sulla pista ».

2) Mai, in nessuna sede ed in nessuna occasione, il Sindaco di Biassono ha prospettato l'ipotesi di sabotaggio, nemmeno da parte dei cittadini.

3) Non risulta che il Procuratore della Repubblica abbia emessa ordinanza di sospensione delle prove: risulta emessa una ingiunzione, da parte del Sindaco di Monza in data 13-2-73 per la sospensione immediata dell'attività motoristica dalle ore 20 alle ore 8.

rag. Vincenzo Belloni
Sindaco di Biassono
(Milano)

Le precisazioni che avete letto, e che si riferiscono agli sviluppi successivi all'incidente in cui ha perso la vita il pilota inglese William Bartropp, sono state indirizzate dal sindaco di Biassono al quotidiano « Il Giorno », che in un suo servizio in data 17 febbraio, dal titolo « Morto per sabotaggio il pilota Ford? », riferiva come lo stesso sindaco della cittadina vicina all'autodromo di Monza avesse riportato, al procuratore della repubblica incaricato dell'inchiesta, voci secondo le quali alcuni cittadini, esasperati, avrebbero minacciato rappresaglie e sabotaggi drastici.

Nel servizio relativo all'incidente, apparso su Autosprint n. 8, avevamo riferito anche questa informazione, per dovere di cronaca, relegandola comunque nel limbo dei « si dice ». Ad ogni modo, pubblichiamo volentieri le informazioni del sindaco di Biassono, che valgono per lo meno a fugare ogni dubbio sulla civiltà degli abitanti del comune.

Pneumatici GOODYEAR per GOKART NUOVI

vendiamo a L. 5.500 cad.
misure 4x10 - 3,50x4
n. 271 pezzi
4x10 - 3,50x5 n. 126 pezzi

Servizio pneumatici SA
via Ronchetto - tel. 513834
Lugano

PORSCHOFILO

Le tre Carrera

Caro Autosprint, in una risposta datami nella rubrica « Fermo Posta », nel numero 6 del giornale, mi si diceva che la mia richiesta riguardo al significato di certe sigle non era chiara. Ora ripeto la domanda. Le sigle erano: 911 S 2700 Touring e 911 SR 2700 Carrera.

Vorrei sapere il significato di queste sigle e le differenze tecniche e di allestimento che intercorrono fra i due modelli.

Antonino Iocolano - Palermo

Il più recente modello Porsche, la Carrera, è offerta non in due ma in tre versioni, le cui denominazioni esatte sono queste: Carrera RS 2.7, Carrera RS 2.7 «stradale», Carrera RS 2.7 «touring». Quindi, non compare più la sigla 911, ed il nome «Carrera» è comune ai tre modelli. Queste le principali differenze:

Carrera RS 2.7: motore 6 cilindri boxer, 90 x 70,4, cilindrata 2687, potenza 210 CV a 6300 giri, prezzo (IVA compresa) 7.127.200.

Carrera RS 2.7 «stradale»: le variazioni consistono in pneumatici anteriori da 185/70 VR 15 invece di 165 VR 15; in cerchi posteriori da 7" con pneumatici 215/70 VR 15 anziché cerchi da 6" e pneumatici 185 VR 15; barre anteriori e posteriori da 15 mm invece di una sola barra anteriore da 13 mm. Prezzo (IVA compresa) 7.327.800.

Carrera RS 2.7 «touring»: cofano anteriore con spoiler in vetroresina; parafranghi allargati posteriormente; volante di 38 cm di diametro; avanzamento in alluminio fucinato; bracci dell'asse posteriore rinforzati; ammortizzatori a gas; ruote anteriori e posteriori e barre stabilizzatrici come il modello «stradale». Prezzo 7.870.600.

Per tutte le versioni il peso a vuoto è di 960 kg, e la velocità massima attorno ai 245 kmh.

CO-RISPOSTA

Chi « non » la fa, l'aspetti

Sono Enea Buldrini, ed ero il copilota di Tabanelli all'ultimo Rallye di Montecarlo, e vorrei rispondere a Roberto Cambiaghi che non ci siamo fermati a soccorrerlo non perché ci manchi quel senso di cavalleria ed

GIORGIO RAITERI - Torino — Se vuole fare qualche modifica, tanto vale che la faccia adesso. Ovviamente, si può fare di tutto, dipende da quello che lei vuole ottenere. Nei BMW stradali è molto esperto Romeo Ferraris, telefono 530.936, Milano.

GIORGIO VINATTIERI - Venezia — L'indirizzo della scuderia Brescia Corse è il seguente: via XXV Aprile 14, Brescia. Per l'altra domanda il problema non è facilmente risolvibile, in quanto sono solo gli organizzatori che possono concedere dei permessi per accedere ai box.

CARMELO LEONETTI - Pedace (Cosenza) — Se gli organi dello sterzo, dell'avantreno ed i freni sono in buono stato, non crediamo che il montaggio dei cerchi da lei indicati possa creare dei problemi. L'importante è che i cerchi siano di buona marca e che le ruote siano ben equilibrate.

FAUSTO GIUSTI - Prato (Firenze) — Purtroppo, temiamo sia un po' tardi per procurarsi biglietti numerati per il Gran Premio di Montecarlo. Ad ogni modo, è necessario richiederli all'Automobile Club di Monaco, boulevard Albert I, Principato di Monaco.

SILVANO MARTINOTTI - Novara — Quanto afferma la Grand Prix Guide è giusto, in quanto Anton non ha mai vinto una prova valida per il Campionato Mondiale. La gara in Argentina che lui vinse, infatti, non era valida per il Campionato.

RENATO BELLINZONI - Milano; EUGENIO NEGRI - Milano; GIUSEPPE CALIERI - Paderno Dugnano e FLAVIANO MAGGIONI - Mezzate di Peschiera (Milano) — I modellini di John Day li potrete ordinare alla Manou Auto-Sport, passage du Commerce, Le Mans (Francia).

MASSIMO GRECO - Roma — La sua lettera è piena di buon senso, peccato che si riferisca ad argomenti ormai già ampiamente trattati. Vedremo comunque come la faccenda andrà a finire.

MARCO DALLA VEDOVA - Padova — Dolenti, ma non abbiamo la più pallida idea di quanto lei ci chiede. Forse, se ci riscrive in maniera un poco più circostanziata, scopriremo per quale ragione Autosprint improvvisamente ha a che fare con dischi volanti.

AMICI DI SERGIO GIACOMELLI - Empoli (Firenze) — Sono in molti, credeteci, i preparatori che fanno dei sacrifici, più di quelli che fanno i soldi. Ad ogni modo, saremo ben felici di parlare del vostro amico non appena le sue macchine otterranno dei risultati tali da imporlo all'attenzione nel campo delle preparazioni.

PAOLO TRON - Londra (Gran Bretagna) — Ci permettiamo un consiglio: se lei si reca alla Patrick Stephens Ltd., 9 Ely Place, London ECLN 6SQ, dove ha sede la omonima casa editrice, potrà acquistare l'edizione '73 del FIA Year book, nel quale sono dettagliate tutte le indicazioni che lei cerca ed altre ancora. Il libretto le sarà utilissimo nel suo soggiorno « agonistico ».

GIOVANNI VIGANO' e MORENO GOBBETTI - Pilotello (Milano) — Per la licenza, che si può fare in qualsiasi momento dell'anno ma che scade invariabilmente il 31 dicembre, è necessario che vi rechiati all'ufficio sportivo dell'AC, in Corso Venezia 43, a Milano.

Caro Autosprint, non ho nulla di particolare da chiederti. Solamente, dopo il dissenso espresso dal sig. Guerzoni di Modena, apparso sul n. 8, volevo esprimervi i miei consensi ed incoraggiamenti per il vostro lavoro e ringraziarvi per quanto ci date.

Niente altro. Anche se l'attuale momento non è dei più facili e le difficoltà create dalle situazioni sindacali sono molte, sono sicuro che la grinta per continuare così non potrà mancarvi.

Andrea Masia-Sassari

Ringraziamo il signor Masia per le sue parole e con lui tutti coloro che, per lettera o per telefono, hanno avuto la cortesia di esprimerci il loro consenso per gli sforzi che, nonostante tutto, stiamo facendo per far sì che Autosprint non deluda i suoi lettori. Ringraziamo in particolar modo il signor Fiorentini, al quale risponderemo personalmente. Siamo lieti che in tanti abbiano compreso quanto volevamo dire. Peccato che fra questi non sia quello cui tenevamo di più, ossia il signor Andrea Guerzoni, che scrive:



L'ARCHIVISTA

Carissimo Autosprint, sono un fedelissimo dell'automobilismo, e nessuno meglio di voi può capirmi. Di gusti sono in senso assoluto «alfista», anche perché posseggo un'ancora agguerrita Giulietta TI. Vorrei tanto vedere sul vostro settimanale una foto della Giulietta in azione pilotata dal famoso Ignazio Giunti, che nel 1964 vinse la classe 1300 Turismo alla Ascoli Colle S. Marco, od in mancanza di questa una qualsiasi altra riguardante l'attività di questa vettura.

Vorrei sapere ancora se, oltre in gruppo 1, la Giulietta è stata adoperata anche in Turismo speciale, e da quali piloti.

Giuseppe Cutro - Potenza

L'Alfa Romeo Giulietta TI rappresentò senza ombra di dubbio una vettura fondamentale nel panorama agonistico italiano degli anni '60. Mai forse lo slogan Alfa, «la vettura per famiglia che vince le corse», fu più calzante. Infatti, la TI fu lungamente usata da moltissimi piloti, in sa-

L'ultima stagione della Giulietta

lita ed in pista, e «curata» dai più famosi preparatori. Non dobbiamo dimenticare però che i suoi successi furono proprio nel Turismo preparato, che già allora permetteva buoni incrementi di potenza senza le esasperazioni tecniche attuali.

Giunti, che nella foto vediamo alla Coppa della Consuma, vincitore di classe nel 1964, fu senz'altro il più noto fra i piloti «lanciati» da questa vettura, ma fra coloro che corsero e vinsero al volante della Giulietta possiamo citare Enrico Pinto, Giuliano Facetti, Anzio Zucchi, Fiorenzo Genta, Giancarlo Galimberti, Mario Moscatelli, Walter Donà, Massimo De Antoni e molti altri, risalendo nel tempo. Il 1964 fu probabilmente l'ultima annata «d'oro» delle Giulietta. Nel '65, infatti, comparvero le Morris-Cooper 1300 che, nella loro più moderna impostazione e con le omologazioni della casa-madre ben presto spodestarono la Giulietta dai primi posti della classe 1300 Turismo. Poi, arrivarono le GTA Junior.

FERMO POSTA

ANTONIO RAPICAVOLI - Catania e CARLO BRIGHI - Alfonsine (Ravenna) — Ripetiamo, per la ennesima volta, l'indirizzo dei costruttori della Nova GT, la vettura in resina poliesteri in scatola di montaggio che sfrutta le parti meccaniche della Volkswagen: Nova Automotive Design and Developments Ltd., Williams Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton, Gran Bretagna.

C. D. - Vicenza — Se organizzeremo un viaggio per quella corsa senza dubbio ne daremo immediata comunicazione sul giornale. La Heuer è rappresentata in Italia dalla ditta Guide Descombes, via Palestro 20, Milano.

VALERIO MANNINI - Camucia (Arezzo) — Un buon metodo per riconoscere i gruppi di appartenenza delle varie vetture, è quello di andare a vedere una corsa in salita con un elenco degli iscritti (diviso per categoria) in mano. Empirico, ma efficace per avere un'idea di base. Con una Alfa 33t3 che è una Sport gruppo 5, è in teoria possibile effettuare corse in salita. Si tratta di vedere se l'Autodelta è disposta a disfare. Per quanto riguarda le Ferrari 312 P, la Casa di Maranello ha già rifiutato molte offerte di acquisto di queste vetture.

ENZO GIOFFARI - Pavia — Non comprendiamo tutte queste complicazioni per decorare un casco: normalmente, si fa con vernice e pennello, ma si può utilizzare anche del nastro adesivo colorato. Quanto al disegno, ognuno si sbizzarrisce come vuole.

GIOVANNI GADONI - Lugo (Ravenna) — Lei è molto attento a rilevare gli errori, meno attento alle informazioni: infatti, l'albo d'oro completo dell'East African Safari è stato pubblicato in questa stessa rubrica sul numero 51/52 dello scorso anno.

EMILIO AVANCINI - Levico Terme (Trento) — Le vetture da rallies dei gruppi 2 e 4 (i regolamenti di preparazione sono gli stessi) possono montare lo scarico libero, ma in genere la soluzione adottata è una via di mezzo fra lo scarico libero ed il silenziatore, anche per non incorrere nelle ire dei tutori dell'ordine. Non dimentichi che i rallies si corrono anche su strada aperta. In certi casi, come lei accenna, si utilizzano marmitte supplementari, ma è raro.

SERGIO BALACCO - Corsico (Milano) — La Fiat 127 è adattissima per iniziare, ed è omologata in gruppo 1. Iscrivendosi ad una scuderia può fruire di notevoli vantaggi, come iscrizioni, premi di arrivo, rimborsi, eccetera. A Milano, lei non ha che l'imbarazzo della scelta, ma capirà che non le possiamo consigliare una squadra piuttosto che un'altra. Se fa la licenza, la CSAI le venderà anche l'annuario sportivo 1973, nel quale sono contenuti tutti gli indirizzi delle scuderie.

GIORGIO AMADI - Genova — L'indirizzo che lei ha è esatto, è quello degli organizzatori del prossimo Gran Premio di Spagna.

ATTILIO BRAMBILLA e amici - Villanova sull'Arda (Piacenza) — Bisogna intendersi quando si parla di «alleggerimento di un'auto». Infatti, ogni vettura

«...ho potuto leggere la risposta solo perché sono andato a comperare il giornale in edicola, in quanto ieri non mi era ancora arrivato. Non faccio polemiche, è solo una constatazione di fatto... La mia lettera non significa un ripensamento, il malumore del ritardo rimane anche se ora so meglio dei problemi che avete... non avevo calcolato le varie difficoltà sindacali...»

Forse il signor Guerzoni si è dimenticato il tono e le espressioni da lui usate nella precedente lettera. Non ci aspettavamo che facesse un pubblico atto di contrizione, ma che almeno scendesse con i piedi in terra ed indirizzasse al giusto obiettivo i suoi malumori.

amicizia, che, come egli sostiene, dovrebbe animare tutti i partecipanti ad un rally, ma per una serie di ragioni che ora spiegherò.

La circolare consegnataci all'assistenza da Conrero, e che conteneva anche il «radar» per raggiungere l'autostrada, affermava che occorreva un'ora circa per raggiungere il C.O. di Cuneo, ed a noi rimanevano solo 50 minuti.

Inoltre, essendo al nostro primo Montecarlo, eravamo piuttosto tesi e preoccupati, e non dormivamo praticamente dalla partenza da Roma. Era il nostro primo «monte», ma non abbiamo scritto patetiche lettere ai giornali per il fatto che, dopo, siamo usciti di strada nella tappa di Digne. Nessuno dei settanta concorrenti che seguivano, di cui una trentina italiani, si è fermato ad aiutarci a rimettere in strada la macchina.

E dire che il nostro rally è finito lì, poiché a nulla è valsa la collaborazione dei locali e della gendarmeria, accorsi poi in nostro aiuto, dato che abbiamo timbrato al C.O. di Digne con 61 minuti di ritardo, e siamo stati esclusi dalla gara.

Stavamo facendo un rally, non una gara di beneficenza, e se poi si vuole incolpare qualcuno di non essere leale, questi non può essere certo Tabanelli. Sicuramente, infatti, Cambiaghi sa come è difficile ottenere qualche aiuto in un rally da una scuderia che non sia la propria; ebbene, a Montecarlo l'assistenza di Tabanelli ha invece soccorso più di un concorrente, fra cui la 128 di Suzzi.

Enea Buldrini - Massalombarda (Ravenna)

Da qualche tempo è invalso l'uso, significativo riguardo l'affiatamento della «coppia», che sia il co-pilota a prendere la penna per rispondere alle accuse che, più o meno velatamente, vanno in genere rivolte al pilota titolare. Dopo Cicca Lurani che ha difeso Giorgio Pianta per la sua opinione su fatti del Burzet, ecco la volta di Buldrini, che risponde alle accuse di antisportività lanciate senza mezzi termini da Roberto Cambiaghi che, fermo con note di raffreddamento sulla Torino-Fossano se l'era presa con Tabanelli, «reo» di non essersi fermato a soccorrerlo.

Come avrete letto, una disavventura del genere è successa poi anche al duo Tabanelli-Buldrini, con in più la beffa della «messa fuori gara» per un tempo veramente ridicolo, un minuto oltre l'ora.

Scommettiamo che Cambiaghi, in questo momento, sta pensando: «Chi la fa (anzi, chi "non la fa") l'aspetti?»

— a parte le gruppo 7 — hanno un peso minimo da rispettare. Nel caso di una vettura Turismo o Gran Turismo, poi, nei gruppi 1 e 3 non si può togliere nulla di ciò di cui è dotata la macchina, mentre nei gruppi 2 e 4 alcune cose si possono togliere, ad esempio i sedili posteriori e l'antirimbombante, ma sempre senza che il peso scenda al di sotto dei limiti scritti sulla fiche di omologazione di ogni modello.

GIANNI GALLETTA - Messina — Per l'olio Motul, si rivolga al rappresentante italiano, cioè la CILT, via Capua 40, Torino, che le segnalerà il rivenditore più vicino. Per gli ammortizzatori, essi vanno richiesti con una taratura specifica per l'impiego in gara. Per l'uso normale, non le consigliamo di discostarsi dalle tarature di serie, in quanto l'indurimento di tutto il complesso (lei vuole anche barre e molle più dure) non è la via per ottenere una migliore tenuta di strada, per lo meno non la sola. Anzi, indurire ad esempio le barre può essere controproducente, dato che il coricamento serve molto per avvertire i limiti della vettura in curva.

FAUSTO BARDONE - Località imprecisata — In primo luogo, giovane amico, ricordati l'indirizzo per esteso. Quanto alla «centrale elettrica», si trattava semplicemente di un pannello che raggruppava tutti gli interruttori, le spie ed i comandi elettrici della vettura.

PASQUALE DI NATALE - Caltanissetta — Quelle «cose nere» che vedete ai lati del muso della Carrera Porsche vincitrice di Daytona non sono prese di aria, ma fari supplementari ricoperti, di giorno, da apposite cuffie.

VANNI FRONZONI - Sampierdarena (Genova) — Gli indirizzi che le interessano li troverà elencati sull'Annuario CSAI, che può richiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma. L'annuario dello scorso anno costava 1500 lire.

ROBERTO DE LUCA - Roma — Ammettiamo che lei abbia ragione, dal suo punto di vista. In effetti, non curiamo molto la divulgazione, presi come siamo dall'attualità. D'altra parte, anche se non con apposite rubriche, non perdiamo occasione per cercare di chiarire tutti i punti oscuri ai nostri lettori.

GIUSEPPE FIASCONARO - Genova — Per correre con una Formula Italia occorre la licenza di seconda categoria, ottenibile dopo almeno un anno di patente (non categoria A, naturalmente). Il costo di una monoposto di Formula Italia è rimasto fissato in 1.820.000 lire. La richiesta va fatta alla CSAI, via Solferino 32, Roma.

VALERIO CULLO' - Catania — Fotografe, in bianco nero e a colori, di quella vettura ne abbiamo pubblicate già molte, lungo l'arco della stagione. Pertanto, non ci sembra il caso di riproporla.

GIUSEPPE SORANO - Palermo — L'indirizzo che ci ha chiesto è il seguente: corso Casale 308, Torino.

ANDREA GORINI - Valdibranca (Pistoia) — Siamo spiacenti, ma non rispondiamo privatamente che in casi molto speciali. Un paio di indirizzi potrebbero essere questi: Confederation of Australian Motor Sport, 394 St. Kilda Road, Melbourne, Australia; Sports Car Club of America, PO box 791, Westport, Connecticut 06880, USA.

MODELPOSTA

Caro Autosprint, vorrei notizie più precise sulla Ferrari 312P di Michele Conti. Se possibile conoscerne anche il prezzo, ma soprattutto in quale zona della mia provincia o delle vicinanze potrei trovarlo.

Andrea Magni - Fucecchio (Firenze)

Caro Autosprint, sul n. 7 di quest'anno hai riportato delle foto nelle quali ho potuto ammirare la perfezione del modello di Ferrari 312P vincitrice della 1000 Km di Monza, realizzata dal bravissimo Michele Conti. Vorrei sapere che materiali ha usato.

Carlo Bruno - Avellino

Caro Autosprint, nel numero 7, nelle pagine dedicate al minimodellismo, c'è la foto della Ferrari 312P di Michele Conti, e vorrei sapere dove poter acquistare la scatola di montaggio della suddetta macchina.

Dario Salatino - Casole Bruzio (Cosenza)

Spett. Autosprint, ti scrivo per avere qualche informazione sull'ultima creazione di Michele Conti, il modello della 312P Ferrari: se esiste in scatola di montaggio, o se è un prototipo senza prezzo; se esiste un catalogo generale che tenga aggiornati su queste scatole, oppure è necessario richiedere informazioni alle case che le producono.

Pietro Nozzoli - S. Vincenzo a Torri (Firenze)

Caro Autosprint, nel n. 7, nella rubrica dedicata ai minimodelli, ho visto quello realizzato da Michele Conti, ha lasciato strabiliato. Vorrei che tu mi dicessi se il modello di Conti è in commercio e dove lo potrei trovare.

Enzo Pollino - Granarolo (Bologna)

La valanga di consensi all'ultima fatica di Michele Conti, il modello in scala 1:11 della Ferrari Sport 312P che ha vinto, con Ickx e Regazzoni, la 1000 Km di Monza lo scorso anno, è pienamente giustificata.

Peccato che questo «pezzo» non sia un prototipo, ma un vero e proprio «monotipo». Un esemplare unico, cioè, appositamente commissionato e realizzato con cura certosina in 4 mesi di lavoro, come tutti quelli della sua «collezione», in pratica.

Pertanto, questi magnifici modelli, costruiti in lamierino di rame, alluminio, ottone, su maschere in legno, secondo i disegni originali, hanno dei prezzi piuttosto elevati, ed ovviamente non esistono in scatola di montaggio.

Gli unici modelli che, come perfezione e ricchezza di particolari, si avvicinano a questi «pezzi da museo», sono quelli prodotti dalla Pocher.



Rallysti di serie C

Caro Autosprint, con questa mia, mi propongo di mettere in evidenza quali difetti presentino le nuove disposizioni C.S.A.I. riguardo ai numeri partenza nelle prove del TRN.

Esse, infatti, costringono paradossalmente a far partire una Porsche o una Alpine gr. 3 alle spalle di una 500 gr. 2 e nel contempo, ancor più paradossalmente, a far partire prima di una Alpine gr. 4 o una HF gr. 4, una 500 gr. 1 se soltanto fosse guidata da uno dei piloti raccolti nei due famosi elenchi formulati dalla C.S.A.I.

Mi sembra che il quadro della situazione sia già evidente. Se lo scorso anno venivano compiute ingiustizie nell'una o nell'altra gara, a danno di alcuni piloti di chiara fama, quest'anno è il caso di dire che siamo passati dalla padella nella brace.

Col nuovo sistema un pilota non verrà fatto partire tardi in una sola gara, ma ancor peggio potrà accadere che i giovani esordienti più meritevoli vengano colpiti sistematicamente per tutto l'anno, finché al termine della stagione, qualcuno di loro, malgrado tutto, riuscirà a farsi includere nei nuovi elenchi per il 1974.

In nessun tipo di competizione, come nel Rally, il numero di partenza ha una componente così grande nel risultato finale. Il perché i nostri lettori lo sanno, ad ogni modo è facilmente riassumibile in questo modo: prima si parte e meno probabilità si hanno di incontrare ostacoli, siano essi vetture di meno esperti, difficoltà atmosferiche, difficoltà con la natura del terreno che va deteriorandosi mano a mano che i concorrenti passano.

Di qui, la vera e propria «caccia al numero basso» che lasciava indifferenti — non sempre, però — solo i big della specialità, gli accasati o i superassistiti, coloro comunque in grado di lottare per la vittoria assoluta. Chi fossero questi privilegiati lo sapevamo tutti, ma ogni volta che era necessario stilare l'elenco degli iscritti, gli organizzatori di ogni singola prova (Rallies Internazionali o rallies nazionali), si trovavano nei pasticci dopo quei cinque o al massimo dieci nomi «sicuri».

Ed allora, cercando di non sentire le raccomandazioni, le pressioni, gli strilli, gli ordini più o meno perentori, gli organizzatori erano costretti a rimboccarsi le maniche ed a centellinare questo benedetto elenco di numeri cercando di fare del loro meglio ma commettendo, invariabilmente, piccole o grandi sperequazioni.

Stanchi di questo stato di cose, gli organizzatori hanno spinto la CSAI a codificare un «criterio» in base al quale poter stilare gli ordini di partenza con un po' più di tranquillità e poter poi tap-

Come se non bastasse chi figura nel primo elenco ed ha a disposizione una gruppo 1, non potendo puntare alla vittoria assoluta ma, al massimo, a quella di categoria, partirà con almeno cento numeri di vantaggio sui suoi diretti avversari.

Ora, senza nulla togliere ai bravi piloti inclusi nell'elenco, è chiaro che avranno sempre una marcia in più a causa del fondo decisamente migliore che troveranno al loro passaggio.

A questo punto, dopo essermi sfogato, vorrei avanzare una mia proposta in merito: allarghiamo i due fatidici elenchi fino a comprendere una ventina di conduttori; nei cinque nuovi posti figureranno quei piloti, inizialmente esclusi che saranno, alla vigilia di una gara, ben piazzati nel campionato o che, a discrezione degli organizzatori o della stessa C.S.A.I., siano giudicati all'altezza dei migliori.

Se la buona volontà c'è, siamo ancora in tempo a perfezionare queste nuove disposizioni, poiché la stagione è ancora praticamente da iniziare.

Mauro Bompani - Modena

pare la bocca degli immancabili scontenti con una sfera di carta fatta appallottolando una copia del Notiziario CSAI n. 3, contenente appunto la norma e l'elenco dei supermen rallistici.

Menefreghismo degli organizzatori? Forse, anche perché sono in molti del parere che una valutazione fatta obiettivamente, volta per volta, dei meriti di ciascuno sarebbe ancora preferibile all'inquadramento or ora introdotto. Il nostro interlocutore fa alcuni esempi, alcuni calzanti altri un po' meno.

Un esempio non del tutto pertinente è quello relativo ai nomi contenuti nel 1. elenco per i Rallies Nazionali, in funzione della vettura di gara. Infatti, si tratta più o meno dei nomi che avremmo ugualmente ritrovato «in cima» anche se la norma non fosse stata introdotta.

Cioè, tanto per parlar chiaro, anche lo scorso anno accadeva che alcuni specialisti indiscussi partissero fra i primi e che i loro avversari diretti, nella classe se non nel gruppo, li trovassimo 80 o 100 numeri più indietro. Certamente, poiché per forza di cose deve esserci qualcuno che parte prima e qualcuno che parte dopo, è meglio mandare avanti i più esperti e quelli dotati dei mezzi obiettivamente migliori.

Ed è qui che, secondo il signor Bompani, la norma CSAI mostrerebbe la corda. Perché, egli dice, non tener conto anche e soprattutto della vettura di cui il «qualificato» dispone? E fa l'esempio del Munari a bordo della Fiat 500 con sulle fiancate un numero che — secondo quanto stabi-

lito dal punto 9 della regolamentazione generale per i rallies nazionali ed internazionali 1973 — non potrebbe essere più alto del 15.

Esempio teoricamente ineccepibile quanto, conveniamone, assurdo, dato che un'eventualità del genere non rientra in quelle normalmente prevedibili. E qualora si verificasse, riteniamo improbabile che il «big» correrebbe il rischio di rendersi ridicolo senza essere lui stesso a pretendere un numero di partenza adeguato.

Insomma, la «canea urlante» dei rallysti di serie B (anzi di «serie C», dato che gli elenchi preferenziali sono due) rimarrà più o meno tale e quale, con in più la rabbia di non avere nessuna «speranza» (o nessuna possibilità occulta) di avere un posto al sole. Ad ogni modo, ricordiamo al signor Bompani come nel TRN la cosa sia meno grave che nei Rallies Internazionali, dato che le prove speciali sono molto più brevi e le sperequazioni di qualità meno evidenti. E che c'è parecchia gente nei due elenchi che, lo scorso anno, è arrivata nelle parti alte della classifica assoluta pur con numeri di partenza altissimi. Inutile fare nomi, sarebbe antipatico, ma chi segue queste gare li conosce bene.

Per i Rallies Internazionali, basterebbero i nomi di Fagnola, Corino, dello stesso Ormezzano per far comprendere agli attuali contestatori di questa recente norma come ci sia la possibilità di mettersi in luce anche senza far parte dei piloti di testa. Basta saperci fare.

**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA PS. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,80 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL, NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Assail Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN BELDEN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 148-149, ROTTERDAM; Portogallo: VILHEDES & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; 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 Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N., 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenfichtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevegelsstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 30, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.96 - 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) 39.205 - Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682 - Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590 - Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione

**AUTO
SPRINT MARKET****I nostri MANIFESTI** Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.**RACCOGLITORE** L. 1.500 (soci Club L. 1.200) per AUTOSPRINT o AUTOSPRINT-mese (se versate i soldi in anticipo eviterete addebiti di spese)

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

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

Manifesti normali:

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

Lungometraggi:

Super 8
mutoLa RABBIA DEL 312 P LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

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

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

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

Pagamento anticipato

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

SI VENDE**AUTO****ABARTH**

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

● ABARTH 695 Preparazione Vaccari, mai urtata, accessoriata. Prezzo interessante. VINCENZO GATTAFONI - Civitanova Alta (MC) - Tel. 0733/79.248.

ALFA ROMEO

● GTV 2000 preparato Gr. 1 pronta corse, gomme XAS nuove, accessoriatissima, plurivittoriosa, aggiornata 1973 e completamente revisionata, 14 mesi 40000 Km. ideale per iniziare a correre e per turismo veloce. FRANCO SELVATICI - S. Lazzaro - Tel. 051/46.21.27. L. 2.150.000 - contanti trattabili.



● GTA 1300 JUNIOR Hansjörg Brunner, per cessazione d'attività, vende sua GTA 1300 Junior, iniezione, prep. Zaghet-Pavanello, 159 HP, cambio Colotti, rapporti, coppie coniche, autobloccante Colotti, Assetto 9", gomme Slick 70% + 4 cerchi con Pirelli Rain 100%, mai urtato. Solo due gare, macchina perfetta! Vendo anche motore GTA 1300 carbur., completo con accessori, cambio Alfa-R. GTA, autobloccante Autodelta 50% - BRUNNER - Via Verdi, 58 - Merano - Tel. 0473/23.331 telefonare ore pasti.

ALFA ROMEO 2000 GT come nuova, vera occasione, pochissimi chilometri. Concessionaria RENAULT - V.le Marconi 75 - 47023 Cesena - Tel. 21.671.

● ALFA GTA JUNIOR 1970, Autodelta, aggiornata 1972, perfette condizioni, prezzo da convenirsi - Telefonare 015/28.766 - 35.1010 Biella.

ALFA 2600 Con aria condizionata e gancio per traino - Tel. 02/84.97.610 - L. 2.800.000.

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.

FERRARI

DINO FERRARI 246 GT aragosta, 1 anno e 7 mesi. Società PUMA - Via Val Seriana 3/a - 00141 ROMA - Tel. 06/89.70.96 - L. 3.900.000.

FERRARI 365 GT 2+2 - 1970, come nuova privato vende. Tel. ROMA - 06/83.86.398.

FIAT

● FIAT 500 1968, avanzato stato preparazione Gr. 2 - volante, pressione, temperatura olio, roll-bar, sedile avvolgente ecc. Tutto mai usato svendesi cause familiari. Visibile: Officina ADOLFO - Via Dello Scalo 5 - Bologna - Tel. 051/55.11.93 - L. 360.000 contanti.

● FIAT 124 SPIDER 1600 ex-ufficiale Fiat-rally Gr. 4, maggio '71, cambio Colotti, differenziale autobloccante Colotti, accessoriatissima rally, perfetta, acquistata dicembre '72 ha corso Montecarlo '73 - Telefonare: AMEDEO GERBINO - Torino - Tel. 58.30.46.

● FIAT ABARTH 1000 OTS pronta corse. Officina GRAND PRIX di Riccardi - Tel. 019/41.762 (SV).

FIAT 500 L Settembre 1970, assetto Telesca, ammortizzatori valvole camme speciali, cerchi Borrani 4,50x12 volante legno - Schermata. MILANO - Telef. 69.28.28 - L. 520.000 trattabili.

850 COUPE' 1967, motore equilibrato, alleggerito, Km. 5000 contagiri, roll-bar, paracoppa. Telefonare: 011/38.01.48.

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

FIAT 128 4 porte blu, cerchi lega Cromodora color oro, autoradio, gommata nuovo. Telefonare: TORTONA 0131/81.006

FIAT 1500 Familiare perfetto con gancio omologato. Telefonare 02/84.92.820 - L. 400.000.

FIAT CABRIOLET 1500-1600 S Carrozzeria buona, anche senza motore. GIPOINI - Via Gozzadini - 20081 ABBIADE GRASSO.

FORD

● ESCORT MEXICO km 10.000, 6 mesi preparata Gr. 1; assetto convertibile velocità-rally più 4 Koni, fari supplementari, 10 gomme MS, 5 asfalto nuovo ed altri accessori per rally. Tre primi di classe. GORIZIA - Tel. 24.15 ore pasti - L. 1.800.000 trattabili.

CAPRI XL 1300 mesi 8 - Tel. 0121/21.269 L. 1.250.000 contanti.

FORD ESCORT 1300 GT verde metallizzato, anno 1972, come nuova, vendesi contanti. FIRENZE - Tel. 055/25.22.50 ore serali.



● ESCORT RS 1800 preparazione completa Rally, motore Cosworth 170 HP - Rapporti, autobloccante, scocca speciale rinforzata - Modifica assetto con torrette - Barre 6 mesi 6000 km totalmente revisionata come nuova. DAVID FARGION - Autosas - Viale Guidoni 93 - Firenze - Tel. 055/41.76.64 pasti.

ESCORT 1600 RS bianca, luglio '72, perfetta, qualsiasi prova. Telefonare: 0331/63.58.38 Busto Arsizio.

GIANNINI

● GIANNINI 500 Gr. 2 41 HP competitiva. Più bella d'Italia. Rapporti, gancio traino, vendo cambio categoria. ROBERTO MARTINCICH - Via Buie Istria 5 - Trieste.

JAGUAR

JAGUAR MK2 nero ottime condizioni, interno cuoio, overdrive, radio, ruote raggi. Telefonare: BOLOGNA 39.29.33 - L. 850.000.

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





AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
SPRINT**

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

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

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

ALTRE MARCHE

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

JEEP WILLYS CJ/6 omologata 9 posti,
modello passo lungo, verricello, Warn
hubs sbloccaggio trazione anteriore,
pneumatici 8,50x15 Goodyear, riscaldamento
originale Jeep, macchina ideale
per raids, perfetta. Telefonare al 051/
39.78.85 interno 53 - L. 2.200.000.

MONOPOSTO



PRAT F. 850 pronta corse, telaio con-
forme alla F. Ford. Trattabile. Telefona-
re: 051/84.58.09.

FORMULA MONZA REPETTO competi-
tiva vendo quasi regalo. Telefonare: VA-
RESE - Tel. 40.05.16 ore 12-13.

F. 850 BWA perfetta, pronta corse, mo-
tore nuovo, rapporti, ricambi. LUCAS
- Via Quadronno, 33 - Milano - Tel.
57.69.25.

FORMULA MONZA L.A.B. maggio 1971,
blu-arancio, unica stagione di gare
vendesi. Vera occasione. SERGIO RA-
VAGLIA - Milano - Tel. 34.68.68.

TECNO PIROLA F. FORD 1972 - pronta
corse. ARRIGONI & DE ANGELIS - Via
Lecco 170 - Monza - Tel. 039/31.601.

Volete comprare? Vendere? auto, moto, autocorsa, nautica

Se volete comprare, CARONTE, col suo schedario

vi dà:

- 1 possibilità di trovare occasioni che non trovereste
- 2 possibilità di trattative da privati a privati
- 3 selezione aggiornatissima di tutte le occasioni di stampa che vi possono interessare
- 4 le principali caratteristiche delle occasioni, già su scheda, con i numeri telefonici dei proprietari

vi chiede lire 2.000

Se dovete vendere vi inseriamo gratuitamente nello schedario telefonate 498.20.20 - Via Tasso 7 - Milano.

F. MONZA L.A.B. Competitiva, ottimi piazzamenti '72.

F. 850 Pronta corse - vero affare. Off. DARIO REGGIANI - Osnago - Tel. 039/58.343.

LOTUS NOVAMOTOR F. 3 Manfred Mohr vende Lotus Novamotor F. 3 - 8 ruote, tutti i rapporti e tanti ricambi. Telefonare MILANO - 65.08.72.

FORMULA MONZA REPETTO preparazione Repetto, pronta corse «Gioris» vende. Rivolgersi: PIROVANO - Distributore AGIP - Vedano al Lambro (Monza) - Tel. 039/88.333 - L. 650.000 contanti.

F. FORD DE SANCTIS motore Novamotor appena revisionato con o senza carrelli. Prezzo trattabilissimo. BORGHI (FE) - Tel. 0532/50.030.

KART

KART 100 Terza cat. 100 2. categoria usati efficientissimi con garanzia. SONNI ROMANO - Via Mercantini 5 - Senigallia (AN) - Tel. 071/62.936.

MOTO



KAWASAKI 900 Z1 SUPER 4 nuova pronta consegna.
KAWASAKI 500 H1D ELECTRONIC nuova, pronta consegna.
KAWASAKI 750 nuova, pronta consegna. VIAUTO - Viale Masini 18 - Bologna - Tel. 35.29.38.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE E CAMBIO Escort 1300 GT Km. 45.000, buone condizioni, adatto tutti modelli Escort - Off. GIORATO - Torre (PD) Tel. 049/62.56.76 - L. 175.000 trattabili contanti.

MOTORE E CAMBIO Alfa Romeo 1750 cc. Km. 20.000 - Telefonare dalle ore 20-21 al 059/35.04.22 Modena.

MOTORE PORSCHE 911 S 2000 rotto, vendesi completo o in pezzi. Prezzo da convenirsi. Telefono: 0584/92.088.

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

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 ABARTH 850 completo. Telefonare TORTONA - Tel. 0131/81.006.

N. 60 GOMME GO-KART 11x6,00x5.
N. 30 CAMERE GO-KART 11x4,50x5. Prezzo da convenire secondo quantità. GIANCARLO RIGHI - Piazza Tre Martiri, 5 - 48020 Villanova di Bagnacavallo (RA) - Tel. 0545/69.991 - Abitazione: RAVENNA - Tel. 0544/62.266.

VARIE

ANNATE Annata AUTOSPRINT 1972 L. 14.000; Mensili n. 1, 3, 4, 5 L. 2.300, sciolti L. 600 cadauno; Annuali 1971-1972 L. 1.400 cadauno; Numeri sciolti AUTOSPRINT 1971 L. 300 cadauno. CESARE IACOBELLI - Via Finalmarina, 32 - Torino.

ANNATE AUTOSPRINT 1970, 71, 72 L. 11.000 cadauna e Corsarino Morini L. 35.000. Cerco Sponsor per F. Ford - ALBERTO GARBIN - Via Sacco 4 - Bologna.

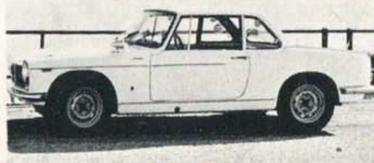
SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

BMW

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

INNOCENTI



INNOCENTI C 1970 vendo o permuta con Berlina 850-1000 buona. RENZO - Box 51 - 48016 Milano Marittima.

LAMBORGHINI

LAMBORGHINI URRACO 3 mesi, 2000 Km. piena garanzia, rivestimento pelle, vendo o permuta con Porsche Carrera RS. SERGIO PODDA - Gruppo Industriale Commint - Via Villa della Regina, 12 - 10131 Torino - Tel. 87.86.46-87.35.72 - L. 6.950.000.

MG

MG TA 1292 anno 1938 motore nuovo garantito Breda, o permuta con Porsche Carrera RS. SERGIO PODDA - Gruppo Industriale Commint - Via Villa della Regina, 12 - 10131 Torino - Tel. 87.86.46-87.35.72 - L. 2.450.000.

PORSCHE

PORSCHE 911/L condizioni perfette - ruote in lega. Vendesi o permutasi con auto di serie. Telefonare: FIRENZE - 75.18.42.

SI COMPRA

ACCESSORI e parti speciali

HARD-TOP per 124 Spider pagamento in contanti. GATTO GIOVANNI - Tel. 0423/72.296 ore ufficio.

GOMME RACING anche slick 12x4,50, cambio 5 marce V corta, Abarth 850. KAUCICH - Via Strabone, 15 - Trieste.

KART

KART classe 100 categoria 3. - Telefonare: 06/63.54.17.

VARIE

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

PROPOSTE DI LAVORO

DELTA CORSE cerca meccanici motoristi, tornitori, fresatori. MILANO - Tel. 02/33.53.46.

BONOMELLI TUNING cerca meccanici e apprendisti per officina e per assistenza corse. Rivolgersi: BRESCIA - Via Foro Boario, 16 - Tel. 030/25.917.

NAVIGATORE Cerco Giovane Navigatore (ragazzo o ragazza) anche alle prime esperienze, per alcuni rallies nazionali su 128 Coupé. Scrivere a: GILBERT BATIN - c/o Pier Giachino - Via P. Micca, 10 - 13051 BIELLA.

● = vetture sportive.



JAGUAR E SPIDER rossa interno bianco appena rifatto, FAVOLOSA, anno '63, 2. proprietario, perfettissima, diverse parti meccaniche nuove (documentabili) vendo a vero amatore spider. Accetto parte dilazionata o sconto 5% se contanti. Scrivere a PIETRO PAROLI - Via Schivardi, 59 - 25100 Brescia - Lire 1.530.000.

LANCIA

● **HF 1300** Gr. 4 ottima velocità e Rally inurtata accessoriatissima vera occasione. Tel. 011/61.45.26.

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. 44.460.

OPEL

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

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

PORSCHE

PORSCHE 2400 S elaborazione Romeo Ferraris, 210 CV motore rodaggio, assettata Koni, alettone. GUIDO RAVA - Tel. 02/47.08.18 - L. 5.000.000 contanti.

PORSCHE 911 S 2200 1971, colore nero, vetri elettrici, antenna elettrica, caccolor, autobloccante, sedili Recaro, ammortizzatori Koni regolabili esternamente. Spoiler. Quotazioni Quattroruote - FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Brignole - Novi Ligure (AL) - Tel. 0143/76.737 uff., 0143/22.84 ab.

RENAULT

● **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).

● **ALPINE RENAULT** Luglio '72, come nuova, mai corso. Presso Concessionaria Renault - Cesena - Tel. 0547/21.671.

SIMCA

● **SIMCA RALLY 1** maggio '72, Gr. 1, roll-bar protezione, Koni vendo mini-prezzo. Telefonare ore pasti Tel. 0141/81.640.

● **SIMCA RALLY 1 1300** Aprile 1972, preparazione stradale. Telefonare ore pasti. SAETTONI - Milano Tel. 02/53.95.378 L. 900.000 trattabili.

Perché rischiare **SASSA**

Roll-bar brevettati

estintori anelli traino L. 1.500

ASCOLI PICENO
VI. Orlando 42/56 - tel. 65.083