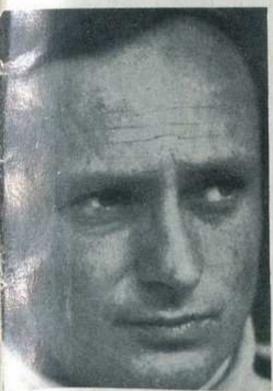


Con 2 ritratti REGALO della galleria dei cavalieri del rischio



Chris
AMON



Ronnie
PETERSON

AUTO SPRI NT mese

JACKY ICKX CONTRO PAUL FRERE: I RISCHIA-TUTTO E I RISCHIA-POCO ■ I RETROSCENA DI TRE CASI OSCURI: PIRELLI-DUNLOP, FORD-DE TOMASO, CITROEN-FIAT ■ UNA GT PER « PANCIAPELATI » DA GP AL SEMAFORO ■ LA FIAT-TOTOCALCIO (X 1/9) PER FARE 13 NEGLI U.S.A. ■ QUELLA LITE NUVOLARI-FERRARI ■ ALICE (CARACCIOLA) NEL RICORDO DELLE MERAVIGLIE ■ I TULIPANI DI FUOCO ■ I DRAGHI DEL CIELO ■ IL FEDELISSIMO ■ TRA I CAMPI DEL « MONTE » PER SFUGGIRE AGLI « ULTRAS » ■ LA CARRERA SULL'ONDA DAY-TONA ■ DUE NUOVE RUBRICHE SPRINT ■

IN REGALO DUE RITRATTI DELLA FAVOLOSA GALLERIA DEI CAVALIERI DEL RISCHIO: AMON E PETERSON

7

gennaio
FEBBRAIO 1973
ANNO II
L. 500



è già in edicola

Jacky
ICKX
contro
Paul
FRERE



con una
polemica
che
farà
scalpore

Il pilota belga risponde all'irredolabile tesi, chiosa perché proprio qualche settimana fa da PAUL FRERE, lottatore personalista specializzato su pista asfaltata negli anni '60.

VELOCISTI contro RALLISTI

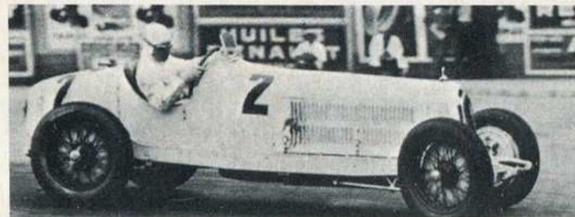
i RISCHIA TUTTO & i RISCHIA POCO







Quella
lite
NUVOLARI
FERRARI



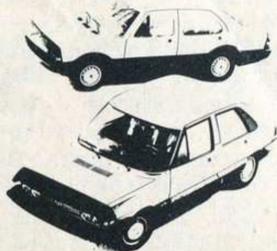
e la storia
di CARACCIOLA

I tulipani
di fuoco
•
I draghi
del cielo

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Auto sicure
a Kyoto



Le novità
di
GINEVRA



A colori le
nuove F.2

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

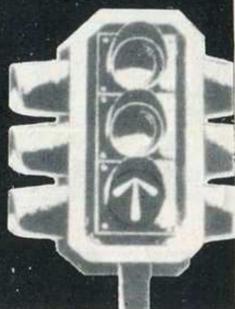
a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 26 LA ZANZARA
- 43 GIORNALE SCUDERIE
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



43e SALON DE
L'AUTO GENEVE

15-25
MARS
1973



Ancora un Salone che ha poco da dire sulla «serie»
in attesa degli annunciati rinnovamenti d'autunno

Lo sport salva Ginevra

DALL'INVIATO

GINEVRA - Anche un salone senza grosse novità — la grande industria europea sta preparando intensi rinnovamenti per l'autunno — è sempre ricco di attrattive quando si svolge a Ginevra. Basta una vetturessa speciale di Pininfarina, un mezzo che potrebbe lanciare una nuova moda per i giovani di oggi; bastano taluni veicoli speciali, un'auto elettrica da città, una vettura da vacanze, una serie di macchine cosiddette sicure o ESV, e poco altro per salvare una lunga tradizione. E' quanto accade anche in questa 43. edizione della rassegna ginevrina, che ha sempre il pregio di una completezza assoluta per l'industria mondiale, su un terreno neutro, d'un paese centrale, non costruttore.

La Toyota tutti usi

Nell'insieme, possiamo considerarlo un salone molto sportivo, vista la nota dominante; anche se in termini piuttosto ampi e soprattutto non sempre convenzionali. Del resto, la stessa Fiat X1/9 di Bertone non affronta qui il suo primo grande salone? E lo stesso carrozziere torinese non propone in questa occasione la prima vera edizione della «Countach» Lamborghini resa industriale e attuale? Qualcosa che ha tutte le carte in regola per ripetere lo «choc» prodotto dalla «Miura» quattro anni fa.

E ancora di sportivo, nella forma più spinta, ci sono la realizzazione della «Varedo» Iso-Rivolta, che a Torino era ancora al livello di studio; e ci sono le costruzioni delle due piccole marche svizzere Monteverdi e Sbarro, in entrambi i casi con soluzioni ricche di originalità oltre ad una versione gruppo 4 della X1/9, curata dalla Filipinetti, con alimentazione ad iniezione e testa a 16 valvole!

Le estensioni del concetto sportivo dopo il tentativo di Pininfarina, per mezzo della sua originale Autobianchi A 112, vanno ancora più in là con il modello sperimentale «RV-2» della Toyota, che raggiunge un punto di incontro veramente singolare tra la vettura gran turismo e la macchina prettamente da «week-end» o addirittura da campeggio, se consideriamo tutte le trasformazioni indicate con



Questa bella «infilata» di vetture da corsa vecchie e nuove è un po' la sintesi di quanto ha offerto il Salone di Ginevra ai visitatori. In primo piano, la Matra-Simca 670 che ha vinto, con Graham Hill e Pescarolo, la 24 ore di Le Mans, e la Opel-Diesel da record

la possibilità di aprire e alzare la parte posteriore del padiglione, allestire due ottime cuccette o due banchette longitudinali con tavolo centrale.

Tutto questo con una vettura GT abbastanza autentica, non con un furgone o una specie di «Caravan»; infatti, in condizioni di marcia la carrozzeria ha una buona aerodinamica ed una linea moderna e slanciata, tanto da poter raggiungere i 165 km. orari con un motore tradizionalissimo di 1.968 cmc. quattro cilindri ad aste e bilancieri, con 113 cavalli SAE, poco più di 100 cavalli DIN., e, considerando le finiture interne, oltre alle dotazioni, per le varie trasformazioni, il suo prezzo, inferiore ai 2.400.000 lire ci pare perfino basso.

Per tornare al campo sportivo più autentico, le soluzioni più rimarchevoli, sulle quali

avremo modo di ritornare assai più dettagliatamente, sono quelle della retrovisione attuata nella «Countach» di Bertone, in cui allo specchietto convenzionale s'è aggiunto un nuovissimo gruppo ottico, formato da una serie di piccoli prismi, in cerchi concentrici; una soluzione azzeccata che deve essere perfezionata, con un semplice ampliamento della superficie del normale specchietto per poter disporre costantemente delle due zone di retrovisione, vicina e lontana.

A braccetto col motore

Della Monteverdi HAI 450 GTS apprezziamo le sue caratteristiche d'insieme e la linea della carrozzeria; ma non possiamo concepire che il motore posteriore-centrale sia così

centrale da inserirsi perfino tra i due sedili; no, questo è troppo. Anche qui poi si ha il cambio con la disposizione delle marce già vista e criticata nella «Varedo», cioè con prima, terza e quinta verso l'avanti, che non è la più razionale.

Nella Sbarro SV-1 fanno spicco la struttura del telaio e della carrozzeria, la sistemazione di un terzo posto posteriore d'emergenza in posizione trasversale e l'idea dell'impiego di due motori NSU-Wankel accoppiati, che danno una bella concentrazione di pesi ed una eccellente limitazione dell'altezza del baricentro.

Infine, per i veicoli di sicurezza o d'anti-inquinamento non si presenta nulla di veramente nuovo: ma fra gli adattamenti più importanti è certamente quello della Mazda, con la versione elettrica

della «Chantez» che pur con batterie convenzionali dà una buona autonomia. Ben noto il veicolo ESV della Volvo, è interessante osservare quello della Nissan, per le sue ridotte proporzioni, pur con esagerazioni di periscopio per la retrovisione.

Nuovo 2 litri per VW-Porsche

E fra i modelli diremmo «parzialmente nuovi» molte attrattive per i ritocchi apportati dalla Autobianchi alla serie A-112, per la Datsun 120A, che ripete un tema stilistico originale di Bertone, per la Hondamatic «Civic», per la versione G.T. della 1500 Sunbeam, per il nuovo motore due litri della 914 VW-Porsche e per le ultime Ford e Mercedes.

Enrico Benzing



Ammiratissima la versione definitiva della Lamborghini « Countach » con carrozzeria di Bertone, con i caratteristici specchi retrovisori



Stile Lotus «7» la nuova A112 «Giovani» di Pininfarina

Una «spartana» che piace

Si chiama proprio « Giovani » l'inedita vetturessa portata a Ginevra da Pininfarina, perché è semplice, spartana, sportiva in senso inglese nel concetto delle M.G. e Lotus per intenderci. Insomma, un ritorno a concezioni che andate un po' perdendosi, in quanto il concetto di sportività è andato troppo basandosi sulle elevate prestazioni, sempre più costose. Ed un modo di ottenere buone « performance » con una meccanica semplice ed una vettura leggera, al volante della quale non bisogna avere pretese di confortevolezza, bensì correre in piena libertà, quasi come in motocicletta.

Ecco perciò una piccola spider realizzata su un telaio a base rettangolare a sezione quadrata come una scatola, linee tesse che danno l'impressione di un parallelepipedo con strutture sovrapposte, per conferire un motivo stilisticamente originale al frontale e alle fiancate con ottima funzione protettiva.

È realizzata su telaio dell'autobianchi A112 proprio in un momento di rilancio di questa riuscita vetturessa e la brillantezza delle prestazioni è destinata ad aumentare in funzione della leggerezza prevalentemente. Ben riuscito il frontale e piacevole la soluzione posterio-

re, troncata da un « roll-bar » di grandi proporzioni, che fa da cornice al lunotto e che serve all'applicazione di un tettuccio rigido, da riporre nel vano bagagli.

Un disegno di avanguardia che soprattutto i più giovani sapranno apprezzare, un interno ridotto all'essenziale, una meccanica economica e sicura, per una formula che potrebbe divenire di grande successo, più che le « buggy » americane. E c'è da augurarsi che la macchina trovi nell'Autobianchi un costruttore lungimirante, giacché Pininfarina non la potrà mettere direttamente in produzione.

A prezzi ragionevoli, lo stile Lotus 7 è sempre piaciuto ai nostri giovani. E qui è richiamato anche da un disegno che ricorda i vecchi parafanghi che scendono lateralmente.

Ritoccate le altre Autobianchi

L'intervento sulle A112 dell'AUTOBIANCHI, in un momento di vero rilancio di una vetturessa già di successo è abbastanza positivo e piacevole. Seppure in termini abbastanza limitati. Particolarmente riuscito il nuovo disegno a rettangoli sottili della

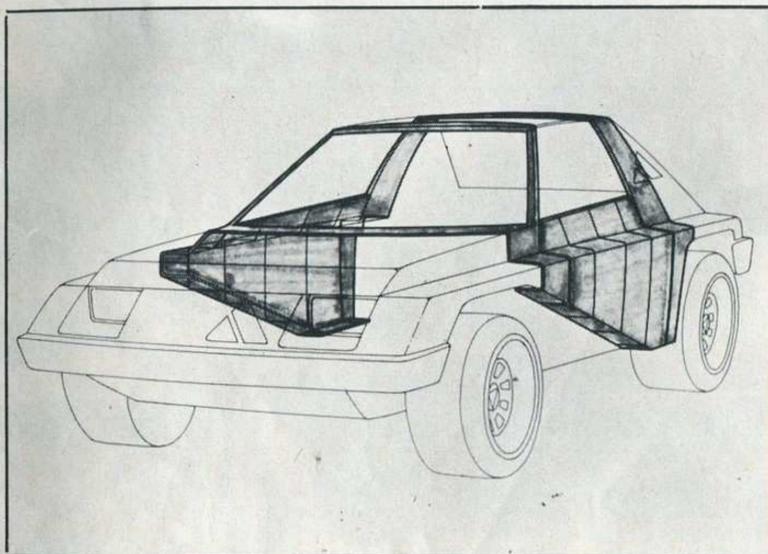
calandra della versione « Elegant », dove la profilatura protettiva delle fiancate non mancherà di essere apprezzata dagli utenti cittadini, in congiunzione con i nuovi paraurti in materiale espanso, con elevate capacità di assorbimento d'urto.

Sono tutte soluzioni pregevoli, nel tentativo di aggiungere praticità di impiego ad elementi puramente estetici. Sulla base della stessa meccanica, si hanno anche ritocchi interni, con miglioramenti per rivestimenti e sedili, oltre ad un volante a razze metallizzate ed un cruscotto migliorato.

Un po' più d'aggressività poi alle A112 Abarth, con le cofanature opache e con la verniciatura antiriflessi anche per le cornici dei fanali, oltre a ritocchi della mascherina. Ma se apprezzabili sono per gli utenti tutti i perfezionamenti interni, giacché si sceglie l'automobile anche per semplici particolari, una innovazione tecnica importante è quella dell'impiego dell'alternatore su tutte le versioni della gamma. Ora, se si potesse aggiungere la « Giovani » di Pininfarina se ne darebbe un completamento di grande significato.

e. b.

CONTINUA A PAGINA 6



Sempre della A 112 con meccanica Abarth presentata da Pininfarina, vediamo sopra il disegno della pannellatura dell'abitacolo e (sotto) una foto dell'abitacolo stesso, con evidenti i sedili « spartani »



Gli autografi di tutti i piloti sul cofano di questo buggy usato per le « corse » a Villars

● Allo stand della FRUA tutti aspettavano la Rolls Royce ordinata da un privato al carrozziere che poi non è arrivata, « non era previsto di presentarla a questo salone » ci ha detto una incaricata. In compenso il carrozziere era presente con la solita versione di un BMW Coupé, e un coupé 132, che altro non era che la carrozzeria presentata a Torino su, meccanica Citroen Maserati SM, a cui era stato cambiato il fregio posteriore sostituito da quello della Fiat, e il motore che ora è quello di un 132 (alcuni dicevano che c'era ancora il Maserati, ma non è stato possibile appurarli), la strumentazione era ancora quella della Maserati con tanto di stemma del tridente!!!

La BUGATTI del duello

● Allo stand della Revue Automobile una perfettissima BUGATTI TYPE 51 del 1931, adorata dagli appassionati delle vecchie auto storiche. La vettura che appartiene a un banchiere svizzero (e chi altro poteva permetterselo?) è quella con cui Varzi vinse nel 32 a Montecarlo dopo aver combattuto per 99 dei 100 giri previsti con un certo... Nuvolari.

● A tutti i saloni siamo abituati a vedere cartelli che pregano il pubblico di non salire sulle vetture. A questa regola ha fatto eccezione la MERCEDES, che esponeva sulle sue macchine un vistoso cartello con su scritto « siete pregati di salire sulle nostre macchine » il pubblico non è rimasto sordo all'invito.

● L'AC SVIZZERO esponeva nel suo stand per la gioia dei giovani la Porsche Can-Am Turbo con cui Folmer ha vinto il campionato 72 in America.

● Il collega Cimarrosti allo stand della Revue Automobile, dalle 11 alle 12 firmava personalmente il suo nuovo libro apparso in questi giorni AUTORENNSPORT pieno di notizie tecniche, di regolamenti e di belle foto del mondo delle corse attuali e indietro nel tempo.

cev.

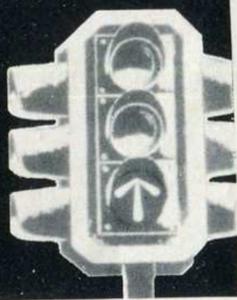


Pininfarina ha presentato in extremis la sua A 112 « Giovani », una vettura su meccanica Autobianchi destinata, crediamo, a creare una nuova moda. La vediamo al Salone nella foto sopra al titolo, e qui, privata del tettuccio rigido che, qualora non sia gradito, può essere riposto comodamente nel bagagliaio



43e SALON DE
L'AUTO GENÈVE

15-25
MARS
1973



Sport al Salone. A sinistra, la Monteverdi Gran Turismo; sopra la Sbarro «Tiger» che pare la copia della non dimenticata Panther di Bertone. Sotto, Mike Parkes posa felice con la Fiat X 1-9 gruppo 4

Bilancio attivo per i nostri carrozzieri

Dal Giappone la «spinta» elettrica

Tutti i tentativi, specie italiani, di vettuere elettrica da città non hanno avuto finora un buon seguito: ora che ci si mette una grande industria Giapponese potranno avere un rilancio importante e decisivo? Non importa se si deve procedere con batterie quasi del tutto convenzionali e se le autonomie sono limitate; l'importante è intraprendere con fermezza il cammino.

Da parte nostra, Zagato ci crede seriamente e ripropone la sua Zele 1000 di cui conosciamo le buone caratteristiche, per averle esaminate all'ultimo Salone di Torino. Ora il carrozziere milanese ne farà un lancio propagandistico qualitativo, mettendola a disposizione degli utenti nelle crescenti isole pedonali delle nostre città; e sarà un'operazione da seguire con interesse.

Per la Mazda «Chantez» siamo dinanzi ad un vettuere completa ancor più importante ad esempio di una Fiat 126: è lunga 2,995 metri larga 1,295 e alta 1,25 con una linea che attrae al primo sguardo. Con 8 batterie di 12 volts, per un totale di 96 volts e con 100 ampere-ora, un motorino di 8 kw, pari a circa 11 cavalli. Con coppia di 7,8 kgm. Può consentire una velocità massima di 65 km-h senza eccessi di peso giacché viene dichiarato un peso totale di 780 chili.

Come vettuere è già nota e collaudata, nella versione benzina, con motore di 360 cmc; l'importante è adesso verificarne la funzionalità sul piano del pratico impiego, con una autonomia di 65 km al concetto della ricarica a macchina ferma, s'è preferito quello del ricambio continuo degli accumulatori, grazie ad una soluzione che permette di estrarli facilmente dall'alloggiamento posteriore e di depositarli per la ricarica.

L'impiego è sempre sensibile per Ginevra da parte dei nostri carrozzieri; ed anche senza la solita dovizia di realizzazioni eccezionali, tolti l'originale vettuere di Pininfarina il bilancio è ugualmente significativo. L'opera di **BERTONE** sulla «Countach» è importante per dar pratico impiego — ciò che sembra impossibile — ad una vera e propria «dream».

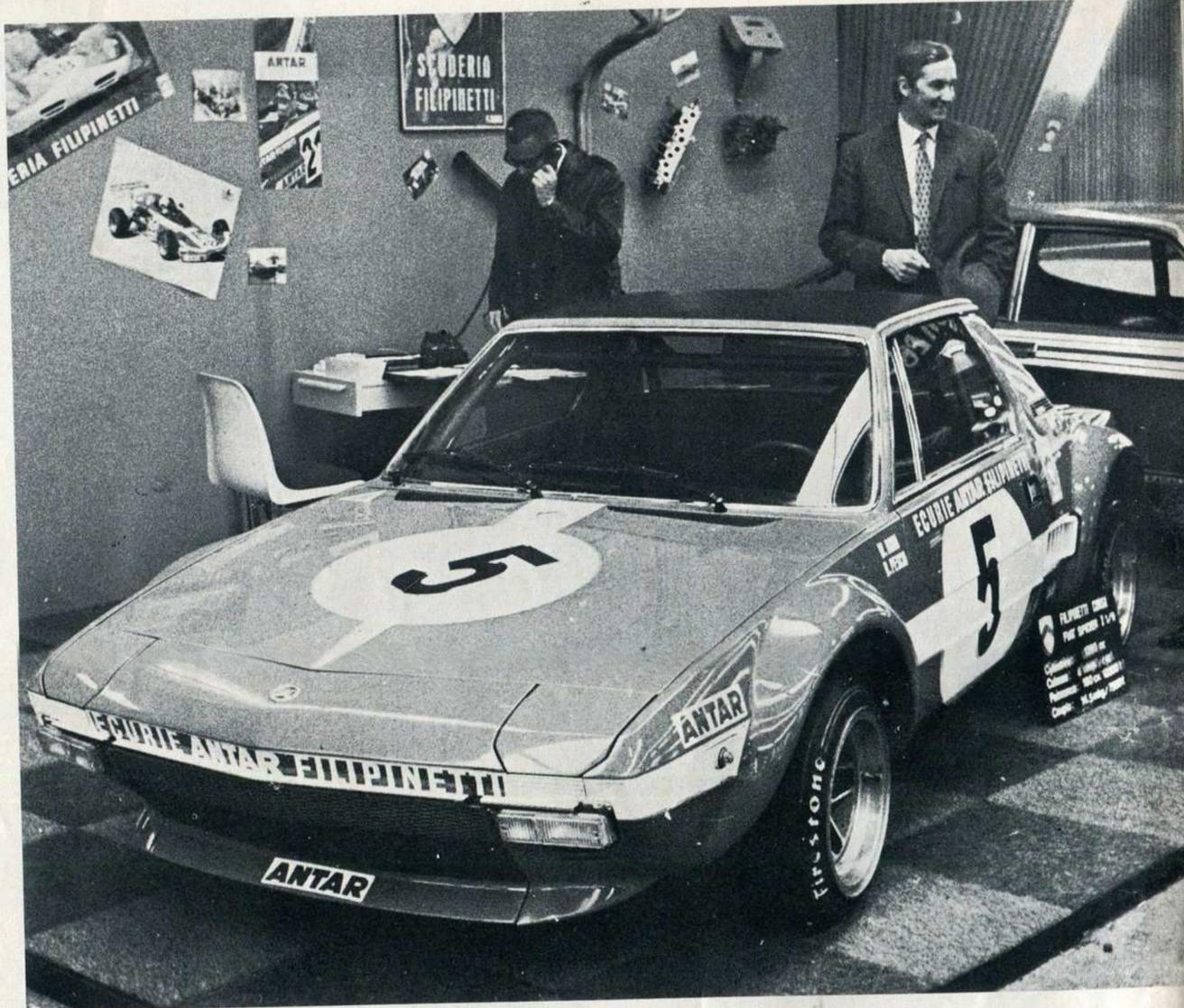
Le prese d'aria tormentano le forme, ma parlano un linguaggio corsaiolo veramente attuale. Bisognerà lavorare un po' sulle portiere che pure aggiungono ai pregi di praticità anche quelli della sicurezza.

La **GHIA** ripropone in versione corretta la «Mustela» che porta appunto la denominazione «seconda» con perfezionamenti stilistici e motore Ford «Capri» sovralimentato di 3000 cc. Anche **ZAGATO** con la sua Fiat 132 «Aster» ripropone il tema del coupé ad ampia finestratura visto a Torino.

Anche qui con maggior equilibrio l'eccellente «Esprit» di **GIUGIARO** ha trovato posto «ufficiale» nello stand della Lotus. Sempre sobrio **MICHELOTTI**, con la «Flares» su telaio Fiat 132 S, mentre il resto non lascia grandi impressioni. Il coupé di **MORETTI** sulla Fiat 132 è sempre della famiglia delle vetture voluminose e pretenziose, con il tema dei gruppi ottici anteriori racchiusi in una vettura, tipo Citroen-Maserati, e lo stesso dicasi per la 128 Roadster, che della Roadster, ha solo il nome, e per la 127 coupé.

La «Midimaxi» sul pianale della Fiat 127 è una tipica «fuori strada» pur con soluzioni nuove e perfino eleganti nel padiglione. Conosciuti i modelli di **FRUA**, mentre **CORIASCO** non va più in là di una pur gradevole Fiat 127 familiare.

benz.



Fa sensazione la X 1-9 «bomba» di Mike PARKES

FILIPINETTI dal Turismo alle Sport

GINEVRA - Nello splendido castello a qualche decina di chilometri da Ginevra, il ministro Filipinetti ha presentato i programmi '73 della scuderia che porta il suo nome. Come nelle migliori tradizioni, fiumi di champagne e caviale intercalati da enormi salmoni fra una chiacchiera e l'altra, per dire che i programmi della scuderia svizzera per il '73 sono stati ampliati e non ridotti come si credeva qualche tempo fa.

Intanto si era visto al Salone «vestito da corsa» lo spider Fiat che tanto successo sta riscuotendo fra i giovani, la X 1/9, con larghe gomme «slick» e codolini che danno un'aria da «cattiva» alla macchina che ha riscosso un successo di pubblico giovane veramente superiore alle aspettative. L'ing. Parkes che l'ha realizzata nell'officina di Formigine per Filipinetti se la accarezzava con gli occhi mentre riceveva le congratulazioni di tutti i presenti.

Il motore dell'X 1/9 della Filipinetti-corsa con una testa a 16 valvole non omologata sviluppa 190 CV DIN a 10300 giri, una vera «bomba». La velocità è di oltre 210 kmh. Le modifiche che sono state apportate alla macchi-

na comprendono, oltre all'iniezione, modifiche alle sospensioni e tutto ciò che permette il regolamento per le corse in gruppo 4.

«Dal Turismo ai Prototipi», così si potrebbero sintetizzare i programmi della scuderia ANTAR-Filipinetti, infatti con le Fiat 128/1300 gr. 2 preparate da Parkes la scuderia parteciperà al campionato d'Europa di turismo, al Criterium francese dei circuiti, e con le 128 gr. 4 al Campionato d'Europa Gran Turismo. I piloti per questo genere di competizioni saranno: Walter Donà e Bruno Pesca, Patrick Duchamps e Jean-Hughes Hazard.

Il Campionato Mondiale Marche verrà disputato con una Lola T 282 guidata da Lafosse e Wilsell, il debutto di questa macchina è previsto per la 6 Ore di Vallelunga, la macchina sarà seguita tecnicamente dai responsabili della casa inglese. Sempre con la LOLA ma la due litri la T 292, Lafosse disputerà qualche gara nel Campionato d'Europa 2 litri.

I programmi della scuderia sono poi rivolti alle gare delle monoposto in F. 3. Con una vettura Martini-Holbay Ragnotti e Albers disputeranno tutto il campionato francese. In F. 2, una

nuovissima March-BMW verrà affidata al già collaudato francese Coulon che disputerà tutto il Campionato d'Europa con la Scuderia ANTAR-Filipinetti.

La scuderia comprenderà dunque, 6 piloti francesi, 1 italiano, e 2 svizzeri. Per la 24 Ore di Le Mans è possibile che la scuderia disponga di un'altra vettura oltre alla solita impegnata nel Mondiale Marche. La direzione tecnica è stata riconfermata a Mike Parkes, che come per il passato potrà disporre delle due officine che ha la scuderia, una a Formigine e l'altra a Ginevra, oltre ad un'officina a Magny Cours.

Tutti i lavori di ricerca sono affidati all'ing. Parkes e saranno effettuati nell'officina di Formigine, mentre i miglioramenti tecnici e di approntamento delle vetture Fiat del Gr. 2 e 4, così come le F. 2 e F. 3, e qualche volta anche i prototipi saranno centralizzati nell'officina di Ginevra.

La responsabilità amministrativa di tutta l'equipe è stata affidata all'ing. Cornaglia, che da due anni ha lasciato la Fiat-Suisse per passare all'Ecurie Filipinetti.

Giancarlo Cevenini

Qui sotto, il singolare prototipo della Toyota, siglato RV-2, una via di mezzo, peraltro molto funzionale, fra il coupé ed il caravan





A sinistra, Jackie Stewart, im-
mancabile a Ginevra, ha acqui-
stato questa Range Rover: un
amore sbocciato a prima vista

A destra, una fra le più vec-
chie auto d'epoca che
saranno vendute all'asta nel-
l'ambito del Salone di Ginevra

Qui sotto, la Iso-Lele in ver-
sione per « piloti ». Questa l'ha
già comprata Howden Ganley



La versione di STEWART sui « fatti » di Kyalami

Le bandiere gialle? non le ho viste in tempo

GINEVRA - « Ouverture » in tono minore al Salone di Ginevra, e non poteva essere diversamente, visto la pochezza di quanto il tradizionale appuntamento di marzo a Ginevra aveva da offrire ai suoi visitatori.

Nonostante il manifesto che pubblicizzava la mostra riproducesse un semaforo con freccia sul verde, quasi a voler significare « via libera » per l'auto, nessuna novità degna di questo nome al « Palais ».

Ha ravvivato un po' la mattinata d'apertura l'arrivo dello scozzese campione del mondo Stewart, venuto al Salone per la solita « passerella » a cui ci ha ormai abituato da tanti anni. Stewart come è risaputo vive a Ginevra, « per comodità », avendo la città svizzera un aeroporto sempre in attività che in qualsiasi momento, è in grado di far raggiungere qualsiasi parte del mondo. Molti dicono che è lo spauracchio delle tasse che consiglia Stewart di abitare qui.

Dopo il giro di prammatica, in particolare modo Stewart si è fermato allo stand della Ford (egli è un « uomo Ford »), poi un po' di passerella in tutti gli stand anche alla Ferrari e alla Maserati. Della Ferrari ha chiesto come va la nuova F. 1, di rimando gli abbiamo chiesto se gli fa paura, ha risposto con un sorriso e con un « vedremo ».

E' d'obbligo chiedergli come è andata in Sud Africa, ha sorpassato o no con le bandiere gialle? Queste le sue parole: « Come ho avuto occasione di dire anche ai commissari che in un primo tempo mi avevano ammonito, io non ho sorpassato con le bandiere gialle. Queste sono state messe mentre io ero in bagarre con altri piloti, mentre mi accingeva a sorpassare io non le potevo vedere: gli altri hanno rallentato perché davanti a me le hanno viste prima, io li ho infilati, poi sono rimasto al mio posto con le bandiere gialle esposte. »

« Oltre a tutto avevo una gran paura per tutto quel fuoco e per Regazzoni. Forse alla McLaren che avevano Revson al secondo posto, hanno tentato il tutto per tutto, cercando di vincere a tavolino con quel reclamo... ma ora tutto è stato chiarito, anche alla McLaren. »

Finito il giro per il salone lo scozzese se ne va con un codazzo di ragazzini che lo seguono implorando un autografo. Fra una sosta e l'altra Stewart si ferma allo stand della British Leyland, ammira una rossa Range Rover, gli piace, e la compra.

« Perché rossa? » gli chiedo « Il rosso mi piace » dice sorridendo...

g. c.



● Allo stand ISO, una Lele-Marlboro, più leggera, più potente, con alettone e spoiler, costa un milione di più e la prima serie sarà fatta per i piloti. Quella esposta era di Ganley, così almeno assicurava una vistosa targhetta esposta nell'interno e fissata al cruscotto dove vi era oltre al nome e cognome del proprietario anche l'indirizzo e il numero di telefono.

● LAMBORGHINI e il socio svizzero Rossetti (quest'ultimo molto abbacchiato per la situazione sindacale in Italia, che non permette di rispettare i programmi già stabiliti) parlano animatamente fra di loro, stanno decidendo il prezzo della Countach di cui inizieranno le consegne in settembre. Tira e molla, il prezzo alla fine è stato fissato in 18 milioni circa...



All'ultimo momento è arrivato anche questo mini-taxi elettrico francese chiamato RK 200

L'asta di Vintage-cars nell'ambito del Salone

Mercedes come Velasquez

GINEVRA - Le auto d'antiquariato stanno sempre più conquistando adepti alla loro costosa causa. Chi se lo può permettere, snobba in teoria le nuovissime Mercedes, Jaguar e Rolls, e viaggia con una Bugatti (40 milioni, ed è fortunato chi riesce a trovarla).

La mania, prima per pochi intimi, ha ora conquistato il mondo, e se ne è accorta la famosa casa delle aste inglesi « Christie's » che organizza vendite di « Veteran Car » dopo averle raccolte in giro per il mondo. L'auto d'antiquariato sta diventando un grosso affare, infatti l'ultima in ordine di tempo di queste aste che verrà tenuta il 22 marzo a Ginevra in concomitanza con il salone. Il battitore sarà niente meno che Patrick Lindsay, famoso in tutto il mondo per aver battuto a Londra un quadro di Velasquez per 2.500.000 sterline, pari alle nostre svalutatissime lire 63 miliardi e 750 milioni!!!

Quarantasei vetture verranno offerte, fra queste alcuni « pezzi » che sono veramente dei gioielli, sia come meccanica che come prezzi. La gemma più fulgida è una Benz 120 CV biposto Grand Prix del 1908 che è stata valutata 60 milioni di nostre lire. Il motore di questa « gemma » è un quattro cilindri aste e bilancieri di 12.400 cc, cambio a quattro rapporti, motore a 12 valvole. In origine ne furono fatti tre esemplari, ma solo due sono sopravvissuti, uno è quello che è in vendita qui, l'altro appartiene al famoso museo di Mr. Harrah a Reno in Nevada.

Altro « giocattolino » Mercedes da 50 milioni è una SSK sette litri 2 posti corsa del 1930, è una stupenda vettura perfettamente restaurata in America che ha fatto accorrere a Ginevra appassionati da tutta l'Euro-

pa per vederla e alcuni per comperarla.

La terza gemma di questa asta era un BMW 507 3,2 litri sport 2 posti del '60, con motore a 8 cilindri, ancora con vernice e pezzi tutti originali, appartenente ad una collezione privata che all'ultimo momento ha deciso di non mettere in vendita il gioiello. La macchina è appartenuta anche all'attore francese Alain Delon.

Bugatti, Isotta Fraschini, Mercedes, Ferrari, Rolls Royce, Bentley si sprecano, in tutto sono 46 vetture che manderanno in visibilità il pubblico che si è prenotato numerosissimo già dal primo giorno di mostra di questo salone particolare. La vettura più vecchia in vendita è una Aster Margeot del 1898 VIS a VIS di 3 CV di potenza che sarà quotata 7 milioni di lire. La vettura più moderna è una Ferrari 250 GTL del '64, quotata 4 milioni di lire, e che costava da nuova 5.800.000 lire. Come dire in 10 anni una svalutazione media di 180.000 lire l'anno!

Altro gioiello Ferrari è un « pezzo unico » fatto dalla Pininfarina nel '60 su un telaio 410 Superamerica, a cui è stato levato il grosso motore 5 litri di cilindrata e sostituito con un meno potente 3 litri per poter girare anche in città. L'auto ha avuto solo due proprietari, ed è in vendita per il prezzo di 8 milioni di lire.

Rarità è una Bentley del '54 carrozzata Coupé da Mulliner, rimessa completamente a nuovo e perfetta in ogni suo particolare. La meccanica è quella della Bentley Continental serie R, con motore 6 cilindri di 4887 cc cambio a 4 rapporti con 2., 3., 4. sincronizzate, il suo prezzo di partenza all'asta che si aprirà il 22 marzo è di 6 milioni di lire.

cev.



Novità al Salone di Ginevra questa Mercedes ultima serie con il motore 8 V che vedete qui fotografato. Cilindrata 4500, potenza 225 HP

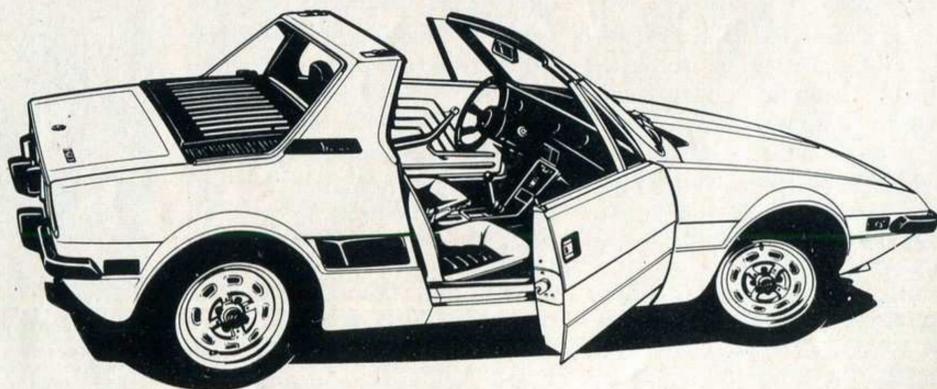
Cilindrata 1290 cm³, potenza 75 CV (DIN),
velocità oltre 170 km/h

FIAT

Fiat X1/9

La prima sportiva italiana di serie con

motore centrale



Il quarto atto dell'operazione
ESV (veicolo sperimentale si-
curo) a KYOTO con un ri-
dimensionamento delle pretese
americane di fronte al rea-
lismo dei costruttori europei



Crisantemi per l'a

La FIAT rinuncia alla «force de frappe»

DAL DIRETTORE

KYOTO - marzo — La sala abbuaiata della International Conference Hall della vecchia capitale imperiale giapponese, dove da due giorni i 350 delegati di una quindicina di Paesi erano impegnati nel più sconcertante show-down sul futuro dell'automobile, all'insegna della sicurezza pianificata dagli americani, ebbe come un risveglio improvviso dalla routine dei freddi, schematici, saccenti, pedanti interventi, ridondanti di tecnicismo e di slogan computerizzati, riproposti in successione continua dieci ore al giorno.

Il western di Montabone

Si svegliò a sentire gli spontanei e non formali applausi tra i tanti che puntualmente avevano salutato la conclusione dei numerosi interventi di ogni delegazione. Sul grande schermo di fronte alla platea dei delegati, da un'ora si stavano srotolando le perfette immagini del film al quale lo staff Fiat aveva affidato la sostanza della propria presenza a questa quarta conferenza tecnica internazionale ESV. Un preciso ed elaborato documento filmato, costruito con tecnica di raffinato documentario, che man mano trovava l'accento di un crescendo spettacolare. Dai diagrammi e dalle riprese aeree dei tests di prova si era giunti alle sequenze di quei western tecnici che sono le prove di crash, punti focali

del complicato teorema della sicurezza proposto drasticamente dagli americani nel 1959 quando Nixon inventò le sue ambiziose sfide alla società moderna, disagiata dal «fall out» degli inquinamenti da benessere. Tra questi la sfida contro le conseguenze degli incidenti automobilistici era una delle più essenziali per la necessaria collaborazione europea che doveva esprimersi tramite la nuova dimensione della NATO, il patto militare ormai chiamato a nuovi obiettivi nell'Europa degli equilibri distensivi.

Sullo schermo della Kyoto Hall il succedersi degli spettacolari crash degli ESV o di normali vetture Fiat di tutti i modelli, erano culminati in una spettacolare carambola al centro della pista di Caselle utilizzata per le riprese. Un rosso dinosauro americano, abbastanza impersonale da rendere inutile la specificazione di marca, se non per quello che emblematicamente esprimeva, era investito, travolto, macinato da un autocarro Fiat qualsiasi che pur nella scioccante collisione a cinquanta miglia dei due veicoli, avrebbe riportato solo una modesta avaria all'anteriore. Era il pugno da K.O., il colpo di scena thrilling del Sergio Leone made in Fiat Torino Mirafiori che probabilmente va individuato nell'ing. Oscar Montabone, boss della sezione esperienze avanzate della big italiana dell'auto, perciò n. 1 FIAT sul fronte delle ricerche ESV. Assente in Giappo-



Qui sopra, la ESV «media», quella da 2000 libbre, che sfrutta la meccanica della Fiat 128. Naturalmente, la trazione è anteriore. Evidente la soluzione stilistica sul padiglione che lascia indovinare la centina che si raccorda con i montanti. Qui sotto, la più piccola ESV Fiat, la 1500 derivata dalla 500

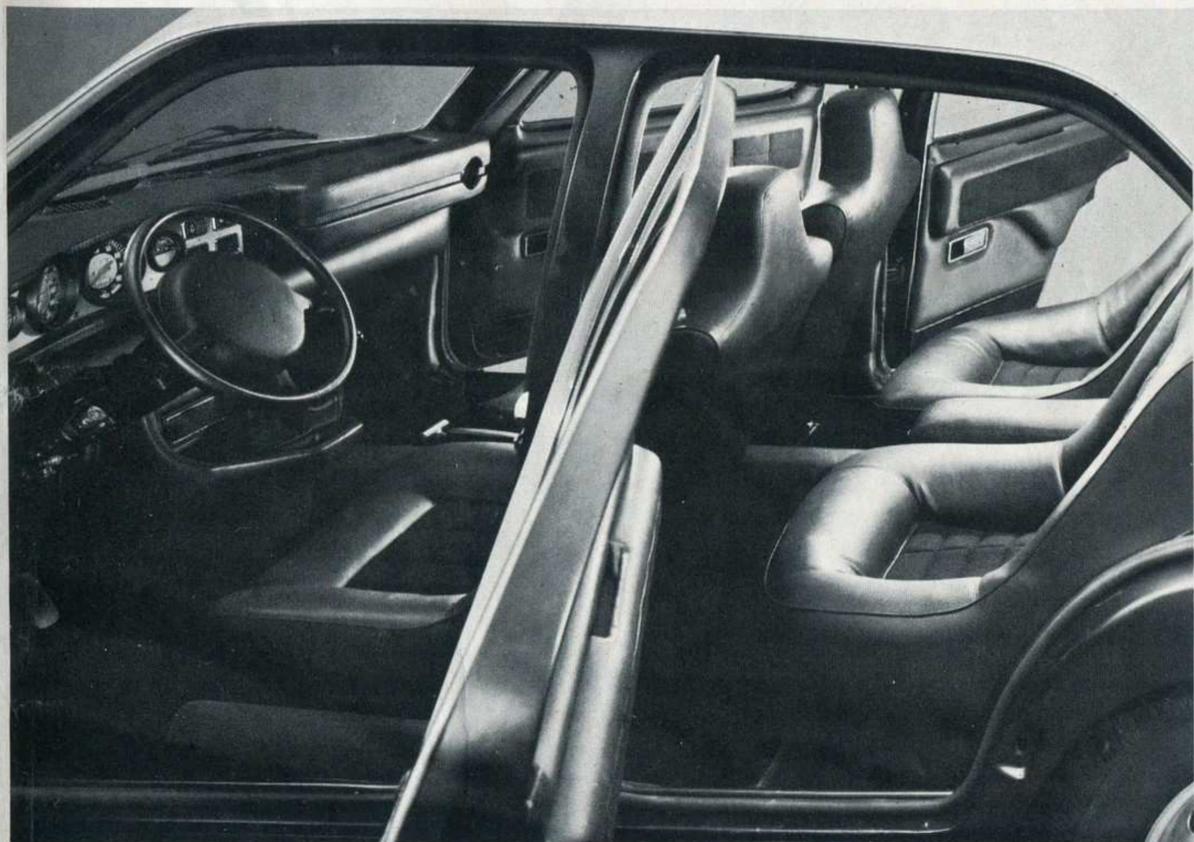


A sinistra, la ESV 2500 della Fiat conserva, pur nell'ambito delle norme di sicurezza, una sua linea abbastanza piacevole



A destra, l'interno della ESV 2000, sotto quello della 2500. Lo studio accurato dell'abitacolo ha portato a soluzioni che potranno venire adottate subito nella produzione di serie

uto mobile



ne, forse perché impegnato in complicate trattative post Citroen a Parigi, aveva affidato ai suoi vice Montanari e Zandonà le pizze dell'esauriente film-rapporto da un'ora e mezza, nel quale quel crash spettacolare era il suo provocatorio messaggio agli americani ancorati da quattro anni sulla barricata del famoso standard di sicurezza che si sublima nell'urto contro barriera a 50 miglia.

20 prototipi in nove mesi

E' questo il punto chiave della vertenza Europa-America, un dilemma che le case europee hanno invano tentato di attaccare qui in Giappone. Invano perché gli americani hanno mostrato di non aver battuto ciglio per tutte queste dimostrazioni

di assoluta impossibilità di realizzare quell'optimum di sopravvivenza in un abitacolo che affronta un urto frontale a cinquanta miglia all'ora in barriera.

100 milioni di dollari è costata finora, dicono gli stessi americani, l'operazione ESV con questi seminari che si trascinano dal 1971 e la Fiat ha concorso con una quota che sembra attinga alla decina di miliardi con ben venti prototipi realizza-

ti in nove mesi. Essa ha prodotto lo sforzo decisivo per tentare di riportare gli americani al necessario realismo della situazione automobilistica che non può prescindere dall'uomo e dalla sede stradale per ridurre le conseguenze degli incidenti. Ma nonostante tutto gli americani che ora cambiano tutti gli uomini al vertice della operazione, non mostrano di aver capito e di voler sottostare ai messaggi concreti



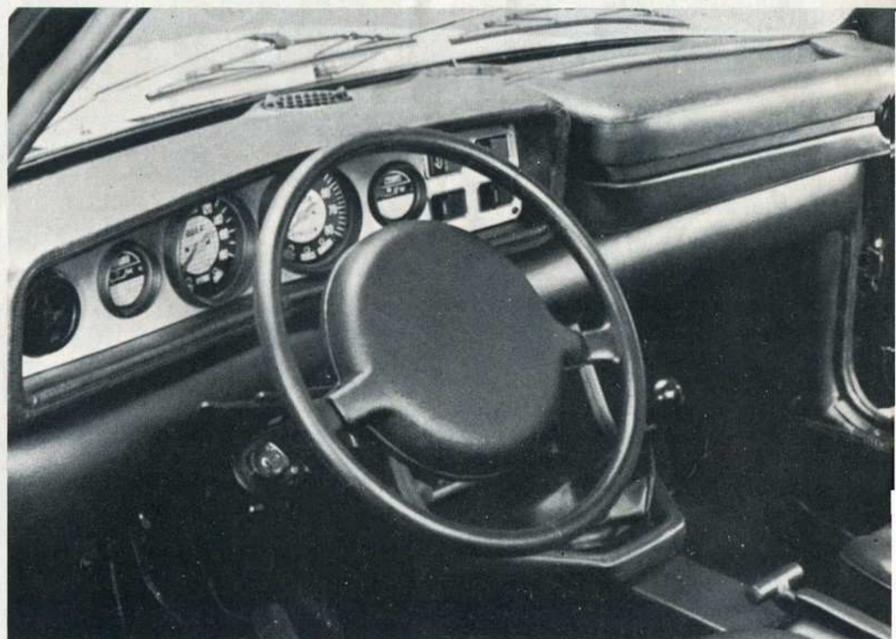
Era piaciuta al Ministro la «piccola» ESV FIAT

WASHINGTON - Nello scorso mese di marzo, la Fiat ha consegnato un esemplare della sua ESV della classe 1500 libbre alla National Highway Traffic Safety Administration di Washington, il particolare ufficio del Dipartimento dei Trasporti degli USA che si occupa delle vetture sicure. La cerimonia, (foto sotto) svoltasi nella piazza antistante il ministero americano, si è svolta alla presenza di Claude S. Brinegar, Ministro dei Trasporti degli Stati Uniti, che ha colto l'occasione per sottolineare come l'occasione fosse propizia per ricordare come è impellente la necessità di combattere gli incidenti mortali sulle strade.

Il ministro ha avuto parole di elogio per la ESV Fiat, senz'altro la più piccola fra i tanti progetti presentati dalle case di tutto il mondo. «Questo veicolo — ha detto il ministro Brinegar — è molto di più di un semplice prodotto del tavolo da disegno. E' il simbolo della decisione e dell'impegno con cui anche in Italia si ha a cuore il problema».



Qui sotto, il volante imbottito della ESV 2500, una soluzione quasi ovvia per una vettura sicura. In basso, una vista di tre-quarti della più grande delle « Sicure » Fiat, la 2500, su meccanica 124



dell'Europa le cui vetture non dinosauri non possono essere dimenticate.

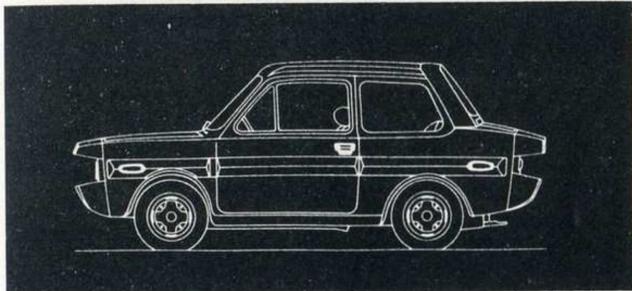
No contest dopo 4 giorni

Avremo modo di affrontare più esaurientemente i temi della quarta puntata della sfida ESV. Ora vale constatare che si è conclusa con un no contest, con gli europei che hanno portato le loro dimostrazioni e con la Fiat che ha pacificamente dichiarato che non continuerà più su questa onerosa strada di test non concreti. Gli americani al momento mostrano di non voler far marcia indietro, anche se per certi sintomi si pensa che stiano cercando una via di uscita alla maniera della guerra nel Vietnam.

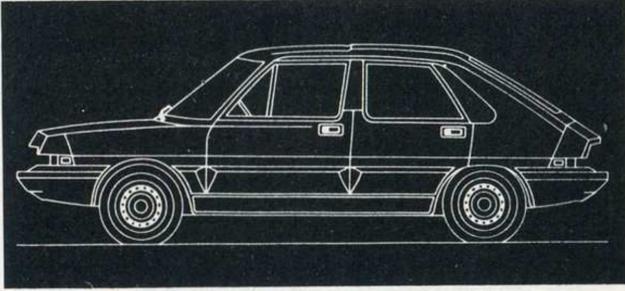
Cosa resta peraltro? Quel-

la immagine del giorno inaugurale quando il furbo Gene Mannella, l'oriundo abruzzese manager dell'istituto Ricerche Federali USA e presidente della Conferenza, tenne a sottolineare che quei crisantemi offerti nel giorno inaugurale ai delegati dai graziosi ospiti sono il fiore nazionale del Giappone e non quello dei morti come in alcuni paesi dell'Europa. Perciò secondo lui avevano lo stesso un valore augurale. Purtroppo, invece, a notare quanto avvenuto, si ha l'impressione che essi possano diventare l'estremo omaggio a un simbolo della società moderna come l'automobile se contro di essa operano, come abbiamo visto qui in Giappone, ancora coloro che non possono averla scoperta costruttivamente solo adesso.

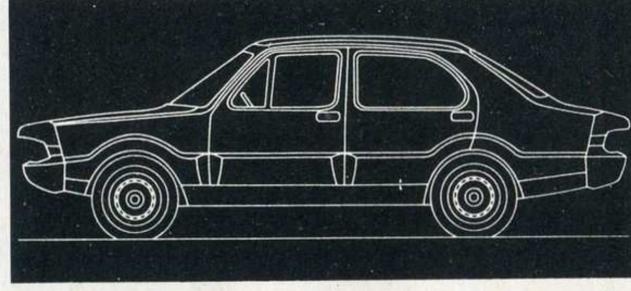
Marcello Sabbatini



FIAT 500	ESV 1500
lunghezza: 3,02	3,41
larghezza: 1,32	1,39
altezza: 1,33	1,37
peso: kg 530	kg 795
passo: 1,84	1,84



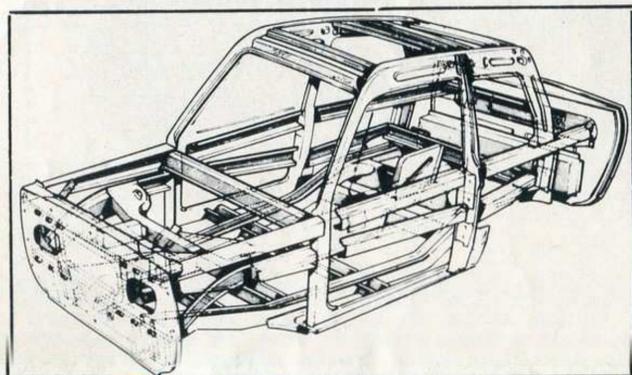
FIAT 128	ESV 2000
lunghezza 3,85	4,20
larghezza: 1,59	1,69
altezza: 1,34	1,41
peso: kg 770	kg 1116
passo: 2,44	2,44



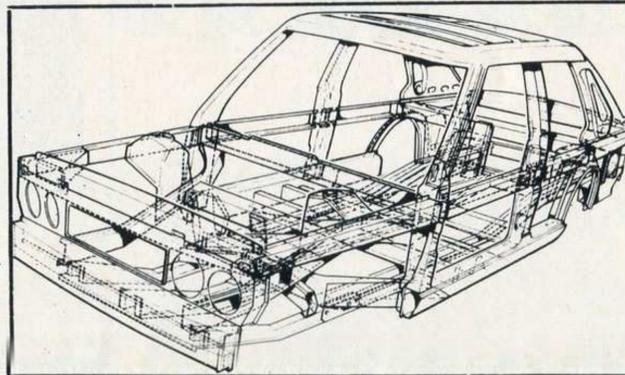
FIAT 124	ESV 2500
lunghezza: 4,04	4,36
larghezza: 1,62	1,73
altezza: 1,36	1,43
peso: kg 885	kg 1265
passo: 2,42	2,42

Le ESV della FIAT compendiano i tre temi tecnici fondamentali

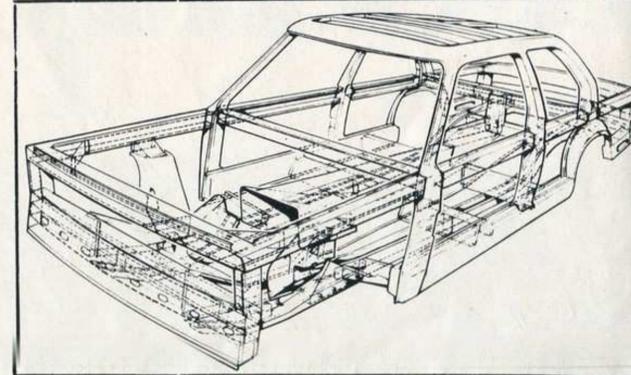
Le sorelle « sicure »



La struttura della Fiat ESV da 1500 libbre, derivata dalla 500. Evidenti appaiono gli irrobustimenti



La Fiat ESV della classe 2000 libbre. La struttura fondamentale irrigidita è quella della « media » 128



Molto simile alla 2000 la carrozzeria irrobustita della ESV 2500, che utilizza la meccanica della 124

ESV 1500 Dopo la presentazione alla III conferenza ESV, svoltasi a Washington, i lavori di sviluppo sulla « piccola » Fiat sicura, la 1500 libbre, sono stati ulteriormente portati avanti.

Tecnicamente, la ESV 1500 Fiat deriva dalla 500, e ne conserva in particolar modo gli organi meccanici nella loro disposizione originale, con gruppo motore-cambio posteriore e sospensioni a ruote indipendenti. I prototipi di questa vettura a tutt'oggi costruiti sono 13, di cui 10 già utilizzati in prove distruttive.

Tra le prove più ardue previste dal capitolato ESV c'è l'urto frontale contro un palo alla velocità di 50 miglia orarie, circa 80 kmh. I primi risultati di questa terribile prova non erano positivi per la piccola ESV, quindi si rendeva necessario l'irrobustimento di alcune strutture che si traduceva in un ulteriore aumento di peso, del 4%, mentre il costo saliva del 3%. Le percentuali totali di aumento, rispetto al costo della 500 di serie aumentavano così rispettivamente del 50% nel peso e del 43% nel prezzo.

Quindi, nel tentativo di assicurare ragionevoli caratteristiche protettive senza far salire troppo il costo, la Fiat ha deciso di costruire un prototipo « alleggerito », che risultava ridotto di una ottantina di chili rispetto alla versione precedente, solo il 35 per cento in più della vettura di serie. Ad ogni modo, relativamente alla protezione richiesta dai capitolati ESV, questa macchina non forniva la protezione adeguata.

Il perfezionamento della protezione agli urti a bassa velocità era però accuratamente studiato, anche per una possibile più immediata applicazione alle vetture di serie. Per i paraurti, le ricerche proseguivano esclusivamente sul tipo a schiuma solida. In particolare, il sistema di paraurti anteriore e posteriore è stato così migliorato:

- alleggerimento della parte schiumata mediante un certo numero di cavità di forma tronco-conica;

- creazione di ampi scarichi verticali in corrispondenza della fanaleria, per evitare l'accumulo di neve o fango;

- scomposizione dell'elemento del paraurti in due parti, una superiore ed una inferiore anche per migliorare le caratteristiche di visibilità dei dispositivi luminosi.

Anche le fasce laterali di protezione sono state modificate, mentre nella parte posteriore del padiglione è evidenziata anche stilisticamente la funzione del roll-bar.

ESV 2000 La Fiat ESV della classe 2000 libbre, cioè al limite di 900 kg circa, è derivata dalla meccanica ben nota della 128, una berlina che in origine pesa circa 800 chili. La meccanica è invariata, con motore trasversale e trazione anteriore. Il 4 cilindri adottato è quello di 1290 cc della Rally, i pneumatici sono 155 x 13, il serbatoio di carburante è diverso, nuovo il radiatore e le tarature delle sospensioni, ovviamente per adeguarle al nuovo carico per assale.

Si tratta però solo di una parte di quelle modifiche che si ritengono necessarie una volta che una vettura del genere dovesse essere prodotta in serie. Contrariamente a quanto è avvenuto con la ESV 1500, su questa 2000 è stato compiuto un vero e proprio studio di forma, allo scopo di mettere in luce eventuali incompatibilità fra esigenze stilistiche e prestazioni di sicurezza.

Di questa ESV « media » sono stati costruiti finora 5 esemplari; essa si presenta come una berlina 4 porte di dimensioni accettabili anche se sensibilmente maggiori rispetto alla berlina di serie.

Esternamente, la vettura è caratterizzata dalla presenza di vistose fasce protettive e di paraurti anteriori e posteriori, realizzati con la stessa tecnica di quelli della 1500. La curvatura del parabrezza è molto accentuata, e ciò ha permesso di non pregiudicare la visibilità del guidatore. Il padiglione è leggermente rialzato nella metà posteriore, un artificio stilistico che consente l'alloggiamento di una robusta centina che collega i montanti centrali ed aumenta la luce della porta posteriore.

A proposito di questo quinto sportello, esso è stato creato (non esiste sulla vettura originale) soprattutto per offrire una ulteriore possibilità di fuoriuscita agli occupanti, oltre ad agevolare l'accesso al vano bagagli altrimenti problematico per il particolare disegno della coda.

La struttura di questa nuova carrozzeria è ispirata agli stessi criteri che hanno portato alla definizione della ESV da 1500 libbre. Sono individuabili tre ordini di strutture: uno a livello del pianale, uno a livello della « cintura », ed un terzo a livello del padiglione. Anteriormente, anche per la presenza delle parti meccaniche, c'è un robusto telaio scatolato che supporta il gruppo motore-propulsore e si collega con gli elementi strutturali del pavimento.

ESV 2500 La vettura da cui deriva il progetto di ESV Fiat 2500 libbre è una delle più diffuse vetture europee, la 124 berlina 4 porte di concezione e disposizione degli organi meccanici definita « classica ».

Nella versione base, la 124 è equipaggiata da un 4 cilindri di 1197, con 65 CV ed una velocità di 150 kmh ed un peso a vuoto di 900 kg circa.

La rielaborazione stilistica della vettura, effettuata direttamente al centro stile della Fiat in funzione del progetto ESV, ha nettamente giovato alla 124-ESV, che ha assunto una linea più moderna nella sua impostazione classica.

Naturalmente, gli elementi di maggior originalità sono ancora una volta i paraurti anteriori e posteriori e le bande laterali di protezione, che ripropongono le soluzioni adottate dalle altre ESV per la protezione del corpo vettura dagli urti a bassa velocità.

Anche nella 2500, come nella 2000, si notano i montanti del parabrezza molto arretrati con il vetro ad accentuata curvatura. Anche qui esiste una quinta porta posteriore, mentre il rialzo del padiglione posteriore è mascherato da alcuni accorgimenti stilistici.

Gli organi meccanici hanno subito queste modifiche: il motore ha una cilindrata di 1450 cc, i pneumatici sono maggiorati a 175 x 13, nuovo il radiatore e diverse le molle delle sospensioni, mentre il serbatoio ha trovato alloggiamento nella zona retrostante l'abitacolo. La ruota di scorta è stata sistemata sul fondo del vano bagagli.

La struttura della carrozzeria ricalca anch'esso lo schema della 2000 libbre, ma con le varianti dettate dalla diversa sistemazione dei gruppi meccanici, con motore anteriore longitudinale e trazione posteriore.

La struttura primaria inferiore comprende nella parte anteriore un telaio smontabile costituito da due elementi longitudinali e da una traversa che supporta gli organi della sospensione anteriore.

Il consuntivo dei pesi della ESV 2500, raffrontato con quelli della berlina 124 di serie, sono espressi da queste cifre:

- strutture di carrozzeria: 27 per cento in più;
- paraurti anteriori, posteriori e laterali: 7 per cento in più;
- organi meccanici: 8,5 per cento in più.

Un aumento totale del 43 per cento cui dovrebbe corrispondere un aumento del costo di circa il 37 per cento.



Arturo Merzario premia il campione « locale » Achille Marzi

MERZARIO premia la «TRICOLORE»

6 prototipi per il '73

REGGIO EMILIA - La «Tricolore» ha siglato l'attività agonistica del 1972 con la premiazione dei suoi piloti e quando si dice «premiatura», il nostro pensiero riflette l'immagine di un ambiente serio, solenne, raccolto e un po' freddo ove vengono ammanniti discorsi ricchi di parole. Alla «Tricolore», invece, non è mancata l'austerità della cerimonia e neppure la presenza delle Autorità cittadine e sportive, ma accanto ad esse vi era una gaia corona di elegantissime signore e signorine, di giovani che discutevano di motori, di bielle, di sospensioni, di rapporti, di corse, ecc. il tutto nella cornice dell'Embassy Club. Tutto si è svolto con così straordinaria semplicità e naturalezza che tutti abbiamo finito per fare tardi.

La fiducia, la stima e la passione sono state le tre parole che più sono affiorate nei discorsi del presidente della «Tricolore» Romeo Antonio Galaverni, del sottosegretario di Stato on. Alberto Ferioli e del comm. Enrico Ferrari, presidente dell'Automobile Club reggiano quando si sono rivolti agli oltre cento intervenuti.

Galaverni ha ringraziato le Autorità per la loro adesione che trascende il solo fatto contingente ed è una riprova del riconoscimento del valore intrinseco dello sport automobilistico e l'ospite d'onore, il ferrarista Arturo Merzario reduce dal brillantissimo quarto posto assoluto al Gran Premio del Sud Africa; ha poi tradotto in cifra i risultati conseguiti nel 1972, risultati che hanno reso alla formazione

reggiana non poche soddisfazioni: le 270 partecipazioni-gare hanno infatti fruttato 27 vittorie di classe, 24 secondi posti, 20 terzi ed un secondo posto nel Trofeo della Montagna ad opera di Achille Marzi, oltre ai sei piazzamenti entro il decimo posto nella regolarità.

Parole di lode e di augurio hanno poi rivolto ai piloti ed ai dirigenti l'on. Ferioli ed il comm. Ferrari prima di procedere alla premiazione iniziata con la consegna all'«amico» Arturo Merzario di una targa d'oro. Artistiche coppe e caschi hanno premiato l'attività di Marzi, Campani, Foroni, «Bramen», «Ragastas», Ferretti, Curatolo, Bigliardi, Sidoli, Poggi, Del Bono, Ruozi, Torelli «John-John», Manini, Bonvicini, Montecchi, Garimberti, Prandi, Mammi, «El Paso».

Nel corso della serata abbiamo avuto l'opportunità di ottenere da Galaverni e Marzi qualche notizia sull'attività futura della scuderia. Grazie ai contatti pubblicitari con le ditte reggiane Sea-Fiat, Low, Cimurri, Latterie Riunite uniti, al contributo dell'A.C. locale, si prevede che la partecipazione dei piloti della Tricolore, che disporranno di ben sei vetture prototipi (due AMS 1000, una Dallara Sport 1000, una Dallara Sport 1300, una Abarth barchetta, una A.R. TZ 2000), due X 1/9, una BMW 2002 oltre le solite Lancia Fulvia 1300 e 1600, Fiat Abarth 595, 695, 850, 1000, 128 Trivellato, Autobianchi A 112, alle gare della stagione '73 sarà delle più intense.

c. b.

Premiati i campioni

«TRIVENETI»

Tulipani di «diamante»

PADOVA - Sessantatré coppe a forma di tulipano sono state assegnate nel corso delle premiazioni dei campionati triveneti di automobilismo 1972, svoltesi nella sala delle riunioni dell'Automobile Club in via degli Scrovegni. Il «TRIVENETO» ha chiuso il suo ventiduesimo anno di attività con un bilancio del tutto lusinghiero. Lo ha sottolineato il presidente dell'Automobile Club di Padova avv. Giorgio Orefice il quale, dopo aver accennato alle classiche competizioni automobilistiche che presero vita unitamente al «triveneto» quali la Coppa delle Torricelle, la Trieste-Opicina e la Tre Ponti-Castelnuovo, ha compiuto ancora un passo indietro nel tempo affermando che le premiazioni dei campionati triveneti 1972 coincidono con le nozze di diamante della prima competizione sportiva disputata a Padova attorno al monumentale Prato della Valle.

A parte questa parentesi storica, l'avv. Orefice ha quindi sottolineato il crescendo delle partecipazioni alle gare valevoli per il campionato triveneto: nel 1970 le «Tatog», Innocente, Pierluigi Grassetto, nel 1972 oltre 1700.

L'avv. Salvatore Aleffi di Trieste ha quindi portato il saluto ai conduttori e alle guidatrici soffermandosi a sottolineare come sia difficile raggiungere le vette conquistate dagli Automobile Clubs delle Tre Venezie con l'organizzazione di un campionato per le varie specialità.

Alla cerimonia erano presenti, tra gli altri, il presidente della commissione sportiva triveneta dott. Felice Sacconi, il dott. Cesco Van den Borre presidente dell'A.C. Treviso e per oltre dieci anni presidente della stessa commissione.

A tutte queste belle parole sono seguiti i fatti e le coppe a tulipano per: AC Treviso campione assoluto, Piave Jolly Club scuderia campione assoluto, ancora AC Treviso, AC Padova, Scuderia Piave Jolly Club, Scuderia Padovana, Franco Zanessi, «Calimero», Roberto Grassetto, Franceschi, Furlanetto, Campesan, Bernardi, «Tibelli», Ruozi, Pado, Amigoni, «Girasole», Brunner, Marcello, Pittini, «Tatog», Innocente, Pierluigi Grassetto, Delugan, Parpinelli, Ronchi, «Willer», «Effe-ci», Frisori, Capra, Alberto Donà, Nardari, Ranzati, AC Trieste, AC Udine, ancora Piave Jolly Club, Bassano Corse, Donatella Tominz, Livio Merluzzi, Ceccato, Cavallari, Tauffer, «Squaw», Bertolio, Bonelli, Calore, Ninin, AC Vicenza, AC Treviso, Scuderia Palladio e Scuderia 4R Lloyd Adriatico, Bacchelli, Rigoni, Marchiol, Svizzero, Presotto, Bedin, Baron, Svizzero, Benvenuti, Presotto, Marchi, Marchiol, Fulvio Bacchelli, Luisa Celadon Corà e Luisa Tosi Prioglio.

Via libera da Bologna

Il 26 marzo a Roma la premiazione CSAI

ROMA - Un comunicato ufficiale della CSAI avverte gli sportivi, e soprattutto gli interessati, che la «premiatura dei campioni» di soprattutto automobilistico 1972, che la «premiatura dei campioni» si svolgerà, infatti, presso l'Albergo Excelsior di Roma alle ore 19 di lunedì 26 marzo, invece del 24 marzo come era stato precedentemente annunciato.

Saranno premiati: Andrea de Adamich campione d'Italia assoluto, Vittorio Brambilla (Sport), Domenico Scala (montagna), Emilio Paleari (gran turismo speciale), Riccardo Ricci (turismo speciale), Sergio Barbasio e Piero Sodano (rallies).

Seguiranno i vincitori dei Trofei CSAI: Giorgio Francia (Formula Italia), Gaudenzio Mantova (F. Ford), Pier Bartolomeo Calò (montagna corsa), «Frank Mc Boden» (montagna sport), Erasmo Bologna (montagna gran turismo speciale), Paolo Cozzarolo (montagna turismo speciale), Raffaele Pinto e Luigi Macaluso (rallies europei conduttori), Arturo Marzatico (rallies nazionali), Giuliano Canè (regolarità).

Quindi i vincitori delle Coppe CSAI: Orazio Ragaiolo (F. Monza), Lella Lombardi (velocità femminile), Pasquale Anastasio (sport cl. 1300), Ennio Bonomelli (GT speciale oltre 2000), Giuseppe Pica (GT speciale cl. 2000), Aldo Bersone (GT speciale cl. 1300), Camillo Spica (GT speciale cl. 1000), Giò Pianta (turismo speciale cl. 3000), Martino Finotto (cl. 2000), Cosimo Turizio (cl. 1300), «Girasole» (cl. 1150), Dante Gargan (cl. 1000), Edoardo Gatti (cl. 850), Enzo Santucci (cl. 700), «York» (cl. 600), Sergio Loizzo (cl. 500), Pino Ceccato e Bernardino Bertollo (rallies internazionali gr. 1), Vanni Tacchini e Costantino Mariani (rallies internazionali gr. 3), Donatella Tominz e «Squaw» (rallies internazionali gr. 3), Giancarlo Biasuzzi (esordiente rallies nazionali), Salvatore Brai (rallies nazionali gr. 1), Leo Pittoni (rallies nazionali gr. 3), Serena Pittoni (rallies nazionali femminile), Luigina Imerito (regolarità femminile).

Infine, verranno premiati i vincitori dei campionati e dei trofei del karting: Riccardo Pratese (cl. 100 - 1. cat.), Raffaele Garofalo (K250 - 1. cat.), William Dantini (cl. 100 - 2. cat.), Luigi Giannini (cl. 100 - 3. cat.), Adriano Bergonzoni (K250 - 1. cat. Superiore), Marino Vitali (trofeo cl. 125).

Verranno inoltre premiate le Case costruttrici ABARTH-OSEL-ALFA ROMEO, FERRARI, FIAT e LANCIA per le loro affermazioni nei campionati internazionali della FIA.

La questione premiazioni è pertanto felicemente risolta, anche grazie al «fair play» della Scuderia Nettuno e dell'AC Bologna che hanno opportunamente spostato la loro annuale cerimonia dal 26 al 28 marzo.

«Qualità» NISSENA

CALTANISSETTA - Domenica scorsa presso la Sala Gialla del Palazzo Municipale di Caltanissetta, si è svolta la premiazione annuale della Scuderia Nissena. Presenziavano alla cerimonia il delegato del CONI prof. Giovanni Cimino, il prof. Emilio Milan, presidente dell'UNVS, il geom. Calogero Dell'Utri, consigliere dell'ACI, il dott. Maologio dell'ufficio sportivo dell'ACI, il cav. Carmelo Gruttadauria, vice presidente della Scuderia e tutto il consiglio direttivo. A fare gli onori di casa era il dott. Salvatore Tornatore, direttore sportivo della Scuderia.

Dopo il saluto del vice presidente e gli interventi del Delegato del CONI e del Presidente dell'UNVS, prendeva la parola il dott. Tornatore il quale relazionava dell'andamento tecnico sportivo per l'annata trascorsa, evidenziando che la Scuderia, pur dimezzata numericamente, nel 1972 è cresciuta qualitativamente, in quanto ha colto quasi gli stessi risultati del 1971, ottenendo delle affermazioni in campo regionale e nazionale conquistando il 3. posto nella Coppa CSAI gr. 2 Classe sino a 600 con «Kalogher». La Scuderia ha totalizzato 104 presenze-gara, ottenendo nove primi, sedici secondi, sei terzi, dieci quarti e dieci quinti posti.

E' risultato Campione Sociale 1972 il socio Bracco Antonio, mentre al secondo posto si è classificato Ugo Gerbino (campione sociale gruppo 2) ed



La famiglia Nissena: da sinistra, il cav. Gruttadauria, Dell'Utri, Giaratana, Cicero, Damanti, Pastorello, Gerbino, Tornatore, Bracco, Guarino, Athos, Agrippino, Sigona, Musarra, Giordano, Brunetti, Giugno con coppe e bimbi vari al termine dell'annuale premiazione

al terzo Carmelo Giugno. Al campione sociale è andata la coppa offerta dal Panathlon di Caltanissetta. Nella speciale classifica dei vari gruppi sono risultati vincitori: Antonio Damanti per il gruppo uno, Ugo Gerbino per il gruppo due, Bracco Antonio per il gruppo tre, «ATHOS» per il gruppo quattro e Carmelo Giugno per il gruppo cinque.

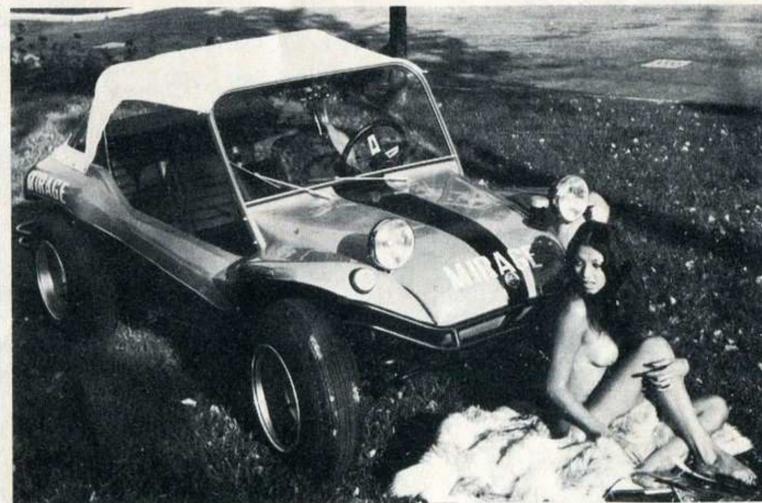
Per la regolarità è risultato Campione Sociale Calogero Dell'Utri al quale è andata la Coppa dell'INA SPORT. E' stata offerta una targa, messa in

palo dal CONI, ad Angelo Giordano, quale conduttore più sfortunato della stagione ed una coppa è stata data ai soci Pastorello e Cicero per la passione che hanno avuto nel costruirsi un prototipo tutto da loro.

Il dott. Tornatore ha concluso annunciando che per il 1973 è stata messa in calendario una gara da effettuarsi a Pergusa il 3 settembre organizzata dalla Scuderia Ateneo, Nissena e Pegaso. La cerimonia si è conclusa con un brindisi alle maggiori fortune della Scuderia.

auto mirage dune-buggy

LA PIU' SEXY SEXY SEXY SEXY



... e non solo perchè va in ogni posto: su sabbia, al mare, in campagna e vi accompagna nelle ore più belle delle vostre vacanze

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

automirage

Amministrazione e stab.: Via Mazzini, 26 tel. 051 307886 377456 40138 Bologna (Italy)



L'ing. Cavazzuti, progettista degli autodromi di Misano, Fiorano e Marzaglia, parla sul tema degli impianti sportivi per le gare automobilistiche, nel corso della tavola rotonda organizzata a Modena dall'Università del Tempo Libero. Nella foto, oltre a Mario Morselli, gli ingegneri Forghieri e Alfieri

All'Università del Tempo Libero interessante conferenza sull'auto

Motore nuova frontiera

MODENA - «L'Automobile oggi» era il tema di una tavola rotonda tenutasi a Modena, naturalmente su diverse direttrici, dagli autorevolissimi relatori: l'ing. Giulio Alfieri, direttore tecnico della «Maserati», l'ing. Ugo Cavazzuti ingegnere capo del Comune di Modena e progettista degli autodromi di Misano Adriatico, di Marzaglia e della pista della Ferrari e l'ing. Mauro Forghieri, capo dell'ufficio studi della «Ferrari».

Presentazione della manifestazione da parte del direttore della Università del Tempo Libero-ENAL cav. Leonardi che ha ringraziato i partecipanti alla Tavola Rotonda e il numeroso pubblico, fra il quale abbiamo notato: l'ing. Guy Malleret direttore generale e consigliere delegato della «Maserati», l'ing. Alberto Massimino, l'ing. Bechi (che progettò le Stanguellini da corsa), l'ing. Blanzino, l'ing. Piero Vicini, l'ing. Selmi, l'Assessore alla Urbanistica del Comune di Modena, il comm. Martinelli, il comm. Bepassati, il cav. Renato Cornia, insegnanti degli Istituti Alfredo Ferrari e Corni, il prof. Orazio Sorbello e anche molte signore e signorine interessate all'argomento centrale, diramato poi nei diversi temi specifici.

In realtà più che di una Tavola Rotonda si è trattato di relazioni ad alto livello scientifico, che hanno interessato i presenti al limite dei tempi previsti normalmente per i convegni culturali che si svolgono in questa austera sede nel Palazzo Carbonieri di Corso Canalgrande.

L'ing. Giulio Alfieri, parlando del motore nella realtà odierna e nella espressione futura, ha, con profondità di argomentazioni (che sono il risultato dei suoi studi), messo in evidenza come lo sviluppo del motore sia legato a determinati vincoli di natura finanziaria e industriale, precisando che se progressi sono stati fatti, molto ancora resta da scoprire per chiarire dubbi sempre presenti, avanzati da chi si interessa di motori.

C'è ancora, secondo Alfieri, una «manca di conoscenze fisiche e tecniche per lo studio dei fenomeni di combustione». Ha parlato dei tipi di motori che rispondono a determinati principi, ha accennato ai motori rotanti, ai motori a turbina, alla trazione elettrica, considerando che «il motore alternativo è tanto anziano, ma ha sempre qualcosa da dire; c'è sempre un punto da raggiungere». L'oratore, applauditissimo, ha accompagnato la sua esposizione con interessanti diapositive.

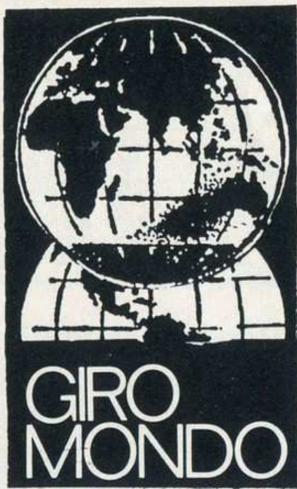
E' seguito l'ing. Cavazzuti che ha esposto, con modo conversativo, il tema degli impianti sportivi per le gare automobilistiche. Il noto progettista di autodromi ha fatto la storia delle piste, indicando esempi sia in Europa che negli Stati Uniti e nell'America del Sud. Si è soffermato sui vari tipi di competizioni e ha chiaramente indicato le varie caratteristiche dei circuiti. Si deve ricercare, secondo l'ing. Cavazzuti, di ridurre al massimo i rischi, certi che non si potranno eliminare. L'organizzazione delle gare non è semplice e richiede la valutazione di tutte le situazioni. Fatta eccezione per le più recenti, molte piste sono sorte sulla scia del parallelismo ippico.

Occorre, pertanto, adeguare gli impianti alle necessità attuali, provvedendo ai collegamenti stradali per un rapido afflusso e deflusso del pubblico, ai parcheggi, alle opere sussidiarie, ai box (che non debbono essere nei tratti dove si raggiungono le maggiori velocità), alle strade interne. La sicurezza dei piloti deriva dalla maggiore assenza di ostacoli. «L'autodromo ideale — ha concluso l'ing. Cavazzuti — non è possibile, ma è necessario ricercare quello il più sicuro possibile».

Infine, l'ing. Mauro Forghieri ha trattato un argomento di grande attualità parlando dello studio del veicolo in movimento come contributo alla sicurezza attiva. L'ing. Forghieri ha riferito della struttura della vettura e del suo comportamento quando si superano certi limiti. La scienza del veicolo che si muove, secondo il relatore, è in relazione agli aspetti del fenomeno della guida. Ha analizzato il comportamento di uno stesso veicolo affidato a diverse guide, illustrando i modelli matematici, con ampia casistica, e i tempi di reazione del veicolo e del pilota.

L'ing. Forghieri ha parlato (illustrandoli con disegni e grafici alla lavagna), degli studi che si stanno facendo negli Stati Uniti per stabilire, soprattutto, i tempi di reazione di chi guida, dovendo constatare che in Italia si fa poco o nulla. Naturalmente Forghieri ha analizzato le doti tecniche di una macchina che dia la maggiore garanzia possibile e quali sono i tanti fattori che concorrono per dare al mezzo il maggior equilibrio.

m.m.



«Olinkha» d'Inghilterra

• Quest'anno in Inghilterra ci saranno più MOSKOVICH nelle gare del gruppo 1. La Satra Motors farà correre due vetture, primo pilota il suo campione 1972, Tony Lanfranchi. Ci sarà inoltre una graziosa ragazza, che correrà con lo pseudonimo «Olinkha».

• Un giovane ventiquattrenne, DAVID FOX, ha vinto un completo corso di lezioni alla scuola di Jim Russell, oltre a un week-end gratuito al GP di Monaco. Sono i premi di una competizione per gli allievi della scuola.

• Vista circolare a Londra una ROLLS-ROYCE azzurra, sul cui lunotto era affisso un cartellino con la scritta seguente: «Se guido a destra, non spaventatevi... sono un europeo.»

• Nel 1972 in GERMANIA furono immatricolate meno vetture che nel 1971. Nel paese sono immatricolate milioni 20,8 di automobili, cioè 339 per ogni mille abitanti. Per la prima volta in Europa precede la VW.

• Anche quest'anno la WEBER darà un contributo alle corse di Formula Atlantic. Assegnerà un premio di circa L. 300.000 per chi segnerà il maggior numero di giri veloci durante la stagione, L. 150.000 al secondo. Per concorrere ai premi occorre però avere carburatori Weber sui motori BDA.

No agli «azzurrati»

• Dal primo settembre 1976 probabilmente negli STATI UNITI saranno vietati i parabrezza «azzurrati» e la legge verrebbe estesa anche alle vetture d'importazione. La norma attuale esige che almeno il 70 per cento della luce possa filtrare dal parabrezza, la legge nuova eleverebbe il minimo all'80 per cento.

• Una COMMISSIONE PERMANENTE di noti clinici e docenti universitari studierà, con la collaborazione dell'AC d'Italia, i problemi della medicina del traffico e gli aspetti medici degli incidenti stradali.

• Nei primi due mesi del 1973 i veicoli nuovi iscritti al PRA sono stati aumentati del 10,12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In particolare risulta un aumento di 21.309 unità (8,99 per cento) per le autovetture.



LLOYDS alle corse

• Dopo un primo anno coronato dal successo, la LLOYDS continuerà con il suo speciale programma assicurativo per le corse. Nel 1972 la compagnia di assicurazioni ebbe 200 assicurati e in totale ricevette trentun richieste di risarcimento, fra le quali una per una vettura sport a Le Mans (Bonnier) e una per un motore distrutto da un incendio mentre si effettuava la revisione. Per ottenere la immediata riparazione di una macchina sono sufficienti tre cose: foto della vettura, consegna alla Lloyds di parti rotte e informare la società entro 48 ore dall'incidente.

• Il campione europeo della montagna, ora ritirato dalle corse, XAVIER PERROT, è stato l'ospite d'onore a un ricevimento dato a Porrentruy, sua cittadina natale. In quell'occasione Perrot ha detto che vuole dedicare il suo tempo libero (a un garage a Zurigo) all'addestramento di piloti desiderosi di ottenere consigli.

• La FORD ha annunciato una nuova versione ad alte prestazioni della Escort 1300, denominata 1300E, la vettura raggiunge una velocità di circa 160 orari.

La sfida di EVERETT

• Lo slogan DATSUN in America «Le Datsun vincono solo perché acquistati un'Alfa Romeo di serie», ha indotto un certo Everett, noto nel mondo delle corse, a inviare un assegno alla rivista Autoweek perché comprasse un'Alfa 2000, pronto a sfidare due Datsun 510 sulla distanza di quattro ore su un qualsiasi circuito stradale.

• Residente nella Contea del Kent, il pilota inglese TONY BRISE sarà patrocinato dal giornale locale, il «Kent Messenger» per le gare di F. 3. Il giornale patrocina gare e vetture di F. 5000 da un certo tempo e, recentemente, ha avuto un premio per la miglior squadra non ufficiale in questa formula, grazie alla McLaren ex di Ganley con cui ha gareggiato Calcult.

• Per la vettura che ha già tutto: un californiano ha costruito e patentato la prima LAVATRICE che si possa montare su un'automobile. Si mettono acqua e roba da lavare, poi il movimento dell'automobile fa il resto. Ci vogliono però circa km 70 perché la biancheria venga pulita.

• Mentre provava una vettura tipo Indianapolis, è morto a Phoenix nell'Arizona il pilota americano BOB CRISS. La vettura si è schiantata contro un muretto e si è incendiata.

• La NUOVA ZELANDA ha detto che la serie Gold Star dell'anno prossimo continuerà ad essere per vetture cinque litri, mentre la Coppa Tasmania sarà aperta soltanto alle F. 2. La richiesta è già stata fatta alla FIA per le gare a Levin, Pukekohe, Christchurch e Teretonga. Si spera anche di organizzarne una il 17 novembre sul nuovo circuito di Manfield, che farebbe parte del nuovo campionato Pacific Motor Racing, che avrà prove in Giappone, a Singapore, in Malaysia, nelle Filippine e in Australia.

• Il BARC ha organizzato nei giorni scorsi un simposio di piloti e fra i presenti c'erano Chris Craft, Tony Lanfranchi, John Hine e vari altri.

Stabilimento nuovo
in BRASILE

Belo Horizonte FIAT

BELO HORIZONTE - Il 14 marzo scorso in Brasile, a Belo Horizonte, il governatore dello Stato di Minas Gerais, Rondon Pacheco e il Presidente della Fiat Giovanni Agnelli hanno firmato il documento che rappresenta il primo passo verso la costruzione di uno stabilimento per la produzione di automobili.

L'impianto previsto dovrebbe essere realizzato in tre anni e avrà una capacità di produzione di 190 mila vetture all'anno. Vi sarà prodotto la 127.

Gli investimenti per lo stabilimento di automobili ammontano a circa 230 milioni di dollari che saranno coperti dalla Fiat, dallo Stato di Minas Gerais e con ricorso ai mercati finanziari esteri. E' anche prevista la partecipazione dell'IMI.

La Fiat, che ha già a Belo Horizonte una fabbrica di trattori attualmente in fase di potenziamento, poche settimane fa ha concluso in Brasile un accordo con l'Alfa Romeo per la produzione di autocarri con la realizzazione del nuovo stabilimento automobilistico. La Fiat potrà così essere presente con le principali produzioni nel grande paese dell'America Latina.

Nel pomeriggio, dopo la firma dell'accordo con il Governatore Pacheco, il Presidente della Fiat ha incontrato i giornalisti e i corrispondenti della stampa internazionale:

«La Fiat», ha detto Agnelli, «è impresa che vuole avere e ha carattere internazionale: in un sistema economico aperto, è questo il solo modo per assicurare la sopravvivenza a una grande industria. Da questa politica sono nate le nostre iniziative nell'Europa, in Africa, in Argentina, via via in molti altri paesi, e oggi in Brasile. Lo sviluppo dei rapporti internazionali è complementare alla espansione della Fiat in Italia, fa parte della politica globale dell'azienda. Sono programmi» ha aggiunto il Presidente della Fiat, «che procedono paralleli, senza che le iniziative prese in un settore vadano a detrimento di altri impegni: al contrario, si raggiunge una affermazione generale più incisiva.»

Lo stabilimento previsto in Brasile potrà dare occupazione a circa 10 mila persone.

Nel corso della sua breve visita in Brasile, l'avvocato Agnelli è stato ricevuto dal Presidente del Brasile, Médici, e ha avuto colloqui con i massimi esponenti federali.

• MIKE WALKER, vincitore del Grovewood 1969 e terzo nel campionato F. 5000 del 1971, potrebbe essere costretto all'inattività pur avendo un patrocinio per la F. 5000. Ha detto: «Speravo che una delle squadre che partecipano al campionato Rothmans mi desse una vettura, ma non ho avuto fortuna.» Ha però avuto molte offerte per continuare in F. 3, ma le ha rifiutate sperando ancora nella F. 5000.

• E' nata a Bibbiena (Arezzo) una nuova scuderia, denominata CARLO BENELLI. Il consiglio direttivo è stato formato e il presidente è Fabrizio Conti. La scuderia tratta ora l'ingaggio di alcuni piloti toscani per scendere in campo.

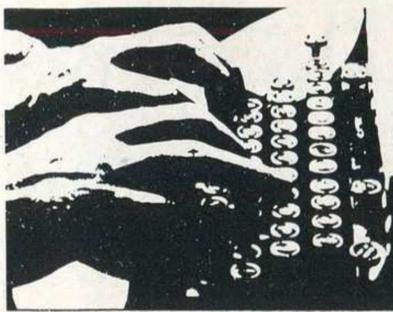
• Saltano altre gare di F. 2, oltre a quella di Imola. Già incerta, quella del 28 maggio a Thruxton è stata soppressa e così pure quella di Nogaro (30 settembre) ove si correrà invece la Coppa d'Europa di F. 3.

• Il ventitreesimo RALLY DEI TULIPANI partirà da Varsavia il 2 maggio, terminando sulle coste olandesi il 5. Coprirà un tratto di km 1800 in Polonia, con km 350 di prove speciali.

• Le iscrizioni per l'EAST AFRICAN SAFARI sono deludentemente poche. Alla fine di febbraio erano soltanto 22, negli ultimi giorni sono salite a un modesto 27.

• Il rallyman finlandese, HANNY PALIN, ha un grosso problema. Ha trovato il patrocinio per il Rally del Galles, a patto che piloti una vettura inglese che per ora non si è riusciti a trovarli.

• La 4 ORE DI ESTRIL, gara valevole per il campionato europeo turismo, è stata soppressa per motivi di natura finanziaria.



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

I «mignoli» di ascolto

Caro Autosprint, è da più di 11 anni che ti leggo (ricordo, e conservo ancora, le tue edizioni quindicinali in formato ridotto), e sono 11 anni che voi della redazione e noi lettori non facciamo che inveire e lanciare strali velenosi e polemici contro coloro che «abitano» alla RAI.

Giunti a questo punto, due sono le soluzioni di quest'annosa questione che si prospettano a mio modesto avviso: o passare decisamente alle vie di fatto, magari fondando un movimento tipo 'Racing Power', con scopi dichiaratamente terroristici, oppure, essendo che noi nonostante spesso si tirino in ballo sospetti istinti violenti, nella fattispecie a fondo sadomasochistico col tritolo di domestichezza ne abbiamo pochina, l'unica azione coerente che si possa fare, penso che sia quella di disinteressarsi d'ora in poi nel modo più totale ed assoluto dei nostri reggitori radio-televisivi, esprimendo così il nostro più profondo disprezzo nei loro confronti.

Voglio solo far notare la sterilità cronica delle polemiche con gli Enti Statali (e non a voi, che presumo ve ne siate resi conto già da un pezzo, ma agli altri lettori che si affannano a scrivere indignati su argomenti che non meritano ormai più il loro risentimento).

Balza purtroppo agli occhi di ogni telespettatore attento il fatto che i cosiddetti 'animatori' dei vari servizi non siano altro che degli «assemblatori» di materiale d'archivio più che stantio, perlomeno in fatto di automobilismo, è ormai inutile starci tanto a scaldare per niente, meglio, per una volta, 'fare i superiori'. Fa anche tanto bene al fegato.

Guido Haschke - Milano

Ci fa piacere, una volta tanto, «dialogare» con qualcuno che la pensa come noi. Non nei confronti della RAI-TV, per carità, ma relativamente a quanto si dovrebbe fare, secondo molti, per cercare di scuotere la divina indolenza dell'Ente radiotelevisivo.

Referendum, «marce» di protesta, petizioni di onorevoli localmente ispirati, lettere di insulti: tutto vano. Non parliamo poi degli «indici di ascolto», che dovrebbe essere la chiave di volta delle scelte RAI in funzione dei desideri degli utenti.

Nei confronti dell'automobilismo sportivo — che pure è uno spettacolo nel vero senso della parola, se ben valorizzato audiovisivamente — non esistono indici, neppure politici (del teleschermo); semmai dei «mignoli». Accontentiamoci.

L'ARCHIVISTA

Lacune sul Mondiale

Caro Autosprint, sto cercando di mettere un po' d'ordine nel materiale in mio possesso relativamente al Campionato Mondiale Marche e ad altre gare. Vi sarò grato se vorrete chiarire alcuni miei dubbi o colmare mie lacune. Vorrei conoscere:

a) Quali sono state le varie denominazioni ufficiali dal suo inizio?

b) Nella «guida al Mondiale Marche» inserita in un numero di Autosprint dello scorso anno, fate decorrere l'inizio dell'albo d'oro dal 1953, mentre il volume «Autogare '71» edito dalla Lea, lo fa decorrere dal 1952 (Ferrari).

c) Nella vostra precitata guida, accennate a circuiti non più idonei per tali gare, e riportate gli albi d'oro delle gare attualmente disputate. E' possibile conoscere quali altre gare sono state disputate ogni anno e chi furono i vincitori?

d) Su quale distanza fu disputata la gara di Daytona negli anni 1962, 63, 64, 65, e quella di Spa del 1953?

Enrico Medici - Roma

Ecco quanto siamo riusciti a sapere spulciando gli archivi. Per quanto riguarda l'altra lettera che ci ha inviato, la preghiamo di avere un po' di pazienza.

a) Il campionato nacque nel 1953 come «Mondiale Marche». Nel 1962 la FIA cambiò nome in «Trofeo Internazionale Marche», mentre esso assunse la sua attuale denominazione, cioè Campionato Mondiale Marche nel 1972.

b) L'inizio del campionato è avvenuto nel 1953. Le gare che si erano svolte in precedenza non avevano un legame fra loro.

c) Per rispondere a questa domanda, le sarà certamente molto utile il volume «Autogare», che lei ci sembra possiede.

d) Daytona: 1962, 3 ore (1. Gurney su Lotus Sport; Moss su Ferrari fu quarto assoluto ma 1. delle Gran Turismo); 1963, 3 ore (1. Pedro Rodriguez); 1964, 2000 chilometri (1. Rodriguez-Hill su Ferrari); 1965, 2000 chilometri (1. Miles-Ruby su Ford). La gara di Spa del 1953 è stata disputata sulle 24 ore.

GIANLUCA BARNESCHI - Roma — Riguardo alle decals che lei ha notato sul fianco della nuova Ferrari B.3, la Borgo è una notissima casa produttrice di pistoni, mentre la Schmitthelm è una casa tedesca che produce molle per richiamo valvole. Per quanto si riferisce a quello che lei chiama «barattolo rosso» pensiamo lei voglia parlare del filtro a cartuccia del lubrificatore che si trova nella parte superiore del vano motore.

EDO GALLAI - Udine — La coppia va bene, ma non dimentichiamo che la curva di potenza sale con l'aumentare dei giri. Ed è la potenza che porta avanti la macchina, non la coppia. Ma non bisogna esagerare, infatti, a tirare le marce, poiché la curva di potenza «cade» dopo un certo regime di giri.

PIETRO GUIDUCCI - Molazzana (Luca) — Nell'annuario CSAI (da richiedere all'indirizzo di via Solferino 32, Roma), sono contenute le norme per l'organizzazione delle gare, compreso quanto deve apparire sul regolamento. Per avere un'idea, può anche chiedere se le mandano qualche copia di regolamenti di gare future o recenti per «ispirarsi».

LANDRINO GIOVANNI - Casalvolone (Novara) — La preparazione di un motore da corsa è stata affrontata solo superficialmente nei libri, anche perché è difficile codificare le tante cose che si possono fare in motori a volte molto diversi. L'indirizzo del preparatore Angelini è questo: Circonvallazione Gianicolense 204/A, Roma.

ALDO PENATI - Usmate (Milano) — Anche noi siamo in attesa di novità, caro lettore: le pare che se ne avessimo le terre per noi?

LUCA MARCHI - Tolmezzo (Udine) — Al Rally Sanremo-Sestriere del 1971, l'Alpine-Renault 1600 n. 8 era guidata da Jean-Pierre Nicolas in coppia con Guy Vial. Non ci risulta che Merzario abbia mai corso con uno pseudonimo.

GIANNI FITTIPALDI - Castelluccio Inferiore (Potenza) — Ecco l'indirizzo inglese del suo illustre omonimo Emerson: Green Gables, Norwich Road, Bumwell (Norfolk, Gran Bretagna).

ROBERTO ROSSI - Milano — In effetti, lei ci prende un po' alla sprovvista con il suo quesito, che potrebbe per lo più essere rivolto ad uno specialista in medicina dello sport.

FABIO POLETTI - Milano — Troverà in questo numero tutto quanto è possibile sapere relativamente ai partecipanti alla 4 Ore di Monza. Infatti, le iscrizioni giungono in genere all'ultimo momento (la chiusura era fissata per sabato 17), ed i numeri di gara sono assegnati in un tempo successivo. Il limite di 3 litri per le vetture partecipanti al mondiale marche vale per le vetture Sport gruppo 5. Le Gran Turismo, come Ferrari e Corvette, e le Turismo non hanno limite di cilindrata.

FRANCO VISMARA - Pisa — La sua lettera relativa alle prodezze dei suoi cani è giunta — evidentemente per sbaglio — a noi invece che al destinatario, il quale magari si è ritrovato nella busta una serie di quesiti di carattere automobilistico invece delle notizie sulla cucciolata. Se ci manda il recapito, possiamo inviargliela noi.

Spettabile Autosprint, vorrei sottoporre all'attenzione degli organi preposti una situazione che penso si ripeterà anche quest'anno. La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI) ha fatto comparire sull'annuale calendario sportivo in data 20 maggio 1973 la classica corsa automobilistica in salita Trieste-Opicina.

Tralasciando la solita retorica sull'importanza turistica, sulla spettacolarità della stessa, vorrei che fosse ufficialmente chiarito una volta per tutte, dagli organi preposti, quali criteri vengano adottati per confermare o invalidare la corsa, visto e considerato che lo scorso anno, dopo un'innumerabile serie di conferme e smentite, la medesima fu sospesa all'ultimo momento, quando ormai non c'era più tempo materiale per redigere una ufficiale protesta da parte dei piloti e della cittadinanza stessa.

Acciocché anche quest'anno non si ripeta una sì incresciosa situazione, chiedo cortesemente che tale corsa venga in via definitiva, attraverso le quotidiane fonti di informazione, ufficialmente confermata o sospesa.

Paolo Parlato - Trieste

Non si può certo dire che questa lettera manchi di chiarezza. Comunque, sincerità per sincerità, siamo piuttosto scettici sulla possibilità di effettuazione della Trieste-Opicina. Sia perché essa ha un percorso obiettivamente troppo «cittadino», sia perché c'è già il precedente della non effettuazione 1972.

Ad ogni modo, le ricordiamo che la CSAI ha inserito la corsa nel suo calendario non per «sfizio», ma in quanto la gara stessa era stata richiesta secondo la dovuta prassi dall'AC della sua città.

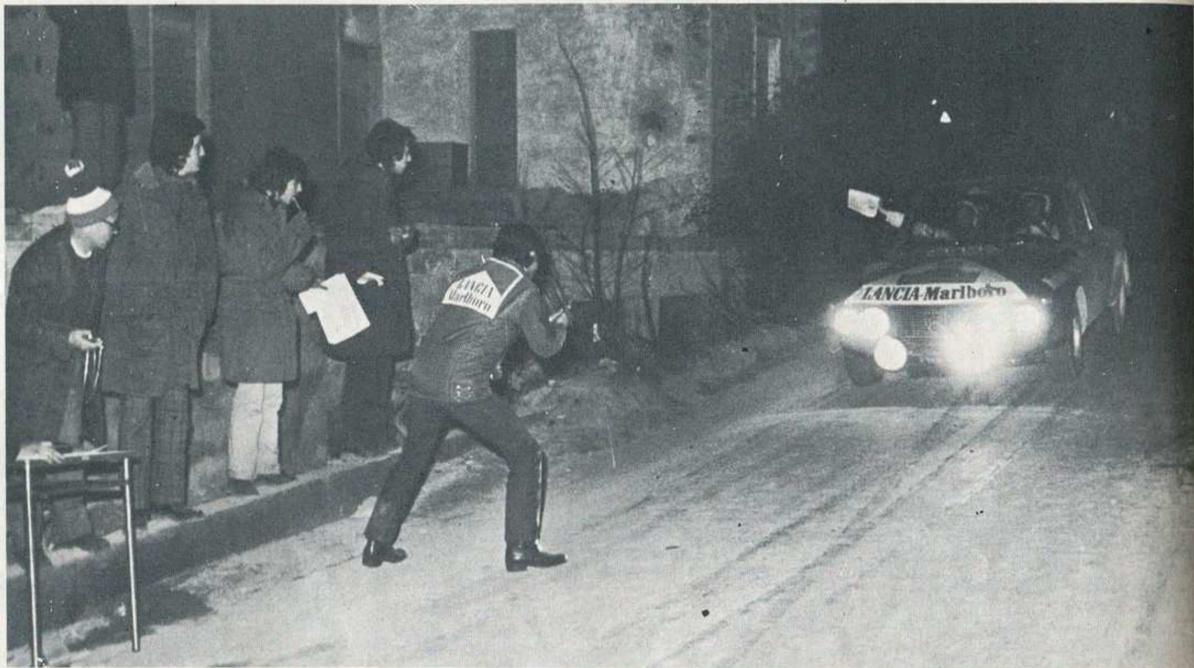


FOTO-SPIA

Caro Autosprint, durante il recente Rally di S. Marino ero con alcuni miei amici al controllo orario di Miniera di Perticara. Eravamo lì perché attendevamo l'arrivo di un equipaggio di nostri amici, e volevamo darci da fare per aiutarli un poco, anche se non sapevamo come. Quando sono arrivati i primi, abbiamo visto che c'era un signore con i baffi che aspettava le vetture Fiat ufficiali a pochi metri dal tavolo dei cronometristi: prendeva la tabella che al volo gli dava il navigatore senza scendere di macchina e la dava ai cronometristi.

Ci è sembrata una buona idea, poiché a quel controllo si arrivava in ritardo anche notevole e prima la tabella arrivava sul tavolo dei cronometristi e meglio era per il navigatore che, impacciato con le cinture ed i cavi dell'interfono ci mette sempre un po' di tempo a scendere.

Quando è arrivato l'amico nostro — ovviamente in ritardo anche lui — abbiamo fatto la stessa cosa ma i cronometristi non hanno voluto, e hanno voluto che fosse il navigatore a portare la tabella sul tavolino.

Fuorilegge al C.O.

Come stanno in realtà le cose? E' possibile o no fare questo tipo di favore ai piloti?

Giuseppe Angelini - S. Arcangelo (Forlì)

Il regolamento dice pressapoco che «il cronometrista segna l'ora di passaggio al momento in cui un conduttore gli consegna la tabella di marcia». Quindi, bene ha fatto a pretendere che il vostro «assistito» provvedesse personalmente alla consegna del fatidico libricino.

D'altra parte, la legge dei primi è sempre la stessa: un signore con i baffi una volta (Silecchia?), oppure Piero Sodano (nella foto che pubblichiamo, scattata durante lo stesso Rally di S. Marino al C.O. di Ponte Santa Maddalena) un'altra volta.

Anche i cronometristi sono uomini, e fanno gli eroi solo con i corridori privati. Un consiglio: si faccia crescere i baffi, e provi a fare il «tramite» a muso duro, senza chiedere «permesso» o «per favore». Ma non dimentichi una giacca a vento con un nome importante all'occhiello o sulla schiena.



GIANNI TURA - Ravenna — Sì, in entrambi i casi il roll-bar e la licenza per il co-pilota sono obbligatori.

EUGENIO VACCARI - Forlì — Le monoposto di Formula 2 non hanno limitazioni per quanto riguarda passo e carreggiata. Queste le misure da non superare: fra i due assali, la larghezza della carrozzeria non può essere maggiore di 130 cm. Davanti alle ruote anteriori, la larghezza della carrozzeria non può superare i 150 cm. Ogni parte della carrozzeria anteriore che sia più larga di 110 cm non potrà superare in altezza i cerchi delle ruote anteriori. I cerchi non hanno misure fisse regolamentari. La carrozzeria è generalmente in fibra di vetro.

GIOVANNI DI BONO - Palermo — La gara in salita del Montepellegrino non sarà più organizzata non perché fosse fatta male, ma per le difficoltà sempre maggiori che si incontrano ad effettuare una gara in salita, soprattutto in funzione delle misure di sicurezza. Il suo spostamento a Pergusa, quindi, era una conseguenza logica se si voleva perpetuare la tradizione organizzativa dell'AC di Palermo.

GIORGIO FLORIDIA - Vaiano Cremasco (Cremona) — Le prove della 4 Ore di Monza si svolgeranno venerdì dalle 15,30 alle 18 e sabato dalle 15,15 alle 18.

SILVIO MELANDRI - Firenze — Siamo spiacenti, ma di tutte le modifiche che lei vorrebbe fare alla sua 750 Fiat non gliene consigliamo neppure una. Per allargare i passaruota, è indispensabile che lei aggiunga del materiale: non può semplicemente «tirare» in fuori la lamiera. Quanto agli ammortizzatori, è una sciocchezza che ribaltarli faccia sì che la vettura si abbassi. L'altezza non è data dagli ammortizzatori, ma dalle molle posteriori e dalla balestra davanti. Infine, per carità, lasci i cerchi come sono. Di contagiri ce ne sono di molti tipi (meccanici ed elettrici) e di molti prezzi, più o meno attorno alle 20.000 lire comunque. Un impianto di scarico Abarth per la sua macchina costa di listino 16.128 lire IVA compresa.

ENRICO MONTALDO - Milano — Provi a scrivere alla redazione del mensile Champion (14, rue Brunel, Paris 17.): può darsi che loro siano in grado di procurarle quel libro.

BRUNO PEDERZOLI - Medicina (Bologna) — Saremmo stati ben felici di dar seguito alla nostra offerta. Il fatto è che l'importatore italiano non riceve ancora quell'articolo in quantità sufficiente. Pertanto, finché non ci dà il via, non possiamo far nulla.

GIOVANNI GADONI - Lugo (Ravenna) — Dell'inversione dei nomi ci eravamo accorti anche noi. Riguardo ad Safari, nel 1969 vincitori furono Hillyar-Aird su Ford Taunus 20 M. Una Datsun 1600 vinse nel '70 con Herrmann-Schuller.

Vorrei fare una precisazione relativa alla gara del gruppo 4 svoltasi il giorno 10 marzo scorso a Vallelunga.

Ho notato con piacere che il vostro collaboratore si è accorto che Carlo Pietromarchi montava sulla «Pantera» le grosse gomme da asciutto. Mi spiace, però, che non si sia accorto che anche la Daytona da me guidata montava le stesse «grosse gomme da asciutto».

Massimo De Antoni - Roma

Svista involontaria, naturalmente, quella che ha «coinvolto» il forte rappresentante del Gruppo Piloti Romani. Speriamo che la precisazione, graditissima, riequilibri la bilancia delle valutazioni agonistiche riguardanti il Trofeo di «Riapertura».

CONFUSIONE SUL GIRO

C'è tempo per i tempi

Spett. Autosprint, a proposito dei tempi fatti registrare al circuito Paul Ricard dai prototipi Ferrari, Alfa e Matra, pare abbiate fatto un po' di confusione. Mi riferisco ai tempi fatti registrare nelle scorse settimane.

Sul n. 7 di Autosprint si legge che il miglior tempo fatto registrare dalla Ferrari 312 P è di 1'54"6, mentre il migliore della Matra era di 1'54"3.

Sul n. 9 di Autosprint, invece, mentre si riconosce al prototipo Alfa di essere stato più veloce della Matra, non lo è stato nei confronti della Ferrari, in quanto il suo tempo passa misteriosamente da 1'54"6 a 1'52"7.

Nell'ultimo numero da me letto si riconosce che il prototipo Alfa, con il suo 1'52"4, è stato più veloce della Ferrari, ma non della Matra di 2/10. Ora, volendo mettere un po' d'ordine in questi tempi, si vede che il miglior tempo della Ferrari è di 1'54"6, quello del prototipo Matra di 1'54"3 e quello del prototipo Alfa di 1'52"4, clamoroso tenendo conto che si tratta di una vettura in fase di collaudo.

In sostanza, la nuova Alfa è stata la più veloce, molto di più di quanto non voglia far credere Autosprint, i dati infatti sono tratti dal vostro giornale.

Giorgio Ferri - Pesaro

Ci perdoni, ma non abbiamo capito per quale ragione — visto che lei stila le sue classifiche di merito al Ricard in base a quanto scrive Autosprint — debba ritenere giusti i tempi «vecchi» e sbagliati quelli più recenti.

Infatti, e lei se ne sarà certamente accorto, in questo periodo il circuito francese è stata sede pressoché continua di prove da parte di ogni genere di vetture, ivi comprese le Sport Group 5 in vista della ripresa europea del Mondiale Marche.

Autosprint esce una volta alla settimana, ed è inevitabile che, dopo aver riferito di exploits verificatisi in un certo giorno, sul numero successivo ci si trovi di fronte ad ulteriori tempi di quella stessa marca di cui si era riferito. Purtroppo, i direttori sportivi delle varie Case non spingono la loro cortesia fino al punto di programmare i loro tests in sincronia con le date di uscita del nostro giornale.

Cosa è successo, quindi? Che nel riferire delle ultime prodezze Alfa al Castellet le abbiamo paragonate non ai tempi delle loro avversarie pubblicate sul numero precedente di Auto-

GIAN PAOLO ALBERTINETTI - Cuneo - *L'Alfetta è in effetti in allestimento all'Autodelta in versione preparata, per ora in vista di impiego rallystico. Quanto alle prestazioni della vettura di serie, non stia a preoccuparsi di certi exploits di altre vetture.*

GIUSEPPE CORRENTE - Brescia e **MASSIMO POLI** - S. Miniato (Bono) (Pisa) *Lettere come le vostre ne giungono moltissime in redazione. Pare che la carriera di «collaudatore meccanico» sia fra le più ambite dai giovani. Il fatto è che i collaudatori le case se li allevano ... in casa, e non ci risulta che esistano scuole od una qualifica del genere.*

VINCENZO FERRAMI - Cadignano (Brescia) - *Premesso che per velocità quali quelle raggiungibili con la sua macchina lo spoiler anteriore non serve a nulla, le possiamo dire che non è difficile farlo costruire da un buon carrozziere.*

CESARE ZANZI - Domodossola (Novara) - *Innanzi tutto, hai la patente da almeno un anno? Se sì, bisogna andare all'ufficio sportivo dell'AC di cui sei socio, per farsi spiegare la trafila dei documenti necessari. Per il costo, siamo sulle trentacinquemila lire circa.*

ANDREA LOGOTURRI - Verona - *Pier Giorgio Provolo abita a Verona, in via Aspromonte n. 15.*

M. GOVERNATORI - Torino - *La foto che lei ci manda ritrae una Ford Escort impegnata nella 24 Ore di Spa dello scorso anno. I jari orientati in quel modo non hanno probabilmente altro significato che di evitare la sporcizia e le rotture nelle ore diurne.*

ENNIO BEGNARDI - Alghero (Sassari) - *L'indirizzo del Club nazionale Fuoristrada è il seguente: via Emilia Levante 253, S. Lazzaro di Savena (Bologna).*

GIORGIO GHIDETTI - Soresina (Cremona) - *Per la qualificazione FIA «endurance» sono necessari piazzamenti entro il terzo posto. Ovviamente valgono anche i piazzamenti ottenuti nel 1971. La foto non l'abbiamo, ci dispiace.*

LUCIO GUIZZARDI - Novi Ligure (Alessandria) - *Questo l'indirizzo della scuderia Vetro: via Marmora, frazione Confreria, 12100 Cuneo.*

ANTONIO CARLEO - Cava dei Tirreni (Salerno) - *Non siamo in grado di dirle cosa deve fare, così per lettera, per fare l'assetto alla sua vettura. Vi sono molti specialisti, ma non ne conosciamo dalle sue parti. Per i pneumatici, pensiamo siano meglio i 175/70.*

RENATO MACCHI - Varese - *Avrà notato che in questo stesso numero di Autosprint abbiamo riportato la notizia relativa alla Dywa costruita a Canegrate.*

GABRIELE ACCORONI - Ancona - *Nessun corso, nessuna licenza particolare, ma semplicemente quella di seconda categoria che otterrà (dopo almeno un anno di patente) presso l'ufficio sportivo del suo Automobile Club, in corso Stamira 78.*

MASSIMO CASINI - Viterbo - *La Autobianchi A-112 Abarth è per ora omologata in gruppo 2, classe fino a 1000 cc. Per la licenza, veda le risposte analoghe date ad altri lettori in questo «Fermo Posta».*

sprint, ma ai tempi che le stesse avversarie avevano nel frattempo migliorato.

In realtà, nelle sue non recentissime sedute di prova con Redman la Ferrari aveva chiuso con un 1'52"7 riportato anche dalla stampa francese, mentre la Matra — che al Ricard è letteralmente di casa, e che quindi prova praticamente tutti i giorni — aveva nel frattempo ritoccato il suo record personale portandolo a 1'52"2, che crediamo — salvo ulteriori aggiornamenti — essere il miglior tempo di una vettura sport sui 5.800 metri del tracciato provenzale.

Con tutto ciò, tenga ben presente che i tempi riferiti sono largamente ufficiosi. Non vogliamo dire che siano truccati, ma sono presi dai cronometri delle singole squadre, ecco... Per i tempi «veri» c'è da aspettare ancora un poco.

E FRANCISCI?

Una difesa inutile

Caro Autosprint, nel numero 8 di febbraio lessi con mia grande sorpresa che il partner di Galli (attualmente infortunato) alla 6 ore di Vallelunga doveva essere Jarier. Non sottovalutando, naturalmente, le qualità del francese, mi meravigliò il fatto che egli era stato preferito a Francischi, ottimo pilota e uno dei pochi veri conoscitori del circuito romano.

Mi sorprese anche il fatto che Osella, che aveva contattato fino ad allora soltanto piloti italiani ad eccezione di Redman, proprio a Vallelunga volesse lasciare a piedi quello che oggi considero uno dei più forti conduttori italiani.

Ora che «Nanni» si è infortunato il suo posto dovrebbe senz'altro essere assegnato a Francischi, che l'anno scorso ha dato buona prova di sé anche nell'Euro F.2 con una più che dignitosa stagione a bordo di una macchina che spesso ne ha rallentato le prestazioni.

Mariano Satriano - Roma

La sua difesa dei piloti italiani, e romani in particolare, è ammirevole. Comunque, a parte il fatto che — come avrà visto — Jarier non è certo un pilota da «buttare», il problema della sostituzione di Galli o dell'impiego di Francischi non si pone, per lo meno per Osella. Infatti, la squadra torinese non andrà alla 6 ore di Vallelunga, riservandosi per il debutto dell'Euro 2000 al Paul Ricard.



E' uscita l'ultima F. 1 Ferrari: la 312 B3 (n. 2). Cosa può dire un appassionato come me di automobilismo, su questo tipo di vettura? A parte le considerazioni tecniche su cui, nonostante il Vostro giustificato ottimismo, preferisco non espormi (vedi il caso della B2, che ritenevo fosse nel 1971 la macchina da battere, ma che invece si rivelò un insuccesso completo, causa le note noie alle sospensioni posteriori), vorrei invece considerare soprattutto il fatto che la macchina in questione, non sia stata costruita totalmente in Italia.

Ho riflettuto parecchio intorno a ciò, ma la faccenda della monoscocca costruita in Inghilterra non mi va proprio giù. Non posso assolutamente concepire che nella costruzione della B3 siano venuti in aiuto (sino a che punto poi, non è dato sapere), i così tanto decantati telaisti inglesi; la Ferrari ci ha abituati a costruzioni di vetture totalmente italiane, sarà forse una questione di abitudine ma con questa nuova Ferrari-Fiat-made in England, non mi viene troppo spontaneo dire: «Forza Ferrari».

Secondo la mia modesta opinione è stata usurpata la tradizione Ferrari, sono parole che forse, potrebbero apparire drastiche, ma diciamo pure: questa è un'offesa a lui, il Drake. Non posso credere che un uomo come l'ing. Ferrari abbia accettato di buon cuore il fatto che la macchina che porta il suo nome, sia stata costruita da mani straniere anche se un progetto italiano... (da parte mia ho qualche dubbio).

E' certo che un discorso del genere ne coinvolge molti altri, fra questi vorrei citarne uno molto grave: si tratta (da come si è potuto capire leggendo le pagine di Autosprint e di altri giornali sportivi) dell'attrito che pare ci sia fra Forghieri e la sua piccola equipe, e la coalizzazione Colombo-Rocchi. Sinceramente ciò mi pare poco coerente; come si può, dico io, concepire in un momento così delicato (ricordiamoci che è dal lontano 1964 che

Questa lettera è l'attendibile compendio di un buon numero di quelle sensazioni, a volte anche piuttosto contrastanti, venute a galla dopo la presentazione della Ferrari B.3, l'ennesima «monoposto del riscatto». La gente, i tifosi di automobilismo e della Ferrari, fanno presto a farsi prendere dall'orgasmo e ad ironizzare amaramente sul fatto che il mondiale piloti la Casa di Maranello sono dieci anni che lo aspetta; è però un fatto che sono tante stagioni che la Ferrari si deve accontentare di qualche vittoria parziale, e questo ai tifosi non va giù.

Quando poi i tifosi sono anche dei sentimentali, è anche più difficile fornire loro attendibili «perché» sul come vanno le cose e sulle ragioni (se ci sono) delle sconfitte. Pertanto, la faccenda del «made in England» è una aggravante dura da far ingoiare.

Perché, ci si domanda, alla Ferrari devono proprio andarsi a fare costruire le macchine all'estero, addirittura in Inghilterra, «tana» dei nemici del cavallino? E' una risposta difficile da dare, e non vale dire che è quanto fanno né più né meno le altre marche impegnate in Formula 1, McLaren, Lotus, Tyrrell, eccetera, che le loro scocche le danno da fabbricare a ditte specializzate, così come comprano i motori, i cambi, le carrozzerie, gli alettoni, i cerchi, da quella miriade di artigiani del ramo che hanno fatto la fortuna dell'Inghilterra automobilistica di questo decennio.

L'unica differenza è che il costruttore di scocche gli inglesi ce l'hanno a pochi chilometri dalla loro «factory», mentre la Ferrari è dall'altra parte dell'Europa.

Evidentemente, però, la risposta che i tifosi cercano non è così banale. Il problema è quella sorta di «contaminazione» che pare avere aggredito la Ferrari da quando, nel giugno del '69, essa iniziò la sua partnership con la Fiat. Da tanti piccoli segni i tifosi vedono come questo accordo non abbia dato i frutti sperati, come la presenza «torinese» poco alla volta parvarichi lo «spirito» della Ferrari e di Ferrari. Ed allora essi dicono, anche se non esplicitamente: è stato un male, i risultati che aspettavamo non sono venuti!

Nella lettera del signor Perelli questi dubbi, puntuali, riaffiorano quasi tutti. Cosa rispondergli? Che non corra dietro alle streghe, e che si renda conto che l'aver assicurato la continuità di impegno nelle corse è un

Il cavallino contaminato

la Ferrari non vince un Campionato Mondiale di F. 1), il dividersi in gruppi opposti; non è forse meglio unirsi e cercare di buon accordo l'optimum, il meglio?

E cercare di capire che essi (e mi rivolgo a tutti coloro che collaborano alla realizzazione delle vetture), progettano e attuano non solo per soddisfare il loro orgoglio, ma anche perché rappresentano in campo internazionale l'Italia che sicuramente vuol vedere dopo tanti anni di attesa, un Ickx e una Ferrari (made in Italy) campioni mondiali. Tutto questo però non succede, ci si divide ed ognuno progetta la sua macchina... e la Fiat paga; credo infatti che la B3 di Forghieri sia costata parecchi milioni, milioni appunto buttati al vento.

La verità è che troppa gente c'è nella Ferrari, troppa gente che vuol dire la sua, la Casa di Maranello non è più quella «piccola famiglia» di uomini, guidati da un solo capo, Ferrari, «piccola famiglia» che a dispetto dei tempi che corrono, ha saputo però conquistare «grande» fama in tutto il mondo. Sono veramente amareggiati per tutti questi fatti che succedono alla Ferrari: monoscocca inglese (progettata dai ferraristi e fatta costruire in Inghilterra, chissà poi per quale motivo); attrito tra Forghieri e gli altri tecnici; per la campagna piloti, potrei aggiungere visto che a Roma correrà un certo C. Reutemann che al limite potrei preferire a lui, Casoni; «è questa una frase assurda» qualcuno mi dirà, io penso che quel pizzico di ironia, a chi l'ha saputa cogliere, farà capire molte cose.

Vorrei aggiungere altre considerazioni riguardanti quest'ultimo pensiero ed altre ancora sui piloti italiani e sulla situazione della Martini-Tecno (leggi anche qui, vettura italiana e vettura inglese), visto però la fin troppa lunga lettera per ora basta così.

Ennio Perelli - Roma

merito abbastanza grande per «rivalutare» la Fiat come compagna del cavallino? Che in seno alla Ferrari non c'è nessun attrito fra Colombo e Forghieri, e che ognuno svolge i compiti che gli sono stati assegnati? Che anche le altre case hanno in soffitta costosi modelli che non hanno mai utilizzato?

Forse potremmo rispondergli questo, ma siamo sinceramente certi che non le giudicherebbe risposte soddisfacenti. Come potrebbe essere altrimenti, quando si pensi a cosa concludono gli «altri», che pure non hanno alle spalle i mezzi della Fiat?

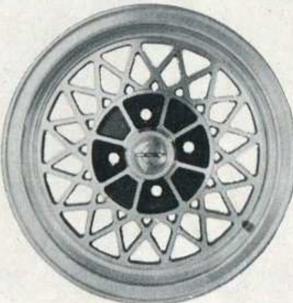
Il reparto corse della Ferrari attinge a piene mani dal potenziale tecnico e sperimentale della casa torinese: tests aerodinamici, analisi di nuovi materiali, prove metallurgiche avanzate; ha a disposizione uno staff di ingegneri e disegnatori ragguardevole; ha una sua fonderia, un suo reparto motori, una sua pista sperimentale dotata delle più avanzate tecniche di rilevamento; uno dei migliori piloti del

momento. Eppure non vince. Perché, si domanda il tifoso?

Il signor Perelli, dicendo che alla Ferrari «c'è troppa gente» forse non è molto lontano dalla verità. Il fatto è che — almeno a valutare le esperienze altrui — per fare una buona Formula 1 non servono tre o quattro ingegneri in gamba, ne basta uno, e non serve neppure che sia ingegnere. E non è necessario che questi progetti motore, telaio, cambio, ne segua la costruzione ed il montaggio, e diriga le operazioni di collaudo. E' forse meglio che faccia il «Chapman», cioè concepisca e scelga il meglio e poi lasci che Duckworth pensi al motore, Hewland al cambio, Philippe disegni la macchina e Kerr faccia il d.s.

Insomma, non è più come una volta, non è più necessario che ogni bullo abbia l'odore della campagna modenese per dare il giusto valore ad una vittoria Ferrari: sarebbe molto bello, ma bisogna accontentarsi purché la Ferrari vinca. Anche per l'orgoglio i tempi sono cambiati.

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
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arretr. 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 SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - gruppo II.

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

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. O.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo Sll y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - S.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 MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WEN-NERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-vaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogel-strasse 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. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

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

Amministrazione: 40088 S. Lazzaro di Sa-vena (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 32, Milano - Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 - Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428 - Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852 - Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206 - Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682 - Uffici di Roma: Via 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
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)

**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 Pritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTOSPRINT 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
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 BORGIO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGIO

Pagamento anticipato

Cinque giorni di
novità per l'automobile**Il futuro
all'EXPO
MOTOR**

MILANO - Da diversi anni le aziende del settore motoristico sollecitavano la nascita di una manifestazione nazionale di prestigio, riservata al loro settore. Le ditte interessate sentivano la necessità di disporre di una mostra dedicata esclusivamente alla loro produzione, analogamente a quanto avviene all'estero nei paesi con più alto indice di sviluppo dell'industria motoristica. Si consideri infatti che attualmente nel nostro paese il produttore di ricambi, accessori e componenti in genere si trova soggetto a partecipare a varie mostre e saloni automobilistici, motociclistici, ecc., aperti al grande pubblico per il lancio da parte delle case costruttrici di nuovi modelli. Eppure si tratta di settore di vitale importanza che merita attenzione e iniziativa; esso coinvolge circa 5000 aziende tra grandi, piccole e medie, con una presenza di circa 130.000 lavoratori dell'industria e si rivolge a una categoria vastissima di acquirenti, con almeno 250.000 punti di vendita in Italia fra ricambisti, accessori, carrozzieri, rettificatori, gommisti ecc.

La prima manifestazione EXPOMOTOR, della durata di cinque giorni, è nata nel quartiere fieristico della Fiera di Milano, su un'area di 5.500 metri quadrati con cento stands nei quali sono stati esposti ben 184 articoli merceologici. Oltre alle case nazionali più note di questo settore, numerose rappresentative estere. Aggirandoci fra gli stands, abbiamo potuto renderci conto della validità della mostra, poiché le case espositive non solo hanno elegantemente allestito i loro reparti, ma si sono misurati fra di loro per offrire ai visitatori il meglio della produzione. Come ad esempio:

La «CORTE E COSSO» di Torino che ha realizzato per le autovetture FIAT 128, FIAT 127 e Autobianchi A 112, delle speciali «cartucce» oleopneumatiche per montanti telescopici che sono veri e propri ammortizzatori. Le caratteristiche tecniche delle «cartucce» oleopneumatiche assicurano: uno scorrimento dolce e regolare delle parti in movimento mediante speciali bocchette antifrizione ad alta resistenza; lo scaricamento dei carichi laterali sull'involucro esterno anziché sullo stelo della «cartuccia»; una eccezionale durata in piena sicurezza e confort in conseguenza della mancanza di giochi sul punto di scorrimento dello stelo.

Tra la gamma della «TECNOMOTOR» spicca il «CARICA...SALDA 551» che può caricare con la giusta intensità di corrente dalla piccola batteria del motociclo, alla grande batteria da trazione. Può saldare in corrente continua con elettrodi Ø 2,5 per ore e ore senza interruzione. Può effettuare avviamenti su auto, autocarri, autobus, trattori anche con batteria completamente fuori uso.

La «C.G.S.» di Monza ha messo in commercio un validissimo sistema di antifurto elettronico. Esso consiste di un dispositivo elettronico che diventa attivo dopo la chiusura di un interruttore a leva o a chiave, fissato in una posizione nascosta. L'intervento dell'antifurto provoca l'interruzione dei circuiti di accensione e l'azionamento ad intermittenza del clacson.

E' possibile proteggere qualsiasi portiera, autoradio ecc. con circuiti immediati che fanno scattare un allarme. L'antifurto si aziona dall'interno dell'abitacolo evitando il complicato comando dall'esterno a mezzo di magneti o accessori vari. Della C.G.S. inoltre è il dispositivo elettronico per l'intermittenza ciclica luci di posizione. In caso di una sosta di emergenza è possibile con il suddetto dispositivo ottenere l'intermittenza simultanea delle luci di direzione onde evitare, soprattutto quando c'è nebbia, i tamponamenti.

La «VENETA» presenta un nuovo schienale anatomico imbottito di cocco o di gomma piuma. Della «WILLYS» è la cintura di sicurezza, che ancora molti automobilisti italiani non si decidono ad usare, con un pulsante luminoso. Tra i duemila pezzi d'accessorio che produce la «VELM» di Agriate Brianza oltre alle cinture di sicurezza omologate europee, si possono scegliere i pompi per il cambio trasversale, specchi retrovisori panoramici, copri volanti a pressione.

Interessante la rassegna di trombe di MARCO SVEZIA sia per uso imbarcazioni, che per auto, con i più noti motivi musicali. Della «C.D.S.» l'accensione elettronica a scarica capacitiva che ha i vantaggi della messa in moto con qualsiasi temperatura, la riduzione del consumo di benzina dal 5 al 12%, conservazione delle candele, sicurezza nei sorpassi con scatto e ripresa, riduzione del micidiale monossido di carbonio, dei gas incombusti e altri fattori. Dell'AUTOCONFORT è il GLASS CLEANT che permette di avere il parabrezza sempre pulito, eliminando tutti i vari elementi che si posano. Con le sopraccitate novità fanno spicco la grande varietà di caschi, cerchioni, tappeti, portaradio e via di seguito.

L'EXPOMOTOR è destinato a diventare per le categorie motoristiche il primo appuntamento dell'anno.

Bruno Boglioni



Fra i 184 articoli merceologici presentati all'EXPOMOTOR '73 che si è tenuto al quartiere fieristico di Milano, la TECNOMOTOR ha ottenuto un buon successo con il suo «Carica e Salda 551»

sconto ai
piloti gr. 1-2-3-4
per l'anno
agonistico 1973**GITAN**S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101 Tel. 60723



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 CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS - Giorgio PIANTA - 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 Canomanuel - Agenzia Carro (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 Roze - Philippe Toussaint (Bruxelles).

AUTOSPRINT 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 - 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 Santuccioni.

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühler - 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

LANCIA

● **FULVIA HF 1300** Gruppo 3 pronta competizione ogni garanzia. CAFFI - Conc. Lancia (Rovato) Tel. 030/72.15.92.

LAND ROVER



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

LAND ROVER SW 88 Wisel colore panna, 2 mesi di vita, vendo forte sconto. Telefonare: 02/49.73.04.

LOLA

● **LOLA T 290 '72** garantita una sola gara, con 1-2 motori, serie rapporti, gomme bagnato-asciutto. Officina TRIVELLATO - VICENZA - Tel. 0444/22.724.

MG

MG-B Spider, ruote a raggi, Hard-Top, colore blu, accessoriatissima. GUIDO MARTELLI - Via B. Cellini n. 15 - 21052 Busto Arsizio. Tel. 0331/63.44.14 - Lire 750.000 contanti.

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 ASCONA 1,9 SR** pronta rally, gruppo 1, pluriaccessoriata. GIULIANO CANE' - Tel. 041/46.13.28.

ALTRE MARCHE

ASA 1000 GT Ferrarina/ASA 1000 GT 1966, motore originale 58.000 km effettivi, colore rosso bordeaux interno pelle naturale, auto in buone condizioni privato vende. Telef.: ROMA 83.86.398.

● **HILLMAN IMP** Gr. 4 - 98 CV - pronta corse - 6 Dunlop Racing - 2 testate, 2 cammes, Koni regolabili - 6 cerchi - accensione elettronica - Tel. 059/22.40.26.

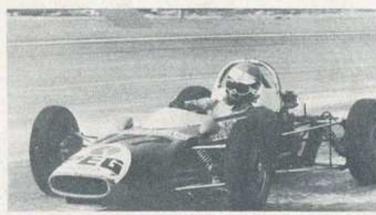
JEEP WILLYS verde opaco, perfetta, accessoriata, motore nuovo « Del Monte » 2000 km, vendesi. Tel. 030/20.596 - L. 980.000.

DUNE BUGGY anno 1972, colore aragosta, cerchi in lega, gomme Dunlop 6.00-13 km 4.000. Prezzo concordabile - Visibile orario d'officina: ROMANO SCHINOLFI - Via Dei Rosaspina 4 - Bologna - Tel. 35.96.47.

MONOPOSTO



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



FORMULA 850 CWR Telaio smontato completo, serbatoio sicurezza, cinture. Telefonare ore pasti: 0438/59.584 - Lire 250.000.

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

KART

K 250 TECNO DUCATI Cenna pronti corse, vinti tre campionati. Ricambi originali. Con K Ducati Cenna il Campionato in tasca. Officina CENNA - Il mago della elaborazione - Via Magolfà 1 - MILANO - Tel. 84.72.650.

Perché rischiare SASSA

Roll-bar brevettati

collettori sdoppiati per 40 DC verticale pulegge dentate in lega per collegamento motore-dinamo per Fiat 500 e derivate

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

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.

BENELLI 650 « Superoccasione » 1971, bellissima, serbatoio parafanghi vetroresina, manubrio Menani, marmitta Conti, gomme nuovissime Dunlop K/81 due selle (monoposto-biposto) - motore appena rodato - preparazione Casa oltre 185 km/ora. Telefonare ore 21: BOLOGNA 22.90.43 - L. 770.000.

LAVERDA 100 cc 4 tempi, 4 marce, telaio doppia culla, cerchi lega leggera. Buon stato generale, ricambi. L. 34.000.

MOTO MI-VAL 125 cc 2 tempi, 4 marce, testa revisionata, buon stato generale. L. 26.000.

Telefonare ore lavoro: MARCO SCHIN-CAGLIA Tel. 051 41 14 07.

ACCESSORI e parti speciali

CARRELLO Elnagh trasporto auto, omologato. Impianto elettrico, pedane, gomme nuove. Telefonare: 011/55.31.90 (To). L. 170.000.

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.

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

● **ALFA ROMEO GTA Junior** nuova, preparata e mai usata, assetto 13, slick nuovi. Telefonare ore pasti: PARMA 0521/55.302.

ALFA ROMEO GTA Junior 1970, normale. Telefonare PRATO (Fi) Tel. 0574/39.204.

ALPINE

● **ALPINE 1600** maggio '71 gr. 3 perfetta, 18.000 km, originali - Telefonare ore pasti: 0444/42.629.

● **ALPINE 1600 S** Ex Paleari, vincitrice campionato Italiano gruppo 3 - 1971, pronta corse, staccabatteria, roll-bar, 6 cerchi in lega originali, perfetta. Dr. LUIGI BERNERI - Valdobbiadene (TV) Tel. 0423/72.736.

BMW

BMW 2002 TI preparazione e assetto Romeo Ferraris 190 CV, km 15000, parafanghi allargati, gomme racing, autobloccante, accessoriatissima. Telefonare dopo ore 19 - Tel. 02/94.30.47. Lire 2.700.000 trattabili.

DINO

DINO FERRARI 2400 bronzo metallizzato, dicembre 1970, km 20.000. Telefonare ore pasti: 0323/43.367 - L. 4.200.000.

FERRARI

FERRARI 330 GTC 1968, ottime condizioni, aria condizionata, radio, vetri elettrici privato vende. Telefonare: ROMA Tel. 83.33.52.

FIAT

FIAT 850 Spider fine '69 nera ottimo stato. Telefonare: MILANO 26.10.02.



TOPOLINO 1936, nera, interno pelle bianca. Parti meccaniche perfette. Pneumatici Resing 550x15, provvista anche di ruote originali. Telefono 32.315 ROBERTO RINANI Via Dignano 2/A Padova - L. 1.100.000.



FIAT 500-650 motore 5000 km sedile anatomico, doppio corpo uso stradale perfettissima. Garage ESEDRA ORSINI C.so Peschiera 225 - Torino. Tel. 011/38.31.22 - L. 400.000 trattabili.

● **FIAT 128 Rally** preparazione rally, gruppo 2, accessoriata, pronta corsa. FIOCCHI - Tel. 06/88.77.581 (ore pasti). L. 1.000.000 contanti.

FORD

● **ESCORT Broadsped 2000 B.D.A.** perfetta. Telefonare ore pasti: (011)68.21.59.

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

BANCO PROVA Borghi e Saveri come nuovo visibile Autofficina GREGORIO - Viareggio - Tel. 0584/42.540.

ACCENSIONE reazionata, fino 10.000 giri incremento 7 CV di potenza, montaggio in sostituzione della bobina. BRUNO RICCARDI - Via Solferino 55 - Brescia - Tel. Uff. 030/47.013; Abit. 030/42.857 - L. 15.000 contrassegno

DIFFERENZIALE Per tutti i modelli Alfa Romeo: Differenziale con coppia conica 9/41, volante in pelle completo di mozzo, regolatore di tensione, mozzi anteriori completi di disco freno e pinze. LUCIO SCHIAVON V.le delle Fosse - 36061 Bassano del Grappa. Tel. 0424/24.879.

CAMBIO Lavazza ravvicinatissimo completo per 500 e derivate. L. 50.000. **CONTAGIRI** elettronico VDO nuovo. L. 15.000.

MOTORE 500 Gr. 2 - affarone. L. 50.000 - Telefonare ore lavoro: 049/29.191.

MOTORE LOTUS 1600 Twin Cam, revisionato. Telefonare: BOLOGNA 051/47.59.73 ore pasti. L. 400.000.

COLLETTORE R 5 per applicazione doppio corpo. PIACENZA Tel. 22.613

VARIE

MODELLI 1/43 Mercury ecc. Numeri Autosprint L. 250 cad. ROBERTO BERTOLINI - Via Garibaldi 57 - Torino.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ALPINE

ALPINE 1600 S Dic. 72, 2700 km perfettissima, occasione speciale, elettronica - mai corso. Eventualmente permuta Berlino sportiva garantita. Dott. GIANCARLO LEONE - Ospedale Civile Alatri (Fr) Tel. 0775/50.231

ALTRE MARCHE



LOTUS ALFA 1600 Prototipo, pronto corse, causa suocera, svendo o permuta. Vera occasione. Scrivere: Officina CIFARIELLO CARLO - S. Giustino Umbro (06016).

SI COMPRA

AUTO



FIAT

FIAT 1500/1600 Cabriolet carrozzeria buona, anche senza motore. GIPPONI - Via Gozzadini 2 - Abbiategrasso - Tel. 94.25.36.

RENAULT

ALPINE RENAULT anche Gr. 3 solo se vera occasione. Telefono 045/49.297 ora cena.

ALTRE MARCHE

VETTURE Fiat - Lancia - Alfa - Porsche - BMW anche con meccanica rotta oppure a posto. Pagamento contanti. Telefonare MILANO 26.10.02.

ACCESSORI e parti speciali

SCARICO COMPLETO Comprò purché ottime condizioni scarico completo dalla testata al terminale Giulia TI Super Quadrifoglio. Scrivere: CASELLA POSTALE 521 Fogliano Riccione.

CARRELLO Carrello omologato per vettura turismo larghezza esterna 2 ruote mt 1,70. Telefonare: GENOVA 010/56.69.68.

CARRELLO Acquisto urgentemente Carrello portata kg 800-1000 e cerchi 9" per GTA. SAVONA GIULIANO - Via P. Pe Paternò 70 - Palermo.

● = vetture sportive.