



Le amenità del Presidente SGARBI

«... targhe speciali, in riconoscimento dei meriti sportivi '72, saranno anche consegnate alla Ferrari, all'Abarth, alla Lancia... come dice?... come?...

(e l'avv. Sgarbi si abbassava platealmente verso l'ing. Rogano che bisbigliava il suggerimento «... Alfa, Alfa Romeo...»)

«... ah, sì, l'ing. Rogano mi dice anche Alfa Romeo, ... va bene Alfa Romeo, chissà poi perché...»

Questo è, pressappoco testuale, un altro brano del suggestivo eloquio del Presidente ACI nel corso della premiazione dei campioni '72 dell'automobilismo. Che voglia divertirsi col direttore di AUTOSPRINT, faccia pure. Non è questo che può scandalizzare. Anzi fa piacere: pensate a quanti argomenti in più avremo in futuro! Ma che un Presidente dell'ACI scada alla

scoperta presa in giro di una Casa gloriosa come l'Alfa, che magari nell'ultimo anno non ha avuto risultati agonistici adeguati (però ha pur vinto un Campionato Europeo Turismo, che poi proprio l'ACI e la CSAI non hanno avuto la capacità di saperli mantenere competitivo quest'anno), non è solo di cattivo gusto ma anche irragionevolmente offensivo! Il gestaccio di Vallelunga del d.s. Matra contro il pubblico romano, diventa una esuberanza infantile al confronto!

Il Presidente dell'Alfa dott. Luraghi magari di questi tempi sarà un po' preoccupato, oltre che dal mantenersi degli scioperi dei metalmeccanici, anche da certe preoccupanti inchieste all'Alfasud, per problemi di forniture. Però una richiesta di soddisfazione al Presidente ACI non può mancare. Anche se gli sportivi lo hanno ormai già giudicato.



Filippo il Bello, il salottiero presidente dell'ACI, mi dicono abbia voluto gratificarmi lunedì scorso a Roma, durante la premiazione dei campioni d'Italia di automobilismo, di una pubblicità personale della quale non potrà finir mai di ringraziarlo. Perché non ha prezzo. Se non quello, per lui, di avergli suscitato forse contro il dispetto di quei miei colleghi che si macerano nell'invidia di AUTOSPRINT e che mai hanno avuto il privilegio di essere ricordati dal De Resmetti, sia pure in un fantasioso eloquio da festival paesano dell'Unità. Neppure ricordati con la goliardica trovatina dello storpiamento del nome, una invenzione cara all'avv. Scarpi, che egli usa riproporre con stantia petulanza, come un poco fine dicatore logorato dagli impegni e a corto di copioni.

Si vede proprio che la lingua batte dove il dente duole se il Carpini, resuscitato dalla latitanza nella tribuna romana di Vallelunga (pur senza gli impegni di lavoro di chi scrive, che ovviamente solo per quelli è mancato al contraddittorio diretto nel salone dell'Excelsior all'indomani della 6 Ore) è approdato con bersagliere impeto fuor dal pelago dello scampato pericolo alla riva della rivincita banale, che peraltro difficilmente potrà sfociare in... soluzioni avignonesi.

Come altro definire le dissertazioni tecnico-agonistiche del tal avv. Scarpi che, una volta tanto accettate le cartelle di suggerimento dal bravo esperto di fiducia alla segreteria della «Come Sempre Automobilisticamente Impreparata», si è imbizzarrito persino in sottili disquisizioni sulla competitività delle sport due litri? Avendo per prima cosa dimenticato che un conto sarebbe stato pagare gli ingaggi giusti alle duemila vere (inglesi), che erano in grado di girare sull'1'14" — tempo medio anche delle sconcertate Ferrari 3000 a Vallelunga — ed un conto è stato quello di aver minuziosamente accettato la presenza di meno preoccupanti comparse che mai come domenica scorsa si tenevano così rigorosamente all'esterno delle traiettorie in quel di Vallelunga.

Non fosse altro che per questo, è da valutare positivo il risultato della campagna di Autosprint per l'assurdità della scelta della pista romana per un girotondo dal mal di testa di Sei Ore, che non si può non ribadire. Anche in vista della cattiva abitudine di queste scelte che prolifererà a Digione. Tra l'altro questa trovata è costata per la prima volta, dopo dodici gare vittoriose consecutive, una sconfitta alle 312 P Ferrari. Ed anche questo è evidentemente un merito del presidente dell'ACI, cui pare interessi molto la Legion d'Onore al merito Matra!

Senza Cassandra (e sia ben chiaro che l'accostamento non mi dispiace, perché la realtà storica le dette ragione con la sconfitta di Troia) nemmeno gli sbandieratori

Le nuove coniugazioni del verbo CORRERE in ITALIA

Io sciopero, tu perdi, egli vince

I pasticci delle dogane non creano problemi solo alla Lancia. Anche la Ferrari ne sa qualcosa. E' in programma di spedire a Digione una 312 P in vista della 1000 Km del 15 aprile (a proposito: che altro bel spettacolo di «giostra», con tempi sul giro prevedibili con 56"!). Ma non si sa se riuscirà a passare. E questo si aggiunge agli altri problemi scioperati che condizionano la preparazione delle vetture rosse.

E' un fatto abbastanza serio, che ha già molto danneggiato il reparto sportivo dell'Alfa Romeo (solo la Lancia Corse ha avuto a volte una «quarantena» sindacale). Per la Ferrari le cose si fanno serie per i mesi di aprile e maggio, quando gli impegni si accavallano settimana per settimana tra F. 1 e Sport. A

● Grossi pasticci in casa Lancia per mandare le due STRATOS e le relative gomme in Spagna per il Rally Firestone causa lo sciopero di 12 giorni delle dogane. Tutto lo staff direttivo è adesso impegnato nella ricerca di qualche smagliatura tra il fronte compatto dei doganieri, ma senza molta fortuna. L'unico passaggio in tutto il versante alpino-occidentale, passa attraverso una angusta galleria ahimè troppo stretta per la bisarca torinese.

questo proposito è il caso di rivelare un fatto abbastanza grave che, se non può essere chiamato a giustificazione totale del risultato negativo di Roma, certo ha molto contribuito ad aggravare lo stato di efficienza delle vetture sport modenesi, che a Vallelunga hanno fatto da vallette alla Matra. Le macchine erano state già affannosamente preparate, tra

uno sciopero e l'altro, durante il mese di marzo. Proprio nella settimana di vigilia della corsa romana, per stringere i tempi esse erano nel capannone della pista di Fiorano (si noti di proprietà di una società che non ha nulla a che fare con la «Ferrari S.p.A.») e si abbinavano le prove dei piloti presenti con il lavoro alle vetture. Improvvisamente si è presentata la Commissione interna della fabbrica che ha vietato di continuare il lavoro anche nella occasionale «dependance».

Il risultato è stato che le vetture sono poi partite subito per Roma, (dove avrebbero dovuto cominciare le prove) ancora non completamente montate specie

negli organi più delicati, come le sospensioni. Il lavoro perciò ha dovuto proseguire nelle rimesse di Vallelunga e non si può certo escludere che questa improvvisazione tecnica abbia avuto molta parte nella successiva defaillance agonistica della domenica.

Ormai, in questo paese non c'è più da stupirsi di nulla! E purtroppo non soltanto nel nostro paese! Lo slogan «politique d'abord» ha ormai guastato ogni convivenza sociale, falsando i contorni di qualsiasi attività, che pur non dovrebbero averci nulla a che fare.

Non scordiamoci che a Monaco degli atleti hanno pagato le conseguenze della esasperazione bellica, o che in Italia le richieste dei metalmeccanici (non si sa bene se tutto per migliorare condizioni economiche o anche per far cadere un governo sgradito) hanno portato persino al blocco di una corsa ciclistica! E' il prezzo che ormai si paga alla cosiddetta presa di coscienza di una collettività che vive forse il suo estremo biblico momento da torre di Babele, alla vigilia del Rendiconto Finale!



Il cimitero delle gomme Ferrari a Vallelunga dopo il brodetto

e il cassiere di Vallelunga avrebbe forse scoperto tanto orgoglioso puntiglio, come peraltro i piloti meno professionisti. Se tutte le campagne di educazione stradale e di sicurezza del dott. Sorrenti trovassero altrettanta positiva eco e conclusione, avremmo risolto il problema degli incidenti stradali in Italia!

Che poi il valore del rilancio di Vallelunga possa essere esaltato con il risultato di 13 mila e ottocento paganti (pari a circa 52 milioni lordi di incasso) è un'altra deviazione interpretativa. Chi si contenta gode, anche se non gode la propaganda dello sport automobilistico

in Italia per questo depauperamento di possibilità. Perché allora cosa dovrebbero invocare a Casale, dove con le turismo e miniformule hanno contato 17 mila paganti?

Ma tant'è: la abilità dialettica dell'ex avvocato di Sofia Loren è tale che potrebbe convincerci come altrettanto sarebbe più un successo per una industria di elettrodomestici vendere cinque frigoriferi in Alaska che non mezzo milione in Africa!

Ma non scordiamoci che siamo in Italia, Paese di Santi, di Eroi, di Poeti e di... Navigatori, oltre che di Presidenti e di Correntisti Politici.

● Chissà che non sia stato un bene per la Ferrari il campanello di allarme di Vallelunga. Perlomeno adesso c'è ancora tempo per recuperare!...

● Non c'è da nascondere che molti hanno avuto dei dubbi sulla consistenza di cilindrata del motore Matra a Vallelunga, specialmente dopo quel clamoroso divario dei tempi alla vigilia rispetto alle Ferrari. La suggestiva ipotesi era avallata dal fatto che i tecnici Ferrari giuravano che le loro macchine avevano tra l'altro anche fatto i tempi a pieno di carburante! Invece, dopo quanto è avvenuto nei primi 14 giri di corsa, si è constatato che le 312 P hanno aggravato la fatica delle gomme che si sbriciolavano, oltre che per i superficiali assetti anche perché non avevano mai provato a serbatoi pieni!

● D'altro canto i cronometri, usati finalmente a dovere, avrebbero dimostrato che le Matra nei tratti veloci di Vallelunga non toglievano nulla alle Ferrari, guadagnando invece dai 4 ai 9 decimi sul «misto» centrale del circuito romano. La convalida di questo assunto si è poi avuta a Fiorano, quando è stato eseguito un test con una Ferrari guidata dallo stesso pilota, prima con un motore da 430 CV e poi da un altro da 470. La differenza di prestazioni sull'anello di 3 km modenese è stato soltanto di due decimi a favore del mezzo più potente!

● Pare che qualcuno dello staff modenese abbia fatto una classifica sul rendimento dei piloti Ferrari a Vallelunga, dalla quale è risultato questo ordine di efficienza agonistica: 1. Redman, 2. Pace, 3. Reutemann, 4. Ickx, 5. Schenken, 6. Merzario.

● Anche se non è andata a svolgere le prove preliminari a Le Mans, è molto probabile che quest'anno la Ferrari sia presente alla 24 Ore francese (magari con uno squadrone di 4 macchine). Una cosa è certa: al banco ha girato per oltre 24 ore un motore 12 cilindri boxer della potenza di 445 CV.

● Jacky Ickx è stato protagonista a Vallelunga di un episodio curioso. Le prove di venerdì praticamente non le svolse, perché era infastidito dalla pedaliera della sua 312 P. Gli sembrava più stretta, modificata. Poi il giorno dopo il meccanico si accorse che il belga aveva dei fiammanti nuovissimi stivaletti da corsa: «Sì, me li ha fatti Ciccio di Cerda. Me l'ha presentato Vaccarella l'altro giorno quando sono stato in Targa a provare», ha detto Jacky. Per la cronaca, Ciccio è il più famoso calzolaio dei piloti, un artista che fa su misura le scarpe speciali da gara a tutti i più famosi campioni. «Vuol provare a rimettersi i soliti mocassini?» hanno chiesto a Jacky. E allora il nostro collaboratore si è accorto che non era cambiata la pedaliera, ma tutto era frutto delle scarpe diverse!...

● La giustificazione perché non è stato fatto salire Ickx sulla Ferrari di testa a metà gara a Vallelunga è stata, come sapete, quella sulla differenza di altezza tra Reutemann e Schenken (che guidavano la n. 3) e il belga. Per la cronaca alla Targa Florio la Stratos avrà

come piloti il maxi-Munari e il mini-Andruet.

● A proposito di Stratos in Targa Florio, i due piloti Lancia cominceranno le prove dopo il 1. maggio sulle strade siciliane. Però, adesso, la preoccupazione è che dalla Ferrari arrivino almeno un paio di teste a 24 valvole, per rendere più potente quel motore Dino 2400 che dovrà far competere la Stratos contro le ambiziose Carrera Porsche.

● Sembra che Mauro Forghieri, oltre ai nuovi disegni delle teste per il motore Dino da Stratos, abbia preparato anche un progetto per allungare il ponte della vettura torinese.

● Anche se «l'incasso è stato un successo» per Vallelunga (52 milioni), l'ACI ROMA cancellerà quasi certamente la data della corsa europea F. 2 in calendario per il 6 maggio. Pare si voglia puntare tutto su un bis F. 1, magari il G.P. d'ITALIA di settembre, ora che si è saputo l'aut-aut di Stewart (a nome dei piloti G.P.) per le varianti (vere) a Monza. Adesso a Roma sono scatenati!... (Sempre che de Scarpi con questa sua politica non si giochi la rielezione a Presidente ACI nel '74!...)

● Molto nota alla premiazione ACI dei campioni la presenza dell'«assoluto» de Adamich in giacca blu... (ma della sponsor Philip Morris).

● Vaccarella ha ricevuto da Maranello la lettera che gli conferma il ritorno al volante di una Ferrari 312 P nella prossima Targa Florio (e poi forse anche a Le Mans). Farà coppia con Merzario (e Ickx con Redman).

Marcellino



NEW YORK - Con ogni stagione che passa, l'USAC diventa più forte e più indipendente. In questi giorni Bill Smyth, direttore appunto dell'USAC, ha annunciato una nuova e rivoluzionaria sorpresa, a proposito della stagione 1973 dell'United States Auto Club. L'USAC dice ai suoi piloti che non hanno il permesso di gareggiare per nessun altro club, quale il NASCAR e lo SCCA, o perfino sui circuiti internazionali di F. 1.

Si tratta di snobismo o di una dichiarazione di guerra fredda? Di nessuna delle due cose. «L'USAC appartiene a tutti i suoi 8000 soci — ha detto Smyth. — Quando uno dei nostri piloti di primo piano va a gareggiare su un circuito diverso, per un'associazione diversa, questo influisce sugli utili di tutti, in seno all'organizzazione, dal pilota fino ai meccanici.»

VIETATA ai piloti INDY la Formula 1

Del resto l'USAC si è dimostrato ancora più severo con piloti europei. Ritiene che negli Stati Uniti non si abbia bisogno degli Stewart e dei Fittipaldi. Ci sono già gli Andretti e i Donohue. L'USAC può quindi escludere la possibilità che conduttori quali Stewart, Cevert, e perfino Fittipaldi, gareggino nella 500 Miglia d'Indianapolis.

Questo smentisce quasi completamente l'informazione da parte europea, secondo la quale al caso un pilota con vettura di F. 1 non volesse partecipare a un grande premio mondiale, per via di un montepremi insoddisfacente, una vettura tipo Indy (USAC) sostituirebbe la F. 1.

«E' semplicemente ridicolo, pensarlo — ha detto una portavoce della federazione americana. — Se non concediamo ai nostri, di correre in gare ricchissime, vi pare possibile che diamo loro il permesso di andare a gareggiare in Europa, per quattro noccioline tostate?»

C'è chi pensa che questa presa di posizione dell'USAC possa danneggiare lo sport in generale negli Stati Uniti. Abbiamo parlato con Bill France, presidente del NASCAR, in Florida, e ci ha detto: «E' un passo indietro e lo sport ci rimette...» Tracy Bird, direttore dello SCAA ha definito il gesto «poco lungimirante.»

Uno degli scopi di questo atteggiamento consiste nel tenere disponibili i piloti per i circuiti minori, nell'ambito dell'USAC, circuiti che nell'attuale economia in-

flazionistica offrono montepremi relativamente bassi. Quello di Trenton, per esempio, benché ospiti una delle più importanti gare USAC della stagione, non potrebbe competere con un «supercircuito» come quello di Daytona, nè potrebbero piste minori quali Phoenix e Milwaukee competere con Watkins Glen, uno dei circuiti più moderni ed appassionati degli Stati Uniti.

Tanto Bill France che Tracy Bird pensano che, cercando di prolungare l'esistenza di piccoli circuiti quali quelli di Phoenix e di Milwaukee, l'USAC potrebbe alla lunga danneggiare se stessa.

Ma chi soffrirà di più, per via di questa drastica mossa? I «grandi» dello sport, naturalmente. Andretti non avrà più la possibilità di cimentarsi in F. 1, Foyt dovrà rinunciare a correre nelle gare NASCAR e forse gli toccherà rinunciare alle sue speranze Can-Am. Anche Revson potrebbe essere costretto a lasciare il campo della F. 1. Noi, però, pensiamo che, per quanto forte e potente sia, l'USAC non arriverà a tanto. Un giorno o l'altro a Indianapolis ci sarà un Fittipaldi e Revson non abbandonerà il giro della F. 1.

«I piloti andranno dove c'è il denaro — ha detto Bird — e io credo che l'USAC dovrà rivedere la sua decisione, altrimenti potrebbe finire per vedersi privata di molti piloti di primo piano.»

Le decisioni non sono ancora state prese, ma al momento buono ne sentiremo senz'altro parlare.

Adriano Manocchia



NOTIZIE

di

«rottura»



Fallito il progetto Fiat di acquistare sotto banco azioni Citroen per avere la maggioranza, manovra fallita perché il vice di Michelin, Rollier, accertatosene ha bloccato il mercato. La Fiat al tavolo delle discussioni si è sempre trovata in minoranza, e mai un programma Citroen è stato attuato come l'esperienza e le ricerche di mercato della Fiat suggerivano. Mai una volta i due uffici tecnici delle due Case hanno fatto un progetto in collaborazione. Quando a Parigi arrivavano tecnici da Torino erano trattati alla stregua di persone sopportate, e così altrettanto avveniva per i tecnici francesi a Torino.

«La situazione — confida un ingegnere italiano — era veramente insostenibile e paradossale. Ci era stato detto di progettare una vettura assieme ai tecnici francesi. Noi abbiamo fatto la nostra parte, loro hanno fatto la loro, ma mai i due progetti sono stati messi assieme per cercare di realizzare qualcosa. Eppure molto di veramente buono si poteva fare, loro (Citroen) hanno quel bravo tecnico che risponde al nome di Magés, realizzatore di tutti i brevetti d'avanguardia della Citroen, dalle sospensioni regolabili della DS al circuito frenante sempre in pressione. Noi (Fiat) non siamo secondi a nessuno con i nostri uffici tecnici e con le sperimentazioni d'avanguardia. Eppure non abbiamo concluso nulla di fattivo in 5 anni...»

PARIGI - Il «matrimonio difficile» fra Citroen e Fiat finisce con un clamoroso divorzio (almeno così ormai sembra certo).

La collaborazione che sulla carta è datata 1968, ma che all'atto pratico non c'è mai stata, è terminata dal 15 gennaio '73. La Fiat che era entrata solo con una compartecipazione del 49%, sborsando circa 30 miliardi alla Casa francese in quel momento bisognosa di liquido e principalmente di rimanere sì una azienda privata ma con dietro le spalle un colosso in campo mondiale, è stata liquidata con un capitale più che raddoppiato in 5 anni. Nessun comunicato ufficiale è ancora stato diramato, ma si assicura da più parti che le due Case hanno «rotto i ponti» come si suol dire e stanno già andando ognuna per la sua strada.

CITROEN dalla FIAT alla G. M.

Dall'altra parte della barricata, un ingegnere francese replica:

«Loro (Fiat) fanno delle vetture che per la nostra clientela non vanno bene, sospensioni dure, sedili scomodi, mentre il cliente Citroen è abituato a viaggiare in poltrona... Loro sono maestri nelle piccole cilindrate, ma nelle medie (1300/1800 cmc) che è quella che interessa il nostro compratore, non hanno nulla da insegnarci. Si doveva fare una macchina in comune, abbiamo perso del tempo e speso del denaro, ma poi nelle riunioni divergenze di vedute di base ci hanno impedito di fare questo lavoro in comune, che si sarebbe potuto rivelare interessante. Ci hanno accusato di spingere più la GS che l'A. 112 (le due marche usufruiscono della stessa rete sia di vendita che assistenziale), ma noi della Citroen non ne abbiamo colpa se il pubblico preferisce la nostra alla loro vettura, anche in Italia stiamo vendendo moltissimo la GS...»

Questi i punti di vista dalle due parti della barricata. Ora che cosa avverrà? Siamo in grado di darvi questa anticipazione: la Citroen sta siglando in questi giorni un accordo con la General Motors, dopo aver liquidato la partecipazione azionaria della Fiat. I contatti già da molto tempo allacciati dal vice Michelin Rollier sono giunti quasi in porto. L'immenso bagaglio tecnico della GM interessa la Citroen, così come alla casa americana interessano moltissimo certi bre-

vetti che appartengono alla casa francese, in particolare gli studi avanzati che la Citroen ha portato avanti sul motore rotativo Wankel interessano la G.M. Infatti la casa americana ha nei suoi programmi '75 di porre come optional sulle proprie vetture il motore rotativo.

Rimangono ora due questioni da risolvere, direttamente interessate a questo «mariage» fallito: la rete di vendita Citroen-Autobianchi, e il gruppo Berliet (camion) che appartiene alla Citroen. La questione della rete di vendita delle due Case è stato risolto, decidendo che le cose rimangano come sono ora ancora per 4/5 anni. Nel frattempo le due Case si organizzeranno per poi continuare ognuna per la sua strada.

Per la Berliet la questione è ancora un po' complessa. Berliet era uno degli obiettivi che l'avv. Agnelli presidente della Fiat si era proposto di raggiungere. Infatti lo scopo era di incamerare nel gruppo Fiat-Autocarri (che già comprende la Fiat, l'OM, l'UNIC, ecc.) anche la Berliet, una ditta che lo scontroso Paul Berliet ha portato a livelli qualitativi molto apprezzati. Ma anche in questo obiettivo la Fiat sembra sia stata scavalcata con la notizia recentissima dell'accordo di collaborazione della casa di autocarri francese con la Volvo svedese. Essa rafforzerà così ancora di più la sua già forte posizione nel settore.

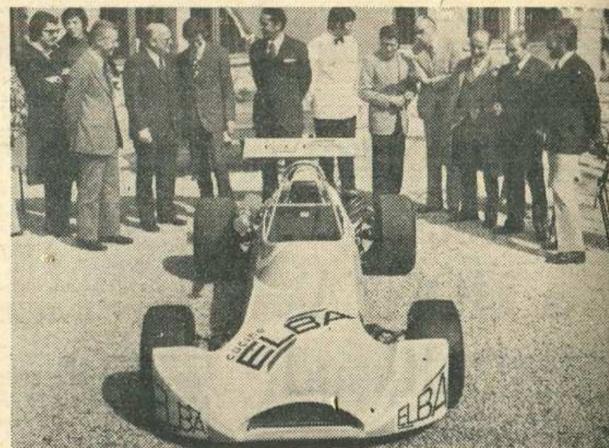
cev.

BOZZETTO F.3 sul serio

MAROSTICA - Nella quiete del monumentale Castello di Marostica è stata presentata la nuova monoposto F. 3 March 733 che sarà affidata al giovane pilota Paolo Bozzetto, di Breganze di Vicenza. L'iniziativa è dell'industriale Elio Baggio di Bassano del Grappa che in passato ha partecipato a numerose competizioni automobilistiche alla guida di una Stanguellini ed è titolare della ditta Cucine Elba. Il Bozzetto cresciuto nelle file della Bassano Corse ora difenderà i colori del Racing team Trivellato di Vicenza. Il programma sportivo è tra i più ambiziosi: quindici le competizioni alle quali il Bozzetto si propone di partecipare in tutto l'arco del '73 di cui dieci in Italia e cinque all'estero.

Alla presentazione della vettura hanno assistito autorità provinciali ed esponenti del mondo sportivo vicentino. La March 733 monta un motore Ford e sviluppa una velocità di 250 chilometri orari. L'industriale Elio Baggio ha lasciato intendere che se tutte le cose andranno per il loro giusto verso l'impegno per il 1974 potrà essere maggiore. Il rag. Milani procuratore della « Elio Baggio » non ha voluto anticipare quelli che saranno i programmi futuri, lasciando intendere tuttavia che tutto dipenderà dai risultati che saprà conquistare Paolo Bozzetto. E a questo punto non ci resta che formulare uno schietto in bocca al lupo a Bozzetto e alla ditta finanziatrice.

La nuova March 733 destinata a Paolo Bozzetto presentata a Marostica



Cronaca minuziosa della (semiseria) premiazione romana dell'ACI Gli arretrati ai campioni tricolori

ROMA - Finalmente i nostri campioni del volante hanno avuto i loro arretrati. Le spettanze tricolori, che per fortuna non sono state svalutate dalla rivoluzione monetaria, pur riferendosi all'archiviata stagione '72. Una premiazione... fuori del tempo, visto che è in pieno svolgimento ormai un altro anno agonistico la cui fitta successione di date (e di impegni delle autorità) aveva impedito fino al 26 marzo la scelta di una data possibile per la cerimonia protocollare della consegna di coppe, trofei, medaglie, attestati, ecc.

Anche in questa occasione la folla di piloti e dirigenti, gli accompagnatori e tifosi, ha fatto registrare il « tutto esaurito » nel Salone degli specchi dell'Hotel Excelsior la cui coreografia muta, di biennio in biennio, a seconda della posizione (opposta) del tavolo delle autorità. Le quali erano state... costrette dal compiacente leader-ACI Carpi de' Resmini: per non scontentare nessuno, le ha fatte sedere come fossero in gradinata per un derby.

Tra le persone che erano sedute al verde, interminabile tavolo della presidenza, c'erano, tra gli altri, il già citato Carpi de' Resmini, il sottosegre-

Andiamo avanti con la cronaca e con una bugia, grossa così, del presidente ACI: il caotico traffico sulla Cassia gli avrebbe impedito di raggiungere domenica scorsa l'autodromo in occasione della « 6 Ore » (mostrandoci di non conoscere gli itinerari alternativi come quello per Sacrofano da Prima Porta, o la via Flaminia). La storiella-alibi della via Cassia è servita a Carpi per sollecitare (attraverso anche i buoni uffici di un fantomatico vigile urbano che solo lui avrebbe individuato in fondo alla sala, alla maniera dei comici che monologano con gli spettatori) l'intervento del Comune di Roma, finora insensibile e responsabile di mantenere il veto al raddoppio della Cassia, in omaggio al discorso rispetto del piano regolatore. « I soldi ci sono — ha detto Carpi — e sono già stanziati da qualche anno al Ministero dei Lavori Pubblici, ma non sono stati ancora impegnati ».

Il cosiddetto autorevole personaggio (di via Marsala) ha concluso il suo intervento richiamando l'attenzione sui piloti tutti, in particolare su quelli premiati, che sono poi i principali protagonisti di un'annata '72 particolarmente favorevole ai colori italiani in campo mondiale. E ha chiuso in bellezza con l'altra spiritosa (si fa per dire) trovata sull'Alfa Romeo riferita in apertura del giornale.

Il sottosegretario Righetti ha preso al volo il bastoncino del primo frazionista della serata e la staffetta è andata avanti con parole piane e chiare dell'uomo politico, che ha lasciato trapelare una certa « passionaccia » per l'automobilismo sportivo.

L'ingegner Romagna ha portato il saluto del presidente del CONI, Giulio Onesti (il quale quanto prima potrebbe sostituire Carpi come « patron » della Feder-CSAI di Rogano), consegnando più tardi le medaglie al valore atletico ad un gruppetto di quindici piloti messi in luce nel recente passato come vincitori di titoli nazionali ed internazionali. Al termine delle orazioni di rito, il dottor Saliti ha chiamato le decine e decine di piloti (e pilotesse) che hanno meritato un riconoscimento sportivo. Era assente Sandro Munari, volato direttamente a Bologna da Palermo dove il giorno prima aveva vinto con Mannucci il Rally di Sicilia, ed a Sandro, come pure a Merzario, è andata una significativa targa per la storica vittoria alla Florio '72 con la Ferrari 312 P.

Da segnalare, per gli amanti della curiosità, l'applauso più lungo è stato per Arturo Merzario quando è stato chiamato dal presidente Rogano; la presenza dell'ing. Sguazzini, l'« inventore » della Fiat-Rally, mentre si è fatto rappresentare dal romano Giolfi, direttore di filiale, Cesare Florio della Lancia Campione del mondo; la chiamata di Andrea de Adamich e Nanni Galli a far da cornice alla targa assegnata all'Alfa Romeo come campione d'Europa Turismo non ha avuto il bis più tardi quando a fianco dell'ing. Caliri della Ferrari non è stato convocato Arturo Merzario, che pure ha dato il suo contributo alla conquista del Mondiale Marche; e l'esordio pubblico che nell'occasione ha fatto il nuovo capo ufficio stampa dell'ACI, il collega Luna, di... chiara fama automobilistico parlamentare.

l. c.



A sinistra, Regazzoni ammira la Brabham-Marlboro F. 2 di Vittorio Venturi. Sopra, Luciano Conti riceve dall'ing. Rogano la coppa CSAI per la Nettuno

Coppa CSAI ai bolognesi!

PONTECCHIO MARCONI - Due titoli nazionali, innumerevoli vittorie di classe, 480 presenze-gara, questo in arida, ma eloquente sintesi, il « consuntivo » agonistico 1972 della Scuderia Nettuno, il validissimo sodalizio bolognese che anche nella passata stagione ha saputo distinguersi in campo nazionale, tenendo ben alti i colori della città.

Mercoledì sera, rinnovando una tradizione divenuta ormai rituale, l'AC Bologna e la Scuderia Nettuno (Bologna è una città dove, senza clamori, Automobili Club e sportivi camminano di comune accordo, lavorando in armonia d'intenti e nell'interesse comune dei piloti affiliati) hanno riunito autorità civili, militari, sportive e piloti per la rituale premiazione.

Come al solito questa « cerimonia » (chiamiamola così per comodità, precisando, peraltro, che essa ha avuto ben poco per non dire nulla di strettamente « protocollare »), ha dato un ottimo spunto per impostare l'immane bilancio — che una volta di più ha offerto motivi di compiacimento — nonché per trarre auspici per un avvenire che non v'è motivo di non ritenere roseo, in quanto, proprio mercoledì sera, il team bolognese ha annunciato con orgoglio di essersi, unica scuderia privata, abbinato con il « Marlboro World Championship Team » per la vettura di F. 2 Brabham BT40 che alla guida di Vittorio Venturi (tre volte campione italiano della montagna con vetture di formula e una con vetture sport) parteciperà al Campionato Europeo della Montagna, mentre Spartaco Dini e Demetrio Martino si alterneranno anche sulla BT 38 per gare in circuito.

Sull'attività dei due sodalizi petroliani ha fatto il punto, anche a nome del presidente della Nettuno on.le Giovanni Elkan trattenuto fuori Bologna dai suoi impegni di governo, il presidente dell'Automobile Club dott. Giorgio Liguori il quale, al levar delle mense, ha tracciato una rapida sintesi retrospettiva della stagione agonistica 1972, sottolineando efficacemente la « presenza » dell'AC Bologna e della Nettuno nel quadro del nostro automobilismo sportivo. Dopo aver ricordato le manifestazioni organizzate al « Dino Ferrari » di Imola, che sono risultate vere classiche dello sport europeo e degli esempi di impeccabile organizzazione, ha vivacemente elogiato i piloti « brillantemente impostisi nelle competizioni nazionali ed internazionali. Concludendo, il dott. Liguori li ha additati ad esempio con queste pa-

role: « La guida sportiva, se interpretata nel senso migliore diviene, oltre che un saggio di perizia tecnica, anche una scuola di civismo e, quindi, un mezzo di elevazione. »

E' seguito un intervento del presidente della CSAI ing. Rogano il quale, dopo aver fatto presente che la sua partecipazione ad una manifestazione come quella in corso, oltre a rappresentare per lui una occasione assai più favorevole di quelle offertegli dall'occuparsi di problemi da trattare dietro una scrivania, aveva anche una ragione di carattere specifico, quella cioè di potere affermare davanti ad una così eletta assemblea di « non



Particolarmente lungo ed apprezzato è stato l'abbraccio fra il presidente della CSAI, Rogano e il dott. Liguori, presidente dell'Autoclub di Bologna

avere mai nascosto il suo sentimento di particolare apprezzamento per lo sport automobilistico bolognese, apprezzamento che diede agio ad un giornalista, che interpretò in maniera malignamente distorta certe decisioni della CSAI, di dichiarare che la stessa CSAI era targata BO. Come allora smentiti quel giornalista che rimproverava alla CSAI di parlare bolognese, oggi tengo ad affermare che niente, dico niente, ha attenuato o sminuito quel senso di viva e sincera ammirazione che ho sempre avuto per il mondo automobilistico bolognese, per le persone-dirigenti AC, dirigenti Scuderia, tecnici, piloti, giornalisti, nei quali questo mondo si riconosce. »

Puntualizzato che recenti decisioni della CSAI non suffragherebbero coi fatti le sue affermazioni, l'ing. Rogano ha chiuso il suo intervento dichiaran-

do che: « Il mio sentimento verso lo sport automobilistico bolognese è immutato e si tratta di un sentimento di ammirazione e, permettetemi, di viva amicizia. »

Dopo un intervento del sindaco di Imola Gualandri, che ha detto come l'autodromo Dino Ferrari stia diventando, sia pure lentamente qualcosa di veramente bello, qualcosa che lo renderà un valido circuito di valore internazionale, è seguita sotto la regia del nostro direttore la premiazione alla quale hanno presenziato anche il dott. Spezia e Clay Regazzoni, sia pure in diversi campi, rappresentanti della Marlboro. Un momento di particolare commozione si è avuto quando sono stati ricordati due campioni della Nettuno, « Riccardone » e Luigino Rinaldi.

Hanno cominciato la sfilata dei premiandi Francesco Cerulli Irelli, campione vetture sport, e Riccardo Ricci, campione vetture turismo speciale, seguiti dai vari Marco Magri, Stefano Buonapace, Vittorio Venturi e Spartaco Dini, Luigi Fontanesi, Mauro Nesti, Lanfranco Pasini e Franco Selvatici, tutti classificati nei posti d'onore delle graduatorie nazionali; poi è stata la volta di tutti gli altri soci sportivi. Premi di merito sono stati assegnati ai soci « monstre » i de Adamich, Merzario, Nanni Galli, Sandro Munari e Teodoro Zeccoli ed è stato proprio l'Andrea « nazionale » a ringraziare anche per i colleghi assenti per vari motivi, ma che egli, comunque, ha voluto simpaticamente ricordare. Grandi applausi anche a Clay Regazzoni che la Scuderia ha voluto premiare con una grande coppa; alla TECNOC per il coraggioso e costante impegno nel difficile campo delle vetture di F. 1; alla AMS per i brillanti risultati ottenuti dalle sue vetture; alla Sacco Corse per il contributo dato alle gare di regolarità e ai rallies nazionali.

La Scuderia Nettuno è stata invece premiata dalla CSAI con una coppa d'argento che l'ing. Rogano ha consegnato al vice presidente Luciano Conti dopo una interminabile stretta di mano. Medaglie d'oro AUTOSPRINT al dott. Liguori (grande abbraccio fra il presidente AC e il presidente CSAI incaricato della consegna) e a Paolo Moruzzi; medaglia ricordo del Club Nazionale Fuoristrada all'ing. Rogano; e ancora medaglie d'oro « Life » a Luciano Conti, Paolo Moruzzi e al nostro direttore Marcello Sabbatini.

c. b.

Una F. FORD per la Scuola Morrogh

CAMPAGNANO - Dalla Scuola di pilotaggio Henry Morrogh una notizia destinata a suscitare un certo interesse: la Ford Italiana ha messo a disposizione della scuola stessa una vettura Formula Ford destinata in uso, per la partecipazione alle gare di campionato della specialità, a quel pilota che avrà frequentato un corso completo ottenendo i migliori risultati. E' una Lotus-Ford (l'ha già avuta in dotazione anche Lorenzo Sassi) sulla quale sono stati applicati i più recenti aggiornamenti.

tario ai lavori pubblici Righetti (vincitore di una corsa a Pescara, il Trofeo Matteotti di qualche anno fa), alti funzionari di ministeri, autorità civili, l'ing. Romagna presidente della Feder-cronometristi in rappresentanza dell'avvocato Onesti, il presidente CSAI ing. Rogano, il conte Zanon di Valgiurata (jet-PR CSAI). Maestro di camera, come al solito, il segretario generale CSAI dott. Saliti, al quale il presidente Rogano più tardi toglieva la parola quando si è trattato di presentare i campioni italiani.

Il preambolo della cerimonia è del tipo oratorio, in pieno rispetto della tradizione. Il primo a prendere la parola è stato Carpi, che è uno dal verbo facile e pungente, ma spesso vedovo della misura e del buon gusto. L'introduzione l'ha dedicata al nostro direttore di Autosprint, del quale ha modificato il nome con abusata fantasia, in « Sabadino, Sabotino, Di Sabatino ecc ». Ha detto addirittura (bontà sua!) il presidente dell'ACI rivolgendosi alla platea che il n. 1 della CSAI non è Rogano ma... Sabbatini, il quale si arrogherebbe il compito di fare e disfare le cose della CSAI. E via con altre amenità del genere!...

Nella premiazione

NORD-OVEST

Giulietta a caccia di sponsor

TORINO - Nella splendida cornice del Circolo della Stampa alla presenza di numerose autorità cittadine, sportivi, piloti rappresentanti delle altre scuderie torinesi e appassionati del volante si è svolta con la consueta signorilità la 11. premiazione della Scuderia Nord-Ovest. «Driver» della manifestazione l'infaticabile geom. Cosentino, che alla diurna lotta per l'Autodromo di Lombradore accompagna efficacemente la conduzione della Nord-Ovest. Fanno fede del suo impegno, e di quello del presidente comm. Zecchini, la messe di risultati ottenuta nel '72: 285 presenze in 97 gare con 54 primi posti assoluti o di categoria, 47 secondi, 13 terzi e 24 quarti.

Il pilota che nel '72 con i colori della Nord-Ovest ha ottenuto le maggiori vittorie è il simpatico Achille Soria che si è molto ben difeso con il suo TCR 1000 Abarth nel Campionato Italiano (3. nel Trofeo CSAI 1000). Achille Soria è dunque il nuovo campione sociale per la velocità. Paolo Casalone è campione sociale per la regolarità, e Celestino Geninatti per i rallies: va menzionata la sua bella prestazione al San Martino, 1. di classe con un Fiat 127.

Altri premiati l'onnipresente e vivacissimo Eris Tondelli, la simpatica e sempre molto carina Giulia Cardella che ha in vista un intensissimo programma '73 in Formula Ford (è alla ricerca di sponsor) Pellegrino, Carena, Fiorentino, Lo Voi, Serra, Bolognesi, Mensa, De Martino, Casalegno (assente per obblighi di leva), lo stesso Francesco Cosentino, il motonauta Fulvio Bertinetti, vice della Nord Ovest.

Un premio speciale il Trofeo Molino è stato dedicato alla memoria dello scomparso Mario Morganti che è ancora ben presente nel ricordo dei tanti suoi amici, che non possono dimenticare la sua modestia e la sua passione automobilistica.

Erano presenti anche il presidente dell'AC Torino, ing. Christillin che dopo un slalomistico discorso sul futuro autodromo di Lombradore è stato premiato per la sua abilità diplomatica con una targa speciale. Stesso riconoscimento per meriti sportivi al presidente della Commissione Sportiva dr. Valenzano e al dr. Rivetti della Motul presidente della Torino Corse.

Eletti soci onorari l'assessore allo Sport Vinicio Lucchi, e l'on. Catella.

I programmi '73 della Scuderia sono intensissimi. Il presidente Zecchini insieme ad Achille Soria ha acquistato il «millino» '73 di Osella, derivato dal «cuneo» riveduto e corretto con cambio 139, passo allungato, sospensioni e carrozzeria rivedute, motore ossigenato con una manciata di HP in più. Con questa macchina Soria parteciperà al Campionato Italiano Velocità ed al Trofeo della Montagna. Sarà presente anche alla Targa Florio ed alla 1000 Km in coppia con Cosentino. Pellegrino e Boeris, tornati alle gare hanno acquistato un telaio Chevron e un motore 1600 e hanno intenzione di darsi molto da fare.

La Formula Italia che Casalegno ha guidato nel '72 sarà affidata ad un giovane della Scuderia, da scegliersi col cronometro alla mano. Un'altra Formula Italia correrà con i colori della Nord Ovest ed è quella che Roggero ha acquistato. Pier Giorgio Mussa correrà con una Brabham BT 35, con una Formula Ford Belasi e con un GTA, sponsorizzato dal Latte Torino. Lo Voi correrà sulla sua Brabham Formula 3 e forse sulla AMS 1300 di Anastasio. Eris Tondelli poi parteciperà al campionato Europeo di F. 2 con la Chevron B25 e al mondiale marche con una Chevron 2000 a motore Tecnico 8 cilindri. Un ringraziamento particolare alle ditte Bitax Veedol e Fiamma, che sostengono la scuderia non solo moralmente.

g. r.



Giulia Cardella, pilotessa della Nord-Ovest, cerca uno sponsor

Il battesimo dei DRAGHI ROSSI

PORTOCOMARO (Asti) - E' nata ufficialmente la scuderia dei Draghi Rossi di Portocomaro: da una idea iniziale di oltre 4 anni fa si è arrivati oggi alla investitura ufficiale con tanto di consiglio direttivo di cui fanno parte Cesare Amerio, Paolo Brusaschetto, Franco Negro, Giuseppe Sardo, Giorgio Cotto, Aldo Negro, Vincenzo Picco e Gobbino. Presidente è Luciano Belbo, vice Luciano Epis, direttore tecnico Paolo Brusaschetto, direttore sportivo Giorgio Cotto, segretario Luigi Cairo, cassiere Giulio Pena.

Organizzazione perfetta e idee chiare sono le parole d'ordine dei simpatici amici monferrini che hanno serie intenzioni di continuare a mieterne una gran messe di allori. Attualmente il numero dei piloti attivi non è grande, ma si tratta di elementi super che scendono in pista solo per vincere: fa testo Franco Negro che nel '72 ha fatto man bassa a Cerrina (detiene il record assoluto sui 5 giri), si è piazzato secondo nel rallycross di Bra (trofeo Vitaloni Yazaki) alle spalle della Fulvia ufficiale di Pregliasco dopo una strenua lotta risoltasi a favore del ligure

solo all'ultima gara e per un soffio, e ha vinto «alla grande» il rallycross in 6 prove di Santo Stefano Belbo.

Franco Negro non è certo un novellino ha oltre 10 anni di esperienza sportiva alle spalle, dal Kart al motocross da cui ha tratto la grinta formidabile e il gusto della lotta gomito a gomito con ogni tipo di mezzo motorizzato. Lo ha dimostrato a Casale, dove ha vinto la prima prova del challenge Ford Mexico con una vettura affidatagli dal sig. Perosino della Ford e messa a punto in modo particolare; nelle gare di autocross piloterà una «bomba», opera del trio di maghi Brusaschetto Trinchero e Sardo.

Si tratta di una 500 propulsa da motore DKW 1300 cc che eroga 130 HP a 9000 giri/l' con possibilità di fuori giri sino a 13000 giri; l'alimentazione è a carburatori (3 da 40 mm) il rapporto peso-potenza fantascientifico quasi da formula uno, un cavallo ogni 2 chili circa: sarà una coppia uomo-macchina formidabile e spettacolare tutta da vedere. Naturalmente il telaio 500 è stato opportunamente rinforzato con molta intelligenza dal Bru-



Franco Negro, pilota di punta dei «Draghi Rossi» astigiani

saschetto e compagni. Le sospensioni sono della 850 i cerchi da 10 pollici, il radiatore è anteriore, il peso poco più di 300 chilogrammi.

Sono previste anche partecipazioni a gare internazionali di autocross, a questo proposito dal Belgio sono giunte offerte interessanti. La scuderia Draghi Rossi allineerà altre 5 macchine nelle gare di autocross: una 500-750 cc DKW (75 HP a 9000 giri) per Piero Oddone; lo stesso preparatore pilota Paolo Brusaschetto uomo jolly del team porterà in gara una 500-1000 cc (ex Negro '72), Cesare Tuis disporrà di una Abarth 1000.

E' nei piani della scuderia promuovere la costruzione di una pista di autocross ad Asti per alimentare questo simpatico sport che ha il suo punto di forza nella economicità di gestione unita alla massima spettacolarità. Non verranno trascurati i rallies e le gare di velocità e soprattutto la politica dei giovani.

RODODENDRI in amicizia



Sopra, una foto di gruppo dei piloti premiati dalla Scuderia dei Rododendri. A destra, il sig. Morandi premia Enrico Ceccarelli, campione sociale '72 di velocità della scuderia Piloti Senesi-Mobili Morandi

TORINO - Alla sede del Museo Martini di Pessione si è svolta, come ogni anno, la simpatica premiazione della Scuderia dei Rododendri. Nota caratteristica di questa Scuderia è che si tratta di un gruppo di amici tutti molto giovani appassionati genuinamente del difficile sport del volante.

Punto di ritrovo fisso e sede della Scuderia, il negozio di Marcello Delfini e di A. Chiesa i Magazzini dell'Auto in Largo Orbassano. Oltre a Delfini che per esigenze di lavoro ha attaccato il casco al chiodo, fanno parte del Direttivo Antonio Chiesa, Giuseppe Gianoglio, l'uomo-chiave della Scuderia che si cimenta con grinta sincera nei rallies, Franco Rocco e il dr. Giorgio Gotta, enciclopedico conoscitore ed esperto di autocorse.

La premiazione è stata preceduta da un interessante discorso del dr. Gotta che ha fatto il punto sull'attività della Scuderia e ha sottolineato il «debole» per i rallies che sono le gare più esposte agli appassionati non nababbi soprattutto in gruppo 1. Campione sociale per la velocità 1972 è Mario Regis che bisca il successo del '71. Seguono il bravo Franco Piacenti, ottimo pilota di prototipi (Abarth 1300 SP) a cui è stato dato un simbolico casco d'argento (color argento), Franco Garrone, Gigi Taverna, Aldo Sario e Gianni Isgro. Per i rallies il titolo è andato a Pollastri seguito da Chiabotti, Nebiolo, Abbo, Gianoglio e Vigna.

Altri premiati Bernardi, Bodojra, Calandra, Di Caro, Glorioso (molto bravo nel rally 1971), Renato, Perotto, Rossi, Sorrentino, Vallania e Venturino.

Premiati anche i navigatori Rocco e Ghia. Erano presenti l'ing. Walter Riaro Sforza e il sig. Costantini della Società «La Autoparti» che appoggia la Scuderia nel '73. Un premio anche al signor Novaro Guarducci della Novolan che ormai da tempo sostiene le sorti dei «Rododendri».

Nel '73 Regis correrà con un'Alpine 1600 in Gruppo 3 per il Campionato. Probabilmente parteciperà con il BMW alle gare di turismo soprattutto a Casale. Pollastri che ha vinto il Campionato Sociale con una 850 correrà nel '73 con la 127 Gruppo 1 nei rallies nazionali. Abboccamento sono in corso tra Franco Piacenti e i responsabili della Gipsy per una vettura 1300 con la quale parteciperà al Campionato Italiano. Un ultimo ringraziamento per le Ditte Veedol e Ferrero che hanno aiutato la Scuderia nel '72 e per la Veedol che la aiuterà ancora nel '73.

La MENAGGIO anche con due velocisti

MENAGGIO - Con la premiazione dei suoi soci piloti, la Scuderia Sansui Menaggio Corse ha voluto ideologicamente chiudere la stagione agonistica 1972 e dare l'avvio a quella dell'uomo corrente che nasce, dopo il periodo «gestatorio», sotto le insegne della casa giapponese Sansui, munifico sponsor del sodalizio. Dopo una breve vita di 57 presenze-gara, particolarmente dedicate ai rallies e alla regolarità, la Sansui Menaggio Corse si presenta alla stagione 1973 forte di ben sette equipaggi per le specialità ricordate e di due apprezzati velocisti. Beretta-Pirovano, Miazolo-Bologna, Airoldi-Ceriani, Mainardi-Bartolich, Tortora-Decio, Finollo-Ovieni, Bullo-Pollini, Miglionico e Selva hanno tutti le carte in regola per fare ben figurare il nome del sodalizio.

● L'AC DI MILANO, per favorire l'insegnamento dell'educazione stradale, ha deciso di mettere a disposizione delle scuole elementari che ne faranno richiesta le proprie scuole guida del Centro di assistenza tecnica.



SENESI in euforia

SIENA - Nel cielo di uno sport che crea sempre nuove difficoltà vive e prospera a Siena una scuderia automobilistica che benché relativamente giovane, può per i suoi meriti sportivi, essere considerata alla stregua delle sue più anziane consorelle nazionali: la Squadra Piloti Senesi-Mobili Morandi. Parlano, infatti, per la scuderia senese i numerosi allori conseguiti in campo agonistico ed organizzativo, nell'assistenza tecnica e nella solidarietà fattiva e morale necessaria a tradurre in successi la vitalità dei suoi piloti.

«Non saremo forti come altre scuderie italiane, dotate di mezzi finanziari molto superiori ai nostri, però il nostro posto lo teniamo validamente», così ci ha detto il dr. Cocchia, ex pilota ed ora presidente della scuderia, quando gli abbiamo chiesto raggugli in merito alla attività dei piloti senesi; ed ha continuato: «A Siena, e per gli appassionati dello sport a quattro ruote, penso che noi si rappresenti una bandiera e per qualunque manifestazione che si svolga in provincia, attinente all'automobilismo, siamo sempre interpellati: la Squadra Piloti Senesi - Mobili Morandi dà garanzie tali da non essere seconda a nessuna e per questo è sempre disposta a dare la propria incondizionata opera, accontentandosi di un grazie».

Da questa breve presentazione fatta da Cocchia, balza evidente su quali basi poggiino le idee degli sportivi della scuderia senese: serenità d'intenti e buona volontà di operare ed incrementare l'automobilismo sportivo, in piena armonia con l'AC cittadino.

Di fronte all'entusiasmo che diventa ormai sempre più ampio, la squadra Piloti Senesi - Mobili Morandi ha visto quest'anno crescere la sua popolarità grazie alla continua ed efficace opera dei suoi dirigenti, alle prestazioni dei suoi piloti che hanno accumulato nella stagione 667 partecipazioni-gare che hanno fruttato 3 campionati FISA («Aligi», Ciardi e Salvatori Attilio), 2 vittorie assolute, 117 vittorie di classe oltre ad innumerevoli piazzamenti di rilievo. Nel campo della velocità brillano Ceccarelli (campione sociale), Bigliuzzi, Nardini, Betti, Gunnella, Stefanelli, Gonzi; nel campo dei rallies si sono affermati «Nestore» (campione sociale), Bertocci, Ginotti, Salvatori, Tesi,

«Giubar», Pratelli e nella regolarità Menichetti, Piaggio, Panerai, Menichetti M. Grazia.

Nel corso della premiazione abbiamo avuto occasione di porre qualche domanda allo «sponsor» della scuderia che sedeva accanto a noi. Gli abbiamo chiesto:

«E' possibile sapere il motivo dell'intervento pubblicitario della Sua industria nello sport automobilistico?»

«Anzitutto la mia passione per lo sport in genere ed in particolare per quello del motore ed in parte trascinate dalla passione di un mio rappresentante il pilota Enrico Ceccarelli».

«Il suo contributo finanziario ha avuto un riscontro nella sua attività industriale? Ne è rimasto soddisfatto?»

«Lei può capire che trattandosi di una industria di mobili non possiamo certo pretendere in un solo anno rilevanti utili economici. Ma io sono soddisfattissimo, soprattutto per il prestigio che ne è derivato e ne consegue che anche per la stagione in corso ho mantenuto il mio contributo».

Carlo Burlando

A Napoli la «Settimana dell'Automobilista»

NAPOLI - Alla chiusura delle iscrizioni per partecipare alla «9. settimana dell'automobilista» che vedrà il suo svolgimento alla Mostra d'Oltremare in Napoli dal 25 aprile al 1. maggio prossimi, 32 marche di autovetture, veicoli industriali e commerciali leggeri, 18 di motociclette, 13 di roulotte e 5 di biciclette avevano dato la loro adesione e fra queste le maggiori case costruttrici europee, quali Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Mercedes Benz, General Motors, Citroen, Ford, Matra, Peugeot, Porsche, Renault, Moskvitch e Volga.

L'inaugurazione avverrà il 25 aprile con un concorso internazionale di eleganza per autovetture, mentre nella stessa giornata si concluderà nel quartiere fieristico il 2. Rally nazionale Giro della Campania che aveva preso la partenza il giorno precedente.

Era proprio un «pesce» l'AVOLA

SIRACUSA - Purtroppo, quando ormai tutto faceva pensare ad una lieta conclusione dei dubbi che avevano tenuto in sospenso l'effettuazione della gara di Avola, e molti piloti già erano giunti sul percorso, un ulteriore sopralluogo della commissione di vigilanza ha mandato tutto a monte. La reazione al «bluff» della Coppa Belmonte comunque forse otterrà di poter recuperare la gara: a giorni saranno riesaminate le richieste della commissione e si spera di poter disputare finalmente la corsa il 20 maggio.

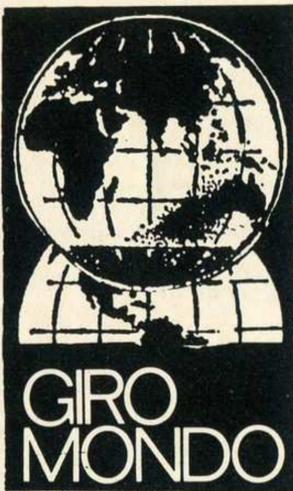
● Il divo americano della Formula Ford, **DANNY SULLIVAN**, passa alla F.3 con la più recente EMC costruita da Ehrlich. La prima gara sarà l'International Trophy a Silverstone. Sullivan non ha mai corso in F.3, ma l'anno scorso provò la March di Williamson a Snetterton.

● La F.5000 con la quale **ALAN ROLLINSON** partecipa al campionato Rothmans, dipenderà direttamente dall'organizzazione del pilota stesso, la Alan Rollinson Engineering. La vettura è la solita Mc Rae e Rollinson dispone di due motori. Il team, che non ha ancora un patrocinio, comprende Grant Duncan, venuto dalla Nuova Zelanda con Rollinson, e Roger Jackson che prima lavorava per Alan Brodie. Verranno usati pneumatici Good-year.

Cantanti LOTUS

● A **BRANDS HATCH** vari campioni di altre discipline sono diventati piloti, nella Consul Race, ora si viene a sapere che i meccanici del Team Lotus sono diventati cantanti. Il loro primo (e probabilmente ultimo) disco è già in vendita e del coro « Lotus » fanno parte Peter Warr, Eddie Dennis e Luke Watson.

● **DAVID HOBBS** sarà al volante di una « Junie Donlavery » per la « 500 di Atlanta » del 1. aprile. Una prestazione tutta da seguire.



● La **ROLLS ROYCE MOTOR** è stata messa in vendita. Prima si era pensato che sarebbe stata venduta per mezzo di collocamento di azioni alla Borsa di Londra, invece si è preferito — anche per via della instabilità del mercato azionario — invitare gli interessati a presentare offerte di acquisto in buste sigillate. Si tratta di un'asta che suscita sempre crescente interesse.

● La maggior parte degli incidenti stradali che succedono nella **GERMANIA ORIENTALE** si verificano agli incroci. Lo dichiara un rapporto redatto dalle società di assicurazioni, sulla base di oltre 63.000 incidenti avvenuti nel 1969, che hanno avuto gravi conseguenze.

8 AUDI per 8 fratelli

● La **AUDI NSU FRANCE**, che nel 1972 ha registrato un record nelle vendite, segnala un altro primato registrato nella sua filiale svedese: nello stesso giorno ha venduto otto Audi 100 LS a otto fratelli.

● Per iniziativa della **BP ITALIANA** e di altri enti, d'intesa con l'ACI, il problema dei parcheggi è stato discusso da ingegneri, giornalisti e tecnici specializzati, in una riunione tenutasi a Milano nei giorni scorsi.

● Dal 27 giugno al 1. luglio 1973, nei locali del quartiere fieristico di Bologna, si svolgerà il « 5. SARP '73 », salone internazionale di macchinari e attrezzature per la vendita e la ricostruzione dei pneumatici. L'area della mostra coprirà 20.000 mq e sino ad ora sono pervenute agli organizzatori oltre 100 adesioni con espositori appartenenti a sei paesi europei, Belgio, Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda e Italia, oltre a Stati Uniti e Canada.

● La **FORD MOTOR Co.** ha prodotto nel febbraio scorso, nelle sue fabbriche del nord America, 355.424 autoveicoli, il che costituisce un record assoluto, avendo superato di oltre l'8 per cento quello esistente sin dal febbraio 1968.

● A St. Mary's nell'Ohio, nel grande stabilimento della **GOODYEAR TIRE & RUBBER Co.** è entrato nella fase finale il programma che entro la fine del 1973 eliminerà qualsiasi traccia di inquinamento atmosferico. L'apparecchiatura è costata 475 milioni di lire.

● Edita dalla Federazione italiana del campeggio e caravanning, è uscita la « **GUIDA CAMPING D'ITALIA 1973-74** » che viene ceduta al pubblico al prezzo di L. 1.200 (ai soci Federcampeggio L. 800).

BMW più Mercedes?

● Se n'era parlato, tutti hanno smemto, ma se ne parla ancora. Si starebbe preparando veramente una fusione fra **BMW** e **DAIMLER BENZ**. Il direttore finanziario della BMW ha detto di recente: « Si sta tentando qualcosa, questo è certo, ma nulla si può dire sulla data ».

● Il consiglio di amministrazione della **FIAT** ha esaminato le risultanze del bilancio al 31 dicembre 1972, che porta un utile di 15 miliardi 845.831 mila 350 lire e un residuo disponibile per gli azionisti di 15.608.143.880 lire.

● In collaborazione con l'ACI una commissione permanente studierà i problemi della medicina del traffico e gli aspetti medici degli incidenti stradali. La commissione è presieduta dal prof. **CESARE GERIN**.

● Altra contrazione in Italia nelle immatricolazioni di vetture nella prima quindicina del mese di marzo. I veicoli nuovi iscritti al **PRA** in 15 giorni sono stati soltanto 60.580, con un calo del 12,28 per cento rispetto allo stesso periodo del 1972.

Un G.P. «nonne» a MONZA?

LONDRA - I regolari lettori di Autosprint sanno certamente che le corse per vetture storiche sono una branca dello sport motoristico molto attiva e popolare, in Inghilterra. Al pubblico divertono e sono finiti i tempi in cui queste competizioni per veterane erano sempre le ultime sul programma, tanto che ormai gli spettatori cominciavano già a lasciare il circuito. La gente si diverte, perché ha modo di vedere piloti che si danno un gran da fare su vetture con pneumatici stretti e che filano veramente forte. Forte? Il giro più veloce di Neil Corner, a Silverstone l'anno scorso, al volante della sua Maserati 250F del 1957 fu segnato in 1'40": quello più veloce di Moss, con la stessa vettura nel GP d'Inghilterra del 1956, fu segnato in 1'43".

Quest'anno ogni importante gara internazionale che si svolgerà a Silverstone avrà come « contorno » una prova del nuovo campionato per veterane, del quale faranno parte anche altre due gare, una a Oulton Park e una a Thruxton. Ecco dunque almeno una branca dello sport motoristico in ottima salute, senza nessuna polemica o lite. Si potrebbe osare suggerire che una genuina competizione per vetture storiche sarebbe più adatta, come parte del programma del GP d'Italia, della processione di camion vista lo scorso anno?

d. h.

...intanto si ripete

la 1000 Miglia

MILANO - Torna la « Mille Miglia » e anche se è soltanto quella « storica », organizzata dal Veteran Car Club di Padova con la collaborazione di quell'Automobile Club, della Fina Italiana, della Fiat e dell'Alfa Romeo, il fascino immutato e intramontabile della classica corsa bresciana farà sì che sulle strade si troverà ancora la gran folla. Si rivedranno le Ferrari testa rossa, l'Alfa disco volante, la Bentley, la Giur, l'Hispano Suiza, Lago Talbot, Daimler, Wolseley, Osea, la Lancia Carrera spider D24, la BMW 328 e la gloriosa Fiat V-8.

Le vetture partiranno da Padova alle 21,30 del 13 aprile, faranno una sosta a Roma e, dopo avere compiuto 1200 chilometri, saranno nuovamente a Padova nel pomeriggio del giorno 15 aprile.

INTERSERIE sempre più tedesca

SILVERSTONE - Il « meeting di primavera » della Interserie Association tenutosi a Francoforte nei giorni scorsi, ha letteralmente rivoluzionato i ranghi direttivi e le linee amministrative dell'associazione medesima. Abolite le qualifiche di presidente, vice presidente, segretario e incaricati dell'ufficio permanente, lo statuto modificato prevede ora i seguenti incarichi: **direttore, vice direttore, tesoriere e promotore esecutivo**. I primi tre sono membri dell'Interserie Association e sono i responsabili della tenuta dei libri contabili ecc., il promotore è responsabile, invece dell'andamento giornalistico dell'associazione, e dell'organizzazione delle competizioni.

Le nuove disposizioni hanno portato alla vetta dell'Interserie l'inglese **Pierre Aumonier** che assume l'incarico di direttore, il tedesco **Herbert Schmitz**, vice direttore e **Hans Wehner**, tesoriere. Il fondatore dell'Interserie **Gerhard Härke**, è stato nominato promotore esecutivo.



Ci hanno rubato la PANTERA!

E' successa anche questa! Mercoledì notte, a Milano, anzi alle prime luci dell'alba di giovedì 29 marzo, nel grande Salone di vendita auto milanese del signor Achilli, i « soliti (organizzatissimi) ignoti » hanno fatto man bassa di automobili di grande cilindrata. Con una spregiudicatezza che ormai sembra senza freno, e con un piano che evidentemente era scattato al momento giusto, coincidendo con lo sciopero dei metronotte milanesi e con l'altro sciopero dei doganieri, (che così avrà

permesso l'esportazione rapida via terra, magari in Svizzera), i ladri-supercilindrati hanno fatto man bassa portandosi via un Ferrari Daytona, un Bora Maserati, un Miura Lamborghini, un Bentley e soprattutto (ahinoi!) la **PANTERA DE TOMASO** che il nostro giornale ha messo in palio per il G.P. al Computer. Eccola qui la macchina, che ora chissà verso quali lidi veleggia, nel « Salone Achilli Motors » di Milano dove figurava da qualche giorno come vedete al centro dell'esposizione.

L'alettone nel baule

● Sulla BMW - Schnitzer, nella 4 ore Monza, **BRAMBILLA** aveva fatto montare un alettone posteriore sotto il baule. I tecnici tedeschi erano scettici ma alla fine i cronometri hanno dato ragione a Vittorio. La BMW del monzese erogava 380 CV a 7600 giri, e aveva una velocità di punta di 255 kmh.

● Ai fratelli Brambilla sono arrivate in questi giorni le due nuovissime **MARCH BMW** di F.2, nei prossimi giorni Vittorio e Tino cambieranno le bielle del motore che si sono dimostrate difettose con delle nuovissime in titanio modificate.

● Nei box di **MONZA** prima delle prove della 4 ore, una bella ragazza dai lunghi capelli rosso-rame regalava ai piloti le foto fatte il giorno prima. Stewart ha molto gradito sia le « picture » che la ragazza... ovviamente.

● La gara di F.2 a **THRUXTON** il 28 maggio, soppressa come abbiamo già annunciato, sarà sostituita da una gara turismo valevole per il campionato inglese e da una gara di Formula Atlantic.

● Per decisione del Consiglio di stato ticinese, un gruppo di agenti della polizia stradale seguirà un corso « antisbandamento » presso la scuola specializzata **SLOTEMAKER** di Osogna.

● Nel mese di febbraio 1973 la **CHRYSLER Co.** ha prodotto nei suoi stabilimenti degli Stati Uniti e del Canada 157.991 vetture contro le 125.010 prodotte nel febbraio 1972.

● In una certa zona di **MILANO** sta entrando in funzione l'elettronica al servizio degli automobilisti. Lungo le vie d'accesso a due parcheggi in centro saranno posti altrettanti tabelloni elettronici che indicheranno la situazione dei posti-macchina. Chi percorrerà questi itinerari potrà quindi regolarsi in anticipo. Se il tabellone segnerà « completo », sarà inutile insistere.

● Dopo l'ingresso dell'Inghilterra nel **MEC**, pare proprio che la berlina Rover 2000 sia destinata a svolgere un ruolo molto importante per la conquista dei mercati continentali.

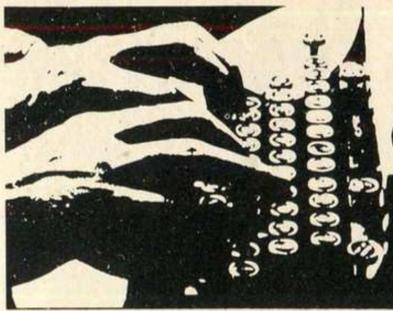
● La nuova « **BABY-CADILLAC** » si chiamerà La Salle, un nome anteguerra della General Motors. La linea della vettura s'ispira alle Mercedes 350-450, mentre la carrozzeria sarebbe un'imitazione di quella ridisegnata per la Opel Diplomat. La « La Salle » sarà, dopo la Vega, la seconda vettura della GM a montare il rotativo Wankel.

● Il 31 marzo, presso la concessionaria Alfa Romeo di Benevento, è stata presentata la vettura di Formula Italia che con i colori della **SIFO** parteciperà alle gare del trofeo nazionale con alla guida **ARTURO SANGIUOLO**.

● La Racing Drivers' Association ha indetto una riunione con un dirigente del RAC e con Salmon e Jopp, che rappresentano la **BRITISH RACING DRIVERS' ASSOCIATION**, per discutere sulla sicurezza dei circuiti e sul futuro di quelli inglesi minori, minacciati dai regolamenti anti-incendio imposti dal RAC.

● Stanno per cominciare i lavori per ampliare il circuito irlandese di **MONDELLO PARK**, che da miglia 1,24 sarà portato a miglia 1,82. Dovrebbe essere pronto a metà stagione, probabilmente in tempo per la prova del campionato Rothmans del 22 luglio.

● E' forse finita la carriera di **TONY TRIMMER**? Nella Corsa dei Campioni si è piazzato quarto con la Iso-Marlboro di Williams, il miglior risultato mai ottenuto da questo modello, ma i suoi programmi circa una Brabham BT41 iscritta privatamente, per il 1973, sono andati a monte e l'unica altra gara per Tony è stata quella disputata il 1.0 aprile con la Lola Shellsport F.5000, dato che Van Lennep era impegnato con la Porsche GT.



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Il dubbio 2000

La RAI, che miracolo, ha trasmesso in diretta le fasi salienti della 6 Ore tanto discussa di Vallelunga. Naturalmente mi sono messo davanti al televisore psicologicamente preparato ad assistere alla corsa.

Ebbene, devo dire che non solo tale circuito ha dimostrato di essere in grado di poter sopportare una 6 Ore mondiale, ma ha fatto capire che sarebbe degna anche di una gara di Formula 1 mondiale. Ieri la gara è stata bellissima, spettacolare con finalmente un numeroso pubblico. Anche il giudizio di taluni piloti, intervistati da Casucci, ha confermato che è possibile correre con una Sport ed anche una F. 1 a Vallelunga una gara titolata.

Certamente una nota di disappunto c'è stata, la sconfitta della Ferrari. Cevert è stato bravissimo, ma molto bravo è stato anche Reutemann per la prima volta al volante di una Ferrari. Non mi è piaciuto per niente quando il cronista ha detto che le 2 litri hanno fatto fiasco, senza nemmeno menzionare le Abarth-Osella, la cui presenza avrebbe rappresentato una minaccia in più per le 3000.

Comunque, confermo che le riserve formulate alla vigilia si sono dimostrate infondate nel modo più assoluto.

Flavio Miglio - Luino (Varese)

Meno male. Non creda, siamo stati soddisfatti anche noi che non sia accaduto nulla di irregolare nel corso della gara. Anche se lo spettacolo non è stato poi come dice lei.

Non vi sono state « crisi » nei sorpassi, soprattutto per la grande correttezza dimostrata da tutti i piloti, non vi sono stati incidenti tali da « verificare » l'apparato di sicurezza, ma non vi è neppure stata la ventilata minaccia di un paio di buone 2000 « vere », a punzecchiare le 3000 più veloci.

E questo è stato un peccato, perché — con tutto il rispetto per Gagliardi, Pooky, Nesti, Cerulli e gli altri, Howlings compreso — non si può certo dire che le 2000 presenti fossero irresistibili. Ricordiamo che il record delle 2 litri è ancora l'1'14"6 ottenuto da Eلفord ben due anni fa, mentre le più veloci 2 litri presenti a Vallelunga giravano in 2" di più come minimo. (Proprio il giorno dopo la 6 Ore, Merzario ha girato con la nuova Abarth-Osella in 1'13").

In questo, « liberandosi » cioè dei migliori 2 litri reperibili soprattutto in Inghilterra, offrendo loro ingaggi ridicoli, gli organizzatori hanno mancato verso il pubblico, evitandosi peraltro problemi non solo economici.

PAPARUSSO REPLICA

Il dubbio e la sua ombra

Spett. Autosprint, a seguito del vostro trafiletto sulla gara Formula 850 del 19-3-1973 a Vallelunga e precisamente per quanto riguarda l'incidente occorsomi alla curva Roma con Biagio Cammarone, tengo a precisare che quanto da voi scritto non è esatto.

Infatti sin dall'inizio mi ero posto al comando delle vetture, conservandolo fino al momento dell'incidente, quando entrando nella curva Roma, seguendo la normale traiettoria, venivo urtato dalla ruota anteriore sinistra dell'auto di Cammarone che saliva sulla mia ruota anteriore destra, catapultandomi contro il guard-rail.

Osservando d'altra parte i danni riportati dalla vettura di Cammarone, si vede senza ombra di dubbio che la ruota posteriore destra della suddetta vettura è spostata all'indietro, mentre invece se quanto dichiarato nell'articolo fosse esatto, dovrebbe essere spostata in avanti e tanto meno dovrebbe essere interessata la ruota sinistra e non la destra, in quanto Cammarone era all'interno.

Giuseppe Paparusso - Roma

Eccoci per l'ennesima volta di fronte alla « versione » di chi si ritiene danneggiato o quanto meno incompreso da Autosprint. Nel nostro pezzo a commento del Trofeo Rinaldi, dicevamo:

«...Cammarone e Paparusso al primo giro entravano in collisione alla curva Roma, eliminandosi a vicenda. Dai danni riportati dalla vettura di Cammarone sembrerebbe che Paparusso, involontariamente, fosse salito con le sue ruote anteriori sulla ruota posteriore della sospensione di Cammarone ». A noi l'ombra — ed anche qualcosa di più — del dubbio è venuta osservando che lo scarico di Cammarone (oltre alla sua ruota posteriore sinistra) ha dei danni.

Ma i commissari di percorso, cosa dicono? Possibile che dobbiamo sempre essere noi la pietra di paragone di ogni incidente?

LO STORICO

Due anni da Stewart

Caro Autosprint, gradirei sapere quali sono stati i piazzamenti di Jackie Stewart negli anni 1965 e 1966. In attesa di una tua risposta ti saluto.

Giovanni Cervi - Reggio Emilia

GIANNI FALLARINO - Benevento — Un libro adatto al suo scopo è « Grand Prix Racing », di George Monkhouse, edizione GT Foulis & Co., 1/5 Portpool Lane, EC 1, Londra. Peccato solo che questo interessantissimo manuale si fermi al 1963. Eventualmente, chiedi il catalogo della Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala 8, Roma.

RAFFAELLE TULINI - Roma — Abbiamo molto tardato a dare riscontro alla sua lettera, che ci « bruciava » fra le mani ed alla quale non sapevamo, sinceramente, dare una risposta. Lei ci invitava a pubblicarla, ma abbiamo deciso altrimenti perché è sempre molto triste mettere in piazza le miserie umane. Quel suo preparatore, in effetti, ha avuto momenti di ottima « forma » e c'è ancora chi ne serba un ricordo piacevole. Se è arrivato a questo, perché parlarne? Purtroppo, non varrebbe a rendere i quattrini spesi da lei e dai suoi amici.

MARCO ZAVATTARO - Valmacca (Alessandria) — E allora, com'è andata la prima corsa? Abbiamo letto la sua lettera con interesse, ed eravamo in attesa di sapere come se la sarebbe cavata. Ci faccia sapere le sue impressioni su se stesso ed i suoi colleghi.

ANGELO FERATI - Fiorenzuola (Piacenza) — Provi a rivolgersi alla HF squadra corse, via Vincenzo Lancia, Torino: può darsi che sia un particolare che possano vendere al pubblico, o quanto meno saranno in grado di dirle dove se lo procurano.

MARIO CODAZZI - Bellinzago (Novara) — Di Enzo Ferrari c'è l'ormai famoso « Le mie gioie terribili », edizioni Cappelli, e « Le briglie del successo », edizioni Il Borgo. Sulle Ferrari, il recente « Le Ferrari », di Rogliatti, edizioni LEA.

STEFANO PRAYER GALLETTI - Firenze — Come avrete letto, per il Gran Premio di Spagna esiste solo una combinazione viaggio-biglietto tutto compreso. Non sono disponibili, cioè, biglietti da vendere a chi vi si reca per proprio conto. Ad ogni modo, provate a telefonare alla Bonomia Viaggi, al numero 051/27.34.10 e 26.29.60.

ROBERTO MADDALOZZO - Bassano (Vicenza) — Non è che non siamo in grado, ma le domande sono molte e le risposte sarebbero anche molto lunghe. E' meglio quindi che lei chieda, alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma, una copia dell'annuario karting 1973, nel quale sono contenute tutte le risposte ed altre utilissime informazioni.

DANIELE GIORDANI - Milano — Quella del « bip » è una vera e propria industria. Sappiamo comunque che Viaro (via Rossetti, Trieste), ne ha prodotti sempre in notevole quantità ed a lui può provare a rivolgersi.

Ho assistito all'apertura della pista di Morano Po, e devo dire che in sostanza tutto mi è piaciuto. Gare interessanti, sono un « gasato » della F. 3, ma devo dire che anche le Mexico sono veramente entusiasmanti.

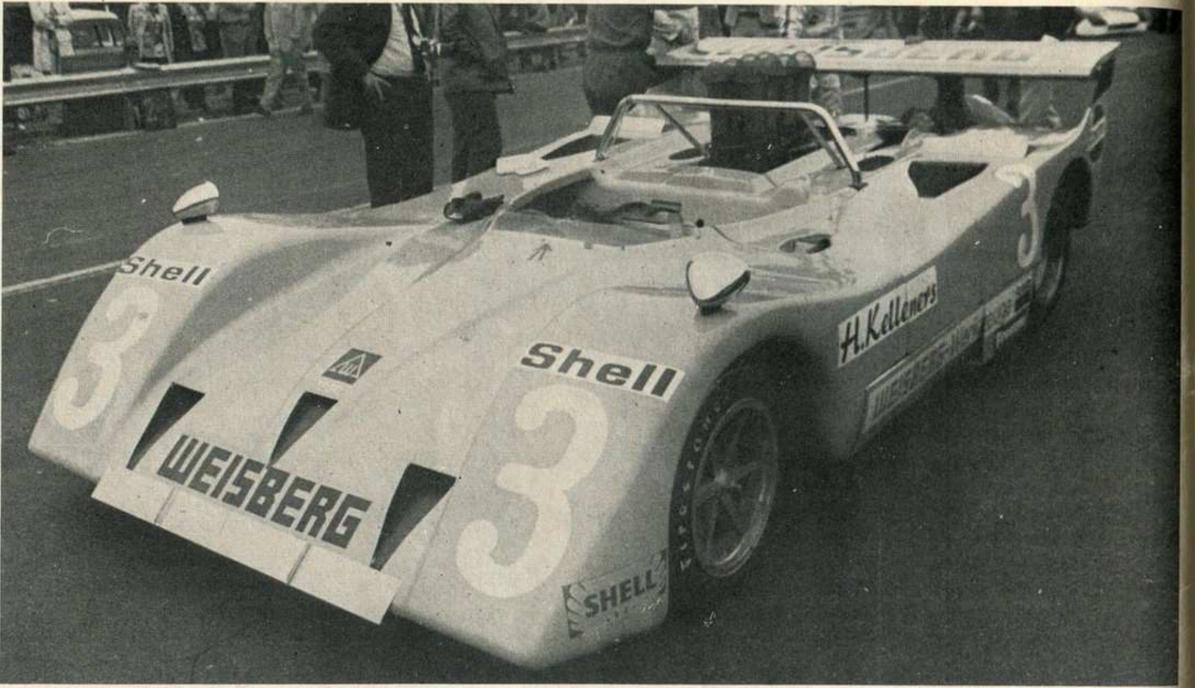
Una sola cosa mi ha lasciato perplesso a proposito del circuito. Se dovesse piovere vi immaginate cosa succederà. A prescindere dagli spettatori che dovranno arrivare su carri trainati da buoi per non affondare nel fango, quello che mi preoccupa è lo stato della pista dopo una batteria: due o tre escursioni fuori pista di qualche pilota sono sufficienti per trasformare la pista stessa in una pista di pattinaggio di fango. Chiedo a voi se non era possibile fare diversamente.

Patrizio Giacomini - Milano

Caro Autosprint, con la presente tengo a precisare che le notizie da voi date riguardanti l'incidente occorso al pilota Giorgetti, durante lo svolgimento della finale del Trofeo Mexico-Kleber lunedì 19 a Casale, sono errate.

Il bravo Giorgetti, e lo dimostra il terzo posto in batteria dietro alla Lombardi e a Gatti, al termine del primo giro si trovava in sesta posizione mantenuta fino al decimo giro, quando passava in quinta posizione superando Biagiotti al quale la cosa non deve essere piaciuta e lo dimostra il giro successivo quando, entrato al tornantino dietro a Giorgetti, lo affiancava all'interno con una manovra scorretta, lo urtava deliberatamente causando il ribaltamento.

Giorgio Riva Berni - Busto Arsizio (Varese)



LA FOTO

Caro Autosprint, ti sarei grato se pubblicassi, nella rubrica della posta, una foto della March siglata credo 707 che partecipò al campionato Interserie del 1971 guidata da Helmut Kelleners.

Vorrei inoltre sapere qualche dato tecnico del telaio e del motore, sapere in che occasione è apparsa per la prima volta e se ha mai partecipato a gare valevoli per il campionato Can-Am.

Alessandro Costa - Faenza (Ravenna)

Nel giugno del 1970 Robin Herd, capo progettista della allora neonata March, presentò la 707, cioè la gruppo 7 del 1970, una poderosa otto litri destinata a far correre Amon nella Can-Am con i colori della STP di Andy Granatelli. La vettura fu un mezzo fiasco, anche se conteneva molte proposte interessanti specie dal lato aerodinamico. Amon debuttò in settembre a Donnybroke, ottenendo un 4. posto due settimane dopo a Laguna Seca. Poi la vettura fu rimodernata, e la versione suc-

cessiva, siglata 717, la vedemmo nell'interserie, dipinta di azzurro e pilotata da Helmut Kelleners. E' la vettura cui si riferisce la nostra foto, scattata a Zolder.

Per quanto riguarda la tecnica, la gruppo 7 March disponeva di un telaio monoscocca in lega leggera con ordinate anteriori e posteriori in magnesio. Le sospensioni ricalcavano lo schema della F. 1 con gli adattamenti necessari agli enormi pneumatici Firestone larghi 17 pollici. Il cambio era uno Hewland LG600 a 4 velocità, mentre i freni erano Girling.

Il motore era un Chevrolet 8V completamente in alluminio preparato per la Chaparral dall'ex-tecnico della McLaren, Gary Knudsen, ed era uno dei più grossi propulsori esistenti, uno dei primi ad avvicinarsi agli otto litri di cilindrata, con una potenza dichiarata di ben 720 HP a 6500 giri. Passo 2400, carreggiata anteriore 1700 e posteriore 1600, peso in ordine di marcia senza carburante (300 litri) 730 kg.

dalle Sport-Prototipo alle Formula 2. 1965: questi i risultati nei Gran Premi mondiali, tutti corsi al volante della BRM: Sud Africa 6.; Monaco 3.; Belgio 2.; Francia 2.; Inghilterra 5.; Olanda 2.; Germania ritirato; Italia 1.; USA ritirato; Messico ritirato. Stewart nello stesso anno ha vinto, sempre con

la BRM, il Daily Express a Silverstone, non valida per il campionato.

In formula 2, questi i risultati con la Cooper-BRM: Pau 5.; Crystal Palace ritirato; Reims 5.; Oulton Park 16. Stewart ha poi partecipato ad una gara Sport, il Guards Trophy, arrivando 3. con una Elva-Oldsmobile.

FERMO POSTA

CLAUDIO CASELLI - Cento (Ferrara) — La sconsigliamo dall'affrontare il tema « veicolo circolante », dato che le pratiche di omologazione sarebbero piuttosto complesse. Per quanto riguarda, invece, il veicolo sportivo, a parte il fatto che per correre è necessario un certificato di omologazione redatto da un delegato della CSAI, lei potrebbe trovare molte parti (sospensioni, portamozi, addirittura il telaio) presso la AMS, via dell'Artigiano, Sasso Marconi (Bologna), telefono 051/84.13.84.

FRANCESCO LITTERA - Saluzzo (Cuneo) — Questo è l'indirizzo della Marlboro: 7, avenue de Tivoli, 1007 Losanna (Svizzera).

ROBERTO GUOLO - Treviso — Non crediamo, da come si erano messe le cose, che in nessun caso le Ferrari avrebbero potuto rimontare la Matra di testa, neppure mettendo alla guida della n. 3 Schenken o Ickx (per il quale, come abbiamo già detto in cronaca, esistevano problemi di posizione di guida).

ANDREA CARUSO - Termini Imerese (Palermo) — Da quest'anno, le F. 5000 e le F. A americane sono praticamente identiche, infatti (come avrà letto a pag. 36 di Autosprint n. 12) i regolamenti tecnici coincidono. Le F. B utilizzano motori di 1600 derivati da vetture omologate nei gruppi 1, 2 e 3, con alimentazione a carburatori. E' più simile all'europea F. Atlantica che non alla F. 2.

CARLO OLMI - Milano — Buona parte della sua lettera (per carità, scriva a macchina la prossima volta), ha avuto risposta negli articoli che abbiamo pubblicato. Anche per quanto riguarda le bandiere di Stewart. Per quanto concerne la messa a punto delle vetture, tenga presente che Stewart ha vinto, a Kyalami, con la vettura di Cevert, e questo dimostra come la n. 2 del team non sia affatto diversa da quella dello scozzese, quanto meno è in grado di vincere le corse.

DOMENICO LOBELLO - Napoli — Quello che le è capitato è quanto, purtroppo, può succedere quotidianamente a qualsiasi utente della strada. Il fatto che la sua macchina fosse munita di un numero di gara è stata, molto probabilmente, un'aggravante. In sostanza, non vale prendersela...

S. DE SIMON - Udine — Grazie per la segnalazione, ma cosa vorrebbe che facessimo, una causa a coloro che leggono Autosprint e poi scrivono i loro articoli? L'arrembaggio altrui alle nostre notizie, in un certo senso, ci lusinga e in ogni caso non possiamo impedirlo. L'importante è che se ne accorgano i lettori.

Lettere abbinate sulla « vernice » di Morano Po, sia pure di diverso tenore, meritano una risposta comune. Il signor Giacomini si tranquillizzi, non è un sadismo degli organizzatori il fango o la polvere a bordi della pista. Anche Misano, al suo debutto, era un mare di fango. Con il tempo la terra si consolida, l'erba attecchisce ed il problema del fango si minimizza.

Per quanto riguarda la capriola di Giorgetti, non sta a noi entrare nel merito della volontarietà o meno di Biagiotti di danneggiarlo, ma è compito semmai dei commissari di percorso. La realtà è che « incidenti » del genere sono inevitabili in gare a contatto di gomito. Ad ogni modo, non vi è nessun errore nella nostra descrizione dell'incidente.

1966: questi i piazzamenti di Stewart nel Mondiale con la BRM 2000: Monaco 1.; Belgio ritirato per incidente; Inghilterra ritirato; Olanda 4.; Germania 5.; Messico (con la BRM 3 litri) ritirato. Nella 500 miglia di Indianapolis, Stewart con la Lola-Ford è giunto 6. dopo aver condotto fino a 9 giri dal termine. Ha poi vinto il G.P. del Giappone con una Bowes-Seal-Ford.

In Formula 2 è giunto 4. a Pau con la Matra-BRM e 4. a Rouen con la Matra-Cosworth. Nella coppa Tasmania, è giunto primo con la BRM 2000 a Christchurch, a Sandown Park ed a Longford.

MODELPOSTA

Spett. Autosprint, non mi interessa molto di modellismo e ricorro a voi per essere messo in contatto con un appassionato di modellismo che possiede i seguenti modelli di auto: Aprilia, Aurelia berlina, Aurelia America, Flaminia berlina, Flaminia coupé, Flaminia Zagato.

Questi modelli desidererei acquistarli oppure averli in prestito per almeno un mese, dando naturalmente adeguate garanzie di sicura restituzione in perfette condizioni.

Franco Vismara - Casatenovo (Como)

I modelli di autovetture Lancia che lei cerca dovrebbero essere tutti disponibili, tranne — forse — la Flaminia Zagato. Alcuni sono comunque rari e quindi costosi.

Potrebbe trovarli presso i seguenti collezionisti: Paolo Rampini, C.P. 223, Milano; Ugo Fadini, via Roma 16, 35016 Piazzola (Padova); Donato Teobaldi, via Le Chiuse 84, 10144 Torino. Altri indirizzi può trovarli sulla rivista « Modelli » che pubblica regolarmente una rubrica « cerco e offro » dedicata a scambi e vendita di automodelli.

Caro Autosprint, vorrei dedicarmi al montaggio di scatole di automodelli di qualsiasi tipo, però non sono molto esperto e ti scrivo appunto per chiederti quali sono le scatole con le quali si possono montare automobili a buon prezzo, facilmente costruibili e rifinibili.

Marco Garlato - Mestre (Venezia)

Scatole di montaggio di automodelli ne esistono moltissime. Quelle più economiche contengono pezzi in plastica, talvolta di vari colori, da unire mediante una colla speciale. Ci sono poi quelle con parti in metallo, che sono parecchio più costose.

Per restare nel settore della plastica, le consigliamo le scatole della Airfix, Bandai, Eidal che consentono di costruire modelli in scala 1:32 oppure 1:24 a costi inferiori alle 2.000 lire.

Caro Autosprint, sono un ragazzo di 14 anni e vorrei costruire automodelli di scala 1:43 usando stucco da carrozziere.

GIUSEPPE OGGERO - Feltre (Belluno) — Questo l'indirizzo richiesto: Gianfranco Riccitelli, via Dante 39, Fabriano (Ancona).

EZIO TANZINI - Poggibonsi (Siena) — Non vendiamo foto. Si rivolga alla agenzia Attualfoto, via Irnerio 12/2, telefono 27.45.43, Bologna.

GRUPPO DI GIOVANI - Nicolosi (Catania) — Cari amici, la prossima volta firmatevi: non tutti, basta uno, con nome, cognome ed indirizzo. Per quanto riguarda la vostra richiesta, la FIA ha recentemente pubblicato un regolamento tipo per gare di rallycross e fuoristrada, che la CSAI probabilmente pubblicherà in un prossimo Notiziario. Chiedetene una copia alla CSAI, via Solferino 32, Roma.

NICOLA IAFELICE - Isernia — Per il viaggio al G.P. di Monaco le spese di viaggio di lire 6.000 vanno inviate alla Bononia Viaggi, Galleria del Toro 3, Bologna, a mezzo vaglia o assegno circolare. Per l'ingresso al Principato è sufficiente la carta d'identità, purché non scaduta. I biglietti di ingresso al circuito (ci sono soltanto quelli di « prato ») verranno inviati dalla Bononia Viaggi direttamente a chi li ha richiesti.

CORRADO CANDINI - S. Lazzaro di Savena (Bologna) — Ci dispiace, ma quei manifesti non li abbiamo; provi a scrivere agli organizzatori, per chiedere se glieli mandano. Argentina, Club YPF, Republiquetas 1338, Buenos Aires. Belgio, Royal Automobile Club de Belgique, 4 rue de Luxembourg, Bruxelles. Francia, ASAC d'Auvergne, Residence Arverne, Place Gallieni, Clermont-Ferrand.

ENRICO MONTALDO - Milano — In effetti, Beltoise non è fra i piloti classificati FIA per il '73, né « Grand Prix » né « Endurance ». Per esserlo, avrebbe dovuto arrivare entro i primi 6 almeno un paio di volte, in un medesimo anno, in F. 1, oppure entro i primi 3 nelle Sport.

NOVELLO SARTORI - Trento — In teoria, bisognerebbe riportare la vettura al collaudo in un'Ispezione della motorizzazione. In realtà, si può circolare senza problemi sempre che la modifica non sia esagerata. Ad ogni modo, chi le fa la modifica ben difficilmente è in grado di metterla in regola anche dal punto di vista burocratico. Per i pneumatici, ha provato da Marangoni, in via Brennero 163?

GIOVANNI HOZ - Milano e STEFANO BANFI - Milano — In realtà, la gara di F. Italia del 12 agosto si terrà a Misano, organizzata dalla Piacenza corse con il patrocinio dei Brevetti Gabbiani. Il lapsus deriva dal fatto che il Trofeo Gabbiani lo scorso anno era stato effettuato a Varano.

GIUSEPPE BOLOGNA - Caltanissetta — Questo l'indirizzo della scuderia dei Rododendri: corso De Nicola 66, Torino. Chieda a loro.

Per questo mi occorrono alcuni chiarimenti:

1) dove posso trovare questo materiale e quanto costa; 2) come viene usato dai minimodellisti; 3) bisogna usare il telaio di un altro modello?

Maurizio Fascicolo - Torino

Lo stucco da carrozziere (detto anche « stucco alla nitro ») si trova normalmente presso i colorifici. E' molto economico, considerando che se ne usa pochissimo alla volta.

Viene usato per lisciare superfici scabre o per modificare la forma di alcune parti. In quest'ultimo caso conviene dapprima sagomare approssimativamente la parte da modificare e rifinirla, poi, con lo stucco, ad esempio, volendo realizzare uno « spoiler » come quello della recente Porsche Carrera conviene incollare un pezzetto di legno tagliato a misura e rivestirlo successivamente di stucco per ottenere la sagoma esatta.

Lo stucco viene anche impiegato quale fondo prima di verniciare i modelli. Si stende con un comune pennello dopo averlo temperato in diluente nitro fino a ottenere una densità adatta al pennello.

Per le « elaborazioni » conviene impiegare il telaio e la carrozzeria di un altro automodello. Ciò semplifica moltissimo il lavoro. I modellisti più bravi costruiscono tutto, anche il telaio e la carrozzeria, ma si tratta di operazioni piuttosto difficili, che richiedono tempo e competenza.

In questi giorni ho ricevuto il magnifico modellino Politoys della Lotus-JPS campione del mondo, e questo pomeriggio sono andato in un negozio per acquistare il modello (sempre della Politoys e sempre in scala 1/25) della Ferrari 312 B2, ma sono venuto a conoscenza che questo modello la Politoys non lo aveva prodotto.

Sono rimasto sorpreso e dispiaciuto per il mancato acquisto della Tyrrell sempre della stessa casa. E' vero che la Politoys non produce il modello della 312 B2? Quali altri modelli detta casa produce nel campo della F. 1?

Silvio Schiesaro - Rovigo

Questi i modelli di Formula 1 presentati dalla Politoys, in scala 1/25: Tyrrell-Ford, March 711, BRM-Marlboro P 160, Lotus JPS, McLaren M 19 (non ancora disponibile). E' attesa inoltre la Lotus 64 tipo Indianapolis del 1969.

Modelli della Ferrari B2 sono stati realizzati dalla Mebetos del Gruppo Matel (scala 1/28), dalla Dinky Toys inglese (scala 1/32), dalla Corgi Toys (scala 1/32). Quest'ultimo modello, per ora, si è visto solo sul catalogo. In scatola di montaggio e in scala 1/12 è in vendita una bellissima Ferrari B2 prodotta da Tarquinio Proveni e distribuita da Baravelli.

A Padova, provi in questo negozio: Modellismo Guarnieri, via S. Fermo 13.



Caro Autosprint, fidando che vogliate accogliere questa mia, ritengo opportuno aggiornare quanto da voi pubblicato a seguito delle verifiche post-gara relative alla cronoscalata « Cefalù-Gibilmanna » del 10 settembre 1972.

Come potrete constatare dalla allegata fotocopia sono stato estromesso dalla classifica del gruppo 3 classe 1600 non per le presunte irregolarità tecniche (diametro dei getti non conforme) contestatemi dai verificatori, risultate poi del tutto infondate, ma dal ritardo con cui i miei referti (dando seguito all'esposto presentato dopo la gara dalla mia scuderia) sono stati spediti alla CSAI.

Stando così le cose, ritenendo da sportivo inammissibili tali fatti, spero che con la presente si restituisca piena luce e alla liceità dei risultati da me conseguiti nella stagione '72, e alla serietà del signor Salvatore Ferracane che con passione ha curato la preparazione della mia autovettura.

« Reinart » - Palermo

Ed ecco il testo della lettera, firmata dal

La riabilitazione postuma di « Reinart », chiude la lunga vicenda legata alle verifiche tecniche della gara in salita « Cefalù-Gibilmanna », svoltasi — è bene ricordarlo — ben sette mesi fa.

Bisogna premettere qualche nota « storica ». Dopo la corsa, la classe 1600 gruppo 3 vinta da Librizzi, secondo « Reinart », terzo Barraja viene « gelata » da un reclamo del secondo, « Reinart » appunto, contro la regolarità della Fulvia di Librizzi. Mentre anche per la vittoria assoluta nascevano dei problemi, le tre Fulvia venivano portate in un garage, verificate e trovate tutte e tre irregolari, per motivi diversi, dal delegato CSAI Giuseppe Russo.

Librizzi e Barraja interponavano appello ed il tribunale dava loro ragione con sentenze pubblicate nel Notiziario CSAI n. 2 di quest'anno, mentre « Reinart », relativamente alla regolarità dei suoi getti, presentava solamente un esposto.

In questo senso, la CSAI ha agito in piena legittimità omologando la corsa, che non può essere bloccata da un semplice esposto, e male ha fatto la Scuderia Pegaso a non appellarsi contro le risultanze di una verifica tecnica che, come dimostrano le sentenze assolutorie degli altri due coinvolti e questa « riabilitazione » di « Reinart », si è dimostrata molto opinabile.

Infatti, e ci piacerebbe essere smentiti, le verifiche condotte dal delegato CSAI signor Russo in quel lontano 10 settembre sono state com-

piute all'insegna della facilità, della disinformazione ma soprattutto senza un minimo di attrezzatura tecnica elementare che non fosse un semplice calibro a cursore trovato a prestito nell'officina.

Ora, che i commissari tecnici (e quelli sportivi) possono anche non sapere che la Lancia ha messo in vendita per un certo tempo delle Fulvia con motori che montavano bilancieri lucidati e condotti sgrezzati, può accadere, anche se l'annuario sportivo dice che essi devono «...tenersi costantemente aggiornati».

Ma che si dichiari irregolare un motore — come è stato il caso di Librizzi — perché senza smontarlo si stabiliva che era stato spianato il cilindro nella parte inferiore a contatto con il carter, e si dichiarino maggiorati dei getti con il solo uso di un calibro tascabile, questo è veramente il colmo.

Il risultato, lo abbiamo visto: non solo Librizzi e Barraja avevano i motori perfettamente a posto, ma anche « Reinart » era in regola, come ha stabilito il flussometro della Solex. E' veramente scandaloso che un pilota si debba trovare sbattuto fuori da una corsa per una cosa banale come la misurazione esatta del diametro di un getto; ed è iniquo che per avere l'esattezza di questo diametro si debba attendere sei mesi.

Saremmo lieti, a nome di tutti coloro che praticano questo sport, di sapere:

1) Cosa intende fare la CSAI per potenziare e qualificare le verifiche post-gara, ed ob-

Riabilitazione con ri«getto»

segretario della CSAI, dottor Erasmo Saliti, inviata al pilota « Rainart »:

« Facendo seguito all'esposto della Scuderia Pegaso di Palermo, abbiamo provveduto a verificare presso la Solex di Milano il diametro dei getti del carburatore contestati.

Da esame effettuato mediante flussometro, preventivamente tarato, è risultato che il diametro dei 4 getti di massima è di 150/100 di millimetro come previsto sul libretto uso e manutenzione. Constatiamo pertanto che per quanto riguarda il particolare contestato, la vettura del concorrente « Reinart » è conforme ai vigenti regolamenti.

Purtroppo quanto sopra emerge soltanto ora, poiché abbiamo ricevuto i getti contestati dal Commissario Tecnico in data 26 gennaio 1973, a omologazione della gara avvenuta.

Come vi è noto, in base all'articolo 109 del Regolamento Nazionale Sportivo, i risultati non possono essere modificati ad omologazione avvenuta, ma desideriamo dare sia pure formalmente soddisfazione morale e sportiva al conduttore ed alla Scuderia Pegaso ».

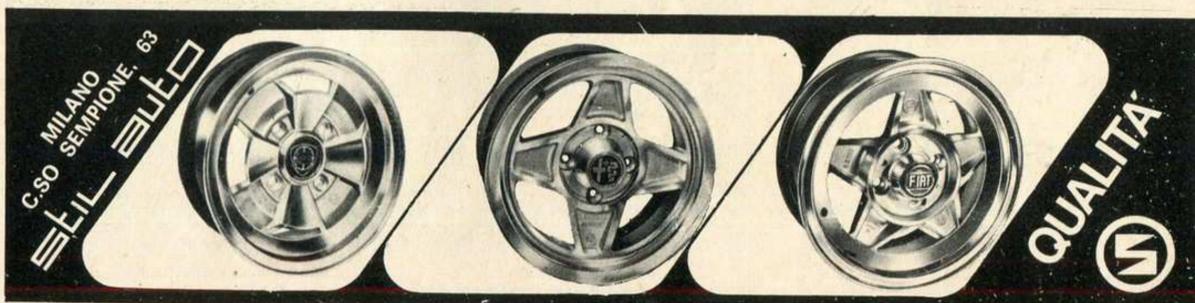
bligare i suoi delegati ad attrezzarsi come la CSAI stessa ha stabilito e codificato.

2) Cosa intende fare la CSAI nei casi — speriamo siano sporadici — simili a quello del signor « Reinart », privato ingiustamente di un piazzamento e che ha avuto quanto meno dei danni materiali da questa vicenda.

3) Cosa intende fare l'ANCAI per tutelare i propri iscritti da eventualità come quella appena descritta. Purtroppo sappiamo, è inutile nasconderselo, che in occasione di smontaggi e verifiche tecniche i casi di prevaricazione sono piuttosto frequenti, e quasi mai i piloti sono all'altezza tecnico-giuridica di cautelarsi contro procedure e giudizi che definire « imprecisi » ed « affrettati » è un gentile eufemismo.

Tutti possono sbagliare, e sappiamo troppo bene quanto sia difficile fare delle verifiche accurate per gettare la croce addosso al signor Russo. Vogliamo solo rinfrescare la memoria a coloro che avessero dimenticato che questo sport, al di là delle sue implicazioni di agonismo e rischio, è una attività molto costosa e molto seria, e che a qualsiasi livello, professionistico e dilettantesco, il pilota vai rispettato nei suoi diritti ben oltre quanto si vede domenicamente fare dai suoi occasionali contestatori, commissari tecnici e sportivi.

I quali — come la CSAI, i commissari di percorso, i direttori di corsa, noi stessi della stampa — sono lì unicamente perché esistono loro, i piloti. E siamo tutti al loro servizio, non « contro » di loro.



**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semest. 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: MESSAGGERIE 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., Wollzelle 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, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Asseil 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: VALDEZ & 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 DIFUSION 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.Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenfichtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUÑEZ, 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 Pianta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 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) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione

**AUTO
SPRINT****MARKET**

I nostri MANIFESTI

(vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

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

RACCOGLITORE

per AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT-mese

L. 1.500
(soci Club L. 1.200)

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

**FOTO
SHOP**

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

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

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

è il nostro supplemento filmato

i films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972 In cartoncino: Guida al Mondiale Marche '73.

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 _____

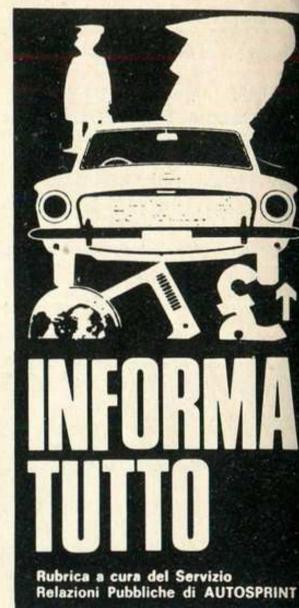
Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato

● E' allo studio a BOLOGNA un'idea che potrebbe dare incremento al turismo. Dato che nella città esistono molti appassionati di vetture d'epoca, si vorrebbe riunirle in un museo, per esempio in un palazzo storico del centro o in una villa alla periferia della città.

● A suo tempo la GENERAL MOTORS decise di fabbricare la « casa a quattro ruote », per non lasciare inoperosa una linea di montaggio. Ne sono già state prenotate 750, contro una produzione massima prevista di 1300 nel periodo compreso fra la metà di gennaio e la fine di aprile.

● E' in avanzata fase organizzativa la SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA che si svolgerà alla Mostra d'Oltremare a Napoli, dal 25 aprile al primo maggio. La manifestazione è indetta dal quotidiano « Roma », sotto il patrocinio dell'Azienda Autonoma di Soggiorno di Napoli.



Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

La nuova «AMI» in ITALIA



● Arriva in Italia la Citroen AMI Super, dotata del 4 cilindri 1015 della GS che, con 61 CV-SAE, le imprime una velocità pari a circa 140 kmh. La vettura, che è stata presentata a gennaio in Francia ottenendo subito un buon successo, si differenzia dalla AMI 8 (che resta in produzione) anche per il nuovo cambio a cloche, per le sospensioni di nuovo tipo con barre antirullo e diversa geometria dell'avantreno, e per il sistema di frenatura, adottato per le esigenze della nuova meccanica di cui la AMI Super è dotata. Anteriormente abbiamo i freni a disco della GS e posteriormente due tamburi con limitatore di frenata. Dal punto di vista estetico, esternamente la AMI Super si distingue per il nuovo disegno della calandra, le scritte ed i fregi sul cofano, mentre interessante si nota anche il nuovo volante ed il diverso comando del freno a mano. La AMI Super verrà commercializzata in Italia nella versione berlina (1.203.000) e break (1.260.000), prezzi IVA esclusa.



● Anche il Ministro Ferrari Aggradi in visita al 1. Expomotor tenutosi recentemente a Milano, si è congratulato con un funzionario della Mirage - Dune Buggy di Bologna (via Mazzini, 26) per la finitura anche estetica dei Dune Buggy Mirage, sottolineando con particolare interesse le nuove vetture che tra breve entreranno in produzione.



Vi piacerà sulle MINI

● Al Salone dell'Automobile di Ginevra la MILLE MIGLIA di Brescia ha presentato (sopra a destra) in prima mondiale, il nuovo cerchio da 5x10 per le vetture Mini Minor e Mini Cooper della Leyland Innocenti. Questo cerchio che verrà presentato, insieme ad altre novità, al pubblico italiano in occasione del prossimo Automotor '73 di Torino, sarà esportato in tutti i paesi Europei ed in particolare in Germania dove proprio in questi giorni il nuovo cerchio della MILLE MIGLIA ha superato le difficili prove di omologazione previste per il mercato tedesco.



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 Cimerosti** (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 Royez** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles) - **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 Santucciono**.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Cevenini** - **Coppini** - **D.P.P.I.** - **Falletti** - **Ferrari Nasalvi** - **Giuliani** - **Hruby** - **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 AUTSPRIN

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

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

SI VENDE

AUTO

ABARTH



ABARTH 695 SS ottimo stato, motore in rodaggio. **LAURA FREN** - Via E. Bona, 5 **BIELLA** - Tel. 21.923.

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO 2000 GTV '72, metallizzato pervinca. L. 2.200.000.
ALFA ROMEO DUETTO 1750 '68, rosso, perfetto. L. 950.000. **ROSSI & BORDONETTI** - **LAVENO (Va)** - Tel. 0332/67.447.

FERRARI

FERRARI 330 GTC Berlinetta nera, fine 1968, perfetta privato vende. Telefonare ore pasti: 0323/43.367. L. 3.500.000.

FIAT

● **FIAT ABARTH 850** plurivittoriosa, ex Magenta. Telefonare: Falorni 0571/64.034.

FIAT 124 SPIDER 1600 luglio '70, cerchi 7.13 - **ANDREA FIUME** - **SONDRIO** - Tel. 0342/22.307. L. 1.150.000.

● **FIAT 128 COUPE' 1100** agosto 1972, preparazione gr. 2 rally, accessoriatissima, pronta corsa. **AMBIVERO** - Via Malaspina, 9 - **PADOVA** - Tel. 049/65.58.82 ore ufficio.

● **124 SPIDER 1600** Gr. 3, preparata rally nel dic. '72, motore equilibrato, assetto, protezioni, roll-bar, tettuccio rigido, due cambi, due ponti post., fari, cerchi, mal corso. Eventualmente anche muletto 1.400 ex Fiat - **BIELLA** - Tel. 24.608 ore pasti.

GIANNINI

GIANNINI 650 nuova, preparata **LAVAZZA**, motore da rodare, 54 cavalli. Telefonare ore ufficio: **TORINO** - 011/78.19.89.

LANCIA

FULVIA RALLY 1.3 '69. Telefonare: **ROSSI & BORDONETTI** - **LAVENO (Va)** - Tel. 0332/67.447 - L. 1.200.000.

● **HF 1.6** 1971, preparata Rally gr. 3, accessoriatissima, assicurazione Casco, cerchi e motore bilanciati. **RHO (MI)** - Tel. 93.01.382-93.08.130.

● **HF** gr. 4 ex-Bologna, pronta correre. Telefono: 070/88.19.05.

LAND ROVER



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

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

MGB 1965, rosso, hard top. **ROSSI & BORDONETTI** - **LAVONE (Va)** - Tel. 0332/67.447. L. 680.000.

OPEL



● **OPEL ASCONA 1900** dicembre 1972, preparazione completa gr. 1, rally, accessoriatissima, una sola gara (S. Marino) vendo per cessata attività. Telefonare ore pasti: 0432/23.879 - **GIUSEPPE DE CARLI** - **UDINE**.

PORSCHE

PORSCHE 911T anno 1970 dischi in lega originali, n. 10 ruote originali per **PORSCHE 911**. Telefonare ore pasti: 0575/76.582.

PORSCHE 2000 Sportomatic '68, bianco interno cuoio. Km 50.500 con stereo, perfetta - Telefonare: **BOLOGNA** - Tel. 41.47.63 ore 20-22.



BUGGY unico Buggy «Vanclee» 1971, blu gemini motore 1300 tipo inglese, ottimo. Rag. **CORRADO TADDEI** - **SERRAVALLE (Rep. S. Marino)** - Tel. 0541/90.05.11. L. 900.000.

KART

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

KART 100 3. categ. Birel Parilla con accessori, motore da rodare, pronto corsa. **MARIO STOPPA** - **BUSTO ARSIZIO** - Tel. 0331/62.80.52 serali. L. 100.000 trattabili.

MOTO

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.

Voletе comprare? Vendere? auto, moto, autocorsa, nautica
Se volete comprare, GARANTITE, 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.

MONOPOSTO

TECNO F. 3 con telaio nuovo ed aggiornatissima, pronta corsa, anche senza motore. **LIBERO PESCE** - C.so 4 Novembre, 27 - 15100 **ALESSANDRIA** - Tel. 0131/60.040 (ab.) dopo le ore 20:30. L. 1.350.000.



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

ALTRE MARCHE

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.

DUNE BUGGY HOTCAR 1500 giugno '72, rossa, ruote larghe, accessoriatissima, Km. 1500. Telefonare ore 20: **MILANO** - Tel. 02/84.39.411. L. 1.450.000 contanti.



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.

KAWASAKI 750 1972, perfetta.

KAWASAKI 500 1972, ottimo stato.

SUZUKI 750 1972, blu e argento, meravigliosa.

HONDA 750 1972, Km. 2000. **VIAUTO** - Viale Masini, 18 - **BOLOGNA** - Tel. 35.29.38.

ACCESSORI e parti speciali

COFANO ant. Miura. Telefonare: **ROSSI & BORDONETTI LAVENO (Va)** - Tel. 0332/67.447. L. 280.000.

CARRELLO portata 900 chili, quattro ruote indipendenti, freni idraulici revisionato 1973. **PEDRINI** - Via Montebaldo, 8 - **TRENTO**.

CARRELLO trasporto auto - Levante modello grande, a quattro ruote, ottime condizioni. **TINO ROSSI** - Via S. Pelli-co, 2 - 35010 **LIMENA (Pd)** - Tel. 049/67.815.

ROLL-BAR interamente smontabile conforme norme **CSI '73**. Collettore aspirazione condotti separati per carburatore 40 DC verticale - Pulegge dentate e cinghia positiva per collegamento motore dinamo in lega leggera equilibrate per Fiat 500 e derivate - **EMILIO GIAMMIRO** - Via Orlando, 56 - **ASCOLI PICE-NO** - Tel. 65.083.

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.

VARIE

RIVISTE disponibili riviste, pubblicazioni, foto, adesivi e cartoline Automobilismo e riviste Aviazione. Chiedere elenco a: **ALBERTO CARLI** - Via Renato Prati, 27 - 41100 **MODENA**.

ENCICLOPEDIA enciclopedia della Scienza e della Tecnica Mondadori, aggiornamenti ed Atlante dell'Universo, ultima edizione, nuovissima, ancora perfettamente imballata. Prezzo: sconto del 10% sul prezzo di listino ante-IVA. Scrivere o telefonare: **ANGELO SERRI** - V.le Leopardi, 14 - 62032 **CAMERINO (Mc)** - Tel. 0737/28.86 (ore 13-14; 20-22).

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

ABARTH

● **ABARTH SIMCA 1300 GT** revisionata completamente, perfetta (25 HP, CARPI) Tel. 059/69.22.12 ore pasti. L. 1.300.000 trattabili se contanti.

FIAT

● **FIAT 500** Vincitore Coppa CSAI '72 vendesi. Accetto permuta - **SERGIO LOIZZO** - Telefonare: 0984/21.911.

VOLKSWAGEN

FURGONE VOLKSWAGEN perfettissimo, trasporto vetture da turismo fino Formula Italia. Telefonare ore pasti: 06/73.11.338.

FERRARI

FERRARI DAYTONA 1970, 12.000 Km., originali, accessorata.

FERRARI 365 GTC 1969, 40.000 Km. originali, accessorata. **RAMARA** - V.le Italia, 347 - 83100 **AVELLINO**.

MASERATI

MASERATI MEXICO 1969, 42.000 Km., accessorata. **RAMARA** - V.le Italia, 347 - 83100 **AVELLINO**.

PORSCHE

PORSCHE S 75 1963, accessorata. Fare offerte. Esame parziali permuta. **RONCO** - C.so Italia, 1 - **BORDIGHERA** - Tel. 22.750.

PROPOSTE DI LAVORO

GIOVANE PILOTA eccellenti risultati, cerca abbinamento pubblicitario, sponsor, anche contribuendo guida per anno in corso, massima serietà. Telefonare: **FIRENZE** 055/66.22.49.

Cercasi socio sovvenzionatore acquisto **AMS 1000** prototipo. Telefonare: **MARZANO NOVA (AV)** 081/82.34.902 ore pasti.

● = vetture sportive