



● Non esiste un «caso Ickx». La questione della sua anticipata partenza da Monza, dove rimasero sospese le prove della Ferrari B. 3, sarebbe stata felicemente risolta. Il belga avrebbe tranquillizzato la Ferrari. Però a metà della scorsa settimana non è arrivato a Misano e (come leggerete nelle prossime pagine) le prove sono state effettuate (anche con la B. 3) da Merzario, con risultati peraltro notevoli (pur se mancano le comparazioni con le vetture avversarie più agguerrite). La giustificazione di ICKX suonava così: «Sto poco bene». Pare fosse proprio vero. Comunque la controprova diventa immediata. Mentre AUTOSPRINT va in edicola la monoscocca del «cavallino» e il pilota belga dovrebbero essere in prova a Vallelunga, considerata idonea anche a certe comparazioni con la pista di Barcellona, dove è programmato il debutto di questa macchina.

La «scusa» di NANNI

● Mi si dice che è stato assente giustificato, non altrettanto si può dire di NANNI GALLI, mancato all'appello dell'Abarth-Osella al Castellet, perché impegnato (mentre Ganley correva a Silverstone con la «vecchia» Iso-Marlboro), in prove a Goodwood della nuova monoposto F. 1 di Williams. Si può capire che il pretese, nella combinazione dei contratti F. 1 e Euro 2000, ci tenga a dare la preferenza al team maggiore. Quello che non si può capire né giustificare è il «modo» della sua «latitanza». Perché egli, anziché dire al patron torinese dell'impegno improvviso per la Iso F. 1, ha semplicemente comunicato che era «indisposto». Comportamenti del genere giustificano, poi, quei costruttori che non hanno offerto molte chances a Galli nel passato, appunto perché lo accusavano di «curiosi» comportamenti dello stesso genere...

● E' in secca la Nazionale CSAI F. 2. Tutto è fermo perché i soldi promessi non arrivano. Pare che il finanziamento sia stato bloccato al vertice ACI.

L'altalena del potere

● A proposito del vertice del nostro Automobile Club d'Italia. C'è chi giura che l'anno prossimo, quando si rifaranno le elezioni del Presidente, si arriverà già a un cambio della guardia. Il maggiore «elettore» di Filippo il Bello, il segretario generale dell'ente, non sembra suo più convinto sostenitore. Ha ottenuto il rinnovo della carica per cinque anni, ma adesso sembra deciso a farlo «scaricare» dal Consiglio dei Presidenti di tutta Italia. Candidato in alternativa sarebbe il dott. Orlandi di Modena, attuale vicepresidente e altrettanto fedele elettore passato a modificate ambizioni. Quest'ultimo, che ha appena ceduto la sua industria di carrozzeria per autobus alla Fiat, spera di avere il sostegno dei «big» della Casa torinese, ai quali l'attuale Presidente ACI non va troppo a genio.

● L'autodromo di Misano ha un direttore effettivo: è il sanmarinese Zafferani, ex rallista con lo pseudonimo «Arlecchino». E' durata poco la candidatura di Remo Cattini. Forse perché l'operazione Marlboro sulla pista adriatica ha cambiato dimensione (mentre ne ha acquistato il gruppo sanmarinese)?

● L'ANCAI ha, nella sua ultima assemblea, nominato di Adamich «consulente agli affari esteri» dell'associazione piloti, stante la sua esperienza internazionale e la sua veste di rappresentante italiano della GPDA.

● E' sfumata la possibilità che il prolungamento dell'autodromo romano di Vallelunga possa verificarsi nel quadro del progetto del Ministero dei Trasporti per una pista di collaudo e sperimentazione statale.

Due luttuosi per il mondo dell'automobilismo. Due scomparse di personaggi legati, ognuno per suo modo, all'automobile. In Francia è scomparso GIRARD-CABANTOUS, indimenticato pilota francese (anche nell'immediato dopoguerra) con le vetture blu da formula che si chiamavano Talbot, o Delahaye. Invece in Italia è morto GIOVANNI PIRELLI, uno dei due fratelli della famosa famiglia dei pneumatici. Quello, peraltro, meno impegnato nel settore industriale.

Come ricorderete, qualche settimana fa egli venne coinvolto con il fratello Leopoldo in un drammatico tamponamento nel tunnel autostradale presso Genova. Il genero

● Tra i problemi affiorati a Vallelunga per le Ferrari, in comparazione alle Matra, c'è stato anche quello del consumo di carburante. Nonostante fossero meno «veloci» delle vetture blu, le 312P consumavano molto di più. Nonostante i motori fossero due dodici cilindri, anche la Matra superveloce di Cevert percorreva una trentina di chilometri in più con il «pieno»!

● Avventurosa la prima «uscita» del conte Lurani quale «coordinatore multilingue CSAI» alle riunioni CSI. Quando si è trattato di affrontare a Ginevra la battaglia dei calendari '74 (nella quale siamo stati sconfitti e depauperati di gare), è stato lasciato allo sbaraglio. Così la brutta figura l'ha fatta lui...

● E' leggermente cambiato il programma della squadra Alfa Romeo in vista del debutto alla 1000 Km. di Monza del 25 aprile. La nuova 33tt12 prova da martedì 10 proprio sulla pista monzese con tutti i suoi piloti. Ci saranno Stommelen, Revson, Regazzoni e de Adamich. Poi la settimana prossima è previsto un test a Vallelunga o a Misano.

● Chi si stupisce delle vittorie-a-riffica di Sandro Munari nei rallies di quest'anno non dimentichi che Cesarino Fiorio ha un programma a... scala premi. Più si vince, più c'è speranza (economica) di portare avanti i programmi. Intanto sono tre le Stratos in efficienza. Sono arrivate anche le «teste» a 4 valvole per il motore Dino destinazione Targa Florio. Solo non si ha la certezza di arrivare alla prontissima efficienza dell'iniezione, nel mese che manca all'appuntamento. Però l'alleggerimento è andato avanti bene. In Sicilia Munari e Andruet avranno una Stratos da 810 chili massimo.

Il riscatto di MERZARIO

● Avrebbe fatto comodo la tesi che Merzario, in fondo, non è che sia quella promessa assoluta che è. Era un modo anche per frenare le critiche ormai prossime, quando il comasco rimarrà a piedi in Spagna, per quel mondiale F. 1, nella cui classifica ha già sei punti. Il fatto è però che, rivisti i «cronologici» della 6 ORE romana, si è potuto constatare che il pilota nazionale non era stato a Vallelunga tra i più lenti dell'affannata squadra Ferrari, ma piuttosto tra i più veloci! Sono stati ridimensionati invece altri sempre favoritissimi stranieri!

● Domenica a Digione, nella nuova giostra mondiale Marche, le Ferrari saranno solo due e sola una la Porsche-Martini Carrera.

● Visto quello che capita durante la stagione invernale, col sovrapporsi di appuntamenti e impegni «festosi» per i protagonisti dello sport del volante, forse sarà il caso di cominciare a pensare anche a un... CALENDARIO delle PREMIAZIONI!...



L'ALTERNATIVA FRANCESE ALL'X1-9 DELLA FIAT E' GIÀ PRONTA: si tratta del nuovo modello della Matra Simca, la «Bagheera», che verrà presentata entro il mese di aprile per venire poi importata in Italia solo a fine anno. La vettura — come ci documenta CARLO CAVICCHI — è un coupé di 1300 cc. di cilindrata con motore centrale posteriore capace di raggiungere i 185 chilometri orari percorrendo il chilometro da fermo in 33"5. La sua caratteristica più saliente sarà comunque l'adozione di tre posti affiancati, uno in più cioè di quelli normalmente a disposizione su vetture a motore centrale. La linea come si può vedere dai primi disegni «ufficiali» è decisamente più gradevole (almeno per

i gusti italiani) di quella della Matra 530 che andrà adesso a sostituire ed è caratterizzata, oltre che dai fari di profondità a scomparsa e dal profilo molto aerodinamico, dal grande lunotto posteriore apribile verso l'alto e da un bagagliaio veramente spazioso. Il motore dovrebbe essere un quattro cilindri Simca (la 530 aveva il motore Ford), probabilmente la stessa meccanica della Special di 1294 cc., con 75 CV DIN equipaggiata comunque con un doppio carburatore doppio corpo. Rispetto alla attuale 530 sarà almeno dieci centimetri più larga ed un poco più corta, molto del suo possibile successo dipenderà comunque dal prezzo con cui verrà posta in vendita in Italia.

● Dopo aver accettato di premiare i componenti della scuderia Sacco, di divenirne socio, adesso l'on. Preti ci ha preso gusto, accettando la carica di Presidente onorario. Di questo passo entro l'anno sarà sicuramente alla CSAI! Forse sarebbe la soluzione...

● La scorsa settimana l'ufficio stampa dell'Alfa Romeo è intervenuto drasticamente a smentire certe notizie apparse sulla pagina sportiva del quotidiano milanese oggi più contestato anche sul piano politico. Forse le avete lette quelle informazioni: si accennava a una nuova vettura Alfa di 1800 cc. con motore posteriore centrale di prossima realizzazione. La notizia è stata definita «senza assoluto fondamento».

Ed è certamente così. Abbiamo l'impressione che l'informatore si sia sbagliato con il prototipo da Salone, lo «Scarabeo» di Bertone che l'Autodelta ha portato ad efficienza pratica, per destinarlo al Museo aziendale.

Più «morbide» le altre smentite. Leggetele da voi testualmente:

«Si smentisce inoltre che, nel giro di qualche mese verrebbero lanciate sul mercato una Alfetta 2 litri e un coupé, precisando: è assolutamente infondata la notizia di una versione Alfetta 2 litri. Circa il possibile lancio di un coupé, è vero che sono in programma versioni sportive la cui realizzazione non è però prevedibile per quest'anno».

Per quanto riguarda l'attività sportiva, e sempre in merito ad affermazioni inesatte, l'Alfa Romeo comunica essere fondato che l'Autodelta, il reparto corse dell'Alfa Romeo, sta preparando una versione corsaiola dell'Alfetta nell'ambito dei regolamenti sportivi internazionali

(gruppo 2); si tratta comunque di elaborazioni consentite anche su singoli esemplari destinati alle competizioni e nulla hanno a che vedere con la produzione di serie. Circa un'ultima notizia, ancora nel campo dell'attività sportiva, non è vero che l'Alfa Romeo abbia intenzione di realizzare una serie di 1000 esemplari di una vettura intorno ai tre litri di cilindrata, allo scopo di contrastare altre marche nelle competizioni del Campionato Turismo.»

● Sempre alla ricerca di nuovi adesivi da attaccare alle auto, i designers Marlboro hanno studiato adesso le decals con i nomi di tutti i componenti lo staff Lancia Rally. Ci sono così gli adesivi Fiorio, Audetto, Munari, Maggia; tutti insomma meno Pregliasco. Perché nessuno a Losanna sapeva scrivere correttamente il suo nome.

● Non si sa che fine abbia fatto la lettera dell'ANCAI alla sottocommissione rally CSAI per la unilaterale formazione della Squadra Azzurra CSAI, dalla quale furono esclusi il lancista Pelganta (perché «antipatico») più Carello e Brai perché... «con vetture straniere» (Opel). L'ANCAI sostiene che questo sistema contrasta con il concetto ispiratore della iniziativa rivolta a favore dei giovani piloti italiani (senza altra limitazione).

● A fine aprile dovrebbe venir pronto il prototipo del romano Angelini con il suo nuovo motore 2 litri. Francisci ci conta, per non rimanere «avvilto» in F. 3.

● Edificante la corsa in avanti allo scarico di responsabilità per la semestrale vicenda dei metalmeccanici, costata ad industrie e lavoratori una cifra che non sarà più recuperata e all'intera economia italiana un salasso del quale supporteremo tutti le conseguenze. Così, mentre l'avv. Umberto Agnelli accusa la «sua» creatura Federmeccanica (chi ha colpa se ha sbagliato a farne scegliere i dirigenti?), gli esponenti sindacali delle poltrone centrali contribuiscono decisamente alla «pacificazione»... esaltando il contratto raggiunto come «la più grossa vittoria sindacale di tutti i tempi!» Quale sia comunque la realtà vera di questa vicenda, scattata dalla molla economica dei miglioramenti salariali, è dimostrato dal fatto che le uniche voci avverse agli accordi raggiunti hanno riguardato la mancata operatività immediata della «quarta settimana di ferie» per tutti! Dove si dimostra che questo Paese di «pionieri» è sempre più avviato verso una sola industrializzazione: quella del tempo libero!

● Altri appunti, rimasti nel taccuino post Vallelunga mondiale. Un record è stato battuto (non in pista). Il «consiglio degli ufficiali di gara» impiegò tre ore per decidere se far effettuare o meno mezz'ora di prove libere, la mattina della corsa prima del via.

● L'AC Roma ha pareggiato il bilancio della 6 Ore M.M. di Vallelunga, grazie ai milioni degli sponsor (Marlboro e Agip).

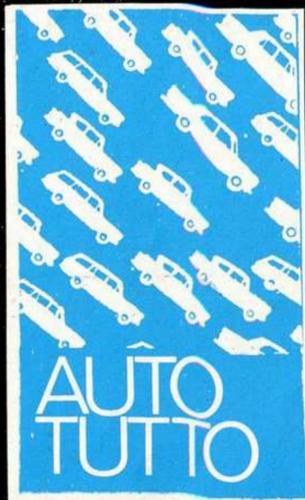
● Il Presidente dell'Alfa Romeo dr. Luraghi pare abbia avuto una «spiegazione» telefonica con il Presidente dell'ACI a proposito della... nota «sgarberia» verbale nei confronti della Casa milanese in occasione della premiazione dei campioni d'Italia. Come poteva finire? Ma naturale, no? Con l'assicurazione che la frase «birichina» non era mai stata detta!...

● «Torneresti alla Ferrari l'anno prossimo?...» «Eh, ti dirò...». Queste domanda e risposta sono state tra un semiambasciatore e Clay Regazzoni (il colloquio è avvenuto a Roma, a Vallelunga).

● Sandro Munari e Paganelli sono tra i piloti invitati a un inedito rally nell'isola delle Azzorre. L'appuntamento è per il 3 agosto. Ferie pagate!...

● I dirigenti dell'AC Milano si preoccupano per quest'anno. Pare che nel '72, con quelle coincidenze di pioggia in occasione dei maxiavvenimenti monzesi (1000 Monza e G.P. F. 1) gli introiti sportivi si siano ridotti drasticamente e i bilanci finali sarebbero andati «in negativo» di 100 milioni! (E il 1973 non sarebbe cominciato felicemente dopo i «conti» della 4 Ore Turismo).

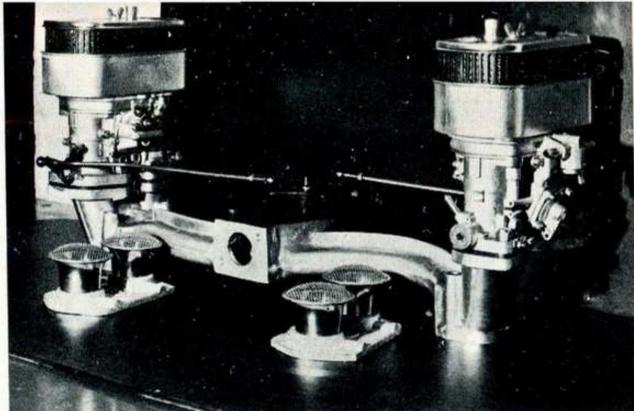
Marcellino



X-20 allo scoperto

CORTINI e MENEGATTO
due preparatori toscani
pensano ai clienti giovani

L. 140.000
un'Alfasud da 165 e più



Il collettore sdoppiato per l'Alfasud realizzato da Cortini permette di montare due carburatori Weber 40

FIRENZE - Il noto preparatore fiorentino Gianfranco Cortini, specialista delle Alfa Romeo con le quali ha collezionato importanti successi, ha dedicato la sua attenzione e la sua esperienza all'ultima nata della Casa del Biscione, l'Alfasud. Come noto uno degli appunti che la clientela ha mosso alla vettura riguarda le prestazioni che per gli sportivi non sono tanto «Alfa» come ci si potrebbe aspettare, visto anche il prezzo. Scarsa accelerazione, velocità massima non facile da raggiungere e comunque non eccezionale, oltre al notevole consumo in città sono fra i nei segnalati da una certa parte dell'utenza. Può darsi che l'Alfa recepisca queste «critiche» nei modelli che seguiranno, ma per ora le Alfasud rimangono uguali.

Per coloro che hanno già la vettura e non vogliono aspettare è ora disponibile una trasformazione che consente di fare dell'Alfasud una vettura sprint. Il lavoro di Cortini si è indirizzato infatti sulla carburazione, ritenuta «responsabile» dei limiti delle prestazioni velocistiche. Dopo accurati studi il preparatore fiorentino ha progettato e realizzato un nuovo collettore in alluminio sul quale ha poi montato, al posto del carbura-

tore monocolpo Solex 32, due doppi corpo Weber da 40.

Secondo le prove effettuate da Cortini questa trasformazione, senza intervenire minimamente in altre parti, porta ad un aumento di potenza del venticinque per cento circa, mentre la velocità massima arriva a superare i 165 orari, a conferma della validità aerodinamica della carrozzeria e delle doti di insieme della vettura, che originariamente raggiunge i 150 orari circa. Altro dato fornito da Cortini quello relativo al chilometro da fermo, coperto ora in 32 secondi e mezzo contro i 36 originari. Per quanto riguarda i consumi si assicura che a pari velocità rimangono invariati, mentre ovviamente alle massime prestazioni aumentano.

La trasformazione di Cortini, composta dal collettore, due carburatori, due leve e il comando dell'acceleratore, più i filtri per chi li vuole, costa circa 130 mila lire, più il montaggio da considerarsi in diecimila lire. Tutti i pezzi smontati sono riconsegnati al cliente. E' intenzione di Cortini allestire anche un «kit» con le istruzioni per il montaggio, in quanto la modifica conserva la sua validità anche in previsione di una versione a cinque marce dell'Alfasud, come si vocifera.



Si intensificano le apparizioni della X-20, la più prossima delle «sportive» del gruppo Fiat che, dopo le foto ed i particolari apparsi su Auto-sprint all'inizio di febbraio, è ormai nota a tutti. Come già abbiamo detto, la X 20 è carrozzata da Pininfarina ed incorpora già alcune delle norme di sicurezza già richieste negli USA, come si può notare nella fascia inferiore. Il motore è quello bialbero della Fiat 132, accoppiato ad una trasmissione che ha lo schema di quella della Lancia Beta pur essendo del tutto diversa, cioè costruita appositamente. Oltre a queste informazioni, ed a quanto si può intuire vedendo la macchina, niente altro si sa della nuova coupé Fiat. Neppure il nome è ben certo, poiché non si sa se la Casa manterrà la definizione con la sigla di progetto inaugurata con l'altra sportiva a motore centrale, la X 1/9. Ad ogni modo, poiché di questa vettura ormai circolano parecchi prototipi, già in avanzata fase di definizione, il suo lancio ufficiale dovrebbe essere imminente, sempre che non sia differito da ragioni di opportunità commerciale.

L'idea di aggiungere un quinto rapporto all'allegro motore della Fiat 127 (6200 giri al minuto) è invece venuta a Gino Menegatto, un meccanico veneto che lasciò nel 1960 le Officine Maserati di Modena per mettersi in proprio a Firenze, dove tutt'ora cura «malate» di sangue blu, essendo autorizzato al servizio assistenza Rolls Royce, Bentley, Maserati, Rover. Nel garage anche la formula Italia del figlio, Luigi Menegatto di 26 anni, che ha iniziato nelle scorse settimane la stagione 1973 per la «Scuderia Biondetti». Presto si aggiungerà anche una seconda Formula Italia, che sarà portata in gara dal pratese Andrea Fossi.

L'applicazione della quinta marcia è nata come hobby personale, ma visti i positivi risultati Menegatto ha deciso di costruirla una piccola serie. Più che di un cambio a cinque rapporti si tratta dell'aggiunta di una quinta marcia, lasciando le altre invariate. Ciò è possibile con una lavorazione abba-

L. 90.000
per una 5^a
economica
sulla «127»

stanza semplice e con l'aggiunta di un carter che permette l'alloggio del quinto ingranaggio, che diviene così una marcia di riposo, particolarmente utile nei viaggi in autostrada in quanto permette di ridurre il regime massimo di rotazione di circa ottocento giri il minuto, con minore rumorosità e risparmio dei vari organi meccanici. All'Auto-

tecnica Menegatto affermano che la modifica permette un incremento della velocità massima di circa dieci chilometri per la 127 e di sei-sette per la A 112; non sono disponibili dati per la versione Abarth, che dovrebbe essere la più adatta a ricevere questa quinta marcia. Inoltre la quinta marcia prerogativa di una particolare cerchia di vetture è spesso come extra, si rileva particolarmente utile nella riduzione dei consumi. Secondo i grafici forniti, già a cento all'ora con la quinta si risparmia un litro ogni cento chilometri, mentre a centoquaranta si passa dai quasi undici litri per cento chilometri della versione a quattro marce agli otto di quella a cinque; solo a tutta stecca, circa 150, il consumo oscilla fra i dieci e gli undici litri. Il costo della trasformazione è di novantamila lire sia per la 127 che per la A 112, mentre è previsto anche l'allestimento di una «cassetta».

Marco Grandini

Tra i tanti ritocchi significativi, il miglioramento del cambio e frenatura

Adesso si EXPORTano le MINI all'italiana



DALL'INVIATO

PORTOFINO - La nostra «Mini», quella prodotta dalla Innocenti, diventa «Export», cioè si prepara ad essere esportata sui principali mercati dell'Europa occidentale. Evidentemente, a parte le complessità per le catene della Leyland, derivanti dal passaggio dalla guida a destra a quella a sinistra, c'è una preferenza su questi mercati europei per quel tocco italiano che è stato dato alla vettura più fortunata degli ultimi quindici anni. Perciò, la nuova serie delle «Mini» Innocenti presentata a Portofino propone questo tema dominante dell'esportazione, con quantità di piccoli ritocchi, che certamente faranno preferire queste versioni a quelle «Made in England». Ma il fatto impor-

Sopra, i nuovi marchietti della nuova serie Mini Export. Sotto, novità anche negli allestimenti dei servizi all'interno della vettura. In basso, le tre Mini Export: da sinistra la 1000, la 1300 e la 1001

Costano di più

	Senza IVA	Con IVA
1000	1.110.000	1.243.200
1001	1.187.000	1.329.440
1300 Cooper	1.406.000	1.574.270



tante è che questi perfezionamenti, per lo più di dettaglio e di dotazione, dovranno essere apprezzati anzitutto dagli acquirenti italiani.

Infatti, è proprio sul nostro mercato che questa vettura richiede un rilancio: ha avuto finora ottimi successi e sarebbe quanto mai errato evitare ogni intervento necessario a mantenerne elevato lo standard. Anche perché se una vettura di completa fabbricazione Innocenti potrà finalmente vedere la luce entro quest'anno, ciò avverrà in una categoria diversa e non interferirà minimamente con la serie «Mini».

Eccoli, questi interventi, per la nuova serie «Export», che s'impenna su tre versioni la 1.000 di base, la 1.001 con finiture più lussuose, e la Cooper 1.300, con il ben noto piglio sportivo e maggiore ampiezza di prestazioni. Meccanicamente, è soltanto sulla Cooper 1300 che si è operato, con un nuovo impianto frenante e con modifiche al silenziatore dello scarico e agli attacchi del piantone del volante. Personalmente, siamo contrarissimi al servofreno su qualsiasi vettura a trazione anteriore; tanto più lo siamo per questo caso specifico, in cui l'intervento è soltanto sui freni a disco anteriori, avendosi sempre i freni posteriori a tamburo.

Riconoscetele dalle ruote

Oltre ai nuovi marchi, un elemento di caratterizzazione delle tre nuove Mini Export sono i cerchi ruota. Nelle foto, sopra a sinistra la Mini 1000, a destra la sua versione 1001, in basso la Cooper 1300



giunta del servocomando, che non è montato sulla pompa, doppia, come s'è detto, e con indicatore di livello del liquido, bensì sulla sola parte anteriore del circuito, avviene con molta ocularità. Nel senso che l'apporto di questo meccanismo è moderato e ben dosato.

Ora, non è che la completezza della prova ci abbia consentito elementi di giudizio definitivi; tuttavia, ci è bastata per intendere il cospicuo miglioramento della frenatura, per dolcezza, progressività ed equilibrio fra avantreno e retrotreno, con valvola di ripartizione. Inoltre, la spia luminosa aggiunta a tutti i modelli per l'indicazione del freno a mano inserito funziona qui da allarme, accendendosi ad ogni eventuale diminuzione della pressione in uno dei due circuiti sdoppiati, quindi non soltanto come indicatore d'avaria della pompa.

Sull'attacco del piantone-guida, le differenze vanno viste dall'interno, dove sono modificate le strutture del supporto e del ripiano porta-oggetti; è una modifica che andava assolutamente generalizzata, se gli assorbimenti d'energia in caso d'urto sono veramente reali.

Quel che troviamo esteso ai tre modelli è il comando del cambio perfezionato; d'accordo, era il punto più

frequentemente criticato nelle «Mini» e la sua importanza va certamente oltre la stessa facilità di guida. L'eliminazione di alcuni rinvii dei leveraggi, con un comando semplicissimo ottenuto con il noto arretramento della leva, quasi verticale, ci danno il tanto desiderato miglioramento, con una corsa minore e con minori perdite di precisione per ogni innesto. Non comprendiamo, però, come mai, giacché il perfezionamento è così soddisfacente, non s'è aggiunta anche una molla d'invito alla posizione terza-quarta, che avrebbe ulteriormente migliorato la funzionalità.

Adesso, con questo comando del cambio, la macchina si guida veramente meglio; e, ogni volta che ci mettiamo al volante d'una «Mini», ne riscopriamo l'eccellenza delle caratteristiche funzionali, per quello sterzo

diretto, per quella trazione anteriore così equilibrata, per l'assetto generale, la maneggevolezza e il distanziamento dei rapporti di trasmissione.

Fra tante analisi che abbiamo fatto, alla luce della ripartizione degli sforzi di trazione, non c'è nessuna macchina che superi la «Mini» su questo punto, un vero record, dovuto anche ad un particolare andamento delle curve di coppia, con una condizione che abbiamo sempre ritrovato al variare delle cilindrate del suo motore. Motore che resta invariato, con le sue potenze rispettivamente di 55 e 71 cavalli SAE, valutabili a 50 e 64 cavalli DIN, a 5.600 e 5.800 giri, nella 998 cmc. e nella 1.275 cmc.

Per concludere con i dettagli, il bloccasterzo, le maniglie posteriori e la serie di interruttori, ben raccolti al centro della plancia, sono comuni ai tre modelli; poi alle «mille» sono aggiunti il tergicristallo a due velocità, le trombe elettriche bitonali della Cooper, lo specchietto sul parasole sinistro e la spia del freno a mano, mentre la più elegante 1001 vanta migliori finiture e migliori coprimozzo-ruota, con lavacrystallo elettrico, come nella Cooper.

Enrico Benzing



Il presidente della Torino-Corse, ed i suoi ospiti al tavolo d'onore: Merzario, Valenzano, Aimaretti (coperto), Avidano e Abragams

Premiati i campioni della «TORINO CORSE»

Anche le F. 2 per i più bravi?

TORINO - Consueto appuntamento di primavera per la premiazione della scuderia Torino Corse nella sede «chica» dello Sporting Club; perfetto anfitrione della serata il Presidente dr. Gianni Rivetti che in un breve discorso di introduzione ha sottolineato i tratti salienti dell'attività sportiva del '72: 81 vittorie assolute e di classe su 486 presenze-gara in Italia e all'estero, un campionato italiano (1300 Sport) con Lino Anastasio, tre piloti premiati ANCAI, Roberto Filannino, Romano Ramoino e Anastasio, più otto piloti nelle classifiche mondiali, dodici classificati negli europei e trentadue nei vari campionati nazionali. L'apporto pubblicitario della Motul, naturalmente, e della Repco hanno dato impulso alle varie iniziative messe in cantiere dalla Scuderia.

Per il '73 entrambe le ditte, molto soddisfatte per i risultati ottenuti, hanno rinnovato la fiducia nei colori giallo blu della Scuderia. Da sottolineare il massimo impegno profuso dai molti piloti giovani che dalle categorie addestrative premono con autorità per

accedere a classi superiori. In sostanza il '72 è risultato un anno denso di risultati ad alto rilievo accompagnati però, cosa molto importante, da una intensa attività promozionale e da tanti ottimi piazzamenti ottenuti soprattutto da ragazzi alle prime armi, condizione questa per creare familiarità con il difficile sport del motore in vista dei numerosi futuri impegni resi possibili dalla nascita dei nuovi autodromi.

Ospite d'onore e super premiato il bravissimo Arturo Merzario, reduce dalla 6 ore e dagli eccezionali tests dell'Abarth Osella con la quale ha ottenuto un favoloso 1'13"1. Presenti moltissime autorità nel campo automobilistico: il dr. Valenzano presidente della Commissione Sportiva dell'ACI Torino, il dr. Aimaretti, l'ing. Abragams responsabile della Repco Italia, Enzo Osella, il dr. Avidano della Abarth, Giorgetto Giugiaro dell'ital Design, il sig. Monzeglio e moltissimi tanti nuovi autodromi.

Per i piloti un'immensa sfilata di rutilanti coppe è stata profusa con ge-

nerosa simpatia: campione sociale '72 il simpatico Roby Filannino e di un soffio alle sue spalle il tenace Gianni Varese. Seguono Lino Anastasio, Lorenzo Merlone, Gigi Taramazzo, Mici, Attilio Mercadante, Romano Ramoino, Gian Mario Giordana, Rodolfo Adreani, Sandro Cattaneo, Piero Tali, Gino Pozzo, Renzo Druetto, Adriano Parlamento, Livio Cibin, Luigi Peano, Pierino Cullati, Domenico Simoietto, Ermanno Pettiti e moltissimi altri. Da citare tra i premiati il simpatico campione spagnolo Luciano Ottero.

Nutritissimi i programmi '73: i colori della Scuderia saranno presenti nel Mondiale Marche, nell'Euro 2000, nell'Europeo Formula 3, nell'Euro GT, nell'Europeo Montagna e Rally, nel Campionato Italiano Velocità, in Formula Italia e in molte altre specialità. Da sottolineare una frase molto importante dell'ottimo presidente dr. Rivetti che si è lasciato andare a promettere «quasi» una o più Formula 2 Rondel per i migliori piloti '73.

g. r.

Un lustro per la BASSANO

BASSANO DEL GRAPPA - «Nata in sordina nel 1968, la Bassano Corse ha iniziato l'attività nel settore delle corse di velocità in salita. Per due anni consecutivi Sergio Bordin ci ha entusiasticamente seguiti sui campi di gara e non c'è socio che non si sia cimentato nelle varie specialità, correndo, magari semplicemente, con una vettura di serie. La passione e l'interesse dei soci con il passare degli anni si spostò nel rally, per cui nella velocità restarono i fedelissimi come Vittorio Mezzalana, Mario Tommasini, il preparatore Pellenda, Zarpellon, tanto per fare dei nomi». Questo in sintesi quanto ha riferito il neo presidente della giovane scuderia dottor Lupo Sorich Zillotto agli iscritti al sodalizio che quest'anno assommano ad oltre 80 tra piloti e simpatizzanti. Si tratta di giovani che prendono parte all'automobilismo attivo tanto da riuscire a creare una sezione staccata nientemeno che a Trieste con una decina di nuovi iscritti. Il nuovo consiglio direttivo attualmente risulta così composto: PRESIDENTE: dottor Zillotto, VICEPRESIDENTE dottor Renato Sonda; CONSIGLIERI: Luigi Pellenda, Lorenzo Ceccato, Franco Manfrotto, Elio Nori e Paolo Baggio; DIRETTORE SPORTIVO: Piero Monegato.

Ma il settore in cui la Bassano Corse ha colto le maggiori soddisfazioni è quello dei rallies. Numerosissime sono state infatti le partecipazioni dei piloti bassanesi a rallies nazionali ed internazionali e a questo punto è bene citare le affermazioni conseguite dai vari Ceccato, Sonda, Tauffer, dei fratelli Bortoletti, di Marchi e di molti altri ancora. E' di questi giorni intanto l'uscita del «notiziario della Scuderia Bassano Corse» per l'iniziativa e l'impegno di Franco Manfrotto.

a. t.

Debutta a Casale la F. 850 di FAGIOLI

OSIMO - «Saltato» l'esordio programmato per il 19 marzo a Vallelunga, a causa del ritardo con cui è avvenuta la consegna del motore, la vettura monoposto di F. 850 perfezionata dal costruttore osimano Paolo Fagioli debutterà il 15 aprile a Casale Monferrato, nella seconda prova del campionato nazionale di categoria.

L'esemplare verrà pilotato dal giovane conduttore anconitano Danilo Dentamaro, attualmente in forza alla «Scuderia Marche» di Macerata.



I soci del Club Autosprint «Carlo Benelli» nella tribuna di Vallelunga

I piloti del Club AUTOSPRINT in gara

Con i colori di «RICCARDONE»

BIBBIENA - Da poche settimane un gruppo di giovani appassionati ha dato vita ad una nuova formazione automobilistica che ha la sua sede a Bibbiena, in provincia di Arezzo: si tratta della «Scuderia Carlo Benelli», nata dall'evoluzione del locale club Autosprint fondato l'anno scorso e che rimane comunque in attività.

Promotori della formazione, che intende operare soprattutto nella provincia di Arezzo non escludendo però altre zone, sono stati il presidente Conti, il segretario Biggeri, il tesoriere Muccucci ed i consiglieri Bruni, Ceccarelli, Ponticelli e Sensi. La sede è in via Dovizio 11 a Bibbiena, mentre un altro recapito è presso la delegazione ACI di Bibbiena, telefono (0575) 93564 (Daniele Senzi). In poche settimane i soci sono già una cinquantina e pagano una quota di 1500 lire al mese, poiché per ora questa è la sola fonte di entrate nella speranza di poter concludere un abbinamento con qualche industria della zona — le imprese potenzialmente interessate non mancherebbero nell'aretino — in modo da poter allargare l'attività.

Per la stagione 1973 i colori della scuderia «Carlo Benelli» — la famiglia dello scomparso Riccardone ha dato il suo consenso all'iniziativa come precisano i giovani di Bibbiena — saranno portati in gara da un primo gruppetto di piloti: Madiai, Fregnan, Bruni, Ponticelli, Compagnoni, Fracastoro, Fani, Chiarini. Direttore sportivo sarà Giovanni Landi di Empoli

che era legato particolarmente a Carlo Benelli. Nei programmi anche una certa attività rallystica in seguito alla presenza nella formazione del fiorentino Rubbieri: si sta anche organizzando un corso teorico-pratico di rally. Altre iniziative in programma riguardano dibattiti sullo sport automobilistico, gite collettive in occasione di gare ed altre manifestazioni.

m. g.

La FIAT X1/9 per la «Rivoli racing team»

TORINO - La «Rivoli Racing Team» mobili Finello è una giovanissima scuderia che però sembra voglia fare le cose molto seriamente. A parte il 5. posto assoluto, un primo e due terzi posti di classe conseguiti dai suoi soci nella gara di regolarità sprint «Trofeo Team 71», il Consiglio Direttivo ha stabilito che in base ad una speciale graduatoria, a fine anno verrà divisa fra i piloti del sodalizio la somma premio di 1 milione e 500 mila lire.

Fra i programmi immediati del Rivoli R.T. figurano la partecipazione ai rallies nazionali di Biella e dei «999 minuti» con sette-otto vetture e l'impegno di una Fiat X1/9 preparata da Boffa nelle prossime gare di Casale.

Appello a Rogano della «FIRENZE CORSE»

Salviamo le salite

FIRENZE - «Contentiamoci» ha detto l'avvocato Bruno Zavagli, introducendo la premiazione dell'anno sociale 1972 della «Firenze Corse - Biondetti», dopo la consegna ad Enzo Ferrari del premio HP e spiegando poi che per i gruppi puramente dilettantistici i tempi sono difficili e molti gli ostacoli derivanti dal dilagante professionismo. Dopo aver ringraziato i presenti e prima di passare alla consegna dei premi, Zavagli ha voluto accennare ai problemi attuali dello sport automobilistico, soprattutto alla sua involuzione economica che si presenta particolarmente pericolosa in quanto porta ad una diminuzione delle nuove leve e quindi al depauperamento del parco piloti. Altro punto preoccupante è la rarefazione delle corse in salita, fenomeno negativo sotto tutti gli aspetti in quanto questa specialità rappresentava, specie negli anni passati, il primo gradino per entrare nel mondo sportivo — tanti famosi piloti hanno iniziato proprio nelle gare in salita — gradino che ora viene a mancare. Dopo aver definito la questione una vera perdita per lo sport, il presidente Zavagli, approfittando della presenza dell'ingegnere Rogano, ha chiesto alla CSAI provvedimenti per fermare la falcidia delle gare in salita e quindi le conseguenze derivanti per la diffusione dello sport automobilistico.

E' quindi iniziata — nella festosa cornice che aveva salutato l'ingegner Ferrari — la consegna dei premi. Il campionato sociale della velocità è stato vinto da Vincenzo De Stefano, che ha superato Pier Luigi Aquilini, Roberto Benedetti, Lando Boanini, Mario Moscardini, Renzo Maoggi, «Mascaleros», Graziano Menicatti, Filippo Biagioni, Manlio Pesetti, Secondo Bisio, Gianfranco Santini, Iorio Bettazzi, Francesco Delli Guanti, Alfredo Morvillo, «Gonzales», Roberto Garbaccio. Per il campionato sociale rally affermazione di David Fargion.

Tre targhe speciali sono state assegnate, per l'impegno e la tenacia dimostrati nelle varie fasi della progettazione e realizzazione dell'autodromo del Mugello, all'ingegnere Borra, al dottor Pampaloni, al dottor Lenuzza. Premi speciali sono invece andati a «Shangry-la», «York», «Mascaleros», Giancarlo Scotti, Spartaco Dini. Infine per la sezione automodelli radiocomandati — particolarmente attiva — il campione sociale senior è risultato Alfiero Giorgetti e quello junior Ettore Pozzi; un premio anche per il più giovane, Gilberto Bonghi.

Per quanto riguarda l'attività sportiva 1973, nella velocità correranno De Stefano (GTA 1600), Mascaleros, Maoggi e Delli Guanti (appena arriverà l'omologazione delle Alfasud), Morvillo con la Formula Italia, Ciulli con la Formula Ford. Preparatore ufficiale sarà Carlini, mentre è intenzione di Scotti far scendere in gara il suo prototipo 1300 realizzato con parti Fiat 128. Per quanto riguarda il rally si vociferava il ritorno di Polli, mentre dovrebbe avere forte incremento l'attività fuoristradistica. Da rilevare infine una certa ripresa nelle iscrizioni dei soci che fa ben sperare per il futuro della «Firenze Corse - Biondetti».

m. g.

Henry MORROGH Campionati FISA: dalla scuola alla scuderia le classifiche provvisorie

CAMPAGNANO - La scuola-viaggiante di pilotaggio Henry Morrogh ha lanciato per il 1973 un programma quanto mai vario ed interessante. Oltre ai consueti spostamenti sui vari circuiti italiani per i corsi completi di guida sportiva e per le prove addestrative, dei quali diamo il calendario sino al 15 agosto, vi sono altre iniziative particolari che meritano di essere poste in evidenza.

Innanzitutto è stata formata una scuderia sotto la denominazione «Oriani-Morrogh Racing» il cui obiettivo è quello di fare correre su vetture Ford e F. Italia i piloti ufficiali della scuola, cioè Biagio Cammarone, Capillo e Carrano oltre ad un allievo pilota 1973.

Inoltre, grazie all'aiuto dei signori Oriani e Ubaldini la scuderia avrà a disposizione tre nuove Lotus-Delta-Ford che potranno essere noleggiate dagli allievi, mentre ogni mese, il migliore, verrà fatto correre in gara di campionato dietro il pagamento di sole 50.000 lire per trasporto vettura e assistenza.

Infine, per gli ex allievi della scuola, che quest'anno desiderassero correre per la scuderia con macchine personali, a condizione che sulle stesse portino lo speciale adesivo «Scuola piloti Henry Morrogh», verrà offerta: 1) la possibilità di allenarsi gratuitamente sui circuiti ove esercita la scuola; 2) consigli tecnici di guida e di messa a punto della vettura; 3) premi in danaro in base ai punti della classifica e cioè L. 100.000 al primo, 50.000 al secondo e 25.000 al terzo.

La scuola Morrogh sarà aperta quest'anno ogni sabato e domenica, secondo il seguente calendario: aprile: 1, 7 e 8 a Varano de' Melegari; 14 e 15 prova addestrativa a Magione; 21 e 25 a Casale; 26 e 30 a Varano; maggio: 1 a Varano; 5, 6, 12 e 13 a Magione; 19 e 20 prova addestrativa a Varano; 26 e 27 a Casale; 31 a Vallelunga; giugno: 3 a Vallelunga; 9 e 10 a Varano; 16 e 17 a Casale; 21 a Magione; 23 e 24 prova addestrativa a Vallelunga; 29 e 30 a Varano; luglio: 7 e 8 a Vallelunga; agosto: 14 e 15 a Monza.

● Sempre un gran traffico di visitatori alla Ferrari. Domenica a Maranello c'è stato un gruppo di Maestri del Lavoro che sono stati ricevuti e guidati nella loro visita dall'ing. Enzo Ferrari in persona.

SIENA - Dopo avere atteso l'omologazione CSAI alle ultime gare 1972, la segreteria della FISA ha emanato le «classifiche provvisorie» dei vari campionati nazionali federali, invitando le scuderie associate a fare pervenire entro 15 giorni le eventuali osservazioni in merito alle classifiche stesse che diverranno definitive se per tale termine nessuno farà opposizione. Ecco le classifiche:

Campionato corsa Formula 2: 1. Scuderia Autodelta, punti 21; 2. Lario 19; 3. Meneghina 3F 16; 4. Italia 14.

Campionato Formula 3: 1. Scuderia Italia punti 60; 2. Jolly Club 52; 3. Lario 21; seguono, non classificate, Mirabella M. M., Meneghina 3F, Piloti Romani e Modena Corse.

Campionato Formula 850: 1. Meneghina 3F, punti 38; 2. Italia 28; seguono, non classificate, Sporturismo, Piloti Romani, Modena Corse, Jolly Club, Lario, S. Michele, Mirabella M. M.

Campionato Formula Ford: 1. Mirabella M. M. punti 66; 2. Lario 30; 3. Meneghina 3F 21; 4. Jolly Club 14; seguono Dolomiti, Modena Corse e Patavium.

Campionato Formula Monza: 1. Meneghina 3F punti 78; 2. Lario 43; 3. Sporturismo 17; seguono Italia, Jolly Club, Novana Corse.

Campionato Rallies nazionali: 1. 4R Lloyd Adriatico punti 193; 2. Grifone 184; 3. Jolly Club 183; 4. Tre Gazzelle 112; seguono, Palladio, Piloti Senesi, Friuli, Conegliano, Patavium, Firenze Corse, Riviera, Tricolore, Modena Corse, Italia.

Campionato Turismo (gr. 1 e 2) e Gran Turismo (gr. 3 e 4): 1. Jolly Club punti 160/10; 2. Brescia Corse 144/10; 3. Piloti Senesi 135/10; 4. Chimeria 93; 5. 4R Lloyd Adr. 90; 6. Città dei 1000 81; 7. Friuli 78; 8. Nettuno 77; 9. G.S. Ascoli P. 76; 10. Grifone 73.

Campionato della Regolarità: 1. Jolly Club punti 202; 2. Grifone 153; 3. Piloti Senesi 138; 4. Nord Ovest 36; seguono, Tricolore, Bergamo Corse e Modena Corse.

Campionato Montagna: 1. Brescia Corse punti 104; 2. Piloti Senesi 97; 3. Città dei 1000 96; 4. Jolly Club 91; 5. S. Michele 78; 6. Grifone 77/9; 7. 4R Lloyd 77/0; 8. Torino Corse 76; 9. Mirabella 73; 10. Nettuno 54/63.

Campionato Sport: 1. Torino Corse punti 57; 2. Brescia Corse 41; 3. Nettuno 30; 4. Rasenna 29; seguono, Palladio, S. Michele, Dolomiti, Piloti Romani, Bergamo Corse, Jolly Club, Rododendri, Vesuvio, Piloti Senesi, Apulia, Integrazione, Città dei 1000, 4R Lloyd, Autodelta, Genova Corse e Mirabella M. M.

DONOHUE 5000

• Ulteriore e sicura conferma che **DONOHUE** tornerà al campionato Liggett & Myers di F. 5000 negli Stati Uniti, con una nuova Sunoco Lola-AMC iscritta da Penske. Secondo l'attuale programma la vettura debutterà al quarto round della serie, il 3 giugno a Mid-Ohio. Donohue «salterà» dunque le prove del 29 aprile in California e quelle di Laguna Seca e del Michigan Speedway. Dato che il co-patrocinatore, l'American Motors, ha sede a Detroit, si farà il possibile perché Donohue corra in quest'ultima gara, il 20 maggio, ma Penske non promette niente e non sarà facile.

• La Ford è rimasta così impressionata per la febbrile attività di **MAKINEN** che recentemente ha rilasciato un comunicato stampa in proposito. Infatti una settimana dopo il Rally di Montecarlo Makinen ha partecipato a una corsa su ghiaccio in patria. Fra il 2 e il 4 febbraio ha corso nel Rally Artico, vincendolo, poi è andato in Kenia per provare pneumatici Dunlop in vista dell'East African Safari. Tornato a casa per la seconda gara nazionale su ghiaccio, tre giorni dopo è andato a correre il Rally di Hong Kong, ripartendo l'indomani. Poi di nuovo in Kenia, per una seria ricognizione del percorso del Safari. I piloti della Can-Am e della F. 5000 si lamentano per le continue trasferte, ma non è facile battere un programma «Francia-Finlandia-Lapponia-Kenia-Finlandia-Hong Kong-Finlandia-Kenia», in sole sei settimane.



II... CRISTO dell'auto

• Nessuno osa forse criticare **RALPH NADER**, che da solo ha attaccato il gigante rappresentato dall'industria automobilistica americana, ma lo scrittore della sua biografia («Il cittadino Nader») esagera, paragonandolo a Gesù Cristo e asserendo che il suo attacco al consumismo è una lotta uguale a quella che affrontò ai suoi tempi la Chiesa cattolica.

• Due anni or sono la **ROLLS ROYCE** fu messa nelle mani di un curatore fallimentare. Ora è stata messa in vendita, ma per partecipare all'asta, il cui risultato verrà comunicato il 4 maggio, è necessario inviare l'offerta accompagnata da una **CAPARRA DI 7 MILIONI DI STERLINE; CIRCA 10 MILIARDI E 350 MILIONI DI LIRE!**

• La **GOODYEAR RUBBER & TIRE CO.** rispondendo ad un quesito specialistico, ha affermato che anche una vettura che traina una roulotte può montare gomme radiali. Sarà necessario, tuttavia, che l'automobilista osservi alcune regole basilari: pneumatici della stessa misura, molta pressione, pneumatici uguali per le quattro ruote.

«Stratificato» nel 1976

• Il **PARABREZZA STRATIFICATO** verrà reso obbligatorio entro il 1. ottobre 1976 in tutti i paesi della CEE. Ciò in seguito agli studi ed alle proposte che una speciale Commissione ha avanzato, in pieno accordo con l'Accademia Francese di Medicina, dopo aver constatato che almeno 10 mila persone sono state coinvolte negli ultimi anni in incidenti nei quali entrava il parabrezza.

• La scuderia **JOLLY CLUB** sarà presente alla prossima **24 ORE di LE MANS** con una Lola T.282 che sarà affidata all'equipaggio **SCHON-CANO-NICA**.

• Primato di immatricolazioni nel mese di febbraio in **GRAN BRETAGNA**: 150.569 vetture nuove di fabbrica con un aumento del 24,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

• Il programma britannico di sicurezza per le vetture entra nella sua seconda fase con la messa in lavorazione, presso la **BRITISH LEYLAND**, di veicoli che incorporano caratteristiche particolari in base ai progetti gestiti dal **TRANSPORT AND ROAD RESEARCH LABORATORY**.

• La **RENAULT ITALIA** si è classificata al primo posto fra gli importatori di autoveicoli con una penetrazione del 3,88% sul mercato italiano negli ultimi tre mesi dell'anno 1972.

• La **CARROZZERIA PININFARINA** sarà presente al Salone Internazionale dell'Automobile di Barcellona (5-15 aprile) con il prototipo **ALFETTA SPIDER**, con l'**ALFA 2000 SPIDER**, la **FIAT 130 COUPE** e la **LANCIA 2000 HF COUPE**.

• La **RETE AUTOSTRADALE** italiana alla fine del 1973 raggiungerà oltre 5000 chilometri. Entro l'anno saranno infatti aperti al traffico altri 430 chilometri, che si aggiungeranno a quelli già in esercizio.

• A richiesta la **GENERAL MOTORS** monterà il cuscino d'aria sui modelli 1974 della Buick Riviera, dell'Electra, della Oldsmobile e della Toronado e sulla maggior parte dei modelli Cadillac. La GM dice di essere in grado di costruire e montare 1.000.000 di dispositivi del genere già nel 1974.

Nuovi prezzi SKODA

ROMA - Pur soggetti ad aumenti (non elevati) per la fluttuazione delle monete pregiate negli scambi internazionali, i nuovi prezzi delle **SKODA** «sono rimasti altamente competitivi» afferma la Motorest, importatrice generale delle vetture cecoslovacche per l'Italia. Il nuovo listino, con IVA e trasporto compresi, presenta aumenti oscillanti dal 15 ad un massimo di 20 mila lire. Ecco, del resto, i nuovi prezzi:

SKODA 100 standard	L. 995.000
SKODA 110 L	L. 1.010.000
SKODA 110 SL	
(cerchi lega leggera)	L. 1.175.000
SKODA 110 R coupé	L. 1.265.000

• E' morto **GIOVANNI PIRELLI**, rimasto gravemente ustionato l'11 marzo scorso in un incidente stradale. Nato a Velate (Varese) nel 1918, era il terzo dei figli di Alberto Pirelli. Fu ufficiale degli alpini durante la guerra e quindi nella Resistenza, commissario della brigata Garibaldi. Aveva presto lasciato la ditta paterna, per dedicarsi all'attività di scrittore.

• Al 31 dicembre 1972 il parco automobilistico **SPAGNOLO** era di 5 milioni 334.634 unità con un aumento di 503.269 rispetto all'anno precedente. Il 61% è costituito da vetture da turismo, aumentate di 470.125 unità.

Una citazione
(con appendice)

Bloccate le PANTERE da corsa?

MILANO - Una vertenza che porterà di fronte ai giudici del Tribunale Civile i nuovi dirigenti americani della Vignale ex De Tomaso, verrà intentata dal Jolly Club che, per danni subiti, chiederà un risarcimento di 20 milioni di lire. La causa trae origine dalla mancata consegna da parte della De Tomaso, presieduta ora da Mr. Headt dichiaratamente contrario alle competizioni automobilistiche, di due vetture De Tomaso Pantera gruppo 4 ordinate e pagate sin dall'ottobre scorso. Mr. Headt fece sospendere, a suo tempo, la lavorazione di queste due vetture per cui il Jolly Club non poté rispettare alcuni contratti pubblicitari e gli impegni già assunti con alcuni piloti.

VIGNALE s.p.a. nuovo nome De Tomaso-Ford

MODENA - Gradatamente alla «De Tomaso Automobili» in Via Pieri si sta smobilizzando. Ai fornitori è stata indirizzata una comunicazione nella quale si legge che la nuova denominazione della azienda ex De Tomaso Automobili, sarà: «**VIGNALE SPA CON SEDE A TORINO**» (e non più «**Ghia Operations**»). Oltre a Vassallo, a Molinari, a Cirillo, anche l'ing. Aurelio Bertocchi da giugno passerà definitivamente alla nuova «De Tomaso Modena SpA». Così farà anche il capo dei collaudi cav. Guerrino Bertocchi. Nello Ugolini cesserà, probabilmente, per concedersi un meritato riposo, dopo anni e anni di lavoro prima nel calcio e poi nel settore dell'auto. Forse ne farà un libro. Probabilmente però terrà qualche legame ancora con la Filippinetti.

Progredisce intanto il nuovo impianto per la De Tomaso-Modena in località «Bruciatina», dove si è avuta recentemente una operazione per la definizione della proprietà di un'area adiacente. Invece da Scaglietti si sta approntando la piccola catena per la BB Ferrari-Pininfarina.

• Gli italiani sono preoccupati per l'eventuale aumento delle assicurazioni automobilistiche ma l'**AC D'ITALIA** si è dichiarato contrario e ritiene che lo sconto del 10,75 per cento, che scade in giugno, sarà senz'altro prorogato.



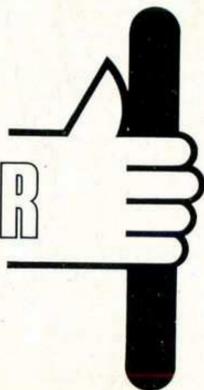
È questa la prossima MERCEDES

Fra i molti prototipi che la Mercedes ha in fase di sviluppo, il più avanzato è senz'altro quello della nuova berlina della serie 200 e 220, di cui vediamo sopra e sotto due nitide fotografie. Come si nota, l'aspetto è ormai definitivo e caratterizzato dalla tradizionale calandra Mercedes divisa verticalmente in due, e da una linea a cuneo abbastanza marcata, con coda alta e bagagliaio capiente



TROFEO RALLYES

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CAMPIONATO 1973

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 12 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile. Assistenza sui percorsi.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie e Delegazioni ACI.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

Sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI (rallye e velocità).

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32





**SCRIVETECI,
RIMARRAMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Occhio per occhio gesto per gesto

Dr. Sabbatini, ho letto il suo articolo sulla 6 Ore di Vallelunga, e devo dirle francamente che sono rimasto stupefatto dal suo commento e da titoli come «Vergogna quel braccio» e «Il villano e triviale gesto di scherno del d.s. Matra verso gli spettatori» dando al lettore che non era presente alla gara un'impressione sfavorevole sulla marca francese che credo questa non meriti.

Cerchiamo di tornare alla fase culminante della gara, quando Cevert stava dominando ed ha rotto il motore. Il pilota francese ha avuto sì la sua meritissima parte di applausi, quando è ritornato ai box a piedi, ma prima, immediatamente prima, quando ha rotto la macchina, parecchi spettatori sono usciti con lo stesso gesto con il quale uscirà più tardi il d.s. Matra.

Stessa scena riprovevole avvenne alla curva di Lesmo a Monza nel corso della 1000 KM del '70, quando la Porsche di Elford-Ahrens stava dominando e si dovette fermare. Ora mi pare strano, senza voler mettere in dubbio la sua buona fede, che lei abbia visto solo il gesto del francese e non quello di numerosi italiani.

Io credo che il gesto di Ducarouge sia direttamente collegabile a quello degli italiani al momento del ritiro di Cevert, che ormai credevano nella sconfitta della Matra, restata con una sola macchina in gara.

Laerte Chiossi -
Reggio Emilia

Caro amico — mi consenta di chiamarla così perché non è certo la prima lettera che ci scrive —, se tutti fossero come lei avremmo già gli Stati Uniti d'Europa! Però sempre coabitando con tifosi esageratamente faziosi (come i ferraristi che hanno fischiato Cevert) e maleducati come il signor Ducarouge.

Fino a prova contraria ho deplorato l'atteggiamento verso Cevert, e perciò credo di aver avuto il diritto di fare altrettanto con il d.s. (si fa per dire) della Matra. E poi, ne convenga, un conto è quando ad esprimere certi «disensi» è il pubblico, la folla, che per sua stessa composizione è anonima anche se singolarmente deprecabile; ed un conto è quando a «vendicarsi» in quel modo è un personaggio che svolge una funzione rappresentativa molto importante. Se per lei è la stessa cosa...

I MALTRATTATI

I ducetti di Monza

Un nostro lettore, afflitto da grafomania ma sostanzialmente nel giusto in parecchie cose, mi ha inviato tempo fa una lunga epistola nella quale, tra molte divagazioni, mi rimproverava in sostanza di aver scritto quel «ritorno alle SS» che ha illustrato un episodio piuttosto sgradevole accaduto l'anno scorso al Nurburgring. Quel lettore, probabilmente per ricordi nostalgici, mi rimproverava di aver dimenticato (dice lui) atteggiamenti simili da parte di gente non tedesca, e quindi di aver tirato in ballo le SS per niente.

Quel lettore mi scusi, non aveva capito un accidente. Non aveva capito che il riferimento non aveva certo alcun carattere politico — anche perché personalmente, e soprattutto il giornale, non fa politica — ma soltanto lo scopo preciso di attirare l'attenzione su un avvenimento disgustoso.

Bene, ora il nostro lettore filo-SS forse mi scriverà un'altra lettera accusandomi di lesa Patria, perché stavolta debbo (su una altrettanto spiacevole notizia riferentesi ad un altrettanto disgustoso episodio) denunciare quello che è accaduto sabato 24 marzo a Monza.

E' accaduto che un fotografo tedesco, che è quel Rainer Schlegelmilch che molti di voi conoscono per le bellissime fotografie che scatta, è stato altrettanto maltrattato dal «ducetto» posto a capo dei commissari di percorso alla postazione che è nel mezzo della «parabolica». Non so di quale infrazione si sia reso colpevole Schlegelmilch (anche se dubito che ne abbia commesse, perché con l'esperienza di corse che ha sarebbe strano che si sia messo in zona di pericolo), ma anche se se ne avesse commesse non si capisce come qualcuno investito di responsabilità possa comportarsi come quel «ducetto». Il quale ha investito il malcapitato Schlegelmilch con frasi urlate — che ovviamente il tedesco non ha capito — e gli ha messo le mani addosso cercando di strappargli i bracciali di libera circolazione. Poi lo ha cacciato via dalla postazione, impedendogli in sostanza di fare il suo lavoro.

Tradotto in termini legali, tra l'altro, tutto l'insieme potrebbe essere oggetto di una bella denuncia, per sovrapposizione della libertà personale, del diritto di informazione (quel fotografo non è stato in grado di agire in eguaglianza di condizioni con gli al-

AUGUSTO GUIDI - Forlì — Abbiamo apprezzato la sua lettera, anche per i consigli. Per quanto riguarda gli indirizzi, facciamo del nostro meglio sempre che non ne chiediate troppi alla volta. Per i piloti «antichi», avrà notato che ogni tanto ne parliamo.

EMILIANO NENCIONI - Lucca — Il Raduno della Mulinaccia è stato un riuscito tentativo di alcuni appassionati toscani di mettere insieme una gara mista tra regolarità e minirallies che ben e facilmente potrà avere un seguito in quanto è probabile che gli organizzatori l'anno venturo ne chiedano alla CSAI l'ufficialità, essendone meritevoli. Il reparto corse della Fiat è a Torino presso l'Abarth, in corso Marche 38. La Tomina abita a Trieste in via Coroneo.

GIANNI DONDERO - Cicagna (Genova) — Indubbiamente le polemiche conseguenti i fatti di Burzet del Montecarlo di quest'anno non hanno fatto poi molta impressione se c'è chi, come lei, ha voglia di provarci. Il nostro consiglio è quello di iniziare con gare in Italia, prima nazionali e poi internazionali, visto che i mezzi sembrano non mancare. Ma per carità lasci fare il Rally di Montecarlo a chi ha già una buona esperienza. Il copilota può sempre alternarsi alla guida, e per imparare non deve necessariamente frequentare dei corsi, gli basta fare esperienza in gare di importanza limitata e via via crescente.

PINO CANDIDO - Cassino (Frosinone) — Toni Pellizzoni ebbe una medaglia d'oro da Autosprint nell'ambito del Casco d'Oro 1967, proprio perché era un giovane pilota molto promettente. Per il resto, non ci risulta nulla di quanto lei afferma.

WALTER CANINI - Cattolica (Forlì) — Sarebbe anche la nostra intenzione, solo che abbiamo delle difficoltà con il trasporto aereo, che speriamo di superare brillantemente. Ad ogni modo, daremo notizia sul giornale a brevissima scadenza.

DONATELLO BELLOMO - Verona — Siamo convinti che Hailwood sarebbe stato molto contento nel leggere le sue parole.

ANGELO PIRISI - Sassari — Potrebbe sostituire anche l'albero a cammes e far dare una spianata di non più di 5/10 alla testata. I cerchi sono montabilissimi.

LORIS RONCAGLIA - Modena — Le sue considerazioni sono quelle che — ovvie — si fanno da tanto tempo: spazi liberi attorno alla pista, serbatoio di sicurezza. Il problema è sempre aperto e non sempre la ricerca della soluzione va nella direzione giusta. Ma non per questo bisogna vedere solo il male in questo sport, trascurandone i lati spettacolari ed agonistici, oltre che umani, come fa la TV.

BRUNO SENES - Casale Cremasco (Cremona) — Come probabilmente avrà già letto, l'agenzia di viaggi Bononia, che organizza per nostro conto il viaggio in occasione del Gran Premio di Monaco, aveva anche uno stock di biglietti in vendita ai privati. Ora, però, c'è rimasto solo del «prato».

MICHELE BALZERANO - Roma — Tutti i motori sono preparabili, quindi anche quello della sua Escort. Può provare a rivolgersi all'officina Vaccari, in via della Magliana Nuova 246, Roma. Per il volante può provare a rivolgersi alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna.

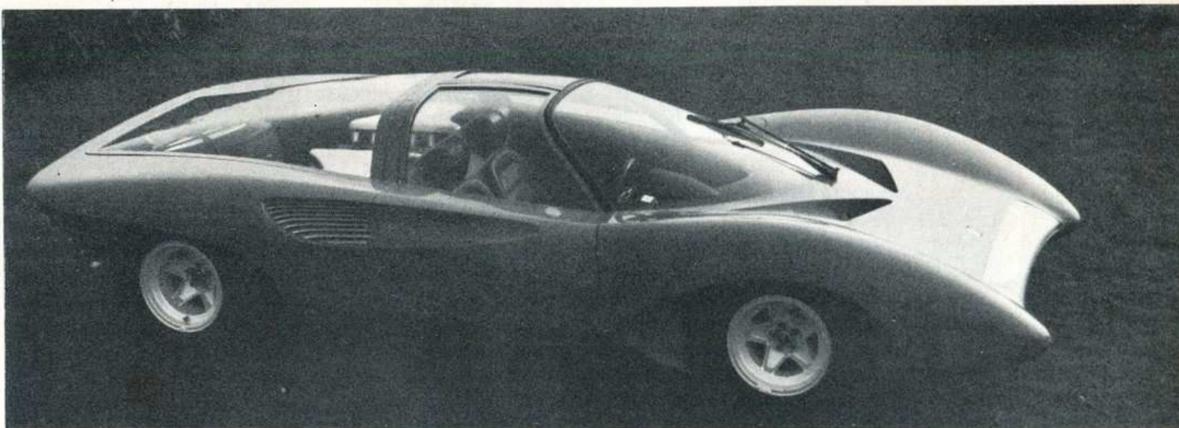
Quale abbonato-socio del Club, nonché spettatore «attivo» delle gare del 1. Trofeo Luigi Rinaldi e della relativa premiazione il 19 marzo scorso, desidero leggere sul prossimo numero di Autosprint questa precisazione sul reale vincitore del Trofeo medesimo.

L'articolo — formalmente esatto ma incompleto — del redattore ingenera nel lontano lettore la falsa impressione che Paolo Monti sia anche il vincitore assoluto. Infatti il Monti ha vinto sì una coppa, messa in palio dalla famiglia Rinaldi e da assegnare al primo dei gruppi 2 e 4, ma non è stato premiato con il Trofeo «intitolato all'indimenticabile Luigino Rinaldi», che invece è andato all'effettivo vincitore assoluto e cioè Gianpaolo Ceraolo.

Questi alla sua prima gara in gruppo 5, dopo due stagioni di gruppo 1, ha battuto per due volte di seguito, sul piccolo di Vallelunga, il record del giro di Cerulli, stando almeno a quanto comunicato dallo speaker nel corso della gara. Quanto sopra per amore di verità e per «dare a Ceraolo quel che è di Ceraolo», perché mi sembra non conforme allo stile di Autosprint non comunicare del tutto ai lettori il nome del vincitore assoluto di una gara.

Rocco de Luca - Palermo

Siamo d'accordo sulla precisazione e sulla bella prova di Ceraolo, il quale è rimasto comunque ad 1/10 dal record di classe, che resta a Cerulli con 57"1.



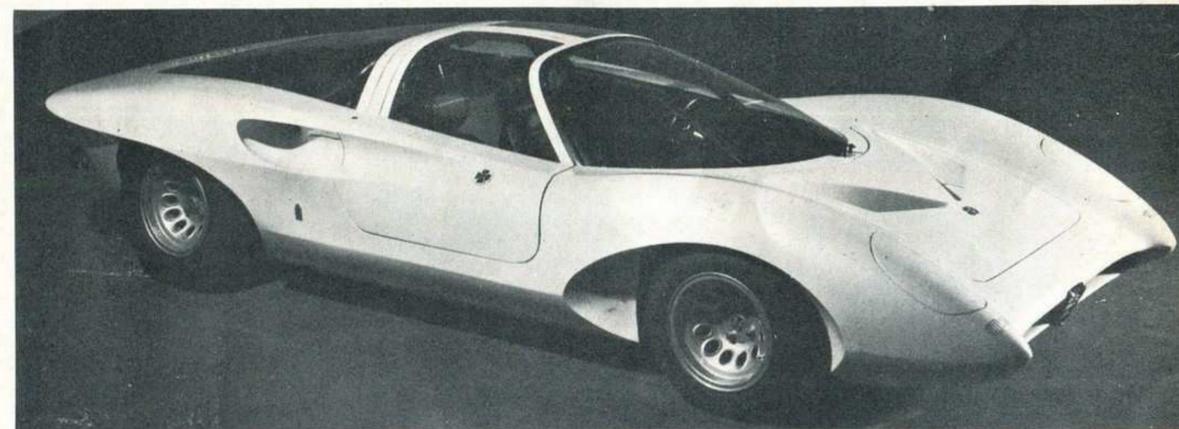
LE FOTO

Caro Autosprint, è da un po' di tempo che sento parlare della Ferrari P. 5, e siccome sono un po' a digiuno di notizie riguardanti questa macchina, vi pregherei di aggiornarmi con una fotografia e qualche dato tecnico. Desidererei inoltre sapere se ha mai partecipato a gare.

Paolo Segato - Bolzano

Dopo il tragico anno 1967, la Ferrari si appresta alla ripresa mondiale, sia pure frenata dalla singolare regolamentazione relativa alle vetture prototipo che il «Drake» non mancò mai di avversare. Ad ogni modo, si attendeva da Maranello una vettura Sport che seguisse le orme delle gloriose «P», ultima delle quali la P. 4 quattro litri campione del mondo 1967.

Si era a lungo vociferato su questa P. 5, che era allo studio alla carrozzeria Pininfarina, anche se si sapeva che si sarebbe trattato di una vettura da



La generazione delle «P»

Salone. Ed infatti, la sua presentazione a Ginevra nel marzo '68 confermò trattarsi di uno «shaw-car» che di Ferrari aveva le parti meccaniche, ma ben pochi addentellati con le corse. Era peraltro piena di interessanti soluzioni ed idee, come ogni vettura «monotipo» da esporre ai Saloni, tant'è vero che la Pininfarina la ripropose, pari, pari, l'anno successivo con meccanica Alfa Romeo 33 (vedere la foto, quella sotto è la Pininfarina-Alfa). Se non proprio identica, era molto simile. Inoltre, molte soluzioni stilistiche le ritroviamo nella Ferrari-Dino berlina che poi è entrata in produzione.

Tornando alla P. 5 essa utilizzava un telaio «classico» Ferrari, cioè a traliccio con pannelli chiodati, ed il motore Ferrari 12V, 77x53,5, di 2989 cc della Formula 1, bialbero ad iniezione con circa 400 CV. Era lunga 4100 mm, larga 1810 ed alta 980. Il peso era di 644 kg.

FERMO POSTA

SALVATORE GENOVA - Lucca Sicula (Agrigento) — Sarebbe troppo complesso rispondere particolareggiatamente alla sua domanda, poiché le edizioni della Targa sono state 56 ed i tracciati sono stati molteplici e vari. Per schematizzare, diremo che: dal 1906 al 1911 e nel 1931, grande circuito delle Madonie di 148,823 km; fino al 1908, partenza ed arrivo a Bonformello, dal 1909 in poi partenza ed arrivo a Cerda. 1912-1914 e 1948-1950, la Targa è coincisa con il Giro di Sicilia. 1919-1930, medio circuito delle Madonie, di 72 km (quello attuale). 1937-1940, circuito del Parco della Favorita, a Palermo.

VIRGILIO GALLETTI - Cortona (Arezzo) — Siamo desolati, la notizia era ricavata da un comunicato che non è stato archiviato e non sappiamo che indicazione darle.

PAOLO RANDAZZO - New York (USA) — L'indirizzo di Jacky Ickx è questo: 7, rue Archimede, Bruxelles. Quanto alla Ferrari B3, abbiamo pubblicato molte foto anche a colori nei numeri scorsi, ma ancora non abbiamo pubblicato un manifesto. Alla sua età, che ci risulti, si può solo correre in kart.

ALFREDO MERELLI - Gazzaniga (Bergamo) — Probabilmente lei non si aspettava che la liquidissimo con una risposta in breve, ma deve sapere che lettere come la sua ne arrivano moltissime, e più o meno tutti portano gli stessi argomenti. Non è quindi per cattiva volontà che non pubblichiamo il suo appello, ma perché siamo consapevoli di quale precedente creeremmo e questa rubrica si trasformerebbe, da un dialogo fra lettori, ad una pagina di richieste di ingaggio.

GIAN CARLO GENOVA - Borgosesia (Vercelli) — Nessuna obiezione alla presenza delle nostre decals sulle vostre vetture, solo che esse sono piccole, e non ne abbiamo di altra misura.

MAURIZIO BRUNI - Domodossola (Novara) — Stia tranquillo, non esistono vetture (da corsa o no, a parte macchine antiche), con i pedali dell'acceleratore e del freno divisi da tubi del telaio o dal piantone dello sterzo. Al massimo, quest'ultimo è fra il pedale del freno e quello della frizione. La cosiddetta «doppietta» è utile solo in decelerazione, cioè passando da una marcia alta ad una più bassa, ed è raccomandabile anche nelle vetture da turismo.

TONINO PIRISI - Rixensart (Belgio) — Siamo desolati, ma non possiamo pubblicarle tutte le corse vinte da Andretti, che sono veramente tante, in questa rubrica di risposte «brevi». Giancarlo Baghetti si è stancato di correre, ed ora fa il fotografo di moda.

CARLO SIDOLI - Reggio Emilia — Le sue sono considerazioni giustissime. Infatti, è perfettamente inutile dare la validità per alcune classi ad una corsa che poi quelle classi non le ammette al via. Però, dato che si prendono in considerazione 5 risultati e che le corse sono molte, si può oviare all'inconveniente.

Spett. Autosprint, mi riferisco all'articolo apparso sul n. 13 di quest'anno, relativo al cambio di presidenza della Scuderia Milano-Corse, e con la presente vi comunico che per motivi contingenti sono costretto a rinunciare alla carica di presidente del suddetto sodalizio con effetto immediato.

Certo che pubblicherete queste mie poche ma doverose righe, porgo i miei saluti.

rag. Aldo Bovi - Milano

Una poltrona vacante, alla Milano Corse, dunque. Aspiranti presidenti, fatevi avanti!

tri), e di minacce, oltre che per via di fatto, perché il mettere le mani addosso a qualcuno significa anche questo, anche se non sono volati pugni e sberle.

Lo Schlegelmilch però è persona mite, e lo sanno tutti, e si è limitato a riferire della vicenda ai pochi colleghi italiani che conosce (pochi perché sono pochi quelli che vanno alle corse). Uno di questi non ha creduto che fosse possibile che una cosa del genere accadesse a Monza, soprattutto perché da anni si sforza di sfatare la leggenda della impermeabilità di «Monza» alle più semplici idee di democrazia e libertà di stampa. Così ha voluto chiarire quello che credeva un equivoco, ed ha accompagnato lo Schlegelmilch di nuovo alla porta della «parabolica», nell'intento di mettere in chiaro le cose.

Non l'ha potuto fare, perché arrivati a quella porta il «duchetto» non lo ha nemmeno lasciato cominciare un discorso, affermando con cipiglio truce: «lei può entrare, quello lì no».

Dialogo impossibile perché al «come sarebbe, lui ha il mio stesso bracciale e quindi deve poter entrare a fare il suo lavoro come me», il nostro «duchetto» ha esclamato: «qui le disposizioni le do io».

Dopodiché capirete il perché del «duchetto» che ho usato finora.

Quel tale, che magari sarà bravissimo come commissario, anche se ne dubito perché dovrebbe preoccuparsi di stare in pista e guardare quel che vi accade, anziché perder tempo in discussioni, ha forse dimenticato che non era padrone di Monza e dintorni, e che è stato messo lì per determinati compiti assegnatigli, non per imporre sue leggi personali; ha dimenticato che doveva attenersi a delle disposizioni, non impartirne. Ha soprattutto dimenticato le più semplici norme della buona creanza, semmai ne ha avute.

Ed è questa la cosa che non mi riesce di tollerare, poiché sono allergico alla villania, allergico in maniera violenta. Come qualche lettore di buona memoria forse ricorda. Riesco a sopportare gli stupidi, perché se son tali non è colpa loro, ma mi ripugnano gli screanzati. Combinare le due cose insieme e vedrete come si prospetti la necessità di... pulizia. Anche ammesso che siano bravissimi, individui così non debbono trovar posto sulle nostre piste.

Non parlo per sentito dire: quel collega italiano che ha accompagnato lo Schlegelmilch ero io, e le mie orecchie sono buonissime. Le testimonianze di chi era presente alla prima fase della vicenda sono d'altra parte concordi: disgustoso. Eppoi se n'è aggiunta un'altra, sintomatica. Durante le

prove delle macchine piccole, una vettura è sbandata ed è andata a finire contro un guard-rail, dietro il quale era un fotografo che è caduto. Quando più tardi un altro fotografo ha chiesto sue notizie (non si era fatto niente) allo stesso posto di commissari qualcuno (che sia la stessa persona?) gli ha risposto: «non lo so, ma è sempre uno di voi in meno!» E questo è proprio senza commenti.

Che hutto questo, indipendentemente dalla sacrosanta libertà di informazione che nessuno si deve azzardare a prevaricare, sia grave anche dal punto di vista semplicemente sportivo, è evidente. Cosa credono, i «duchetti» di questa razza, che la tanta gente che è venuta a Monza sia stata avvertita ed interessata attraverso messaggi ultraterreni? Non capiscono che è soltanto perché giornalisti e fotografi parlano ed illustrano l'avvenimento, che l'avvenimento è noto e quindi attrae la gente?

No, forse non lo capiscono, ma qualcuno deve pur capirlo, e quindi deve fare in modo che non vi siano ripetizioni. Sulle nostre piste si deve già laboriosamente trovare il modo di convivere con le forze di Polizia, che proprio non capisco cosa ci stiano a fare (dico sulla pista, non fuori a tener ordine) perché di corse — di scusi il Prefetto o chi ne impone la presenza — non capiscono niente (ed è giusto che sia così perché Polizia e Carabinieri debbono avere tutt'altri compiti ed addestramenti). Che adesso si cominci a non avere intesa anche con la gente che di corse dovrebbe capire mi pare grossa.

Quindi, per favore, calmiamo in fretta i bollori dei «duchetti» esistenti o potenziali. Per il bene delle corse, che debbono essere la festa di tutti, non la gloria di qualcuno.

Franco Lini - Milano

Caro Franco, quanto affermi è veramente esagerato, perché intanto è vero. Sono episodi che non accadono solo a Monza, e che a volte accadono per ben precise ragioni o per equivoci chiaribili con il buon senso. In questo caso, però, le cose stanno esattamente come le racconti tu, e se fossimo nel direttore di corsa Maffezzoli cercheremmo di vederci un po' più chiaro, perché ne va di mezzo il buon nome dell'organizzazione tutta.

Mi si vede che quel giorno i «responsabili» monzesi avevano una particolare fobia per le fasce, dato che un episodio del genere è capitato anche al rappresentante di una scuderia torinese presente a Monza per seguire i suoi piloti. Anche lui si è sentito investire da male parole e si è visto sequestrare la fascia CSAI, pur avendo pieno diritto di esibirla ed utilizzarla.

FRANCO CORTESE - Caltanissetta — Possiede un cronometro? Bene, allora lanci la vettura in un tratto di autostrada sgombro, e cronometri il tempo fra un chilometro e l'altro stando attento a cosa segna il tachimetro. Dal tempo si risale alla velocità esatta, e si può valutare di quanto «ruba» o «regala» il tachimetro in percentuale. Per quanto riguarda il suo caso specifico, non sappiamo che dirle, in quanto non abbiamo la possibilità di valutare quanto «leggera» fosse la discesa.

SERGIO GUELFY - Livorno — Questi gli indirizzi: John Player Special, c/o Lotus Car, Norwich, Norfolk, Gran Bretagna. Martini International Club, corso Vittorio Emanuele 42, 10123, Torino; Marlboro, 7 avenue de Tivoli, 1007 Losanna.

ANTONIO SIMONI - Genova Sampierdarena — Questi gli indirizzi: Clay Regazzoni, via Manzoni 13, Cassarate, Canton Ticino, Svizzera. Ing. Carlo Chitti, c/o Autodelta, via Fermi, Settimo Milanese (Milano).

RAOUL POMPILI - Palombaia (Roma) — Le siamo grati, fa sempre piacere sapere che c'è qualcuno che condivide le nostre idee.

ANTONIO JONNUCCI - Castelvenere (Benevento) — La vostra domanda è un po' vaga, in quanto partecipare a gare presuppone per lo meno una conoscenza di tutta la faccenda. Recatevi all'ufficio sportivo del vostro Automobile Club, e lì avrete le istruzioni per fare la licenza. Per la preparazione, meglio affidarsi a qualcuno che ha già ottenuto buoni risultati nel campo. All'uopo, consultate la rubrica che appare su ogni numero di Autosprint-mese: vi sono indirizzi e prezzi. L'autodromo più vicino a voi è quello romano di Vallelunga.

MARCO PAVANI - Roma — Il termine esatto è «commissario di percorso». Ci risulta che l'AC Roma faccia dei corsi di qualificazione, anche se attualmente il «corpo» di commissari per Vallelunga dovrebbe essere al completo. Per quanto riguarda le altre domande, ogni AC o organizzatore si regola a suo modo. Normalmente, se uno non è nelle sue funzioni, non ha accesso ai box. Per la retribuzione, generalmente c'è un rimborso spese. Non sono richieste particolari qualità o titoli di studio.

ROBERTO MAZZA e GIORGIO CARRO - Varna (Bolzano) — Lamentate l'assenza di una grande fotografia di una pilotessa: tranquillizzatevi, non è poi che ne valga tanto la pena...

FEDERICA PECORELLI - Fabriano (Ancona) — Faccia così: scriva alla rivista mensile Virage-Auto, 87 rue du Cherche-Midi 75006, Parigi, Francia, chiedendo il numero arretrato del marzo 1972. In esso non c'è proprio un poster di Cevert, ma una bella foto a colori a doppia pagina. E dica a suo fratello di dare retta a vostra madre...

SALVATORE VALENTI - Lentini (Siracusa) — L'indirizzo di Michele Conti è questo: Corso Casale 308, Torino. Il modello della 312 P che lei ha visto presentato a colori su Autosprint, è un pezzo unico costruito su ordinazione, costa moltissimo e non è una scatola di montaggio.

EMANUELE GUGLIELMINETTI - Torino — Come avrai notato, abbiamo pubblicato la foto ed i dati da te richiesti nel numero scorso di Autosprint.



Odissea alla romana

seduti fino alle 17,30, che passione!!!

Ora ricominciano le storie per il ritorno, dobbiamo andare alla stazione Termini per prendere il treno per Pisa.

Cerchiamo un qualche servizio pubblico, niente, un taxi, neanche a parlarne, ci rivolgiamo infine ad un vigile della stradale che ci dice che non c'è altra soluzione che quella di andare a piedi a Campagnano, e lì dovrebbero esserci delle corriere di servizio di linea, per Roma. Ci avviamo piedi a piedi, sfiorati, lambiti, da centinaia di macchine che se ne ripartono verso Roma, e guardiamo con cupidi occhi quelle che vanno con i due posti liberi dietro. A Campagnano «domandando ed intendendo», è un modo di dire toscano, si viene a sapere che alle 18,30 c'è una corriera della Roma Nord, per andare a Sacrofano a prendere il trenino.

Si riesce a prenderla all'ultimo tuffo. Ma le cose qui vanno per le lunghe, perché l'autobus è strapieno: non siamo i soli nelle stesse condizioni, e il conducente non parte fino a quando non hanno fatto il biglietto tutti. Siamo perciò in ritardo quando ci si avvia verso Sacrofano per il treno che dovrà passare alle 19,19, si arriva in tempo, ma, mi creda, questo viaggio seppure breve me lo ricorderò. Una corsa pazza per una strada stretta, tortuosa, roba da brividi!!!

In breve: corriera, trenino, taxi a Piazza del Popolo, treno a Termini alle 20,10, alle 23,40 risiamo a Pisa.

Ma che giornata!

Ora, e concludo tornando al mio discorso iniziale, ma chi non ha la macchina non deve andare alle corse? Non deve essere posto in grado di tornare a casa?

Il giornalista Guzman, sul Tempo, si lamenta della scarsa affluenza di gente a Vallelunga. Ma che non sia propria questa la ragione principale e non quella che lui chiama in causa, cioè il consueto atteggiamento assenteista dei romani verso i grandi avvenimenti?

Certo è stata un'esperienza esaltante per la passione sportiva (a parte la mancata vittoria della Ferrari) ma mortificante per la trascuratezza e la mancanza di considerazione che si doveva avere per coloro che venivano da fuori Roma, che non avevano la macchina, o che avendola, non si sentivano di affrontare le angustie della Via Cassia in una occasione del genere.

Cordiali saluti.

Leo Bruschi - Pisa

I nostri uomini da corsa.



La macchina è importante: è un'Alfa Romeo. Ma anche gli uomini lo sono: costituiscono la "Squadra Corse" Monzeglio, piloti con un passato di prestigiose vittorie, proprio su vetture Alfa Romeo.

Questi stessi piloti sono i tecnici che avete a disposizione alla Monzeglio. Cosa possono fare per voi? Preparazione di vetture, elaborazioni, trasformazioni, costruzioni kit.

E in più garantire la più impegnata e seria "assistenza corse".



Monzeglio è meglio.

off.

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

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia S.O.D.I.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via 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., Wollzeile 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Ile, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papien Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvægtsgade 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 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 8, MADRID; Sociedad General Española de Librería, 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 MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 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. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhurlyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 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.

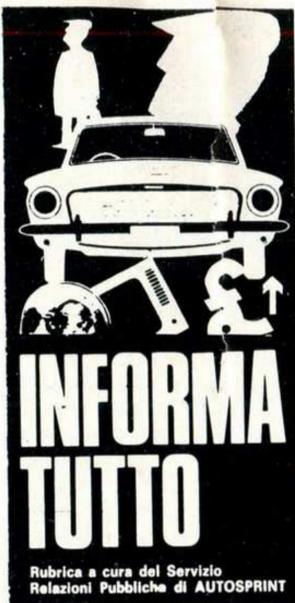
Stampa: Poligrafici il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



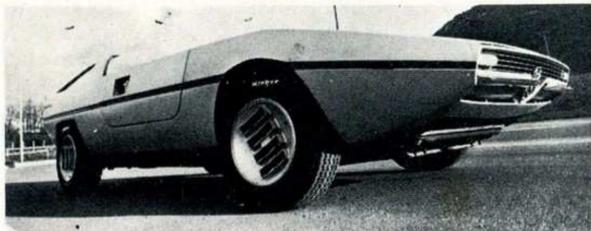
Istituto Accertamento Diffusione

Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

TORINO - Anni di studi tecnici e di esperienze pratiche, hanno permesso alla Kleber Colombes Italiana il lancio, con una ardita campagna pubblicitaria, del suo nuovo pneumatico V-10-S, il « pneumatico blu per autostrada » in quanto a questo ultimo nome si associano idee di lunghi percorsi, viaggi comodi, durata, modernità, efficienza ecc.

E' appunto con questo « pneumatico blu », radiale di nuova sicurezza, reso inconfondibile anche dalle lamelle ad « esse » incise sul battistrada, con spalle più massicce e frastagliate, profilo a tre scanalature che serve letteralmente a tagliare il velo d'acqua sulle strade bagnate, con profondi mutamenti nelle mescole, una struttura priva di punti d'attrito per evitare il surriscaldamento, grande tenuta e usura minima, che il « Caimano » di Giugiaro, costruito su meccanica Alfa Romeo, ha sostenuto probanti tests sull'autostrada Torino-Aosta (nella foto).

Il Kleber V-10-S è un pneumatico di concezione e vocazione europea e come tale è realizzato in una gamma che copre tutti i modelli di vetture dell'industria automobilistica continentale.



● La gamma delle 750 DUCATI, caratterizzata com'è noto dalla tipica architettura del propulsore bicilindrico a V longitudinale di 90°, si arricchisce, oggi, di un nuovo modello, certamente il più prestigioso, visto che si tratta della macchina direttamente derivata da quelle che dominarono la prima edizione della 500 miglia di Imola.

Si tratta della « 750 SS » la cui sola differenza rispetto alle macchine di Imola consiste nell'adozione di silenziatori e conseguentemente di un albero a camme di alzata leggermente inferiore, ma che conserva una potenza rilevantissima, tale da permettere velocità attorno ai 230 kmh. Questa moto è stata omologata completa di testa di carena ed è stata equipaggiata con un potente faro allo jodio che permette anche di notte una guida veloce e sicura. La Ducati 750 SS costa 2 milioni e la sua produzione, 300 esemplari nel 1973, inizierà nel mese di luglio.

Intanto, la DUCATI MECCANICA seccata da voci allarmistiche che parlano di possibili assorbimenti della società da parte di gruppi italiani o stranieri operanti nello stesso settore, chiarisce in modo definitivo che tali voci sono destituite da qualsiasi fondamento, smentendo categoricamente le notizie apparse.

Vediamoci stasera

Sì! Come sempre.
Notte e Nebbia?
E' importante vederci
ed io sarò da te.La tua strada è più
sicura e più luminosacon
siem

FARI • FANALI • FENDINEBBIA

Adottati dalle più importanti
Case AutomobilisticheConcessionaria esclusiva prodotti
stars e **CAVIS**



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - Jacky
ICKX - Gio' LUNI - Gabriela
NORIS - Giorgio PIANTA - Tim
SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
staffa - Riccardo Carafa - Gian-
filippo Centanni - Onofrio Cola-
bella - Gaetano Cravedi - Fran-
co D'Ignazio - Dionigio Dionigi
- Mauro Ferramosca - Vito
Lattanzio - Domenico Mora-
ce - Gigi Mosca - Claudio
Porrozi - Guido Rancati - Mar-
cello Rigo - Riccardo Rocco -
Francesco Santuccioni.

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

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

Con lo scatto dell'IVA siamo co-
stretti a ritoccare leggermente que-
ste TARIFFE: fino a un massimo di
15 parole L. 3.000, ogni parola in
più delle 15 parole L. 200. L'indi-
irizzo 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 gratuita-
mente.

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● ABARTH 695 SS Gr. 2, pronto corse,
bellissima, mai urtata competitivissima,
solo due gare; con carrello a un asse
omologabile nuovo. Tel. 051/84.12.52 -
L. 2.000.000 trattabili se contanti.

ALFA ROMEO

● ALFA ROMEO GTA PRATO - Tel.
39.204.

ALFA ROMEO GTV 2000 bianca, di-
cembre 1971, perfetta privato vende. Te-
lefonare ore pasti: 0323/43.367 - L.
1.850.000.

ALPINE

ALPINE 1600 S Febbraio '72, km. 13000
originali, perfettissima, Telefonare ore
pasti: 045/91.11.18 - L. 3.200.000 tratta-
bili.

FERRARI

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

FERRARI DAYTONA Seminuova, po-
tenziata, accessoriatissima, TORINO -
Tel. 48.35.70.

FIAT



● FIAT 528 Prototipo 1. assoluto Cop-
pa Abarth a Cerrina, scocca 500, mo-
tore 128 centrale, trasversale - adatta-
bile Rally Cross. Telefonare: TORINO -
011/78.16.05.

● FIAT 128 Gr. 1 - km 14.000, per-
fetta pronta corsa. ALBISOLA MARINA
(SV) - Tel. 019/41.762.

● FIAT 500 Gr. 2 completa. Motore
nuovo, cambio 3-4. corta Gianni.
MODICA - Via Montebuono, 20 - Roma
Tel. 83.62.82 - L. 800.000.

124 SPIDER ABARTH cedo prenota-
zione, sconto 150.000 prezzo listino.
Tel. 02/8853 interno 561 ore ufficio chie-
dendo sig. PIETRANTONIO.

GIANNINI

GIANNINI 650 nuova, preparata LAVAZ-
ZA, motore da rodare, 54 cavalli. Tele-
fonare ore ufficio: TORINO - 011/78.19.89

LANCIA

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

6 tipi di collettori d'aspira-
zione per Fiat 128 - 3 tipi di
collettori d'aspirazione per
carburatori D.C.O.E. per BMW
1600, 2000, 2500, 2800, 3000.

CAMILLO
ALQUATI

via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori
ricambisti e carburatoristi



● FULVIA 1600 HF Gr. 3, 1. serie.
Dicembre 1970, meccanica, carrozzeria
100%. FILIPPO ZUCCARELLO - Catania
Tel. 095/26.03.39 ore pasti - L. 2.000.000
contanti.

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MI-
LANO - Tel. 30.68.68.



Offerte speciali:

Roll-bars da L. 12.000 in poi smon-
tabili - omologati - tutti tipi ● assi
a cammes ● collettori ● cassette
trasf ● pistoni ● trasmissioni den-
tate ● estintori ● anelli attacco ri-
morchio

GITAN

S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101 - Tel. 60723

Vetture sportive Sports cars sales and service
FERRARI MASERATI LAMBORGHINI PORSCHE DE TOMASO
Sports Cars s.a.s.
di DROGO & VASSALLO
41100 MODENA via Emilia ovest 800
telefono (059) 33 03 69

LAND ROVER 88 seminuova con traino
roulotte. Telefonare: PADOVA - 42.933 -
L. 1.550.000 contanti trattabili.

OPEL



● OPEL ASCONA 1900 dicembre 1972,
preparazione completa gr. 1, rally, ac-
cessoriatissima, una sola gara (S. Ma-
rino) vendo per cessata attività. Tele-
fonare ore pasti: 0432/23.879 - GIUSEPPE
DE CARLI - UDINE.

OPEL REKORD Coupé 1700 con gancio
traino. Autofficina REPETTO - Via A. da
Brescia 16 - Alessandria - Tel. 0131/
22.29 - L. 300.000.

PORSCHE



PORSCHE SUPER 90 bianca perfetta
vende privato. Telefonare BOLOGNA -
Tel. 26.08.97.

PORSCHE 911 S 2,4 Azzurro metalliz-
zato, km 30.000, vetri catacolor, sedili
Recaro, autobloccante 80% gomme nuo-
ve. Telefonare: 06/90.36.125.

PORSCHE 911 S 2,4 '72, verde chiaro,
int. nero, km 30.000 come nuova.
VW PORSCHE 914 S '72, bianco, int.
nero, km 10.000 come nuova.

PORSCHE SC '64, verde irlandia - int.
cuoio - perfetta. Ditta NINO MARTEL-
LI - P.zza Trento Trieste 2 - Bologna -
Tel. 34.26.00 - 39.79.00.

TRIUMPH

TRIUMPH TR. 4 blu, cappottina bian-
ca, ruote raggi, motore 11.000 km ton-
neau, hard-top; ottime condizioni ge-
nerali, vendo miglior offerente - SER-
GIO AMBROSETTI - 25036 Palazzolo s/o
(Brescia).

MONOPOSTO

F. 850 Lucky diverse soluzioni del
cambio. Tel. 0924/41.123 casa, 44.371
ufficio.

F. FORD BELLASI perfetta, competi-
va, motore '73, cambio Colotti, rap-
porti coppie coniche, cerchi Delta,
gomme Kleber, pronta corse. Tel. 02/
23.62.060 - L. 2.000.000.

HARLEY DAVIDSON 1200 Helectra Gli-
de 1971, 8.500 km. Accessoriata, per-
fetta. Telefonare: 0381/71.622 - Lire
2.000.000.

AERMACCHI 125 Supercompetitiva,
Aermacchi 125 Ala Oro mai corso, ac-
censione elettronica, cilindro, con tra-
vasini, frizione similoro, carenatura e
svariati rapporti. Telefonare 51.423 (0572)

ACCESSORI e parti speciali

TELAJ nuovi F. Monza, modello '73,
con balestra e attacchi sospensioni.
Autofficina REPETTO - Via A. da Bre-
scia 16 - Alessandria - Tel. 0131/22.29
L. 350.000.

ROLL-BAR interamente smontabile cor-
forme norme CSI '73. Collettore aspira-
zione condotti separati per carburatore
40 DC verticale - Pulegge dentate e cin-
ghia positiva per collegamento motore
dinamo in lega leggera equilibrate per
Fiat 500 e derivate - EMILIO GIAMMI-
RO - Via Orlando, 56 - ASCOLI PICE-
NO - Tel. 65.083.

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

VARIE

ANNATE Autoitaliana 1967-68-69; Au-
tosprint 1970-71-72. Vendesi miglior of-
ferente. MARIO GENTILI - Via Ma-
genta 95 - Rho (MI).

ENCICLOPEDIA enciclopedia della Scien-
za e della Tecnica Mondadori, aggiorna-
menti ed Atlante dell'Universo, ultima
edizione, nuovissima, ancora perfetta-
mente 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 850 TC 5 marce autobloc-
cante, carrozzeria perfetta aggiornata
'73, pronta corsa. L. 1.500.000 trattabili
se contanti, permuta con vettura di
serie.
CAMBIO con 3. e 4. corta per OTS
L. 100.000 - Telefonare: 019/41.762 -
ALBISOLA (SV).

ALPINE

ALPINE 1600 S Dic. '72, 2700 km -
elettronica - perfettissima - usata viag-
gi, garantita da vizi occulti. Vera oc-
casione. Medico vende o permuta e-
sclusi perditempo. Telefonare ore pa-
sti: 0775/20.441.

LANCIA

FULVIA HF 1600 km 32.000, come nuo-
va, inurtata. PIEMONTESE - Via Bolla
9 - Finalmarina - Tel. 019/63.524 ore
ufficio - L. 1.750.000.

SI COMPRA

AUTO

LANCIA

FULVIA 1,6 HF in qualsiasi condizio-
ne oppure HF 1,6 accidentata purché
occasione. REMO MACIOTTA - Via Pa-
gliano 40 - Milano - Tel. 02/43.02.94.

ACCESSORI e parti speciali

CAMBIO cinque marce per Abarth 850.
Scuderia LUCCA Corse - Tel. 0573/
63.409.

PROPOSTE DI LAVORO

GIOVANE PILOTA eccellenti risultati,
cerca abbinamento pubblicitario, spon-
sor, anche contribuendo guida per an-
no in corso, massima serietà. Telefona-
re: FIRENZE 055/66.22.49.

Cercansi concessionari zone libere. Kit
Elaborazione 127 - A 112 - 500. SPORT-
AUTO - Via Nizza 141 - Torino - Tel.
69.39.77.

● = vetture sportive