



**LE PROSSIME GARE** 25 aprile, PISTA ROSSA, Milano - 1. prova Campionato Scuderie e Marche. 25, PISTA ROSSA, Milano - Trofeo Nazionale cl. 100 cc 3. categoria. 25, PISTA PERGUSA, Enna - 1. prova Campionato Regionale Sicilia. 25, CIRCUITO DI REGGIO CALABRIA - 1. prova Campionato Regionale Calabria. 29, PISTA LE SIRENE, Viverone - 1. prova Campionato Regionale Piemonte. 29, PISTA OTTAVA, Sassari - 1. prova Campionato Regionale Sardegna. 29, CIRCUITO DI MORCIANO (BO) - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1 maggio, PISTA PERGUSA, Enna - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. «Trofeo Lo Bello». 1, PISTA AZZURRA, Jesolo - Gara naz. 1. prova Campionato Regionale Veneto. 1, PISTA BASTIA, Bastia Umbra - 1. prova Campionato Regionale Marche e Molise. 6, CIRCUITO DI GROSSETO - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 6, PISTA GIUNTI, Falerna Lido - 2. prova Campionato Regionale Calabria. 6, PISTA S. PANCRAZIO, Parma - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 6, PISTA D'ORO, Roma - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 6, PISTA PERGUSA, Enna - Gara naz. ch. cl. 100 e 125 cc.

**Che cosa hanno deciso C. N. e C. F.**

# Una classe «tabù»

**Creata i PILOTI CSAI per sdrammatizzare le corse**

ROMA - Quasi un tandem oramai (e sarebbe auspicabile in un unico contesto per risparmiare tempo, lavoro e danaro) le riunioni del Consiglio Federale e del Comitato Nazionale Karting. Discussione di problemi e provvedimenti dibattuti e risolti prima del consenso federale, che rimbalzano poi il giorno dopo sul tavolo dell'autorità sportiva per un supplemento di parere ed infine ratifica di quanto prospettato dal Consiglio e qualche volta degli emendamenti.

Animati però come sono, i due organi direttivi, da una concorde volontà di operare a favore dello sport le decisioni, salvo qualche nota polemica che affiora ogni tanto, sono sempre ponderate. Il lavoro preparatorio della Commissione Tecnica agevola inoltre le discussioni.

Queste in sostanza le decisioni di massima:

**ATTIVITA' INTERNAZIONALE** - Nominata nelle persone di Bertoli, Mereghetti e Truffo la commissione che dovrà selezionare le rappresentative nazionali.

Le squadre saranno condotte e dirette dal Direttore Sportivo Marco Mereghetti.

Il Presidente del C.N.K. dr. Giovanni Gallo dovrà di volta in volta ratificare le formazioni; che dovranno essere formate il più possibile da giovani.

Assegnata a Brescia la prova unica del Campionato Europeo della cl. 125 cc.

**ATTIVITA' NAZIONALE - Settore sportivo** - Varato il progetto tanto appoggiato dalla Federazione e sinora discusso tante volte, ma mai affrontato con decisione, di procedere alla classificazione quali «piloti C.S.A.I.» di un certo numero dei piloti migliori della cl. 100 cc. 1. categoria ed inclusione in detta lista dei «senatori». La classificazione che porta di conseguenza a delle gare separate, ha lo scopo di sdrammatizzare l'ambiente e di lasciare spazio

agonistico ai rincalzi sinora compressi al vertice dallo strapotere di quanti più assistiti e dotati.

**Settore tecnico** - Notata una certa involuzione ai vertici della cl. 100 cc. 3. categoria, onde assicurare alla stessa le prospettive che hanno determinato la decisa ripresa del karting, queste le decisioni.

● **Divieto assoluto di usare il freno idraulico che dovrà restare meccanico.** L'uso indiscriminato aveva portato un aggravio del prezzo politico di ben 50 mila lire.

● **Abolita la facoltà di punzonare due motori per ogni gara,** della quale ne usufruivano solo i più dotati con evidente dannosa sperequazione.

● **Norme per l'omologa con apposita scheda dei telai come per i motori ad iniziare dal 1974.** Dal 1975 sarà possibile omologare i telai solo con un minimo di 50 esemplari. Tutto demandato alla Commissione Tecnica per la stesura delle norme, approntamento delle schede descrittive, e verifiche degli esemplari.

Poi una lunga serie di provvedimenti disciplinari: **Gara Pista d'Oro** - 1 mese di sospensione a Del Fante Giambruno. **Gara Pista d'Oro 4-3-73** - Per scambievoli scorrettezze ammenda di L. 20.000 a Siena Stefano e L. 10.000 a Giovannozzi Gianfranco. Ammonizione a Valmaggia Daniele per condotta pericolosa in gara. Richiamo per Olivieri Fiorenzo sempre per lo stesso motivo. **Gara Brescia 1-4-73** - Sospensione cautelare a Ider Ulisse per atteggiamento irraguardoso nei confronti degli Ufficiali di gara. **Gara Viverone 1-4-73** - Contestazioni a Giacometto P. Luigi per condotta scorretta e pericolosa, salvo ulteriori provvedimenti a chiusura dell'inchiesta. L. 30.000 di ammenda al pilota Silvestri Bruno per aver partecipato a gara non della sua categoria sorprendendo la buona fede degli organizzatori.

chi-Gabbiani-Venturi; 9. Scuderia Venieri Mazzotti-Giugni-Masini; 10. Scuderia Baroni 1. squadra Baroni-Campani-X; 11. Scuderia Baroni 2. squadra Patrese-Campana-X; 12. Scuderia Calabria Foderaro-Del Fante-X; 13. Scuderia X X-X-X.

Saranno forse i piloti della seconda categoria con le loro prestazioni ad influire decisamente sulle classifiche.

## Una «2 ORE» frenetica (senza romani)

**FIRENZE** - Le gare di durata, che attirano in modo particolare i piloti, ma che costringono gli organizzatori ad una più complessa e costosa fase di approntamento e poi di svolgimento, sono state sinora sempre circoscritte alla classe 100 cc. Motivi tecnici più che altro. La Scuderia Tre Pietre ha voluto tentare l'esperienza anche perché i responsabili giustamente consideravano che i mezzi odierni sono migliorati in tenuta eppertanto il tentativo meritava bene l'avvio. Alla tenuta però dei motori non credono ancora gli stessi piloti, se al palo di partenza si sono presentati solo dodici equipaggi per prendere parte al carosello della «Tre Ore».

Le gare della cl. 100 cc. 2. e 3. categoria, hanno fatto da contorno al primo ed al dopo, della gara di durata che per cautela i commissari sportivi (un bravo a Crisanti ed ai suoi allievi di Ferrara) riducono a due ore. E' presente Giovanni Gallo che sta tornando «girarondo» delle piste.

Le prime battute della «Due Ore» sono frenetiche. Va subito in testa l'equipaggio di Mazzola-Volta, a ritmo da gare

in linea. Resta già, al primo giro, fermo Monti, che avrà poi durante tutto l'arco della gara una lunga serie di soste ai box per costringere ad andare un motore che non ne vuol sapere.

Esaurite le schermaglie iniziali, Vitali-Giardini che si sono alternati con sincronia, prendono il comando ed iniziano ad accumulare vantaggio giro dopo giro sino a mettersi in zona di sicurezza, e naturalmente cercando di risparmiare il motore. Concludono in bellezza, mentre nel finale migliora il vecchio Monti, il cui mezzo è stato guidato per la maggior parte dall'esordiente Migliorini.

La classe 100 cc. 3. categoria ha salutato vincitore il piccolo Giusti, che non ha avuto praticamente avversari.

Nella seconda categoria vincono le batterie con sicurezza Panzolini su Beligni la prima e Giuglioli su Lastri la seconda. La finale pertanto mette di fronte Panzolini e Giuglioli che daranno spettacolo per quasi tutto l'arco delle gare. Panzolini però, che assume subito il comando della gara, resiste bene alla lunga e continua offensiva del toscano; non si fa sorprendere e conclude vittorioso. Ci dispiace sottolineare una richiesta a dir poco sconcertante di un gruppo di piloti romani della 125 cc. Non accontentati, hanno disertato il campo. Ottima ed ancor più affinata la organizzazione.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc. «2 Ore» - 1. Vitali-Giardini; 2. Natali-Gori; 3. Monti-Migliorini; 4. Gorelli-Massai; 5. Mazzola-Volta; 6. Bartolini-Zullo.

Cl. 100 cc. 2. cat. - 1. Panzolini; 2. Giuglioli; 3. Lastri; 4. Beligni; 5. Gori; 6. Spinelli; 7. Poli; 8. Agostini.

Cl. 100 cc. 3. cat. - 1. Giusti; 2. Bellandi; 3. Spinelli; 4. Baldi; 5. Finetti; 6. Ricchiardino.

La MALAPASQUA

degli automobilisti

# Il caro... AGNELLI

Puntuale come una cambiale in scadenza (però tutti erano sicuri che almeno le Sante Feste Pasquali fossero risparmiate!), sono arrivati gli aumenti delle altre Case nazionali che non avevano ancora ritoccato il listino dopo il traguardo dei nuovi costi del lavoro imposto dai sindacati (per principio e senza tener conto delle facili conseguenze). Il caro-Agnelli ha dato così agli automobilisti quella malaPasqua dei prez-

zi, dei quali a pag. 2 abbiamo a sufficienza espresso il nostro disappunto. Ma fino a quando? Forse i satrapi del marketing automobilistico dovrebbero cominciare a chiedersi fino a che punto possono ancora spingere il loro gioco. Perché svalutatissima che sia la lira, nessuno riuscirà a convincerci che una CINQUECENTO valga 650 mila lire (a tanto è arrivata!), ecc. Più IVA, naturalmente...

	Vecchio prezzo listino	Nuovo prezzo listino	IVA	Totale	Aumento
--	------------------------	----------------------	-----	--------	---------

### FIAT

500 R	624.000	650.000	78.000	728.000	26.000
126	751.000	785.000	94.200	879.200	34.000
127 2 porte	954.000	1.010.000	121.200	1.131.200	56.000
128 2 porte	1.115.000	1.175.000	141.000	1.316.000	60.000
128 4 porte	1.181.000	1.240.000	148.800	1.388.800	59.000
124 Berlina	1.266.000	1.330.000	159.600	1.489.600	64.000
124 Special	1.418.000	1.490.000	178.800	1.668.800	72.000
124 Special T	1.493.000	1.570.000	188.400	1.758.400	77.000
124 Familiare	1.314.000	1.380.000	165.600	1.545.600	66.000
124 Sport C. 1600	1.881.000	1.980.000	237.600	2.217.600	99.000
124 Sport S. 1600	1.928.000	2.030.000	243.600	2.273.600	102.000
132 - 1600	1.616.000	1.680.000	201.600	1.881.600	64.000
132 - 1600 Special	1.701.000	1.765.000	211.800	1.976.800	64.000
132 Special 1800	1.767.000	1.835.000	220.200	2.055.200	68.000
130 Berlina	3.733.000	4.050.000	729.000	4.779.000	317.000
130 Coupé	4.678.000	5.075.000	913.500	5.988.500	397.000
X 1/9 Spider	1.701.000	1.780.000	213.600	1.993.600	79.000

### ALFA ROMEO

Alfetta	2.180.000	2.275.000	273.000	2.547.000	95.000
2000 Berlina	2.325.000	2.425.000	291.000	2.716.000	100.000
2000 GTV	2.745.000	2.845.000	341.400	3.186.400	100.000
2000 Spider V.	2.655.000	2.755.000	330.600	3.085.600	100.000
Montreal	5.595.000	5.745.000	1.034.100	6.779.100	150.000

### INNOCENTI

1000	1.083.000	1.110.000	133.200	1.243.200	27.000
1001	1.158.000	1.187.000	142.440	1.329.440	29.000
Cooper 1300	1.371.000	1.406.000	168.720	1.574.720	35.000

### LANCIA

Fulvia Coupé 1,3	1.975.000	2.055.000	246.600	2.301.600	80.000
Fulvia Coupé Montec.	2.050.000	2.130.000	255.600	2.385.600	80.000
Beta Berlina 1.4	2.050.000	2.080.000	249.600	2.329.600	30.000
Beta Berlina 1.6	2.300.000	2.330.000	279.600	2.609.600	30.000
Beta Berlina 1.8	2.390.000	2.430.000	291.600	2.721.600	40.000
2000 Berlina	2.700.000	2.835.000	340.200	3.175.200	135.000
2000 Coupé	3.050.000	3.200.000	384.000	3.584.000	150.000
2000 Coupé HF	3.300.000	3.465.000	415.800	3.880.800	165.000

P.S. - E adesso prepariamoci all'AUMENTO della benzina. Il ritocco del greggio è già in discussione. Bisogna pure che i Paesi arabi produttori si paghino in qualche modo le loro guerre e guerriglie e le SETTE (-e-più) SORELLE delle compagnie petrolifere, si rimettano in sesto dei ridotti guadagni!... Tan-

to, — come sapete — la canzone è sempre quella: paga PANTALONE!... E' o non è ormai la società moderna una MUTUA globale? Il vizio è all'origine: come si può pensare che milioni di formiche possano avere la stessa ragione che, prima, nello stesso «granaio», si permettevano poche diecine?



## SCARPE sponsor

Finanziato dal calzaturificio « LA DOLOMITE » di Montebelluna, il pilota UMBERTO GRANO parteciperà con una Chevron B. 21 (nella foto a destra) alle gare dell'europeo 2 litri e con una Ford Escort ufficiale del « team Broadspeed » a tutte le prove del campionato europeo turismo



# Un gatto d'oro ai vicentini

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VICENZA - Il gatto disneyano, scelto a simbolo della Scuderia Palladio a distanza di dieci anni è diventato... d'oro. I dirigenti della solerte e gloriosa scuderia automobilistica hanno voluto così consegnare su un apposito astuccio un gatto d'oro a sette soci che per particolari meriti hanno contribuito a diffondere e a far conoscere l'attività della scuderia vicentina. Ecco i soci premiati: dottor Alberto Del Pozzo, dottor Alberto Girardini, ingegner Antonio Laverda, ing. Giulio Laverda, Giovanni Marchetti e dottor Ruggero Piovene e comm. Angelo Lampertico, attualmente presidente dell'Automobile Club vicentino.

La Palladio dunque ha festeggiato i suoi due lustri di attività, dieci anni spesi a favore dello sport del volante nel corso dei quali numerosi sono stati i risultati conquistati ed i traguardi raggiunti a conferma della vitalità di un sodalizio che si avvale della preziosa operosità dello sportivissimo presidente dottor Nico Meschinelli e del vicepresidente rag. Zeffirino Filippi e di numerosi altri preziosi collaboratori. Lo stesso presidente ha tenuto a sottolineare che la Palladio ora conta 100 soci (dall'uditorio si è levata una voce che ha precisato 101 poi abbiamo saputo che proprio alla mattina si era iscritto anche il fotografo). Meschinelli ha ringraziato piloti, navigatori e guidatrici che superando ogni anno difficoltà di vario genere hanno saputo

## La perla CARPINE



MAGIONE - Fermamente voluta e definitivamente effettuata la realizzazione dell'autodromo già collaudato e inaugurato ufficialmente il 22 aprile, la Scuderia « Carpine », che si è irrobustita consolidando la formazione dei conduttori con la quale scenderà in campo, ha premiato i piloti che l'hanno degnamente rappresentata nell'annata sportiva 1972.

Il direttore sportivo Giuseppe Tarpani ha illustrato l'attività svolta dai piloti della scuderia, soffermandosi sui brillanti risultati conseguiti nelle appena 45 presenze-gara: 13 primi posti di classe e 12 piazzamenti nei ruoli d'onore. Sono stati inoltre presentati, sempre dal d.s., i conduttori che nella stagione '73 difenderanno i colori della Scuderia: Tarpani (che continua a correre anche se svolge le mansioni di direttore sportivo) con la Porsche 914, William Cesarini in F. Italia, « Zoppis » su Alfa 1600, Natale Massi in F.850, Sani con una Fiat Abarth 1000 OTS, Paolo Bietolini su Lancia Fulvia HF, Gianni Ficola con Abarth 850, Gianni Curti su Fiat Giannini 500, Moschi con Fiat 500 e Pepini con Alfa 2000. Questo valido complesso di piloti svolgerà l'attività agonistica completamente assistito dalla « Carpine » e, per la parte meccanica, dal preparatore Fernando Cucina con l'apporto del gommista Erminio Focaja.

Un'attività frenetica su due campi, resa possibile dallo staff della scuderia che è composto dal presidente Rondini, dal vice presidente Paolo Bietolini, dai consiglieri Giuseppe Tarpani, Umberto Mannocchi, Giulio Capolsini e Francesco Terradura che funge da segretario. Direttore dell'autodromo sarà Icilio Capolsini, all'organizzazione Maurillo Biancalana, all'ufficio stampa Renzo Calderini.

g. f. c.

## Scongiorata la liquidazione

# La RASENNA si rilancia con un... Gran PREMIO

PISTOIA - « La scuderia non morirà », queste le parole più importanti — ed attese — pronunciate dal dottor Sanesi presidente della scuderia pistoiese Rasenna durante la festa sociale svoltasi nella sede dell'AC di Pistoia. Poche settimane fa scrivemmo della crisi che attraversava la formazione pistoiese e — lo ha detto il Presidente — quella nostra nota ha smosso di nuovo un certo interesse intorno alla scuderia, tanto da arrivare ad una festa sociale nella quale non credeva quasi più nessuno.

La Rasenna dunque continua la sua attività e sono già pronte due soluzioni: se il numero dei soci e dei piloti, unitamente a quello dei sostenitori — si punta soprattutto ad una collaborazione con alcuni importanti concessionari d'auto della zona —, aumenterà sarà incrementata l'attività sportiva; se il nucleo sociale dovesse rimanere limitato allora sarà istituito un Gran Premio Rasenna, secondo la formula dello challenge, abbinato ad una classifica stilata secondo i risultati di alcune importanti corse e la dotazione premi sarà notevole.

Entro maggio si avrà una decisione in merito. Altra notizia fornita da Sanesi, quella relativa alla organizzazione della seconda Mostra delle vetture da corsa usate, sulla scia del successo avuto dalla prima nel 1971. L'edizione 1973 si terrà probabilmente fra l'ultima settimana di ottobre e la prima di novembre, dato che quest'anno il salone di Torino è riservato ai veicoli industriali. Luogo di esposizione i locali messi a disposizione dalla commissionaria Fiat Morescalchi. Una serie di importanti decisioni, quindi, che segnano l'inizio di un nuovo periodo della scuderia Pistoiese, periodo che vedrà anche una maggiore collaborazione con l'AC locale, dato che nella zona non vi sono altre formazioni.

La festa della Rasenna si è iniziata con il saluto del presidente dell'AC Pistoia, dottor Trebbi che ha tracciato un breve profilo dell'attività svolta nei due anni di attività, ricordando in particolare le prestazioni di Eris Tondelli che grazie ai suoi risultati ha inserito il nome della Rasenna in importanti graduatorie nazionali; anche quest'anno Tondelli, che disputerà gare di mondiale marche, di F.2 e alcune interserie, rimane fra gli amici del dottor Sanesi. Un saluto particolare al pistoiese più valido attualmente sulle quattro ruote e cioè a Mauro Nesti (gli è arrivata in questi giorni — acquistata dalla Cebora — una March-BMW Sport 2000 con la quale disputerà il campionato europeo della montagna ed anche quello italiano, oltre a gare di durata come la Targa Florio in coppia con Morelli sulla Chevron che è poi la vettura sulla quale aveva corso nel 1972), al quale è stato rivolto anche un

invito a passare alla Rasenna ufficialmente; anche per Aldo Bardelli vi è stato un riconoscimento con lo scopo di recuperarlo all'attività, anche se ciò appare molto difficile.

Si è quindi passati alla consegna dei premi, accompagnati anche da assegni non trascurabili. Campione sociale è risultato Eris Tondelli, seguito da Vittorio Bernasconi e Menotti Porcelli; seguono Betti, Lenzi, Regini, Baldini, Rosati, Lazzeroni. Altri premi speciali sono andati ancora a Tondelli e Bernasconi, a Nesti, Betti, Bardelli, Marini, Nicolis, Bernardini, Turi, Leporini e Cecchi.

Marco Grandini



Il gruppo dei piloti della scuderia Palladio ritratto dopo la tradizionale cerimonia delle premiazioni a conclusione di dieci anni di attività

dare prestigio alla scuderia vicentina. Alla simpatica riunione erano presenti oltre al presidente dell'Automobile Club di Vicenza comm. Lampertico che ha portato il plauso del sodalizio per l'attività svolta, il viceprefetto dottor Malagone, il dottor Luca Folco della Fiam, numerosi rappresentanti di case automobilistiche, familiari dei piloti e simpatizzanti. Il vicepresidente rag. Filippi ha quindi chiamato ad uno ad uno i piloti che si sono distinti nel campionato sociale 1972 e ai quali sono stati consegnati numerosi premi e coppe offerti da ditte ed Enti cittadini.

Le classifiche:  
Velocità: 1. Gabriele Serblin; 2. Girolamo Capra; 3. Angelo Cogato; 4. Franco Mampreso; 5. Luciano Cogato; 6. Angelino Lepri.  
Rallies internazionali: 1. Espedito Contaldi; 2. a pari merito Luigi Morselli e Girolamo Milani.

Rallies nazionali: 1. Fabio Rigoni; 2. Franco Cavriani; 3. Antonio Albarello; 4. Giuseppe Baron; 5. Emanuele Lodi; 6. Giovanni Casarotto.

Navigatori: Stefano Rigoni, Antonio Pozzan, Leopoldo Santi, Gaetano Galia e Claudio Cibic.

Regolarità: 1. Espedito Contaldi; 2. Gianni Grandi; 3. Luisa Celadon Corà.  
Karting: 1. Domenico De Biasi; 2. Flavio Tresse; 3. Ettore Pivato.

Premi speciali sono stati assegnati ai seguenti piloti: Manrico Zanuso, Giorgio Danieli e Walter Donà, nonché al capo officina Agostino Lazzarotto, ad Aldo Zausa, al segretario della scuderia Giorgio Volpi conosciuto anche come il cireneo delle beghe amministrative, e ai rappresentanti delle varie case automobilistiche.

a. t.



## Kit 127 CAN-AM

composto da:

Rostri e tubi paraurti

Strisce autodesive

Presa d'aria aerodinamica

Copri ruota da 13"

Ecco la tua nuova FIAT 127 CAN-AM.

Più sportiva con i tubi ed i rostri paraurti che ne accentuano l'aggressività, più elegante con le strisce autoadesive che ne sottolineano la forma a cuneo.

Design Bertone

# can-am

Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168. 10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.



Nell'anno del non svolgimento del SALONE di TORINO accentuata la «presenza» automobilistica alla FIERA di MILANO

# Dalla FIAT polivalente ai carburatori sincroni



Presentata dalla Fiat questa stazione mobile per il rilevamento e l'analisi di qualità dell'aria



Un aspetto dei lavori per la costruzione della metropolitana di Roma, realizzati dall'Impresit

MILANO - Alla 51. edizione della Fiera di Milano le «4 ruote» non potevano mancare con le loro novità e curiosità. Quest'anno la Fiat, con il tema «L'automobile ci ha insegnato a fare molto più che l'automobile» illustra l'importante evoluzione che, da costruttore di mezzi di trasporto, l'ha portata ad essere una azienda presente in numerosi e impegnativi settori economici e sensibili ai problemi della società moderna. Ecologia, difesa dell'ambiente, assetto del territorio. Treni. Turbine a gas. Motori marini e d'aviazione. Dighe e strade. Biomedicina. Energia nucleare. La Fiat propone così all'attenzione del pubblico un aspetto noto della propria attività, mettendo in luce gli stretti legami che oggi esistono tra i diversi settori economici e produttivi.

La moderna produzione industriale richiede infatti sempre il ricorso a tecniche diverse, che da complementari finiscono col diventare essi stessi oggetto di produzione. Così ad esempio l'elettronica, le cui applicazioni vanno dalle tecniche di automazione nei processi prodotti, all'inserimento nel prodotto stesso, ai sistemi di controllo del traffico. Le cui possibilità si estendono dalla produzione di energia elettrica, alla propulsione navale, alla ricerca medica e scientifica, L'automobile, e in generale i mezzi di trasporto si inseriscono poi nell'ambiente esterno: di qui l'interesse per le infrastrutture (strade, ponti, traffico, servizi) e in una prospettiva più ampia, per l'urbanistica, L'assetto del territorio, l'ecologia. Di qui ancora l'impegno verso i problemi dell'inquinamento, che riguardano i costruttori sotto il duplice aspetto degli impianti industriali e degli autoveicoli. Ne risulta l'immagine polivalente di una azienda protagonista del «trasporto» inteso nel suo significato più ampio ed inserito nella nuova realtà.

Ma non c'è solo la Fiat, nel nostro giro abbiamo visto nel Palazzo dello Sport nel settore riservato auto, ciclo e motociclo, che l'ultima creazione della Tecnomotor di Parma in collaborazione con la Peerless USA, il B.T.C. 302 Balance — test — carburatore. La sincronizzazione dei carburatori è indubbiamente uno dei problemi che si presenta oggi quando si tratta di eseguire messe a punto su motori equipaggiati da complessi di carburazione a più corpi separati (vedi Lancia, Alfa Romeo, BMW, Porsche).

In sintesi, il motivo che differenzia il BTC 302 da alcuni similari già esistenti sul mercato, oltre ai quattro manovotometri ad ampia e vasta scala è la «sta-

bilizzazione regolabile», requisito indispensabile per poter ottenere sempre una esatta lettura operando su motori di diverse cilindrata e diverse velocità di aspirazione.

Della Zinken Italiana è la «leva cambio antifurto» provvista di un dispositivo di bloccaggio nella posizione di uso del cambio e di sbloccaggio in modo da evitare che il cambio stesso possa essere usato da persona sprovvista di chiave della serratura di sicurezza. In lega leggera, lucidata e brunita, parte della manopola in plastica nera, base di attacco con pinza a stringere. Dotazione di 9 pinze intercambiabili da mm 8 a mm 16.

Invece delle acrobazie inutili in moto, oggi si segnala con lampeggiatori grazie alla C.E.V. che vengono forniti in kit che comprende: 2 fanalini posteriori arancioni, 2 fanalini anteriori completi di lampada a 6V e a 12V e di cavetti di collegamento, 1 dispositivo di comando, 1 intermittenza a 6V, oppure a 12V, e, con imballo a parte: 1 staffa per il montaggio posteriore e 2 staffe per quello anteriore. Non temono intemperie perché il corpo è in fusione di anticorodal e le parti in plastica sono realizzate in metacrilato. Le lampade non bruciano perché il portalampe è montato su una piastra di gomma per annullare le vibrazioni del motore sulla lampada e infine sono omologati secondo i regolamenti europei (E 3) e secondo gli standards americani (SAED 71).

Dell'«Autoaccessorio» il «greenfire» un desolfatante elettrolitico che raddoppia la durata della batteria nuova, rigenera e prolunga la vita della batteria vecchia, consente avviamenti rapidi a basse temperature, mantiene efficiente la batteria in qualunque stagione calda o fredda, anche se inattiva per lungo tempo. Basta versare il contenuto del flacone nei diversi elementi della batteria, dove si versa l'acqua distillata.

Della Facom una gamma di utensili a mano tradizionali sino all'attrezzatura speciale per gli automobilisti: un nuovo estrattore U 16 che consente di estrarre rapidamente i giunti sferici di sospensione su tutti i veicoli, una macchina U 45 per bilanciare una ruota smontata, una chiave per filtro ad olio U 46 che permette con una sola mano di smontare il filtro ad olio più difficile su qualsiasi veicolo. A questi si associano numerose ditte che presentano macchine di bilanciamento delle ruote, per lavaggio e altre «cose» interessanti nel campo delle «quattro ruote».

Bruno Boglioni



• Dopo l'incidente in prova a Malory Park, con la Lola Shellsport, si sarebbe detto che TRIMMER potesse restare senza una guida di sorta (non per l'incidente, ci affrettiamo ad aggiungere), invece è riuscito a ottenere una McLaren M18 per partecipare alle gare di F. 5000. Non molto incoraggiante perché il modello non si è mai dimostrato promettente, anche se, tutto sommato, è meglio di niente. E' strano come tutto sia andato storto per Trimmer, da quando pilotò una Lotus F. 3 lo scorso anno.

• Dopo il successo ottenuto dalla CONSUL RACE (gara per sportivi non automobilistici) svoltasi a Brands Hatch, dopo la Corsa dei Campioni (e vinta da Blyth) l'MCD ne organizza un'altra a Oulton Park il 22 settembre.

• E' previsto che CHRIS CRAFT ricompaia in F. 5000 a Pasqua, con la McLaren M18/22 aggiornata di Pillette.

## 95 milioni ingaggi F. 1

• Le discussioni finanziarie per i Gran Premi sono impiegate sulla complicata questione della moneta fluttuante (o affondante?) adesso che un accordo di massima era stato raggiunto fra l'Associazione della F. 1 e la GPI. Sembra ora che si tenti di abbandonare il franco svizzero, come base dell'accordo, dato che creava imbarazzo per gli organizzatori delle gare (soprattutto gli italiani e gli inglesi, supponiamo) le cui valute nazionali sono deboli. La GPI ha avuto anche una riunione con i rappresentanti dei concorrenti privati e si prevede che fra non molto ci sarà una specie di «accordo secondario» fra queste due parti. Intanto per la SPAGNA l'accordo è stato raggiunto sulla base di 95 milioni di lire, per il monte premi e ingaggi.

• Il team Alan Brodie's Servis Appliances ha fatto domanda all'AC DI MONACO per iscriversi al Gran Premio su una Chevron B24 di F. 5000, affidata a Steve Thompson. Pare che la richiesta sia stata accettata, a condizione che Thompson riesca a qualificarsi per la gara.

• Si sono apportati mutamenti al circuito inglese di CASTLE COMBE. Tra l'altro è stato abolito il grande terrapieno alla curva del Quarry, e lo si è sostituito con una doppia barriera Armco. Il terriccio, rimosso è servito per costruire invece un terrapieno nel recinto degli spettatori.

• ROBIN HERD sta già lavorando attorno al progetto di un'altra F. 1, probabilmente la 741, che dovrebbe essere pronta per le prove in ottobre, bene in tempo per la stagione 1974.

• TOM WHEATCROFT ha deciso di assegnare un premio al pilota di F. 3 che abbia vinto il maggior numero di gare nell'anno. Il premio consisterà in un ritratto del pilota stesso e le gare valevoli per ottenerlo saranno tutte quelle del campionato inglese, oltre a qualsiasi round del campionato John Player disputato all'estero.

• A Syon Park, nel Middlesex, è stato da poco inaugurato un MUSEO di mezzi di trasporto di vario genere, denominato «Storia sulle ruote».

• Il pilota svizzero JURG DUBLER, che l'anno scorso si ritirò dalle competizioni non avendo trovato il patrocinio per l'intera stagione di F. 2, torna in pista con una nuova Brabham F. 3 BT41 patrocinata dalla Filipinetti.

• E' stato nominato capo ufficio stampa della Pirelli il dr. ENZO VIZZIERI. Auguri di buon lavoro.

• E' deceduto David MURRAY, il fondatore dell'Ecurie Ecosse. E' morto nelle isole Canarie per infarto. Nato ad Edimburgo, Murray già in età matura aveva gareggiato, rinunciando poi alle corse dopo un grave incidente nelle prove del G.P. di Germania del 1950. Usava dire: «Il mio guaio è che quando ero giovane e in gamba non potevo permettermi il lusso di gareggiare e quando ho potuto farlo mi sono accorto che ero troppo vecchio».

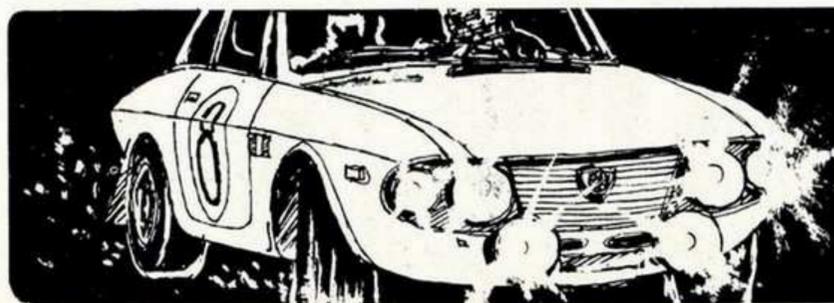
• Il nome «Rex Taylor» verniciato sulla fiancata della DULON di Derek Lawrence a Silverstone ha lasciato molta gente perplessa. A quanto pare l'asso inglese della Formula Ford svolgeva una corsa «spettacolare», come pilota di un fittizio signor Taylor, per un film che girava l'ATV.



• Questa è Allison Davis, due volte campionessa inglese di automobilismo, che piloterà una Fiat 124 Special T dell'importatore Fiat inglese.

• La Wella Ltd. (prodotti per la cura dei capelli) ha annunciato che per il resto della stagione patrocinerà il campionato di FORMULA FORD del BARC, il cui primo round è già stato disputato a Croft in marzo. La serie si chiamerà d'ora in poi «Wella for men» anche se la Casa è una delle più famose del mondo per prodotti per la cura dei capelli anche femminili.

• Arrivano numerose le iscrizioni per il RALLY DI SCOZIA e sono ormai duecento. Forse la più interessante è quella di Bob Hourihan del Michigan, organizzatore del più importante rally americano, il Press-on-regardless. Presente l'anno scorso al rally scozzese, Hourihan ne rimase così bene impressionato che quest'anno ha deciso di parteciparvi con una Datsun. Sarà in gara anche Mehta, che l'anno scorso fece colpo, quando ordinò che gli mandassero in volo da Nairobi la sua Datsun «di riserva» poiché l'altra era rimasta bloccata in Grecia.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



## ENSIGN F.1 in Belgio

• La prima ENSIGN di F. 1 ha provato e al team sono tutti molto desiderosi di prolungare i tests il più a lungo possibile, per cui il debutto è previsto per il G.P. del Belgio con la seconda vettura (il primo telaio è destinato soltanto alle prove). Il team dispone di tre nuovi DFV 1973.

• MANFREDI SCHURTI, il miglior pilota della Formula V nel 1972 e vincitore della Coppa d'Oro di questa formula, è stato nominato «Sportsman del 1972» nel Lichtenstein.

• Il RALLY DI POLONIA di quest'anno partirà da Cracovia il 12 luglio e sarà diviso in due settori. Sui km 3.000 del percorso ci saranno km 600 di prove speciali. Gli organizzatori garantiscono che la gara sarà più dura che in passato.

• Lo svizzero SALOMON, grande avversario di Perrot nel campionato nazionale l'anno scorso, sostituisce la sua GRD F. 2 con una March-BMW. Piloterà un'analoga vettura anche Jacques Joliat, che l'anno scorso partecipò alle gare nazionali con la March 712 ex di Lauda.

• La VAUXHALL annuncia un piano di espansione che prevede una nuova serie di autocarri Bedford. Il progetto costerà venticinque milioni di sterline.



• L'ANIC ha messo a punto un nuovo tipo di lattice di gomma sintetica della serie Elastra, in collaborazione con l'Agip.

• Secondo il dipartimento americano dei trasporti le vetture straniere (le europee in generale, le ALFA in particolare) frenano meglio delle americane. Secondo severi tests è stato accertato che l'Alfa 2000 a oltre 96 orari si ferma in 45 metri, mentre la migliore prestazione, fra le americane, è quella della Matador dell'American Motors, all'ottavo posto.

• La VOLKSWAGEN ha messo a punto un piccolo veicolo commerciale che può essere montato «in casa». Pesa una tonnellata e trasporta altrettanto. Il motore VW eroga 45 HP.

## CINTURE per forza

• Sempre più drastica in Inghilterra la campagna per imporre le CINTURE di sicurezza. A un automobilista che si è presentato a un ospedale, sanguinante per l'urto contro il parabrezza, è stato chiesto se al momento dell'incidente aveva la cintura. Alla timida risposta negativa, è stato severamente ordinato al poveretto: «Allora, può tornare in fondo alla coda e aspettare il suo turno».

• Dopo i sessant'anni la validità della PATENTE DI GUIDA sarà limitata a un solo anno, per permettere alle commissioni mediche di verificare tempestivamente le eventuali evoluzioni psico-fisiche nel soggetto. Questo se verrà approvata una proposta di legge, presentata in questi giorni alla Camera.

• Dipende dalla possibilità di ottenere una vettura, ma MIKKOLA vorrebbe partecipare sia al Rally Heatway in Nuova Zelanda (7-12 luglio) che al Rally Bandama sulla Costa d'Avorio (28-30 dicembre). Per il Heatway verrà ricostruita a Nairobi una delle vetture dell'East African Safari. La ricognizione verrà svolta da Porter, dato che Mikkola poco prima del rally dovrà essere in Finlandia per partecipare al Rally Ita. Per il «Bandama» i piani sono più incerti, ma compagno di Mikkola, al caso, dovrebbe essere Todt dato che la Ford France s'interessa alla competizione.

• Dal primo giugno in INGHILTERRA diventerà obbligatorio l'uso del casco per motociclisti, scooteristi e ciclomotoristi.

Il tivolese «lascia»

## Il tramonto amaro di PICCHI



E' ormai certa la decisione presa pochi giorni or sono, da Gianluigi PICCHI di abbandonare per sempre il mondo delle corse. Ma era già da qualche tempo che il ventottenne campione di Tivoli manifestava questa intenzione, ormai disamorato da questo mondo che per lui era sempre stato l'unico e per il quale aveva profuso le sue migliori energie.

Una lettera, di recente inviata al pilota Autodelta perché fosse presente a Salisburgo ha fatto arrivare la conferma: «No, grazie» ha risposto il pilota «io smetto». L'Alfa Romeo intendeva offrirgli la solita guida per la GTAm 2000, che intende rispolverare, dopo la inattesa vittoria dello jugoslavo Reguart a Monza, per la prossima prova del campionato europeo per vetture turismo, in programma al Salzburgring, in attesa che venga pronta l'Alfetta da schierare nel medesimo campionato.

Ma Gianluigi, dopo più di due anni di fedeltà alla casa del biscione, si attendeva certamente un trattamento di maggior riguardo: dopo essersi trovato nel '69 sulla cresta dell'onda, con il campionato di F. 3 vinto di forza alla guida della Tecno, era già da troppo tempo impiegato a mezzo servizio sulle GTA 1300, e non aveva ancora trovato possibilità di sfogo con vetture di prestazioni più impegnative. Lanciato di prepotenza dalle formule minori, casco d'argento di AUTOSPRINT si è arenato per sempre con una turismata, sia pure da campionato europeo, da 1300 cc. E questa è la conclusione scialba per un ragazzo che poteva dare molte soddisfazioni.

Una lezione viene da questa situazione, che ormai puntualmente si ripete ogni qual volta un pilota italiano appare pronto per il professionismo, e le grandi Case, come al solito, o li ignorano o li lasciano decantare, li tengono a «bagnomaria». Perciò diventano poi ridicole tutte quelle parolone e promesse ufficiali sulla necessità di cercare «elementi nuovi» fra i giovani, da lanciare poi nelle categorie superiori. Se non abbiamo saputo valorizzare quelli che già promettevano tanto, chi ci crede più?...

## Pronto? E' Davide

Ad allietare la casa di E. lide e Orazio Bettocchi, è giunto Davide, un bel maschiotto di quasi 4 chili. Alla nostra gentile telefonista, al coniuge e al neonato i più fervidi auguri di tutta la famiglia di AUTOSPRINT.



• Negli STATI UNITI piacciono sempre di più le vetture speciali. Da qualche tempo la Highway Aircraft Corp. di Sidney, nel Nebraska fa una grande campagna pubblicitaria per la vettura «Fascination», una berlina a cinque posti con carrozzeria in vetroresina, senza impiego di vetri, ma di un materiale speciale trasparente. Il motore è un Renault.

• La polizia del DERBYSHIRE, in Inghilterra, accusata di comprare vetture straniere per i propri servizi, ha ribattuto: «Non chiederemmo di meglio che essere patriottici... ma è un lusso che non possiamo permetterci», aggiungendo che le Volvo acquistate sono le migliori, per il lavoro che deve svolgere la polizia. Le vetture svedesi sono state scelte invece delle Vauxhall tre litri che erano state proposte.

PARMA - L'ing. Giampaolo Dallara, le cui vetture Sport di 1300 e 1000 cominciano a vedersi sempre più numerose sui campi di gara (qui ne vedete una in curiosa... contrapposizione nell'ultima gara di Varano), ha concluso un accordo di collaborazione con il signor Salvatore D'Angelo, di Paceco (Trapani), che fungerà da suo rivenditore per la Sicilia oltre che da centro di assistenza per le macchine dei clienti. D'Angelo farà gareggiare una Dallara 1000 con Giuseppe Virgilio a partire dalla cronoscalata Nicastro-Acquavona, vettura che sarà poi alla Targa Florio con lo stesso Beppe Virgilio ed un pilota da designare. L'accordo dell'ingegnere varanese con D'Angelo prevede anche la possibilità di uno sviluppo di questa collaborazione, che potrebbe sfociare in un montaggio direttamente in Sicilia di alcune parti delle vetture. Le Dallara 1973, il cui concessionario di vendita per l'Italia peninsulare resta il signor Lanfranco Pasini di Reggio Emilia, hanno questo nuovo listino, ritoccato per l'IVA: la 1000 costa 7.700.000 lire, la 1300 8.300.000.

• La SKODA 100 STANDARD costa L. 955.000 (e non 995.000) e il modello 110 L non esiste, ma v'è invece il «100 L» che costa L. 1.010.000: due errori contenuti nel primo comunicato Skoda che rettifichiamo dietro preghiera della Casa.

• Un venditore di automobili di NEW YORK, dotato di spiccate capacità per vendere, sussurra ai possibili clienti: «La madre di Ralph Nader guida una vettura proprio di questa marca e di questo modello».

## Retromarcia parlante

• I GIAPPONESI hanno inventato un dispositivo diabolico che si serve di una voce femminile per aiutare gli automobilisti desiderosi di avvertire i pedoni che stanno per fare la retromarcia. Si tratta di un registratore posto nel portabagagli, con un altoparlante montato sul paraurti posteriore. Il dispositivo entra automaticamente in azione quando il conducente ingrana la retromarcia.

• Un pannello di controllo computerizzato in una stazione di servizio self-service di LOS ANGELES, riservata a chi paga con carte di credito trattiene quelle rubate. Quando la carta è valida, il cliente preme un pulsante, per scegliere fra le diciotto pompe, e riceve una ricevuta con ora, giorno, mese, quantità di benzina acquistata, prezzo e numero di pompa.

• Sempre più furbi i londinesi, per risolvere i problemi di parcheggio. Su una Jaguar parcheggiata sulla riga gialla era applicato al parabrezza un biglietto nei tipici colori giallo e nero dell'AC, su cui era scritto: «Questo veicolo è in panne, in attesa di essere rimosso». L'AC ha assicurato di non possedere cartellini del genere.

• E' stata venduta all'asta a Ginevra una BMW di 3200 cc tipo 507 del 1960, che era appartenuta all'attore francese ALAIN DELON.

# SPOILER

## HELVETIA

20089 ROZZANO (MI) - Via Monviso 79

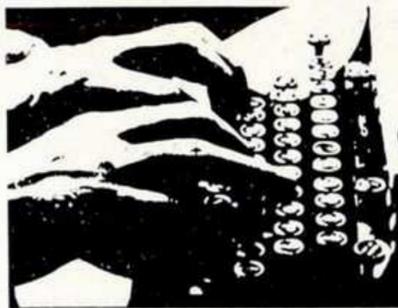


### Applicazione immediata per le seguenti vetture

BMW 2002  BMW  
3000-2800-2500  FIAT  
127  FIAT 128 Berli-  
na-Rally  FIAT 128  
Coupé  A.R. GT-1750-  
2000  A.R. Alfetta   
FORD Capri - tutte   
FORD Escort - tutte   
AUTOBIANCHI A112   
VOLKSWAGEN Mag-  
giolone.  
L. 19.000 cad.

### Alettoni cofano post.

FORD Escort - tutte   
FORD Capri - tutte.  
L. 30.000 cad.



**SCRIVETECI,  
RIMARREMO AMICI**  
**AUTO  
SPRINT  
ESPRESSO**

## Esordienti cronici

Quale diretto interessato all'articolo pubblicato a pagina 33 di Autosprint n. 15 (Gli esordienti da beffa) riguardante il Trofeo delle Colline di Romagna, gradirei veder pubblicata questa mia per chiarire alcuni fatti non apparsi all'atto della premiazione.

1) Non sono esordiente in quanto possessore della licenza CSAI per il terzo anno consecutivo. 2) Come nei precedenti rallies nazionali di Cesena e Siena, ho scrupolosamente compilato i due moduli di iscrizione. Giunto al punto riguardante la classifica esordienti, ho posto con molta chiarezza una x sulla casella «no». Se non sono stato chiaro, ditemi voi come dovrò comportarmi nel prossimo futuro. 3) Al termine della premiazione, ho fatto presente agli organizzatori di non essere esordiente e ho restituito il premio datomi, per me privo di valore in quanto non meritato.

Quando si deciderà la CSAI ad intervenire per porre rimedio alla incresciosa situazione che si trascina ormai da due anni?

Carlo Mancini - Cesena (FO)

Ecco uscire allo scoperto, «beccato» da Autosprint, uno di quei famosi esordienti che poi esordiente non è anche se è stato ritenuto tale dagli organizzatori che gli hanno assegnato un premio, che però lui ha restituito. A parte il fatto che noi, al suo posto, non ci saremmo neppure alzati per andarlo a ritirare, il premio, resta il fatto che non è certo la prima volta che quella famosa X viene tranquillamente messa sulla casella «si» da qualcuno più disinvolto del signor Mancini.

Questa faccenda della classifica esordienti è veramente una farsa. Qualsiasi vocabolario dice che «esordiente» è colui che inizia, che si applica per la prima volta ad una attività per lui nuova. Invece, relativamente ai rallies nazionali, può essere definito «esordiente» anche uno che in realtà ha esordito due anni prima!

L'augurarsi che questa speciale classifica, peraltro pienamente giustificata visto che al giorno d'oggi tutti vogliono un premio, rientri in ambito meno assurdo, ci sembra veramente il minimo che si possa chiedere alla nostra Commissione Sportiva.

IL PERDUTO LETTORE

## Le colpe di LAUDA

Ho letto per l'ultima volta Autosprint, e me ne dispiace perché è una decisione che prendo a malincuore. Le ragioni che mi inducono a farlo sono le seguenti. Non riesco più a credere nelle notizie che riportate, non credo più che le riportiate senza farci entrare l'opinione personale di chi le scrive.

Tutto questo è dovuto ad un argomento sul quale vi avevo già scritto, e cioè la spiccata antipatia che Franco Lini ha per Niki Lauda (o forse è dovuta al fatto che è un novellino che di qualità ne ha poche ma ha lo zio banchiere).

Se gli è antipatico, questo non dovrebbe fargli perdere il senso della fedeltà giornalistica. Come ad esempio al G.P. del Sud Africa; non ho capito, se meritano 3 pallini Merzario e Pace oppure 4 Lauda visto che finché è stato in corsa è stato con loro e anche davanti.

Mi spiace per tutto questo, perché vi avevo sempre letto con entusiasmo, ma spero comprenderete i miei motivi.

Mauro Boni - Genova

Si vede che Lauda è molto simpatico al nostro «perduto lettore» (il quale se ha deciso di smettere di leggerci chissà come farà a conoscere la nostra risposta...) e me ne rallegro perché è simpatico anche a me; ed infatti siamo in ottimi rapporti.

Però questo non significa che io debba valutarne le prestazioni con un metro particolare. I «pallini» che distribuisco ad ogni Gran Premio non sono gettati là a caso, ma rispecchiano quel che ho saputo fare quel pilota in quella corsa. D'accordo: secondo quanto io ho potuto vedere, e talvolta intuire. Però in sostanza mai nessuno dei piloti è venuto a protestare, e tutti leggono Autosprint accuratamente. Il che fa credere che le valutazioni siano obiettive.

Che poi Lauda dovrebbe essere antipatico perché «novellino» e con lo zio banchiere, credo che il nostro perduto lettore stia sconfinando nel ridicolo. Quel che può essere antipatico è che, nella attuale situazione delle corse ad alto livello si verificano dei fenomeni grotteschi come quello di piloti che possono avere macchine ufficiali perché dispongono di tanti soldi, o qualcuno ne dispone per loro; mentre piloti che lo meriterebbero per qualità personali non possono misurarsi con i migliori.

DARIO CUSANI - Napoli — Ci deve perdonare se non pubblichiamo la sua lettera, ma non vorremmo dare esca ad ulteriori polemiche. Ad ogni modo, l'abbiamo attentamente letta, e ne terremo conto, non dubiti.

LETTERA FIRMATA - Reggio Emilia — Lo sappiamo, a volte la legge (anche quella sportiva) è molto dura. D'altra parte, nelle visite attitudinarie per lo sport automobilistico, la vista è tenuta in gran conto, e recentemente sono stati inaspriti i parametri minimi. Purtroppo, non sappiamo che farci.

FRANCO BARBIERI - Vicenza — La sua acuta disamina ci trova sostanzialmente d'accordo, anche se — le confessiamo — non siamo andati a verificare i suoi conti. Tenga presente che la componente creata dall'aria è in senso verticale, o comunque inclinata verso l'alto. Per il resto, è esatto notare come la superficie esterna della presa d'aria abbia importanza ai fini aerodinamici, anche se non in termini elevatissimi.

GIUSEPPE PALAMENCA - Favara (Agrigento) — Le diciamo sinceramente che la sua proposta è assurda. Siamo d'accordo che si tratterebbe di un evento fuori del comune, ma non nel senso che crede lei.

VITTORIO MARTINELLI - Pomarance (Pisa) — E' molto difficile rispondere al suo quesito. A Daytona, probabilmente le Carrera erano migliori, cioè erano meglio preparate, ma questo non vuol dire che la Ferrari, come vettura di serie, sia peggio. E' una scelta che è facile se fatta in base ai risultati delle gare, meno facile in funzione delle prestazioni di serie, soprattutto tenendo presente la BB.

GIAN PAOLO MORO - Varese — Purtroppo, nelle corse, quella successiva spesso cancella l'opinione o le impressioni fatte in precedenza. E' questo il caso della Tyrrell e di Stewart, dopo il Sud Africa e dopo Silverstone.

CARMELO LODATO - Caltagirone (Catania) — Ci sembra di avere a sufficienza stigmatizzato l'atteggiamento assunto da certi «tifosi», non ha importanza di che nazionalità siano. E stia certo che non abbiamo raccontato fandonie.

IVANO DERMATI - Pionca (Padova) — Sappiamo benissimo che questo è uno sport costoso, ma nello stesso tempo non possiamo avallare il continuo ricorrere alla CSAI affinché risolva con un colpo di bacchetta magica il problema della vettura. Purtroppo, la vita è piena di cose belle che si vorrebbero fare e che non sono alla nostra portata.

FIorenzo FEDERICI - Fusignano (Ravenna) — Grazie per i consigli. La «Grand Prix Guide» la riproporrò senz'altro, fra breve, ed in veste ancora più arricchita.

LUIGI GENTILI - Roma — Troverà, sul prossimo Autosprint-Mese, una storia della Maserati nella quale si parla anche della favolosa «Birdcage», con molte foto di tutti i modelli da corsa della casa del tridente.

CALOGERO ARIOSTO - Caltanissetta — Si rivolga direttamente alla Ford Italiana, viale dell'Arte 68, Roma.

Gentili signori, lasciate che mi presenti: mi chiamo Francisco F. Cardoso, ho 15 anni e vivo in quel meraviglioso paese tropicale che è il Brasile.

Vi prego di pubblicare questa lettera, poiché io amo molto l'automobilismo e compero sempre il vostro fantastico settimanale e vorrei scambiare della corrispondenza con appassionati europei di automobilismo. Questo il mio indirizzo

Francisco F. Cardoso  
rua José Bonifacio 110 - 3° andar  
Sao Paulo (Brasile)

Caro Autosprint, sono in possesso di due biglietti per il 31. Gran Premio di Monaco, per la tribuna C «virage ex Gazometre» (vicino ai box). Non avendo la possibilità di assistere alla corsa, desidererei sapere se c'è qualcuno disposto ad acquistarmi.

Il prezzo dei biglietti (che eventualmente spedirei in contrassegno) è di lire 17.800 cadauno, prezzo che come potrete facilmente controllare è lo stesso da me pagato all'AC di Monaco.

Marco Caleri - Via Adige  
53042 Chianciano (Siena)



LA FOTO

## La BRM di « Jo »

Caro Autosprint, è un ragazzo di 15 anni fanatico di automobilismo sportivo. Colgo l'occasione per chiederti se mi pubblichi, nella rubrica «Scriveteci, rimarremo amici», la foto della Yardley BRM F.1 con alla guida il compianto Josef Siffert. Inoltre vorrei sapere, di questa F.1 BRM, i dati tecnici e le prestazioni che ha ottenuto con Siffert, ed infine quale carburante adottava.

Paolo Longoni - Quartu S. Elena (Cagliari)

Prima di rimanere tragicamente vittima di un'uscita di strada a Brands Hatch, in una gara di Formula 1 organizzata per festeggiare il campionato vinto da Stewart, Jo Siffert aveva ottenuto, con la BRM allora ancora patrocinata dalla Yardley, ottimi risultati nella stagione 1971.

Nel campionato, lo svizzero era arrivato

quarto a pari punti con Ickx, arrivando secondo al GP USA dietro a Cevert e vincendo il GP d'Austria, cui si riferisce la nostra foto. Nello stesso anno, Siffert era giunto 4., 6. e tre volte 9., ritirandosi nelle altre occasioni mondiali.

La vettura da lui guidata era la BRM-Yardley P160, la stessa che, dopo l'infelice esperimento della P180, il team inglese utilizza ancora sia pure in versione aggiornata. Si tratta di una bella monoscocca progettata da Tony Southgate, che utilizza il 12 cilindri a V della casa che nel 1971 aveva circa 440 CV ed una ottima utilizzazione nei circuiti veloci, come appunto l'Osterreichring (media 216,280) e Monza, dove vinse con Gethin a 242,615 di media oraria. Nel 1971, il team Yardley-BRM usava carburante Shell.

Questo, però, è tutt'altro discorso, e se coincide con Lauda non è certo a lui che si deve addebitare la situazione. Ritengo che la convinzione che Lauda mi sia antipatico sia nata, nel nostro ex-lettore, da una certa confusione che egli ha fatto fra i resoconti delle gare ed opinioni su

fatti generali, leggendo quel che Autosprint ha scritto negli ultimi tempi.

A questo proposito, a parte ogni altra considerazione, rimandiamo il nostro lettore alla cronaca della 4 Ore di Monza, vinta appunto dal suo pilota preferito, del quale il sottoscritto

e gli altri inviati di Autosprint presenti non hanno parlato che bene, come d'altra parte egli meritava, dato che ha compiuto una gara molto intelligente e — una volta tanto — con un mezzo inferiore a quello di cui disponevano sia i suoi compagni di marca che la squadra avversaria. (I. I.)

**POSTA POSTA POSTA FERMÒ POSTA**

PAOLO RALLI - Subbiano (Arezzo) — Il «recipiente» che viene inserito nel bocchettone dal lato opposto a quello in cui viene infilata la manichetta per il rifornimento è un bidone di riflusso, nel quale viene raccolto il carburante in più una volta riempito il serbatoio. Esso è ovviamente munito di una valvola che impedisce alla benzina in esso rifiuita di fuoriuscire. In pratica, l'addetto al rifornimento stacca la manichetta del carburante non appena vede che nel bidone (che è trasparente) arriva il carburante: vuol dire che i serbatoi sono pieni. La Dino 206 GT è omologata nella categoria Sport. In GT è invece omologata la 246 GT.

FURIO DUA - Alessandria — Lo sappiamo, i presupposti che ci fecero venire l'idea di un equivalente motociclistico di Autosprint sussistono, solo che sono cambiati certi rapporti di lavoro e le difficoltà sono cresciute almeno quanto i costi. Per ora, quindi, diciamo che la cosa è in ibernazione.

JORGE PRATS - Barcellona (Spagna) — Ecco gli indirizzi richiesti: Racing Creazioni, 43050 Costamezzana (Parma). Iso-Mariboro, c/o Iso-Rivolta, via Monte Rosa 35, Varese (Milano).

FABIO AVOSSA - Napoli — Riteniamo, ma la prenda come un'indicazione di massima, che con 300.000 lire ci dovrebbe stare dentro, comprese la tuta e le cinture. A questo proposito, le consigliamo di consultare il nostro Shop Sprint che appare in ogni numero di Autosprint-Mese.

GIOVANNI APRILE - Cologno Monzese (Milano) — Per ora non ci risulta che il libro di Stewart «Faster» sia stato tradotto in italiano. Provi a rivolgersi alla Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

CARMELO RUSSO - Catania — C'è un libricino che fa al caso suo: è l'Annuario Sportivo Automobilistico 1973, che potrà richiedere in contrassegno (1500 lire) alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Vi sono contenuti, oltre ad altri indirizzi, anche quelli di tutte le scuderie italiane.

GIOVANNI LAZZARO - Messina — Ad Indianapolis c'è la famosa pista di 2,5 miglia, con quattro curve sopraelevate, sede della 500 miglia, e c'è anche una «strip», cioè un percorso rettilineo per gare di accelerazione, per «dragster» insomma. Le vetture della Formula Indy sono monoposto con motori di vario tipo, legati da una certa equivalenza di potenze. Attualmente, i motori che vanno per la maggiore sono i 2650 sovralimentati, ma si possono utilizzare anche motori derivati dalla produzione di serie, ad aste e bilancieri: fino a 5820 cc se alimentati ad aspirazione semplice.

CARLO CHIESA - Milano — Una maniera c'è: cercare di non farsi prendere dagli addetti ai cancelli...

Due appelli, di diversa natura, ma assimilabili, completi di indirizzi. Si offre amicizia epistolare e due biglietti (rarissimi, ci pare, visto che vengono prenotati da un anno all'altro) per il Gran Premio automobilistico di Monaco in programma nel principato il 3 giugno.

A questo proposito, ricordiamo a chi fosse interessato che vi sono ancora posti nel treno organizzato in collaborazione con l'AC di Bologna, che i biglietti ancora disponibili con una certa tranquillità sono i « circulaires », e che qualche biglietto « sparso » di tribuna numerata lo si può trovare telefonando alle maggiori agenzie di viaggio. Infatti, esse ne acquistano un certo numero, e non è improbabile che non ostante la richiesta, qualche biglietto sia avanzato.

#### L'ESORDIENTE VERO

### Per aiuto ricevuto

Invio queste poche righe per ringraziare gli anonimi sportivi che domenica 8 aprile, in piena bagarre nella prova speciale di Valbura del Trofeo Colline di Romagna, mi hanno aiutato a sostituire la ruota posteriore destra, scoppiatami, nonostante il freddo (erano le tre di notte) e la poca luce a disposizione, permettendomi di proseguire. E non mi è importato il tempo perso perché per un esordiente, alla prima gara, l'importante era arrivare al traguardo. Grazie anonimi, grazie di cuore.

Chiedo inoltre scusa al concorrente n. 104, Mondo, per essere stato costretto, causa la strada stretta, a tardare il suo sorpasso facendogli perdere sicuramente alcuni secondi che mi auguro non siano stati determinanti all'acquisizione di un miglior piazzamento, durante la prova speciale « D ».

Mario Ghigi - Cesena (Forlì)

Dopo un cesenate « presunto » esordiente (leggere la lettera d'apertura), ecco un cesenate esordiente per davvero, e dotato per di più di fair-play per lo meno inconsueto. Non vorremo fare troppo i pessimisti, ma riteniamo che tutti questi ringraziamenti e questo profondersi in scuse se li dimenticherà ben presto, corse facendo, e non perché diventerà un maleducato ma perché farà il callo sia agli aiuti esterni sia alle difficoltà (attive o passive) di sorpasso: sono avvenimenti diciamo pure abbastanza inconsueti in un rally. Non ostante ciò, resta una lettera simpatica e la pubblichiamo volentieri, anche come « esempio » a tanti altri.

#### LO STORICO

### Una vittoria per il mondiale

Leggendo l'albo d'oro dei Gran Premi di Formula 1, pubblicato nella vostra guida del mondiale conduttori dello scorso anno, ho potuto constatare che nel 1958 il ferrarista Hawthorn è riuscito a conquistare il titolo vincendo una sola gara, mentre Moss e Brooks ne hanno vinte rispettivamente quattro e tre.

Vi sarei molto grato se pubblicaste

LEONARDO MASSAFRA - Manduria (Taranto) - Noi la sua lettera la prendiamo in considerazione, come tutte del resto, solo che lei ci chiede cose che non sono di diretta nostra competenza. Provi a rivolgersi alla società Weber, via del Timavo 33, Bologna.

MARCO ANDREOLI - Monte S. Vito (Ancona) - L'indirizzo dell'ufficio relazioni pubbliche della Marlboro è questo: 7, avenue de Tivoli, 1007 Losanna (Svizzera).

ANDREA PAVONE - Bologna - Per carità, caro amico, queste sono cose che non si fanno. Le corse si fanno in circuito, non per strada. E' evidente che non sappiamo darle delle indicazioni, né gite daremmo se le avessimo.

GABRIELE ASSIRELLI - S. Pietro (Ravenna) - Le vetture di Formula 3 hanno motori di 1600 cc; le Formula Monza di 500 cc; le Formula Atlantic di 1600. Quanto alle velocità, difficile dare delle indicazioni esatte.

GENNARO STINGO - Portici (Napoli) - Ecco qua: Marlboro, 7 avenue de Tivoli, 1007 Losanna (Svizzera); Martini International Club, corso Vittorio Emanuele 42, Torino; Gulf Oil Company, 2 Portman Street, London W1, Gran Bretagna.

GIANFRANCO RICCIPELLI - Fabriano (Ancona) - Le siamo grati della precisazione. Ad ogni modo, la sua posizione si deduceva abbastanza facilmente dalla classifica, che riporta i tempi.

GIUSEPPE MAZZARA - Palermo - In un cambio con innesti frontali, non esistono gli anelli sincronizzatori a fare da tramite fra l'anello di bloccaggio e l'ingranaggio, ma l'innesto avviene, appunto, per imbocco diretto delle due parti. E' per questo che è utile portare i due componenti alla stessa velocità, per facilitare l'imbocco senza « grattate » o indurimenti.

ANTONIO VALENTI - Palagonia (Catania) - Si tratta di un dragster da esposizione, costruito in esemplare unico da appassionati di questo sport, e quindi non in vendita. In ogni modo è una vettura (se così possiamo chiamarla) unicamente adatta a gare di accelerazione sul quarto di miglio.

MAURO FRADEANI - Ancona - In effetti, un 155/77 ci sembra eccessivo per la sua vettura, dato che il valore della circonferenza di rotolamento aumenterebbe troppo. Può montare il cerchio più largo mantenendo i pneumatici di serie, avendo cura di gonfiarli almeno a 2 atmosfere davanti e 1,7 dietro.

CANDIDO FRIGOTTO - Verona - Questi gli indirizzi di due settimanali inglesi: Autosport, Gillow House, 5 Winsley Street, London W1A; Motoring News, Standard House, Bonhill Street, London EC2.

FRANCO ZANESSI - Mestre (Venezia) - Ha ragione, sarebbe molto interessante sempre. Quando possiamo, cioè quando i commissari addetti alle verifiche lo dicono ai nostri corrispondenti, non manchiamo di pubblicarlo. D'altra parte dovrebbe essere la CSAI ad essere più precisa, quando pubblica gli elenchi di coloro che sono « pescati » irregolarmente, sul suo Notiziario.

i piazzamenti di Hawthorn rispetto a quelli degli altri due nelle altre gare.

Paolo Manica - Arenzano (Genova)

In realtà, è un caso più unico che raro quello di un pilota che diventa campione del mondo vincendo una sola volta nella stagione che lo laurea vincitore. D'altra parte ciò è possibile se nelle altre corse riesce a piazzarsi nella parte alta della classifica.

Ad ogni modo ecco la marcia delle tre avversari nelle gare valide per il mondiale 1958.

Argentina: 1. Moss, 3. Hawthorn, ritirato Brooks; Monaco: tutti e tre ritirati; Belgio: 1. Brooks, 2. Hawthorn, ritirato Moss; Olanda: 1. Moss, 5. Hawthorn, ritirato Brooks; Francia: 1. Hawthorn, 2. Moss, ritirato Brooks; Inghilterra: 2. Hawthorn, 7. Brooks, ritirato Moss; Germania: 1. Brooks, ritirati Moss e Hawthorn; Portogallo: 1. Moss, 2. Hawthorn, ritirato Brooks; Italia: 1. Brooks, 2. Hawthorn, ritirato Moss; Marocco: 1. Moss, 2. Hawthorn, ritirato Brooks.

La classifica finale vide quindi primo Hawthorn con la Ferrari a quota 42 punti, secondo Moss (Cooper) ad un solo punto, terzo Brooks su Vanwall a quota 24.

#### DISINFORMAZIONE

### Chi mi cura l'Abarth?

Desidererei se possibile avere l'indirizzo di qualche meccanico autorizzato Abarth. Siccome possiedo una Abarth A 112, e non mi fido di darla in mano ad uno qualsiasi, ho telefonato all'Abarth, ma non hanno saputo dirmi nulla.

Inoltre, se possibile, desidererei avere qualche indirizzo di scuderie automobilistiche a Torino, a parte la Torino-corse, la Rododendri, la Nord-Ovest ed il team SAFA, cioè qualche scuderia minore e giovane.

Sergio Cravero - Torino

Mettiamo volentieri una « pezza » alla disinformazione dell'Abarth, anche se siamo certi che lei non si è rivolto alla persona giusta, in Corso Marche. Comunque, e senza voler prevaricare altri possibili scelte, le diamo un paio di indirizzi: Narcisi, via Luca della Robbia 21, e Davi, via Tripoli 157.

Per quanto riguarda la scuderia « giovane », ecco qua qualche altro indirizzo: Team 971, telefono 77.12.72; Rivoli corse, telefono 78.16.05.



Caro Autosprint, in questo ultimo periodo mi sono sentito prendere da tristi presentimenti. Pensando infatti al futuro di questo meraviglioso sport non vedo come l'industria italiana possa quanto meno ben figurare nei confronti di quella tedesca, almeno a partire dai prossimi anni.

Preferisco non pensare che cosa avverrà quando entreranno in ballo le ormai famose « silhouettes ». BMW da una parte, Porsche dall'altra, e naturalmente anche Mercedes e Ford stanno preparando delle macchine che saranno in grado di riportare l'astro germanico sulla vetta, come negli anni '50. Negli ultimi anni, un po' per sfortuna un po' per mancanza di mezzi, un po' per qualche altra diavoleria che non si riesce bene a capire, l'industria italiana (Ferrari ed Alfa Romeo) non è riuscita neppure minimamente ad intaccare una supremazia prima americana, poi tedesca.

La stagione 1972 è stata splendida, ma come diceva un personaggio ben noto nella prima metà di questo secolo, « molti nemici molto onore ». E ad onor del

Questa lettera ha un gran merito, quello di essere di bruciante attualità. Lo è ancora di più perché è già qualche settimana che l'avevamo sul tavolo, ed in un certo senso la tenevamo nel limbo perché ci sembrava sinceramente esagerata, nel suo pessimismo.

In queste ultime domeniche, invece, la situazione si è chiarita, in peggio purtroppo, per l'industria automobilistica italiana da corsa. E' ovvio che non ci riferiamo in particolare alla Ferrari, alle sue sconfitte nelle Sport o alla messa a punto della nuova F. 1. Ci riferiamo alle prospettive di un futuro non immediato, ma praticamente ormai segnato, del quale un esempio più che valido è il regolamento del campionato Turismo.

Ora, dopo l'avvio dell'« operazione Nibelunghi » pare che il progetto « silhouette » sia ormai irreversibile nonostante le assicurazioni di Rogano, che si è preoccupato di tranquillizzare gli animi, resta solo da conoscere quale sarà la data della « condanna ». La

CSI è in mano tedesca e noi non abbiamo saputo farci niente. Avrete letto la perentoria accusa di Enzo Ferrari, nel numero scorso di Autosprint. L'uomo di Maranello è già passato attraverso esperienze analoghe, e conosce molto bene come sia difficile « combattere » contro quello strano mostro che è la CSI. Che dovrebbe essere un organismo multinazionale, ma che all'atto pratico serve gli interessi ora di uno ora dell'altro « gruppo di potere ». Che non è mai il gruppo italiano.

Il bello è che — contrariamente a quanto potrebbe credere il nostro lettore romano —, non è che l'industria italiana pretenda dalla CSI un « trattamento di favore ». Vorrebbe solo avere la possibilità di battersi ad armi pari, con regolamenti chiari, non vessatori e possibilmente stabili nel tempo.

Se si « lega » il progetto « silhouette » al mondiale marche con la clausola della produzione minima di 500 esemplari, la Ferrari può dare l'addio al campionato, non avendo la struttura aziendale di

# Operazione Nibelunghi

vero nel '72 le Ferrari di avversari non è che ne abbiano avuti proprio tanti. Questo, naturalmente, per le vetture Sport.

Pensando all'Alfa, le sue vetture mi sembrano troppo limitate a confronto di auto gioiello quali le Porsche o le BMW, che sono tali soprattutto nelle vetture di serie. Oggi si dice che non abbiamo piloti di grido, e a quelli che abbiamo non si offre la possibilità di ben figurare. Ma se continuerà così non avremo neppure le macchine in grado di opporsi alla schiacciante supremazia tedesca.

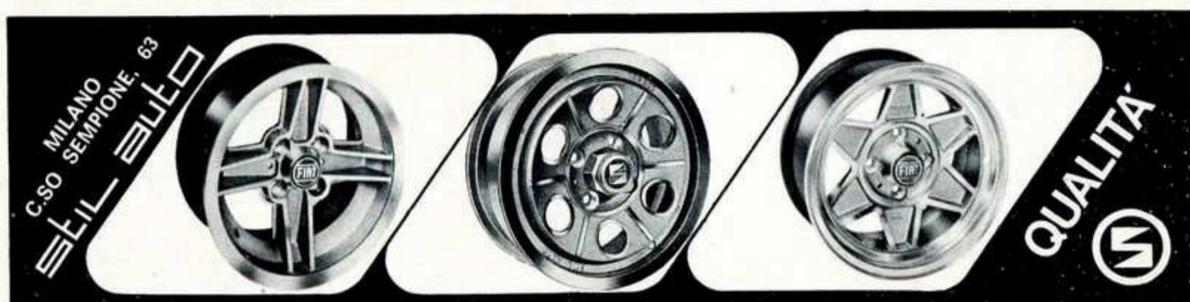
Anche per la F. 1 il discorso non cambia: gli inglesi hanno preso tutto quello che c'era da prendere, anche l'onore del più grande e vecchio maestro, costruendogli la monoscocca. E allora? Siamo davvero finiti così in basso? Perché non cerchiamo di ribellarci a questo stato di cose cercando di avere una volta tanto dei regolamenti giusti che favoriscano in parte anche i parenti poveri dell'automobilismo internazionale?

Francesco Colosimo - Roma

omologare una vettura adatta. Potrà forse farlo la Fiat, o l'Alfa, (che comunque è pienamente d'accordo con i timori e le tesi di Ferrari), ma resterà sempre l'enorme spreco di un bel po' di milioni di materiale e di esperienza.

Resta la realtà della non competitività, che è il leit-motiv ricorrente delle lettere dei tifosi italiani. Per la maggior parte di essi, è una soddisfazione relativa quella ricavata dalla vittoria nel mondiale marche del '72, ed è un fatto che sono cinque anni che le vetture rosse non vincono un campionato internazionale, Marche o Piloti.

Aggiungete a questo il fatto che — con tutta probabilità — fra un paio d'anni anche i regolamenti saranno contro le nostre case, che giungeranno nella migliore delle ipotesi largamente impreparate alla contesa fra prototipi camuffati da auto di serie, ed avrete il quadro, ben poco roseo, di quella che sarà, fra non molto, la situazione nell'unico campionato che « conta » nel quale, bene o male, ci siamo sempre difesi.



**AUTO  
SPRINT**

il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

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

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

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

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papeau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLAD-DISTRIBUTION, Hovedvagtsvej 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 Kiaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Asseil Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - S.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - ter MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB 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, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Pianta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA  
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità:  
Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-868.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 29, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

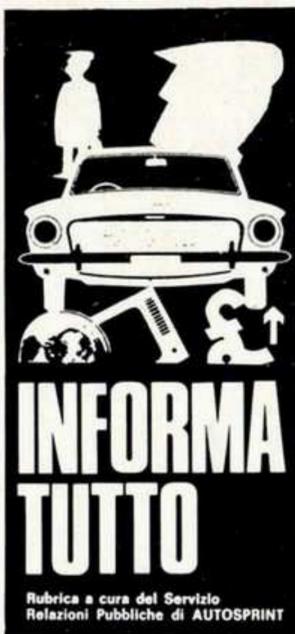
Stampa: Poligrafici il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione

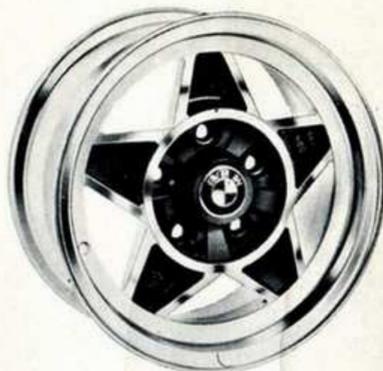


Rubrica a cura del Servizio  
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT



L'AUTOSPRINT MARKET ha una sua... dependance. E' a MILANO: lo SHOP CAR 33 di Arrigoni, in via dei Mille 4. Il negozio è stato triplicato come spazio ed oltre alla sezione auto e moto dispone ora del settore abbigliamento sportivo (jeans ecc.). Nel salottino una parete è piena di autografi a testimonianza degli incontri di piloti ed amici.

● La STILAUTO ha immesso sul mercato due nuove ruote che ne arricchiscono la sua gamma. Anzitutto la 6.00 x 14 per tutti i modelli di vetture BMW 520, 2500, 2800, 3,0 (nella foto) sia in versione sio lucidata speculare, che nella versione lucidata e con interni verniciati nero a fuoco. Prezzo L. 23.500. ● C'è poi la ruota 5.00 x 10 per tutti i modelli di vetture MINI e MINI COOPER nell'originale ed inedito nuovo modello «GRIFO». L. 12.500 (comprehensive di 4 dadi speciali).



# koelliker

una polizza in più sulla vostra automobile

Se passate davanti a uno dei nostri saloni, entrate. Chiedeteci di mostrarvi la nostra gamma, di indicarvi la "vostra" automobile, ma chiedeteci soprattutto di illustrarvi la nostra organizzazione. Potreste scoprire che una conoscenza più diretta dei nostri mezzi, della preparazione dei nostri tecnici e, perchè no, dei nostri problemi, possono darvi più tranquillità di qualsiasi polizza. Ma scoprirete soprattutto che non desideriamo vendervi un'automobile, ma acquistare un cliente per conservarlo il più a lungo possibile.



bepi koelliker  
un'auto per "tutti"

Mini - Austin - Morris - Triumph - Rover - Land Rover  
Range Rover - Jaguar - Daimler  
Milano - Torino - Genova - Padova

INNOCENTI



# 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 Giusa** (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** - **Agencia 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 Cor-**  
**ona** - **Cesare de Agostini** - **Toni**  
**Fasolato** - **Nuccio Marino** -  
**Carlo Micci** - **Doug Nye** - **Giul-**  
**iano 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 Roccatto** -  
**Francesco Santucciono**.

I servizi fotografici sono di:

**Associated Press** - **Attualfoto** -  
**Cevenini** - **Coppini** - **D.P.P.I.** -  
**Falletti** - **Ferrari Nasalvi** - **Giul-**  
**iani** - **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 AUTSPRINT

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-  
rizzo 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 1000 SP aggiornata, motore  
nuovo. MANZO - Viale Coni Zugna, 5 -  
Milano - Tel. 02/49.60.31

ALFA ROMEO



A.R. GT JUNIOR Aprile 1968, rossa,  
perfetta, km 67.000 cinture sicurezza,  
fendinebbia, carterello, 4 ruote in lega,  
gommata 100% autoradio - Telefonare:  
DELL'ACQUA - Tel. 0523/20.281 ore uff-  
cio - L. 1.000.000 - contanti



DUETTO 1750 Poggi, da rodare, autobloc-  
cante ZF 70% rapporti corti 8/41, cam-  
bio ravvicinato, cerchi 8x13, gomme  
GTS 195/70, Capottina tela e rigida,  
sedile Fusina, Koni barra stabilizzatrice  
GTA, Officina POGGI - P.zza dei Mille,  
16 - Mantova - Tel. 0376/21.345 - Lire  
1.300.000

FIAT



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



● FIAT 125 S Gr. 1, accessoriatissima  
rally pronta corsa - Telefonare ore pasti  
0453/18.58

● FIAT 128 anno 1971, gruppo 2, 1150,  
elaborazione Romeo Ferraris, condizioni  
perfette. Telefonare ore pasti: 035/  
25.22.92 - L. 2.000.000

FORD

● ESCORT MEXICO preparata per Tro-  
feo Kleber, completa, perfetta, pronta  
corse - Tel. 02/57.69.25 - L. 2.000.000

LANCIA

FULVIA SPORT Zagato 1,3 argento me-  
tallizzato, ruote in lega, autoradio, vo-  
lante in pelle, perfetta - Telefonare  
TORTONA - 0131/81.006

LANCIA FLAMINIA con gancio traino.  
Officina REPETTO - Via A. Da Brescia,  
16 - 15100 Alessandria - Tel. 0131/22.29  
L. 300.000

● HF 1, 6 causa matrimonio vendo HF  
1,6, gr. 3, giugno '71 bilanciato, rinfor-  
zato, Koni, Cibiè, Britax, integrale, ma-  
ster, cerchi, ravvicinato con coppia cor-  
ta, protezioni, alternatore 50 amp. Visi-  
bili fatture Ceccato, rally racing. Tele-  
fonare ore negozio: 0424/62.815.

LAND ROVER



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

Collettore d'aspirazione per  
n. 2 carburatori doppio cor-  
po verticali

Collettore d'aspirazione per  
n. 2 carburatori monocorpo  
verticali per ALFA SUD

CAMILLO  
ALQUATI



via Dante 91 Cremona  
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori  
ricambisti e carburatoristi

MG

M.G. t.d. 1953, perfetta. Al miglior of-  
ferente. Scrivere a COPPOLA - Via Tas-  
so, 480 - Napoli

OPEL

● OPEL KADETT Rally 1900 preparazio-  
ne completa Conrero gruppo 1, auto-  
bloccante, rapporto corto, cambio con  
rapporti ravvicinati, protezioni e rinforzi  
omologati, motore 2 carburatori doppio  
corpo Weber, omologati - MARIO DEL  
CARLO - Via S. Donato, 32 - Lucca -  
Tel. 53.119 ore pasti.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 2400 color prugna, con  
stereo/8, novembre '71, causa servizio  
militare vendesi - Telefonare ore pasti  
051/46.02.79 - L. 5.600.000 contanti

PORSCHE 911-S/2400 sedili Recaro, vel-  
luto, vetri Catacolor, mesi 5 - BRUNO  
RICCARDI - Via Solferino, 55 - Brescia -  
Tel. 030/42.857 (abit.) - Tel. 030/47.013  
(uff.)

PORSCHE S. 90 bleu, motore nuovo.  
DORMELLETO - Tel. 0322/49.052

ALTRE MARCHE



VOLKSWAGEN BUGGY motore 1600 o-  
mologata, unico esemplare, racing, por-  
tiere estive, anatomici, migliore offre-  
rente - Telefonare: 0453/18.58 ore pasti

MONOPOSTO



F. 850 DE SANCTIS perfetta, 10 rapporti  
Colotti, 8 cerchi serie Avon prezzo e  
condizioni trattabili. Telefonare: 06/  
32.75.249 (9-19) oppure: 0774/32.87.77  
(9-13)

KART



KART 3. cat. pronto corse, ottime con-  
dizioni. Autoaccessori Weber - Via To-  
scana, 33 - BOLOGNA - Tel. 47.68.55.

KART 100 2. Categoria-Birel Parilla -  
motore da rodare pronto corse - Tele-  
fonare: 055-89.10.60 - L. 270.000.

MOTO



SUZUKI 500 anno 1972, 8mila Km., fre-  
no ant.re -Laverda- amorosamente cura-  
ta, vendesi. Telefonare ore pasti: 051/  
90.30.13 CENTO (Fe). L. 800.000 trattabili.



KAWASAKI 900 Z1 SUPER 4 nuova,  
pronta consegna.

KAWASAKI 500 H1D ELECTRONIC nuo-  
va, pronta consegna.

KAWASAKI 750 nuova, pronta conse-  
gna. VIAUTO - Viale Masini 18 - BO-  
LOGNA - Tel. 35.29.38.

ACCESSORI e parti speciali

DUE CRONOMETRI e due Protezioni  
Personal, Roll-bar per 128 Coupé. Tele-  
fonare ore 21: 06/88.79.411.

SPOILER cofano posteriore per Porsche  
tipo Carrera in vetroresina nuovo da  
verniciare. ENZO D'APUZZO - Via Man-  
zoni, 48 - 80123 NAPOLI. L. 60.000.

CAMBIO 5. velocità per 127 e A.112.  
L. 90.000, per 128 tutte le versioni L.  
99.000. Autotecnica MENEGATTO - Via  
di Bella Riva, 60/A - FIRENZE - Tel.  
66.66.38.

ROLL-BAR interamente smontabile con-  
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.

MOTORE F. FORD GFB completamente  
revisionato '73 vendo anche dilazionan-  
do. Off. GIACOMO POZZONI - Robbiate  
(CO) - Tel. 039/51.00.24

VARIE

AUTOSPRINT dal n. 32 al n. 51/52  
anno 1969 L. 6.000; anno 1970 (tutta me-  
no il n. 2 e il n. 4) L. 14.500; anno 1971  
(tutta meno il n. 7) L. 14.500; anno 1972  
(completa) L. 17.000. Anche numeri sfusi  
a L. 300 cad. fino al n. 10 del 1972;  
L. 350 cad. dal n. 11 in poi. SALVATORE  
MAZZU' - Via Cile - pal. C n. 42 - 98100  
MESSINA.

Cerco pubblicità per Abarth 1000 SP  
partecipante Targa Florio - Tel. 02/  
49.60.31.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



LANCIA

FULVIA HF 1600 preparazione Facetti  
1973, pronta corse, motore sigillato, cor-  
redata di 6 rapporti al cambio e serba-  
toio supplementare - Gomme slick ven-  
desi o permutati con vettura di serie -  
Telefonare dalle ore 13,30-14 al 0522/  
46.761 - L. 2.500.000.

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO GTA JUNIOR 1970, nor-  
male, permutato con piccola cilindrata -  
Telefonare PRATO (FI) - Tel. 0574/39.204.

● GTA 1600 Gr. 4, iniezione, prepara-  
tissima, Angelini, unica ad iniezione, e-  
sistente in Italia, CV 180, dimostrabili,  
prezzo da convenire. Vendo o cambio  
con Dino Ferrari 2400. LUIGI IANNA-  
RONE - Via Nazionale, 9 - ARIANO IR-  
PINO - Telefonare dopo le ore 20 - Tel.  
0825/71.022.

BMW

BMW 2002 TI preparazione e assetto  
Romeo Ferraris. Km. 16000, 190 CV., pa-  
rafanghi allargati, cerchi Campagnolo  
8" e mezzo, gomme racing Kleber nuo-  
vissime, autobloccante, sterzo diretto,  
accessoriatissima. Elaborazione strada.  
Perfetta, mai urtata, eventuali permutate.  
Qualsiasi prova dimostrativa. Telefonare  
dopo ore 19 - ABBATEGRASSO (MI) -  
Tel. 02/94.30.47 - L. 2.600.000.

MONOPOSTO



F. FORD Quasar-Pirola, perfetta, per  
cambio attività, vendo-permuta vettura  
di serie. Tel. 081/68.55.90 (tutte le ore).  
L. 1.400.000.

SI COMPRA

AUTO



PORSCHE

PORSCHE comprò da privato se affare  
in contanti; Porsche 911T o Targa anno  
1970/71. Telefonare: 0743/23.240.

PROPOSTE DI LAVORO

COPILOTA Targa Florio cerco dispen-  
do Abarth 1000 SP dividendo spese e con  
congruo apporto pubblicitario - Telefo-  
nare: 02/49.60.31.

● = vetture sportive

Abbiamo  
ristampato  
i raccoglitori

Il grande successo dei nostri raccoglitori a rilievo ha fatto sì  
che la quantità preventivata sia andata esaurita. Ora è già prona  
la ristampa del RACCOGLITORE.

Vi ricordiamo che il raccoglitore costa L. 1.500 (L. 1.200 per i  
Soci del nostro Club) e può contenere o 25 numeri di AUTO-  
SPRINT settimanale o l'annata completa di AUTOSPRINT-mese più  
il numero speciale di fine anno.

