

MONDIALE MARCHE

Sul rinnovato circuito di Baires, ampliato e modificato in molti suoi punti, prende il via anche quest'anno il mondiale marche. Molto atteso è infatti il duello tra le due marche nazionali, ALFA e FERRARI che molto probabilmente, se le cose non cambieranno in maniera sostanziale, si contenderanno il titolo finale. Come terzo incomodo avranno da sbrigarcela con le sport inglesi che montano motori Ford: per il momento solo la LOLA, ma in seguito si prevede che altri costruttori adopereranno il V8 delle F. 1. Gli altri tre litri che scenderanno in campo in Argentina sono le Berta del costruttore omonimo e varie vetture di scuderie private, tra le quali molte PORSCHE 908/3 e un'Alfa 333. Poi la lunga schiera



Le corse chiave dal 3 al 9 gennaio in Italia e all'estero

1000 KM di Buenos Aires

delle due litri, che forse approfittano di questa prima corsa non tanto con ambizioni di vittoria, quanto per sgranchirsi in vista del loro campionato. Fra queste, oltre a LOLA e CHEVRON, anche ABARTH e AMS. Per quel che riguarda i piloti gli equipaggi saranno più o meno i seguenti: per la Ferrari le coppie Ickx-Andretti, Peterson-Schenken e Regazzoni-Redman; per l'Alfa correranno Elford, Marko, de Adamich, Stommelen, Hezemans, Galli, Vaccarella e un argentino da designare; per la Lola Bonnier e Wisell più due piloti locali; per la Berta Di Palma e Bertolini, che saranno affiancati da due giovani promesse argentine. Fra gli italiani Merzario, Dini, Facetti, Alberti, Tondelli e Moretti.

Gennaio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
7-8	Rally Janner	Austria			●●	Rally	
8	Corsa a Pukekohe	Nuova Zelanda	Circuito di Pordenone - mt. 2815 58 giri		●●● G. 9 - Tasm.	Velocità in circuito	Neil Allen (McLaren) 56'27" media 173,53 Record: Matich (McLaren) 56'7" media kmh 178,632
8	International Killarney	Sud Africa			●● F. Ford	Velocità in circuito	
8-9	Rally des Neiges	Lussemburgo			●●	Rally	Benoist-Violas (Alpine)
9	1000 Km di Buenos Aires	Argentina	Circuito di Buenos Aires mt. 6121		●●● I. Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Siffert - Bell (Porsche 917) 5.25'25" media kmh 123,660 Nuovo record: Siffert (Porsche 917) 1'51"53 media 197,598
9	Ronde Hivernale sur Glace	Francia			●●	Rally	
9	Riverside 500	Stati Uniti	Circuito di RSiverside - mt. 4180		●●● Stock-Cars	Velocità in circuito	

15	Corsa a Levin NUOVA ZELANDA	●●● G. 9 Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) media kmh 154,492. Nuovo record
15	Brandkop International SUD AFRICA	●● F. Ford	Velocità in circuito	
15-16	Rally Infernal FRANCIA	●●	Rally	
16	Gara di velocità ARGENTINA	●●● S	Velocità in circuito	
21-29	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. Int. Rallies Marche	Rally	Andersson-Stone (Alpine)
22	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● G. 9 Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) 57'51"8 nuovo record. Giro più veloce: McRae 1'17"3
23	G.P. Argentina ARGENTINA	●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Amon (Matra) 2.08'19"29, media kmh 159,614. Giro più veloce: Amon 1'15"5, media kmh 163,747
23	Natal International Roy Hesketh SUD AFRICA	●● F. Ford	Velocità in circuito	
29	Kyalami International SUD AFRICA	●● F. Ford	Velocità in circuito	
29-30	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● G. 9 Tasmania	Velocità in circuito	Neil Allen 1.00'57"4, media kmh 157,029. Nuovo record: Allen 57"1, media kmh 161
29-30 (o 11/12-3)	Rally Internacional Fallas SPAGNA	●●	Rally	
29-30	Autosciatoria del Monte Bianco AC AOSTA	●	Regolarità	

Febbraio

3-6	Rally Artico FINLANDIA	●	Rally	
4-5	Autosciatoria Roccaraso AC. BARI	□	Regolarità	Mucelli - D'Addabbo (HF)
4-6	Rally Routes du Nord FRANCIA	annullato		
4-6	Rally Galway IRLANDA	●	Rally	Curley (Escort)
5	Coppa della Favera AC PADOVA	●	Regolarità	Altoè (Alpine)

5-6	24 ore di Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	in circuito Velocità	(Nella 24 ore 1971) Rodriguez-Oliver (Porsche) media kmh 175,736. Nuovo record: Donohue (Ferrari) 1'41"25, media kmh 218,189
6	Surfer's Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (McLaren)
9	Ronde su ghiaccio FRANCIA	●	Velocità in circuito	
11-13	Rally d'inverno NORVEGIA	●●●	Rally	Eklund (Saab)
11-13	Rally d'inverno CANADA	●●●	Rally	
12-13	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Lencina - Guterriez (Porsche)
13	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 1'25"1 media kmh 152,950 nuovo record
16-21	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist - Hertz (Saab)
17-19	Rally Firestone SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	
19-20	Neige et Glace FRANCIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Fiorentino - Gelin (Alpine)
19-20	Rally Kristal AUSTRIA	●	Rally	
20	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) 1'3" nuovo record
20	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) 3'45" media kmh 232,190
20	Gara a Goldfields NUOVA ZELANDA	● F.F.	Velocità in circuito	
26-27	Rally Russelheim GERMANIA	●	Rally	
26-27	Rally Basco - Navarrese SPAGNA	●●●	Rally	Atolin
27	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●●	Velocità in circuito	
27	Coppa KNA NORVEGIA	● T, GT, S		
29-30	Rally Fallas SPAGNA	●●●		

LEGENDA: ●●● = internazionale libera; ● =



L'organo dell'A.C.I. contro i serbatoi di sicurezza

Un grazie a STEWART e un'accusa all'automobile

Nella sua ultima riunione, tenutasi il 21 dicembre a Milano, il Consiglio Direttivo dell'ANCAI ha approvato la proposta del presidente ing. Ceard di inviare una lettera di apprezzamento e di ringraziamento al campione del mondo Jackie Stewart per avere appassionatamente rappresentato ai dirigenti internazionali la tesi dei corridori italiani, unanimemente favorevole all'urgente impiego sulle vetture da corsa dei serbatoi antifiamma Autodelta. Nello stesso tempo il C.D. dell'ANCAI ha manifestato — e verbalizzato — la sua profonda disapprovazione per il comportamento preconcetto tenuto da alcuni dirigenti dello sport automobilistico mondiale in occasione degli esperimenti svoltisi a Parigi-Monthlery sul serbatoio anti-fiamma Autodelta. E' stato pure deliberato di inviare una lettera di rammarico al settimanale «Automobile», organo ufficiale dell'ACI, per le valutazioni scientemente inesatte espresse attorno al citato serbatoio di sicurezza. Infine è stato rivolto un plauso all'editore Conti e al direttore Sabbatini per l'impegno con cui AUTOSPRINT ha fiancheggiato e animato l'iniziativa dell'ANCAI rivolta a sensibilizzare l'opinione pubblica internazionale (attraverso la grande manifestazione dell'8 dicembre a Pontecchìo Marconi) sull'urgenza di affrontare e risolvere il problema dell'adozione del serbatoio anti-fiamma.



BRAITO e PIAZZI nel Consiglio direttivo

In relazione con le già riferite dimissioni del consigliere dott. Roberto Bussinello, alle quali si sono aggiunte quelle presentate dal rag. Mario Bernasconi anch'esse motivate da impegni di lavoro, a norma di statuto è stato deliberato di integrare il corpo direttivo associativo con la nomina di due nuovi consiglieri nelle persone dei soci avv. Giuseppe PIAZZI (pilota di formula 3) e ing. Maurizio BRAITO. I neo-eletti hanno già iniziato l'attività prendendo parte ai lavori del C.D. del 21 dicembre.



Questo è l'edificante ritaglio dell'AUTOMOBILE, il settimanale ACI, deplorato dall'ANCAI. Certo che è ben incredibile quanto avviene nella redazione di via Marsala 8, Roma. Mentre il Presidente dell'ACI avv. Marinucci esalta, in un discorso a Bologna alla premiazione di AUTO-SPRINT, il valore tecnico e umano del serbatoio Autodelta e invita il Presidente CSAI a battersi in sede internazionale per esso, un redattore del suo giornale sociale gli «sgonfia» tutto! E per di più con un superficialismo tecnico che denuncia solo l'insufficiente abitudine alla documentazione: scrivere di «tubicini di vetro» è perlomeno umoristico!

Va bene che siamo nell'epoca della contestazione e della dissacrazione, ma forse certe Nuove Frontiere hanno pure un limite!

P.S. A proposito. Vale la pena di consigliare a tutti gli affaticati fisicamente la cura AUTOMOBILE! Perché deve essere come mangiare gli spinaci di Bracciodiferro o fare iniezioni di pepe di Caienna, sedere in quelle sedie di lavoro. Almeno a giudicare da differenze palesi con una certa prosa letta su passate pubblicazioni che fruivano degli stessi vergatori...

10 milioni i Premi ANCAI

L'assemblea annuale dell'ANCAI, come è già stato reso noto, si terrà al Museo della Tecnica e della Scienza, in via S. Vittore a Milano nella mattinata del 13 febbraio, domenica. Al termine dell'assemblea verranno distribuiti i premi ANCAI, ammontanti a dieci milioni, in base alle graduatorie che l'apposita commissione sta elaborando e che quanto prima l'Esecutivo ANCAI prenderà in esame per sottoporle alla definitiva approvazione del presidente onorario comm. Franco Spotorno.

Presto le nomine dei delegati provinciali

La commissione incaricata di approntare un piano inteso a dare esecuzione al funzionamento periferico dell'ANCAI, commissione formata da De Leonibus, Pianta e Maffezzoli, è stata invitata ad approfondire le proprie ricerche in misura da proporre al C.D. un primo elenco di delegati provinciali.

I rappresentanti nella CSAI

A richiesta della CSAI, sono stati riconfermati i seguenti rappresentanti dell'ANCAI in seno alle diverse sottocommissioni: Roberto ANGIOLINI nella Velocità; Dante SALVAY (in veste di componente anziché di consulente) nella Rallies-Regolarità; Giorgio PIANITA nella Tecnica; Roberto BUSSINELLO nella Circuiti e Sicurezza.

CSAI informazioni

quello che
SCOPRIAMO:

Non «preparati» i dieci motori ALFA per piloti F. 3

Il programma Alfa Romeo CSAI per i motori di Formula 3 da dare ad alcuni piloti con particolari condizioni (gratis), pare abbia subito una battuta d'arresto. L'irrigidimento proverrebbe dall'Alfa Romeo, preoccupata del fatto che i suoi motori, con l'aumentare del diametro della strozzatura, non aumentino la potenza con la stessa proporzione del Ford. E' un' impressione che già si era avuta con il primo «scatto» di 1,5 millimetri avvenuto il primo agosto del 1971, e che forse altri 1,5 millimetri acuirebbero, anche perché il propulsore italiano è più «normale» del Ford, che è pur sempre un motore da F. 2 strozzato. Ciò dimostra il perché gli stranieri all'inizio se la prendevano tanto per l'opposizione nata in Italia contro la F. 1600 «strozzata». Ci accusavano di averla voluta noi e poi di boicottarla. In pratica erano reali le illazioni sul fatto che si trattava di una Formula nata in casa Alfa. Nella riunione pre-natalizia di Ancona della CSAI, si è discusso delle reticenze sorte nell'Alfa Romeo e che dovrebbero concretarsi nella consegna di 10 motori NON preparati. Dovrebbe pensarci a sue spese ogni pilota destinatario a provvedere. Il che cambia molto la portata dell'intervento.

Difficile dividere i soldi per la F. 2

Martedì 4 si terrà, a Milano, una importante riunione della CSAI, affiancata dai rappresentanti della FISA, dell'ANCAI e della ANFIA, che avrà per tema i contributi ai piloti italiani della F. 2 e della F. 3. In particolare, si cercherà di studiare il metodo di attribuzione ai piloti di F. 2 di quel denaro che nello scorso anno servì a finanziare le due scuderie della seconda formula. Poiché il progetto prevede dei contributi diretti ai piloti, bisognerà prevedere che il numero dei contributi (nel caso di moltissime partecipazioni di nostri piloti in F. 2, caso improbabile ma auspicabile), non ecceda la somma a disposizione. Per quanto riguarda la F. 3, è allo studio per il '73 una ristrutturazione dei premi di classifica di fine anno, in funzione del passaggio dell'avente diritto al premio dalla F. 3 alla F. 2.

Dicembre di riunioni per la CSAI. Il 18 a Roma, per discutere e valutare le importanti decisioni di Parigi e già note. Al termine della riunione, la CSAI ha diramato il seguente comunicato.

quello che
COMUNICANO:

Vetture di Formula 3

E' stato preso atto che la CSI ha accolto, in linea di principio, la proposta italiana di aumentare a 23 mm il diametro della flangia di strozzamento dell'alimentazione. Nella fiducia che il provvedimento sia adottato internazionalmente in via definitiva, la CSAI ha comunque deciso che nel 1972, in Italia, le vetture di Formula 3 gareggeranno con la flangia di 23 mm.

E' stato parimenti preso atto del mancato accoglimento da parte della CSI della proposta italiana di prorogare la data di applicazione delle nuove norme sui pneumatici. Tuttavia la CSAI ha deciso al riguardo di concedere, in sede nazionale, una proroga fino al 31 maggio 1972.

In pratica, allora, i nostri piloti della terza formula hanno vinto la loro battaglia. Avranno più cavalli ed avranno il tempo di esaurire, per la fine di maggio, le attuali scorte di pneumatici eccedenti le dimensioni fissate internazionalmente. Per quanto riguarda la strozzatura, anche se i comunicati della CSI lasciano intendere che è praticamente certo l'allargamento della strozzatura a 23 mm entro il 1. marzo, bene ha fatto la CSAI a non porre limitazioni di data nel nostro paese. Se non altro si è fatta interprete del comune desiderio di piloti e preparatori.

Messa in suffragio di GIUNTI

Lunedì 10 gennaio, alle ore 11,30, nella chiesa di S. Bellarmino a Roma, sarà celebrata una Messa in memoria di Ignazio Giunti, ad un anno dalla sua tragica scomparsa.

Provvedimenti disciplinari

Esaminata la proposta di sanzione disciplinare avanzata dal comitato nazionale Karting, è stato deciso di adottare, nei confronti del pilota karting signor Augusto Negroni, la sospensione di mesi 6 dall'attività sportiva per essere passato a vie di fatto verso un altro pilota nel corso della gara di Bagno del 16 agosto 1971.

Comitato studi giuridici

E' stata decisa la costituzione di un comitato di studio per problemi giuridici connessi all'attività sportiva automobilistica. Quale presidente del suddetto comitato è stato designato il consigliere di corte d'appello dr. Giorgio Liguori, presidente dell'Automobile Club di Bologna.

Gruppo di lavoro per gli studi medici

In seno alla sottocommissione circuiti e sicurezza opererà, sotto la direzione del prof. Emilio Rovelli, medico federale CSAI, un gruppo di lavoro per i problemi medici.

UN OMBRELLO regalo ai soci

E' stata aperta la campagna soci 1972. A tutti i licenziati CSAI che rinnovano l'iscrizione e così pure ai nuovi soci, verrà dato in omaggio uno speciale ombrello automatico a colori con le insegne dell'ANCAI. Le quote di iscrizione sono state così riconfermate: socio ordinario L. 5000; socio sostenitore L. 10.000. Le iscrizioni sono già aperte ed è pronto un primo stock di 840 ombrelli per i soci che per primi perfezioneranno il versamento della quota associativa. Si rammenta che, tra le altre provvidenze, ai soci ANCAI è concessa la libera circolazione sulla pista di Monza per la durata di 5 ore mentre sono in corso trattative con la direzione dell'Autodromo di Vallelunga per realizzare accordi largamente favorevoli ai soci ANCAI.

Una lettera per la Formula 3

E' stata molto apprezzata l'azione intrapresa dalla CSAI sul piano internazionale allo scopo di far valere le istanze dei piloti italiani in materia di aggiornamento della formula. Si è pure dichiarato il pieno accordo con la CSAI per le decisioni adottate in campo nazionale fatta eccezione per i premi, la cui soluzione era condizionata ad un preventivo incontro tra il segretario generale della CSAI dott. Saliti e il consigliere dell'ANCAI Roberto Angiolini. Poiché tale incontro non è più avvenuto, è stata indirizzata alla CSAI una lettera nella quale, tra l'altro, è detto: «E' evidente che il mancato rispetto di un impegno assunto in riunione congiunta non aiuta a risolvere i problemi comuni».

Gomme unificate per la F. ITALIA

Il consigliere Giorgio Pianta, che unitamente al socio «Gero» era stato designato dall'ANCAI a far parte della commissione di collaudo della vettura sulla pista di Vallelunga, ha svolto un'ampia relazione sulle prove effettuate insieme a «Gero» e al pilota fiduciario dell'Abarth, e socio ANCAI, Arturo Merzario. Dopo avere espresso il proprio compiacimento ai tre piloti per l'opera compiuta, il Consiglio Direttivo ANCAI ha adottato la seguente deliberazione: «Nel rispetto dei principi economici che hanno ispirato il varo della Formula Italia, si ritiene essenziale che la monoposto Fiat-Abarth venga equipaggiata con gomme unificate (asciutto-bagnato) il cui costo singolo non superi le 20 mila lire».



PARIGI - La Federazione francese dello Sport Automobilistico (FFSA) ha premiato i suoi campioni 1971. Da sinistra a destra, vediamo in alto Leclerc (F. Renault), Nicolas (Rallies), la «Beaumont» (Femmine), Cevert (F. 1 e F. 2), Larrousse (Circuiti), la Dacremont (Criterium femminile), Depaillier (F. 3), Migault (Trofei di Francia F. 2). In basso Fiat, Tel, Consten, Comiti, Labedan, Miesusset e Geral

Borse di «LUIGI d'oro» ai campioni CIBIE'

PARIGI - Con undici campioni di Francia da premiare, la stagione 1971 è stata notevolmente felice per la Cibié, che ha dovuto... spendere un patrimonio in medaglie d'oro, argento e bronzo per ricompensare tutti coloro che hanno corso utilizzando i suoi fari. E poiché, seguendo la vecchia tradizione, insieme coi titoli e le medaglie, i campioni sono stati ricompensati anche con borse contenenti dei Luigi d'oro, vedete come la cerimonia della premiazione sia stata molto allegra per tutti... tranne che per il casiere della Cibié.

Il 1971, infatti, è stato particolarmente ricco di successi, per la marca francese, che ha contribuito alle vittorie di:

Sobieslaw Zasada, campione europeo rallye; Alpine-Renault campione europeo marche rallye; Marie Laurent, vincitrice challenge Simca-Shell; Henri Chemin, campione di Francia turismo; Roland Fiat, criterium nazionale rallye; Christine Dacremont, criterium femminile rallye; Pierre Maubanc, campione di Francia della montagna; Gerard Larrousse, campione di Francia dei circuiti; J. P. Nicolas, campione di Francia rallye; Marie-Claude Beaumont, campione di Francia femminile rallye; J. C. Geral, criterium dei circuiti.

Altri piloti che fanno parte

del Racing Team Cibié hanno ottenuto titoli di rilievo, ed hanno quindi ricevuto premi. Sono Roger Dubos (criterium Formula Renault) e Patrick Depaillier (campione F. 3), oltre a coloro che si sono classificati secondi e terzi e che sono parecchi.

Il pranzo che ha riunito i piloti della Cibié è stato perciò parecchio affollato.

f. i.

La PROTELE CORSE a Porto S. Giorgio

PORTO SAN GIORGIO - Anno nuovo, scuderia nuova. E' nata a Porto San Giorgio rinomata finora per il turismo estivo, il basket internazionale, il calcio semipro. La scuderia costituita dagli appassionati locali si chiama «Protele Corse». La denominazione figura impressa nello stemma sociale, fra due ottagonali, e dentro quello di dimensioni minori c'è raffigurato il protele, un felino sopra al quale è inciso lo stemma cittadino.

La «Protele Corse» provvisoriamente è domiciliata in Corso Garibaldi. Come recapito telefonico ha il 46.89. L'indirizzo è precisamente quello del vice presidente Luigi Ramini.

Presiede la «Protele Corse» il dottor Alberto Ripani e, naturalmente insieme a Ramini, nel Consiglio Direttivo ci sono anche Santino Seghetti, Fabrizio Nasini, Colombo Ascani e Davide Santini.

Già abbozzati i programmi di massima per il 1972. La «Protele Corse» parteciperà alle manifestazioni con alcune Fiat-Abarth 595-695 e una Giannini 650. Oltreché alle cronoscalate, la scuderia sangioiese si presenterà con i propri piloti pure alle manifestazioni di regolarità «sprint» ed ai rallies.

Nella foto sotto: un gruppo dei piloti premiati dalla Cibié. In alto, da sinistra: ROLAND FIAT, J. C. GERAL, Roger Dubos, Bernard Fiorrentino (secondo nel campionato rallye), J. P. NICOLAS, MARIE LAURENT (terza nel criterium rallye), HENRI CHEMIN, poi CHRISTINE DACREMONT e MARIE-CLAUDE BEAUMONT. Al volante è J. C. GEURIE, terzo classificato nel campionato dei circuiti



Anche se la CSAI fa finta di non saperlo

Pensa ai giovani la «CHEVRON Italia»

TORINO - Dopo un'ottima stagione di avvio, che è fruttata il Campionato Italiano Prototipi con Carluccio Facetti, il Team Chevron Italia ha comunicato i programmi agonistici per il 1972. Accanto all'animatore della squadra, Eris Tondelli (che oltre ad importare le Chevron pare si interessi anche alla Lola), c'è ora il dottor Bobbio, un appassionato industriale nel ramo della meccanica, trentasettenne, che oltre ad occuparsi di macchine da corsa ha anche un allevamento modello di suini.

Per il 1972, il Team Chevron Italia disporrà di quattro vetture di quattro diversi modelli: due B 21 Sport, una con il motore Ford-DFV 3000 ed una con il Chevy-Vega 2000, una B 20 Formula 2 aggiornata e la nota B 19 1300 con motore Alfa, chiamata anche Tondelli BT 10. La B 21, che sostituisce la B 19, è la vettura di punta della Chevron, che come la avversaria Lola ha messo in cantiere una macchina che è in grado di ospitare sia il motore 2 litri che il 3 litri. Mentre la Chevron correrà ufficialmente il Campionato Europeo Marche con la vettura 2 litri, con la 3000 parteciperà solo a qualche prova in forma sperimentale, per saggiare le possibilità della vettura per il '73.

Le vetture B 21-2000 ufficiali saranno affidate a Chris Craft e John Burton, mentre una vettura semiufficiale sarà per il francese Larrousse ed una per Eris Tondelli. Le due litri Chevron B 21 saranno mosse dallo Chevrolet Vega con testate Cosworth che ha fatto strabiliare in Sud Africa alla 9 ore di Kyalami, sulla B 19 di Craft-Hailwood, e che è accreditato di 285/290 CV. Se la Chevrolet provvederà ad omologare la testata a quattro valvole per il motore della sua «subcompact», allora il Vega verrà utilizzato anche sulla B 20 di Formula 2, com'è presumibile facciano tutti quelli che corrono nella seconda Formula. Questa monoposto di Formula 2 che interessa molto anche le scuderie, come il Jolly e la Brescia Corse, sarà usata da Facetti e da Tondelli in circuito ed in salita, ed il modello più recente è stato collaudato da Brian Redman in questi giorni ad Oulton Park con ottimi risultati. Con la Chevron B 20 Formula 2 ufficiale Redman parteciperà al Campionato Europeo Piloti.

Per quanto riguarda la B 21 tre litri, che la Chevron pone in vendita con il motore Cosworth DFV al prezzo assolutamente competitivo di 16 milioni, lo stesso Tondelli dovrebbe partecipare a qualche prova del mondiale marche, cominciando da Sebring, ma era stata acquistata soprattutto in funzione di un accordo con la CSAI per far correre dei piloti italiani da definire di comune accordo. Una lettera in tal senso del dottor Bobbio e dell'ing. Tondelli alla CSAI è rimasta, però, senza risposta.

Per quanto riguarda la 1300, anche questa vettura sarà al centro di una interessante iniziativa promozionale. Essa farà tutto il campionato italiano alla guida di Mauro Formento, ma verrà affidata anche a qualche pilota indicato dal Racing Club Torino, per lanciare i giovani partecipanti alle gare alla Cerrina.

Ai primi di marzo, al Castellet, inizieranno le prove di collaudo della B 21 tre litri, che in questa versione con l'8 cilindri Ford sarà più larga della due litri e dotata di freni diversi.

Dal CONERO con ambizioni

ANCONA - La locale «Scuderia del Conero» ha tre anni compiuti e li dimostra sprizzando vitalità e passione a prova di qualsiasi difficoltà. Doveroso, quindi, il riconoscimento che con l'assegnazione del «Trofeo Shop Car 33» è stato attribuito all'associazione dorica per le prestazioni esibite dai suoi piloti durante la stagione passata ormai agli archivi. E cordiale l'atmosfera che al Fortino Napoleonico di Portonovo ha caratterizzato la riunione conviviale indetta per premiare i conduttori appartenenti alla «Conero», ospite gradito in presidente della CSAI ing. Rogano.

Attestazioni (meritate) per tutti. Citazione particolare per Aristide Rocchetti, secondo assoluto nello «Challenge» per la Turismo dopo essere stato finalista con la sua Fulvia HF 1600. Poi, Francesco Migliarini che, settimo nel campionato italiano della montagna, al volante della Porsche 914/6 preparata da Luzi di Senigallia è sveltato nella classe 2000.

Rilevata pure la scalgna che ha perseguitato Danilo Dentamaro il quale solo per i ripetuti inconvenienti ha dovuto desistere dalla lotta per il titolo nazionale della 500 cc a cui aspirava con fondati presupposti. Ottimo il rendimento dell'esordiente Belardinelli, che insieme a Boccosi ha però disertato forzatamente l'ultimo atto dello «Challenge» Turismo per motivi di studio. Un bilancio ampiamente positivo della «Scuderia del Conero». Che dall'appassionato apporto di concessionari e meccanici trae ulteriore stimolo per concretizzare prossimamente obiettivi di ancor più sollecitante prestigio.

g. c.



In beneficenza un quarto di milione

Il Trofeo SHOP CAR 33 a FINOTTO



MILANO - Occasione d'incontro per piloti la premiazione del Trofeo Shop Car 33, in una sera di nebbia, ma al caldo di un locale del centro di Milano. A conclusione della stagione automobilistica, presenti alcuni rappresentanti di gruppi sportivi e di scuderie, di enti automobilistici e di case costruttrici, il trevigliese Martino Finotto — un industriale giovane, di origine veneta — è stato proclamato vincitore del Trofeo, avendo preceduto nella classifica finale Maurizio Pescina e Alberto Colombo. Finotto ha ottenuto 131 punti con una decina di vittorie — conseguite a volte con una GTAm a volte con una GTA 1600 — e con una serie di brillanti piazzamenti, in gare disputate in diverse regioni.

Al Trofeo hanno partecipato 145 piloti di varie parti d'Italia, All'inizio, in marzo, era stato Gianni Giudici, di Abbiategrasso, a conquistare la prima vittoria a Monza con una Fiat-Abarth 695 gr. 2. L'exploit dell'esordiente durava fino a giugno quando Finotto, anch'egli neofita delle gare, lo raggiungeva e aumentava quindi il suo vantaggio, incalzato dap-

presso da Pescina. Alla conclusione, a novembre, la graduatoria era la seguente: Finotto punti 131, Pescina p. 109, Colombo p. 94, Erasmo Bologna p. 92, Vincenzo Gattafoni p. 85. E via via gli altri: Pieraccini, Pagnanelli, «Long John», Chiappari, Stefanelli, Ronchi, Del Carlo, Tacchini, Nardini, Gasparini, Rocchetti, Migliarini, «D'Artagnan», Rosei eccetera.

Durante la stagione il Trofeo Shop Car 33 ha registrato sei successi assoluti e un centinaio di vittorie di classe, con i piloti iscritti in primavera. L'idea del trofeo è stata di Daniele Arrigoni, coadiuvata dal fratello e dal padre. Il successo è testimoniato dalla notevole partecipazione di piloti, che, come s'è detto, sono stati 145. La premiazione è stata fatta dal dr. Francesco Gallo dell'Automobile Club di Milano.

Ricevendo il trofeo e il premio di L. 250.000, Finotto veniva applaudito anche perché ha manifestato l'intenzione di destinare la somma di danaro all'istituto degli Orfanelli di Treviglio. Il secondo premiato, Pescina, riceveva pure un trofeo e lire 100.000, mentre al terzo, Alberto Colombo, toccavano un eguale trofeo e L. 50.000. Altri premiati, oltre a Bologna e a Gattafoni, erano «Genny» vincitrice della coppa riservata alle «dame», Marcello Rosei e Luigi Verrelli protagonisti delle «notturne» di formula Monza durante l'estate. Per il maggior numero di vittorie di classe otteneva una targa ricordo Alberto Pagnanelli. Il dr. Colla dell'ufficio stampa Alfa Romeo ritirava la targa per la casa costruttrice mentre altri premi andavano alla Scuderia del Conero e alla Bergamo Corse.

Con l'occasione abbiamo rivolto delle domande ad alcuni piloti. Ecco le risposte.

FINOTTO: «Per le gare corte del 1972 correrò con una Escort 1800 sia nel campionato europeo che in quello italiano. Per quelle di durata, come la 24 Ore di Spa, invece resterò fedele alla GTAm».

COLOMBO: «Sto per avere una formula 3, cioè la Brabham di Foscati che passa ai... motociclisti d'altura, sulla scia dei campioni mondiali italiani».

t. f.



DE ADAMICH SPORTSMAN CHEVRON 1971

(ovvero: quando
i punti contano)

MILANO - Quasi a compensazione del mancato conferimento da parte della CSAI, nonostante i 44 punti totalizzati contro i 19 di Vaccarella, del titolo di campione italiano assoluto, ANDREA DE ADAMICH si è aggiudicato, in virtù delle sue vittorie e dei brillanti piazzamenti ottenuti nel campionato mondiale marche alla guida della «33.3» Autodelta, il PREMIO CHEVRON SPORTSMAN dell'Anno 1971 per l'AUTOMOBILISMO. Conseguentemente, all'Alfa Romeo è stato attribuito il Trofeo in bronzo del Premio Chevron.

Sintomatico in fatto che al secondo posto della graduatoria stilata dalla giuria, sia ARTURO MERZARIO che con le vittorie riportate nell'Interserie, nell'europeo della montagna e nel campionato marche 2 litri, ha totalizzato 37 punti. A pari merito, al terzo posto, sono invece il Campione d'Italia Nino Vaccarella e «Nanni» Galli.

Con la solita monotonia lo Sportsman dell'Anno per il MOTOCICLISMO è andato a GIACOMO AGOSTINI che per l'ottava volta consecutiva si aggiudica il Trofeo. A distanza abissale (394 punti contro 96 e 75) lo seguono nella graduatoria Parlotti e Grassetti. Il trofeo marche è stato, naturalmente, assegnato alla M. V. Augusta.

Il premio per la MOTONAUTICA è stato conquistato da RENATO MOLINARI (campione del mondo della cl. 2000 fuoribordo corsa)

Anche Verona nel consorzio per l'autodromo di LONATO

VERONA - L'Automobile Club scaligero ha tirato i fili di un anno di attività sportiva premiando nell'occasione i campioni sociali delle varie specialità. Il presidente della commissione sportiva dr. Guido Bassani prima di proclamare i campioni sociali ha svolto un'ampia relazione sull'attività della commissione sportiva nel 1971 a conferma della vitalità e della operosità del sodalizio. Tra le novità, il dr. Bassani ha annunciato che l'Automobile Club Verona in collaborazione con l'AC Brescia ha preso in esame l'opportunità di realizzare nel comune di Lonato, a pochi chilometri dall'uscita dell'autostrada della Serenissima, l'autodromo del Garda e che quanto prima sarà costituito un consorzio o una società del quale faranno parte anche gli Automobili Club di Mantova, Cremona e Bergamo.

Per quanto riguarda l'attività agonistica l'Automobile Club Verona nel 1972 organizzerà il 19 marzo il rally nazionale delle due valli (Valpolicella e Valpantena) su un percorso dello sviluppo di oltre 250 chilometri e che si snoderà attraverso le due valli sovraccitate. L'attività velocistica sarà ripresa invece a partire dal 1973.

Nel 1972 ad ogni buon conto la commissione sportiva allestirà una gara di velocità su circuito a Varano de' Megliari, l'autosciatoria Trofeo Faraoni.

Il presidente della commissione sportiva dr. Bassani ha quindi riferito con una punta di rammarico come l'Automobile Club ha dovuto rinunciare definitivamente, nonostante la grande volontà dei dirigenti scaligero, alla classissima competizione in salita, la Stallavena-Boscochiesanuova.



Asinistra, il presidente della Scuderia 4R-Lloyd Adriatico, avv. Aleffi, mentre presenta la sua relazione. A destra, il direttore generale del Lloyd Adriatico, ing. Bonzano, mentre si congratula con il campione sociale Alessandro Moncini. L'ing. Bonzano ha annunciato la istituzione di un premio a favore di coloro che meglio si saranno adoperati per la sicurezza delle gare automobilistiche e dei piloti



Una iniziativa del LLOYD ADRIATICO per festeggiare la sua Scuderia

Un premio annuale per la sicurezza

TRIESTE - «E' ormai entrato nell'uso comune dire che gli sports motoristici ed in particolare l'automobilismo, lasciano indifferenti la maggioranza degli sportivi e degli stessi utenti della strada. Ebbene, ciò non è vero, ed in modo particolare per quel che riguarda la seconda categoria, anzi, tutti i possessori di un qualsiasi automezzo hanno nel sangue lo spirito dell'agonismo, in dosi più o meno forti a seconda dei casi». Così ha detto l'ing. Enrico Bonzano direttore generale del Lloyd Adriatico «Anche questo è agonismo, inteso nella maniera più pura e che forse è superiore a quello degli sportivi propriamente detti, proprio per questa sua origine istintiva e severa di ogni altro compromesso».

«Resta così dimostrato che l'agonismo è qualcosa di innato, cui difficilmente si sfugge anche da persone affatto convinte di non esserne facile preda. Ecco perché il Lloyd Adriatico ha dato il suo nome ad una scuderia automobilistica ed ecco perché, affinché questo latente agonismo non divenga fonte di sciagure, ha deciso di istituire un premio annuale, per il quale è in corso lo studio del regolamento, da assegnare al costruttore, al tecnico, al pilota, al dirigente sportivo od al giornalista che abbia dato nel corso dell'anno il maggior contributo alla soluzione del delicatissimo problema della sicurezza nello sport automobilistico, problema di cui ormai più

nessuno può permettersi di ignorare la necessità di soluzione. Con questo premio annuale — ha concluso l'ing. Bonzano — noi del Lloyd Adriatico riteniamo di degnamente servire sia l'automobilismo agonistico che l'utente della strada che delle soluzioni trovate potrà, in un secondo tempo, avvantaggiarsi».

Lo spunto per il lancio di questo premio non poteva trovare una più degna cornice della cerimonia (chiamamola così per comodità precisando peraltro che essa ha avuto ben poco per non dire nulla di strettamente «protocollore») che ha riunito nell'elegante ristorante «A la Bora» di Grotta Gigante, piloti, dirigenti, amici, e soci della Scuderia 4R Lloyd Adriatico per la premiazione dei piloti che maggiormente si sono distinti nella stagione testé chiusa.

«Questa sera — ha detto il presidente della Scuderia avv. Aleffi — non vogliamo soltanto fare il bilancio dell'attività svolta nel 1971 ma desideriamo soprattutto formulare i più sinceri voti per successi e affermazioni a tutti i piloti della Scuderia, vecchi e nuovi affinché legati da quella passione che li accomuna in gara e fuori, diano sempre maggiori attestazioni di come lo sport possa cementare solide amicizie».

«Questo nostro sport che sembra essere il non plus ultra dell'individualismo, fino quasi a costituire una es-

sperazione, ha invece come diretta conseguenza il desiderio dei piloti di sentirsi legati al di fuori delle gare ed in questo sono certo che la nostra Scuderia è il catalizzatore necessario ma anche il più indicato e quasi naturale soluzione; ciò è dimostrato da quanti vogliono ingrossarne le fila e dal fatto che nel 1972 la Scuderia si cimenterà con una più qualificata ed imponente rappresentanza in tutti i rami dell'ago-

OSELLA-SUD a Napoli (per i clienti)

● Enzo OSELLA, il preparatore-manager torinese, ha esteso la sua attività anche nel sud d'Italia. Infatti, Osella ha preso accordi con l'officina Cannella di Napoli la quale curerà la messa a punto di due vetture Abarth da cedere in affitto ai piloti per un numero di gare da stabilire. Le vetture sono un 1300 «fuoribordo» su telaio duemila, dotato di un motore bialbero due valvole, ed un 1000 cunco «fuoribordo» in versione 1972. Il Cannella si occuperà, naturalmente, anche dell'assistenza e disporrà di un magazzino ricambi.

nismo automobilistico».

L'avv. Aleffi ha quindi fatto una sintesi retrospettiva dell'attività svolta dalla scuderia in sette mesi di attività (la sua data di nascita è infatti il 6 maggio 1971) e da essa abbiamo appreso che la Scuderia ha partecipato ad una cinquantina di gare ottenendo tre vittorie assolute (Trieste-Opicina, Bressanone-S. Andrea e Coppa Città di Rende), 16 vittorie di classe, 12 secondi e 8 terzi posti nella velocità; una vittoria di classe ed un secondo posto nei rallies, la vittoria assoluta nel II Trofeo Innocenti-Agip ed ottimi piazzamenti nella regolarità sprint e pura.

Dopo brevi interventi di altri dirigenti del Lloyd Adriatico ed un minuto di raccoglimento in memoria del pilota Tandoi deceduto alla Targa Florio ha avuto inizio la premiazione. Sono sfilati così davanti al tavolo della Presidenza per ricevere il premio (medaglie d'oro e d'argento raffiguranti nel davanti il Sigillum Civitatis Tergestine e nel retro il distintivo della scuderia) il campione sociale Alessandro Moncini, Luigi Cabella, Paolo Friso, «Maximilian», Franco Cristiano Lutman, Guglielmo Vallisneri, Umberto Porcu, Lucio Kisvarday, Umberto Fano, Luciano Biasutti, Luciano Viaro, Gigliola Umek e Renato Verzier.

Una medaglia d'oro anche all'avv. Aleffi.

Carlo Burlando



Accanto al dott. Bassani, ecco il campione sociale dell'A.C. Verona, Walter Donà stringere la mano a Cesare Cabianca, figlio dello scomparso campione Giulio

LE CLASSIFICHE DEI CAMPIONATI SOCIALI - VELOCITA': 1. Walter Donà p. 37,50; 2. Reno Amighini 36,05; 3. «Bugh» 35,10; 4. «F.L.» 27,80; 5. Guido Sanetti 27,70; 6. Ennio Predonzan 26,65; 7. Pierluigi Melandri 26,30; 8. Arnaldo Savoia 26,20; 9. Gastone Zanarotti 25,70; 10. Orlando Romagnoli 24,80; 11. Marzio Fantini 23,10; 12. Attilio Bortolomeazzi 17,40; 13. Alfredo Faraoni 16,50; 14. Renzo Revello 14,50; 15. Vittorio Bortolomeazzi 14.

RALLY: 1. Sergio Lipizer p. 68; 2. Cesare Cabianca e Pietro Corradini 18,50.

REGOLARITA' SPRINT: 1. Lucio Lipizer p. 50; 2. Cesare Cabianca 39,50; 3. Paolo Righetti 20.

Infine sono stati consegnati dei premi speciali a Guido Sanetti per avere disputato il maggior numero di gare (21) e a Giuseppe Sartori quale unico partecipante nel settore della regola ita.

Attilio Trivellato

Ex-aequo a 3 nel «NOVOLAN»

La segreteria della Federauto-Costruttori ha comunicato la nuova classifica definitiva del Trofeo Novolan-Auto-sprint, corretta in base alle ultime risultanze ed in base ai comunicati dei vari piloti. Risultano primi, a pari merito, tre piloti, cioè Lella Lombardi (Biraghi-Fiat F. 850), Alberto Fossati (Brabham F. 3 e Biraghi F. 850) e Giancarlo Naddeo (Tecno F. 3 e De Sanctis F. 850), che hanno totalizzato ciascuno 61 punti. I tre si dividono quindi le 1.800.000 lire riservate ai primi tre classificati, aggiudicandosi 600.000 lire a testa.

La speciale classifica per i costruttori, dotata di un premio di 200.000 lire, è stata vinta da Luciano Biraghi, seguito da Gino De Sanctis (cui vanno lire 100.000). Per quanto riguarda le scuderie, è risultata vincente la Scuderia Meneghina 3 F seguita dalla Scuderia Italia.

I premi messi in palio dalla ditta Novolan verranno consegnati ai piloti ed ai costruttori sabato 22 gennaio 1972, alle ore 13, allo Sporting Club di Monza, nel corso di una colazione in onore dei vincitori.

Questi i punteggi:

- | | |
|--|----------|
| 1. Lella Lombardi (Scud. Meneghina 3 F) | punti 61 |
| 1. Alberto Fossati (Scud. Meneghina 3 F) | punti 61 |
| 1. Giancarlo Naddeo (Scud. Italia) | punti 61 |
| 4. Massimo Ciccozzi (Scud. Nettuno) | punti 48 |
| 5. Alceste Bodini | punti 46 |
| 7. Manfred Mohr (Scud. Meneghina 3 F) | punti 46 |
| 7. Sandro Ginotti (Scud. Jolly) | punti 42 |
| 8. Claudio Francisci (Scud. Meneghina 3 F) | punti 36 |
| 9. A. Pesenti Rossi (Scud. Bergamo Corse) | punti 35 |
| 9. Carlo Facetti (Scud. Brescia Corse) | punti 35 |

seguono altri 45 piloti. I primi 20 hanno ricevuto un premio in denaro, mentre dal 21. al 40. hanno ricevuto un premio Novolan. In totale, la Novolan ha messo in palio un montepremi di 3.500.000 lire, ai quali oltre alle 300.000 lire riservate al primo e al secondo dei costruttori, c'è da aggiungere la cifra di 100.000 lire riservata a quel pilota-Novolan che ha conseguito una vittoria assoluta in gare di Formula 2 e prototipi.

Di questo premio supplementare hanno fruito Claudio Francisci (vincitore della gara internazionale di F. 2 concomitante con il Gran Premio Lotteria di Monza) e Carlo Facetti, vincitore del Gran Premio Repubblica a Vallelunga.

● Alla 1000 KM DI BUENOS AIRES saranno in pista anche due piloti peruviani, Block e Dibos.

● Il direttore delle ricerche della GOODYEAR ha dichiarato che per sfruttare i vecchi pneumatici è possibile tramutarli in erba artificiale, con spesa piuttosto modesta.

La ragazza di LIMBIATE

Fra le scuderie che hanno partecipato all'Autotorneo «La Limbiate» è stata tra le più attive: alla premiazione molte le coppe per i soci riuniti tra Enzo Longino (alla sinistra) e la biondissima Eliana Gallinari

LIMBIATE - Fra le Scuderie che più si sono messe in luce nell'Autotorneo Italiano 1971 la Scuderia «La Limbiate» è stata senz'altro una delle più importanti. Difatti, La Limbiate oltre ad aver partecipato sempre con un considerevole numero di piloti, tutti giovanissimi, fra i 20 e i 25 anni, si è classificata al secondo posto fra le Scuderie in ben 4 gare per merito di Cocchi, Ravanelli, Ferrari, De Bellis, Praticò e Libero.

Il coordinatore Enzo Longino, il primo da sinistra nella foto, sta pre-



parando un gruppo di soci ancora più numeroso fra cui alcune donne che con Eliana Gallinari, Luciana Borghi ed il recente acquisto la Campionessa Rita Ramanzini, costituiranno la sezione femminile, per partecipare all'Autotorneo Italiano 1972 la cui formula ha incoraggiato la costituzione della Scuderia e la valorizzazione degli appassionati di automobilismo sportivo di Limbiate.

TRE PIETRE per aiutare giovani toscani

FIRENZE - « Aiutare i giovani facendo in modo che, senza gravami finanziari, possano mettere in luce le loro possibilità agonistiche », questo è il motto che contraddistingue i dirigenti della giovane Scuderia Autoclub Tre Pietre, con sede in Firenze, presso il Circolo Dante (via di Mezzo n. 46), nata un anno fa e ricca di buoni propositi per l'avvenire. Tre i piloti in attività di servizio nel 1971, Giancarlo Biagiotti, Mario Bellanza e Massimo Della Nave, sette nel 1972 ovvero i tre già citati e Roberto Vannini, Massimo Mosconi, Andrea Brunori e Mauro Mori. Per merito dei tre « anziani » la Scuderia ha potuto conquistare il terzo posto di club nella classifica FISA relativamente alla corsa in salita Coppa della Collina.

I quadri direttivi dell'associazione, Mario Bellanza presidente, Antonio Biondo vice presidente, Giancarlo Biagiotti e Gianfranco Grifoni segretari, Osvaldo Checcarini, Sergio Ghetti e Roberto Vannini consiglieri, nel programma che hanno varato, non limitano i fini della Scuderia alla sola partecipazione a competizioni di vario genere, bensì prevedono un calendario organizzativo che comprende alcune gimbane automobilistiche, una gara di economia e consumo e un corso di guida sportiva gratuito riservato a tutti i soci sostenitori.



A sinistra, Eris Tondelli ha il gradito compito di premiare la signora Cervini. A destra, la F. Italia presa d'assalto e vagheggiata dai giovani della Cerrina. Seduto al volante è L. Zampolli

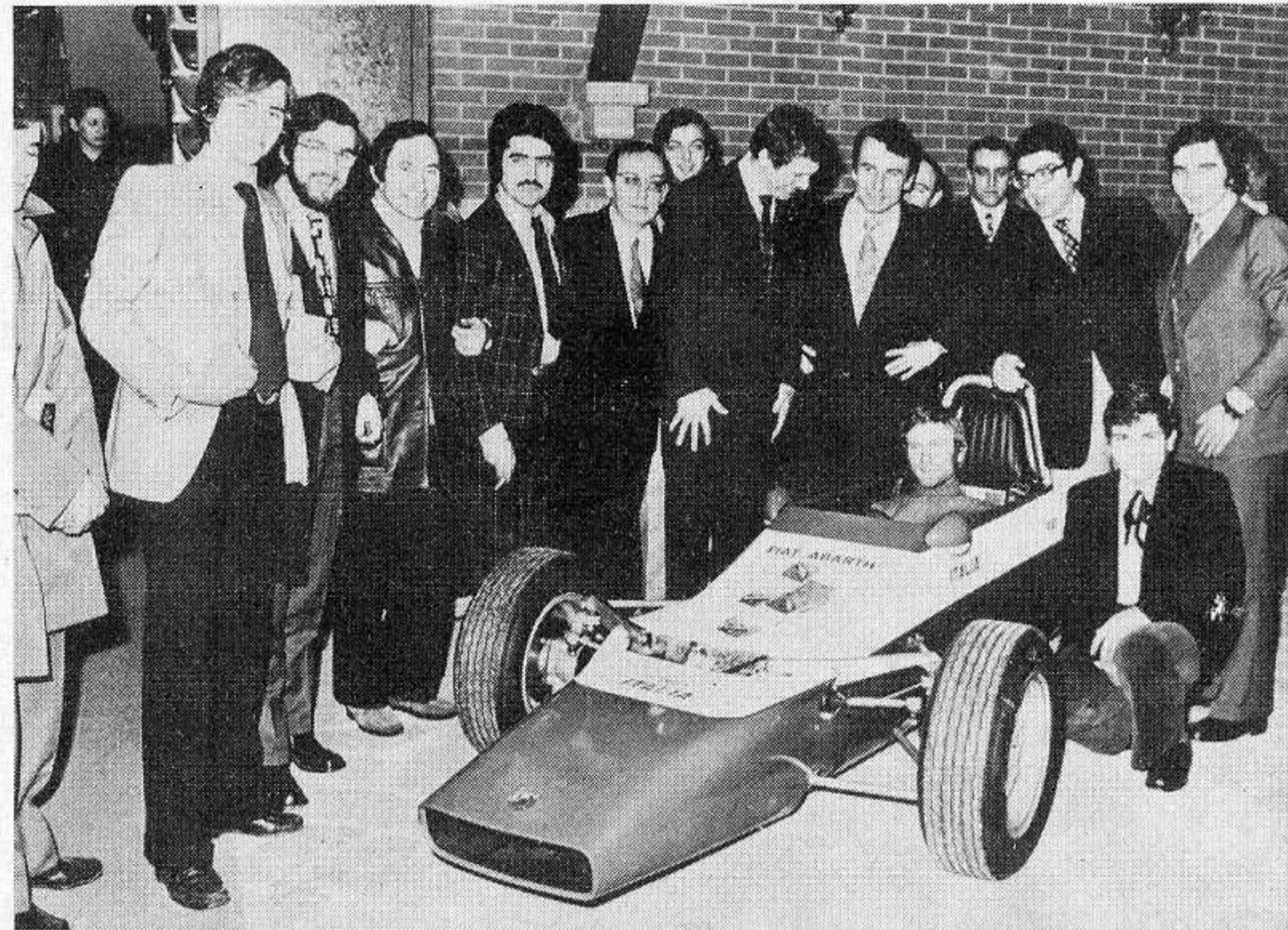
« Squadra 7 » Jolly nei rallies (e cinque piloti in Formula 3)

Il Jolly Club di Milano, senz'altro una delle scuderie più « rallistiche » che abbiamo in Italia, ha deciso di potenziare ulteriormente questo sempre più interessante settore. In questi giorni, infatti, il consiglio del Jolly ha deliberato di fare tutti gli sforzi (fra l'altro Roberto Angiolini è alla ricerca di uno sponsor) per varare una squadra composta da cinque Lancia HF 1600 e da due o tre vetture Opel. Questi i piloti: Serena Pittoni, Cavallari (che è stato tolto dalle « grinfie » della squadra Porsche-Italia), Innocente, Verini, Dall'Ava, Felcher, Fasan ed un debuttante.

Molto importante, a questo riguardo, l'interessamento della General Motor, che sta

sempre di più aiutando i clienti sportivi, che metterà a disposizione del Jolly due camioncini Bedford completamente attrezzati dalla BETA Utensili (una ditta che già collaborava con il Jolly), mentre anche la Kleber affiancherà l'iniziativa con un camioncino perfettamente attrezzato per quanto riguarda le gomme.

In campo velocistico, il Jolly Club è intenzionato a perfezionare la sua squadra di Formula 3, che sarà assistita da Gianfranco Bielli. I piloti sono Cinotti (esaurita la squalifica imolese), Pescia, Noè e poi forse Bertoni e Carlo Giorgio, a seconda degli accordi pubblicitari che saranno in grado di stringere personalmente.



Il dottor Farina, direttore dell'AC di Torino, consegna a Piero Lavazza il pesante Trofeo per la sua vittoria nel Campionato Piemontese

La festa del RACING CLUB TORINO

Una F. ITALIA in palio alla "Cerrina"

TORINO - Venerdì 17 dicembre, contro ogni superstizione, la Racing Club ha premiato i partecipanti al Campionato Piemontese in una simpatica festa svoltasi sulla collina torinese. Al vincitore Piero Lavazza oltre ad un trofeo è stata consegnata una Fiat 500, al secondo classificato Giovanni Carena oltre ad un trofeo, una Vespa, a Zampolli Ledy, terzo classificato, oltre al trofeo un motociclo. Presenti alla simpatica cerimonia molti esponenti dell'automobilismo piemontese: il dr. Farina Sansone, direttore dell'ACI Torino e il dr. Aimaretti, direttore della Sezione sportiva, molti giornalisti e piloti. Moltissimi i premiati, tra i quali la simpatica signora Cervini, alla quale è stata consegnata un'accensione elettronica Electronic Racing quale prima concorrente femminile e 14.ma assoluta.

I veri premiati, comunque, anche se rimasti senza trofeo sono i componenti del Racing Club, primo fra tutti Picatti Alberto « il boss », il geom. Piero Vaschetto, Samuele Maggi, la signora Borello Lavarino Emilia, Aldo Giovannini, Giorgio Borsieri, Aurelio Martina, Galano Giuseppe, Gangemi Giuseppe e Picatti Giovanni, padre di Alberto. In un anno infatti sono riusciti a creare una mentalità sportiva in molti giovani, circa 2000 in dieci gare, a far sì che venissero rilasciate una quarantina di licenze CSAI e a portare circa 40.000 persone a vedere gare automobilistiche.

Se gli inizi sono stati difficili, verso la fine della stagione si è concretato il dialogo con gli Enti Sportivi che ha avuto il suo crisma nella sera della premiazione con la presenza delle Autorità dell'ACI in un'atmosfera cordialissima.

Occorre specificare che la Racing Club non è una scuderia nel senso tradizionale, cioè i suoi soci non

Così il CAMPIONATO PIEMONTESE

NOMINATIVO	50	47	45	44	43	42	41	40	39	37	30	29	20	TOT. P.TI.
1 LAVAZZA Piero														350
2 CARENA Giovanni														347
3 ZAMPOLLI Ledy														344
4 DI ROSA Vincenzo														334
5 GIORDANA G. Mario														332
6 SCANAVINO Roberto														328
7 GRANDINI Bruno														322
8 DELIA Vincenzo														321
9 GEDDA Livio														321
10 POZZATI Matteo														318
11 « ANDYSOM »														315
12 CAVEGLIA Italo														311
13 PAVESE Francesco														310
14 CERVINI Maria														307
15 DESOGUS Ezio														294
16 TRINELLI Alfeo														290
17 STROPPOLO Attilio														288
18 PAPANUTTO Celeste														1 287

N.B. - Al primo di classe 50 punti; al secondo di classe 47 punti; al terzo di classe 45 punti.

◊ PREMIATI ANCHE i primi 10 piloti che dopo le note vicende con la CSAI, hanno preso la licenza da conduttore. (In sostanza è stato loro rimborsato l'importo della licenza stessa): CAVEGLIA Italo (licenza dal 19-6-1971); DESOGUS Ezio (16-6-1971); DI ROSA Vincenzo (11-6-1971); GEDDA Livio (16-6-1971); PAVESE Francesco (18-6-1971); POZZATI Matteo (17-6-1971); SCANAVINO Roberto (11-6-1971); STROPPOLO Attilio (18-6-1971); TRINELLI Alfeo (16-6-1971); ZAMPOLLI Ledy (19-6-1971).

sono necessariamente dei piloti, ma degli appassionati riuniti per realizzare un rilancio dello sport motoristico in Piemonte.

Presente anche Eris Tondelli, notissimo pilota gentleman piemontese, che infervorato dall'atmosfera amichevole si è lasciato trascinare promettendo per il '72 ai migliori piloti della « Cerrina » una Chevron per qualche gara. Generosità sottolineata da applausi violentissimi.

Premiati anche i giornalisti che

hanno collaborato al lancio della « Cerrina » e in particolare AUTOSPRINT nella figura del direttore Marcello Sabbatini.

Programmi per il '72: seconda edizione del Campionato Piemontese con qualche gara di assaggio per verificare la nuova Formula e cioè: sono ammessi i primi quattro gruppi CSAI più la Formula libera.

A questo riguardo e cioè se si devono far correre insieme i mostri derivati da vetture di serie e i mostri

nati dalla sola fantasia dei costruttori, dopo la premiazione si è svolta una « tavola rotonda » interrotta a causa dell'ora tarda e dai discorsi euforici (tipo 500 Fiat con motore Abarth 2000 e più). Per cui si farà qualche gara di prova in attesa di decidere un Regolamento definitivo per il Campionato.

Per questo campionato il premio, CSAI permettendo, sarà una Formula Italia, già presentata la sera della premiazione grazie alla gentilezza della signora Costa Regina e del dr. Avidano dell'Abarth. I premi successivi saranno delle meravigliose moto Suzuki per le quali si stanno conducendo trattative con la Ditta Monzeglio.

Sempre per il '72 oltre al Campionato sono in programma modifiche alla pista per migliorare il percorso (allargamento) e la sicurezza (reti e protezioni). Soprattutto per la sicurezza ogni sforzo non è mai superfluo.

Verranno svolte anche gare tris e anche in notturna, se si potrà dotare l'impianto di una opportuna illuminazione.

A proposito del fervore « corsaio » destato dalla « Cerrina » sono appena cessate le gare e tutti i protagonisti in gran segreto stanno affilandosi i ferri per il '72. Sono in preparazione almeno due mostri, prototipi 1300, e molti altri derivati da vetture di serie; Zampolli ha acquistato il prototipo di Varano progettato dall'ing. Dallara e con questo ha realizzato alla « Cerrina » tempi spettacolari. Lo stesso Piero Lavazza alla guida di questo prototipo ha compiuto mirabile. Giordana con il Formula 3 ex Truffo è sulla loro stessa linea. Dalla Chiesa tace e progetta, quindi si aspetta un '72 ricco di sostanza.

Giorgio Rossotto

È morto a 83 anni
Telesforo FINI

L'HAUSER alla rovescia dei campioni

MODENA - È morto Telesforo Fini, il grande gastronomo di fama internazionale. Aveva 83 anni. Alla sua mensa, nel caratteristico ristorante di Rua Frati Mimori, si sono seduti grandi campioni del volante di ieri e di oggi. Si può dire fosse il loro dott. Hauser alla rovescia. Ricordiamo la tavola con Tazio Nuvolari, Decimo Compagnoni, Enzo Ferrari e il povero Dino, quando Tazio venne a raccontare l'avventura della sua ultima Mille Miglia allorché, volando ormai con la Ferrari verso il traguardo vittorioso, perse il cofano e fu come perdere la scommessa fatta alla partenza con Maggi, giurando che avrebbe vinto.

Da Fini (e lo stesso gastronomo, che aveva una certa competenza in fatto di automobilismo, prendeva parte alle conversazioni) è passato e passa tutto il mondo dello sport automobilistico. Ancora ci troviamo da Fini con Manuel Fangio accompagnato da Giambertone allorché il campione argentino firmò il contratto per la Ferrari. « Vieni subito da Fini » ci disse Giambertone al telefono. E lì trovammo Fangio, Ferrari e lo stesso Giambertone.

Fangio volle suggerire a Fini di preparare per i suoi clienti l'« asado », specialità con carne di manzo cotta sulle brace e condita con olio, aglio, aceto e sale. « No — disse Fini — io apprezzo moltissimo la sua specialità, ma ai miei clienti intendo dare il mio zampone ». E Fangio, naturalmente, che era assai ghiotto di queste delizie modenesi (tanto che Giamba gli raccomandava di non approfittarne per non ingrassare) convenne che Telesforo Fini aveva ragione. « E poi voglio — replicò Fini — che lei diventi un estimatore del nostro aceto balsamico ». E gli fece preparare una insalatina ricciolina condita con olio d'oliva e aceto balsamico (di quello casalingo, preparato e gelosamente conservato in solaio da una delle figlie di Telesforo Fini: la signorina Giulietta).

Ho presente ancora quando rientrarono Giovanni Bracco e Umberto Maglioli dalla Carrera Panamericana facendo venire le ore piccole chiusi nel ristorante davanti a ogni ben di Dio. « Mi piace tanto questo lambrusco — disse Bracco che in fatto di vini se ne intendeva — al punto che lo preferisco ai miei piemontesi; un momento però, il lambrusco va bene con i tortellini, lo zampone, i famosi carrelli di bolliti ecc, perché è certo che ai cibi pesanti si addicono vini frizzanti e leggeri ».

Ricordo Stirling Moss al quale Fini fece omaggio di un sacchetto di tortellini; ricordo Chinetti con Dan Gurney e ricordo Johnny Walker, produttore di whiskey e patron delle Lotus, allorché fece un contratto con Telesforo Fini per inviargli del suo whiskey. E Fini: « Accetto e le mando in cambio tanti tortellini, zamponi e lambrusco ». Infine una carrellata di ricordi: Luigi Musso, Eugenio Castellotti, Phil Hill, De Portago (« di vini me ne intendo — disse De Portago — e il lambrusco fa per me »), Castellotti fu da Fini a pranzo nel giorno stesso dell'incidente mortale e De Portago fece da Fini l'ultima sosta prima di partire per Brescia per la Mille Miglia fatale.

Qui dal gastronomo modenese abbiamo incontrato per la prima volta De Tomaso appena giunto a Modena; siamo stati con Bebra, con Gendebien, con Siffert coi fratelli Rodriguez, col « marine » Ginther.

Per tutti Fini aveva un sorriso e parole beneauguranti. E' scomparso lasciando un incancellabile ricordo come uomo, e come imprenditore che da semplice garzone di bottega aveva creato una azienda gastronomica famosa.

Mario Morselli

I nuovi dirigenti dell'ASPRMONTE

REGGIO CALABRIA - Con la proclamazione di Antonio Condina campione sociale 1971, la riunione conviviale della Scuderia Aspromonte ha festeggiato i suoi soci sportivi al termine dell'annata agonistica. Nella scia di Antonio Condina si è classificato Michele Vesce, mentre dietro lo stesso Condina vincitore anche del campionato partecipazioni, sono giunti Giacomo Lauro e Santo Nocera. Nella stessa serata hanno avuto luogo anche le elezioni delle cariche sociali per il triennio 1971/74. elezioni che hanno dato i seguenti risultati: Avv. Francesco Colosi presidente; Sig. Nino Scopelliti vice presidente; dott. Salvatore Perrotta segretario; dott. Antonino Cormaci tesoriere; Ruggero Ramirez e Silvestro Zagarella consiglieri.



I molti buoni propositi '72 del nuovo consiglio Feder karting

Un rilancio regionale

Il Consiglio della Federazione ha tenuto la sua prima riunione a Bologna. Era la prima del nuovo Direttivo e, naturalmente, non poteva non essere una seduta lunga ed interessante sotto ogni riflesso; persino quello polemico delle rientrate e tanto sconcertanti dimissioni del sig. Piero Truffo, ha contribuito a sottrarre tempo al tempo. Era in discussione la politica sportiva del prossimo triennio, che vede al timone della FIK gente nuova. Gente nuova per una politica di riordino generale e per un impulso a tutta l'attività.

Tema generale in discussione, la relazione preparata dalla segreteria, che nel centrare ogni problema della futura attività, ne programmava anche l'iter nelle modalità di svolgimento e di pratica attuazione.

Particolare attenzione al problema delle zone del sud e, specificatamente, la situazione della Sicilia, che necessita di una soluzione a breve termine e soddisfacente, ha interessato il Consiglio, tanto da predisporre un'analisi in loco del segretario per la ripresa nell'isola di tutta l'attività.

Un rilancio agonistico su scala nazionale con particolare risvolto alla funzione regionale, ha portato a programmare: i Campionati Regionali che troveranno ancora sfogo agonistico in una Coppa FIK delle Regioni che avrà svolgimento a fine stagione; ● esaltazione del fattore propedeutico dello sport del kart con il disporre dei contributi per i piloti più promettenti e validi onde agevolare il passaggio sia alla Formula Italia, tanto contesa, che al K 250, stadio, questo, di transizione; ● creazione di un Fondo Promozionale onde poter, ogni fine anno, disporre di una certa somma per intervenire nei settori più delicati e bisognosi; ● continuazione della politica promozionale della classe nazionale che dovrà continuare ad essere quel vivaio che sinora ha propiziato le fortune del karting; ● estensione della stessa politica nella classe 125 cc che lamenta una certa contrazione a causa della libertà-licenza, facendone lievitare i prezzi sino a metterla in crisi; ● i corsi degli ufficiali di gara, annoso e grave problema cui la Federazione dovrà dedicare ogni sforzo per avviarlo ad iniziale soluzione; ● intensificazione della campagna soci in modo da portare il pilota ad interessarsi attivamente dei problemi del suo settore, con il renderlo edotto di ogni provvedimento, inserirlo, in sostanza, attivamente nel settore e non solo averlo come attore passeggero sui campi di gara; ● un piano organico per il potenziamento sia sportivo che tecnico dei maggiori tracciati nazionali su cui svolgere, sotto l'egida della Federazione, anche manifestazioni di formule automobilistiche e motociclistiche adatte ai tracciati; ● creazione per il 1973 di un pool di piste per un'organizzazione a catena di coppe e trofei; ● sviluppo di un'attività sportiva regionalistica e internazionale, con minor accentrazione di gare nazionali, in modo da portare i piloti a più gare ed a meno dispendio in trasferte; ● revisione della regolamentazione sportiva e tecnica in modo da renderla più aderente alle reali possibilità organizzative; ● intervento degli organi della Federazione in ogni fase della vita del karting, sia essa sportiva che industriale ed organizzativa.

Ha ribadito infine la crescente necessità di una sempre più dinamica collaborazione con la CSAI per il potenziamento dello specifico settore sportivo e una collaborazione a livello degli Automobili Clubs provinciali.

Un esame di così vasta problematica ha tenuto il Direttivo impegnato in una seduta faticosa, l'aver, però, disaminato i problemi e dato agli stessi la soluzione di avvio, è già tanto.

Il Consiglio Federale ha esposto il suo programma ed ora la parola ai fatti. Fatti che, saranno salienti solo se una volontà unanime di operare animerà l'intero consesso senza prevenzioni e predisposizioni e non si ricadrà nelle solite diatribe insulse, che sinora sono state croce e delizia del karting.

PROSSIME GARE

9 gennaio '72 PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3. prova Torneo d'Inverno - 30, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 4. prova Torneo d'Inverno - 13 febbraio, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5. prova Torneo d'Inverno.

Sottoscrizione pro Cantelli

Somma precedente L. 1.300.500 - Vittorini Enzo 10.000; Ferretti Duilio 10.000; Antonelli Roberto 5.000; Colangelo Adelchi 5.000; Di Santo Gaetano 5.000; Carlo Corti 5.000; G. Carlo Giusti 5.000; William Cavecchi 5.000; Galdino Poli 5.000; Antonio Natale 5.000; L. Guerra 5.000; Pavese 5.000; Barilli 5.000 - Totale L. 1.375.000.

STA per giungere in edicola

il nostro NUMERO

SPECIALE

sintesi

1971

costerà

MILLE

LIRE

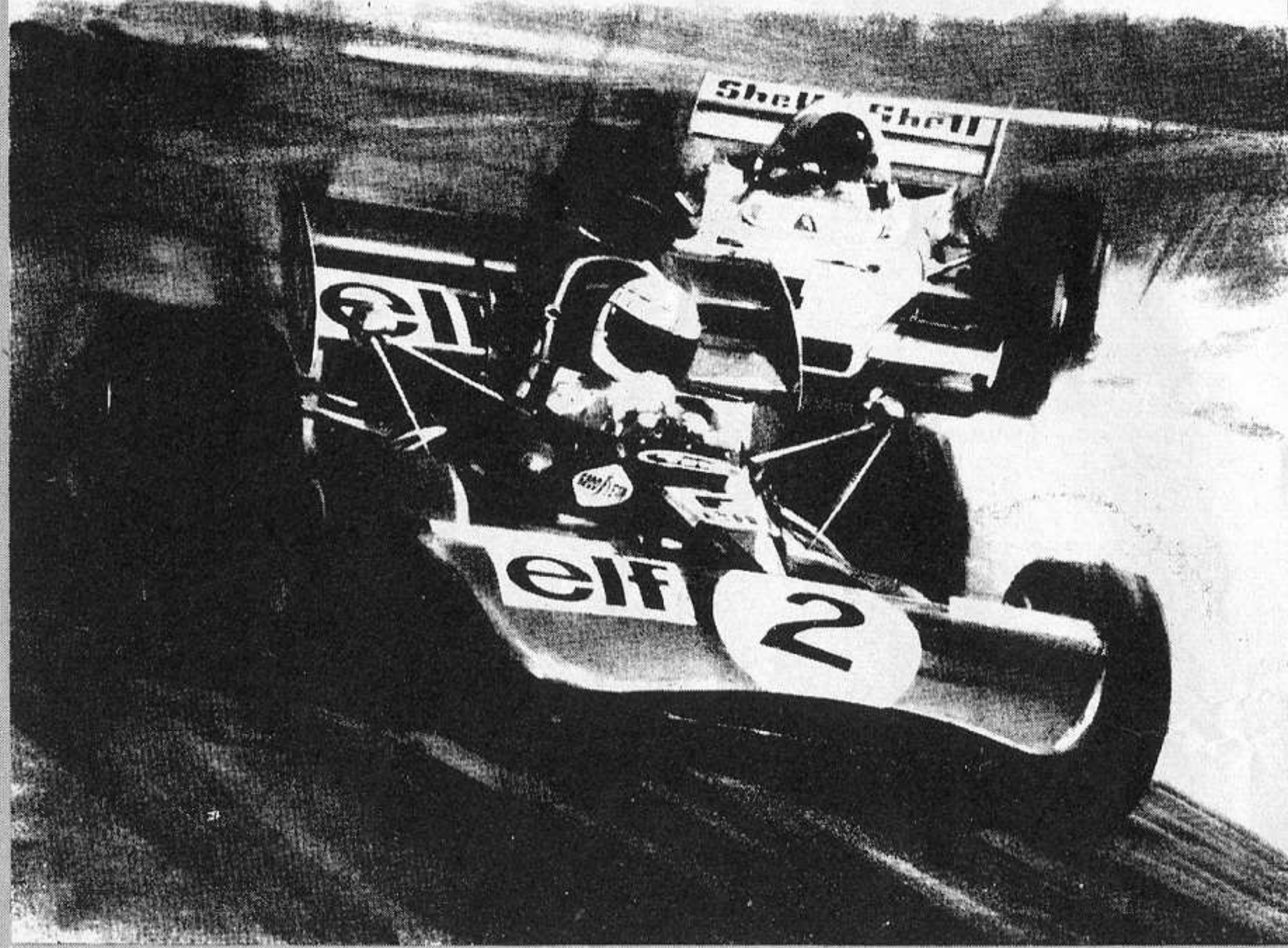
AUTO SPRI NT

edizione in 3 lingue
italiano
english
francais

IN REGALO
il DISCO
CIFRARIO
della velocità

supplemento al n. 51/52
NUMERO SPECIALE

spedizione in abb. postale gruppo II
1000 lire



Ricambi a prezzi controllati motore a 2 tempi sui k. 250

La nuova stagione agonistica è già alle porte. Le poche settimane infatti che mancano alla ripresa delle gare sulle varie piste, lo sappiamo, passano molto in fretta. E' questo il momento dei preparatori, dei piani tattici, dei programmi da impostare, degli obiettivi da imporsi. E' il momento in cui molti pianificano (e spesso sbagliano) tutta una stagione di corse.

Viva è pertanto la curiosità per quello che di nuovo il 1972 potrà offrire e per quello che i nuovi reggenti della Federazione sapranno mantenere. A questo proposito possiamo confermare alcune anticipazioni come la classe 130 che di sicuro è ben vista dai nostri costruttori di motori e come la creazione di alcuni centri vendita di accessori (candele, gomme ed altro) che dovrebbero prendere vita a PARMA (Mezzadri), BOLOGNA (Buratti) e presso il KARTING CLUB TORINO. In tutti questi, i prezzi dei prodotti saranno controllati dalla Federazione ed è quindi auspicabile (se le promesse saranno mantenute) che anche in altre parti dell'Italia ne sorgano degli analoghi in cui i piloti possano rivolgersi senza paura di sentirsi proporre delle cifre da capogiro.

E' confermato pure l'interessamento di Tony per un telaio della classe 100 nazionale come pure la messa in produzione di qualche nuovo K. 250.

A proposito di K. 250 Buratti ha studiato un nuovo retrotreno con sospensioni indipendenti, freni centrali, barra stabilizzatrice ed assale in tre pezzi che nella sua prima uscita sulla pista di Pomposa sembra abbia dato dei risultati sorprendenti con un abbassamento dei tempi dell'ordine di oltre un secondo al giro. Sappiamo anche che di queste unità modificate ne sono già state approntate una decina per i clienti dell'officina bolognese.

Inoltre sembra oramai sicuro l'avvento dei motori due tempi (tanto graditi ai piloti forse perché fanno un rumore più automobilistico) anche nel K. 250. Le unità omologabili per la 1. categoria super sarebbero Montesa, Bultaco ed Ossa di produzione spagnola ed il Maico di produzione tedesca. Allo stesso tempo verrebbero proposte per la 1. categoria normale i propulsori italiani Villa e Gori.

Tutti questi motori sono regolarmente in vendita in Italia ad un prezzo oscillante tra le 300 e le 350.000 lire.

In ultimo Buratti ha comunicato il prezzo di vendita delle sue gomme ricoperte per la terza categoria nazionale: sia le anteriori che le posteriori costeranno 3200 lire cadauna.

Una proposta e un augurio del vice-presidente federale

3 soci per pilota

Sulla scia di quanto deliberato nell'ultimo consiglio tenuto a Bologna l'8 dicembre scorso, nel quale ampiamente fu dibattuta la questione relativa al potenziamento dei tesserati soci e sostenitori della nostra federazione, si propone che nelle prossime manifestazioni kartistiche, tutti gli appassionati del karting diano quanto di meglio può esprimere la loro passione per lo sport al fine di rafforzare la federazione. Riteniamo che una federazione forte potrà degnamente rappresentare il numero dei kartisti che tutti si vuole aumentare in progressione geometrica. Ci sembra giusto sottolineare che il rapporto fra piloti e soci debba essere di almeno uno a tre; questo per evitare che si ripetano le debolezze degli anni passati quando si riscontrava stranamente che a 1200 piloti corrispondevano solo 460 soci.

Sull'onda di questa nuova politica di rilancio che deve segnare una rinascita globale del kartismo soprattutto nel sud, e a questo proposito va elogiata l'iniziativa di Napoli che ci vedrà presenti in maniera massiccia all'apertura della pista, pare ottima l'idea di indire una serie di giornate nelle varie piste d'Italia dedicate al tesseramento. Cogliendo l'occasione della prima gara dell'anno che si svolgerà alla Pista d'Oro il 9 gennaio prossimo venturo, crediamo opportuno che la prima giornata associativa abbia luogo in quella sede nello stesso giorno della manifestazione.

E' chiaro che l'iniziativa non deve restare isolata e quindi gli organizzatori delle prossime giornate sportive raccolgano l'implicito invito di continuare su questa linea.

ing. Davide Del Fante
vicepresidente Feder-Karting

Un progetto ci è arrivato da REGGIO CALABRIA

L'autodromo Pentimele (con qualche riserva...)

REGGIO CALABRIA - Le iniziative per fare diventare l'Italia, oltre che la terra dei poeti e dei navigatori anche quella degli autodromi, fioriscono come le rose di maggio ogni dove. Ne abbiamo riempito due intere pagine del nostro giornale: esattamente quattro settimane or sono (n. 48) e ora parliamo di quella sviluppata a Reggio Calabria per merito congiunto dell'A.C. locale e dell'assessorato per il turismo della regione: l'autodromo extraurbano di Pentimele.

Per la realizzazione pratica dell'idea è stato interpellato un personaggio, l'ing. Giuseppe Bacciagaluppi, direttore della SIAS, la società che ha ristrutturato e gestisce l'autodromo nazionale di Monza, e che, guarda caso, è anche il presidente della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI e membro della commissione sicurezza della CSI.

L'ing. Bacciagaluppi si è messo all'opera e ha realizzato il progetto dell'autodromo (semipermanente) di Pentimele usufruendo di tre larghi viali della zona industriale, raccordati da tre nuove curve per addolcirle ed eliminare gli inconvenienti attuali. Il costo dell'opera, che prevede tribune per il pubblico, sbarramenti protettivi e guard-rails amovibili, boxes, direzione di gara e una passerella di servizio, oscillerà fra i venti e i trenta milioni; poco, o nulla, se si pensa ai vantaggi turistici che esso potrà portare per non parlare di quelli sportivi già insiti nell'opera stessa.

Il progetto dell'ing. Bacciagaluppi è completo in tutti i suoi particolari ed è corredato da un diagramma delle velocità che potranno essere sviluppate sul circuito, velocità che potranno attingere i 235 kmh nel lato più lungo (quello delle tribune), 162 kmh in quello più corto e 220 kmh nel terzo, scendendo rispettivamente a 42, 47 e 39 kmh nelle tre curve di raccordo, con una velocità media di 121 kmh.

Tuttavia, guardando attentamente il progetto e tenendo presente che il nastro d'asfalto interessato dal circuito è quello dato da tre viali, sia pure extracittadini (larghi mediamente

9 metri, portati a 17 metri nella zona box), non si può fare a meno di notare che ai lati di questi viali corrono, senza soluzione di continuità, dei larghi marciapiedi che verranno protetti, ove non esista protezione interna data da muri o da reti, con delle balle di paglia posate sul ciglio della strada. In caso di protezione interna, le balle di paglia spariscono e subentra uno scivolo che smussa il bordo vivo del cordolo. Le altre protezioni per il pubblico sono previste con reti metalliche ancorate a pali in acciaio e rinforzate da cavetti pure in acciaio del diametro di 4 mm, oppure da una doppia cintura protettiva formata da due balle di paglia sovrapposte rinforzate, nella parte interna, da tre sacchetti di sabbia anch'essi sovrapposti. Dimenticavamo: davanti alla rete metallica è prevista una fila di balle di paglia pure sovrapposte.

Ci sembra che il pubblico, soprattutto se sarà tenuto a debita distanza, possa considerarsi abbastanza protetto; ma come la mettiamo con i piloti? Le balle di paglia sovrapposte oltre a ridurre la sede stradale, in caso di urto possono rovesciarsi sulla vettura e sul pilota; quelle appoggiate al cordolo dei marciapiedi ci sembra possano diventare un ostacolo fisso e compatto, assai pericoloso. E, in caso di incendio, tutta quella paglia non fornirà un elemento supplementare di pericolo?

E' veramente strano che l'ing. Bacciagaluppi, membro ecc. ecc. di commissioni di sicurezza e che, se non andiamo errati, ha preteso che il guard-rail del «curvone» dell'autodromo di Imola fosse allontanato di almeno tre metri dal bordo della pista, costringendo comunemente a.C. Bologna ad una ingente spesa per sbancare il terrapieno esistente dietro il predetto guard-rail, abbia, tout court, steso il progetto, e logicamente approvato un circuito in cui la sicurezza dei piloti ci sembra assai poco tutelata.

Speriamo di avere sbagliato la nostra valutazione e, in quel caso, evviva, anzi benvenuto, al nuovo autodromo di Pentimele.



AUTO in BORSA

RIALZO

STABILE

RIBASSO

INDICE GENERALE

AUTO	+0,54
COMME	+1,14
PETROLIO	+0,89

radiografia quotidiana del MERCATO AZIONARIO delle industrie dell'automobile (e quelle collegate) in tutto il MONDO

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 27 al 31 dicembre

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Lunedì 27/12	Martedì 28/12	Mercoledì 29/12	Giovedì 30/12	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	S 2290	2280	2272	2303	+0,57
		New York	S 3 3/4	3 3/4	3 3/4	3 3/4	—
		Zurigo	S 15.50	15.30	15.25	15.30	+0,69
		Parigi	S n. q.	n. q.	n. q.	n. q.	—
		Francoforte	S 12.60	13.—	12.90	12.70	+0,79
FORD MOTOR	USA	New York	FS 70 3/4	71 1/8	71	70 1/2	-0,03
		Zurigo	S 282	279	280	280	-0,71
		Amsterdam	G 860	860	850	855	-0,58
GENERAL MOTORS	USA	New York	FS 79 3/4	80 1/2	80 1/2	79 5/8	-0,02
		Zurigo	S 315	313	315	317	+0,64
AMERICAN MOTORS	USA	New York	FS 7—	7 1/8	7 1/8	7 1/8	+1,56
CHRYSLER	USA	New York	FS 29 1/2	29 3/4	29 1/8	29.—	-1,69
		Zurigo	S 116 1/2	114 1/2	116 1/2	116	-0,43
STUDEBAKER	USA	New York	FS 40.—	40 3/4	40 3/4	41.—	+2,50
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	S 53 5/8	53 5/8	54 3/4	54 1/4	+1,17
CITROEN	Francia	Parigi	FS 74.80	75.—	78.—	80	+6,95
PEUGEOT	Francia	Parigi	FS 249	248	248.50	252.30	+1,33
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	F 243	250	chiusa	chiusa	+2,88
TOYOTA	Giappone	Tokyo	S 410	405	chiusa	chiusa	-1,22
BMW	Germania	Francoforte	FS 139	135	169	167.90	-0,65
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	FS 329	321	321	326	-0,91
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	FG 226	226	226	226	—
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	FS 137	134.50	134.80	135	-1,46
		Zurigo	S 162	163	161	160	-1,24
SUNBEAM	G.B.	New York	G 28 5/8	28 1/2	28 1/2	29 1/2	+0,31
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	G 24.245	247	chiusa	chiusa	+0,82

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	S 1769	1759	1744	1737	-1,80
		New York	S 2.—	2.—	2.—	2.—	—
		Parigi	S 15.50	15.50	15.60	15.80	+1,94
		Zurigo	S 11.90	11.80	11.70	11.70	-1,68
		Francoforte	S 9.95	10.10	10.15	10.50	+5,53
FIRESTONE TYRES	USA	New York	G 25 1/8	25 7/8	26 7/8	26 7/8	+6,97
GOODYEAR T & R	USA	New York	S 30 7/8	31 1/8	31 1/4	31 1/2	+2,02
		Zurigo	S 130 1/2	122 1/2	124	124 1/2	-4,59
MICHELIN	Francia	Parigi	FS 1214	1218	1219	1223	+0,74
DUNLOP	G.B.	Londra	FS 172	173	174	172	—
ENGLEBERT	Belgio	Bruxelles	G 4800	4800	4800	4800	—
CONTINENTAL	Canada	New York	G 31	31 7/8	32	32	+3,23

PETROLIO

STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	S 73 1/2	73 3/4	74.—	73 5/8	-0,17
		Zurigo	G 317	290	291	291	-8,20
MOBIL OIL	USA	New York	FS 53 1/2	54.—	54 3/4	54 3/4	+2,34
GULF OIL	USA	New York	S 26 1/2	27 3/8	29.—	28 7/8	+8,96
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	S 13.—	13.—	13 1/8	13 1/8	+0,96
		Londra	S 514 1/2	517 1/2	522 1/2	512 1/2	-0,39
SHELL OIL	USA	New York	FS 47 7/8	47 5/8	47 5/8	47	-1,83
		Londra	FS 326	329	335	333	+2,15
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	F 34 1/4	34 1/2	35 1/4	34 3/4	+1,46
		Londra	G 17 1/4	17 1/2	17 3/4	17 7/8	+3,62
		Zurigo	S 135 1/2	135 1/2	137	138 1/2	+2,21
		Amsterdam	F 112.60	112.60	114.30	115.—	+2,13
ESSO STANDARD	USA	Parigi	FS 116.70	116.10	116.30	117.50	+0,69
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	FS 3670	3670	3650	3030	-1,09
GETTY OIL	USA	New York	F 23	26 1/8	26 1/8	26 1/4	+0,96
MARATHON OIL	USA	New York	FG 48 5/8	48 1/4	48 1/4	47 1/2	-2,31
TEXACO	USA	New York	FS 33 5/8	34.—	35.—	34 7/8	+3,71
		Francoforte	G 208	208	208.50	208	—

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione.

Da questa prima settimana del 1972 seguiremo l'andamento delle principali Borse Valori del mondo e i conseguenti fenomeni inerenti il comportamento economico delle più grandi industrie mondiali di automobili e quelle ad esse collegabili, cioè petrolifere e di pneumatici.

Analizzando la tabella qui accanto si può notare che nella prima colonna sono elencate le società più importanti del settore automobilistico; dalla italiana Fiat alle americane General Motors e Ford Motor, alla tedesca Volkswagen, alla giapponese Honda Motors. Per le industrie di pneumatici e petrolifere il campo, pur essendo più ristretto spazia, per le prime, dalla Pirelli alla Firestone, fino alla meno nota Englebert belga; e per le seconde dalla Shell alla Mobil alla Esso Standard.

Al fine di rendere più rappresentativo questo quadro riportiamo per alcune società le loro quotazioni registrate in diverse Borse: si veda l'esempio delle italiane Fiat e Pirelli per le quali ben cinque sono le quotazioni prese in esame e cioè quelle di Milano, New York, Francoforte, Parigi e Zurigo. Nelle successive colonne facciamo invece la radiografia quotidiana del mercato azionario.

Crescono le FIAT Le petrolifere scendono

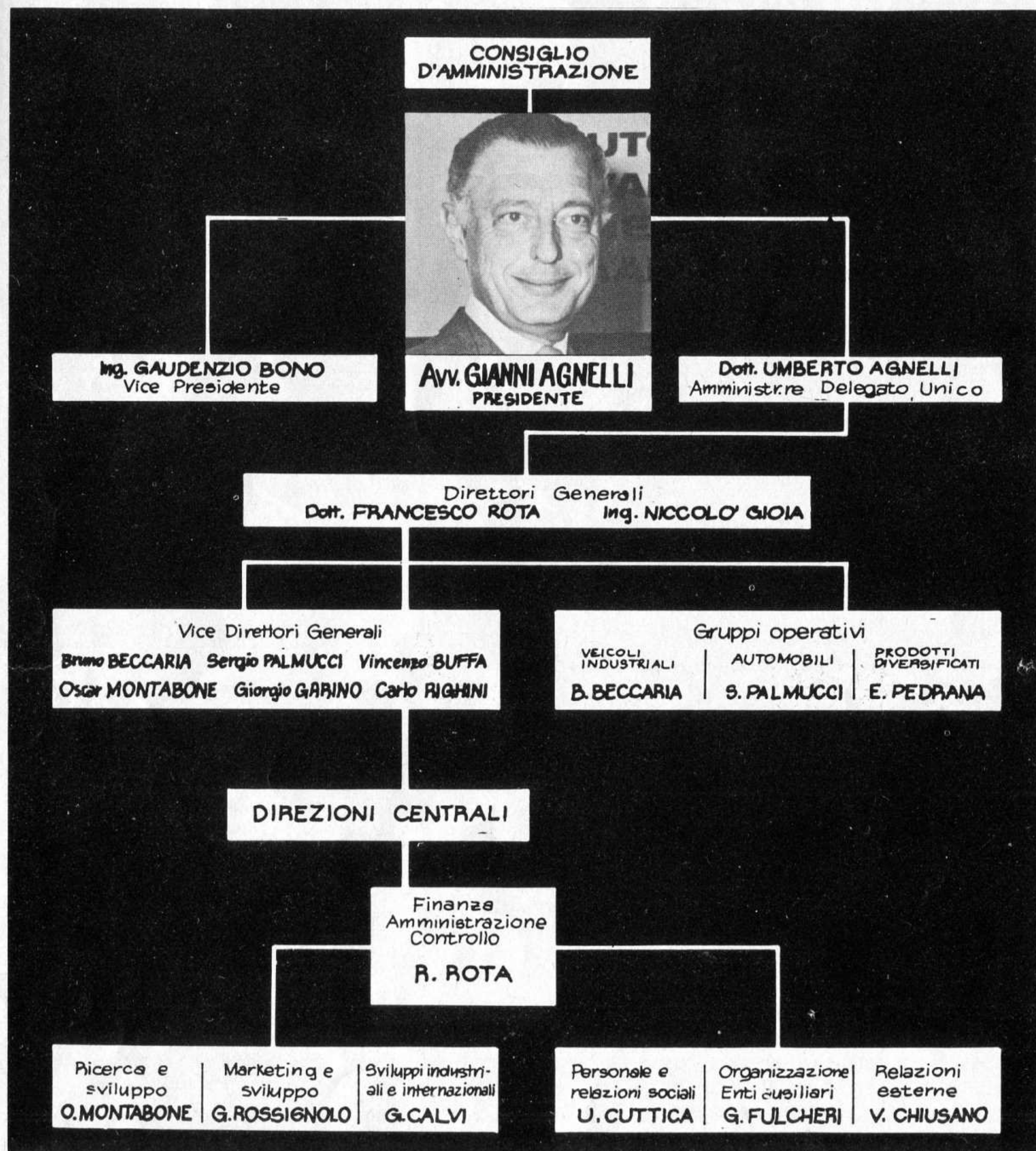
In tutte le borse del mondo si è risentito nell'ultima settimana del '71, (dal 27 al 31 dicembre) del generale clima natalizio che alla Borsa di Tokyo ha portato addirittura una vacanza di 4 giorni e alle altre borse una contrattazione calma e abbastanza stabile. Le scarse oscillazioni registrate sono dovute, più che all'accordo monetario internazionale già assorbito, alle scadenze tecniche di fine d'anno.

In sintesi diremo che la FIAT, pur presentandosi in maniera stabile sul mercato internazionale, ha registrato a Milano una tendenza al rialzo, dovuta ad alcune indiscrezioni di fine d'anno sul suo fatturato del 1971 che ha raggiunto i 1810 miliardi con un aumento del 6% rispetto al 1970. Su questa cifra l'incidenza dell'esportazione è del 35% circa.

Anche per la GENERAL MOTORS la settimana è stata abbastanza positiva, influenzata in parte dalla nomina di Richard Gerstemberg di 62 anni ad amministratore unico della società più importante del mondo il cui bilancio annuo è di circa 14.400 miliardi di lire, praticamente identico a quello nazionale italiano. Pure positive si sono presentate la CITROEN e la PEUGEOT.

Per il mercato azionario dei pneumatici non vi sono notizie di rilievo; invece per i petroliferi si deve dire che un leggero regresso ha pervaso il settore, dovuto alla notizia secondo cui il governo del Kuwait vorrebbe stabilire un adeguamento del prezzo del petrolio al tasso di svalutazione del dollaro. Questo perché il piccolo paese, uno fra i più ricchi di giacimenti petroliferi, rischia di perdere in seguito alla svalutazione USA circa 100 milioni di dollari l'anno.

L'ORGANIGRAMMA FIAT è cambiato così



TORINO - I preannunciati mutamenti al vertice aziendale Fiat hanno cominciato a prendere corpo, sia pure nel rispetto delle abitudini di una progressiva articolazione degli avvicendamenti. L'escalation di Umberto Agnelli è ormai chiara. Nel giro di un paio d'anni è arrivato ad amministratore generale unico, qualificandosi come futuro Presidente nel momento in cui il fratello Gianni deciderà di passare a un controllo superiore e più generale di tutte le attività di famiglia che tendono a riassumersi in un gruppo a molteplici facce finanziarie e industriali.

I mutamenti più significativi riguardano la posizione ormai onorifica dell'ing. BONO e il distacco dell'altro vice presidente (e cugino Agnelli) ing. NASI che si è spostato alla presidenza della SAI, la finanziaria di famiglia che Umberto Agnelli gli ha ceduto. Grosso passo avanti è quello del dott. Francesco ROTA, 62 anni ex direttore generale dell'Istituto bancario S. Paolo, che, detenendo i « cordoni della borsa », diventa il vero deus-ex-machina dei dirigenti mentre si obnubila la stella GIOIA. Astro nascente è il giovane cooptato (dall'IFI) dott. Gianluigi GABETTI. So-

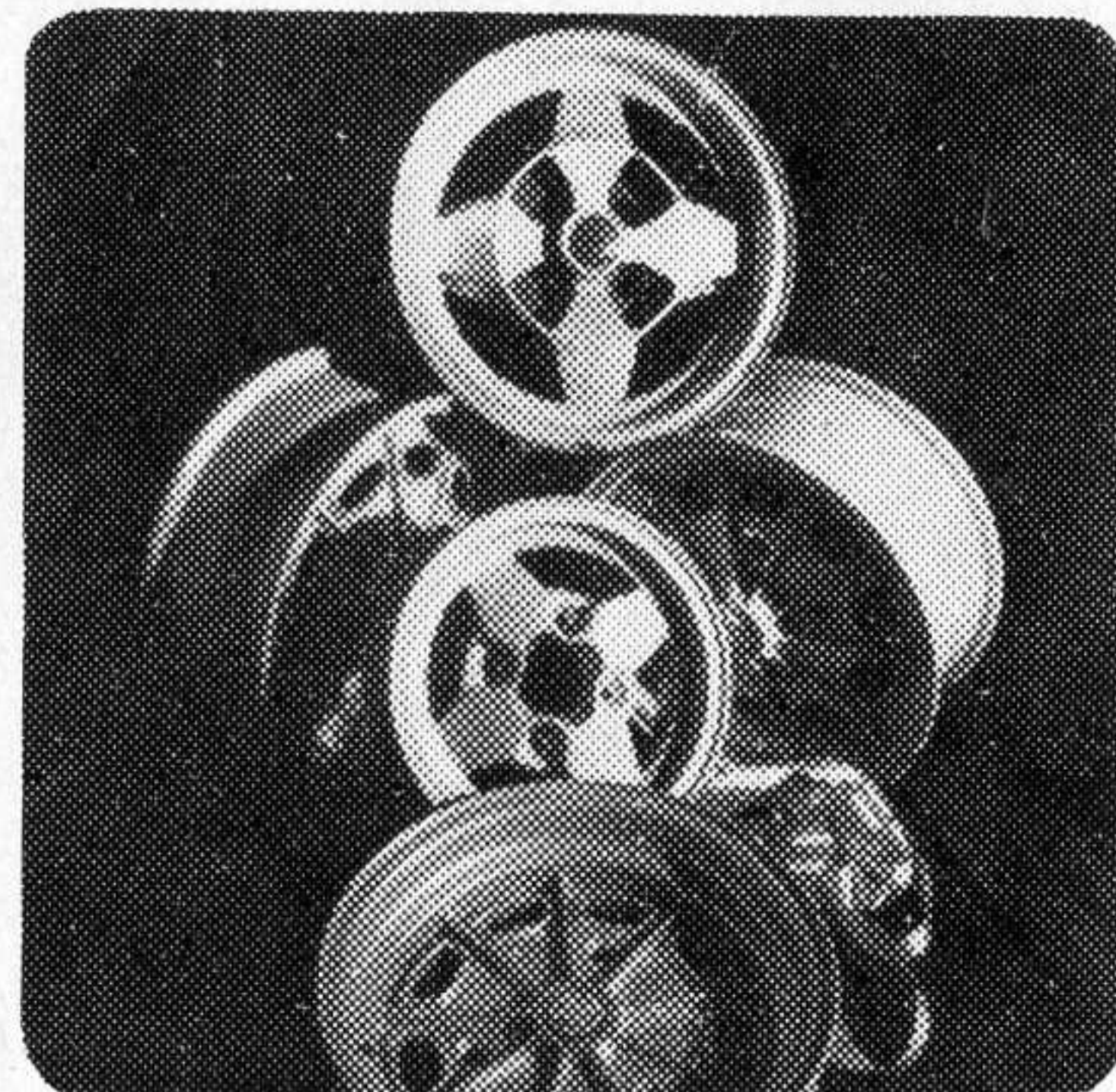
no poi diventati sei i vice direttori generali, con l'acquisizione dell'ing. RIGHINI che continua così la sua ascesa, mentre dopo la « pensione » dell'ing. GIACOSA — anche l'ing. MONTABONE viene defilato nella responsabilità della direzione cosiddetta Ricerca e Sviluppo. I tre settori operativi, che sono poi quelli chiave per l'azienda, e cioè gruppo veicoli industriali, gruppo automobili e gruppo prodotti diversi, acquistano invece maggiore autonomia. Ciò per una migliore efficienza senza preoccupazioni gerarchiche. E sotto questa dimensione bisogna valutare la direzione dell'ing. PALMUCCI che dirige il gruppo automobili vero e proprio.

REGALATE IL "TRENO"
PIU' SPORTIVO E PIU'
NUOVO: UN "TRENO" DI
RUOTE

BWA



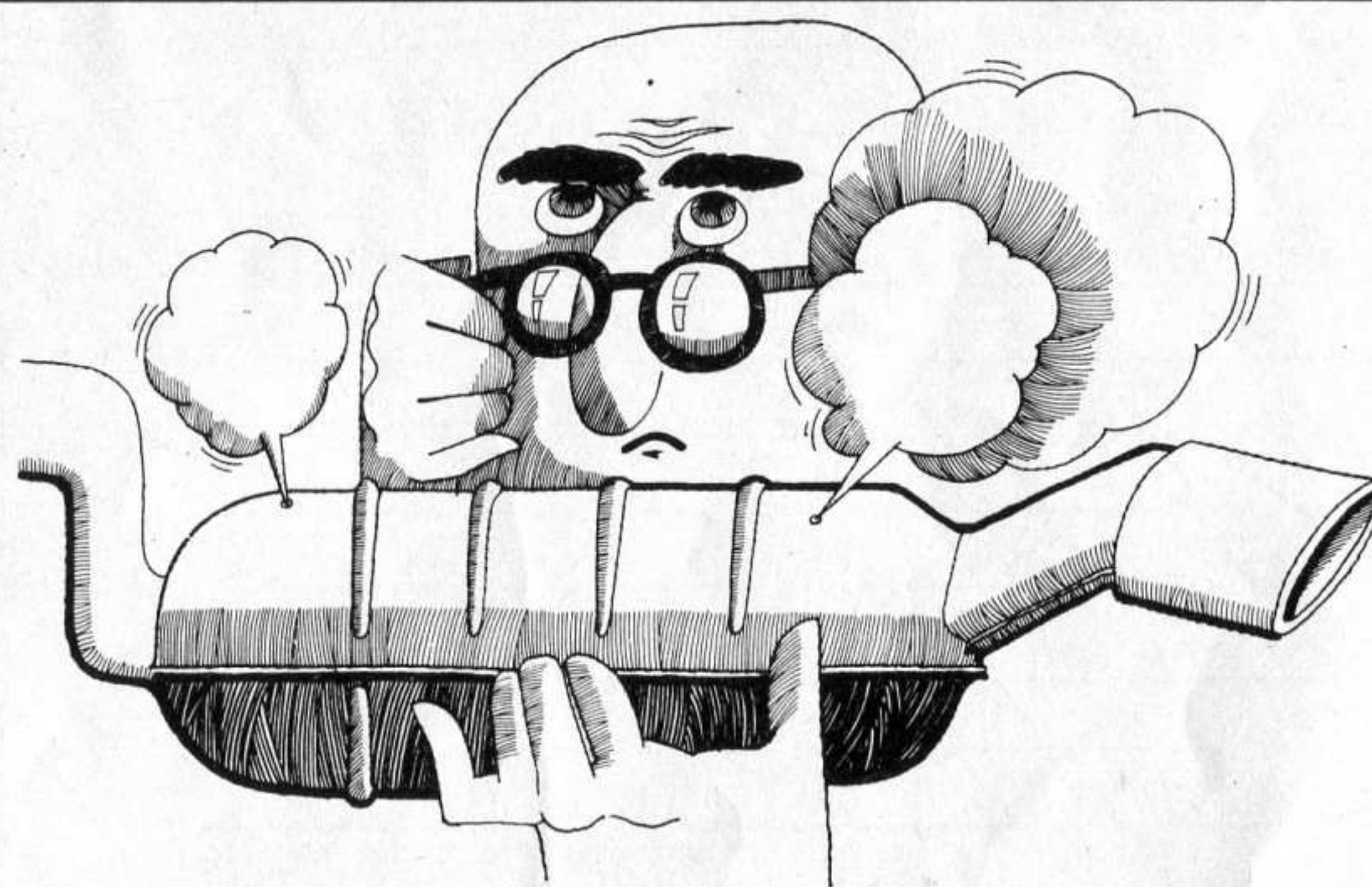
PREMIO
QUALITÀ
ITALIA '71



LE RUOTE **BWA** SONO IN VENDITA PRESSO I PIU' QUALIFICATI RICAMBISTI, GOMMISTI, AUTOACCESSORISTI ■ DAI CONCESSIONARI DI: BARI / BREGANT & GIANINETTO VIA ERITREA 27/B-C TEL. 232903 ■ BRESCIA / UBERTI VIA L. GAMBARA 61/63 TEL. 52520 ■ CAGLIARI / GORINI V.LE TRIESTE 28 TEL. 59314 ■ CATANIA / MARAVIGNA VIA FRANCHETTI 80 TEL. 355184 ■ NAPOLI / LAURENTINO VIA CARAFA 27 TEL. 514584 ■ PALERMO / MARAVIGNA VIA PAGANO 28 TEL. 281586 ■ ROMA / TOFANI VIA VERCELLI 50 TEL. 754885

O DIRETTAMENTE DA:
A. BENZONI & C.

20090 OPERA (MILANO)
VIA L. MANARA 4/6 TEL. 5240741



Operazione marmitta a cuore aperto

Lei è quella persona che ha il problema di sostituire la marmitta della sua Fiat?

Cercavamo proprio lei perchè abbiamo qualcosa da dirle: la sostituisca con una originale Fiat. Massima silenziosità e massima

durata con minima sottrazione di potenza al motore.

Su macchine Fiat, marmitte Fiat.

Le marmitte Fiat sono omologate D.G.M.

SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

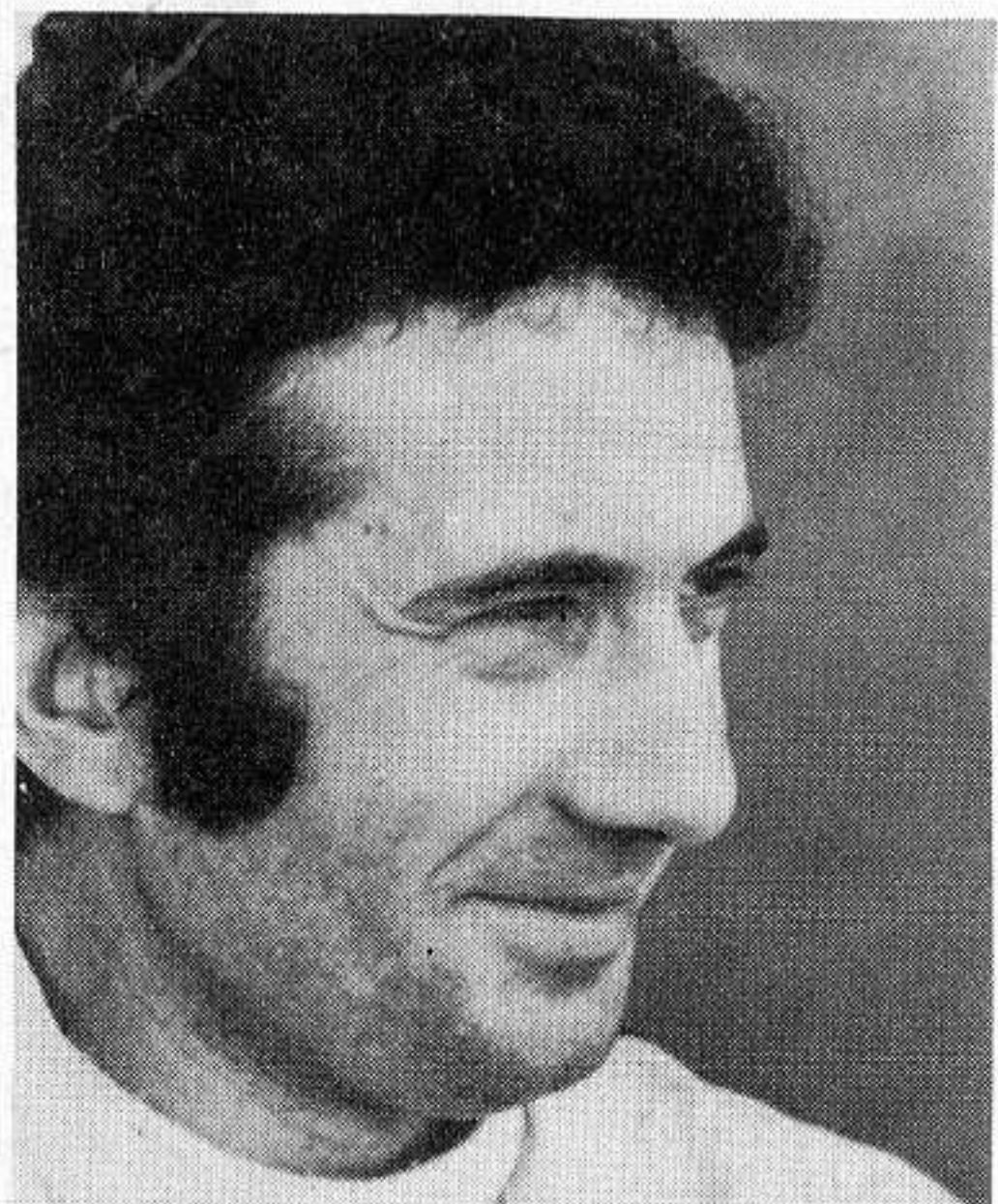
La pagina 17 di Autosprint del 6-12-1971 riporta la classifica dei Campionati Italiani 1971 pista, trofei montagna e rallies. Purtroppo, fra i nominativi dei Campioni d'Italia delle varie specialità non vi è il mio.

Non vorrei peccare di presunzione, ma avendo vinto il Trofeo della Montagna per vet-

ture di Formula con una F. 850 OL-GA, gradirei che inseriste il mio nome fra gli altri. Colgo l'occasione per ringraziare i Signori Francesco Oliviero e Nino Gaia di Brà per avermi concesso di gareggiare con la loro eccellente vettura.

MARCELLO ROSEI
Bresso (Milano)

Un busto per SALVATI



Siamo un comitato Stabiese formato da amici e simpatizzanti di Giovannino (noi amici lo chiamavamo Giannino).

Avendo seguito sin dall'inizio la sua passione sportiva, ci sentiamo in dovere di realizzare qualcosa in sua memoria per i momenti felici che ci ha regalato con le sue vittorie.

Interpretando il desiderio della cittadinanza Stabiese con l'autorizzazione degli amministratori degli enti locali e di tutti gli sportivi italiani intendiamo realizzare un busto nella sua città natale i cui colori erano da Lui rappresentati su tutte le piste del mondo.

Sicuri della vostra collaborazione, lanciamo tramite AUTOSPRINT un appello a tutte le scuderie, a tutti i piloti e agli sportivi italiani affinché collaborino con un'offerta, alla realizzazione del desiderio di eternare con il busto Giovanni SALVATI.

Certi di essere esauditi cogliamo l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

Comitato Onoranze alla memoria del pilota Giovanni Salvati Castellamare di Stabia (NA)

Pubblichiamo senz'altro la lettera degli amici di Giovanni Salvati, che invita gli sportivi ad una sottoscrizione per erigere un busto al nostro compianto pilota. Ci associamo subito all'iniziativa, inviando al comitato una offerta di 100.000 lire.

Le offerte devono pervenire alla Banca Stabiese, sul conto corrente n. 1187 intestato al Comitato Onoranze alla Memoria del Pilota Giovanni Salvati, 80053 Castellamare di Stabia (Napoli).

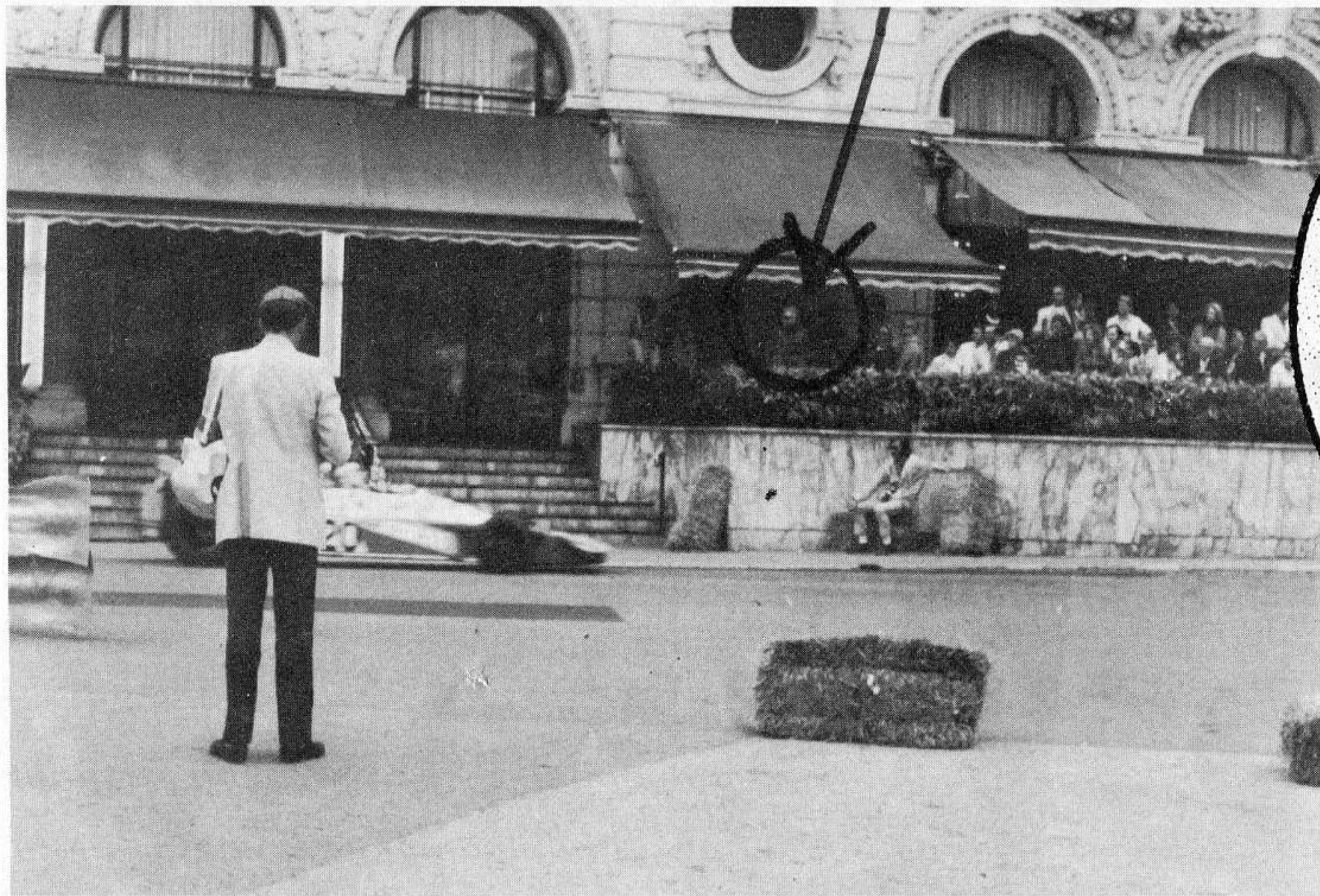
PARILLA

motori a valvola rotante per karting

prodotti dalla IAME s.p.a.

MILANO largo Zandonai 3
tel. 468.155 - 432.415

BLOW - UP sul Presidente (da corsa)



tifoso deluso della FERRARI a Montecarlo

Caro Autosprint, bene, abbiamo il presidente. L'elezione è stata un po' difficile, ma finalmente è toccato all'onorevole Leone succedere nella carica che fu di Giuseppe Saragat. Politicamente si potrà dire tutto di lui, ed i giornali politici probabilmente sono già all'opera in base alle loro concezioni politiche tuttavia non si potrà dire che egli non consideri le corse uno spettacolo degno di essere ammirato e soprattutto che ignori quale straordinario seguito di appassionati e tifosi esse raccolgano, e quanti sono gli italiani che intraprendono viaggi

all'estero per seguire i Grand Prix. Infatti, la foto che vi allego è stata scattata a Montecarlo, in occasione dell'ultimo Gran Premio di Monaco, quello 1971, e vi si nota abbastanza chiaramente, anche se non avevo il teleobiettivo, la figura dell'attuale Presidente della Repubblica che, affacciato sulla terrazza dell'Hotel de Paris segue con interesse la corsa. E che anche sia uno spettatore abbastanza sensibile ai nostri colori lo dimostra il fatto che, verso la fine, quando ormai per le Ferrari non c'era più nulla da fare, Leone se ne andò come avreb-

be potuto fare un tifoso deluso...

Paolo Innocenti - Firenze

Ringraziamo il signor Innocenti per questa interessante « curiosità », che per chi conosce il neo-presidente Leone non è motivo di meraviglia. Infatti Giovanni Leone è un accanito sportivo, tifosissimo di calcio (non manca mai allo Stadio Olimpico, anche quando non c'è il Napoli), ed interessato a tutti gli sport, come dimostra questa fotografia. Sono specialmente i suoi due figli più giovani che, in casa Leone, seguono in particolar modo il

nostro sport. Con questi presupposti, ed anche in virtù delle ben note qualità umane dell'onorevole Leone, non possiamo che rallegrarci per l'elezione al Quirinale di un personaggio così sereno verso le gare automobilistiche, con la certezza che — all'occorrenza — egli saprà valutare i loro problemi con perfetta cognizione di causa. A cominciare dal decreto-presidenziale che dovrebbe essere tra i primi a venir sottoposto alla Sua firma quello sulle nuove regole ministeriali per le corse motoristiche su strada, elaborato dalla « Commissione (cosiddetta) Migliore ».

GIORGIO MAGGI - Brescia — Abbiamo letto anche noi lo sconcertante trafiletto su « L'Automobile » a proposito del serbatoio Autodelta. Sappiamo che c'è stata anche una iniziativa dell'ANCAI per « vederci chiaro » in questo atteggiamento a dir poco strano sull'organo ufficiale dell'Automobile Club d'Italia, di cui — ci pare — la CSAI fa parte.

COTONI - La Spezia — Questo l'indirizzo che interessa: Nardi: Via Lancia 8, 10141 Torino.

MAURO COPPELLA - Pralungo (Vercelli) — I fari antinebbia sono ammessi, ci mancherebbe altro. Solamente, il codice della strada prescrive alcune norme che si riferiscono al posizionamento ed al numero dei fari supplementari.

BRUNO SARNO - Milano — Faremo un servizio speciale di presentazione del Rally di Montecarlo, come per gli anni scorsi. La rimandiamo a quello, poiché quello che ci chiede sarebbe troppo lungo e complesso per comprenderlo in questa rubrica.

CARLO TORNATORE - Caltanissetta — Ecco gli indirizzi: Dunlop Company Ltd., Fort Dunlop, Erdington, Birmingham 24, Gran Bretagna. Champion Sparking Plug Company Ltd., Feltham, Middlesex, Gran Bretagna. Motul S.A., 119 boulevard Felix Fouré 93, Aubervilliers (Seine), Francia.

ORIO CENACCHI - Bologna — Le Porsche 908 che sono in Brasile non sono certo diverse dalle 908 come correvano un paio d'anni fa, e fotografate decine di volte in tutte le loro versioni. Per quanto riguarda l'esempio che lei ci fa, innanzi tutto nel Mondiale Piloti non si contano i sei migliori risultati, ma si scarta il peggiore in ognuno dei due gruppi di gare in cui il calendario è diviso. Quindi, se — poniamo — il Mondiale ha dodici prove, e nelle prime sei un pilota ottiene sei risultati, deve scartare un punteggio (ovviamente il peggiore). E' chiaro che colui che ottiene la somma di punteggi più alta è quello che alla fine vince. I punteggi sono 9, 6, 4, 3, 2, 1 dal primo al sesto posto di ogni gara.

GIORGIO MASERO - Alba (Cuneo) — La notizia cui si riferisce è una curiosità che noi abbiamo riportato, ma non aveva certo la pretesa di essere esatta.

FRANCO GRECO - Roma — Con la sua richiesta, del tutto giustificata ci pare, lei ha evidentemente messo in crisi l'Alfa Romeo, poiché il montaggio del differenziale autobloccante sulla GT Junior non è previsto come invece sulle nuove 2 litri. Non ne siamo sicurissimi, ma non ci sembra che sia materialmente impossibile mettere l'autobloccante nel differenziale della GT Junior. Era, no, diciamo, una seccatura. Ecco tutto.

RAFFAELE SANGIUOLO - Napoli — Non siamo ancora in grado di dire quale sarà la sorte « sportiva » della recentissima Autobianchi-Abarth A 112. La vettura verrà senz'altro presentata all'omologazione, riteniamo in gruppo 2, ed il suo eventuale passaggio al gruppo 1 dipenderà dal suo ritmo di produzione e, naturalmente, dalla volontà o meno della casa di omologarla in Turismo di Serie. Non le resta che attendere gli eventi.

DANIELE ALBERTINI - Abano (Padova) — Le norme riguardanti il rilascio delle licenze secondo il nuovo criterio non sono ancora note, in ogni caso crediamo che non sarà possibile correre in Formula 3 con la prima categoria di licenza ottenibile, altro che in salita.

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRI NT

LUIGI SORDI - Casalpusterlengo (Milano) e PAOLO MAGGESI - S. Severino (Macerata) — Il modellista torinese Michele Conti, per la sua produzione, ma a prezzi diciamo così piuttosto elevati, proporzionati comunque all'altissima qualità della sua produzione. Per quanto riguarda il modello della Ferrari 312 B pubblicato su Autosprint n. 50, esso — come dice la didascalia — è stato costruito su commissione del Ferrari Club of America.

ROBERTO STINCHI - Napoli — Nel Turismo o Gran Turismo di Serie CSAI, le vetture devono essere con gli accessori di « primo equipaggiamento ». Quindi niente cerchi in lega ed accensione elettronica per la sua Fiat 124 Sport, anche se queste due cose sono omologate e permesse in gruppo 1. Invece, gli ammortizzatori si possono sostituire. In ogni caso, chiedi alla CSAI, via Pola 9, 20124 Milano, il regolamento del Turismo e del Gran Turismo CSAI.

TINO ZANGHI - Piacenza — Quello che fa per te, caro Tino, è la nostra Agenda Autosprint 1972, che uscirà fra breve, nella quale sono contenuti, fra le altre cose, tutti gli indirizzi che ti interessano.

ANGELO FORTUNATI - Campello (Perugia) — Questo l'indirizzo della Plastic Screen: via Reguzzoni 7, 20125 Milano.

SALVATORE MALATO - Trapani — Fondamentalmente, la Fiat 128 1300 si differenzia dalla 1100 per il monoblocco ed i pistoni. Inoltre, è diversa anche l'alimentazione e la distribuzione. Come vede, non è certo impossibile aggiornare un 1100 e trasformarlo in 1300, ma non crediamo che valga la pena, anche perché poi dovrebbe tornare a far collaudare la vettura.

MARCO MARCOLINI - Genova — Nessun errore. Naddeo è stato proclamato Casco d'Oro per la sua stagione 1971, ma resta il « titolare » del nostro premio nella stagione successiva, cioè la stagione 1972.

LUIGI BELGIORNO - Salerno — La linea di demarcazione fra vetture « utilitarie » e vetture « non utilitarie » è molto confusa, tanto che ci sono vetture per cui una definizione del genere è controversa. Bisognerebbe poi mettersi d'accordo sulla definizione di vettura « utilitaria », cosa non facile, anche perché una vettura utilitaria per qualcuno può essere invece di lusso per un altro. Non esiste cioè un criterio preciso che identifichi tale categoria di vetture.

PRIMO BARCHIESI - Rozzano (Milano) — La scelta dei soggetti dei nostri manifesti giganti è dettata in primo luogo da una valutazione obiettiva delle presumibili richieste dei nostri lettori, ma anche dalla disponibilità dei fotografi adatti. Cioè, a volte, ci facciamo « guidare » dalla disponibilità di una bella foto, anche per la difficoltà di trovare foto adatte ad un certo tema. Comunque abbiamo in programma delle novità anche in questo campo.

MICHELE GIOTTO - Località imprecisata — Quello che lei dice è giusto, la foto è stata scattata all'ingresso della variante Junior dell'Autodromo Nazionale di Monza. La prossima volta che ci scrive, però, sia così gentile da mettere anche il suo indirizzo. Grazie.

L'amico Rosei ha perfettamente ragione. Questo ci insegnerà a non fidarci mai troppo del bollettino CSAI, dal quale (n. 17, pagina 20) si deducevano i nomi dei campioni e vincitori di trofei e coppe. Mancava infatti il nome di Marcello Rosei, ed in mezzo ai quasi quaranta nominativi non ce ne eravamo accorti. Poi, naturalmente, alla CSAI si sono accorti della dimenticanza e fra i vincitori premiati a Roma c'era anche lei. Anche noi ce ne siamo accorti, e nel numero Speciale di Autosprint 1971 il nome di Marcello Rosei non mancherà.

LA GIUSTIFICAZIONE

NADDEO
ex aequo

Caro Autosprint rispondiamo al «Dubbio Naddeo» da Voi pubblicato a pag. 38 del n. 50.

In base all'art. 6 del regolamento ogni pilota-Novolan è tenuto ad inviare a fine stagione a questa federazione (che indice ed organizza il Trofeo Novolan) l'elenco delle 8 gare da lui scelte fra le competizioni che egli ha disputato nell'arco dell'anno.

Solo alcuni giorni fa l'amico Naddeo ci ha inviato l'elenco delle gare e purtroppo non abbiamo potuto accreditargli i punti della Coppa Arston del 12 aprile perché sulla sua vettura mancavano le strisce Novolan (art. 5 del regolamento). In seguito alle comunicazioni giunte dai vari piloti, e dopo VS. pubblicazione della classifica provvisoria, abbiamo stilato le nuove classifiche.

Federauto Costruttori - Milano

P. S. Il cartellino di adesione è stato a suo tempo inviato dal Naddeo direttamente alla Novolan e non a noi come prescrive il regolamento, ma questo è un punto ormai superato.

Dopo la «botta» della Scuderia Italia, a nome di Naddeo, pubblicata su Autosprint n. 50, ecco la «risposta» della Federauto Costruttori, che cura l'organizzazione del Trofeo Novolan-Autosprint. Come si vede, pare che Naddeo abbia ommesso di gareggiare, a Monza il 12 aprile, con gli appositi contrassegni Novolan, per cui il nostro «Casco d'Oro» perderebbe il diritto di vincere il Trofeo.

Comunque, come vedrete in altra parte del giornale, l'attuale classifica corretta vede Naddeo primo a pari merito con la Lombardi e Fossati, a quota 61 punti.

IL REGOLARISTA

Brivido
da passeggio

Egregio Direttore, mi consenta, stante la cordialità di Autosprint, di rubarle un po' del suo tempo, per dirle che io appartengo alla bistrattata ca-

tegoria dei regolaristi, ma che tuttavia resto e resterò fedele ad Autosprint di cui conservo gelosamente tutte le copie.

Ho seguito in varie riprese dalle pagine del suo giornale, le polemiche accese di cui altri miei colleghi sono stati protagonisti. Sono d'accordo con lei che la regolarità come è stata regolamentata negli ultimi anni è una beffa alle parole «automobilismo sportivo», ma credo fermamente che si possa e si debba cambiare sistema al fine di far provare a coloro che vogliono per la prima volta avvicinarsi agnosticamente all'automobilismo ed a quanti come me non possono più dedicarsi con pienezza di mezzi e di tempo a gare più impegnative, il brivido che sempre sa dare una gara su quattro ruote.

E dissentendo dall'opinione di chi la vuole solamente detrattore a spada tratta della nostra specialità automobilistica, sono certo che un angolino sul suo settimanale lei lo troverà sempre affinché a tutti noi sia consentito leggere le brevi note dei diciamo nostri raduni.

Mi scusi, signor Direttore, e ci accetti così come siamo un po' automobilisti ed un po' schiavi del centesimo di secondo.

Luciano Ajmone - Reggio Calabria

E' probabile che il cortesissimo ed obbiettivo signor Ajmone sia contestato dalla maggior parte dei praticanti la regolarità, che a parole sono sempre stati estremamente battaglieri. Come il nostro gentile corrispondente avrà notato, non abbiamo smesso di parlare delle gare di regolarità, poiché non siamo voluti venir meno al nostro dovere di informazione. Ma non per questo il nostro parere sulla specialità è cambiato. Se dobbiamo esprimere un giudizio, riteniamo che il «brivido» di cui lei parla una gara di regolarità non lo potrà mai dare. E questo perché molti organizzatori, ora che sono stati lasciati liberi di strutturare le gare di regolarità come meglio credono, si troveranno di fronte al dilemma se fare gare «tirate», sul tipo di quelle di tre anni fa, o fare gare «da passeggio», scontentando nel primo caso i veri dilettanti (quelli del «brivido»), e nel secondo caso i «professionisti», quelli che comperano la vettura da rally e poi magari la fanno anche preparare, per i quali, speriamo, il «brivido» sia da ricercarsi in qualcosa di più qualificante, come ad esempio i rallies nazionali.

ALESSANDRO BACCINI ed altri - Firenze — Per quanto riguarda i commissari di percorso, rivolgetevi all'Ufficio Sportivo del vostro Automobile Club, in via Amendola. Può darsi che facciano dei corsi per allevare dei nuovi commissari. Per quanto riguarda i cronometristi, rivolgetevi alla Federazione Italiana Cronometristi, viale Tiziano 70, 00196 Roma. In ogni caso, per entrambe le cose è necessaria una certa specializzazione.

ASTERIO CASELLO - Rivoli (Torino) — Non vendiamo né possiamo prestare fotocolors. Si rivolga all'Attualfoto, via Inrnerio 12/2, Bologna.

PIERFEDERICO ORIO - Verona — Il «passamontagna» che i piloti si mettono sotto al casco è in tessuto ignifugo, in combinazione con il sottotuta. Lo può richiedere alla Momo, via Ciro Menotti 11, Milano.

BEPPE GAMBINO - Palermo — Forse non abbiamo ben capito la sua richiesta, comunque non vendiamo foto altro che attraverso il nostro servizio di fofoshop, le cui modalità avrà visto pubblicate sul giornale.

MIKE BESOZZI - Milano — Innanzi tutto, grazie per averci dato una notizia. Non sapevamo che Carlos Reutemann fosse chiamato familiarmente «Lole». Poi non ci sembra di aver trascurato Reutemann, bensì di averne parlato in relazione all'interesse ed alla curiosità che egli suscita. Certamente, sono molto seguiti Peterson, Cevert e Fittipaldi, ma essi hanno già corso molto anche in Formula 1.

ROBERTO BARBATO ed altri - Palermo — Ci rendiamo conto che il vostro amico sarebbe degnissimo protagonista di un pezzo sul nostro giornale, ma purtroppo dobbiamo in primo luogo occuparci dei piloti che interessano la maggioranza dei nostri lettori.

ALEX - Bologna — Nel mondiale marche, dal 1953 queste le marche vincenti: Ferrari, Ferrari, Mercedes, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Aston Martin, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Cobra (nel 1965 il Campionato era riservato alle vetture Sport), Ford, Ferrari, Ford, Porsche, Porsche, Porsche.

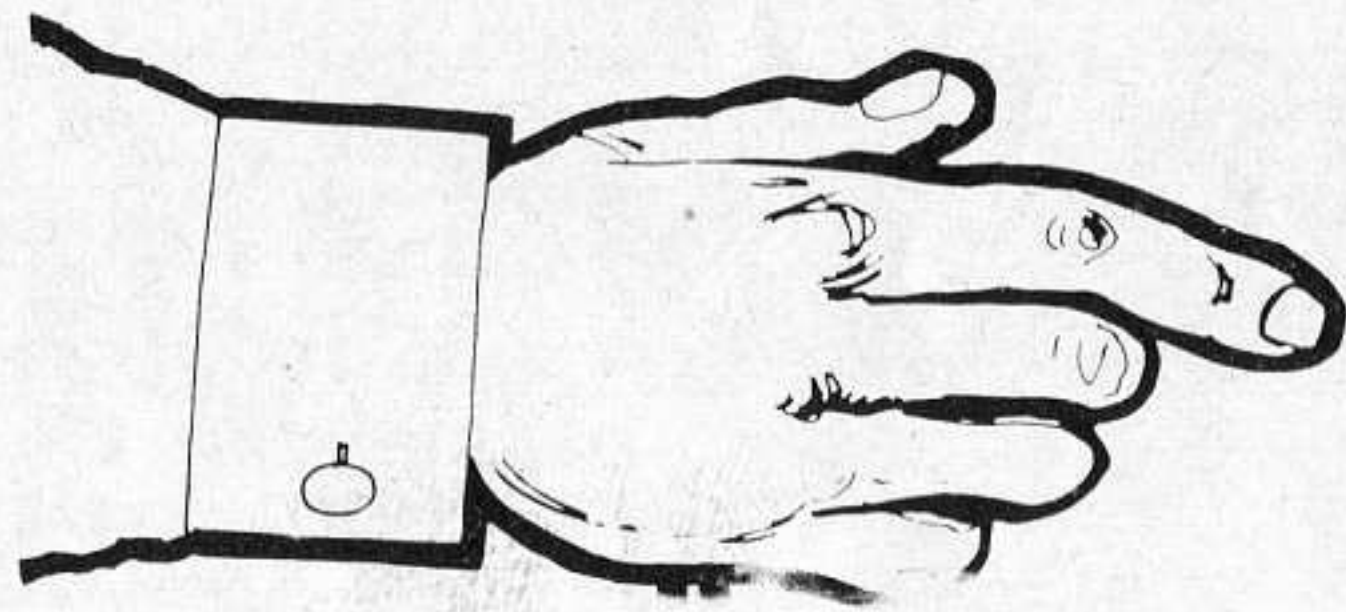
WALTER CORA' - Scarnafigli (Cuneo) — Come farai a proclamarti «attento lettore di Autosprint» e non avere mai letto l'indirizzo di Stewart, proprio non lo sappiamo. Comunque, eccotelo: Jackie Stewart, «Clayton House», 1268 Begnins, Canton Vaud, Svizzera. La Scuderia Ferrari ha sede a Maranello 41053, Modena.

FRANCO PARMIGIANI - Milano — La Matra-Sport MS 11, con motore Matra 12 cilindri, ha corso solamente con al volante Beltoise, nel 1968.

OTTAVIO GARDINI - S. Vito al Tagliamento (Pordenone) — Se solo ti serve avere un'idea, potresti chiedere all'ufficio sportivo del tuo Automobile Club se ti inviano una copia del regolamento di un rally, anche se di un rally che è già stato effettuato.

CARLO COLOMBO - Verona — Crediamo che lei potrà avere gli indirizzi che cerca scrivendo al bimensile Style Auto, corso Rosselli 93, 10129 Torino.

GIACOMO BEVILACQUA - Terni — Vedremo di accontentarla, ma non creda sia così facile carpire ai preparatori quei «segreti» che renderebbero interessante un servizio su di una vettura preparata.

Padre PERICO
il giusto «eretico»

Caro Autosprint, ti invio il ritaglio di un articolo comparso sul giornale femminile «Grazia», numero del 12 dicembre. Visti i precedenti della Radio Vaticana e dell'Osservatore Romano, questo Padre Perico è un eretico! Magari, però, un'eresia come questa si diffondesse anche tra certi «papaveri» politici, che si ostinano a combattere gli sport motoristici!

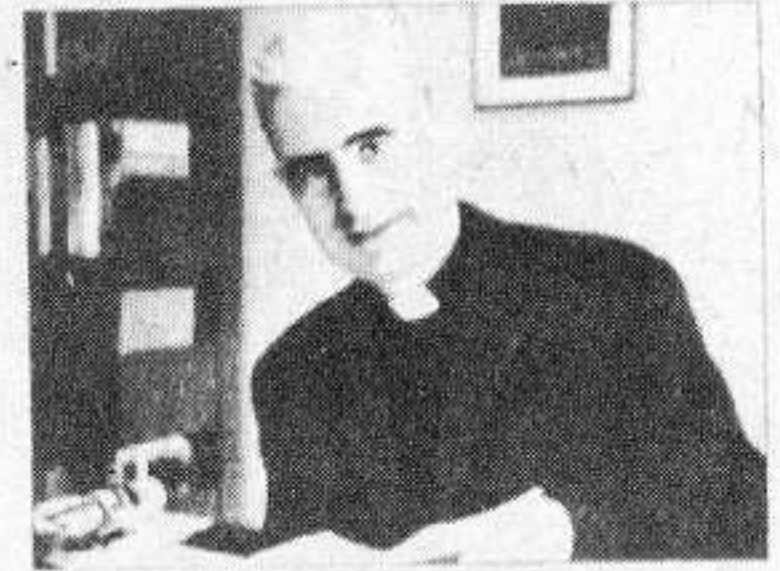
Aldo Gebbia -
Maddaloni (Caserta)

Molti lettori ci hanno segnalato questo scritto, veramente interessante e significativo e ci meravigliamo anzi che alcuni di essi (come il signor Claudio Banchini di Firenze), abbiamo capito tutto il contrario. Forse, per il fatto che fino ad ora il parere «ufficiale» della Chiesa nei confronti dell'automobilismo sportivo era tutt'altro che favorevole.

Proprio per questa ragione, le considerazioni di Padre Perico sono importanti, per il buon senso (non certo intessato) cui sono improntate ed anche per la diffusione del settimanale in cui sono stampate. Questo dimostra che, non appena ci si interessa non superficialmente di un problema, e lo si affronta con un minimo di documentazione e con la capacità che il dotto sacerdote dimostra anche nei suoi interventi alla TV, si riesce a parlarne in termini non dettati dalle solite sciocche prevenzioni. Quella «legge morale» che viene reiteratamente tirata in ballo nelle domande a senso unico che vengono poste a Padre Perico, non condanna — secondo il sacerdote — le corse, semmai la faciloneria (per non dire la colpevolezza) di certi organizzatori e di certi regolamentatori di questo sport, nel quale troppa gente si compiace di vedere solo il lato spettacolarmente tragico che colpisce.

E questo — visto che siamo in tema di sacerdoti — vale anche per l'anonimo estensore dell'articolo «Di corsa si muore», che abbiamo letto su di un ritaglio del «Messaggero dei Ragazzi», edito a cura della Basilica di S. Antonio, a Padova, ed inviati dal nostro lettore Carlo Olmi di Milano. In questo articolo, dopo «perle» agghiaccianti (...di Salvati si dice che il guard-rail era troppo basso...) che da sole sarebbero sufficienti a dare la misura della superficialità di chi si improvvisa censore per vocazione, si arriva a questa conclusione: «Concludo: io sono contro. Le corse non hanno senso, sono una sfida infernale che non trova valide giustificazioni...». Bene, così l'ortodossia di giudizio è salva. Anche questa è una maniera per tranquillizzare la coscienza.

La nostra ce la confortano, per contro, proprio le parole dell'illuminato Padre Perico, che dedichiamo a tutti i piloti.

LE DOMANDE
CHE SCOTTANO

Risponde
Padre Perico

Tragedie sulle piste

La recente morte del pilota Jo Siffert, una delle tante vittime di incidenti su pista, ci suggerisce di rivolgerle questa domanda: quale posizione assume la morale di fronte all'automobilismo sportivo che mette in gioco la vita umana?

Il problema va impostato con estrema esattezza per non correre il pericolo di condanne ingiuste o di tolleranze fuori luogo. Ogni espressione di progresso tecnico scaturisce dalla mente umana come frutto naturale di ragione e genio: una sempre maggior perfezione degli strumenti è la sua grande aspirazione. Anche la velocità dei mezzi di trasporto mentre in questo impegno di conquista. E fatale che ogni passo avanti nella tecnica porti con sé nuove quote di rischio. L'uomo non possiede la scienza del futuro e la perfetta conoscenza di tutti i fattori che possono inserirsi improvvisamente nell'esperienza in corso. Quindi, può accadere che una forza sconosciuta entri nei suoi piani e ne provochi il fallimento. La morale, per quanto addolorata da questi «costi» imprevedibili, non condanna la ricerca tecnica nei suoi tentativi, se non per la parte di rischio che viene accettata in modo sconsiderato.

Ma quali vantaggi possono derivare all'uomo dalle estenuanti corse a 300 chilometri orari sulle piste più famose del mondo?

Se non vi fossero dei vantaggi, almeno altrettanto grandi quanto lo sono i rischi che si corrono in simili casi, queste gare dovrebbero essere sicuramente condannate. Prescindiamo dagli abusi e dalle speculazioni che possono venir commesse anche in questo campo: sono innegabili i grandi vantaggi che le case costruttrici dei nostri automezzi convenzionali traggono dall'automobilismo veloce. Una gara, con la sua estenuante usura in corsa, costituisce un collaudo assai più efficace che non migliaia di chilometri su strada: riesce a mettere a punto freni sicuri, ottimi carburanti, prova nuove leghe di metalli, migliora le sospensioni, la tenuta di strada, i pneumatici. E così, da queste corse velocissime, risulta una maggior sicurezza per l'automobilista comune, una maggior facilità dei trasporti, migliori strumenti di lavoro.

La legge morale avrà pure delle riserve nei confronti dell'automobilismo veloce, dato che gli incidenti mortali sulle piste sono frequenti.

Certamente. Il suo principio fondamentale di difendere la vita umana vale anche in questi casi, e il suo motto è: la tecnica per l'uomo, non l'uomo per la tecnica. In questo senso, la legge morale, prima di avallare il rischio della gara, chiede al costruttore della macchina, al direttore di corsa, al gestore della pista, al pilota, il più alto livello di precisione e prudenza per dominare ogni frangia di rischio che l'accresciuta potenza della vettura porta con sé. E fino a che ogni rischio previsto non sia debitamente dominato, è colpa gravissima lanciare il pilota in pista. Lo studioso di morale non ha, ovviamente, il compito di stabilire le misure di protezione. Egli chiede alla coscienza dei responsabili un'assoluta lealtà nella valutazione dei pericoli: chiede al pilota il dominio dei propri nervi e della comprensibile ambizione che emerge da queste competizioni; chiede al direttore di corsa severità nella preventiva verifica dei requisiti relativi alla pista e al comportamento dei piloti, e garanzie di sicurezza per il pubblico che assiste alle gare.

Non sarebbe meglio che la legge morale prendesse l'iniziativa di condannare queste corse?

Per le stesse ragioni, allora, dovrebbe vietare ogni tipo di rischio nel lavoro, nella medicina, nella cultura. Il rischio è parte della nostra vita, è l'inevitabile prezzo del benessere che il progresso ci porta. Tutt'al più, la morale potrebbe, a ragion veduta, contestare i circuiti rivelatisi insicuri, la scarsità dei soccorsi in caso di avarie e incidenti, la pericolosità dell'abitacolo in cui il pilota guida su certe macchine. Forse sarà bene (ripeto dichiarazioni udite in un congresso sull'automobilismo veloce) riesaminare radicalmente le regole di gara di «formula uno», tenuto conto delle velocità che si stanno raggiungendo e che non sembrano più compatibili con le norme attuali di sicurezza.

Lo sapete
cos'è
il DISCO
CIFRATO
della
VELOCITÀ?





CAMPAGNA SOCI '72

		QUOTA L.
Soci già iscritti	rinnovo	L. 2.000
Nuovi soci	iscrizione	L. 3.000

A tutti coloro che faranno il rinnovo verrà inviato **immediatamente** il bollino 1972 da applicare nell'apposita casella sulla tessera

CHI desidera associarsi
invii questa **SCHEDE** a

**AUTO
SPRI
NT**

- Segreteria CLUB - Cas. post. AD1734 - 40100 BOLOGNA

Ecco che cosa riceveranno tutti gli associati nuovi e vecchi per il 1972

1 **Borsetto** in tela di juta tipo «Grand-Prix» (valore L. 2.000).

2 **Ciondolo** portachiavi AUTOSPRINT (valore L. 500).

3 **Quattro manifesti** plastificati speciali che saranno spediti durante l'anno, ogni tre mesi circa, e che non figurano tra quelli che AUTOSPRINT inserirà nelle sue pagine.

4 **Sconto** di L. 1.000 sulla quota annuale di abbonamento ad AUTOSPRINT.

5 **Partecipazione** al sorteggio di 10 viaggi gratuiti complessivi per le varie gare in occasione delle quali AUTOSPRINT organizzerà comitive aeree, in treno o in pullman. Tra questi viaggi sarà compreso quello a Indianapolis.

6 **10% di sconto** su tutte le iniziative collaterali di AUTOSPRINT (manifesti, films, ecc.). L'agenda di AUTOSPRINT sarà venduta ai soci del Club per L. 2.500 (500 lire di sconto).

7 In omaggio i primi 5 numeri del nuovo settimanale MOTOSPRINT del quale è in programma l'uscita agli inizi di quest'anno.

Oltre questi «magnifici 7» regali altre agevolazioni saranno previste durante l'anno.

In particolare daremo notizia su AUTOSPRINT delle modalità e degli sconti per partecipare ai corsi di pilotaggio della scuola di Henry Morrogh a Vallelunga, Varano Melegari e Monza.

Già in elaborazione 2 visite agli stabilimenti di Maranello (e magari alla nuova pista della Ferrari a Fiorano) e alla pista di Balocco dell'Alfa Romeo. I nuovi soci e coloro che rinnoveranno l'iscrizione possono già prenotarsi ma ricordiamo che la partecipazione potrà essere limitata e perciò la scelta dei fortunati avverrà con un gioco di abilità che apparirà sul giornale.

Nei prossimi numeri di AUTOSPRINT daremo notizia degli sconti speciali di varie case di accessori e di materiale automobilistico.

Inoltre, ogni mese apparirà su AUTOSPRINT un gioco riservato ai soci con ricchi premi.

(nome - cognome)

(via)

(telefono)

(numero di codice)

(città e provincia)

(motivo del versamento)

(importo versato)

(firma)

MODALITA' DI PAGAMENTO

Vaglia postale

c/c postale

Assegno circolare

ATTENZIONE: preghiamo i sigg. Soci che hanno cambiato indirizzo di comunicarcelo entro il più breve tempo possibile.

Il pagamento dovrà essere intestato a: **EDITORIALE IL BORGIO** - Via dell'Industria - 40068 S. LAZZARO DI SAVENA. **NON SI ACCETTANO I PAGAMENTI CONTRASSEGNO**

PUMA

di A. Gatto

00141 Roma - via Val Seriana 3/a
tel. 89 70 96 - 83 19 345

● scatola di montaggio L. 440.000
● vettura completa L. 1.300.000

escluso bollo ed immatricolazione
GARANZIA MOTORE

Fino al 31/1/72 sconto
del 10% su accessori
e scatole di montaggio



FOTO ROBERTO ZUCCALA

il giornale del club

settimanale d'informazione ai soci

La perla di Prato

PRATO - Sotto l'insegna «Nanni Galli e Riccardone soci onorari» è nato a Prato, mercé l'attiva opera propagandistica di un ristretto gruppo di soci del club centrale, un nuovo «Club AUTOSPRINT» che fin dalla prima riunione ha già affiliato nei propri ranghi oltre 40 soci aderenti. Il club «culturale-sportivo» ha la sua sede provvisoria presso il Bar La Perla in Via Ferrucci (50047 Prato) ove, tutte le sere, vi si possono trovare i componenti del consiglio direttivo provvisorio, ovvero Sergio Fondi, presidente, Alessandro e Michele Michelagnoli, Paolo Martini, consiglieri, e i tre segretari Riccardo Vignolini, Riccardo Baccetti e Francesco Del Monaco; a ciascuno di questi ultimi è stata affidata una sezione del club, e cioè sportiva, culturale-cinematografica, amministrativa.

Gli amici del nuovo Club desiderano, con la loro sezione sportiva, rinverdire le glorie dello sport automobilistico pratese e fin dal prossimo anno cureranno l'organizzazione di alcune gare da svolgersi sul miniautodromo che il concittadino Lucio Baldassini ha costruito nei pressi di S. Piero a Sieve.

La prima MISS AUTOSPRINT

● Il Club di Bienne (Svizzera) è tutto un fervore di attività. Organizza serate culturali e cinematografiche — naturalmente tema l'automobilismo — e viaggi per i soci meta i più grandi circuiti europei. Ha varato e fatto effettuare un rally di precisione e nel corso della memorabile serata inaugurale della sede ha allestito anche l'elezione di «Miss Autosprint». Di questo club ne parlano i giornali svizzeri che hanno anche pubblicato l'immagine della graziosissima miss.



● Un lettore modenese si lamenta, anzi si vergogna, del fatto che a Modena non esista un Club Ferrari. La colpa non è certamente nostra; tuttavia, le notizie e l'attività propagandistica che egli vuole svolgere, la può concordare con i dirigenti del Club Autosprint di Formigine a pochi chilometri da Modena.

● Il presidente del Club Autosprint Ferrari di Salerno di Sant'Ilario d'Enza con una simpatica lettera ci ha informato dell'attività svolta. La parte preponderante è stata nella proiezione di nuovi e vecchi film di corse automobilistiche con speciali carrelate su piloti. Anche la Fiat ha concorso al successo delle serate cinematografiche del Club inviando alcuni documentari tecnici veramente interessanti. Il presidente Mussini è, inoltre, un padre fortunato e un bravo costruttore (aiutato da amici) perché è riuscito a mettere in opera un minibollo da 48 cc, lungo 2 metri, con carrozzeria in lamiera e gomme da go-kart che, pilotato da suo figlio Davide, di tre anni, raggiunge la velocità di 40 kmh.



● Altro padre fortunato (lo afferma lui stesso) è, al di fuori dei nostri club, il sig. ERCOLE VILLA il quale aiutato dal fratello ha costruito una piccola vettura di formula che, anche in questo caso, è pilotata dal figlio di appena due anni e otto mesi (sopra). Sembra possa trattarsi del «più giovane pilota del mondo»!

● La segreteria del Club di Signa, con sede in via Roma 39 presso la delegazione dell'ACI, informa che il Club stesso è stato intitolato ad Arturo Merzario.

● Il Club di Nepi ha la sua sede in via S. Silvestro n. 16 inaugurata sin da maggio, presenti tutte le autorità della cittadina. Ha già organizzato due gite automobilistiche e prevede di poterle allestire altre. Il presidente è il sig. Gioacchino Bacchiocchi ed è sempre a disposizione per qualsiasi informazione inerente il club.



● Ancora dalla Svizzera, e più precisamente da Zurigo, ci giunge foto della squadra di calcio AUTOSPRINT. Anche se proprio non è arrivata prima, ha avuto la soddisfazione di partecipare ad un regolare campionato. Ringraziamo Reto Rusca e speriamo che il prossimo anno, con qualche... cavallo in più, la nostra squadra faccia più strada.

● Ecco i nomi del presidente e del segretario del club di Castellanza. Sono, rispettivamente, i due fratelli Sergio e Umberto Raimondi che, tramite nostro, invitano gli sportivi di Castellanza, Busto, Legnano e dintorni a dare la loro adesione al Club. Intanto i nostri attivi dirigenti hanno acquistato alcuni «catorci» destinati alla demolizione (così si esprime il presidente), li hanno riparati e adattati e con quelli effettuano gare di «fuori strada» su terreni ove eseguono le loro manovre i carri armati di stanza a Busto Arsizio. Il responsabile del Club rende noto che per partecipare a tali manifestazioni sono obbligatori cinture di sicurezza, estintore, roll-bar e casco protettivo. Sempre nel nome della sicurezza!

● In occasione della cronoscalata Pieve S. Stefano - Passo dello Spino, il CLUB «AUTOSPRINT - CAVALLINO RAMPANTE» di AREZZO ebbe a conferire al vincitore assoluto una artistica medaglia d'argento. Il presidente rende noto che i soci si riuniscono alle ore 21 di ogni venerdì.

● Il club di COLOGNO MONZESE, con sede presso il Ferrari Club, ci rimprovera benevolmente perché, volendo con alcuni soci partecipare ai viaggi da noi organizzati, si è sentito rispondere ad appena un paio di giorni dal bando «tutto esaurito». Dobbiamo dire che proprio non è colpa nostra se di amici ne abbiamo tanti! Comunque, terremo presente i suoi suggerimenti per quest'anno!



L'imbarazzo della scelta! Un piccolo visitatore della « K. J. Motors Miniature Motor Show » titubante ad uno dei tanti tavoli dell'esposizione che ospitava ben 500 modelli differenti di tutte le Case



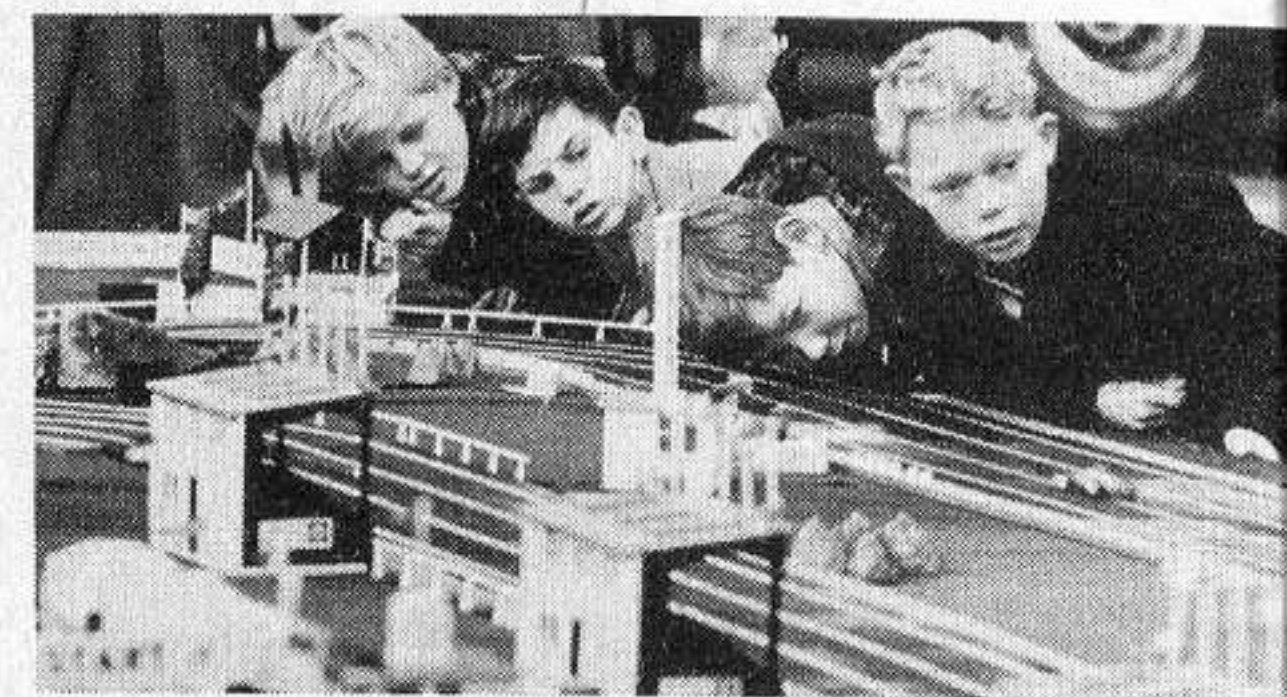
ORPINGTON - Per iniziativa di un intraprendente commerciante locale, a Orpington nel Kent è stata allestita una vera e propria mostra di automobili in miniatura, per la gioia degli scolari del luogo. Naturalmente l'espositore puntava sul fatto che i bambini attirati dalla sua esposizione visitassero i saloni accompagnati dal padre e che convincessero il medesimo ad acquistare uno dei 500 e più modelli esposti.

Ed è proprio andata così tant'è vero che nell'ora-tipo cinque sono stati i ragazzi entrati col padre e cinque sono stati gli acquisti registrati.

Il mini-racing show

V'erano automobili di tutti i tipi e di tutte le dimensioni (sempre in scala ridotta, naturalmente), a motore o a pedale o semplici modellini giocattolo. Tutti i modelli si potevano toccare, osservare, provare e, primato davvero inconcepibile a priori, nessuna rottura si è verificata. I bambini si sono divertiti (e talvolta anche i grandi) perché hanno potuto giocare con i vari veicoli apprezzandone la qualità e rendersi conto dei progressi in materia di produzione e di corse.

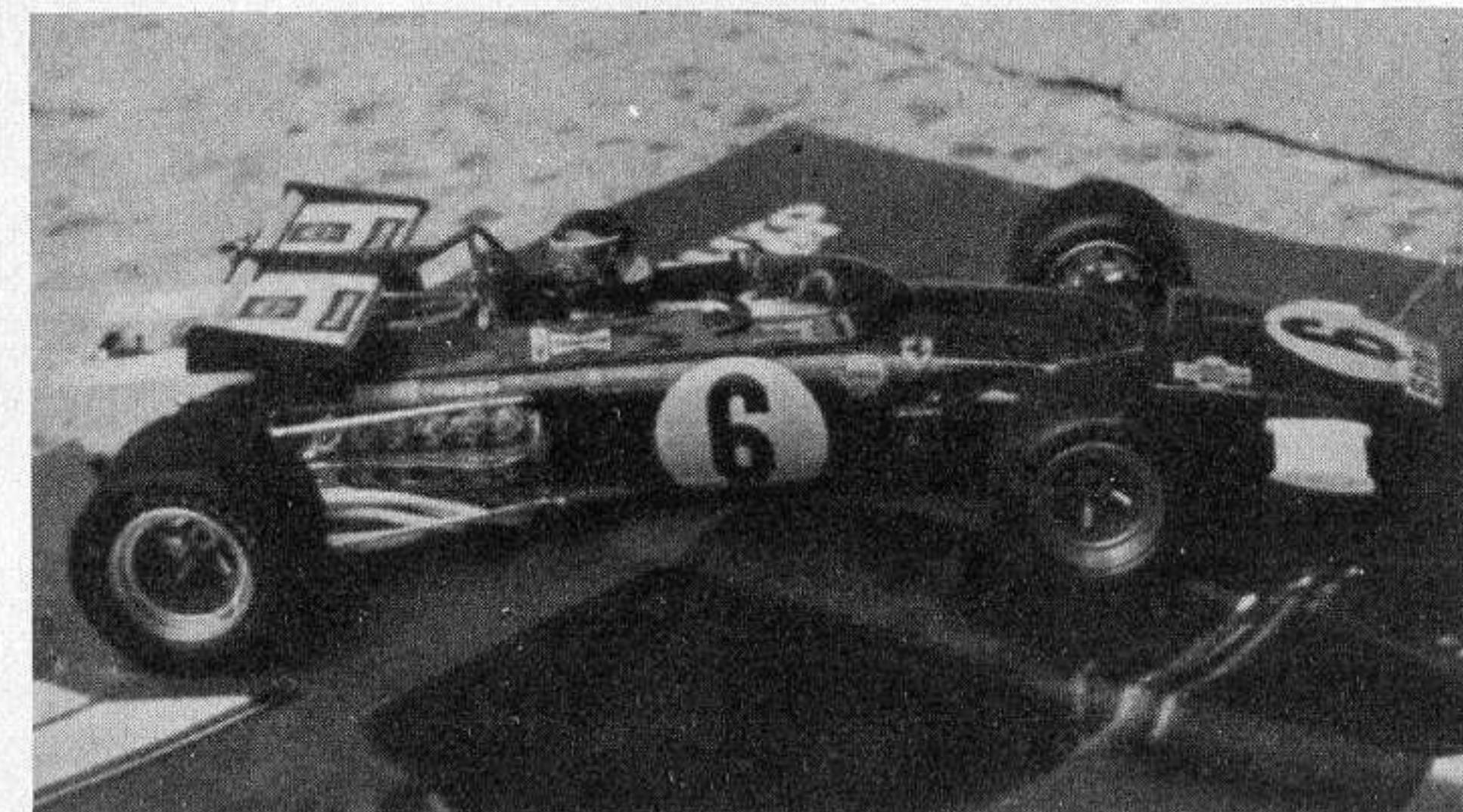
Si perché il piatto forte della mostra era costituito da una telepista a cinque corsie sulla quale i piccoli visitatori si sono cimentati in gare di gruppo e individuali, staccandosi a malincuore da quell'agognato giocattolo per cedere il posto ad altri aspiranti corridori.



Un gruppo di ragazzi segue con interesse la corsa di una monoposto sulla telepista della mostra



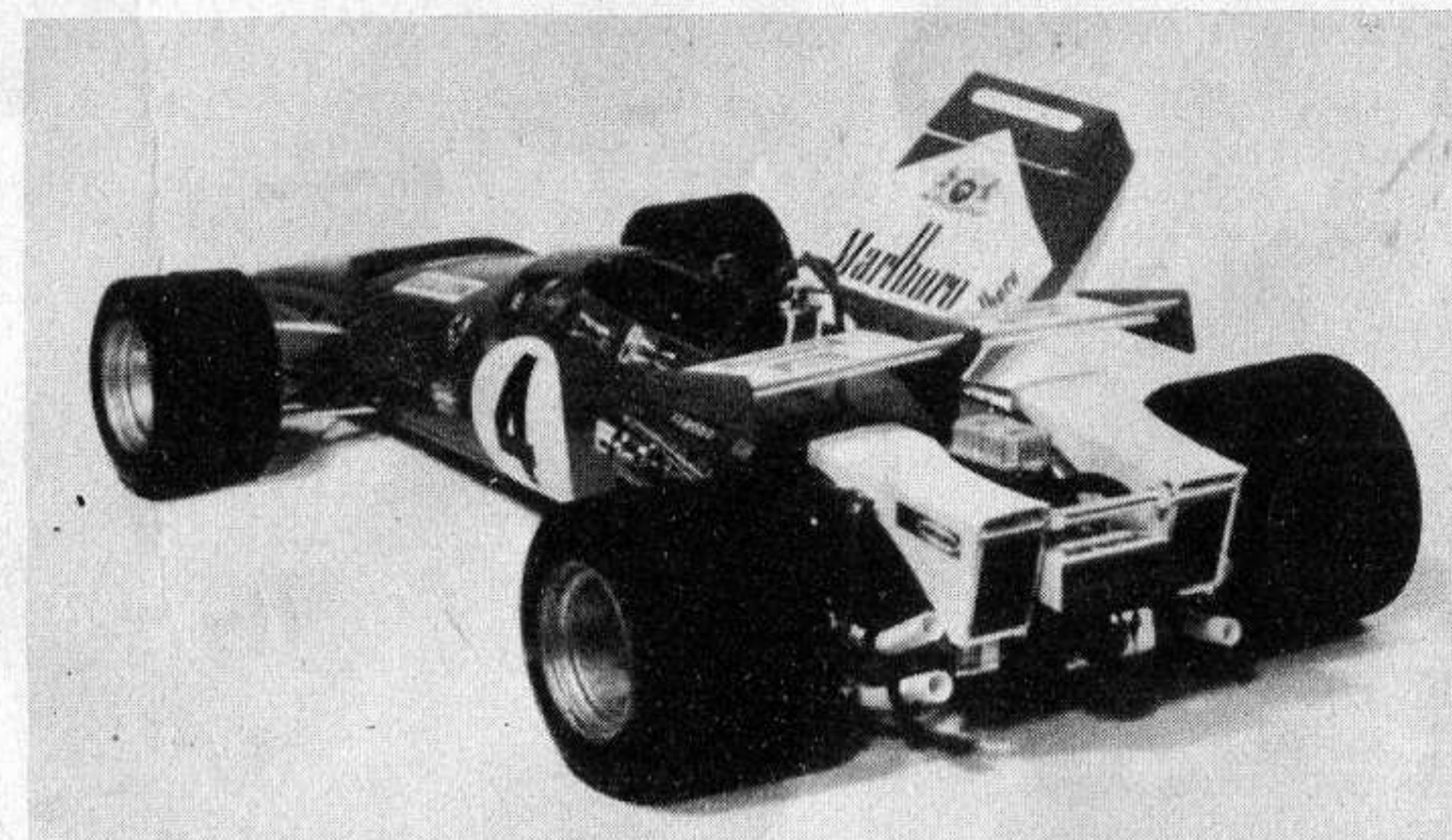
In memoria di Giunti



La fabbrica giapponese YAMIKA ha prodotto una scatola di montaggio (contenente circa 400 pezzi) della Ferrari 312 B1 edizione 1970, talmente perfetta che anche Jackie Ickx l'ha realizzata per il suo mini-museo (in attesa di quello grande). Sull'esempio del campione ferrarista molti minimodellisti si sono cimentati nel montaggio della monoposto del « cavallino ».

Uno di questi è il romano MARCO SIOTTO che particolarmente colpito dall'aquila stilizzata che caratterizzava il casco integrale di Ignazio Giunti ne aveva iniziato un anno fa, come ci comunica con una simpatica lettera, la riproduzione ripromettendosi di inviarci la fotografia. Dopo la tragedia di Buenos Aires, Marco Siotto non volle « più mandare le foto perché la gioia che mi aveva dato il costruire il modello del suo casco, allora mi sembrava scomparsa. Scomparsa con lui ». Acquistata la Ferrari 312 B1 Yamika, il ragazzo romano ha modificato il casco della scatola, realizzando di nuovo quello del pilota beniamino. E ora ci ha inviato la foto, scrivendo: « Io, modellista, Ignazio Giunti lo ricordo così ».

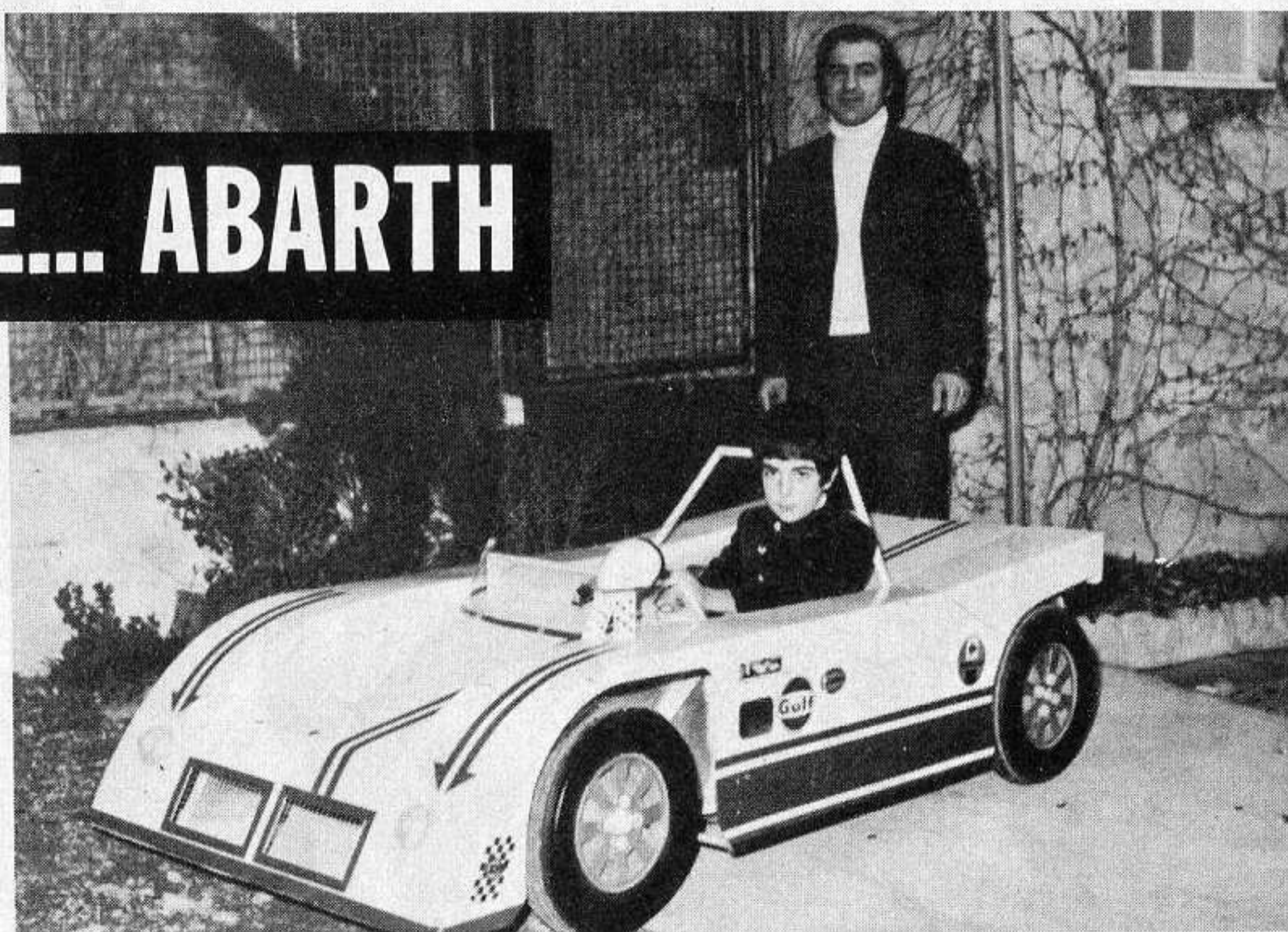
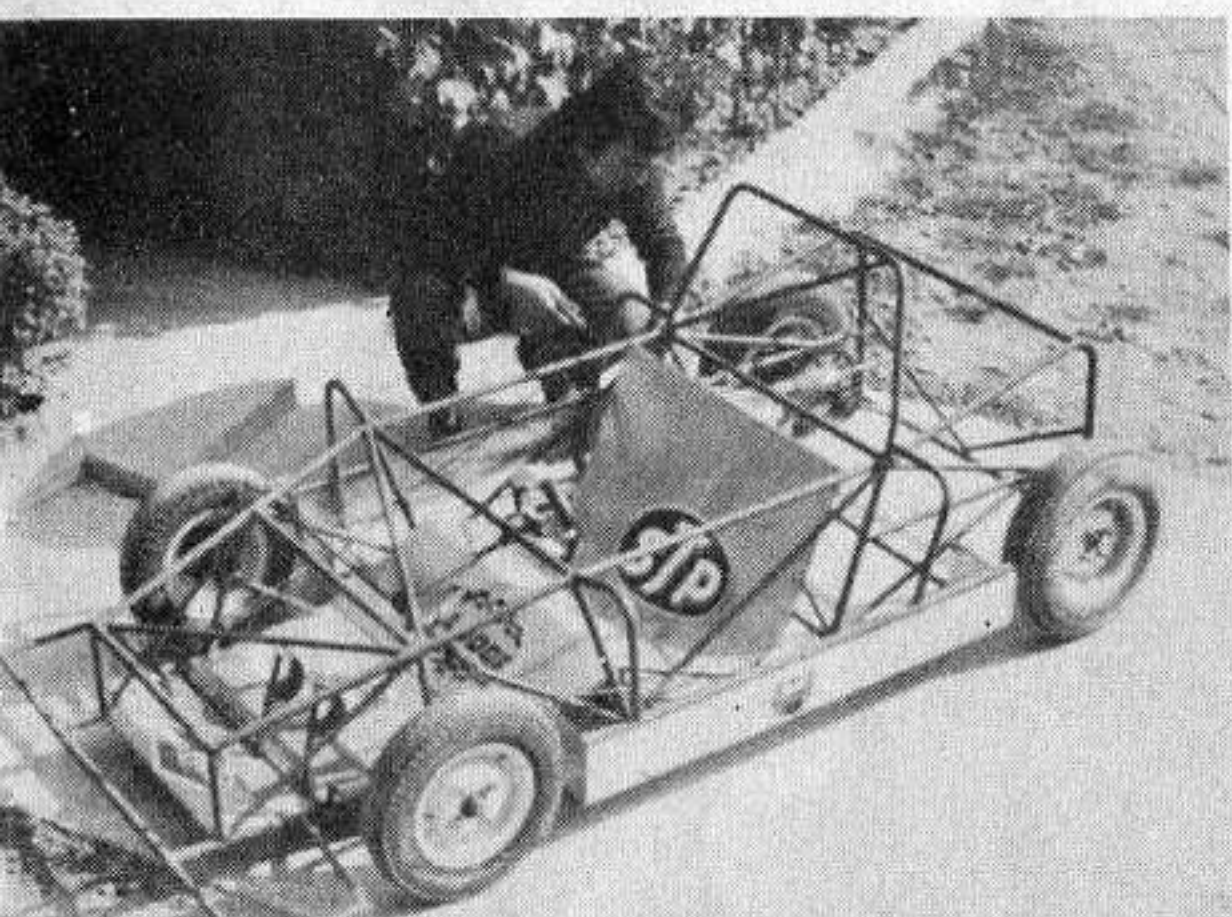
il gioiello 312 B1



Ed ecco ancora una Ferrari 312 B1 Yamika montata dai fratelli Mauro e Carlo Gucci di S. Piero a Sieve con circa 25 ore di lavoro. Soddisfatti per la riuscita del loro primo esperimento, confermano tale sensazione con un post-scriptum nel quale ci comunicano: « E' chiaro che non intendiamo entrare in concorrenza con il favoloso Michele Conti » (soprattutto perché Michele i modelli li fabbrica da sé!).

ROMBI da 50 cmc.

Una PORSCHE... ABARTH



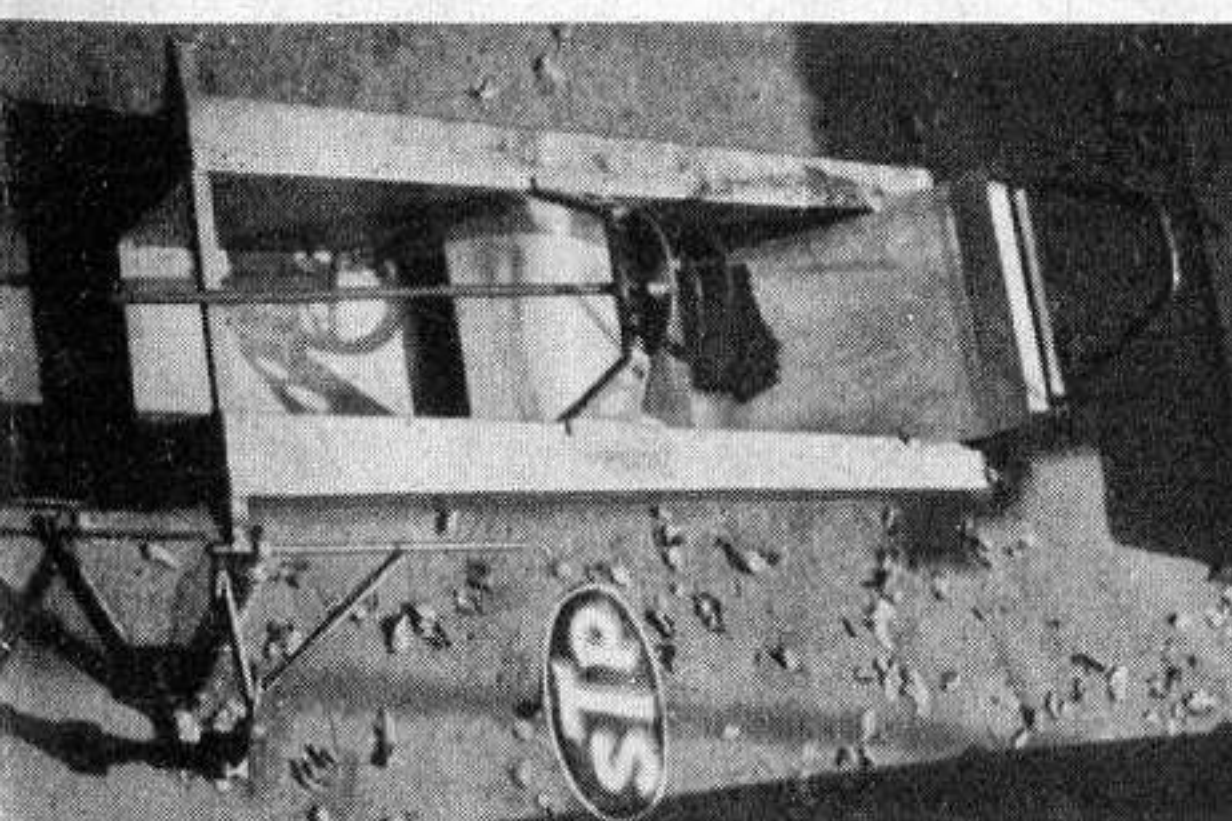
Sulla « A.P. 02 » costruita da Luigi Isola, ha preso posto (Sopra a destra), per essere in carattere, un minipilota nipote del costruttore. Da notare la sagoma aerodinamica della vetturetta che è azionata da un motore da 50cc. Minarelli. Luigi Isola (in alto) intento al montaggio del telaio della A.P. 05, telaio in traliccio tubolare con tubi d'acciaio saldati sotto l'insegnamento del padre. Sotto: Ecco la scocca della Tyrrell F. 1 che Luigi Isola sta ultimando in scala 1:2; secondo la promessa del monferrino pubblicheremo la foto del prodotto completo non appena questa ci verrà inviata.

LUIGI ISOLA è un modellista del tutto particolare. Rubando parecchie ore al suo tempo libero e fruendo della piccola officina del padre, si è dato alla costruzione di modelli in scala e funzionanti di vetture da corsa per bambini, azionate da motori da 50 cc. La prima macchina costruita, la AP 02 (evidentemente ancora non l'ha battezzata, ma è chiaramente una... Porsche-Abarth), ha il telaio in tubi d'acciaio di Ø 20x1, pannelli in alluminio rivettati, carrozzeria in resina poliestere e fibra di vetro, anch'essa rivettata sul telaio. Il motore è un Minarelli V1 con raffreddamento forzato, frizione centrifuga monomarcia, avviamento a pedale. Luigi Isola sta realizzando ora, in scala 1:2, una mini Tyrrell-Ford monoposto F.1

MODELLISMO MONDIALE
per il modellista **piu'!**

AIRFIX+BANDAI

ESCLUSIVISTA PER L'ITALIA:
IL GIOCATTOLO-BOLOGNA C.P.115



Quello che abbiamo visto
e ascoltato (anche dalla SVIZZERA)

Lo sciopero guasta la tele - inchiesta contro il fuoco

Dopo la Radio anche la Televisione comincia a prendere « coscienza » dell'automobilismo occupandosi del serbatoio di sicurezza dell'Autodelta. Non possiamo che esprimere compiacimento per l'attenzione dimostrata dai dirigenti televisivi per il nuovo prodotto dell'Alfa Romeo, anche se gli strani scioperi improvvisi nell'azienda di Stato hanno fatto finire in un Telegiornale Sport (per l'esattezza quello del 21 dicembre scorso) un servizio che era stato preparato per la più seguita « Domenica Sportiva ».

In questo servizio, che era stato girato nel corso della premiazione di AUTOSPRINT, si è parlato del serbatoio di sicurezza attraverso gli interventi in particolare di Ken Tyrrell e Frank Williams e dello stesso ingegner Chiti.

Il dito sulla piaga è stato messo con due polemici accenti uno sul comportamento di alcuni piloti che mostrano la « volontà di scioperare per i circuiti ma non per il serbatoio ». L'altro con la domanda: « Ma quanti sono i costruttori — ha detto il telecronista — che adotteranno i serbatoi i quali sacrificano la velocità per il peso maggiore delle macchine? Pochi, forse nessuno. E intanto nel gennaio 1972 comincia il nuovo campionato ».

Tra gli altri interventi riportiamo quello dell'ingegner Vittorio Ceard, presidente dell'ANCAI: « Il messaggio che noi portiamo a Jackie Stewart è quello di rendersi interprete verso le autorità sportive internazionali affinché questa nuova scoperta, porta alle Case in maniera gratuita da una grande industria come l'Alfa Romeo, divenga della massima attualità. Siamo nel mondo della velocità non si può ammettere che delle ragioni burocratiche ritardino un progresso di questa importanza. Jackie Stewart, anche se ufficialmente è solo un protagonista dell'attività automobilistica, può richiedere queste cose. Egli sa quale sia l'importanza del parere del Campione del mondo e dei suoi colleghi; la posta in gioco è troppo grande e se un solo pilota potesse essere salvato con questo nuovo ritrovato, siamo umanamente obbligati ad adottarlo ».

E' stata quindi la volta di Jackie Stewart: « Quello che ho veduto (parla di Pontechio Marconi) è senz'altro la dimostrazione lampante dell'efficacia di questo nuovo serbatoio. E' fuori dubbio che sia un fatto colossale verso la sicurezza delle corse ed è essenziale che la Commissione Sportiva Internazionale guardi a questo ritrovato il più presto possibile e nel minor tempo possibile. E insieme alla CSI anche i costruttori, particolarmente quelli di formula 1 in quanto la F. 1 ha particolari problemi di ingombro... riconosco l'importanza di questo ritrovato. Il significato del ritrovato sta nel precedere l'incendio in quanto è inutile studiare qualcosa per combattere l'incendio dopo che si è sviluppato. Il mio appoggio al ritrovato è quindi decisamente positivo ».

Per i costruttori riportiamo le parole di Frank Williams il quale alla domanda « Il serbatoio che è stato presentato quale giudizio riceve da lei? » ha risposto: « Per parlare francamente ero silenzioso per trenta secondi. Non ho capito prima di venire qua, che erano così forti... non so spiegarli molto bene in italiano... io spero adesso che davvero tutte le nazioni lo adottino; però ci vuole un po' di tempo ancora, ma non sarà difficile applicare questa idea sulle vetture di formula 1 ».

« Ma — gli è stato ancora chiesto — lei pensa che ci saranno taluni che potrebbero essere contrari a questa applicazione? » Frank Williams: « Non lo credo. Io conosco tutti i miei concorrenti. Sono uomini che ammira e che rispetto molto e che lavorano cose che pochi capiscono veramente. Io ritengo che non diranno: No, no questo non serve! ».

Con i costruttori si è parlato anche del maggior peso. Sentiamo il parere di Luciano Pedersani, della Tecno: « Indubbiamente è un handicap. Ma penso però che, sia su pressione dei piloti, sia su pressione dei dirigenti automobilistici internazionali, sia su pressione dei costruttori stessi, che a

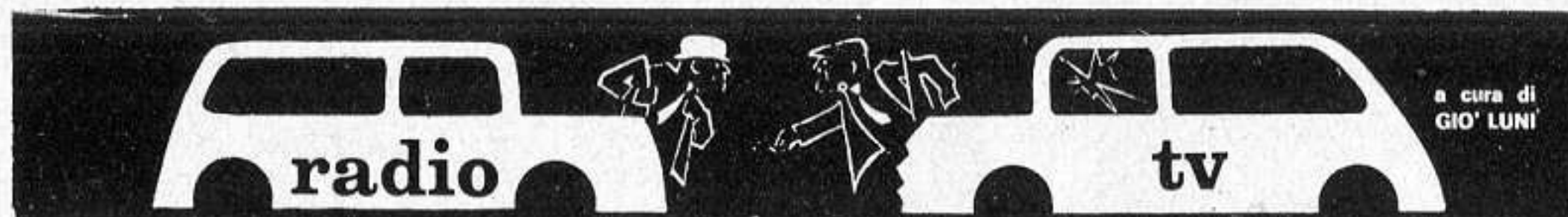


un certo punto si potrà veramente arrivare ad adottare completamente questo serbatoio ».

Anche Alfredo Pigna, dal banco della Domenica Sportiva, ha spezzato in seguito una lancia in favore del serbatoio sicuro nel corso della sua intervista a Nanni Galli chiedendo al pilota se ritenga possibile che nel 1972 si possa arrivare « a una accettazione di carattere generale da parte dei piloti, da parte dei costruttori di questo famoso serbatoio che dovrebbe assicurare la vita dei piloti ». Domanda alla quale Nanni Galli ha risposto: « Entro il '72 io spero si possa adottare, in quanto sono già state fatte delle proposte dalla commissione sportiva italiana presso la CSI che è l'organo internazionale preposto alle modifiche. D'altro canto — ha aggiunto Galli — ci sono già delle Case che hanno costruito le vetture con il vecchio regolamento per cui penso che ci sarà un periodo di stallo... bisogna vedere se sarà di quattro, sei, otto mesi; questo dipende dalla Commissione Sportiva Internazionale. Io spero che si possa attuare prima possibile. Intanto nella Formula 1 che io andrò a guidare quest'anno, la Tecno, sono già previsti dei serbatoi distanziati dal pilota e non facenti parte dell'abitacolo ».

E a questo punto il non sempre bene informato Pigna ha tenuto a sottolineare a Galli che « Lei è il primo pilota che si sbilancia in maniera decisa a favore del serbatoio di sicurezza. Gli altri piloti hanno mantenuto un atteggiamento un po' diplomatico ». Non sappiamo a quali piloti si riferisce Pigna, dato che alla Domenica Sportiva è da tempo che non se ne vedono e quelli che hanno parlato nel corso dei servizi sia televisivi che radiofonici hanno espresso pareri favorevolissimi e tutt'altro che « diplomatici ».

E' accaduto nello « Speciale GR » del 9 dicembre (del quale abbiamo ampiamente riferito) e ancora nella scorsa settimana, anche se dai microfoni della Radio Svizzera. Molte dichiarazioni, tuttavia, erano le stesse già trasmesse dalla nostra emittente. Tralascieremo ovviamente di riportare quelle, mentre riferiremo sui più nuovi e interessanti interventi ascoltati (appunto da Monteceneri lunedì 27 di-



Programma dal 4 al 10 gennaio

VENERDI' 7 Programma naz.

Ore 11,30 - « Semaforo rosso » in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia.

SABATO 8 Secondo progr.

Ore 11,35 - « Ruote e motori »

DOMENICA 9 Secondo progr.

Ore 12,00 - Anteprima sport, notizie e anticipazioni.

Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.

LUNEDI' 10 Programma naz.

Ore 8,00 - Lunedì sport.

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni « Giornale Radio » il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI, dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Secondo programma

Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

Terzo programma

Ore 18,30 - Bollettino della transibilità delle strade statali.

SABATO-DOMENICA Progr. naz.

Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (regionale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

MERCOLEDI' 5 Programma naz.

Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.

DOMENICA 9 Secondo progr.

Ore 22,40 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI Progr. naz.

Ore 19,45 - Telegiornale sport.

Ore 20,40 - (al termine del telegiornale) Sport.

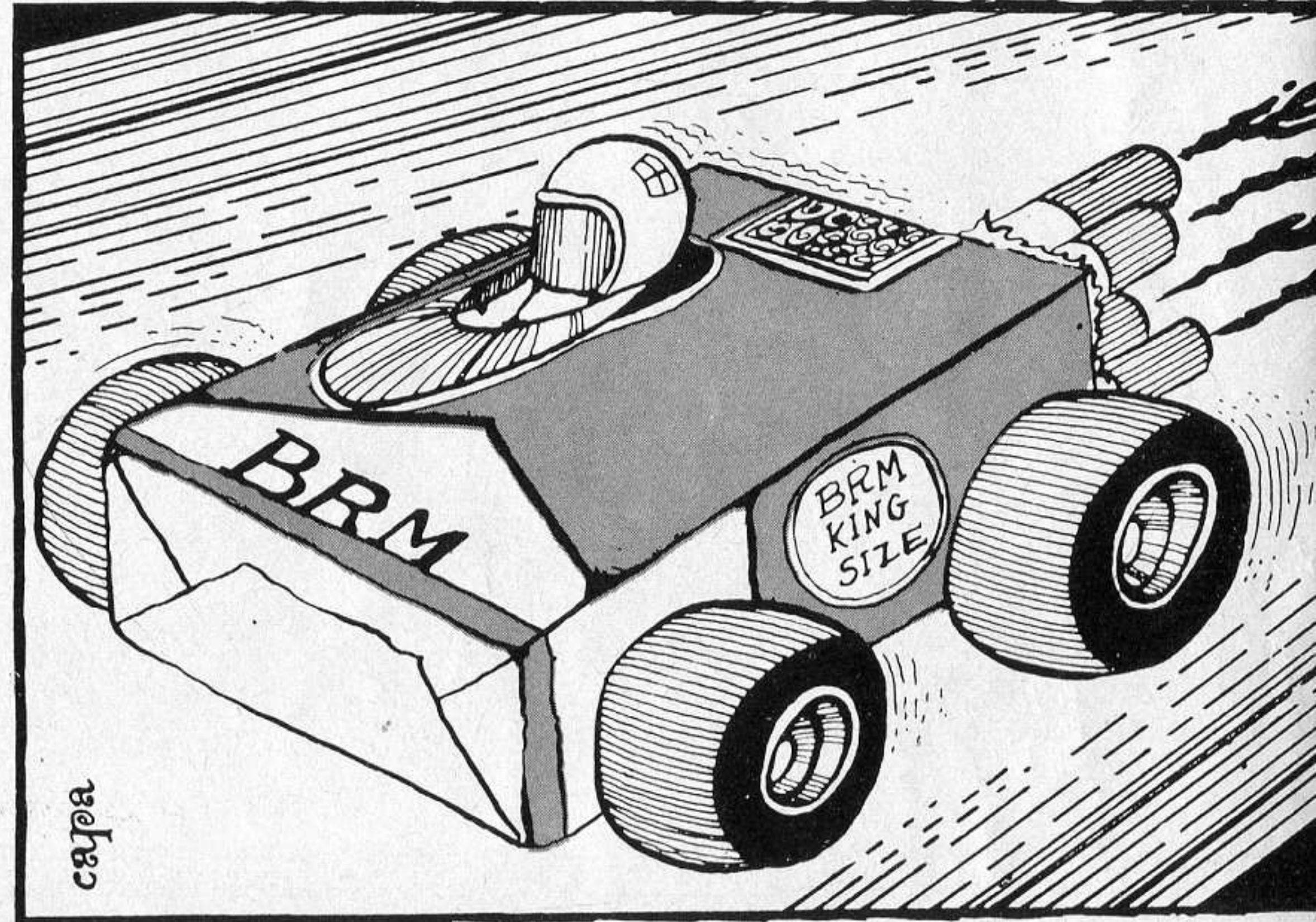
Ore 23,15 - (al termine del telegiornale) Sport.

TV Svizzera

LUNEDI 10

Ore 18,10 - « Stop! Attenti alla strada » ricettario stradale proposto da Silli con la collaborazione della Polizia Comunale di Gubiasco.

Ore 20,40 - « Quiz al volante » gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.



prima che si sviluppi ».

Una introduzione chiara, semplice, senza melodrammi facili... non si può fare a meno dei confronti; e la Rai-TV non ci guadagna molto.

Dopo altri numerosi ed interessanti interventi di de Adamich, dell'ingegner Rogano, del dott. Liguori e dell'ing. Alfieri, la conclusione del radio-cronista Ivo Morbidelli: « Se dunque il problema è del peso in più da trasportare, la categoria Sport di 3 litri nel prossimo anno con il limite minimo di 650 chili, lascia margini più che ampi per questa soluzione. Per la Formula 1 è sufficiente una prescrizione obbligatoria con ulteriore innalzamento del peso minimo. Infatti, fra strutture del serbatoio e liquido estinguente l'aumento del peso dovrebbe essere da 35 a 42 chili per le Sport '72 e da 58 a 70 chili per la Formula 1. Circa l'ingombro non diciamo: quanto vale la vita di un pilota? Attendiamo fiduciosi le decisioni della CSI; intanto a partire dal 9 gennaio prossimo si ricomincerà a correre e ancora senza il serbatoio di sicurezza ».

Le corse ricominciano: e vorremmo che la nostra Radio ma soprattutto la nostra Televisione dedicassero ancora spazio, e molto, a questo problema di vitale importanza.

Prima che il 1971 concludesse la sua storia, il 28 dicembre è andato in onda un « Panorama » dal titolo « Uno anno di sport ». Tra gli altri, l'automobilismo. Che se pure limitato a pochi grandi avvenimenti, è stato commentato con serena misura. In particolare abbiamo visto scorrere le immagini del sorridente Ignazio Giusti sulla pista di Buenos Aires e poi il dramma: « Un pilota irresponsabile, Beltoise, che spinge la macchina rimasta senza benzina lungo la pista, incurante dello sfrecciare degli altri concorrenti ».

Un panorama breve sintetizzato al massimo, che è terminato con il ricordo di Siffert e Rodriguez nell'ammontata constatazione che non basta avere i mezzi per scongiurare il pericolo, occorre soprattutto possedere un po' di buona volontà.

Gio' Luni

Potrà
fumare
(tanto)
la tivvù
nel 1972?

Quattro anni fa, quando per prima la LOTUS trovò la strada dell'abbinamento-sigarette per risolvere il caro-F. 1, sorse il problema delle riprese televisive in Italia. Infatti nel nostro Paese, anche se esiste il monopolio di Stato del fumo, la pubblicità alle sigarette è vietata. Perciò alla TV si preoccupavano delle scritte « Gold Leaf Team » sulle fiancate delle Lotus. Ma in effetti si constatò che l'individuazione delle

scritte sul piccolo schermo era precaria e poi proibire la pubblicità specifica, non significa poter vietare l'apparizione di un nome-etichetta di ragione sociale. D'altronde anche in altri settori sportivi l'abbinamento pubblicitario è sfociato da mille rivoli diversi e il discorso è diventato molto complesso per una rigida applicazione di certi presupposti. Tornei di tennis o golf prendono il nome di sigarette.

E' nel settore delle corse automobilistiche comunque, che le industrie del fumo hanno concentrato il loro impegno, siglando contratti con Case e con piloti, di sempre maggiore portata. Non bastano più nomi o etichette sulle tute, sui caschi o sulle carrozzerie.

Un costruttore come Chapman ha addirittura rinunciato a scrivere LOTUS oltre che ai colori tipici e nazionali.

Questa diversa e globale etichetta che fa di alcune monoposte delle vere auto-sandwich, può creare dei problemi in TV per le riprese delle gare?

Potrebbe sorgere anche un problema legale se qualche rigido censore volesse opporsi. Ed è un problema che interessa anche certi organizzatori. Perché per esempio, ci sono quelli delle gare italiane dell'INTERSERIE il cui campionato europeo è finanziato dalla CAMEL, che si trovano di fronte al dubbio dei limiti di pubblicizzazione di questa etichetta.

Può soccorrere però quanto avviene negli Stati Uniti, dove è stata recentemente approvata una legge che condiziona la pubblicità del fumo. Ma essa non coinvolge iniziative legate a operazioni di finanziamento sportivo tanto è vero che, proprio nel settore delle corse sono impiegate le cifre che le industrie del tabacco si sono trovate non più spendibili nella pubblicità tradizionale.

**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovaneDirezione e Redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
via dell'Industria 6casella postale A.D. 1734
40100 BolognaTel. 46 56 24 - 46 56 32
prefisso interurbano 051
Telex: 51212 e 51283 Autosprint

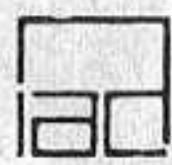
Una copia L. 200 (arretr. L. 400); Abbonamenti: annuale L. 8.000; semestr. lire 4.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 -
BELGIO PSR 28 - BRASILE CrS 4,00 -
CANADA S. 0,75 - DANIMARCA Kr. 4,75 -
FRANCIA F. 3,60 - GERMANIA Dm. 2,50 -
GRECIA Dr. 30 - INGHILTERRA P. 25 -
IRAN Rials 60 - JUGOSLAVIA Din 11 -
LIBANO L. L. 3 - MALTA S. 3s. 6d. -
OLANDA 2,20 Mfl. - PORTOGALLO esc. 25 -
SPAGNA Ps. 35 - SUD AFRICA R. 0,55 -
SVEZIA S. Kr. 4,50 - SVIZZERA F. 2,50 -
TICINO F. 2,00 - TURCHIA Lt 15 -
URUGUAY S ur. 300 - U.S.A. S. 0,75 -
VENEZUELA Bs. 3.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 - Spedizione in abbonamento
postale - Gruppo II.Distributore esclusivo per l'estero: MES-
SAGGERIE INTERNAZIONALI, via M.
Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.Ed ecco l'elenco delle edicole e delle
librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT
all'estero: Argentina: VISCONTEA DI-
STRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134 56,
BUENOS AIRES; Austria: MORAWA &
CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia:
COMEGAL PTY LTD, 82 C Carlton Cres-
cent, SUMMER HILL - NSW 2130; Bel-
gio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA
PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXEL-
LES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA
VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas
5, 7, Galeria das Artes, SAN PAOLO;
Canada: SPEEDIM-PEX LTD, 6829 Papi-
neau Avenue, MONTREAL 35 P.O.; Dani-
marca: DANSK BLADISTRIBUTION, Ho-
vedvagsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador:
OVIDEO HERMANOS, Agencia De Publica-
ciones S.A., Chimborazo, Sill 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, Tera-
zije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT
DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile,
D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H.
SMITH CONTINENTAL LTD, 18 A Scots
Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDE-
REN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall
140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-
DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595,
ASUNCION; Portogallo: ALBERTO AR-
MANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fon-
seca 135 - 5.E. LISBOA - 1; Principato
di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIF-
FUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er,
MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL
ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-
RAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués
de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA;
Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC.,
23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY,
N.Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-
CO (PTY) TD, Fanora House, 41 Kerk
Street, JOHANNESBURG; Svezia: WEN-
NERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-
vaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Sviz-
zera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62,
BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11,
BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Seveg-
elstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi
4, LUGANO; NAVILLE & CIE, 5, 7 Rue
Lévi, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU
BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A,
ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO
NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MO-
TEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONCA-
DORI C.A., Av. Francisco de Miranda,
Edif. Socoraima (Chacao), CARACAS;
DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del
Este 60811, CARACAS; EDITAL C.A., Cal-
le Negrin - Edificio Davolca Planta Baja,
Apartado De Correos 50683 CARACAS

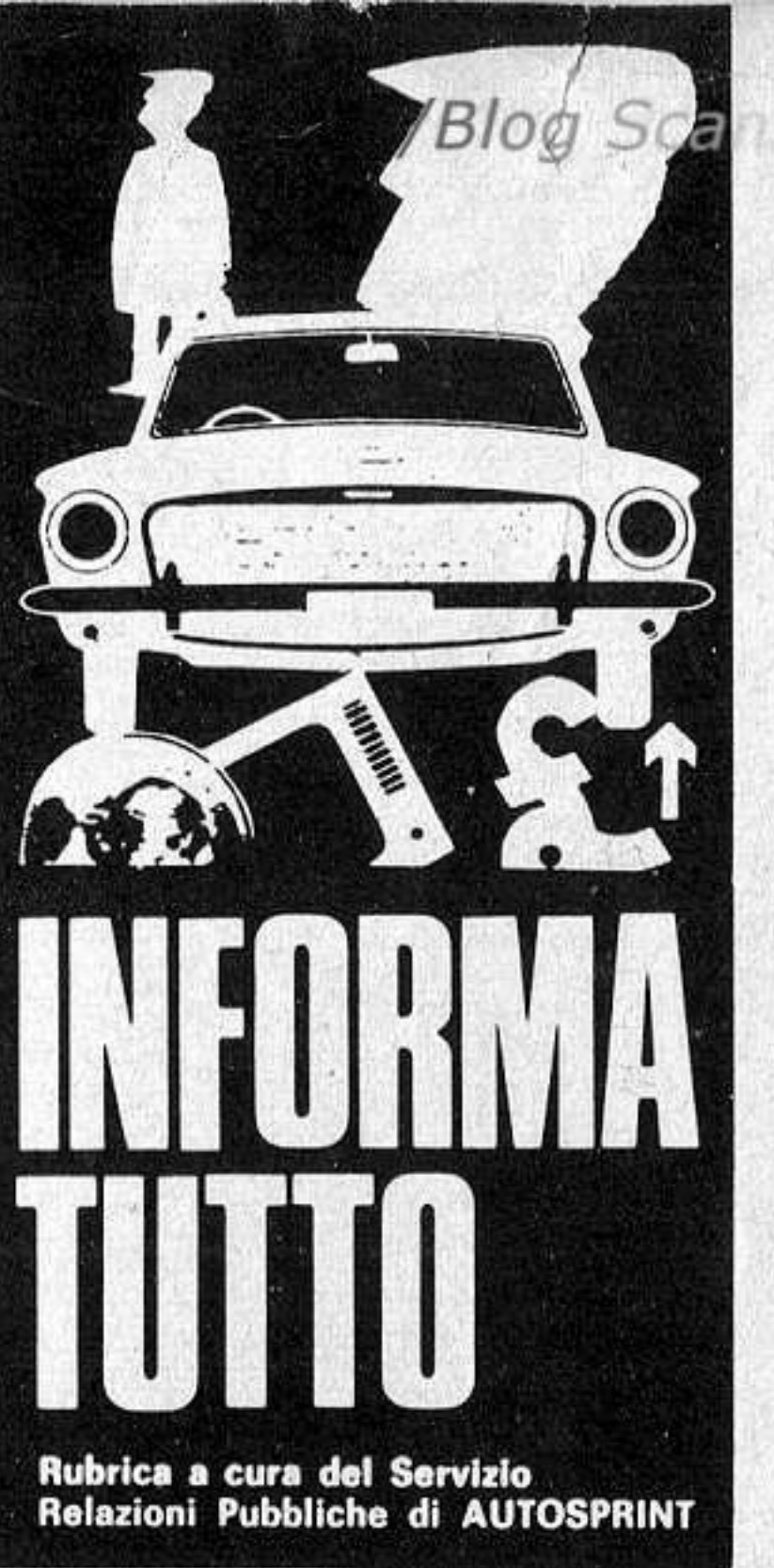
Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generaleAmministrazione: 40068 S. Lazzaro di Sa-
vena (Bologna), via dell'Industria 6,
tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 -
40100 Bologna. Pubblicità: 40068 S. Lazzaro
di Savena (Bologna), Via dell'Industria
6, tel. 465624/32 - Cas. Post. A.D. 1734 -
40100 Bologna.Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068
S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via
dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53
- 46 52 54.

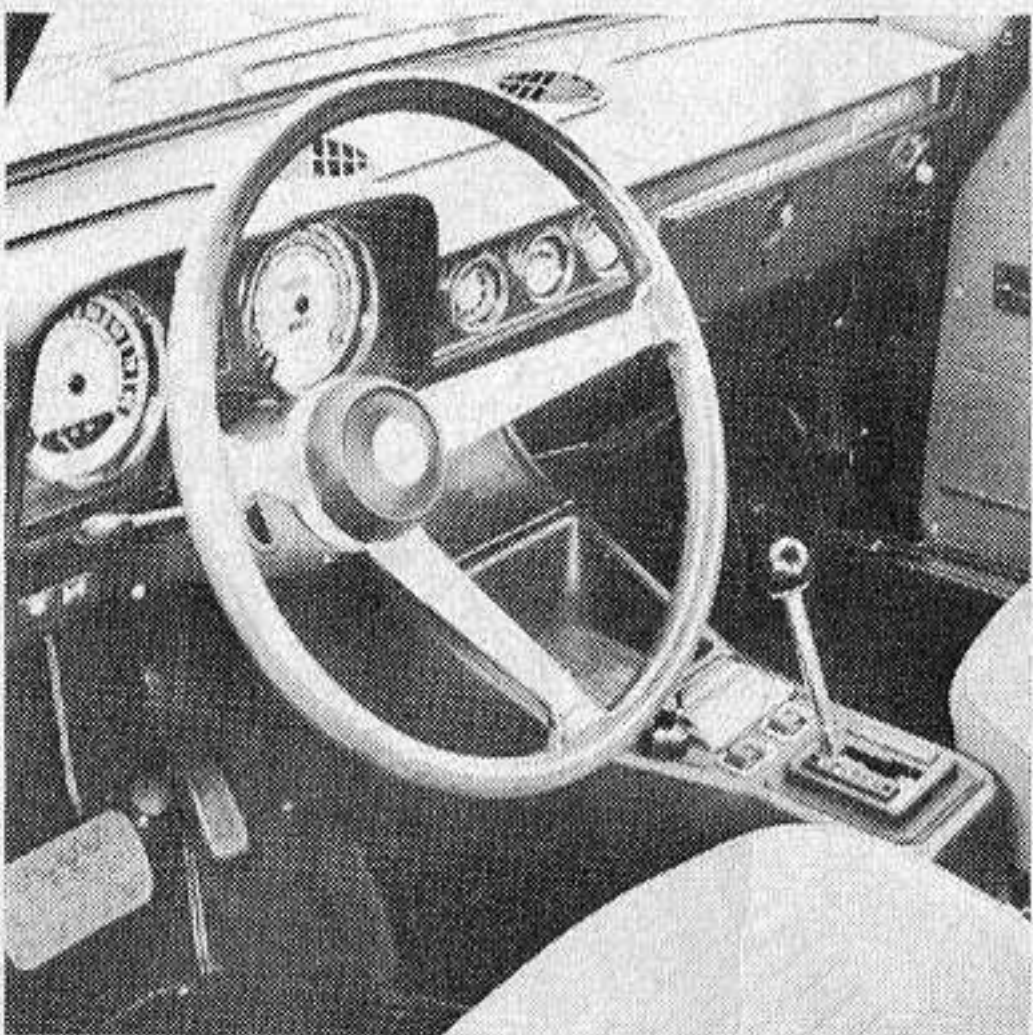
Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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

Le trombe accordate col compressore

Gli avvisatori acustici hanno una
grande importanza nel traffico mo-
derno sulle vie di grande comunica-
zione. Tuttavia, per potere raggiun-
gere l'effetto voluto pur restando nel
rispetto delle leggi che impongono
di non superare i 125 decibel nell'in-
tensità del suono, è necessario che
tali avvisatori vengano costruiti se-
condo precisi dettami e con mate-
riale difficilmente deperibili. La Ste-
bel, che da quasi vent'anni costruisce
solamente avvisatori acustici, ha rea-
lizzato in ABS Bayer, un materiale
imputrescibile ed insensibile alla
corrosione degli agenti atmosferici,
delle unità acustiche munite di compres-
sore (trombe elettropneumatiche) il
cui suono efficacissimo e gradito all'-
orecchio è ottenuto da un insieme
di tonalità differenti emesse da un
avvisatore a suoni multipli accordati.
Tutte le unità acustiche della Stebel
hanno membrane sostituibili e sono
riparabili.

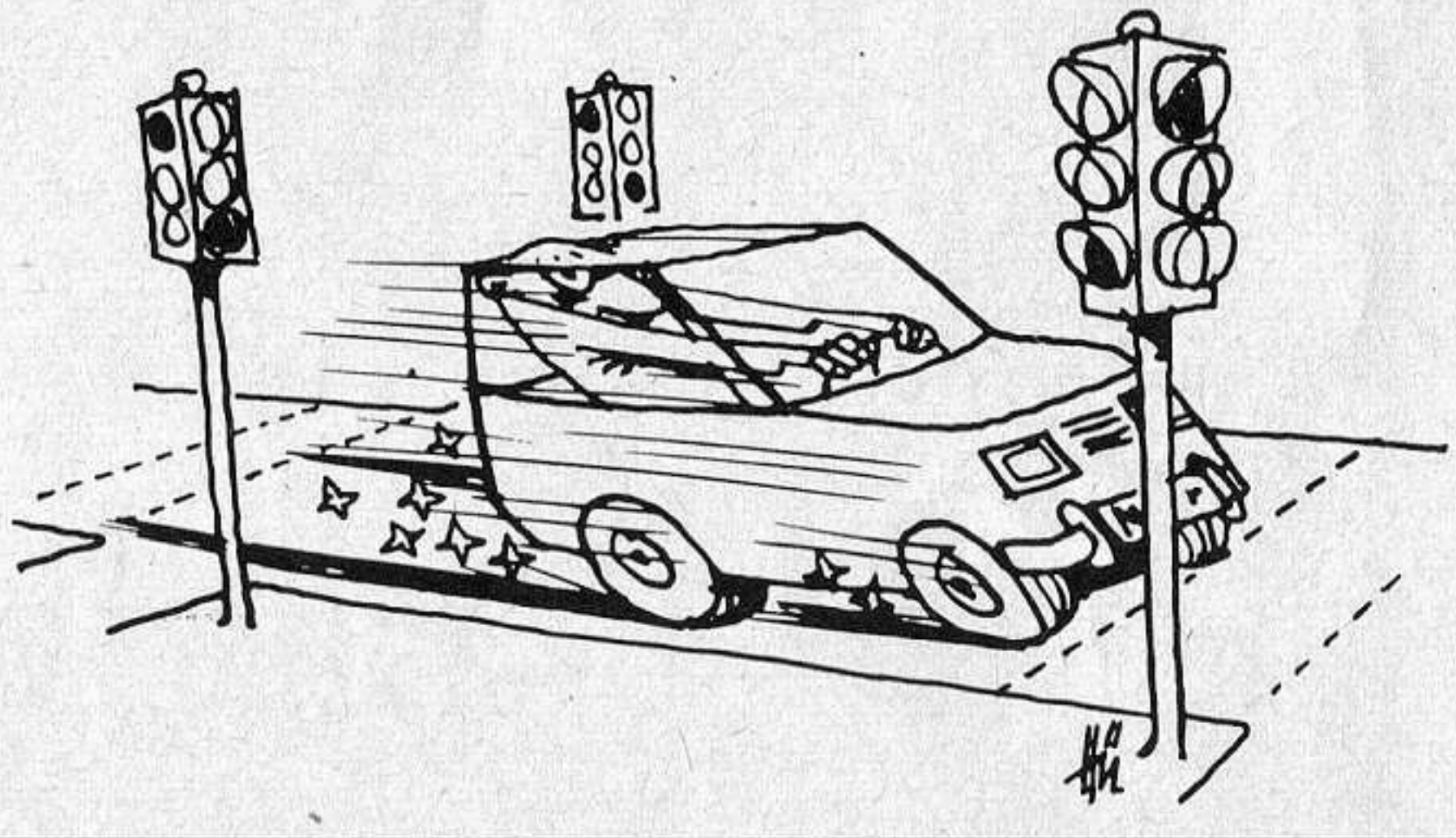
L'automatico ZF 3 HP 12 dell'ALFA 2000

L'Alfa Romeo ha scelto — come
sapete — per la berlina 2000 il cam-
bio automatico ZF 3 HP 12, modifi-
cato e adattato sulla base delle esi-
genze messe in luce dalle sperimen-
tazioni. Il cambio automatico dell'-
Alfa Romeo 2000 — pur conser-
vando alla vettura le stesse ecceziona-
li doti di sportività e di potenza
della versione con cambio normale —
presenta tutti i vantaggi ben noti
dell'automatismo a cominciare dalla
guida semplificata e dal minimo affa-
ticamento nella marcia in colonna con
traffico intenso.

Centro pilota di educazione stradale AC Roma-BP

Dal 1958 ad oggi ben 11 proposte di legge tendenti ad introdurre nella scuola
l'obbligo dell'insegnamento e dello studio dell'educazione stradale, sono state
presentate a Montecitorio senza che alcuna di esse avesse un esito positivo.
Invece di una legge, si è arrivati ad una pleora di circolari ministeriali che
segnalano l'importanza dell'argomento come un aspetto dell'educazione civica e
nello stesso tempo promuovono, in collaborazione con l'ACI, corsi facoltativi e
concorsi di educazione stradale per gli alunni, affidati a volenterosi insegnanti di
educazione fisica.Poiché il problema non ha ancora trovato una concreta soluzione, l'Auto-
mobile Club di Roma e la BP italiana hanno varato un centro-pilota che intende
approfondire e sperimentare, nel vivo della didattica, le connessioni fra educa-
zione stradale e educazione civica. L'attività del centro si esplica attraverso
un corso di perfezionamento culturale che ad ogni lezione-conferenza fa seguire,
da parte dei gruppi di lavoro, una discussione con relative conclusioni. Il corso
ha avuto inizio nel decorso novembre e proseguirà, con due riunioni al mese,
fino al prossimo maggio.

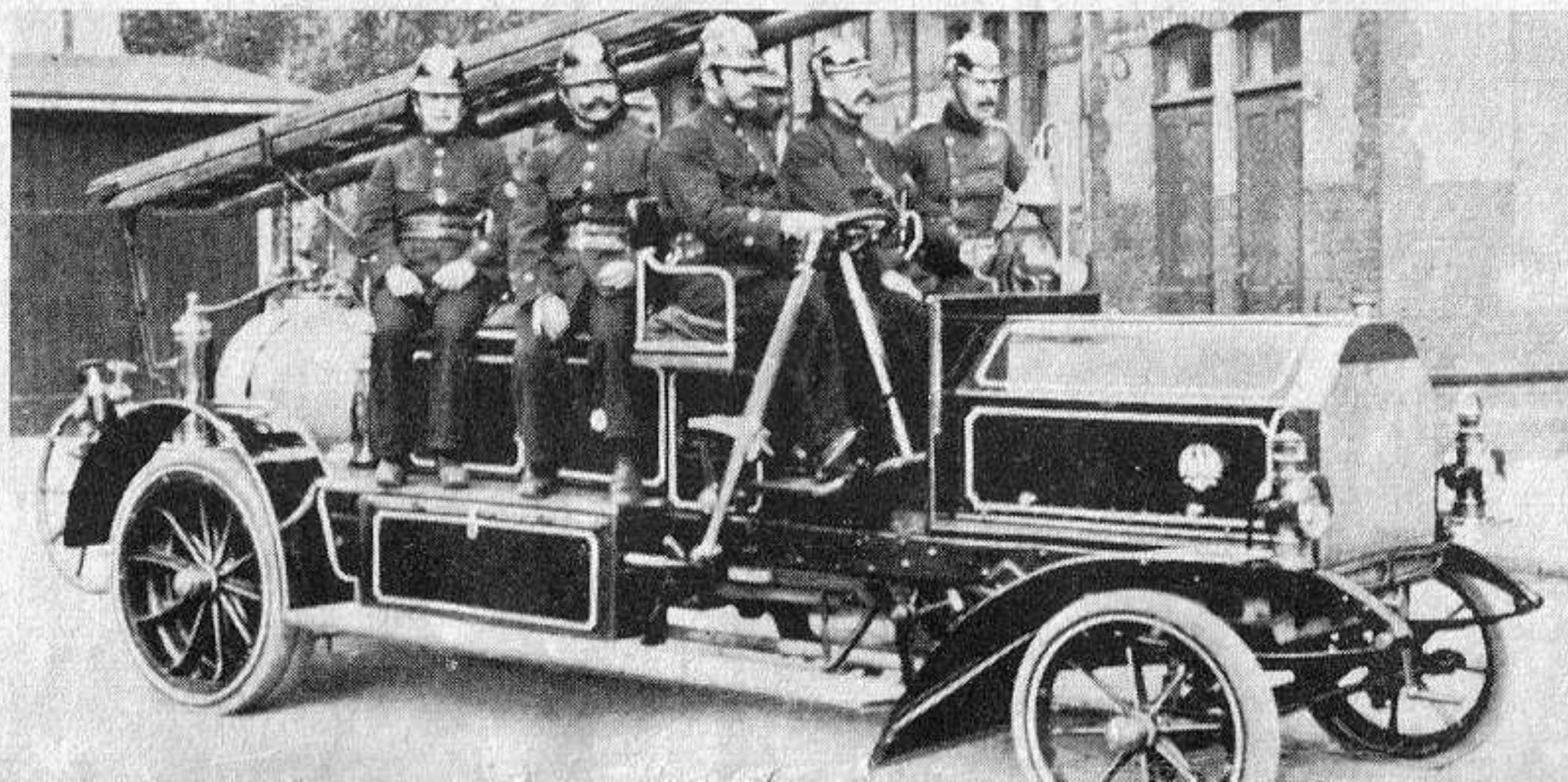
I semafori nemici delle gomme

I semafori sono nemici delle gomme. Queste sono le conclusioni cui sono
giunti i tecnici della ditta costruttrice dei pneumatici Uniroyal che, in base
alle loro esperienze, hanno potuto rilevare come su un percorso cittadino da
percorrere ad una media di circa 40 km con fermate ai semafori ogni 150
metri, il consumo delle gomme è di ben sette volte superiore di quanto sarebbe
se lo stesso percorso venisse coperto a velocità costante, senza alcuna fermata.
E tale consumo aumenta vertiginosamente per gli automobilisti tipo «corsa»,
coloro cioè che fra un semaforo e l'altro sembrano fare una gara di velocità
con il colore delle luci.

VIVA le ruote!

La Vauxhall è indaffarata a emulare la Ford, ampliando la sua gamma con
varianti ai modelli base. La più recente è la Viva Gold Riband, vetturola molto
bene equipaggiata, per un nuovo settore del mercato (parlando di prezzi) che va
affermandosi rapidamente, se non altro in Inghilterra. Specialità della Viva sono
le ruote Rostyle di tipo sportivo.

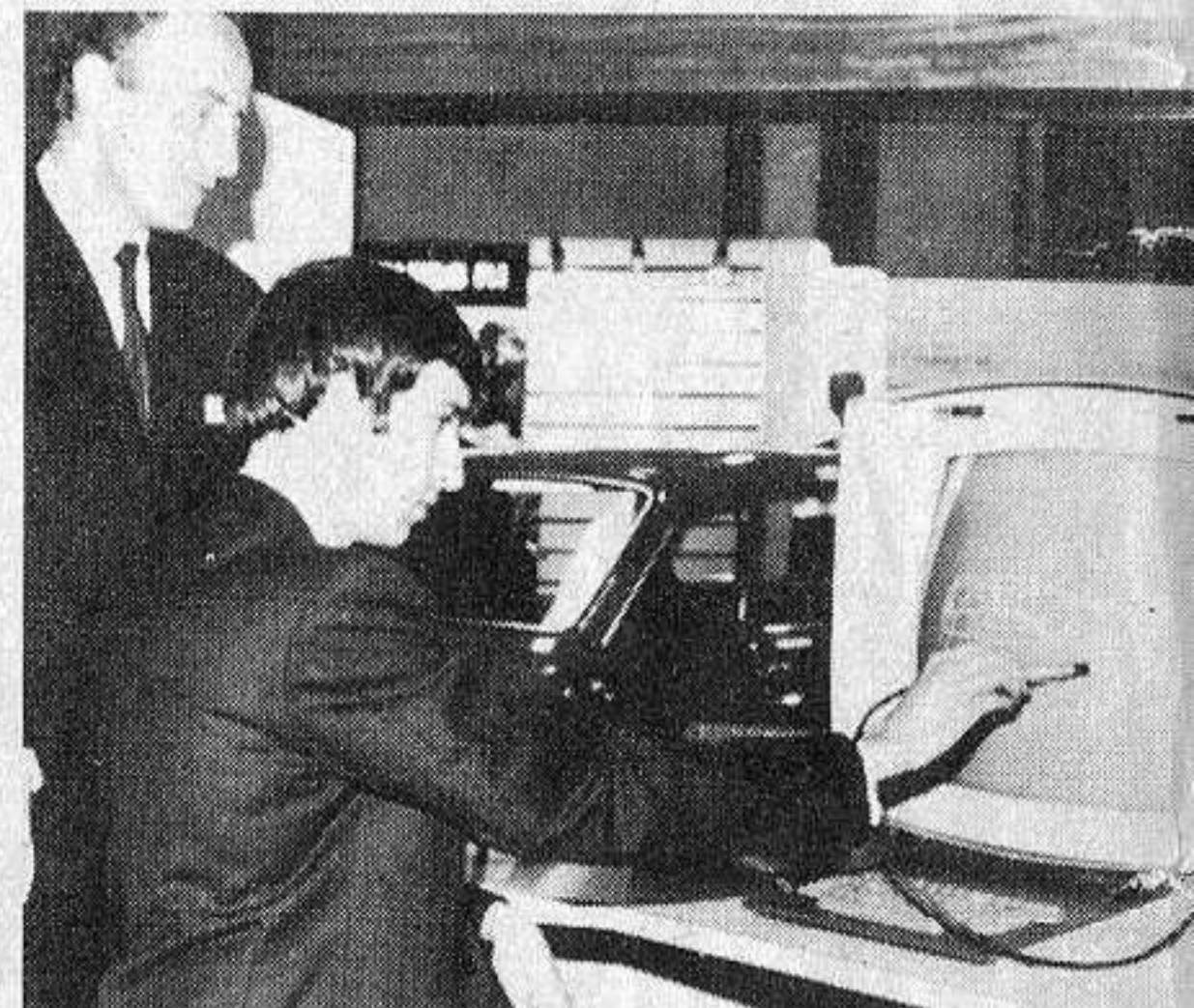
75 anni di brevetti MERCEDES

Nel suo settantacinquesimo anno di motorizzazione dei trasporti, la Daimler
Benz ha commentato alcune tappe salienti della sua vita: il brevetto per la
pompa anti-incendio e il primo camion Diesel.La prima pompa anti-incendio motorizzata, ancora trainata però da cavalli, fu
presentata da Gottlieb Daimler nell'anno 1888. Il motore a benzina, quale sistema
di azionamento per la pompa, suscitò grande interesse nell'ambiente dei pom-
pieri, ma, il veicolo motorizzato per combattere gli incendi trovò per molto
tempo l'ostacolo di numerose riserve. I primi veicoli anti-incendio furono infatti
costruiti soltanto agli inizi del secolo e nel 1906 la Sudeutsche Automobilfabrik,
precorritrice delle officine Benz, consegnò il primo, equipaggiato con motore a
benzina.Per il veicolo utilitario si risale al 1896, quando oltre alla vettura privata che
contava soltanto dieci anni, la Daimler mise in vendita il primo camion a mo-
tore. Per primi gli inglesi si interessarono a questo camion e molti furono i com-
mercianti della Gran Bretagna a disfarsi dei loro veicoli a vapore per acquistare
il Daimler. In Germania il veicolo richiese più tempo per imporsi.Il primo camion Diesel fu un Benz, con il quale si fecero percorsi di prova su
terreno accidentato, il 10 settembre 1923. Il veicolo di prova, che vediamo ri-
prodotto nella fotografia, restò in servizio per oltre dieci anni. L'8 febbraio 1924
fu presentato ad Amsterdam un camion diesel Benz il cui motore, a quattro
cilindri, era il primo Diesel del mondo per veicoli fabbricato in serie.

Il robot che spegne le luci

L'AUTOLUX (della Corte e Cosso)
accende e spegne automaticamente i
fari dell'auto quando si presenta la
necessità. Infatti provvede a chiu-
dere un circuito di utilizzazione quan-
do la luce che colpisce la fotoresi-
stenza scende sotto determinati valori
(giorno-notte). L'occhio sensibile (co-
stituito appunto da una fotoresistenza
al solfuro di cadmio), viene instal-
lato sul cruscotto. Autolux entra in
funzione al crepuscolo, all'alba, alla
entrata e all'uscita di una galleria o
del garage, in condizioni di visibilità
ridotta, in rapporto a certi valori di
luminosità prestabilita.Oltre che elemento di sicurezza è
anche pratico perché evita ogni pro-
blema nei confronti del codice della
strada.Prezzo al pubblico L. 9.000. La
mano d'opera per il montaggio si ag-
gira sulle 1.500 lire.

Un termometro in più per la FIAT 127

Il quadro della Fiat 127 è già pre-
disposto per l'applicazione del ter-
mometro opzionale acqua Veglia Bor-
letti al posto della spia di massima
temperatura. L'applicazione è della
massima facilità e si può ottenere
in brevissimo tempo e con la mini-
ma spesa. Il termometro acqua è
uno strumento indispensabile e per-
mette di prevenire in estate gravi dan-
ni al motore in caso di surriscaldame-
nto, mentre d'inverno scongiura il
pericolo di partire ancora con il
motore troppo freddo.

La penna che disegna l'automobile

● Un terminale video, dotato di una
speciale «penna» elettronica e colle-
gato ad un elaboratore IBM, consen-
te ai tecnici ed agli stilisti della Pres-
sed Steel Fisher di progettare e dise-
gnare le carrozzerie di nuove auto-
vetture per le più importanti case au-
tomobilistiche inglesi; tra queste la
British Leyland, che produce la Mini
ed altri noti modelli.BOLOGNA - Il comm. Vidmo Wanti
lascia la presidenza dell'Auto Moto
Club Ruggeri dopo un decennio di at-
tività e guida brillanti al geom. Carlo
Mantellini. Il comm. Wanti ha avuto
l'incarico di Presidente Onorario.ROMA - Il Consi-
glio Direttivo del-
l'Unione Petrolife-
ra ha nominato Vice
Presidente l'ingeg-
nere Elio Virno,
Vice Presidente
della Mobil Oil Ita-
liana. La nuova no-
mina è stata con-
ferita nel corso di
una riunione tenutasi sotto la Pre-
sidenza del Cavaliere del Lavoro dott.
Vincenzo Cazzaniga.

