

MONDIALE CONDUTTORI

Sul rinnovato circuito di Baires primo appuntamento per il ciclo di gare più atteso dagli sportivi dell'automobile: il grande circus della F. 1 si trasferisce in Argentina per dare inizio alla sfida 1972. Ormai gli organici delle squadre sono al completo e quasi tutti i piloti sono accasati: anche le marche costruttrici hanno già in avanzata fase di collaudo i più recenti modelli e questa prima uscita è quindi attesa con una certa curiosità. La novità più appariscente rimane la forzata assenza del nuovo capofila della Marlboro BRM, il francese Jean Pierre Beltoise che non se la sente di affrontare il giudice argentino che sembra lo abbia citato in merito al noto incidente in cui perse la vita giusto un anno fa Ignazio Giunti. Per il resto la Marlboro BRM presenterà il suo squadrone al completo, forte di Ganley, Gethin, Marko, Soler Roig e Van Lennep.

DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 17 al 23 gennaio in Italia e all'estero

G.P. d'Argentina

Immutata invece la formazione della Tyrrell che schiererà le due monoposto per il campione del mondo Stewart e per il francese Cévert, così pure invariata la formazione McLaren con Hulme e Revson. La John Players Special (ex Lotus) avrà due macchine per Emerson Fittipaldi e Dave Walker, mentre la March farà correre Ronnie Peterson e Nicki Lauda. Per gli italiani sarà interessante seguire la corsa delle rinnovate Ferrari di Ickx, Andretti e Regazzoni: anche un pilota italiano sarà in pista, Andrea de Adamich al debutto sulla Surtees Pagnossin. Scenderà in pista invece per la prima volta la Politoys di Pescarolo. Rinnovate anche le schiere della Surtees: oltre al costruttore correranno Tim Schenken (che ha lasciato la Brabham a Hill e Reutemann) e Mike Hailwood.

Gennaio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA LOCALITA' DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
21-29	Rally di Montecarlo		Montecarlo		●●● 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 Giro più veloce: McRae (McLaren) 1'17"3
23	G.P. Argentina		Argentina Circuito di Buenos Aires mt. 6121		●●● Camp. Mond. F. 1	Velocità in circuito	Amon (Matra) 2.08'19"29 media kmh 159,614 Giro più veloce: Amon (Matra) 1'15"5 kmh 163,747
23	Trofeo Airone Molykote	Scud Airone Molykote	Campo di Tommaso Natale ore 10		□	Esercitazioni invernali di regolarità sprint	
23	Natal International Roy Hesketh		Sud Africa		●● F. Ford	Velocità in circuito	
23	Riverside 500		Stati Uniti		●●● Stock Cars	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"4, media kmh 161	
29-30 (o 11/12-3)	Rally Internacional Fallas SPAGNA	●●	Rally		
29-30	Autosciatoria del Monte Bianco AC AOSTA	●	Regolarità		

Febbraio

4-5	Autosciatoria Roccaraso AC. BARI	□	Regolarità	Mucelli - D'Addabbo (HF)	
4-6	Rally Artico FINLANDIA	Camp. int. rallies piloti	Rally		
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)	
6	Trofeo Airone MOLYKOTE	□	Esercitazioni invernali di regol. sprint		
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 - Gutierrez (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		
20	Trofeo Airone MOLYKOTE	□	Esercitazioni invernali di regol. sprint		
26-27	Rally Russelheim GERMANIA	●	Rally		
26-27	Rally Basco - Navarrese SPAGNA	●●●	Rally	Tramont - Atolin (Alpine)	
27	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●●	Velocità in circuito		
27	Coppa KNA NORVEGIA	● T, GT, S	Velocità in circuito		
29-1	Rally Fallas SPAGNA	●●●	Rally		

LEGENDA: ●●● = internazionale libera; ●● = internazionale; ● = naz. □ = « chiusa »



il tele
«mago»
dott.
INARDI

(in automobilismo sportivo, intendiamoci)

Conoscete questo signore? Sì, è proprio lui, il dott. MASSIMO INARDI super campione del «Rischiatutto» che con la prodezza antitelepatica dell'ultimo giovedì, ha portato il totale delle sue vincite televisive alla bella cifra di 42 milioni e 880 mila lire! Di lui si stanno interessando oltre i colleghi parapsicologi, anche i giornali stranieri, ora che le sue vincite minacciano i campioni mondiali ufficiali, riconosciuti dei telequiz internazionali.

Forse non sapete, che il dott. Inardi è un appassionato di automobilismo sportivo per riflesso familiare, visto che il figlio non manca a nessuna competizione. E' socio della Scuderia Nettuno di Bologna e due settimane fa, quando fra le materie in tabellone figurava lo sport, per rinfrescare la sua memoria in campo automobilistico è ricorso ad una raccolta di AUTOSPRINT e allo speciale «DISCO CIFRARIO» dei circuiti e delle velocità che potrete avere col numero speciale di AUTOSPRINT '71 di prossima uscita, un «Disco» che può far diventare tutti «INARDI», in tema di corse!



col disco-cifrario

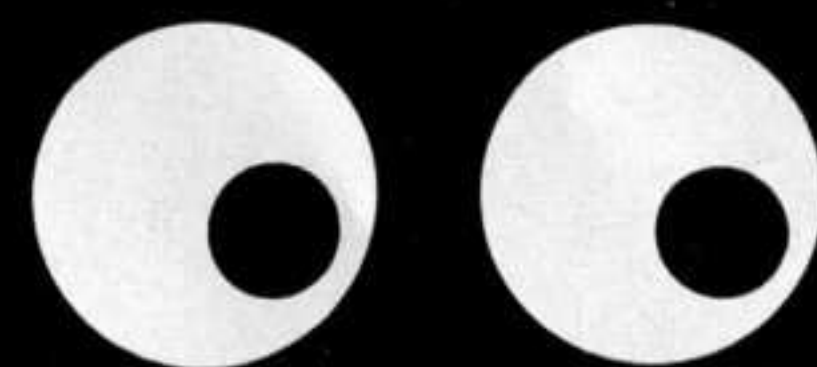


che cos'è?

Lo saprete acquistando



che ve lo
REGALA
in ogni copia



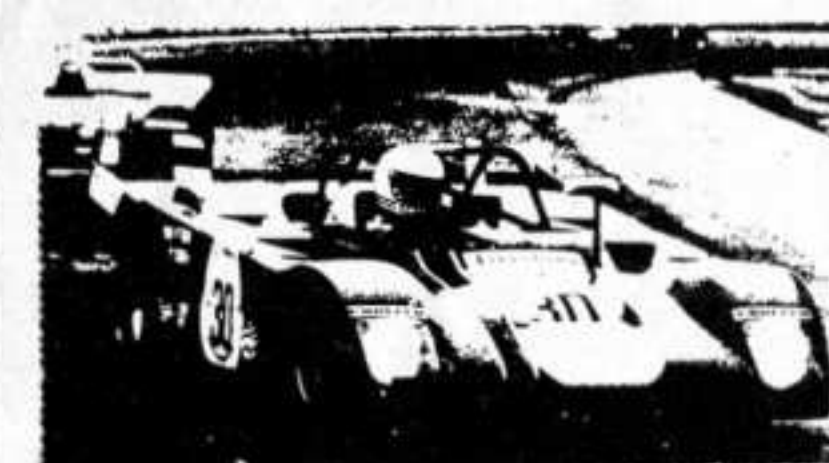
**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**Guida
al «MONTE»**



**I quarantadue
prescelti per
la F. ITALIA**



**FERRARI
profeta**

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 33 TUTTESPRINT
- 38 AUTO in BORSA
- 39 KARTING (anche da neve)
- 40 MOTORAMA Mini hobby
- 42 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 46 INFORMATUTTO
- 47 COMPRAVENDITA





**IL GIORNALE
DELLE
SCUDERIE**

La pittrice campionessa

MILANO - La pittrice Alida de Silva Velasquez ha ritratto anche l'insegna del Club Autosprint. La campionessa della Scuderia milanese Sporturismo esporrà trenta dei suoi dipinti nella sede della scuderia, in via G. Pepe, fra cui appunto il quadro dedicato al nostro Club, per tutto il mese di febbraio.



MILANO - Tre vetture partecipanti con gli equipaggi formati da Riccardo Suni-Walter Finzi (Simca 1000 rally), Giancarlo Monti-Gianvito Laera (Fiat 128 gr. 2) e Franco Cristiani-Filippo Combe (Fiat 128 gr. 2), otto vetture e un furgone attrezzato al seguito, questa la spedizione della Scuderia Milano Corse per il Rally di Montecarlo. La stessa Scuderia parteciperà, inoltre, alla Coppa Della Favera il 5 febbraio prossimo con sei equipaggi formati da esordienti.

**3 macchine in
corsa e 9
d'appoggio per
il Monte della
MILANO - C**

Quasi una CENA delle BEFFE per l'annuale della MODENA-CORSE

MODENA - Premiazione alla «Modena Corse» dopo un anno di vita. Non si credeva, in verità, che questi giovani, guidati da Marcello de Niederhausern, arrivassero a tanto. Ma fra lo stupore di tutti (e nostro) hanno gareggiato ovunque (anche all'estero) guadagnando successi e risultati. La serata conclusiva col pranzo «Da Gianni» al Ristorante Aicardi, ha radunato autorevoli personaggi del nostro mondo. Il geometra Anzio Zucchi della CSAI, col suo violino di spalla rag. Romolo Tavoni, l'ing. Angelo Orlandi, Presidente dell'Automobile Club di Modena; poi il delegato del CONI dr. Setti, Moruzzi, Ugolini e Don Sergio Mantovani (che aveva celebrato la sera stessa, nella sua Cappella dedicata ai piloti, una Messa in suffragio di Giunti e dei piloti caduti nel 1971), il comm. Vecchi, il comm. Stanguellini e il cav. Bellei, questi ultimi validi «assistenti» per la dotazione dei mezzi meccanici. Al tavolo d'onore festeggiatissimo, Luigi Fontanesi pre-

Stanguellini, il quale non ha risparmiato, con le sue aspre critiche, nessuno. Ha accusato di lentezze inspiegabili e colpevoli l'ACI per il compimento, con l'ultimo atto, di tutto l'iter effettuato per la costruzione del nuovo autodromo. In mancanza del nuovo, secondo Stanguellini occorre riaprire il vecchio alle competizioni. E' un impianto agibilissimo. Occorre soltanto, secondo Stanguellini, «volerlo». Applausi, naturalmente. Orlandi ha assicurato che per il nuovo impianto tutto dovrebbe risolversi a breve scadenza.

Zucchi ha indicato, intanto, nell'autodromo di Varano Melegari di Parma la sede per il campionato sociale della Modena Corse e per altre gare di minor impegno. Ma ecco pronto c'è stato chi si è chiesto: «Ma perché noi modenesi, con un autodromo sul quale si fanno le corse di velocità in moto e i collaudi giornalmente, dobbiamo finire a Varano Melegari!». E ci pare che costoro, campanilismo a parte, abbiano logiche



Si consiglia al dr. ORLANDI, Presidente dell'AC Modena (e a tanti altri dirigenti dello sport automobilistico).

Dovranno emigrare a VARANO i piloti della «capitale» delle auto da corsa?

miato recentemente da AUTOSPRINT col casco d'argento e meritevole del «I TROFEO PROMESSA» che annualmente la «Scuderia Modena Corse» intende assegnare al miglior pilota giovane emiliano. Naturalmente una parte grossa — nella interessante serata — l'hanno fatta Orsi e Sola che si accingono ad affrontare con la 128 Fiat elaborata a Modena il rally di Montecarlo.

De Niederhausern ha brillantemente esposto l'esito del primo anno di attività, sottolineando che nel corrente si dovrà pensare a un campionato sociale e anche a due prove di velocità in salita e di regolarità, con tratti cronometrati, sull'Appennino. La cosa è stata bene accolta da Orlandi (che appoggia la Modena Corse) e da Zucchi (che è sensibile, lui modenese, a iniziative del genere).

Manco a dirlo non è mancata la «invettiva» di Vittorio

ragioni. Zucchi ha precisato: «Se Orlandi si adopera per far dichiarare agibile la vecchia pista, si corre il rischio di ritardare l'esecuzione del progetto per il «nuovo». E in fondo Zucchi ha posto il dito sull'argomento giusto... purché l'ACI si decida!

Poi la premiazione: Revello, Maselli, Panarello, Orsi, Minozzi, Papa, Malmusi, De Niederhausern, Guerra, Bompani, al preparatore Gozzoli; premi speciali «Bellei» ai piloti Revello, Minozzi, Malmusi che hanno gareggiato con motori Ford; ancora riconoscimenti all'ing. Orlandi al comm. Grattarola, a Stefanini. Infine applauditissimo, Fontanesi ha ricevuto il «Trofeo Promessa» che è una Coppa di notevoli proporzioni tipo americano. Nella occasione si è appreso che la «IRIS» ha concluso la sua breve (e sfortunata) presenza nelle corse.

Mario Morselli



L'equipaggio della Modena Corse per l'imminente Rally di Montecarlo: Orsi (a destra) e Sola

Nuova sede del Club AUTOSPRINT di PRATO

PRATO - Il Club Autosprint di Prato ha cambiato casa: si è trasferito in Viale Vittorio Veneto, presso il Bar Europa dove ha potuto trovare una più agevole sistemazione della propria sede. Nel frattempo, ha provveduto anche all'elezione del nuovo Consiglio Direttivo in sostituzione di quello provvisorio nominato all'atto della fondazione. Il nuovo C.D. è, pertanto, formato come segue: Alessandro Michelagnoli, presidente; Sergio Fondi, vice presidente; Paolo Martini, Franco Mercatanti e Riccardo Baccetti, consiglieri; Francesco Del Monaco, addetto alla segreteria. Il nuovo consiglio resterà in carica sino al 31 dicembre 1972.

Club Amici Alfa a Milano

● Per iniziativa di un gruppo di sostenitori dell'Alfa Romeo, è nato a Milano, con sede in Via C. Battisti n. 180, il «Club Amici Alfa Romeo» il cui programma prevede l'organizzazione di manifestazioni e giochi automobilistici a libera partecipazione. In linea di massima il calendario stabilito è il seguente: 20 febbraio, Minirally Lombardia; 19 marzo, Autosciatoria; 7 maggio, Caccia al tesoro; 11 giugno, Gimkana Lago d'Orta; 25 giugno, Gimkana Minitalia; 2 luglio, Gimkana a S. Margherita Ligure o a Zoagli; 24 settembre, Gimkana a coppie; 8 ottobre, Gimkana Bardolino del Garda; 12 novembre, Caccia al tesoro (Milano).

PRESIDENTESSA per la neonata CENTRO-SICULA

CALTANISSETTA - Nei locali sociali di viale Sicilia, 77 (Palazzo Serpente) ha avuto luogo domenica scorsa, l'assemblea generale degli iscritti alla scuderia automobilistica «Centro-Sicula» di Caltanissetta, sorta nel novembre 1971, per propagandare e opportunamente potenziare lo sport dell'automobilismo.

A dirigere la nuova Scuderia che sorge sotto i migliori auspici, sono stati chiamati:

Presidente: signora FRANCA MANGIONE. Vice Presidente: FRANZ DI BENEDETTO. Direttore amministrativo: LA CAGNINA SALVATORE. Direttore Sportivo: VITO TIPIA. Segretario: RENATO MELFA. Tesoriere: GIUSEPPE GRIMALDI. Consiglieri: ANTONIO FERRARO, GIUSEPPE VALENZA, GIUSEPPE BELFIORE, MICHELE BIANCUCCI, UMBERTO ANZALONE. Rappresentante Legale: SALVATORE MONTANA.

LAUREATI ora pensa alla CHEVRON-ABARTH

ASCOLI PICENO - Brillante il consuntivo della «Picchio» di Ascoli Piceno, sollecitanti le premesse per il 1972. I piloti appartenenti al Gruppo Sportivo dell'Automobile Club locale hanno felicemente concluso l'attività fornendo prestazioni di levatura molto considerevole. Augusto Ferretti è il nuovo campione italiano della Turismo, gruppo 1, categoria fino a 1150 cc grazie anche all'apporto della sua Fiat 128 preparata. Giovanni Angelini (Fiat 124 SC) è giunto secondo assoluto nel torneo nazionale della Turismo, gruppo 1, classe fino a 2000 cc. Giuseppe Fausti si è piazzato quarto, su Alfa Romeo GTJ, nel campionato italiano, classe fino a 1300 cc. Queste le più evidenti risultanze conseguite dall'equipe marchigiana forte dei diciotto componenti che ha in organico.

I propositi, allora. Eccone alcuni. Pietro Laureati, noto come «l'ingegnere volante», sembra propenso a passare alla Chevron Abarth 2000. Cordone effettuerà le prove «tricolori» a bordo di una Abarth 850 OTS, Indignozzi continuerà su Abarth 1000. I Romoli dovrebbero ribadire la loro preferenza per gli esemplari delle cilindrate intorno ai 700 cc mentre qualche incertezza sembra sussistere per Pasquale Amodio (cambierà l'Abarth 595?) e De Angelis. Infine Angelini strizza l'occhio alla... Formula Italia. La decisione, a primavera.

● A Bologna, quando il gen. Bianchini ha premiato con una grande coppa il giovane «volontario» Mauro Poggi, primo nella graduatoria delle «presenze» nella meravigliosa gara altruistica dell'aiuto disinteressato al prossimo, aveva le lacrime agli occhi. Ciò è avvenuto alcune sere or sono, nel corso di una «veglia benefica» organizzata dalla Croce Italia, associazione volontaria di pronto soccorso e pubblica assistenza, nel salone, gratuitamente concesso, dei «Tre galli d'oro» e allietata dalle canzoni di Paolo Mengoli, Paola Musiani e Mauro Brighetti con fondo musicale del maestro Franchino Camporeale.

● Tazio Taraschi, il giovane figliolo laureando in ingegneria del notissimo ex pilota abruzzese Berardo, ha portato all'altare la settimana scorsa, nella Chiesa di S. Maria Bambina di Villa Rosa (Teramo) la gentile signorina Ombretta Natali. Augurissimi di AUTOSPRINT.

● Torna «GIO '70» alla Fiera di Bologna (24 maggio - 4 giugno 1972). La iniziativa lanciata lo scorso anno con enorme successo dall'Ente fieristico bolognese, fa dunque, a richiesta generale, il bis: i 140.000 giovani e le altre centinaia di migliaia di visitatori adulti che ne hanno decretato la validità, avranno quindi modo di incontrarsi ancora per rafforzare i due cardini che caratterizzano la manifestazione: il dinamismo e l'incontro con l'uomo. Nei salotti di «GIO '70», nei bar, nei teatrini e in tutti gli ampi spazi a disposizione del pubblico nel padiglione-giovane, i motori terranno banco. E si prepara una sorpresa, pare.

● Massimo Natili ora bis-campione di rally-cross ha battuto un altro primato: la sua casa è stata allietata da due gemelle graziosissime. Auguri anche alla signora.

La CLUANA sotto due bandiere

CIVITANOVA MARCHE - Ancora novità nell'ambito dell'automobilismo sportivo marchigiano. Per il 1972 c'è un'altra scuderia, la «Cluana Corse» che si è costituita a Civitanova Marche.

Nel territorio già esiste la «Scuderia Novana» che però è domiciliata ad alcuni chilometri, precisamente a Civitanova Alta: il suo alfiere è Vincenzo Gattafoni. Ma torniamo alla «Cluana Corse». Che numerosi appassionati hanno voluto istituire per avviare lo svolgimento d'una attività agonistica gradualmente intensa e intanto in avviata fase di programmazione.

Il simbolo della «Cluana Corse» si identifica in due bandiere incrociate (una rosso-blu, pavesata cioè dei colori civici di Civitanova Marche; l'altra a scacchi bianconeri) attraversate da un'auto in corsa.

Già distribuite le cariche sociali. La «Cluana Corse» è presieduta da Guido Tarquini; come segretario ha Marsilio Marsili; compongono il Consiglio Direttivo Goffredo Cervellini, Roberto Meconi, Franco Tarquini, Fernando Sarachini e Gianfranco Mariani.

● L'attivissima SCUDERIA NORD-OVEST, allo scopo di fare incontrare vecchi e giovani soci, allestisce per venerdì 28 gennaio una cena sociale che avrà luogo presso il ristorante «Pavia» in Torino, alle ore 20. La cena sarà allietata da numeri di cabaret ai quali potranno liberamente partecipare anche i soci. Per prendere parte alla manifestazione sociale è necessario prenotarsi in tempo e invitare altre persone. Come notizia dell'ultimissima ora, la Scuderia comunitica che presso la sede sono arrivate



TEMPO DI SALONI

Gli altri appuntamenti dopo questo belga

Ginevra, 29 gennaio - 6 febbraio, Salone Internazionale del Veicolo Industriale - Veicoli industriali, rimorchi ● Amsterdam, 17-27 febbraio, 67. Salone Internazionale del Veicolo Industriale - Veicoli industriali, veicoli speciali, rimorchi ● Copenhagen, 24 febbraio - 5 marzo, Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, carrozzerie ● Ginevra, 9-19 marzo, 42. Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, carrozzerie ● Belgrado, 15-23 aprile, Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, veicoli industriali, rimorchi, carrozzerie ● Barcellona, 22 aprile - 2 maggio, Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, veicoli industriali, rimorchi, carrozzerie ● Londra, 22-30 settembre, 26. Salone Internazionale dei Veicoli Industriali - Veicoli industriali, rimorchi ● Parigi, 5-15 ottobre, 59. Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, carrozzerie ● Londra, 18-28 ottobre, 57. Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, carrozzerie, autocaravans ● Torino, 1-12 novembre, 54. Salone Internazionale dell'Automobile - Vetture, carrozzerie.

BRUXELLES sottolinea il dilemma del momento-auto

Il nuovo REKORD della OPEL

BRUXELLES - Tempo di Saloni e costruttori preoccupati. La delicata situazione venutasi a creare in seguito agli aumentati costi di produzione che hanno inciso negativamente sulle vendite nella misura di circa l'11 per cento, non è certo fatta per tranquillizzare chi, dal 12 gennaio (Bruxelles) al 12 novembre (Torino), attraverso una gamma di otto saloni per vetture e carrozzerie e tre di soli veicoli industriali, deve mostrare al pubblico il meglio della sua produzione. Perdurando tale stato di cose, pochi avranno il coraggio di mettere in catena di montaggio nuovi modelli a meno che questi non siano addirittura rivoluzionari: con prezzi in ribasso, o quanto meno stabili, tali da incoraggiare la ripresa del mercato automobilistico internazionale.

Potrebbe altrimenti accadere, e il Salone di Bruxelles sembra essere la prima avvisaglia del genere, che tutto si tinga di giallo con le « giapponesi » decisamente al comando della situazione. L'automobilista medio, quello che più incide sull'andamento del mercato, potrà essere ad « alta fedeltà » sin che si vuole, ma sarà portato ad un ripensamento quando, a parità di prestazioni e magari con superiori condizioni di comfort, con la sua vettura preferita, se ne vedrà offrire un'altra che costa mezzo milione di meno.

Tornando a Bruxelles, caratterizzato dalla massiccia invasione delle vetture giapponesi, è sintomatico il fatto che di novità vere e proprie ve ne siano assai poche, e di scarso rilievo, riducendosi il « nuovo » a rielaborazioni di modelli preesistenti. Nel « défilé » della produzione 1971, costruttori e carrozzieri italiani non potevano naturalmente mancare, mentre la FIAT capeggia la riscossa dei nostri costruttori che hanno accusato defaillances, non eccezionali ma sempre sintomatiche, nelle vendite dell'ultimo anno, la FIAT punta sul 128 coupé sport, impostosi per l'eleganza di linea e per l'accuratezza delle rifiniture, e la « vettura dell'anno », quella 127 presentata dopo un lancio pubblicitario assolutamente originale. Infatti, le prestazioni dell'utilitaria FIAT sono state illustrate alla stampa specializzata da coppie di cittadini belgi che hanno ritirato



la vettura a Torino e l'hanno guidata sino a Bruxelles, avendo così modo di apprezzarne tutte le caratteristiche.

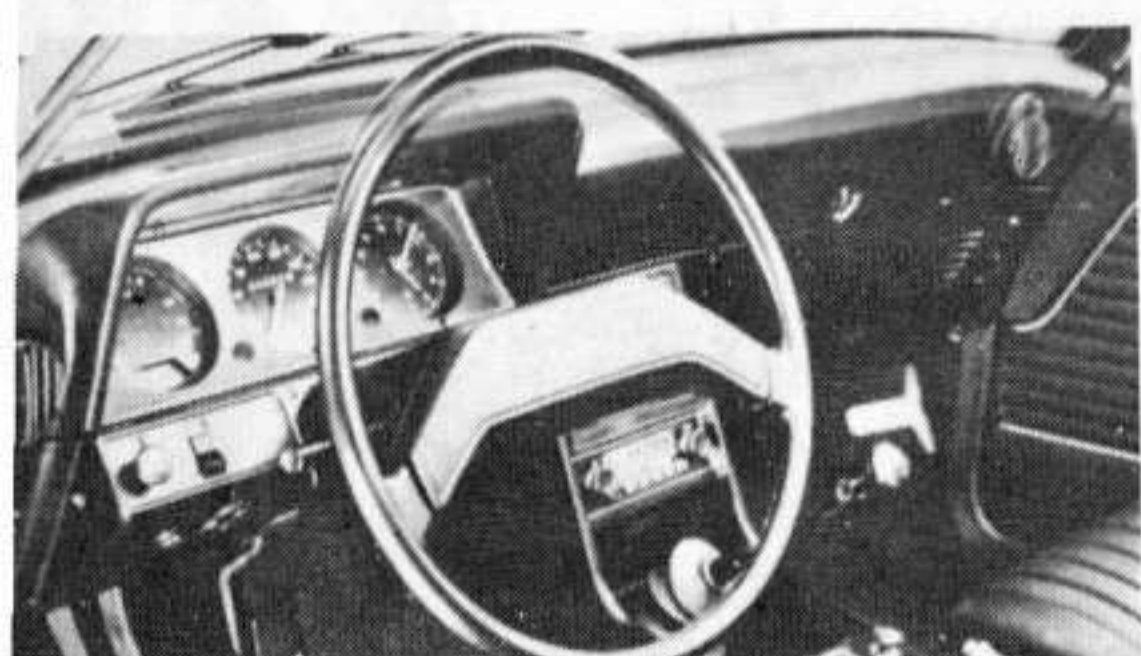
Della Lancia e dell'Autobianchi sono esposti tutti i modelli, ma quello che polarizza l'attenzione del visitatore giovane è l'A. 112 Abarth di cui vengono assai richieste caratteristiche, prestazioni e prezzo.

L'Alfa Romeo si presenta passando dalla Montreal alla nuova gamma delle 2000 nelle versioni berlina, GTV e spider e fondando le sue speranze commerciali nella prossima apertura, proprio a Bruxelles, di un grande centro per la distribuzione e l'assistenza dei prodotti Alfa Romeo. Molta attenzione viene riservata anche alla berlina Alfa-Sud, assolutamente inedita per la popolazione belga.

Ferrari, Maserati, ISO e Lamborghini raggruppano, naturalmente, attorno ai loro prodotti i visitatori qualificati, gli amatori delle sportive ad alta velocità. Fra i carrozzieri, come al solito, appuntamento da Pininfarina che presenta tre novità assolute per il Belgio, e cioè la Ferrari BB berlina boxer, la Peugeot « break riviera » e la NSU Ro80, due porte più due, oltre ai modelli di normale produzione esposti presso gli stands dei vari costruttori. Bertone si è cimentato invece nel « GO » che abbinava la vettura fuoristrada con la moto, in una ambientazione fantagiovanile.

Fra le straniere, oltre ai due nuovi modelli dell'Opel Rekord, di cui parliamo a parte, di interessante v'è la presentazione di una nuova DAF con motore centrale, la rielaborazione della Jaguar « Sallons » e della Mazda 818 con motore a pistoni rotanti Wankel.

In rappresentanza di quindici nazioni, sono presenti al Salone di Bruxelles 92 case costruttrici o carrozzieri; l'Italia conta su Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi, Ferrari, Maserati, De Tomaso, Lamborghini, Pininfarina, Iso, Francis Lombardi, Italjet, Bertone, Moretti e Alfa-Sud. Nella graduatoria delle rappresentanze sono in testa gli Stati Uniti seguiti da Gran Bretagna, Italia, Germania, Francia e Giappone.



Nelle foto sopra e a destra, alcune viste interne ed esterne delle Rekord nuovo modello. Sulla medesima carrozzeria sono montati due motori, uno da 1700 ed uno da 1900 centimetri cubi



In febbraio le prime consegne in ITALIA

BRUXELLES - Dal guscio di materiale plastico installato al centro dello stand della General Motors con evidente scopo pubblicitario, è uscita l'ultima nata di casa Opel. Si chiama OPEL REKORD 1,7 « S » ed ha una sorella maggiore, ovvero la 1,9 « SH ».

Di queste due vetture, prime novità parziali del 1972, la Casa fornisce i seguenti modelli:

- berlina 2 porte standard con motore 1,7 S
- berlina 4 porte standard con motore 1,7 S e 1,9 SH
- berlina 4 porte lusso con motore 1,7 S e 1,9 SH

Della nuova OPEL, le cui consegne inizieranno in Italia a febbraio, sono previste anche le versioni coupé e caravan sempre con motori 1,7 S e 1,9 SH.

La nuova vettura appare subito accuratamente studiata e nella sua sobrietà racchiude i segni della classe. Un profilo filante e volumi armoniosamente distribuiti; frontale sobrio

con maschera che si protende in avanti rispetto ai fari, montanti inclinati e ampia vetratura. Le portiere molto ampie permettono un comodo accesso e i sedili sono stati studiati in modo da garantire un eccellente comfort. La strumentazione, molto raccolta, è di agevole lettura e come su altre vetture v'è una spia che avverte quando la frizione deve essere sostituita. Ventilazione efficiente con l'aria viziata che fuoriesce dalle fessure situate sul padiglione. In tema di sicurezza la nuova Opel si fonda su una carrozzeria portante con struttura differenziata, sul piantone dello sterzo ad assorbimento d'urto, sul doppio circuito frenante e sui rivestimenti in materiale plastico che ricoprono tutti gli spigoli o protuberanze.



20154 MILANO
VIA STILICONE 2
TEL. 33.53.46

OFFICINE MECCANICHE DELTA

ELABORAZIONE MOTORI - RUOTE IN LEGA LEGGERA

comunica ai piloti di F. 3 / F. FORD:

- Siamo a disposizione per la revisione Ford Twin-cam F. 3
- Assetto di vetture di tutti i tipi
- Trasformazione ruote come da nuovo regolamento
- Per i motori F. Ford e ns. campionato le prenotazioni si chiudono il 15-1-72
- Posteggio gratuito ai ns. clienti ed eventuale compravendita.

Anche le Ford (e le altre straniere) stanno calcolando gli AUMENTI



Molto ammirato (a sinistra) a Bruxelles il «Go» di Bertone, una macchinetta fuoristrada mossa dal tricilindrico Suzuki 750 raffreddato ad acqua. Sopra, il nuovo aspetto delle Opel Rekord 1972

Chi nei giorni scorsi avesse cercato il presidente della Ford italiana nella propria sede romana, si sarebbe sentito rispondere che l'ing. Da Vinci si trovava a Londra, convocato d'urgenza per discutere, assieme ai dirigenti europei della grande di Detroit, la situazione creatasi in Italia in seguito alla diminuzione delle vendite, male comune di tutto il settore automobilistico. Il presidente Nicola Da Vinci proprio lo scorso settembre in occasione del suo primo rendez-vous con la stampa italiana, disse che la Ford ha sempre cercato di ridurre al minimo i ritocchi dei prezzi, primi nemici delle vendite. Ma esistono anche esigenze di mercato e se ha cominciato la Fiat, tutte le altre Case saranno costrette, nel giro di qualche settimana, ad adeguarsi.

E' il caso intanto di fare il punto precisando gli aumenti che la Fiat e le altre aziende del gruppo hanno portato ai propri modelli. Le maggiorazioni dei prezzi di listino, preannunciate nel numero scorso di AUTOSPRINT ed entrate in vigore con il 10 gennaio, hanno indotto i segretari dei metalmeccanici e delle confederazioni CGIL, CISL e UIL ad una decisa azione presso il governo per chiedere una «urgente convocazione allo scopo di esaminare la situazione determinatasi in seguito alla decisione della Fiat di aumentare i prezzi delle auto» dichiarando, altresì, di «ritenere urgente l'intervento del governo in seguito ai gravi riflessi causati dalla decisione sul livello generale dei prezzi». Dal canto suo il ministro del Bilan-

cio e della programmazione economica, il socialista Giolitti, ha fatto osservare che, in seguito agli aumenti applicati dalla Fiat negli ultimi due anni, «fatto pari a 100 il livello dei prezzi prima del 26 gennaio 1970, quello conseguente all'ultima decisione di aumento è di 119,82». Il comunicato del ministro prosegue facendo notare la «notevole divergenza in eccesso rispetto al saggio d'incremento generale dei prezzi» e conclude evidenziando come in «sede di programmazione» vada esaminato «il problema del comportamento da parte delle grandi imprese che siano tenute alla coerenza con l'indirizzo generale di una politica di sviluppo senza inflazione». Ed ecco i nuovi prezzi (contestati) di listino:

(e quello dei prezzi in ITALIA)



FIAT

500 t. a.	600.000	(575.000)
500 L	670.000	(635.000)
850 S spider	1.300.000	(1.255.000)
850 Familiare	1.215.000	(1.155.000)
127 berlina	970.000	(920.000)
128 berlina 2 p.	1.140.000	(1.070.000)
128 berlina 4 p.	1.200.000	(1.130.000)
128 Familiare	1.250.000	(1.180.000)
128 Rally	1.300.000	(immutato)
128 Sport coupé S 1100	1.300.000	(1.220.000)
128 Sport coupé SL 1100	1.390.000	(immutato)
128 Sport coupé S 1300	1.360.000	(immutato)
128 Sport coupé SL 1300	1.450.000	(immutato)
124 berlina	1.310.000	(1.255.000)
124 Familiare	1.360.000	(1.300.000)
124 Special berlina	1.460.000	(1.400.000)
124 Special T berlina	1.520.000	(1.465.000)
124 Sport spider 1400	1.900.000	(1.855.000)
124 Sport coupé 1400	1.850.000	(1.800.000)
124 Sport spider 1600	2.000.000	(1.955.000)
124 Sport coupé 1600	1.950.000	(1.900.000)
125 berlina	1.610.000	(1.545.000)
125 Special	1.710.000	(1.655.000)

Fiat Dino 2400 spider	4.565.000	(immutato)
Fiat Dino 2400 coupé	4.715.000	(immutato)
130 berlina	3.750.000	(immutato)
130 berlina automatica	3.950.000	(immutato)
130 coupé	4.750.000	(immutato)
130 coupé automatica	4.950.000	(immutato)

LANCIA

Fulvia berlina 5 marce	1.835.000	(1.785.000)
Fulvia coupé 1,3 S	2.070.000	(1.990.000)
Fulvia coupé 1,6 HF	2.700.000	(2.650.000)
Fulvia coupé 1,6 HF lusso	2.775.000	(2.720.000)
Fulvia sport 1,3 S	2.470.000	(2.420.000)
Fulvia sport 1,6 L	2.845.000	(2.790.000)

AUTOBIANCHI

Giardiniera L	730.000	(695.000)
A-112 EL	1.125.000	(1.075.000)
A-112 Abarth L	1.345.000	(1.325.000)
A-111 L	1.525.000	(1.495.000)
Furgoncino	740.000	(710.000)

(tra parentesi le quotazioni precedenti)

1700 allo specchio 1900

OPEL REKORD 1,7 «S»

OPEL REKORD 1,9 «SH»

MOTORE

anteriore, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco, 1 asse a cammes in testa (catena Duplex)

88 x 69,8
1968
9,8:1
83
5600
13
2600/3000
1 carburatore mono - alimentazione corpo, invertito

diametro x corsa (mm)
cilindrata totale (cmc)
rapporto di compressione
potenza massima (CV-DIN)
reg. potenza mass. (giri/min)
coppia massima (kgm-DIN)
regime coppia mass. (giri/min)

93 x 69,8
1897
9,8:1
97
5400
15
3800
1 carburatore doppio corpo, invert.

AUTOTELAIO

trasmissione: cambio 4 marce tutte sincronizzate + RM

frizione monodisco a secco

sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, retrotreno ad assale rigido

freni disco/tamburo (ant.post.)

sterzo: a circolazione di sfere

diametro di sterzata (m)

pneumatici tubeless

impianto elettr.: alternatore

batteria (Ah)

DIMENSIONI

passo (mm)

carreggiata ant. (mm)

carreggiata post. (mm)

lunghezza (mm)

larghezza (mm) berlina

larghezza (mm) berlina L

altezza (mm)

bagagliaio (dmc)

peso in ordine di marcia (kg)

PRESTAZIONI

velocità massima (kmh)

accelerazione da 0 a 100 kmh

servofreno

9,88

175 SR-14

44

2668

1427

1412

4567

1718

1728

1424

330

1065 (2 porte)

1070 (2 porte L)

1085 (4 porte)

1090 (4 porte L)

155

16,5 sec.

servofreno

9,88

175 SR-14

44

2668

1427

1412

4567

1718

1728

1424

330

1065 (2 porte)

1070 (2 porte L)

1085 (4 porte)

1090 (4 porte L)

161

14 sec.



Per avere queste prestazioni la Fiat non vi costringe a "mantenere" motori più grossi e costosi

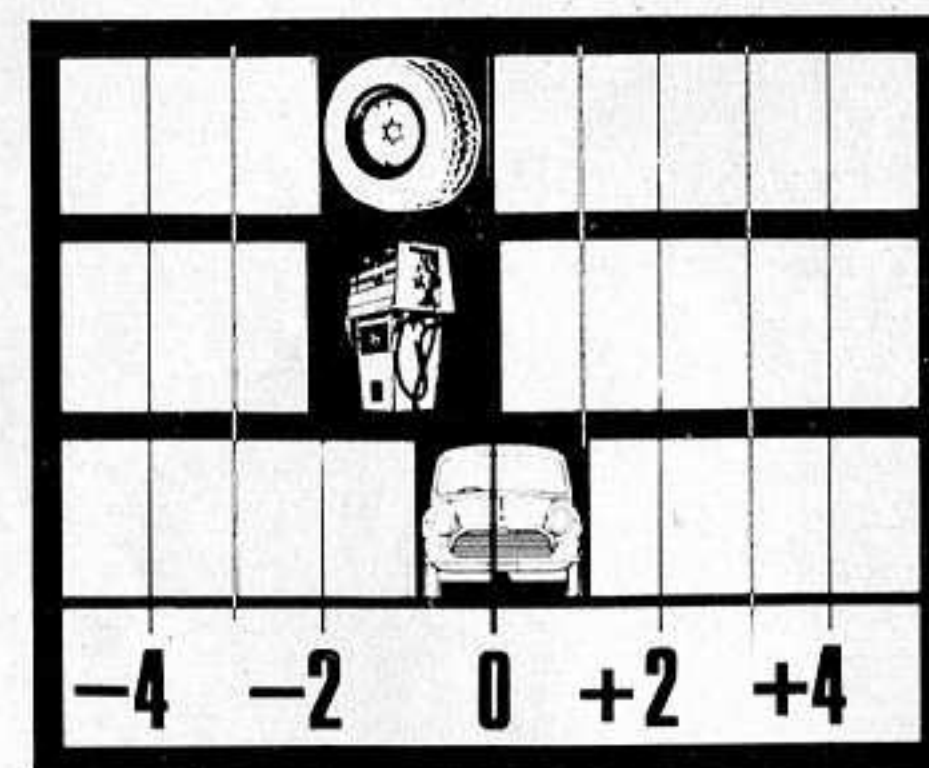
- 140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare
- 150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special
- 160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T
- 170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400
- 180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special



AUTO in BORSA



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

AUTOMOBILI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	SETTIMANA dal 7 gennaio al 13 gennaio					Percentuale settimanale
			Venerdì 7	Lunedì 10	Martedì 11	Mercoledì 12	Giovedì 13	
FIAT	Italia	Milano	2285	2269	2270	2275	2278	-0,31
		New York	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 3/4	3 3/4	-3,23
		Zurigo	15.40	15	15	15	15	-2,67
		Parigi	20.30	20.80	20.80	20.85	20.90	+2,96
		Francoforte	12.10	12	12	12.50	12.20	+0,83
FORD MOTOR	USA	New York	73 3/4	73 1/2	73 7/8	73	72 3/4	-1,36
		Zurigo	287	287 1/2	288	289 1/2	285	-0,69
		Amsterdam	860	860	860	860	860	-
GENERAL MOTORS	USA	New York	82 3/8	83 3/8	82 5/8	83 1/8	82 5/8	+0,30
		Zurigo	322	322	323	326	323	+0,31
AMERICAN MOTORS	USA	New York	8	8 1/8	8 1/8	7 3/4	7 3/4	-3,12
CHRYSLER	USA	New York	30 3/8	30 1/4	30 1/4	29 3/8	29	-3,04
		Zurigo	117 1/2	118	118 1/2	119 1/2	114 1/4	-2,55
STUDEBAKER	USA	New York	38 7/8	38 1/2	39	38 1/2	38 1/2	-0,96
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	53 1/8	52 7/8	54 1/8	54 3/8	54 3/8	+2,35
SUNBEAM	G.B.	New York	31	30 7/8	30 3/4	30 3/4	30 3/8	-1,21
CITROEN	Francia	Parigi	87	84.90	83.60	84	81.55	-6,26
PEUGEOT	Francia	Parigi	254	251.50	252	256.50	255	+0,39
BMW	Germania	Francoforte	165	162	162	161.50	162	-1,82
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	324	322	322	323	323	-0,31
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	224	224	224	223	223	-0,44
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	133.50	130.10	132	133.50	132	-1,12
		Zurigo	159 1/2	157	157	159	159 1/2	-
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	265	275	282	293	297	+12,08
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	270	269	275	278	283	+4,81
TOYOTA	Giappone	Tokyo	420	425	448	455	457	+8,81

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1778	1746	1743	1740	1732	-2,59
		New York	2 1/4	2 3/8	2 3/8	2 1/4	2 1/4	-
		Parigi	15	15.80	15.80	15.70	15.70	+4,66
		Zurigo	12	12	11.90	11.75	11.65	-2,92
		Francoforte	10	9.15	9.15	9.10	9.10	-9,00
FIRESTONE TYRES	USA	New York	26 1/4	28 5/8	26 3/8	26 1/2	26 1/8	-0,48
GOODYEAR, T & R	USA	New York	32 1/8	32 3/4	32 3/4	32 5/8	32 1/8	-
		Zurigo	126 1/2	126 1/2	129	130	127 1/2	+0,79
MICHELIN	Francia	Parigi	1310	1280	1276	1287	1287	-1,76
DUNLOP	G.B.	Londra	166	167	170	177	177	+6,63
ENGLEBERT	Belgio	Bruxelles	4800	4800	4800	4800	4800	-
CONTINENTAL	Canada	New York	32 7/8	33 3/8	33 3/4	33 3/8	31 3/4	-4,94

PETROLIO

STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	76 1/4	75 1/4	75 1/4	75	74 3/4	-1,97
		Zurigo	301	297 1/2	296 1/2	297	293	-2,96
MOBIL OIL	USA	New York	55.718	55 1/8	55 5/8	55 1/2	54 5/8	-2,24
GULF OIL	USA	New York	28 1/2	28 1/8	28 1/4	28 1/8	27 1/2	-3,51
SHELL OIL	USA	New York	48	47 7/8	48 1/8	48 1/4	48	-
		Londra	343	335	337	340	337	-1,75
ESSO STANDARD	USA	Parigi	122.50	119	119.90	118.50	117	+4
GETTY OIL	USA	New York	84 3/4	83 7/8	84	84	84	-0,88
MARATHON OIL	USA	New York	32 1/2	29 3/4	32 1/8	32 3/4	32	-1,54
TEXACO	USA	New York	35 7/8	35 3/4	35 3/4	35 5/8	35 1/2	-1,04
		Francoforte	208	208	208	209	208	-
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	3910	3890	4000	3940	3950	+1,02
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 7/8	13 5/8	13 7/8	13 3/4	13 3/4	-0,91
		Londra	542 1/2	535 1/2	540 1/2	545 1/2	560 1/2	+3,32
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	36 1/2	36 1/4	36 1/8	36	35 1/2	-2,74
		Londra	18 1/2	18 1/2	18 1/4	18 1/4	18 1/8	-2,03
		Zurigo	146 1/2	143	142	142 1/2	141	-3,75
		Amsterdam	120.50	118.10	117.60	117	115	-4,56

Gli indici **AUTO SPRINT**

AUTO	502,03	(+0,09)
GOMME	501,68	(-1,07)
PETROLIO	501,96	(-1,33)

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione. Gli indici Autosprint sono stati posti uguale a 500 dal primo gennaio 1972

22 miliardi di super Rolls-Royce

Si può dire che sia stata una settimana abbastanza tranquilla, a parte alcune eccezioni. Notizie grosse non ce ne sono state e pertanto il mercato dell'auto, del petrolio e delle gomme non si è scosso.

Nel settore auto comunque si può notare che dopo due settimane di ascesa, le marche francesi, ed in special modo la Citroen siano rientrate verso una tendenza alla stabilizzazione. A proposito delle marche di automobili aggiungiamo una notizia curiosa. La Rolls-Royce Motors Ltd, ha registrato nel corso del '71 un notevole boom nelle vendite automobilistiche. Le esportazioni infatti sono aumentate del 19 per cento, mentre quasi 2300 sono state le superveicoli consegnate per un valore di 15.000.000 di sterline (circa 22 miliardi e mezzo di lire).

Sempre per quanto riguarda gli automobilistici, fra le marche giapponesi questa volta, si è registrato un notevole fermento: infatti le Nissan Motor hanno aumentato del 12,08%, le Honda del 4,08 e le Toyota dell'8,81, tutto questo in rapporto al rilancio dell'industria auto giapponese.

Diminuzione generale invece, anche se contenuta, per tutte le petrolifere, dovuta anche alla notizia secondo cui l'Egitto, per internazionalizzare la crisi del medio oriente starebbe per bloccare le forniture di petrolio all'occidente.

Calmò il mercato dei pneumatici.

Sempre più difficile
resistere per NADDEO

Gamba e motoslitta alleate di SUSY

Alla nostra premiazione dicembrina il «Casco d'Oro» Giancarlo Naddeo apparve sicuro. Non pensò nemmeno di smentire la voce che proprio AUTOSPRINT aveva raccolto (da Marcello Gallo quando ritornò da Berlino dopo il brutto incidente dell'amico) del suo possibile «stop» con le corse. Anzi parlò di F. 2 e anche di F. 3 con Renault. Ma a Bologna non fu visto scambiare una parola con Tyrrell per esempio, che pur a Montecarlo qualche mese prima aveva citato il romano ex kartista come il pilota cui poteva pensare (da allevare) nel '72.

Con Naddeo a Bologna c'era anche Susy Raganelli, l'ex kartista prodigio. Non si svela un segreto se si scrive che tra i due ex compagni di gare c'è del tenero. E da tempo. Un rapporto che i bene informati dicono si fosse raffreddato proprio quando Naddeo decise di darsi attivamente alla F. 3. Dopo l'incidente di Berlino e la gamba rotta, l'amicizia è ripresa, tanto che si è arrivati al fidanzamento ufficiale. E i genitori di Giancarlo hanno trovato un'alleata sicura proprio nella bella Susy, la cui condizione per riprendersi il fidanzato sarebbe stata: basta con le corse.

E' per questo che Marcello Gallo ha potuto affermare con sicurezza così e anche il fedele Genovese, proprio ancora a Bologna, mentre Giancarlo diceva il suo ringraziamento per il «Casco d'Oro» al microfono dello Chalet delle Rose, confidava: e io vi dico che Giancarlo non correrà più!...

Intanto nelle scorse settimane sia Naddeo che Marcello Gallo (l'altro della Gran Rinuncia) si sono esibiti da Scanno al Terminillo sulle motoslitte, lo sport del motore che sta conquistando i giovani. Gallo ha trovato il modo anche di farsi un po' male. Naddeo, pur con le sue qualità di pilota, non è riuscito nemmeno lui a mettersi in luce contro gli specialisti che già affiorano. Ma sembra che abbia avuto dei problemi grossi proprio nella gamba, quella in convalescenza dopo le fratture. La gamba dunque dà fastidio a Giancarlo. E c'è da pensare che la innamoratissima Susy ha un argomento di più per indurre il bel Giancarlo a mantenere la promessa che oggi nemmeno a parole lui vuol dire di aver fatto.



In questa immagine, tipica delle gare delle motoslitte, il concorrente è impegnatissimo a mantenere in equilibrio il suo mezzo che la forza centrifuga ed il fondo ghiacciato non vorrebbero far sterzare



Marcello Gallo e Giancarlo Naddeo (in alto) si apprestano a partire per la corsa. Pur con tutta la loro esperienza motoristica non la spunteranno contro i più esperti di questo nuovo sport. Per Gallo poi (foto a sinistra) è finita anche male. Eccolo dolente sottoporsi all'inchiesta del Dr. Erasmo Saliti della C.S.A.I.



La tecnica di guida

Una buona dose di coraggio, una certa predisposizione allo spettacolo e due gambe con i fiocchi è quanto serve per vincere in queste gare. Proprio le gambe che sono mancate a Naddeo che risente ancora dei postumi del suo incidente in F. 3



**AUTO
SPRI
NT
K
KARTING**

LE PROSSIME GARE

30 gennaio, 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.

Il torneo d'INVERNO
alla PISTA d'ORO

Il nuovo BIREL fa PIAZZA pulita

ROMA - La pista d'Oro apre i battenti all'attività agonistica 1972, con una giornata di umore nero non climatico ma sportivo. La cornice è in carattere con l'umore. Già il clan romano, sempre il solito, disfattista e polemico fino all'esasperazione, non promette che discussioni sul sesso degli angeli e, come al solito, vuota polemica su presunte prestazioni cronometriche registrate, vedi caso, da compiacenti cronometristi paterni con la pretesa di far «testo». Questo in aperta contraddizione con quanto desiderano i giovani della nuova leva che contestando i papà, ed i loro affanni, si affidano solo alle risultanze delle loro prestazioni fortunate o meno, vittoriose o no. E' quanto abbiamo sentito dire da un giovane pilota ad un papà troppo convinto della indiscussa, a suo parere, supremazia addirittura internazionale del figlio, il quale lo rabboniva dicendo «papà lasciami correre in santa pace, se sono 'novello Goldstein', lo vedremo in seguito.»

Elettricità in giro a non dire, sin dai tempi, che danno luogo ad un primo reclamo. Ancora un numero rilevante di piloti fra i quali Gardelli che ha accettato il verdetto del Comitato Karting con molta disinvoltura.

I tempi ribadivano la supremazia dei migliori. Nella terza categoria Giannini e Cheever, i due che saranno poi i

cecca di buon grado il secondo posto.

Siamo alla seconda categoria, che costringe il direttore di corsa a retrocedere Siena e Osvaldo Corinaldesi, nell'ultima posizione per ripetute infrazioni. Naturalmente al via i due cercano di bruciare posizioni ma mentre Siena è più tempista, Corinaldesi nel tentare subito inutili e rischiosi sorpassi finisce in testa coda. Dovrà poi inseguire ed inseguire per riportarsi in quarta posizione. Siena invece rode il distacco metro su metro sino a risultare vincitore seguito dal bravo Patuelli.

La prima categoria esplose già sul traguardo per delle noiose discussioni, poi la partenza con un Valmaggi retrocesso (ma perché?). Sfilano Campana e Pacitto mentre Piazza, conscio della sua superiorità, attende per passare. Infatti sorpassa prima Pacitto, il quale raggiunto poi da Daniele Corinaldesi, ambedue in vena di strafare, vanno a paglia, mentre è bandiera nera per Blasi. Piazza si accoda a Campana e deve al suo telaio se può effettuare un sorpasso al limite ed allontanarsi. Rinviene intanto Valmaggi a lungo trattenuto, per sei giri, da un Del Fante in vena di «Jesolina». Ottima la prova di Pacitto ancora su un mezzo non di ottima fattura. E' un peccato per un ragazzo che potrebbe tornare a brillare.

Siamo alla 125 cc 2. categoria. Come detto esordisce Siena, paga però lo scotto del noviziato con il farsi sorprendere nella partenza. Va via Blasi con spigliatezza, ma sarà poi raggiunto anche se il pescarese Olivieri fa l'impossibile. Siena, autore di una buona rimonta, sta per portarsi a ridosso ma è fermo per un'avarità e deve regredire mentre il sorprendente Blasi non lascia nulla agli avversari.

Siamo così alla conclusione di una giornata elettrica ed all'insegna del «diecimila» con la prima categoria della 125 cc.

Costanzo e Gardelli sono i «big», ma mentre Costanzo accreditato dal primo tempo e forte della vittoria passata è sul piede dell'attesa, Gardelli ha bisogno di recuperare punti sull'avversario. Parte infatti con anticipo e, per Costanzo, è arduo rinvenire, ma non impossibile. Gardelli in funzione di lepre ha un cane come inseguitore più lesto ed è raggiunto ma naturalmente tiene bene la posizione, tanto bene che Costanzo a furia di tentare di sorpassare in curva, mentre un Gardelli lo si può passare solo in dirittura, cade nell'evitabile trappola della toccatina di freno. E' finito il duello! Costanzo che riprende dopo due giri è però convinto di essere andato a gomme per avaria. Santa ingenuità!

Alle gare ha assistito un pubblico oltre che numeroso, come non mai, anche appassionato.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3. categoria: 1. Giannini; 2. Cheever; 3. De Angelis; 4. Ottaviani; 5. Ventura; 6. Serafini; 7. D'Amico; 8. Evangelista; 9. Grossi; 10. Bizzarri; 11. Acquaroli; 12. Montruccoli; 13. Botta; 14. Melonaro; 15. Snoopy; 16. Colombo; 17. Mastroviti; 18. Giangrossi; 19. Shea; 20. Ronca.

Cl. 100 cc 2. categoria: 1. Siena; 2. Patuelli Flavio; 3. Rossi; 4. Corinaldesi O.; 5. Romeo; 6. Moretti.

Cl. 100 cc 1. categoria: 1. Piazza; 2. Campana; 3. Manzieri; 4. Valmaggi; 5. Del Fante G.B.; 6. Andrenacci; 7. Pacitto; 8. Di Santo.

Cl. 125 cc 1. categoria: 1. Gardelli; 2. Giannini; 3. Monti; 4. Del Fante D.; 5. Compostella A.; 6. Compostella G.; 7. Costanzo V.

Cl. 125 cc 2. categoria: 1. Blasi L.; 2. Olivieri; 3. Di Stefano; 4. Tarulli; 5. Oliva; 6. Giovannozzi; 7. Soldateschi; 8. Siena; 9. Lucari.

PARILLA
motori a valvola rotante
per karting

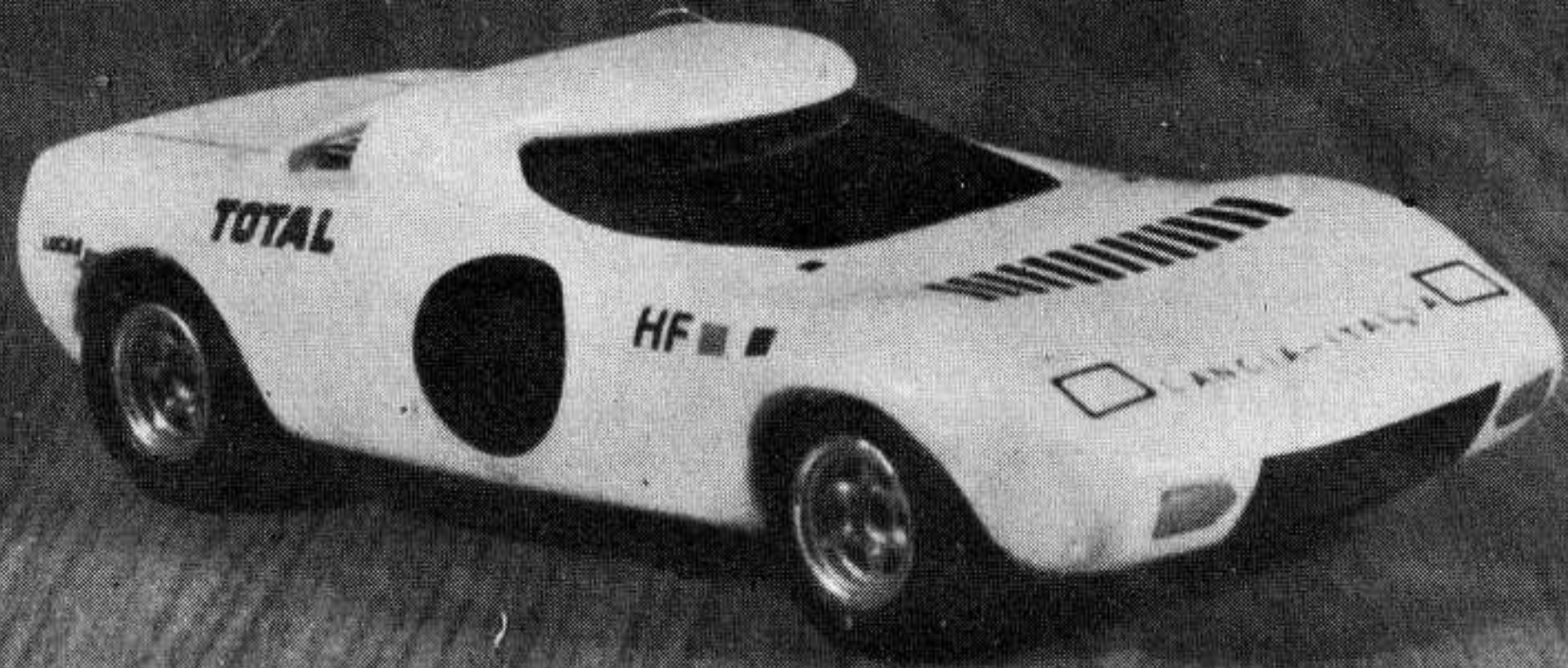
prodotti dalla IAME s.p.a.

MILANO largo Zandonai 3
tel. 468.155 - 432.415

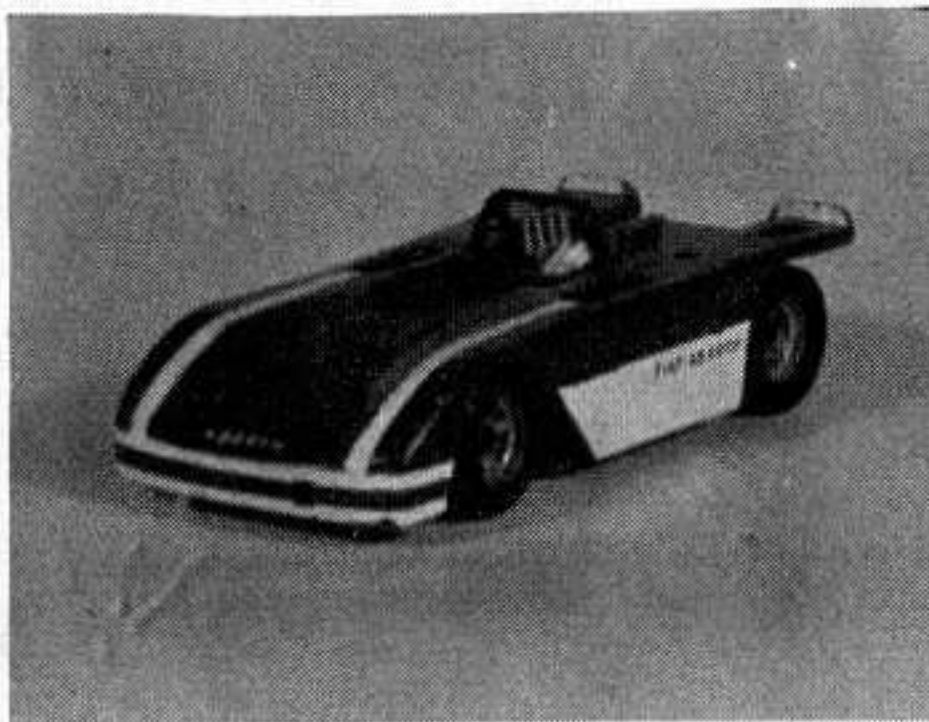


Modellisti anche da rally

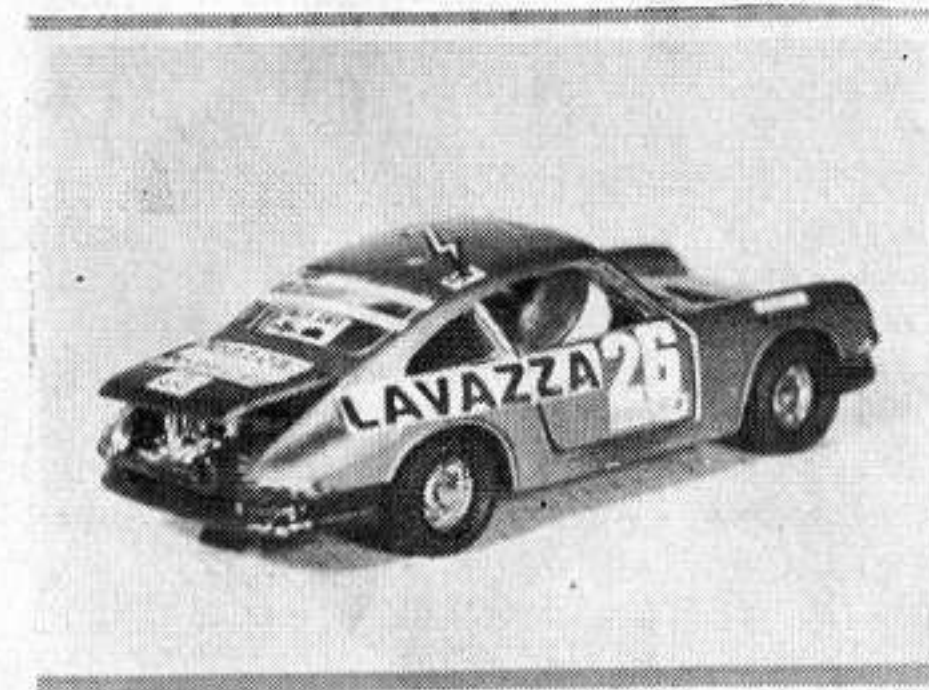
La prima STRATOSina



Del veronese **FABRIZIO DETTONI** una completa gamma di vetture di classe, tutte pazientemente elaborate con stucco da carrozziere. **Sopra** la STRATOS disegnata da Bertone, speranza dei rallisti italiani — a sinistra la FIAT 124 S spider trionfante nel Rally dell'Isola d'Elba dopo essere stata campione d'Italia nel '70



Sopra, un'altra vettura da rally: la conosciutissima Lancia Fulvia 1600 HF che ora ritenta la sorte nel « Montecarlo » — **sopra a sinistra**, la 3000 Abarth sport monotipo, vincitrice con Ortner del campionato europeo della montagna — **di fianco a sinistra** una bella riproduzione della Ferrari 312 B1 la vettura troppo presto giubilata, ma ripresa, rinnovata e potenziata per il mondiale '72



FRANCESCO GALLO e **MAURO TOSELLI**, modellisti genovesi, hanno formato addirittura una miniscuderia con vettuette di loro produzione, riprodotte con materiali vari in scala 1:43. **Sopra** la Porsche 911 S gruppo 4 — **sopra a sinistra** l'Alfa Romeo junior Zagato gruppo 4 — **di fianco** l'Alpine Renault A. 110, la vincitrice quasi incontrastata del campionato internazionale rallies marche

QUELLO

CHE NON ABBIAMO

(TELE)VISTO

FERRARI che vince non vale un BISSON?

(e una TELE-
COPERTINA)

Non possiamo certo dire che la TV in generale e la Domenica Sportiva in particolare siano state molto « generose » con l'automobilismo. Soprattutto in apertura di Campionato mondiale e con un risultato piuttosto confortante per i colori italiani.

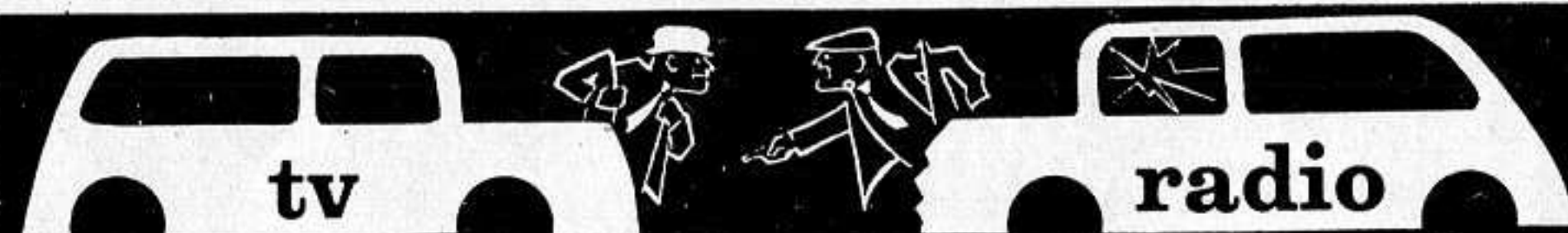
Se il Telegiornale e il Telegiornale Sport hanno fornito delle brevi notizie e solo uno scarno servizio filmato all'avvenimento, la Domenica Sportiva, che dovrebbe porre in maggiore evidenza gli avvenimenti più importanti della giornata festiva, ha fatto di peggio. Non soltanto non si è ritenuto opportuno dedicare la « copertina » alla vittoria delle Ferrari (o forse il motivo è da ricercarsi nella mancata totale affermazione dell'Alfa Romeo che essendo « irizzata » è più cara ai dirigenti TV?) ma si è nuovamente esclusa dal famoso « sommario » la « voce » riguardante l'automobilismo.

E' stato infatti annunciato dal solerte Pigna che nel corso della trasmissione si sarebbe parlato, o meglio, e con maggior sottigliezza, si sarebbero « documentati » il calcio, la pallacanestro, lo sci... e si sarebbe quindi accennato ad « altri sport ». Tra questi, tra gli sport minori che non hanno dato « lustro » a nessuno, l'automobilismo. Che, tuttavia, ripetiamo, non è stato nominato. E tantomeno c'è stato poi un giornalista, che sia uno, a ricordarsi della vittoria Ferrari quando si è trattato di votare per il cosiddetto campione della Domenica Sportiva, che si elegge ad ogni trasmissione dall'inizio dell'anno. E non si può dire che sia stato più di lustro un BISSON per il nostro sport che la FERRARI.

Quando abbiamo notato la presenza di Poltronieri in studio abbiamo compreso che, forse, qualcosa si sarebbe visto. O almeno, ascoltato. Come, infatti, è poi avvenuto; però in maniera molto superficiale. Infatti il telecronista si è limitato a fornire qualche particolare senza mostrare immagini: eppure, se la televisione è quel « grande giornale » che si dice (all'interno della RAI, ovviamente), non dovevano mancare, in redazione, le telefoto che tutti gli altri giornali avevano nel frattempo ricevuto. Perché non mostrarle? Forse perché, tanto, si sarebbero poi viste sui giornali, il giorno seguente? Non è una nostra illazione: è stato lo stesso Poltronieri a dichiarare, in pieno resoconto, « i dettagli li leggerete poi domani ».

Che la funzione dei giornali sia quella di fornire maggiori informazioni di quanto non faccia la monopolistica tv, è un fatto incontestabile; ma che dagli stessi microfoni della RAI venga suggerito al telespettatore di andarsi a leggere « i dettagli » il giorno dopo ci pare un po' un po' assurdo se non addirittura ridicolo e controproducente. Sarebbe come se AUTOSPRINT, nel riferire di una gara automobilistica, troncasse il discorso rimandando i suoi lettori a un giornale concorrente « per saperne di più ».

E intanto resta il fatto importante che all'automobilismo si continua a concedere sempre troppo poco spazio costringendo il telecronista « addetto ai lavori » a sintetizzare al massimo le informazioni e a fornirle con tanta fretta da renderle anche poco comprensibili. A questo punto c'è da chiedersi perché Poltronieri si prenda simili limitazioni che non giovano né allo sport automobilistico né, tantomeno, a lui stesso.



Programmi dal 18 al 24 gennaio

MARTEDI' 18 Prog. naz.

Ore 16,00 - Storia della scienza e della tecnologia: « Trasporti terrestri ».

MERCOLEDI' 19 Prog. naz.

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

VENERDI' 21 Prog. naz.

Ore 21,00 - « A-Z »: un fatto come e perché.

DOMENICA 23 Prog. naz.

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

TUTTI I GIORNI Prog. naz.

Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport.

Ore 19,45 - Telegiornale sport.

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

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

TV Svizzera

LUNEDI' 24

Ore 18,10 - « Stop! Attenti alla strada », ricettario stradale per i piccoli.

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

VENERDI' 21 Prog. naz.

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

SABATO 22 Sec. prog.

Ore 11,35 - « Ruote e motori ».

DOMENICA 23 Sec. prog.

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

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

LUNEDI' 24 Prog. 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 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.

Qualche informazione precisa — ma in merito alla prossima gara di F. 1 del 23 gennaio — l'abbiamo ottenuta dalla radio, nel corso della rubrica « RUOTE E MOTORI », quando sabato scorso Ido Vicari ha intervistato Gianfranco Pederzani al quale ha chiesto, tra l'altro, notizie sulla non partecipazione della vettura bolognese, e quindi di Nanni Galli, alla

prima prova del Campionato Mondiale piloti.

Vicari: — Adesso c'è un altro grosso problema che vi è cascato tra capo e collo ed è quello delle dimensioni della vettura, cioè la vettura è risultata, secondo le ultime norme della CSI, più larga di quello che dovrebbe per le nuove dimensioni della Formula 1. E' così?

Pederzani: « E' esatto. Noi ci eravamo tenuti, al momento della costruzione della vettura, al regolamento CSI '71, più tutti gli aggiornamenti che erano stati pubblicati sui bollettini FIA e che la CSI ci aveva fatto pervenire. In questi bollettini, però, non si parlava assolutamente di quanto viene detto nel nuovo regolamento: che non sono più ammessi, cioè, i serbatoi esterni alla carrozzeria. »

Vicari: — Quindi, dove mettete i serbatoi voi, adesso?

Pederzani: « Adesso saremo obbligati a mettere i serbatoi a ridosso dell'abitacolo, vicino al pilota; cosa che noi vediamo molto più pericolosa della soluzione da noi adottata prima; dovremo ridisegnare in parte il telaio e in parte anche l'applicazione delle pompe di lubrificazione al motore. »

Vicari: — Quindi, voi prevedevate l'esordio per la prima gara...

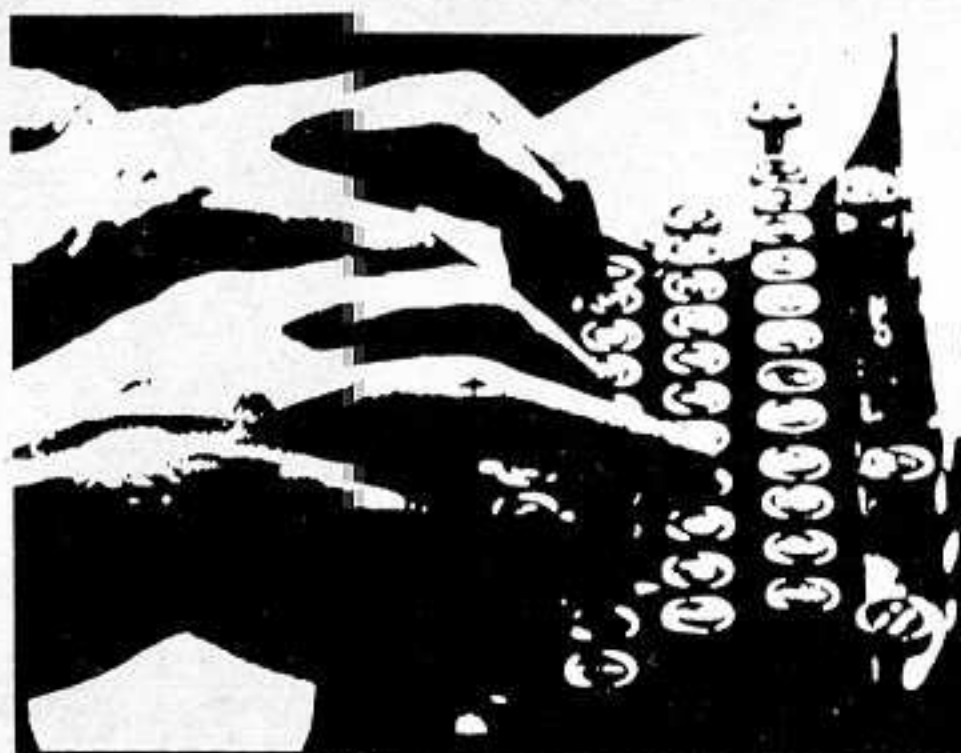
Pederzani: « Sì, prevedevamo l'esordio per il 23 gennaio in Argentina, ma purtroppo, con questa cosa che ci è capitata tra capo e collo... dovremo aspettare, pensare alla seconda gara, la gara di Campionato che sarà in Sud Africa il 3 marzo. »

In tutto questo discorso, tuttavia, ci è parsa strana una cosa: che non vi sia stato, da parte del curatore della rubrica, Piero Casucci, un rilievo e un riferimento alla pericolosità di sistemare i serbatoi (e non « di sicurezza ») accanto al pilota. O questo è un problema che interessa solo se si verifica un incidente? Non sarebbe più opportuno parlarne prima dagli « autorevoli » microfoni della tanto « umanitaria » RAI-TV? La quale, sulla scia dei discorsi e delle interviste degli ultimi tempi sul serbatoio di sicurezza ha mandato in onda una notizia, sulla pericolosità del fumo (quello del tabacco) e sulla fabbricazione e sulla auspicabile e sollecita adozione della... « sigaretta sicura »!

Gio' Lunì

• Entro marzo sarà messo a punto il regolamento del nuovo metodo per determinare il prezzo dei CARBURANTI. In base alle rilevazioni del primo novembre, il ministero dell'industria precisa che si può prevedere per i prossimi mesi una « situazione stazionaria ». Per la benzina, se entro il primo semestre dell'anno ci saranno variazioni, saranno però comprese in un margine massimo di una lira in più o in meno al litro.

• Entro il 29 febbraio dodici milioni di automobilisti italiani PATENTATI verseranno nelle casse dello Stato circa 66 miliardi e 500 milioni di lire.



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Il pericolo Cosworth

Caro Autosprint, ho appena terminato di leggere i resoconti sulla gara di Buenos Aires. E' mai possibile che una vettura terminata di costruire poche settimane fa, guidata da un pilota che non può definirsi un fuoriclasse, cioè Wisell, si permetta di abbassare i tempi fatti registrare da vetture collaudatissime e famose, guidate da piloti al vertice dei valori internazionali?

Essendo noto che il Ford DFV è in Formula 1 almeno pari al boxer Ferrari e superiore all'8 cilindri Alfa si può dedurre che nella categoria Sport questo rapporto possa mantenersi, quindi nelle prossime gare del Campionato mondiale marche qualsiasi buon « assemblatore » (ed all'estero ve ne sono parecchi) potrà permettersi il lusso di gareggiare ad armi pari, se non battere, vetture come Ferrari e Alfa, che venivano indicate come le protagoniste della stagione.

Costantino Michopulo - Brescia

Le considerazioni che lei fa, caro lettore, sono le stesse che sono venute immediatamente alla mente di coloro che hanno assistito alle prove ed alla gara di Baires, e sono riassunte nelle perplessità riportate nel servizio del nostro inviato speciale Franco Lini, che lei ha letto nel numero scorso di Autosprint, anche se bisogna dire che i tempi delle prove hanno mostrato la « riserva » che le Ferrari avevano per ogni necessità.

In effetti, non scopriamo certo niente dicendo che le Sport gruppo 5 tre litri sono delle vere e proprie Formula 1 « vestite », e quindi il rapporto di forze che c'è nel campo delle monoposto maggiori lo ritroviamo pari pari nelle Sport, e non c'è da meravigliarsi quindi se un assemblatore (un ottimo assemblatore come può essere Eric Broadley, il capostipite dei progettisti dell'ultima generazione) ottiene dei risultati immediati ed eccellenti, che la infrastruttura accessoristica e tecnologica inglese permette anche ad aziende relativamente piccole. Con tutte le riserve che pare affiorino per la rispondenza della T280 a tutte le nuove regole delle Sport 3000.

C'è un'ultima osservazione da fare: tenendo ben in mente che il pericolo della Lola 3 litri, così come della Chevron, che ha seguito la stessa strada, o della imminente Mirage non è certamente da sottovalutare: si può pensare che l'exploit di Wisell in gara è saltato fuori in un momento di rabbiosa rincorsa del pilota svedese, dopo il tempo perso per il rifornimento, e che probabilmente le sport italiane, messe alla frusta, avrebbero potuto all'occasione fare anche meglio, di quanto comunque non appariva necessario fare.

LA PROVA

Il falso e il vero verde

Ho letto nel numero 1/1972 di Autosprint che « ITALIA NOSTRA » si è di nuovo presentata per la difesa del verde; vorrei proporre queste due foto.

Esse rappresentano una lottizzazione effettuata alcuni anni addietro, poi revocata, per la pronosticata ultimazione (mai avvenuta) dell'Autodromo.

La zona riprodotta nelle foto, confina col verde Parco delle Acque Minerali ed ora, grazie all'Autodromo, anziché zona abitata, è rimasta « Zona Verde ».

Questo dimostra che l'Autodromo, difendendo il verde è il miglior sostenitore, da anni, di « ITALIA NOSTRA »... Chissà perché non è vero il contrario?

Giulio Cicognani - Imola (Bologna)

L'indiscriminata lottizzazione di ogni metro quadrato di verde pubblico pare diventato, in questi anni, una specie di sport, una sorta di dopere civico contro i cui abusi — giustamente — la benemerita « Italia Nostra » si è più volte scagliata da un capo all'altro della penisola.

Come purtroppo spesso volte accade, questa indignazione ha avuto in molti casi aspetti contrastanti, e non poche volte è stato utilizzato veramente a sproposito tutto il « peso » che Italia Nostra, in questo periodo di « boom » ecologico, possiede nei confronti dell'opinione pubblica.

Nel caso specifico di Imola, più volte abbiamo sottolineato che se la preoccupazione della sezione bolognese di Italia Nostra riguardava la sopravvivenza del magnifico parco delle « Acque Minerali », allora l'associazione avrebbe dovuto essere fra le più accese fautrici del completamento dell'Autodromo come entità « chiusa »; perché come giustamente dice il signor Cicognani, il ventilato completamento dell'impianto è stato determinante nel « salvare » il verde dall'essere invaso e distrutto da un certo numero di graziose ma certamente ingombranti villette.

Intendiamo bene: Italia Nostra svolge un'opera altamente meritoria nel nostro paese, ma quando i suoi rappresentanti giungono a negare certe evidenze allora non si può fare a meno di alimentare seri sospetti su certi « veti » che paiono pronunciati unicamente per partito preso.

LUCIANO MAURIZIO - Torino; ATTILIO SANI - Cavo (Livorno); ADRIANO ZARDI - Salsomaggiore (Parma) — Non abbiamo gli scudetti autoadesivi delle varie Scuderie automobilistiche. Essi vanno richiesti direttamente alle sedi dei sodalizi. Questi alcuni indirizzi richiesti: Pordenone Corse, via Dante, 33170 Pordenone; S. Marco, viale Stazione 34, 30171 Mestre; Nord-Ovest, via Romagnosi 5, 10128 Torino; Palladio, Piazza S. Biagio 1, 36100 Vicenza; Patavium, via degli Scrovegni 19, 35100 Padova; Torino Corse, c/o AC, via Giolitti 15, 10144 Torino.

GIOVANNI BOTTA - Rovereto (Trento) — Ecco solo alcuni dei tanti indirizzi che ci chiede, quelli che abbiamo pubblicato più raramente, poiché è inutile ripetersi: AMS, via dell'Artigianato 20, 40037 Sasso Marconi (Bologna); Tyrrell, Long Reach, Ockham nr. Ripley, Surrey, Gran Bretagna; Pagnossin, via San Giuseppe 94, 31100 Treviso.

ALBERTO PAGNANELLI - Macerata — La documentazione inviataci è interessante, ma dell'argomento si è già a lungo parlato e purtroppo non spetta a noi valutare la gravità di irregolarità che portano alle esclusioni dalle classifiche. Sarebbe interessante, invece, sapere cosa e se la CSAI ha risposto alla vostra lettera.

MASSIMO BONINI - Firenze — Anche per il vostro caso vale la risposta data a Pagnanelli. Purtroppo, certa « larghezza di vedute » da parte di certi commissari può far apparire a volte severe delle decisioni disciplinari che invece sono a termine di regolamento.

BENIGNO PERROTTA - Avellino — Gli annuari della Ferrari sono pubblicazioni interne non in vendita, destinate a clienti, collaboratori ed amici. Provi a rivolgersi — ma crediamo invano — al capo ufficio stampa della Ferrari, dottor Franco Gozzi, 41053 Maranello. A partire dal manifesto della Ferrari 212 E, AUTOSPRINT ha regalato ventitré manifesti giganti a colori.

GIANNI GONELLI - S. Cassiano (Ravenna) — Terremo presenti i suoi desideri, comunque avrà visto cose molto interessanti sul numero scorso del giornale. Il libro « Motori da Corsa », di Enrico Benzing, costa 2.500 lire. Se non lo trova in libreria lo chieda alla Libreria dell'Automobile, via Marsala 8, Roma.

GIOVANNI CASTAGNO - Lanzo (Torino) — Se lei fosse già un meccanico specializzato in vetture da corsa o telai, non dovrebbe essere difficile trovare lavoro. Anche in questo campo, oggi, si cerca il massimo della qualificazione.

MARCO DELLA NAVE - Fermo (Ascoli Piceno) — Richiedere decals significa anche tener presente la possibilità di non venire accontentati, poiché non tutti fanno i propri emblemi con la prospettiva di regalarli o farne commercio. Ecco un indirizzo fra quelli richiesti: Motul c/o CILT, via Capua 40 a, Torino.

ROBERTO BELFIORE - Collecchio (Parma) — E' meglio che lei prenda accordi diretti, ma può anche utilmente rivolgersi ad una agenzia di viaggi. Questi i recapiti degli organizzatori: Automobile Club de Monaco, 23 boulevard Albert I., Principato di Monaco. Real Automovil Club de Espana, general Sanjurjo 10, Madrid 3, Spagna.

Ne sono certo. C'era anche Ignazio sulla linea del traguardo, a Baires, sudato e sorridente. Ha guidato la sua 312 PB come solo Lui sapeva fare ed ha vinto la Sua gara più bella: quella contro il tempo.

Da un anno attendeva, là sulla linea del traguardo, che la Sua macchina vincessesse. Assieme a Peterson ed a Schenken ha salutato la folla plaudente, dall'alto del podio.

Bravo, Ignazio, questa vittoria è soprattutto Tua: grazie per avercela regalata.

Donatello Bellomo - Verona

Alla Domenica Sportiva, ieri sera, ho appreso del trionfo Ferrari in Argentina. Non ho nulla contro l'Alfa Romeo e contro la Lola, ma ieri la Ferrari doveva vincere. Non per i 20 punti della classifica, ma per chi ha fatto conoscere l'immagine di quel meraviglioso tre litri, e per chi vi ha perso la vita nell'incidente più stupido che l'automobilismo ricordi.

Auguro di tutto cuore all'Alfa Romeo di rifarsi subito, ma in Argentina doveva vincere la Ferrari e così è stato, forse perché Lui da lassù lo ha voluto.

Spartaco Checcarelli - Montebello (Perugia)



IL FIDUCIOSO

A.A.A. cercasi (mini) « sponsor »

Spettabile Autosprint, sono un pilota dilettante che si è cimentato nel 1971 nelle corse, gruppo 2, con risultati discreti. Per il prossimo anno, desidero prendere parte alle gare per il campionato italiano e per la Coppa CSAI della mia classe, ma purtroppo i costi sono elevatissimi, perciò vi chiedo se c'è qualche ditta di vostra conoscenza che sia interessata a fare della pubblicità tramite la mia vettura, una Fiat-Abarth 1000.

Anche tramite la mia scuderia, abbiamo inviato richieste a numerose ditte, ma purtroppo senza risultato.

Un tempo ho visto pubblicato su di un numero di AUTOSPRINT un indirizzo: ho scritto (eravamo all'inizio dello scorso anno) ma non ho avuto risposta.

Non chiedo grosse cifre, ma qualche possibilità per diminuire le spese così onerose; penso che questo sia il problema di molti, e vi chiedo se non potete dare una mano anche a noi piloti per hobby o per passione.

Piero Gasparini - Bergamo

Da quella sua affermazione (vi chiedo se potete dare una mano anche a noi piloti per hobby o per passione) si potrebbe dedurre che Autosprint si preoccupa solo di « accasare » i professionisti...

Invece, da parecchio tempo anche, ci stiamo dando da fare per sensibilizzare quella parte di opinione pubblica che oggi è molto importante nel mondo dell'automobilismo agonistico,

quelli che in senso lato si possono definire dei « potenziali patrocinatori ». E' logico che questo interesse è rivolto in primo luogo ai grossi nomi, quelli che ad esempio potrebbero patrocinare i piloti di Formula 2 e 3. In questo senso, dopo le iniziative della Martini e della Fina-Pagnossin nel campo delle Formula 1, è sperabile che il mondo pubblicitario si scuota e che avvenga un benefico « fallout » anche a favore dei piloti dilettanti, che ne hanno bisogno, eccome!

Noi comunque pubblichiamo la sua lettera, come esempio-tipo di quelli che sarebbero i desideri della « base », che da troppo tempo spende sempre più quattrini per inseguire la propria passione. E che i signori patrocinatori sappiano che a tanti sarebbe sufficiente ben poco, nessuno ha delle pretese assurde per « vendere » le fiancate delle proprie vetture.



ANTONIO DAL LAGO - Valdagno (Vicenza) e GIORGIO SILVA - Novi Ligure (Alessandria) — Non abbiamo remore a pubblicare gli indirizzi anche degli altri giornali specializzati in questo settore. Anzi, li troverete tutti nello speciale inserto « pagine gialle » sul numero speciale AUTOSPRINT '71 di prossima uscita nelle edicole.

GIOVANNA ANTOLINI - Pandino (Cremona) — Peter Arundell, dopo l'incidente di cui lei già sa, smise di correre e per qualche tempo fece il d.s. delle Ford Turismo. Rudi Lins ha smesso di correre, o per lo meno non è più nel « giro » delle gare internazionali.

ALESSANDRO NAVIGNO - Milano — La Ferrari 512 M sulla quale è perito Rodriguez era una S trasformata, come la maggior parte delle 512 M in circolazione. Solo pochissime di queste Ferrari 5 litri sono state costruite ex-novo nella versione M.

ANTONIO GUIDO - Tuglie (Lecce) e MASSIMO FAIONI - Milano — L'unica scuola di pilotaggio attualmente operante nel nostro paese è quella di Henry Morrogh, presso l'Autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma.

ROBERTO CARDARELLI - Sesto Imolese (Bologna) — Come ogni anno, in uno dei prossimi numeri pubblicheremo un inserto dedicato a tutti coloro che vogliono prendere la licenza di conduttore, con tutto ciò che va fatto.

DOMENICO ZANELLO - Udine — Nel 1953, primo anno del Mondiale Marche, si disputarono tre prove: la 12 Ore di Sebring (vinta dalla Cunningham di Fitch-Walters), la 24 Ore di Le Mans (vinta dalla Jaguar di Rolt-Hamilton) e la 1000 Km del Nurburgring (vinta dalla Ferrari di Ascari-Farina).

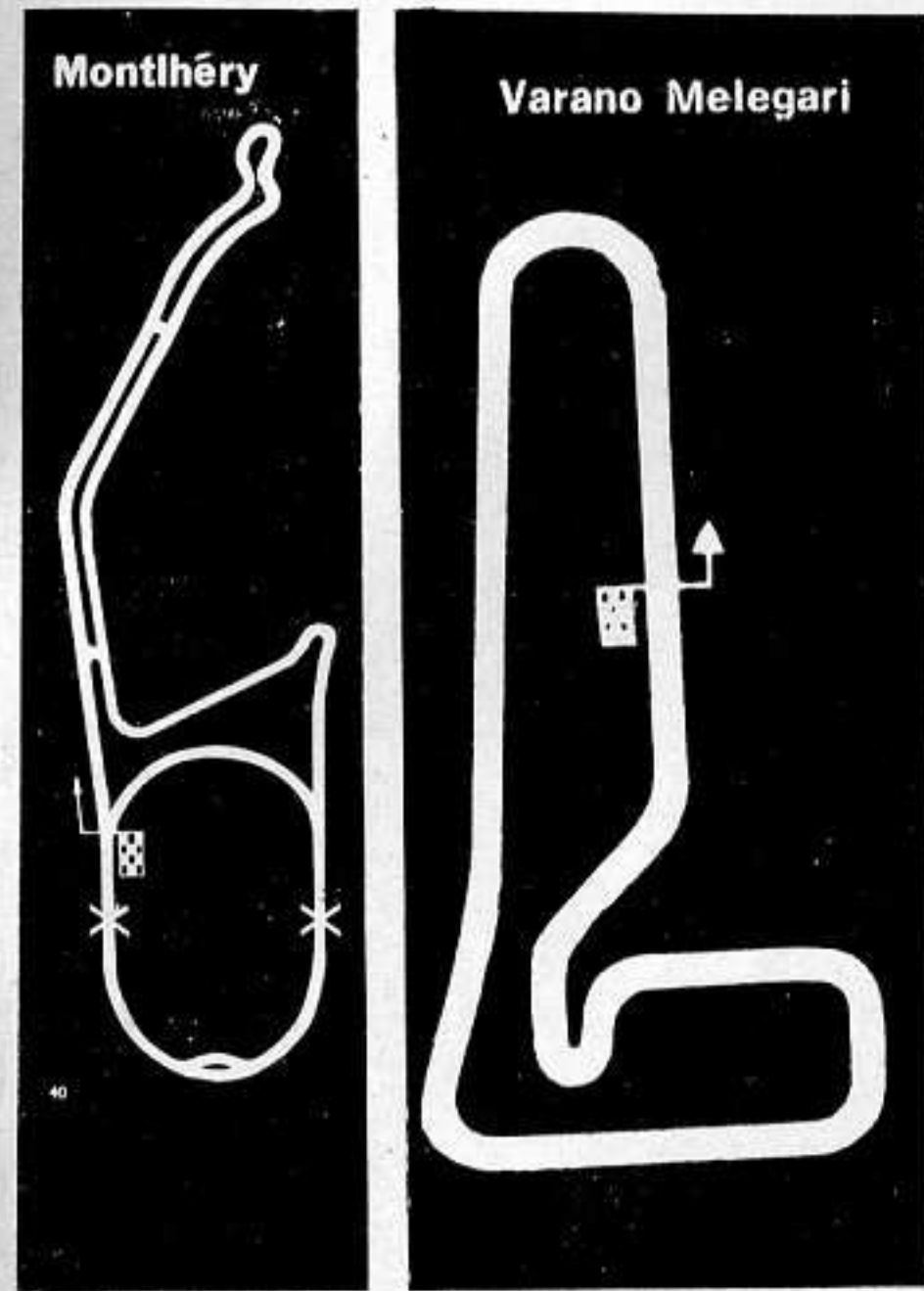
LORENZO GIRARDI - S. Ambrogio (Torino) — Lei non specifica se la vettura di cui parla deve essere una vettura da corsa o una vettura specificamente da record. In questo caso, la massima velocità raggiunta da un veicolo propulso con motore a pistoni alternati sono i 658,648 kmh ottenuti il 12 novembre 1965 dal Goldenrod di Bob Summers. Vi sono precedenti anche di vetture da competizione adattate a record su percorso rettilineo: basti pensare alla Alfa Romeo bimotore con cui Tazio Nuvolari ottenne, nel 1935 sull'autostrada Lucca-Altopascio i 323,175 kmh sul miglio lanciato. Per quanto riguarda la velocità della 917 di Oliver a Le Mans, essa pare sia stata (secondo quelli della Team Gulf) di 383 kmh.

ANGELA FALCONIANI - Cosenza — Per l'accessorio che la interessa, ecco dove rivolgersi per farsi indicare un concessionario nella sua zona: Frammartino, via Pio VII n. 109, 10135 Torino.

E' vero, forse nessuno osava confessarlo, ma la vittoria di una Ferrari a Buenos Aires ha come sciolto un nodo, un groviglio di fatalità iniziato quella domenica « nera » di Baires, il 10 gennaio del 1971.

Ora, il ciclo si è chiuso. Ad un anno di distanza da quell'assurdo episodio « quella » macchina ha vinto su « quella » pista. Il debito con Ignazio Giunti è stato saldato, e non poteva essere che una 312 PB a farlo. E grazie al direttore sportivo Schetty che, con rara squisitezza d'animo, alla fine della corsa ha portato tutti i suoi piloti, tecnici e meccanici nel punto dove Ignazio Giunti sacrificò un anno fa la sua vita nella 312 PB al suo debutto, per lasciarvi in toccante omaggio i fiori della vittoria di Peterson e C.

L'ATTESA



I due circuiti

Caro Autosprint, sono un ragazzo di quattordici anni e desidererei che — dato che sono appassionatissimo di automobilismo — mi pubblicassi sul giornale possibilmente entro il N. 50, il tracciato del Montlhéry, dove si è svolta la 1000 Km. di Parigi e il tracciato di Varano Melegari.

Ti ringrazio anticipatamente, e nell'attesa invio cordiali saluti.

Maurizio Crotti - Domodossola (NO)

E' passata qualche settimana, ma ecco arrivato il tuo turno. Come vedi, si tratta di due circuiti dalle caratteristiche praticamente opposte: piuttosto lungo (7.820 metri) e veloce il circuito di Parigi, brevissimo (1.300) ed ovviamente tormentato quello in provincia di Parma. Nel tracciato di Montlhéry, come si può notare, ci sono due crocette: esse stanno ad indicare le due chicanes ricavate recentemente nei rettilinei del tracciato di alta velocità, allo scopo naturalmente di rallentare le vetture. L'ovale con curve sopraelevate è lungo 2.548 metri, mentre con le deviazioni predisposte si possono anche ricavare un circuito di 6.300 ed uno di 3.330 metri.

PAOLO BARBIERI - La Spezia — Come abbiamo già avuto occasione di precisare, non possiamo sapere se ed in quale gruppo verranno omologate le nuove Fiat 128 coupé. E' d'altra parte prevedibile che le quattro versioni giungano tutte al traguardo dell'omologazione in gruppo 1, poiché non vi sono certo problemi di numero di esemplari o abitabilità. La squadra rallies della Fiat, per esempio, avrà anche dei 128 coupé 1300 in gruppo 1 Turismo di serie.

MARCO PAGANI - Palazzolo (Brescia) — In effetti potrà sembrare strano, ma a volte accade di poter essere meglio documentati su un avvenimento accaduto all'estero che non in Italia. Ma si tratta di casi sporadici. Quanto al discorso della sfortuna, esso è molto aleatorio. A volte si chiama sfortuna quella che invece si potrebbe chiamare impreparazione, scioperi, avversari, accessori non adatti.

ANDREA ZANNINI - Ravenna — Questo l'indirizzo del circuito: Circuit Paul Ricard, route Nationale 8, 83-Le Camp du Castellet (Francia). Provi a chiedere il loro autoadesivo, può darsi che glielo invino.

ELISABETTA PALLANZA - Novara — Eh sì, forse la televisione ci ha voluto fare il regalo di Natale con l'intervista « concessa » a Nanni Galli. Si vede che a forza di spingere qualche sospetto che il nostro sia uno sport seguito si affaccia anche alla mente dei radiotelevisivi nella stanza dei bottoni. Quanto ai meccanici, vedrà un bel servizio su AUTOSPRINT '71: chissà se ci sarà anche quello che le interessa...

EMILIO DUMINUCO - Montedoro (Caltanissetta) — Come avrà visto nel numero scorso di AUTOSPRINT, abbiamo avuto occasione di parlare, nella rubrica della Posta, delle esperienze di Vaccarella con la Formula 1, pubblicando una foto della Ferrari 158.

CLAUDIO FANO - Torino — Non ci risulta che le vetture da rallies debbano avere un colore speciale, squadra per squadra.

ENZO LA ROSA - Milazzo (Messina) — Questo è l'indirizzo cui deve rivolgersi: E. Nardi, via Vincenzo Lancia 8, 10141 Torino.

RENZO CASELLI - Sesto (Firenze) — La corsa in salita S. Benedetto del Tronto - Acquaviva è da parecchi anni in calendario, ed anche nel 1972 è stata iscritta per il 2 luglio. L'organizzazione è curata dall'AC di Ascoli Piceno, viale Indipendenza.

LORENZO PASCAZIO - Trieste — Per quello che concerne la possibilità di avere a domicilio delle fotografie di macchine da corsa, pensiamo che il nostro servizio di fotoshop sia quanto di meglio ci possa essere, anche perché la scelta è abbastanza vasta. Naturalmente, nulla vieta ai nostri lettori di scambiarsi poi le foto. D'altra parte, non possiamo riempire il giornale con questo tipo di richieste.

LE PROPOSTE

Criticare con giudizio

Ho letto sul n. 50 di AUTOSPRINT le lettere dei signori Giorgio Von Erffa di Firenze e Luciano Gianni di Viareggio a proposito della F. Italia. Sono rimasto veramente sconcertato dai discorsi del signor Von Erffa, le cui preoccupazioni sono quelle del colore (anche se potrei essere d'accordo) e della ricerca tecnica. Non vedo come una formula addestrativa, economica e soprattutto che deve andare in mano a tutti debba assolvere anche un compito di ricerca tecnica. A questo scopo ci sono già la F. 1, la F. 2, le Sport, le Formula Indy ed altre.

Alla luce dei fatti attuali la F. Italia mi sembra già abbastanza economica in confronto alle altre formule addestrative francesi, inglesi e tedesche, ed anche più competitiva se pensiamo ai tempi fatti registrare da Merzario a Vallelunga. Adirittura mi sembra anche troppo potente questa F. Italia: quanti piloti, di quei 300 che l'hanno chiesta, saranno in grado di guidarla in corsa senza rappresentare un pericolo?

Secondo me, le critiche dovrebbero essere più costruttive. Quella poi di dare una F. Ford in premio al terzo della classifica finale della F. Italia mi sembra una proposta senza criterio. Come si può « premiare » un pilota qualificato da una stagione in una formula addestrativa con un'altra formula addestrativa? Anche quel Formula 2 mi sembra molto azzardato, poiché quest'anno si disporrà di quasi 300 CV. Piuttosto, se vogliamo farli correre in campo internazionale diamo loro tre Formula 3, con al primo l'assistenza tecnica e i rimborsi spese, al secondo solo l'assistenza ed al terzo solo la macchina, o una cosa del genere.

Al signor Luciano Gianni vorrei dire che i piloti non sono obbligati a correre in Formula Italia; se lo ritengono più competitivo, formativo ed economico possono continuare a correre con la F. Ford o 850 o con la Fiat 500 gruppo 2, che, a quanto mi risulta, non costa meno di 1 milione 500 mila lire.

Con questo non voglio dire che va tutto bene, anch'io ho delle perplessità o dei consigli da dare. Ad esempio, perché non dotarle di autobloccante, considerato che le formule immediatamente superiori ne sono tutte dotate e quindi i piloti potrebbero far pratica con questo dispositivo.

Fausto Bura - Perugia



Caro AUTOSPRINT, ti scrivo perché sono rimasto stupito nel vedere che nel nostro sport non si prendono iniziative per aumentare la sicurezza se non si è costretti. Parlo degli articoli apparsi sul n. 51-52 sulla BERTA e AMS.

Riporto testualmente: « Sono stati messi 60 kg di piombo sotto i sedili per raggiungere il peso consentito », « Si lamenta di aver dovuto aggiungere 80 kg per entrare nel limite di 650 kg ».

Spiegate mi perché non hanno invece chiesto il serbatoio di Chiti o non hanno messo un estintore più pesante di

Se dobbiamo limitarci agli esempi da lei fatti, allora è ben difficile pretendere che piccole « factory », come la AMS o come la Berta (che fra l'altro ha fatto tre telai in tutto) rifacciano completamente le loro macchine per metterle in grado di ospitare il serbatoio Autodelta. Ammesso poi che questi serbatoi possano essere consegnati in un periodo di tempo breve e nella forma della capienza desiderata. Cioè, come già abbiamo avuto occasione di sottolineare, è assurdo che i costruttori si prendano loro la briga di fare delle modifiche costose e soprattutto controproducenti alle loro macchine senza venir obbligati da una norma internazionale.

Purtroppo, però, ora il problema è un altro: ed è che la stessa Alfa Romeo, antesignana di questa nuova « crociata » di sicurezza, inventrice e propugnatrice del serbatoio sicuro, adottato nelle sue 33tt3 fin dai mesi di prove, la stessa Alfa — dicevamo — non pare più tanto convinta del suo serbatoio. Sono stati gli stessi piloti, dopo la sconfitta di Baires, a contestarlo, affermando che i circa 30 kg. in più che il serbatoio Autodelta comporta sono un handicap troppo gravoso con i limiti di prestazione attuali.

Tutto ciò, alla luce del vero peso delle 3 litri « tubolari », che sulla bilancia di Buenos Aires è risultato di ben 740 kg. sulla vettura di Galli-de Adamich (l'ing. Chiti, precisa però, « con benzina »: il peso effettivo sarebbe di 704 chili) diventa naturalmente

I veri chili in più sulle ALFA 33tt3

quello che sono costretti a mettere, o perché non hanno irrobustito di più l'abitacolo? E' vero, con i pesi sotto il sedile magari avranno abbassato il baricentro guadagnando in stabilità o in altre cose simili. Visto che il peso erano costretti ad aumentarlo perché non hanno approfittato? Perché per agire bisogna aspettare gli ordini della lenta CSAI?

Non ditemi che nel progetto è già contemplata la sicurezza del pilota e quindi sarebbe inutile aumentare le spese.

Maurizio Ferro - Asmara (Etiopia)

di un nuovo e più drammatico interesse. Perché, se in una vettura come ad esempio la Lola, che ha dovuto porre decine e decine di chili di zavorra per raggiungere i 650 kg. minimi imposti nel '72 alle Sport, questa « zavorra » avrebbe potuto molto facilmente essere sostituita con il serbatoio Autodelta senza pregiudizio per il peso totale, allora vuol dire che i tanto decantati « telai leggeri » delle tre litri milanesi sono ben lontani da livelli competitivi. Chissà allora cosa pesavano le 33-3 del '71, se la « tt » è stata impostata con la necessità di alleggerire! Certamente, la Lola T 280 è fondamentalmente una 2 litri, solamente un poco appesantita dal Cosworth 3000, ma evidentemente è costruita con una tecnica sconosciuta dalle nostre parti, poiché non ci risulta che abbia dato il sospetto di essere sottodimensionata. E quindi, quando si hanno oltre 60 kg. da « regala-

re » agli avversari che sono al limite di peso, anche i 30 kg. di « sicurezza » diventano un fardello scomodo, ed i piloti si lamentano.

Ora, alcuni giornalisti giungono ad accusare l'ing. Chiti di essere « obbligato » ad usare i serbatoi, che i suoi piloti non vogliono e che forse neppure lui monterebbe, da una sorta di « ricatto » tenuto in piedi dalla stampa specializzata, in ultima analisi da coloro cui sta maggiormente a cuore il futuro di questo sport. Peccato che questa accusa di sudditanza psicologica, questo implicito invito a « liberarsi da fardelli troppo pesanti » giunga a Chiti dalle pagine di un giornale che è forse il più pervicace nella battaglia ad oltranza contro l'automobilismo da corsa, dalle colonne di quel quotidiano del nord che è il più bravo ad interpretare come « grave incidente » il più innocuo dei testacoda.



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 660.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 725.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max 32 DIN, velocità oltre 130 kmh Lire 735.000
- FIAT-Giannini 128 NP: 2 porte, motore, 4 cilindri, due carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5 potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.430.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA



il settimanale dell'automobilismo giovane

Direzione e Redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
via dell'Industria 6

casella postale A.D. 1734
40100 Bologna

Tel. 46 56 24 - 46 56 32
prefisso interurbano 051

Telex: 51212 e 51283 Autosprin

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCICA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (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.

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

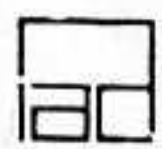
Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 11.

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

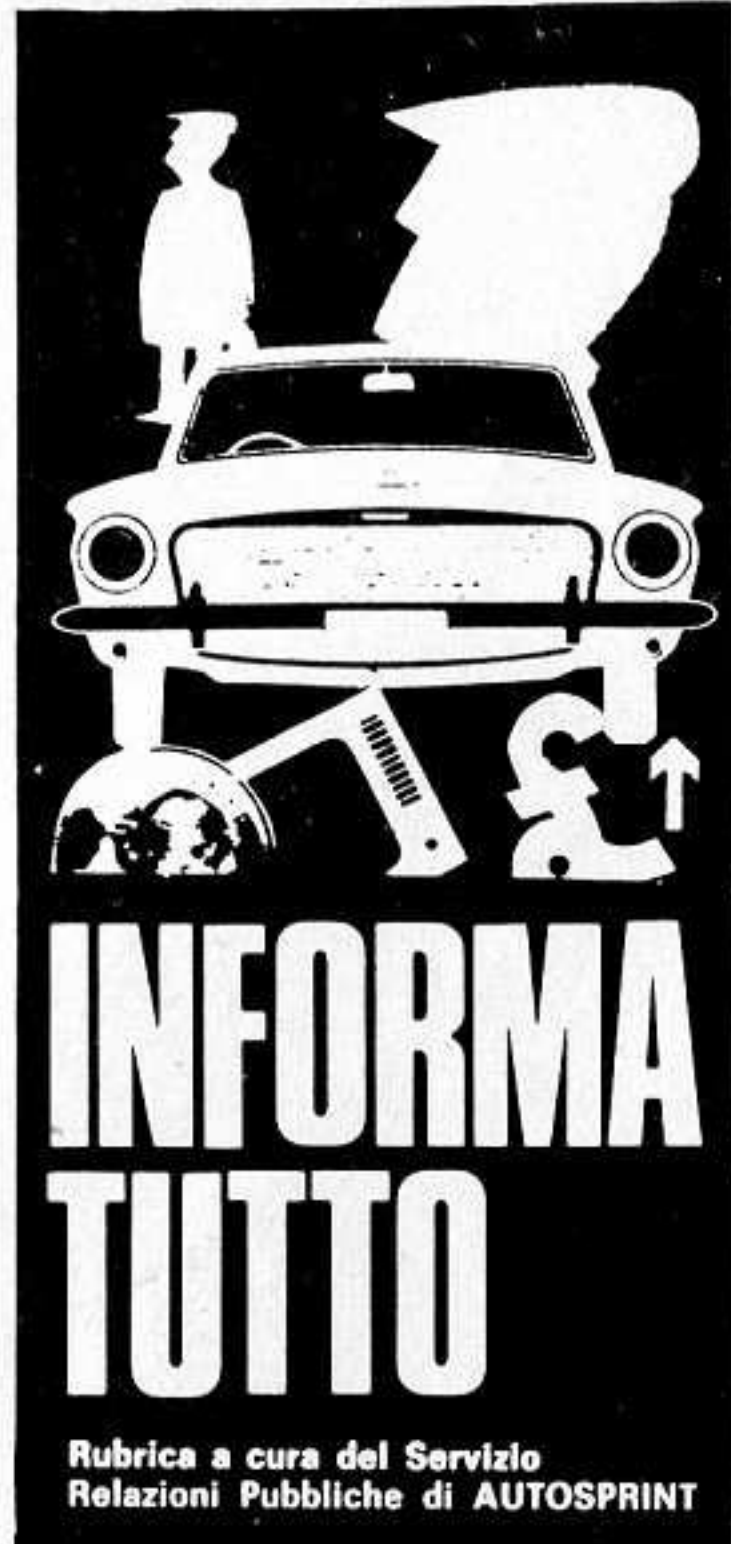
Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 - BELGIO PFR 28 - BRASILE Crs 4,00 - CANADA S. 0,75 - DANIMARCA Kr. 4,75 - FRANCIA F. 3,60 - GERMANIA Dm. 2,50 - GRECIA Dr. 30 - INGHILTERRA P 25 - IRAN Rials 60 - JUGOSLAVIA Din 11 - LIBANO L. L. 3 - MALTA 3s. 6d. - OLANDA 2,20 Mfl. - 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 \$ ur. 300 - U.S.A. \$ 0,75 - VENEZUELA Bs. 3.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD, 6629 Papipeau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; Danimarca: DANSK BLADISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Asseil Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 105, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO RAMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - S.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er, MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 18, BARRIS, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMEX U.S.A., INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONTAÑORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoraima (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDITAL C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartado De Correos 50683 CARACAS.

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

● A proposito degli annunciati aumenti per l'assicurazione dei veicoli, a partire dal 12 giugno, pare che l'incremento ventilato del 12,05% sia inesatto. Gli aumenti scatteranno quando spirerà il termine di un anno per la riduzione del 10,75%. Il 12 giugno cesserà dunque la riduzione e tutti quelli che nei primi dodici mesi di operatività dell'assicurazione non rimarranno coinvolti in incidenti usufruiranno di uno sconto del 10,75% sia per le annualità in corso fino al 12 giugno, che per le polizze di nuova emissione, salvo approvazione di

nuove tariffe. A mano a mano che le vecchie polizze stipulate prima dell'assicurazione obbligatoria vengono a scadere, sono rinnovate senza gli sconti (ora vietati) concessi dalle compagnie e variabili dal 15, al 30 e anche al 40% sulle precedenti tariffe ufficiali.

● UN ERRORE: il prezzo del volante «MIRAGE» della ditta PERSONAL, su AUTOSPRINT n. 2 a pagina 46 nella nostra rubrica «INFORMATUTTO», è di lire 24.000 e non di L. 14.000 come erroneamente stampato.

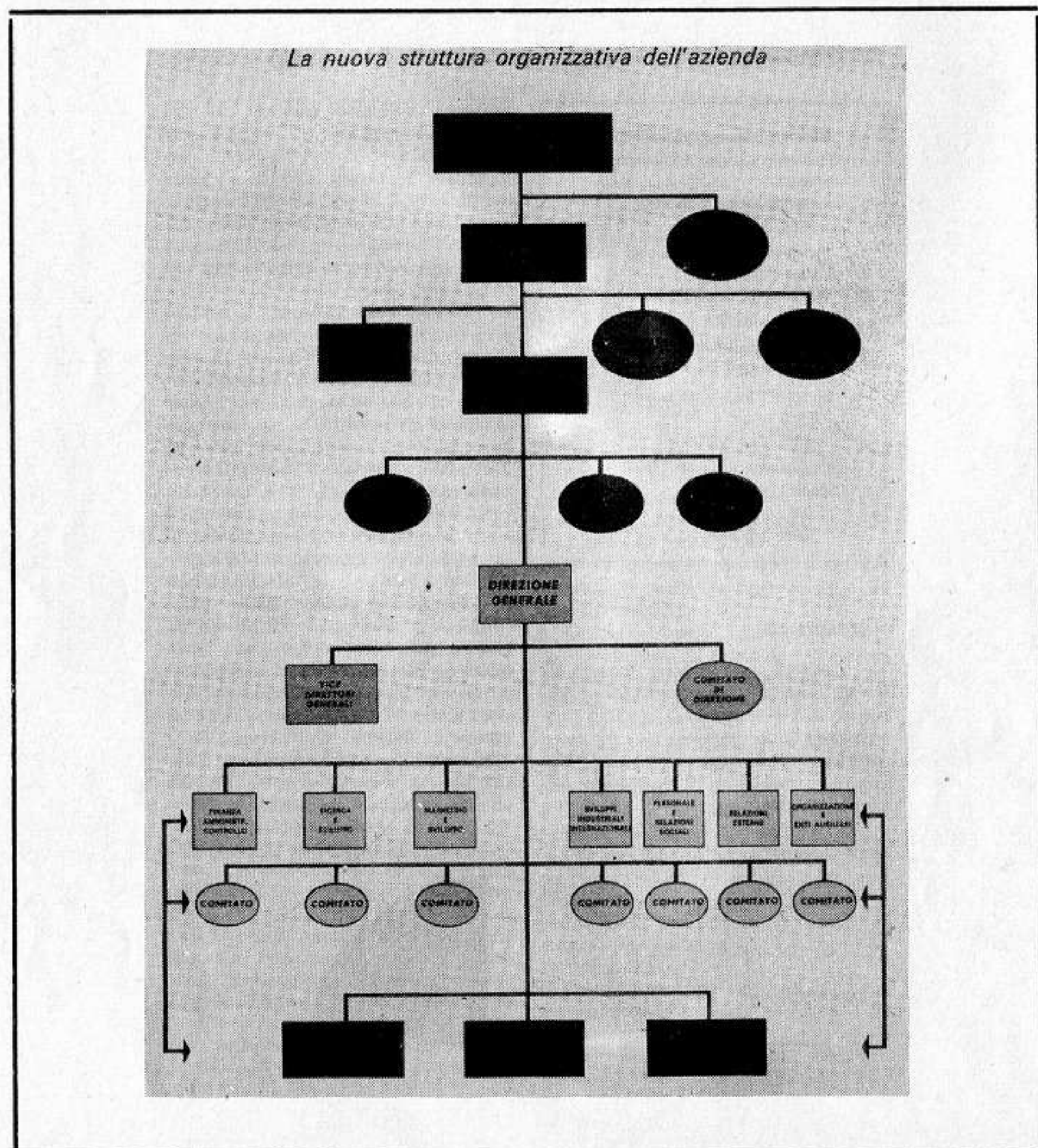
La FIAT tira le somme '71

100 miliardi di sereno

Nell'ambito di una congiuntura sfavorevole che ha influenzato durante l'anno quasi tutti i settori dell'economia nazionale, il 1971 non è certo stato un anno facile per l'industria automobilistica italiana, comunque il settore automobilistico è uno di quelli che più validamente si è difeso. E' questo un dato che è sottolineato nel «Notiziario FIAT» la pubblicazione riservata agli azionisti della casa torinese, e che sintetizza efficacemente anche quello che è stato il '71 per la FIAT.

Rispetto al 1970, c'è stato un lieve aumento del fatturato complessivo passato da 1712 a 1810 miliardi: 100 milioni in più che sono più che altro un augurio a quella espansione che già le difficoltà di due anni fa ha per ora impedito. Inoltre, vi è stato un leggero incremento delle unità prodotte, ma nel consuntivo si ammette sinceramente che sono «ritocchi» che hanno un valore relativo, poiché già i dati del 1970 erano inferiori alle previsioni.

Nella sua lettera agli azionisti, il presidente della Fiat, avvocato Giovanni Agnelli, rileva che co-



La nuova struttura aziendale della FIAT. Le attività della società sono state ripartite in tre gruppi: automobili, veicoli industriali, prodotti diversificati. Per i nomi dei componenti, consultare l'organigramma pubblicato da Autosprint n. 1/72 pag. 36

munque esistono i segni di una possibile ripresa, e che la Fiat non è stata con le mani in mano, sviluppando le sue iniziative nel Mezzogiorno (che prenderanno l'avvio entro l'anno) ed all'estero. A questo riguardo, si rileva l'importanza dell'accordo concluso in Polonia per uno stabilimento che tra quattro anni sarà in grado di produrre 150.000 vetture.

«La conclusione dell'accordo sindacale aziendale del 5 agosto» scrive il presidente Agnelli «ha contribuito a riportare un clima di serenità negli stabilimenti, situazione indispensabile per la ripresa che, nonostante le nubi, vogliamo indicare per il 1972».

Ed ora, qualche cifra delle attività della Fiat nel 1971:

Fatturato complessivo: L. 1.810 miliardi (1.712 nel '70), di cui 640 all'esportazione (626 nel '70). Autoveicoli: 1.589.000 vetture e veicoli industriali, 39.000 più del '70. Esportate 616.000 unità (617.720 nel '70). Trattori: 40.800 unità fatturate contro le 50.423 del '70. Dipendenti del gruppo: 185 mila, di cui 147.600 operai.

finalmente la sicurezza per tutti!



omologato 1971 approved by new york state and u.s.i. - z 90 1 code



8 splendidi colori rosso giallo nero arancio blu bianco argento verde
3 misure - small medium large
completo di visiera colorata di ricambio

AUTOSPRINT
in collaborazione
con lo Shop Car 33 di Milano
via Plinio 33
presenta ai suoi lettori

il casco dei campioni
il campione dei caschi
il casco integrale omologato super
imbottito sicuro elegante finemente
rivestito materiali collaudati in
numerose competizioni

L. 26.000 comprese le spese postali
prezzo speciale per i soci del club:
L. 24.000 comprese le spese postali
richiedetelo ad **AUTOSPRINT**
specificando misura e colore
pagherete al postino alla consegna

AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Servizio Estero:

LUCIANA AGNOLI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) -
Domenico Bruschi (S. Marino) -
Lino Ceccarelli (Roma) - Gian-
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-
vatore Ciusa (Cagliari) - Luigi
Coppola (Cosenza) - Mario Fen-
zi (Genova) - Marco Grandini
(Firenze) - Logan Lessona Ben-
tley (Roma) - Giulio Mangano
(Palermo) - Mario Mosselli (Mo-
dena) - Giorgio Rossotto (To-
rino) - Attilio Trivellato (Pa-
dova) - Sergio Troise (Napoli) -
Manuel Vigliani (Brescia) - Eu-
genio Zigliotto (Milano).

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Agenzia Carro (Rio de
Janeiro) - Adriano Cimarosti
(Berna) - Thomas b. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto
(Canada) - David Hodges (Lon-
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-
siglia) - Hanns H. R. Löffler
(Monaco Baviera) - Lino Manoc-
chia (New York) - Sergio Mar-
chetti (Stoccolma) - Katsuhiko
Mitsumoto (Tokyo) - Philippe
Toussaint (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

Paolo Altieri - Vincenzo Bajar-
di - Eraldo Bistaffa - Aldo Bri-
gaglia - Riccardo Carafa - Gian-
filippo Centanni - Onofrio Co-
labella - Gaetano Cravedi -
Franco D'Ignazio - Dionigio Dio-
nigi - Mauro Ferramosca - Vito
Lattanzio - Domenico Morace -
Gigi Mosca - Guido Rancati -
Marcello Rigo - Riccardo Roc-
cato - Francesco Santuccioni.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto -
Cevenini - Coppini - D.P.P.I. -
Falletti - Giuliani - Hruby -
Lini - Adriano Manocchia - Mu-
lone - Noris - Olympia - Pu-
blifoto - Reinhard - Sainz - Ser-
ra - Vignoli.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner
Bührer - Maximilian Capa -
Cork - Enrico Fumia - Giuliano
Orzali - Giorgio Piola - Gian-
franco Strozzi - Michael Turner.

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

TARIFE: fino a un massimo di 15
parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000;
25 parole L. 4.000; oltre le 25 pa-
role L. 150 ogni parola in più. L'in-
dirizzo dell'inserzione va conteggiato
nel numero delle parole. Pagamento
anticipato. Inserzioni gratuite per gli
abbonati fino ad un massimo di tre
all'anno. Per i soci del Club L. 500
di sconto per inserzione. Eventuali fo-
to, verranno pubblicate gratuitamente.

SI VENDE
 OTUA

ABARTH

- **ABARTH 595** pronta corse e Innocenti J4, gancio, traino-fisso. Vendonsi anche separatamente. FABIO GUERRI - Via Neroni 7 - SIENA - L. 650.000 (tutto)
- **2000 SPORT ABARTH** Ultima costruita dall'Abarth, maggio '70. Solamente poche gare in salita, perfettissima. Essendo già sport, minima spesa per nuovo regolamento. BERNASCONI VITTORIO Via Calefati, 112 - BARI - Tel. 080/21.68.26.
- **ABARTH 1000** Cuneo SP mai urtata, eventuali accessori, costruzione Aprile '71 ben gommata. Telefonare: 0584/64.351 subito dopo i pasti.

ALFA ROMEO

- **GTA 1300** corsa, cessata attività vendesi, rivolgersi Officina G. CALABRESE - Via Piave - AVELLINO - Tel. 36.499.
- **GTA 1600** preparazione Autodelta '71, appena terminata, mai corso: cerchi 13", ponte, assetto, completissima, perfetta in rodaggio, vendo, rinuncia corse motivi studio. Telefonare: 081/39.29.91 (ore pasti).

AUSTIN HEALEY

AUSTIN HEALEY SPRITE Anno 1959, colore verde, meccanica perfetta, hard-top tonneau cover, autoradio ecc. occasione per amatori. QUADRELLI - ROMA - Tel. 43.70.400.

C'è anche questo

LE REGINE DEI RICORDI

su **AUTOSPRINT 71**
numero speciale 1000 LIRE

BMW

- **BMW 2002 TI** iniezione Schnitzer, unica in Italia, perfetta, qualsiasi accessorio. FEDERICO CIPRIANI - Via Olandri, 2 - LIVORNO - Tel. 54.883.
- **BMW 2002** fine '68, mai urtata, amaro metallo nuovo, ottime condizioni, assetto A.S.A.-MI, ammortizzatori Koni, gancio traino omologato, 4 cinture nuovi, contagiri elettronico, mascherina con 4 fari jodio, impianto gas nuovissimo con serbatoio 80 litri, 4 cerchi di scorta, 6 radiali seminuovi di cui due antineve. CAIO GIACINTO - Via Alessandro Noli, 13 - 24100 BERGAMO - L. 1.200.000, contanti non trattabili.

FERRARI

FERRARI-DINO 206 blu metallizzato, anno 1969, km 30.000, perfetto. PIERO CIPOLLI - Via Don Bosco, 16 - 56100 PISA - Tel. 24.133 e 27.407.

FIAT

- **FIAT 500** pronta corse, ultimi aggiornamenti 72, doppio corpo, radiatore olio, due cambi completi con rapporti pista e salita. Motore rodato al banco, assetto, cerchi in lega, roll-bar, strumentazione. Velocissima oltre 8000 giri. ANTONIO BONCELLI - Via Pontesecco, 1 - PONTERANICA (BG) - (24010) - Tel. 035/57.10.22.
- **124 SPIDER 1400** Gr. 4 ex Casa, perfetta. ARTURO MARZATICO - Tel. 0362/98523 (ore pasti) - L. 1.100.000 (trattabili se contanti).

FIAT FURGONE 1100 T Buono stato - Officina LORENZELLI - Via Roma, 98 - S. MAURO (TO).

- **FIAT 128** 1970, due porte, bianca, elaborata GR. 1, CSAI-Sanetti, nel settembre '71, superaccessoriata: fodera anatomica, volante Momo Stewart, contagiri elettronico scala 10000, ammortizzatori Koni, roll-bar, assetto A.S.A.-MI, 8 radiali nuovi, partecipato finale Challenge F.I.S.A. - GIACINTO CAIO, Via Alessandro Noli, 13 - 24100 BERGAMO - L. 1.100.000, contanti non trattabili.

LANCIA

LANCIA HF 1600 anno 1970. Rivolgersi a Concessionario LANCIA - CESENA - Tel. 24.832 - L. 2.000.000 (trattabili).

- **HF 1300** Gr. 4 pronta Rally, revisionata completamente 11/71, motore 118 CV DIN, 2 serie rapporti al cambio e al ponte. Comando cambio a leva corta, volante e spingidisco speciali, ammortizzatori Ariston, serbatoio 70 litri, roll-bar, pompa elettrica, volante Ferrero. Telefonare dalle ore 15 alle 17: 0324/2573 - L. 1.500.000 (trattabili se contanti).

- **HF 1600** G. 3 - 1. serie leggera, immatricolata Aprile 1971, perfetta, autrice del miglior tempo in prova alla finale FISA a Monza. Preparazione Sanetti, assetto Dal Fiume, 10 Cromodora, Roll-bar, gomme. PIER GIOVANNI TENANI - Tel. 0425/26456.

HF 1600 tipo alleggerito, mesi 8, perfetta. GILDA BARONI - ROMA - Tel. 34.67.41.

- **FULVIA HF 1600** '70, Gr. 3 - Assetto Rally Koni, cambio ravvicinato, km. 13.000, Officina LORENZELLI - Via Roma, 98 - S. MAURO (TO).

H.F. 1600 luglio 1970. Preparazione turistica (Km. 3000) e assetto Romeo Ferraris. Accessoriata. Perfetta. Telefonare ABBIATEGRASSO (MI) 94.30.47 dopo ore 19.

MASERATI

GHIBLI SS rossa, anno 1971, perfetta. Telefonare ore pasti: MODENA - Tel. 23.73.87 - L. 7.000.000 (trattabili).

NSU

NSU Ro 80 fine 1969 perfetto stato, privato vende. In visione presso Comm. Fiat di LEGNANO oppure rivolgersi: GENNARI - Via G. Ronzoni, 4 - MILANO - Tel. 84.88.537.

OPEL

OPEL GT 1900 fortemente sinistrata 7000 km, vendesi - FOLIGNO - Tel. 37.68 (ore pasti).

OPEL REKORD 1.7 gancio traino omologato, ottimo stato generale, assicurata fino agosto '72. STEFANO FORTINI - Tel. 06/84.58.159 (ore pasti) - L. 190.000

RENAULT

RENAULT 1300 GORDINI Privato, Primavera '70, azzurra, km. 35.000, nessun scontro. ROBERTO ORLANDI - Tel. 02/53.63.36 - L. 900.000 (trattabili).

- **R8 GORDINI 1300** 1970, Gr. 2, assetto Koni, roll-bar, ravvicinato - km. 8000 Officina LORENZELLI - Via Roma, 98 - S. MAURO (TO).
- **ALPINE RENAULT 1600** Maggio '71, "Occasione", rally Gr. 3, 2 corse 1. e 2. classificato. **RENAULT R8** Luglio '71 nuova, 4.000 km. Telefonare: BRAI - CESENA al 24.784 (ore pasti Tel. 21.973).

VOLKSWAGEN

VW MAGGIOLINO e carrello Traino originale VW, carrello inglese, pianale bassissimo, gommattissimi. Rivolgersi a SCARAMBONE ing. CARLO - Via Canova, 33 - 20145 MILANO - Tel. 34.48.77 (ore pasti) L. 480.000.

MONOPOSTO

- **F. FORD** De Sanctis, 70, cambio Hewland, motore Delta. DELTA CORSE, Via Stilicone, 2 - MILANO - Tel. 33.53.46.

- **F. FORD** Tecno '71, cambio Hewland, motore Novomotor. DELTA CORSE, Via Stilicone, 2 - MILANO - Tel. 33.53.46.

- **CHEVRON B 17 F.3** 1971 Novomotor, gomme, ruote e ricambi, perfetta - SCARAMBONE ing. CARLO, Via Canova, 33 - 20145 MILANO - Tel. 34.48.77 (ore pasti) L. 480.000.

MOTO

AERMACCHI 250 Seminuova. Officina LORENZELLI - Via Roma, 98 - S. MAURO (TO).

KART

KART 125 Telai Tony/Picchio, Birel nuovi e usati, con o senza motore. BOLLANI - Via Sismondi 31 - MILANO.

ALTRE MARCHE

CARRELLO Monoasse robustissimo portata 9 quintali ed oltre. STEFANO FORTINI - Tel. 06/84.58.159 (ore pasti) L. 190.000.

ACCESSORI e parti speciali

PER ESCORT 2 Koni anteriori nuovi; 2 Dunlop 5, 25x13 80%; 5 Minilite 6x13. Telefonare: BOLOGNA 23.53.29.

PER FIAT 124 SPIDER Protezione motore, roll-bar integrale, sedile Fusina. CARLO ZILLOTTO - Viale delle Fosse, 69 - 36061 BASSANO - Tel. 23.980 - L. 70.000 totali.

ALBERI A CAMMES per competizione e preparazioni sportive per Fiat 500, Fiat Abarth 595-695. Officina Elaborazione SACCONI - Via Cimbali, 36 PALERMO.

COLLETTORI DI ASPIRAZIONE Fiat 500 e derivate, brevettato per alimentare separatamente ogni cilindro completo di testata ed attacchi: L. 150.000, Fiat 128 L. 48.000. Simca Rally e derivate (riscaldato): L. 55.000. AUDISIO & BENVENUTO Via Orsini, 9 R - GENOVA - Tel. 310.052

MOTORE FIAT 128 129 CV dimostrabili su banco prova. Cambio ravvicinato Fiat 128 e cambio originale Fiat 128 mai usato vendesi. Prezzi vera occasione. MANFRED SIMEANER - Via S. Caterina, 7A - 39012 MERANO - Tel. (0473)-33.093 ore pasti.

4 CERCHI CAMPAGNOLO «PIERO» vendi 4 cerchi Campagnolo Abarth 5"x10" come nuovi, gommati Pirelli Cinturato 60%. Officina VACCARI - Via Magliana nuova - ROMA - Tel. 52.61.705. L. 100.000.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

FIAT

- **FIAT 128** Gr. 2, elaborazione Giraldi, pronta corse, dotata di tutti gli accessori e ricambi necessari per pista e salita. Percorsi non più di cento chilometri da scocca e motore, mai urtata attualmente in esposizione presso concessionario; svendo per motivi familiari. Esami qualsiasi permuta. Vera occasione. Telefonare ore pasti: ROMA - Tel. 57.41.339 - L. 1.850.000.

PORSCHE

PORSCHE 914/6 anno 1971, km. 28.000, colore bianco, cerchi originali 911 S L. 3.300.000 contanti o permutati con piccola-media cilindrata più congruaglio. PIERO CIPOLLI, Via Don Bosco, 16 - 56100 PISA - Tel. 24.133-27.407.

gomme

AVON

per ogni tipo di vettura

Autogomma CASALINI
56025 PONTEDERA (Pisa)
via T. Romagnola 39

SI COMPRA

AUTO

RENAULT

- **RENAULT GORDINI 1300** Gr. 1 e 2 pronta corse. GIAMPIERO GIBELLI BORDIGHERA - Tel. 0184/21977.

DUNE BUGGY

DUNE-BUGGY Comprato solo se occasione Dune-Buggy immatricolato perfetto possibilmente Puma o Momo. Pagamento contanti. UMBERTO CALABRIA Viale Adua, 330 - PISTOIA.

ALTRE MARCHE

CARRELLO trasporto auto. Rivolgersi a SANSONE LEO - Via Plauto, 50 - CESENA - Tel. 27.059.

● = vetture sportive