

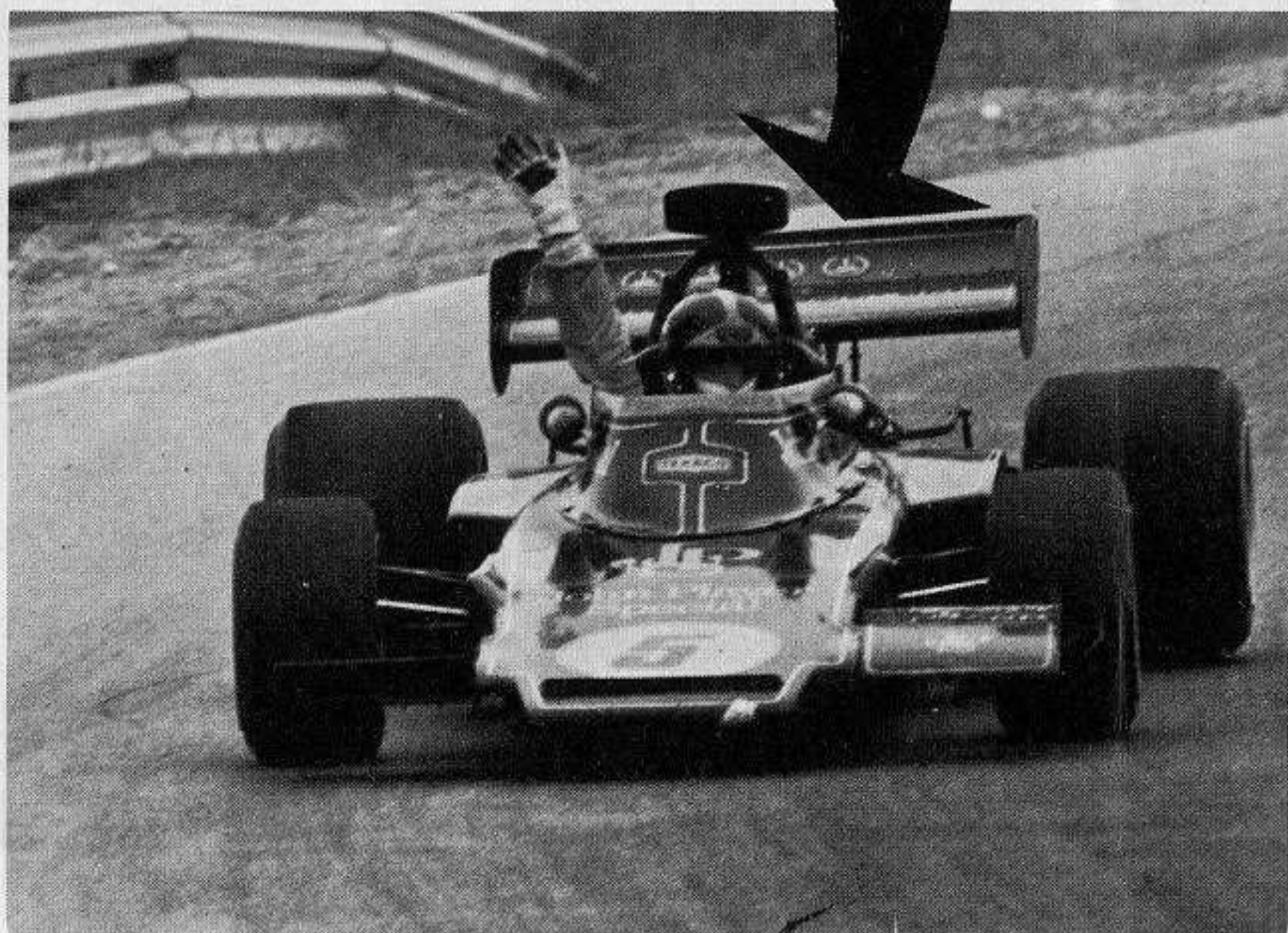
Le trattative verso la conclusione («agente» l'ing. DALLARA)

La GENERAL MOTORS rileva il 48% della LAMBORGHINI?



Cinque GRAN PREMI «abbattuti»

Vedete quegli strikers col numero 1, sull'alettone della nera Lotus JPS di Fittipaldi, in rientro ai boxes del G.P. Canada per le note difficoltà meccaniche? Ricordano qualcosa. Sugli aerei da caccia durante l'ultima guerra, i piloti disegnavano così le sagome di ogni aereo avversario abbattuto. Sull'alettone di Emerson ogni corona JPS indica un Gran Premio vinto quest'anno: 5. Se la moda prendesse piede, per esempio tra i piloti che non vincono, per indicare le... collisioni, pensate un po'...



Tre ALFA «12» al mondiale '73 (con REGAZZONI)

Si avvicina anche per l'Alfa Romeo il momento della decisione dei programmi 1973. La contrazione del Turismo, stante i regolamenti pro Germania, le difficoltà della Montreal per l'Euro GT contro le maxi cilindrate di punta, il rinvio dell'annullamento dell'handicap 8 cilindri in F. 2, faranno pendere decisamente la bilancia per il mondiale Marche, visto tra l'altro che il boxer 12 promette davvero bene. Anche se la 33tt12, al momento attuale, ha ancora bisogno di una messa a punto complessiva del telaio e degli altri organi ad esso direttamente collegati.

Il lavoro che c'è da fare non è poco, e nonostante le speranze degli organizzatori della 1000 KM di Parigi (che si correrà a Rouen) non appare molto sicura la presenza di un'Alfa 12 boxer alla prossima corsa francese. Casomai è più probabile un debutto alla 9 Ore di Kyalami.

Intanto cominciano a saltar fuori i nomi dei piloti. Dopo la conferma di STOMMELEN e la conferma fatta da REVSON personalmente per sette corse

● Ferrari smentisce seccamente la possibilità che la «Filipinetti» ottenga un 312P per il '73. Ma che male ci sarebbe? Comunque, con l'aria di austerità che tira da agosto, a Maranello, 240 milioni di lire litri sport (30 per 8) possibile che siano solo da lasciare al tritatutto (a parte l'unico esemplare ceduto a Ickx per il suo museo?). Pensate quanti piloti italiani potremmo lanciare!...

● Dicono che la rinuncia a Tavoni da parte della CSAI sia stata decisa già tre mesi fa (quando il Presidente solennemente gli garantiva il posto). L'ex d.s. ferrarista era accusato di «parlare troppo».

● L'ing. Rogano potrebbe cominciare a fare come Fittipaldi: disegnare due simboletti di «segretari abbattuti» sulla fiancata della sua Alfa (non ha l'alettone): starebbero per Treu (CSI) e per Tavoni. Tenendo pronto il terzo. As-

sicurano che ora sia in difficoltà l'ing. Nosetto (sempre per il solito delitto di lesa-ACI: non è funzionario-signore, uno di quelli dall'obbedienza cieca, pronta e assoluta).

● Anche Anzio Zucchi dovrebbe avere i giorni «contati» come consigliere CSAI. Il nome in avvicendamento è quello di sempre: Giovannino Lurani. Ammenoché non lo salvi un altro Giovanni: Gallo (caduto, da responsabile kart, sulla buccia dei mondiali di Kalmar).

● L'avv. Stochino, che tanto si è amareggiato «sul piano umano» per il «siluro» di AUTOSPRINT al morale dei suoi generosi commissari di gara (il nostro Cavicchi aveva adombrato un'accusa di «caccia al tesoro» a una fase del rally castrozzano), che cosa ne dice del modo con cui la «sua CSAI» si è comportata con Tavoni? O ci sono due regole per le «coscienze?».

'73 con l'Alfa, adesso è saltato fuori il nome di REGAZZONI. Almeno quattro corse col 12 cilindri milanese lo svizzero pare disposto a farle. E per gli altri? Tempo fa il dr. Luraghi in persona fece capire che la stagione sarebbe cominciata con due vetture, casomai portandole a tre se la macchina dimostrava di essere competitiva. Ora pare che le macchine potrebbero diventare già tre, se non altro per assicurarsi subito un vantaggio numerico sulla Ferrari, la cui squadra è complessivamente più debole di quella iridata '72. Non è escluso perciò che in seguito le Alfa potrebbero diventare addirittura quattro se fosse necessario. Per tre macchine, comunque, sei i piloti. Con due (e mezzo) già assicurati, quali gli altri nomi? Naturalmente gli italiani dovrebbero esserci almeno in due (DE ADAMICH e GALLI, se perdonato). E poi? Anche SCHENKEN potrebbe avere delle chances, dicono. E poi c'è VAN LENNEP, non troppo soddisfatto della MIRAGE.

● Per il Salone di Torino Giugiaro sta preparando una eccezionale interpretazione della Lotus Europa, mentre De Tomaso ha (con la Ghia) in gestazione una 2+2.

● Il duello tricolore Merzario-de Adamich continua. Il milanese ha dalla sua l'handicap CSAI, che per il secondo anno si prepara ad assegnare il titolo assoluto con una decisione comunque ingiusta. E tutto perché non si sanno scrivere i regolamenti!

● Per fortuna dello sport, i nostri due piloti sanno andare a caccia di punti sulle piste. De Adamich andrà adesso a tutte le gare F. 2 anche in Brasile, oltre alle due corse F. 1 restanti (USA e Corsa del Trionfo a Brands Hatch). E poi c'è la 1000 KM di Parigi, e Kyalami. Merzario pensa anche alla F. 1 inglese e al Sudafrica. Ma anche alla F. 2 di Roma. Pare che Frank Williams gli possa dare una sua macchina.

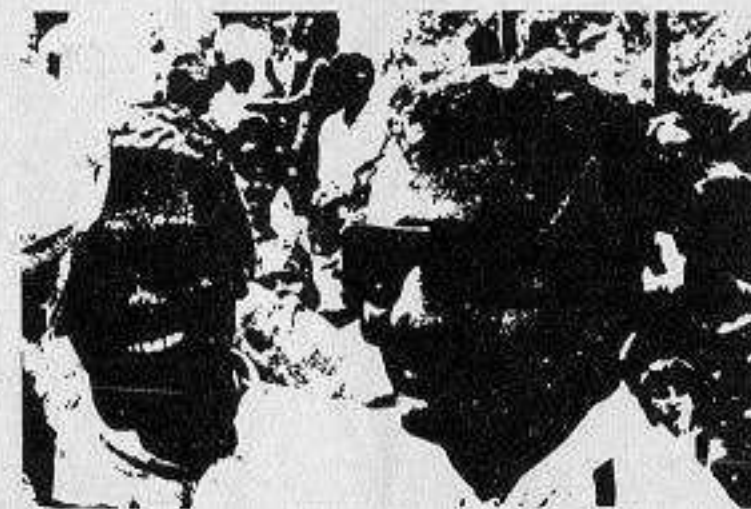
La danza delle azioni della Lamborghini continua. Il commendatore di Sant'Agata Bolognese è sempre più orientato per un ritiro definitivo dal sempre più difficile mondo industriale. Come forse ricorderete un paio di anni fa il pacchetto azionario figurò rilevato fifty-fifty da un personaggio svizzero, quel certo signor Rossetti che alcuni volevano legato al carro Ifi (Fiat Agnelli). C'era stato anche un inserimento De Tomaso (Ford) nell'operazione. I mesi sono passati, la vita della Lamborghini si è fatta più difficile. Il Miura ormai passato nei gusti, l'Urraco che necessitava una lunga messa a punto, la Countach della quale veniva programmato un lancio ancora da definire.

Ora, ecco la novità. La voce corre sul filo della indiscrezione, ma è una voce che trova sempre più rispondenza in fatti e coincidenze. Qualcuno ha anzi localizzato anche il grande Agente Segreto (ma ora non più tanto) della trattativa: l'ex direttore tecnico della Casa del Toro rampante, l'ing. Giampaolo Dallara, ora consulente Lancia per la Stratos, dopo le ripetute rinunce ad accettare i ripetuti inviti di De Tomaso a un rapporto meno occasionale (come c'era fino ai giorni della F. 1). Dietro Dallara ci sarebbe appunto il grande gruppo americano General Motors, impersonato per questa occasione dalla filiazione europea Opel. Praticamente l'affare dovrebbe essere già fatto. E c'è chi precisa anche il nuovo rapporto di forze azionarie. Il socio Rossetti cederebbe il 2% (del suo 50%), Lamborghini un suo 48%. In parole povere: General Motors 48%, Rossetti 48% e Lamborghini col 4% restante (e determinante, sulla carta, nel far pendere la bilancia in eventuali decisioni a maggioranza). Ma i soldi freschi è facile capire dove sono.

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Tre casi che scottano



La «spina» italiana al TOUR



Le novità di PARIGI

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

34 KARTING

46 TUTTESPRINT MOTORAMA

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

Marcellino

La nota stonata in certi provvedimenti (e avvertenze) CSAI



I «pesci muti» della F. ITALIA

Questa lettera ufficiale è stata inviata dalla CSAI a tutti i piloti della F. ITALIA, a firma del segretario dr. ERASMO SALITI

«Sono state finora disputate n. 7 gare del Trofeo di Formula Italia ed altre sono in programma per i giorni 1 e 8 ottobre a Varano de' Melegari e 15 ottobre a Vallelunga.

Una prima valutazione dell'attività della Formula, è considerata anche in relazione al notevole livello medio di abilità di guida messa da voi in mostra.

D'altra parte, dopo la nostra precedente lettera del 29 luglio, siamo stati costretti a prendere i seguenti provvedimenti disciplinari:

23 luglio Imola - CASTIGLIONI ANTONIO - 3 gare di sospensione per «condotta di gara pericolosa».

6 agosto Misano - PONZONE LIVIO - 1 gara di sospensione per «guida pericolosa».

10 settembre Vallelunga - BOZZETTO PAOLO - 1 gara di sospensione per «condotta di gara imprudente e non regolare».

17 settembre Imola - GHINZANI G. CARLO - 1 gara di sospensione per «condotta di guida imprudente e non regolare».

Come avrete letto, dopo le lodi ed il fervore «disciplinare», vengono elencate le più recenti sospensioni di licenze, inerenti le ultime tre gare disputate, sospensioni che vanno da un minimo di una gara ad un massimo di tre.

Non sta certo a noi criticare queste decisioni, dato che la CSAI è nella migliore posizione per valutare il «peso» delle varie infrazioni, ed anzi siamo contenti che i provvedimenti ci

siano e soprattutto che siano tempestivi: dovrebbe essere così non solo in Formula Italia.

Restiamo perplessi sull'ultima parte di questa lettera circolare, laddove si parla di «comportamento fuori gara non consono alla dignità di un vero pilota».

Siamo i primi a criticare certi atteggiamenti vittimistici, quando addirittura non sono offensivi, conseguenti a certi «incidenti» in gara o alle

17 settembre Imola - BURATTI MASSIMO - 1 gara di sospensione per «non aver osservato le segnalazioni dei Commissari di Percorso e sorpassato altri concorrenti durante l'esposizione delle bandiere gialle».

Ci permettiamo di richiamare la vostra attenzione su questo atto, facendovi presente che la CSAI ha deciso, ove le infrazioni finora punite si ripetessero, di attuare una maggiore severità.

E' legittima la vostra aspirazione di fare il «possibile» per vincere, ma la vittoria non deve essere conquistata a rischio di danneggiare se stesso od altri; siate certi comunque che la CSAI esamina ed esaminerà attentamente le vostre gare e valuterà il vostro comportamento di guida anche se l'ordine di arrivo non vi vedrà nelle prime posizioni.

Abbiamo inoltre dovuto constatare, e questo sia ben chiaro riguarda una strettissima minoranza di voi, un comportamento fuori gara non consono alla dignità di un vero pilota.

Chiunque si senta danneggiato o abbia problemi di qualsiasi genere inerenti la Formula Italia, troverà sempre gli Uffici della CSAI a sua disposizione, ma non ha il diritto di screditare l'attività vostra e nostra con affermazioni quanto meno discutibili.

Nel ringraziare della collaborazione... eccetera, eccetera...»

squalifiche. Però è inutile che la CSAI si illuda di trasformare i «suoi» piloti in altrettanti pesci muti; soprattutto è inutile che li illuda (illuda è il termine esatto) di «trovare sempre gli uffici CSAI a loro disposizione».

Sarebbe più leale che la CSAI dicesse: «voi correte sotto la nostra giurisdizione e con le nostre leggi sportive. Noi cerchiamo di giudicarvi secondo coscienza, ed è perfettamente inutile che brontolate per un prov-

vedimento da noi adottato nei vostri confronti. Se brontolate, andrete incontro ad ulteriori sanzioni». (Cosa questa prevista dal R.N.S.).

Un discorso così la CSAI non lo farà mai ai «suoi» piloti, preferisce far loro credere che — discutendo pacatamente — l'atteggiamento dei rappresentanti CSAI può mutare radicalmente. Anche se non ci risulta sia mai accaduto, per ora. Vedremo in seguito.

LE CORSE
a tavolino

3

CASI
(all'italiana)
CHE
SCOTTANO

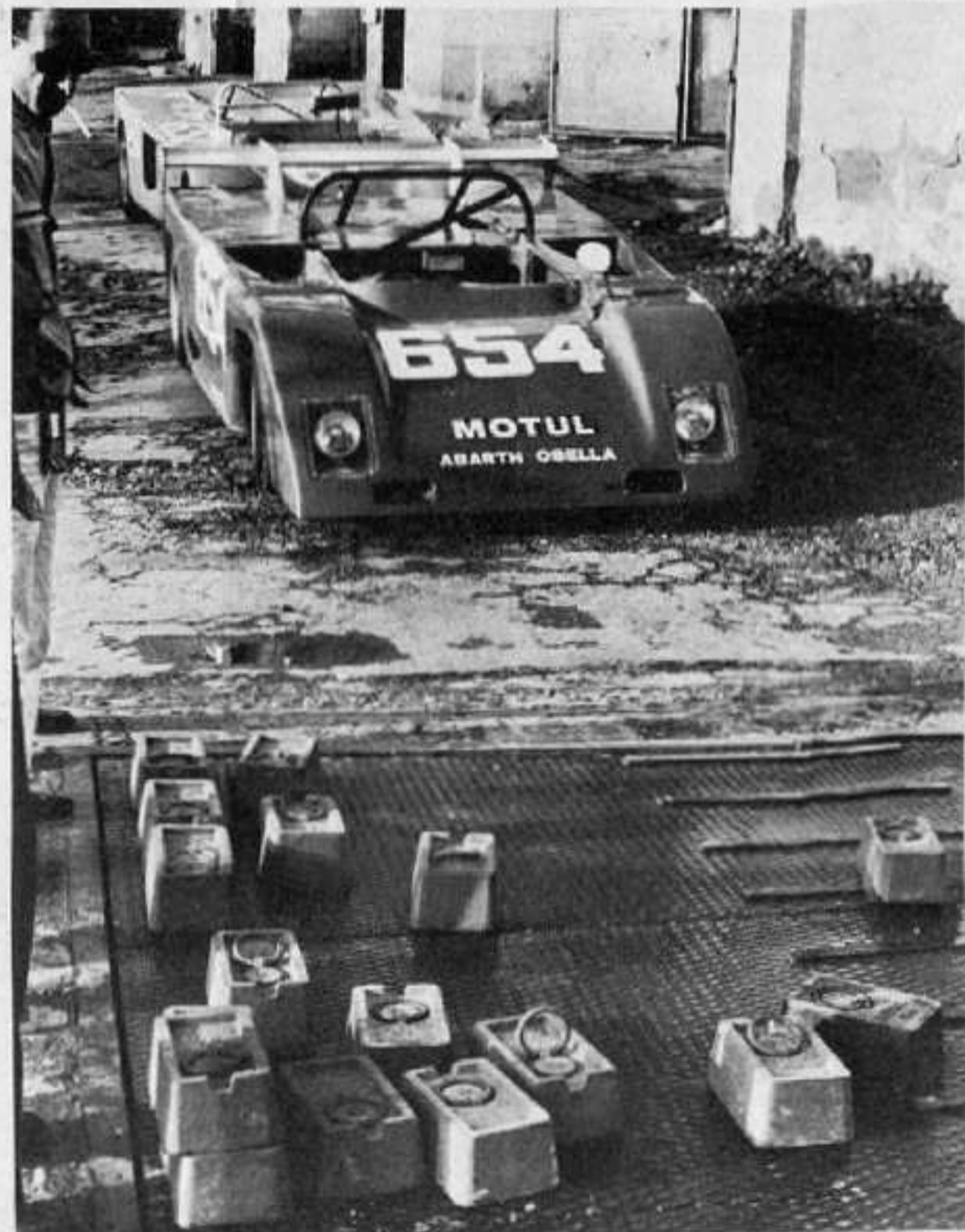
oggi si dice...

ZABOV

lo squisito
zabaglione
italiano

MOCCIA
ZABOV
Zabaglione
all'uovo
MOCCIA

AS-CAR FILM agenzia di Pubblicità - Be.



L'Abarth di Vaccarella e la Chevron di Nesti davanti alla bilancia. Su di essa sono già i pesi-campione da 600 chili per la taratura effettuata da un ufficiale metrico



La corsa è appena finita. Ride pieno Nesti, più formale Vaccarella. Sotto: qualche minuto è passato. Si profila il reclamo. Sbraita Nesti, mentre Vaccarella è molto scuro in viso



Con queste due
«campane» va in appello
la BILANCIA nissena

CALTANISSETTA - Il movimentato pomeriggio di domenica, dopo la riuscita edizione del cinquantenario della «Coppa Nissena», comincia ad affievolirsi nel ricordo dei protagonisti ma le polemiche non vanno proprio placandosi. Almeno in Sicilia il clamoroso «giallo» di Caltanissetta va assumendo però le dimensioni di un episodio, seppure spiacevole, normale nella dialettica sportiva di moda.

L'ultima scintilla era scoccata in sede di premiazione quando un gruppo di «supporters» di Nesti, decisamente troppo focosi, si erano messi a ru-

3 Quanto pes

moreggiare alla proclamazione di Vaccarella vincitore tanto da venir ripresi ufficialmente (alcuni di loro erano piloti che avevano preso parte alla gara e la premiazione è, a norma di regolamento, un episodio ufficiale previsto e regolamentato dalle norme CSAI) da un commissario sportivo.

Poi uomini e macchine sono tornati a casa e gli animi sono tornati lentamente alla calma. Lunedì infine Vaccarella, nel corso di un'intervista, ha rilasciato una dichiarazione distensiva secondo la quale il fatto positivo della polemica era rappresentato secondo lui, più che dall'aver vinto la cor-

Le ragioni di Mauro Nesti sono state nel frattempo esposte dall'interessato tramite una raccomandata alla CSAI contenente i motivi di appello contro la sua squalifica, con allegata la tassa di appello di 100 mila lire.

In sintesi, l'appello di Nesti verte su due considerazioni: in primo luogo, egli contesta la regolarità della bilancia su cui sono stati effettuati i ri-

levamenti, non ostante la taratura effettuata da un ufficiale metrico. Nesti dice:

«... veniva pesata per prima la Abarth di Vaccarella, che risultava pesare 640 kg. Immediatamente dopo, veniva pesata la mia, che risultava pesare 564 kg. Poi, una volta tolta la benzina (25 litri dall'Abarth, 1 litro e mezzo dalla mia Chevron), le vetture

venivano ripesate, ed il risultato era: l'Abarth 578 kg., la Chevron 554.»

A conferma di questi dati, che concordano in gran parte (tranne il primo peso dell'Abarth) con quelli pubblicati nel servizio di Giulio Mangano nel numero scorso di Autosprint, Nesti cita due testimoni, che potranno venire anche interpellati dalla CSAI in sede di giudizio. E' chiaro, dice Nesti, che

OSAI
MILANO

Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

SIENA - Domenica passata a Siena, al termine della « XI Coppa del Chianti » i veri protagonisti della gara sono stati i Commissari Tecnici Mantovani e Caneschi che hanno dovuto verificare d'ufficio su richiesta dei Commissari Sportivi ben 13 vetture oltre alle quattro su reclamo presentato dal concorrente Selvatici, anche a nome dei piloti Mercadante e Camisano, nei confronti dei primi tre classificati della classe 2000 Gr. 1.

Una « crepa » nella notevole mole di lavoro svolto dai C.T. che terminavano le verifiche alle ore 13,15 del lunedì successivo e che rinviavano la stesura del loro parere sui controlli eseguiti, si riscontrava al momento in cui i Commissari Sportivi avrebbero dovuto prendere le loro decisioni. In relazione all'unica irregolarità, riscontrata nella vettura del concorrente Ripani vincitore della classe 1300 GT Gr. 3 i lunghi atti istruttori compiuti dai Commissari Sportivi Lazzeretti designato CSAI (partito la domenica notte per ragioni di lavoro ma in continuo contatto telefonico con gli altri due Commissari Sportivi Panizzi e Beccarini per acquisire maggiori dati di giudizio sulla irregolarità denunciata dai Commissari Tecnici) ha fatto sì che soltanto alle ore 20,03 si potesse avere la notizia sui provvedimenti adottati.

Le vetture sottoposte a verifiche di ufficio sono state quelle di Biagiotti, Carletto e Ghiglia (1., 2. e 4. arrivato della classe 850 gr. 1); di Gonzi, Vasta e Grilli (1., 2. e 3. arrivati della classe 1000 gr. 1); di Ripani, Giustri, Morellato ed Urban (i primi quattro classificati della classe 1300 GT); di Bocconi, « RB », « Aligi » e Cané (i primi quattro arrivati della classe 1600 GT gr. 3).

Le 850 e le 1000 sottoposte al controllo dei condotti di aspirazione, collettori di aspirazione, valvole di aspirazione e scarico, candele, carburatori e relative regolazioni, rapporti al cam-

«CHIANTI» docet

2

Più
«furbi»
o più
«duri»?

bio e ponte sono risultate tutte regolari.

Nella 1300 GT Gr. 3 le vetture sottoposte ai controlli dei radiatori acqua, collettori di aspirazione e condotti sono risultate tutte regolari ad eccezione di quella del concorrente Ri-

pani, primo arrivato della classe, che risultava equipaggiata con un radiatore acqua diverso per forma e grandezza da quello originale di primo equipaggiamento della vettura Lancia HF 1300. Le dimensioni frontali della massa radiante della vettura del Ripani risultavano infatti di cm 42,5 x 36 anziché di 37 x 37. Dopo i lunghissimi atti istruttori dei quali abbiamo già accennato i Commissari Sportivi decidevano l'esclusione dalla classifica del concorrente Ripani a tutto vantaggio della bravissima Ivana Giustri che era terminata alle spalle del vincitore per soli 81 centesimi di secondo, di Morellato ed Urban che guadagnavano un posto in classifica raggiungendo punteggi per la classifica finale dello Challenge FISA.

Controllate le carburazioni, i rapporti al cambio e ponte le vetture della classe 1600 gr. 3 risultavano regolari e la classifica immune da cambiamenti vede ancora al comando il rapidissimo Bocconi che si era resa autore del miglior tempo del Gruppo.

Il reclamo presentato da Selvatici nei confronti dei primi tre classificati della classe 2000 gr. 2 verteva sulle presunte irregolarità sull'assetto. Ritenuto di non procedere in merito al reclamo sull'assetto in quanto lo stesso avrebbe dovuto essere presentato al momento delle verifiche antegara (una decisione quanto mai singolare, come se fra verifiche e gara non ci fosse il tempo di rifare completamente un assetto...), i Commissari Tecnici hanno proceduto ad un minuzioso smontaggio del treno posteriore delle quattro vetture.

Riscontrato che tutte erano equipaggiate con autobloccanti i cui fissaggi della corona (a 10 bulloni o a 8 bulloni) erano previsti dalla Casa Costruttrice i Commissari Tecnici ritenevano le stesse regolari ed i Commissari Sportivi rigettavano il reclamo del Selvatici incamerando la relativa tassa.



Nesti discute con l'ufficiale metrico dentro il gabbietto della pesa pubblica. Sotto: i 10 chili d'olio di Nesti pronti per i «livelli» (di appesantimento) della vettura incriminata



Il verdetto è ormai negativo, Nesti si allontana nero. Gli volta le spalle il commissario tecnico delegato dalla CSAI che ha dovuto proporre il grave provvedimento

a un chilogrammo di NESTI?

sa nissena dall'aver « assicurato alla giustizia sportiva » Nesti che già in altre occasioni, anche fuori dall'isola, era stato « sospettato » di essere un po' troppo leggero. Vaccarella ha aggiunto che questo episodio è salutare per tutto lo sport automobilistico, perché « testimonia la validità della giustizia sportiva », e si è dichiarato sicuro che il primo a trarne giovamento, magari alla distanza, sarà proprio Nesti che, secondo il « preside volante », è la vera rivelazione italiana di quest'anno avendo disputato delle gare bellissime che hanno confermato come il toscano non abbia bisogno

di ricorrere a piccoli sotterfugi per ottenere brillanti risultati.

« E' stata una vittoria della giustizia sportiva » ha concluso Vaccarella « e della moralità, che troppo spesso viene oggi relegata in secondo piano. Nesti per me ha fatto una corsa bellissima, addirittura superlativa, ma con un punto interrogativo, perché bisogna gareggiare in regola. Lo sport è tale perché va praticato in maniera dignitosa, equilibrata e "giusta", senza andare fuori i regolamenti, magari per leggerezza o superficialità, come oggi, purtroppo, siamo un po' tutti abituati a fare.

i due pesi così diversi dimostrano che la bilancia non era certo perfetta.

Nesti afferma in secondo luogo che gli è stato rifiutato di effettuare una pesata di controllo in una bilancia automatica poco distante, e soprattutto — cosa che è più grave, dato che è espressamente prevista dal regolamento — gli è stato impedito di effettuare i raddoppi di acqua e olio. Fra le altre

cose, Nesti lamenta il fatto che i commissari non gli abbiano rilasciato una dichiarazione scritta sull'atteggiamento da loro assunto.

Dagli elementi per ora di dominio pubblico, e che diamo per buoni, la Chevron di Nesti insomma sarebbe « sotto » di 21 kg. (575-554). Forse i raddoppi non l'avrebbero portata in peso, ma certamente la differenza sa-

rebbe diminuita. Forse sarebbe diminuita tanto da far « scattare » un nuovo e strano atteggiamento della CSAI, che è apparsa propensa a multare piloti con vettura sottopeso piuttosto che squalificarli. Visto che un pilota sottopeso di 1 kg è stato multato di L. 21.000 (bollettino CSAI n. 11 pag. 8) forse Nesti se la potrebbe cavare con 150.000 lire di multa...

"GOMMOLO SHOW"

SI VA SULLA MONTAGNA...!

DOVE TUTTO E' POESIA...

DOVE VAI ADAGINO MA LA STRADA E' TUTTA TUA...

BEH, QUASI TUTTA!
(VISTO COSA VUOL DIRE ESSERE SICURO?)

GOMMOLO IL RADIALE SP
DUNLOP

La Ford Italiana prepara un gran battesimo con Fittipaldi

Dal FORD-DAY campionato MEXICO

Tutte in circuito le gare

Dai programmi Ford '73 per l'Italia è trapelata la notizia del Campionato Mexico, una serie di gare riservate alle vetture Escort Mexico 1600 sulla falsariga di quel campionato Mexico che in Gran Bretagna suscita da un paio d'anni molto entusiasmo nel pubblico e nei partecipanti.

Non abbiamo ancora idea di come si svolgerà nei dettagli questo campionato, e nemmeno se si chiamerà «campionato», comunque non è difficile fare delle previsioni. Innanzi tutto, le gare saranno tutte in circuito, e non saranno meno di 15 in una stagione. Esse saranno riservate — naturalmente — alle Escort Mexico, berline alle quali verrà vietata qualsiasi modifica, a parte l'adozione di cerchi a base larga, ma con pneumatici di serie, di uno scarico più libero e di una conseguente leggera modifica ai getti della benzina.

Cicli di gare per vetture di uno stesso tipo sono molto popolari all'estero, basta pensare alla Coupe Gordini francese, riservata prima alle Renault R8 Gordini ed ora alle R12 Gordini, che si svolge da molti anni con una larghissima partecipazione di piloti, e che non manca di mettere in luce ottimi talenti.

Fra le altre cose, questo «gruppo 1» monotipo ha il grandissimo vantaggio di semplificare grandemente le eventuali verifiche ante e post gara, che risultano facilitate essendo le vetture tutte uguali. Per la stessa ragione, anche il regolamento tecnico non risulta semplificato, e la parità di prestazioni accentua il valore dei piloti, come avviene per la formula Italia monotipo.

Insomma, una iniziativa che ci pare validissima, soprattutto se la Ford Italiana troverà il modo, come accade in Gran Bretagna, di fare acquistare le Mexico con un buon sconto o quanto meno un rimborso spese — anche sotto forma di premi consistenti — per coloro che le acquistano per partecipare alle gare.

Un'ora per tappa il tempo massimo a Sanremo

SANREMO - Il comitato Organizzatore del prossimo Rally di Sanremo, l'unica prova italiana valida anche per il campionato internazionale marce, tiene a chiarire che durante l'effettuazione del rally verrà concesso ai concorrenti un tempo massimo di un'ora per tappa e non di mezz'ora come qualcuno ha detto in giro male interpretando il regolamento internazionale.

Questo dovrebbe assicurare tutti quei piloti che erano piuttosto in difficoltà data la durezza del percorso, specie nel tratto finale della corsa. Intanto all'organizzazione continuano ad arrivare richieste di regolamenti anche se di iscrizioni vere e proprie ne sono arrivate ancora poche (almeno riguardo alle squadre ufficiali). Tra tutte queste richieste di regolamenti la più stimolante è comunque quella della Porsche, che non si deve dimenticare è ancora fortemente in lizza trovandosi al secondo posto a soli 14 punti dalla Lancia. Oltretutto già da diversi giorni un muletto Porsche con targa tedesca è stato visto provare con insistenza sulle strade dell'entroterra sanremese.

Sabato 20, giorno di apertura delle verifiche preliminari, ci dovrebbe essere inoltre la presentazione ufficiale della Lancia Malboro come a suo tempo già anticipata da AUTOSPRINT.

Dopo un certo periodo di tranquillità, nel corso del quale le sue iniziative sportive sono andate avanti sulla spinta del successo precedente, la Ford Italiana pare abbia in cantiere grosse novità sia per questo finale di stagione che per il prossimo anno.

Le informazioni che abbiamo raccolto sono ancora a livello largamente ufficioso, ma ci risulta comunque che, parallelamente alla premiazione solita che la Ford fa dei suoi campioni di Formula e di Rallycross, vi sarà a Vallelunga una sorta di «Ford Day», con manifestazioni di grande interesse. Innanzi tutto, una corsa per vetture di Formula Ford con la partecipazione del Campione del Mondo EMERSON FITTIPALDI e di altri campioni presenti in Italia. Dovrebbero esserci anche STEWART ed HULME, anche loro piloti-Ford, che il giorno 8 dicembre saranno alla nostra premiazione del Casco Iridato d'Oro.

Siccome la premiazione Ford dovrebbe essere fissata per il 10, anche loro faranno parte dello spettacolo: hanno un casco d'argento e di bronzo mondiali da ricevere.

Poi, una gara di rallycross fra i nostri migliori ed assi del calibro di ROGER CLARK, MIKKOLA ed ANDERSON. Infine, una corsa di vetture di serie Escort Mexico, forse riservata ai giornalisti specializzati, che dovrebbe fare da preludio al lancio di una serie di gare in Italia riservate a queste berline sportive di 1600 sul modello del Campionato Mexico che si effettua in Gran Bretagna.

Insomma, una cornice eccitante ed interessantissima alla festa dei campioni Ford che preparerebbe una stagione '73 ancora più piena di iniziative per i piloti italiani.

DONINI postelegrafonico sprint

IMOLA - Presso l'Autodromo «Dino Ferrari» di Imola si è svolto domenica il Primo Raduno Interregionale dei Dopolaristi Postelegrafonici, che ha richiamato a Imola un gran numero di dopolaristi che si sono impegnati nelle varie competizioni organizzate magistralmente dal Dopolaro Postelegrafonici di Bologna. L'Autodromo è stato uno dei momenti clou della giornata e ha visto la vittoria assoluta del bolognese M. Donini, seguito da Goretti, Ricci, Aimone

Serafini. Nella classifica a squadre il Dopolaro di Bologna si è imposto su quelli di Ferrara e Ravenna.

Al termine delle gare, premi per tutti i vincitori (le gare sono state molte: Tiro al piattello, Ciclismo, Boccie, Corsa campestre) consegnati dal dott. Vincenzo Bagnoli, direttore delle Poste di Bologna, alla presenza di una rappresentanza dei postelegrafonici olandesi.

● Lady SALLY COURAGE, la vedova del pilota Piers Courage, ha avuto un bambino in questi giorni. Ex modella, Sally Courage aveva già due figli, James di sei anni ed Amos di quattro. Per il terzo, il padre non è nominato.

NATILI a SASSARI ha ceduto (in bellezza) il titolo dopo 2 anni al giovane GALATINI

Camionista campione rallycross

SASSARI - Con una brillante prestazione di Massimo Natili, si è concluso a Sassari il campionato di rallycross, Trofeo Ford-Kleber. Natili ci teneva a concludere con un successo la sua seconda parentesi sportiva: due volte campione nel '70 e nel '71, ha ceduto quest'anno al fortissimo savonese Galatini lo scettro della vittoria. Un giovane e un anziano, due autentici sportivi, due campioni spettacolari dato vita a numerose spettacolari esibizioni. Come Natili ha volentieri rincarato la vittoria odierna che gli ha consentito di aggiudicarsi il secondo posto in classifica generale, così Galatini si è imposto di prepotenza fin dalle prime competizioni di quest'anno, aggiudicandosi anzitempo la vittoria. Un giusto premio che ripaga i sacrifici di questo modesto, ma validissimo giovane sportivo. Da camionista a campione: oggi quando lo speaker lo annunciava al pubblico

sardo (quindicimila persone presenti) lui si scherniva, decisamente non sapeva recitare la parte del campione, eppure è lui oggi il più forte.

Natili-Galatini, due campioni tricolori, uno va, l'altro viene. Due campioni che consideriamo dei professionisti e che probabilmente non avranno più la possibilità di misurarsi fra di loro. Il capitolo Ford rallycross si è definitivamente concluso. Il prossimo anno non potranno più prendere parte al tro-

CAMPIONATO RALLYCROSS 1972 - Prova finale di Sassari - 1 ottobre 1972
Classifica dopo 16 batterie: 1. Fargion in 4'31"8; 2. Natili, 4'32"3; 3. Galatini, 4'35"3; 4. Giacalone, 4'36"5; 5. Alvisi, 4'39"0; 6. Alamo, 4'39"9; 7. Maggiora, 4'40"0; 8. Goi, 4'40"2; 9. Mici, 4'41"3; 10. De Pasquale, 4'52"5; 11. Capra, 4'56"1; 12. Silvani, 5'24"4.
Classifica della serie finale: 1. Natili; 2. Galatini; 3. Fargion.
Classifica finale del cap.: 1. Osvaldo GALATINI (campione italiano); 2. Massimo Natili; 3. Davide Fargion.



Com'è fatta la Escort Mexico

Sulla scocca della Escort 1300, la Ford ha realizzato una vettura molto interessante che, senza giungere alle raffinatezze della RS, ha delle caratteristiche spiccatamente sportive.

Essa monta un motore da 1601 cc che utilizza il medesimo basamento con cinque supporti di banco della RS, ma con una testata a due valvole e la distribuzione ad aste e bilancieri. Alimentato da un carburatore doppio corpo, fornisce 98 CV SAE a 5500 giri, con una velocità di punta di 165 kmh. Monta di serie cerchi da 13" con canale da 5,50" e pneumatici radiali.

L'impianto frenante è quello della RS, con freni a disco anteriori ed a tamburo posteriori. Il cambio, a 4 velocità, ha rapporti abbastanza ravvicinati, mentre la vettura risulta ben stabile.

La Ford Escort Mexico ha un prezzo di listino di 1.550.000.

Non si fa il corso Morrogh

CASALE MONFERRATO - L'Autodromo di Casale comunica che il previsto corso tenuto dalla scuola Morrogh dal giorno 5 all'11 ottobre, presso l'Autodromo di Casale è stato rinviato a data da destinarsi a causa di «imprevisti tecnici e burocratici». Quali sono questi imprevisti? Non si tratterà per caso, ancora una volta, della Commissione Provinciale di vigilanza che ostacola il cammino dell'Autodromo?

feo: la FORD li ritiene troppo bravi.

Il rally-cross è nato come programma dei giovani ai primi contatti con le corse: a loro, quindi, la possibilità di emergere. E proprio questo ha ottenuto il programma di rally-cross: ha scoperto nuove leve. Infatti, nella classifica generale, a ridosso dei due campioni, troviamo il fiorentino Fargion, un ventitreenne universitario che ha l'automobile nel sangue. Il rally-cross lo ha lanciato, ora si dedicherà ai rallies e alla velocità.

Fargion è stata la vera rivelazione '72, ma la sua bravura nulla ha potuto contro la classe dei supercampioni. Oggi a Sassari poteva essere la sua giornata: è giunto in finale assieme a Natili e Galatini, ma nel confronto diretto la tensione lo ha portato a commettere un grosso errore.

Carlo Micci

Vincitore extra MASSAGRANDE per il Rally Stampa

ROMA - Il Rally della Stampa Romana, dedicato quest'anno alla memoria del giornalista Ennio Viero, e organizzato dal Gruppo Romano Giornalisti sportivi, ha visto ancora una volta alla ribalta due «vecchi» del mestiere regolaristico: il romano Renato Caporilli fra i professionisti e Dionigio Dionigi fra i pubblicisti. Quest'ultimo tenendo a battesimo una fiammante BMW 2002 tii, non ha forse saputo dosare la potenza di questa brillante vettura accusando molti anticipi. Ha vinto comunque la sua categoria ma non con quella facilità e limpidezza abituali.

Caporilli è stato eccellente e ha superato i favoriti della vigilia Roberto Chiodi dell'Ansa e Gastone Neri del Gazzettino di Padova. Il trentino Trettel non ha potuto inserirsi validamente nella lotta perché handicappato dal fatto di non disporre della propria vettura.

Virgilio Cherubini che è stato il vero protagonista della gara, in qualità di ottimo organizzatore, si è classificato solo settimo, ma diciamo... per dovere di ospitalità.

A Carlo Massagrande di AUTOSPRINT, che non partecipava «per concordato fra le parti» alle classifiche speciali è andata quella assoluta.

La gara, ottimamente organizzata con la collaborazione della Tirrenia Assicurazioni e del Gruppo Sportivo del Banco di Roma, si è svolta su di un percorso di 250 km e prevedeva tre prove speciali per complessivi 15 settori cronometrati tutti al centesimo di secondo.

COPPA ENNIO VIERO - Trofeo Tirrenia Assicurazioni - Trofeo Stampa Romana. 28-29 settembre - Gara di regolarità nazionale, riservata - Iscritti 38, partiti 30, classificati 29, ritirati 1

CLASSIFICHE

Professionisti

1. Renato Caporilli (Alfa GT 1750) penalità 17,7; 2. Chiodi p. 21,2; 3. Neri p. 22; 4. Trettel p. 22,1; 5. Farneti 31,3; 6. L. Ugolini p. 45; 7. S. Petrucci p. 59,8; 8. D'Arrò p. 59,9; 9. Ferrari p. 64,6; 10. Coppola p. 74; 11. M. Ugolini p. 92,8; 12. Mocchi p. 94; 13. Tringari p. 95,8; 14. D'Amico p. 97; 15. Martini p. 152; 16. Signoretti p. 168,2; 17. D'Ulisse p. 179,4; 18. Marocco p. 238,9; 19. E. Petrucci p. 9162,6; 20. Brini p. 14717,6.

Pubblicisti

1. Dionigio Dionigi (BMW 2002 tii) p. 18,8; 2. Pasini p. 21,5; 3. C. Ugolini p. 47,7; 4. Betti p. 55,9; 5. Betello p. 57,7; 6. Cherubini 75,1; 7. De Filippis p. 77,3; 8. Gallone p. 195,2.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Carlo Massagrande (Lancia Fulvia coupé) p. 7,5.

I giornalisti si sfidano nell'Autotorneo

MILANO - Organizzato dalla Scuderia Sporturismo e dall'USSI (unione italiana stampa sportiva) avrà inizio il 7 ottobre 1972 il campionato italiano giornalisti sportivi di autotorneo. Alla gara potranno partecipare tutti i giornalisti in possesso di patente di guida. Le prove saranno sei e comunque bisognerà disputarne almeno quattro; saranno tenuti in considerazione i tre migliori risultati più quello della finale.

Il calendario delle gare è il seguente: 7 ottobre 1972, Salerno, gara abbinata al Rally del cinema; 4 novembre 1972, Torino, abbinata al 4. Trofeo città di Torino; 24 marzo 1973, Catania, abbinata al Rally del sole; 13 luglio 1973, Bologna, abbinata al Trofeo città di Bologna; 10 giugno 1973, Milano, abbinata al Trofeo città di Milano; 16 settembre 1973, Milano, gara finale. Oltre al titolo di campione assoluto, saranno in palio anche cinque titoli di categorie.

● Una «gimkana sprint» denominata 2. Trofeo del motore fuso, è in programma, per l'organizzazione della Scuderia Modena corse, al kartodromo di S. Croce di Carpi per domenica 8 ottobre. Alla manifestazione sono ammesse cinque categorie di vetture: sino a 500 cc, 850, 1150, 1300 e oltre 1300 cc e per parteciparvi occorre la sola patente di guida. Premi in oggetti ai primi cinque classificati di ciascuna classe e ai primi due della classifica assoluta. Le iscrizioni debbono essere inviate alla segreteria della MODENA CORSE, in Corso Cangrande 6.



I « locali » esaltati a SUTRI

SUTRI - Sta per calare il sipario sulla stagione agonistica sportiva dei circuiti cittadini. Ancora pochi e poi il torpore invernale. L'ultimo, in ordine di tempo, quello di Sutri. Quella dei circuiti cittadini, se si escludono pochissimi, è una attività sportiva del tutto particolare. Validi, validissimi, per lo sport in genere, ma dove le norme vanno a nascondersi per permettere l'esaltazione dell'idolo locale. I piloti, poi, sono predisposti in modo particolare, diremo più distesi e meno permalosi, li diremmo più spontanei e sportivi.

Ecco Sutri esaltare gli idoli locali. Spolverini nella 100 3. categoria e Vincenzo Liberati nella 125 1. categoria, il primo seguito da Lattanzi ed il secondo da Emilio Chiodi. Calice amaro invece per Bianchini nella 2. categoria della classe 100. Un arresto di poco conto l'ha relegato lontano nella prima batteria vinta da Sini. Si è ripreso vincendo brillantemente la seconda, ma a Sini è bastato seguirlo per vincere per somma di punti.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Spolverini; 2. Lattanzi; 3. Nobili; 4. Carlini.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Sini; 2. Bianchini; 3. Russo; 4. Lattanzi; 5. Fabbri.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Negroni; 2. Soldateschi; 3. Sciammana; 4. Tarulli.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Liberati; 2. Chiodi.

LE PROSSIME GARE

8 ottobre, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 cc. - 8, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 8, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 14, PISTA ROSSA, Milano, Coppa FIK delle Regioni, 1. turno - 15, PISTA ROSSA, Milano, Coppa FIK delle Regioni, 2. turno - 15, CIRCUITO DI S. STEFANO DI ZIMELLA, Verona, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 22, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Trofeo delle Industrie - 29, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Trofeo delle Industrie.

Entusiasmo garibaldino alla « Tricolore »

REGGIO EMILIA - Gare alla garibaldina alla pista Tricolore di Reggio Emilia ma tenute bene in pugno per non far straripare l'agonismo. Nella 100 1. categoria vittoria di G. Franco Mazzotti un pilota che pensavamo stanco e che invece ci ha fatto ricredere. Più che meritata la sua vittoria se pensiamo che ha dovuto contenere quel Penna all'apice della sua forma e delle sue prestazioni. Gabbiani, nella seconda categoria, ha regolato per un soffio il forte Santini a conclusione di un duello corretto e condotto allo spasimo.

La terza categoria vede arrivare ben 11 piloti a pieni giri. Guida la muta che si lancia sulla bandiera a scacchi, Gianniberti con a ruota Fontana e Grisendi. La prima categoria della 125 che vede rientrare Luigi Cavaciuti è vinta da Pavesi anche se Barilli e Neri hanno cercato di rendergli dura la marcia.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Gianniberti; 2. Marotta; 3. Fontana; 4. Grisendi; 5. Vandelli.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Gabbiani; 2. Santini; 3. Graziani; 4. Zani; 5. Ferrari.

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Mazzotti; 2. Penna; 3. Campana; 4. Coperchini; 5. Musatti.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Barilli; 3. Neri; 4. Vanaria; 5. Cavaciuti.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Mazzola; 2. Corniani; 3. Pirazzi; 4. Viani; 5. Ribaldi L.

La prova mondiale di Kalmar ha suscitato una infinità di polemiche e stante quello che era accaduto si era restii nel parlarne a fondo. Tutto contribuiva a lasciare una certa perplessità nell'ambiente soprattutto perché sembrava fosse interesse comune sovrassedere a taluni gravi episodi che si erano verificati. Ma la notizia che era di dominio pubblico anche se veniva sussurrata a mezza voce, quella cioè che la seconda finale era stata accorciata di qualche giro, non ci poteva lasciare indifferenti e meritava di essere approfondita.

Ora, tutto è chiaro, oseremmo dire lapalissiano: i documenti ufficiali parlano di una corsa di 32 giri, mentre tutti sanno che in effetti di giri ne sono stati compiuti soltanto 30. Un falso sportivo? Come è possibile, ci chiediamo, che possano avvenire tali cose, soprattutto avvalorate da documenti ufficiali, senza che nessuno osi aprire bocca? E ancora e soprat-

KALMAR scandalo

tutto come possono verificarsi irregolarità così lampanti alla presenza di tutto lo stato maggiore della C.I.K.? Dovrebbe essere chiamato in causa anche il dott. Gallo (che pare a conoscenza di tutto), ma ciò non è possibile perché lo stesso dott. Gallo, fat-

to esperto da quanto successo a Karlshue, ha drasticamente rifiutato di essere presente a Kalmar, non fosse altro perché in assoluto rispetto al suo spirito sportivo, voleva dissociare le proprie dalle altrui responsabilità.

Che cosa resta da fare ora? E' ancora possibile che dirigenti così... accomodanti continuino ad occupare poltrone di tanta responsabilità? La F.I.A. deve intervenire con decisione e il presidente della CSAI si deve fare portavoce di una azione che induca il massimo consesso automobilistico ad intervenire con i dovuti provvedimenti.

E' necessario ridare fiducia a tutto l'ambiente. Soltanto con una azione decisa ed essenzialmente sportiva si potranno raggiungere i risultati che tutti auspicano; il tutto servirà anche a rimettere sul piedistallo che si merita quel Goldstein che può essere indicato come la maggiore vittima dei dirigenti C.I.K.

PATRESE un erede che merita

PARMA - Su un tracciato il meno adatto per ospitare la prova conclusiva del Campionato Italiano della cl. 100 cc 1. e 2. categoria, e con un elenco d'iscritti imbottito di tante comparse per via del numero minimo da raggiungere per la validità della prova, si disputano le tre corse che debbono decidere dell'assegnazione dei due titoli.

Infatti, le comparse della seconda categoria ci fanno assistere ad uno spettacolo sportivamente deprimente, fanno il numero diciotto, escono di scena e si resta in tredici per le due finali. Così William Santini è il campione italiano della cl. 100 cc 2. categoria, un titolo che gli si addice a Santini, anche se lascia qualche dubbio. I piloti della prima categoria, invece, sono presenti al completo. L'ambiente non è dei più ideali. C'è in palio il titolo più prestigioso e le aspirazioni sono molte e tese. Ancora una volta fa da primo attore l'antagonismo delle Case che si riversa sui piloti in modo purtroppo negativo.

Una volta però che cominciano le partenze dei gruppi e si arriva ai primi ri-

sultati si evidenzia subito una netta superiorità di Patrese e Gorini, mentre Necchi, uno dei due aspiranti non sembra in perfetta forma. Si mettono in evidenza anche Coperchini e Penna, uno dei piloti più promettenti. Alle finali è subito chiaro che sarà difficile battere Riccardo Patrese, anche perché il ragazzo è talmente concentrato e teso da sfuggire a tutte le alchimie tattiche degli avversari per impigliare la sua azione.

Patrese, in accoppiata con un mezzo più che perfetto, con lucidità tattica svolge il suo gioco, che è quello di non strafare, ma di controllare, e scomparsi ormai di scena Mombelli e Necchi, gli unici che lo potessero insidiare, per la conquista del titolo, si lascia raggiungere e superare da quello scatenato di Penna per controllarlo da vicino. L'arrivo è trionfante. Patrese è campione italiano ed il padovano torna sul traguardo a braccia in aria mettendo fine alla sua tensione. Il titolo passa da Gorini ad un giovanissimo non ancora diciottenne, ma che è già più che una promessa.

CAMPIONATO ITALIANO cl. 100 1. E 2. CATEGORIA

FINALE 2. cat.: 1. Santini; 2. Gabbiani; 3. Scarabelli; 4. Graziano; 5. Zani; 6. De Biasi; 7. Venturi; 8. Ferrari; 9. Bini; 10. Boesso; 11. Fanti; 12. Comini; 13. Viani.

FINALE 1. cat.: 1. Patrese; 2. Penna; 3. Coperchini; 4. Iachelli; 5. Bellini; 6. Giugni; 7. Manzieri; 8. Mombelli; 9. Necchi; 10. Mazzotti; 11. Piazza; 12. Campana; 13. Maestri; 14. Gorini; 15. Giammiro; 16. Cavaciuti.

Dopo la prova tricolore di Parma le classifiche finali sono le seguenti:

Classe 100 - 1. cat.: 1. Riccardo Patrese punti 238; 2. Necchi 229; 3. Penna 228; 4. Mombelli 224; 5. Piazza 220; 6. Bellini 209; 7. Iachelli 206; 8. Gorini 202; 9. Manzieri 201; 10. Campana 197; 11. Giammiro 197; 12. Giugni 196; 13. Mazzotti 195; 14. Campani 191; 15. Maestri 185; 16. Giacometto 169.

Classe 100 - 2. cat.: 1. William Santini punti 238; 2. Gabbiani 229; 3. Scarabelli 221; 4. De Biasi 218; 5. Venturi 214; 6. Bini 213; 7. Graziano 209; 8. Zani 208; 9. Zanotti 198; 10. Boesso 197; 11. Ferrari 191.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Albo d'oro senza lacune

FRANCIA - Limonest Mt. Verdun - Gara di velocità in salita.

1. Miesusset (March) 1'39"7 nuovo record; 2. Pignard (Brabham); 3. Maublanc (Chevron).

Gli mancava soltanto questa corsa, nell'albo d'oro, e l'ha vinta. Miesusset, campione di Francia della montagna, ha però dovuto diffidare dal principio alla fine del suo « delfino », Pignard.

La chicane non frena

FRANCIA - Corsa di Belleau - Gara di velocità in salita.

1. Joliat (March) 1'25"9 nuovo record; 2. Dhotel (BBM); 3. Henry (Porsche).

Il favorito, Bayard, incappava in un grave guasto meccanico già alla prima salita e Joliat aveva così via libera. E' però giusto dire che già in prova aveva migliorato il record di Fréguelin dell'anno scorso, nonostante la nuova chicane aggiunta al percorso.

Una settimana da campione

SVEZIA - Corsa a Knutstorp - Gara di F. 3.

1. Dahlqvist 26'20"4; 2. Andersson; 3. Palm.

Prova finale del campionato svedese e vittoria di Dahlqvist, che si laureava così campione. Poi colpo di scena: una settimana più tardi il vincitore veniva squalificato per irregolarità del motore, dovuta al fatto che il coperchio degli spruzzatori del carburatore Weber era svitato. Campione di Svezia è dunque Andersson.

Vittoria di consolazione

FRANCIA - Corsa di Sewen - Gara di velocità in salita.

1. Henry (Porsche) 4'4"1; 2. Poirot (Porsche); 3. Rolland (Alpine).

Consolazione per Henry, che durante il Tour de France era uscito di pista nella prova sul circuito di Nogaro, costretto così al ritiro.

Rivestimento trabocchetto

FRANCIA - Corsa di Soissons - Gara di velocità in salita.

1. Bayard (Surtees) 50"2; 2. Dhotel (BBM); 3. Martin (Tecno). Record: Finkel (1971).

Nessuno dubitava che il record stabilito da Finkel lo scorso anno sarebbe stato battuto già in prova. Invece il nuovo rivestimento del percorso si è rivelato molto scivoloso, al punto che a un certo momento Bayard ha montato pneumatici da pioggia. Il temibile Martin faceva un testa-coda nella prima salita e dimostrava poco senno nella seconda, per cui è arrivato soltanto terzo.

Dominio delle monoposto

FRANCIA - Corsa di Gergovie - Gara di velocità in salita.

1. Morel (Martini).

Netto dominio delle monoposto, infatti seconda era un'altra Martini, terza una McLaren, quarta una Martini di nuovo.

30 con lode

FRANCIA - Corsa di La Faucille - Gara di velocità in salita.

1. Miesusset (March) 4'55"6, media di 126.608, nuovo record; 2. Pignard (Brabham); 3. Staiano (Grac).

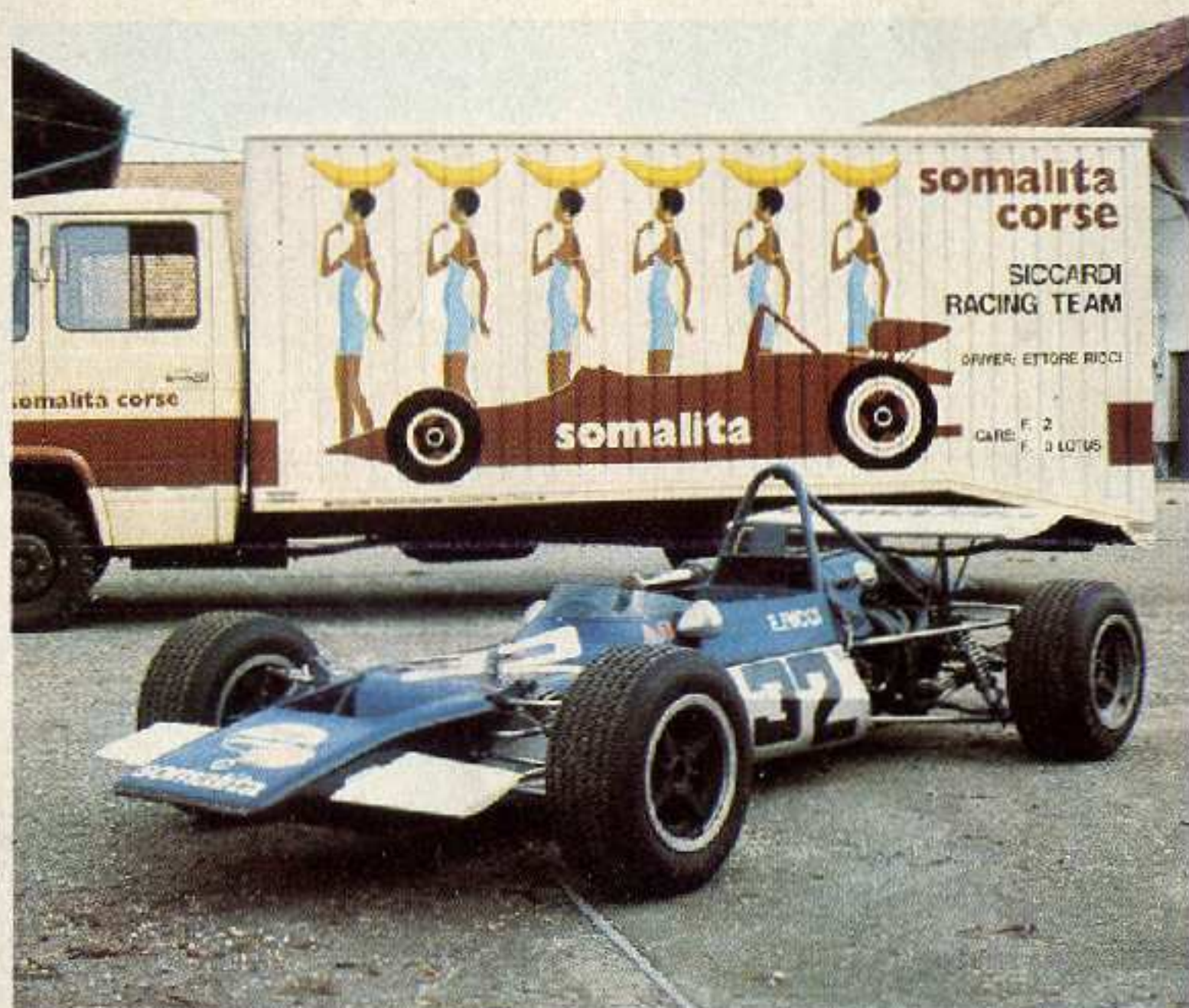
Con questa gara Miesusset si è laureato campione francese della montagna. Già nella prima salita ha polverizzato il record stabilito da lui stesso con la Pygmée, lo scorso anno. Nella seconda salita c'è stato un incidente, in cui il pilota è rimasto illeso mentre è stato necessario ricorrere a un elicottero, per portare via uno spettatore ferito. La visibilità era poco buona.

Campione in casa

LUSSEMBURGO - Corsa di Reisdorf - Gara di velocità in salita.

1. Koob (Brabham) 1'47"; 2. Kern (Alpine); 3. Bazin (Matra).

Ha vinto il campione del Lussemburgo staccando di 1'2 Kern, che attualmente si sta mettendo in luce nella F. 3.



Radiografia degli sponsor

Monoposto

«banane»

dalla F. 3 alla F. 1?

Chi segue le gare italiane di Formula Corsa 3 avrà notato un paio di monoposto Lotus reclamizzanti le banane «Somalita». Si tratta, come precedentemente annunciato da Autosprint, di un'iniziativa interessantissima degli importatori delle banane somale che hanno «sponsorizzato» una squadra corse per ora limitata alla F. 3.

Pare comunque che — visto il successo di un «veicolo» pubblicitario così valido — l'Ente di Mogadiscio sia intenzionato ad allargare la gamma dei suoi interessi in campo automobilistico, con la costituzione di una squadra di F. 2 e lo studio di un eventuale abbonamento con una squadra di Formula 1. In attesa della definizione di questi programmi, (ed in attesa di una vettura magari fatta a «banana»...) la Somalita si avvale delle due Lotus 69 con motore Ford-Novamotor di Ettore Ricci e con motore Alfa-Walner di Marcello Rosei, assistite dal telaista Siccardi.

Nelle foto, in alto la vettura di Ricci davanti al camion-officina della squadra, sotto la Lotus di Rosei con una colorazione in carattere con il prodotto pubblicizzato.



Scrivi con

GRINTA®

*la nuova penna
NAILOGRAFICA
che dà quinta alla scrittura*

GRINTA® con la sua punta di nailon dura e indeformabile, scrive sottile o spesso come vuole la tua mano.

GRINTA® scrive più a lungo perché l'inchiostro non evapora grazie al cappuccio a "click" ermetico!

L.200

GRINTA® è un'invenzione **PAPER&MATE®**.

Anche la PEUGEOT ha la sua «MINI»: 104

Vettura Peugeot 104 berlina 4 porte, scocca in acciaio autoportante. **Motore** anteriore trasversale, inclinato all'indietro di 72°, 4 cilindri in linea, alesaggio 70, corsa 62, 5 supporti di banco. **Distribuzione** con valvole a V, camera di scoppio polisferica, albero a cammes in testa comandato da catene, Rapporto di compressione 8,81 : 1. **Potenza** 46 CV DIN a 6000 giri, coppia massima 6,9 kgm a 3000 giri. **Sospensioni** a 4 ruote indipendenti, sistema McPherson. Anteriormente, braccio inferiore triangolato dalla barra antirollio, posteriormente braccio inferiore trasversale. **Cambio** a 4 velocità sincronizzate più retromarcia, posto inferiormente al motore. Comando a leva centrale. **Freni** anteriori a disco, posteriori a tamburo. **Sterzo** a cremagliera, piantone con giunto cardanico. **Alimentazione**, tramite un carburatore Solex orizzontale monocorpo. **Pneumatici** a carcassa radiale 135 x 13. **Prestazioni** da 0 a 100 kmh in 20", 1 km con partenza da fermo 39"5, velocità massima oltre 135 kmh. **Peso**, in ordine di marcia 760 kg.



TEMPO DI SALONI



L'anti-127 debutta a Parigi

La Peugeot presenta a Parigi la sua ultima nata, la piccola 104. Alla stampa europea la « vernice » si è avuta sulle strade dell'isola d'Elba, adattissime a mettere in risalto le doti di una vettura adatta al piccolo cabotaggio cittadino come ai viaggi anche impegnativi.

Ultima arrivata in una zona di mercato molto contesa, la PEUGEOT 104 conserva tutte le caratteristiche tipiche di questa marca francese, cioè aspetto non chiassoso, con una certa aria di famiglia, meccanica raffinata e grande comodità e facilità di guida. Rispetto alle sue dirette concorrenti, specialmente la recentissima Renault R5, la 104 offre il vantaggio di 4 porte, ed anche piuttosto ampie, una chance non particolarmente decisiva in Italia ed in Germania, per esempio, ma molto apprezzata in Francia.

La Peugeot 104 (il cui styling è stato affidato alla Pinfarina), tradisce una impostazione molto attenta a quan-

to hanno fatto prima di lei i concorrenti, in primo luogo la Fiat 127, della quale ricalca lo schema dell'avantreno, anche se le sospensioni McPherson sono da tempo una delle tradizioni della Casa. Molto interessante la parte meccanica, con un motore 4 cilindri in linea monoalbero (altra soluzione tipica della Peugeot) disposto trasversalmente e quasi coricato, sotto al quale si trova il cambio a 4 velocità tutte sincronizzate che utilizza lo stesso lubrificante del motore. Con una cilindrata di 954 cc (pari a 5 CV fiscali in Francia), questo motore eroga la buona potenza di 46 CV DIN, che conferisce alla 104 una velocità di quasi 140 kmh.

Fra le caratteristiche positive della nuova « piccola » Peugeot, rileviamo una ottima tenuta di strada, tipica di una trazione anteriore, una perfetta frenatura ed una manovrabilità — anche dei comandi principali — veramente eccellente, accentuata da un raggio di sterzata incredibil-

mente contenuto. Molto capiente il bagagliaio, in relazione alla « taglia » della macchina, mentre un buon piano di carico è ricavato sotto al lunotto posteriore.

Il serbatoio del carburante (da ben 40 litri!) è disposto sotto al vano bagagli, in posizione abbastanza protetta, mentre la ruota di scorta è situata nel cofano anteriore, sopra ai gruppi meccanici che risultano accessibilissimi una volta tolta la ruota stessa.

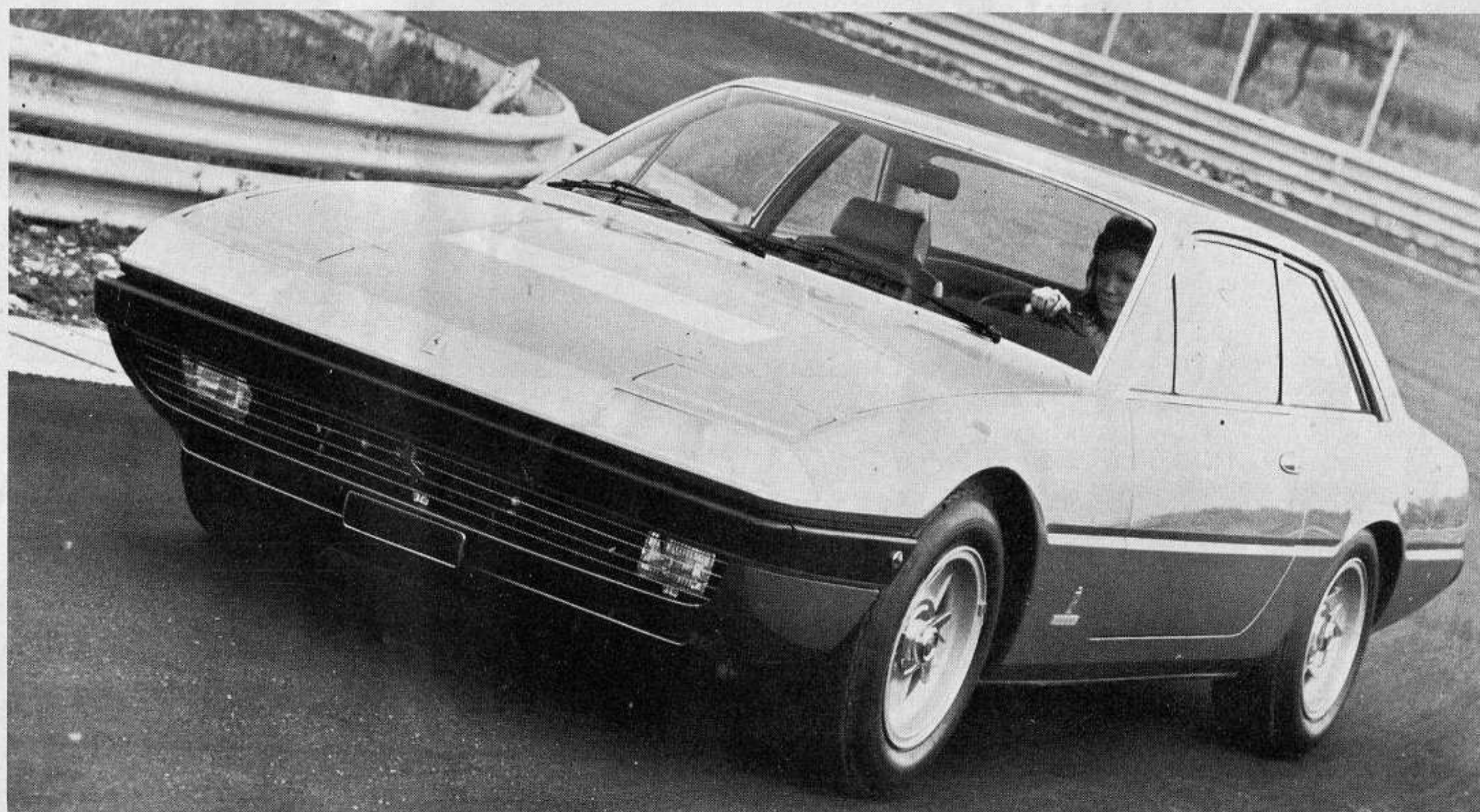
La Peugeot 104 ha, insomma, tutte le caratteristiche per porsi su un piano concorrenziale con le vetture già presenti in questa fascia di mercato attorno al litro di cilindrata. Bisognerà vedere solo se il prezzo non sarà eccessivo, dato che questo è uno degli argomenti più importanti per la scelta della clientela nei riguardi di una vettura di classe utilitaria, anche se piena di ottime qualità e dotata di una certa classe.

Dopo oltre 1000 esemplari sparsi per le strade di tutto il mondo, la Ferrari rinnova il suo modello 2+2 utilizzando il nuovissimo autotelaio della 365 GT 4, sul quale la Pinfarina ha lavorato accuratamente e con risultati — guardate anche le foto a colori nella pagina accanto — veramente eccellenti.

La nuova 2+2 è più corta, più larga e più spaziosa del modello precedente, ed incorpora un lungo studio sia estetico che tecnico nei riguardi della più razionale utilizzazione dello spazio interno.

Molto interessante la soluzione mista adottata anche per rendere più leggera la vettura: infatti, la struttura del telaio resta in tubi di acciaio, ma il fondoscocca è in vetroresina così come il guscio dello sbalzo anteriore. I paraurti sono in poliuretano espanso microcellulare, mentre i rivestimenti esterni rimangono in lamiera d'acciaio.

Tutta la linea della vettura è « pulita » e sobria, priva di asperità, con fari a scomparsa totale e fendinebbia inseriti nella calandra anteriore. La parte posteriore è tronca, con inseriti i gruppi ottici circolari tipici della Ferrari. Curatissimo l'interno, anche riguardo l'insonorizzazione e la sicurezza passiva.



Queste le caratteristiche della nuova Ferrari 365 GT 4 2+2 (fra parentesi le caratteristiche della 2+2 precedente):

motore 12 cilindri a V di 60°, 4390 cc, 340 CV a 6600 giri, disposto anteriormente; **cambio** a 5 velocità - **lunghezza**

L'identi-kit della GT4 2+2

4800 (4990) - **larghezza** 1800 (1790) - **altezza** 1292 (1335) - **passo** 2700 (2650) - **carreggiate** 1470-1500 (1440-1472) -

capacità bagagliaio 0,486 mc. (0,455) - **abitabilità** anteriore 1450 (1385), posteriore 1430 (1320) - **distanza** tra schiena anteriore e posteriore: minima 680 (665), massima 870 (855) - **prestazioni** non comunicate, velocità presunta 260 kmh.

Programmata con questa nuova SIMCA una squadra - corse CHRYSLER - ITALIA 1973

RALLYE 2



che cos' ha IN PIU'

DIGIONE - Le cose vanno dette in faccia, a quattr'occhi. E' inutile ricorrere a sotterfugi, a perifrasi. La Chrysler France dice: «A noi le corse piacciono e perciò le appoggiamo, direttamente e no. Abbiamo in gamma modelli (o versioni) che si prestano a meraviglia per un impiego sportivo, per i rallies soprattutto. E noi cerchiamo, anno dopo anno, di migliorarli, di potenziarli senza aumentare troppo il prezzo. Questa è la nostra politica, una politica sportiva e giovane.»

Così, fedele al suo verbo, la Casa di Poissy non è mancata all'appuntamento stagionale:

1970, Simca special; 1971, Simca rallye 1; 1972 Simca rallye 2. Adesso con la Rallye 2, la Chrysler s'appresta a spopolare in campo sportivo con un più titolato biglietto da visita, ma anche con un maggiore e più responsabile impegno (si parla già di una squadra rallies della Chrysler Italia). Una partecipazione su vasta scala con una vettura che sembra fatta apposta per i rallies. La versione presentata in quel di Digione rappresenta il «cavallo di battaglia» per il 1973 della Casa francese. Tre sono i fondamentali «atouts» della Simca rallye: maggior potenza, più razionale distribuzione dei pesi, prezzo assai contenuto.

La coppia e i pesi

1 E' bastato ricorrere all'alimentazione a due carburatori doppio corpo orizzontali per poter contare su una **maggiore potenza** di 22 CV e su un regime massimo di rotazione superiore ai 6000 giri/minuto. Ovviamente è stata elevata la coppia fino a 4400 giri: tirando le marce si percorrono 1000 metri con partenza da fermo in meno di 39"!

2 Lo spostamento all'anteriore del radiatore dell'acqua, con la ventola non più azionata dal motore ma da un comando elettrico ad innesto termostatico, ha comportato una **differente distribuzione dei pesi**, aumentati peraltro nella misura di 70 kg. (da 790 a 860). L'accrescimento è così ripartito: 45 kg. anteriormente, e 25 posteriormente. Questi, in dettaglio, i valori relativi alla parte anteriore: 16 kg. per il radiatore, 2,5 per l'areazione interna; 1,5 per modifica plancia e per secondo parasole; 1,5 per sedile anatomico passeggero; 5 per sistema frenante; 4 per fari allo jodio e modifica paraurti; 2,5 per tromba acustica; 0,5 per tergicristallo a due velocità; 2 per pneumatici di maggiore sezione; 9 per acqua radiatore e condotti. Per la parte posteriore, questi valori in più: kg. 12 per alimentazione 2DC; 4 per carter olio; 4 per ventilazione serbatoio carburante; 0,5 per rinforzo scatola cambio; 7 per freni a disco; 14,5 per maggior quantità carburante; 1 per condotti acqua; 2 per pneumatici di maggiore sezione. A questo totale di 45 kg. vanno naturalmente detratti 20 kg. per il trasferimento nella parte posteriore del radiatore-acqua e dei nuovi accessori.

Il confronto PREZZI

3 Il **PREZZO** è fissato in lire 1.299.000 (30 mila meno che in Francia). Sono in esso compresi tutti gli «optionals» della Rallye 1, fatta eccezione per le cinture di sicurezza. Se un privato volesse modificare in proprio una Rallye 1 (per farne una Rallye 2) spenderebbe non meno di 600.000 lire. In realtà la differenza dei prezzi di listino è

di sole 160 mila lire in più per la Rallye 2.

Questa la concorrenza europea in un confronto-prezzo con la Simca Rallye 2: l'Alfasud costa in più 121.000 lire; la Fiat 128 Rally 1.000 lire; la Innocenti Mini-Cooper 96.000 lire; la Peugeot 304 GL 131.000 lire; la Ford Escort GT 5.000 lire; la Opel Kadett 1,2 Rallye 200.000 lire; la Vauxhall Viva SL 58.000 lire. Viceversa, la Skoda 110 SL costa IN MENO 209.000 lire; la Renault 12 L 9.000 lire; la Ford Escort Sport 36.000 lire.

Naturalmente le avversarie della Simca Rallye 2 possono vantare qua e là qualche punto di merito in più. Ma certo non sul piano della potenza essendo i CV della Rallye 2 decisamente i più numerosi (82 DIN).

Pronto un kit

4 LE PRESTAZIONI. Erano già elevate con la precedente versione da 60 CV DIN, sono ora ulteriormente accentuate. La Rallye 2 è capace di viaggiare (non in tutta tranquillità, però) a 170 orari ed è questa una velocità contro-natura più che... controsenso. Con quella sezione frontale che ha (ben diversa dalla Simca CG Proto, ad es.) la vettura non si può permettere test velocistici su autostrade o su circuito, test che sono invece stati imposti ai giornalisti convenuti a Digione per una completa prova su strada. La Rallye 2 è una vettura «nata» (e quindi destinata) per i rallies dove il misto, la pendenza, lo sterrato riescono ad esaltarne tutte le sue doti. Così com'è, con il radiatore avanti, con una più razionale distribuzione dei pesi e con i freni a disco alle quattro ruote, riesce a far cose impensate. Il rapporto peso-potenza (10,5 kg./CV) favorisce in pratica la 1300 di Poissy: giustificato dai tecnici della Chrysler, ma era proprio indispensabile?

A questo punto va fatta però una considerazione: che la Simca Rallye 2 si può acquistare liberamente, senza necessità di autorizzazioni speciali e quindi se finisce nelle mani di un giovane «sprint» o di un tranquillo padre di famiglia, deve pure risultare la versione addomesticata della Simca Rallye 2 affidata ad un pilota.

Ecco, perché, la Chrysler France agli inizi del 1973 (quando, verosimilmente in marzo, la vettura sarà

omologata in Gr. 1) metterà in commercio «kits» di preparazione per un'elaborazione spinta della Rallye 2 il cui quattro cilindri 1294 cc. sarà allora capace di erogare una potenza di ben 100 CV DIN (con velocità massima — e teorica — di circa 200 kmh)! Con tanti cavalli, la Simca Rallye 2 darà fastidio alle pari Gr. 2 nei rallies di tutta Europa. Prima di disporre di questa Simca-bomba pronta corsa, sarà bene ricordarsi di alzarla di un tantino da terra e di sostituire il volante a tre razze. Ma è roba di dettaglio.

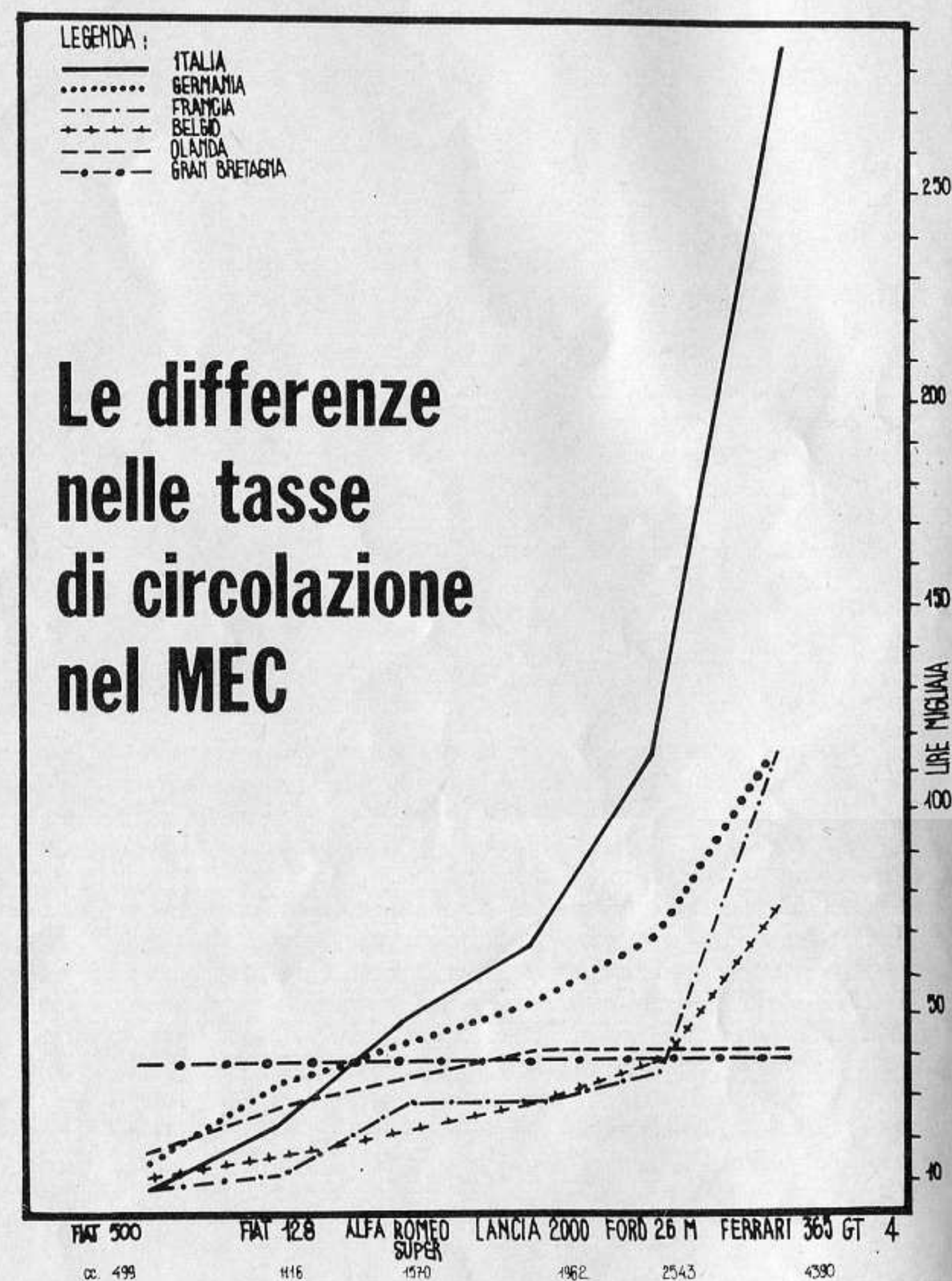
Così al volante

5 La prova su strada. Le impressioni da ricavare, per poi girarle ai lettori, si riferiscono di solito ad una vettura guidata turisticamente da un impiegato con moglie e figli e ad una vettura guidata rallisticamente da un giovane dalle ben precise aspirazioni sportive. Una volta al volante della Simca Rallye 2 abbiamo scartato sul nascere l'idea di un'esperata amministrazione del mezzo in un impiego-limite sul tronco autostradale Beaune-Pouilly (in direzione di Parigi) e sul nuovo circuito di Digione-Prenois. Invece, il vostro cronista se n'è andato per conto suo lungo un percorso di prova vario, tortuoso, anche sterrato, che si snoda in quella zona della Borgogna dove i paesini tipo Rio, Bo, si chiamano Chambouef, Clemencey, Urcy, St. Marie S.-Ouche, Velars, Ancy, Lantenay, (su per i tornanti di monte Africa), Corcelles, Marsannay.

Sempre su di giri, manovrando il cambio con un piacere che non ha riscontro in altre macchine della stessa classe e destinazione della Simca Rallye 2. Una tenuta di strada eccellente, assicurata dalle sospensioni già colaudate della Rallye 1, con l'ausilio di due freni a disco in più (gli stessi del Coupé 1200S). In pieno impegno c'è all'interno della vettura un'eccessiva rumorosità, accentuata dalla trasmissione ogni qualvolta si toglie il piede dall'acceleratore, specie alle marce basse. La ripresa è efficiente, i giri si possono prendere tutti (meno che in quarta ovviamente) ed il motore sopporta bene il fuori-giri, mettendo in evidenza ancora un residuo di potenza.

I. C.

L'applicazione dell'IVA dal 1° gennaio 1973 sarà un'altra tappa in Italia della guerra (demagogica) alle automobili: la discriminazione delle cilindrato nella nuova tassazione (unico Paese del MEC il nostro ad applicarla) avrà conseguenze pesanti per la nostra industria auto, fino a oggi cardine delle esportazioni



Esiste una tendenza nel mondo all'aumento delle cilindrato, ma questo orientamento viene ostacolato in Italia dove i costruttori sono già gravemente handicappati dalla vigente tassa di circolazione che colpisce con aliquote progressive, alte come in nessun altro Paese, soprattutto le vetture di cilindrato media e superiore. Ostacoli a non finire dunque, benché ragioni di natura tecnica, come sicurezza, silenziosità e accorgimenti antiinquinanti, spingano le Case verso questo nuovo indirizzo. E talvolta sono le stesse leggi che pretendono dai costruttori auto silenziose e sicure, capaci di non inquinare l'atmosfera. Un vero controsenso. E non è pensabile che questi accorgimenti possano essere utilizzati anche sulle vetture di cilindrato più piccola, perché in tal modo i costi diverrebbero elevatissimi e non più concorrenziali. In altre parole le nostre auto, legate a schemi obbligati di progettazione corrono il rischio di rimanere arretrate anche nel campo tecnologico; e questa prospettiva è davvero inconcepibile.

L'aumento dei prezzi

Il 1 gennaio 1973 entrerà in vigore l'IVA (Imposta Valore Aggiunto) che in base agli accordi comunitari sostituirà l'attuale IGE. In quale misura la nuova imposta inciderà sui prezzi delle automobili? Poiché i prezzi attuali degli autoveicoli in vendita sul mercato italiano comprendono l'IGE, bisognerà depurarli di tale imposta e gravarli della nuova, ma secondo un procedimento non eccessivamente semplice. Bisogna tener presente, infatti, che l'IGE attualmente pagata dall'utente, sia pure compresa nel prezzo del veicolo, non corrisponde esattamente al reale carico fiscale, perché a monte del prezzo in questione esistono altri «passaggi».

Per farla breve, il calcolo andrà fatto press'a poco nel seguente modo: prendendo come base 100 di listino, si scorpora l'IGE, che si può calcolare su una media del 5-6%, e quindi si aggiunge la nuova IVA, che è stabilita in misura diversa a seconda della cilindrato del veicolo. Attualmente, infatti, il nuovo carico è previsto nella misura del 12% per le vetture fino a 1600 cmc di cilindrato, e del 18% per quelle di cilindrato maggiore; ma è all'esame del Parlamento una proposta di legge Ponti secondo la quale l'IVA 12% dovrebbe essere estesa fino alle vetture di 2000 cmc di cilindrato. In questo caso gli aumenti delle vetture al 1 gennaio, almeno se rimarranno vigenti i prezzi attuali, dovrebbero essere contenuti nella misura del 6-7%, fermo restando un aumento del 12-13% per le vetture di grossa cilindrato.

IMMATRICOLATO IN ITALIA PER FASCIA DI CILINDRATA PER VETTURE NAZIONALI ED ESTERE

CLASSI DI CILINDRATA	1969			1970			1971		
	ITALIANE	ESTERE	TOTALE	ITALIANE	ESTERE	TOTALE	ITALIANE	ESTERE	TOTALE
fino a 1600	893.613	216.423	1.110.036	908.922	333.468	1.242.390	960.242	337.996	1.298.238
1601 - 2000	62.451	18.215	80.666	66.477	26.178	92.655	80.844	23.530	104.374
2001 - 2600	125	7.520	7.645	434	11.703	12.137	1.660	14.880	16.540
2601 - 3000 e oltre	1.805	3.020	4.825	3.081	4.304	7.385	1.721	4.293	6.014
oltre 1600	64.381	28.755	93.136	69.992	42.185	112.177	84.225	42.703	126.928

Per capire: ecco com'è cambiata in ITALIA la «fascia» delle cilindrata nelle nuove immatricolazioni

Inutile Vantare Automobili!

Il primo gennaio 1973 — se non si verificheranno ulteriori rinvii — entrerà in vigore l'IVA (Imposta sul valore aggiunto) che, in base a precedenti accordi stipulati fra l'Italia e gli altri stati della Comunità europea, dovrà sostituire l'IGE, la tassazione attualmente in vigore nel nostro paese.

In questa introduzione abbiamo usato il condizionale perché anche ultimamente sono state proposte nuove varianti (ben 32) al decreto che riguarda il nuovo tributo che pecca della solita superficialità a senso unico, quando i politici affrontano questioni tecniche senza che i ragionieri che consigliano affrontino il problema al di là dei limitati orizzonti burocratici di sempre.

Fra le variazioni proposte una di queste si riferisce specificamente al settore auto e chiede che l'applicazione dell'aliquota maggiorata (18%) venga riservata ai soli veicoli di cilindrata superiore ai 1800 cc.

Il decreto originario prevede invece per le vetture fino a 1600 cc un'imposta sul prezzo di acquisto del 12% mentre impone a quelle di cilindrata superiore una tassa del 18%. In sostanza la variante tende a far sì che la aliquota del 12% fosse estesa ad una più ampia gamma di vetture comprendendo soprattutto quelle di cilindrata superiore.

Questa sorta di miglione (che non vede battaglie forse perché non preoccupa la FIAT), anche se dovesse essere approvata, resta comunque ben poca cosa di fronte alle allarmistiche previsioni che si convogliano verso la nostra industria automobilistica in fase critica da diverso tempo. Non ci saranno più soltanto le rivendicazioni delle lotte sindacali a pesare.

E l'infretutto, a questo punto, è nata la speranza, un tempo ventilata, che l'IVA livellasse la tassa fra le varie cilindrata (come avviene in tutti gli altri paesi del MEC) o almeno elevasse il limite di separazione fra le due categorie tassabili portandolo ai 2.000 cc.

Le richieste di una tassazione livellante per tutti i tipi di auto erano motivate da varie riflessioni, prima fra tutte, come abbiamo detto la precaria condizione dell'industria automobilistica italiana. Infatti la percentuale di vetture italiane esportate rispetto a quelle prodotte è decisamente elevata per le cilindrata superiori ai 1600 cc, che non per quelle inferiori. Nel 1971

per esempio, è stato esportato il 62% delle vetture prodotte in Italia e dotate di oltre 1600 cc contro il 34% delle cilindrata inferiori. Il che dimostra che soprattutto in Europa il mercato richiede vetture di cilindrata abbastanza elevata. E con l'IVA che ci accingiamo a varare daremo un colpo mortale alle possibilità concorrenziali delle auto italiane tanto vantate, che pur sono state una miniera per la bilancia dei pagamenti con l'estero!

Di conseguenza la differenziazione prevista dall'IVA che si basa sul prezzo di vendita

st'ultimo anche applicando l'aliquota del 18% otterrebbe una maggiorazione del gettito fiscale di trascurabile interesse (circa lo 0,5% in più, anche comprendendo per assurdo, le vetture oltre i 2600 cc). Perché dunque gravare il settore automobilistico con una tassazione che fornendo ben pochi benefici allo Stato limita nel contempo gli sviluppi di una industria così essenziale per la nostra economia? Perché non lasciare che si espanda il libero mercato verso quelle elevate cilindrata che soddisfano le richieste dei mercati internazionali?

Stato, là, oltre le Alpi non ha posto ostacoli al lavoro dei tecnici. Da noi invece i pareri delle Case non sono stati certo accolti con entusiasmo. Eppure esistono elementari considerazioni su cui il nostro fisco dovrebbe ponderare.

Le entrate erariali nel 1971 — come sostiene Giuseppe Luraghi presidente dell'Alfa Romeo — fra tassa di circolazione, imposte su benzina, gasolio, lubrificanti ecc, solo per quanto riguarda veicoli a motore hanno reso allo Stato ben 2 mila e 79 miliardi.

Ebbene, un'aumento della tassazione comporterebbe u-

liane limitandone le possibilità di mercato. E non è un caso se proprio le due società europee — la Daimler-Benz e la Volvo che producono solo auto di grossa cilindrata — hanno conseguito un utile netto del 10%, mentre la Renault, la Fiat e la Volkswagen, produttrici anche di utilitarie, hanno registrato i profitti più bassi.

Un altro esempio di come debba essere attualmente indirizzata la produzione automobilistica ci viene dalla Citroen, che nonostante il successo ottenuto dal suo modello GS, non ha visto crescere che in minima parte i suoi profitti, conservando il primato della debolezza a parità con la Renault nell'industria automobilistica francese. Bisogna dunque seguire l'esempio già citato della Daimler-Benz e della Volvo che non costruiscono utilitarie di nessun tipo, se si vogliono ottenere i profitti maggiori.

E questo nuovo orientamento richiesto dal mercato, (che come dicevamo all'inizio è maggiormente soggetto alla tassazione IVA) è diventato, a causa del forte costo del lavoro e degli innumerevoli scioperi, quasi una necessità per le Case europee. Infatti la Renault e la Fiat, che in questi ultimi 5 anni hanno accresciuto le loro vendite in Europa a spese della Ford e della GM, pur tuttavia hanno conseguito minori profitti.

E quando il margine di guadagno è scarso è difficile approntare validi piani di produzione che possano competere ad esempio con quelli elefantiaci degli americani e dei giapponesi.

Adesso poi entrano in ballo anche i giapponesi, gli unici che sappiano produrre ed esportare con successo le loro mini vetture. Ma la «manodopera gialla» costa meno e l'economia nell'impero del Sol Levante è in pieno sviluppo, la produttività altissima, l'ammodernamento degli impianti costante. Nel 1971 la Toyota e la Nissan hanno registrato ciascuna un incremento di produzione che ha sfiorato il 30%.

In Europa invece, la Citroen con la sua 1000 ha registrato il maggior successo continentale (+26% di produttività), ma ha tratto solo magri profitti da questo pur notevole successo. Insomma, la produzione delle utilitarie deve essere sostenuta da quella delle auto di grossa cilindrata, ma in Italia ancora una volta, anziché aiutare l'economia, la si affossa anche nella sua parte più sana.

Giorgio Nonni

Il gioco dei PROFITTI

Profitti e produttività 1971

Questa è la classifica in base al profitto del 1971 delle Case automobilistiche. Come si può notare in Europa, in modo particolare, il guadagno maggiore è ottenuto dalle industrie che fabbricano macchine di lusso. Come si può rilevare, la Renault e l'Alfa Romeo, le due società automobilistiche europee che hanno avuto i profitti più bassi lo scorso anno, entrambe e non a caso sono di proprietà dello Stato. Ma se per queste due ultime ditte le condizioni dovessero peggiorare potrebbero sempre contare sugli interventi dei rispettivi governi, mentre per le altre Case, come la Fiat, a capitale privato un simile appoggio non è ipotizzabile. Inoltre gli interventi governativi nella misura in cui possono aiutare una Casa, come l'Alfa Romeo, danneggiano proporzionalmente le Case a capitale privato (come la Fiat).

delle vetture crea un ostacolo nuovo allo sviluppo delle cilindrata e della tecnica con tutte le evidenti conseguenze per la nostra industria automobilistica che sarebbe costretta a modificare i propri programmi, non più tenendo conto delle esigenze del mercato, ma piuttosto subendo le imposizioni di una politica fiscale interna, tutt'altro che lungimirante ed anzi negativa per la bilancia commerciale e per l'occupazione della manodopera nazionale.

Ma anche considerando l'aspetto della tassazione dal punto di vista opposto, di quello dello Stato cioè, que-

Società	Profitto netto sul capitale (%)	Vendite per dipendenti ('000)	Vendite (\$ m.)	Profitti netti (\$ m.)	Dipendenti ('000)
General Motors	10,5	36	28.264	1.935	773
Daimler-Benz	8,0	23	3.460	116	147
Ford	6,5	38	16.433	657	433
Toyota	4,9	40	3.308	119	83
Honda	3,5	42	976	29	23
BMW	3,1	23	551	10	24
Nissan	2,9	40	3.129	112	79
Peugeot	2,7	20	1.685	34	83
Isuzu	2,7	34	614	3	18
Seat	2,6	10	426	9	44
Volvo	2,1	30	1.196	25	41
British Leyland	2,0	15	2.836	39	194
Hino	2,0	47	329	4	7
Chrysler	1,7	35	8.000	84	227
Toyo Kogyo	1,5	24	774	22	32
Saab-Scania	1,4	27	805	14	30
Volkswagen	1,3	25	4.976	39	202
Fiat	1,0	16	2.943	25	182
Citroen	0,5	18	1.792	1	100
Alfa Romeo	0,4	14	448	4	32
American Motors	0,2	50	1.232	10	24
Renault	perdita	18	2.747	(35)	155

In altre parole la nuova tassa porta come conseguenza una diminuzione della vendita di auto e, di riflesso un calo nelle entrate del fisco. E così facendo non si colpisce soltanto il «lusso» di un'automobile più costosa, ma l'intera industria e, ovviamente tutte le aziende collaterali, col rischio di facilitare una crisi che si allargherebbe a macchia d'olio.

L'introduzione dell'IVA si è resa necessaria per equiparare l'Italia agli altri stati del MEC. Ebbene negli altri paesi europei tale imposta viene praticata senza discriminazioni di cilindrata. Lo

na contrazione delle vendite il che porterebbe come prima conseguenza ad un calo di questo cespite.

Ma ci sono altre considerazioni su cui vale la pena di soffermarsi.

Analizzando i bilanci del 1971 dell'industria dell'auto, si può notare che in campo europeo l'industria automobilistica trae i suoi utili più sostanziosi dalla produzione di vetture di grossa cilindrata, e anche l'Italia su tali esempi ultimamente si stava orientando verso questo tipo di prodotto. Ora, la tassazione dell'IVA, pone un freno al nuovo indirizzo delle Case ita-

QUELLO CHE NON
ABBIAMO TELEVISTO...

PIGNA grasso auto- mobilismo magro

E così, è ricominciata. La « Domenica sportiva » della nuova stagione 1972-73 ha iniziato i suoi programmi con il solito Pigna — più disteso, più ingrassato, più riposato dopo la lunga vacanza, — il solito calcio, i soliti ospiti, il solito « personaggio della settimana », la solita assenza di automobilismo sportivo e la solita abitudine di trascurare il « sommario » della trasmissione.

Così, è ricominciata. Con i difetti delle precedenti edizioni; né uno di più, né uno di meno. E dire che per certe cose — tipo il « sommario » — non ci voleva certamente uno studio particolare per inserirlo in testa al programma. Evidentemente se questo utilissimo « promemoria » non viene introdotto un motivo ci deve ben essere. E il motivo va ricercato, ovviamente, nella proverbiale indecisione dei dirigenti televisivi i quali, e non soltanto per lo sport, hanno la bella e sana abitudine di non saper mai, fino all'ultimo minuto, ciò che dovrà o non dovrà essere irradiato dalla emittente televisiva.

Il telespettatore è quindi costretto, appunto nel caso della « Domenica sportiva », a gustarsi la visione di tutti gli sport, magari anche di quelli che detesta, nel vano tentativo di ottenere qualche informazione su ciò che più preferisce. Per quanto riguarda l'automobilismo sportivo tali aspettative vanno sempre o quasi sempre deluse: la stagione della trasmissione è infatti ricominciata ma di automobilismo non si è neppure accennato. Eppure una gara, importante, c'era. E il buon Poltronieri poteva anche affacciarsi dinanzi alle telecamere per comunicare i risultati del Gran Premio, e per fare una breve relazione del Tour de France. Evidentemente si è ritenuto più opportuno accontentare gli appassionati di hockey su rotelle, riparare per l'ennesima volta di Olimpiadi e via discorrendo: non si è lasciato indietro neppure il ciclismo con le rievocazioni dell'improvviso « arrivo » di Basso. Un avvenimento che risale ai primi di agosto ma che per Pigna aveva il fascino dell'attualità.

A questo punto c'è veramente da chiedersi che cosa ci sia dietro la « Domenica sportiva »: incompetenza, pressapocaggine, deliberata « scelta » o che cos'altro?

Il «vietato fumare» alla TV inglese non preoccupa le sigarette-sponsor

Seguendo l'esempio degli Stati Uniti e del Canada, La Gran Bretagna ha preso severe misure per limitare il crescente consumo di sigarette. Fra le altre, anche il divieto alla TV di riprendere avvenimenti sportivi che implicino la presenza di squadre o d'individui patrocinati da marche di sigarette. E' dunque soprattutto colpito lo sport automobilistico, ove le marche di sigarette «patrocinanti» abbondano, ma un portavoce della Marlboro, interrogato in proposito, avrebbe detto: « Queste misure non cambiano nulla per noi. La nostra azione pubblicitaria, come contropartita dell'aiuto che diamo alla BRM, si svolge presso il pubblico e sui circuiti stessi. La TV, per quanto riguarda particolarmente le nostre vetture, rappresenta un'incidenza trascurabile. Riteniamo che la decisione presa possa però avere gravi conseguenze per lo sport automobilistico, dato che soprattutto la F. 1 esiste soltanto grazie al patrocinio. Detto questo, ripeto che la decisione non influirà in alcun modo sulla nostra attività in questo campo ».



tv radio

Programmi dal 3 al 9 ottobre

<p>DOMENICA 8</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p>Ore 19,45 - Telegiornale Sport</p> <p>Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p>TV Svizzera</p> <p>SABATO 7</p> <p>Ore 22,10 - Sabato sport</p> <p>DOMENICA 8</p> <p>Ore 18,00 - Domenica sport</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva.</p> <p>LUNEDI' 9</p> <p>Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.</p>	<p>GIOVEDI' 5</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 18,00 - Speciale sport</p> <p>SABATO 7</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p>DOMENICA 8</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 22,40 - Sera sport</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport</p> <p>Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>Ore 20,30 - Sera sport</p> <p>LUNEDI' 9</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>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.</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 20,00 - Radiosport</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>SABATO-DOMENICA</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.</p> <p>Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
---	---

... E CHE (NON) TELEVEDREMO

L'esperienza ci insegna

Naturalmente non vedremo assolutamente nulla. E dubitiamo che anche la rubrica domenicale ci possa offrire qualcosa di automobilistico. La settimana scorsa ha insegnato che il ritorno del calcio — così come avevamo previsto — ha segnato un punto a sfavore del nostro sport. Che da ora in poi sarà nominato solo in rarissime eccezioni. Come sempre e con buona pace dei signori di viale Mazzini che continuano impertinenti ad assicurare che l'automobilismo «dalla prossima stagione otterrà senz'altro più spazio»... Una stagione, evidentemente, ancora molto lontana, se già alle prime battute il risultato è stato negativo!



• Sono quasi dieci anni che non si corre più il RALLY DEL SOLE DI MEZZANOTTE in Svezia, essendo la gara stata spostata all'inverno col nome « Svenska Rallyt » e quindi « KAK Rallyt ». Ora pare che forse torni a galla il « Mezzanotte », che farà parte delle prove del campionato rallies svedese del 1973 e si svolgerà il 18 agosto. Nonostante il vecchio nome, il percorso sarà del tutto nuovo.

• L'unico rally americano valevole per il campionato marche, il PRESS ON REGARDLESS, che si svolgerà dal 2 al 5 novembre, avrà un percorso di circa 2000 miglia, di cui meno di un quarto di tratti speciali, il primo dei quali sarà a Belle Isle, un'isola sul fiume che divide il Michigan dal Canada. La Lancia, dopo il sopralluogo di AUDETTO, avrebbe iscritto tre vetture per Lampinen, Kallstrom e Barbasio.

• La COPPA DELLA COLLINA, che era stata rinviata a data da destinare, per quest'anno non si correrà. Il direttore dell'AC Pistoia ha detto che per questa stagione non è ormai più possibile risolvere il problema della situazione stradale, ma ha assicurato che l'anno prossimo la Coppa si svolgerà regolarmente.



• STIRLING MOSS il popolare campione inglese che non dimentica le sue origini velocistiche (tanto da essere recentemente multato in autostrada per eccesso di velocità), ha provato, negli stabilimenti ISO RIVOLTA di Varedo, i modelli Grifo, Lele e Fidia sui quali erano stati montati i nuovi motori Ford Cobra Jet 8 cilindri da 5700 cmc. eroganti una potenza di 350 HP.

MULLER migliora

• Dopo l'incidente occorsogli al Nurburgring, nella gara Interserie, HERBERT MULLER, ricoverato in un ospedale di Adenau, potrà tornare a casa in questi giorni. Ha riportato ustioni di secondo grado alle due mani e al viso.

• Non ci sarà decisamente una squadra LOTUS di F. 3, dopo le infelici stagioni di Trimmer e di Vermilio. Corre però voce che nel 1973 la John Player patrocinerà il campionato inglese della formula, in sostituzione della Shell. In tal caso la marca di sigarette sarebbe presente in F. 1, F. 2 e F. 3, oltre che al G.P. d'Inghilterra a Silverstone.

ELFORD smette

• ELFORD ha deciso di abbandonare, alla fine della stagione, ma non vuole staccarsi completamente dal mondo delle corse e sembra certo (ammeneché mr. George non sia rimasto indispettito per l'uscita di strada al TOUR) che sostituirà Norbert Duvoisin, il quale ha lasciato il posto che ricopriva come direttore corsa della Scuderia Filipinetti. Il programma '73 del team elvetico, ancora da definire, prevederebbe due vetture di F. 3 per Albero e un secondo pilota francese non ancora designato; campionato nazionale con due Fiat 128, piloti da designare; Campionato marche due litri, con due March per Lauda e Coulon; campionato europeo turismo (e c'è il desiderio, inoltre, di partecipare al campionato del mondo marche con due Ferrari 312P (però MARANELLO smentisce), oppure due vetture inglesi, per le quali per ora si fa soltanto il nome di Lafosse (con Parkes responsabilizzato tecnicamente per questi ultimi due programmi).

• Il pilota inglese DAVID STONE, coéquipier di Elford nel Tour Auto, abbandona a sua volta le corse, perché i suoi affari non gli consentono più di dedicare molto tempo ai rallies. Sarà comunque pronto a correre ancora, a patto che si tratti di fare parte di un equipaggio che disponga di una vettura molto competitiva.

CLUB CONNEW

• PETER CONNEW ha ricevuto tante richieste d'informazioni sulla sua F. 1 che sta per nascere un club di « sostenitori ». Ci sono molte speranze che la vettura partecipi alla Gara della Vittoria a Brands Hatch il 22 ottobre. Il patrocinio fatto gara per gara, proviene dalla Capricorn Sea Foods, nonché dalla Shell France e dalla Darnval che si è portato dietro Migault.

• Pare che le notizie date sulla futura attività del giapponese KUWASHIMA non fossero proprio esatte. Il giapponese è deciso a restare in F. 3 e sta trattando per un patrocinio. Sembra che anche il programma di Kazato sarà più ridotto di quanto si era detto, per cui Ikuzava resterà unico membro del Team Nippon.

• Il pilota di F. 3, JOHN BISIGNANO, è tornato negli Stati Uniti per discutere di un patrocinio per il 1973. Attualmente è patrocinato dalle sigarette L&M. Prevede comunque di tornare in Inghilterra, per ordinarsi una nuova vettura al Racing Car Show, o una F. 2 o una due litri, avendo deciso di abbandonare la F. 3.

• E' ormai sicuro, come si era già detto, che SCHENKEN, « liberato » dalla Surtees, correrà in F. 1 per il Team Rondel Dart.

• A un mese dalla effettuazione del RALLY DI SAN REMO, sono cominciati i giri di ricognizione e i più solleciti si sono dimostrati i due vincitori del Rally di Montecarlo, Munari e Mannucci, che hanno praticamente già ultimato le prove preliminari nel tratto savonese e ora percorrono l'entroterra sanremese (trovano anche la neve in montagna!).

Auguri da corsa

PALERMO - Salvatore Pernice, unico regolarista e aspirante rallyman della Scuderia Pegaso ha avuto il primo grave... e piacevole incidente della sua carriera: pochi mesi dopo la laurea in medicina è andato a « picchiare » (senza la fida HF questa volta) contro l'altare della Chiesa della Martorana di Palermo, ritrovandosi consorte della simpatica Gisella Caramazza. Agli sportivi sposi palermitani i più sinceri auguri da corsa di « Autosprint ».

• Al **CRYSTAL PALACE** molta folla ha assistito a una gara per vetture storiche, vinta dal solito Willie Green, su Maserati Tipo 61. Si trattava dell'ultima gara del circuito.

• Nell'anno in corso gli americani spenderanno ben 3,890 miliardi di lire per la sostituzione di pneumatici su veicoli di ogni specie, secondo le previsioni della **GOODYEAR**.

• E' nata a Milano la **UNIA**, Unione Nazionale Imprenditori e Forze Direttive delle Aziende Assistenza Riparazione e Vendita Autoveicoli. L'organismo si propone di secondare e difendere l'attività del settore e fornisce una struttura portante per iniziative, singole e collettive, utili all'organizzazione e all'aggiornamento continuo delle ditte del settore.

• In complesso l'industria automobilistica **GIAPPONESE** è in ripresa, dopo le note difficili. La produzione del mese di giugno ha raggiunto le 545.000 unità con un incremento del 9,9% sullo stesso mese del 1971.

• Un commerciante di automobili dell'Indiana ha avuto una idea brillante, per i **REGALI** di matrimonio. Amici degli sposi possono comprare parti — motore, cintura di sicurezza o altro, a seconda di quanto vogliono spendere — finché la coppia si trova con una macchina completa.

• La **BORG WARNER** annuncia la prima scatola automatica del cambio, di una nuova serie destinata ad affiancarsi all'attuale modello 35. La «45» sarà utilizzata per i motori di capacità da uno a due litri.



Dalla RUSSIA con... accumulatore

KHARKOV - In questi tempi nei quali tutte le case automobilistiche tendono a creare motori e a studiare preparati che, nel nome dell'ecologia, riducano o annullino l'inquinamento atmosferico, gli studenti universitari dell'Istituto automobili e strade di Kharkov hanno messo a punto una monoposto elettrica da record. Con partenza da fermo, può raggiungere in breve tempo la velocità di 150 kmh. I sovietici che attualmente non eccellono nello sport auto con vetture nazionali, sono sulla buona via e si preparano forse a battere chiunque qualora il motore elettrico dovesse fare il suo ingresso ufficiale nel campo dello sport automobilistico.



Leggerete EXXON

• In America la Esso ha deciso che doveva cambiare e uniformare il proprio nome, trovandone uno da usare in tutto il mondo, senza offendere nessuno. Esperti linguistici sono stati incaricati d'immettere 10.000 diverse combinazioni di parole di 4-6 lettere in un cervello elettronico, per trovare un nome che non avesse « significati indesiderabili » in qualsiasi paese. Dopo molto lavoro, costato vari milioni di dollari, il computer ha detto: **EXXON**.

• Il **GVI-FIAT** (gruppo veicoli industriali) che dispone degli stabilimenti **SPA a Torino, OM di Brescia e Suzara e di Cameri** per gli autobus, nonché degli stabilimenti **UNIC** in Francia ha venduto nel 1971 68.000 veicoli industriali e 56.000 veicoli commerciali per un fatturato di oltre 400 miliardi di lire. Della intera produzione oltre il 34% viene esportato sui mercati di tutto il mondo.

• I turisti che arrivano a **DOVER** si vedono consegnare un libretto, scritto pare da un poliziotto, in cui si insegna in quattro lingue come evitare di farsi rubare l'automobile, durante il soggiorno in Inghilterra.

• Il ministero **INGLESE** dei trasporti ha annunciato un codice di sicurezza, inteso a ridurre il numero d'incidenti causati dalla nebbia. Il piano comprende la segregazione dei veicoli sulle autostrade, durante i periodi di nebbia. Gli autocarri verranno invitati a restare sulla corsia meno veloce.

• **CASA BIANCA** in agitazione, quando si è saputo che la Cadillac doveva richiamare altri 37.000 modelli 1972 per un difetto nell'asse posteriore. Per fortuna è risultato che la Cadillac regalata a Brezhnev, a Mosca, dal presidente Nixon non ne faceva parte, essendo un modello diverso.

L'autista ideale

• L'attore **REX HARRISON** ha trovato il modo di risolvere i problemi del traffico londinese. Ha assunto come autista un ex poliziotto, che durante la sua carriera faceva il vigile.

• Fra qualche mese entreranno in servizio a Digione varie **RENAULT 4 e 5** elettriche, nel quadro della lotta contro l'inquinamento. Sono berline normali, azionate da due motori elettrici, uno per ognuna delle due ruote anteriori, alimentati da un'enorme batteria del peso di Kg. 360.

• Nata recentemente, la sezione italiana dell'**XK REGISTER (Jaguar Drivers' Club)** raccoglie tutti gli appassionati dei modelli XK della Jaguar. Chi fosse interessato alla cosa potrà rivolgersi al dott. Roberto Causo, Roma, via Condotti 91.

• Dal 22 al 30 novembre saranno esposti al Salone dei Veicoli commerciale di **LONDRA** quasi cinquanta nuovi veicoli in prima visione.



Dal romanzo un film?

Mario Bonatti, italiano all'estero, crede nei valori spirituali della patria, ignorando, perché lontano, le piccole e grandi lotte intestine che ne oscurano la storia millenaria. E proprio perché crede in questa patria tanto sognata, Mario Bonatti rifiuta le offerte di case straniere che vorrebbero mettere a disposizione del suo naturale talento di corridore i mezzi con cui emergere, torna in Italia dove con la rapidità della meteora si afferma prima nel campo delle due ruote, poi in quello più difficile delle monoposto da corsa. Corre e vince, corre e perde, e, come tutti gli uomini, s'innamora. Un primo amore sbagliato, un secondo che pone termine ad una lunga comunanza spirituale. Proprio per questo amore Bonatti deve scegliere fra le corse e la sua donna: sceglie quest'ultima, ma poi non può tradire chi ha avuto fiducia in lui... Infine il suo destino si compie sui campi di battaglia ove in supremo olocausto e per il disperato amore per la sua terra, sacrifica la sua vita e quella del suo più caro e vero amico.

Una storia veloce così come deve essere per l'ambiente di cui si tratta, talvolta ovvia, raccontata con garbo e con buona conoscenza degli entourage descritti, che si conclude con pagine significative di sentimentali da... « Love Story ».

L'autore spera appunto che anche la sua fatica di venti soggetti per un film. Un noto regista italiano sarebbe dell'idea.

IL CASCO SUGLI OCCHI

di Gian Carlo Zuccaro
E. Realizzazioni Grafiche Artigiana - Genova
L. 2.500

CONTINUANO LE VITTORIE 1972 DELL'OLIO

MOTUL

- FORMULA 2 - ENNA 1° PESCAROLO (MARCH)
- EURO 2000 - ENNA 1° MERZARIO (ABARTH-OSELLA)
- GUBBIO - MADONNA DELLA CIMA 1° LAUREATI (CHEVRON-ABARTH)
- TROFEO VALLE CAMONICA 1° PAM (ABARTH-OSELLA)
- TROFEO D'ESTATE 1° FILANNINO (LOLA-ABARTH)
- GARESSIO - SAN BERNARDO 1° TARAMAZZO (ABARTH-OSELLA)

