



EMERSON FITTIPALDI campione mondiale 1972 riceverà il 3 dicembre il CASCO IRIDATO

**AUTO
SPRI
NT**



EMERSON FITTIPALDI (nella foto con la fiammante GRANADA messagli a disposizione dalla FORD dopo la sua vittoria mondiale F. 1) riceverà il CASCO IRIDATO '72 il 3 dicembre a Bologna. E' prevista la presenza anche di Jackie STEWART (stavolta Casco d'argento) e di Denis Hulme (Casco di bronzo).

Intanto presso la redazione di AUTOSPRINT sono cominciate ad affluire le prime schede dei soci del CLUB AUTOSPRINT, che sono stati invitati a votare per l'assegnazione dei CASCHI D'ORO, D'ARGENTO e di BRONZO da assegnare ai più promettenti piloti italiani.



**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

Nazionale F.1 BRASILIANA



Due ambiziosi

4 cilindri

4 valvole



I dinosauri di MONZA

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

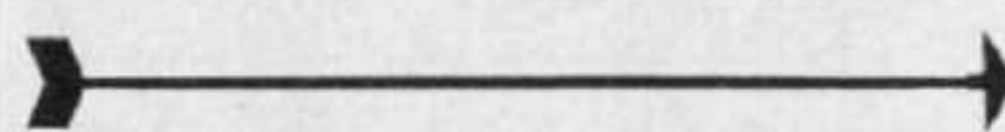
a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- LA ZANZARA
- 34 KARTING
- 46 TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



**AUTO
SPRI
NT
mese**

è arrivato
in edicola
il numero



c'è una nuova
SORPRESA :
leggere a pag. 18

5

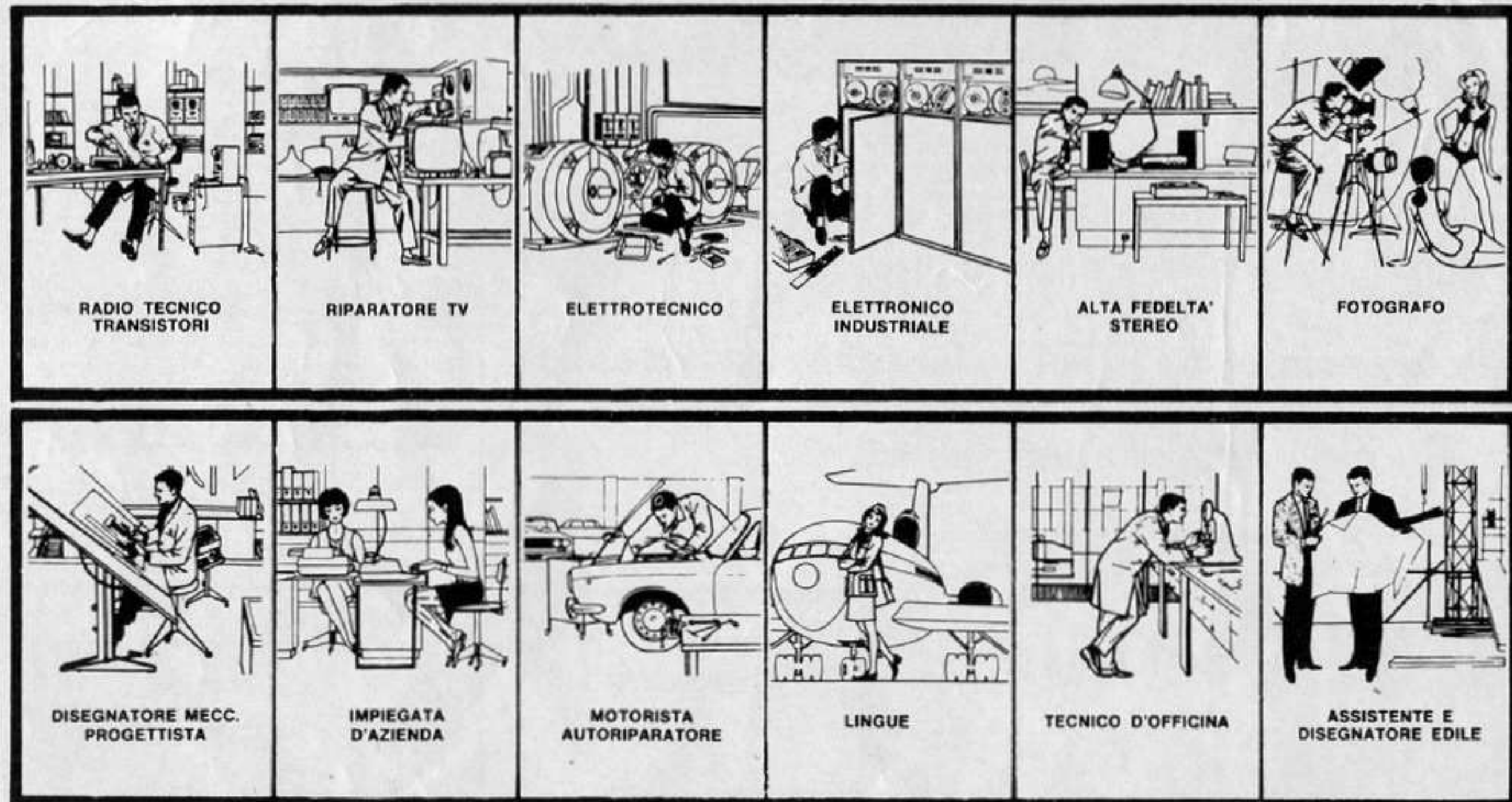
La lezione arriva dal TE



Esclusiva
AUTO
SPRINT

NOI VI AIUTIAMO A DIVENTARE "QUALCUNO"

Noi. La Scuola Radio Elettra. La più importante Organizzazione Europea di Studi per Corrispondenza. Noi vi aiutiamo a diventare «qualcuno» insegnandovi, a casa vostra, una di queste professioni (tutte tra le meglio pagate del momento):



Le professioni sopra illustrate sono tra le più affascinanti e meglio pagate: le imparerete seguendo i corsi per corrispondenza della Scuola Radio Elettra. I corsi si dividono in:

CORSI TEORICO-PRATICI
RADIO STEREO TV - ELETTECNEICO - ELETTRONICO INDUSTRIALE
HI-FI STEREO - FOTOGRAFIA
Iscrivendovi ad uno di questi corsi riceverete, con le lezioni, i materiali necessari alla creazione di un laboratorio di livello professionale. In più, al termine di uno dei corsi, potrete frequentare gratuitamente per 15 giorni i laboratori della Scuola, per un periodo di perfezionamento.

CORSI PROFESSIONALI
DISEGNATORE MECCANICO PROGETTISTA - IMPIEGATA D'AZIENDA
MOTORISTA AUTORIPARATORE - LINGUE - TECNICO D'OFFICINA
ASSISTENTE E DISEGNATORE EDILE
Imparerete in poco tempo ed'avrete ottime possibilità d'impiego e di guadagno.

CORSO - NOVITA'
PROGRAMMAZIONE ED ELABORAZIONE DEI DATI
NON DOVETE FAR ALTRO CHE SCEGLIERE... e dirci cosa avete scelto. Scrivete il vostro nome cognome e indirizzo, e segnalateci il corso o i corsi che vi interessano. Noi vi forniremo, gratuitamente e senza alcun impegno da parte vostra, una splendida e dettagliata documentazione a colori.

Scrivete a:


Scuola Radio Elettra
Via Stellone 5/926
10126 Torino

Tagliando da compilare, ritagliare e spedire in busta chiusa (o incollato su cartolina postale) alla:
SCUOLA RADIO ELETTRA Via Stellone 5/926 10126 TORINO

INVIATEMI, GRATIS E SENZA IMPEGNO, TUTTE LE INFORMAZIONI RELATIVE AL CORSO

Di _____ (segnare qui il corso o i corsi che interessano)

Nome _____

Cognome _____

Professione _____ Età _____

Via _____ N. _____

Città _____

Cod. Post. _____ Prov. _____

Motivo della richiesta: per hobby per professione o avvenire

La notizia dei FITTIPALDI costruttori di una loro F. 1 è circolata negli ultimi tempi sulla nostra stampa ed è stata anche ripresa dalla nostra radio (il che è tutto dire)! C'era qualche cosa di strano in questa storia che parlava di Formula Uno costruita in Brasile a coronamento di un vecchio sogno dei fratelli Fitti-Fitti. Molto strana per la verità, neppure giustificabile come risposta di Emerson all'ingaggio Peterson da parte della Lotus con uguali diritti del neo-Campione del Mondo. Però in qualche modo vera: la verità l'abbiamo scoperta e chiarisce molti dei punti oscuri andando oltre gli interessi personali dei piloti per coinvolgere niente meno che il Governo brasiliano.

La scintilla di questo interesse per una Formula Uno giallo-verde-brasiliano è scoccata con le Olimpiadi: il Governo di quel paese ha speso molto denaro, moltissimo anzi da quello che si dice, per preparare la sua squadra per Monaco confidando in risultati che poi non si sono visti. A contrapporsi a questo insuccesso, proprio nei giorni in cui i giochi avevano luogo, è venuto il titolo di Campione del Mondo di Emerson, un titolo di enorme prestigio per il Paese, arrivato senza costare un solo cruzeiro.

La concomitanza dei fatti non è passata inosservata, tanto che opinione pubblica e Governo hanno visto nel giovane campione e nell'automobilismo una possibilità di successo nazionale molto più a portata di mano di quanto fosse quella offerta dai giochi olimpici. Si deve anche ricordare che in Brasile c'è molta aspettativa per un successore di Pelé che possa occupare il cuore delle folle ora che il glorioso calciatore comincia a sentire il peso degli anni: si era già dato il via alla produzione di un film su Fittipaldi ma i nuovi fatti hanno portato il programma ancora più avanti.

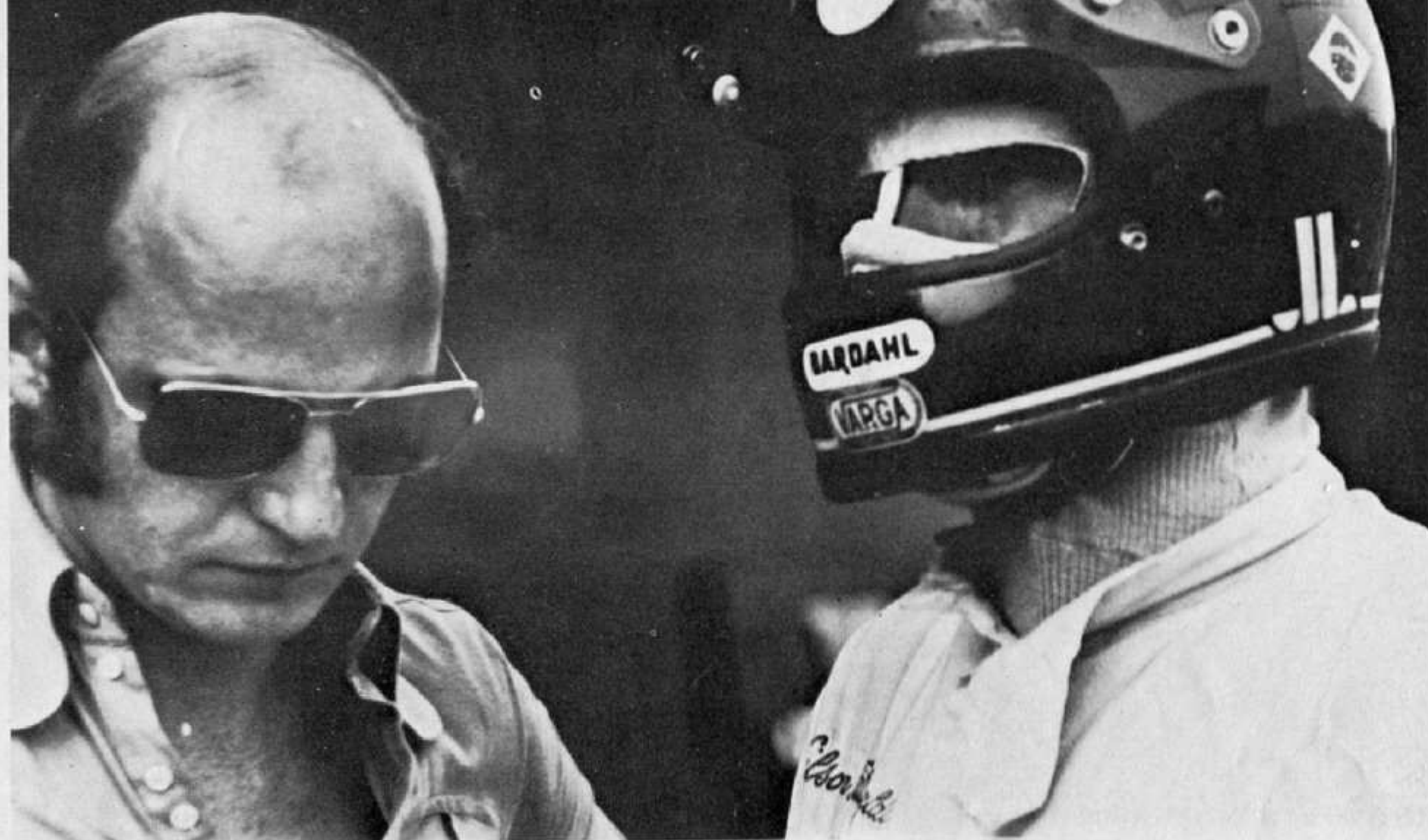
E' stato così che è nato il « Piano per il Brasile in F. 1 » con le auto, oltre che con i piloti, un piano che si promette operante per il 1974 anche se le nuove macchine cominceranno a girare per collaudi nelle mani di Wilson e Pace già durante il '73. Ecclestone (della Brabham) e Surtees avrebbero accettato di acconsentire a questi collaudi extra-team perché il programma « BRA-

ZO MONDO automobilistico

A sinistra, sono già parecchi i « sudamericani da Formula 1 »: in questo gruppetto, con i Fittipaldi, Reutemann e Ruesch (che per ora è in F. 2) manca Pace. A destra, Wilson con il suo manager Fenn

Con un PIANO BIENNALE il BRASILE prepara la

NAZIONALE F.1!



SILE FORMULA UNO » avrà già inizio la prossima stagione con aiuti economici ai piloti di cui godranno le squadre che fanno correre Wilson e Pace: Brabham e Surtees appunto.

Ma veniamo alle macchine: non si tratterà di auto Fittipaldi e, tanto meno, di monoposto costruite in Brasile. Si lavorerà in Inghilterra con una equipe capeggiata da due personaggi che si conoscono molto bene per essere stati fianco a fianco alla Brabham per anni ed essersene allontanati quasi simultaneamente con l'arrivo di Ecclestone: Ron Tauranac ed Alan Fenn.

Alan Fenn, dopo una breve esperienza al Team Sur-

cardo è tutto pronto e forse anche già firmato. Si faranno cinque macchine, tutte uguali, per tre piloti: Emerson e Wilson Fittipaldi e Carlos Pace. I tre brasiliani insieme nel 1974 costituiranno un fatto straordinario soprattutto considerando quanto ad Emerson possa costare passare dal team vincente ad una nuova marca.

Si verificherà però un avvenimento significativo dal quale l'automobilismo potrebbe trovare nuova linfa: la formazione di una squadra nazionale in F. 1. (Ed è uno schiaffo morale proprio per i costruttori italiani). Se tutto andrà così come è previsto Emerson farà un buon



IL PRIMO

«esperimento»

Ecco l'ultima versione della Brabham BT 38 (ma si può ancora chiamarla così?) trasformata da Fenn per Wilson Fittipaldi. Come si nota, le modifiche aerodinamiche sono importanti e valide



tees, si è legato a Wilson Fittipaldi nell'attività di F. 2 di questa stagione trasformando la Brabham BT38 del brasiliano al punto da renderla irriconoscibile. Lui, uomo d'esperienza più commerciale che tecnica, è riuscito a portare la macchina a livelli estremamente competitivi adottando soluzioni aerodinamiche notevoli. Forse si è trattato di sua creatività pura o forse qualche cosa di Tauranac era già presente. Fatto sta che tra Wilson e Fenn si è creata una stretta amicizia che ha probabilmente favorito la risposta alla ricerca di tecnici validi da parte degli emissari del Governo brasiliano.

Ron Tauranac da parte sua ha fatto il consulente quasi a giornata, dando consigli a questo e a quel team senza legarsi a nessuno. Ora è trapelata la notizia: l'ac-

passo della sua carriera? Non si può sapere oggi, ma certamente la sua sarà una scelta altruistica, non solo verso il suo Paese, ma anche verso suo fratello che ebbe una parte fondamentale nel consentirgli di arrivare al successo.

Fu proprio Wilson infatti che per permettere ad Emerson di disporre dei soldi necessari per la prima stagione di Formula Ford in Inghilterra vendette la sua Porsche 911 (che tutti in Brasile gli invidiavano) dandogli l'intero ricavato. Le macchine della nuova squadra brasiliana metteranno i due fratelli sullo stesso piano nella formula maggiore e lo stesso accadrà per PACE.

Gabriela Noris

IL MIRAGE di REUTEMANN

COSA FARA' REUTEMANN NEL '73? Certamente la Formula Uno con Ecclestone ora che tutti e due hanno ripreso fiducia dopo le difficoltà di metà stagione conseguenti all'incidente dell'argentino sulla pista di Thruxton. E i soldi « nazionali » argentini non mancheranno. La Formula 2 lo ha invece scoraggiato.

E' vero che ci sarà la nuova Brabham F. 2 per il '73, una macchina interamente nuova disegnata da Ralph Bellamy che ricorderà la BT38 solo per i radiatori al fianco dato che anche il muso verrà interamente carenato. Ma Reutemann pensa piuttosto alle gare Sport; Elford gli ha fatto una proposta per la Filipinetti che dovrebbe avere delle March 3000 Cosworth. Sì, è proprio così, March 3000 nate dalle esperienze della nuova 2000 della Casa di Bicester. Ma Carlos è più allettato dalla Mirage con la quale potrebbe correre già al Kyalami, rinunciando alla Temporada F. 2.



Si corre nell'autodromo romano, ma grazie al « Gentlemens Motor Club »

Si decide a Vallelunga la Formula ITALIA

VALLELUNGA - Il 29 ottobre, il Gentlemens Motor Club chiuderà ufficialmente la stagione velocistica con una giornata di gare che ha tutti i presupposti per riuscire interessantissima. Oltre all'ultima gara di Campionato di F. 850, che però è già solidamente in pugno a Ragaiolo, vi sarà infatti la gara conclusiva del Trofeo di Formula Italia, che sarà decisiva per l'assegnazione del titolo, in ballottaggio fra Francia e Martini.

Questa ultima prova della formula addestrativa nazionale era prevista com'è noto per domenica 15, in concomitanza con il G.P. Roma di Formula 2 che l'AC della capitale ha rinunciato ad organizzare.

Completeranno la giornata le solite gare per i gruppi 1, 2, 3 e 4, che si prevedono molto interessanti — specie nel gruppo 2 — per la probabile presenza di molte vetture validissime che potrebbero essere della partita ora che i vari Campionati e Trofei sono terminati. In particolare, il pubblico romano potrebbe finalmente vedere in azione quest'anno le bicilindriche 600 e 700 preparate da Vaccari, che si sono aggiudicate i Trofei di classe.

Recuperata il 29 ottobre la Ponte Corace-Tiriolo

300 piloti a Catanzaro

CATANZARO - La sesta edizione della corsa in salita « Ponte Corace - Tiriolo » che era stata programmata per il 13 agosto e quindi rimandata a data da destinarsi per difficoltà burocratiche, si svolgerà domenica 29 ottobre avendo il nuovo consiglio direttivo dell'AC Catanzaro sostenuto un onere non indifferente per mettere in atto le misure di sicurezza richieste dalla C.p.v. La notizia dell'effettuazione di questa gara si è sparsa in breve e all'ente organizzatore sono già giunte circa 300 adesioni per cui i dirigenti dell'AC stanno ora studiando la possibilità di fare svolgere le gare dei gruppi 1 e 3 nella giornata di sabato 28 ottobre.

La gara è valida per il campionato italiano gr. 5, per il trofeo della montagna per i gruppi 2 e 4 e per il trofeo Fisa montagna per i gruppi 2, 4 e 5. Le iscrizioni si chiuderanno il 24 ottobre, verifiche e prove sabato 28, partenza della prima vettura alle ore 9 di domenica 29.

Prima del CONVEGNO dell'automobilismo sportivo di TAORMINA riunione «orientativa» a MILANO soprattutto per le nuove regole dei CAMPIONATI

Imponete alla CSAI i giusti cambiamenti!

Nel programma dei lavori del prossimo Convegno delle Commissioni Sportive, la CSAI ad un certo punto dice che, «essendo stata la regolamentazione sportiva '73 interamente definita nel corso del recente convegno di mezza estate a Salice Terme, il Congresso sarà dedicato ai soli problemi generali ed alle prospettive per il futuro».

Non ci pare, comunque, che la regolamentazione sia stata poi così esattamente definita, a Salice, come la CSAI vorrebbe far credere. Ci sembrava di aver capito che il convegno estivo era stato istituito per discutere e sgrezzare quei problemi che poi sarebbero stati posti sul tappeto a fine anno. Ora, invece, è diventato esso la palestra delle decisioni finali, ed il convegno invernale non serve più neanche per l'imprimatur ufficiale a decisioni date già — evidentemente — per scontate.

Bene. Ad ogni modo, un ciclostile della CSAI stessa ci sembra in grado di riaprire il discorso sulle prospettive dell'attività '73 in campo velocistico; esso contiene dei punti di discussione piuttosto importanti, che saranno dibattuti in una riunione consultiva che si terrà a Milano il 26 ottobre in Corso Venezia 43, sede dell'AC Milano. Vediamo questi punti:

a) NUOVO SISTEMA DI ATTRIBUZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ASSOLUTO.

— Tempestiva e necessaria questa modifica, dopo le incongruenze in esso rilevate nel corso di quest'anno. Non sappiamo quale sarà il nuovo criterio, ma ci auguriamo che esso «qualifichi» meglio le prove prese in considerazione e soprattutto le prenda a parametro tutte, magari anche con una modifica ai coefficienti.

b) ASSEGNAZIONE ALLA F. 850 PER UNIFORMITA' CON LA F. ITALIA E LA F. FORD, DI UN TROFEO ANZICHÉ UN CAMPIONATO.

— Doccia scozzese per la F. 850. Fino a due anni fa aveva il suo Trofeo, trasformato in Campionato nel '71. Quest'altro anno, ritorno al Trofeo, per «uniformità» è stato detto. Non abbiamo mai capito questa mania di cambiare a scadenze brevi. Ad ogni modo, questo accenno alla F. 850 significa che la CSAI non ne ha ancora deciso la fine.

c) Assegnazione della validità per i Campionati di velocità, e relative Coppe, dei gruppi 2, 4 e 5, alle sole gare in circuito, garantendo un minimo di 10 prove. Il Campionato Assoluto Montagna sarà disputato in 10 gare in salita comprese quelle italiane del Campionato Europeo della Montagna. Assegnazione alle gare in salita unicamente della validità per il Trofeo della Montagna.

— Evviva! Finalmente, dopo tanti anni, si è arrivati a quella logica distinzione dei «ruoli» delle varie corse che negli anni passati solo la scarsità ed il poco uso delle piste aveva impedito. Velocità in circuito, e Trofeo Montagna nelle salite. Molto bene anche la garanzia di «almeno 10 gare» per ogni categoria, speriamo che gli organizzatori ci siano...

d) Per le salite, assegnare ad ogni gara la validità per il Trofeo solamente ad una categoria, con l'eccezione delle gare italiane valide per l'Europeo, che potranno essere valide contemporaneamente per i tre gruppi (2, 4 e 5) ammessi. Si pensa ad un minimo di 15 gare per ogni categoria.

— Questa differenziazione potrebbe essere stata fatta per diminuire l'affluenza di concorrenti in una sola gara, ed anche permettere la contemporanea effettuazione di due corse in salita, con validità per gruppi diversi. Resta una sola obiezione: ed i premi in danaro? Se una gara sarà valida per una sola categoria, il monte-premi sarà riservato a questa, com'è prassi comune. Il risultato è che avremo un grande aumento di gare nazionali non valide per nulla, e senza alcun premio in danaro. Ai piloti non pensa nessuno?

e) Non assegnare validità per il Trofeo della Montagna per le F. 3 e le F. 850. Consentire comunque la partecipazione a gare in salita di vetture di Formula (3, Italia, Ford, 850, Monza).

— Un colpo al cerchio ed uno alla botte: niente validità, però potete iscrivervi. Per la gloria, naturalmente. Mentre l'Europeo Montagna riacquista interesse con l'inserimento delle monoposto di Formula Libera, da noi si toglie il Trofeo della categoria Corsa. E poi, perché non ammettere le F. 2 alle nostre salite? Ci potrebbe essere qualcuno che, prima inizia a correre in salita, poi potrebbe approdare ai circuiti, non sarebbe la prima volta.

f) Discussione riguardante la difficoltà di partecipazione alle gare dei piloti delle vetture gruppi 1 e 3 di serie CSAI.

— Tutti sanno quali sono state queste difficoltà: una marea di iscritti, con dolorosi sfollementi di ranghi da parte degli organizzatori, complicati dalle validità per il Challenge FISA. Altrimenti, gare al sabato con intermezzo di «gara rallistica» per ritornare alla partenza dopo le prove. I rimedi? Difficili, specie se la CSAI insiste ad imporre agli organizzatori i gruppi di serie. Si potrebbe pensare ad una distribuzione più oculata dei gruppi 1 e 3, gara per gara, come si pensa di fare per le validità dei Trofei. E poi, più gare in pista.

g) Superamento della definizione di gara «chiusa», dato che il suo scopo non era tanto quello di limitare le partecipazioni quanto quello di evitare agli organizzatori l'obbligo dei premi in danaro. Per i premi, si propone di porne l'obbligo solo per le gare e per i gruppi o formule validi per titoli nazionali. A tutte le gare potranno pertanto partecipare tutti i licenziati CSAI.

— Siamo d'accordo. Almeno non si costringerà più tanta gente ad associarsi ai più impensati AC solo per partecipare alle gare «chiusa» ad essi riservate. Per quanto riguarda i soldi, abbiamo già espresso la nostra opinione: ci pare che così facendo, i monte-premi diminuiranno, dato che gara per gara si prevede di diminuire le validità ai titoli. L'ANCAI cosa dice in merito?

h) Per le licenze, la CSAI propone di lasciare invariato il criterio di piloti «classificati CSAI»; di consentire ai 1. categoria la partecipazione a tutte le competizioni ad eccezione di quelle per F. 1, F.2, Gruppo 5 e Gruppo 7 oltre 2000; di consentire ai 2. categoria la partecipazione a tutte le competizioni in circuito ed in salita senza limitazioni per i gruppi 1, 2, 3, 4, ma escludendo la partecipazione con F. 1, F. 2, gruppo 5 e gruppo 7 oltre 1600. I piloti di 1. categoria non potranno inoltre prendere parte a gare di Formula Italia, 850 e Monza.

— Un altro piccolo «rimpasto», il succo del quale è che fra il novellino appena licenziato ed il 1. categoria c'è una differenza di 400 centimetri cubici (vedi limitazione dei gruppi 5 e 7). Quanto al non poter correre nelle monoposto addestrative — segnatamente in Formula Italia — con la 1. categoria, ci sembra una limitazione inutilmente discriminatoria. Conosciamo dei piloti che hanno ottenuto la 1. categoria correndo in 500, e che magari passerebbero volentieri alla F. Italia. Vuol dire che sceglierebbero la Formula Ford.

Come avrete visto, gli argomenti che la CSAI mette sul tappeto della riunione consultiva del 26 ottobre, sono interessanti e molto importanti. Il nostro consiglio a piloti, scuderie ed organizzatori è quello di andarci, a questa riunione: avranno la possibilità di discutere risoluzioni che — data l'abitudine della CSAI — altrimenti si ritroveranno a Taormina come fatto compiuto.

MACKINLAY'S
io e te

MACKINLAY'S
Old Scotch
Whisky

Old Scotch Whisky
invecchiato 5 anni

Europeo Marche 2000	P. RICARD	VALLELUNGA	TAUERN POKAL	DIJON	SILVERSTONE	CITTA' ENNA	EIFEL POKAL	BARCELLONA	TOTALE PUNTI VALIDI
CHEVRON	15	12	20	15	10	12	15	20	109
LOLA	20	15	12	8	15	15	20	6	105
ABARTH	—	20	—	20	20	20	—	12	92
PORSCHE	—	—	—	—	—	—	—	1	1

Se non verrà organizzata la corsa in calendario al Jarama per il 4 novembre, la Chevron vince il Campionato Marche 2000 1972. Infatti, sul totale dei 6 risultati che si prendono in considerazione (il totale delle prove organizzate meno due) sia Chevron che Lola hanno 97 punti, ma la Chevron vince per il settimo risultato, cioè un 12 (97 + 12 = 109), mentre la Lola ha un 8 (97 + 8 = 105). Se si correrà al Jarama, l'Abarth-Osella potrebbe vincere se piazzasse due macchine ai primi due posti. Andrebbe allora a quota 112, mentre la Chevron con sette risultati rimarrebbe a 109.

CHEVRON e BURTON i vincitori dell'Euro 2000 se non si correrà al JARAMA

Coppa conduttori 2000

	P. RICARD	VALLELUNGA	TAUERN POKAL	DIJON	SILVERSTONE	CITTA' ENNA	EIFEL POKAL	BARCELLONA	TOTALE PUNTI VALIDI
John Burton	—	12	—	10	8	—	—	20	50
Jean L. Lafosse	—	—	—	8	12	8	20	—	48
Guy Edwards	6	15	—	—	15	10	—	—	46
Arturo Merzario (gr. 7)	—	—	—	20	20	—	—	—	40
Dieter Quester	—	—	20	15	—	—	—	—	35
Jorge De Bagration	—	4	8	3	—	6	12	—	33
Arturo Merzario (gr. 5)	—	—	—	—	—	20	—	12	32
John Bridges	—	—	—	—	—	12	3	15	30
J. Juncadella	2	10	2	—	4	—	—	10	28
John Hine	12	—	15	—	—	—	—	—	27
Toine Hezemans	—	20	—	—	2	4	—	—	26

Ogni pilota può sommare punti solo nell'ambito delle tre categorie ammesse: gruppo 4, gruppo 5 e gruppo 7. Il regolamento non prevede che si possano sommare i punteggi acquisiti in varie categorie.



In Spagna, Merzario è letteralmente volato sui saliscendi del Montjuich con la sua Abarth-Osella, ma un banale inconveniente elettrico lo ha rallentato quando era nettamente al comando. Per Osella, sfuma il Trofeo Marche 2000, mentre un bislacco regolamento forse non premierà Merzario (tre primi posti ed un terzo!) quale miglior pilota di questo interessantissimo ciclo di gare

lezione di styling

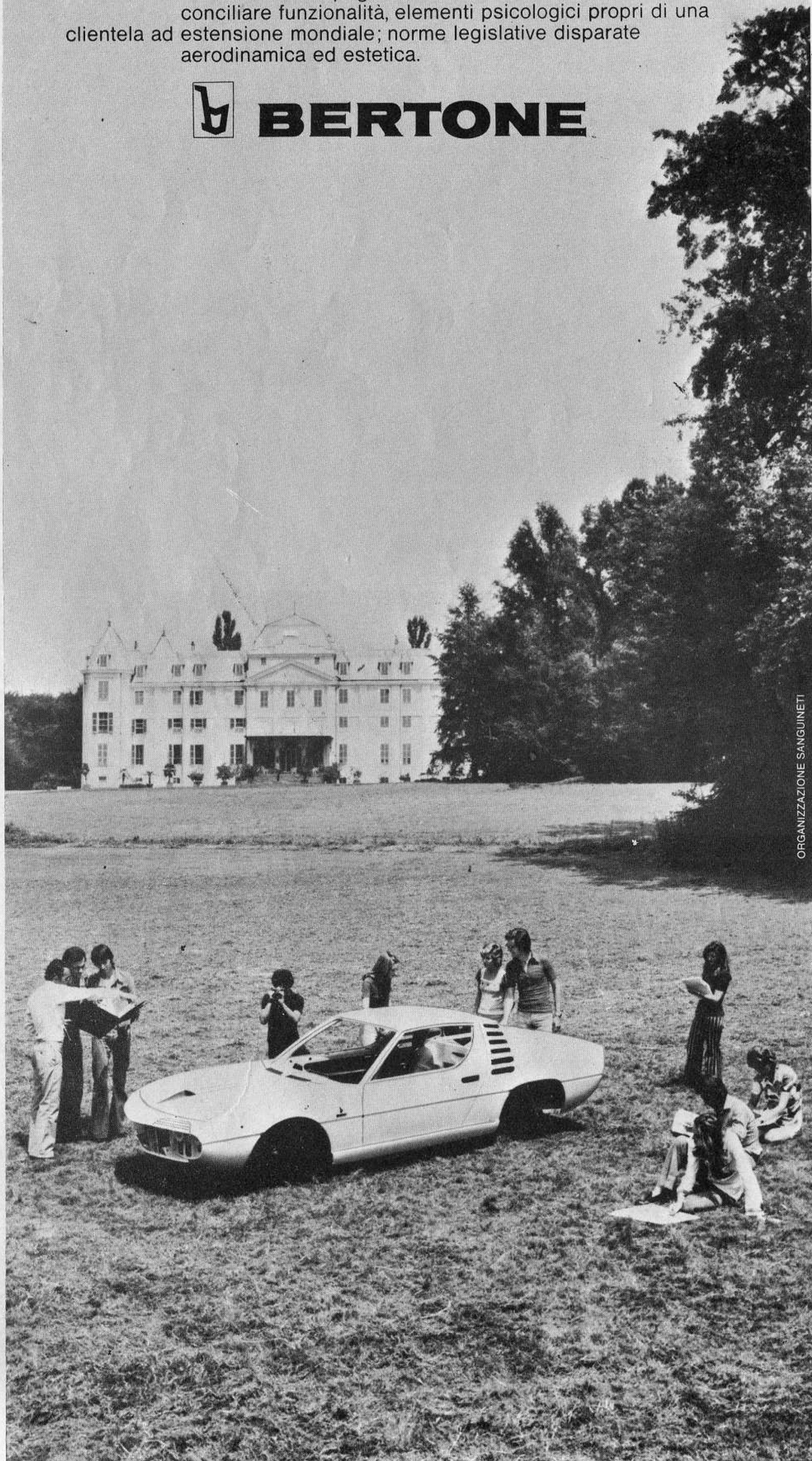
Esame di una proposta Bertone: Alfa Romeo "Montreal".

Un tema impegnativo:

conciliare funzionalità, elementi psicologici propri di una clientela ad estensione mondiale; norme legislative disparate aerodinamica ed estetica.



BERTONE



ORGANIZZAZIONE SANGUINETTI

I discussi
punteggi
dell'EURO
MARCHE
2000

Come le assurdità dei regolamenti riescono a falsare la realtà agonistica

A meno di una non molto probabile decisione riguardante l'organizzazione della gara prevista dal calendario al Jarama il 4 novembre, il Campionato Europeo Marche 2 litri è terminato domenica scorsa, al circuito del Montjuich.

Con la solita superficialità di questi ultimi tempi, in cui si annullano le gare con grande facilità, gli organizzatori madrileni hanno infatti semplicemente cancellato la loro gara dal calendario, senza che la FIA abbia battuto ciglio.

Dopo il risultato di Barcellona, Osella si è preoccupato di cercare appoggi per fare pressioni ad effettuare la gara al Jarama. Pare che anche la Fiat sia stata « coinvolta », non sappiamo con quale risultato, anche perché — come avrete visto — l'estrema possibilità di Osella è legata ad un filo. Ora, dopo che il risultato finale è acquisito al 99%, ci si ricorda del disinteresse della CSAI per il recupero ad Imola del Gran Premio del Mugello (con validità europea, naturalmente) che invece la FIA avrebbe volentieri accordato.

Se le cose rimangono così, la Chevron si aggiudica il titolo, con il conteggio che avete visto spiegato sotto alla classifica nella pagina precedente. Quello — comunque — che più meraviglia è che la Coppa riservata dalla FIA al miglior pilota possa non essere assegnata a MERZARIO, bensì a BURTON.

Il fatto è che il regolamento è contro il nostro pilota, che con tre vittorie si è dimostrato di gran lunga il migliore. Infatti, esso per l'attribuzione della Coppa al conduttore è forse più ambiguo di quello CSAI per il Campionato italiano. E ci spieghiamo.

Il regolamento dice: « Per la classifica riservata ai conduttori ogni prova darà luogo ad una classifica distinta per ognuno dei tre gruppi ammessi, cioè gruppo 4, gruppo 5 e gruppo 7. Non saranno stilate classifiche di gruppo se non saranno alla partenza almeno 5 vetture di quel gruppo ».

E qui già andiamo male, dato che Merzario ha preso punti con il gruppo 7 a Digione e Silverstone, ma quando ha corso con il gruppo 5, ben difficilmente si potevano contare al via altre Sport oltre la sua. Quindi, secondo il regolamento, di classifiche per il gruppo 5 non ne sono state mai fatte.

Inoltre, il regolamento conclude: « Il conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio in una delle tre classifiche per gruppo, riceverà la Coppa della FIA ».

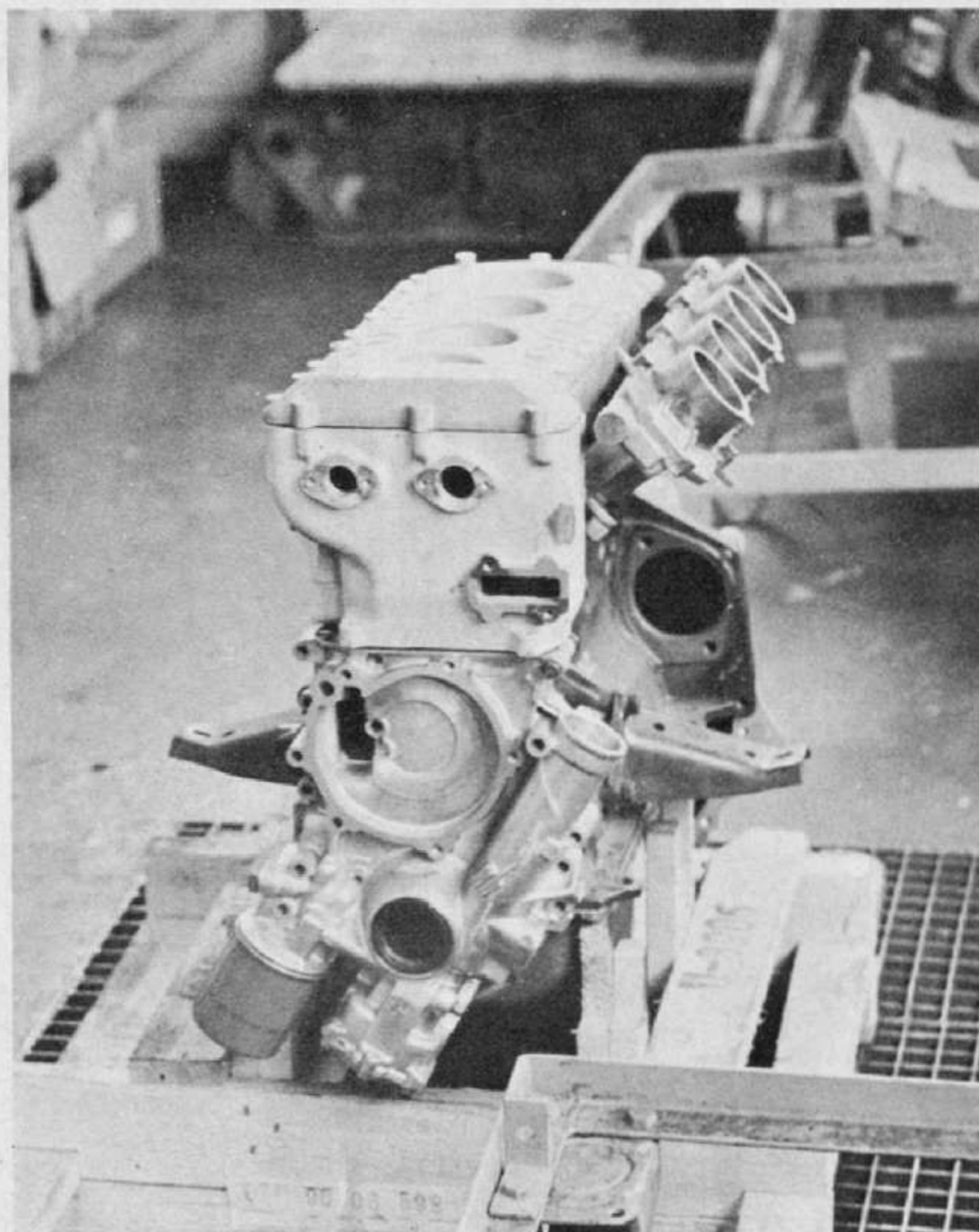
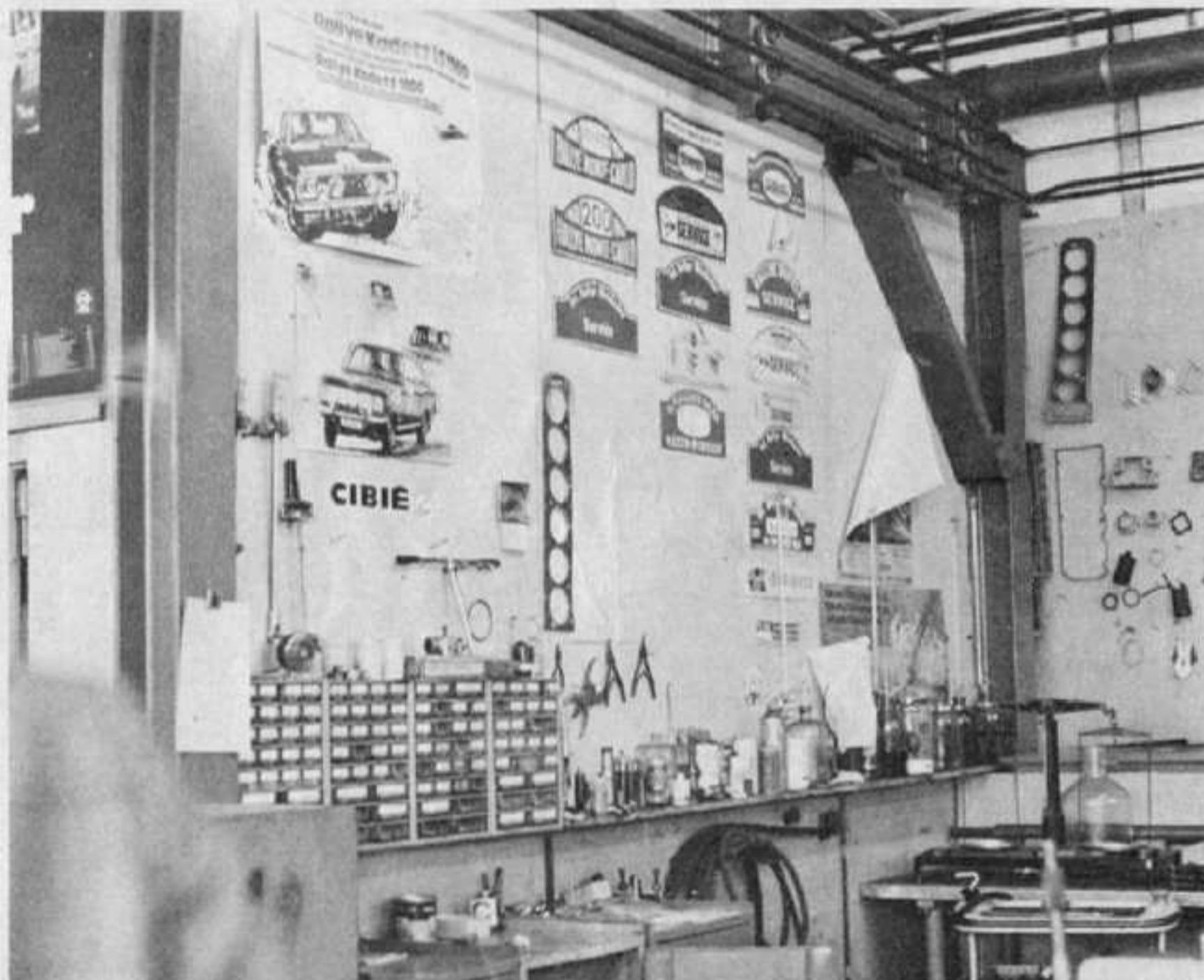
Non si prevede cioè la possibilità di sommare i punti presi in più di un gruppo. L'incongruenza è palese, ed infatti a Barcellona Merzario ha ricevuto sul campo, dagli organizzatori spagnoli, una coppa « per il miglior pilota del Campionato ». Un riconoscimento simbolico, ma certo più rispondente alla realtà agonistica.

L'EUROTURISMO '72

HAARLEM - Undici saranno le gare del campionato europeo delle vetture turismo 1973 che si dividerà ancora in campionato marche e coppa conduttori. Ciò è stato deciso dal comitato organizzatore del « Challenge Levi's » che fra l'altro ha ribadito il principio che la competizione del prossimo anno vedrà in gara soltanto due divisioni di vetture: fino a 2000 cmc la prima, e oltre 2000 cmc senza alcuna limitazione di cilindrata superiore la seconda. E' stato deciso altresì che le gare dovranno avere una durata minima di 3 ore e mezzo, oppure una lunghezza di 500 km.

Al termine della riunione è stato varato un calendario provvisorio che prevede le seguenti date e gare:

25 marzo	4 Ore di Monza (Italia)
8 aprile	4 Ore de l'Estoril (Portogallo)
22 aprile	Trofeo d'Austria a Salisburgo (Austria)
20 maggio	G.P. di Brno (Cecoslovacchia)
3 giugno	Corsa a Mantorp Park (Svezia)
8 luglio	6 Ore - G.P. Turismo Nurburgring (Germania)
21/22 luglio	24 Ore di Francorchamps (Belgio)
12 agosto	4 Ore di Zandvoort (Olanda)
2 settembre	Corsa al Paul Ricard (Francia)
23 settembre	Tourist Trophy a Silverstone (Gran Bretagna)
7 ottobre	Corsa a Jarama (Spagna)



Uno scorcio del piccolo reparto speciale (foto a sinistra), diretto dall'ing. Tholl. Con i suoi sette meccanici questo reparto assicura talvolta la assistenza Opel in certi rallies importanti. Qui sopra: questa macchina, dalla quale scende l'ing. Tholl, somiglia molto a una di serie, ma in sostanza era un prototipo sportivo messo a punto dal reparto, bocciato però per la produzione in serie



Da RUSSELSHEIM
a... PARMA
due ambiziosi
motori 4 cilindri

Questa è la prima foto che sia uscita dalla Opel del nuovo motore 4 cilindri 4 valvole che sarà presto prodotto nella serie minima per ottenere la omologazione. Secondo certe notizie la « respirazione » di questo motore sarebbe migliore del Cosworth

Due a



L'ing. Manfred Tholl nel suo piccolo regno. Molte parti del nuovo motore 4 valvole sono state calcolate e disegnate dal computer installato nel centro sperimentale della casa tedesca

«Respira» già meglio del Cosworth il «16» ASCONA?

DALL'INVIATO

RUSSELSHEIM - La posizione politica della General Motors nei confronti delle corse non è cambiata: la G.M. non partecipa alle competizioni. Lo sanno tutti in tutto il mondo; anche se poi in molte parti ci sono gli avvenimenti a smentire l'affermazione di principio. Senza andar lontano basterà ricordare come da noi vi sia la squadra che fa capo a Conrero, chiaramente e quasi dichiaratamente finanziata dalla G.M. Italia; in Francia c'è la Greder Racing, altrettanto chiaramente sostenuta dalla G.M. Francia; in Germania operano la Steinmetz Automobiltechnik e la Irmscher Tuning, che hanno con la Opel dei « contratti » di collaborazione abbastanza trasparenti. Non parliamo dei motori speciali in alluminio che vengono forniti alla McLaren per le gare Can-Am, dei motori di « serie » utilizzati nelle gare stock-cars o Trans-Am, né ricorderemo nei particolari le avventure della Chaparral.

Nel caso specifico della Opel, all'affiancamento delle attività sportive dei « preparatori » sotto contratto fa riscontro la esistenza di un vero e proprio ufficio sportivo, che si occupa di tutto quanto abbia attinenza con le competizioni dal punto di vista burocratico. Ufficialmente questo ufficio sportivo si occupa soltanto delle statistiche che riguardano la Coppa Opel, cioè una classificazione dei risultati dei privati che concorrono ai premi che la Opel attribuisce ad ogni fine anno; ed anche della stesura delle domande di omologazione

delle parti nuove che via via vengono immesse nelle produzioni normali, in modo che i clienti che vogliono partecipare a gare con le loro macchine non abbiano sorprese di alcun genere. In pratica però questo ufficio sportivo fa qualcosa di più, perché mantiene i collegamenti coi preparatori e con una sezione del reparto sperimentale della Opel che si dedica quasi esclusivamente a problemi tecnici riguardanti lo sport. Insomma, la Opel non corre, ma ha un reparto corse, anche se di consistenza limitata.

Dice un responsabile di questo reparto: « Il nostro settore tecnico sviluppa nuove soluzioni, e le collauda, e poi le passa ai preparatori. La nostra politica è di aiutare i privati che abbiano vocazioni sportive; per questo facciamo delle esperienze, che in ultima analisi servono a dare ai privati delle buone macchine a costi limitati. Per esempio adesso stiamo lavorando sulla Commodore GS/E, la nuova macchina col motore a iniezione, e tra non molto dovremmo tirarne fuori qualcosa di buono anche per lo sport. Tuttavia non intendiamo seguire la strada di altri, che si sono gettati a capofitto nello sfruttamento al massimo delle possibilità offerte dai regolamenti, perché è una strada troppo cara e che dà risultati troppo lontani dalla realtà della serie. Nel 1970, per esempio, andavamo abbastanza bene con le macchine preparate da Steinmetz, ma poi altri hanno fatto omologare macchine speciali, e non ci siamo sentiti di seguirli su questa strada. Di gare di velocità perciò non ne facciamo molte, anche

se le macchine di Irmscher (Kadett 2 litri) si comportano molto bene. »

Il reparto tecnico-sportivo è diretto dall'ing. Tholl, uomo che parla poco ma che ha idee chiare. Fa parte del dipartimento esperienze della Opel, ma non sta con gli altri, nel grande e moderno fabbricato dove si disegnano e costruiscono i prototipi della futura produzione. Ha un suo reparto separato, più lontano, dietro i resti di quella che era la pista di prova Opel fino a una decina di anni fa (adesso la Opel utilizza la grande pista moderna che è vicina all'autostrada di Francoforte). Un reparto piccolissimo, che conta su soltanto sette meccanici, ma che lavora bene.

E' in questo « buco », dai muri tappezzati di cimeli sportivi, che abbiamo potuto vedere, quasi per caso, la cosa che è certo la più interessante tra quelle che alla Opel stanno preparando. E' un motore a 4 cilindri, chiaramente derivato da quello della Ascona e Manta, dotato tuttavia di testata speciale a quattro valvole per cilindro, e naturalmente di altre modifiche (iniezione Bosch speciale, eccetera). Un motore di cui non hanno poi difficoltà a parlarci, visto che ormai lo avevamo scoperto.

« E' un progetto che sta andando avanti pian piano — ci dicono — anche perché non disponiamo di un grande budget per questo. Ci stiamo lavorando attorno da qualche tempo e adesso siamo a buon punto. Con questo motore dovremmo poter fare delle buone cose, appena sarà prodotto. Per il momento però stiamo anche perfezionando il motore esistente, quello con alimentazione cross-flow,

che è di serie e che molti privati utilizzano sulle Kadett e Ascona. »

Chi lavora, ed ha lavorato, alla messa a punto del quattro valvole, è appunto l'ing. Tholl, nel suo « buco » isolato. E scopriamo che il lavoro è ormai giunto a buon punto, tanto che nel reparto speciale più grande ve ne sono già parecchi esemplari che girano al banco e altri che sono in costruzione. Vuol dire chiaramente che ormai la fase sperimentale è conclusa e che se tutto va bene ci potrebbe essere tra poco una domanda di omologazione per una serie di mille macchine dotate di questo propulsore.

Scopriamo anche che il progetto iniziale di questo motore era di Steinmetz, che pensava a un quattro valvole sei cilindri. Il costo della costruzione e delle sperimentazioni, tuttavia, era proibitivo, per Steinmetz, che ha portato il progetto alla Opel. E ciò è avvenuto in un momento particolarmente felice, perché alla Opel era stato appena costituito quel reparto isolato diretto dall'ing. Tholl, per effettuare ricerche sperimentali sul motore a ciclo Wankel per incarico della General Motors.

Per una serie di circostanze la sperimentazione del motore Wankel è stata poi affidata alla filiale inglese della G.M., cosicché il piccolo reparto speciale si è reso disponibile. E quando Steinmetz ha portato il suo progetto di testata 4 valvole lo hanno affidato all'ing. Tholl, da farsi però su un quattro cilindri e non su un sei. Il nuovo motore avrebbe dovuto essere pronto da qualche tempo, ma in una grande fabbrica le co-

se vanno molto più adagio che in una piccola azienda sportiva, per cui è soltanto adesso che se ne può parlare come di cosa fatta.

Appena sarà pronto (e omologato) il nuovo motore sarà passato alla officina di Steinmetz, per la preparazione delle Ascona Gruppo 2 che lo utilizzeranno.

Ce lo dice Steinmetz stesso, che vediamo poco dopo nel suo regno, la officina di preparazione sportiva che è a Russelsheim stesso, a poca distanza dalla fabbrica della Opel. Con le 35 persone che vi lavorano e col lavoro che deve fare Steinmetz si è trovato un poco stretto nei locali dove è ora, e per questo ha fatto costruire una nuova sede, poco lontano, sede che anche lei avrebbe dovuto essere pronta da qualche tempo ma che è in ritardo a causa di molte cose legate alla edilizia.

Così in sostanza nella nuova sede della Steinmetz si comincerà a lavorare in coincidenza con l'inizio di vita del motore 4 valvole. Una coincidenza che potrebbe essere augurale. Per intanto alla Steinmetz continuano le cose abituali, cioè le preparazioni delle macchine gruppo 1 per conto della casa e la costruzione delle scatole di preparazione per i clienti che vogliono prestazioni più brillanti dalle loro Opel, sia che le vogliono usare in gare sia che vogliono semplicemente avere un poco più di sprint. Pressapoco quello che faceva Abarth con le Fiat, e non per niente Steinmetz proviene proprio dalla Abarth...

Franco Lini

PARMA - Perché un piccolo costruttore come Dallara, già impegnato nella realizzazione di un telaio con tutti i problemi connessi, decide di costruirsi un proprio motore? Innanzi tutto perché il motore non è assolutamente un componente docile e come tale va trattato e rispettato nella messa in opera di una vettura da competizione. Il successo dipende da una sapiente armonizzazione dei componenti che comporta lo studio accurato di tutti i particolari in funzione dell'insieme. Il progetto di una macchina quindi non deve fermarsi ai singoli pezzi ma si evidenzia la genialità del progettista proprio nella capacità di sintetizzarli.

Con l'attuale motore che dispone dell'albero originale FIAT (corsa 55) si sono ottenuti circa 120 HP/litro a 9300 giri, con la testa a 4 valvole lo scopo è raggiungere i 150 HP/litro a 10500 giri; i giri sono contenuti volutamente in quanto si vuole ottenere le potenze aumentando i rendimenti. Comunque anche con un motore derivato FIAT si potrebbe essere competitivi nel 1973 infatti Filipinetti e Trivellato dichiarano 160 HP per i loro 128.

Qualche nube potrebbe nascere dal motore che Romeo Ferraris (e l'Abarth ing. Iaconi) stanno preparando con testata a 4 valvole per il 1000 e il 1300 (derivati FIAT 128).

Restava la possibilità dunque di gonfiare il proprio motore mono albero, fidando delle potenze ottenute da Filipinetti, oppure direttamente acquistare i motori dall'Abarth e da Romeo Ferraris sulla cui serietà e capacità non vi è nulla da aggiungere. Per la prima soluzione si trattava di qualcosa di temporaneo, per la seconda senz'altro si sarebbero avuti dei motori competitivi però con le limitazioni sopra dette, e con il rischio di gravi problemi di adattamento uniti alla necessità di dipendere da un altro costruttore.

L'ing. Dallara dopo aver esaminato la situazione con la sua tipica oculatezza e soprattutto preoccupato dal pericolo di non potere in un futuro sviluppare i suoi progetti secondo i piani prestabiliti ha deciso di fare il grande passo e costruirsi i propri motori. In questo gli è stato di grande aiuto il disporre di uno staff tecnico di collaboratori di primissimo ordine: *Nelso Antolotti*, disegnatore, *Francesco Cazaniga*, capo officina ex Wyer, *Riccardo Bernardi*, telaista, *Pietro Dallara*, motorista, cugino di Gian Paolo. Quindi il '72 è stato l'anno della messa a punto del piccolo Team varanese senza fare colpi di testa e rafforzando le capacità realizzative e finanziarie.

ambiziosi 4 valvole

Fare ora il proprio motore significava anticipare il programma iniziale di un paio d'anni, ma visto la strada scelta e la decisione di lavorare nel '72 a produrre e mettere a punto le macchine a ritmo serrato si è deciso di realizzare anche la testata 4 valvole bruciando i tempi. Criterio ispiratore, come già detto per il telaio del prototipo, economicità, semplicità e affidabilità. Quindi prima di prendere la matita in mano è stato fatto un grande lavoro critico sulle attuali realizzazioni e un orecchio molto attento si è prestato a quanto scritto e studiato in laboratorio sui problemi termodinamici della combustione la cui complessità è notevole.

Proprio per avere una combustione ottimale si è studiata una camera particolare che favorisce la formazione di un cuore centrale caldo sotto la candela il più adatto possibile all'innesco e alla programmazione della fiamma evitando detonazione e altri fenomeni negativi. Nello stesso tempo la presenza di 4 valvole (asp. diam. 29, scar. diam. 25), con un angolo di 24 gradi tra gli steli (12 e 12 rispetto alla verticale) ha facilitato l'ottenimento di una camera di scoppio ottimale molto raccolta, e la possibilità di avere la testa del pistone pressoché piatta con minimo peso dello stesso.

Il problema delle bielle

Per quanto riguarda le bielle si pensa di usare ancora quelle del Dino con opportuni biselli. Tra il resto le rotture che si sono avute nel 1000 monoalbero erano provocate proprio da un'errata realizzazione di questi biselli che servono da spessori in quanto la sede bronzina del Dino è più stretta di quella del 128. La scelta di altre bielle anche molto leggere avrebbe costretto a fare pistoni più lunghi data la minor lunghezza delle stesse con gravissimi handicap. Per l'albero motore l'ing. Dallara ha lungamente studiato il problema dei condotti interni dell'olio ed ha trovato una soluzione che permette di raggiungere elevati regimi senza che l'olio sia centrifugato all'interno dell'albero e co-

stringa a lavorare con pressioni di alimentazione impossibili.

Tornando alla testa che è la parte più importante costruita ex novo si è molto lavorato con uno speciale flussometro realizzato dallo stesso Dallara (sembra che Parkes ne voglia costruire uno analogo) per determinare la forma dei condotti e delle valvole. Le velocità ottimali rilevate nel condotto di aspirazione sono di 115 m. al secondo, sulla valvola si hanno 65 m. al secondo; questo valore si riferisce alla massima alzata. Gli assi a camme sono in acciaio azionati da due pulegge

Il cuore

caldo

del 1300

(centoventotto)

DALLARA

dentate da 28 denti, le più grosse possibili compatibilmente con la minima distanza dei due assi a camme stessi. La testata è molto compatta e come si vede dal disegno non è più grossa della originale; tra il resto è adattabile alla vettura 128 berlina e coupé. Si è cercato l'intercambiabilità tra le due teste mono e biasse a camme questo per evidente semplicità, nello stesso tempo si è ottenuto di utilizzare lo stesso percorso della cinghia dentata originale con un unico neo e cioè: la puleggia in basso sull'albero motore che genera il moto della

cinghia stessa è estremamente piccola (14 denti); la casa costruttrice delle cinghie assicura il funzionamento pure in condizioni limite per prudenza però è già stato progettato un sistema sostitutivo che utilizza la puleggia inferiore originale e trasmette il moto ad un solo asse a camme. All'altro verrà poi trasmesso da un ingranaggio o una catena interni.

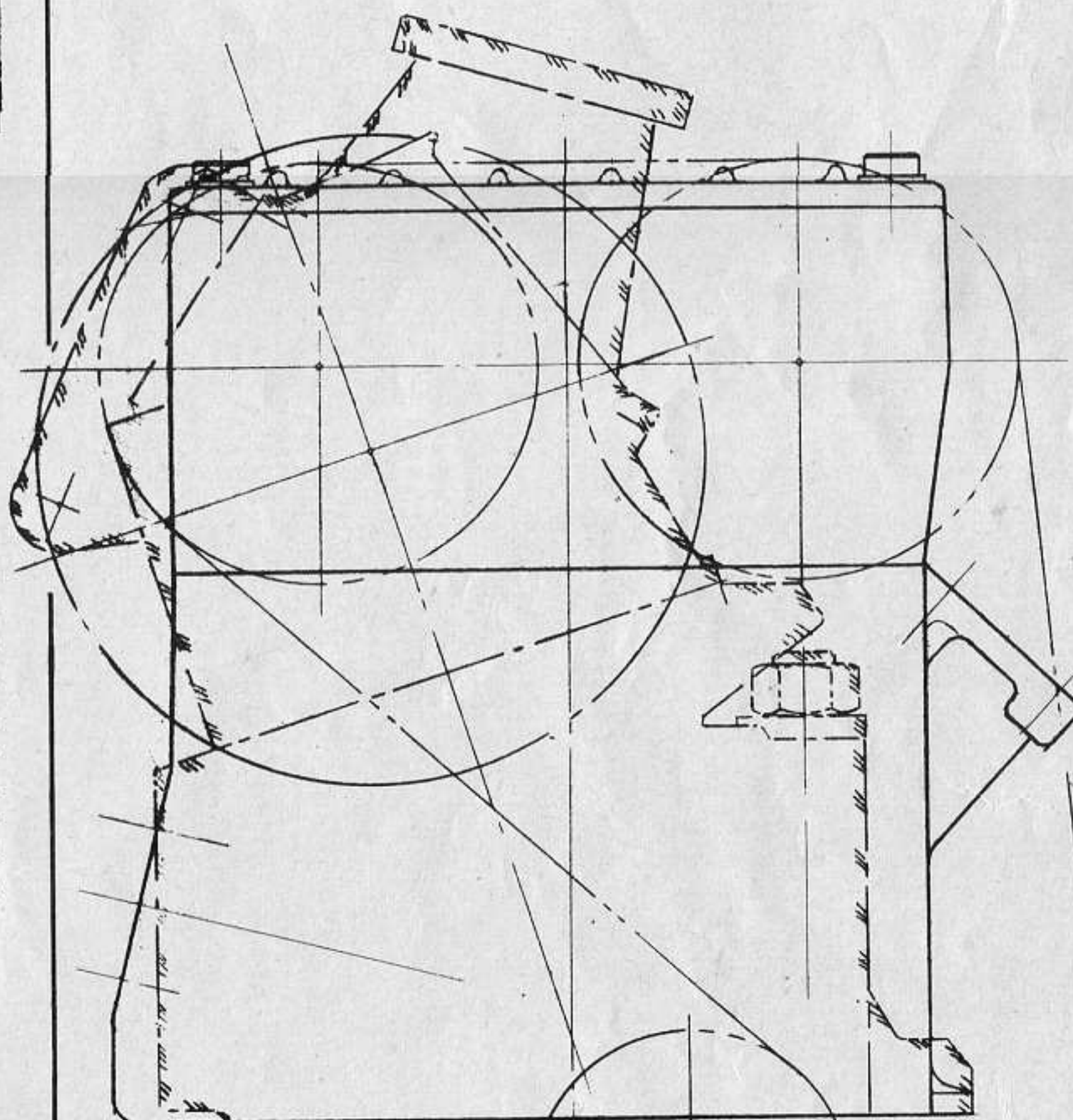
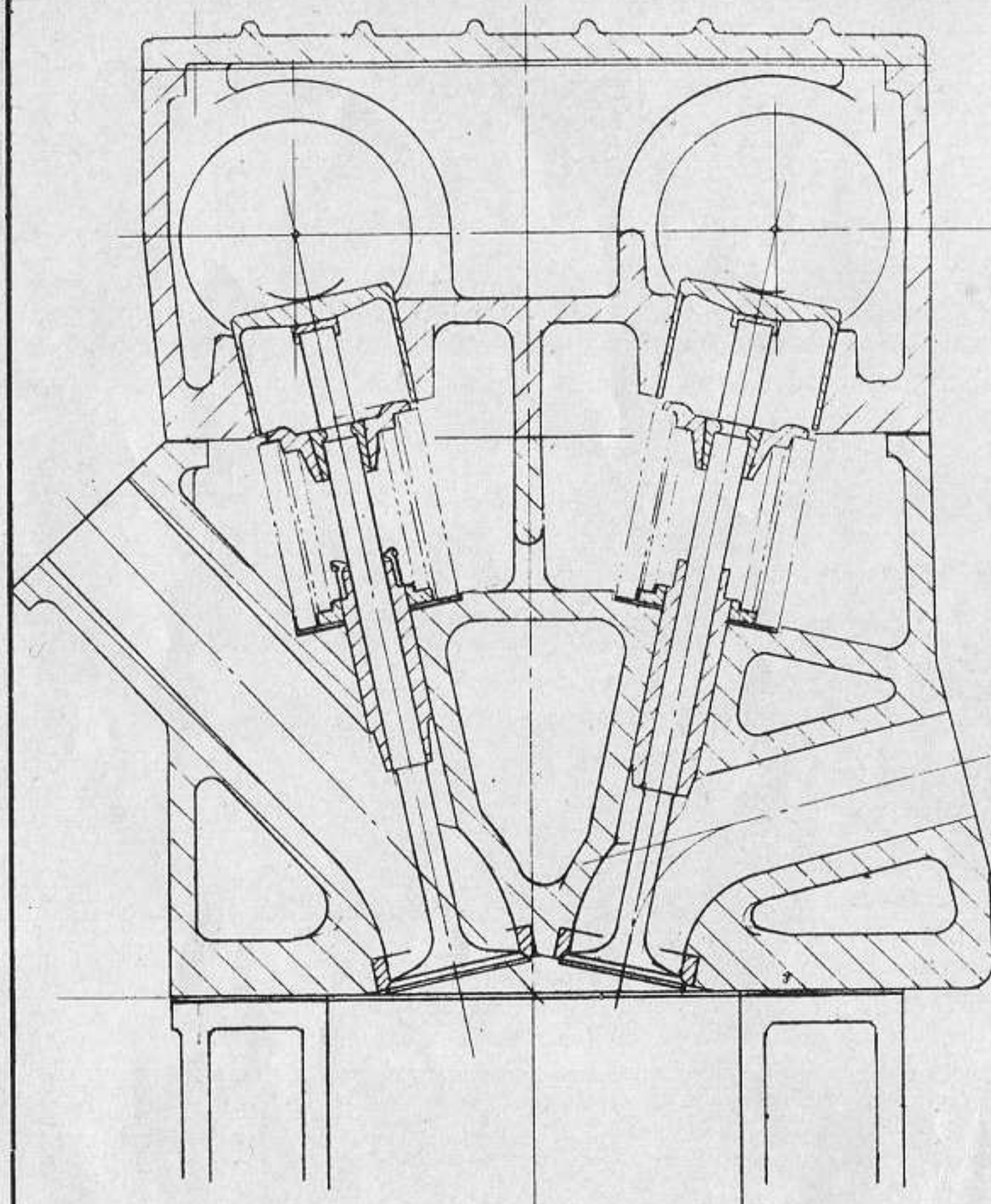
La cinghia di gomma dentata utilizzata è di larghezza: un pollice (originale 3/4 di poll.). La testata molto bella come disegno ricorda quelle della Bugatti, è fusa in terra ed è di Alluminio + Silicio al 9 per cento materiale di uso normale per queste realizzazioni. Non si è voluto sofisticare per limitare i costi e aumentare l'affidabilità.

Ghigliottine rotanti

Interessantissimo è il disegno del castello che sostiene gli assi a camme estraibile in un pezzo solo per permettere la registrazione. Gli assi a camme si infilano ad astuccio come l'originale FIAT. Per permettere la sfilabilità del castello si è dovuto ricorrere a valvole un po' lunghe però non vi dovrebbero essere controindicazioni.

Per il motore 1000 di cilindrata la corsa è di 55 mm. e l'alesaggio è di 76 mm. come per l'attuale mono albero. Per il 1300 la corsa di 55,5 mm. e l'alesaggio di 86 mm. Si può anche realizzare un 1000 a corsa ultracorta con 50 mm. di corsa e 80 di alesaggio. Verrà usata l'iniezione Kugelfischer che dovrebbe assicurare un qualche per cento in più in progressione. Per evitare il pericolo del bloccaggio dell'acceleratore l'ing. Dallara ha progettato delle speciali ghigliottine rotanti con le quali si ha una indipendenza del comando e se un granello di sabbia blocca un condotto solo questo rimane bloccato mentre gli altri continuano a chiudersi impedendo gravi conseguenze. Gli iniettori sono a monte della ghigliottina. La nuova testata e quindi i motori saranno pronti ai primi di Gennaio del '73.

Giorgio Rossotto



I disegni schematici della testa (in alto) e del suo comando, previsti per il motore Dallara Sport. Come si vede, la testa — che ha 4 valvole per cilindro — ha i condotti di aspirazione il più verticali possibile. La cinghia dentata di trasmissione avrà la larghezza di un pollice (2,5 cm)

La sfida delle MEXICO

Il 10 dicembre sarà veramente un «Ford Day». Oltre alla premiazione dei campioni Ford della Formula e del Rallycross, si terrà a Valledlunga una serie di gare dimostrative che avranno come scopo il «lancio» degli interessanti programmi sportivi preparati dalla Ford italiana per il 1973.

Più potenti le F. Ford

Il Ford-Day inizierà con una gara di Formula Ford che vedrà i nostri migliori piloti cercare di sostenere l'assalto di un pilota di Formula 1 di grandissimo nome: non si sa ancora chi sarà: ma se pensate che sono piloti-Ford anche Fittipaldi e Stewart...

Il pilota GP partirà con un handicap, ma avrà dalla sua — oltre alla sua classe — anche una vettura con gli aggiornamenti '73. Queste novità sono sintetizzabili in questo:

alimentazione mediante due doppio-corpo con un collettore fornito dalla Ford — diversa compressione — alleggerimenti del volano, bielle e pistoni fino ad un peso prefissato nel nuovo regolamento — adozione dell'autobloccante — ruote in lega leggera, mantenendo però i pneumatici attuali.

In pratica, le nuove F. Ford 1973 avranno dai 118 ai 120 CV, con migliori utilizzazioni: il paragone con le Formula Italia si fa presto a fare...

Per di più, la Ford Italiana sta dandosi da fare per riuscire a mantenere i prezzi ad un livello contenuto. L'obiettivo è quello di far pagare una F. Ford Lotus con gli aggiornamenti '73 non più di 2.700.000 lire. Infine, le gare per il Campionato Chevron del prossimo anno saranno ancora aumentate di numero.

Arriva il Campionato Mexico

Nella stessa giornata, si avrà una gara dimostrativa di vetture Mexico, pilotate da 20 italiani con la partecipazione di 5 piloti di fama internazionale. Come avevamo anticipato su AUTOSPRINT, è ormai varato questo nuovo interessante campionato, che si articolerà solo su gare in pista, negli stessi circuiti e nelle stesse date delle prove del Campionato Chevron di Formula Ford.

Il regolamento tecnico di questo ciclo di gare «monotipo» sarà reso noto quanto prima, ad ogni modo è riconfermata la esclusione di qualsiasi modifica meccanica, con sostituzione del motore a discrezione dei commissari. Sarà obbligatorio lo staccabatteria ed il roll-bar, mentre si potranno montare sedili e volanti tipo corsa. Lo scarico utilizzerà un impianto «libero» schematizzato nel regolamento.

Rallycross in punta di penna

Si prevede molto movimentata la gara di rallycross riservata a giornalisti, che la Ford organizzerà nell'ambito del Ford-Day di Valledlunga. Inoltre, vi sarà una sfida ad alto livello fra i primi tre del Campionato italiano della specialità, cioè Galatini, Natili e Fargion, contro tre specialisti stranieri, i notissimi Clark, Mikkola ed Andersson.

Per quanto riguarda il Campionato Rallycross 1973, la Ford Italiana ha allo studio un nuovo tipo di qualificazione per dar modo di accedere alle finali anche ai piloti «novellini», ai quali saranno riservati comunque dei posti. E' anche probabile che i vincitori degli anni precedenti vengano esclusi dal campionato successivo.

Lotte ai ferri corti, a Misano, delle vetture Turismo di serie CSAI alla loro finale in pista. Sopra, la A 112 di Giorgetti in mezzo ad un gruppetto di Mini. Sotto, Giorgi Alberti, Betti e Salvatori con le Fiat 128



Possibili squalifiche per le gare di Misano

Non ancora definitive le classifiche FISA

Questi sono i risultati ufficiosi al termine della finale di Misano del Challenge FISA per vetture gr. 1 e gr. 3: risultati ufficiosi in quanto per alcune classi permangono alcune incertezze. Ad esempio, nella classe 1150 gr. 1 è ancora sub iudice il risultato della S. Giustino Bocca Trabaria, gara nella quale Attilio Salvatori è incorso in irregolarità e potrebbe ancora essere squalificato: poi le due classi del gr. 3 per la prima delle quali Ripani ha fatto ricorso per la gara del Chianti e se il ricorso fosse accettato risulterebbe vincitore, mentre per la seconda classe, la 1600 non si sono ancora avute notizie ufficiali circa l'esito delle verifiche tecniche.

GRUPPO 1

CLASSE 850: 1. Luigi Carletto (Fiat 850 Sp) scud. Padova corse p. 55,9; 2. Ermanno Ghiglia (Fiat 850 C) scud. Grifone p. 53,6; 3. Giancarlo Biagiotti (Fiat 850 C) scud. Tre Pietre p. 51,5.

CLASSE 1000: 1. Matteo Vasta (Autobianchi A 112) scud. Saint Paul p. 58,5; 2. Emilio Gianmario (Fiat 903 C) scud. G.S. Ascoli Piceno p. 53,8; 3. Giancarlo Chianucci (Innocenti M. Cooper) scud. Chimera p. 51,2.

CLASSE 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Attilio Salvatori scud. Piloti Senesi p. 58,2; 2. Franco Betti scud. Piloti Senesi p. 56,4; 3. Oreste Giorgi Alberti scud. Chimera p. 53,4.

CLASSE 1300: 1. Giulio Regosa (Fiat 128 coupé) scud. Mirabella M. Miglia p. 51,2; 2. Roberto Fioravanti (Renault R 8) scud. Grifone p. 48,6; 3. Leopoldo Bonini (Alfa GTJ) scud. Varaze corse p. 47,6.

CLASSE 1600 (tutti su Alfa Romeo): 1. Vittorio Ciardi scud. Piloti Senesi p. 64,7; 2. Nino Campani scud. Tricolore p. 59,1; 3. Fabio Lucarelli scud. Piloti Senesi p. 53.

CLASSE 2000 (Tutti su Alfa Romeo GTV): 1. Miro Tamburini scud. Chimera p. 61,1; 2. Mario Tacchini scud. Bergamo Corse p. 53,2; 3. Attilio Mercadante scud. Torino Corse p. 46,4.

GRAN TURISMO GR. 3

CLASSE 1300 (Tutti su Lancia HF): 1. Marcello De Vivo scud. Apulia p. 53,5; 2. Ezio Morellato scud. Jolly Club p. 49; 3. Giacinto Caio scud. Città dei Mille p. 45,4.

CLASSE 1600 (Tutti su Renault Alpine): 1. «Aligi» scud. Piloti Senesi p. 56,5; 2. Bruno Bocconi scud. Parma Corse p. 55,6; 2. «R. B.» scud. Brescia Corse p. 55,6.



MODENA - Collaudo della AMS (motore Cosworth) 2000 all'autodromo (ultima seduta prima della chiusura della pista), pilota Giorgio Pianta. Tutto era andato benissimo. Pianta sul percorso di km 2,366 aveva girato in 58"2 (media 145,847), quando c'è stato un guasto al volano e naturalmente le sedute è stata sospesa. Va, comunque, rilevato che Pianta aveva messo in evidenza, soprattutto, le doti di stabilità di questa macchina apparsa assai più equilibrata e ben controllata da Pianta. Alcune lievi modifiche sono state notate alle sospensioni e anche alla carrozzeria. Pianta stesso si è dichiarato assai soddisfatto (nelle foto con l'ing. Simonetti) giudicando che dall'ottimo tempo «si può togliere certamente qualcosa». Intanto l'ing. Simonetti sta stringendo i tempi per definire il futuro dell'azienda. Contatti, risulta, ci sono con la DE TOMASO e L'ALFA ROMEO per dare una base anche all'ulteriore attività delle sport 1000 e 2000 che tanto interesse hanno suscitato.

● Confermato l'ingaggio di HANS STUCK alla BMW per il prossimo anno. Stuck nelle due passate stagioni faceva parte del Team Capri Colonia. Ora parteciperà con la BMW al campionato europeo turismo e si parla anche della F. 2 o sport March-BMW, situazione che piace a Neerpasc, deluso quando è sfumato il nome di Mass.

Un monumento a MATERASSI

S. PIERO A SIEVE - Emilio Materassi, il noto corridore automobilista deceduto a Monza mentre era in gara nel G.P. d'Italia, sarà onorato con la erezione di un monumento che verrà collocato nei pressi del costruendo autodromo del Mugello. L'iniziativa è nata ad opera di un Comitato che ha la sua sede in piazza Colonna 22 a S. Piero a Sieve.

● Nonostante la voce, secondo cui aveva avuto offerte dalla BMW, Fitzpatrick resta invece con la Ford.

● In aggiunta agli altri nomi già fatti, per la TEMPORADA di F. 2, ora vi si aggiungono Hunt, con la March 712 di Hesketh, Lunger pure con la March, quindi tre March «imprestate» per la serie a Luis Bueno, Nestor Garcia Veiga e Luis di Palma. Di riserva la Brabham di Richard Scott.

CONRERO farebbe correre tutto: l'ultima che ci è giunta all'orecchio è relativa alle due GT 2000, di cui una è a carburatore e l'altra a iniezione. Ebbene, Conrero si occupa personalmente della prima e ricorre a lumi esterni per la seconda. Indovinate quale va di più?...

Il più sfortunato
dei nostri
direttori di corsa

Un doppio lutto per il nostro sport

Un altro
notissimo
giornalista

CINQUETTI non ha resistito alle ferite



PARMA - Dopo quattro giorni di agonia, il dr. Angelo Cinquetti, il direttore di corsa investito domenica scorsa sulla pista di Varano Melegari, è morto mentre veniva trasportato nella sua abitazione di Asola in provincia di Mantova. ANGELO CINQUETTI aveva 44 anni (li aveva compiuti lunedì) e da parecchio tempo si interessava di automobilismo. Gestiva la succursale di Asola dell'A.C. di Mantova e nel suo lavoro si valeva della collaborazione della moglie e del figlio.

Dopo avere diretto per alcuni anni sul circuito di Monza le corse riservate alle monoposto «Monza» era diventato un assiduo frequentatore del circuito di Varano Melegari, dove era stato invitato dalla famiglia Dallara con la quale era legato da una stretta amicizia.

Domenica scorsa Cinquetti era stato puntuale all'appuntamento con quello che lui considerava un hobby, una passione, un modo come un altro per divertirsi e per completarsi e alle 8 era già in pista a coordinare l'organizzazione. Alle 9 aveva abbassato la bandierina tricolore per le vetture del gruppo 1. Tutto sembrava filare via liscio, come al solito. Nessun incidente di rilievo si era verificato. Poi, alle 12,23, la tragedia.

Cinquetti che fino a quel momento aveva diretto impeccabilmente si è distratto e non è più stato in grado di contare con precisione il numero dei giri. Al nono passaggio quindi usciva sulla pista con la bandiera a scacchi e dava il segnale d'arrivo ad Andrea Buffoli e ad altri otto concorrenti.

Il decimo però gli è stato fatale. «Number One», uno dei più esperti piloti della classe 500, stava sfruttando la scia di un altro concorrente: all'altezza dei boxes scartava sulla sinistra per tentare il sorpasso, ma al termine della manovra si accorgeva che sulla sua traiettoria c'era proprio Angelo Cinquetti. Azionava immediatamente i freni, ma la velocità del suo piccolo bolide era troppo alta perché l'investimento potesse essere evitato. Il corpo del dr. Angelo Cinquetti veniva scaraventato ad una quindicina di metri di distanza e rimaneva esanime a terra proprio di fronte all'ambulanza.

Trasportato immediatamente all'Ospedale di Parma, era ricoverato al centro di rianimazione per lo sfondamento frontale, del parietale sinistro e dell'emitorace sinistro con la frattura di almeno 4 costole. I medici hanno disperatamente cercato di tenerlo in vita, ma mercoledì sera le sue condizioni si sono ulteriormente aggravate. Il figlio otteneva dai sanitari il permesso di trasportare a casa il padre che moriva durante il tragitto Parma-Asola. Angelo Cinquetti quindi ci ha lasciati, se n'è andato inspiegabilmente, offrendo la sua vita a quella che era la sua più grande passione: l'automobilismo.

Per quanto riguarda i rilievi di legge, i Carabinieri di Fornovo si sono limitati a trasmettere il loro rapporto sull'accaduto alla Magistratura che, dopo averli esaminati, li archiverà.

g. b. m.



SEVERO BOSCHI

Mercoledì scorso, 11 ottobre, si è spento a Bologna il collega SEVERO BOSCHI, inviato del «Resto del Carlino» e giornalista specializzato di automobilismo. Autore di molti libri, tra i quali una «Storia della Maserati» e «Trent'anni FIAT», fu anche direttore di AUTOSPRINT.

Boschi era nato a Modena 53 anni fa ed aveva intrapreso la carriera giornalistica da giovanissimo, come redattore del «Pomeriggio», del «Progresso» e poi del «Resto del Carlino». I funerali si sono svolti presso la Chiesa della Certosa di Bologna, con la partecipazione di tanti amici e colleghi, oltre che esponenti dell'automobilismo.

ENZO FERRARI lo ricorda così

Ho conosciuto Severo da bambino.

L'ho tenuto sulle ginocchia e il ricordo più vivido che ho di quel frugolo è la capigliatura, allora biondissima. Era figlio di un mio caro amico, Enzo Boschi, che morì giovanissimo. Oltre alla madre, ricordo la zia Bice che prese a protezione il ragazzo fino al compimento degli studi, e alla quale egli sempre ritornava nei momenti di buona o avversa sorte.

Pochi sanno che durante gli ultimi anni di guerra Severo era presso la Ferrari, all'ufficio del personale e malgrado la sua giovane età era il caposervizio.

Finita la guerra, passò al sognato giornalismo. Trasferitosi a Bologna cominciò al «Progresso». In quei momenti tumultuosi ha inizio lo sfogo dell'innato suo desiderio nutrito fin da studente.

Questa prima esperienza doveva confondere, nell'opinione di taluni, le sue idee politiche. Infatti dovette restare in lista d'attesa per non poco tempo prima che si schiudessero le porte del «Carlino».

Chi gli ha attribuito idee politiche, in ogni tempo e circostanza, ha commesso un errore. Severo era un subitaneo, innamorato di tutte le buone cause alle quali era sollecitato, ma soprattutto era uno sportivo, come poi doveva ampiamente dimostrare.

Buon conoscitore di lettere, umanista, scrittore anche di teatro, ha portato nei suoi testi, nei suoi resoconti, nelle sue cronache, nelle sue critiche il fervore e l'esaltazione che caratterizzano ogni conquista umana.

E debbo anche ricordarlo come professore, quando teneva all'Antoniano le sue conversazioni agli

allievi di recitazione in tema di teatro Americano contemporaneo. Un giorno, con le sue allieve, arrivò a Maranello, e fece lezione al Cavallino, parlando però delle Ferrari e delle corse.

Ci vedevamo frequentemente, e parlavamo a lungo.

In una di quelle pause che talvolta fanno sembrare esaurito ogni argomento, mi disse che aveva finito di leggere il mio libro, e proseguì:

«Hai avuto il coraggio di scrivere che tu non credi, che non hai il dono della fede. Quello della fede è anche per me un tormento, ma non lo ammetterei mai; non so se riuscirò a risolverlo».

Lo ha risolto invece, con la confessione, e quasi giustificandosi ha mormorato: un conto è parlare di morte un altro è sentirsi morire.

La sua generosità era pari alla passione per le automobili, che gli procurarono ferite a ripetizione, e questa ingratitudine la trovò anche negli affetti, ai quali si prodigò sempre con l'entusiasmo dell'adolescente. Forse perché, da sognatore costituzionale, pensava di scoprire quella totale rispondenza che perfezionasse l'idealizzazione di un rapporto nella sua mente perfetto.

L'ironia della vita ha voluto che egli fosse battezzato Severo, un nome che non rende giustizia al suo carattere così spontaneo, aperto, festoso. Così lo voglio ricordare.

Ferrari



Certa la F.1 a MISANO

● I proprietari del «SANTAMONICA» continuano i contatti per il futuro del loro autodromo. Ma col gruppo americano non tutto fila come speravano. Una buona notizia a Misano l'hanno già avuta dalla CSI: è stata concessa la data del 17 giugno '73 per il G.P. MARLBORO-REPUBBLICA S. MARINO F. 1 (al posto del GP Olanda, pare anticipato se non ancora soppresso). Questo significa che c'è la premessa per la prova mondiale a S. Marino nel '74. Gli organizzatori bolognesi possono mordersi le mani per Imola. Avrebbero potuto loro giocare questa carta...

SPONSOR in... natura la FIAT per OSELLA

● ENZO OSELLA sarebbe riuscito a trovare una strada per il futuro agonistico della sua squadra con vetture sport due litri sempre di nome ABARTH. La FIAT si è... commossa e un appoggio lo darà, magari solo in natura (ricambi). L'unico dubbio riguarda Merzario: i suoi impegni Abarth saranno «straordinari» o considerati globalmente nel contratto della consociata sportiva Fiat (leggi Ferrari)?

● Pare che il fantino comasco questi problemi ora li risolva come i suoi colleghi stranieri. Viaggia con un segretario-manager...

● Clay Regazzoni ha passato qualche ora in guardina nella recente trasferta americana. «Scherzava» (a sportellate) con la macchina dell'ing. Giorgio Ferrari e gli inflessibili «Polstrada» USA l'hanno fermato, accusandolo anche di «perdere pezzi di macchina» (erano i copripista) nella sua fuga velocistica. Clay ha tirato fuori un tessero di «scriffo onorario», ma la qualifica ha aggravato la sua posizione, finché non è arrivato qualcuno a tirarlo fuori, chiarendo di chi si trattava. E' valso a quel punto più il tessero di «pilota Ferrari».

● Chi sarà il sostituto di SCHETTY alla Ferrari? Si è parlato di «segretari» per affiancare il lavoro dei direttori tecnici (Giorgio Ferrari, F. 1 e Giacomo Caliri Sport), sotto la direzione complessiva dell'ing. Colombo. Sembra che l'attuale direttore della pista di Fiorano, Sante Ghedini, potesse essere un candidato; poi è spuntato il nome torinese di un giovane senza una qualificazione precisa nel settore. Ora sembra che si cerchi una soluzione più concreta e valida, come d'altronde è necessario alla Ferrari, (che non può permettersi palliativi).

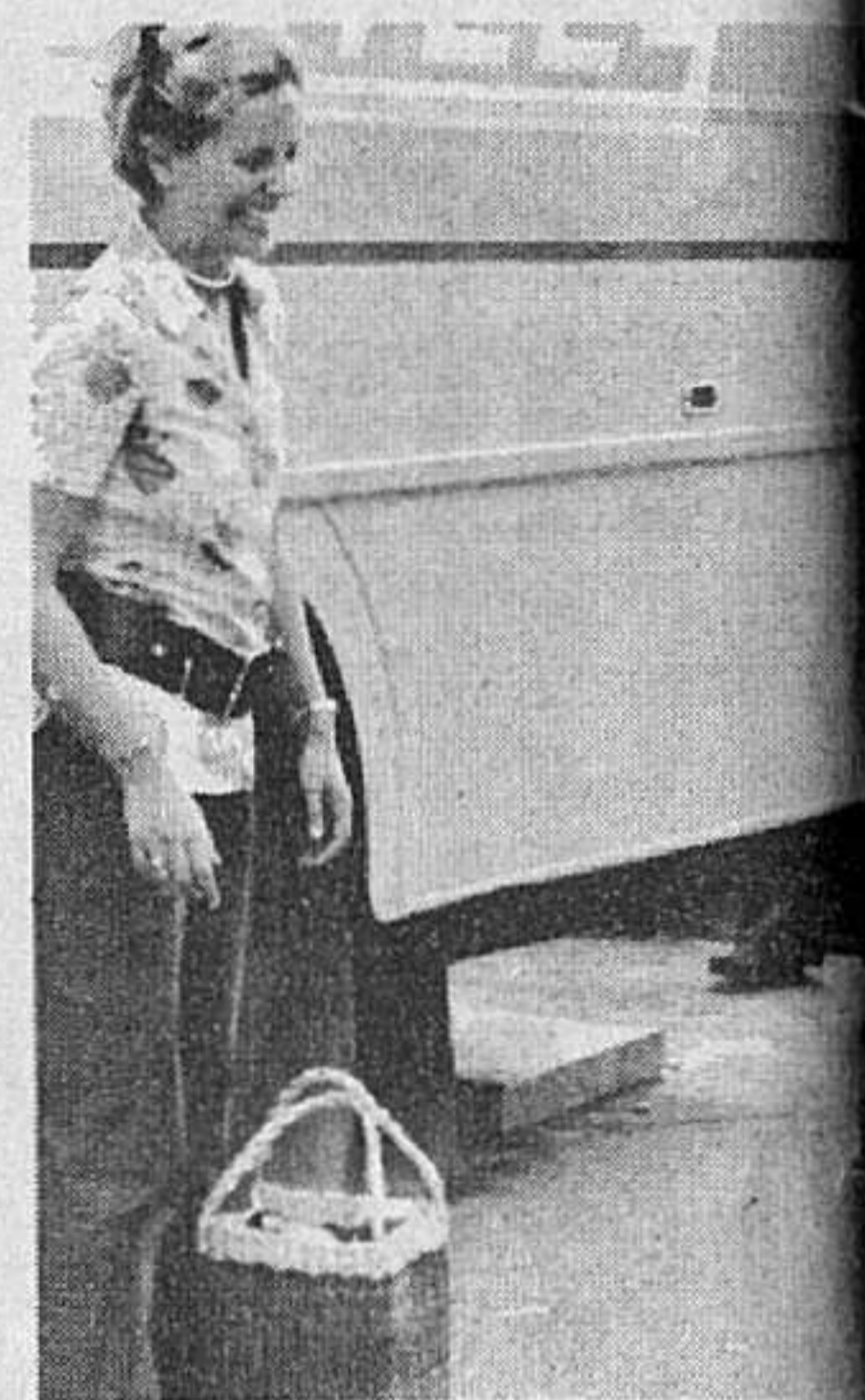
Il «passo lungo» B. 4

● Pronti a Fiorano gli uffici e relativi servizi per il Gruppo Progettisti dell'ing. Mauro Forghieri, attualmente sempre al lavoro a Modena, in attesa del trasferimento di sede. Ma intanto nel Reparto effettivo Corse, c'è chi prepara altri progetti. Mentre la B.3 è alla vigilia del debutto a Brands Hatch domenica con Merzario, è confermato che lo staff tecnico della «GeS» va avanti con la sua F.1 B.4: dovrebbe trattarsi di una monoposto passo-lungo. Rocchi e Salvarani la stanno realizzando in collaborazione con l'ing. Colombo e Giorgio Ferrari.

● Alla Matra una «concorrenza» del genere tra progettisti non ha fruttato molto. Così come è avvenuto all'Alfa, i cui tecnici hanno sempre mantenuto l'esclusività della progettazione anche spiccatamente sportiva, mentre all'AUTODELTA è affidato il compito di «Esperienza».

● Luciano Pederzani dovrebbe aver il pilota '73 della Tecno-Martini (il...
Una sola monoposto Tecno F.1 corre...
Niente Bell, come il suo difensore...
chiedersi come, con un d.s. che lo...
italiano potrà affrontare la stagione...
siano accordati con Pederzani per...
importante, in modo da arrivare a una...

Anche



Forse abbiamo scoperto perché...
F. 2 di Andrea de Adamich in ag...
Ecco, questa foto risale a un mese...
La signora che subisce la press...
prio la bella consorte del pilota...

Lo schiaffo brasiliano

Siete convinti adesso, con la notizia delle primissime pagine di questo numero in tandem con questa Alfa accanto, della «lezione» che ci viene dal terzo mondo automobilistico: il Sudamerica? Il progetto della monoposto F. 1 tutta brasiliana, va oltre la semplice iniziativa di un pilota che — come altri del Vecchio Mondo — vuol abbinare al suo nome di campione anche quello di futuro costruttore da corsa. Il progetto è più vasto ed ambizioso, ma non per questo meno elogiabile. La FITTIPALDI s.p.a. parte solo con il programma di dare uno spazio agonistico ai piloti brasiliani.

E' uno schiaffo (chiamiamolo morale, per quel che serve) anzitutto per le tante chiacchiere che fanno in Italia dalla CSAI all'ANCAI (per non chiamare in causa l'ACI e il CONI). Ma è anche un «j'accuse» clamoroso alla Ferrari-Fiat e all'industria di Stato Alfa Romeo che, nella squadra di quattro piloti ufficiali (è inutile citare i collaudatori o i guidatori di rincalzo) ne schierano entrambe uno solo italiano. L'Alfa ha imitato in tutto la Ferrari: quattro macchine rosse nel mondiale Marche, otto piloti, dei quali sei stranieri! (E a parte l'Alfa, da Maranello non finiranno mai di spiegarci come anche un Redman possa valere uno qualsiasi dei piloti italiani di classifica «internazionale»). Lo dice anche ICKX.

Il gioco delle poltrone



Il «gioco delle poltrone» continua. Leggete la notizia sotto. Il sig. TREU, mandato via da segretario CSI, rientra dalla finestra della Grand Prix International, che non ha nulla a che fare con la (boccata) GRAND PRIX UNIVERSAL progettata da Ferguson, ma che potrebbe diventare una importante alleata della GPDA e Associazioni Costruttori F. 1 e Sport in un patto federativo per opporsi alla CSI, che per ora dice di rispettare.

Intanto il nostro ing. BACCIALGALUPPI ha dato le dimissioni dai suoi incarichi nella CSI e nella CSAI. Non è più delegato italiano presso la CSI (e alla riunione di Parigi ha partecipato per la CSAI il conte LURANI, che così fa il primo passo verso il suo incarico di consigliere della stessa nel nuovo biennio che comincerà da Taormina). Baccialgaluppi lascia anche la presidenza della sottocommissione Circuiti e Sicurezza e la vice presidenza nella omonima internazionale. Ma dovrebbe rientrare nel giro CSI, appunto come rappresentante della neonata G.P.I., in una delle sottocommissioni. Insomma la battaglia burocratica, con contrapposizione tra gruppi dirigenziali nazionali, continuerà ancora più accanita. Piuttosto la nomina di LURANI a delegato italiano presso la CSI potrebbe evitare la «giubilazione» di Zucchi dalla sottocommissione Velocità. Per Lurani è disponibile il posto dell'ing. Baccialgaluppi nella sottocommissione circuiti e sicurezza.

Non è facile orientarsi nel labirinto delle poltrone dirigenziali dello sport automobilistico. Questo «albero del potere» vi farà capire...

E' nata anche la GRAND PRIX INTERNATIONAL

PARIGI - E' nata una nuova associazione: la G.P.I. o Grand Prix International, che riunisce tutti coloro che sono impegnati finanziariamente nell'organizzazione delle competizioni mondiali di F. 1, ovvero gli organizzatori veri e propri, i promotori nel senso che alla parola danno gli inglesi e cioè coloro che non si limitano ad indire una manifestazione ma la finanziano e i proprietari-organizzatori di circuiti. Una associazione che è la naturale interlocutrice di quella dei costruttori e di quella dei piloti da Gran Premio. Il nuovo organismo che riconosce come unica autorità sportiva competente la FIA e la CSI, è presieduta per il primo anno di vita dall'americano Th. H. Binford ed ha come direttore esecutivo il signor Treu.

La G.P.I. ha tenuto la sua prima riunione il giorno 11 ottobre a Parigi e al termine della stessa è stato emesso il seguente comunicato: «Riunendosi ieri

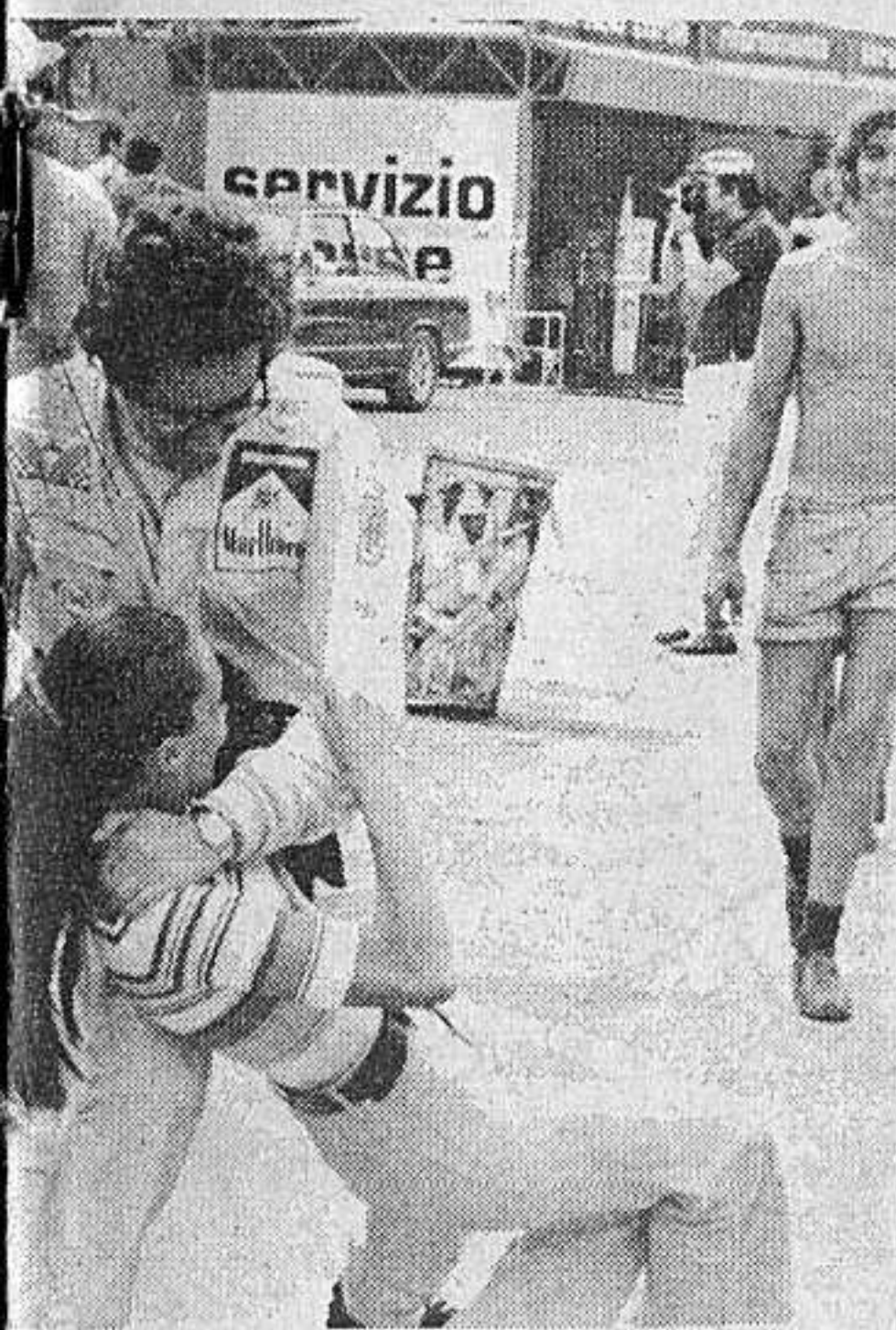
a Parigi, gli organizzatori, i promotori e i proprietari-organizzatori dei circuiti da Gran Premio, hanno deciso di unirsi per fondare l'associazione Grand Prix International. Le firme comprendono rappresentanti dei seguenti paesi: Austria, Canada, Francia, Gran Bretagna, Germania, Olanda, Italia, Monaco, Sud Africa, Spagna, Svezia e Stati Uniti. L'obiettivo principale della G.P.I. è di apportare stabilità alle condizioni finanziarie delle future manifestazioni del campionato del mondo a partire dal 1973.

Il 12 ottobre, i rappresentanti della G.P.I. sono stati ricevuti dal principe von Metternich presidente della CSI che ha raccolto favorevolmente il nuovo organismo e chiudendo il documento presentatogli, ha detto: «La nuova associazione è la benvenuta e la CSI si attende che essa possa portare una sicura stabilità nel mondo del Gran Premi».

una battaglia con David Yorke per
l'accordo pare ormai deciso).
Nanni Galli verrà confermato.
L'inglese voleva. Solo c'è da
apertamente osteggiato, il pilota
posta ai conti Rossi, che pare si
un collaboratore tecnico molto
china competitiva anche nel telaio.

STOMMELEN, REVSON, WISELL e DE ADAMICH i quattro pi- loti per la Squadra Sport milanese (che ha «giubilato» GALLI e at- tende la risposta di REGAZZONI): FACETTI e PICCHI le «riserve»

L'ALFA con un solo pilota italiano!



TEMANN scagliò il... sasso contro la
a ENNA (costringendolo al ritiro!).
prima alla corsa F. 2 di Imola.
udoistica dell'aggressivo Andrea è pro-
tino. Però Donatella ride partecipando...

SETTIMO MILANESE - Tre esemplari della 33 tt 12 in preparazione, ma due sole che inizieranno l'attività agonistica nel mondiale Marche '73, due 33tt3 con motore 8 cilindri ancora in servizio come «laboratori» di esperienze (le altre saranno anche vendute a richiesta), un motore come il dodici cilindri boxer che dà grosse soddisfazioni al momento (si sono toccati i 478 cavalli di potenza e con una curva molto progressiva) e la scelta definitiva dei quattro piloti impegnati per il mondiale anti Ferrari, ecco in sintesi che cosa si può già scrivere sull'Alfa da corsa '73.

L'attività delle sport è quella senz'altro chiave. C'è da riscattare l'amarezza della sconfitta contro la Ferrari quest'anno, anche se il secondo posto nella classifica mondiale è un dato di fatto. Si gioca grosso sul 12 cilindri, constatata l'impossibilità di progredire con l'8 cilindri, nonostante gli exploit di buona soddisfazione a Imola. E, tanto per essere a la page con la Ferrari, anche la scelta dei quattro piloti viene imitata quasi persino nelle nazionalità: un tedesco (STOMMELEN) per il belga (Ickx), un americano (REVSON) per un inglese (Redman), uno svedese (WISELL) per un brasiliano (Pace) e un italiano (DE ADAMICH) per un italiano (Merzario).

Questo dell'unico pilota nazionale è in fondo la novità più clamorosa. La descalation dalla politica «nazionale» anche da parte dell'industria di Stato automobilistica continua: dal «tutti italiani» degli anni della due litri 33 (quando in verità era difficile trovare stranieri che la guidassero) siamo arrivati all'UNICO. Il più clamoroso appiedamento è quello del pratese Nanni GALLI, che già l'anno scorso aveva sfiorato l'esclusione. Adesso ci diranno che in squadra saranno utilizzati come jolly, CARLO FACETTI (sempre che Regazzoni disputi 4 o 5 corse per l'Alfa e venga perciò buona la terza macchina nelle gare più importanti) e l'altro collaudatore Teodoro ZECCOLI. E

poi c'è Gianluigi PICCHI che si vedrà conservato un contratto, anche se il campionato Europeo Turismo non sarà più affrontato per l'handicap delle GTA jr., e le Alfa — in attesa di un modello di grande serie in grado di battersi contro Ford, Opel e BMW che si son fatte nuove regole su misura — affronteranno (oltre quelle italiane) alcune delle manifestazioni turismo più importanti (come la 24 Ore Spa ecc.).

La giubilazione di Galli farà polemica. Perché è sfacciata. Il pratese praticamente paga la scon-

sia stato chiaramente relazionato che Galli aveva visto male un riflesso di sole sul cruscotto: la spia della benzina non era rossa! Perciò era inutile che si fermasse! Buon per lui che nessuno abbia insinuato (o è stato fatto?) che grazie a quell'errore la Ferrari di Merzario-Munari aveva potuto beffare lo squadrone milanese!... Comunque è un costo salato che Galli paga per le sue speranze ferrariste. A Maranello non ha certo trovato approdo quest'anno. Forse sarebbe stato anche meglio che l'avesse picchiata quella B. 2 che gli af-

gnerà attendere il 1975 quando scadrà quel famoso handicap di peso da poco confermato. Al posto della F. 2 pare che trovi rilancio un programma di assistenza per una squadra F. 3 con motore Alfa. Si elaborano, per clienti, anche Alfette e Alfesud.

Ma sono impegni marginali. Tutti gli sforzi sono naturalmente per le vetture sport. (E la macchina ora in messa a punto è di transizione). Se il 12 cilindri boxer andrà bene, c'è da scommetterci che il suo futuro in F. 1 è assicurato. De Adamich sulla sua nuova Surtees-Pagnossin è sicuro che è già disposto a montarlo subito. In ogni modo c'è tempo. Il primo appuntamento mondiale sport in teoria è solo in aprile (adesso c'è il rinvio di Sebring). La Ferrari andrà a prepararsi a Kyalami ai primi di novembre. Per l'Alfa è escluso, anche perché si vuole evitare subito il confronto. Piuttosto a quelle corse di dicembre a Interlagos c'è da farci un pensiero. Anche e se al momento con Avallone le trattative sono soltanto per mandare uno o due 33 TT 4 (litri 8 cilindri): per de Adamich (sempre a caccia di punti tricolori fino al 31 dicembre) e magari per Wilson Fittipaldi (eventuale alternativa a Regazzoni se dirà di no?).

● Mr. Ballisart non è più il responsabile del Servizio Corse internazionali della Shell.

● Cosa fa Filipinetti? Sembra che con Mike Parkes non fili più tutto liscio. La scelta di Elford direttore sportivo condiziona i programmi. E' praticamente certo che nel '73 la Filipinetti farà correre vetture sport Lola 3000 nel mondiale Marche e le 2000 nell'Euro Marche, le Ferrari Daytona nell'Euro GT e si parla anche di F. 2. A Parkes resterebbe affidato il reparto tecnico di Formigine con la cura particolare (per le corse) delle Fiat 128 coupé destinate alle gare turismo nazionale in Svizzera e in Italia. Per l'ex pilota e d.s. ferrarista è un po' poco. Che si rifaccia avanti De Tomaso con le sue Pantera Gr. 4 «da assistere»?

Le confessioni di Donatella

Intervista «americana» del nostro MANOCCHIA con la signora DE ADAMICH, nei giorni del G.P. USA, quando un malore ai boxes, aveva fatto correre una certa voce (per ora smentita).

— E lei, Donatella, se avrà un figlio maschio gli permetterà di correre come Andrea?

Donatella, sospende il cronometraggio, pensa un poco e poi dice: «Per fortuna c'è Andrea che pensa anche a queste cose. Comunque, non si deve interferire nelle decisioni dei giovani circa il loro futuro.»

— Lei Donatella, soffre qui ai box?

«Soffrire non direi, anzi mi diverto. Se poi soffro un poco è per Andrea.»

— Ha mai paura per Andrea?

«Paura non direi, resto un po' con l'animo sospeso ma è un sentimento naturale. Se non ci fosse lui andrei a vedere la corsa in curva: non mi piacciono i rettilinei. Ma siccome c'è Andrea sto qui nel box e l'unica emozione è la partenza. Con Andrea o senza è sempre un attimo elettrizzante.»

fitta delle 333 in Targa Florio contro le Ferrari. Era accusato di «intelligenza con la Ferrari» per la speranza che aveva covato di passare nella squadra Maranello. E quella monoposto F. 1 ottenuta per una beffarda sola gara è stata la goccia per queste rivalità tribali che hanno sempre trasformato le battaglie sportive tra squadre italiane in confronti guelfi-ghibellini!

Non conta nulla che documenti fotografici abbiamo dimostrato che Galli in Sicilia aveva perso tempo in quel famoso decisivo giro per un rabbocco di benzina (poco regolamentare). Pare che al vertice Alfa

fidarono in Francia! Perlomeno avrebbe avuto un motivo per l'altra giubilazione!

Polemiche a parte, quali sono gli altri programmi Alfa? C'è un prototipo Montreal con tanto di maxi spoiler davanti e dietro all'atelier Autodelta. Ma non ha speranze di Europeo GT. E' troppo pesante per diventare competitivo. E se non cambia l'omologazione!... E' lo stesso problema del Turismo. In compenso i motori Montreal 8 cilindri trovano molti aspiranti nella motonautica. Invece per la versione F. 2 la preparazione dei tecnici Alfa prosegue, anche se biso-

REGAZZONI «vietato» per F.2 e TECNNO!

REGAZZONI ha un diavolo per capello in questi giorni. La Ferrari gli ha posto due «veti», in forza del fatto che lo svizzero è sotto contratto con Maranello fino al 31 dicembre '72.

Clay voleva rientrare in F. 2 correndo nella Temporada brasiliana con la March del team Rondel. Ma Ferrari ha detto no. La seconda delle quattro corse brasiliane va a coincidere con la 9 Ore di Kyalami. La squadra del «cavallino»

doveva disporre del suo nuovo pilota '73 Carlos Pace, ma ha dovuto accettare il suo forfait per gli impegni già sottoscritti dal brasiliano con Surtees. Così sarà Regazzoni a fare coppia con Merzario su una delle modificate 312 P mentre Ickx sarà con Redman.

Il secondo veto riguarda la Tecno F. 1. Regazzoni era stato autorizzato a provarla, ma lui evidentemente intendeva non solo il semplice test di collaudo, ma uno più probante per i Pederzani. Lo sviz-

zero avrebbe dovuto infatti pilotare nella Corsa della Vittoria domenica a Brands Hatch la Tecno monoposto 3000 (la stessa gara che vedrà Merzario impegnato con la Ferrari B 3 al debutto). Ma anche per questa «operazione» c'è ora il veto di Maranello.

Intanto Regazzoni è sempre atteso all'Alfa Romeo per una risposta all'offerta di guidare la «33 tt 12» nel mondiale Marche '73, per le quattro-cinque gare che po-

trà avere libere, come data, nel suo già intenso calendario BRM F. 1 (oltre che F. 2). A Maranello però, come si è visto dai «veti» precedenti, sono rimasti molto «gelosi» di Regazzoni (magari temono qualche exploit polemico ora che l'hanno giubilato) e, pur di non farlo correre con le Alfa, magari gli faranno delle offerte al rialzo per quelle poche gare sport che potrebbe disputare (al posto di Redman o di Merzario?).

Marcello Sabbatini

● Chi non ha problemi di soldi è Frank Williams. Pare che la Politoys abbia rinnovato il suo appoggio (con una cifra superiore all'anno scorso). Grazie al finanziamento Marlboro per il pilota (Ganley), il team dell'ex manager di Courage può affrontare più serenamente il futuro. Anche se non si parla più di un Omino Rosso tutto italiano al volante.

● La guarigione miracolosa di Stewart dall'ulcera (Fittipaldi) da qualcuno è stata attribuita dalla necessità di scapolare — da parte dello scozzese — i suoi contratti Can-Am con McLaren e sponsor abbinati. Il fatto è che, nelle prove a Goodwood, Stewart sulla McLaren 8000 ha sempre realizzato tempi superiori di un secondo e mezzo a Hulme e questo non gli poteva certo fare piacere (considerando poi che — a parte il compagno di squadra — c'erano certe Porsche-Penske anche da superare!).

● I proprietari dell'autodromo di Misano hanno delle idee molto singolari sul funzionamento di un moderno impianto di gare automobilistiche. Per le corse FISA ecc. dell'altra settimana, il Presidente in persona della società «Santamonica» ha rinunciato all'uso dell'impianto televisivo abbinato a quello radiotelefonico proposto dalla «Intervideo» di Firenze. Telecamere e monitor sono stati dichiarati «superflui» in direzione corsa!

● Un noto esponente dello sport automobilistico (nordico) ha definito Vallelunga un «kartdromo». Si può dargli torto, come vanno le cose?

● A proposito: avete letto l'ultimo Radiocorriere? Si dà il caso che per domenica 15 ottobre avesse mantenuto l'annuncio del programma: ore 15 - telecronaca del G.P. Roma F.2. Ma guarda! Proprio stavolta che non si correva!

Debutto non facile per le Lancia-Marlboro

Contro WALDEGAARD e le ALPINE a S. REMO

Ma ci sarà davvero Waldegaard? E' quello che si domandano un po' tutti da quando si è sparsa la notizia che la Lloyd Adriatico ha iscritto oltre alle sue solite vetture anche due Porsche tedesche. La voce in effetti è da un po' di tempo che circola nella zona nonostante la Scuderia smentisca quasi categoricamente assegnando le vetture a Bettoja e a Pittoni, ma sembra proprio che sia così, cioè che la Porsche non sia poi tanto insensibile al fatto di essere ancora in corsa per il campionato marche. Oltretutto Dall'Ava sostiene di aver visto provare anche Zasada, alla guida di una Polski Fiat, ed è notorio che è un anno che il polacco corre con una Porsche conquistando tra l'altro un secondo importantissimo posto al Safari. Quella delle macchine tedesche è quindi la maggiore curiosità che accompagna il prossimo Rally di Sanremo che si profila come la prova probabilmente decisiva sia per l'assegnazione del titolo del «marche» che di quello italiano.

La battaglia non mancherà certamente e sarà battaglia grossa per la presenza «polemica» delle Alpine che scottate due volte in casa propria (Montecarlo e Marocco) tentano di restituire con gli interessi il torto venendo a vendicarsi proprio in Italia. Dunque due berlinette già iscritte, affidate come previsto ad Anderson e Therier, ed una terza sicura all'80 per cento, una vettura privata solo di nome, per Nicolas. Ed ancora gli austriaci maggioloni e la Gordini dello jugoslavo Palikovic che si rivelò proprio qui a Sanremo, in una edizione di qualche anno fa, con la sua verde Porsche compì vere e proprie acrobazie terminando tra i primissimi nonostante fosse del tutto all'oscuro del percorso di gara.

Uno schieramento non certo imponente ma qualitativamente molto valido quindi quello degli stranieri anche se l'assenza delle tanto attese Saab ha lasciato un po' tutti con la bocca amara, per le italiane allora ci sarà da impegnarsi al massimo per non farsi sfuggire l'occasione di conquistare i punti in casa propria, come già scritto nel numero scorso, le Lancia saranno 6, ed a proposito dell'ultimo acquisto, Ragnotti, si dice che la presa di contatto sia proiettata in un prossimo futuro essendo particolarmente ben vista la sua presenza anche in una eventuale squadra di velocisti alla guida delle Stratos in qualche gara del campionato Gran Turismo. Tutto questo dovrebbe essere

possibile grazie alla Marlboro il cui accordo pubblicitario prevede la conferma di tutti i piloti attualmente facenti parte della squadra più qualche eventuale rinforzo.

Con la Lancia, che difende il suo primato internazionale, ci sarà ovviamente la Fiat il cui squadrone sarà però ridimensionato rispetto alle ultime gare. Cinque saranno infatti gli spider ufficiali per l'assenza di Smania e della Tominz, che, come riferimmo dopo S. Martino di Castrozza, si sta preparando per il 1000 minuti in Austria e per il Giro del Belgio, due gare in cui cercherà di fare «sua» anche la Coppa delle Dame europea.

Sarà massiccia anche la presenza dei privati, anche se non



Le PROVE SPECIALI in programma

		DATA	ORE
A	Passo Drengo-Rezzo, km 14,85, tempo 17,48"	22-10	21,48'
B	Cesio-Vellego, km 5,50, tempo 6'36"	22-10	23,24'
C	Mallare-Feglino, km 10,15, tempo 12'10"	23-10	2,07'
D	Magnone-Segno, km 4,50, tempo 5'24"	23-10	2,59'
E	Roviasca-Altare km 5,50, tempo 6'36"	23-10	3,25'
F	Ferriera-Porri, km 7,50, tempo 9'00"	23-10	4,55'
G	Garbagna-Vigoponzo, km 5,00, tempo 6'00"	23-10	6,40'
H	Romagnese-Nibbiano, km 9,00, tempo 10'48"	23-10	9,40'
I	Travo-Mezzano Scotti, km 15,00, tempo 18'00"	23-10	10,50'
L	Farini D'Olmo-Coli, km 21,00, tempo 25'12"	23-10	11,16'
M	Vigoponzo-Garbagna, km 5,00, tempo 6'00"	23-10	13,16'
N	Porri-Ferriera, km 7,50, tempo 9'00"	23-10	15,30'
O	Altare-Roviasca, km 5,50, tempo 6'36"	23-10	16,05'
P	Segno-Magnone, km 4,50, tempo 5'24"	23-10	16,29'
Q	Feglino-Mallare, km 10,15, tempo 12'10"	23-10	16,42'
R	Vellego-Cesio, km 5,50, tempo 6'36"	23-10	20,50'
S	Rezzo-Passo Drengo, km 14,85, tempo 17'48"	23-10	21,40'
2. TAPPA			
A2	S. Giacomo-Gouta, km 23,20, tempo 28'00"	24-10	18,58'
B2	Apricale-S. Giovanni dei Prati, km 20,00, tempo 24'00"	24-10	20,19'
C2	Passo Drengo-Rezzo, km 14,85, tempo 17'48"	24-10	21,02'
D2	Ville S. Pietro-Colle D'Oggia, km 6,65, tempo 8'00"	24-10	23,20'
E2	S. Giacomo-Gouta-bivio M. Alto, km 31,65, tempo 38'00"	25-10	1,36'
F2	Bivio Buggio-Bivio Vignai, km 19,15, tempo 23'00"	25-10	2,34'
G2	Colle D'Oggia-Ville S. Pietro, km 6,65, tempo 8'00"	25-10	3,54'
H2	Rezzo-Passo Drengo, km 14,85, tempo 17'48"	25-10	5,30'
I2	Bivio Gouta-Ciaixe, km 30, tempo 36'00"	25-10	6,51'

raggiungerà i vertici di altri rallies essendo oramai prossima la fine della stagione, al via comunque si prevedono un centinaio di concorrenti.

can.

● Oltre 12.000 morti nel 1971, più di mille al mese, per incidenti stradali, cioè quasi quanti se ne registrano nello stesso anno per ipertensione, senilità, omicidi e suicidi. Più esattamente, nel 1971 vi sono stati 12.070 morti per incidenti stradali, contro 12.141 nel 1970.

L'Autogiro dei RODODENDRI

TORINO - Su un percorso di 350 km con sette prove speciali molto impegnative studiate in modo da creare una netta selezione, nella notte fra il 21 e il 22 ottobre si svolgerà il «5. autogiro dei monti piemontesi» organizzato dalla Scuderia dei Rododendri e dall'associazione Pro loco di Moncalieri sotto il patrocinio dell'AC Torino.

SABATO 11 OTTOBRE	
ore 14-17	verifiche tecniche e sportive Lungomare Vittorio Emanuele II
DOMENICA 22 OTTOBRE	
ore 8-12	prosecuzione verifiche sportive e parco chiuso
ore 20,01	partenza primo concorrente per la 1.a tappa
MARTEDI' 24 OTTOBRE	
ore 0,00	arrivi vetture concorrenti al termine della 1.a tappa e parco chiuso
ore 18,01	partenza primo concorrente per la 2.a tappa
MERCOLEDI' 25 OTTOBRE	
ore 8,03	arrivi vetture e termine del rally

Amilcare Ballestrieri «cicerone» sul difficile percorso della gara

«Ci attende una favolosa ultima notte»

SANREMO - Amilcare Ballestrieri giudica il decimo Rally di Sanremo. Il pilota sanremese si è preparato con puntiglio alla gara ed è logico, trovandosi a correre sulle strade di casa, che terrebbe in modo particolare a figurare bene.

«La nuova formula del Sanremo è affascinante: merito delle due tappe tanto dissimili fra loro sia come percorso che come difficoltà.

«L'ultima notte poi, quella dei seicento chilometri avanti e indietro nell'entroterra imperiese è addirittura favolosa. Ne verrà fuori, sono pronto a scommetterlo, uno spettacolo che non avrà nulla da invidiare a quello abitualmente offerto dalla celebratissima "notte del Turini" del Rally di Montecarlo.

«Questo è un patto che il pubblico sappia scegliere i punti più interessanti per assistere ai passaggi. A volte capita di vedere moltitudini di sportivi in tratti che noi affrontiamo con tranquillità perché in tabella ci offrono un po' di respiro ed è un peccato.

«Per poter capire un rally, perché sia spettacolo, deve essere visto soprattutto lungo le prove speciali. Già nel primo giro ve ne sono di interessantissime. A cominciare dalla prima, quella del TEGLIA. E' un colle assolutamente brullo sul versante della valle argentina, ovvero salendo da Andagna e dalla cima si vedono diversi chilometri di strada.

«Tante altre P.S. sono del resto spettacolari: la CASIO-VELLEGO nella discesa dopo il colle, la MALLERE-FEGLIONE nella parte finale, la MAGNONE-SEGNO, una discesa molto polverosa verso Segno. Ed ancora il misto-veloce della GARBAGNA-VIGOPONZON, la discesa su COLI nella P.S. di FARINI-D'OLMO.

«Nel secondo giro la parte del leone la fa senz'altro il PASSO GOUTA. Nella notte ci si passerà tre volte. Alle ore 18,15 del 24 salendo da S. Giacomo e così pure alle 0,45 del giorno 25. In senso contrario alle prime luci del giorno, verso le sei.

«Il settore cronometrato è parzialmente asfaltato ma sempre strettissimo e non concede errori di guida. Per il pubblico poi presenta ancora un grosso vantaggio: salendo da ROCCHETTA NERVINA, nella Val Nervia, si arriva a metà della prova speciale e quindi è possibile andare e venire senza attendere il termine dei passaggi.

«Chi non vuole compiere tratti di sterrato può invece portarsi a BAJARDO, trovandosi ancora al centro di una P.S., la seconda, che va da Apricale a San Giovanni dei Prati. I primi saranno a Bajardo verso le ore 20.

«Due passaggi li vedrà anche chi salirà sul Teglia (alle 20,44 il primo, alle 5 il secondo) da Colle d'Oggia (alle 23 ed alle 2,55).

«La scelta insomma non manca e le emozioni compenseranno ampiamente una nottata all'aperto e qualche chilometro

CORRIERE CORSE?

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Rilancio slavo per PINTO

IUGOSLAVIA - Rally di Jugoslavia - Rally valevole per il Campionato piloti

1. Pinto (Fiat); 2. Zasada (Porsche); 3. Palikovic (Gordini).

Prova valida per il campionato piloti, il rally ha visto la vittoria di Pinto la cui 124 S si è dimostrata sempre più valida in questo tipo di competizione. Il percorso era di km 2600, con tredici prove speciali. Neve precoce sulle alture ha aumentato le difficoltà della gara, infatti soltanto quindici equipaggi sono arrivati sui cinquantasei partiti. Pinto ha così tolto a Zasada il primo posto nel campionato europeo, al quale, dopo il Tap, restano le prove di Spagna e Corsica.

Coraggio premiato

FRANCIA - Rally Poitou - Rally

1. Rimaudière-Bernard (Jidé).

Tracciato con molte difficoltà, però il tempo era ottimo salvo per qualche tratto di nebbia nelle valli. Lotta serrata fra i favoriti, ma ben presto Rimaudière ha preso il comando senza più abbandonarlo, guidando in maniera a volte spericolata.

Campionato Internazionale Marche Rally

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	MAROCCO	ACROPOLI	ALPENFAHRT	TOTALE	Punti sufficienti alla Lancia per vincere il campionato ammesso che l'avversario ottenga 3 primi nelle restanti 3 corse
LANCIA	20	12	—	20	15	—	67	—
PORSCHE	15	15	15	—	—	8	53	vince la Porsche
FIAT	3	—	—	—	20	20	43	37
SAAB	—	20	—	—	—	12	32	26
FORD	8	—	20	—	—	—	28	22
DATSUN	12	—	8	—	6	—	26	20
BWW	—	6	—	—	12	4	22	16
OPEL	2	10	—	—	2	6	20	14
VOLKSWAGEN	—	—	—	—	—	15	15	9
CITROEN	—	—	—	15	—	—	15	9
PEUGEOT	—	—	4	8	—	—	12	6
RENAULT	—	—	—	10	—	—	10	4
RENAULT ALPINE	4	—	—	—	3	—	7	1
ALFA ROMEO	—	—	—	—	—	3	3	non può vincere



La dimensione USA del mondo dei rallies è un po' diversa dalla nostra, soprattutto perché le gare sono meno « professionistiche » di quelle europee. Recentemente, gli importatori delle giapponesi Datsun hanno messo su un'ottima squadra con le 240 Z, di cui vediamo nelle foto due esemplari in attesa prima di una gara

Rapporto - RADAR

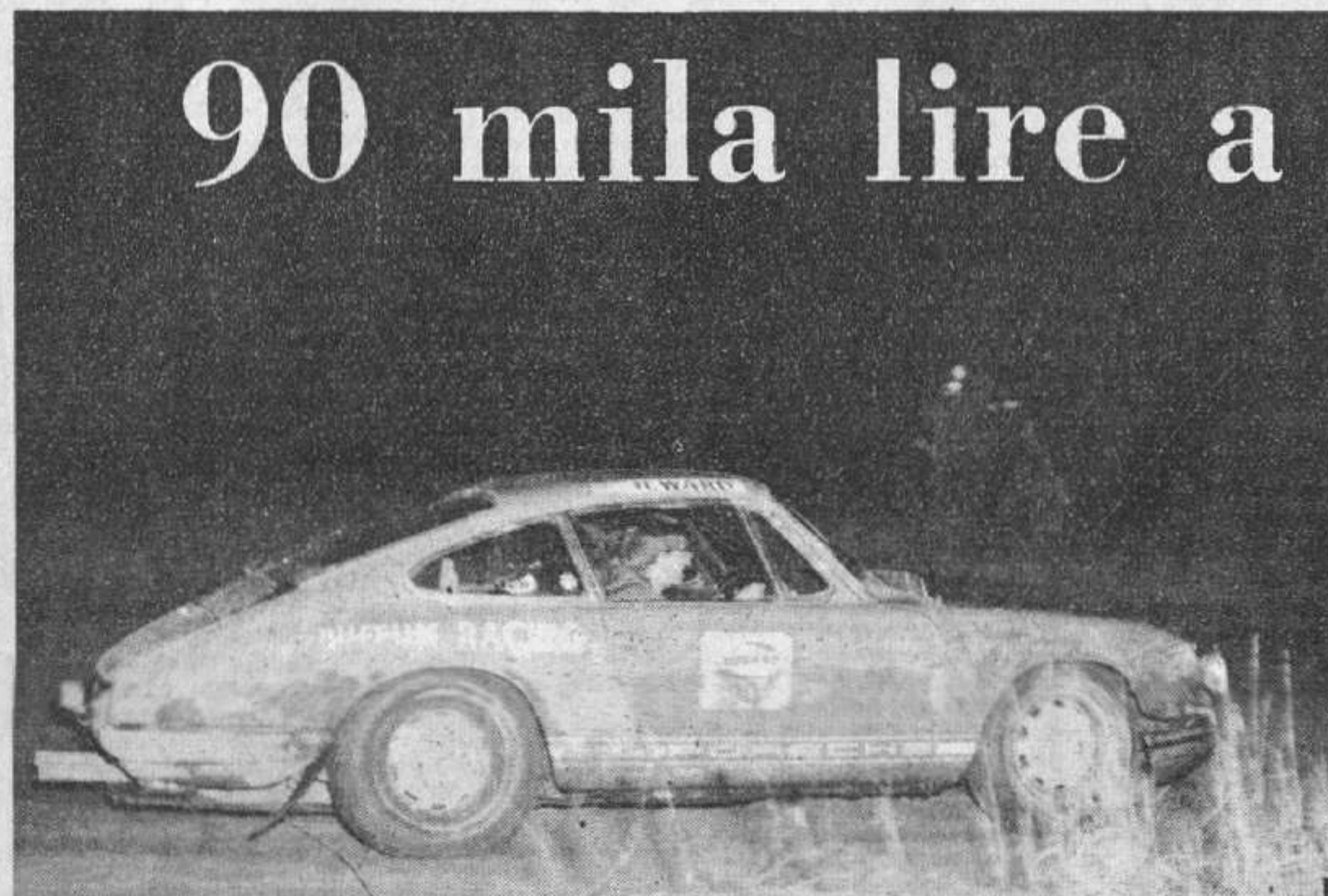
sul RALLY PRESS

REGARDLESS

(con l'insidia

della sabbia)

90 mila lire a prova speciale!



E' soprattutto nel Canada che si hanno i migliori specialisti rallies del continente. Sopra, la Porsche 911 di Buffun-Ward. Sotto, la Chrysler Cricket di Harvey-King



Sopra, una Triumph TR 5 in prova notturna. Sotto, una Datsun in difficoltà nella sabbia. Questa è quella dei fratelli Vanier, di cui uno spinge assieme agli spettatori



A meno di una settimana dalla conclusione del Rally di Sanremo si correrà il tanto atteso e misterioso Press on Regardless, il primo rally americano che ha ottenuto la validità per un campionato FIA. L'interesse per questa corsa è dovuto principalmente alla pressoché assoluta mancanza di notizie che si hanno sui rallies americani, una specialità che è ancora agli inizi ma che sta prendendo rapidamente piede, soprattutto grazie all'interessamento di alcuni importatori di vetture estere che cercano di sfruttare queste corse come veicolo pubblicitario.

Il caso più recente è quello della Datsun che ha addirittura creato una squadra ufficiale ottimamente organizzata e che dispone di un nutrito parco macchine che affida ad alcuni specialisti canadesi (in America i piloti canadesi sono i più esperti, praticamente come in Europa gli scandinavi) ottenendo già buoni risultati come la vittoria, il secondo e il terzo posto nel recentissimo Rally di Moonlight che si è corso in gran parte sulle strade del prossimo Press on Regardless.

Guy Vanier e Tom Jones (i due primi classificati in questo rally) sono appunto due specialisti canadesi che si stanno preparando meticolosamente per affrontare il primo « urto » con i rivali europei che, anche se non in massa, saranno al via della corsa

americana di novembre.

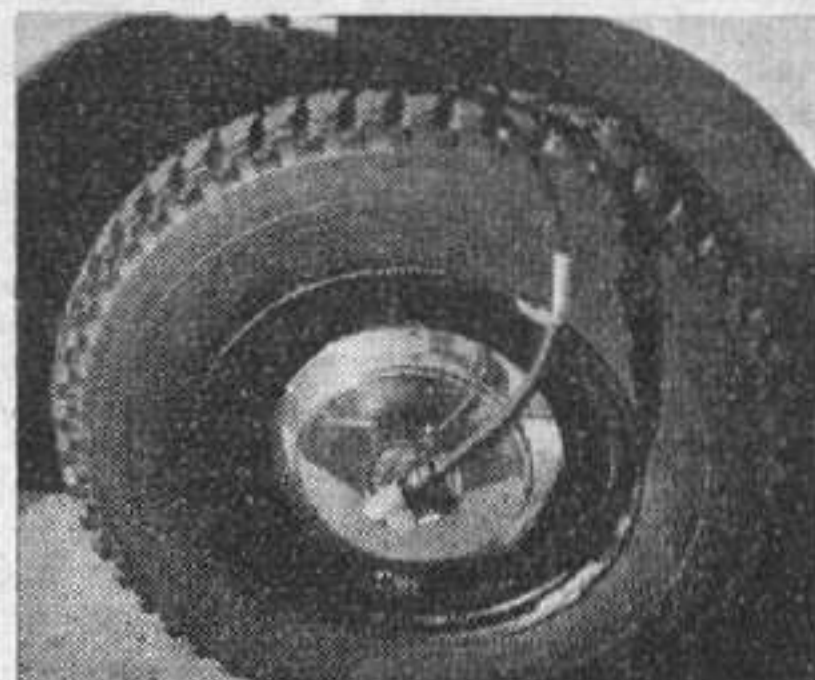
Quali saranno questi europei non è ancora noto perché l'elenco degli iscritti è ancora zeppo di « x-x », ma sembra comunque che due delle tre Lancia iscritte saranno quasi certamente ai via anche se non si sa bene con chi (e c'è chi vocifera che saranno i primi due costretti al ritiro a Sanremo) anche se è quasi certo che ci sarà o Kallstrom o Lampinen; la Ford al contrario ha iscritto una sola macchina che dovrebbe venire guidata da piloti locali, mentre di Porsche e Saab al momento non si sa nulla.

Molti infatti attendono un po' gli eventi o sono alla ricerca di qualche sponsor perché è risaputo che la trasferta americana costa moltissimo (si parla di circa 9.000.000 a vettura) mentre i premi e gli ingaggi scarseggiano alquanto, in conseguenza dell'ancora scarsa popolarità tra il pubblico e la stampa di queste corse.

Ma veniamo alle caratteristiche più tipiche di queste corse: in primo luogo il percorso è segreto e viene comunicato solo un'ora prima della partenza di ogni settore, alla stessa stregua di quanto avviene in Inghilterra o in Germania. Comunque delle 100 (!) prove speciali in programma al Press on Regardless circa una trentina sono note in quanto saranno le stesse del Rally Moonlight.

Sul radar che viene consegnato è indicato quasi tutto e pertanto una

carta stradale si rende necessaria solo per rimettersi sul percorso in caso di grossolano errore di strada. Più utili invece sono le mappe particolareggiate che permettono di uscire (in caso di smarrimento) dalle foreste entro le



Generalizzato il mediometro che prende il moto dalle ruote

quali si svolge quasi tutto il rally.

I simboli più usati sul radar sono: ACUTE, che sta ad indicare una curva molto stretta, BEAR, una curva molto veloce, KEEP seguito da LEFT o RIGHT, cioè tenere la sinistra o la destra, RxR, passaggio a livello ed alcuni altri, tipo STOP, o simili, in uso anche da noi.

Nei casi in cui può essere molto facile sbagliarsi vengono sistemati paletti alti poco meno di un metro, di colore arancio e fosforescenti, oppure frecce direzionali anch'esse color arancio, ma di cui è bene non fidarsi troppo perché è risaputo che l'occasione fa l'uomo ladro e non ci sarebbe da meravigliarsi se qualcuno « furbo » pensasse bene di girare la freccia in tutt'altra direzione. Il radar specifica che in tutti i casi in cui non vi sono indicazioni deve essere seguita la via principale.

Durante tutta la corsa non dovranno venire superati i limiti di velocità che sono di 55 o 65 miglia (circa 90-100 Km/h) e le punizioni sono molto severe per i contravventori.

Cinque sono le classi ammesse in ogni gruppo e cioè: A (fino a 1300 cc), B (da 1300 a 1600), C (da 1600 a 2000), D (da 2000 a 3500) ed E (oltre 3500 cc), questo per favorire la partecipazione della maggioranza delle auto locali tutte di cilindrata molto alta come le plurivittoriose Dodge o come le Jeep giardinette (che corrono ufficialmente) a quattro ruote motrici.

Le vetture debbono necessariamente essere munite di estintore da 10 libbre (circa 5 kg), di una cassetta di pronto soccorso, di cinture di sicurezza comprese di spalline, caschi approvati dalla Snell Foundation e di una pila 1a cui autonomia luminosa non deve essere inferiore alle due ore. Inoltre è ammesso anche il montaggio di protezioni complete sotto la carrozzeria, di roll-bars, di tutte le strumentazioni atte a facilitare il lavoro del « copilota » (ed è interessante notare la meticolosità dei corridori locali che montano tutti dei Twin-master, sempre doppi, molto precisi montati con l'attacco al centro della ruota per avere le rilevazioni il più esatto possibile) ed è ammessa anche una scorta di carburante sufficiente per 200 miglia (circa 330 Km).

Il Press on Regardless partirà il 2 novembre da Detroit (Michigan) e terminerà ad Alma (Michigan) e sarà tutto molto veloce in quanto non esistono montagne molto alte e pertanto non vi sono quasi mai delle curve lente e tantomeno dei tornanti. Il fondo di gara è normalmente formato da terra molto sabbiosa che si tramuta, in caso di pioggia, in insidiosissimo fango, in compenso non ci sono i sassi appuntiti che nei rallies nostrani hanno il potere di decidere, per lo meno quanto il pilota, della robustezza della macchina.

Otto corse già in calendario per il '73: tre dell'AC TORINO!

FANGIO padrino a CASALE

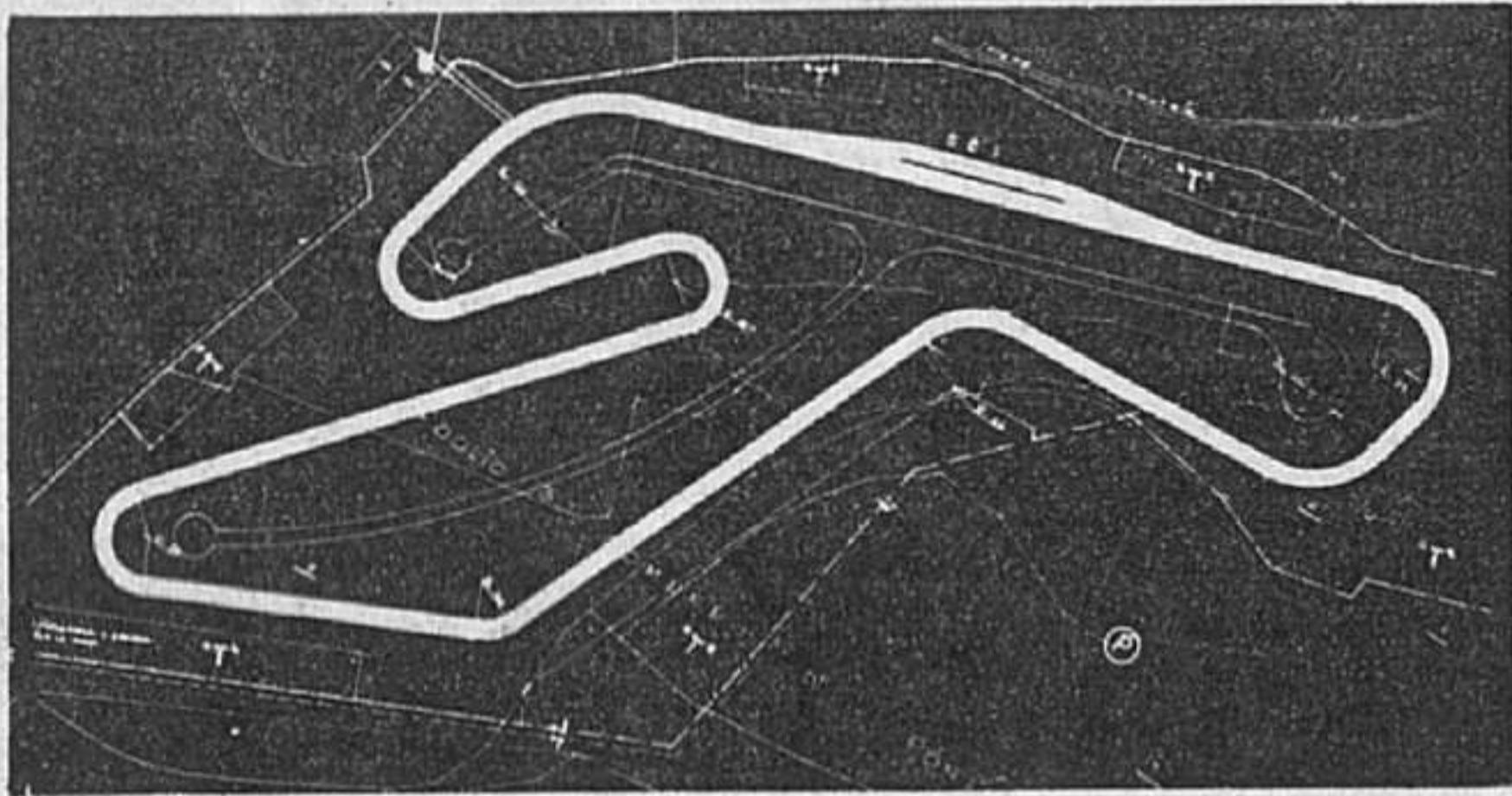
CASALE - Con una precisione cronometrica rispettando al millesimo i tempi stabiliti il clan degli appassionati casalesi (saliti da 55 a 66 attualmente) hanno realizzato il tanto sognato autodromo.

La piana di Morano, qualche mese fa regno esclusivo di cacciatori e pescatori, ha subito una radicale metamorfosi: da regno di lepri e fagiani a tempio della velocità.

La lunghezza attuale del percorso già asfaltato e in via di completamento per quanto riguarda gli impianti di sicurezza,

Gli impianti prevedono 9 punti telefonici e tutti i servizi di sicurezza più moderni.

Giovedì 19 ottobre vi sarà la presentazione alla stampa, ospite gentilissimo è il presidente e amministratore dott. Donna che ci illustra i lavori fatti e le intenzioni future. Saranno sicuramente presenti tutte le personalità sportive piemontesi e non, gli staff direttivi degli ACI delle scuderie, lo stato maggiore della CSAI, tra il resto il progetto è dello stesso ing. Nozetto, e sicuramente vi saranno anche molti piloti (Merzario, Galli, de Ada-



(guard-rail, reti ecc.) è di due chilometri e mezzo. La larghezza è di 10 metri secondo quanto richiesto dalla CSAI per velocità medie inferiori a 260 all'ora, il tipo di conglomerato nero usato è particolarmente adatto alle sollecitazioni gravose delle competizioni.

Per descrivere la passione di questo gruppo di amici basta un fatto: appena finito di asfaltare il circuito piccolo hanno deciso di farne uno grosso e cioè allungare l'attuale di 1 chilometro allungando il rettilineo dalla parte verso Casale e facendo un va-e-vieni con 3 curve in più che resta nella parte destra in basso guardando la carta su terreno già completamente acquistato (il rettilineo passa da 480 a 580 m).

Sono anche in costruzione una torretta dei cronometristi all'interno della pista in faccia ai box, una sezione annessa ai box riservata alla direzione corsa, mentre la cascina già esistente è stata adattata a ristorante, servizi ecc.

Lungo i box sono state realizzate delle tribune naturali adattando e migliorando dei rilievi già esistenti e in parte aumentandoli, mentre nel lato a sinistra vicino alla curva dove inizia il rettilineo è in costruzione una tribuna metallica per 1400 persone che permetterà agevolmente di vedere tutto il circuito. Questa caratteristica di visibilità è comune a tutti i punti laterali ed è stata particolarmente curata in fase di progettazione di modo che il pubblico possa seguire, anche nella versione di 3,5 km, ogni punto del percorso.

mich...) ospite d'onore Manuel Fangio che ha assicurato la sua presenza.

Uno dei primi piloti a provare con vettura da turismo la nuova pista è stato il torinese Filannino che dopo due giri era già entusiasta e diceva trattarsi di una delle più belle piste da lui provate. Per il '73 sono già in programma 8 corse organizzate dai responsabili dell'autodromo di F. 3, F. Ford e F. Italia, molti ACI e Scuderie hanno chiesto di poter svolgere competizioni di vario genere (l'ACI Torino farà tre corse).

Giorgio Rossotto

WILLIAMSON campione F. 3 a SNETTERTON

SNETTERTON - Ormai Roger Williamson si è praticamente aggiudicato il prestigioso campionato Shell di F. 3, con una vittoria di stretta misura sulla rivelazione di fine stagione, Tony Brise. Entrambi pilotavano le GRD e la vittoria di Williamson significa che il campionato Shell è il primo importante conquistato appunto dalla GRD. Le iscrizioni erano più internazionali di quanto lo fossero nella maggioranza delle precedenti gare della formula e in numero sufficiente da giustificare le manche di qualificazione.

GARA DI F. 3 - Snetterton, 8 ottobre - Gara valevole per il campionato Shell
LA CLASSIFICA - 30 giri
 1. Williamson (GRD) 45'24"4, media kmh 173,335; 2. Brise (GRD) 45'24"5; 3. Walker (Ensign) 45'38"8; 4. Vardervell (Ensign) 45'51"4; 5. Wilds (Ensign) 46'21"6; 6. Andersson (Brabham) 46'21"8; 7. Dotsch (March) 46'22"8; 8. Ginn (GRD) 46'22"9; 9. Hull (Brabham) 47"; 10. Lamplough (Merlyn) 47'4".
 Giro più veloce: Brise 1'28 29"4, media kmh 175,61, nuovo record.



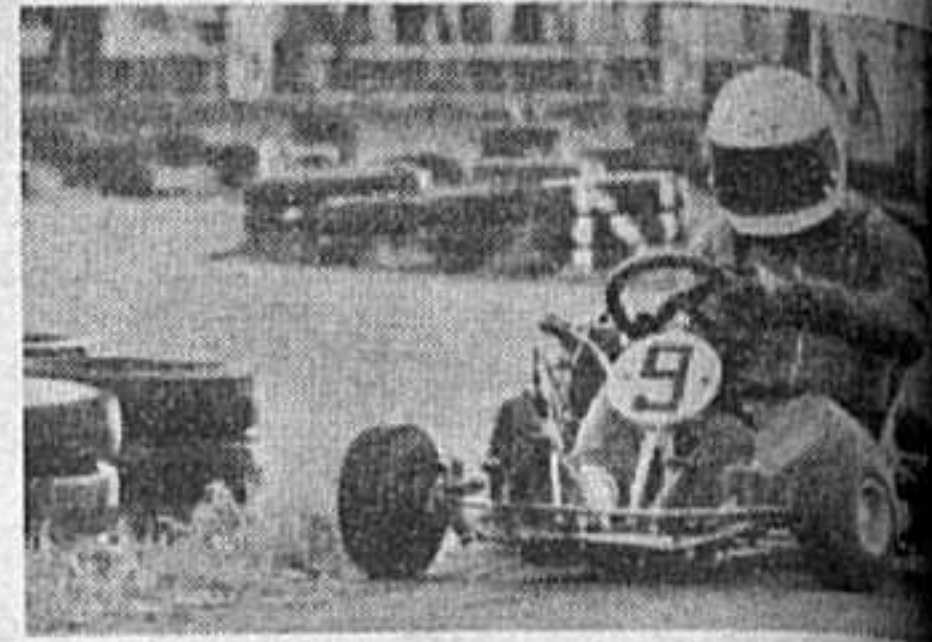
Costanzo europeo ufficioso

La gara di Hann interamente riservata alla classe 125 cc. e dove sono affluiti i piloti della classe con cambio dalla Polonia, Cecoslovacchia, Austria, Jugoslavia, Francia, Svezia ed Italia, rappresentava il primo campionato europeo della classe 125 cc., sia pure ufficioso. A Parigi, infatti, nella prossima riunione della FIA verrà finalmente unificato il regolamento tecnico della classe e dato il via ad un'attività internazionale qualificata con il Campionato europeo.

La formazione italiana era stata composta in un modo frettoloso, ma pur sempre con i migliori specialisti della classe, e cioè Gardelli, Costanzo, Giannini, e Giovannozzi. Una equippe di tutto rispetto preparata in modo soddisfacente oltre che carica di tante speranze. Vincenzo Costanzo, il giovane catanese da due anni alla ribalta, al quale una serie infinita di avarie ha impedito di cogliere probanti vittorie quando erano già a portata di mano, ha sbaragliato il tanto agguerrito campo di avversari, domi-

LE PROSSIME GARE

22 ottobre, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc 2. prova Torneo dell'Industrie - 22, PISTA GIUNTI, Falerna Lido; gara naz. cl. 100 e 125 cc - 29, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo dell'Industrie - 4 novembre, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo dell'Industrie - 4, PISTA GIUNTI, Falerna Lido, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5. ed ultima prova Torneo dell'Industrie - 12, PISTA TRICOLE, Reggio Emilia, gara naz. cl. 100 e 125 cc.



VINCENZO COSTANZO, il giovane catanese, che sulla pista tedesca di Hann ha sbaragliato un nutritissimo lotto di avversari internazionali laureandosi, anche se soltanto ufficiosamente, campione europeo della classe 125 cc

nando con uno stile fatto solo di alta classe, di acume tattico e senza ricorrere a manovre meno che lecite, in tanto sorretto da un mezzo di alta efficienza.

Alle sue spalle il tedesco Mayer, pilota ufficiale della Mayco, che alla vigilia si considerava il primo campione europeo. Avversario ostico durante tutto l'arco della finale avendo tentato il lecito e l'illecito per infrangere la supremazia del nazionale italiano, ma anche tanto sportivo quando dopo il traguardo ha stretto la mano all'italiano. Gli altri piloti italiani, specie Gardelli e Giovannozzi, sono stati atardati da noie meccaniche e costretti al ritiro, mentre positive le prestazioni di Giannini e Vanaria.

LA CLASSIFICA

1. Costanzo (Tony P.C.R.); 2. Mayer (Tony Maico); 3. Hacklander (Marek-Maico); 4. Kleinclust (Tony-Maico); 5. Kierdorf (Taifun Sachs); 6. Giannini (Tony P.C.R.); 7. Roth (March-Maico); 8. Saller (Landia Sachs); 9. Lautti (Taifun-Maico).

Spiccioli di Kart

LA POLTRONA VACANTE

● C'è una poltrona vacante in seno al Comitato Nazionale Karting dopo la scivolata verbosa di Luigi Buratti in quel di Comacchio. La Federazione nicchia a nominare il sostituto e... l'arrembaggio diventa sempre più corsaro e la pressione più pressante. Gira e rigira volete vedere che la spunta quel vice Presidente di Automobile Club, pilota anche, che non ci pensa nemmeno? Vero Federaro?

● Magda Truffo tiene il broncio perché la segreteria della FIK l'ha un poco sollecitata al Consiglio Federale. Dadà però, con sangue calante brasiliano, reagisce e manda in porto il secondo torneo d'Inverno Ligure.

● Morana, presidente della Federazione Italiana Karting... «Carneade chi era costui?» si sente mormorare in giro tra i piloti e relativo contorno! Quando poi imparano a conoscerlo per nome... pensano alla Primula Rossa.

● Vedi caso, poi, la Primula Rossa si fa vedere alla Pista Rossa di Milano per la prima Coppa FIK delle Regioni. Tutti hanno sospirato e detto «finalmente!». Arrivederci alla seconda edizione della Coppa? Vedrete che troverà modo di non mancare l'occasione annuale.

zione della Coppa? Vedrete che troverà modo di non mancare l'occasione annuale.

● Sempre parlando di Magda Truffo, alla quale da buona ligure d'adozione duole ancora il deficit del 1970, sembra che la stessa abbia confidato ad un gruppo di amici (Meregghetti e compagni) che il secondo Trofeo d'Inverno ligure farà impallidire il precedente per preziosità ospitali e premi.

● Massimo Giammiro — pilota giornalista — lamenta la mancata convocazione di Luigi Penna per la rappresentativa nazionale di Kalmar (sempre Kalmar) e lamenta ancora che il 70 per cento delle selezioni sono state condizionate dalle Case. Vedi caso, però, Penna (senz'altro ottimo pilota) corre per la casa preparatrice dei suoi colori (leggi F.lli Zandermann).

● Poi Massimo Giammiro, se la prende con il trittico calabrese, al quale hanno partecipato ben 150 piloti, sia pure con l'astensione dei nordici, sentenziando per questo un insuccesso. Evidentemente per Massimo le gare hanno successo solo se arricchite dei piloti del nord. E proprio lui dov'era impegnato per non parteciparvi malgrado avesse assicurato la presenza? dov'era a gareggiare Penna dato per partente in Calabria? o sono forse bugie di Federaro? No di certo!

Capena, l'ultimo della serie stradaiola

Il circuito di Capena ha chiuso la stagione agonistica stradaiola del Lazio.

Duello ai ferri corti tra Evangelista e Bizzari nella terza categoria, con una netta supremazia di Evangelista nella prima tornata dei giri. Un guasto meccanico fermava l'abruzzese e Bizzari, malgrado un testa-coda, aveva via libera. Alle sue spalle un sorprendente De Cesaris e terzo lo sfortunato Evangelista. L'americano Cheever, nella seconda categoria, bruciava tutti in partenza ma la sua eccessiva irruenza lo faceva incorrere in testa-coda. Ne approfittava Siena per andarsene indisturbato e vincere.

LE CLASSIFICHE

- Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Bizzari; 2. De Cesaris; 3. Evangelista; 4. Berni; 5. Rampà; 6. Rocco.
 Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Siena; 2. Cheever; 3. Mansoli; 4. Nanni.
 Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Giovannozzi; 2. Stortini; 3. Marcelli; 4. Tarulli; 5. Sciamma; 6. Negroni.
 Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Gardelli; 2. Liberati; 3. Damiano; 4. Leone; 5. Chiodi.

Proposta Parkes bocciata per riaprire «MODENA»

MODENA - La nostra informazione sulla chiusura dell'autodromo ha suscitato sorpresa, sbigottimento e anche qualche incredulità. L'Aero Club di Modena ha riunito il Consiglio direttivo e ha stabilito di ribadire la chiusura della pista. I collaudi e le prove in genere non si potranno più svolgere. Il custode maresciallo Lochi ha avuto l'incarico di affiggere sul cancello un cartello con la scritta: «Sono vietate prove di auto e di moto».

Il Consiglio Direttivo dell'Aero Club di Modena, del quale fa parte anche Mike Parkes che ha conseguito il brevetto di aviatore proprio qui a Modena, ha stabilito di non assumere alcuna iniziativa, però resta a disposizione per riaprire la pista, qualora siano assicurate le misure di vigilanza e ciò per evitare qualunque responsabilità civile o penale in caso di incidenti.

Sappiamo che Parkes aveva fatto la proposta secondo la quale l'Aero Club avrebbe potuto assumersi la sorveglianza diretta aumentando le tariffe in modo da sopprimere alla ulteriore spesa. Attualmente per girare sulla pista «circolare» occorrono duemila lire all'ora. Il canone, a detta di Parkes, che è stato uno dei primi a muoversi per far qualcosa di positivo, è limitato, quasi irrisorio (c'è soltanto la concorrenza di Varano de' Melegari: 1000 lire). Ma la maggioranza non ha voluto aderire alla richiesta del socio-consigliere.

«Noi non abbiamo alcun interesse —



ha ribadito il Presidente dell'Aero Club di Modena, rag. Francesco Noli — ad assumersi altre attività; non siamo una società commerciale. Potremmo «tollerare» le auto, ma non c'è chi dimostra di voler approfittare di questa nostra longanimità. Finito; non ne parliamo più. Noi siamo a Modena e quindi abbiamo tenuto presenti le necessità della città. Siamo disposti a riconcedere le abitudini che avevamo già autorizzate; ma se non se ne vuole approfittare, meglio parlare di aerei.»

— Pei quali, ci pare, vi siano degli ostacoli. Abbiamo letto i manifesti di abitanti della zona che implorano provvedimenti di chiusura per i pericoli dati dalle evoluzioni di piloti sul cielo della zona e per il frastuono.

«La nostra è una attività ufficialmente riconosciuta. Noi non abbiamo alcuna difficoltà a trasferirci, purché ci diano l'area e ci costruiscano anche la pista. L'area potrà costare 35-40 milioni e altrettanto la costruzione della pista; al resto penseremo noi; con un centinaio di milioni ci prenderemo dai piedi.»

Ma il problema auto resta gravissimo. Qualche costruttore è andato dal Prefetto, dr. Felice Marchioni, assai sensibile a questi problemi (è uno sportivo che simpatizza per le auto da corsa); qualche altro è andato dal Sindaco dr. Bulgarelli. Ma alcune fabbriche hanno già preso contatto con Varano de' Melegari trovando nel Sindaco e nella Pro Loco ampia ospitalità.

Interviene l'Assessore allo sport Ivo Rocchetti: «Stiamo esaminando da vicino la situazione, che è grave. Non scordiamoci che Modena è stata definita 'capitale del motore', un appellativo che suona ironico ora. Posso assicurare che faremo il possibile per dare la pista a chi ne ha necessità e intanto lotteremo per il nuovo impianto 'Marzaglia'. Ci sarà a Roma, credo a brevissima scadenza, un incontro fra il Sindaco dr. Germano Bulgarelli e il Presidente dell'ACI Carpi.»



Da Parigi a Londra, i Saloni autunnali si susseguono a ritmo incessante. L'esposizione londinese, che terrà aperti i battenti dal 18 al 28 ottobre, precederà poi di alcuni giorni il Salone di Torino, che si inaugurerà il 1 novembre per concludersi il 12. L'avvenire dei Saloni, comunque, è nella loro rarefazione, proprio per mantenerne l'interesse, ormai inflazionato. In questa pagina, alcune novità attese a Londra.

La nuova ELAN 5 (marce)



La LOTUS ELAN SPRINT 5 è l'ultima versione di una delle vetture sportive più popolari nel mondo. Ora, per la prima volta nella sua produzione decennale, il veicolo è messo in vendita con un optional per un cambio a cinque marce. Le sue rifiniture in due toni di colore, la caratteristica completa strumentazione, il sedile appositamente disegnato per trasportare un passeggero ad alta velocità, i cristalli azionabili elettricamente ed i fari retrattili, fanno della Elan Sprint 5 una vettura di pregio.



Ecco come si presenta la nuova DAIMLER-VENDEN PLAS 12 C realizzata, in combinazione, dalle due note fabbriche inglesi Daimler e Venden Plas. E' una vettura estremamente lussuosa che presenta soluzioni tecniche d'avanguardia. Ricchissima di accessori, quali impianto radio-giranastris stereofonico con antenna elettrica e quattro altoparlanti installati negli sportelli, specchi retrovisivi esterni comandabili a distanza, poggiatesta sui sedili anteriori, cristalli azzurrati, alzacristalli elettrici, fari allo jodio, antinebbia, aria condizionata, ecc., è azionata da un motore 12 cilindri a V di 60 gradi, di 5343 cc di cilindrata, con una potenza massima di 309 cv a 6250 g/m. La trasmissione è una Borg Warner 12 automatica.



Arriva d'inverno ma questa resta la Marina Estate nuova versione della Austin Morris. Deriva direttamente dalla berlina lusso Marina 1.8 Super, della quale possiede le medesime eccellenti finiture e l'alto grado di comfort. Il motore Serie «B» da 1798 cc consente una velocità massima di oltre 145 km orari, la frizione ha un diametro di 203 mm., mentre il cambio a 4 velocità è interamente sincronizzato. Oltre ad un eccellente impianto di ventilazione e di riscaldamento, l'auto presenta dei tergicristalli che il guidatore può azionare mediante una sottile leva posta sulla sinistra del piantone di guida, leva che controlla anche il lavacrystalli. Il bagagliaio è rifinito con un robusto composto lavabile.

Scatola di montaggio a sole L. 398.000
vettura completa a solo ...!???



"Mirage"

40138 BOLOGNA
via Mazzini 26
tel. 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

cercasi concessionari per le zone libere

Si diventa meccanici per posta

LA FORD Italiana ha messo in atto un corso per corrispondenza per mezzo del quale si può imparare la professione di meccanico d'automobili. Questo corso, che si chiama «Programma di studio autonomo Motorcraft» è ora al suo primo atto, quello che riguarda il sistema di accensione. A richiesta la Ford Italiana, che si avvale di materiale didattico modernissimo, spedisce una ricca documentazione che permette di imparare in breve tempo. Inoltre, per mezzo di un libro chiamato delle domande e delle risposte, l'allievo può rendersi conto del grado di preparazione raggiunto. Tra i vari elementi che compongono il corso Motorcraft, vi è anche un disco diagnostico che indica al meccanico cosa fare nel caso di un determinato inconveniente registrato dalla vettura.

• La FORD ITALIANA, fra le tante attività sportive quali il campionato di F. Ford e quello di rallycross, ha organizzato anche un campionato europeo per giovani calciatori. L'Italia parteciperà alla finale di questo campionato, assieme ad altre nove squadre nazionali, che si svolgerà allo stadio olimpico di Monaco.

• Entro questo mese la vedova di PIERS COURAGE, Sally, sposterà John Aspinall che da un anno e mezzo le è sempre stato vicino. La coppia ha avuto un figlio il mese scorso. Aspinall, che era proprietario di una bisca londinese, l'ha ceduta al gruppo «Playboy» e si occupa ora esclusivamente del giardino zoologico che ha istituito nella sua villa di campagna, del quale fanno parte tigris, gorilla, bisonti ed elefanti.

• Una PANTERA DE TOMASO con motore da 3 litri sovralimentato verrà realizzata (destinazione Stati Uniti?) per partecipare a competizioni ove ormai fanno testo i propulsori con turbo compressore. Oppure verrà preparata per il campionato INTERSERIE?

PORSCHE INDY e F.1



20 al via nel CAN-AM

• Sempre più difficile il CAN-AM. Dal prossimo anno verranno ammesse soltanto 20 vetture per ogni competizione e per guadagnarsi un posto nello schieramento di partenza non bisognerà superare, nelle prove, il 110% del tempo di colui che avrà fatto registrare la media migliore.

• Parlando di Fittipaldi, STEWART ha detto: «Quando vinse a Watkins Glen, due anni fa, la gente disse: 'Emerson chi?' Ora lo sanno».

• Il programma triennale del team PORSCHE-PENSKÉ è stato confermato: per il prosieguo del 1972 verrà ultimato l'impegno Can-Am; nel 1973 l'attività verrà indirizzata al programma Indy mentre nel 1974 si vedrà il team impegnato nelle competizioni di Formula 1. Così come AUTOSPRINT aveva anticipato qualche tempo fa.

• Con la vittoria nel Manx Rally, ROGER CLARK ha conquistato il titolo britannico del RAC. La gara ha visto la prima apparizione in un rally del Team Vauxhall Firenze, che ha vinto la sua classe.

• Il pilota GREGG YOUNG, attualmente impegnato nelle corse Can-Am con alterna fortuna, sembra intenzionato a cambiare specialità: nel 1973 lo dovremmo infatti vedere al volante di una Formula 2.

• VIC ELFORD, nuovo direttore della Scuderia Filipinetti, ha precisato che, contrariamente alle voci corse, Nicki Lauda non farà parte della scuderia nelle sport due litri.

• E' deceduto il conte Edme de Rohan Chabot, instancabile animatore del Rally PARIS-SAINT RAPHAEL, che aveva mantenuto in vita combattendo contro notevoli difficoltà.



Invito al «LANCIA-PUB»

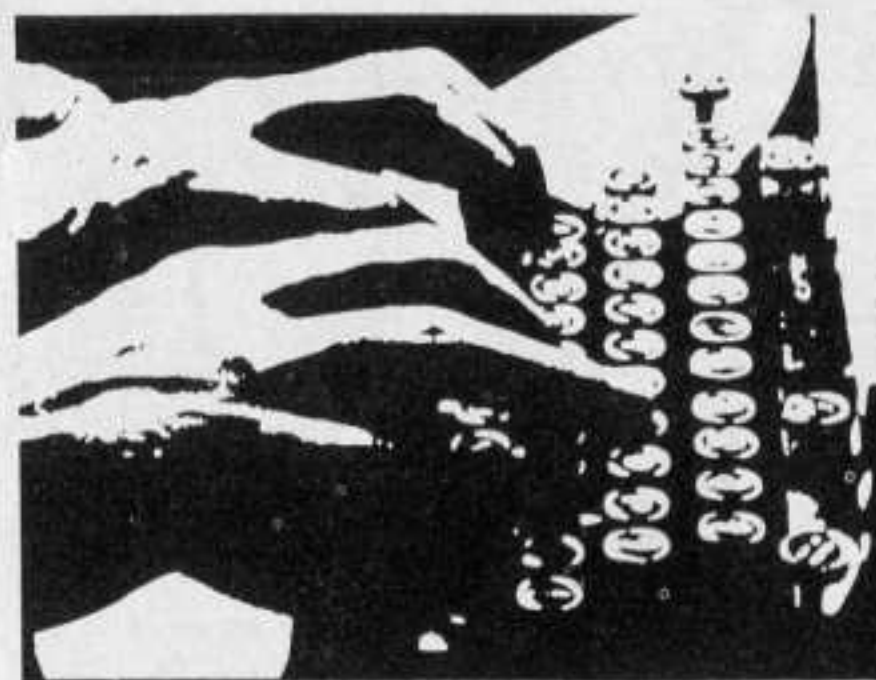
TORINO - Si è aperto, con una «vernice» degna del nome che porta, il Lancia-Pub, un nuovo ritrovo che in parte è modellato sul più tipico locale inglese ma che presenta - come la definizione stessa lascia intuire - la novità dell'attrazione della esposizione permanente di un ultimo modello di vettura. Ospite e guida Cesare Fiorio, particolarmente contento dell'idea, abbiamo dato una rapida occhiata al Lancia-Pub di piazza San Carlo, che si compone di un paio di locali sobriamente arredati e realizzati dalla società inglese Ayala Designs, una esperta in materia.

Il Lancia-Pub, la cui formula è stata sviluppata dalla Lancia in collaborazione con la Cinzano, aveva come ospite d'onore alla sua inaugurazione, presenti tutte le personalità torinesi dello sport, naturalmente la Lancia Beta. Nella vetrina saranno in futuro esposte anche le vetture Lancia vittoriose: speriamo ci sia presto anche la Stratos.

VENEZUELA niente F.2

• I rappresentanti europei degli organizzatori della temporada sudamericana di Formula 2, hanno reso noto che dal calendario delle gare è scomparsa quella che avrebbe dovuto avere luogo a SAN JUAN nel VENEZUELA per non raggiunti accordi finanziari. Restano pertanto in programma quattro gare: 28 OTTOBRE INTERLAGOS, 4 NOVEMBRE PORTO ALEGRE (o ancora Interlagos), 19 NOVEMBRE CORDOBA e 26 NOVEMBRE BUENOS AIRES.

• Il RALLY DI MONTECARLO '73 (19-27 gennaio) vedrà alcune modifiche, tra le quali la riduzione del percorso di concentramento da km. 3.700 a km. 2.500. Le sedi di partenza saranno: Almeria, Atene, Francoforte, Glasgow, Montecarlo, Oslo, Rennes, Roma e Varsavia. Soppresse Lisbona e Marrakech.



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

Kartodromo da salvare

Seguiamo da anni «Autosprint», che ammiriamo soprattutto per il modo con cui difende questo meraviglioso sport che purtroppo, nonostante il sempre maggiore interesse che provoca, soprattutto fra i giovani, è, oggi più che mai, afflitto da piaghe.

Nella nostra città la passione per l'automobilismo è presente in molti giovani, ma purtroppo gli impianti sportivi importanti sono molto lontani. In realtà a Grosseto ci sarebbe un piccolo, ma ben attrezzato kartodromo sorto, come molti altri in Italia, negli anni sessanta, quando cioè scoppiò il «boom» del karting. Purtroppo l'iniziativa di un gruppo di appassionati maremmani era destinata a fallire, non per mancanza di appassionati.

L'impianto ora, dopo esser stato venduto ad un privato, è rimasto inutilizzato per diversi anni e ciò ha causato un lento rovinarsi. Così l'opera di restaurazione per ora facile, diverrà, col passare del tempo, sempre più difficile a farsi sia per ragioni economiche che materiali.

Noi con questa lettera abbiamo intenzione di aprire una polemica per lottare per la riapertura dell'impianto. Non avendo idea di ciò che dobbiamo e possiamo fare per cominciare, vi preghiamo di consigliarci e di pubblicare il nostro indirizzo affinché tutti coloro che desiderano collaborare con noi si possano mettere in contatto.

Antonio Luchettini
e Giorgio Cannoni
c/o Giorgio Cannoni - via Molise 8
58100 Grosseto

Cari amici, innanzi tutto grazie per la fiducia che riponete in noi. Non vorremmo che fosse addirittura eccessiva, perché in realtà, nel caso che proponete, noi possiamo fare ben poco, se non pubblicare il vostro appello.

La vostra iniziativa è già un bel passo avanti, comunque, e non è detto che non abbia l'effetto che voi sperate. Un poco di pubblicità è sempre utile, in questi casi, e chissà che non salti fuori qualcuno interessato alla sopravvivenza della pista di Grosseto.

Ci piacerebbe sperare che questo «qualcuno» fosse la Federazione Karting. La quale, leggendo questa vostra lettera, potrà mettersi direttamente in contatto con voi. Nel caso ciò avvenga, fatecelo sapere.

AUTOSPIONAGGIO

Il prototipo alla 007

Mercoledì 4 ottobre ho assistito alla trasmissione televisiva di una puntata di «Thrilling», che parlava di spionaggio politico, militare ed industriale.

Su quest'ultimo argomento, un noto personaggio francese ha detto che in Italia, oltre in vari settori, lo spionaggio industriale è molto diffuso nel settore delle auto da corsa. Questo personaggio (non ricordo chi fosse) continuava spiegando che una nota casa d'auto da competizione ha costruito un falso prototipo, con solo aspetto della vettura definitiva e lo ha fatto girare in prova in una pista della Sardegna (?) allo scopo di falsare i dati tecnici agli occhi indiscreti...

Dalle poche immagini che si sono viste si è potuta riconoscere benissimo la Ferrari 512, o esattamente la sua «falsa copia». Gradirei sapere da voi un po' di più su questo argomento, il quale mi è risultato del tutto nuovo.

Mauro Tiepolo -
Pordenone

Confessiamo la nostra ingenuità, ma credevamo che lo spionaggio industriale nel campo automobilistico si limitasse — si fa per dire — a «traffugare» disegni e nuove idee o soluzioni.

Infatti, i casi sono due: o lo scopo era quello di fare credere che la nuova macchina andava piano, allora bastava dire al collaudatore di non forzare, con l'handicap di non riuscire poi a fare i collaudi per bene. Oppure, se lo scopo era quello di «impressionare», allora ci viene da pensare perché mai non si è fatta correre addirittura la «falsa macchina», se andava più forte della ufficiale...

A parte gli scherzi, la teoria ci sembra tirata per i capelli, anche perché una volta al debutto, i segreti si sarebbero scoperti. L'unico segreto che secondo noi una casa terrebbe a non divulgare è proprio la forma esterna di una nuova vettura da corsa, ma da quanto lei ci racconta era l'unica cosa «vera» della vettura-civetta.

Quanto al resto, la pista in Sardegna sarebbe benedetta dagli sportivi dell'isola. Mentre la 512, ci sa tanto di uno spione qualsiasi messo in onda tanto per esemplificare, con un po' di superficialità.

FRANCO CHIOFALO - Partanna (Trapani) — Tempo fa, pubblicammo su queste colonne una lettera di appassionati siciliani che chiedevano a Morrogh se aveva intenzione di andare a tenere dei corsi di pilotaggio in Sicilia, e l'istruttore irlandese rispose che ci avrebbe pensato qualora avesse trovato una sede, un circuito adatto per i suoi corsi. L'indirizzo della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh è: presso Autodromo di Vallelunga 00063 Campagnano di Roma.

STEFANO OECCONI - Prato (Firenze) — Questi gli indirizzi: Cebora, via del Tuscolano 17/19, Bologna; Scuderia Nettuno, via Calori 9, Bologna; Scuderia Filipinetti, via Ghiselli 7, Formigine (Modena).

GIUSEPPE DONADIO - Cassano Jonio (Cosenza) — Per i raggi di rotolamento, si rivolga alle case costruttrici dei pneumatici che la interessano. Ivana Giustri abita a Milano in via Val di Sole 12; Gabriela Noris anche lei a Milano, in via Lamarmora 20.

MAURIZIO FIORETTI - Cremona — L'opinione dei lettori è fatta anche di «sconcertanti puerilità», come le chiama lei, saccote lettore, e noi non possiamo farci niente. Il simbolo E chiamato in rosso localizza la levetta che aziona l'estintore.

TONY QUADRINI - Toronto (Canada) — Chieda alla Libreria dell'Automobile, via Marsala, Galleria Caracciolo, Roma, il catalogo da lei edito: vi troverà tutti i libri automobilistici che desidera e potrà fare delle ordinazioni dirette.

STEFANO MACCHIONI - Scandicci (Firenze) — Il colore ufficiale della Lotus non è né l'uno né l'altro, bensì il verde. Solo che quando la Lotus si fece finanziare dalla Gold Leaf, le sue vetture furono dipinte con i colori di questa casa di sigarette, bianco-rosso-oro, mentre ora che essa è «sponsorizzata» dalla John Player, le sue vetture sono dipinte con i colori di questa, cioè nero-oro. Per quanto riguarda la 72, essa ha ricevuto sia la prima che la seconda colorazione, che è quella attuale.

WALTER LINCIANI - Ascoli Piceno — Lei si autodefinisce «un assiduo lettore». Non diremmo, visto che forse non si è accorto che oltre due mesi fa, su Autosprint n. 30, pubblicammo un articolo molto circostanziato sulla nuova berlina Lancia, specificando quelle notizie (tre motori di derivazione Fiat, il nome «Beta») che i giornali «specializzati» stanno scoprendo solo ora dopo i comunicati ufficiali. E lei crede che non sappiamo riconoscere una berlina da un coupé? Non si può nemmeno fare dell'ironia in una didascalia?

GABRIELE BOZZO - Bannia (Pordenone) — Per il roll-bar si rivolga alla ditta SASSA, via V. E. Orlando 42, Ascoli Piceno, telefono 0736-65083.

MAURIZIO BRAGA - Gavardo (Brescia) — Di Case automobilistiche e di Scuderie ce ne sono molte. Come facciamo a mandarle «un po' di indirizzi», come dice lei? Ci dia perlomeno un'indicazione di massima, o meglio, ci faccia dei nomi, e noi le manderemo gli indirizzi.

MAURO LANDI - Sesto Fiorentino (Firenze) — Siamo contenti dello «spionaggio» che lei si è aperto davanti. Speriamo di vederla presto al lavoro con le bandiere di segnalazione...! L'indirizzo della scuderia Nettuno è: via Calori 9 Bologna. Gelo Racing Team e George Loos Racing team sono la stessa cosa: infatti Gelo sono le iniziali di George Loos. Siamo spiacenti, ma gli altri indirizzi non li abbiamo.

LETIZIA ARLETTI - Carpi (Modena) — Questo è l'indirizzo: Romano Bartoli, via Emilia all'Ospizio 74-10, Reggio Emilia.

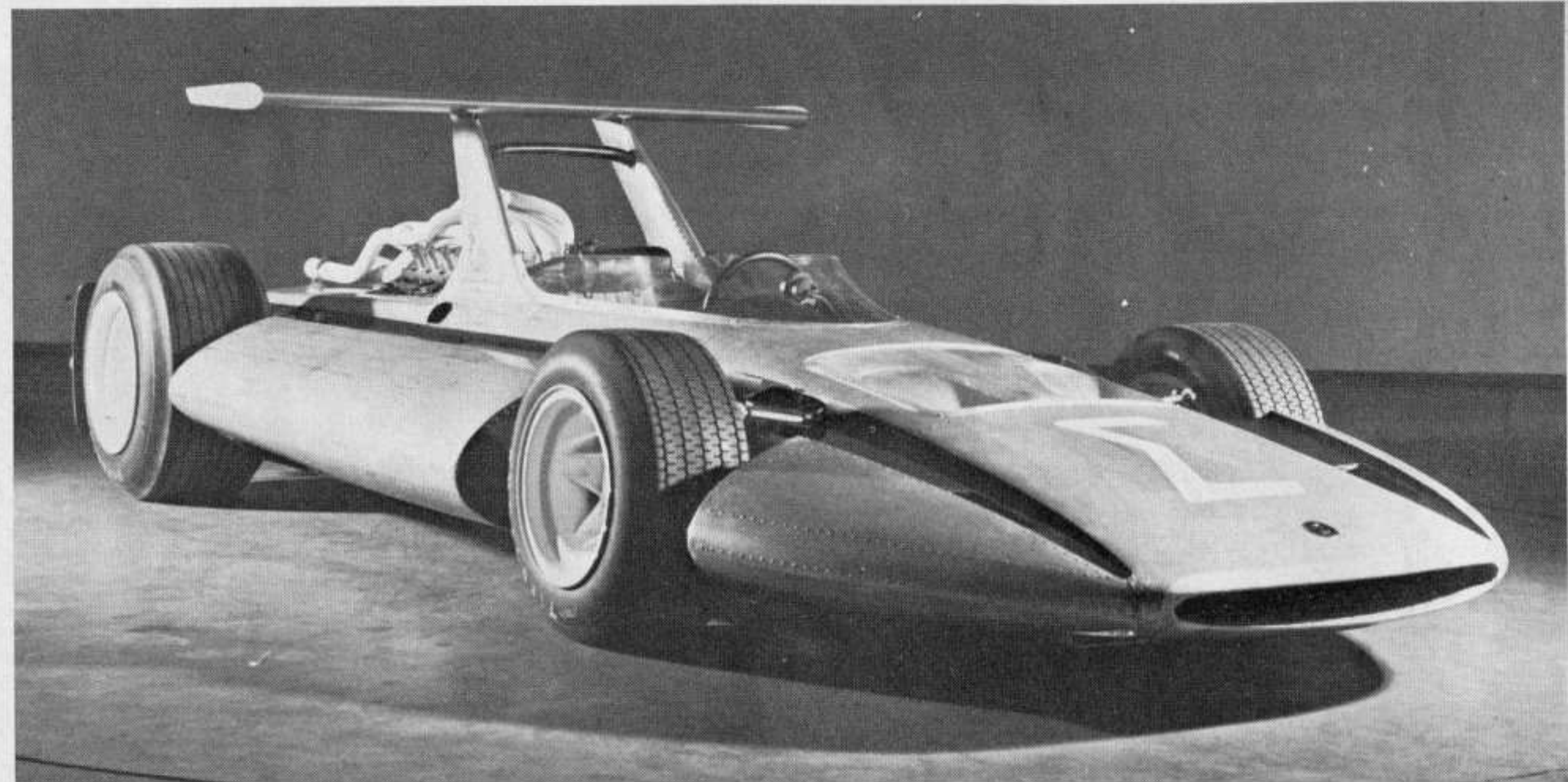
Spettabile redazione, in riferimento all'articolo apparso sul n. 39 di Autosprint, riguardante la cronaca della gara in salita «Coppa Chianti classico», teniamo a precisare che l'incidente di cui è stata vittima il nostro pilota Pietro Laureati non è stato causato dalla rottura di un semi-asse, come riferito nell'articolo, bensì dall'abbondante presenza d'olio in quel punto, non segnalato e non neutralizzato dal «filler».

Ciò non per muovere un appunto al vostro collaboratore Carlo Burlando, ma per precisare le responsabilità dell'incidente che si è fortunatamente risolto con soli — ma gravi — danni alla vettura.

Nico De Angelis
Gruppo Sportivo AC - Ascoli Piceno

Accettiamo di buon grado la precisazione, anche perché — trovandosi in genere i nostri inviati all'arrivo delle gare — non è materialmente possibile, in ogni occasione, avere notizie «dirette» degli avvenimenti.

Piuttosto, la lettera del segretario e direttore tecnico della squadra dell'AC Ascoli, Nico De Angelis, contiene un'accusa piuttosto grave ai commissari di percorso senesi. Se le cose stanno come egli dice, la presenza di olio non segnalato sul tracciato di gara coinvolgerebbe l'organizzazione nella responsabilità di un incidente — quello appunto di Laureati — in un primo tempo attribuito unicamente ad un inconveniente meccanico.



LA FOTO ESEMPLARE

Caro Autosprint, ho sentito tante volte parlare della monoposto di Formula 1 «Sigma», mi sono informato presso alcuni amici ma ho saputo solo che l'idea di costruire questa macchina è venuta ai redattori della rivista «Automobile Revue» di Berna. So anche che Pininfarina accettò di costruirla.

Ora, attraverso la vostra rubrica di posta, vorrei vedere pubblicata una foto della Sigma, ed inoltre tutte le informazioni possibili sui suoi dispositivi di sicurezza e sulle caratteristiche tecniche, ed anche sapere se fu mai utilizzata in gara.

Tiziano Bazzoli - Novara

Quello che lei sa della Sigma non è tutto, ma come inizio è buono. Infatti, fu proprio da una idea della svizzera Automobile Revue che la Sigma nacque: un prototipo di vettura monoposto di F.1 che condensasse in sé non solo tutte le norme di sicurezza esistenti, ma che nel contempo fosse una «proposta» per ulteriori sviluppi in questo importantissimo campo, con nuove idee e nuove tecniche atte a minimizzare il sempre presente pericolo.

Una volta stabiliti i concetti base del progetto, Pininfarina presentò la Sigma nei primi mesi del 1969. Partendo da parti meccaniche Ferrari (sospensioni, motore 12 cilindri a V, cambio), Pinin-

Si torna alla SIGMA?

farina realizzò un autotelaio scatolato a due travi portanti, che lateralmente si prolungava in una struttura a resistenza differenziata che non aveva solo lo scopo di evitare, con un carenaggio parziale, gli agguanciamenti con le ruote delle altre vetture, ma che faceva anche da scudo ai serbatoi laterali.

Un'idea, questa, che è nuovamente allo studio della FIA, e che verrà codificata quanto prima. La Sigma, comunque, incorporava altre proposte attualissime: serbatoi di sicurezza in gomma deformabile, composti di più strati; paraspruzzi posteriori (ora obbligatori per le gruppo 5); circuito estinguente a più sbocchi, che circonda l'abitacolo ed il vano motore; protezione inferiore contro le perdite d'olio del gruppo motore-cambio, ed altre ancora.

Queste le caratteristiche base della Sigma: passo 2400; carreggiata anteriore 1550, posteriore 1580; peso 590 kg. Essa non ha mai preso parte a competizioni, anche perché non sarebbe in regola con gli attuali regolamenti, specie per quanto riguarda la larghezza massima del corpo vettura. Ad ogni modo, insistiamo a considerarla più di un semplice «studio», proprio perché — piano piano — gli stessi regolamenti tecnici stanno convergendo verso un qualcosa di molto simile.

POSTA
POSTA
POSTA

FERMO POSTA

AUTO
SPRI
NT

CARLO CAIMI - Saronno (Varese) — Il circuito di Silverstone è nell'Inghilterra centrale, vicino alla cittadina di Towcester, una ventina di chilometri a sud-ovest di Northampton. Comunque, quando sarà a Londra, non avrà difficoltà a recarvisi.

MARCO NOLASCO - Savona — Fra le copie arretrate che ci chiede, solo una (il n. 3-1970) è ancora disponibile. Può richiederla al nostro ufficio diffusione al prezzo di Lire 400, anche in francobolli. Dire Lola-Ford è come non dire niente: ci sono state moltissime vetture Lola (SP, F. 5000, F. Junior) e ci sono tutt'ora (le 2 litri Sport) che hanno utilizzato motori di derivazione Ford. Bisogna che nella sua richiesta sia più esplicito, dicendoci se si tratta di una monoposto, di una vettura aperta o chiusa, di che anno circa può essere, oppure inviarci una foto.

MARCO DELLA NAVE - Fermo (Ascoli Piceno) — Abbiamo questi indirizzi: Spica, via S. Martino 61 Livorno-Ardenna; Bell Toptex inc., 2850 E, 29. Street, Long Beach, California, USA.

ENRICO D'OTTAVIO - Roma — La Ferrari Daytona n. 39, quinta assoluta alla 24 Ore di Le Mans di quest'anno con Andruet-Ballot Lena, era dipinta di bianco, con la parte anteriore del muso e delle fiancate dipinta in blu. Il nome del concorrente, Charles Pozzi, è dipinto sul muso in nero su un fondo giallo. Abbiamo passato la sua ultima lettera (quella anonima), al nostro avvocato.

ANTONIO VITALI - Arcene (Bergamo) — Stia pur certo, caro socio, che sono in molti coloro che frequentano gli autodromi che vorrebbero avere la possibilità di andare a gironzolare per i box. Non esiste un «tesserino» universale che apra le porte di tutti i circuiti: corsa per corsa, bisogna domandare gli appositi contrassegni agli organizzatori, che sono in genere molto restii a consegnarli...

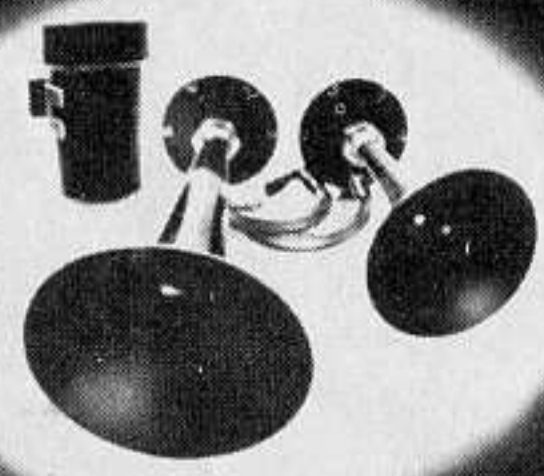
LETTERA FIRMATA - Firenze — Non è impossibile trovare una scuderia che offra un'assistenza meccanica di una certa consistenza, anche se è molto improbabile, specie a livelli di vetture poco impegnative (relativamente parlando, naturalmente). Ad ogni modo riteniamo che — ad esempio in gruppo 1 — la sua vettura abbia ancora ottime chances. Nella sua città, può provare a rivolgersi alla scuderia Firenze Corse - Biondetti, presso l'AC, viale Amendola 36.

PIERO FASOLA - Monfalcone (Gorizia) — L'indirizzo di Ernesto Foglietti è il seguente: Garage Montegani, via Montegani 23, 20141 Milano. Siamo spiacenti, ma non rispondiamo privatamente che in casi eccezionali. Speriamo ad ogni modo che lei legga questa rubrica.

GIANMARIA BORTOLOTTI - Padova — Abbiamo questi indirizzi: Cibié, 35 rue Jules Ferry, 93 Gagnollet (Francia); Marchal SEV, 26 rue Guynemer, 92 Issy-les-Moulineaux (Francia).

LINO CODOGNOTTO - Arzignano (Vicenza) — Può scriverci in italiano ed inviare 150 lire in francobolli. Ma se ne ricordi, non faccia come con la lettera che ci ha mandato, che ci è arrivata tassata.

suona le trombe della



stibel
da 20 anni produce solo trombe

Caro Autosprint, siamo un gruppo di amici che ti scriviamo affinché venga fatta giustizia e ridata la coppa messa in palio dalla SCLAR di Caltanissetta al pilota nisseno Ignazio Giammusso, 5. classificato alla Coppa Nissena nella cl. 1000 g. 1 e primo dei nisseni su A 112. In sede di premiazione della gara, è stato fatto un errore, e la coppa spettante al Giammusso è andata al 6. classificato, e secondo dei nisseni, Ninni Damanti il quale, vistosi attribuire la coppa, è sparito dopo averla ricevuta. Ti preghiamo di pubblicare questa lettera affinché sia resa giustizia a Giammusso.

Un gruppo di giovani nisseni
Seguono dieci firme - Caltanissetta

Ecco fatto. L'AC di Caltanissetta non ha per caso una coppa che gli è avanzata, per fare felice anche lo « scornato » Giammusso?

IL DIGIUNO

L'ABC regolaristico

Caro Autosprint, sono un vostro abbonato e vi sarei grato se poteste rispondere a questi miei quesiti:

1) Quali sono i documenti necessari per poter svolgere gare di regolarità e rallies sul territorio nazionale; 2) se possono parteciparvi automobili strettamente di serie o eventualmente quali modifiche esse richiedono, sapendo di dover essere inquadrato nella categoria meno dispendiosa economicamente parlando; 3) qual è questa categoria ed eventualmente qual è il minimo di cilindrata ammessa in questa categoria meno dispendiosa economicamente parlando; 4) consigliereste una Fiat 128 coupé 1100 come macchina per questo tipo di attività e potrebbe essa correre strettamente di serie o richiederebbe qualche modifica.

Vincenzo Vismara -
Pisa

Per la regolarità pura, le formalità sono minime, mentre per i rallies la acquisizione della licenza è un poco più complessa, ed è in gran parte simile a quella per gare di velocità. Per i rallies nazionali non è comunque richiesta la polizza di assicurazione, obbligatoria invece per gli internazionali. Entrambe le licenze (per regolarità e rallies) le deve richiedere all'ufficio sportivo del suo AC, dove potrà prendere visione di ogni documento necessario. Denominatore comune, naturalmente, il possesso della patente di guida.

A gare di regolarità pura possono partecipare auto di qualsiasi tipo, senza necessità di adeguarsi a nessun regolamento. Nei rallies, nazionali ed internazionali, le vetture sono invece sotto l'égida dell'Annesso J, come le vetture per velocità. Le vetture di gruppo 1 e 3 sono praticamente di stretta serie, con le uniche modifiche ammesse dal regolamento (protezioni, accessori interni, lampada per il navigatore, twin-master per le medie, attacco ruota di scorta supplementare ecc.).

Nel Gruppo 1, normalmente la classe più « piccola » è la 1000. In questa classe si può partecipare, quindi, con una 850. Per quanto riguarda la vettura « base », non possiamo ovviamente fare delle preferenze, dato che di vetture ottime per iniziare ce ne sono molte. Se la sua scelta è verso

MARCO PERRETTA - Napoli — Pensiamo si possa rivolgere alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61 40122 Bologna. Quanto al resto, ferma restando la misura di 10" nel diametro, la larghezza del canale non ha riflessi di gran importanza per quanto riguarda le prestazioni della macchina, come scorrevolezza o mutamento del rapporto finale; queste modifiche funzionali dipendono bensì dal tipo e dalla larghezza del pneumatico montato. Ad ogni modo per una vettura di serie, non crediamo convenga spingersi oltre i 6" di canale.

MARIO VOLANTE - Merano (Bolzano) — Non si tratta di un caso. La Jagermeister sponsorizza quasi dall'inizio di stagione la Brabham Formula 2 di Graham Hill. Non sappiamo però se l'aiuto avviene direttamente oppure attraverso l'iniziativa di un importatore o distributore della bevanda, che viene prodotta dalle sue parti, crediamo su licenza di una marca tedesca.

ROBERTO PALLADINI - Milano — La Porsche vinse a Daytona la 24 Ore del 1968 con una 90 2200 pilotata da Vic Elford e Jochen Neerpasch.

CARLO OLMI - Milano — Nessuna pressione, nessun « consiglio », caro ed assiduo lettore: semplicemente, era perfettamente inutile mandare avanti la nostra iniziativa — tutto era pronto — quando ne erano venuti a mancare i presupposti.

GIOVANNA ANTOLINI - Pandino (Cremona) — Avrete visto l'intervista con Mike Hailwood nel numero scorso, speriamo vi sia piaciuta. Saluti ai minicollégi di M.D.C.!

NICOLA CESARO - S. Antonio (Napoli) — Merak, il nome che la Maserati ha dato alla sua ultima granturismo, è una stella.

ALDO MARIO NOCITA - Catania — A suo tempo, cioè nei primi numeri del prossimo anno, pubblicheremo (come abbiamo sempre fatto) un articolo riguardante l'ottenimento delle licenze. Infatti, non crediamo sia il caso che lei faccia la licenza adesso. Ad ogni modo, può andare all'ufficio sportivo del suo AC, in via Etnea 28, che è l'ufficio che le rilascerà il documento.

DOMENICO RIBATTI - Bari — Non ci sembra il caso di sottolineare eccessivamente. In realtà Merzario ha cambiato il muso fra la sua manche e la finale, ma anche nel fotocolor egli « stava tagliando il traguardo ». Non c'è scritto che era il traguardo finale.

MAURO CASADEI - Cattolica (Forlì) — Il primo numero di Autosprint uscì 1. settembre 1961. Per quanto ci consta, il programma sportivo del S. Monica si è esaurito con il meeting di domenica scorsa, 8 ottobre. Per quanto riguarda il futuro di questa pista, avrà letto alcune notizie su Autosprint.

VITALIANO BALDUINI - Bari — Nessuno si dimentica del grande Alberto Ascari. Anzi, egli è fra i piloti che hanno fatto l'automobilismo, e non sono molti. Abbiamo in programma una serie di ritratti dei più noti piloti del passato.

EUSEBIO GIAMMUSSO - Caltanissetta — Abbiamo letto con attenzione le sue buone ragioni. Riteniamo che quella lettera, comunque, non la doveva scrivere a noi, ma al giornale che ha pubblicato quel trafiletto, come smentita.

FABRIZIO BRIGANTI - Trieste — Piers Courage era inglese, ed aveva percorso la trafila classica dei piloti in Gran Bretagna, dalla Formula Junior alla F. 2 alle vetture Tasmania, alla F. 1. Nella massima formula correva per Frank Williams, prima con una Brabham, poi con la De Tomaso. Con questa vettura si uccise a Zandvoort, durante il Gran Premio d'Olanda del 1970.

la Fiat coupé, tanto vale forse orientarsi addirittura sul 1300, che — pur rimanendo in gruppo 1 — è una vettura estremamente competitiva. Per le modifiche, è bene che si rivolga ad un preparatore già esperto in materia. Ad ogni modo le può conoscere in dettaglio chiedendo alla CSAI, via Solferino 32, Roma, il testo dell'Annesso J.

LA PRECISAZIONE

Il recordman Segalini

Caro Autosprint, avendo notato che nel vostro numero 39, nella classifica della gara Trofeo Gabbiani a Varano Melegari non è riportato il giro più veloce della classe 700 gruppo 2, vi comunico che lo stesso è stato ottenuto dal sottoscritto, al 19. giro, con il tempo di 1'06"9, alla media di chilometri orari 96,846.

Considerando che tale performance non è stata isolata in quanto ho girato più volte, nella stessa occasione, in tempi inferiori all'1'08", e che il tempo record è stato preso dai cronometristi ufficiali della manifestazione mediante apparecchio scrivente elettrico, ci terrei ad una vostra citazione sul giornale.

Giancarlo Segalini - Parma

Ci complimentiamo, anche se dopo un po' di tempo, per l'amico Segalini per il suo magnifico record della pista di Varano, ottenuto al volante della Giannini 650 da lui stesso elaborata nel corso di una gara per lui sfortunatissima.

Ribadiamo il fatto che il tempo è ufficiale, e che ci era stato comunicato anche dal nostro corrispondente da Parma, Gianluca Bacchi Modena. Quel dato non era comparso nella classifica da noi pubblicata del Trofeo Brevetti Gabbiani probabilmente per una dimenticanza degli organizzatori nel ribattere i ciclisti delle classifiche stesse, e non ci era quindi pervenuto in sede di chiusura del giornale, la domenica sera.

D'altra parte è una soddisfazione che Giancarlo Segalini merita, se non altro per l'impegno e l'assiduità con cui gareggia e collauda le sue macchine nella pista di « casa », della quale è un profondo conoscitore. Infatti, è di Segalini anche il miglior tempo della sua classe con il bagnato, in 1'08"9.

Egregio Presidente,

conoscendola come appassionato sportivo, sensibile ai problemi che noi piloti del sud quotidianamente affrontiamo per svolgere la nostra attività agonistica, ci permettiamo di rivolgerle un vivo appello affinché il suo personale intervento giunga a sanare una situazione diventata ormai insostenibile.

I piloti aderenti all'autoscuola Apulia lamentano inutilmente da anni la estrema inefficienza della scuderia stessa, incapace di fornire una qualsiasi forma di assistenza ai suoi iscritti, che spesso sono persino nell'impossibilità di trovare un interlocutore fisico alle loro richieste. E' una situazione che si trascina da anni, che ha determinato l'allontanamento dallo sport attivo di numerosi piloti, stanchi di essere abbandonati a se stessi, determinando altresì per coloro che non intendevano comunque abbandonare il volante la dolorosa necessità di rivolgersi a Scuderie del nord.

Le numerose iniziative sportive assun-

Questa lettera, pervenuta in copia, è stata indirizzata dal buon numero di piloti baresi che vedete sottoscrivere al presidente dell'AC di Bari, rag. Michele Foggetti. Essa dice già tutto, soprattutto si ribella all'immobilismo della scuderia di appartenenza dei piloti, la Apulia. Il problema delle scuderie automobilistiche nel nostro paese, non è tanto quello di esistere come gruppi associativi di un certo numero di praticanti, ma è quello — ormai — di offrire agli associati quel tanto di assistenza, di rimborsi, di facilitazioni, di premi, qual è lecito attendersi al momento di evoluzione attuale del nostro sport, che per forza di cose diventa di giorno in giorno più complesso e costoso, anche a livello puramente dilettantistico.

Il problema non è però solo quello dei soldi. E' anche un problema di « voglia » di fare. Non facciamo il caso specifico dell'Apulia, ma ci sono in Ita-

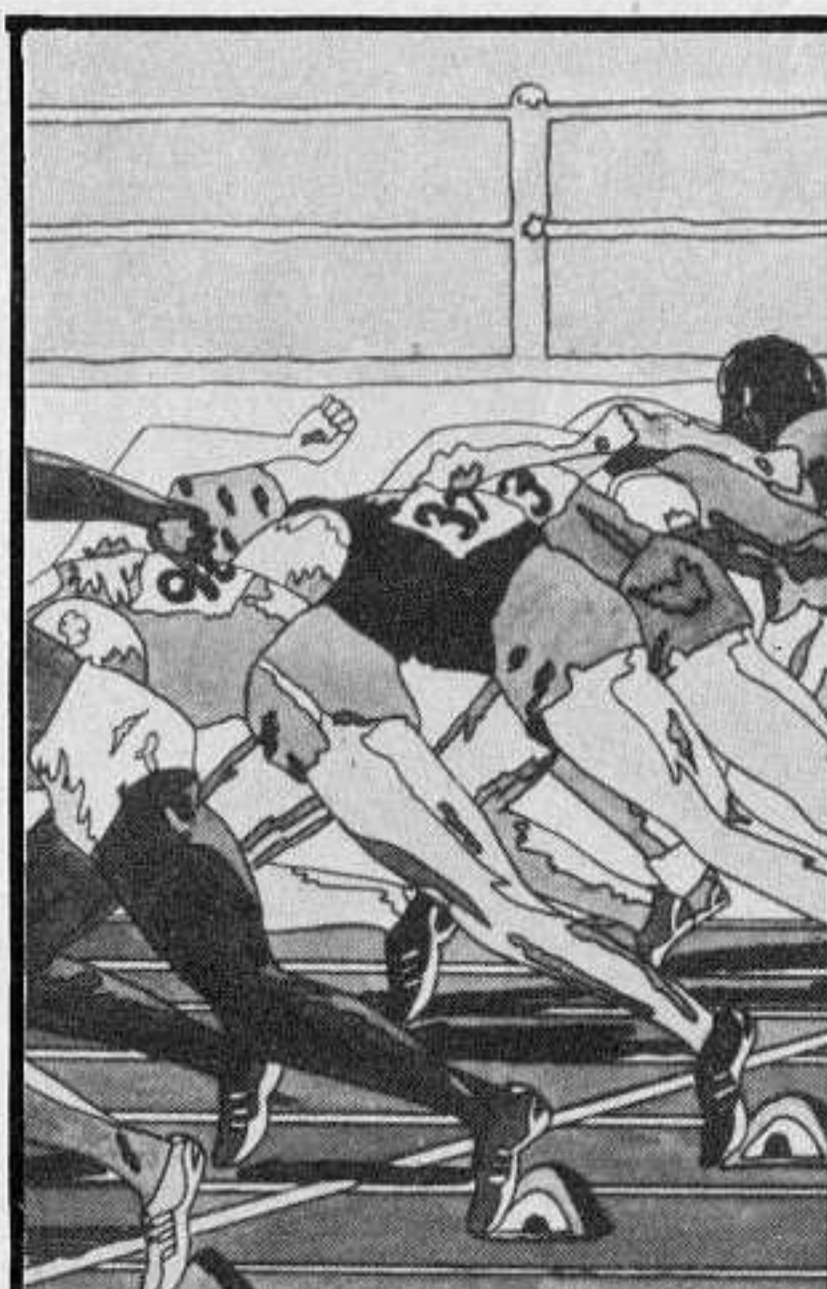
La crisi del Mezzogiorno



te dall'AC Bari in questi ultimi due anni ci fanno bene sperare per il futuro e, da parte nostra, come piloti e come soci dell'AC Bari siamo pronti a sostenere con entusiasmo le manifestazioni che finalmente risvegliano anche nella nostra regione uno sport che sembrava destinato a scomparire.

In considerazione di ciò, e stante la nostra ferma volontà di continuare l'attività agonistica, alla quale non intendiamo rinunciare per l'inefficienza di una scuderia fantasma, le rivolgiamo vivissima preghiera affinché, interpretando la nostra più sincera aspirazione, voglia prendere in considerazione l'opportunità di dare vita ad una Squadra Corse dell'Automobile Club di Bari, alla quale diamo sin d'ora la nostra adesione.

Nino Gelao, Aldo Mucelli, Armando Perone, Bruno Ottomano, Giovanni Ricciardi, Paolo Gargano, Michele Di Gioia, Marcello Moscarola, Lino Santamato, Savino Santamato, Nicola Amoroso - Bari



in pista, scarpette
su strada, ruote BWA



A. BENZONI & C. Opera (MI)

lia un sacco di scuderie, e non solo al sud, che sono tali unicamente di nome, lasciate a se stesse e frequentate dai piloti quasi per abitudine. Ma certamente, la situazione al sud è a livello critico. I soldi si possono trovare, dandosi da fare. Certo, per alcuni sodalizi la vita è più facile: alcuni hanno alle spalle mecenati « illuminati », altre delle società o delle industrie lungimiranti.

Per la maggior parte, le difficoltà sono a volte insormontabili, ed allora non resta ai piloti che « buttarsi » fra le braccia dell'Automobile Club locale, sperando che i suoi dirigenti si ricordino che lo sport è fra le attività statutarie dell'Ente. La simbiosi ha tutti i presupposti per essere valida, e ve ne sono molti esempi. Basta trovare le persone adatte. Nel caso di Bari, pare che il rag. Foggetti sia una di queste persone. Non possiamo che « raccomandargli » gli amici pugliesi...

AUTOSPRINT

il settimanale dell'automobilismo giovane

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

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

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

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzelle 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Ile, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6529 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opera, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya; Teheran; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 303, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135 - S.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WEN-NERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-vagen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogel-strasse 34, BASEL; MELISA, Via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONTA-DORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel.: (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 277.801/2. Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Via M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590.

Stampe: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione



AUTOSPRINT

MARKET

I nostri MANIFESTI

(vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutte disponibili; e ci scusiamo fin da ora per quelle - poche - che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: 1) il numero della rivista, il numero di PAGINA e... 2) ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. 3) L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro supplemento filmato
I films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in 8 m/m o super 8

LA GRANDE PAURA

Soci Club

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 7.000 L. 6.300

LA RABBIA DEL 312 P

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTOSPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:

Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F.1 MARCH - ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9A John Surtees Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Ferrari 312 P campione mondiale marche.

Lungometraggi:	8 m/m muto	Super 8 muto
LA RABBIA DEL 312 P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGIO - SAN LAZZARO DI SAVENA oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGIO

Pagamento anticipato

● La « AUTOMECHANIKA '72 » che ha chiuso i suoi battenti a Francoforte il 24 settembre scorso, ha registrato una straordinaria affluenza di visitatori che si sono soffermati ad esaminare attentamente ogni stand. Il che è logico in quanto si trattava di una esposizione specializzata di attrezzature per officina, ricambi, attrezzature per autorimesse e per stazioni di servizio che ha richiamato un totale di 986 espositori dei quali 22 italiani.

● VIDMO VANTI e GIANCARLO MANTELLINI, due noti personaggi l'uno nel campo dell'automobile e l'altro in quello petrolifero, sono, in un colpo solo, diventati rispettivamente nonno e papà. La gentile signora Anna Vanti in Mantellini ha infatti regalato loro un bel maschietto al quale è stato imposto il nome di Andrea. A tutti i migliori auguri di AUTOSPRINT.

● Ralph Nader riparte all'attacco. Questa volta ce l'ha con le Corvair 1960-63, che secondo lui sono poco sicure e atte a rovesciarsi! Il governo ha indetto un'inchiesta dalla quale è risultato che le Corvair sono sicure quanto qualsiasi altra vettura di quell'epoca.



INFORMA TUTTO

Rubrica a cura del Servizio Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

Un PIRANA per TAMARA



● TAMARA BARONI ha avuto in regalo da Gigi Cantelli, il « boss delle DUNE BUGGIES » un nuovo stupendo modello di fuoristrada, « che non perdonerà », dice il costruttore. La già affermatissima fabbrica « AUTOMIRAGE » (Via Mazzini n. 26 Bologna - tel. 307.886-397.456) di « Pulci del deserto » produce a pieno ritmo da circa un anno il Dune Buggy « Mirage » (con motore Volkswagen 1200 nuovo di fabbrica e meccanica revisionata. (Tamara è appunto fotografata con uno di questi modelli). Il nuovo modello che si affiancherà al « Mirage » è stato battezzato « PIRANA », è dotato di motori Volkswagen 1200-1600 cc (e a richiesta Porsche), ha ruote in lega leggera, portabagagli assai spazioso linea moderna e filante, che esula completamente dagli schemi tradizionali. Si parla di presentazione alla stampa del modello « Lusso » (che come novità assoluta ha l'omologazione ai 4 posti) verso i primi di novembre.



Interessa anche i piloti

● Interessa i piloti che fumano la pipa e quelli che usano « caravan » per gli spostamenti. La RONSON PIPE e la RONSON CAMP'N'GLO hanno messo rispettivamente in commercio una pipa in pura radica che può essere scelta fra 48 modelli a un prezzo variabile fra le 11 e le 15 mila lire, e una lanterna portatile dalle prestazioni eccezionali che può raggiungere una luminosità paragonabile ad una lampadina di 150 watt. La lanterna ad accensione istantanea con la semplice rotazione di una manopola, è in vendita al prezzo di L. 10.900.



AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
SPRINT**
LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

 AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

 Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
staffa - Riccardo Carafa - Gian-
filippo Centanni - Salvatore Ci-
usa - Onofrio Colabella - Gaetano
Cravedi - Franco D'ignazio -
Dionigio Dionigi - Mauro Ferr-
mosca - Vito Lattanzio - Dome-
nico Morace - Gigi Mosca -
Claudio Porrozi - Guido Ran-
cati - Marcello Rigo - Riccardo
Roccato - Francesco Santuc-
cione.

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

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

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

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

SI VENDE
AUTO

ABARTH

● **ABARTH 695** motore Garavello '72, perfetta, competitiva, plurivittoriosa. SERAFINO CALI' - Via Oliveto Scamacca, 18 - Catania - Tel. 26.86.63.

● **ABARTH 850 TC Corsa**, aggiornata, rapporti, meccanica e carrozzeria, perfette condizioni. GINO RAVINALE - Via Mignone, 59 - 17100 Savona - Tel. 019-22.722 (ore ufficio)

ALFA ROMEO

● **ALFA GTA 1300** Agosto '70, motore nuovo, carter secco, cerchi. Telefonare ore ufficio: PAOLO MATTIAZZO - Tel. 055/29.61.37.

● **GTA 1300** preparazione Conrero, 162 CV, motore nuovo, testata iniezione, per cessata attività. Vendo anche i seguenti accessori: gomme acqua, sliks, cerchi BWA da 8", coppie coniche. Telefonare CARLO ore pasti 0331/63.28.19; ore ufficio 0331/63.11.91.

● **ALFA ROMEO GTA Junior** perfetta preparazione Autodelta, vincitrice Trofeo Montagna Turismo 1971 e seconda nel Trofeo Velocità 1972, motore una sola corsa, testata stretta, iniezione. Completa di rapporti e tutte le gomme, Firestone sliks e Goodyear da bagnato. Telefonare Catania: 35.18.74 e 22.61.71.

DE TOMASO

PANTERA GTS Luglio '72 - Off. GIULIANI GIULIANO - Modena - Tel. 059/21.83.85.

FIAT GIANNINI

● **500 Gr. 2** Giannini, aggiornata '72 competitiva, motore "Garavello". Anche separatamente motore di scorta 39 CV, 2 cambi ravvicinati, 4 rapporti differenziale. DI PASQUALE MICHELE - Via Giuseppina, 8 - Cremona - Tel. 0372/24.013.

FIAT

● **FIAT 125** gruppo 2 ex ufficiale casa, 1. di classe, 13. assoluta rally dell'Isola d'Elba 1972 perfetta pronta corsa. Telefonare: 0584/64.351 ore 13/14.

FIAT 500 elaborata, carrozzeria rinforzata, ruote e parafranghi larghi, tettuccio rigido. Telefonare: 02/24.85.016 ore 18-20.

● **FIAT 128 RALLY** preparata Gr. 2, seminuova rapporti gomme scorta. Telefonare SERATTINI - Bologna - Tel. 38.77.45 - L. 2.500.000.

● **FIAT 128** Gr. 2 - Preparata Alvino (Consorzio Trivellato) aggiornatissima, cambio Colotti, assetto ultimo tipo, plurivittoriosa, 2. classificata Trofeo Montagna 1972, vendesi contanti. Telefonare: NAPOLI - Tel. 081/69.57.91.

● **FIAT 128** Gr. 2 - pronto corsa, prezzo da convenirsi. Officina ADOLFO - Via dello Scalo, 5 - Bologna.

FIAT 128-1300 stradale, motore molto elastico, 4 carburatori. Officina ADOLFO - Via dello Scalo, 5 - Bologna - L. 1.200.000 trattabili.

CAMPAGNOLA AR 59 due anni. TORINO - Tel. 50.36.71.

FORD

FORD CAPRI 1300 XL 1970, gommata 80% vendesi causa trasferimento. Telefonare: 02/49.48.69 - L. 900.000 trattabili.

MUSTANG MACH 1 COBRA 7100 '69 rosso-nero, servosterzo, servofreno disco, automatic. MILANO - Tel. 34.91.927 ore 18-22 - L. 2.075.000.



MUSTANG «Mach 1» Modello 1970, HP 304, bellissima, accessoriata, LUCIANO MARCONCINI - Tel. 0584/50.066 ore pasti.

LANCIA

● **LANCIA FULVIA HF 1300** vendo causa cambio categoria 1300 HF Gr. 3 CSAI perfetta, plurivittoriosa. PAOLO FERRARI RUFFINO - Via Sardegna, 15 - Palermo - Tel. 52.07.48.

MG


MG-Magnette 1498 cc 1955 perfetta di carrozzeria e di meccanica, cruscotto e rifiniture interne in legno, amatore vende al prezzo di 94 ore pasti e serali oppure scrivere a GUALTIERO TAGLIAFERRI - Via Petrarca, 29 - 10126 TORINO - L. 700.000.

NSU

● **NSU TT 1300** Elaborata Spiess, motore nuovo, pronta corsa. ca. KLAUS OBERTEGGER - Via Schalhof, 4 - MERANO - L. 2.150.000.

PORSCHE

PORSCHE 911 S incidentata, eventualmente pezzi di ricambio per ricostruirle, serie parafranghi spoiler competizione in plastica. BRUNO RICCARDI - Brescia - Tel. 030/42.857 - 47.013.

RENAULT

● **R 12 GORDINI** Maggio '72, inurtata, roll-bar protezione 8 cerchi in lega staccabatteria attacco twinmaster assetto rally. PIERA BENSI - Via A. Toselli, 7 - Cuneo - Tel. 67.801 - L. 1.950.000 contanti trattabili.

● **ALPINE RENAULT 1600 S** agosto 1972. Assetto Koni, km 6.000 inurtata per cambio categoria. Telefonare: 0982/85.133 ore pasti. L. 3.600.000 trattabili.

● **ALPINE RENAULT 1600 S** febbraio '72, perfetta, mai corso, km 12.000. Telefonare ore pasti: 0171/62.711 - L. 3.400.000 trattabili contanti.

RENAULT R8TS anno 1971 VITTORIOSA vendesi per passaggio di categoria. Motore km 3.000. Ammortizzatori rinforzati. Protezione speciale in plastica. Pronta Rally; qualsiasi prova. Eventualmente 10 antineve chiodati e no. Rivolgerti SCUDERIA MODENA CORSE - C.so Canalgrande, 6 - Modena - Tel. 21.71.60 - L. 800.000.

ROVER

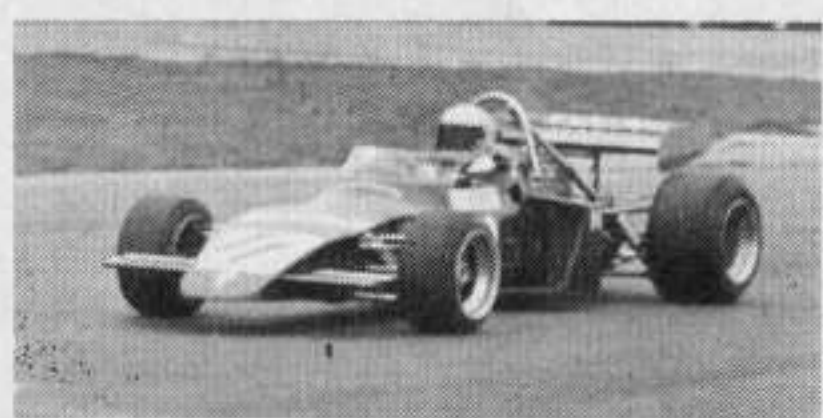
FUORISTRADA LAND ROVER bellissima vendo. Tel. 30.68.68 Milano.

TRIUMPH

TRIUMPH TR 5 bellissima amatore vendo. Telefonare: TORINO 50.36.71.

ALTRE MARCHE


PROTOTIPO telaio Lotus - motore Alfa 1600 serbatoio estintore '72, occasione miti pretese - Tel. 075/85.30.78.

MONOPOSTO


BRABHAM BT 38 Formula 2 completa di cambio, cerchi, gomme, rapporti e ricambi, senza motore. Rivolgerti: CLAUDIO FRANCISCI - Via Panama, 96 Roma - Tel. 85.70.39.

FORMULA MONZA Repetto, pronta corsa, indenne, gommata, serie ricambi, prezzo da convenirsi. CINI - Telefono 02/71.72.05.

F. 850 FOGLIETTI cambio Colotti, serbatoi Pirelli, estintore, gomme Avon, serie rapporti, motore competitivo. FOGLIETTI - Via Montegani, 23 - Milano - Tel. 84.90.171.

F. 3 BRABHAM BT 28 Motore Wainer agosto '72, completo gomme slick, rapporti.

F. 3 TECNO motore Novamotor 1000 perfetto, vendonsi cessata attività. GIGI TOMMASI - Via Mecenate, 208 Brindisi - Tel. 0831/24.915.

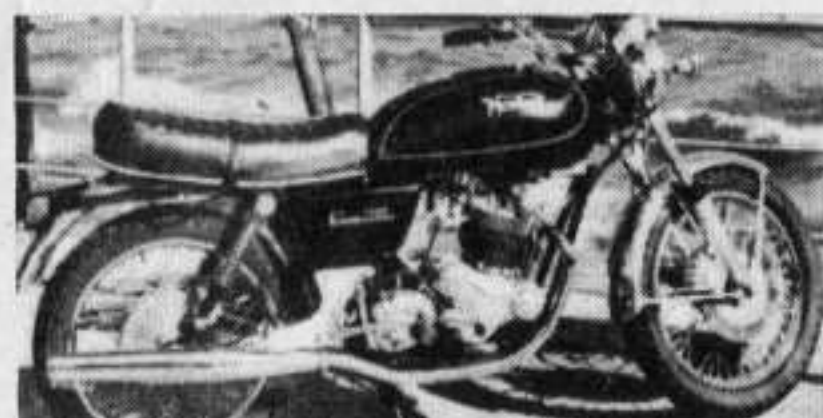


LOTUS F. 3 69.71, revisionata completa motore 1972. Telef.: 0331/65.80.81. L. 3.290.000 possibilmente contanti.

F. FORD Tecno-Delta veramente perfetta con motore di scorta, rapporti, accessori. Visibile presso OFFICINA DELTA di Garbagnate Milanese - Via Volta, 30.

F. 850 De Sanctis con cambio Colotti, motore Biraghi rapporti vari. Aggiornata 1972, trattabilissima. PIERO CAPPONI - Via Amadini, 39 - Tavernole (Brescia) - Tel. 030/92.110.

F. 3 BRABHAM BT 35 perfetto. CARLO GIORGIO - Via Eutropio, 24 - Roma - Tel. 34.84.73 ore pasti.

MOTO


NORTON «INTERSTATE» 750 giugno 1972, km 600 nuovo. LUCIANO MARCONCINI - Tel. 0584/50.066.

BENELLI 125 Leoncross ancora nuovo, marzo 1972, 5000 km. Telefonare subito: FRANCESCO MADERNA - Milano - Tel.: 02/86.24.25 - L. 240.000.

DUCATI 125 Scrambler 1971, perfettissima, arancione. Tel. 0471/38.594 ore pasti. L. 290.000 contanti trattabili.

DUCATI 350 Scrambler Aprile 1971 assicurata luglio 1973. EMANUELE MONASTERO - Via Cipriani, 16 - 57100 Livorno.

KAWASAKI 500 Luglio 1972 - affarone. Telefonare: MILANO 02/95.41.95.

HONDA 500 FOUR maggio 1972, accessoriata, assicurata e bollata, visibile presso Autofficina CAFFI - Crocevia di Rovato - Tel. 030/72.15.92.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE PORSCHE 911 S iniezione, cambio ravvicinato, autobloccante, protezione rally, integrale Stoccarda in lega speciale, roll-bar, portacarsi, Twinmaster, sedile anatomico, fodere avvolgenti gr. 3-4 gruppi fari, marmitta rally e normali, cerchi n. 25 lamiera e lega, gomme neve nuove e usate diverse marche, volano carrera, tromboncini, corsa ed altri pezzi da rally, il tutto per PORSCHE. OCCASIONE cambio 4R, per HFR 1300; autobloccante, 5 cerchi con Dunlop racing 5x13. GIORGIO TAUFER - S. Martino di C.zza (Tn) tel. 0439/68.095.

CARRELLO PEDRETTI 10 Q.li per trasporto auto da corsa, adattabile trasporto imbarcazione, 2 assi, omologato. Telefonare: 02/28.22.148 - L. 340.000 trattabili.

ANCORAGGIO Autodelta Junior Corse vende ancoraggio Autodelta mai usato per Alfa Romeo GTA 2000 JUNIOR CORSE - Via Buonarroti, 6 21.052 Busto Arsizio - L. 100.000.

VARIE

Cerco Ditte interessate ad usare come veicolo pubblicitario una F. ITALIA per la stagione 1973. Si accettano tutte le proposte. Per accordi scrivere a OTTAVIO SCHERMI - Via Serra, 96 - Roma.

DUE DECALS originali americane «Penske racing», MASSIMO MARIOTTI - Via Massarotti, 42/4 26100 Cremona - Tel. 0372/31.702 - L. 600 l'una trattabili.

SI VENDE O SI CAMBIA
AUTO

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO 2600 con aria condizionata, gancio e carrello regolamenti vendo o permuta con vettura di serie. FOGLIETTI Via Montegani, 23 - Milano - Tel. 84.90.171.

BMW

BMW 2002 Gr. 2 pronta corsa, motore nuovissimo, strumentazione completa - volante Fusina, gomme sliks più 4 - Volante da acqua con cerchi, 5 marce, autobloccante, sedili anatomici, roll-bar, bellissima. Eventuale permuta con vettura di serie. Tel.: 0522/42.297.

JAGUAR

JAGUAR 3,4 S 1966 perfetto, gommato nuovo, ruote raggi, overdrive, radio, impianto gas, interamente revisionato da poco. Esaminansi eventuali permuta. BERNARDO DAIDONE - Via Leone X, 4 - Firenze - Tel. 055/49.15.28 - L. 1.450.000

LANCIA

FULVIA HF 1600 Maggio 1971 Km. 9000, effettivi qualsiasi prova. Vendesi o permutasi con Fulvia Berlina più conguaglio. - FELTRACCO - Via Castello - Sernaglia (Tv) - Tel. 0438/86.370.

PORSCHE

PORSCHE 914/6 anno 1971, km. 40.000, cerchi originali 911 S, perfetta, vendo o permuta con vettura media cilindrata più conguaglio - Dottor GIANFRANCO GHELARDINI - V.le Buozzi, 8 - Pisa - Tel. 050/42.267.

VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN CABRIOLET fine '67, motore nuovo con 25.000 km. effettivi, chiodati nuovi, volantino, bloccasterzo, ortaski, ecc. PIER GIACHINO - Via P. Micca, 10 - 13051 Biella - Tel. 015/33.941 ore pasti - L. 700.000 contanti.

MONOPOSTO

F. 3 Competitivo anno 1971; motore super Novamotor nuovo, prezzo molto interessante, permuta anche con auto di serie seminuova non elaborata. Telefonare: MODENA - 059/54.54.86.

SI COMPRA
AUTO

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO TZ2 anche con meccanica e carrozzeria in disordine prezzo da convenirsi. DINO DI VITA - Via Monte Vodice, 9 - Aosta - Telefono 0165/43.278

DE TOMASO

DE TOMASO VALLELUNGA preferibilmente solo telaio e scocca. EMILIO ZOLA - Via Lama, 25 - Vicenza - Tel. 0444/23.809 ore pasti.

● = vetture sportive.