

Aspettando TORINO...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FUMO di
LONDRA

LONDRA - Generalmente si va ai Saloni dell'auto per vedere le macchine, possibilmente le novità, ma quello di Londra che si è aperto il 18 ottobre, non aveva assolutamente nulla di nuovo da far vedere, se non delle costruzioni artigianali di vetture in piccolissime serie per pochi intimi, come la Ginetta, la Gilbern, la Panther, la Clan, la Morgan e la TVR. E' stato più che altro un Salone quello di Londra fatto di incontri, con uomini, dell'industria inglese e piloti, presenti quest'ultimi in quantità, perché Londra è il centro dell'automobilismo sportivo e perché proprio in questi giorni c'è stata una riunione del GPDA. Incontri dicevamo, uomini, campioni, e soprattutto donne, vestite, semivestite e nude addirittura. Coreografie varie, di buon gusto, di cattivo gusto, e orribili, come lo stand della Lamborghini che riproduceva una villa rinascimentale toscana, con tanto di fontana e perdipiù con due ragazze (a dire il vero bruttine) che con un manto rosso volevano forse assomigliare a delle vestali.

Salone inutile

Da Parigi a Londra aspettando Torino, questo poteva essere lo slogan di questo inutile salone, infatti se a Parigi c'era almeno la Piccola Peugeot 104, qui a Londra... fumo, il classico «Fumo di Londra». Almeno a Torino avremo alcune grosse novità, come la Fiat 126, la Lancia Beta e la nuova Maserati 2 più 2 di Bertone!...

L'industria italiana era presente con le nostre maggiori industrie, con in testa la Fiat che vende nel Regno Unito quasi 50.000 vetture, e che presentava per la prima volta la 127, a tre porte, i modelli rinnovati 124 Special e Coupé, la 132, e il coupé 130. La Lancia con i soliti modelli Fulvia e Flavia con i derivati, mentre l'Alfa Romeo era presente con tutti i modelli, e in uno stand tutto «Rosso Italia» presentava per la prima volta i già conosciuti modelli l'Alfetta e l'Alfasud.

Due i carrozzieri italiani: Pininfarina che metteva in bella mostra la Ferrari BB, e il coupé 130, mentre Bertone ha rispolverato la Camargue su meccanica Citroen GS (era anche a Parigi) e il Runbout speciale vetture con cui nell'idea del costruttore ci si porta a spasso anche la moto.

Lo stand che raccoglieva più spettatori era quello delle Ferrari, che ha un mercato molto fiorente in Inghilterra. Infatti solo per il prossimo anno sono già stati firmati ben 700 contratti per vetture del cavallino da portare oltre Manica. La casa modenese aveva nel suo stand tutta la sua attuale produzione, dal Daytona alla nuova 365 GT4, al GTC, mentre le sempre belle Dino sia nella versione coupé che spider attiravano l'attenzione del numeroso pubblico.

Maserati ha portato qui a Londra i suoi modelli Indy, Bora e la piccola Merak, che è stata molto ammirata an-

che dal destituito Campione del Mondo Stewart. Lamborghini e Iso erano presenti con la solita gamma di vetture conosciute.

La vettura «Antica del futuro» (che abbiamo ampiamente illustrato con fotografie nel numero 5 di Autosprint-mese) attirava lo sguardo e i commenti divertiti degli spettatori, per il modo elegante e scanzonato con cui prendeva in giro i problemi di questa era moderna così legata all'auto. Infatti per combattere i gas di scarico, vi era un depuratore a fiori, il parabrezza era di stile «chipendale» nell'abitacolo c'era il sedile per il «dog», e i freni erano a zampa di gatto.

Cento altri piccoli accorgimenti, fatti tutti in modo spiritoso erano lo spasso del sempre numeroso pubblico che affollava lo stand.

L'industria inglese, che si appresta (anche lei) ad avere una annata record sia per la produzione che per le immatricolazioni, infatti le prime sfioreranno i due milioni, con le immatricolazioni a circa 1 milione e seicentomila ha creduto bene di non presentare nulla di nuovo, perché, queste sono le parole di un alto dirigente di una casa automobilistica «le vendite vanno a gonfie vele, e non c'è bisogno di nessun incentivo per aumentarle».

Futuro più roseo

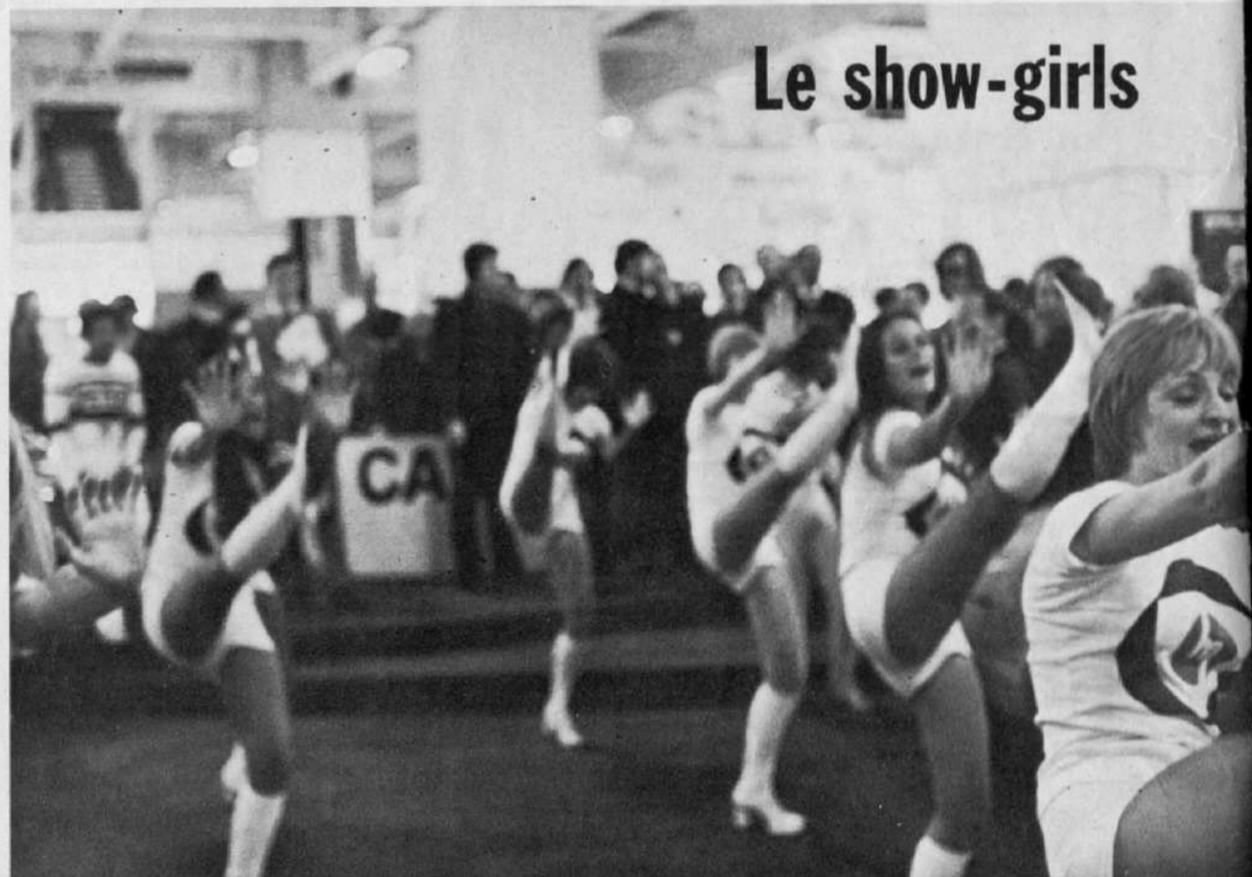
Nei primi 8 mesi dell'anno, l'industria inglese ha immatricolato 1.155.593 vetture, e le prospettive per il '73 sono ancora più rosee, perché con l'avvento dell'IVA la cosiddetta sopratassa sulle auto che è ora del 25 per cento dovrebbe scendere col primo gennaio al 21 per cento per poi fermarsi a metà anno al 19 per cento. Parole di un futuro largamente roseo per l'industria inglese sono venute un po' da tutti, e in particolare da Lord Stokes, il Gran Capo della British Leyland, che è talmente ottimista ha detto che «non mi preoccupa neppure di quella larga fetta di pubblico che rappresenta il 25 per cento del totale che si è accaparrato il mercato estero con le importazioni».

Giancarlo Cevenini



Gli show men

Il più rappresentativo e simpatico dei Show-men, il «destituito» campione del mondo Stewart, vicino alla nuova Maserati-Merak. «Bella macchina» ha detto «mi diceva Fangio che quando correte voi...» (rivolto all'ing. Malleret, il quale si schermiva dicendo: «Io non c'ero...»). Poi, ad alcuni italiani presenti che gli facevano domande, ha detto: «Il prossimo anno ancora con Tyrrell». «Quando il Commendatore mi darà una macchina competitiva? Io sono qua». E se ne è andato ridendo. Un discorso che avevamo già sentito

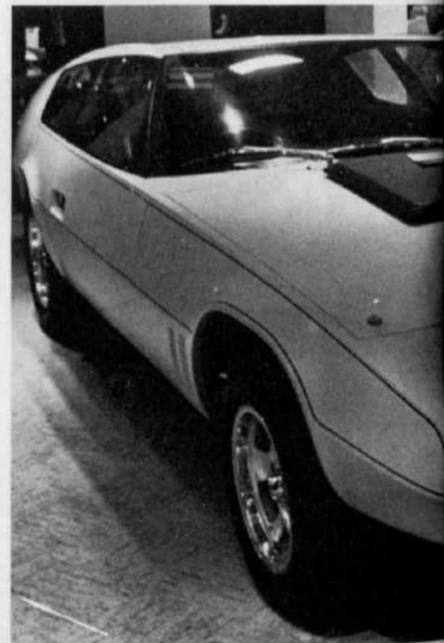


Le show-girls

Un salone movimentato, quello di Londra. Oltre al brusio del pubblico, ogni tanto si sentiva urlare «Mazdaaa! Mazdaaa!». Erano le componenti di questo balletto, che nello stand della Casa giapponese accompagnava le sue evoluzioni con quelle urla in onore di un prodotto che fa sempre più paura



Sopra, la Avenger Tiger con alettone posteriore. A destra, un modello statico di uno «studio» del centro stile londinese. Niente di speciale, ma sembrava una regina con l'aria che tirava al Salone



Quanto ti pagava FERRARI, Emerson?

Nello stand Lotus (non poteva essere che lì) il campione del mondo Emerson Fittipaldi, che posa per la Lotus Europa dipinta per l'occasione di nero come le sigarette JPS che hanno vinto il Mondiale '72.

«Ma tu ce l'hai questa macchina?» gli ho chiesto.

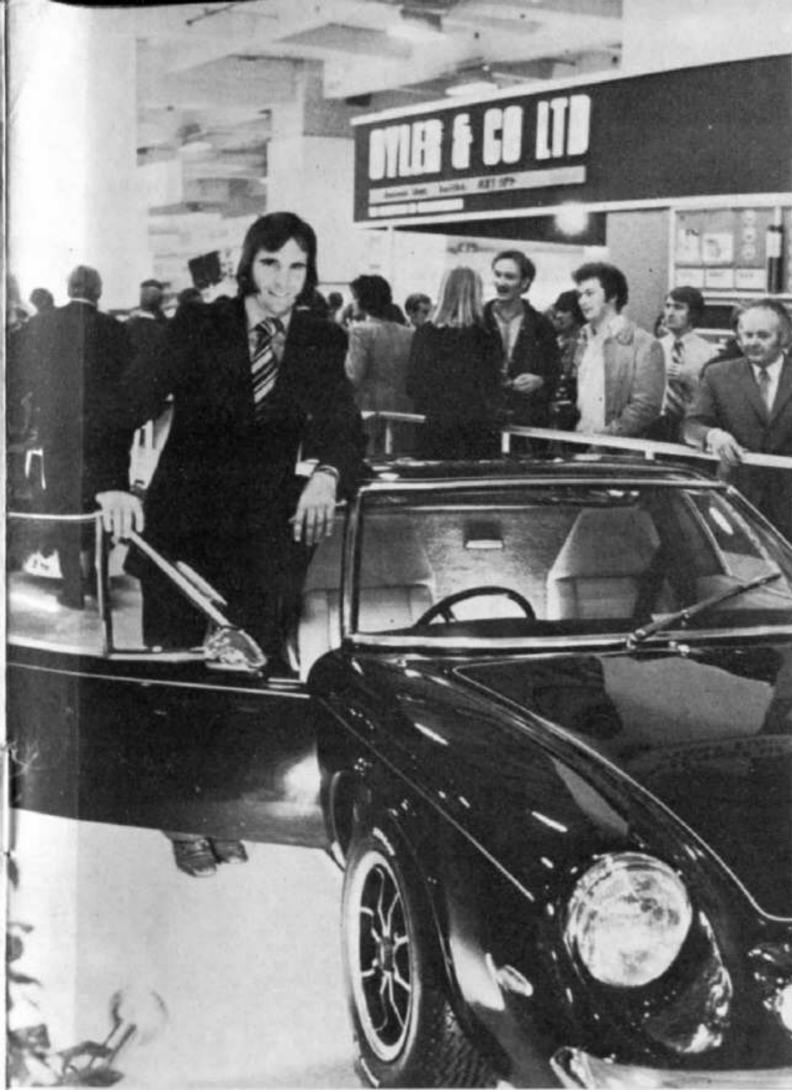
— No, ma mi piacerebbe averla, solo che io oggi viaggio molto insieme a mia moglie e allora abbiamo molti bagagli, capisci... preferisco la Mercedes.

«Alla televisione l'altra sera hai parlato del tuo incontro con Ferrari, come mai non ti mettesti d'accordo?»

— Non so, Ferrari mi offriva di correre sempre nei prototipi, ma non mi garantiva nulla per la F. 1. Poi non sono riuscito a parlare di soldi, lui mi chiedeva, quanto volevo, e io dicevo che facevo un'offerta. Siamo andati avanti così per un bel pezzo, ma nessuno dei due ha fatto dei numeri, e non abbiamo combinato nulla. Io una Ferrari la voglio guidare prima o poi per mia soddisfazione personale, e spero di riuscirci. Ho avuto l'impressione durante il mio incontro con il Comandatore, che lui volesse sapere da me che cosa pretendeva per sondare il mercato e giudicare con le mie pretese anche le richieste dei suoi piloti.

«Programmi per il '73?»

— Tutto il mondiale di F. 1 con la Lotus e la F. 2 sempre con la Lotus, che allo stato attuale non so ancora se sarà una JPS o meno. Niente mondiale Marche, anche se si guadagna di più. Chapman non vuole.



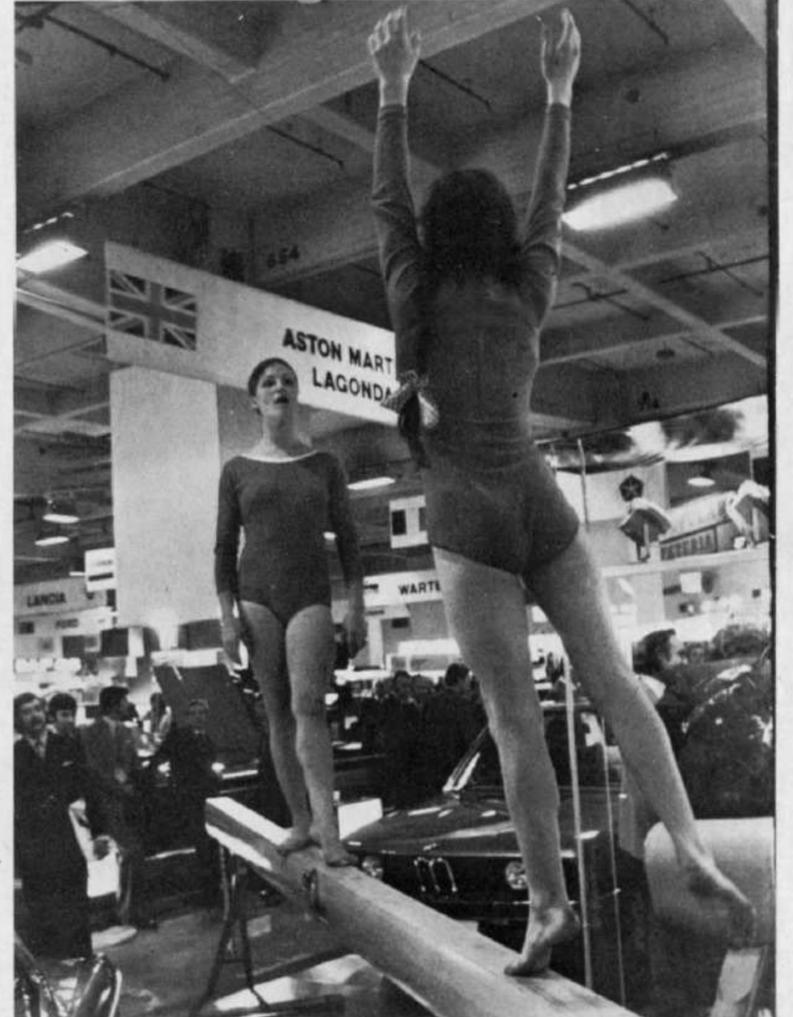
Sopra, allo stand Lotus, Peterson prende confidenza con la sua nuova marca. Lo svedese è molto fiducioso per il '73. A sinistra, Stirling Moss si aggirava per gli stands con un sorriso furbo...



Nello stand delle vetture russe, Moskvich, Volga e Lada, c'era questa bella ragazza con colbacco e bikini di pelo. Il nome? Ma Natascia, naturalmente!



Nello stand Skoda, in posa davanti ad una 110 LS, questa ragazza con aria slava dai lunghi capelli biondi. Molto castigata, a paragone di certe altre...



Sopra, alla BMW non si sono lasciati sfuggire «l'aggancio» olimpico con le loro vetture. Sugli attrezzi ginnici, si esibivano un paio di atlete. Sotto, questo aggeggio è stato definito «la più antica auto del futuro». Il pilota dovrebbe stare al posto del cane



Quella con le piume è Annelise, spogliarellista apprezzata nei più esclusivi clubs londinesi. L'altra è la Ferrari-Pininfarina BB, già famosa prima di essere prodotta in serie... limitata, per il prezzo





Che cosa ci prepara ?

PARIGI - Dopo la prima stesura dell'ossatura del calendario sportivo internazionale, la CSI della FIA ha ora diramato quello che dovrebbe essere, salvo spostamenti, cancellazioni o nuove iscrizioni, il quadro dei maggiori avvenimenti automobilistici della stagione agonistica 1973. Mancano ancora i calendari del CAN-AM Challenge e del Trofeo INTERSERIE in quanto gli stessi verranno definiti nelle prossime riunioni degli organizzatori interessati, riunioni che comunque dovranno essere tenute entro il mese di novembre. Ecco i calendari stilati:

Tutte le CORSE - CAMPIONATO

F.1



Campionato mondiale piloti

28 gennaio	G.P. d'Argentina ①
11 febbraio	G.P. del Brasile ②
3 marzo	G.P. del Sud Africa
29 aprile	G.P. di Spagna
20 maggio	G.P. del Belgio
3 giugno	G.P. di Monaco
17 giugno	G.P. di Svezia ③
1 luglio	G.P. di Francia
14 luglio	G.P. di Gran Bretagna
29 luglio	G.P. d'Olanda ④
5 agosto	G.P. di Germania
19 agosto	G.P. d'Austria
9 settembre	G.P. d'Italia
23 settembre	G.P. del Canada
7 ottobre	G.P. degli Stati Uniti.

① Data da decidere, o gennaio, o febbraio, o novembre o dicembre nel primo calendario CSI 1973.
② Nel primo calendario CSI 1973 come sopra
③ Nel primo calendario CSI 1973 data 26 agosto o in alternativa 19 agosto
④ Iscritta per il 17 giugno nel primo calendario CSI 1973

SP



Campionato mondiale marche

4 febbraio	24 Ore di Daytona (USA)
25 marzo	12 Ore di Sebring (USA) ①
1 aprile	Prove 24 Ore di Le Mans
15 aprile	1000 BOAC a Brands Hatch (GB)
25 aprile	1000 Km di Monza (I)
6 maggio	1000 Km di Spa (B)
27 maggio	1000 Km del Nurburgring (D)
9/10 giugno	24 Ore di Le Mans (F)
24 giugno	1000 Km dell'Osterreichring (A)
21 luglio	6 Ore di Watkins Glen (USA)
19 agosto	1000 Km di Buenos Aires (RA) ②

① Road Atlanta (in luogo della 12 Ore di Sebring, iscritta per il 25 marzo nel primo calendario CSI 1973)
② 21 ottobre (iscritta per il 19 agosto nel primo calendario CSI 1973)

F.2



Campionato europeo piloti

8 aprile	* Trofeo di Germania a Hockenheim (D)
1 o 14 aprile	Coppa Città di Imola (I)
23 aprile	* Corsa a Thruxton (GB)
29 aprile	* Premio Nurburgring (D)
6 maggio	G.P. di Pau (F)
13 maggio	* G.P. di Madrid - Jarama (E)
20 maggio	Corsa a Kinnekulle (SV)

28 maggio	* Corsa a Thruxton (GB)
10 giugno	* Corsa a Nivelles (B)
17 giugno	Corsa a Hockenheim (D)
24 giugno	* G.P. di Rouen (F)
29 giugno	G.P. Lotteria di Monza (I)
8 luglio	* Memorial Jochen Rindt (A)
29 luglio	Corsa a Mantorp Park (SV)
12 agosto	* The Cannon Race a Karlskoga (SV)
26 agosto	* G.P. Mediterraneo a Pergusa (I)
2 settembre	G.P. del Salzburgring (A)
9 settembre	Corsa al Norisring (D)
16 settembre	* G.P. d'Albi (F)
30 settembre	G.P. di Nogaro (F)
14 ottobre	* G.P. Roma (I)

* prove prioritarie. Fra le altre prove i concorrenti potranno sceglierne quattro per completare la classifica

2000



Campionato d'Europa marche

8 aprile	Trofeo Paul Ricard (F)
6 maggio	Trofeo Ignazio Giunti a Varelunga (I)
3 giugno	Trofeo A.C. Bologna a Imola (I)
24 giugno	Tr. d'Auvergne a Clermont Ferrand (F)
15 agosto	Coppa Città di Enna (I)
2 settembre	500 Km del Nurburgring (D)
16 settembre	Trofeo d'Austria a Zeltweg (A)
14 ottobre	Corsa a Montjuich (E)
21 ottobre	Trofeo d'Autunno a Jarama (E)

GT



Campionato d'Europa

31 marzo	300 Km del Nurburgring (D)
13 maggio	G.P. de Paris a Montlhery (F)
3 giugno	Coppa A.C. Bologna a Imola (I)
24 giugno	G.P. del Portogallo a l'Estoril (P)
8 luglio	Coppa Benelux a Nivelles (B)
15 luglio	G.P. di Zandvoort (O)
5 agosto	Corsa a Thruxton (GB)
2 settembre	Coppa Intereuropa a Monza (I)
14/24 sett.	Tour de France (F)
30 ottobre	Corsa a Montjuich (E)

TURISMO



Campionato d'Europa

25 marzo	4 Ore di Monza (I)
8 aprile	4 Ore dell'Estoril (P)

22 aprile	Trofeo d'Austria a Salzburg (A)
20 maggio	G.P. di Brno (Cs)
3 giugno	Corsa a Mantorp Park (SV)
8 luglio	G.P. Turismo al Nurburgring (D)
22 luglio	24 Ore di Francorchamps (B)
12 agosto	Trofeo di Zandvoort (O)
2 settembre	Corsa al Paul Ricard (F)
23 settembre	Tourist Trophy a Silverstone (GB)
7 ottobre	Corsa a Jarama (E)

MON-TAGNA



Campionato d'Europa

30 marzo	Ampus-Dranguignan (F)
29 aprile	G.P. di Dobratsch (A)
20 maggio	Corsa al Montseny (E)
3 giugno	G.P. al Berchtesgaden (D)
1 luglio	Trento-Bondone (I)
8 luglio	Cesana-Sestriere (I)
19 agosto	St. Ursanne-les-Rangiers (Ch)
9 settembre	Mont Ventoux (F)

RAL-LIES



Campionato d'Europa conduttori

2/4 febbraio	Rally Artico (SF)
10/12 febbraio	Rally della Costa Brava (E)
9/11 marzo	Lyon - Charbonnières (D)
6/8 aprile	Rally Firestone (E)
12/14 aprile	Rally Isola d'Elba (I)
20/22 aprile	Circuito d'Irlanda
30/4-5 maggio	Rally dei Tulipani (O)
4/6 maggio	Rally di Ginevra (Ch)
10/13 maggio	Rally di Jugoslavia
11/13 maggio	Rally del Galles (GB)
20/27 maggio	Rally Parigi-Raphael (femminile) (F)
25/27 maggio	Rally di Wiesbaden (D)
31/5-2 giugno	Rally Semperit (A)
2/6 giugno	Rally di Scozia (GB)
21/24 giugno	Rally Zlatni Piassatzi (Bl)
6/7 luglio	Rally Vlatava (Cs)
13/15 luglio	Rally di Polonia
27/29 luglio	Rally del Danubio (Rom)
28/8-1 sett.	Rally del Baltico (D)
30/8-1 sett.	Rally di San Marino (RSM)
14/24 sett.	Tour de France (F)
29/30 sett.	Rally di Cipro (Cp)
5/6 ottobre	Monaco-Vienna-Budapest (H)
10/14 ottobre	Rally Tap (P)
26/28 ottobre	Rally di Spagna
26/28 ottobre	Rally 1000 Minuti (A)
3/4 nov.bre	Rally di Corsica (F)
9/11 nov.bre	Giro del Belgio
16/18 nov.bre	Andernacht - St. Armande (F)

Le probabili formazioni delle squadre 1973

Quindici piloti per 3 posti ancora

Le squadre ufficiali e quelle dei teams hanno già reso noto i nominativi dei piloti che difenderanno ufficialmente i loro colori nelle competizioni mondiali della stagione 1973. Come si può notare osservando l'elenco che qui sotto riproduciamo, molti sono i punti interrogativi tuttora esistenti e quasi altrettanti i piloti dei quali il nome non compare neppure.

Nella « rosa » degli « ufficiali » sono ancora tre i posti in ballottaggio e anche volendo accreditare le voci che danno GETHIN sicuro alla BRM e SCHECKTER sicuro alla McLaren, di piloti in corsa per un posto ne resterebbero comunque 13. Ecco l'elenco dei disponibili con inseritovi il nome di Galli in considerazione delle voci che corrono sul futuro della Tecno: J.P. Beltoise, H. Pescarolo, R. Wisell, R. Stommelen, G. Hill, N. Lauda, N. Galli, B. Redman, D. Bell, P. Depailler, P. Mass, H. Stuck, D. Walker, nonché Peter Gethin e Jody Scheckter se i contatti in corso non avranno lieto fine.

- Il pilota di Antigua, Mike Tyrrell, che corre con l'Ensign F.3, è ancora all'ospedale, dopo il suo brutto incidente a Snetterton, in cui ha riportato la frattura di alcune costole.

- REDMAN ha detto che non è affatto sicuro, circa i suoi programmi in monoposto per il 1973, però ritiene improbabile di entrare a tempo pieno in un team di F.1, come è stato detto. E' più probabile che continui a correre in F.5000. « Posso fare più quattrini, purché nel 1973 gli Stati Uniti organizzano la serie » ha detto.

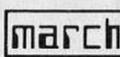
- Il campionato marche due litri 1973 pare essere nei guai, soprattutto per il costo implicito nell'organizzare le gare. Nel calendario 1973 ne erano iscritte undici, ma tre sono già state soppresse e pare imminente l'annullamento di un'altra ancora. Corre voce che questo campionato possa fondersi con l'Interserie, il cui numero di gare è sufficiente, mentre sono scarse le iscrizioni.

- L'anno prossimo verranno in EUROPA l'americano Gregg Young e il canadese Dave McConnell, per correre in F.2. Young con una March McConnell con una GRD.

- Come si è già detto, Denys Dobbie ha lasciato il Rondel Racing e l'anno prossimo dirigerà le GRD sport due litri. La vettura è stata provata da John Miles, che ne sarà il pilota. Del resto Miles era patrocinato da Dobbie, nei passati due anni quando correva con le sport. Una sola vettura parteciperà al campionato europeo e ad altre gare decise di volta in volta. Il contratto di Dobbie con la GRD è di tre anni.

- Data la quantità di piloti desiderosi di correre in F.1, un settimanale inglese prevede che lo schieramento di 31 vetture a Watkins Glen, rappresenta già un'anteprima » di ciò che si vedrà il prossimo anno nei grandi premi.

- Il posto di TONY SOUTHGATE alla BRM è ora occupato da Mike Pillbeam. Si deve a lui il progetto andato a monte della BRM a trazione sulle quattro ruote. Dopo passò alla Lotus e lavorò con Phillippe attorno alla « 72 », quindi trascorse un breve periodo di prova con Surtees, prima di tornare alla BRM per occuparsi delle vetture gruppo 7.

LE « CASE » I « TEAMS »	CAMPIONATO MONDIALE PILOTI F. 1	CAMPIONATO MONDIALE MARCHE	CAMPIONATO EUROPEO PILOTI F. 2	
ALFA ROMEO PILOTI		de Adamich ① Regazzoni ② Stommelen Wisell ? Facetti ③ Picchi ③ Zeccoli ③		 Clay Regazzoni
BRABHAM 	W. Fittipaldi Reutemann		W. Fittipaldi Watson ?	
BRM 	Gethin Regazzoni Redman ? ?			
FERRARI 	Ickx Merzario	Ickx Merzario Pace Redman		 Arturo Merzario
LEDA GRANATELLI?	McRae			
LOTUS-JPS 	E. Fittipaldi Peterson		E. Fittipaldi Peterson	 Ronnie Peterson
MARCH 	Amon Walker ?	Amon ? Reutemann ?	Lauda	
MATRA 		Beltoise Cevert Larrousse Pescarolo		
MCLAREN 	Hulme Revson Scheckter ?		?	 Denis Hulme
MIRAGE-GULF		Bell Van Lennep ? Ganley Reutemann		
PARNELLI JONES VICEROV	Andretti			
POLITOYS 	Ganley Beltoise ? Galli ?	 Nanni Galli		 Henri Pescarolo
RONDEL MOTUL?	Beltoise ? Pescarolo ? Schenken			
SURTEES 	Hailwood Pace Surtees		Hailwood Mass Pace Surtees	
SURTEES PAGNOSSIN 	de Adamich	 Andrea de Adamich		
TECNO?	Galli			
TYRRELL 	Cevert Stewart			
UOP-SHADOW	Follmer Oliver			CAMPIONATO EUROPEO MARCHE 2 L.
FILIPINETTI LOLA FILIPINETTI MARCH		?	Coulon	Miles .
ABARTH OSELLA				Bell ? Merzario ?
ALPINE				Darniche Depailler Jabouille Thérier
A.M.S.				Pace ?
CHEVRON		 Peter Gethin	Gethin Watson ?	Burton Hine
ELF			Jabouille Depailler	
G.R.D.			Ikuzawa	
PYGMEE			Dal Bo	
RONDEL D.A.R.T.			Pescarolo Schenken Wolleck	
TUI			Morgan	

Note: ① 5 corse - ② 7 corse - ③ Riserve

Munari collauda il "vostro" volante



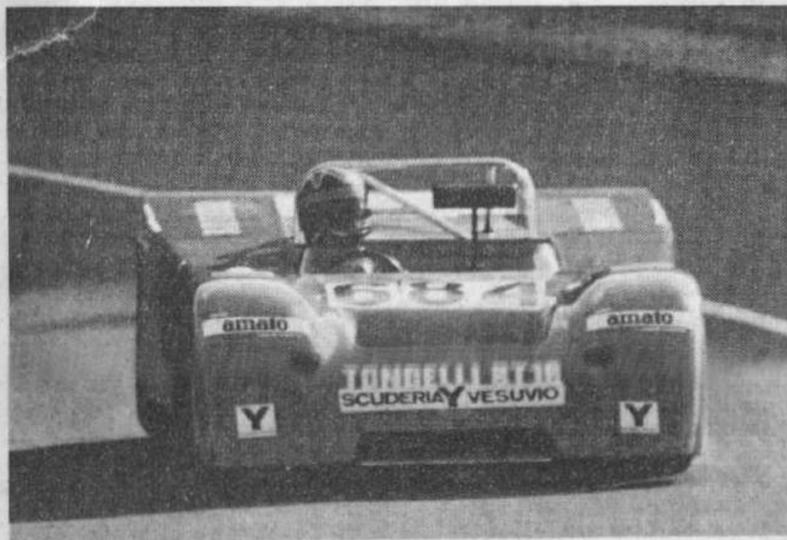
ferrero
VOLANTI SEDILI

• Nei giorni 4-5 novembre si svolgerà il Primo Trofeo del Valentino, a Terni, gara di regolarità, valida per il Trofeo della regolarità e per la coppa CSAI femminile. La gara è organizzata dalla SCUDERIA BORZACCHINI, con il patrocinio della direzione dell'Hotel Valentino. Il regolamento si può ottenere presso la Scuderia Borzacchini, via Mazzini 20, Terni.

• E' stata assegnata alla MATRA la Palma d'Oro dell'automobilismo. Il riconoscimento viene attribuito ogni anno al Salone di Parigi, destinato a un costruttore, o fabbricante di attrezzature automobilistiche, che abbia dato il maggior contributo al progresso tecnico in questo campo. La giuria ha ritenuto che le prestazioni della Matra alla 24 Ore di Le Mans, con Pescarolo e Hill, giustificano in pieno l'attribuzione del Trofeo.

La CSAI ha il dovere di fare piena luce sulle scandalose esclusioni dal via, nella Coppa PRIMAVERA di Agerola, di 30 piloti della più forte scuderia campana

Vietato correre alla VESUVIO!



In queste foto, alcuni dei più rappresentativi piloti della scuderia Vesuvio fra i 30 non accettati dall'AC di Salerno per « ritardo » nell'iscrizione alla Coppa Primavera: a sinistra, Ciro Nappi con la Chevron, al centro in alto Paolo Squillace (Fiat 128 gr. 2) ed in basso Milano (Hillman Imp gr. 4), a destra Cusani con l'Abarth 1000 «cuneo»

«500 stock» a Rockingham

ALLISON con 2 giri su PETTY

ROCKINGHAM (Carolina Nord) - Il campionato americano delle «Stock Cars» non è ancora deciso, anche se mancano soltanto due tappe e, sotto un sole caldo che ha richiamato oltre 50 mila spettatori, Bobby Allison, il più giovane dei «fratelli terribili», ha vinto la prestigiosa «Rockingham 500» dinanzi ad un gruppo di avversari di valore, portando via con l'allocco, circa 30 mila dollari, (17 milioni e mezzo di lire), parte del monte premi di 106.900 dollari (oltre 62 milioni di lire).

Allison, a bordo della sua nuovissima Chevrolet, ha vinto dopo aver tallonato il favoritissimo Richard Petty per oltre un quarto della corsa, superandolo dopo un duello entusiasmante, non privo di un paio di testa-coda. A differenza di due settimane fa, quando a Charlotte, sempre nella Carolina del Nord, presero il via sei piloti di formula USAC, come Bobby Unser, Foyt, Gordon Johncock ed altri, oggi si sono allineati soltanto piloti delle «stock».

La corsa di Bobby Allison è stata impressionante, grazie anche al mezzo perfetto che non ha accusato noie al motore nonostante il caldo sensibile sulla pista, tanto che è riuscito a distaccare di due giri il diretto avversario Richard Petty.

Adriano Manocchia

ROCKINGHAM 500 - Gara del Campionato Stock-Car - Rockingham, 22 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Allison (Chevrolet) che compie le 500 miglia alla media di 200,286 kmh.; 2. Richard Petty (Dodge) a due giri; 3. Buddy Baker (Dodge 1971) a tre giri; 4. David Pearson (Mercury) a quattro giri; 5. Peter Hamilton (Plymouth) a sette giri.

NAPOLI - La 10. edizione della Coppa Primavera, disputata domenica scorsa in Campania, ha avuto una vigilia movimentata, sulla quale vale la pena ritornare. Ci sono risvolti complessi, delicati, legati all'esclusione dei piloti locali della Scuderia Vesuvio.

Risaliamo alle «origini»: la Scuderia Vesuvio richiede i moduli d'iscrizione e i regolamenti con grande anticipo (si parla di mesi). Per tre volte tale richiesta viene sollecitata. Finalmente, il giorno 9 ottobre arriva il materiale richiesto. Ma di moduli ce ne sono solo 4, nel plico, e non 30, tanti quanti servono per iscrivere i piloti-Vesuvio. Si provvede quindi, nel pomeriggio, a compilare un elenco su carta intestata, con nomi dei conduttori, vetture, categorie e classi, e alle ore 20 viene impostato un «espresso» contenente le iscrizioni (solo in un secondo momento si rileverà che per un banale quanto determinante errore di segreteria anziché di «espresso» si tratta di affrancatura ordinaria).

Il giorno 11 comunque, 6 ore prima che scada il termine per l'accettazione delle iscrizioni, un collaboratore della Vesuvio, Paolo Milano, telefona all'A.C. Salerno, secondo le buone abitudini organizzative della scuderia, per sapere se tutto è in regola. Il suo interlocutore, l'ing. Vincenzo Demasi, comunica che niente è arrivato ancora all'A.C. Salerno, e pur definendosi «non addetto» (è infatti un commissario tecnico) invita Milano a dettargli telefonicamente l'elenco. Dopo i primi 4 nomi (Nappi, Cusani,

Milano M. e Turizio, che per la corsa «in casa» era stato appositamente ingaggiato dalla Vesuvio) con dettatura delle relative vetture, categorie e classi, si concorda che l'iscrizione telefonica di 30 nomi, in teleselezione, è troppo laboriosa oltre che costosa e oltretutto superflua considerando che l'«espresso» è in arrivo.

«Ci sentiamo domani», questo l'accordo finale. L'indomani l'A.C. Salerno invia un telegramma col quale respinge le iscrizioni, a causa dell'eccessivo numero dei piloti già iscritti.

A questo punto, piloti e dirigenti della scuderia napoletana si sono dati da fare in modo frenetico per essere accettati alla corsa. Si è riusciti ad ottenere dalla prefettura un'altra mezz'ora di chiusura del percorso in modo da prolungare le prove, ma il direttore di corsa dice che «si farà buio, ed anticipare non si può». Si propone una serie di possibilità, fra cui l'inserimento dei piloti della Vesuvio al posto dei probabili assenti; esclusione dall'obbligo delle prove dei piloti in grado di firmare una dichiarazione nella quale si attesti l'avvenuta partecipazione alla gara in una precedente edizione; ed altre possibilità ancora, tutte respinte.

In proposito, si è interpellata la CSAI di Milano, ed il sostituto di Tavoni, Stabile (ex dipendente dell'AC di Salerno), in un primo tempo sembrava favorevole ad una soluzione. Poi, l'avv. Alfieri, vice presidente dell'AC Salerno, chiede alla CSAI un foglietto di accettazione, e

dopo una telefonata a porte chiuse annuncia che «non se ne fa niente».

La rassegnazione non prende i «vesuvini», i quali, anche se hanno alcuni piloti sicuramente iscritti (i quattro nomi dettati per telefono più altri due iscritti separatamente), sono compatti e decisi a correre tutti o nessuno. Al sabato mattina, con un'ora di anticipo sull'inizio delle verifiche, le vetture della Vesuvio sono tutte schierate al parco macchine. Si raccoglie un lungo elenco di firme di solidarietà, con in testa quella di Scola. Ma il direttore di corsa si dice irremovibile, anche quando appare chiaro che alle verifiche si sono presentati molti meno dei 217 iscritti, e quindi il «posto» per i 30 della Vesuvio ci sarebbe.

I piloti già esasperati, si dimostrano comunque ragionevoli anche quando, dopo l' inutilità dei loro sforzi, vengono invitati a sgomberare la strada dalle vetture che avevano parcheggiate lungo il percorso di gara. Questo tentativo di «disturbo» della gara è anche rientrato per via di una «promessa» del presidente dell'AC Salerno, on.le Palumbo, che forse con troppo ottimismo aveva detto ai piloti: «Scendete giù e vi garantisco la partecipazione alle prove». I piloti sono tornati alla partenza, ma inutile dire che sono stati nuovamente rifiutati dal direttore di corsa, dr. Romei. Il quale, si è appellato a motivi di rigidità di regolamenti, dimenticandosi poi di questo rigore quando ha ammesso alla ga-

ra una F. Italia, ha fatto partire Turizio con una 1600 dopo che aveva verificato con una 2000, ha permesso, contro il parere del commissario di P.S., dr. Juliano, che tre concorrenti ritardatari tornassero alla partenza, prima della gara, a percorso ormai chiuso.

Insomma, sarà stato quello che è stato, ragioni burocratiche, antipatie, regolamenti, ma una cosa è certa: nell'unica corsa che si organizza in Campania non ha potuto partecipare la più forte scuderia della regione. Molti sono stati i commenti in proposito, molte le attestazioni di solidarietà (il presidente della C.S. dell'AC Salerno, avv. Caiafa, ha mandato un telegramma di dimissioni). Ad ogni modo, pare che una ragione di questa irremovibilità si possa spiegare in una frase che si è lasciata sfuggire un dirigente dell'AC di Salerno: «Se non fosse stata per quella richiesta dell'ingaggio...».

La Vesuvio aveva in effetti presentato una richiesta di ingaggio, giustificata dalla quantità e dalla qualità delle vetture iscritte, ma dell'ingaggio e del suo ammontare (era stato chiesto 1 milione per due Chevron, una Panthera, due Abarth «cuneo», più altro apprezzabilissimo materiale tecnico ed umano sparsa nelle cinque categorie), non si è mai parlato nel corso delle discussioni che sono servite solo a dimostrare, da parte dell'AC di Salerno, ben poca buona volontà per avviare ad una decisione che, con il passare delle ore, è divenuta più assurda.

Sergio Troise

Un articolo di ENZO FERRARI sulle contraddizioni della CSI

SINDACALISMO sportivo

Il destino del potere sportivo della CSI, che da una dozzina d'anni mi era apparso inevitabile, tocca ora il fondo della crisi.

Chi comanda oggi nello sport dell'automobile?

Per i più giovani, e per coloro che se ne fossero dimenticati, è forse utile rammentare qualche elementare premessa, anche perché sento frequentemente citare la FIA, il Comitato, la CSI con disinvolta improprietà.

La FIA, Federazione Internazionale dell'Automobile, è sorta nel giugno del 1904. Fondata con il nome di «Associazione Internazionale degli Automobile Clubs Riconosciuti», aveva lo scopo di «stabilire un'unione tra i suoi membri principalmente per favorire lo sviluppo della circolazione internazionale e del turismo automobilistico, assicurare la regolamentazione dello sport automobilistico, assicurare l'unità del movimento automobilistico e difendere gli interessi materiali e morali dell'automobilismo in tutti i Paesi».

La definizione odierna della FIA risulta più moderna nella stesura ma identica nella sostanza:

«è un organismo internazionale che raccoglie i Clubs Automobilistici del mondo intero associatisi per meglio esercitare le loro attività e per tutelare il loro interesse comune: l'automobile».

Organi della FIA sono l'Assemblea Generale, il Comitato, due sezioni principali; la sezione della Tecnica del Turismo e della Circolazione e la sezione Sportiva, il Tribunale Internazionale d'Appello, il Comitato Finanziario, la Segreteria.

L'Assemblea Generale elegge il Presidente e i Vicepresidenti della FIA, vaglia le proposte che le vengono presentate dal Comitato e ne ratifica le decisioni.

Le decisioni del Comitato vertono sul risultato dei lavori di sei Commissioni Permanenti che agiscono nell'ambito delle rispettive attribuzioni: Dogane, Turismo, Circolazione, Tecnica, Sport, Karting.

La CSI è dunque una di queste Commissioni Permanenti, quella determinante in materia di sport. Fu istituita nel 1922 ed ha il compito istituzionale di stabilire le leggi in materia di sport e vegliare sulla loro applicazione.

Si divide in tre sottocommissioni demandate ai problemi di circuiti e sicurezza, tecnica e Sport.

Pertanto revisiona periodicamente il Codice Sportivo Internazionale, omologa i tentativi di record, stabilisce il Calendario internazionale sportivo e le regolamentazioni sportive soggette a cambiamenti periodici, come i regolamenti dei campionati. In particolare la CSI controlla la diffusione dei regolamenti e, occorrendo, li completa e dà le necessarie indicazioni circa l'interpretazione che conviene dare a situazioni specifiche non previste.

Non dovrebbero esserci dubbi: chi comanda, nel nostro sport, è la CSI.

Questa, è l'impressione ovvia che si deve ricavare da un simile ferreo ordinamento e, se non bastasse, c'è anche l'articolo 4 dello statuto FIA che sancisce «la FIA è il solo potere sportivo internazionale in materia di sport automobilistico».

Le realtà, profilatasi da tempo, è ora assurdamente diversa.

Diversi anni fa sostenevo che l'organismo doveva essere rinnovato, vivificato in base alle mutate esigenze dei tempi. Doveva rinunciare all'atteggiamento solonico che aveva caratterizzato l'ente, rendendolo praticamente avulso dai veri problemi dell'automobilismo sportivo, doveva riformarsi, e suggerivo per questo rivolgimento che si tenesse conto, nella composizione, di una rappresentanza di tutte le ca-

tegorie direttamente interessate. Proposi che accanto ai legislatori figurassero gli esponenti dei piloti, dei costruttori, delle case di accessori attuali «sponsor», della stampa specializzata, di tutte le categorie; in una parola coloro che con gli organizzatori, sono vitalmente interessati allo sport automobilistico.

La CSI invece accolse soltanto gli organizzatori, e finì per agire subordinatamente e condizionatamente al loro interesse che non coincide, se non occasionalmente o parzialmente con quello sportivo.

La mia proposta non trovò accoglimento. Fui anzi accusato di corporativismo. Risposi che le parole non m'incutevano timore, ritenevo giusto quel sistema ma non se ne fece mai nulla.

La CSI quindi ha continuato, da sempre, secondo l'originario modulo snobbistico e inadeguato, e anno per anno ha inconsapevolmente abdicato ad una parte del suo orgoglioso potere.

Il rifiuto ostinato di accogliere nel proprio seno le rappresentanze dei diversi settori, che avrebbe consentito una leale e democratica collegialità di vedute e responsabilità, armonizzata nel preminente interesse dello sport automobilistico, ha provocato la nascita delle alleanze di categoria.

Ecco l'Associazione dei piloti, quella dei Costruttori di formula 1, dei prototipi, quella dei Circuiti permanenti e in questi giorni, l'ultima, degli Organizzatori.

Ogni categoria è ovviamente allineata ai propri assunti, li difende, li discute per affermarli e possibilmente imporli.

In questa numerosa famiglia cosa rappresenta la CSI? Quali poteri le sono rimasti se le sue leggi vengono condizionate dalle associazioni di categoria? E' una spirale di rivendicazioni superiore alla sterile capacità della CSI!

Basti un esempio: la CSI stabilisce il regolamento di prototipi, da me definiti «monoposto matrimoniali», i costruttori realizzano le nuove unità, dimostrano che tale particolare tipo di prototipo sperimentale non è impiegabile in gare di durata, la CSI accetta la raccomandazione e invita gli organizzatori a predisporre gare di 1000 km o 6 ore.

L'Automobile Club de l'Ouest non può rinunciare alla gigantesca kermesse dei miliardi; vuole la 24 ore. La pretende ignorando le indicazioni della CSI e le richieste dei costruttori. La CSI accetta.

Oggi, dopo Le Mans, anche gli organizzatori di Daytona e Sebring, già aderenti a gare di 6 ore, sono tentati a ritornare alle lunghe distanze. I costruttori protestano e minacciano l'astensione. I piloti pretendono misure di sicurezza adeguate ed escludono taluni circuiti invocando delle misure quando anche non risultano indispensabili e accettano di correre in altri sostituendo alle norme, ospitalità e trattamenti desiderabili.

La CSI tace. Insorgono i direttori dei circuiti e si costituiscono in associazione per tutelare i loro interessi.

La CSI dà ragione anche a loro, in una alternanza di concessioni e dinieghi che, partendo dall'intento di tacitare tutti, finisce per non contentare nessuno.

E' questa una situazione che, mutate le proporzioni, ma ferme le date, possiamo pantografare nella CSAI italiana?

La CSI perorata per anni quale collegialità di interessi comunitari era dunque una concezione corporativistica e come tale sdegnosamente inammissibile: la CSI, ora assediata dai sindacati di categoria, che cosa è?

Una sola risposta a due interrogativi è sufficiente.

Enzo Ferrari

Il «gioco delle poltrone» sport automobilistico, è giammento di orgogli perso

I «padrini»

Dal veto del Gran Premio SA

Sarebbe filato tutto liscio per la richiesta del G.P. San Marino F.1 nell'autodromo di Misano, se non fosse stato per la nostra CSAI che si è opposta in sede CSI al progetto, che aveva lo scopo di arrivare alla seconda prova di campionato del mondo in Italia, sia pure sotto l'etichetta della Repubblica di San Marino, che dispone adesso di una più agile Federazione sport motoristici con presidente il rag. Muscione.

Sembra che anche in seno alla CSI ci sia stata sorpresa per questo atteggiamento, dato che si era valutato di aggiudicare la data del 17 giugno, rimasta libera dalla posticipazione del G.P. Olanda. Ma il vuoto è stato occupato con il G.P. Svezia.

L'imprevista opposizione CSAI non ha fatto sfumare le speranze dei sanmarinesi, che adesso si sono rifatti vivi alla CSI chiedendo ancora la data per un Gran Premio F.1 nel '73 senza validità mondiale, da effettuarsi a Misano il 26 agosto, cioè nell'unico arco libero del mondiale (tra G.P. Austria del 19 agosto e G.P. Italia del 9 settembre).

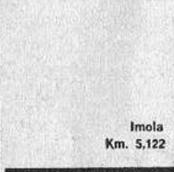
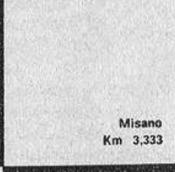
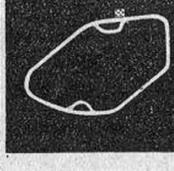
Questo episodio, se ancora ve ne fosse bisogno, dimostra a sufficienza l'ambientazione particolare in cui versa il nostro sport automobilistico per colpa di una dirigenza che assume atteggiamenti ormai poco confacenti, non diciamo alla democrazia, ma al buonsenso; perché si dimenticano gli interessi veri degli appassionati e dello sport di fronte a particolari giochi di potere e di egemonia.

La politica inaugurata nei confronti della Federazione sanmarinese trova una eco anche in ciò che sta avvenendo in sede internazionale, con quei «sindacati» dei vari gruppi interessati al nostro sport, nei

Anno XVIII
15 Ottobre 1972
n. 13

NOTIZIARIO CSAI

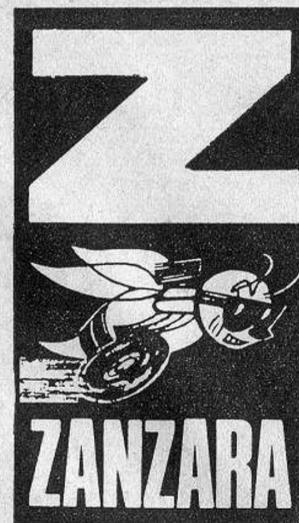
a cura della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana
Pubblicazione periodica - Spedizione in abb. post. - Gruppo III - 70%

	Monza Km. 5.750		Vallelunga Km. 3.200
	Imola Km. 5.122		Misano Km. 3.333
	Pergusa Km. 4.797		Varano de' Melegari Km. 1.800

L'ultimo numero del bollettino CSAI porta questo traguardo a scacchi degli autodromi italiani. Ne elenca, a vanto della mantenuta promessa Rogano di due anni fa a Bologna, OTTO. Cioè MONZA, VALLELUNGA, IMOLA, PERGUSA, MISANO, VARANO DE' MELEGARI, CASALE e MAGIONE (Perugia). Ma siamo proprio sicuri che, ad esempio, Misano, Varano, Casale possano andar ascritti al merito CSAI? E come mai non si parla proprio di quelli che "aprirono" il discorso-fiume di Rogano? Cioè di PUTIGNANO e MODENA; per i quali gli impegni ACI guarda caso esistono già in banca? Comunque, se leggete nelle prossime pagine, il Sindaco di Varano ha qualcosa da dire sulla consistenza degli aiuti-CSAI (ora ci diranno che l'avv. Marinucci — che fece le sue promesse a Firenze — è ormai solo "Presidente d'onore" dell'ACI). Così stando le cose, comunque, tanto valeva ascrivere a merito CSAI anche la pista di Fiorano della Ferrari...

ai vertici (nazionale ed internazionale) dello
diventato qualcosa più del soddisfatto appa-
ali: si è trasformato in vere faide del potere

sono (anche) tra noi



● **Riflessione.** Dopo i brasiliani, col loro progetto « nazionale » F. 1, lezione anche dalla Matra. Per il mondiale Marche '73 la sua squadra vetture sport sarà tutta blu: Beltoise, Larrousse, Cevert e Pescarolo. Proprio come fanno in Italia Ferrari e Alfa. Evviva!...

MARINO F.1 allo sconcertante ULTIMATUM di MONZA

confronti dei quali solo adesso che si avverte il pericolo di una defenestrazione, gli autocrati esponenti delle gerarchie dei vari Automobile Clubs nazionali, credono di poter fare blocco con sortite più o meno giustificabili o per lo meno intelligenti.

In questa opera di « repressione », la CSAI appare elemento di punta. La scorsa settimana a Parigi, gli organizzatori internazionali hanno dato vita alla Grand Prix International. C'era persino il presidente CSI principe Metternich presente e ha dato il suo saluto augurale, prendendo atto che l'organizzazione, nonostante ci sia Treu come segretario, afferma di voler collaborare con la CSI.

Però è certo che qualcosa si teme. Specie se la GPI farà blocco con i piloti (GPDA) e le organizzazioni dei costruttori. Così proprio la CSAI si è fatta anticipatrice di una decisa operazione di blocco (forse anche perché Rogano è stato l'autore del defenestramento di Treu da segretario CSI e ora teme che una offensiva dei « tecnocrati » possa contribuire a scalzare le « giacche blu » della burocrazia sportiva al solo merito onorifico).

Tra le prime iniziative c'è quella di cercare di convincere le nostre Case maggiori ad uscire dalle organizzazioni « sindacali » dei costruttori (F. 1 e sport). L'altra è ancora più pesante. Sarebbe stato convocato a Roma l'ing. Bacciagaluppi, entrato come vicepresidente nella nuova GPI in rappresentanza della SIAS, la società che gestisce Monza. L'ingegner Bacciagaluppi, che è dimissionario dagli incarichi internazionali CSAI (tanto nella CSI rientrerebbe come esponente della GPI), si sa-

rebbe trovato di fronte a un ultimatum. **O uscire dalla GPI o far pagare a Monza le conseguenze di questa dissidenza!**

Come questo potrebbe avvenire è facile capirlo da un'altra notizia di questi giorni. L'AC Roma è stato estromesso dalla gestione dell'autodromo di Vallelunga. L'EGAV non c'è più; ha ripreso le redini la « Vallelunga s.p.a. » nella quale la maggioranza azionaria è dell'ACI centrale, che ora gestirà direttamente l'autodromo romano, organizzando le gare da sé (cioè con la supervisione CSAI). Per ora ufficialmente si parla di quelle « minori » che l'AC Roma cancellava, ma è evidente che l'aut-aut al dirigente di Monza fa capire che, o rientra nei ranghi, oppure il prossimo G.P. d'Italia F.1 sarà tolto all'AC Milano e a Monza, tanto più che il contributo economico determinante è sempre quello ACI.

Il principio di rotazione del G.P. d'Italia F.1 è sacrosanto, ma non ci si può arrivare per una strada del genere! Se non esiste solo Monza, non c'è nemmeno solo Vallelunga, anche come qualificazione del tracciato. L'episodio però è emblematico per dimostrare con quali sistemi si pensa di poter ancora negli anni settanta pretendere di governare lo sport automobilistico!

(E intendiamoci: i « padrini » cui ci riferiamo non sono quelli cari allo scrittore italo-americano Mario Puzo. Per carità, i don Vito Corleone avrebbero agito con altra abilità in questioni del genere. Il nostro « PADRINI » sta per « PICCOLI PADRI » o per « PICCOLI PADRONI ». Come preferite voi).

Dal blu al grigio

● Solo Anzio Zucchi, l'ing. Nosetto e il dr. Stabile (il sostituto di Tavoni nella CSAI di Milano) erano in « giacca blu » (ufficiale) a Casale. A parte il conte Zanon (che non la porta mai), l'ing. Rogano e il segretario Saliti erano in normale grigio flanella! Potevano almeno avvertirli i loro colleghi che c'era stato un contordine!

● **Riflessione.** Nosetto in giacca blu: significa che la sua permanenza alla CSAI è assicurata nell'ufficio tecnico. Meno male! Qualcuno che ci capisce nei meandri dei regolamenti tecnici occorre. Se non altro Tavoni potrà dire di... aver salvato un collega. Pare che per il giovane e preparato ingegnere l'ACI farà un concorso (come è stato fatto in gran segreto per personaggi certo meno necessari, ma non ingombranti) in modo da consentirgli di rimanere al riparo nel futuro da qualsiasi discriminatorio licenziamento, come è capitato all'ex collega di Saliti, appena è cambiato il vento a Roma.

● Si aspetta il ritorno dei conti Rossi in Italia (da Parigi) per definire il rinnovo dell'accordo con la Tecno. L'unico ostacolo potrebbe essere la « condizione » di Luciano Pederzani: una sola F. 1 in gara nel '73 con un solo pilota (Nanni Galli) e l'assunzione di un tecnico telaista che possa sollevarlo nel lavoro. E' in vista una completa ristrutturazione dell'equipe di Borgo Panigale. In attesa, Luciano ha ripreso l'abitudine alla sauna rinfrancante.

● La « linea Carpi » nell'ACI si chiarisce sempre meglio. Uno dei suoi « grandi elettori » alla Presidenza Generale è stato l'avv. Andreani di Perugia. Per la prima volta nel suo AC egli è riuscito a fare il colpo: eleggere un Consiglio composto tutto da elementi fedeli a lui anche politicamente. Nelle ultime edizioni Perugia si è dato un C.D. tutto socialcomunista. Il primo atto è stato l'allontanamento del direttore Gamberini (con una licenziazione anticipata). Con una facile sortita demagogica sono stati poi aumentati gli stipendi mensili ai dipendenti dell'A.C.P. (20 mila lire ai fattorini, 18 agli impiegati inferiori e 10 mila a quelli di grado più alto).

● Pare che il titolo, anzi la Coppa Europea al miglior pilota dell'Euro Marche 2000, l'avrà comunque Merzario, in virtù di uno « strappo » (c'era da dubitare?) al regolamento (anche questo sbagliato) che venne applicato anche gli anni scorsi a favore di Brian Redman. Anche lui gareggiò con macchine sport e gr. 7 e poi i punteggi vennero cumulati. Merzario così per Merzario, ma quando in, verranno a scriverli i regolamenti? O far parte della dirigenza dello sport automobilistico serve solo a sfoggiare bracciali e girare il mondo con gli inviti che fioccano?

La scappatoia per NESTI in appello

● Quando si dice che alla CSAI non hanno il coraggio di affrontare la realtà... Volete un'altra prova? Conoscete certamente tutti il caso Nesti, il pilota toscano trovato sottopeso nella Coppa Nissena e squalificato tra grandi polemiche (anche locali) a favore di Vaccarella. Il suo reclamo, a parte la realtà di peso della sua Chevron, aveva messo il dito su una delle tante anfibologie (interpretazioni duplici, uguali e contrarie) della legge sportiva. Per fare come il Pilato di cattiva memoria biblica è vero che il segretario CSAI ha trasmesso il ricorso di Nesti al Tribunale d'Appello con la nota « tener presente che il primo reclamo post-gara era formalmente inaccettabile perché... firmato dal conduttore e non dal concorrente (leggi Scuderia Nettuno) che ha poi firmato l'appello... »? Se la CSAI deve ricorrere a questi mezzucci formali quando non sa come cavarsi dagli impicci dei suoi regolamenti sbagliati (e magari di certi rappresentanti che si regolano solo a simpatie) non ci venga a raccontare che « si occupa di sport » (col buonsenso che sarebbe sempre necessario)! Fa solo dell'equilibrio politico!

● La Scuderia NETTUNO di Bologna, dopo la sua dependance milanese, pare stia per lanciare anche quella romana. Il team bolognese quest'anno ha un grosso caso di coscienza: con la vittoria tricolore di Ricci nella Turismo contribuirà a ridurre (pare) i programmi sportivi della (delusa) General Motors ITALIA.

● L'ing. Vittorio CEARD non pensa più a ritirarsi dall'ANCAI. Vuol restare Presidente: « Io per lavoro a Madrid? Sì, ma solo per qualche giorno alla settimana... » ha detto. Si vede che... il sottoscritto aveva « capito male » la confidenza di qualche mese fa. I giornalisti sono qui apposta: per farsi smentire! E' uno sport anche questo, no? Però si dà il caso che questo ripensamento (al quale sembra abbia molto contribuito il Presidente CSAI ing. Rogano), sia diventato operante appena era saltato fuori un nome come eventuale sostituto alla Presidenza ANCAI: quello di Andrea de Adamich.

● L'Operazione Allargamento della GPDA, con acquisizione in atto di soci tra tutti i piloti non solo da G.P., rischia di relegare ancor più l'ANCAI in secondo piano, diventata com'è ormai uno sgabello della CSAI più che una organizzazione di difesa dei piloti. Da questo punto di vista la GPDA ha saputo senza dubbio imporsi ben diversamente nei confronti della CSI, nonostante certi giochi di interessi particolari di alcuni piloti-componenti. Con la nascita delle GPDA Nazionali (il delegato italiano, guardacaso, è de Adamich) forse c'è speranza che gli organismi ACI, nonostante tutto, non riescano a mantenere quello strapotere che ha un solo scopo: evitare la democratizzazione dello sport automobilistico. E la colpa dell'ANCAI (e FISA) è soprattutto questa: aver abdicato per qualche cadreghino a portare avanti la richiesta-base nei confronti dell'ACI: far diventare elettivo l'organismo massimo dello sport automobilistico. Anche se spetterebbe al CONI imporre questo principio, visto che (in bene o in male) tutte le sue federazioni lo sono!

● Qualcuno è curioso di conoscere il nome del « segretario-manager » sfoggiato da Merzario da qualche tempo. Ma è facile: si tratta solo di Pal-Joe, che non è un segretario. E' stato l'unico cui si può dare il merito di aver « scoperto » Merzario, convincendo poi Abarth.



MARANELLO - Questo giovanotto che scende dalla 130 coupé azzurra di Enzo Ferrari (nello sfondo) a Fiorano, è Paolo Leone. Il figlio del Presidente della Repubblica è stato in visita a Maranello la scorsa settimana, mentre il padre svolgeva la sua visita ufficiale nel Modenese. In precedenza il diciottenne Paolo (che ha detto di rappresentare il fratello maggiore appassionatissimo di auto da corsa come lui) aveva provato all'autodromo di Modena (per l'occasione riaperto alle auto) un Pantera De Tomaso con il cavalier Guerino Bertocchi al volante, che si prodigato per un'ora

● Il più entusiasta dell'autodromo di Casale Monferrato è Paolo Moruzzi, il Presidente della C.S. di Bologna e rappresentante Abarth per la F. Italia. Pare che si batterà per far assegnare molte prove della formula tricolore al nuovo impianto. Sapete com'è: con quel big-fiume che scorre a pochi metri potrà far coesistere i due hobbies sportivi che gli causano grandi choc di scelta domenicali: la pesca e le corse d'auto (il Bologna calcio non è coinvolto, perchè il problema si pone nei mesi primavera-estate).

● Nino Vaccarella è « salito al Nord » con anticipo quest'anno. Approfittando della inaugurazione a Casale del nuovo autodromo, cui ha partecipato, il « presidente volante » ha preso dei contatti per stabilire il solito programma agonistico '73. E' stato a Maranello, ma non ha visto Ferrari. E' stato all'Alfa Romeo e a Casale aveva preso posto al tavolo vicino al d.s. del team Osella-Abarth, Truffo.

Marcellino

Possiamo leggere tra le righe delle decisioni CSAI

PIANO per 70 milioni ai piloti Campionati tricolori solo in pista

ROMA - La CSAI comunica: « In vista dell'attività agonistica del prossimo anno, è stato iscritto nel bilancio di previsione 1973 uno stanziamento globale di L. 70 milioni da destinare a contributi in favore dei piloti italiani delle Formule 1, 2 e 3.

Rispetto a quanto finora praticato, saranno radicalmente innovati i criteri di erogazione dei contributi in parola. Ciò al fine di ottenere una più elevata produttività degli stessi e rendere così più incisiva la politica svolta dalla CSAI per la rivelazione e l'affermazione di nuovi grandi campioni nazionali.

Un comitato presieduto dal conte Giulio Zanon di Valgiurata e composto dall'ing. Vit-

torio Ceard - presidente dell'Ancai, dal dr. Elio Zagato - presidente della FISA, dal sig. Eugenio Dragoni e dal dr. Erasmo Saliti - segretario della CSAI, è stato incaricato di stabilire nel dettaglio i criteri di erogazione, fissare i contributi e designare i piloti ai quali destinare i contributi stessi. Interventi nel settore delle vetture Sport (Gruppo 5), in particolare per favorire il passaggio dalla classe 1000 cc. alla classe 2000 cc. saranno operati al termine dell'annata sportiva 1973.

E' stato deciso, infine di adottare speciali misure incentivanti, affinché su tutti gli autodromi esistenti possano svolgersi il maggior numero possibile di gare ».

Bisogna leggere tra le righe di questo comunicato per capire molte cose, mentre ci riserviamo di giudicare — quando sarà varato — il nuovo meccanismo per l'assegnazione dei contributi ai piloti italiani F. 1, F. 2 e F. 3 l'anno prossimo (a proposito: ma perché prima di promettere non si saldano più celermente i contributi già guadagnati da ciascun pilota con le norme in vigore?).

Tra le considerazioni che questo comunicato suscita c'è anzitutto questa: perché a presiedere la Commissione per la formulazione del nuovo programma contributi c'è il conte Zanon? Considerato il personaggio, la scelta è felice. Ma la domanda ovvia è: come mai manca il presidente della sottocommissione velocità Anzio Zucchi che, in linea teorica, dovrebbe essere il più qualificato, anche se i suoi piani '72 non è che siano stati tra i più felici?

E ancora: il nome di Eugenio Dragoni nel gruppetto degli « eletti » (Zanon, Ceard-Ancai e Zagato-FISA) cosa significa? Dobbiamo pensare che uno + uno faccia due anche stavolta? E che Dragoni sia l'uomo (milanese) nuovo, della CSAI che il Presidente dell'ACI avv. Carpi si appresta a rinnovare — per sua sola scelta — prima del 24 novembre?

In merito ad altre letture tra le righe, è più facile capire cosa significano quelle iniziative incentivanti per gli autodromi nel '73. Si tratta di riservare alle sole gare in circuito le prove valide per i campionati italiani. E' una decisione giusta, se vogliamo uscire dall'impasse di una propaganda agonistica che non può affidarsi alle salite.

• Andy Sutcliffe ci tiene a fare sapere che non era deluso e depresso, perché non ha pilotato la GRD a Hockenheim. Dice che era presente soltanto come spettatore ed era previsto che pilotasse la vettura unicamente alla gara al Ricard, ora annullata.

• Continua il grande successo della FIAT in Inghilterra. Da gennaio ad agosto la Casa italiana ha venduto 33.000 vetture, contro le 23.000 dello stesso periodo del 1971.

• Un ispettore, che al momento lavora alla General Motors, ha detto che la Casa produce vetture trascurate e poco sicure perché non vuole assumere altro personale. Dal 1966 la Casa ha richiamato oltre diciassette milioni di vetture, perché difettose dal punto di vista della sicurezza. Cioè il 54 per cento.

Dopo la conferma dello... sponsor FIAT

Al Salone di TORINO la nuova Abarth-Osella

Il 1. novembre a Torino, nella conferenza stampa Abarth, verrà presentato il programma anche sportivo della fabbrica torinese passata totalmente sotto il controllo Fiat da un anno. In quella occasione, oltre i programmi rally Fiat e F. Italia, sarà presentata la nuova « due litri » Osella che conserverà il nome Abarth, così come è stato raggiunto l'accordo con la Fiat. Esso — come da noi scritto — si sostanzierà in ricambi e assistenza tecnica (dietro i successi dell'Abarth-Osella c'è anche la mano dell'ing. Jacoponi, l'ex tecnico ferrarista che fu soccombente nella sua alternativa con Forghieri a Maranello nel '69). Il prezzo di questo « abbinamento » sarà che il team Osella sulle sue macchine non potrà più scrivere il nome di uno sponsor sul cofano delle vetture: potrà averci solo la scritta Abarth-Osella. Le scritte pubblicitarie, piccole, solo ai fianchi e in coda. E' per questo che la Motul ha passato tutto il suo budget al team Rondel F. 1 e F. 2.

FERRARI chiede a DAYTONA il ritorno alla « SEI ORE »

PARIGI - L'Associazione Costruttori sport è in polemica violenta con l'organizzatore americano Bill France. Questi ha annunciato il ritorno alle « 24 Ore » riservandole alle GT turismo gr. 2. Per non perdere la validità mondiale adesso però ha rimesso in lizza le sport. Da qui la protesta dell'Associazione, i cui componenti ormai pensano solo a gare mondiali di corta

durata (6 Ore o 1000 Km). In sistanza Bill France dice di « non riconoscere l'Associazione Sport » e il segretario Ferguson ha invitato i componenti a « disertare in blocco » la corsa americana. Pare che la Ferrari abbia suggerito a Bill France di tornare alle « 6 ORE ». Se sarà così la squadra ufficiale di Maranello sarà a Daytona.

LOMBARDORE interessa anche alla MICHELIN

TORINO - Il geometra Cosentino, in attesa che l'AC di Torino decida il da farsi nei riguardi dell'auspicato autodromo di Torino, si sta muovendo per portare avanti la sua iniziativa di finanziamento dell'autodromo di Lombardore. Le prenotazioni delle azioni continuano a buon ritmo, e mentre la campagna è appoggiata ora da noti istituti finanziari torinesi, Cosentino ha già allacciato trattative sia con un grosso complesso immobiliare di Torino sia con la casa francese di pneumatici Michelin.

Nel frattempo, a nome della società Autodromo di Candia, Cosentino ha acquistato nei giorni scorsi l'area di quello, che dovrà essere il centro direzionale dell'autodromo di Lombardore, pari a 78.927 metri quadrati di terreno, ed ha avviato proficue trattative per l'acquisizione delle restanti aree.



I due volti delle nuove HF



Ecco, in queste foto, il nuovo « styling » delle HF Lancia trasformate esteticamente dall'abbinamento con la Marlboro. Anche la Stratos, quando sarà pronta, avrà questi colori: fondo rosso, triangolo anteriore bianco, proprio come il pacchetto di sigarette

« Ottobrata » Scuderia MARCHE a CINGOLI

MACERATA - L'iniziativa è del tutto inedita, dunque assai sollecitante. Ci riferiamo alla prima « Ottobrata » sociale a carattere regionale che la « Scuderia Marche » di Macerata ha programmato per domenica 29 ottobre a Cingoli dove si è già costituita, con un centinaio di iscritti, la sezione locale di cui è responsabile Gigi Ci-polloni.

Questa « Ottobrata » è stata indetta per festeggiare i piloti dell'associazione presieduta dal senatore Rodolfo Tambroni. Nella circostanza — ci ha informato il segretario Nello Biondi — verranno pure consegnate le tessere di socio onorario a diversi noti personaggi della regione.

Scopo del convegno, che propone anche l'apertura d'una mostra collettiva di pittura, è quello di sensibilizzare l'attenzione riguardo al progetto di realizzare a Cingoli una pista per competizioni di F. 4 e kart. L'occasione, insomma, si presenta quanto mai opportuna per le premesse che l'anticipano e che insieme alla vittoria ottenuta da Caglioni a Vallelunga si sostanziano con l'arrivo della vettura di Formula Italia assegnata a Riccietelli.

Con 250 soci potenziata la « CLUANA Corse »

CIVITANOVA MARCHE - Va verso i duecentocinquanta soci, la scuderia « Cluana Corse » di Civitanova Porto: in un paio d'anni di attività. Segno che l'iniziativa di allestire un sodalizio animato dallo scopo preminente di sostenere i giovani piloti, si è ormai concretizzata stabilizzandosi positivamente. Merito del presidente Guido Tarquini, del suo « vice » Roberto Meconi, dell'intero gruppo dirigenziale, se diversi validi conduttori possono impegnarsi a fondo senza l'assillo delle incognite delle spese da sostenere. I sacrifici personali dei responsabili della « Cluana Corse » meritano il massimo apprezzamento. E intanto si sta potenziando l'equipe rossoblu composta da Sergio Santamarianova (Abarth 595), Ferruccio Ferroni (GT 1600), Bruno Ceurini (Abarth 595), Edoardo Amantini (Fiat 500) le cui vetture sono elaborate da Pacifico Mazzieri mentre quella di Moretti Alviso (500) è stata preparata da Vaccari. Si parla infine d'un ritorno di Aldo Cori: il popolare e valoroso « Barba » dovrebbe disporre d'una Fiat 500 pure allestita da Mazzieri.

Subito durissimo il RALLY sanremese: molti ritiri nei primi km.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SANREMO - Alla vigilia di un rally importante e difficile come quello di Sanremo, nessuno si è voluto sbilanciare a fare pronostici.

Le due Alpine 1800 sono comunque lo spauracchio di tutti nonostante Therier abbia provato una sola settimana e corra ancora in coppia con Roure, un ottimo navigatore che vanta però un triste primato: da quando corre con Therier (dal 1971 quindi) la coppia non ha mai concluso una corsa nonostante sia stata quasi sempre al comando in tutte le gare cui ha partecipato.

La squadra FIAT in lutto

● In casa Fiat l'ambiente è piuttosto teso e giù di morale per il tragico incidente in cui ha perso la vita il giovane Giuseppe Barbagli, venticinquenne meccanico capo del reparto gruppi (scatola guida, cambi, e differenziali) ed è rimasto gravemente ferito il compagno capo motorista Gherard Moews. I due si trovavano alla guida dello spider 124 che aveva guidato Smania al TAP, e stavano ritornando con gli altri a Torino quando, (nel pomeriggio di martedì 17), si sono scontrati con un camion spagnolo.

In veste di direttore sportivo non sarà a Sanremo Maruffi che si è recato in Spagna, pertanto sarà sostituito da Slecchia, promosso sul campo.

La preparazione delle vetture è stata meticolosa e tra i più entusiasti c'è Lindberg che finalmente è riuscito a farsi togliere il cambio Colotti, ad innesti frontali, giudicato troppo faticoso, ed il relativo autobloccante.

Lo stesso è stato sostituito da un cambio normale, più facile in discesa, e da un autobloccante Scotti che altro non è che uno ZF leggermente modificato, lo stesso che montavano a San Martino Pinto e Paganelli. In più Lindberg ha mantenuto sulla vettura il servofreno, forse l'unico tra i settanta partenti di questo rally.

SANREMO - Mentre andiamo in macchina ci giungono le prime notizie del Rally di Sanremo dove si è già disputata la prima prova speciale, vinta da Andersson con l'Alpine che ha coperto i 14,850 km (tempo 17'48") del Passo Drego-Rezzo, in 17'25". Seconda l'Alpine di Therier (17'30") seguita da Ballestrieri con la Lancia (17'38") e da Paganelli (Fiat 124 S) in 17'41". Munari è quinto con il tempo di 17'44" mentre Barbasio è nono con 18'12". La prima prova ha già mietuto anche vittime illustri: si tratta di Cavallari-Bascianelli, Verini-Scabini e Nestore-Cinotti, mentre l'equipaggio Pittoni-Pittoni (Porsche) ha abbandonato ancor prima dell'inizio della prova.

Solo MUNARI già pilota LANCIA '73

SANREMO - L'abbinamento Lancia-Marlboro ha già ottenuto un primo grosso risultato: nonostante a tutti sembrasse impossibile, i tecnici delle due Case associate sono riusciti a sistemare all'interno del salone del Festival del Casino di Sanremo una Fulvia 1600 tutta dipinta con le nuove scritte pubblicitarie.

Questa presenza e le poche parole pronunciate da Ronald Thomson, il campione scozzese di rugby che occupa dal 1969 la carica di presidente della Philip Morris europea, sono state il « tutto » della presentazione ufficiale della Lancia-Marlboro.

Più Stratos che HF nel '73

« Vi annunciamo a Sanremo una nuova svolta nel mondo dei rallies. La Lancia-Marlboro, sicuramente aprirà a questo sport le porte di nuovi interessi. La Lancia sarà il nostro nuovo compagno, sia quindi la benvenuta nel nostro Marlboro-Club ».

Poi un brindisi a quattro con Cesare Fiorio, Thomson, Buzzi e il direttore commerciale della Lancia, Bonelli, ha concluso la breve presentazione. Adesso gli obiettivi sono tutti rivolti al finale di stagione 1972, in cui la Lancia aspira ai titoli italiano e « marche », ed alla preparazione della Stratos che nel prossimo anno sarà la vettura di punta della Casa torinese che, causa la sicura ritardata omologazione della macchina nel G. 4, mirerà al campionato europeo conduttori (dove sono ammessi i prototipi) trascurando, ovviamente, il mondiale marche.

Questo in sintesi il programma per le prossime corse: una vettura in America per il Press on Regardless, una in Corsica, la Stratos, due a San Marino (ed una potrebbe essere la

Stratos se non verrà distrutta in Corsica), due in Inghilterra per il R.C.A.C.

Anche se il 1973 sarà l'anno della Stratos, e quindi dei prototipi, le gloriose Fulvia parteciperanno a qualche corsa ugualmente ed in particolare ce ne saranno due o tre a Montecarlo dove avranno il difficile compito di non tradire il fantastico risultato del 1972.

Poche corse con la HF e quindi tutti i piloti un po' in agitazione. E' risaputo infatti che tutti sono stati riconfermati, ma è anche vero che non tutti saranno disposti a correre solo qualche gara per restarsene tutto il resto della stagione a fare da spettatori. Questo specialmente per coloro che attualmente sono più in forma e le cui quotazioni hanno raggiunto adesso i vertici massimi. Sicurissimo allora il solo Munari, cui occasionalmente potrà venire concesso di fare qualche corsa con la Ferrari.

Veto (FIAT?) per BARBASIO

Più sopra dicevamo che in America ci sarà una sola Lancia, (nonostante ne siano state iscritte ben tre tra cui una per Barbasio) e verrà affidata ad una coppia inedita composta da Kallstrom-Davenport. Questo di Davenport è un rientro contingente dovuto al fatto che lui può recarsi in questi giorni nel Michigan per provare trenta delle cento prove speciali di cui si comporrà il rally, le sole conosciute perché sono le stesse in cui si è corso il recente Rally di Molligh, mentre per il resto il percorso sarà segreto.

Barbasio invece non andrà oltre oceano perché sembra che dall'alto (Fiat?) sia arrivato un veto piuttosto esplicito alla sua partecipazione, fastidiosa ai fini della lotta per il titolo italiano.

Carlo Cavicchi

Dal Centro RADIO del GIRO d'ITALIA alla JOLLY-OPEL

● **SANREMO** - Tra le ditte che hanno dato una grossissima mano agli organizzatori, a parte la Pellicceria Calvini, c'è stata la Kleber-Colombes che ha fatto addirittura venire un furgone dalla Germania ed ha messo a disposizione del rally il suo centro radio normalmente destinato al Giro d'Italia. Grazie a quest'ultimo verranno continuamente ciclostilati gli aggiornamenti di classifiche che verranno distribuiti in centro a Sanremo a tutti i passanti.

● Sempre la Kleber ha annunciato che nel 1973 verranno istituite due équipes: una per i rallies ed una per la velocità. Anche previ-

sta l'istituzione di uno challenge per scuderie e piloti che è già stato approvato dalla CSAI.

● Sembra ormai certo che del progetto, riguardo il percorso del prossimo rally dell'Isola d'Elba, non se ne farà nulla. La corsa continuerà a svolgersi tutta sull'isola nonostante il percorso venga ulteriormente allungato con la creazione di ben 450 km di prove speciali metà delle quali su asfalto.

● Da più parti si sussurra che il pilota di punta della nascente Squadra Jolly-Opel che verrà molto potenziata nel 1973, sia nientemeno che Tecilla che abbandonerà così la Fiat dopo tanti anni di valorosa e gloriosa milizia.



visiera con brevetto FOREIGN PATENTS PENDING (ITALY)



comunicato speciale

Dopo ripetuti esperimenti sui campi di gara, nelle condizioni atmosferiche più svariate, abbiamo messo a punto una

visiera anti-appannante

con speciale dispositivo brevettato
Essa garantisce la MASSIMA VISIBILITA' risolvendo un problema molto sentito sia dai piloti automobilistici, oltre che dai motociclisti e motonauti. E' una visiera di impiego facilissimo, applicabile a tutti i tipi di casco in commercio, ma non realizzata con i sistemi empirici da altri finora tentati.

→ il lancio sul mercato è imminente ←

1000 lire al chilometro per il vincitore

Scimmesse sui ritiri nel rally P.O.R.

NEW YORK - Entusiasmo, eccitazione, nervosismo. Tutto per il rally « Press on Regardless » ovvero « Avanti senza badare ad altro » che si correrà il 2 novembre qui negli Stati Uniti. Le 2000 Miglia di percorso avranno inizio dall'Isle Park di Detroit nello Stato del Michigan e termineranno ad Alma — sempre nel Michigan — dopo tre notti di una gara che premierà il vincitore con 5800 dollari (circa 3 milioni e mezzo di lire).

Lo « sponsor » di questo rally, l'unico veramente importante in questa nazione, è la « Total Leonard », una raffineria di petrolio di Alma che sta completando l'ordine di partenza.

E' ormai risaputo che la Lancia, in testa alla classifica internazionale ha ottime probabilità di vincere il titolo e perciò ha iscritto due « team », mentre la FIAT sarà rappresentata da un giovane di Detroit che sarà al volante di una 124. La grande favorita di questo rally, però, è la Datsun 240 Z che si presenta con tre squadre, le medesime che hanno fatto piazza pulita nel « Moonlight Monte Rally » che viene considerato un rodaggio in vista del « Press on Regardless » o « POR » com'è qui chiamato.

Le tre squadre americane della Datsun sono così composte: Tom Jones, Ralph Beckman, Karl Georing, Wayne Zitkus e i due fratelli canadesi Guy e Gilles Vanier. Ralph Beckman è il tre volte vincitore del « POR », mentre si è piazzato primo ben cinque volte consecutive nel rally « Shell 400 » e nella « Canadian Winter Rally ». Georing è anche co-vincitore del « POR » del 1965 e '68, mentre Zitkus vinse lo stesso rally del 1964 e 1967.

Tra le 86 macchine partenti figurano le Ford inglesi, Pinto, Chevrolet, Vega, Corvair, Volvo, Subaru, Saab, Studebaker (sì, anche la vecchia Studebaker), Jeep, Hornet, Toyota e BMW. La SCCA, la federazione automobilistica americana, ha sanzionato il percorso dopo averlo reso più difficile, includendo zone selvagge del Michigan ed allungandolo di 500 miglia, rispetto alla scorsa stagione. Un altro dettaglio del regolamento prevede lo svolgimento della corsa tutta di notte, con riposo diurno stabilito presso alcuni posti di controllo. Se si considera poi il freddo avanzato con zone sotto zero, con il terreno spesso congelato e con la possibilità di neviccate, si potrà comprendere quanto difficili e duri siano questi 3218 km di gara nel Michigan.

Sono già in atto le scommesse per stabilire quante macchine termineranno la gara, ma la maggioranza è convinta che un pugno di concorrenti taglierà il traguardo di Alma e che questi potrebbero essere i piloti americani prima menzionati.

Lino Manocchia

Messo in calendario dall'AC Torino per l'ottobre '73

Un rally d'ITALIA tipo TOUR

TORINO - In attesa di chiarire le proprie intenzioni riguardo a Lombardore, dopo le riunioni del consiglio direttivo ed i contatti con Carpi de' Resmini, lo staff direttivo dell'AC Torino ha distribuito agli sportivi torinesi una dolce « caramella » per rendere meno amara l'attesa di un impianto permanente.

Da una parte, voci che confermerebbero la prudenza — e la lentezza — ad agire per l'autodromo, e dall'altra l'ottima idea di organizzare per il '73 un Rally d'Italia molto completo ed interessante, sulla formula del Tour Automobile francese. Le date previste sono quelle del 14-21 ottobre oppure 21-28 ottobre, che rientrano nel campo possibile del calendario internazionale.

Del resto, proprio il dover effettuare le proprie competizioni rallistiche in ottobre aveva costretto in passato l'AC Torino a sospenderle più volte, in quanto le uniche strade possibili in Piemonte (per i fatidici 50 orari) sono situate oltre i 2000 metri, e perciò spessissimo inagibili per via della già abbondante neve. Da un'analisi di queste dif-

ficoltà, è nato nei responsabili dell'AC, vedi il dr. Valenzano, l'ing. Christillin, il dott. Farina, il dott. Aimaretti, l'idea di riprendere la formula del Rally del Sestriere prima maniera. Si trattava infatti di una gara che si spingeva fino a Roma, e comprendeva un bel numero di gare in salita ed in circuito:

il circuito di Castel Fusano, la Salita di Val Mortano a Napoli, la Rimini-S. Marino, i circuiti di Imola e di Modena, la salita Bologna-Raticosa, il circuito di Monza e molte altre prove.

Naturalmente, questa progettata riedizione si rivolgerebbe ai circuiti più che alle salite, coinvolgendo la maggior parte degli impianti agibili.

Il « rally » ci si infilerebbe con l'intenzione di far effettuare ai concorrenti anche qualche prova speciale su sterrato (anche se sterrato « buono »), ma la formula definitiva è ancora allo studio. La proposta della gara è stata ben accolta dai responsabili CSAI, per cui vi è da ben sperare per questa manifestazione. L'AC di Torino, in attesa di un autodromo suo, almeno userebbe quelli degli altri...

Movimentato Autogiro sprint dei Monti Piemontesi

BORETTO sorprende con il «128»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONCALIERI - Perfetta riuscita, ottimo tempo e folto pubblico per il V Autogiro dei Monti Piemontesi organizzato dalla Proloco Moncalieri in collaborazione con la Scuderia dei Rododendri e l'ACI Torino. 350 km di percorso molto impegnativo con sette prove speciali. Partenza da Moncalieri fino a Vinovo sede della prima prova speciale di 1,5 km molto veloce con sterrato buono e 5 o 6 curve a 90°. Poi per Rivoli e Susa i concorrenti giungono a Chiomonte dove si sarebbe dovuto salire al Frais nella seconda prova speciale annullata per non turbare il week-end ai lottizzati. Da Meana si prosegue per alcuni colli fino a Monfol sede della terza prova speciale, la Monfol-Salbertrand, la prova più difficile, quattro chilometri in discesa costellati da ben quindici tornanti. Questa si rivelerà la prova più selettiva. Nuovo trasferimento sino a Beaulard e quarta prova speciale tre chilometri in salita molto veloci soprattutto nel tratto finale.

Superato il controllo di Cesana i concorrenti affrontano la quinta prova speciale, sette chilometri fino a Sagnalonga. Unica difficoltà il fondo un po' scivoloso. Corsa nella Val Ghisone fino a Pra Martino, sede della sesta prova speciale resa insidiosa dalla presenza di alcune buche. (Si tratta di una prova speciale del rally del Sestriere). Ultimo trasferimento per Pinerolo fino a Villaretto con ultima prova speciale, in salita, con terreno un po' fangoso, comunque sempre transitabile.

Vince con pieno merito il torinese Roberto Boretto un meccanico autopreparatore su 128 Coupé Gr. 1. Non si tratta di una sorpresa vera e propria in quanto le precedenti affermazioni ottenute lasciavano ben sperare. Ottima la sua condotta di gara, infatti è al comando in tutte e tre le prime prove speciali e gioca d'attesa nelle ultime controllando Eraldo Marenco e Ferrero, i suoi due più temibili avversari. Boretto ha supplito al mezzo inferiore con una preparazione metodicca e un'ottima conoscenza del percorso. Secondo si piazza Marenco su HF 1300 (1. alla penultima prova speciale) di un soffio davanti a Ferrero su Alpine 1600 (1. alla ultima prova speciale). Quarto è Domenico Marenco su HF 1600 davanti al torinese Viccardi ottimo su 124 Spider che ottiene il secondo tempo alla prima prova speciale. Sesto è il savonese Maranzano che nonostante alcune noie ottiene come sempre un buon piazzamento. Settimo è il simpatico dottor Vigada di Carignano che non è certo stato favorito dalle dimensioni della sua 911 T.

Seguono Graziosi su 124 Spider, Filippi sempre irruente su 128 Coupé, « Andyson » su HF 1600 rallentato dalla marmitta rotta, Regis su BMW 2002 che è una vettura da pista. Zuccarello poi su 127 precede Pozzo che invece di inaugurare l'Alfa Sud (non ancora omologata) ha dovuto usare la GT 2000 di Manna preparata da Monzeglio. Peccato per Isoardi uno dei favoriti fermato alla terza prova speciale mentre era nei primi posti, da una rottura. Prima delle dame e ventinovesima assoluta è la signora Vigada, bravissima al volante di una 127. Ottima la conduzione di gara nonostante il non appoggio improvviso del radio-amatori a cui si è rimediato con un gran uso di telefoni e mezzi radio dei carabinieri e dell'ACI, e tanta passione.

Giorgio Rossotto

La rivincita di «los valientes»

BUENOS AIRES - Il 5 novembre prossimo avrà luogo all'Autodromo di Buenos Aires sul circuito n. 9 di 3414 metri la rivincita del « Desafío de los Valientes ». Effettuato il sorteggio delle Fiat 125 si avranno prove di classifica per gruppi di 6 vetture poi si avrà la partenza con 13 argentini e 6 stranieri, nessuno dei quali europeo. I primi dieci non avranno penalizzazioni, poi ogni tre giri verrà eliminato l'ultimo fino a che rimarranno 7 vetture in corsa che faranno 4 giri ancora. Contemporaneamente sarà effettuata una corsa per Fiat 128 IAVA, che hanno motore potenziato, differenziale cruscotto, sedili speciali, gomme e cerchi speciali, insomma vetture nettamente sportive; faranno 20 giri con un massimo di 20 vetture in corsa.

Dopo due anni i «Castelli Svevi»

BARLETTA - Ritorna, dopo due anni, il « Trofeo dei Castelli svevi », gara nazionale di regolarità, organizzata dalla Polisportiva Libertas con la collaborazione dell'A.C. di Bari. Una gara breve, ma nervosa, che nei suoi 90 chilometri di percorso racchiude sei prove speciali molto impegnative che si svolgeranno su una nuova strada litoranea fra Barletta e Bari. Le iscrizioni si chiuderanno il 29 ottobre, mentre la gara verrà effettuata il 1. novembre.

V. AUTOGIRO DEI MONTI PIEMONTESI - Trofeo Magazzini dell'Auto - Gara sprint chiusa - Moncalieri, 21-22 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Roberto Boretto (Fiat 128 Coupé) penalità 259; 2. Marenco E. (Fulvia HF 1300) p. 266; 3. Ferrero (Alpine 1600) p. 276; 4. Marenco D. (Fulvia HF 1600) p. 285; 5. Viccardi (Fiat 124 S) p. 307; 6. Maranzano (HF 1600) p. 312; 7. Vigada (Porsche 911 T) p. 331; 8. Graziosi (Fiat 124 S) p. 333; 9. Filippi (Fiat 128 Coupé) p. 392; 10. « Andyson » (HF 1600) p. 394; 11. Regis (BMW 2002 TI) p. 395; 12. Zuccarello (Fiat 127) p. 398; 13. Pozzo (A.R. GT 2000) p. 400; 14. De Bonis (Alpine 1600) p. 407; 15. Barbalogna (Simca 1100 S) p. 423; 16. Ferri (Fiat 128 Rally) p. 442; 17. Aschieri (Fiat 127) p. 461; 18. Battiato (Fiat 127) p. 482; 19. Gallione (Fiat 128 Rally)

p. 482; 20. Polledro (Fiat 128 Coupé) p. 515; 21. Carnino (Fiat 127) p. 516; 22. Fasano (Fiat 127) p. 550; 23. Barbero (Fiat 128 Rally) p. 560; 24. Oriente (Fiat 127) p. 586; 25. Nebiolo (Fiat 128) p. 607; 26. Torasso (Opel) p. 620,6; 27. Lorenzelli (Fiat 128 Coupé) p. 621; 28. Spiez (BMW) p. 628; 29. Vigada Vincenzo (Fiat 127) p. 662; 30. Zagato (Fiat 128 Rally) p. 694; 31. Mana (Fiat 128) p. 720; 32. Anastasio (HF 1600) p. 803; 33. Pollono (HF 1600) p. 847; 34. Pollastri (Fiat 850 S) p. 954; 35. Negrisolo (Fiat 125 S) p. 1029; 36. Mantelli (R-5) p. 1052; 37. Pischetta (Fiat 124 S) p. 1086,6; 38. Moro (Simca 1000 R) p. 1182; 39. Bendini (Fiat 850 Coupé) p. 1242; 40. Giuffrida (A-112) p. 1254; 41. Mangano (Fulvia Coupé 1300) p. 1415. Iscritti 56, partiti, 48, arrivati 41.

Nel Trofeo S. Giorgio

CANE' non si distrae

FERRARA - Favorito da un tempo meraviglioso si è svolto il VI Trofeo S. Giorgio, ultima delle gare organizzate per il 1972 dalla Scuderia San Giorgio di Ferrara. Mentre le gare precedenti prevedevano sempre almeno una prova basata sulle qualità velocistiche del concorrente, questa era di regolarità pura, anche se i tempi, appositamente studiati per ogni classe non consentivano la minima distrazione.

Il VI Trofeo S. Giorgio quindi ha voluto accontentare i fautori della regolarità pura che, avendo seguito fedelmente le precedenti manifestazioni, desideravano una gara di vecchio stampo. Ha vinto comunque il bravissimo Canè seguito dall'immane Pertusio che fino a metà gara lo inseguiva a pochi centesimi.

Fra le signore ha primeggiato la Poggiali in giornata di gran vena che ha preceduto la ormai consacrata campionessa Luigina Imerito. Il percorso di gara che non si allontanava molto dalla città, ha permesso ai concorrenti di ammirare le bellezze di Ferrara e i dintorni. Tutto si è svolto regolarmente e, come ormai accade in tutte le gare di regolarità, non sono stati fatti reclami di alcun genere. Ottima l'organizzazione che ha consentito di finire la gara prima delle ore 13.

Il servizio di cronometraggio che è stato all'altezza della situazione durante lo svolgimento delle prove, è stato ingiustamente lento nella stesura delle classifiche consegnate solamente alle ore 17,30.

VI TROFEO S. GIORGIO - Gara nazionale di regolarità - Ferrara, 22 ottobre 1972.

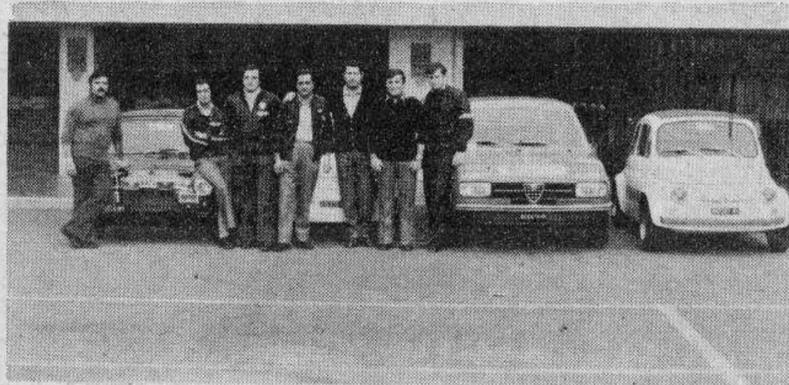
Classifica generale (maschile)

1. Giuliano Canè (Fulvia 1300) penalità 7,7; 2. Pertusio (Fulvia 1300) 9,5; 3. Santorum (Fulvia 1300) p. 11,5; 4. Garrafa (Fulvia 1600) p. 12; 5. Faldini (Fulvia 1300) 13,3; 6. Pavanello (Fulvia 1600) p. 13,8; 7. Nannei (Ford Escort) p. 14,0; 8. Donini (Fiat 127) p. 16,1; 9. Borghesio (Fulvia 1300) p. 16,8; 10. Ruosi (Fulvia 1300) p. 17,2; 11. Menichetti (Fiat 128) p. 17,3; 12. Sala (Fulvia 1300) p. 18,1; 13. Leone (Fiat 127) p. 20,1; 14. Panerai (Fulvia 1300) p. 20,9; 15. Picci (Fulvia 1600) p. 21,4; 16. « Lui » (Gordini 1600) p. 22,3; 17. Soma (Fiat 127) p. 22,6; 18. Peretti (A-112) p. 23,8; 19. Gibelli (Fulvia 1300) p. 24,4; 20. Piaggio (Alfa Romeo 1300) p. 26,2; 21. Alessi (Fiat 128) p. 28,3; 22. Crippa (Fulvia 1300) p. 30,4; 23. Simoletto (Simca 1000) p. 31,4; 24. Tugnoli (Fulvia 1300) p. 31,4 (12,5); 25. Forato (A.R. Junior) p. 31,5; 26. Sartori (Fiat 128) p. 32,5; 27. Simonini (Fulvia 1300) p. 33,4; 28. Adamo (Fulvia 1600) p. 34,3; 29. Valler (Fulvia 1300) p. 35,1; 30. Piccini (Fulvia 1300) p. 35,4; 31. Ruvenacci (Fulvia 1300) p. 37,7; 32. Ghinelli (Fiat 850) p. 38,8; 33. Prandi (Fulvia 1300) p. 39,2; 34. Calogera (Fulvia 1300) p. 39,2; 35. Pancaldi (Fulvia 1600) p. 40,1; 36. Tessardi (Fiat 850) p. 44,6; 37. Venturi (A-112) p. 51,2; 38. Mogni (Fulvia 1300) p. 52,8; 39. Judicello (Simca 1000 Special) p. 55,4; 40. Catalano (Fulvia 1300) p. 62,4; 41. Danieleto (Sunbeam) p. 64,5; 42. Grandi (Mini Minor) p. 85,1; 43. Donatoni (Fiat 128) p. 102,0; 44. Antonelli (Renault) p. 104,2; 45. Catarin (Simca 1000) p. 112,9; 46. Di Brita (Fiat 127) p. 116,9; 47. Nardo (Fulvia 1300) p. 146,2; 48. Ferruti (Mini Cooper) p. 187,2; 49. Babina (Opel Manta) p. 243,5.

Classifica femminile

1. Maria Cristina Poggiali (Fulvia 1600) p. 16,1; 2. Imerito (Fulvia 1300) p. 16,7; 3. Sala (Fulvia 1300) p. 18,9; 4. Gatti (A.R. 1300) p. 19,8; 5. Castillet (Fulvia 1300) p. 20,5; 6. Fontana (A.R. Junior 1300) p. 23,8; 7. Menichetti (Fiat 128) p. 25,2; 8. Mendel (Fulvia 1300) p. 67,1; 9. Olivero (A.R. 1300) p. 73,9; 10. Moncini (Fulvia 1300) p. 78,3; 11. Celadon Corà (Fulvia 1600) p. 89,3.

TERNI - Le prove del Trofeo nazionale della regolarità e della Coppa CSAI per le dame non sono ancora finite: per il 4-5 novembre prossimo, con l'organizzazione della Scuderia Borzacchini di Terni, si svolgerà il 1. Trofeo del Valentino. I regolamenti sono a disposizione degli interessati presso la scuderia Borzacchini, via Mazzini 20, 051600 Terni.



Primi successi per l'ALFASUD

Nelle ultime tre gare valide per l'Autotorneo, la squadra della scuderia Sporturismo ha colto significative vittorie soprattutto con l'Alfasud messa a disposizione dalla concessionaria Alfa Romeo dei fratelli Gandini di Melegano. Nella foto, da sinistra Domenico Aliotta, Aldo Togni, Pilippo Aliotta, Renzo Bernardi, Michele Perretta, Gianfranco e Giordano Maggi

Una iniziativa che merita mantenere

Squadra RALLY CSAI tiriamo le somme

Nata per richiesta esplicita dell'avv. Stochino, in contrappunto ai tanti programmi «velocità» la squadra Rally CSAI è stata ispirata dalla necessità di guidare elementi idonei al settore rallystico a partecipare soprattutto a competizioni estere. Fino all'inizio di quest'anno, all'infuori delle partecipazioni ufficiali all'estero, si erano registrate sporadiche apparizioni di privati, di gentlemen con ben poche possibilità di successo stritolati dal vortice del professionismo e dell'assistenza organizzata.

Dante Salvay, l'ex coequipier di Cavallari, con lui vittorioso in moltissime competizioni italiane ed estere, venne chiamato a dirigere la pattuglia azzurra. Facciamo ora il punto. Quale è stato l'aiuto fornito dalla CSAI a questi piloti che hanno gareggiato per tutto il 1972 con le loro vetture? 200.000 lire per equipaggio a gara (per l'ultima partecipazione al TAP la somma è stata di 150.000 lire, oltre vitto e alloggio).

All'inizio dell'anno facevano parte di questo gruppo, **BESOZZI, BOSSETTI** (il quale molto sportivamente rinunciò in partenza ad ogni aiuto finanziario), **CAVALLARI, DALL'AVA** e **VERINI**. Riserve: **DAPINO** e **PELGANTA**, gruppo al quale via se ne aggiunsero altri. Questi i risultati conseguiti nella stagione 1972, conclusasi appunto, per la squadra CSAI, con il Rally Tap.

Elan Rally (Austria), aprile: **Verini-Eisendle** (Fiat) 3. assoluto, **Cavallari-Besozzi** (Lancia) 6., **Pelganta-Sodano**, **Simoni-Barbagalli** entrambi su Lancia, ritirati.

Essen Rally (Germania) maggio: **Pelganta-Citrini** (Lancia) 7., **Besozzi-Brusati** (Lancia) 15., **Cavallari-Scabini** (Lancia) ritirati.

Semperit Rally (Austria) giugno: **Verini-Scabini** (Fiat) 7., **Pelganta-Maiga** (Lancia) 8., **Dall'Ava-Bascianelli** (Lancia) 13., **Besozzi Brusati** e **Bossetti-Tiziano** su Lancia, ritirati.

Rally Alpi Orientali (Udine) giugno: **Verini-Scabini** (Fiat) 2., **Cavallari-Rombolotti** (Lancia) 4., **Dall'Ava-Maiga** (Lancia) 10., **Bossetti-**

Tiziano (Lancia) ritirato. Il gruppo CSAI conquista la vittoria fra le squadre.

Rally San Martino di Castrozza (settembre): **Verini-Scabini** (Fiat) 5. **Besozzi-Tiziano** (Lancia) 8., **Tacchini-Mariani** 10., **Dall'Ava-Maiga** (Lancia) 13., **Cavallari-Rombolotti** (Lancia) ritirato. La squadra si piazza al secondo posto.

Bavaria settembre: i tre equipaggi **Dall'Ava-Maiga**, **Tacchini-Falletti**, **Verini-Scabini** sono stati costretti al ritiro.

Rally TAP Portogallo ottobre: **Dall'Ava-Maiga** (Lancia) ritirati, **Tauer-Baggio** (Fiat) ritirato, **Perazio-Zanotti** (Fiat) 16.

Perazio e Tauer sono stati chiamati a partecipare al TAP fuori squadra per poter completare una partecipazione al rally.

In totale la squadra ha partecipato a sette competizioni di livello internazionale e fra queste, tre erano valedicenti per il campionato europeo (Semperit, San Martino e Tap).

Sono stati allineati alla partenza di gare estere, in totale, 18 equipaggi e i risultati sono stati soddisfacenti (Verini ha inoltre vinto la Mitropa Cup junior) e tali da incoraggiare a continuare nel futuro

1. DE ROCCO nel Trofeo SIMCA-KLEBER

MILANO - La 18. prova del Trofeo Simca-Kleber - AUTOSPRINT svoltasi a Forlì e vinta dal piacentino Mirani, non ha portato sostanziali modifiche alla classifica generale che ora è la seguente: 1. A. De Rocco con punti 78,2; 2. Lisino, 74; 3. Ferri, 63; 4. Belfiglio, 58; 5. Negri, 57; 6. Gnu, 51; 7. Giovannone, 37; 8. Lasciarrea, 22,7; 9. Mirani, 19,6; 10. Benato, 16; 11. Brabalonga, Bonamico e Meneghetti, 14; 14. Pozzuoli, 12; 15. Suni e Passoni, 10; 17. Parma e Zunino, 10; 19. Cobbe, 8; 20. Menegon, 7; 21. Gozzi, 6; 22. Riberti e Viti, 5; 24. Saettone e Moro, 4,9; 26. Baggio, 4; 27. Tinacci, 3; 28. Toffolo, Del Fabbro e Girotti, 2.

L'Abarth 1300 di Zampolli sfiora...il primato dei karts

Bruciarecord alla CERRINA

CERRINA - Terza splendida giornata di sole per la terza prova autunnale della Cerrina, ed un folto pubblico nonostante la concomitanza della prova dell'autocross di Bra e del Rally notturno di Moncalieri. La formula è nota possono partecipare solo i piloti licenziati CSAI e lo svolgimento è in due manches con validità al tempo migliore realizzato. Nella classe 500, capolavoro di Pavese che su 500 Lavazza patrocinata dal Bar Mexico vince con il favoloso tempo di 2'58"8 (primo giro da fermo in 59") ottenuto nonostante un paio d'incertezze che comunque è uno dei migliori realizzati dalle minivetture Fiat alla Cerrina. Secondo è Defilippi pilota auto-preparatore che pur migliorando il proprio record non riesce a battere Pavese. Terzo è il bravo Picatti, «boss» della Cerrina che corre con la vettura di Caveglia indisposto a dimostra che gli organizzatori non sono affatto tutti dei lenti. Quarto è il sempre bravo pilota auto-preparatore Salino.

Nella 850, assente il mattatore Carena impegnato a Bra, vince il suo avversario di sempre Scanavino che su 695 Abarth preparata da Salino, ottiene l'ottimo tempo di 2'57"7 (secondo giro in 57"8); secondo è Bolognesi che su 595 Lavazza è sempre tra i primi pur con cilindrata inferiore. Terzo a pochi decimi è il pilota auto-preparatore Elia che su 650 Giannini precede l'altra 650 di Bille.

Lotta serrata nella classe fino a 1200, una delle più numerose e combattute e piccolo brivido per una divagazione, senza danni troppo gravi, di Garizzo. Vince Negri sempre efficace al volante della Grand Prix 1000 preparata da Defilippi e patrocinata dal Bar Venaria e migliora il suo record di un secondo. Questa volta lo sconfitto è il suo antagonista Gattino che non riesce, causa le gomme oramai al requiem a bissare l'ottimo

COPPA AUTODROMO - Aeroporto Cerrina, 22 ottobre 1972.

LE CLASSIFICHE (su tre giri).
Classe 500: 1. Pavese (Fiat 500) 2'58"8; 2. Defilippi (Fiat 500) 3'01"5; 3. «Snopy» (Fiat 500) 3'02"8; 4. Salino (Fiat 500) 3'07"4; 5. Trentini (Fiat 500) 3'43"5.
Classe 850: 1. Scanavino (Abarth 695) 2'57"7; 2. Bolognesi (Abarth 595) 2'59"4; 3. Elia (650 Giannini) 3'00"0; 4. Bille (650 Giannini) 3'07"1; 5. Caropepe (Abarth 850) 3'12"8; 6. Tabone (Abarth 850) 3'13"3; 7. Mondino (Abarth 695) 3'14"3.

Classe 1200: 1. Negri (Grand Prix 1000) 3'00"1; 2. Gattino (Fiat 128 Berlina); 3. 00"4; 3. Felice (Abarth 1000) 3'03"6; 4. Mercadante (Abarth 850 Coupé) 3'04"2; 5. Raimondo (Abarth 850 Coupé) 3'04"5; 6. Crepaldi (Abarth 850 Coupé) 3'05"0; 7. Gariazzo (Simca 1150) 3'06"1; 8. Boscolo (Fiat 124) 3'09"3; 9. Chiecchi (Fiat 127) 3'10"9; 10. «Manuela» (127 Giannini) 3'11"9; 11. Calandra (Abarth 1000) 3'19"6; 12. Lo Cicero (Coupé 850) 3'22"6; 13. Arata Adele (Fiat 128) 3'22"8.

Classe 1500: 1. Colbacchini (A.R. GT) 2'57"3; 2. Gabani (A.R. GT) 2'57"6; 3. Puca (HF 1300) 3'03"1; 4. Lo Bello (Lancia 1300) 3'06"4; 5. Murrileri (Fiat 128 Coupé) 3'07"0; 6. Aimasso (Fiat 124) 3'09"9; 7. Beccaria (Alfa 1300) 3'16"7; 8. Unia (Fiat 128 Coupé) 3'18"9; 9. Ebe Aimasso (Fiat 124 Coupé) 3'49"2.
Classe oltre 1500: 1. Cardelli (AlfaGT) 2'57"6; 2. Papinutto (Giulia Super) 2'58"4; 3. «Manuela» (127 Giannini) 2'59"2; 4. Librizzi (HF 1600) 3'01"1; 5. Cavallo (Alfa GT) 3'03"2; 6. Ramella (BMW) 3'04"5; 7. Rua (HF 1600) 3'07"4; 8. Marsaglia (Alfa GT) 3'11"1; 9. Boltri (Alfa GT) 3'11"2; 10. Meoni (Fiat 1600 S) 3'25"1; 11. Bertolo (Fiat 125) 3'29"5.

Formula libera (su 5 giri)
1. Ledi Zampolli (Abarth SP 1300) 4'19"8.
CLASSIFICA GENERALE
1. Colbacchini (Alfa GT 1300) 2'57"3; 2. Gabani (Alfa Monzeglio 1300) 2'57"6; 3. Cardelli (Alfa GT) 2'57"6; 4. Scanavino (Abarth 695) 2'57"7; 5. Papinutto (Giulia Super) 2'58"4; 6. Pavese (Fiat 500) 2'58"8.

ROVIGO ripete il RACING show

ROVIGO - Aperto, domenica 22 ottobre, nel «salone del grano» della Camera di Commercio in Piazza Garibaldi la Mostra d'Auto da Competizione, allestita dalla Scuderia Rovigo Corse. Scopo della rassegna, che presenta una decina di modelli tra i più interessanti del momento nel settore delle competizioni automobilistiche, è di fare vedere e toccare con mano a coloro i quali non hanno mai avuto l'occasione ed in particolare i giovani, le vetture che sono al centro delle maggiori corse delle velocità e rally. La rassegna è alla sua seconda edizione ed ha riscosso molti consensi da parte delle numerose autorità che sono intervenute all'inaugurazione. Resterà aperta fino a domenica prossima.

prova precedente al volante della pur valida 128 Berlina preparata da Caveglia. Terzo è Felice Giorgio su 890 Abarth davanti a Mercadante sempre abbronzato e battagliero.

Nella 1500 vince lo scatenato Colbacchini che non riesce comunque a fare esplodere la sua Giulia GT preparata da Caveglia pur torturandola in ogni modo. Secondo, a soli tre decimi, è Gabani su Alfa Monzeglio rallentato da un doppiato davanti a Puca su HF Anastasio. Nella oltre 1500 monologo di Cardelli su GTA preparata da Cavallo che vince pur peggiorando di sei decimi il suo record. Secondo è Papinutto su Giulia Monzeglio esperimento driver smerciatore di bisticche che anche migliorando di un decimo il suo limite precedente non ce la fa contro Cardelli. Terzo è «Manuela» pilota, kartista che precede Librizzi, gentlemen in visita alla Cerrina.

Un po' deserta la categoria Prototipi che comunque ha visto crollare il record assoluto della pista per opera del bravissimo Ledi Zampolli su Abarth 1300 Sport Prototipo. Il pilota di Orbassano che in prova aveva ottenuto dei favolosi 48" sul giro (tempi eccezionali inferiori addirittura a quelli ottenuti sulla pista Cerrina ai mondiali di Kart) in gara spicca un ottimo 49"3 al quinto giro, (record precedente 49"8 di Negro su CRM DKW ottenuto la scorsa gara) dopo un'incertezza al terzo giro che gli impedisce di abbassare anche il tempo totale di Negro. Molto sfortunati i Della Betta con la loro 500/128 che con la guida Rossano Merlin mentre contrastava la marcia di Zampolli è stata fermata da una banale rottura al semiasse sinistro. Nella coppa delle Dame, Adele Arata precede Ebe Aimasso.

g. n.

PREGLIASCO rompe la luna di miele per vincere l'autocross

BRA - Alla presenza di oltre 4000 persone si è svolta a Bra sul campo di Autocross della America dei Boschi la terza Prova del Campionato Italiano di Autocross Vitaloni con 37 concorrenti di cui parecchi reduci dal 5. Autogiro Monti Piemontesi che si era svolto nel corso della notte e quindi molto affaticati.

Nella classe 500 il favorito Giovanni Carena che fino ad oggi era in testa alle classifiche di questa classe si è visto obbligato al ritiro da un guasto al quarto giro, dopo aver effettuato il giro più veloce: 1'55"7. E' passato quindi in testa Gabriele Donalizio, che di conseguenza è primo anche nella classifica delle 500 dopo la terza prova con 22 punti. Secondo è Deila seguito da Trombetti con 20'49"9 su otto giri e Viglione con 20'21"6 su 7 giri.

La classe 850 è dominata come al solito dal bravissimo Franco Negro della Scuderia Draghi Rossi con la sua DKW 700 che non ha avuto avversari temibili ed ha affettato il giro più veloce in 1'42"1; primo quindi della gara odierna e primo della classifica con 30 punti, seguito da Fissore su Fiat 850 e da Borra della Scuderia Nord Est su 500 con motore 850 Panhard con 9 giri. Quarto è Rapelo su 500-850, quinto Olocco sempre con 9 giri su Fiat 850. Mosele nonostante il ritiro al penultimo giro ha mantenuto la seconda posizione della classifica di categoria.

Nella classe fino a 1000 altro successo con 17'25"2 di Franco Negro su DKW 1000 che ottiene anche il miglior tempo sul giro con 1'42"2 seguito solo da Zuccarello del Team 1971 su Fiat 127. Delfino Tarasco, secondo della classifica con 14 punti, si è ritirato al terzo giro.

La classe fino a 1300, dominata dalle HF 1300, è vinta da Eraldo Marengo che mantiene così il primo posto della categoria con 30 punti seguito da Andrea Silvuni del Jolly Club, sempre su HF, da Guglielmo Costamagna della Nord-Ovest e da Bartolomeo Folchieri con nove giri. Il giro più veloce è stato il quinto di Marengo con 1'43"7.

Nella classe fino a 1600 nessuna rivalità di marche in quanto tutti gli iscritti gareggiano su HF 1600. Lotta serrata fra i concorrenti che riescono tutti ad effettuare i 10 giri. L'ha vinta Osvaldo Galatini, il neo campione Rallycross Ford della Grifone che effettua anche il giro più veloce con 1'43"7. Secondo è Isoardi, terzo Borra della Nord-Ovest che con questa prova pas-

sa in testa alla classifica di categoria con 20 punti spodestando Domenico Marengo che oggi non ha gareggiato. Quarto è Piscitelli del Jolly Club.

Nella oltre 1600 il bravo pilota della Lancia Mauro Pregliasco, che ha interrotto la luna di miele per partecipare a questa manifestazione, su HF ufficiale è primo con 17'11"6 ottenendo il giro più veloce assoluto che gli ha valso due punti in più, e cioè 1'41"4 nonostante una slogatura al polso destro procurata in una controsterzata a metà gara che gli ha impedito di gareggiare nella classe fino a 1600. Ha raggiunto comunque la prima posizione nella classifica della sua categoria dopo la terza prova con punti 22. Seguono Olocco su Giulia 1750 e Cortassa a 1 giro su Fiat 230.

Il Campionato che fino alla prova precedente sembrava appannaggio di Franco Negro con la DKW 1000 è ora nuovamente in gioco dopo la vittoria di Pregliasco in quanto il punteggio è calcolato sulle tre migliori prove effettuate delle quattro in programma.

3. PROVA DEL CAMPIONATO ITALIANO DI AUTOCROSS - Bra, 22 ottobre 1972. LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Gabriele Donalizio (Fiat 500) 20'15"1 (10 giri); 2. Deila (Fiat 500) 20'18"6; 3. Trombetti (Fiat 500) 20'49"9 (8 giri); 4. Viglione (Fiat 500) 20'21"6 (7 giri).

Giro più veloce: Carena in 1'55"7.
Classe 850: 1. Franco Negro (Fiat 500 DKW) 17'29"5 (10 giri); 2. Fissore (Fiat 850) 18'49"8; 3. Borra (Fiat 500/850) 17'16"4 (9 giri); 4. Rapelo (Fiat 500/850) 17'47"8; 5. Olocco (Fiat 850) 18'20"2.
Giro più veloce: Negro 1'42"1.

Classe 1000: 1. Franco Negro (DKW 1000) 17'25"2 (10 giri); 2. Zuccarello (Fiat 127) 18'28"8.

Giro più veloce: Negro 1'42"2.
Classe 1300: 1. Eraldo Marengo (HF 1300) 17'39"4 (10 giri); 2. Silvuni (HF 1300) 17'57"8; 3. Costamagna (HF 1300) 18'29"2; 4. Folchieri (HF 1300) 18'44"8 (9 giri).

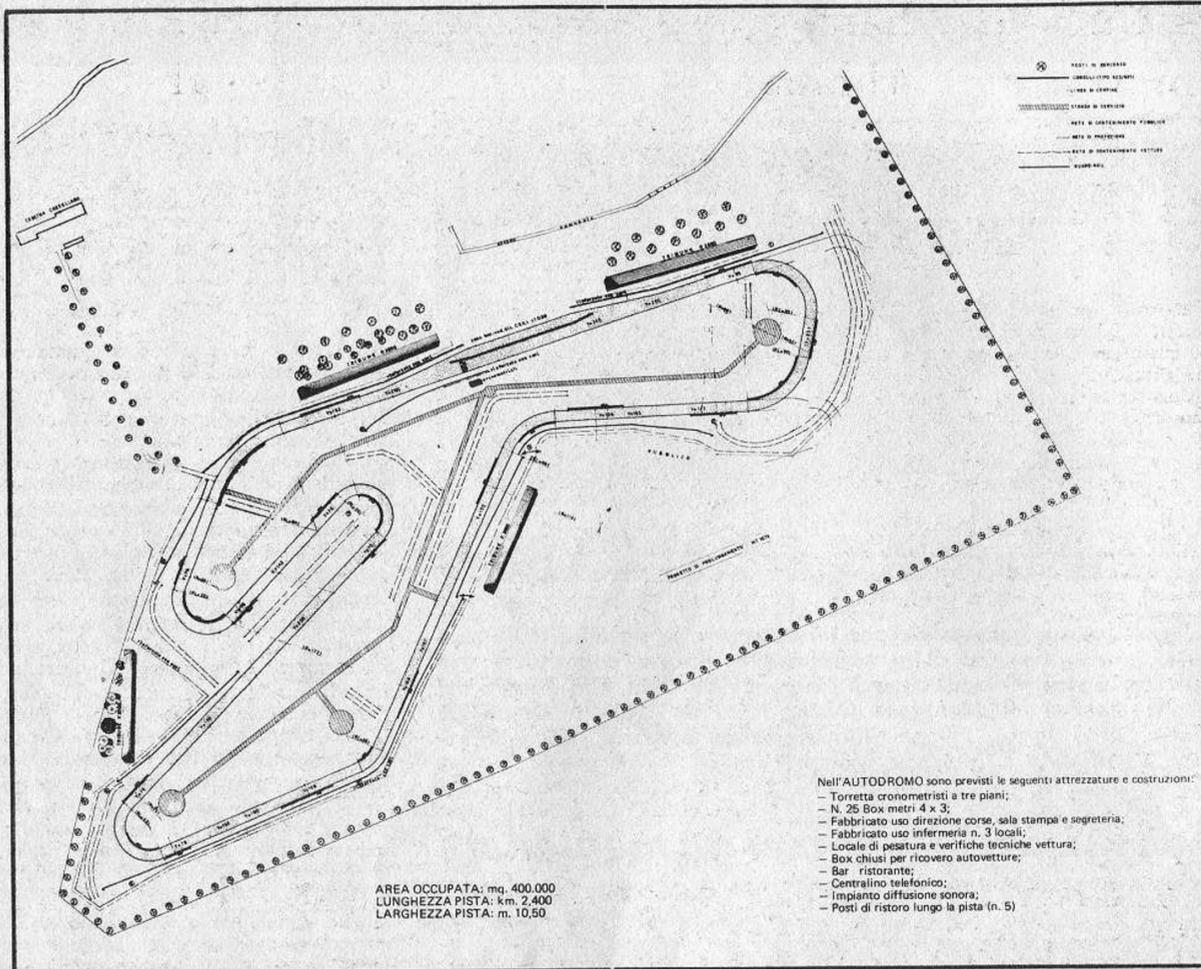
Giro più veloce: Galatini 1'43"7.
Classe 1600: 1. Osvaldo Galatini (HF 1600) 17'32"7 (10 giri); 2. Isoardi (HF 1600) 17'46"8; 3. Borra (HF 1600) 18'09"3; 4. Piscitelli (HF 1600) 18'18"9.

Giro più veloce: Galatini 1'43"7.
Classe 1600: 1. Mauro Pregliasco (Lancia HF) 17'11"6 (10 giri); 2. Olocco (Giulia 1750) 18'10"4; 3. Cortassa (Fiat 2300) 17'50"8 (9 giri).
Giro più veloce: Pregliasco 1'41"4.

Con **REGAZZONI** (e altri piloti ammirati) felice battesimo dell'autodromo piemontese

CASALE pronta già a crescere

A destra, la planimetria aggiornata del nuovissimo circuito di Casale Monferrato. Sulla destra, dopo il rettilineo dei box, si nota il tracciato di quello che sarà il prolungamento della pista. Il tracciato attuale misura m 2400, con il tracciato nuovo arriverà a 3500. Verrà inaugurato con una corsa nei primi mesi della stagione '73



SPECIALE PER AUTOSPRINT

CASALE MONFERRATO - «Efficaci, rapidi ed eleganti», sono gli aggettivi che meglio inquadrano il gruppo degli amici casalesi che hanno saputo nel breve volgere di un'estate realizzare un fantastico autodromo, unico per ora, in Piemonte. La lunghezza attuale del percorso, situato tra fiume e pioppeti a Morano sul Po a pochi chilometri da Casale, è di km 2 e mezzo, e verrà portata in primavera a 3 km e mezzo; in breve tempo saranno completati box, torrette per i cronometristi ed i vari servizi.

Con un'impostazione moderna ad un'efficienza manageriale mai disgiunta da una diplomazia «alla Kissinger» sono riusciti in pochi anni in un'impresa estremamente ardua. Il risultato è notevole e tutto lascia ben sperare per la fase successiva di conduzione dell'autodromo. Infatti, il programma di gare che inizieranno nel marzo '73 è sin d'ora nutritissimo: il dr. Donna ed il rag. Pagliano, responsabili dell'autodromo di Casale S.R.L., sono decisi a perfezionare ed impiegare al meglio il loro impianto. Non è detto poi che al primo allungamento del percorso non ne seguano altri.

Alla presentazione ufficiale erano presenti moltissimi ospiti: lo staff direttivo della CSAI al completo, l'ing. Rogano, il dr. Saliti, il conte Zanon e Anzio Zucchi, e l'ing. Nosetto (progettista dell'impianto), i rappresentanti di numerosissimi ACI (e quelli del Venezuela e dell'Argentina), ecc.; gran parte del mondo sportivo-tecnico piemontese: Conrero, Bosato, Monzeglio, Pedrazzani, Fren, oltre all'ing. Chiti dell'Autodelta ed all'ing. Forghieri per la Ferrari.

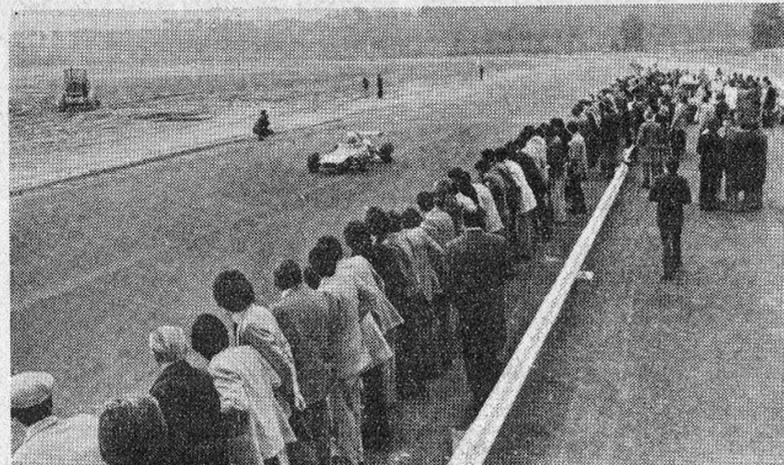
Ospite d'onore Clay Regazzoni, che si è dimostrato molto interessato alla pista che ritiene validissima soprattutto dopo l'allungamento: il



Il dottor Zagato ha provato la pista di Casale con una delle nuovissime Junior Z con motore 1600 che sarà l'unica novità Alfa Romeo al Salone di Torino. Motore da 125 CV SAE, 950 kg., 190 kmh



Sopra, Clay Regazzoni era l'ospite d'onore a Casale. La pista gli è piaciuta molto, e l'ha paragonata a quella belga di Nivelles, specie per la sicurezza. Sotto, Pesenti Rossi con la Brabham F. 3 tiene desta l'attenzione del numeroso pubblico presente



tracciato gli ricorda Nivelles e pensa si tratti di un ottimo circuito molto guidato e propedeutico. Altri piloti presenti: Vaccarella, Facetti, Hezemans, Gagliardi, Tondelli, Pianta, Pozzo, Moretti, Zecoli e molti ancora, tutti ansiosi di poter passare alla fase competitiva.

Alcuni non hanno resistito e lo stesso Regazzoni prima con una NSU e poi con un spider Fiat 1800 si è cimentato in qualche tornata (e anche con una BMW con alcune avventurose signore a bordo, scese un po' «bianche»).

Tra gli altri numerosissimi ospiti va ricordato il dr. Zagato, l'ing. Valentini, Repetto, Truffo, il dr. Magni della MV, Paolo Moruzzi direttore di corsa dell'AC Bologna e tanti giornalisti.

L'attesa partecipazione di Manuel Fangio è stata resa impossibile purtroppo dal grave lutto — la morte del padre — che lo ha colpito.

L'autodromo è accessoriatato di sistemi di sicurezza opportuni in modo da poter effettuare gare di auto e di moto. Per le auto si parla di Formula 3 ma non è detto che non si corra anche con i prototipi 2000 e le Formula 2 (specie quando sarà allungato).

Insomma una bella giornata a premio di anni di fatica e pazienza allietata dalla presenza di tanti sportivi che si è conclusa con un pranzo nella stupenda sede settecentesca dalla Filarmonica di Casale. Alla fine del pranzo l'ingegner Rogano della CSAI ha rivolto un elogio al gruppo di amici casalesi promettendo un appoggio, non solo morale.

Giorgio Rossotto

Sta venendo pronto

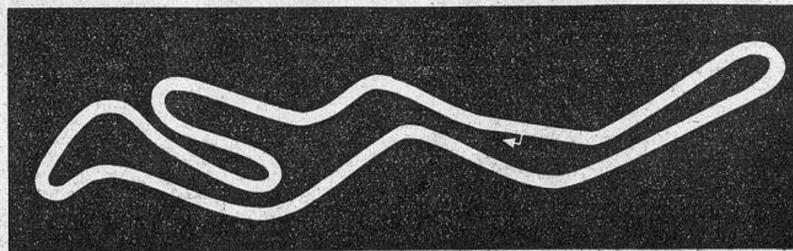
CARRODANO

LA SPEZIA - Se la stagione delle corse sta ormai volgendo al termine, non per questo le iniziative collaterali, e in special modo quelle che riguardano le infrastrutture, pare debbano cedere il passo al sopravveniente autunno.

Questa è la migliore stagione per completare, o per continuare nei lavori già da tempo messi in cantiere non disturbati dalla partecipazione attiva alle competizioni: è il miglior momento per gli artefici del nascente impianto ligure di Carrodano (ricordate? ne parliamo su Autosprint un paio d'anni fa) per mandare avanti l'ambizioso progetto che da qualche mese li sta impegnando veramente a fondo.

Il progetto di massima ora è veramente completo, e anche i lavori sono già a buon punto. Alcuni mezzi meccanici sul luogo continuano il lavoro di sbancamento e il tracciato della pista di 2320 metri si può già apprezzare in tutta la sua bellezza e validità. Tra l'altro Pirola e compagni contano entro il mese di portare a termine la massicciata per poi immediatamente asfaltare.

E a questo punto sorgono i problemi, i soliti, di carattere economico: coloro che hanno iniziato questa impresa stanno cercando qualche interessato che li possa validamente aiutare. E sembra che siano già in diversi attratti da questa iniziativa: a giorni Roberto Angiolini, patron della Jolly assieme ad un noto industriale presidente della scuderia Ala d'Oro avranno il primo abboccamento con il gruppetto degli entusiasti genovesi per vedere se è possibile una forma di collaborazione o di aiuto in qualche modo.



A CASALE hanno ringraziato molto ROGANO per gli «aiuti»: ma di quale entità sono stati? Abbiamo girato la domanda al SINDACO di VARANO MELEGARI

«La CSAI? Ci ha promesso mezzo milione...»

VARANO DE' MELEGARI - Siamo venuti a Varano de' Melegari nel giorno triste per la morte, avvenuta poche ore prima, del direttore di corsa dell'ultima manifestazione: il dr. Angelo Cinquetti, 44 anni, che gestiva la succursale AC ad Asola di Mantova. Era un uomo saggio, ben voluto, corretto e, soprattutto, molto apprezzato come direttore di corsa.

«E' un comune misero», ci dice il sindaco Bonzani che è funzionario all'Ufficio del Registro di Fornovo «pochi abitanti, 2200, molti sono emigrati per cercare lavoro a Parma e nei centri vicini che hanno industrie rinomate.

Ma che si dice dell'Autodromo San Cristoforo? La cittadinanza è favorevole. Il Consiglio Comunale come si esprime?

In verità questo impianto voluto dalla Pro Loco (presidente Ennio Dallara), affiancata dal Comune, ha recato notevoli vantaggi. Superfluo ritornare su questi temi. Una media di 5 mila presenze per le gare di quest'anno. Sono venuti da ogni parte...

«Un'autodromo — precisiamo al Sindaco questo nostro parere — che sarà il più fortunato per i costi relativi...»

«L'area — ci spiega — è di 250 mila metri quadrati; tutto è previsto dal Piano Regolatore, con la legge siamo a posto; c'è qualche appezzamento di proprietà privata, ma qui siamo in

famiglia; lavoriamo tutti per dare al nostro paese, con l'Autodromo, la dovuta valorizzazione turistica. Sino ad oggi sono stati spesi 80 milioni, ma ora... ci occorrono degli aiuti; in verità non ce la facciamo più; una pista di 1.800 metri, i principali servizi... c'è ora il programma di allungare il percorso di mille metri, ma noi non ce la facciamo più...»

«Quali contributi avete avuti?»
«E da chi?»
«Rogano che cosa vi ha detto, dato che ci risulta che quelli di Casale hanno ringraziato molto la CSAI, e quindi qualcosa avrà fatto per loro...»

«La CSAI interverrà, pare con mezzo milione; ma a titolo di contributo per rimborso spese gare. Io ho fiducia, comunque, che il Presidente della CSAI ci appoggerà, ho fiducia ancora nelle promesse di Marinucci. Nota una certa buona volontà di volerli aiutare. Sa, abbiamo fatto un autodromo alla garibaldina; pur nell'ambito della legalità non è che siamo stati ad attendere certi atti burocratici. Il tutto per Varano de' Melegari. Ora, ecco che si sta pensando di dare una figura giuridica a questa impresa...»

Interviene l'ing. Dallara: «La società per azioni sarebbe, secondo me, conveniente».

Riprende il Sindaco: «Vede, qui non ci sono dei rischi, non ci sono impegni gravosi... nessuno ci viene a ti-

rare per la giacca per avere quattrini, perché in pratica siamo noi che ci esponiamo... c'è mano d'opera volontaria, chi da il materiale non ha scadenze...»

Ancora Dallara: «Un nostro amico che ha materiali prefabbricati si è offerto di installarci la tribunetta dei cronometristi. E per pagare? Gli ho chiesto. Risposta: Quando avrete i soldi me li darete...»

Sindaco: «Come vede, i nostri de-

L'AUTODROMO di MODENA riapre (più caro)

MODENA - L'Aereo-Club di Modena, per favorire la riapertura della pista del vecchio aerodromo alle prove e al test di collaudo delle autovetture, ha proposto all'Automobile Club di Modena una soluzione che permetterebbe allo stesso Automobile Club di godere degli introiti per l'uso della pista, potendo maggiorare anche la tariffa stabilita portandola da 2.000 lire a 3.000 lire ogni ora e facendo fronte in tal modo direttamente alle spese di custodia e del servizio di sorveglianza. Sappiamo che, in linea di massima, l'Automobile Club è disposto a esaminare questa proposta e a dare in breve tempo una risposta in merito.

biti sono fondati sulla parola e tutto per il 'San Cristoforo...'. Siamo in famiglia, ci adattiamo. Ad esempio per i parcheggi utilizziamo il letto del fiume, quando... non piove, ovviamente».

Ha ragione il Sindaco. Questo, secondo noi, è uno dei pochi autodromi italiani che fa quadrare i bilanci, perché anche le spese di gestione sono limitatissime: le mogli dei maggiori sono in biglietteria, il macellaio provvede agli altoparlanti, il sindaco è lo speaker, il messo comunale attacca i manifesti.

Andiamo all'autodromo immerso nella foschia. Il Sindaco ci spiega, stando sul ponte che fa da tribuna. «Il nostro progetto è quello di portarci a 2800 di sviluppo comprendendo quell'area lassù, verso la collina; quel promontorio immerso nel bosco sarebbe un balcone naturale per il pubblico. Ma noi siamo arrivati sin qui e oltre non ce la sentiamo. Il Comune dovrebbe tirar fuori adesso una certa somma, ma come si fa a parlare in Consiglio Comunale di pista con abitanti che non hanno ancora la luce elettrica, che mancano di acqua. No, non me la sento di insistere; Varano Melegari non ha soltanto l'autodromo, anche se questa opera è servita per far venire della gente, che ha lasciato dei benefici. Non posso — ad esempio — chiedere alla Regione un intervento per il San Cristoforo; debbo chie-

derlo per fare arrivare la luce dove si va a candela e a petrolio, non le pare?»

«Giustissimo; però ricordiamo di un sindaco che con la sua città ridotta in macerie dai bombardamenti aerei, pensò di costruire... un grande mercato bestiame europeo e a un assessore che gli diceva: ma sei pazzo? rispose: col macello tirerò su i soldi per rimettere in piedi le case e così fu».

«Comunque l'autodromo c'è e funziona — considera francamente il Sindaco — e ora il Comune deve rivolgersi anche ad altri problemi, per quanto il «San Cristoforo» sia una creatura alla quale voglio bene come a un figlio. Ora tiriamo le somme di una intensa stagione».

«Forse troppe corse in una giornata?»

Risponde Dallara: «Sì, in verità abbiamo avuto dei programmi un po' troppo fitti in una giornata. Ma si deve considerare che oltre alle nostre gare c'erano manifestazioni di altre scuderie o di AC ospitate...»

E intanto abbiamo saputo che fabbriche interessate a Modena per le prove, si trasferiranno qui. E' il momento di Varano Melegari, dove, Sindaco in testa, gli abitanti hanno costruito un autodromo e lo gestiscono (in attivo) con bravura e competenza.

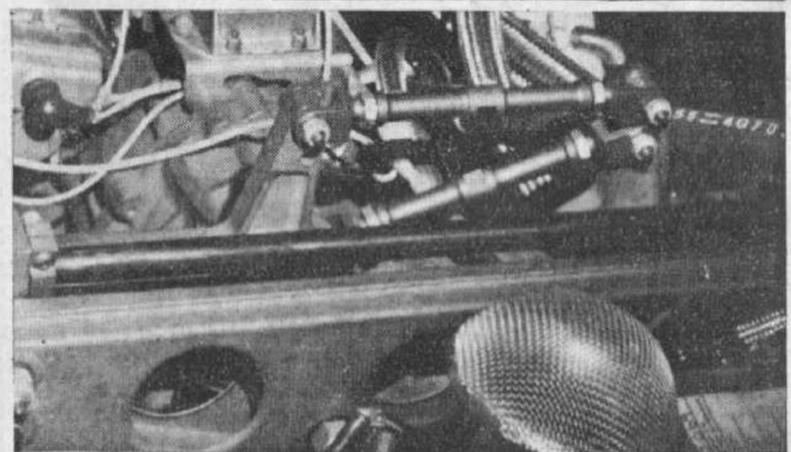
Mario Morselli



CASALE MONFERRATO - La «venice» del bellissimo impianto di Marano Po è stata anche l'occasione per la prima presentazione al pubblico della Formula 2 progettata da Alain Siccardi e patrocinata dall'industriale Allegri, della quale vi abbiamo mostrato le prime foto sul n. 40 di AUTOSPRINT.

La vettura è stata ora dotata di una carrozzeria molto avvolgente nella parte anteriore, e quanto prima inizierà una serie di prove in pista. Il suo debutto (che avrebbe dovuto avvenire domenica scorsa, al non effettuato G.P. Roma) è rinviato a data da destinare.

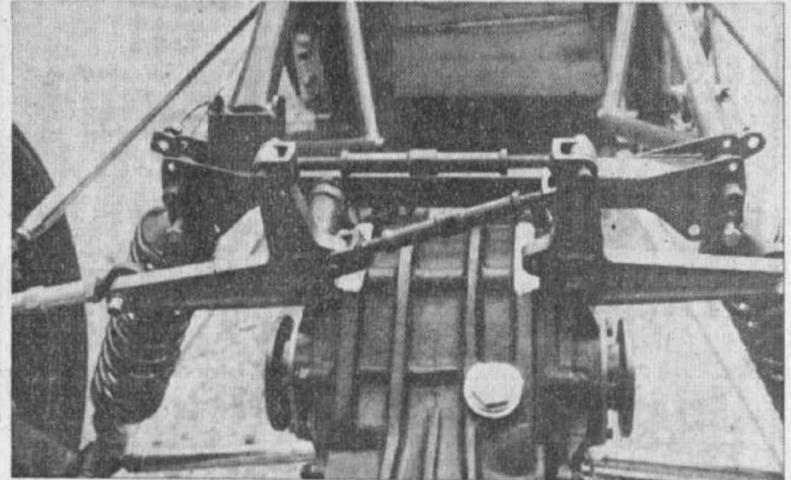
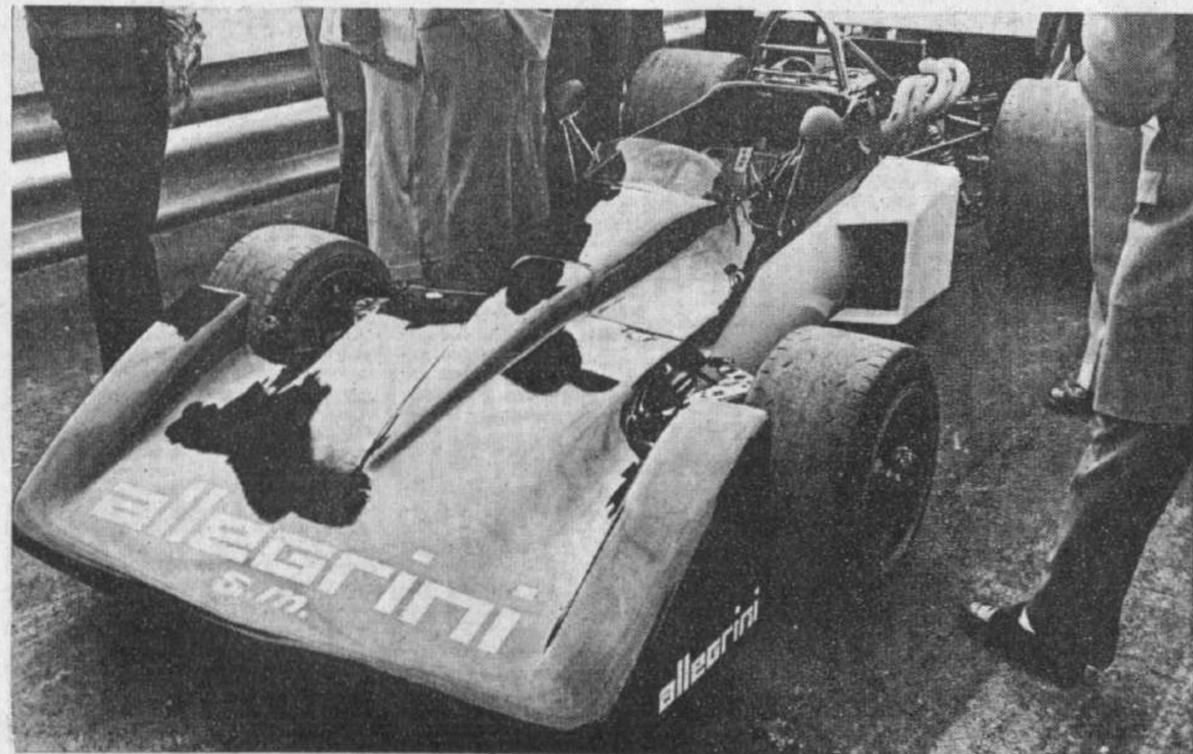
A proposito di una delle caratteristiche della Allegri SM (S per Siccardi ed M per Milani), cioè la varia-



Due «VARIATORI» allo specchio

bilità del punto di attacco del braccio superiore della sospensione posteriore. Enrico Benzing ci ha fatto notare che l'idea non è per nulla nuova, essendo stata adottata dall'ing. Valentini nel prototipo «Mystère» da lui progettato e costruito all'inizio del 1971.

Il... Mystère del F.2 SICCARDI



Ecco ben visibile, sulla Mystère dell'ing. Valentini, il dispositivo di variazione del punto d'attacco del braccio superiore da lui adottato nella SP 3000 che poi non arrivò mai alla pista (in alto). Qui sopra, il dispositivo montato da Siccardi sulla sua Albertini F.2. Si tratta, come si vede, degli stessi pezzi. A sinistra, e sopra al titolo, due immagini dell'Allegri, con muso affilato e radiatori laterali

Siamo andati a riprendere la documentazione fotografica della Mystère, ed in effetti abbiamo ritrovato non solo il medesimo principio, ma addirittura i medesimi elementi strutturali; cioè si tratta materialmente degli stessi pezzi tolti dalla Mystère e montati sulla Allegri.

Questo unicamente per dovere di

obiettività nei confronti dell'ing. Valentini, al quale si debbono iniziative tecniche ben più importanti, e parimenti senza voler diminuire il lavoro del bravo Siccardi il quale, riteniamo, una volta trovato sperimentalmente il centro di rotazione ideale per la sua sospensione posteriore, provvederà a togliere il «variante» ed a sistemare un punto di attacco fisso.

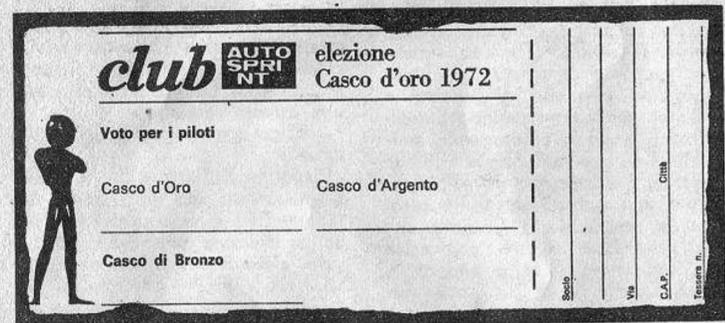


il giornale del club

settimanale d'informazione ai soci

● Si è da poco costituito l'«AUTOSPRINT CLUB - ROMA» in via Maglie 49, 00133 ROMA al fine di organizzare gite in occasione di gare importanti, piccole gare fra soci, ottenere sconti presso alcune ditte che forniscono materiale automobilistico soltanto a favore di coloro che si saranno associati pagando preventivamente una modesta quota.

● Informiamo tutti i soci palermitani di mettersi in contatto con ROBERTO DE ZANCHI - Via dei Cantieri 122 - PALERMO allo scopo di fondare una sede locale del CLUB AUTOSPRINT. Sono già in 5 componenti, ma necessitano di un locale ove riunirsi.



Il referendum-CASCHI entusiasma i soci

Non posso fare a meno di ritenermi altamente soddisfatto per la sorpresa del voto ai piloti per i nostri CASCHI. Essa stimola tutti i soci e i lettori di AUTOSPRINT. Trovo però che la clausola per l'assegnazione del Casco d'oro, d'argento e di bronzo ai piloti non ancora trentenni, non sia del tutto giusta. Se i più meritevoli hanno superato questa età non gli facciamo un torto? Personalmente ho votato la rosa dei candidati per non disperdere voti però vorrei al riguardo citato, un chiarimento. Colgo l'occasione per affermare che appena inizierà la campagna per l'adesione sarò tra i più solleciti a rinnovare la tessera. Anche su questo però, vorrei soffermarmi e fare qualche proposta. Ad esempio sarebbe forse il caso che, almeno una volta all'anno, magari in occasione della conferma della tessera, ci si trovasse in assemblea sociale per scambiare opinioni e pareri con altri soci.

RANDI BRUNO
Fornace Zarattini (Ra)

Già da molto tempo volevo esprimere questo mio pensiero. Mi sono deciso appena ho ricevuto la lettera con la cartolina per la votazione dei piloti Caschi d'oro. Il mio desiderio sarebbe questo di fare un appello a tutti i soci del CLUB AUTOSPRINT per una offerta: mettiamo fuori anche mille lire al mese (chi non può anche meno) facendole poi pervenire a voi per assegnare qualche premio anche noi a qualche pilota.

Dato che siamo in tanti si possono fare diversi premi, no? Secondo voi sarebbe una cosa sbagliata? Io penso che molti sarebbero del mio parere e lo sarete anche voi, vero?

BOZZINO GIUSEPPE
Castellana Gropparello

Sono entusiasta della nuova idea che ha dato la possibilità anche a noi soci del Club di dare il tributo per i nostri pupilli piloti che hanno bisogno di comprensione e di fiducia. Ne approfitto per complimentarmi con AUTOSPRINT che è un giornale sano, onesto e umano.

Sano perché, a mio avviso, i servizi (specialmente a colori) sono fatti con una meticolosità che si addice soltanto a voi. Onesto perché solo voi, con onestà, ammettete che si può anche sbagliare tutti e infine umano perché avete molta sensibilità verso i piloti, sia italiani che stranieri. E l'avete per noi che vi leggiamo, perché ci vuole molta umanità a sopportare certe lettere che vi arrivano. Cordialmente porgo, a lei direttore, i più sinceri saluti

REINA ANTONIO
Trapani

Tre lettere ad esempio, dei pareri positivi ricevuti per l'iniziativa del referendum-Caschi.

Le approvazioni ci confortano sul piano anche professionale giornalistico, perché abbiamo indovinato fino a che punto il lettore-socio si sente legato. Vorremmo chiarire che AUTOSPRINT vuole premiare con i Caschi i risultati dei piloti per quello che essi lasciano intendere sul loro futuro agonistico; in particolare il limite dei trent'anni è posto per evitare di includere nelle nostre liste il nome di piloti già affermati senza, tuttavia, pretendere che tale limite sia invalicabile e vincolante in assoluto. Come abbiamo dimostrato in scelte passate.

In quanto alla proposta di un'autotassazione volontaria di 1000 lire per contribuire alle possibilità agonistiche dei giovani piloti italiani, essa è una testimonianza commovente di entusiasmo, ma anche un'accusa per chi continua a ignorarli, siano dirigenti del nostro sport, costruttori e altri. Amici, voi fate già molto sostenendo i nostri ragazzi che corrono. La proposta del socio BOZZINO ha un valore proprio per lo spirito col quale è dettata.

La «rosa» dell'... EST

Avete la mia approvazione più assoluta per i vostri periodici, specie il «mese». «AUTOSPRINT settimanale» mi piace molto ma nella mia cittadina continua purtroppo ad arrivare con non meno di 3 giorni di ritardo.

L'idea di impostare come avete fatto il meccanismo per l'elezione dei caschi nazionali è felice. Però credo abbiate fatto male a proporre una rosa così limitata di candidati, specie per il Casco d'oro. Mi ricorda certe elezioni politiche condotte nei paesi dell'Est Europeo, anche se sono d'accordo sul nome da voi indicato.

DI GREGORIO FRANCESCO
Marsala (Tp)

Caro amico, la tua osservazione sulla «ristrettezza» della rosa, (che ti fa sovenire altre elezioni), ci dà l'impressione che tu non abbia bene afferrato il nuovo meccanismo. La lista proposta dalla redazione è soltanto orientativa, pur essendo stata stilata sulle risultanze (vere) dell'annata agonistica, interpretando sportivamente i risultati ufficiali. La rosa ammette cancellazioni e sostituzioni, anche se ovviamente disperde i voti. D'altronde è evidente che, più il premio è qualificante, più la rosa si assottiglia. E non ci pare che per il Casco d'oro '72 potessero esserci alternative.

Grazie per i complimenti e per gli auguri e la preghiera di addebitare prima agli aerei (fino a Palermo) quindi ai treni, il ritardo di tre giorni nell'arrivo di AUTOSPRINT. Non è colpa nostra se Marsala è tanto lontana da Bologna.

LE PROSSIME GARE

29 ottobre, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3.a prova Torneo dell'Industria; 4 novembre, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4.a prova Torneo dell'Industria; 5, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5.a ed ultima prova Torneo dell'Industria; 12, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA KENNEDY, Napoli (Camaldoli) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

FEDER-KART trasferita

ROMA - La Federazione Italiana Karting con il 1. novembre c.a. trasferisce la propria sede presso la CSAI. Pertanto ogni comunicazione dovrà essere inviata dal 1. novembre al seguente indirizzo: Federazione Italiana Karting, Via Solferino, 32 - 00185 ROMA.

La carica dei novanta

MILANO - Il karting nazionale è stato esaltato sulla pista Rossa di Milano dalla 1. Coppa FIK delle Regioni. Da quando il karting ebbe i suoi natali appunto sulla pista Rossa, mai manifestazione ha suscitato tanto interesse sportivo, mai manifestazione di massa ha trovato tanti consensi, mai una dotazione così enorme di premi. La Coppa FIK chiudendo così la stagione sportiva karting, merita l'Oscar della sportività.

Novanta in effetti sono stati i piloti affluiti in rappresentanza di nove Regioni, novanta personaggi condotti da nove capo-equipe che sono stati altrettanti attori al primo debutto. Una buona scuola per i futuri condottieri delle rappresentative. Dire dell'agonismo del quale si è fatto spreco a Milano, è un ripetersi, così come è da rimarcare la sportività, che ha dominato sovrana.

L'ultima finale della classe 100 cc 1. categoria, che doveva, con i vari piazzamenti, decretare la vittoria della Lombardia o del Lazio, ha tenuto sospeso gli animi e fatto vivere in suspense sino alla fine. Ha vinto la Lombardia per due punti sul Lazio. Il pronostico è stato rispettato.

Le due formazioni più omogenee, sono state sin dall'inizio in lotta serrata. Durante tutto l'arco delle numerose gare bastava un testa-coda, un nonnulla, un cattivo piazzamento, per fare allungare il passo ad una delle due, specie quando il Lazio ha dovuto registrare il ritiro di Gardelli ed accusare la non perfetta forma di qualche altro pilota. La sorte, però, come ad aiutare il Lazio, si accaniva con-

tro Bonadei che veniva messo fuori causa dai commissari sportivi; v'era tutto da rifare.

Al terzo posto il Piemonte e al quarto le Marche, vera sorpresa di questa Coppa FIK. Ha fatto sorridere il baffuto capo-equipe che per due giorni non ha fatto altro che riempire i moduli, fare conti, qualche fotografia, distribuire bevande e tante segnalazioni ai piloti. L'Emilia-Romagna, già in partenza handicappata perché mancante di un pilota, è stata la formazione più compatta nei risultati, ma non si possono regalare circa cinquanta punti ad avversari come i lombardi e laziali. Largamente incomplete Veneto, Calabria e Liguria: perciò la loro classifica è bugiarda, mentre la Toscana non ha potuto contare in pieno sulle prestazioni dell'ancor valido Donnini.

Una gara di contorno per la terza categoria, ha allentato un po' la tensione generale, nel primo pomeriggio. Diciotto piccoli piloti scatenati per venti giri. Lotta forsennata tra Proietti, Rovelli e Penna, tre ragazzi nuovi, che succedono a Giannini, Lotteri e Lorenzi, e che nulla hanno risparmiato a se stessi per vincere.

CLASSIFICA COPPA FIK

1. Lombardia p. 494; 2. Lazio p. 492; 3. Piemonte p. 446; 4. Marche p. 436; 5. Emilia-Romagna p. 429; 6. Toscana p. 347; 7. Veneto p. 243; 8. Calabria p. 214; 9. Liguria p. 107.

CLASSIFICA GARA CONTORNO cl. 100 cc 3. cat.

1. Proietti; 2. Rovelli; 3. Penna; 4. Bertolini; 5. Giorgi; 6. Casiraghi; 7. Vinci; 8. Masini; 9. Montefusco 10. Crema.

PROIETTI promette

VARESE - La pista di Varese ha concluso con il Trofeo Rotelli l'attività karting 1972. Un'attività sportiva qualificata che però è minacciata molto da vicino per via della rumorosità dei mezzi agonistici. Mombelli, nella prima categoria, ha dovuto lasciare via libera all'amico Neri, altro varesotto, dopo aver vinto la prima finale, perché nella seconda il motore, del quale è il preparatore, ha fatto le bizze.

Bonadei, nella seconda categoria, è stato imbattibile nelle due finali. In ambedue suo diretto rivale Galimberti. Satto si è assicurato la terza poltrona con due gare regolari al contrario di Perego, che ha voluto strafare nella seconda, restando atardato.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Neri; 2. Mombelli; 3. Giacobello; 4. Spibelli; 5. Alfieri A.
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Bonadei; 2. Galimberti; 3. Satto; 4. Prebianca; 5. Perego A.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Proietti; 2. Costacurta; 3. Crema; 4. Margarini; 5. Rovelli.

S. Pancrazio straripa

Parma docet! Ha usurpato il titolo a Bologna nel campo del karting. Ad uno strano periodo di fiacca è subentrato un periodo di affollamento dovuto alla prima prova del Torneo dell'Industria, che si avvale di un monte premi rilevante.

Nella prima categoria tutte le maggiori firme presenti, con la sola assenza di Riccardo Patrese in periodo di ribasso. Ha dominato il lotto Gorini, che per svettare in testa si è avvalso di una vittoria e di un secondo posto tattico, dietro Penna, nella seconda manche. Dopo Gorini e Penna si sono piazzati Necchi e Campana, mentre Mombelli, Maestri, Mazzotti e Giammiro devono rimandare alla seconda prova il loro inserimento in classifica.

Scarabelli è il capo fila della classifica della seconda categoria seguito da Venturi e Santini, fermo per avaria nella seconda manche, mentre si era assicurato la vittoria nella prima con Scarabelli a ruota.

Poi la terza categoria, che disputa due batterie, due recuperi ed una finale, con diciotto piloti. Una serie di gare nelle quali si affermano Rovelli su Lotteri nella prima batteria, Proietti su Penni nella seconda e Raimondi su Lorenzi nella terza, mentre Passerini e Ravaglia si assicuravano la finale vincendo rispettivamente i due recuperi. Prevalenza di giovani piloti milanesi come si vede. Prevalenza che Proietti rimarca vincendo per poco su Lorenzi, nella finale. Terzo Raimondi e poi sino al quattordicesimo

a pari giri, ma scaglionati in fila indiana. Sfortunato Lotteri.

TORNEO DELL'INDUSTRIA

1. PROVA - PISTA S. PANCAZIO

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Gorini, 2. Penna; 3. Campana; 4. Necchi; 5. Giugni; 6. Poli.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Venturi; 3. Santini; 4. Graziano; 5. Zanotti.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Proietti; 2. Lorenzi; 3. Raimondi; 4. Mascetti; 5. Perini; 6. Bernazzoli.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Baroni; 2. Pavesi; 3. Perlini; 4. Giirelli; 5. Neri.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Geminiani; 2. Maiolino; 3. Vitali; 4. Corradini; 5. Corti; 6. Mazzola.

GABBIANI «thrilling»

REGGIO E. - La pista Tricolore di Reggio Emilia si avvia ad essere la succursale di Parma, sia per l'afflusso di piloti, che per serietà organizzativa. Sulla ribalta della Tricolore, l'attore «thrilling» del karting, quel Gabbiani, pilota di indubbio valore, ma oramai pecora nera per lo straripante agonismo che lo porta da qualche tempo a danneggiare se stesso e gli altri. A Reggio Emilia ne ha fatte le spese Patrese, il neo campione italiano, che si è visto letteralmente investito e naturalmente pregiudicato per la conquista della vittoria.

William Santini, l'altro neo campione italiano, ha vinto a conclusione di una gara tranquilla e senza colpi di scena, nella seconda categoria, su Zani e Ferrari. Raimondi e Lusuardi, nella terza categoria, con Grisendi e Franceschini i primi della classe. Finiti a pari punti la vittoria è andata a Raimondi perché autore del miglior tempo nelle qualificazioni.

Nella classe 125 Vitali ha dominato la seconda categoria dopo aver lottato a lungo con Scalabrini mentre nella prima categoria della stessa classe lotta furiosa tra Baroni e il locale Pavesi con prevalenza di Pavesi per essersi accreditato il miglior tempo.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Campana; 2. Patrese; 3. Mazzotti; 4. Gabbiani; 5. Campani.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Santini; 2. Zani; 3. Ferrari; 4. Ribaldi L.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Raimondi; 2. Lusuardi; 3. Grisendi; 4. Franceschini; 5. Speroni.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Baroni; 3. Giardinieri; 4. Barilli; 5. Neri G.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Vitali; 2. Scalabrini; 3. Flenghi; 4. Ribaldi L.; 5. Maiolino.

«Tre Pietre» ...pericolose

ROMA - La Scuderia «Tre Pietre», un nucleo di giovani sportivi, che pur toscani non concedono nulla alla polemica, dopo il timido tentativo della prima gara hanno concluso sulla Pista del Sole il loro esperimento kartistico.

L'ambiente aveva bisogno di essere rimosso in Toscana per riprendere vitalità. I piloti romani poi, che si può dire sono ad una tirata autostradale da Firenze, giungono puntualmente a dare più contenuto sportivo a questo brillante avvio, facendola spesso da padroni come è ultimamente accaduto con la vittoria di Graziano che si è lasciato alle spalle Margheri e Menoni nella seconda categoria della classe 100 cc, mentre Blasi, nella 125 cc, è ritornato alla vittoria su avversari di tutto rispetto e che l'hanno impegnato a fondo.

Il clan romano avrebbe ingrossato il bottino delle vittorie se i fratelli De Angelis, partiti come saette nella terza categoria, non si fossero fortunatamente danneggiati a vicenda, finendo fuori tracciato ed aprendo così la strada a Gianniberti al quale per vincere è bastato contenere Giusti e Picchioni. Monti Florio, l'unico toscano vincitore, è riuscito ad acchiappare ancora una vittoria su Chiodi.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Graziano; 2. Margheri; 3. Menoni; 4. Gori; 5. Lastrì; 6. Bartolini.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Gianniberti; 2. Giusti; 3. Picchioni; 4. Migliorini; 5. Meccoli.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Blasi; 2. Volta; 3. Natali; 4. Fortunati; 5. Egipani.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Monti; 2. Chiodi.

Il Cenacolo della «derivata»

S. PANCAZIO - Il gruppo dei piloti di Russi sono gli ultimi ed i più duri a scomparire dalla tramontata cl. 125 cc derivata. Si può dire che questi piloti abbiano dato vita ad un vero «cenacolo della derivata» tanta la loro passione, tanto il loro attaccamento, tanta la loro volontà nel manipolare vecchi motori da due soldi.

E', in sostanza, il loro campionato, che ha assegnato il titolo del 1972 a Cesare Montanari, dopo una gara fatta di rumore altisonante oltre che di inconvenienti meccanici e stradali. Dietro Montanari lo sfortunato Spada. Il gruppo è veramente ammirevole per lo spirito sportivo che anima la loro attività e per i motivi di puntiglio meccanico personale che è alla base delle loro vacanze sportive.

LA CLASSIFICA

1. Montanari; 2. Spada; 3. Zama; 4. Reggiori; 5. Vestrucci; 6. Venturi.

Ecco la **126**



regina a Torino

Dopo sedici anni di vita dapprima avventurosa e poi gloriosa, gli oltre 4 milioni di Fiat 500 hanno ora una sorella maggiore che si incaricherà di sollevare loro un bel po' del gravoso impegno di motorizzare altre miriadi di automobilisti europei.

Dalla tipo 110 alla tipo 126 corrono giusti sedici numeri, come dire un nuovo modello di Fiat all'anno, anche se ciò è vero solo in parte, dato che molti progetti vengono scartati o messi in disparte molto prima di vedere la luce. Restando alle sigle, comunque, e dando loro un significato istintivo, appare chiaro che la 126, questa «nuova» 500 portata a 600, sia stata pensata a Mirafiori prima della 127, prima della 128, prima delle «utilitarie» medio-superiori che ora «vanno forte» in Italia ed all'estero, ma che l'hanno preceduta sul mercato per ragioni di ben precise scelte aziendali.

Il progetto, quindi, era lì da un bel po' ed è stato ripreso e terminato quando lo si è ritenuto opportuno. Questo, in gran parte, giustifica la discendenza diretta della 126 dalla 500, una parentela che forse non sarebbe stata così stretta se la decisione di impostare questa nuova macchina fosse stata presa più di recente, se la sua sigla, cioè, fosse stata 131, per esempio.

Ad ogni modo, questa ispirazione alle caratteristiche fondamentali della 500 ha un fondamento di praticità e di economia costruttiva molto importante, e significa in pratica avere più del 50 per cento della vettura già collaudata. Parti meccaniche e sospensioni sono rimasti inalterati, a parte le logiche migliorie ed adattamenti particolari, mentre completamente nuova è la carrozzeria ed in parte anche il pianale autoportante.

Le differenze

126		500 LUSO
berlinetta	carrozzeria	trasformabile
73,5	alesaggio mm.	67,4
594	cilindrata cc.	499
7,5 : 1	compressione	7:1
23 CV DIN	potenza	18 CV DIN
4800	giri	4600
38,7	CV-litro	36
4	coppia kgm.	3,1
3400	giri	3000
super	carburante	normale
8/39	coppia conica	8/41
4.00 - 12	cerchioni	3.50-12
135 - 12	pneumatici	125-12
305	lunghezza cm.	302
137	larghezza cm.	132
114	carreggiata ant.	112
120	carreggiata post.	113
580	peso kg.	530
oltre 105 5	velocità kmh.	oltre 95
?	prezzo listino	670.000

Quattro milioni

«FIAT 500»

dopo...





Com'è la 126

Un nuovo «seicento» dall'immortale bicilindrico

MOTORE L'immortale bicilindrico Fiat è stato rinvigorito con l'aumento dell'alesaggio a 73,5 che, con la corsa invariata di 70 mm., dà una cilindrata esatta di 594 cc. Con 7,5:1 di compressione, il motore della 126 rende 23 CV DIN al regime tutt'altro che astronomico di 4800 giri, sopportabilissimo cioè per lunghi tratti.

Modifiche di dettaglio al resto: leggermente variata la camera di scoppio, che è stata ampliata per contenere il rapporto di compressione (che sarebbe cresciuto di molto con l'aumento di cilindrata), entro i limiti stabiliti; una pompa olio di portata maggiore; una nuova ventola di raffreddamento, ora in materiale plastico; nuovo termostato per l'aria di raffreddamento; profili delle cammes ritoccati ed organi della distribuzione ridimensionati; nuovo spinterogeno. Non si tratta di un rifacimento, quindi, ma di una miglioria al motore «base», soprattutto in funzione dell'aumento di cilindrata, che è dell'ordine non trascurabile del 20 per cento.

CAMBIO Il cambio della Fiat 500 resta fondamentalmente invariato, come rapporto e scatola, con l'importante modifica dei sincronizzatori sulle tre marce superiori. Una modifica più «politica» che realmente necessaria, ma meglio così. Inoltre, la campana del cambio porta la flangia di attacco del motorino d'avviamento non più nella parte superiore, ma spostata sul fianco destro. Il rapporto di riduzione finale passa da 8/41 ad 8/39, il che, con i pneumatici di serie 135-12, porta ad una velocità di 22,6 kmh. ogni 1000 giri. Pertanto, la 126 al regime di potenza massima (4800 giri) farebbe i 108 kmh. quasi esattamente la velocità dichiarata dalla casa, «oltre 105».

SOSPENSIONI Praticamente identiche le sospensioni. Solo i punti anteriori di attacco dei trapezi posteriori sono spostati — assieme al relativo braccio — verso l'esterno. Nello spazio che si libera, sul lato sinistro è

incastellato il serbatoio carburante, cosicché il bauletto anteriore ha ora una capacità nettamente superiore alla 500.

FRENI Quattro freni a tamburo da 170 mm., è stata l'importante innovazione del doppio circuito frenante.

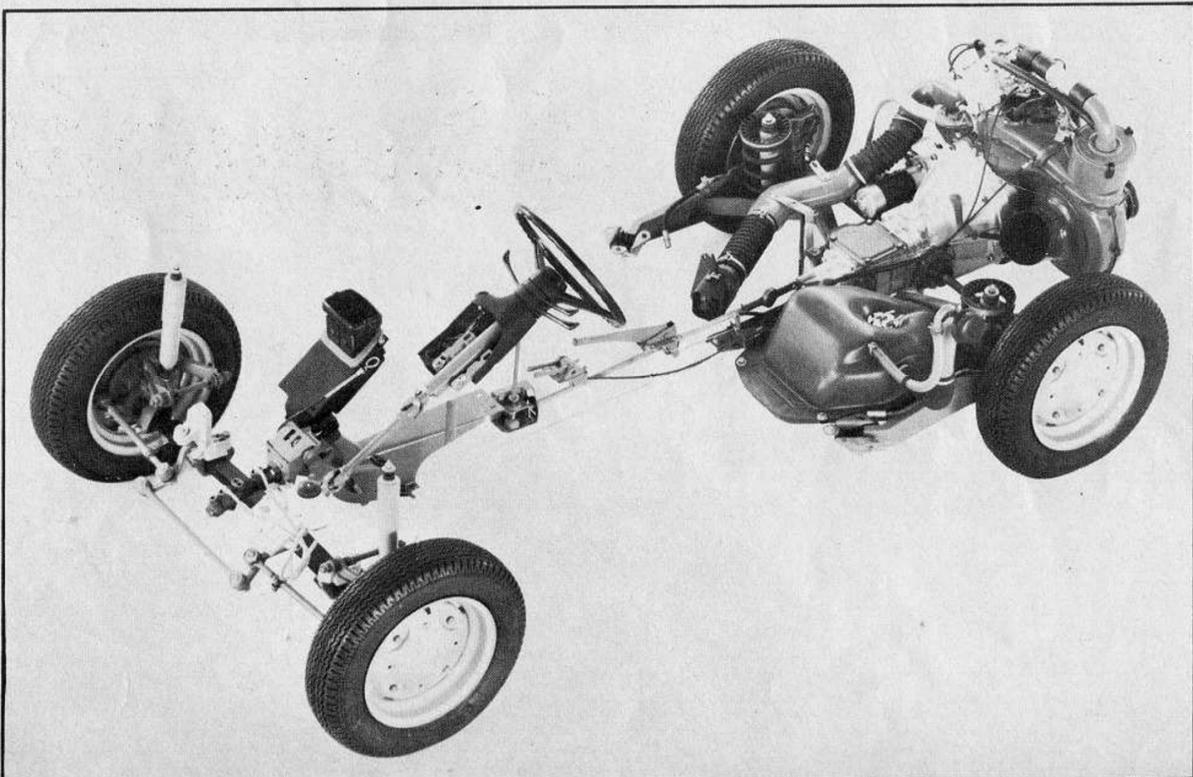
CARROZZERIA Il completo ridisegno della 126, sulla base delle misure di passo della 500, rimasto inalterato, è stato fatto accuratamente. In senso longitudinale, ad esempio, si sono guadagnati oltre 13 cm., dal volante allo schienale posteriore, mentre la larghezza è aumentata di 3 cm. all'altezza dei posti anteriori e di 8 cm. dietro. Forse non sarà sufficiente a far entrare la 126 nel novero delle «quattroposti», ma come passo avanti rispetto alla panchettina posteriore della 500 non c'è male.

COSA C'È D'ALTRO Per terminare l'esame delle novità sulla 126, sempre in relazione con le caratteristiche della 500, segnaliamo una ristrutturazione (oltre alle modifiche estetiche) della scocca autoprotettiva con particolare riguardo alla sicurezza passiva, il che giustifica i 50 kg. di peso in più rispetto alla 500 L. Tutti da vedere i nuovi colori pastello introdotti accanto a quelli tradizionali, e cioè: rosso corallo, giallo tufo, verde muschio e turchese farfalla.

Poi, piantone di sterzo di sicurezza, in tre prezzi; nuovo ed attraente cruscotto; comandi raccolti attorno alla base del volante; cerchi stampati di buon disegno con canale da 4"; vetri posteriori (a richiesta) apribili a compasso; ed altro ancora.

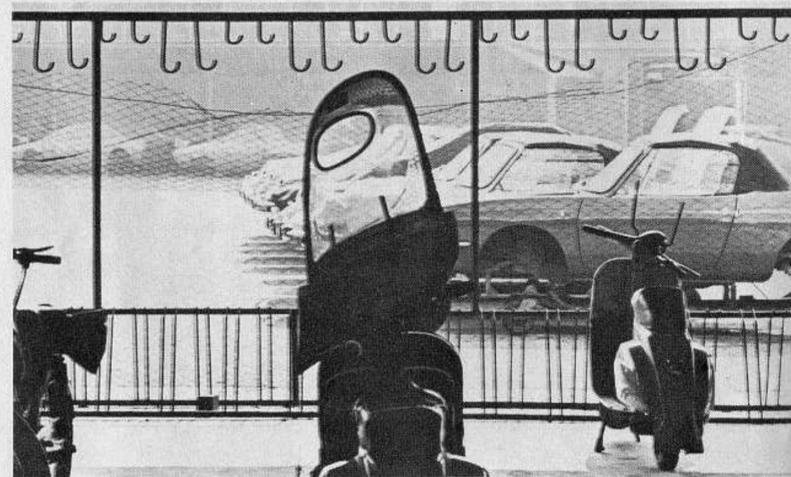
Fra tante cose in più, una che manca: il tettuccio apribile che rendeva tanto simpatica e «polivalente» la 500, che comunque continuerà la sua vita, dice la Fiat, «in una versione unificata e migliorata».

Marco Magri

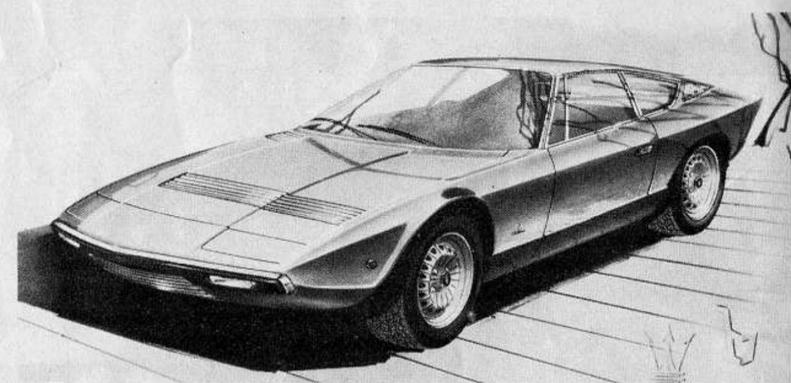


«Bloccate» per la 126 le 128 di BERTONE (già in produzione)

I capannoni della carrozzeria Bertone a Grugliasco sono ormai pieni, (come si vede nella foto sotto) di carrozzerie già terminate della attesa 128 coupé a motore centrale. Anche per problemi di spazio, la Bertone avrebbe quindi visto di buon occhio una presentazione di questa interessantissima vettura al Salone di Torino, ma pare che la Fiat non sia stata d'accordo per «concentrare» tutto l'interesse della mostra sulla 126. E' probabile pertanto che vedremo la 128 Bertone solo a Ginevra. Comunque, a Torino una novità di Bertone non poteva mancare. Si tratta di un nuovo modello di Maserati, un coupé granturismo con motore 8 V di 4,9 litri piazzato anteriormente, con quattro ruote indipendenti (nella seconda foto sotto). Molto significativo l'inizio di questa collaborazione di Bertone con la Maserati.



Sopra, le carrozzerie già terminate della 128 coupé 1300 a motore centrale affollano i capannoni della carrozzeria Bertone. Sotto, il disegno della GT 5 litri Maserati che Bertone presenterà a Torino



Come sarà (a fine '73) la BETA coupé LANCIA

TORINO - L'attesa è ancora viva per la Beta berlina, ma già si cominciano ad avere le prime indiscrezioni sulla versione coupé, che sarà disponibile con tre motori 1400-1600-1800 cc.

Questi motori sono derivati da quelli utilizzati sulla berlina che a loro volta derivano dagli analoghi FIAT. La distribuzione sarà a doppio asse a camme trascinate da cinghia in gomma dentata.

Vi sarà la possibilità di avere due versioni di alimentazione, una con due carburatori doppio corpo (tipo vecchio coupé e spider 1600 Fiat sempre che rientri nelle norme antipolluzione) oppure una seconda versione con iniezione elettronica tipo Bosch, attualmente in prova.

Per la cilindrata 1400 la versione carburatori avrà 100 cavalli, quella a iniezione 105, per il 1600, 110 e 115, per il 1800, 120 e oltre 125.

Le sospensioni saranno quelle della berlina e così pure la disposizione del motore trasversale anteriore; il telaio, ereditato anch'esso dalla Beta, sarà più corto di 12 cm. circa, le ruote saranno in lega leggera, il cruscotto sarà con consolle centrale e due elementi laterali. Fatto molto importante, la vettura sarà una effettiva quattro posti con sedili anteriori comodissimi e molto inclinati e con poggiatesta e panchetta posteriore efficiente per due persone.

La carrozzeria sarà molto bassa e filante con lunotti molto sfuggenti. La vettura sarà molto compatta e in linea con la «nuova frontiera» dei coupé, tipo Capri, 128 ecc. Di queste ultime avrà il posteriore semitronco con piano superiore del cofano molto alto e il lunotto molto inclinato. I fari ricorderanno quelli dell'Alfasud; l'insieme della macchina dà l'impressione di una grinta repressa pur con una linea molto classica. In più il muso sarà a sezione lenticolare, le portiere saranno dotate di deflettori e vi sarà un secondo vetro prima del lunotto. La probabile uscita commerciale sarà verso la fine del '73, molto difficilmente prima.

g. r.



Una Skoda 130 RS in azione. Fra i risultati, un quinto posto di classe a Brno ed al Nurburgring

Si vende la SKODA da corsa

La casa cecoslovacca Skoda da qualche tempo sta mettendo in pratica una politica di pretto stampo « occidentale » per lanciare i suoi prodotti in Europa. Dopo la 110 LS, una 1100 da 63 CV e 150 kmh, versione sportiva della sua berlina di più larga diffusione, la Skoda si appresta ora a commercializzare delle vere e proprie Gr. 2 stradali, direttamente derivate dalla versione per l'Europeo Turismo che ha gareggiato nel Campionato 1972 senza poi troppo sfigurare, davanti alle GTA Junior ed alle Fiat 128 coupé.

Si tratta in primo luogo della 115 RS, una 1150 da 85 CV, alimentata da due doppio-corpo, con radiatore anteriore, con un corpo vettura adattato ad una

facile trasformazione corsaiola. Poi è annunciata la 130 RS, con cilindrata 1300, e potenza di 98 CV.

Entrambi i motori derivano dal 4 cilindri posteriore che caratterizza le Skoda, ma hanno la testata monoalbero con distribuzione a cinghia dentata. Naturalmente, ulteriori incrementi potranno essere ottenuti preparando a fondo i motori, con alimentazione ad iniezione eccetera.

Le Skoda RS sono consegnate con cerchi in lega leggera da 6", spoiler anteriore deportante, freni a disco sulle quattro ruote con servofreno a depressione e limitatore di frenata, ammortizzatori regolabili. Il prezzo dovrebbe aggirarsi sul 1.400.000.

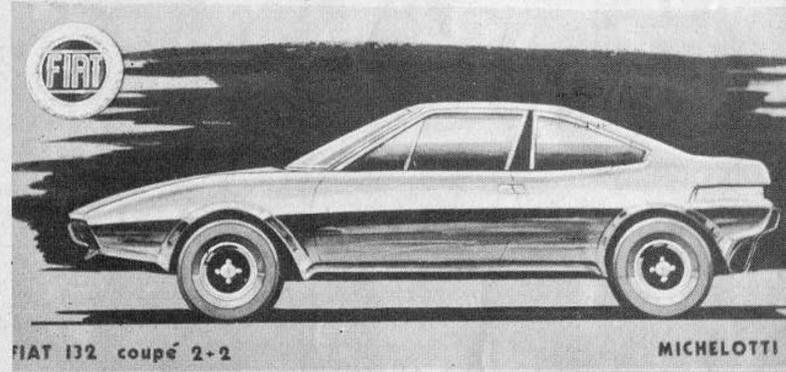
Da
PARIGI a
TORINO



Subito dopo la sua presentazione, la BMW 520 ha iniziato la sua peregrinazione da un Salone all'altro. Dopo la « vernice » di Parigi, la 520 sarà a Londra e poi, naturalmente, a Torino. La 520 utilizza lo schema delle berline 2002, di cui mantiene il motore di 1990 a 4 cilindri monoalbero. 115 CV nella versione a carburatori, 130 per la 520i ad iniezione. Cambio a 4 marce, a richiesta a 5. Velocità rispettivamente 173 e 183 kmh. La finitura è eccellente, come pure la dotazione di accessori. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote, freni a disco anteriormente ed a tamburo dietro, con servofreno. La BMW 520 pesa a vuoto 1230 chili.



Sopra, il bellissimo cruscotto della BMW 520, la nuova 2 litri per il Mercato europeo. Sotto, al Salone di Torino Michelotti presenterà un coupé 2+2 su meccanica 132 di cui questo è il disegno



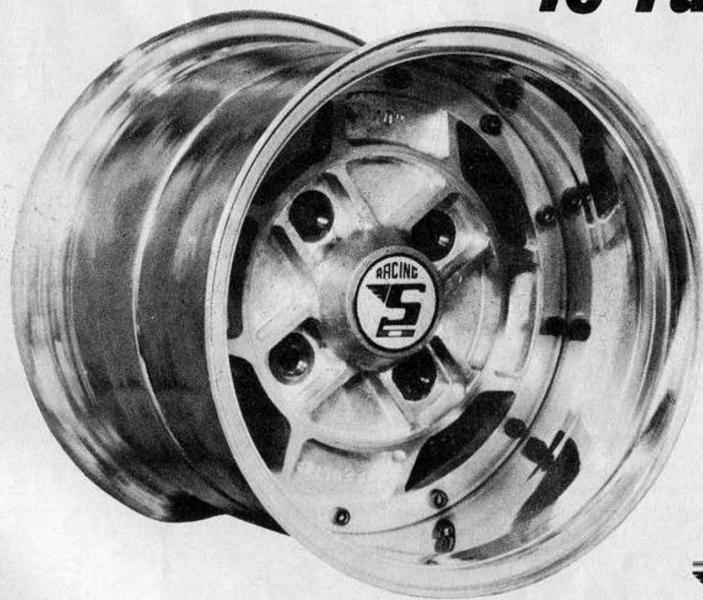
FIAT 132 coupé 2+2

MICHELOTTI

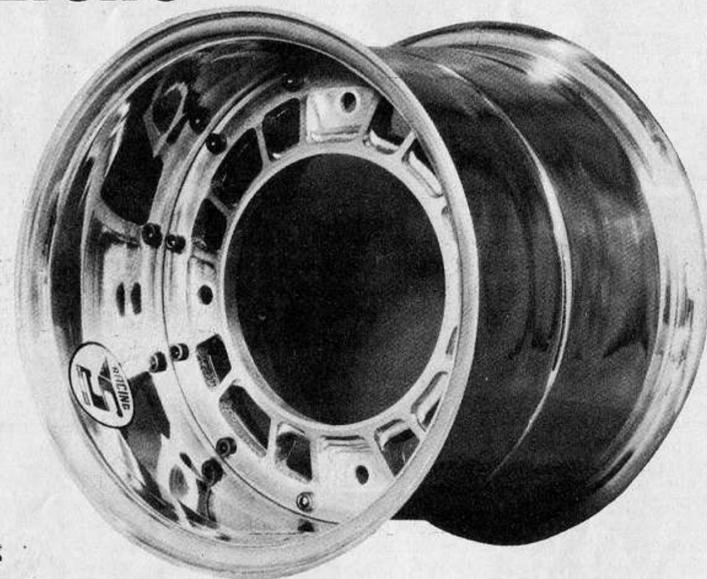
Per la MINI

**le ruote da competizione
scomponibili**

Per la 500



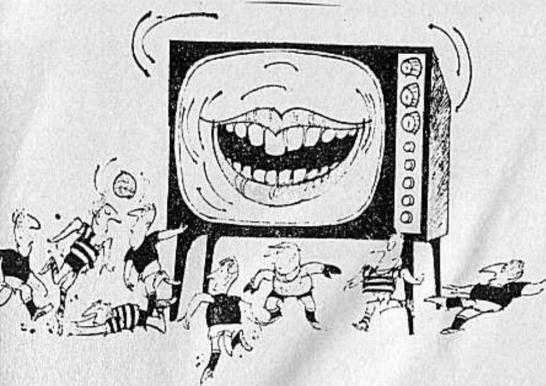
SPEEDLINE RACING



ESAP

Via Noalese
TABINA CALTANA (Venezia)
tel. (041) 439136

SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE
DI TORINO
Stand n. 6196 - 3 Pad. B



QUELLO CHE VEDREMO Non c'è molto da sperare per la prossima settimana. A meno che sulla scia del Salone di Parigi e sull'intervento di Fittipaldi alla «Domenica sportiva» non si pensi di inserire qualche altra notizia automobilistica nella rubrica di Pigna. Ma abbiamo molti e ben giustificati dubbi anche perché la stagione è praticamente terminata e la TV non intende certo preoccuparsi di gare cosiddette minori. Piuttosto tace. Piuttosto elimina programmi come è accaduto il 18 scorso quando al posto del consueto «Mercoledì sport» è stato inserito un telefilm.

FITTI - FITTI, PIGNA - PIGNA

La TV ha «inventato l'ombrello». Ovvero ha scoperto — e in maniera sconvolgente — attraverso il Salone di Parigi (sic!) l'automobilismo sportivo e la sua importanza. Determinante. Di conseguenza dopo questa prima «rivelazione» o «illuminazione» che hanno avuto i dirigenti sportivi di Viale Mazzini, si è ritenuto opportuno dedicare un certo spazio anche a Emerson Fittipaldi, il Campione del mondo, che tuttavia non è stato sufficientemente compreso dal sempre più svagato Alfredo Pigna. Ma andiamo con ordine.

Domenica 8 ottobre, pur essendo convinti di non ricevere alcuna notizia automobilistica, abbiamo fedelmente concesso alla squallida trasmissione serale, la nostra più vigile attenzione. Sempre per non tradire le

Poltronieri «sente» con viva partecipazione sportiva, da tecnico — che non ci saremmo mai sognati di ascoltare da «certi» microfoni: «11 giugno 1972: la Matra-Simca di Graham Hill e Pescarolo vince la "24 Ore" di Le Mans. Per la Francia sportiva è la più grande affermazione automobilistica da decenni. Questa macchina campeggia al centro dell'enorme Salone che ospita a Parigi la prima delle Mostre internazionali automobilistiche d'autunno. Una conferma che lo sport, in particolare quello del motore esercita un'attrazione alla quale pochi sanno sfuggire. Ma la funzione dell'attività agonistica nel campo del motorismo non si esaurisce con questi richiami di sapore prevalentemente pubblicitario. Serve soprattutto a migliorare la qualità e la resistenza del prodotto. Il risultato in corsa ne garantirà le doti. Le vetture

aggiornate interpretazioni. La sicurezza attiva delle auto da corsa... tocca nelle vetture da turismo preparate... livelli invidiabili per le nostre vetture di tutti i giorni. Oggi, questi, si possono considerare i veri scopi e i risultati che contano nello sport dell'automobile.»

Servizio ottimo, ripetiamo, durante il quale sono stati toccati alcuni punti essenziali: i giovani con la loro passione automobilistica, l'importanza ai fini pratici dello sport dell'automobile e, infine, il riferimento, ben preciso, alla «24 Ore» di Le Mans. C'è stato tutto e il discorso non fa una grinza. Ma — e qui è il peggio — la farà. Già, perché, ad onta di tutte le ovvie e scontate affermazioni di Poltronieri — al quale va il merito di essere riuscito a esternarle, nonostante l'atteggiamento «anti» dei suoi dirigenti — prossimamente dallo stesso video che ha trasmesso questo positivo servizio verrà propinato ai «giovani appassionati» un filmato sui lati più negativi — e solo su quelli — sia dell'automobilismo sportivo che (guarda caso) proprio di Le Mans.

Quella gara, cioè, talmente «alienante» da togliere ogni umanità (se ancora ne resta a chi pratica ovunque e comunque l'automobilismo agonistico!) ai piloti che continuano a correre anche quando sulla pista è accaduto un incidente. Sarà un ottimo insegnamento per i giovani (la trasmissione non a caso sarà inserita nel ciclo «Avventura» dedicata appunto ai ragazzi), e contemporaneamente offrirà lo spunto ai detrattori del nostro sport di «intingere il pane» una volta di più nell'amaro sugo delle competizioni su pista.

Di conseguenza se la TV riesce una volta tanto a dare il famoso colpo al cerchio non perde certamente l'occasione per rifarsi con più clamorosi calci alla botte.

Naturalmente dopo questo exploit televisivo eravamo tenuti a pensare che la settimana successiva, e cioè domenica 15, la «Domenica sportiva» evitasse abilmente di inserire tra i suoi gol e controgol un altro argomento automobilistico. E invece, chissà come e perché, ecco che all'improvviso il sempre più susseguoso Pigna annuncia: «Altri sport sono in programma e tra questi l'automobilismo rappresentato qui in studio dal Campione del mondo Emerson Fittipaldi». Una notizia da... infarto che Pigna avrebbe dovuto annunciare con più cautela onde evitare che agli appassionati di automobilismo, colti così alla sprovvista, accadesse qualcosa di spiacevole. Tuttavia la violenta emozione è stata superata senza danni anche perché vedere e ascoltare Fittipaldi, intervistato per giunta da Poltronieri (che Pigna ha tenuto a precisare essere «un grosso tecnico e quindi mi aiuterà (risatina... n.d.r.), poteva costituire un piacevolissimo e interessante «intermezzo» alla monotonia di una tra le meno sportive trasmissioni del mondo. Purtroppo, e ancor prima che Poltronieri apparisse al fianco dello showman domenicale, il buon Pigna ha tenuto a precisare — non si sa su quali sue personalissime informazioni — che era «anche nostro ospite uno dei suoi più agguerriti rivali: suo fratello Wilson Fittipaldi!».

È stata una autentica rivelazione che ci ha fatto non solo meditare a lungo ma ci ha anche fatto rivedere le nostre cognizioni automobilistiche. La stagione delle corse è terminata e non ci eravamo accorti — pur seguendo gara per gara — che l'antagonista più diretto di Emerson, quello cioè che poteva crearci dei problemi, metterlo in imbarazzo o addirittura contendergli se non strappargli il titolo era proprio suo fratello Wilson. Per fortuna che Pigna ci ha rivelato come effettivamente sono andate le cose e ora possiamo batterci il petto in segno di contrizione per aver sempre fornito ai nostri lettori, e non solo da queste brevi note televisive, informazioni completamente e assurdamamente sbagliate.

Tuttavia il lapsus — se così poteva apparire in un primo momento — è

Gio' Luni

CONTINUA A PAGINA 49



● La McNally Eng., Casa nota per le sue ruote in lega, sta costruendo una F.1 per il prossimo anno. Se n'era già parlato circa un anno fa, ma il lavoro sperimentale per altre squadre aveva ritardato il progetto. La vettura sarà pronta per le prove a Naatle e già molti piloti sono stati avvicinati, dato che la McNally non vuole formare una squadra, ma intende cedere la vettura a qualche team. Sulle prime si userà un Cosworth, però con la possibilità di utilizzare altri motori in seguito.

Debutto MARCH-BMW

● Si stanno completando le iscrizioni per la serie Springbok, che inizia con la Nove Ore di Kyalami. La serie è riservata alle due litri, ma a Kyalami ci saranno anche delle tre litri: Ferrari, una o due LOLA dell'Ecurie Ecosse per Lafosse e Graham Hill, la PORSCHE di Jost, la Daytona di Brown e Corner, con Sytner come riserva. La CHEVRON avrà due vetture ufficiali, patrocinate dalla Gunston, per Birrell e Mass, mentre pare che sarà presente anche Ganley. I piloti della GUNSTON, per la serie, sono Love e Scheckter. Debutterà la MARCH-BMW due litri con Jody Scheckter, che nella Nove Ore avrà per compagno Lauda. Quest'anno la serie non prevede la prova di Bulawayo in Rhodesia.

● L'associazione della F.2 ha riveduto la propria organizzazione e la propria politica, tenendo conto degli eventi dei passati due anni, per allinearsi con la crescente popolarità e con il professionismo di questa importante formula. I soci fondatori sono tutti importanti costruttori di vetture di F.2 e noti teams, ma saranno ammessi come membri associati anche i concorrenti, i costruttori di motori e le società commerciali, in modo che si possa discutere in modo soddisfacente tutti gli argomenti che riguardano i piloti partecipanti alle gare. E' anche previsto un maggior legame con gli organizzatori delle corse di F.2.



● SOLER-ROIG è veramente deciso a rinunciare alle competizioni. «Ho rifiutato un contratto con la Ford e l'anno prossimo non correrò, questo è certo» ha detto. Direttore di una clinica di Barcellona, e ottimo medico, Soler-Roig ha avuto un inatteso paziente in Elford, quando l'inglese ebbe l'incidente a Barcellona uscendo dal parcheggio. Questa è l'ultima fotografia di Alex Soler-Roig al volante di una macchina da competizione, in pista. Il pilota spagnolo ha fatto la sua ultima gara nella due ore Turismo che ha fatto seguito alla 400 Km di Barcellona

Il salto di RIKKI

● Rikki von Opel, nipote (cittadino lussemburghese) della gran famiglia omonima tedesca, ha confermato che nel 1973 correrà in F.1. Iniziò in Formula Ford con lo pseudonimo «Antonio Bronco» e l'anno scorso passò alla F.3 con una Lotus. Deciso a «saltare» la F.2, che ritiene inutile, von Opel ha detto che correrà con un Ensign che gli sta progettando appositamente Mo Nunn, anche se quest'ultimo si è detto sorpresissimo per tale dichiarazione! Sono invece già stati ordinati tre DFV, le vetture saranno due, con nulla di molto nuovo, e von Opel spera che la prima sarà pronta in gennaio per poterla provare e partecipare quindi al primo Gran Premio della stagione.

● La nuova LOTUS di F.2 è in fase di montaggio e, poiché il tempo stringe, se le prove iniziali non saranno ottime, è improbabile che vada in Sud America.

● L'inizio del film di cui sarà protagonista STEWART «La strada verso la morte polverosa», che doveva essere in novembre, è stato rinviato e Jackie ha detto di esserne contento, così potrà andare un poco a caccia.

● Dopo due anni di sospensione, il 1. novembre si correrà la dodicesima edizione del Trofeo Castelli Svevi, gara nazionale di regolarità organizzata dalla Polisportiva Libertas, in collaborazione con l'AC Bari. Il percorso sarà di km. 90, con sei prove speciali, dislocate sulla nuova strada litoranea fra Barletta e Trani. Le iscrizioni si chiudono il 29 ottobre e si effettuano presso la Scuderia AVIS Barletta o presso l'AC Bari.

● Nel 1973, dall'1 al 5 novembre, si svolgerà il terzo RALLY ASIATICO con partenza da Istanbul e arrivo a Kabul. Il percorso di circa km 6000 prevede il passaggio attraverso l'Iran e verranno accettati duecento partecipanti al massimo. La richiesta d'iscrizione può essere inviata al seguente indirizzo: Coordinator 3rd Asian Rally, Touring and Automobile Club of Turkey, Sili Meydani 364, Istanbul, Turchia.

L'AMSiciliana (di GILIBERTI)

● La AMS-AUTORACING ha praticamente concluso un accordo con Angelo Gilberti per costituire, a Palermo, una «sezione staccata» per l'assemblaggio in Sicilia delle sue Sport 1000 e 1300. La AMS fornirà i gruppi e le parti staccate e Gilberti provvederà al montaggio finale, fornendo la necessaria assistenza sui campi di gara e come ricambi. Naturalmente, per «coerenza», Gilberti avrà a disposizione per la prossima stagione una AMS 2000. L'esemplare in collaudo lo ha provato la settimana scorsa a Misano, rimanendone entusiasta.

tv
radio

Programmi dal 24 al 30 ottobre

DOMENICA 29

Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport
Ore 19,45 - Telegiornale Sport
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

SABATO 28

Ore 22,10 - Sabato sport

DOMENICA 29

Ore 18,00 - Domenica sport
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 30

Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

GIOVEDI' 26

Secondo programma
Ore 18,00 - Speciale sport

SABATO 28

Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 29

Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport

Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

Ore 20,30 - Sera sport

LUNEDI' 30

Ore 8,00 - Lunedì sport

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulla situazione di emergenza della circolazione stradale.

Programma nazionale
Ore 20,00 - Radiosport

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

SABATO-DOMENICA

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

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

nostre aspettative e, ovviamente, quelle dei nostri lettori che hanno tutto il diritto di essere informati di quanto accade, e non, sul video domenicale. Una volta tanto questa attesa non è stata delusa e — pur se all'improvviso e fuori sommario (tanto per non cambiare abitudini) — il buon Pigna ha annunciato che ora «invece siamo ai motori veri. Facciamo un salto al Salone di Parigi, innanzi tutto per fare la conoscenza con le auto sportive, con gli ultimi modelli...». Dopo questo preambolo sono apparse le immagini del Salone con il commento, ottimo, di Mario Poltronieri. Ottimo sotto tutti i punti di vista; automobilistico al cento per cento, ma — ci sia concessa l'iperbole — allucinante.

Perché? Perché dai microfoni della calcistica «Domenica sportiva» abbiamo udito frasi e giudizi — che

sportive espone negli stand, di cui molte sono derivazioni di macchine economiche di grande serie, hanno sostenuto i loro collaudi sui più impegnativi terreni di gara di tutto il mondo... La Ferrari, presente con la berlinetta Daytona 4400, brillante vincitrice del recentissimo Giro di Francia, conferma con questi risultati più direttamente che con le monoposto e i prototipi le doti delle sue macchine prodotte in serie per il gran turismo ma atte, senza modifiche, alla competizione. Anche la maggior parte delle novità assolute del Salone parigino vantano soluzioni derivate direttamente da modelli sperimentati in corsa... Ma il Salone dedica anche ampio spazio alle vetture da corsa, per i giovani... Un altro dei problemi più pressanti del mondo attuale dell'automobile, quello della sicurezza, trova nelle vetture sportive le più

La GPDA vieta BRNO e CHIMAY

GINEVRA - Nel suo bollettino mensile la GPDA fa il punto su varie questioni interne e no. A commento della nomina di **CHRIS AMON**, a membro del consiglio direttivo della GPDA, si osserva che la sua sfortuna nei Grandi Premi è ormai diventata leggendaria e tutti i soci gli augurano una miglior stagione 1973 e soprattutto il raggiungimento di almeno una vittoria in un Grande Premio, che gli è sempre sfuggita.

La GPDA si congratula con gli **organizzatori dell'Osterreichring**, per le modifiche apportate al circuito nel periodo immediatamente precedente il GP d'Austria. Particolarmente importante, l'adozione di « semi sfere » in cemento all'interno delle curve, in sostituzione dei cordoli.

Parlando delle **chicanes di Monza**, il bollettino dice che all'atto pratico non hanno creato la disastrosa situazione che tanta gente aveva previsto. Si aggiunge che è però necessario chiarire che i piloti non erano soddisfatti delle chicanes, disposti ad accettarle soltanto quale misura provvisoria, finché il circuito non potrà ottenere il necessario permesso per abbattere un certo numero di alberi, modificando così la curva, anziché creare sistemi artificiali per fare rallentare le vetture in questi punti del circuito.

Riferendosi alla riunione di Milano, la GPDA ricorda che è già stata discussa la questione riguardante l'ispezione dei circuiti e che si è stabilito un programma da svolgere nel prossimo futuro. I circuiti vengono ispezionati da un membro della CSI e da un rappresentante della GPDA e fra quelli che dovranno essere sottoposti a controlli prima dell'inizio della stagione 1973 vi sono Anderstorp (sede del GP di Svezia 1973), Balcarce, Edmonton, Estoril, Hockenheim, Montjuich, Barcellona, Mosport, Magny Cours e Rouen. Fra le persone incaricate di svolgere queste ispezioni sono anche Beltoise, Cévert e Stewart, ai quali si spera che si aggiungeranno Revson, incaricato particolarmente di controllare i circuiti sud americani, Elford e Mass.

Sono state svolte ispezioni anche a Brno e a Chimay. Questi circuiti stradali, dice la GPDA, non sono più accettabili, neppure per le gare turismo, se non verranno adottate misure di sicurezza sul genere di quelle esistenti a Montecarlo. Nel 1972 su entrambi questi circuiti sono successi incidenti mortali e dovranno quindi essere modificati, prima che venga dato il nulla osta per organizzarvi gare nel 1973.

• Sono confermati i nomi dei circuiti che durante l'inverno verranno ispezionati dalla GPDA, per vedere se sono agibili. Si tratta di Anderstorp, ove si dovrebbe svolgere il GP di Svezia, Balcarce, Edmonton, Estoril, Hockenheim, Barcellona, Mosport, Magny Cours e Rouen. Per Brno e Chimay, leggere sopra.

• La **TOYOTA** manderà un team ufficiale di tre vetture al Rally del RAC. Non si sa ancora chi saranno i piloti, ma si parla di Ove Andersson come « numero uno ». Anche la **DATSUN** sarà presente con tre vetture per Fall-Wood, Aaltonen-Easter e Roy-Fiddler.

• Parlando della sua nuova attività **Elford** ha detto che oltre a dirigere il team Filipinetti, avrà l'agenzia March per tutta l'Europa, eccettuate l'Inghilterra e l'Italia. Nel 1973 una due litri sarà senz'altro affidata a Jean Louis Lafosse, l'altra a un pilota ancora da designare. Sulle voci circa un team tre litri, per l'anno prossimo, Vic non si è pronunciato.

• Il programma di F.2 di **JAMES HUNT**, per questa fine stagione e per l'anno prossimo, sarà diretto e patrocinato al cento per cento dalla Hesketh Racing. La 712M con cui Hunt ha corso ultimamente è stata patrocinata da varie fonti, dal primo giorno in cui l'usò alla Rothmans 50.000.

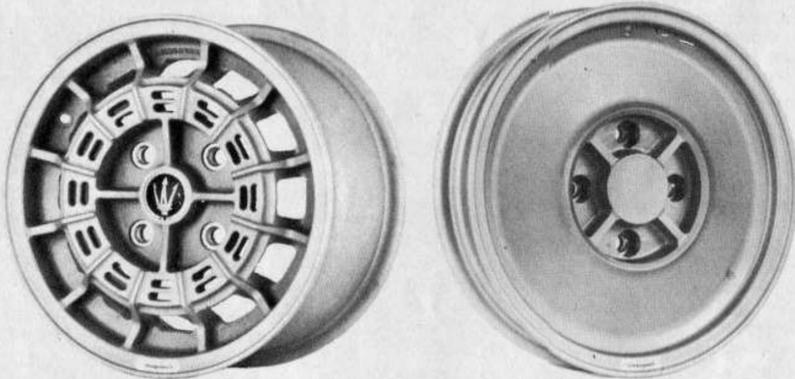


Minibus anche a LONDRA



• A Londra è stato recentemente inaugurato un nuovo servizio di « minibus » per assicurare un collegamento rapido fra alcuni quartieri londinesi attualmente sprovvisti di servizi pubblici. Qualora il minibus Ford, con 16 posti a sedere, desse buoni risultati, il servizio verrebbe esteso anche ad altri quartieri. Nella foto, sir Desmond Plummer, leader del grande consiglio di Londra, e sir Richard May, direttore dei trasporti londinesi, si apprestano a fare un giro di prova con il nuovo mezzo pubblico.

La ruota di scorta a sogliola



I due cerchi Campagnolo che vedete fotografati sono entrambi della Maserati Merak. Anche se potrà sembrare strano, è proprio così. Infatti, quello a destra è il cerchio della ruota di scorta della nuova GT tremila del Tridente, e l'avete anche vista fotografata a colori nel suo alloggiamento nel n. 5 di Autosprint-Mese. Ha un canale di 3", è equipaggiata da uno speciale pneumatico Pirelli ed ha la prerogativa di essere già gonfia, pronta all'uso. A sinistra, il cerchio normale, che misura 7'15"-15. Nel vano apposito, dietro il motore, può stare anche un cerchio come questo equipaggiato da un pneumatico normale. In tal caso il cofano ha due appositi ganci per stare un poco sollevato.

• La **CHRYSLER** immetterà sul mercato in Inghilterra la sua versione Tiger della Hillman Avenger, sotto forma di Mark 2 (la Tiger originale era intesa quale un'« attrattiva » per i saloni dei concessionari, nulla più). L'intenzione è di vendere soltanto 450 esemplari della Mk 2 Tiger, una turismo da 170 orari diversa dalle sue origini soltanto per il colore sgargiante e per una specie di alettone.

• Il patrocinio arriva ormai ovunque: la famosa corsa **LONDRA-BRIGHTON**, la più antica e nota fra le gare per veterane, quest'anno sarà patrocinata dalla Unipart, una divisione della British Leyland.

• Dopo l'Australia, forse anche la **SVIZZERA** renderà obbligatorie le cinture di sicurezza. Se ne sta occupando il dipartimento federale di giustizia, come pure la polizia.

11 milioni per l'ARA PILOTI

MODENA - Al momento della pubblicazione dell'elenco delle offerte pervenute al Comitato organizzatore in coincidenza con l'inaugurazione dell'Ara votiva per i piloti caduti nelle corse automobilistiche, diciamo che la sottoscrizione sarebbe continuata perché le somme raccolte non avevano ancora raggiunto quelle spese per l'erezione del monumento. E la sottoscrizione è continuata davvero e con offerte tanto sostanziose, tali da fare raggiungere al totale, che ci auguriamo non ancora definitivo, la somma di oltre 11 milioni. Speriamo che l'esempio serva da incitamento e che coloro che ancora non hanno aderito all'iniziativa di don Sergio Mantovani vogliano, anch'essi, rendersi partecipi in un'opera tanto meritoria.

Ecco le offerte pervenute:

Totale precedente	L.	9.741.325
Araldo Cavallari	»	20.000
Anonima di Milano (in memoria di Ignazio Giunti)	»	300.000
A.C. Modena	»	500.000
Aspirante pilota « W.B. »	»	1.000
Edizioni Panini - Modena	»	500.000
Lilian Azulai (2. offerta in memoria di Jim Clark)	»	8.500
Giorgio Ghidetti	»	2.500
Paolo Minozzi e Famiglia	»	70.000
Nino Nuti (in memoria di Severo Boschi)	»	20.000
TOT. GENERALE	L.	11.163.325

Il dolore di Fangio

All'età di 87 anni è morto a Balcarce **LORETO FANGIO**, il padre dell'ex campione del mondo Juan Manuel Fangio. Partito dall'Italia in tenera età, don Loreto Fangio si era costruito la sua vita in Argentina esercitando la professione di imprenditore edile. Al campione così duramente colpito i sensi del più vivo cordoglio di AUTOSPRINT.

Due culle

• Nel pieno rispetto della più evoluta collaborazione familiare, **DANIELA** e **GIANNI CANCELLIERI** hanno dato vita all'erede della stirpe, il piccolo **DAVIDE** che ha fatto sentire per la prima volta la sua voce il 28 settembre scorso. I più vivi auguri di AUTOSPRINT.

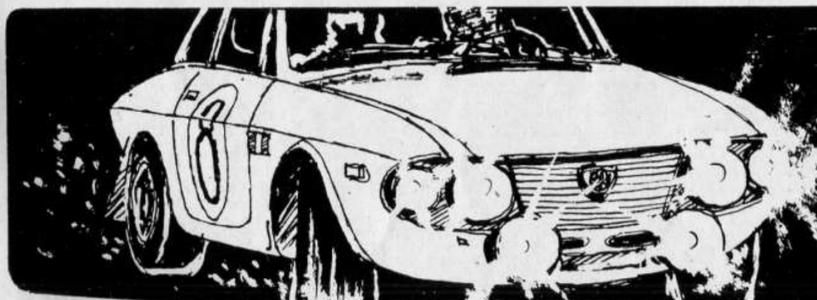
CRISTINA CAIANO è giunta a rallegrare con i suoi primi vagiti la casa di Franco Caiano della direzione stampa della Fiat. Alla neonata, alla mamma signora Maria Grazia, al papà e al fratellino Enrico che ha ora una futura compagna di giuochi, i più vivi rallegramenti di AUTOSPRINT.

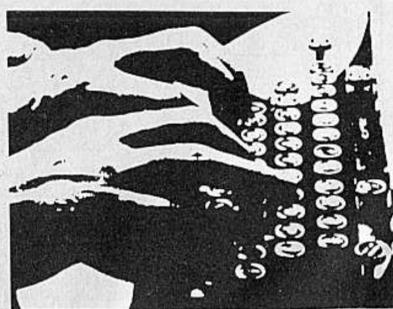
QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto





**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**
**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Il pesce in... Barili

Intervengo per fatto personale sulla lettera del signor Barili (ma quanto appare documentato! Maliziosamente quasi penserei a un cambio di consonanti nel cognome...) e sul relativo commento redazionale riguardante il rallycross di Udine, del quale — per motivi di necessità locale — ho fatto il direttore di gara.

Il punto è un po' sempre il solito: atteso che ci sono i regolamenti, bisogna o rispettarli o emendarli. Questa seconda possibilità rientra nei poteri dei Commissari sportivi, ma lo devono fare prima che un evento antiregolamentare accada e non come sanatoria a posteriori. Nel caso di Natili, il quale — fra l'altro — non ha presentato appello, i Commissari sportivi e comunque non il Direttore di gara, se avvertiti nei modi e nei termini d'uso, avrebbero potuto decidere di prolungare l'orario delle verifiche e questo l'ho fatto io stesso varie volte, anche in occasione di grosse gare internazionali.

Natili invece si è presentato solo all'ora della partenza e certamente ho sentito anch'io, come tutti, l'altoparlante annunciare il suo arrivo all'ultimo momento. Egli risultava nell'elenco dei verificati, quindi a me ufficialmente figurava essere arrivato due ore prima, aver verificato, aver partecipato al sorteggio. Lo speaker — che non è un ufficiale di gara — deve per parte sua tener desto l'interesse degli spettatori. E su questi presupposti che Natili è partito e ha ottenuto un tempo che lo avrebbe posto nel numero dei qualificati.

Secchi ha reclamato e dall'indagine è risultato che Natili non solo non si era presentato in tempo, ma non aveva nemmeno verificato. Al limite poteva non avere la patente, la licenza, non essere iscritto, addirittura non essere lui, per quello che ne sapevano gli ufficiali sportivi, sorpresi nella loro buona fede proprio da una compiacenza della Ford. In altri termini, Natili, in buona sostanza, non era un concorrente, bensì un « clandestino » che era riuscito a farsi dare una partenza.

Non discuto — non mi pare il caso — sulla fondatezza sportiva del reclamo di Secchi: come ben dice il signor Barili è un lato morale e umano della vicenda anche questo. Il rilievo del lettore è di natura giuridica e tale vorrebbe essere anche il commento redazionale, che però manca ovviamente di riscontri obiettivi. Su questo punto i Commissari sportivi non hanno sbagliato, come non ha sbagliato il Direttore di gara.

Gianni Asquini - Udine

Il dott. Asquini ha fatto benissimo a scrivervi, chiarendo così il punto di vista della direzione corsa. Magari facessero così tutti coloro che stando dall'altra parte della « barricata » — rispetto ai piloti, naturalmente — vengono spesso chiamati in causa.

D'altra parte, il nostro commento alla lettera del signor Barili era in funzione (e lo abbiamo precisato) di quanto egli stesso dichiarava, e davamo per scontato che nell'occasione Massimo Natili avesse interposto reclamo. Al dottor Asquini questo non risulta, vedremo quindi come andrà a finire, a meno che gli interessati, ora che il Rallycross è finito, non facciano il « pesce in... Barili »!

GLI SFOGHI

Quattro accuse per un Challenge

Carissimo Autosprint, vorrei esporre quanto mi è capitato il 17 settembre a Vallelunga, in occasione della 1. semifinale del Challenge FISA. Dopo la conclusione della gara, classe 1000 gruppo 1, in cui sono giunto sesto, ha avuto la malaugurata idea di esporre reclamo nei confronti del 4. arrivato.

Espletate le formalità (lire 80.000), due volentieri commissari hanno iniziato lo smantaggio, eseguito materialmente, in condizioni veramente disagiate, da due meccanici al seguito della scuderia Vesuvio. Ti basti sapere che, per pesare i pezzi, abbiamo dovuto far aprire la salumeria di Campagnano.

Alla fine, mentre il mio motore veniva riconosciuto regolare, quello del reclamato aveva il gruppo frizione sottopeso di varie centinaia di grammi. Quando mi attendevo una decisione immediata, sorgevano discussioni, che si concludevano con l'invio all'ing. No-setto, alla CSAI di Milano, dei verbali di pesatura, onde il suddetto potesse decidere se nel gruppo frizione rientrasse anche il disco. Mi risulta che l'ing. No-setto abbia fatto un telex alla Fiat, e che in conseguenza sia risultato che il motore reclamato era irregolare.

Però, dopo tanti giorni, ancora nulla si è saputo di preciso, e nel frattempo il concorrente reclamato è stato ammesso alla 2. semifinale, senza che nessuno gli abbia contestato una squalifica.

Paolo Pinardi - Napoli

Caro Autosprint, ti scrivo anche a nome di altri miei colleghi in gruppo 1 per spiegarti alcune cose che sono accadute nel corso delle gare valide per il Challenge FISA. In particolare, quanto è accaduto alla semifinale del Chianti Classico, categoria 2 litri.

In quella occasione, si è visto un pilota che capeggiava la classifica e che conosce il posto come le sue tasche « sbagliare », dopo la gara, l'entrata al parco chiuso, se n'è visto

LETTERA FIRMATA - Ranica (Bergamo) — *Cara lettrice, lei ha probabilmente ragione: vi sono moltissimi piloti dilettanti che meriterebbero di essere messi in luce, solo che è impossibile materialmente parlare di tutti. Quanto al « no » alla Castione-Presolana, ci pare che la spiegazione più semplice sia un veto alla agibilità del percorso da parte della commissione di vigilanza.*

EUGENIO MAGGI - Roma — *E' ancora troppo presto per dire con esattezza se faremo o no il viaggio che vi interessa. Quando saremo pronti, lo annunceremo sul giornale. Crediamo ad ogni modo che la combinazione che suggerite potrebbe effettuarsi.*

FEDERICO D'AMORE - Milano — *In effetti quell'articolo esiste, e serve ad evitare agli organizzatori di arrampicarsi sugli specchi per dare delle giustificazioni che a volte sarebbero solo formali. Ad ogni modo, non ci risulta che sia applicato tanto spesso, a parte il suo caso. Quanto al « dossier » che lei attende, come avrà notato qualche cosa abbiamo già scritto.*

NUNZIO BARONE - Monopoli (Bari) — *Confessiamo di non conoscere esattamente le caratteristiche dell'olio da lei citato, ad ogni modo riteniamo assolutamente scongiabile usare un lubrificante per motori marini in un'autovettura. Quanto all'additivo, lo riteniamo superfluo se la macchina è in buone condizioni.*

PIERGIORGIO CRUCIANI - Ancarano (Teramo) — *Per quanto ci risulta la F. 850 sarà riconfermata nel 1973, con un Trofeo e non più un Campionato. Saranno ammesse anche alle salite, ma non è chiaro se le monoposto in salita avranno il loro trofeo, come ora. Tutto sommato, quindi, forse vale la pena di insistere.*

FRANCO PARMIGIANI - Milano — *Le notizie sono esatte, e lei ha fatto un po' di confusione. Infatti, la notizia diceva che « con la vittoria in Canada di Stewart il Ford-Cosworth ha ottenuto la sua 50. vittoria ». E' giunto a quota 51 con la vittoria negli USA. Per la stessa ragione — cioè dopo gli USA, e non solo fermandosi al Canada — Stewart è a quota 22 vittorie in gare valide per il Mondiale Piloti.*

GIANCARLO MAZZOTTI - Cesena — *Certamente, faremo una bella presentazione del Rally di S. Marino, come abbiamo fatto per quelli precedenti validi per il Campionato Italiano.*

TULLIO TAMBURLINI - Trieste — *Il nostro consiglio è di mantenere il cerchio da 13", con una maggioranza del canale di un pollice al massimo e le stesse gomme. L'indirizzo della ABT Tuning è questo: 896 Kempton, Sankt-Mang, Ludwigstrasse 68, Repubblica Federale Tedesca.*

DESIO SCALERA - L'Aquila — *La Fiat 127 è omologata nel gruppo 1 Turismo di serie, ma in questo gruppo non si possono modificare né gomme né cerchi (veda la risposta al lettore precedente). L'alternatore è adottato ormai invece della dinamo dato che esso ha più potenza di carica anche a basso numero di giri. Il nostro direttore è di Teramo. Per la scuola di Morrogh, telefoni 06-90.33.031. L'indirizzo di Nazzeno Fren è questo: via E. Bona 5, 13051 Biella.*

RODOLFO PERUGIA - Roma — *Circa le condizioni di Helmut Marko, e le spiacevoli vicende dopo il suo incidente, avrà letto nel numero scorso di AUTOSPRINT. Nel Gran Premio di Monaco del 1970 in prima fila erano Stewart ed Amon, entrambi con le March; poi Hulme (McLaren) e Brabham (Brabham); Ickx (Ferrari) e Beltoise (Matra). Rindt era in quarta fila.*

LAMBERTO RABITTI - Milano — *E' una questione di gusti: se lo vuole, lo può far montare, riteniamo, senza difficoltà in quanto adottato da altri modelli della Casa. Altrimenti, le toccherà di continuare a « spingere » un po' di più sul pedale. Tutto sommato, la sua non è una vettura in cui il servofreno sia indispensabile.*

In relazione all'incidente accaduto al nostro pilota Gianni Cielosuro, alla Pieve-Passo Spino, vi saremmo grati se attraverso le pagine del Vs. settimanale venisse pubblicato un annuncio agli eventuali testimoni dell'incidente per chiarirne le cause che lo hanno provocato, testimonianze sia scritte che fotografiche o meglio cinematografiche.

All'eventuale possessore del filmato potremmo rimborsare il costo dello stesso oppure ci impegnamo a restituirlo dopo averne preso visione.

Certi della Vostra collaborazione anticipatamente ringraziamo e porgiamo distinti saluti.

Scuderia Genova Corse - Genova

E' con grande piacere che abbiamo visto pubblicata a pag. 3 del n. 41 di AUTOSPRINT una foto della competizione fra trattori che si è svolta a Varano. Ci sia permessa solo una precisazione, per chi non era presente quel giorno al « S. Cristoforo », e cioè che la originale gara si è disputata nell'ambito del « I TROFEO BREV. GABBIANI », competizione organizzata dalla nostra Scuderia il 24 settembre.

Ci è voluta anche la collaborazione della « LAMBORGHINI TRATTORI S.p.A. » a cui va tutto il nostro riconoscimento. Ma il divertimento è stato tale, per spettatori e piloti, che ci riproponiamo di ripetere la competizione in futuro.

Scuderia Piacenza Corse - Piacenza



Vittoria con la morale

LA COPPA

Caro Autosprint,

siamo assidui lettori e gradiremmo avere cortese ospitalità fra le pagine del giornale per aggiungere un nostro parere su quanto è accaduto in Sicilia alla Coppa Nissena.

Un grande pilota come Nino Vaccarella che ricorre a certi mezzucci per giustificare una sconfitta, che nello sport è una cosa normale, non è certamente uno sportivo, né leale nei confronti di un pilota come Mauro Nesti che nella sua carriera mai si è sognato di fare altrettanto.

Vaccarella si appella al senso sportivo e plaude ai reclami quando ben sa che nello sport la cosa che più fa onore ad un pilota è quella di saper perdere. A dimostrazione di quanto asseriamo, vi accludiamo la foto dell'enorme coppa inviata a Nesti da un gruppo di Siciliani. Come si può leggere, nella targhetta c'è scritto:

« Gli amici Nisseni a Mauro Nesti, vincitore morale della XIX Coppa Nissena »

E' strano che queste cose vengano capite dagli sportivi e non dai diretti interessati.

Un gruppo di sportivi toscani
(seguono nove firme)

Cari amici, chiariamo subito una cosa importante: a proposito della « faccenda » Nesti-Vaccarella, crediamo che Autosprint sia stato il più obiettivo possibile, pubblicando una cronistoria del fatto, il parere di Vaccarella, le ragioni di Nesti, e tutto quanto potesse essere utile a formarsi un'opinione sul caso.

Detto questo, vi facciamo notare che la « sportività » è una gran bella cosa, e che le realtà regolamentari sono meno piacevoli, ma ci sono. Vogliamo semplicemente dire che — rovesciando il vostro discorso — anche per Nesti si potrebbe dire che « bisogna saper perdere », e che anche Vaccarella potrebbe definire « mezzucci » il partecipare a gare con la vettura sottopeso. Non è vero...?

un altro arrivare al parco chiuso con uno scarico libero che sembrava un GTA, ed altre macchine con assetti che sembravano prototipi.

Per cui, aiutato da due compagni di classe, e con ben 180.000 lire di spesa, abbiamo fatto verificare tre vetture per il differenziale e per l'assetto. Il risultato, lo sapete già. Appena in officina, ci sentiamo dire la prima novità: l'assetto può essere contestato solo due ore dopo le verifiche antegare. Quindi, trascorso tale termine, uno ha a disposizione tutto il tempo che vuole, prima della gara, per farsi l'assetto che gli pare.

Per quanto riguarda gli autobloc-

canti (sono di serie nella Alfa 2000 coupé), allo smontaggio il verificatore non c'era, e non ha potuto vedere che tre autobloccanti non uscivano neanche a martellate, mentre invece uno (il mio), appena tolti i bulloni è venuto via con tre dita.

Ma forse è meglio che non ci fosse, perché forse sarebbe riuscito a convincermi che quello irregolare era il mio!

Franco Selvatici - Bologna

Ho avuto la disavventura di iscrivermi alla Coppa del Chianti. Il termine « disavventura » è giustificato da quanto segue.

In prova, esco di strada, e dopo di essa c'era tutto il tempo di rimettere la mia vettura sul percorso per darmi modo di tagliare il traguardo, avendo il carro attrezzi a non più di 10 metri. Dopo aver dedicato gran parte della notte a rimettere in sesto la mia macchina, il giorno della corsa mi sono sentito comunicare, sulla linea di partenza, che non potevo prendere parte alla gara in quanto non avevo terminato le prove ufficiali. E questo non ostante fossi un semifinalista del FISA, e non avessi potuto per ragioni di lavoro partecipare alla semifinale di Vallelunga. Pertanto, questa decisione rendeva inu-



SERGIO CARLI - Arezzo — *Può provare a chiedere le foto alla Ferrari, 41053 Maranello (Modena). Quanto ai films, stiamo definendo il programma. Ickx al volante di vetture Ferrari ha vinto, sin'ora, sei gran premi validi per il mondiale.*

DOMENICO PIERINI - Gubbio (Perugia) — *Nessuna critica. Ognuno è padrone dei propri gusti, e noi non possiamo certo cambiare il giornale per venire incontro... Speriamo solo che i suoi gusti e i nostri scritti tornino a coincidere.*

TONINO CRESTANI - Pratrivero (Vercelli) — *Questi gli indirizzi: Andrea de Adamich, via G. Frua 21/8, Milano; Arturo Merzario, via Morgagni 15/1, Modena; Wilson Fittipaldi, rua Leonor Quadros 290, San Paolo, Murumbi, Brasile; John Surtees, Station Road, Edenbridge, Kent (Gran Bretagna).*

ANDREA CASINI - Grosseto — *Caro Andrea, non essere così drastico. E poi, Merzario merita una B.3 (o B.4 che sia), e non una B.2 più o meno aggiornata. Vedremo cosa decideranno a Maranello. Per ora, non ha corso a Brands Hatch, come invece era stato preventivato.*

V. MANCINO - Roma — *Grazie per i complimenti. La vettura cui si riferisce crediamo sia la Fiat-Giannini 590 di « Kalogher » preparata da Lanini di Ostia.*

GIULIANO BELLUCCI - Chiusi Scalo (Siena) — *L'indirizzo della Méan Motor è il seguente: 38 rue Mandeville, Liegi-Guilleminne (Belgio). La Méan non produce dune buggies, ma piccole granturismo con carrozzerie in vetroresina e gruppi motori sia VW che Renault, Peugeot, Ford, ecc.*

GIORGIO PAPERINI - Cevoli (Pisa) — *Può provare alla editoriale Domus, via Monte di Pietà 15, Milano.*

ALDO MOLINARI - Sarezzo (Brescia) — *Commissari di percorso si diventa, normalmente, attraverso corsi di abilitazione fatti dagli Automobile Club. Si rivolga all'ufficio sportivo dell'AC di Brescia (via XXV Aprile 16), per sentire se hanno qualche corso in preparazione.*

ANTONIO GIULIANI - Bologna — *A Bologna no, ma abbastanza vicino di piste per karting ce ne sono abbastanza. Per te, quindi, si proporrebbe il problema del trasporto, visto che ancora la patente non ce l'hai. Di piste ce ne una a Carpi, una a Pinarella di Cervia, a Reggio Emilia, a Fano.*

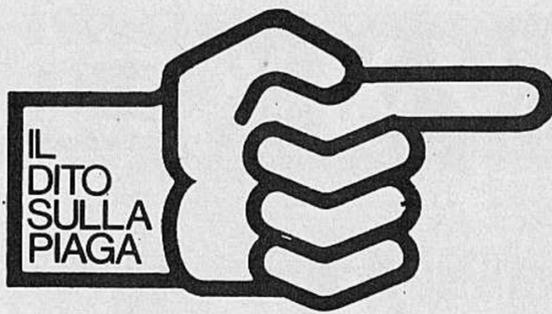
ENZO CERRONE - Roma — *La patente è indispensabile, ma non è tutto. Infatti, per fare delle regolarità ci vuole una « licenzina » rilasciata dall'AC, mentre per i Rallyes, anche nazionali, ci vuole la licenza di II categoria. Con una tessera stampa si entra di norma nei circuiti, ma non si va nei box. La tessera può servire per farsi rilasciare un lasciapassare dagli organizzatori.*

FAUSTO DE LORENZI - Dongo (Como) — *Infatti, il libro è in inglese e non ne esiste una traduzione italiana. Ad ogni modo, anche per le molte illustrazioni, può essere una buona « scusa » per imparare la lingua, no? Per acquistarlo, si rivolga alla Libreria dell'Automobile, galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.*

ROBERTO DALMONTE - Bologna — *Non è vero che non corre nessuna Honda nella classe 500 gruppo 2. Nello scorso anno ed all'inizio di questo, ha fatto qualche apparizione una Honda 360 maggiorata preparata prima da Romeo Ferraris poi da De Vecchi. Ma i risultati non sono stati granché, forse per difficoltà di cambio. Vedremo se nella prossima stagione essa verrà riproposta.*

suona le trombe della

stebel
da 20 anni produce solo trombe



La marcia su ROMA

responsabili del comportamento della Rai-TV nei confronti del nostro sport. Quindi non veniteci poi a raccontare che voi di Autosprint, seguendo a fare polemiche frivole, il vostro dovere lo avete fatto! Altrimenti vi metteremo al livello dei capi della Rai-TV, e sapremo con chi avremo a che fare, e cioè: con persone che buttano il sasso e poi si affrettano a nascondere la mano, come del resto fanno già moltissimi in Italia.

E' ora che qualcuno dica alla Rai-TV che, se tiene conto degli indici di gradimento quando ci riempie di calcio, con tanto rispetto per chi gradisce questo peraltro bellissimo sport, la medesima Rai-TV deve tener conto degli indici di gradimento dei cittadini italiani, ai quali piace il motorismo in genere, circa il quale ci risulta che, come indice di gradimento, venga subito dopo il calcio. Altro che ignorare il nostro sport, o se non lo si ignora lo si mette in ridicolo con delle riprese schifose.

Noi da parte nostra, abbiamo già parlato con parecchi onorevoli, ma certamente capirete che un conto è parlare a nome di un gruppo, un conto è parlare a nome di tutti i vostri lettori.

Eugenio Rompianesi
Salvaterra (Reggio Emilia)

Chi vi scrive è un numerosissimo gruppo di tifosi «ferraristi» di Modena, Reggio e Parma. Ci rivolgiamo nuovamente a voi, dopo aver già scritto e non aver ottenuto niente, circa la polemica, ancora fatta a parole e mai a fatti, nei riguardi della nostra Rai-TV ed i suoi rapporti con l'automobilismo.

Vi vogliamo subito dire che finché vi limiterete a far polemica su Autosprint circa ciò che la Rai non ci dice o non ci fa vedere, quei signori della Rai-TV se ne infischieranno perché, molto probabilmente, i «capi» non leggono neppure Autosprint. Se invece voi, a nome di tutti i vostri lettori ed appassionati di automobilismo e motociclismo, vi decideste a prendere per la giacca qualche onorevole deputato, di qualsiasi partito, pregandolo di rendersi interprete in Parlamento del comportamento della Rai-TV verso il nostro sport e del nostro enorme disgusto, siamo convinti che la faccenda cambierebbe aspetto.

Un deputato può — ed anzi è suo preciso dovere — interrogare il governo ed eventualmente il ministro responsabile di questo. E' mai possibile che in uno stato democratico l'ente preposto alle informazioni venga meno al suo preciso compito di informare i cittadini di ciò che succede nello sport, senza che nessuno intervenga?

Se non farete qualcosa, sappiate che viriteremo

Siamo allibiti! Ma cosa pretendere da noi, che chiudessimo gli uffici e — direttore in testa — la redazione facesse una sorta di «spedizione punitiva» nella capitale a prendere per il bavero, come dite voi, tutti gli onorevoli che capitassero a tiro?

Va bene che siamo in clima rievocativo della marcia su Roma, ma non vi è venuto il sospetto che forse domandate un po' troppo al «vostro» Autosprint? Siamo perfettamente al corrente di quelli che sono i doveri di un giornale, così come dei suoi limiti. E non è compito nostro, crede-

teci, fare di più di quanto abbiamo fatto (anche un referendum, nel 1966) o di quanto facciamo per cercare — se non altro — di suscitare una qualsiasi reazione nell'amor proprio dei televisivi addetti — si fa per dire — ai «lavori autosportivi».

Autosprint è un giornale di cronaca sportiva, non un foglio di politica o di costume. Ci sono, è vero, aspetti extra-sportivi che vale la pena trattare, ma nel caso in questione abbiamo il dovere di pretendere dai nostri lettori un comportamento meno «fanatico»

di quello da voi tradito nella vostra lettera.

Tutto sommato, meglio prenderla in ridere. Vi immaginiamo, cari lettori (per poco, visto che ci siamo autocaricati del vostro disprezzo...) ad inseguire i vostri onorevoli locali ed a tediare (loro si saranno annoiati a morte) con questo problema dell'automobilismo alla TV. Sappiamo che la Rai è esasperante, a volte, lo sappiamo bene, ma ora sarebbero ben altre le interpellanze che un onorevole dovrebbe sollevare al parlamento nei riguardi del monopolio radiotelevisivo.

Abbiamo il PIGNA che ci meritiamo!

CONTINUAZ. DA PAG. 46

continuato. Segno che Pigna, ad onta della vicinanza del «grosso tecnico» Mario Poltronieri, ha voluto dare dimostrazione della sua mastodontica competenza «anche» nel settore motoristico. Infatti a Poltronieri è stato concesso ben poco tempo per rivolgere domande tecniche perché lo showman ha ritenuto opportuno far tutto da solo e, addirittura, contestare Emerson.

E in questo caso più che un commento o una critica ci appare più efficace riportare, parola per parola, l'intervista «esclusiva» di Pigna.

Dopo aver voluto accanto a sé Poltronieri «per farsi aiutare» Pigna ha esordito dicendo: «Bene, io farei un po' di domande da uomo della strada poi magari ti cedo la stecca per le domande un poco più pesanti (!!!). Emerson Fittipaldi, punto primo, ho sentito che la chiamano El rato, che significa il topo volante (libera traduzione del Pigna, n.d.r.), perché?».

Ovviamente Emerson ha risposto, educatamente e senza far rilevare il grossolano errore, che era chiamato «il topo» perché era piuttosto piccolo, magro e con i denti abbastanza in evidenza quando faceva il meccanico a suo fratello Wilson. Palla al balzo colta immediatamente da Pigna il quale sottolinea: «A proposito appunto di suo fratello, Wilson, — e poi faremo una domanda che riguarda appunto i due fratelli rivali — ecco: quali sono le vostre origini italiane?» per poi raccogliere la palla al balzo per rivolgersi direttamente a Wilson: «Lei era considerato molto più bravo di suo fratello. A un certo punto i tecnici hanno cominciato a dire che suo fratello Emerson è adesso più bravo di lei. Suo fratello Emerson che ha ventisei anni, lei ne ha ventinove, più giovane... Lei è d'accordo con i tecnici sul fatto che Emerson, suo fratello, è più bravo di lei?».

Wilson: «Sì.»

Pigna: (meravigliatissimo oltre ogni limite) «Ah, è d'accordo!»

Wilson: «Sì, sono d'accordo... io ho fatto tante corse insieme con Emerson e lo so che Emerson va un po' più forte...».

Pigna: «Ho capito. Wilson, io ho l'impressione che lei sia molto bravo e anche molto simpatico e molto modesto. E qui chiedo conferma a Williams che li conosce bene tutti e due ed è un po' al di fuori della mischia (!) Non vorrei che lui avesse fatto un complimento (!!!) a suo fratello Emerson. Secondo lei, Williams, chi è più bravo dei due fratelli Fittipaldi?».

Già, chi è più bravo? C'era bisogno di Pigna per saperlo ed era assolutamente indispensabile che la domanda «intelligente» fosse posta a Williams in piena trasmissione e quindi pubblicamente. Se Pigna non sa, non parli. E se vuole farsi una cultura automobilistica sia anche tanto cortese da rivolgere certe domande assurde, inutili, e fuori della realtà, in privato. Lontano da orecchie indiscrete che potrebbero mettere in dubbio la sua «competenza sportiva». Quella «competenza» che gli è valsa la riconferma, per la terza stagione consecutiva, a un posto che avrebbe dovuto essere affidato a qualcuno che ne sapesse anche meno ma fosse più prudente e anche più umile.

Ma torniamo alla «interessante» intervista, con la «battuta» di Williams: «La risposta è ovvia (ovvia per tutti, caro Williams, ma non per Pigna! n.d.r.), nel senso che i risultati dicono sempre la verità. Emerson è Campione mondiale, Wilson non lo è.».

Pigna (che «insiste e persiste»): «Si equivalgono abbastanza...».

Quindi Pigna si è rivolto nuovamente a Emerson facendo un confronto con Pelé ma Fittipaldi ha escluso di essere più popolare del calciatore affermando tuttavia che: «adesso l'automobilismo in Brasile è quasi come il calcio (come in Italia! n.d.r.), come ricerca, come popolarità ma mai sarà più del calcio. Io sono molto contento che è già quasi vicino al calcio. Basta questo.».

Pigna, ovviamente, non è rimasto soddisfatto dalla risposta e allora ha creduto opportuno aggirare la questione riponendo il quesito sulla maggiore o minore popolarità di Pelé e Fittipaldi in base ai guadagni. O per usare il termine di Pigna, in materia di quattrini: «Secondo lei, chi guadagna di più, lei o Pelé?».

Peccato che Emerson abbia confermato che Pelé — come tutti i calciatori — guadagna più di lui. Sarebbe stata un'ottima occasione detratto poter scoprire che un pilota incassa più soldi di un goleador!

Finalmente, dopo le numerose chiacchierate di Pigna, abbiamo avuto il piacere di sentir parlare Poltronieri il quale, ovviamente, ha posto a Emerson una domanda tecnica sull'invito di Ferrari a correre per la Casa di Maranello e alla quale Fittipaldi ha risposto: «E' una cosa che mi piacerebbe molto guidare un giorno per Ferrari ma io ho parlato con il commendatore Ferrari e non aveva una soluzione per l'anno passato e allora ho deciso di continuare con la Lotus e quest'anno ho vinto il Campionato. Sono molto contento, ma io personalmente voglio un giorno guidare per la Ferrari. E' una cosa che voglio fare.».

Quindi dopo una ultima breve precisazione di Fittipaldi sull'importanza del connubio uomo-macchina-fortuna per vincere una gara (nonché un Campionato), Poltronieri ha fornito un veloce resoconto sul risultato del Rally dei Mille Minuti e sulla posizione di Raffaele Pinto che ha già consolidato la sua classifica in testa al Campionato europeo dei rallies anche se mancano ancora tre prove per assicurare il titolo al pilota italiano.

A questo punto Pigna non ha potuto far altro che ritirarsi in buon ordine e passare in rassegna gli altri sport della giornata. Felicissimo, tuttavia, di aver potuto, tra una risatina e l'altra, dar prova a decine di milioni di italiani della sua solida competenza in campo automobilistico!

g. l.

Nell'ultimo numero di settembre, Autosprint pubblicava gentilmente una lettera da me inviata per ricordare lo scomparso pilota bolognese Bruno Cantelli. Nella lettera accennavo anche alla spiacevolissima situazione nata in seguito alla morte dello stesso Cantelli: il denaro derivante dalle quote di iscrizione che spontaneamente, ciascun pilota presente a Palazuolo, teatro dell'incidente, aveva devoluto alla famiglia dello scomparso, inspiegabilmente ad un anno da quella tragica giornata non era ancor pervenuto ai genitori di Cantelli.

Finalmente, proprio in questi giorni, gli organizzatori del circuito di Palazuolo si sono fatti vivi ed hanno consegnato la suddetta somma. Con la presente intendo confermare a tutti i piloti, seriamente preoccupati di quel ritardo, che ogni cosa, seppure dopo molto tempo, si è risolta felicemente.

Walter Volta

direttore sportivo del club Chiaro da Sesto, sezione Karting - Bologna

Siamo grati al signor Volta per la sua precisazione, che viene così a concludere la tristissima vicenda legata all'incidente del povero Cantelli.

tile una stagione di corse. Inoltre, cosa più importante, avevo già preso parte all'edizione scorsa della gara, con la stessa vettura, classificandomi 4.

Non c'è stato nulla da fare, mi sono dovuto inchinare di fronte alla decisione cervelotica del direttore di corsa, o chi per esso. Ma non c'era una norma della CSAI che toglieva finalmente tutta quell'importanza alla prova ufficiale, proprio per evitare casi ingiusti ed antisportivi come il mio?

Franco Flocchini - Bergamo

Ho partecipato alla finale del Challenge FISA tenutasi a Misano, ed avrei qualche considerazione da fare.

Dovete sapere che la FISA, l'anno scorso tanto ligia ai regolamenti, quest'anno si è concessa alcune... distrazioni. Il rigidissimo (l'anno scorso) regolamento prevede infatti che per essere ammessi alla finale, bisogna avere gareggiato con almeno cinque partenti per classe. Come forse ricorderete, nel 1971 tale norma fu inflessibilmente applicata nei confronti del sottoscritto.

Quest'anno, il pilota Ripani — che fra l'altro è mio ottimo amico — è stato ammesso alla finale pur avendo disputato una sola gara eliminatória, al via della quale erano solo tre partenti. Il bello è che in sede di assemblea FISA, venerdì 22 settembre a Siena, il dottor Zagato in evidente imbarazzo stabili che a decidere sulla irregolarità commessa dovessero essere i probiviri della FISA!

Cosa abbiamo deciso i probiviri ancora ufficialmente non si sa, comunque alla finale di Misano Ripani c'era. Per fortuna che, con o senza Ripani, il Challenge della classe l'ho vinto io.

Marcello De Vivo - Foggia

Un bel campionario, non c'è che dire! Pare, a leggere queste lettere che siamo stati costretti a riassumere, per ragioni di spazio, che nessuna delle finali del chiacchieratissimo Challenge FISA sia andata immune da pecche o irregolarità.

E' chiaro che queste lettere rispettano pareri personali, a volte filtrati attraverso l'amarezza o la rabbia. Ma contengono anche accuse circostanziate che non si possono ignorare. Soprattutto, da esse emana un sottofondo comune di sfiducia nella giu-

stizia sportiva che la CSAI non riesce certamente a disperdere con gli inviti — più o meno perentori — di «rivolgersi a lei per ogni controversia».

Anche la nostra Commissione è malata di lentocrazia, né la colpa è forse tutto degli uomini. Fatto sta che i piloti che hanno qualche rimozione da fare preferiscono scrivere al giornale, infischiosene evidentemente delle norme «imbavagliatorie» che pure, se esistono, avranno pure un significato.

Denominatore comune di queste accuse è la FISA. La quale, da che si è trasferita a Siena, è diventata contemporaneamente e più attiva e più critica. Noi non crediamo alle larvate (e non tante larvate) accuse di partigianeria della nuova FISA nei confronti dei piloti toscani in generale e senesi in particolare. Neppure è determinante che il vicepresidente della FISA sia anche dirigente della Squadra Piloti Senesi. Vi sono moltissime persone che occupano con scrupolo cariche apparentemente contrastanti, e poi a dirigere la Federazione Scuderie devono esserci i responsabili delle scuderie.

Piuttosto, ne esce un quadro squalido di quelle che sono le verifiche tecniche, oggi, nel nostro sport: non ostante la buona volontà e la competenza di alcuni — e chi corre ormai li conosce —, una grande superficialità e soprattutto una gran voglia di lavarsene le mani impera nelle nostre verifiche post-gara. Se a queste deficienze diciamo così «umane» aggiungete le difficoltà materiali (tipo la bilancia del pizzicagnolo a Vallelunga), avrete il quadro completo, che giustifica ampiamente lo scetticismo di coloro che si affidano alle verifiche post gara, ed il grande «odio» che hanno per esse gli organizzatori.

Con in più, l'esasperante lentezza nelle decisioni che non solo danneggia chi ha ragione, ma anche coloro che — magari dopo mesi di gare, di spese e di rischi — si vedono notificare una squalifica che avevano tutto il diritto di conoscere il più presto possibile.

Ma che non si debba proprio riuscire a fare in modo di avere decisioni tecniche e sportive entro sette giorni dalla gara contestata? Perché la CSAI non affronta questo argomento, a Taormina?

SALVATORE MELLUSO - Messina — Il suo modellino riproduce proprio la Fiat-Abarth 1000 d'albero. La Porsche carrozzata da Abarth aveva sì delle parti in comune, con essa, come fisionomia, ma era diversa.

TURI BONACCORSO - Catania — La sua vettura è molto ben restaurata, ma ad ogni modo non è del modello che è stato inviato a New York al museo d'arte moderna. Per avere ragguagli, può rivolgersi all'Abarth, corso Marche 38, 10146 Torino.

GIORDANO TRAZZI - Lumezzane (Brescia) — Al geometra Cosentino può scrivere in via San Quintino 4 bis, 10121 Torino. Quanto ai biglietti per Indy, li può ottenere scrivendo allo United States Auto Club, PO box 24001, Indianapolis, Indiana, USA.

OTTAVIO MORETTI - Roma — Caro Socio, la sua diagnosi è in gran parte giusta. Speriamo, con lei, che nel prossimo anno Vallelunga possa riprendere il suo posto nell'automobilismo nazionale, dopo aver perso quello che aveva in campo internazionale - vedi F. 2.

ANTONIO PICONA - Palermo — Per gli indirizzi, alcuni li trova in questa stessa rubrica. Gli altri sono: Ickx, rue Archimede 7, Bruzelles (Belgio); Beltoise 25 La Vallée, 91 St. Vrain, (Francia); Stewart, Clayton House, Begnins, Vaud (Svizzera); Cevert, 3 rue Paul Dérouléde, 92 Neuilly-sur-Seine (Francia).

DIEGO CARRA' - Mestre (Venezia) — Tramite la FIK, un kart costa circa 200.000 lire. La seconda domanda è un po' vaga, come certo immagina, ma si può rispondere Birel-Parilla.

GIOVANNI VALENTI - Milano — Per il disegno, un solo appunto: i passaruota sono inesistenti, come fanno i pneumatici a fare la loro escursione? Abbiamo anche letto la copia della vostra lettera a Pigna: giudiziosa e senza isterismi. Solo che la nostra tiratura è un po' inferiore...

GIORGIO CANTAMESSA - Torino e SANDRO TENTORI - Genova — Già per il prossimo GP di Montecarlo, i biglietti di tribuna cominciano ad essere un problema, vista la tendenza ormai diffusa di accaparrarli da un anno all'altro. Ad ogni modo, la cosa migliore è sempre rivolgersi agli organizzatori, fra l'altro molto cortesi, dell'AC Monaco, boulevard Albert I, Principato di Monaco. Per questa corsa, comunque, non abbiamo in progetto una «tribuna» come ad Imola o Monza.

ROBERTO VIO - Ostia Lido — Sarebbe troppo lungo, in questa sede, raccontarle la meccanica dell'incidente. Ci permettiamo pertanto di suggerirle di ordinare, al nostro ufficio diffusione, la copia arretrata di AUTOSPRINT n. 36 del 1970, nel quale sono anche le foto esclusive dell'incidente. Per il Club, abbiamo passato la sua richiesta alla segreteria.

GIUSEPPE CASALI - Fleuriez (Svizzera) — Anche se un poco assopita, la polemica riguardante la responsabilità dei conduttori per incidenti in corsa. E per questo, il ritaglio che ci manda è molto interessante.

LUIGI SANTILLO - Arma di Taggia (Imperia) — Abbiamo iniziato inserendo due autodesivi della Texaco e della Firestone-Brema nel n. 5 di AUTOSPRINT Mese, e proseguiremo con molta probabilità. Per quanto riguarda l'Alfasud, abbiamo dato il nostro giudizio vari mesi fa, nel n. 2 di AUTOSPRINT-Mese.

GIULIO BELLIBONI - Torino — Stabilisca lei stesso la fedeltà o meno alla scala prevista (1/12) dei cerchi: dato che 13" e 15" sono i diametri di calettamento dei pneumatici sui cerchi, e dato che un pollice è pari a 2,54 cm., il diametro reale di un cerchio da 13" è di 33 cm. pertanto il suo diametro in scala 1/12 deve risultare di 2,75 cm. Faccia un po' lei le misurazioni. Tenga comunque presente che le due vetture sono diverse, cioè una cosa è la B1 ed una cosa è la B2, e ciò giustifica sia le differenze nelle misure delle gomme sia le differenze estetiche delle due riproduzioni.