



Mino REITANO (al centro) dopo la registrazione della prima semifinale di Canzonissima, spiega a Galli e Merzario come si è fatto male in macchina. «Ma non guidavo io...» ha precisato il ragazzo di Fiumara. Foto sotto: Pippo Baudo scorre tra i giurati-piloti per le interviste. Si riconoscono Merzario, la Tominz, Pinto, Williams

● E' vero, è vero: la CSAI mantiene le promesse. All'ultimo convegno di Taormina il presidente Rogano enfaticamente disse «... Voglio rassicurare il sindaco di Varano de' Melegari che la promessa fattagli (di un finanziamento per l'autodromo n.d.r.) sarà mantenuta...» Infatti: sapete di quanto si parla per i coraggiosi del circuito parmense (mentre vorticano centinaia di milioni per Modena-Indy)? 500 mila lire, sì, mezzo milione! Pare che a Varano le rifiutino e alla prima corsa '73 forse ne vedremo delle belle!...

● Si rinnovano le sottocommissioni CSAI. Nella Circuiti e Sicurezza dovrebbe figurare ancora l'ing. Baccigaluppi (presidente dimissionario, sostituito dall'ing. Zamboni), ma in qualità di delegato dell'ANCAI. Dovrebbe anche entrare Merzario. Nella «velocità» Paolo Moruzzi sarebbe stato confermato «motu proprio» da Rogano.

● Frank Williams, mentre Nanni Galli tentennava si era informato anche della voglia agonistica futura di Sandro Munari. Chissà perché. Comunque il «Drago» pensa solo ai rallies e alla Stratos, ormai... Tra poco sarà anche papà.

● La Marlboro entra anche nel campionato Interserie. Ha «sponsorizzato» il pilota svizzero Herbert Muller, che colorerà biancorossa la sua McLaren 8000.

● Invece un diverso «vestito» pubblicitario avranno le Politoys di Ganley e Galli. Come è noto anche la squadra Williams è appoggiata dalla Marlboro. Ma le monoposto anglo-italiane rimarranno blu. Un designer della Marlboro è venuto a Roma apposta domenica per vedere la macchina di Williams e decidere come realizzare un «vestito» pubblicitario valido che non si confonda con i colori e le caratteristiche grafiche delle BRM-Marlboro F. 1.

CRONACA di una insolita esibizione di piloti, in una settimana di «sorprese» TV

Come hanno votato i piloti a CANZONISSIMA

| | Giugliola Cinquefanti | Gianni Nazzari | Orietta Berti | Mino Reitano | Fosca Frattino | Massimo Kavneri |
|------------|--------------------------|-------------------|------------------|-----------------|-------------------|--------------------|
| MERZARIO | 3 | 4 | 3 | 6 | 6 | 6 |
| TOMINZ | 5 | 3 | 6 | 3 | 4 | 6 |
| PINTO | 6 | 6 | 4 | 6 | 3 | 6 |
| ZECCOLI | 5 | 6 | 4 | 4 | 5 | 6 |
| GALLI | 6 | 5 | 4 | 4 | 4 | 6 |
| VACCARELLA | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 6 |

● Pare che la Ferrari abbia finalmente risolto i problemi di alimentazione che affliggono da tempo il suo 12 cilindri boxer di F. 1, facendosi approntare delle nuove pompe meccaniche di alimentazione dalla ditta bolognese Turrola-Plessey. Come si ricorderà, molti inconvenienti sono derivati in passato dal cattivo funzionamento o dal grippaggio delle pompe Lucas, costruite per i motori Cosworth che hanno un regime di quasi 3.000 giri inferiore al motore Ferrari.

● Per il rally di Montecarlo Andruet sarà ancora con l'Alpine (1800). Ma dopo?...

● Qualcuno che deve ancora farsi cucire la giacca-blu è indeciso se servirsi del proprio sarto personale o di quello che riscuote la fiducia della segreteria CSAI.

● Una delegazione sportiva ungherese visiterà l'autodromo di Imola e poi ha chiesto di andare alla Ferrari. Del gruppo fa parte il ministro dei trasporti il cui figlio si cimenta nei rallies. Con i dirigenti dell'AC Bologna in rapporti di consulenza continueranno per la realizzazione di un autodromo sul lago Balaton presso Budapest.

● La monoscocca Ferrari made in England è quasi pronta. In ogni modo la nuova macchina non si chiamerà B. 4. Resta B. 3, come evoluzione di quella che finora è nota come «ruspa» per la caratteristica forma del muso anteriore.

● La SAAB da rally punterà tutto su Blomqvist e prepara una due litri da 180 cavalli.

● A Fiorano, l'autodromo della Ferrari, prove sospese. Si lavora intensamente sulla pista. Si modificano diverse curve. Per renderle più veloci.

FERGUSON si «sdoppia» ancora?

● FERGUSON è restato alla segreteria dell'Associazione costruttori sport. Come è noto il dipendente Lotus ha, invece, lasciato lo stesso incarico dell'ASS. F. 1. Pare che stia per assumere invece l'incarico di segretario-direttore della GPDA (che Nick Syrett invece lascia, appena aveva cominciato a farla funzionare...)

● Mentre la Ferrari attende di vederci chiaro nelle sue prove per decidere o meno la partecipazione a Daytona, la Matra ha confermato che sarà presente con una sua vettura sport (almeno) affidata a Beltoise-Cevert. Invece la Mirage-Gulf vuol essere sicura di avere macchine da arrivare in fondo. Comunque se per la Ferrari l'ingaggio sarà mantenuto su 2000 dollari da Bill France è da pensare che non vada oltre Atlantico, a parte tutto.

● Mauro Forghieri sfogliava il libro «12.000 giri» del nostro LINI alla premiazione di AUTOSPRINT. Arrivato alla sezione della Tyrrell, guardando la foto della macchina 005 notoriamente a passo corto, ha esclamato «... a proposito di passo lungo!»

● Dopo la nomina di Leguezec a segretario CSI sono stati definiti anche gli incarichi di segreteria nelle varie sottocommissioni. In quella tecnica segretario è von Freithenberg, nella «Circuiti e sicurezza» mr. Brown, nei regolamenti sportivi mr. León.

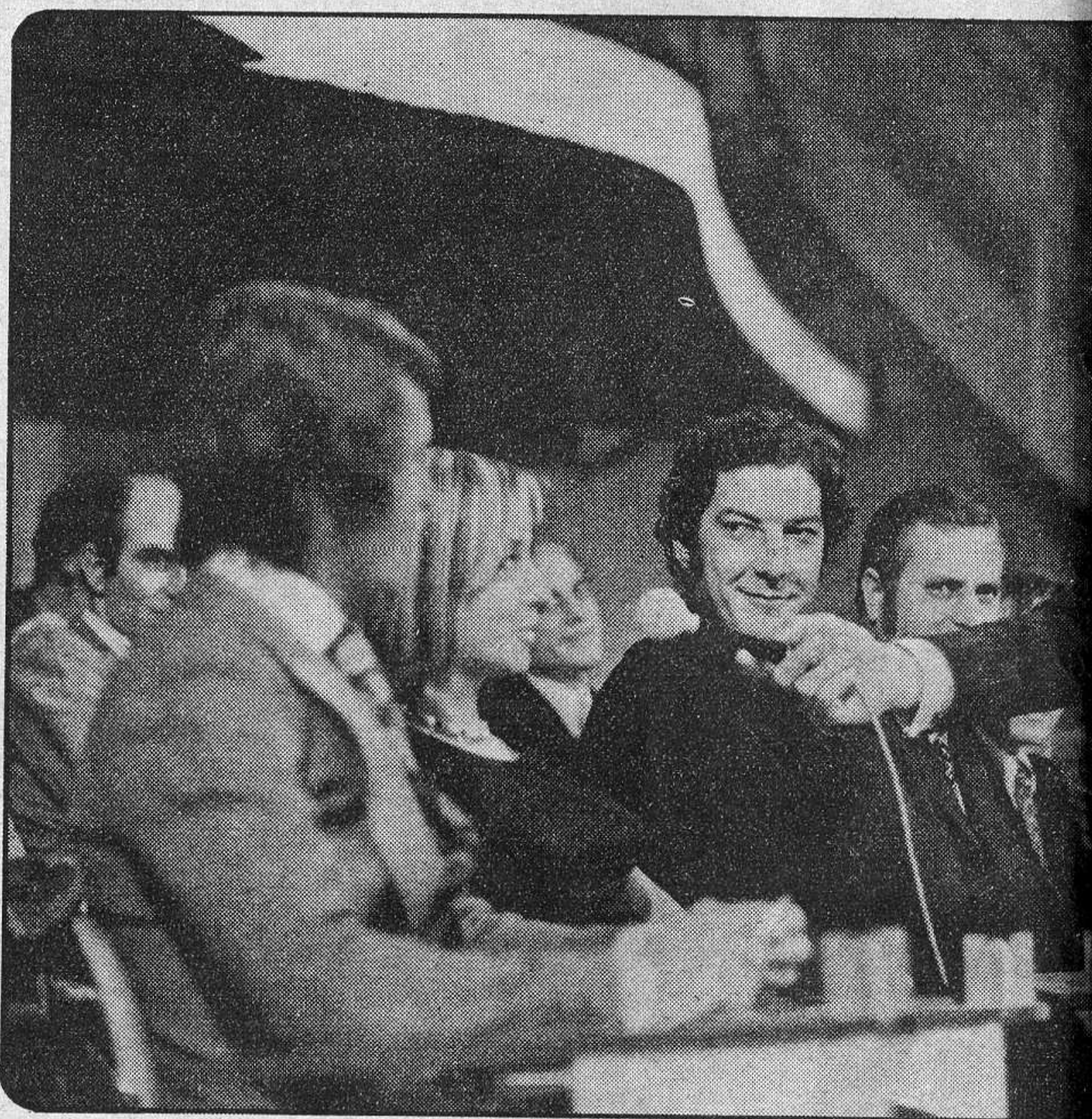
● Mr. Stanley, il rubicondo cognato che conta nella BRM avrebbe detto a un amico: «... Mi saluti l'ing. Ferrari e gli dica che mi dispiace ma Ragazzi vincerà il campionato del mondo...».

ROMA - Sergio Leone, il regista che si è fatto un nome col filone dei «western all'italiana», parcheggiò la sua raffinata «Rolls» grigia in una traversa precedente l'ingresso del Teatro Delle Vittorie e si avviò poi impettito e ben protetto da un raffinato soprabito, che lo difendeva dagli accenni di temperatura a scendere nel luminoso pomeriggio romano, verso l'atrio del teatro di Canzonissima. Lì si mischiò a un gruppetto vocante che sfoderava cartelli mal scritti, tutti dedicati (tutt'altro che con buon animo) a Loretta Goggi e alla trasmissione-oppio della TV per il popolo italiano: la fiera-lotteria delle canzoni del sabato.

«Ma chi l'è lù lì...» accennò Arturo Merzario, stupito dalla manovra e che era un po' preoccupato nel pullmino grigioceleste della RAI-TV che era stato scrutato con molto sospetto mentre sgusciava tra i contestatori. Ma non essendoci attori riconoscibili in mezzo, né a Mariangela Melato, efebica scioperante solidale (con i due milioni e mezzo pur guadagnati nella trasmissione di pochi sabati fa di questa odiata sagra del sabato che era l'oggetto della chiassata scioperaiola), né al Leone dei saloon, tantomeno a Gian Maria Volonté, immancabile animatore di rivendicazioni ormai quotidiane, passò per la mente che potevano far comodo (come notizia) coinvolgere quella diecina di giovanotti nel pullmino RAI.

Che ne sanno però di corse d'auto e di piloti? Perché era appunto un gruppetto di piloti italiani, più tre rallyman ospiti

Non è la solita



della Ford romana, quello che da via Teulada si stava trasferendo — con gli angeli custodi del telegiornale sport, Gianni Minà e Lino Ceccarelli — alle poltrone dalle quali una mezz'oretta dopo avrebbero premuto i bottoni rossi 6-5-4-3-2-1 delle votazioni in qualità di settimanale «Giuria Interna».

In realtà non li avrebbe riconosciuti in studio nemmeno il giallino (in volto) Pippo Baudo (colpa di un calcolo), che qualche onore di casa pur lo concesse ma con spocchioso sussiego, anche quando «don» Ninuzzo (Vaccarella) gli ricordò patrii lari comuni. Loretta Goggi, nervosissima, farfalleggiò invece lontano e qualcuno dei piloti ci è rimasto male, anche perché, dubbioso della propria incolumità in pullmino (visto mai con certe contestazioni...), si era immedesimato nelle preoccupazioni della bamboletta bionda, che vista così da vicino gli doveva apparire peraltro sempre più bamboletta (sbiadita) e sempre meno eccitante.

E non è a dire che questi uomini delle piste non se ne intendano di donne... «Ce ne sono di meglio in giro nei nostri boxes» sanciva Nanni Galli. «E anche qui...» rincarava Merzario, alludendo alla biondissima sbarbina Donatella Tominz, la campionessa rally di Trieste, le cui grazie avrebbero poi smosso anche il fuori fase Pippo Baudo, nella sua rapida presentazione d'obbligo dei giurati, i quali in realtà avrebbero dovuto «chiudere» la prossima domenica — sul traguardo della seconda semifinale — la serie delle giurie sportive.

Con tanti dilettanti in giro, anche quando c'è da fare gli onori di casa a personaggi di uno sport che non ammette troppo dilettantismo agonistico per esserne oggetto così distaccato in episodi simili, i più professionali si sono dimostrati proprio loro, gli ospiti d'onore arrangiati dai due colleghi del TV sport che hanno fatto per l'automobilismo più di tutto quello che

Come si «aiutano» i piloti

● Adesso che hanno tentito un anno a spasso Massimo Ciccozzi, pare che nel '73 lo facciano correre in F. Italia. E' un altro esempio, questo, del velleitarismo della nostra dirigenza sportiva nazionale. L'anno scorso a Ciccozzi fu vietata la Formula Italia e venne obbligato al passaggio in F. 3 con promesse che si sono dimostrate una vera presa in giro. Dopo che per un anno Ciccozzi non ha corso, adesso si vuol correre (così) ai ripari. Ewviva i Piani Piloti!

● L'incostituzionalità della norma che vieta ai piloti di vendere fino al 30 giugno '73 le proprie F. Italia usate o abbandonate (per passaggio in categoria superiore) diventa sempre più evidente. Qualche grana scoppierà se non trovano una via d'uscita. Anche la Fiat è molto seccata per quello che è avvenuto nel '72 con la Formula tricolore. Pagare circa 88 milioni all'anno per tre anni alla CSAI per questo campionato si è dimostrato quasi controproducente se i programmi non vengono rispettati. Per esempio di questi 88 milioni nel '72 la CSAI quanti ne ha spesi davvero per la F. Italia?

● E' una delle domande che pare sarebbero state poste a Torino alla riunione intercostruttori sportivi del gruppo ANFIA. Ma l'ing. Rogano è arrivato con troppo ritardo perché la riunione arrivasse a conclusioni concrete. Forse — con l'aria di fronda che tirava — quel ritardo aveva anche le sue ragioni...

● Luciano Trombotto è stato dall'ing. Chiti in Autodelta. Si è parlato del rally di Montecarlo per il quale l'ex Fiat avrà prestissimo la sua GTAm da provare. La copertura Jolly a questa iscrizione è davvero formale.

● L'avv. Carpi, presidente dell'ACI, pare stia portando avanti la proposta Ferrari per l'autodromo di Modena. Ha invitato a Roma il sindaco della «Ghirlandina».

sbraitano i nostri dirigenti «csaini» nelle loro «prese di contatto» con i vertici di via Teulada.

C'erano con Merzario e Galli, Frank Williams (sostituto di Fangio assente dell'ultimo minuto), Donatella Tominz (con fedelissimo accompagnatore triestino emigrato a Roma) «Lele» Pinto, che nell'intervista di rito si scorderà di nominare la Fiat, mentre invece Vaccarella e Teodorone Zeccoli diranno Alfa senza riserve a più riprese, fidando nei diritti IRI. E ancora: il piccolo kartista Giannini, che ha avuto la sua dose di applausi personali e i tre fordisti Mikkola, Roger Clark e Makinen, puntualmente confusi da Pippo Baudo. Ah, c'era anche Gianni Picchi, l'europeo Alfa, con un diavolo per capello perché Williams gli aveva «rubato» il posto di votante! Colpa sua, però, che da buon romano (di Tivoli) era arrivato con mezz'ora di ritardo! I funzionari TV, abituati alle soluzioni «politiche» per proteste del genere, accoratamente sostenute da Vaccarella che si è sbilanciato subito in una crociata d'italianità contro gli stranieri che «anche a Canzonissima tolgono il posto ai nostri piloti...», hanno rimediato con la citazione e lo «stacco» sul viso di Picchi, finalmente placato.

Professionisti seri, nonostante tutto, dicevamo. Perché i piloti, occasionalmente audaci e giudici di canzoni, hanno mostrato di non avere l'orecchio guastato dai rombi dei loro motori. E, a detta anche di chi se ne intende, hanno votato con serietà, mantenendo i punteggi su un alto livello, come era

Canzon...issima



Quello che
abbiamo
(tele) visto
e sentito

Parleremo naturalmente, nei limiti che il tempo ci consentirà, anche degli altri sport...»: con queste parole Alfredo Pigna ha iniziato e concluso il sommario della sua trasmissione. Era quasi ovvio che «tra gli altri sport» avrebbe trovato spazio — se il tempo lo avesse consentito — anche un breve flash automobilistico. Sul Rally delle Valli Imperiesi, per l'esattezza, dato che già la radio, nel corso del suo pomeriggio sportivo, ne aveva parlato. Invece è arrivato un filmato, commentato da Mario Poltronieri, sulla conferenza stampa di Enzo Ferrari e sulla consegna dei Caschi di AUTOSPRINT! Una novità (anche se già la TV si era occupata del nostro settimanale trasmettendo in diretta nel telegiornale delle 13,30 la «corsa computer») e una sorpresa soprattutto per lo stesso condotto-

Con buona pace di PIGNA...

è partito il filmato che ha immediatamente inquadrato il «Drake» intento a rilasciare dichiarazioni ai numerosissimi giornalisti intervenuti.

Terminato il flash sulla conferenza stampa di Ferrari le telecamere si sono spostate a Pontecchiano Marconi e Poltronieri ha proseguito nel suo commento: «Alla premiazione Ferrari ha fatto seguito a Bologna quella dei Caschi di AUTOSPRINT. Dopo numerose vicissitudini dovute alla nebbia, Emerson Fittipaldi è venuto apposta dal Brasile e ha ritirato il Casco iridato dalle mani di Enzo Ferrari. In questa classifica Fittipaldi precede Stewart e Hulme. Ferrari ha poi premiato (in realtà non c'è stato alcun premio n.d.r.) il suo ex collaboratore ed ora avversario di corsa Carlo Chiti, direttore dell'Autodelta, dicendo commosso: "E' giusto che lo premi, in fin dei conti l'Alfa Romeo è mia madre". Ronnie Peterson, Casco iridato d'argento lo scorso anno, ha ritirato il trofeo per la Lotus di cui è nuovo pilota per il '73 a fianco di Emerson Fittipaldi. Sandro Munari, vincitore a Montecarlo e nella Targa Florio, è il Casco d'oro 1972; Vittorio Brambilla, Campione italiano di Formula 3, il Casco d'Argento e Giorgio Francia il Casco di bronzo».

Termina qui il flash sulla premiazione di Autosprint e riappare sul video un Alfredo Pigna piuttosto teso che con sollievo può finalmente accingersi ad annunciare un altro sport, il tennis, meno pericoloso, soprattutto per lui!

La settimana televisiva comunque doveva riservarci un'altra piacevolissima sorpresa. Una giuria tutta automobilistica per il popolare torneo canoro condotto da Pippo Baudo e Loretta Goggi: «CANZONISSIMA».

Naturalmente la notizia della partecipazione dei piloti è «passata» non senza qualche suspense. Infatti, dopo una prima indiscrezione, sui giurati di sabato 9, arrivava una decisa smentita che lasciava poche speranze agli appassionati di automobilismo. Un flash d'agenzia dietro l'altro comunicava che a «Canzonissima» avrebbero vietato i rugbysti e sembrava che non vi fossero più dubbi quando, venerdì sera, a circa dodici ore dalla registrazione della trasmissione, veniva comunicato l'elenco ufficiale dei piloti partecipanti alla kermesse canora:

«La giuria degli sportivi della puntata di domani sera, che doveva essere formata dai componenti della nazionale di rugby, comprenderà invece, si è appreso stasera, (venerdì 8 dicembre n.d.r.), dieci esponenti dell'automobilismo, tra cui Manuel Fangio, Arturo Merzario, Nanni Galli, Nino Vaccarella, Carlo Facetti, Pinto, Donatella Tominz e Giannini, un ragazzo quindicenne che corre sui go-kart».

Terminata la passerella delle canzoni e gli usuali intermezzi danzanti e cantati (questa volta oltre che dalla Goggi anche dalla biondissima e fasinosa Carrol Backer) Pippo Baudo si è diretto verso la giuria dei piloti dichiarando subito, molto onestamente, di essere completamente digiuno di sport automobilistico e quindi di dover ricorrere a una serie di appunti per poter rivol-

gere domande appropriate ai campioni presenti in sala. Riteniamo che da questa semplice quanto seria esibizione di Pippo Baudo dovrebbe trarre insegnamento un altro presentatore; quell'Alfredo Pigna che, temendo di apparire meno brillante e spiritoso di altri suoi più illustri colleghi, non teme di scivolare nel ridicolo assumendo toni di intenditore anche quando è soprattutto quando, non sa assolutamente nulla dello sport di cui si sta parlando in trasmissione.

Ma torniamo a «Canzonissima» e ai piloti. La «sfilata» è iniziata con Arturo Merzario il quale ha spiegato a Pippo Baudo di essere un pilota della Ferrari insieme ad altri colleghi altrettanto noti: Ickx, Pace, Redman; quindi è stata la volta della rallyista Donatella Tominz (definita, e non a torto, da Baudo bellissima) poi di Raffaele Pinto, di Teodorone Zeccoli, di Nanni Galli il quale — seduto accanto a Frank Williams — ha offerto un piccolo dono al presentatore, «un modellino della vettura che ha vinto il Campionato del Mondo quest'anno». Nanni ha precisato che nella prossima stagione piloterà una nuova macchina, una «Frank Williams Politoys» che dovrebbe (negli intendimenti del conduttore così come in quelli del costruttore) eguagliare i primati ottenuti dalla macchina di Emerson Fittipaldi.

Dopo la brevissima intervista a Nanni Galli c'è stato un attimo di «confusione»: Pippo Baudo aveva scambiato i nomi di Roger Clark e di Hannu Mikkola interrompendo così una «presentazione» fin troppo precisa. Il discorso è poi proseguito, liscio, con il giovanissimo Luigi Giannini, figlio del costruttore di go-kart e già mini-pilota lui stesso. Alla «speranza» dello sport automobilistico è seguito Nino Vaccarella con il quale Pippo Baudo ha assunto un tono più confidenziale visto che si trattava di un «paesano» o quasi...

Dopo la «rimpatriata» con il corridore siciliano, che spera di rinnovare nel 1973 i successi ottenuti nel '71, Baudo ha fatto notare la presenza di un ultimo pilota, Gian Luigi Picchi, rimasto seminascosto alle spalle di Vaccarella, ha ringraziato tutti gli intervenuti ed ha continuato la sua trasmissione.

Come hanno votato i piloti? I risultati parlano chiaro: per il primo in classifica, MASSIMO RANIERI, hanno dato il massimo (o quasi) del punteggio, 59; a ROSANNA FRATELLO e GIGLIOLA CINQUETTI hanno assegnato lo stesso numero di voti, 51 per ciascuna; a MINO REITANO (ingessatissimo a causa di un incidente stradale... e ci sorge il dubbio che la presenza del cantante insieme ai piloti non sia casuale...): un colpo alla botte e uno al cerchio? dalla TV c'è da aspettarsi di tutto! 50 voti; uno in meno, 49, per GIANNI NAZZARO e il minimo, 44, alla sempre più paffutella ORIETTA BERTI, che — ci dicono — ha rivolto dopo un'occhiata da cagnolino tradito ai suoi giudici.

Una votazione giusta, equilibrata, senza brutte sorprese per i fans della musica leggera: una votazione che ha fatto comprendere a quanti «di automobilismo sono digiuni» che i piloti, i corridori sono uomini come gli altri: come gli altri sanno ascoltare e valutare anche una semplice, banalissima canzone che parla d'amore.

Gio' Luni

| tv | radio |
|---|---|
| Programmi dal 12 al 18 dicembre | |
| DOMENICA 17 Programma nazionale Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata. | GIOVEDI' 14 Secondo programma Ore 18,00 - Speciale sport. |
| 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. | SABATO 16 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori. |
| TV Svizzera | DOMENICA 17 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 |
| SABATO 16 Ore 22,10 - Sabato sport. | LUNEDI' 18 Ore 8,00 - Lunedi sport. Programma nazionale Ore 20,00 - Radiosport. |
| DOMENICA 17 Ore 18,00 - Domenica sport. Ore 22,00 - La Domenica sportiva. | Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti. |
| LUNEDI' 18 Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste. | 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. |

logico trattandosi di semifinale, ma valutando proprio giusto se le altre giurie — a differenza di quanto avvenuto negli altri sabati — hanno sostanzialmente concordato. Magari ci sarà scappato qualche punticino in più per Gigliola Cinquetti, eletta in loco «Cantante più sexy», o per Rosanna Fratello che faceva gli occhi dolci a Merzario (ma solo perché si era fatta scarozzare da lui in Ferrari nella pista di Fiorano per un servizio giornalistico). Mino Reitano — dopo — ha tenuto a ringraziare «Mi sono tranquillizzato — ha detto — quando ho saputo che eravate voi i giudici. Perché, sapete, così come sono messo (e indicava il busto di gesso conseguenza del tamponamento a 130 all'ora), soprattutto voi potevate capire le mie condizioni. E gareggiare dovevo, perché era una prova decisiva, questa.»

Più scanzonato Ranieri, anche lui è andato alla fine dagli amici piloti a far quattro chiacchiere, ma ancor più soddisfatto. E' la prima volta che un cantante ha un 59 (quasi en plein) da una giuria quest'anno (il punto in meno per il plenum dei 60 gliel'ha negato Frank Williams). In compenso dovrà ricomprare un paio di guanti da pista a Merzario, che erano «passati in cavalleria» due anni fa, quando Arturo glieli aveva prestati a Monza per una scena di un fumetto da corsa.

Dopo due ore buone si sono spente le luci e l'avventura canzonettistica degli «assi del volante» di Pippo Baudo è finita. E' finita senza una richiesta d'autografi, che è mancata perché i ragazzini, che in sala hanno cominciato ad alzarsi sulle seggiole quando hanno sentito la prima volta parlare di «piloti», sono stati prontamente richiamati all'ordine dagli accompagnatori, per lo più attivisti di case discografiche, saggi amministratori di applausi spontanei e gridolini eccitati quando si è nel tempio del sabato sera della brava gente italiana.

Marcellino

re della rubrica il quale, al termine del filmato, non aveva certo l'espressione di colui che si ritiene soddisfatto.

Sentir nominare AUTOSPRINT e proprio nella sua trasmissione non deve avergli fatto molto piacere, ma evidentemente i dirigenti televisivi hanno ritenuto più valido il fatto di attualità e l'importanza della manifestazione degli umori «anti» dello showman domenicale. Il quale ha dovuto, bene o male, ingoiare il rospo che, dall'espressione quasi truce del suo volto, deve essere stato particolarmente amaro...

Ma passiamo alla «telecronaca diretta» del breve servizio che ci ha mostrato alcuni dei più interessanti protagonisti della passata stagione automobilistica.

Alfredo Pigna, volente o nolente, ha dovuto annunciare il servizio seppure con un «ammirevole» distacco:

«A Modena c'è stata un'importante due giorni — se così si può dire — due giorni automobilistica con la premiazione dei maggiori piloti e l'annuale conferenza stampa di Enzo Ferrari. Ecco il servizio.» A questo punto

A richiesta dei piloti

I nuovi regolamenti della classe «100»

Per soddisfare le pressanti richieste dei piloti riportiamo di seguito i nuovi regolamenti della cl. 100 cc. 2. e 3. categoria che la Commissione Tecnico-Sportiva della FIK ha approntato per la definitiva approvazione da parte della CSAI.

II CATEGORIA

Art. 1 - Conduttori: Sono ammessi a partecipare soltanto i conduttori titolari di licenza sportiva di 2. categoria.

Art. 2 - Validità: Il presente Regolamento resterà in vigore sino al 31-12-1974.

Art. 3 - Motori: Le unità motrici sono costituite dai motori da 100 cc omologati fino al biennio 1967-1968 ed elencati nella nota in calce al presente Regolamento. Ogni motore deve essere descritto in un'apposita scheda di omologazione la cui conoscenza è obbligatoria per il conduttore.

Eventuali modifiche rese necessarie per il rafforzamento di uno o più componenti del motore stesso, potranno essere prese in esame dal C.N.K. mediante apposita richiesta, inoltrata almeno 3 mesi prima dell'eventuale applicazione dei pezzi modificati, e mandate in esecuzione, in caso di accoglienza favorevole, da parte del predetto Comitato.

Il Costruttore interessato, dovrà inoltrare circostanziata domanda e le variazioni eventuali autorizzate, formare oggetto di descrizione dettagliata col foglio di omologazione aggiuntivo edito dal Costruttore ed approvato dal C.N.K.

Art. 4 - Silenziatore: Un silenziatore efficace è obbligatorio. Esso dovrà limitare a 92 d.bels massimo, con una tolleranza di 1 phon, la rumorosità del motore a pieno regime, controllato lateralmente ad una distanza di 22 (ventidue) metri dal bordo anteriore delle piste e ad una altezza di metri 1,20.

L'uscita esteriore del silenziatore non potrà superare le misure regolamentari. Il limite di 92-92 phones è un massimo assoluto, che potrà essere controllato in ogni momento di una competizione. Ogni infrazione mette automaticamente fuori gara il pilota.

Art. 5 - Telai: Sono vietati i telai di fabbricazione estera ed i telai nazionali prototipi. Dovranno avere una carreggiata posteriore limitata tra gli 80-86 cm. misurata a centro gomme. La carreggiata anteriore quella di origine e priva di distanziali fra mozzo e fusello. Ruote anteriori e posteriori di larghezza libera, ma mantenuta nei limiti di carreggiata.

Fuselli anteriori su boccole o cuscinetti d'origine.

I telai ammessi (vedi nota in calce) devono essere di accertata produzione nazionale anteriore al 1 gennaio 1972.

Art. 6 - Pneumatici: anteriori 4,10/3,50x4; posteriori 4,10/3,50x5 delle seguenti marche: Ceat, Pirelli, Continental e Dunlop.

Art. 7 - Motori - dati tecnici e modifiche: Distribuzione fissa come da scheda. Carburatore con diametro di ammissione sino a 22Ø. Raccordo carburatore conforme al disegno ed alle quote della scheda di omologazione.

Biella, pistone e manovellismo nella condizione originale di fabbrica e come quotate nella scheda di omologazione.

E' consentita l'elaborazione interna di raccordo, pulitura del basamento motore, del coperchio valvola e dei condotti dei travi laterali del cilindro.

E' consentita la modifica della distribuzione originale della valvola rotante.

Art. 8 - Verifiche: In sede di verifiche post-gara, i commissari tecnici preposti saranno opportunamente dotati di strumenti unificati di verifica dimensionale. La dotazione di detti strumenti sarà effettuata a cura della FIK.

Art. 9 - Prezzo: Il prezzo di vendita di un kart della classe 100 cc. 2. categoria, in ordine di marcia, non deve superare le 295.000 T.T.E. (tasse tutte escluse).

Esso è così ricavato: motore Lire 105.000, telaio: L. 150.000, gomme Lire 25.000, montaggio L. 15.000.

Ad usufruirne hanno diritto tutti i piloti in possesso della relativa licenza sportiva.

Le richieste devono pervenire alla Federazione Italiana Karting.

III CATEGORIA

Art. 1 - Piloti: La classe 100 cc. Nazionale è riservata soltanto ai piloti di 3. categoria.

Art. 2 - Validità: Il presente regolamento resterà in vigore sino al 31-12-1974.

Art. 3 - Motori: Le unità motrici dei karts della classe 100 cc. Nazionale sono costituite dai motori di 100 cc. elencati nella nota in calce al presente Regolamento.

Ogni motore deve essere descritto in apposita scheda di omologazione. L'omologazione dei motori della classe 100 cc. Nazionale deve essere pronunciata entro il 31 dicembre dell'anno di scadenza del biennio.

Ad ogni omologazione avvenuta, ogni modifica che si rendesse necessaria apportare nel corso dell'anno, deve essere sottoposta alla approvazione del C.N.K. con un preavviso di almeno tre mesi e deve far oggetto di un foglio aggiunto alla scheda di omologazione.

Art. 4 - Silenziatore: Un silenziatore efficace è obbligatorio. Esso dovrà limitare a 92 d.bels massimo, con una tolleranza di 1 phon, la rumorosità del motore a pieno regime, controllato lateralmente ad una distanza di 22 (ventidue) metri dal bordo anteriore delle piste e ad una altezza di metri 1,20.

L'uscita esteriore del silenziatore non potrà superare le misure regolamentari. Il limite di 92/93 phones è un massimo assoluto, che potrà essere controllato in ogni momento di una competizione. Ogni infrazione mette automaticamente fuori gara il pilota.

Art. 5 - Telai: I telai ammessi sono elencati nella nota in calce al presente Regolamento.

Ogni telaio nudo (compreso lo/ gli impianto/i frenante/i) deve essere descritto in un'apposita scheda.

Avere una carreggiata posteriore massima di 84 misurata a centro gomme.

Per i termini di omologazione e per le eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'anno, valgono le norme del precedente art. 2.

Art. 6 - Pneumatici: anteriori 4,10/3,50x4; posteriori 4,10/3,50x5. Marche ammesse: Ceat, Pirelli posteriori; Continental, Dunlop anteriori. E. vietata la ricostruzione sia essa totale che parziale.

Art. 7 - Modifiche: Le parti componenti il motore devono rimanere di origine e devono mantenersi nelle quote espresse sulla scheda.

Art. 8 - Peso: Il peso minimo fissato in kg. 115. Esso deve essere rilevato con il kart in ordine di marcia e con il pilota in tenuta di gara.

Art. 9 - Prezzo: Il prezzo di vendita dei karts della classe 100 cc. Nazionale 3. categoria in ordine di marcia non potrà superare le L. 230.000 T.T.E. (tasse tutte escluse) esso è così distribuito: motore L. 80.000, telaio Lire 110.000 (sgommato), gomme L. 25.000, spese montaggio L. 15.000.

Possono usufruirne di detto prezzo tutti i piloti in possesso della relativa licenza sportiva in corso di validità.

AUTO SPRI NT K KARTING

LE PROSSIME GARE 17 DICEMBRE, PISTA D'ORO, Roma; gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 1. prova Torneo dei Campioni - 6 GENNAIO 1973, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 1.a prova Torneo d'Inverno - 7, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo d'Inverno - 14, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 3.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 4.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo dei Campioni - 28, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 5.a prova Torneo d'Inverno.

Karting programmato per il rilancio 1973

ROMA - La stagione agonistica del 1972, conclusa con due manifestazioni ad alto livello sportivo, quali quelle della Coppa FIK delle Regioni e del Trofeo dell'Industria di Parma, oltre ad individuare, la prima, un nuovo filone agonistico, e la seconda ribadire la ormai scontata necessità del monte premi, hanno chiuso un ciclo e dato l'avvio ad un nuovo anno. Il kart in Italia, in questi ultimi quattro anni, ha fatto dei passi da gigante verso una precisa configurazione sportiva e dimostrato, se di tanto v'era bisogno, la sua funzione altamente produttiva nei confronti dell'automobilismo sportivo. Lo scossone imposto nel 1968-1969 alla sua staticità ha dato i suoi frutti, anche se gli emarginati di allora per un complesso di circostanze (vedi mancata politica d'incentivazione verso le formule minori), hanno continuato a ruotare ai margini avvilendo se stessi.

Le innovazioni, più tecniche che sportive, hanno infoltito in questi anni il numero dei cultori, ma nel contempo l'esigenza di uno snellimento di tutto l'apparato, di formule agonistiche più valide, di una regolamentazione non più frammentaria, di un senso di riordino generale, di una responsabilizzazione del contorno, di aperture più concrete verso il sud e di una programmazione, veniva avvertita da tutto l'ambiente ormai appiattito e con segni evidenti di decadenza. La federazione pur avvertendo tale fenomeno, era impossibilitata ad intervenire con organicità a seguito della crisi succedutasi al passaggio di Gallo nelle file della CSAI. Solo nella seconda metà del 1972 la sua azione ha iniziato ad essere incisiva e determinante, creando i presupposti del rinnovamento tecnico e sportivo di tutto l'apparato. C'era anche un'azione conciliare da svolgere in qualche ambiente (Abruzzo e Sicilia) che aveva dato segni di decadimento e di distacco con una guerra fredda portata avanti inconsultamente.

L'impostazione del nuovo corso politico è cominciata con l'istituzione, della Commissione Tecnico-Sportiva onde rivedere tutta la regolamentazione così frammentaria e discordante. Detta commissione ha svolto un lavoro encomiabile; sono stati approntati regolamenti che non ammettono interpretazioni di comodo né scappatoie per i preparatori «miracolos». Il contenuto agonistico delle varie manifestazioni era un altro problema vitale per una politica di espansione. Sono stati potenziati i campionati regionali, la Coppa FIK delle Regioni, programmati gli incontri regionali e istituito con formula, almeno sulla carta probante, il campionato italiano Scuderie e Marche su cinque gare, che abbracciando un vasto arco di tempo e dislocate da Jesolo a Vibo Valentia, promettono agonismo sano e spettacolo ad alto livello.

Il problema del contenuto dei costi è stato esteso anche alla seconda categoria, e avviato per la classe con cambio. Riveduta nella regolamentazione la Formula K 250 e portata a gareggiare su tracciati congeniali, dal 1973 deve poter veramente essere l'anello di congiunzione del karting verso l'automobilismo, con una graduazione di provvedimenti che determinino il passaggio almeno verso la Formula Italia. Altri provvedimenti collaterali, tutti intesi a rimuovere lo stallo, aiuteranno il nuovo corso ad essere incisivo e determinante.

Una sola remora non è stato possibile rimuovere: quella, cioè, del ristagno al vertice di piloti. Una remora, che pur facendo parte del pacchetto delle proposte, non era possibile avviare a soluzione con le modalità del '68-'69. E' un problema in prospettiva per il 1974, con il ricercare e disporre i presupposti d'incentivazione, onde non avvilire il futuro sportivo di quei piloti destinati ad un avvenire agonistico più prestigioso.

A suon di «grana» il torneo dei Campioni

ROMA - Il karting romano, tanto maltrattato a torto o a ragione, è in fase di rilancio. Un rilancio propiziato da quasi tutti gli interessati «lazziali» che sportivamente hanno deciso di affiancare gli sforzi organizzativi del karting club di Anconia pur di riportare la Pista d'Oro ai fasti del passato, e che giunge in un periodo particolarmente felice e fecondo per il settore karting. Il clan romano non intende perdere l'autobus, anche perché nella nuova prospettiva meridionale Roma e la Pista d'Oro dovrebbero essere il punto di partenza e di arrivo di quanto potrà essere fatto sulle piste di Napoli e della Calabria.

Roma, centro propulsore del karting meridionale, e Parma, di quello settentrionale, diventeranno così i pilastri portanti dell'attività nazionale. Infatti Roma, per affiancare Parma, sta disponendo una premiazione da strabiliare (premi in denaro, rimborsi spese, rimborsi chilometrici ecc.) con premiazione finale totalitaria, tanto da far qualificare il sesto Torneo dei Campioni quello dei... milioni.

A qualificare tecnicamente il Torneo dei Campioni saranno le Case costruttrici dei motori con la necessità di mettere a punto le nuove unità motrici omologate di recente. I preparatori, poi, ai quali la drastica regolamentazione della seconda categoria ha tolto motivi di guadagno e che stanno concentrando le loro possibilità divinatorie sulla «prima», vorranno saggiare sulla pista romana le nuove «bombe».

Un inverno karting, pertanto, tutto da seguire con particolare attenzione, anche per questa corsa degli organizzatori verso cospicue dotazioni, fatte a suon di «moneta» il che se non guasta, non promette di certo una felice evoluzione. Una tendenza da contenere o perlomeno da qualificare, in modo da restare in quei canoni dilettantistici ai quali la disciplina del karting si vanta di appartenere e nei quali ha necessità di rimanere.

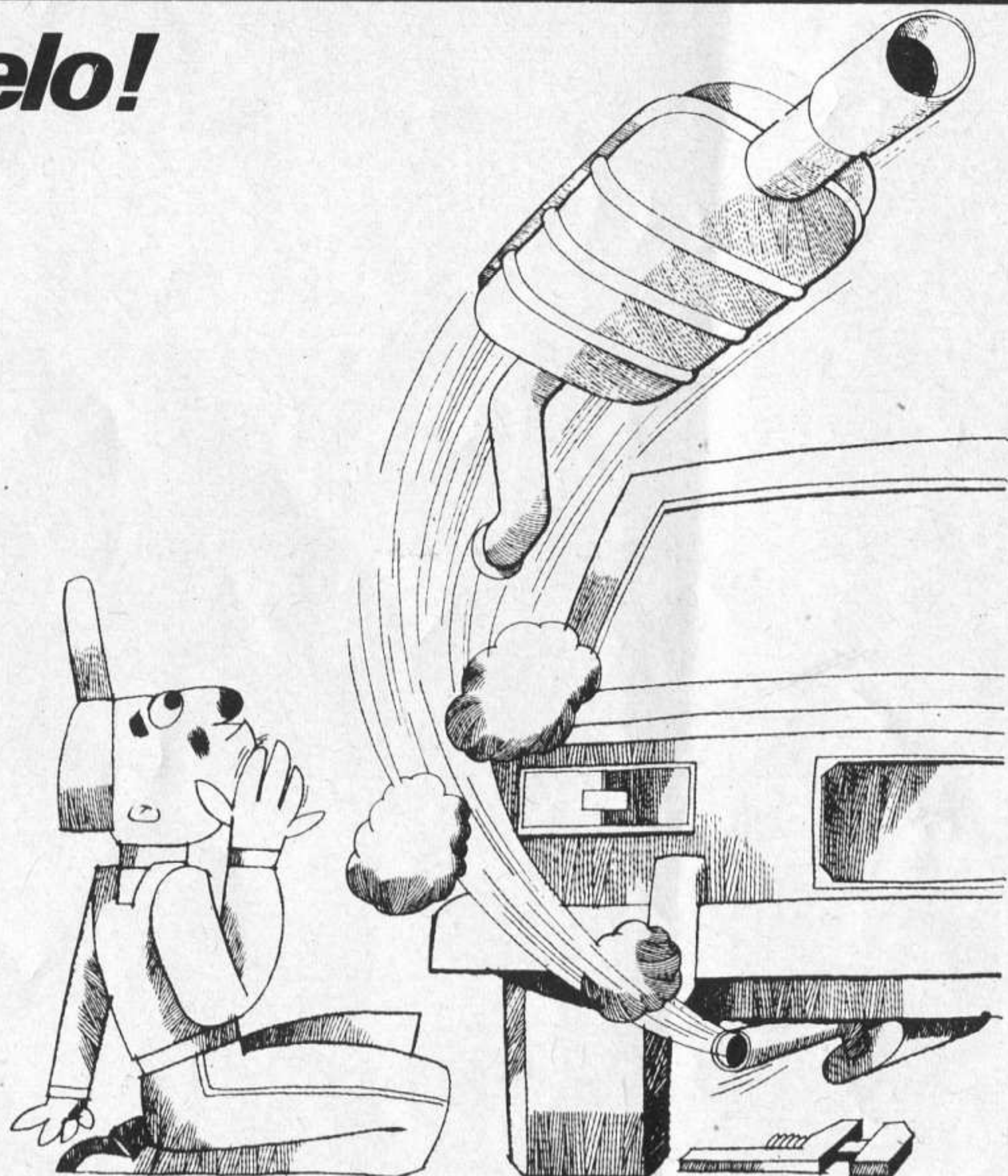
I piloti brasiliani si impongono nel karting sudamericano

EL PINAR - Doppio trionfo del Brasile nel campionato sudamericano di kart disputatosi a El Pinar nell'Uruguay: primo nella classifica a squadre e primo nella classifica individuale grazie alla brillante affermazione di Carol Figueredo che ha battuto i migliori kartisti argentini, cileni, peruviani e uruguayani. Fin dalle prime prove ufficiali la squadra argentina, rappresentata nell'occasione dai componenti il Team Hollywood (nel quale non molti anni or sono ha iniziato la sua carriera l'attuale Campione mondiale conduttori Emerson Fittipaldi), si è qualificata come una delle più serie pretendenti al titolo in palio. La superiorità dimostrata sia nelle prove che nella qualificazione dei suoi piloti, è stata poi ampiamente dimostrata nella gara. Il gran favorito della corsa, il brasiliano Rene Lefti ha dovuto cedere la prima posizione al connazionale Figueredo, mentre l'argentino Jorge de Amorruetu non ha potuto che classificarsi terzo.

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate ricambi originali **FIAT**



Questi «kits» fanno furore

I kits (di cui vedete accanto una selezione già realizzata), costano circa L. 3.500 e non ci risulta che in Italia ci sia un distributore. Pensiamo che siano ottenibili per posta alla **Multi Sport, 94 Boulevard de Sebastopol, Paris 3ème o da Mike and Sue, 15 Bell Lane, Eaton Wick, Windsor SL4 6LQ, Inghilterra.**

a Londra e Parigi

LONDRA - Gli appassionati di modellini in cerca di soggetti diversi, da aggiungere alla loro collezione, proveranno interesse per la serie John Day, nata in Inghilterra ma ormai molto diffusa, anche se è in vendita soltanto in Francia e negli Stati Uniti, oltre che in Inghilterra s'intende.

La serie comprende alcune vetture inconsuete, che non sarebbero forse redditizie, come produzione commerciale di massa, dato che il prezzo è abbastanza elevato, giustificato però da una certa rarità, che dovrebbe aumentarne il valore per il collezionista appassionato.

Vengono venduti soltanto sotto forma di kit e, quasi a sottolineare

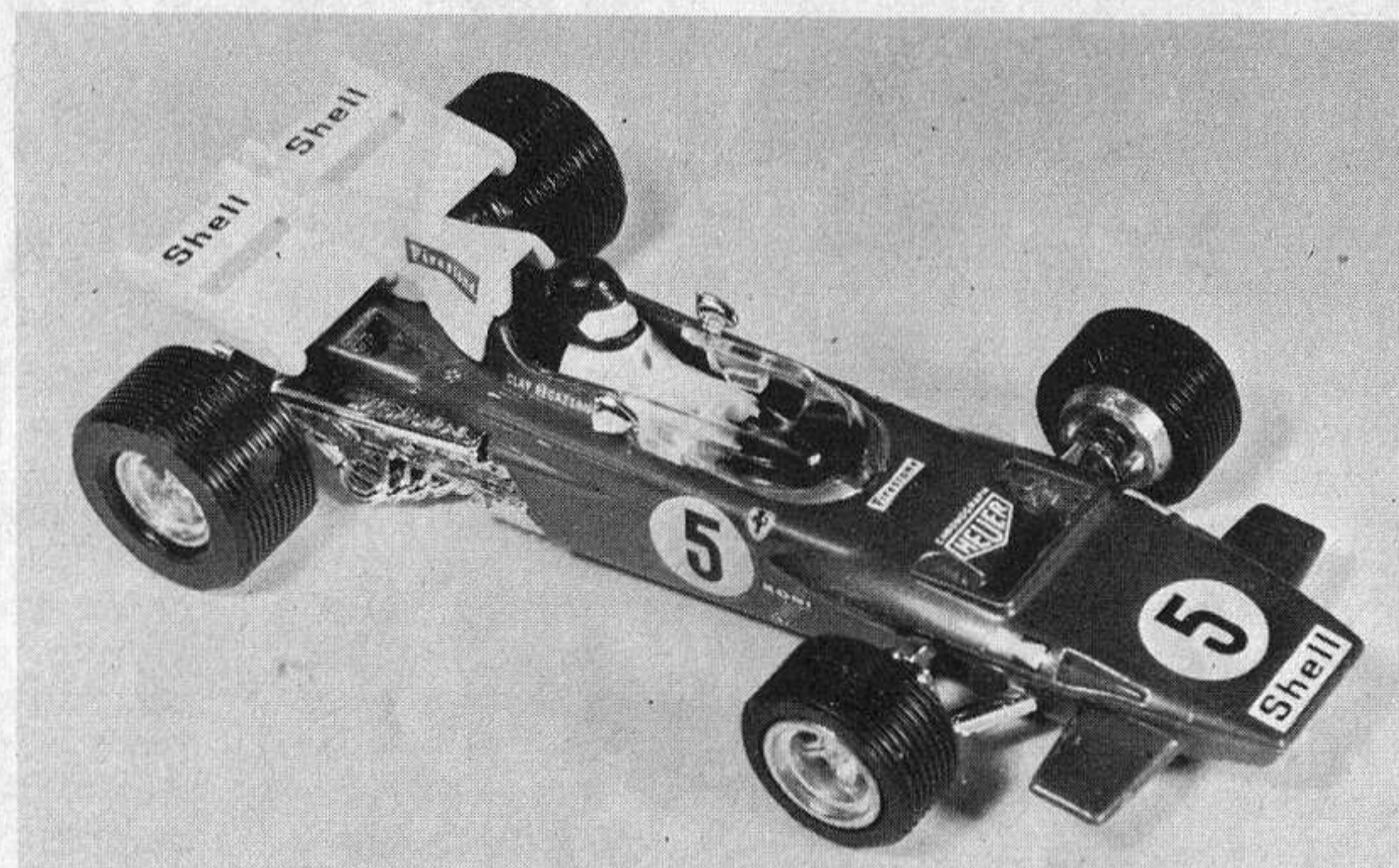
che si tratta di «pezzi» per collezionisti e non di giocattoli, hanno ruote fisse. Il materiale è il solito metallo tenero, che si può rifinire con facilità usando una lima. Se si dovesse commettere qualche errore, è facile procurarsi pezzi di ricambio. Le istruzioni che accompagnano i kits sono semplici, per cui è prevista una certa intelligenza, da parte del «costruttore», e vengono inviate anche serie complete di decals, che raffigurano le vetture in gare specifiche.

La scala non varia, è sempre 1:43 e diamo qui di seguito l'ELENCO DEI KITS disponibili, che manifestano una certa predilezione per Le Mans.

Le vetture disponibili

1914 GP Mercedes Benz (con decals della vettura vincitrice al GP di Francia); 1954 Ferrari 374 Plus (vincitrice a Le Mans); 1938 Alfa Romeo 8C2900 (vincitrice Mille Miglia); 1966 Brabham BT19 (vincitrice GP d'Olanda); 1924 Alfa Romeo P2 (vincitrice GP di Francia); 1951 Jaguar tipo C (vincitrice a Le Mans); 1953 Jaguar tipo C (vincitrice a Le Mans); 1937 Bugatti T57S (vincitrice a Le Mans); 1951 Ferrari 375 F.1 (vincitrice GP d'Inghilterra); 1921 Duesenberg GP (vincitrice GP di Francia); 1950 Talbot (vincitrice a Le Mans); 1970 Lotus 72 (vincitrice GP d'Olanda); 1972 Lola T280; 1968 McLaren M7A (vincitrice GP d'Italia); 1960 Ferrari TR60 (vincitrice a Le Mans); 1949 Ferrari 166 (vincitrice a Le Mans); 1963 Ferrari GTO (vincitrice cat. 95 Nurburgring 1000 km); 1935 Lagonda 4.5 litri (vincitrice a Le Mans); 1970 March 701 (vincitrice GP di Spagna); 1971 Tyrrell (vincitrice GP di Spagna); 1958 Porsche RSK (vincitrice Targa Florio); 1960 Maserati Tipo 61 (vincitrice 1000 km del Nurburgring); 1955 Mercedes 300SLR (vincitrice Mille Miglia); 1931 Alfa Romeo 8C (vincitrice a Le Mans); 1925 La Lorraine (vincitrice a Le Mans); 1960 Ferrari 250GT (vincitrice cat. GT, Le Mans); 1923 Chenard et Walcker (vincitrice a Le Mans); 1938 Delahaye 135 (vincitrice a Le Mans); Lotus 49, 3 versione 1968, 1 1969 e 1 1970.

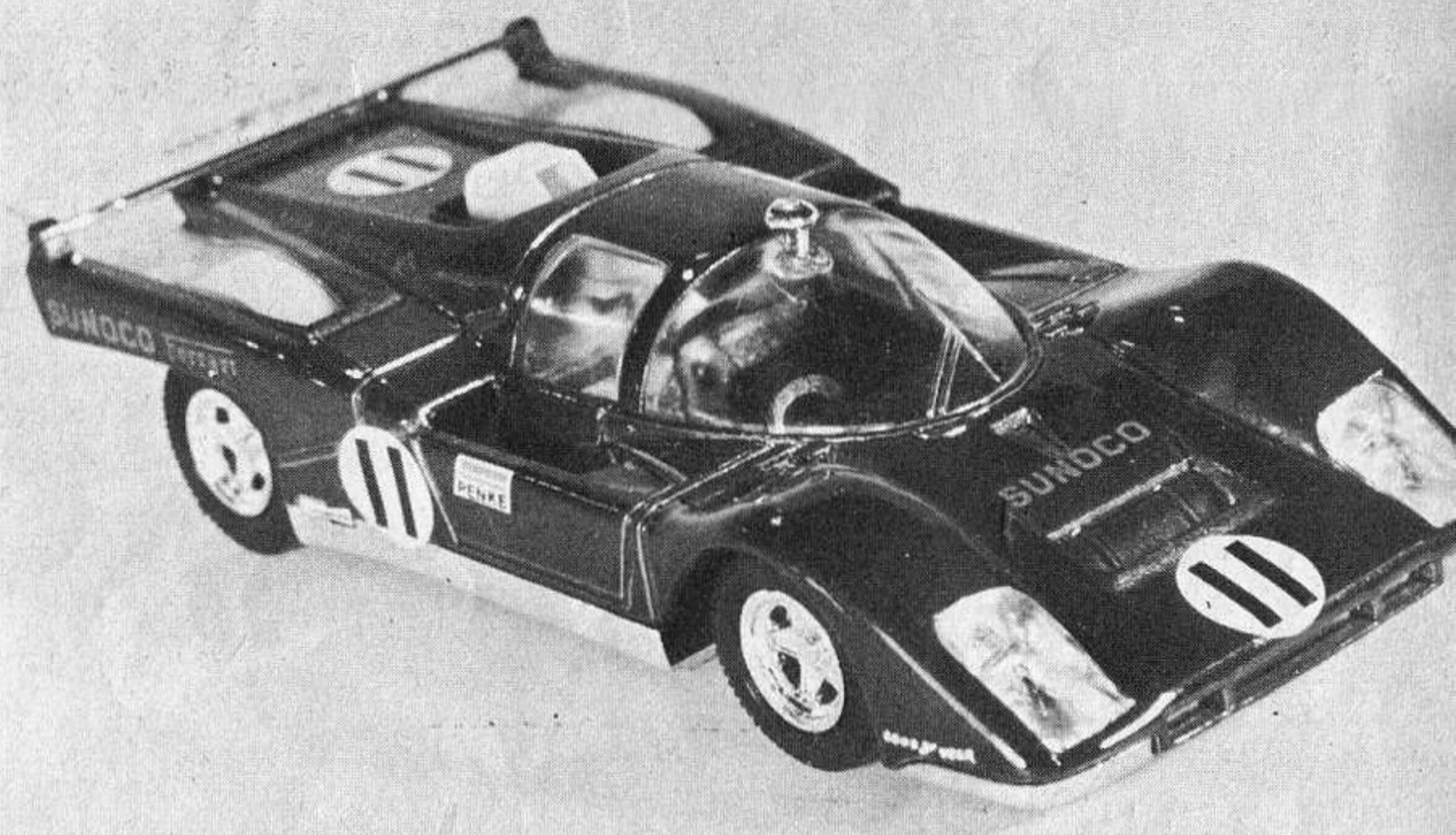
Le FERRARI sempre preferite tra i modellini



La B2 con gli ammortizzatori discussi

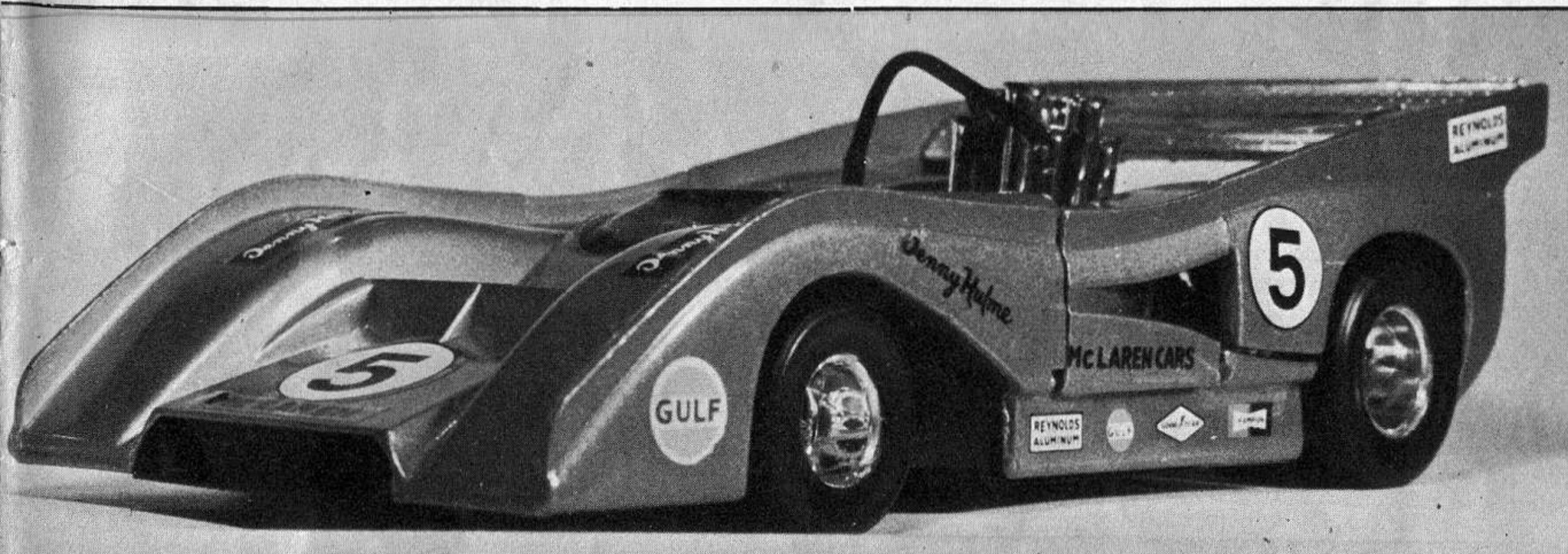
FERRARI 312 B 2, modello della Dinky Toys. Questa Ferrari, lunga circa 120 mm, riproduce con notevole fedeltà al vero la famosa e discussa monoposto F. 1 schierata dalla squadra nel campionato mondiale 1971. Le sospensioni sono completate dagli ammortizzatori orizzontali posti sotto il grosso alettone biplano. Molto curata la riproduzione del motore boxer dodici cilindri che, con le dodici «trombe» di alimentazione e i tubi di scarico, sembra pronto a ruggire sulle piste. Le ruote sono del tipo veloce, proprio come si addice a un bolide da Grand Prix.

e la 512 «americana»...

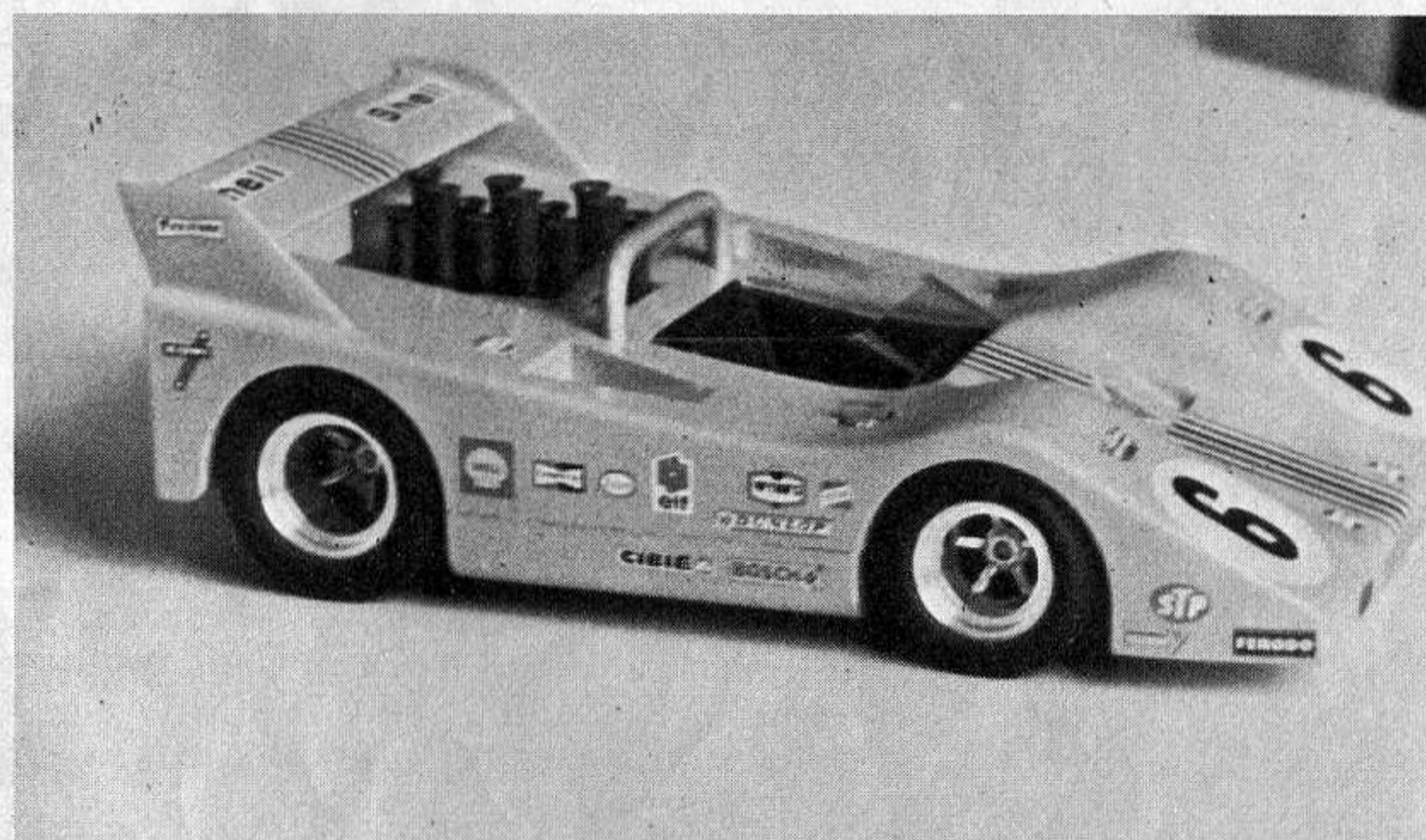


FERRARI 512 M SUNOCO. Riproduzione, quarantatré volte più piccola del vero, presentata dalla Solido. Questo modello rappresenta la «cinque litri» di Maranello che ha disputato alcune gare del campionato mondiale marche 1971, schierata dalla scuderia americana Sunoco e preparata da Roger Penske. Come l'originale, la miniFerrari della Solido è dipinta in azzurro metallizzato con fregi e scritte gialle.

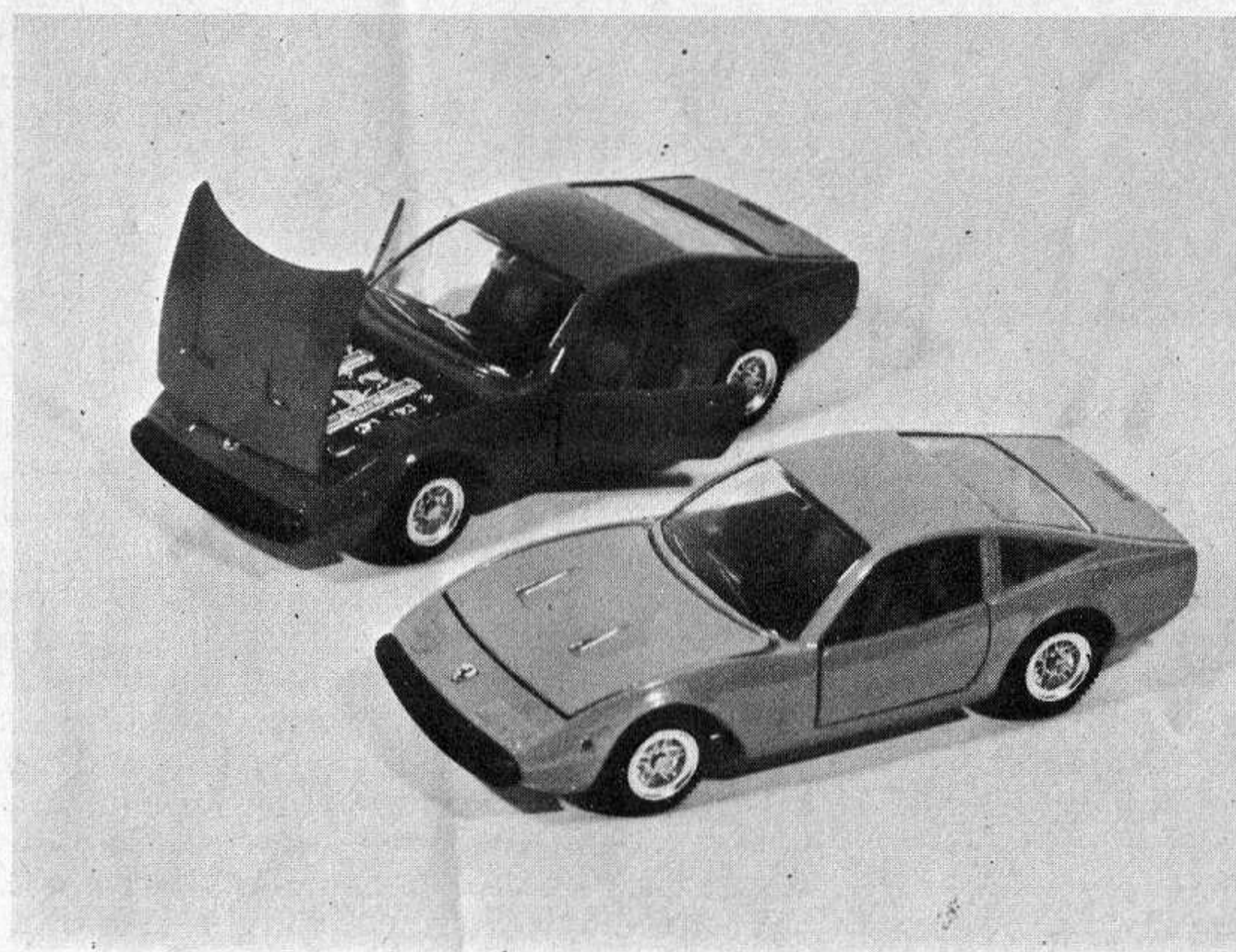
I «mostri» CAN-AM fanno scuola



McLAREN M8F Can Am, un nuovo maximodello Politoys. Tutto è super in questa riproduzione: le dimensioni, ventiquattro volte più piccole del vero; la verniciatura, che è arancione-dorato; l'abbondanza di dettagli; la precisione di tutti i particolari. Il grande cofano posteriore è interamente sollevabile e consente di ammirare una buona rappresentazione del potente motore V 8 sormontato da otto «cannoni» di alimentazione di diversa lunghezza. Anche le portiere (chiamiamo così i piccoli sportelli laterali, necessari per regolamento) sono apribili. Molte, ed esatte, le scritte pubblicitarie che caratterizzano le vere McLaren come tutte le altre vetture tipo Can Am.



Questa McLaren invece non si vende. Copiando un po' da tutti i modelli, ma lavorando soprattutto con la fantasia, **ALBERTO FERRARI** da Parma, usando lamierino d'ottone, legno di balsa, stucco da carrozziere ecc., ha costruito questo «mostro» Can-Am 12 cilindri che misura 27 centimetri di lunghezza, circa in scala 1:15. Un modellino piacevole da vedersi, minuziosamente rifinito; tecnicamente ci sembra abbia il passo troppo corto.



◀ Con 1000 lire una 365 GTC

Chi non può comprarsi la Ferrari 365 GTC, presentata al Salone di Ginevra dello scorso anno (carrozzeria Pininfarina) può consolarsi col nuovo modellino presentato dalla Mebetoys del Gruppo Mattel. Realizzato in metallo pressofuso, questo modello, che è in scala 1:43 rispetto al vero, dispone di cofano anteriore sollevabile, portiere apribili, riproduzione del potente motore V 12, interni completamente arredati. L'abitacolo si presenta particolarmente curato: come nella realtà, il cruscotto è nero antiriflettente, i sedili sono dotati di schienali reclinabili e di poggiatesta, la leva del cambio è cromata. E' disponibile in tre diversi colori ed è in vendita a mille lire nella confezione a vetrina tipica della serie «Gran Toros». (Lunghezza mm 106. Prezzo L. 1.000)

Riusciamo finalmente a trovare spazi
servizi dal SALONE di TORINO



Anche l'eleganza si
addice ad una «pulce»:
è il caso
della versione GT
della Puma,
presentata a Torino
dalla ditta Gatto

La danza

Nonostante che l'autunno non sia certo la stagione più propizia per il proliferare delle pulci quest'anno dobbiamo ricrederci: naturalmente stiamo parlando delle dune buggy e della loro calata in forze al Salone di Torino dopo le timide apparizioni di pochissimi costruttori negli anni passati. «Pulci» proposte in più versioni, da quelle più sofisticate a quelle fatte in casa o giù di lì, sono state ammirate dal pubblico al pari di altre vetture a conferma dell'interesse crescente verso questo tipo di evasione a quattroruote; molte quindi le novità, gli aggiornamenti, le specializzazioni

reni cedevoli; si tratta di un cingolo gommato applicabile alle ruote posteriori del Desertm che diventa così una specie di «gatto delle nevi». L'accessorio, particolarmente interessante per chi fa il fuoristrada, costa circa 220 mila lire. Infine la ditta bolognese propone una edizione americana-neggiante del Maggiolino, con la parte posteriore a nudo, ruote larghe, tubi di scappamento cromati, fari in più frontale rielaborato ed «incattivito». Non per nulla la versione «giovane» si chiama CALIFORNIA in omaggio forse a questo stato che ha tenuto a battesimo le ultime novità fuoristra-

ficiente 1000, con 48 cavalli; le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti ed i freni anteriori a disco; peso inferiore ai sei quintali. Il prezzo di questa interessante realizzazione, che sarà commercializzata nei primi mesi dell'anno prossimo, dovrebbe essere inferiore al milione e trecentomila lire, quotazione estremamente concorrenziale se si pensa che si tratta di una vettura nuova di fabbrica e una delle più veloci del mercato (circa 140 orari la velocità massima).

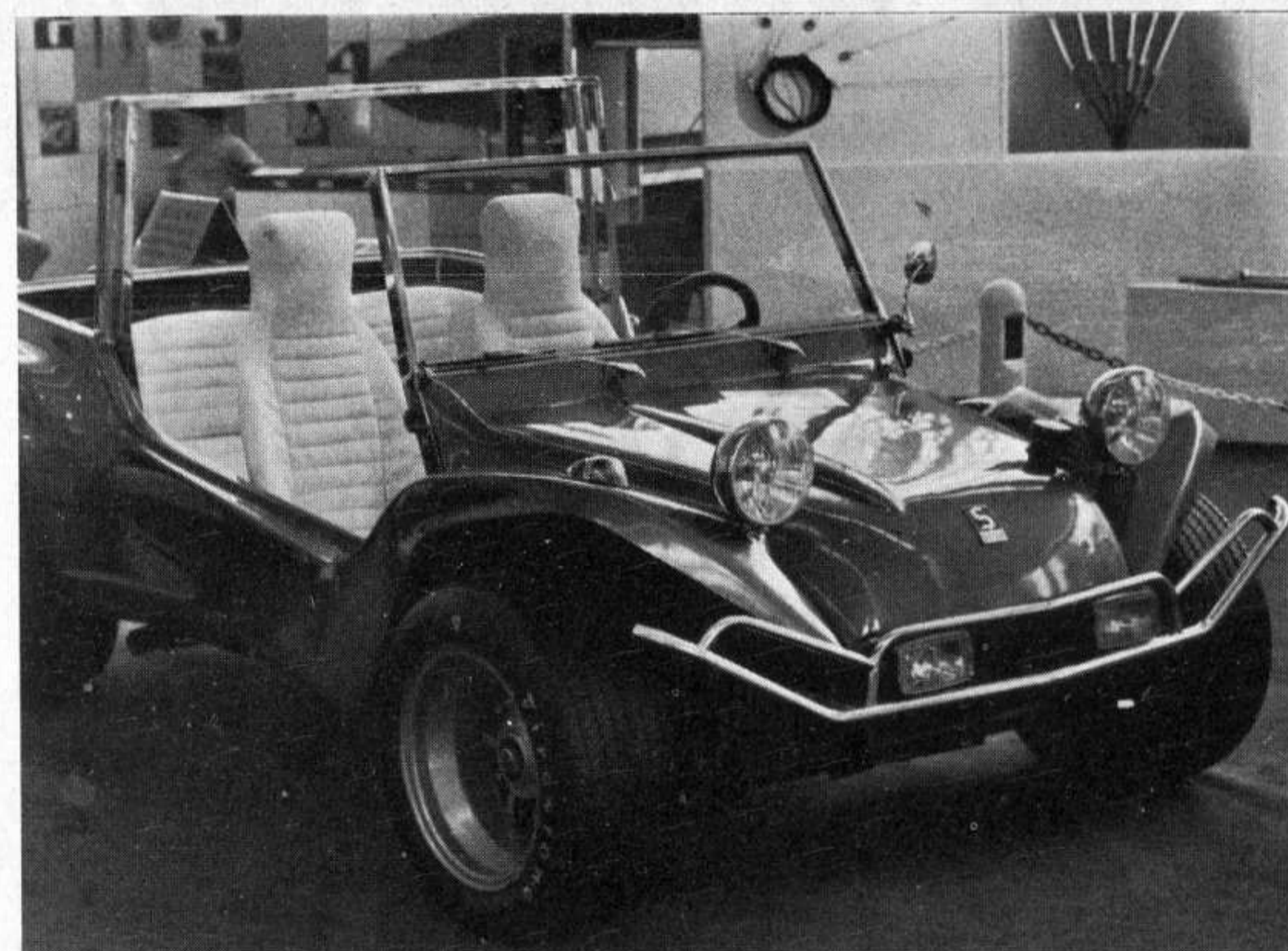
Adriano GATTO di Roma propone il suo PUMA GT, evoluzione del noto Puma normale, caratte-



Sopra, l'ultima novità dell'Autozodiaco, la Kirby, che monta un motore di 1107 cc e può raggiungere una velocità di 130 kmh. La sua meccanica è Skoda. Sotto, la Sicra KL, meccanica Volkswagen



Sopra, la Holiday 127 di Francis Lombardi; anche sotto «mentite spoglie» la 127 resta ancora l'Automobilissima '72. Sotto, la gloriosa 500 pulce: è realizzata da Baldi. A destra, l'Hot car 1973



Questa è la più maxi delle mini de

in materia. Lo stand maggiore era occupato dalla AUTOZODIACO di Bologna che presentava a Torino il nuovo modello «SQUALO», una evoluzione del diffuso «Desertm» il capostipite della casa. Il primo modello costa di listino 1 milione e 398, mentre il secondo centomila lire meno; entrambi hanno il motore Volkswagen 1200. In mostra anche la «DAMACA» su telaio non accorciato e con motore 1500 che le permette velocità di circa 150 chilometri orari, grazie al peso di soli 675 chili; costa un milione e 798 mila lire.

Nello stand Autozodiaco presentato anche un originale accessorio per marciare sulla neve e ter-

distiche USA; la trasformazione inizia con un minimo di circa 200 mila lire per arrivare a 700 mila, con un maggiolino alla James Bond!

Un'altra novità, mezza straniera, porta la firma Autozodiaco: si tratta della nuovissima «pulce» KIRBY realizzata in collaborazione con la Skoda e la Motorest. E' la prima volta che sul mercato si affaccia una dune buggy nuova di fabbrica: il telaio è stato infatti appositamente realizzato ex novo, mentre la parte meccanica è tutta Skoda originale, e non di rotazione, proveniente di modelli 100 e 110. Sembra che per la scelta del motore ci si orienterà definitivamente verso il già suf-

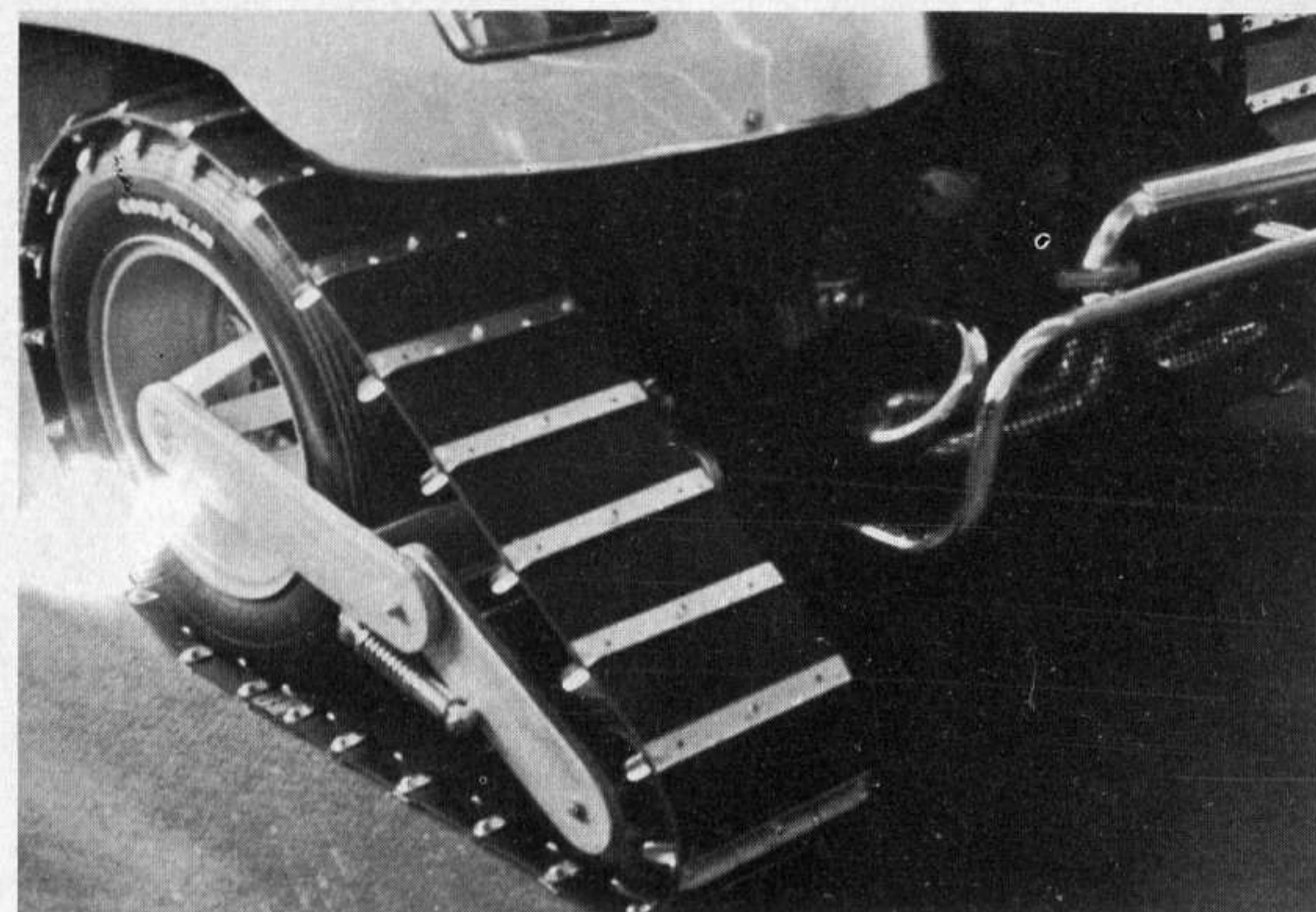
rizzato da un disegno particolarmente moderno e dall'apertura degli sportelli tipo il vecchio coupé Mercedes 300 SL. Il Puma GT costa un milione e 650 mila lire e può essere dotato anche di motore Porsche. Il modello normale costa un milione e 300 mila lire. Gatto propone anche una cura di bellezza sportiva per i maggiolini.

Sempre da Roma viene presentata la SICRA denominata «BIG BUGGY», ovviamente su meccanica Volkswagen 1200. Il prezzo della vettura è di un milione e 250 mila lire, mentre il modello XL più moderno, costa centomila lire di più. Presentato anche un prototipo a due posti

o per colmare una lacuna nei nostri
ecco i «dune-buggies» per il 1973

delle pulci

E quando c'è la neve,
niente paura. Queste
pulci (del deserto)
si adattano anche ai
climi nordici.
Nella foto,
il cingolo montato
dall'Autozodiaco



più piano di carico, tipo pick up americano, che costa un milione. Tutte le carrozzerie sono in fibra.

Altra «dune buggy» romana quella di **GIAN-NINI**, presentata col roboante nome di **DRAG-STER**, decisamente eccessivo: si tratta infatti di una pulce su meccanica Fiat 500 con motore portato a 650 e prestazioni normali: questa mini pulce costa 990 mila lire.

Da Milano arriva invece la «pulce» della **HOT CAR** caratterizzata da una linea particolare e da un elevato grado di rifinitura generale e dotato di numerosi accessori. Disponibile con motori 1200

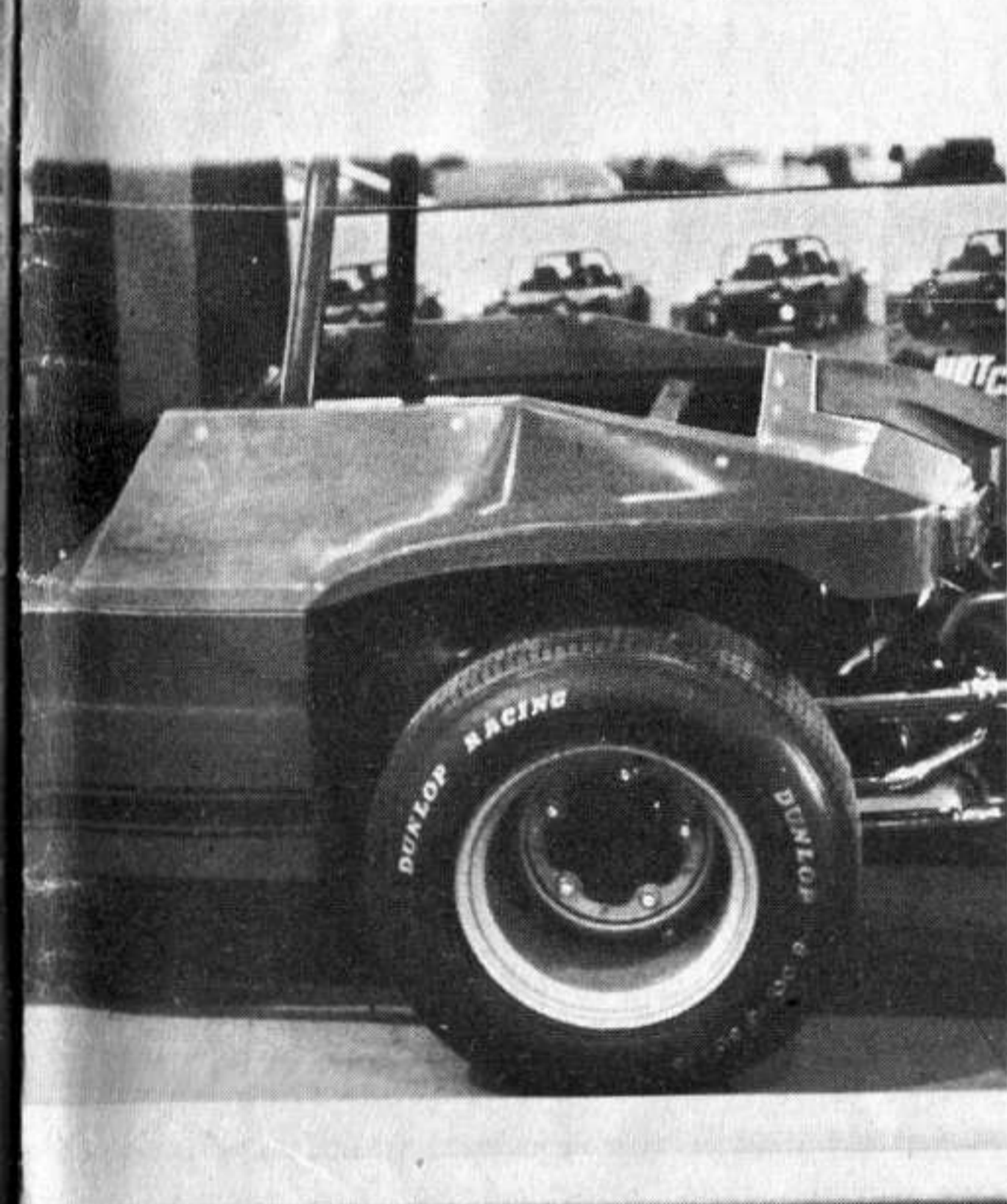
dalle carrozzerie abbastanza strane realizzate su telai e parti meccaniche Fiat. Sono disponibili modelli derivati dalla 500 («**TILLY**» e «**BETTY**» a partire da un milione e cento mila lire), uno su Fiat 850 berlina (**EL SABRY** a un milione e 350 mila lire), uno su meccanica del coupé 903 cc. (un milione e 650 mila lire). Tutte le carrozzerie sono in fibra di vetro.

Il carrozziere **FRANCIS LOMBARDI** ha proposto una vettura a metà strada tra una «pulce» ed una auto da vacanza: il suo nome infatti è **HOLIDAY**, ha quattro posti, e la meccanica è

scende ad ottocento mila lire. Disponibili anche scatole di montaggio a vari livelli e prezzi.

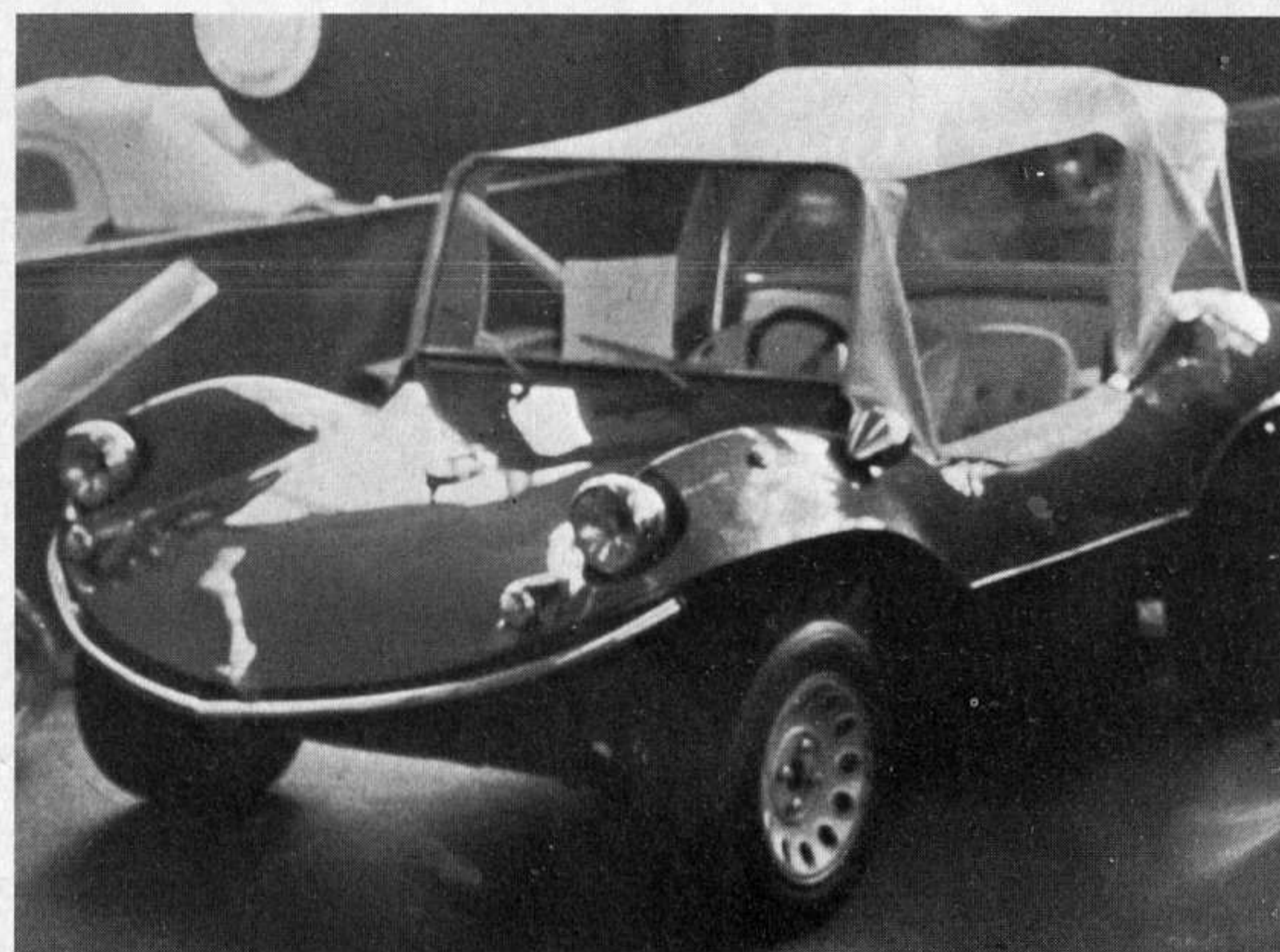
Infine le mini-pulci della **ITAL JET** di Bologna nate da un accordo con la Piaggio per quanto riguarda i motori. Tre i modelli proposti. La **PEPPER**, 50 cc. 4,5 cv di potenza, 55 orari il tutto in un veicolino lungo un metro ed ottanta e largo uno e dieci. Costo di questo giocattolo per grandi e piccini, non omologato, 340 mila lire.

NOVANTA cc. è invece la cilindrata del modello «**NUMBER ONE**», omologato, che raggiunge i 70 orari, ed ha due posti. Lungo quasi due metri



L'Italjet ha presentato interessanti modelli: questa è la Number One di cilindrata 90 cc. Sotto, la Midimaxi della torinese Moretti

La Peppery dell'Italjet è la... minipulce per eccellenza: cilindrata 50 cc. Sotto, la Helvetia della Momo, caratteristica per la sua linea



Italjet: la Yankee di 190 centimetri cubi

o 1600, i prezzi partono da un milione e 480 mila lire per vettura completa.

L'altra milanese **HELVETIA** propone, aggiornato, il modello **MAXI** riecheggiante gli anni trenta realizzato sul telaio non accorciato della Volkswagen. Presente anche il classico modello «Momo» a quattro posti, al prezzo di un milione e 550 mila lire. Come altri costruttori anche queste pulci possono essere acquistate in scatole di montaggio da parte di coloro che intendono trasformare coi loro mezzi i maggiolini.

A Torino le pulci sono arrivate anche da Sanremo tramite il **BALDI TEAM**. Si tratta di «pulci»

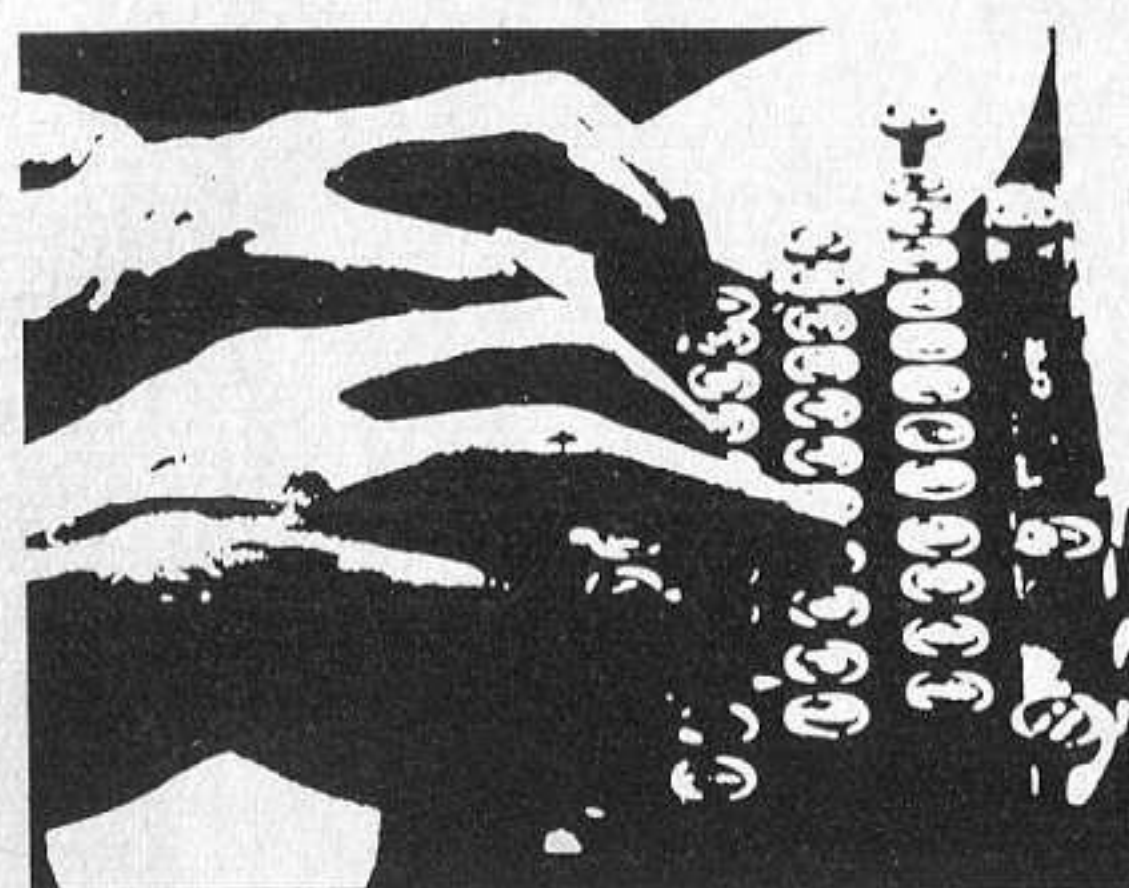
quella della Fiat 127. Dovrebbe entrare in produzione nel febbraio prossimo ad un prezzo interessante e cioè circa un milione di lire.

Presente per la prima volta al Salone, in un angolo fra gli accessori, l'unica «pulce» costruita attualmente a Torino; si tratta della **THUNDER BUGGY** di Brunetti su meccanica W 1200, omologata due più due. La vettura, dalla carrozzeria pulita e piacevole, è caratterizzata da un prezzo estremamente concorrenziale rispetto ad altre pulci in quanto viene venduta, con meccanica revisionata, ad un milione e centomila lire, mentre portando il maggiolino per la trasformazione il costo

e largo uno e 36, pesa 170 chili e costa 540 mila lire.

Infine il più grosso di questi mezzi, si fa per dire, proposto sia per divertimento, sia per un uso cittadino: è lo «**YANKEE**» con motore di 190 cc., quello della **VESPA GS**, con 18 cavalli di potenza e velocità di quasi cento orari. La lunghezza è di quasi due metri e mezzo, larghezza di uno e 41; peso di 205 chili, portata di due persone. I modelli maggiori hanno le sospensioni idrauliche indipendenti ed il cambio a quattro marce, la trazione posteriore ed i motori raffreddati ad aria.

Marco Grandini



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Da navigatore a copilota

Carissimo Autosprint, ho amaramente constatato dall'articolo «Più severità nei rallies», che dal prossimo anno per fare il navigatore nei rallies nazionali c'è bisogno della licenza di conduttore.

Questo è stato per me un brutto colpo, in quanto, dopo aver seguito l'anno scorso il corso per navigatori organizzato dalla Scuderia Patavium, stavo quest'anno cercando qualcuno disposto a prendermi come copilota.

Ora devo rinunciare, in quanto, essendo studente e non avendo molti soldi, non so dove sbattere la testa per trovare le 30-40 mila lire per fare la licenza.

Vorrei che pubblicaste questa lettera come denuncia a una norma secondo me impopolare, che ha il solo pregio di allontanare quegli appassionati che si decidono a correre attraverso l'unico (fino a ieri) modo non dispendioso.

Luciano Munaretto - Padova

Che cos'è un Rally Nazionale o una Sprint, se non un Rally internazionale in piccole proporzioni? In realtà, nessuna differenza tranne la diversa durata. Identica impostazione, identiche penalità, identiche vetture, medesimo impegno ed anche stessi percorsi, in molti casi.

Quindi, se è necessario che abbia la licenza il «copilota» del rallyman «internazionale» è altrettanto necessario che l'abbia il navigatore di chi fa le gare più brevi. E non tanto per la eventualità di dover guidare, che da sola giustificerebbe il documento, quanto per ragioni assicurative. E' bene che, una volta per tutte, il navigatore dei rallies nazionali sia «promosso» a copilota e non sia più considerato una specie di zavorra da «scaricare» e proseguire tranquillamente, come più volte è accaduto.

suona le trombe della

stebel
da 20 anni produce solo trombe

IL DEBUTTANTE

I rallies? un macello!

Caro Autosprint, io ed un mio amico siamo fanatici dei rallies, ed è logico che si abbia una gran voglia di iniziare a correre, dopo essere stati tante volte a vedere i nostri beniamini.

Abbiamo una Fiat 128 Rally gruppo 2, ed è con questa che vorremmo iniziare, a partire dal Rally di S. Martino. Mi rendo conto che questa gara è estremamente impegnativa, ma essa coincide con le nostre vacanze e quindi vorremmo cominciare lì, per fare esperienza e poi «buttarci» nei rallies nazionali.

Già che ci sono, vorrei toccare qualche tasto polemico, riguardante principalmente le strade scelte per i rallies. Non voglio parlare solo del S. Martino di Castrozza, dove certe strade erano quest'anno in condizioni pietose con buche «scassamacchine» che rendevano il compito difficilissimo ai privati, ma voglio soffermarmi sul Rally di S. Remo, di cui ho seguito l'ultima notte.

Ero sul Gouta, dove purtroppo ho potuto ammirare l'abilità dei piloti ufficiali Fiat e Lancia, ma non quella dei privati i quali, senza troppe assistenze, avevano per la maggior parte rotto. Lì sul Passo Gouta la strada era strettissima, il fondo bestiale, basti pensare che era una strada ex-militare, e meno male che nelle curve peggiori c'era qualche guard-rail che proteggeva.

Io penso che sia meglio ripetere una P.S. magari più volte in uno sterato in buone condizioni piuttosto che cercare strade che spaccano ed inserire anche prove su asfalto. Ne trarrebbero giovamento sia il pubblico, per lo spettacolo, sia i partecipanti per ovvi motivi, altrimenti di privati se ne vedranno sempre meno: non tutti hanno la possibilità di cambiare macchina ad ogni corsa.

Vittorio Frattini - Merate (Como)

Lei che è un appassionato sa meglio di noi come non sia un «saddismo» degli organizzatori quello di far passare rallies nazionali e non su delle mulattiere impietose per gli organi meccanici. A parte alcune eccezioni — ce ne sono, di organizzatori «sa-

ANDREA BROCCA - S. Giorgio di Livorno (Venezia) — Per i manifesti, come per tante altre cose, è una questione di gusti. La Eagle è una ditta che lavora ancora, e bene, solo che adesso è specializzata nelle vetture della formula USAC. Quando Gurney correva ancora, allora si occupava di Formula 1. Con questa macchina, Dan Gurney vinse il Gran Premio di Spa del 1967.

CLAUDIO FANTOZZI - Pontedera (Pisa) — Il gran premio di Spagna del 29 aprile si svolgerà a Barcellona, al Montjuich, dato che in quel paese, come in Gran Bretagna, Francia, Canada ed altri, vige la buona abitudine di alternare i Gran Premi nei vari circuiti a disposizione. I biglietti può ordinarli al Real Automovil Club de Cataluña, Santalo 8, Barcelona 6, telefono 217.05.00. La pista è ricavata in un parco all'interno della città.

CARLO MAGRINI - Roma — La sua domanda è vaga, ma se abbiamo capito bene lei ci chiede cosa bisogna fare ad una 500 per correre nella categoria 600 gruppo 2. La vettura si può trasformare in Abarth o Giannini, solo che l'Abarth può essere anche un D, mentre la Giannini può essere solo F o L. Bisogna procurarsi (alla CSAI, via Solferino 32, Roma) la fiche di omologazione della vettura scelta, poi rendere la 500 «base» assolutamente identica, fregi e scritte comprese, a quanto scritto sulla fiche. Per la preparazione del motore, bisogna lavorare (nei termini stabiliti nell'Annesso J, anch'esso reperibile alla CSAI) i pezzi di serie e quelli omologati dalla casa, che sono citati nella fiche di omologazione.

CLAUDIO MARCON - Treviso — Un poco alla volta, seguendo il giornale, riteniamo ci si possa fare un'idea ben precisa riguardo la personalità ed i programmi dei nostri giovani piloti, dato che settimanalmente ci occupiamo di loro, anche se solo per pochi di essi — per ora — abbiamo fatto dei veri e propri «ritratti».

GIORGIO FANT - Belluno — Innanzi tutto, grazie per averci evitato quelli che lei chiama «preamboli inutili». Poi, grazie per la sua franchezza. Infine, grazie per averci seguito fin'ora. Per sua fortuna, ci sono tanti altri giornali...

ANTONIO IOCOLARO - Palermo — Spiacenti, ma i numeri arretrati che lei cerca sono tutti esauriti. Eventualmente, provi a mettere un'inserzione nella nostra rubrica di compravendita.

EMILIO SOLAZZO - Bari e GUIDO SENIA - Roma — L'indirizzo della ditta COMMIT, produttrice — fra le altre cose — degli spoilers che vi interessano, è il seguente: via Villa della Regina 12, Torino.

MARIO CAMMARERI - Palermo — Ecco un'altro «assiduo lettore» che evidentemente non legge tanto assiduamente. Infatti, troverà le risposte ai suoi dubbi, quanto meno quelle risposte che siamo in grado di dare noi, andandosi a rileggere la risposta pubblicata nella posta del n. 44 di Autosprint.

GIANNI BELLANDI - Firenze — Se non le abbiamo risposto prima, è perché cercavamo la foto ed i dati che le servono. Purtroppo, «quella» foto non l'abbiamo.

GIAMPAOLO CENCIARELLI - Montebello (Perugia) — Alla base del poco successo di una vettura non sempre vi sono ragioni obiettive. A volte può anche essere per una questione di costo, o di moda, o di poca produzione. Per quanto riguarda i libri, su Carlo Abarth esiste una biografia di Fagioli e Gerosa, edita dalla LEA, che contiene ovviamente molti particolari sulla casa.

ERNESTO BERTULLO - S. Michele (Genova) — In effetti, non è improbabile che si verifichino le eventualità da lei prospettate, perché in teoria ogni modifica meccanica ad una vettura di serie dovrebbe passare al vaglio di un nuovo collaudo dell'Ispettorato della Motorizzazione. Ma non siamo in grado di rispon-

V8/Blog Scans

Spettabile Autosprint, in tutta la stagione sportiva 1972 ci rammarichiamo di non aver mai visto citato il nome della nostra scuderia sul vostro settimanale, in relazione alle nostre vittorie che del resto non sono poche, 5 primi assoluti, 35 primi di classe ed altri innumerevoli piazzamenti anche in gare internazionali che abbiamo conseguito certo non andando in «bicicletta».

Portiamo a conoscenza che la nostra scuderia, la prima della capitale conta 52 piloti ed altrettante macchine delle quali molte validissime e degne di un breve cenno da parte vostra. Siamo convinti che il nostro sodalizio, non peggiore di tanti altri, meriti un po' di considerazione.



«dici» — quello dei percorsi «scassamacchine» è infatti una necessità, derivante dal bisogno di una selezione non ostante i 50 kmh orari di media non superabili, pena complicazioni assurde, tipo gara di velocità in salita, per effettuare la gara.

Resta il fatto che, ormai, quel dato tipo di percorso è diventato una caratteristica delle prove rallistiche italiane, e che poco alla volta tutti l'hanno accettato.

LA POSTA DEL MESE

Ritratti mascherati

Carissimi di Autosprint, ho notato con piacere la vostra iniziativa di pubblicare, sul settimanale e sul mensile,

il manifesto di un pilota. Ebbene, proprio per questo mi sono preso la libertà di scrivervi per farvi un rimprovero.

Non vi sembra una cosa perfettamente inutile pubblicare il manifesto di un pilota per finire poi col farlo scomparire dietro il suo, non c'è che dire, bel casco? Capisco come quest'ultimo costituisca il principale elemento che ci ha permesso di riconoscere il pilota durante l'anno, ma non vi sembra che sia venuto finalmente il momento di offrire un bel primo piano dei nostri beniamini?

Massimo Lorenzetti - Valdobiadene (Treviso)

Caro Autosprint, ti scrivo per farti una proposta che spero accetterai. Sul numero 6 di Autosprint-Mese ho letto che è iniziata la pubblicazione delle

Antonio Palangio, Scuderia Piloti Romani - Roma

La scuderia presieduta da Antonio Palangio (valido pilota ed artefice di molte delle 35 vittorie nel carriere '72) avrebbe ragione di lamentarsi se Autosprint avesse l'abitudine di preoccuparsi più delle scuderie che dei piloti.

Siccome non è così, ma è vero il contrario, non ci sentiamo in debito con essa, anche se abbiamo tutta la simpatia e la stima per i tanti sodalizi sparsi in Italia. E proprio per questo pubblichiamo sempre volentieri quanto le scuderie hanno da dire, come comunicati, progetti, risultati e cose del genere. Abbiamo molte cose da fare ed una forma di collaborazione come questa la gradiremmo da tutte le scuderie. Ma dai «Piloti Romani» non abbiamo mai ricevuto nulla, forse perché essa ha un suo organo di stampa.

foto dei migliori piloti che hanno guidato le Sport e le monoposto nella stagione 1972. Dalle figure pubblicate ho visto però che mancano le foto dei piloti scomparsi, come Giunti, Rodriguez, Sifert, Salvati, Bonnier. Perché non mettere anche loro?

Marco Collini - Tavernelle (Firenze)

Caro Autosprint, colgo l'occasione per scriverti a proposito del Rally 1000 Km dell'Adriatico, corso la prima ed unica volta nel 1971. Vorrei sapere l'itinerario completo della corsa e se ci sono speranze per un'altra edizione. Vorrei anche congratularmi per l'iniziativa che avete preso a partire dal n. 48 del settimanale e dal n. 7 del mensile, di pubblicare i ritratti dei piloti.

Gianni Bernardini - Giffoni (Salerno)

POSTA POSTA POSTA POSTA

FERMO POSTA

AUTO SPRI NT

dere chiaramente con un «sì» o con un «no» alle sue domande. Quanto ai CV, la differenza è per i DIN con i SAE.

GIUSEPPE GAMBACORTA e GIUSEPPE SCAMMACCA - Palermo — Ci spiace, ma il vostro lavoro vi guadagna solo un posto nelle risposte in breve. Ce ne dispiace perché forse vi aspettavate di più, ed anche perché avete sprecato molto tempo in una ricerca che potevate indirizzare verso mete molto più costruttive che non l'ormai scontato «lamento» per le pagine pubblicitarie (vedi Autosprint scorso) e per i ritardi postali (vedi Autosprint scorsi).

ENRICO IANNI - Cosenza — Da quanto ci dice, miopia compresa, lei non ha problemi a superare la visita medica. C'è un mucchio di gente che corre con gli occhiali da vista. L'unico obbligo è che nella foto che compare sulla licenza lei dovrà avere gli occhiali. Per iniziare, non c'è che l'imbarazzo della scelta. Se lei pensa ad un gruppo 1 o ad un gruppo 3, vi sono molte vetture abbastanza economiche ma competitive nella loro classe, come Innocenti Cooper, Fiat 127, Autobianchi A 112. Per la F. Italia, la rimandiamo ad un servizio sui costi che apparirà su Autosprint-Anno.

GIUSEPPE PANTANO - Messina — Una foto a colori del casco con l'aquila stilizzata di Ignazio Giunti è comparsa nella copertina di Autosprint n. 18 del 1970. Può richiedere la copia arretrata, che è ancora disponibile, inviando 400 lire anche in francobolli al nostro ufficio diffusione.

DANILO MARCOMINI - Gela (Caltanissetta) — Dunque, se vuole costruire una sport «casalinga» (noi le consiglieremo di acquistarne una usata, magari vecchia ma completa), forse la cosa più economica è trasformare un coupé Fulvia come la F&M Lancia. Si utilizzerebbe tutta la parte anteriore, con sospensioni motore e cambio. Oppure lo stesso gruppo della 128, ma montato posteriormente. Per la Fiat 500, se vuole gareggiare acquisti pezzi Giannini o Abarth, altrimenti non è in regola.

FRANCO BOZZI - Milano — Quella che lei ha visto è la Fiat-Giannini 128 1600. Non 1800, evidentemente ha letto male la scritta nella foto.

ENRICO MEDICI - Roma — Sostanzialmente, un Rally è una gara composta da controlli orari con tempi calcolati sulla media di 50 kmh, con un minuto di tempo per essere «a zero», e da prove speciali, anch'esse con media di 50 kmh, in cui viene penalizzato ogni secondo di ritardo sul tempo prefissato. Un Rally Nazionale o una gara sprint hanno le stesse regole, ma sono più brevi in totale. In una gara di regolarità, i controlli orari, i settori cronometrati e le prove speciali hanno dei tempi molto «ristretti», con penalizzazioni che tengono conto anche dei centesimi di secondo.

PAOLO CASTIGLIONE - Roma — La sua proposta non è nuova, ma fino ad ora non abbiamo ritenuto il caso di passare all'esecuzione di qualcosa del genere. Non crediamo interessi poi tanta gente, semmai vorrebbe fatta ad un livello più accessibile. Quanto alla nuova F. 1 Ferrari, staremo a vedere: le notizie, come avrà letto, si susseguono.

PAOLO PACI - Pesaro — Con David Walker, la Lotus aveva una sorta di debito di riconoscenza per la sua stagione '71 in Formula 3. Quanto a Wisell, per ora è a spasso, ma forse interessa la Tecno, che continua in Formula 1 ed è attualmente senza pilota. Alla Corsa dei Campioni del marzo 1971 Reine Wisell era presente con una Lotus-Ford 72 C; partiva in terza fila, e si è ritirato al

La vostra RAI non può evidentemente fare o capire qualcosa di automobilismo, visto che nemmeno di calcio (che è la sua più consumata libagione) capisce molto.

A vedere l'inchiesta televisiva « Il Goleador », mandata in onda dalla RAI martedì 28 novembre, si capisce che non basta mettersi dietro ad una telecamera per realizzare cose valide, anche quando sembra tutto facile.

Luciano Fois - Locarno (Svizzera)

Non è mai simpatico farsi criticare da uno straniero, anche se della Svizzera italiana, ma il nostro amico ticinese ha ragione. Assistero alle banalità de « Il Goleador », ci sentiamo fortunati che la Rai-TV non abbia nessuna voglia di occuparsi di automobilismo: rabbriviamo al pensiero di cosa avrebbe tirato fuori nel caso di un film-inchiesta intitolato, ad esempio, « Il corridore »...

In linea di massima, insomma, i nostri ritratti piacciono ai lettori. D'altra parte, qualche « ma » non manca, e la più frequente di queste perplessità è sintetizzata nella lettera del signor Lorenzetti, il quale avrebbe preferito — pensiamo — un ritratto del pilota in grande e la riproduzione del pilota con il casco in piccolo.

Potremmo osservare che le fisionomie dei protagonisti del nostro sport sono abbastanza note ai nostri lettori, e che comunque spesso vengono riproposte in bianco-nero. Ad ogni modo, lasciamo che siano i lettori a decidere, e pertanto vi invitiamo a dirci quale delle due soluzioni preferite. Vedremo di accontentarvi.

La proposta del signor Collini, per quanto dettata da nobile sentimento, invece non la accettiamo. Soprattutto perché la nostra « galleria » è una sorta di riassunto dei protagonisti '72 ed in essa sinceramente un pilota scomparso avrebbe stonato. Preferiamo ricordarci di loro a tempo e luogo debito, senza « mescolarli » ai loro compagni che fra l'altro, non sappiamo quanto lo avrebbero gradito.

Dobbiamo infine un'altra risposta al signor Bernardini, al quale la « galleria » è piaciuta e basta. Ci chiede del « Rally dell'Adriatico ». Dopo l'edizione '71, lo scorso anno la manifestazione non si è svolta in quanto coincideva con le elezioni politiche. E' stato comunque iscritto al calendario '73, nella data del 28-29 aprile. Scrivendo all'AC di Bari (via O. Serena 26), si può fare mandare una copia del vecchio regolamento '71, in modo da rendersi conto del percorso, in attesa che venga pubblicato il regolamento della manifestazione 1973.

Parzialità per il « mese »

Sono un ragazzo che, purtroppo, non si può permettere di acquistare Autosprint-Mese, e vorrei sapere perché, in questa rivista sono stati inseriti gli adesivi Firestone Texaco e perché non su Autosprint settimanale. E poi, cos'è questa iniziativa del raccoglitori tridimensionali? E' una notizia che ho avuta leggendo una risposta data sul settimanale ad un lettore di Autosprint-Mese.

Si fanno forse dei favoritismi? Mi spiego meglio: c'è un articolo molto lungo, bello ed interessante, una volta

c'era solo Autosprint e trovavate il modo di inserirlo, ora c'è anche il mese ed il problema è risolto!

Matteo Piano - Venaria (Torino)

Il nostro assiduo corrispondente Matteo Piano, che da un po' non si faceva sentire, torna alla carica con una « contestazione » del mensile, reo — secondo lui — di « portare via » argomenti al numero settimanale.

Si tranquillizzi il nostro lettore, e con lui tutti coloro che hanno questo dubbio. Infatti, il mensile è un'altra pubblicazione, che non ha nulla a che vedere con il settimanale, ed è nato proprio per integrare quest'ultimo occupandosi di quegli argomenti che il settimanale, per la sua formula « sprint », avrebbe dovuto per forza di cose tralasciare o sfiorare semplicemente.

Quanto agli « omaggi », l'importante non è quello che regaliamo sul mese, ma che questi regali non vadano a discapito di quanto offriamo sul settimanale. E questo non accade. Infine, quello che possiamo dirle sul raccoglitore è quanto lei avrà già letto sul n. 48 del settimanale. E cioè che stiamo per mettere in vendita un raccoglitore, valido per Autosprint come per Autosprint-Mese ed i numeri speciali, la cui copertina sarà un po' « diversa ». Pazienza, e vedrà.

Caro Autosprint, il numero 6 di Autosprint-Mese è eccezionale! Quello che temevo fosse un'arida (pur con tutta la vostra buona volontà) rassegna di auto, mi si è rivelata una interessantissima edizione del « mese ».

Per quanto riguarda l'articolo (n. 5) sulla « nuova patente », non posso che essere d'accordo. Ho fatto gli esami con i nuovi quiz, e qualcosa delle soluzioni proposte era a dir poco esilarante. Comunque, ancora una volta, non si è risolto il problema delle « patenti facili », ci si ritrova insomma in mezzo ad una strada con una preparazione del tutto inadeguata.

Giuseppe Marrelli - Cosenza

Ecco un lettore che ha perfettamente compreso lo spirito con cui abbiamo impostato il « mese » relativo ai saloni automobilistici. Gliene siamo grati.

Si meraviglia per la superficialità con cui si ottiene la patente? E perché mai, se la corsa al « sempre più facile », al « sempre meno faticoso » è diventato il nostro sport nazionale?

43. giro per noie al motore. Quell'Allen cui lei si riferisce non è Ray, ma Neil Allen.

MARCELLO VERDUCCI - Roma — Ad Andy Granatelli può scrivere presso la STP Corporation, 125 Oakton, Des Plaines, Illinois, USA.

BENITO GARBINI - Tortona (Alessandria) — Provi a questi indirizzi: Gulf Italiana, Lungotevere Marzio 11, 00186 Roma; Castrol, via Aosta 4-a, 20155 Milano; Firestone-Brema, via Vittor Pisani 6, 20124 Milano; Veedol, viale della Civiltà del Lavoro 38, 00144 Roma; Goodyear, piazza G. Marconi 25, 00144 Roma.

WALTER FORTUNA - Caldorado (Vicenza) — Ecco gli indirizzi: Squadra Corse Fiat, corso Marche 38, 10146 Torino; HF Squadra Corse, via Vincenzo Lanca 27, 10147 Torino.

DOMENICO AMBROGIO - Lazzaro (Reggio Calabria) — Proprio perché sappiamo quanto gli indirizzi interessano i nostri lettori, abbiamo provveduto, nel numero di fine d'anno del 1971, ad inserire le « pagine gialle » con tutti gli indirizzi delle case automobilistiche, italiane ed estere, dei preparatori e degli accessori.

ALBERTO DE STEFANIS - Torino — Caro Alberto, da quanto scrivi ci pare che tu abbia chiaro il concetto di cilindrata. Cioè, la cilindrata è una misura di capacità, che può essere misurata sia in centimetri cubi, (così come la cilindrata delle vetture), sia in litri (come ad esempio le bottiglie di vino o la benzina che esce dal distributore). Pertanto, dire che una vettura ha una cilindrata di 2000 centimetri cubi o di 2 litri è esattamente la stessa cosa. Le vetture Can-Am corrispondono alla categoria biposto-corsa gruppo 7, cioè sono vetture libere con ruote coperte ed almeno due posti. Non hanno limiti né di peso né di cilindrata. Le vetture di Formula 1 hanno una cilindrata massima di 3000 cc., le F. 2 di 2000, le F. 3 di 1600. Le Sport (i prototipi come definizione non esistono più), sono divisi in classi di cilindrata, la più bassa è 1000, la più alta 3000.

MAURO BIASI - Roma — Forse lei si vuole riferire alla ditta « Euromec », il cui indirizzo è il seguente: via Aosta 7, Chambave (Aosta).

R. DE MARZI - Roma — Autosprint, all'epoca del tragico incidente al Gran Premio d'Italia del 1961, non esisteva ancora. Non abbiamo tutti i numeri di gara di quel Gran Premio, ma in base alle foto possiamo darle questi: Phill Hill (Ferrari) n. 2; Ghinter (Ferrari) 6; Ricardo Rodriguez (Ferrari) 8; Von Trips (Ferrari) 4; Baghetti (Ferrari) 32; Clark (Lotus) 36; Gurney (Porsche) 46; Bonnier (Porsche) 44; Moss (Lotus) 28.

ENZO FUMAGALLI - S. Maria Hoé (Como) — Mauro Forghieri è laureato in ingegneria meccanica all'università di Bologna, e la sua professione consiste nel progettare automobili da corsa alla Ferrari. Per fare ciò, non è indispensabile la laurea, ma in mancanza di essa è quanto meno necessario un lungo tirocinio in una fabbrica di vetture sportive.

GIUSEPPE DEL SANTO - Arezzo — La HF Squadra Corse è in via Vincenzo Lanca 27, 10147 Torino. Il « Racing Club Sandro Munari » è a Valdobbiadene (Treviso). Il telefono è 0423-72234.

ROBERTO BELLA - Torino — Il servizio che cerca, riguardante la Renault R 5 dotata di un motore della R 12, è apparso a pag. 41 di Autosprint n. 14-1972. Quanto all'altra notizia, come avrà notato non risulta che una vettura del genere sia mai stata presentata.

SILVANO MAIANI - Prato (Firenze) — Questi gli indirizzi che abbiamo per le candele Beru, il rappresentante in Italia è la ditta Farauto, via Paladini 2, 20133 Milano. Le candele Autolite sono rappresentate dalla Ford Italiana, viale dell'Arte 68, 00144 Roma.



La FERRARI a prova di bravura (altrui...)

Caro Autosprint, sono un socio del club ed anche abbonato, ma appena arrivi e finché ti leggo le notizie che riporti mi fanno una gran rabbia.

Non per te, ma per la nostra squadra Ferrari, che nel mondiale da poco concluso era sempre lì a mettersi a punto ma non vinceva mai una corsa, se escludiamo il Gran Premio di Germania.

Non ho niente contro i piloti, specialmente su Ickx, che metto sul piano di Stewart se c'è la macchina. Ma mi è sembrato che questa macchina non arrivasse mai ad essere competitiva. Sto in Germania, non molto distante dalla fabbrica della Porsche, e non nascondo che mi fa rabbia quando sento i risultati di

Dobbiamo convenire con il nostro lettore che in realtà gli ultimi avvenimenti a livello di Formula 1, parliamo delle più recenti gare mondiali della Ferrari, non inducono a troppe illusioni per il futuro.

Una perplessità del genere non è certo una novità. E' nuova invece — e particolarmente scioccante — la spiegazione data da Enzo Ferrari del « fenomeno ». Ad una domanda abbastanza precisa, nel corso della sua conferenza stampa di sabato 2 dicembre, Ferrari ha risposto: « Non vinciamo perché i nostri tecnici sono meno bravi degli altri. »

Una risposta forse più provocatoria che semplicistica, data forse con il gusto dissacratorio di cui ancora si compiace l'uomo di Maranello, ma è pur sempre una sintesi di verità attorno alla quale è inutile girare, sforzandosi magari di mascherarla sotto chissà quali problemi tecnici ed umani.

L'unica scusa, semmai, è la solita, e cioè che la Ferrari è la sola Casa a tenere il piede in due staffe, Formula 1 e Sport. Il caso della Matra non fa testo, poiché, se è vero che ha raggiunto l'obiettivo prefissatosi (Le Mans), è anche vero che per avere la garanzia di riuscire non solo ha puntato unicamente su quella corsa, ma ha praticamente abbandonato Amon a se stesso in Formula 1.

Lei tira in ballo la Porsche, paragone inevitabile ma non del tutto plausibile. Ci segua un attimo. Sicuramente, la Porsche se intraprende la costruzione di una vettura da competizione lo fa con il massimo di probabilità di riuscita alle spalle. E' vero fino ad un certo punto che « dove si presenta, vince ». Infatti, non dimentichiamo che le 917 alлегgerite non sono nate il 1. gennaio 1972, e che dotare un motore (in piena libertà regolamentare) di un compressore non è la fine del mondo.

Il vero, unico scontro recente della Porsche contro un'altra casa di pari validità, la

queste macchine, pur se da sportivo le ammiro.

Infatti, se non sbaglio, la casa di Stoccarda non ha bisogno di un anno e forse più di messa a punto: mette in campo i famosi prototipi 3000 e vince il Mondiale Marche, mette in campo le famose Sport 917 5 litri e vince il Mondiale Marche, in ultimo mette in campo le Interserie per l'Europa e le Can-Am per l'America e fa bottino pieno.

Che i tecnici di Stuttgart siano più bravi dei nostri ne dubito, ma allora dov'è l'errore? E mi vien fatto di pensare che se la Porsche si mettesse nell'avventura della Formula 1, sarà un concorrente temibile fin dalla prima uscita, non credi?

Domenico Granata - Bissingen (Germania Federale)

una Formula 1 tedesca sulle piste potrebbero giustificare un rientro.

A questo punto, vi sono altre considerazioni. In formula 1, la Porsche si troverebbe di fronte quanto di meglio la attuale tecnica può offrire. E siccome è impensabile che la Porsche si riduca a costruire un telaio da usare con un Cosworth, oppure a costruire solo il motore ed affidarlo ad un assemblatore, è chiaro che le remore principali (a parte considerazioni di politica aziendale che al momento non ci interessano) verrebbero dalla necessità di fare qualcosa di veramente valido, essendo troppo grossa la posta in palio.

Non vorremmo sbagliarci, ma siamo certi che nel reparto studi ed esperienze della casa, presso Stoccarda, una formula 1 c'è già, come c'è una vettura per le gare Sport (magari con raffreddamento ad acqua), e come c'è un motore Cosworth e tante altre vetture da corsa. Ma se alla Porsche non « partono », può voler dire che non sono ancora sicuri di poter vincere. Una politica molto comoda, ma non ci chiedi di approvarla.

LE ANTENATE

Auto Union contro Lotus

Caro Autosprint, scorrendo le pagine del terzo numero della Nuova enciclopedia dell'auto, alla voce « Coppa Acerbo » ho notato con stupore le medie elevatissime toccate dalle auto in corsa in certe edizioni della gara.

Come dicevo, nel leggere della Coppa Acerbo che si disputò a Pescara dal 1924 al 1939, con una interruzione nel 1929, noto nelle ultime righe che dal '34 al '39, escluso il '37, furono rilevati i tempi impiegati dai piloti più veloci a coprire un tratto lanciato di un chilometro. Nel 1934, i più veloci furono Caracciola ed Henne (Mercedes), alla media di oltre 290 kmh; nel '35 Varzi fece i 260 con l'Auto Union; nel '37 ancora Varzi (Alfa Romeo) e Von Delius (Auto Union) fecero i 285 kmh, e via dicendo.

Ora mi domando, a meno che non abbia interpretato male quelle righe, se è mai possibile che vetture del genere, a mio avviso poco aerodinamiche e con motori non certo all'altezza di

quelli di oggi, possano aver toccato tali velocità.

Paolo Emilio Silvestri Ascoli Piceno

Non stentiamo a credere che velocità di punta di quasi 300 chilometri l'ora possano affascinare e meravigliare, se ottenute quarant'anni fa, ma non si tratta di assurdi.

Infatti, in primo luogo le vetture da corsa di una volta non erano affatto poco aerodinamiche, come lei ritiene. Anzi, erano forse più aerodinamiche di adesso. Una odierna Lotus 72 ha probabilmente meno penetrazione di un'Auto Union, ad esempio. Una volta le macchine erano completamente carenate, con ruote molto più strette, ed offrivano molta meno resistenza all'aria di una F. 1 di adesso, tutta tesa a utilizzare l'aria per stare appiccicata per terra, con forme deportanti integrate da baffi ed ali.

Secondariamente, i motori di una volta non avevano la tecnologia attuale, ma supplivano con grosse cilindrate oppure con sovralimentazioni che li rendevano potentissimi. Diremmo anzi che le velocità massime ottenibili erano anche superiori, ma erano limitate da insormontabili problemi pratici, come la tenuta di strada in velocità e la resistenza dei pneumatici.

**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA PS. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assell Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwal 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. Y., 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G.: Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoraima (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OSCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 82.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428 - Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852 - Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206 - Uffici di Torino: Via M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682 - Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590.

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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

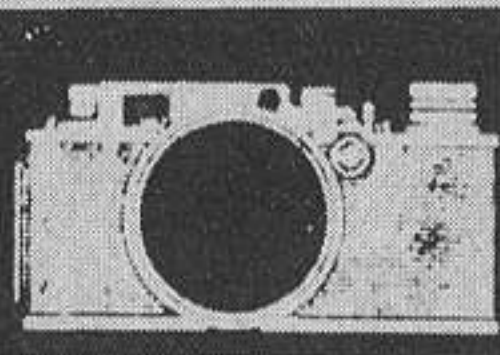


Istituto Accertamento Diffusione

**AUTO
SPRINT****MARKET****I nostri MANIFESTI**

(vedi scheda per ordinazione, sotto) (a scelta) lire 1.000.

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: ● 2 manifesti plastificati,

**FOTO
SHOP**

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

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: 1 il numero della rivista, il numero di PAGINA e... 2 ... Il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. 3 L'indirizzo completo del richiedente.**ATTENZIONE** ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.**è il nostro
supplemento filmato****I films disponibili:**

Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 Pritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

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

Manifesti normali:

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

Lungometraggi:

8 m/m
mutoSuper 8
muto

La RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire

parl al totale del prezzo

 versamento sul c/c postale o vaglia accluso in assegno n. _____

Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____

CAP _____

Città _____

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

Pagamento anticipato

**L'INVERNO
più SICURO**

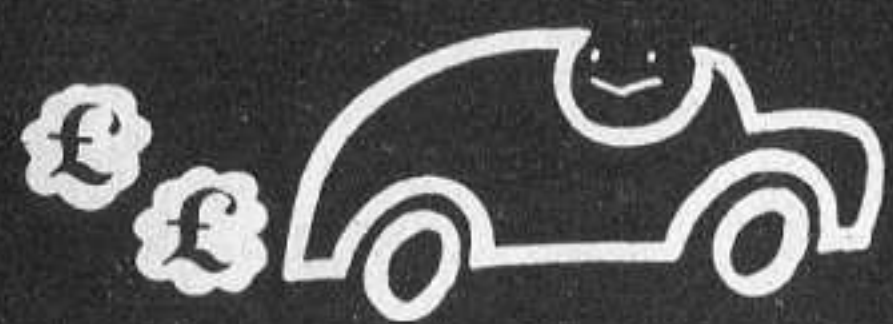
Sulla base dei positivi risultati ottenuti dal « Servizio Assistenza Vacanze » invernale - circa 4.500 interventi la scorsa stagione - la FIAT ha nuovamente predisposto questa utile iniziativa per la stagione invernale 1972-73 nelle più importanti località montane, alla domenica e nei giorni festivi.

**INFORMA
TUTTO**Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

Il servizio, a mezzo di furgoni appositamente attrezzati (Fiat 238 di colore bianco) ha avuto inizio venerdì 8 dicembre e si protrarrà fino al 25 marzo 1973, nelle seguenti località: Abetone - Bardonecchia - Bormio - Camigliatello Silano - Campo Felice - Canazei - Cervinia - Claviere - Cortina d'Ampezzo - Courmayeur - Etna - Limone Piemonte - Loricca - Macugnaga - Madesimo - Madonna di Campiglio - Roccaraso - S. Martino di Castrozza - Sauze d'Oulz - Santa Cristina Val Gardena - Sestriere - Terminillo. I furgoni sosterranno nei punti più difficili del percorso verso le località suddette: al termine della mattinata si trasferiranno nel centro sciistico base, donde ripartiranno dopo che la maggior parte degli automobilisti avrà lasciato la zona. L'assistenza sarà rivolta a tutti gli automobilisti, italiani ed esteri, che si trovino in difficoltà, qualunque sia la marca della loro vettura. Il servizio è completamente gratuito per quanto concerne la mano d'opera; ricambi, carburante e lubrificanti verranno fatturati al prezzo di listino. Per le autovetture Fiat in garanzia, l'assistenza è totalmente gratuita.

**Le prove sul rullo**

Essendo le prove su strada diventate praticamente impossibili a causa del traffico caotico, si sente sempre più la necessità di eseguire le operazioni di controllo del motore, in stazione fissa su un banco, rimediando ad inconvenienti quali perdite di tempo e impossibilità di un controllo corretto dei veicoli. I banchi prova a rulli potenza motore BORGHI & SAVERI corrispondono alle necessità tecniche attuali e permettono di esaminare un veicolo sperimentandone l'efficienza. I banchi prova a rulli potenza motore sono costruiti dalla Borghi & Saveri in diversi tipi a seconda delle esigenze dei riparatori. Le loro principali caratteristiche sono: 1) Misura della potenza resa alle ruote motrici; 2) Verifica delle parti del motore-organi di trasmissione - cambio velocità (normale o automatico) - differenziale - giunti di collegamento - rumorosità ecc. Tutto questo sotto carico; 3) Verifica degli organi di alimentazione - pompe iniezione - carburatori ed accensione - Rilevi del consumo carburante a seconda del campo di utilizzazione delle varie velocità; 4) Prove di accelerazione da velocità minime/massime pre-stabilite « sotto carico »; 5) Freno elettromagnetico a correnti parassite, di ns. costruzione, che consente prove a sotto carico con una durata pressoché illimitata; 6) Gamma di modelli in grado di coprire il fabbisogno delle attuali esigenze tecniche; 7) Una sola persona è sufficiente per effettuare tutte le prove.



AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
SPRINT**
LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

 AUTOSPRINT pubblica anche
 servizi particolari di:

Bruno Boglioni - **Puccio Coro-**
na - **Cesare de Agostini** - **Toni**
Fasolato - **Nuccio Marino** -
Carlo Micci - **Doug Nye** - **Giul-**
iano Orzali - **Gerlad Schmitt.**

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** -
Cevenini - **Coppini** - **D.P.P.I.** -
Falletti - **Ferrari Nasalvi** - **Giul-**
iani - **Hruby** - **Lini** - **Adriano**
Manocchia - **Mulone** - **Noris** -
Olympia - **Reinhard** - **Sainz** -
Serra - **Giorgi.**

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

 40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
 Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

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

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

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

SI VENDE
AUTO

ABARTH

● **ABARTH 850** Gr. 2 preparata Parnasso e pronta gare 1973. Rivolgarsi: Officina MARIO PARNASSO - Via Taormina, 70 - 98100 MESSINA - Tel. 39.926.



● **ABARTH 850** vendesi, pendolare, aggiornatissima, immatricolata 1971. Telefonare Officina « Cavallo » - Torino - Tel. 011/25.73.20.

● **ABARTH 1000 SPORT PROTOTIPO** altamente competitiva. Telefonare: MILANO - Tel. 49.82.503 - L. 3.600.000.

ALFA ROMEO

● **ALFA GTA Junior 1300** motore Alfa Romeo, perfetta, plurivittoriosa, completa ricambi e accessori. Officina ANGELINI - Circonvallazione Gianicolense, 204/A - ROMA - Telefono 53.93.57.

ALFA ROMEO F/20 del 1971. SALVATORE STRAFILE - Via Gorizia, 5 - CERIGNOLA (FG).

AMS


● **AMS SPORT 1300** motore Alfa Romeo, perfetta, plurivittoriosa, completa ricambi e accessori. Officina ANGELINI - Circonvallazione Gianicolense, 204/A - ROMA - Tel. 53.93.57.

BMW

● **BMW 1600** Riccardo Ricci vende BMW 1600 originale, vincitrice Campionato assoluto Turismo. Eventualmente solo motore. Telefonare: SCUDERIA NETTUNO - BOLOGNA 051/27.99.22.

FIAT


● **128** '71 occasionissima, preparato Rally Baggio, inurtato, assetto Dal-fiume, roll-bar, rapporti accessori competizione. Disputato solamente « 333 » vincendo classe. Telefonare 0372/22.057.



● **FIAT 128 COUPE' 1300 S** preparazione rally Fren Nazareno, oltre 110 CV, assetto, cambio ravvicinato Colotti, 2 coppie coniche, radiatore acqua migliorato, radiatore olio by-pass, pompa Bendix, alternatore speciale Motorola, protezioni Avional, roll-bar gabbia, sedili anatomici, staccabatteria, strumentazione, twinmaster, cronometri Heuher, cinture Britax, estintore, fari supplementari, cerchi lega (10), MS35 bollo rosso (10), moltissimi altri accessori e ricambi. FEDERICO ORMEZZANO - 13016 PRAY BIELLESE - Vercelli - Tel. 015/76.70.43 - L. 2.500.000 trattabili.

● **128 RALLY** pronta corse Gr. 2 Rally, macchina come nuova. Km. 9000 dalla nascita. Telefonare: BIELLA - Tel. 015/23.203 - L. 1.500.000.

128 TRIVELLATO stradale 113 CV, 4 porte, nera, '70, elaborata Agosto '71, meravigliosa. FOGGIA - Tel. 0881/29.328.

● **FIAT 125 S** Gr. 2, pronta Rally, 145 CV, cambio ravvicinato, 2 coppie coniche, autobloccante Colotti, Koni, roll-bar integrale, 15 gomme e cerchi, ricambi vari. Telefonare ore pasti al seguente numero - Tel. 059/22.35.29.

● **FIAT 124 Spider** preparata Ceccato '72, ultimi aggiornamenti, numerosi accessori, poche gare vengo causa motivi di lavoro. Telefonare: 02/23.65.003 (ore 20-22).

INNOCENTI

COOPER MK 3 1000 rossa, maggio '72, km. 7000, Michelin - RENZO RIMONDI - BOLOGNA - Tel. 89.74.50.

LANCIA

● **LANCIA HF 1600** maggio '70, fari grandi, motore ed assetto nuovo preparato 7000 km, numerosi accessori. Gomme 5 racing pioggia, 4 chiodate, tutte come nuove montate su cerchi lega. - RAFFAELE VISCONTI - C. Cavallotti, 272 - SAN REMO - Tel. 0184/86.641.

● **HF 1600** gr. 3 serie 2001, pronta rally, cambio ravvicinato, cofani porte alluminio, roll-bar, protezioni, cerchi, gomme. Telefonare ore pasti: Tel. 02/48.36.20 - L. 1.750.000 trattabili.

● **HF 1600** gr. 3, preparato Rally, completa ogni accessorio più 4 cerchi, 8 gomme. Perfetto, motore nuovo. Anno 1970. Telefonare: PAVIA - Tel. 0382/20.072.

● **FULVIA HF 1300** gruppo 4.
 ● **FULVIA HF 1600** gruppo 4, preparata Parnasso e pronta gare 1973. Rivolgarsi Officina PARNASSO MARIO - Via Taormina, 70 - 98100 MESSINA - Tel. 39.926.

PORSCHE

PORSCHE 911 S TARGA 1970, celeste.
CABRIOLET 1969, colore sabbia.
CABRIOLET 1972, colore nero. Telefonare: 0575/76.582.

● **PORSCHE 2000** HP 230, gr. 4, aggiornatissima, motore nuovo iniezione, ghigliottine, 8 Firestone nuove asciutto 4 Dunlop nuove pioggia. Eventuali condizioni pagamento. Telefonare: 030/634.153.

PORSCHE 911 T 2400 produzione '73, bianco, consegna dicembre. Telefonare: MANTOVA - 0376/29.696.

RENAULT

● **GORDINI R 8** maggio '70, motore assetto gr. 1, protezioni, 6 Koni, 14 cerchi, gomme neve, strada, chiodate. Telefonare: 0444/45.181 (pomeriggio), 24.648 (pasti).

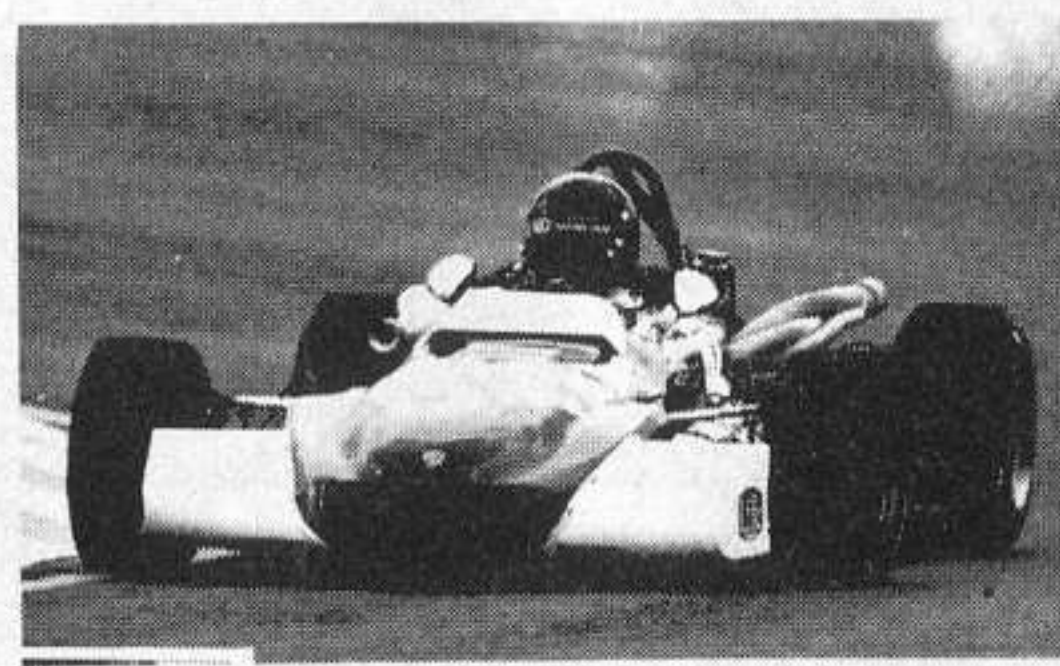
● **ALPINE 1600 S** giugno 1972, nessuna modifica, mai corso, perfetta. Telefonare: 0585/29.154 - L. 3.500.000 in contanti.

ALTRE MARCHE

DUNE BUGGY MOMO da immatricolare accessoriatamente - SPORT GARAGE - AOSTA - Tel. 0165/43.278 - L. 1.300.000.

GTAM aggiornato, cambio Colotti, molto competitivo, motore nuovo, da rodare. MONZGLIO & C. - Via Cabato, 32 - TORINO - Tel. 59.56.66, prefisso 011.

DUNE BUGGY nuovo da immatricolare con sconto. Telefonare 0575/ 76.582.

MONOPOSTO


F. 3 TECNO telaio F. 2 anno costruzione 1971 aggiornata con cambio Hewland 5 m. senza motore. Vettura perfetta, mai urtata. Per informazioni telefonare ore pasti: 051/58.32.29 o SCUDERIA NETTUNO - Via Calori, 9 - BOLOGNA - Tel. 27.99.22.

FÓRMULA MONZA MELESI - MILANO - Tel. 99.01.317.

BRABHAM BT 35 - F. 3 Alessandro Pesenti Rossi vende la più bella Brabham BT 35 F. 3 - Eventuali accessori - Telefonare: 035/22.22.65.

F. FORD Quasar De Sanctis, omologata giugno 1971, perfettissima - GIOVANNI LONGO - Viale Mazzini, 145 - ROMA - Tel. 06/35.66.471 ore pasti.

FORMULA FORD TECNO perfetta, mai urtata L. 1.600.000 trattabili se contanti.
FORMULA 3 TECNO vero affare pronta corsa.

CARRELLO L. 200.000 - Telefonare Officina OSSOLA - MILANO - Tel. 02/71.25.12.

F. 3 pronta corse, 1972, ottima. Autoficina MIRAGE - BOLOGNA - Tel. 051/30.78.86.

F. FORD nuova. Prezzo occasione. Telefonare: 015/32.149.

MOTO

KAWASAKI 750 metallizzata oro, da immatricolare. Autoficina MIRAGE - BOLOGNA - Tel. 051/30.78.86.

NORTON 750 71, perfetta.
KAWASAKI 500 '71, bleu-electronic, perfetta.

KAWASAKI 750 '72, oro, perfetta. Ditta NINO MARTELLI - Piazza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 34.26.00.

KART

PARILLA causa passaggio F. Italia vengo Giugni Parilla II categoria, motore preparato Giugni secondo i regolamenti '73. Motore appena rodato, 38,7 a Jesolo documentabili. Solo tre gare disputate, 10 gomme, serie rapporti 64-74 (nuovi). Qvallsiasi garanzia. L. 350.000 non trattabili. GIANNI BORNIA - Via Conti Agosti, 4 - 31010 MARENO DI PIAVE.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE BMW 1600 gr. 2 Alpina - come nuovo, 2 gare in salita - Tel. 030/97.10.85 ore ufficio.

MOTORE 695 ABARTH sportivissimo, 54 CV, lubrificazione, 40 DCOE.

MOTORE 650 GIANNINI stradale, lubrificazione nuovissimo.

MATERIALE corsa Abarth, assetti completi. CERICOLA - TORINO - Tel. 011/55.27.63 ore pasti.

VARIE

ANNATE vengo annate '68-'69-'70-'71 di MOTOCICLISMO, annata '71 di Autosprint più i numeri dal 31 al 52 del '70 veramente in ottime condizioni: manifesti Autosprint ed altri. POLANI RIGEL - Via G. Rossetti, 15/23 - 16148 GENOVA - Tel. 38.54.95.

SI VENDE O SI CAMBIA
AUTO

ALFA ROMEO

● **A.R. GTA JUNIOR** pronta corse, o permutasi anche con vettura di serie. Visibile BIELLA - Via Milano, 53 - Tel. 28.766.

ALPINE

ALPINE 1600 S novembre '71, 15000 km, perfetta nessuna modifica usata esclusivamente viaggi, permutasi anche con Fulvia 1600 oppure 124 coupé purchè assolutamente perfette. GIOVANNA SANMARTINO - Via Peri, 1 - ROMA - L. 2.900.000.

SI COMPRA
AUTO

FIAT

FIAT 128 soltanto carrozzeria o completa con motore fuso. ARISTON - AOSTA - Tel. 0165/57.41.

ACCESSORI e parti speciali

CARROZZERIA anche sinistrata per Citroen GS 1000 completa di impianto frenante e impianto elettrico (senza fanali e fanalini). SALVATORE STRAFILE Via Gorizia, 5 - CERIGNOLA - Telefonare ore pasti: 088/52.34.95.

MOTORE MOTOBİ 250 cc occasione possibilmente 5 marce. Telefonare ore pasti a GERMANO ANDRUETTO - TORINO - Tel. 68.74.42.

VARIE

NAVIGATORE/TRICE «ICCU DRAC» cerca navigatore, navigatrice esperto Campionato Italiano Rally 1973. Scrivere «PEGASO» Via Villafranca, 33 - PALERMO.

SOCIO pilota aspirante venticinquenne laureando agraria passione competenza, doti notevoli sicuro, immediati risultati, privo qualsiasi mezzo, cerca Socio disposto finanziarlo. Scrivere Direzione AUTOSPRINT - specificando annuncio. Via dell'Industria, 6 - 40068 S. LAZZARO DI SAVENA (Bo).

● = vetture sportive.