

**LEGGETE
SUBITO**

Arrivederci al 1973

E' l'ultimo numero dell'anno, questo. Un anno complessivamente positivo per lo sport automobilistico, anche nazionale. I bilanci, come sapete, li lasciamo al nostro NUMERO SPECIALE del 1972 che speriamo di far arrivare presto nelle edicole. Questa «speranza» ha una spiegazione. Anzi ci offre la occasione di scusarci con voi se il numero di questa settimana si presenta con meno pagine, essendo stati costretti a sopprimere quelle a colori interne.

Purtroppo le agitazioni sindacali hanno coinvolto anche l'azienda poligrafica dove si stampa AUTOSPRINT. Perciò siamo costretti, per arrivare in edicola, a dimensionare pagine e servizi. Non sappiamo proprio dirvi quando finirà quest'emergenza. Il prossimo numero di AUTOSPRINT settimanale dovrebbe tornare in edicola dopo Capodanno, perciò... tra 1 anno! Per far uscire AUTOSPRINT-ANNO 1972 (200 pagine delle quali 52 a colori) siamo anche costretti a rinviare AUTOSPRINT - mese a febbraio.

Scusateci, ma non è colpa nostra. Cercheremo di compensare anche il vostro disagio con alcuni *manifesti speciali* che vi offriremo in regalo in gennaio. Nel ringraziarvi della fiducia, che ci auguriamo manterrete, la redazione di AUTOSPRINT augura a tutti i lettori e agli amici

**un sereno
BUON NATALE
e un felice 1973.**

Natale austerità, questo 1972. E bisogna adeguarsi. Anche nel fare gli auguri. La dissacrazione ormai abitudine, oggi, li ha resi un po' fuori del tempo. Spesso ipocriti. Tanto vale perciò — abbiamo pensato in redazione di AUTOSPRINT — proporli in maniera diversa. Sempre augurandoci che non vengano mal digeriti dai diretti interessati, per quel po' di humour negli accostamenti. Questi ultimi, per essere alla moda con i temi di attualità, sono ispirati alla espressione tipica del costume di questi anni: la tivvù e la radio con i loro programmi e rubriche settimanali più conosciuti.

Buon Natale e, soprattutto, buon 1973 a tutti. Specialmente a chi non avrà il gusto di... prenderla bene!

con la

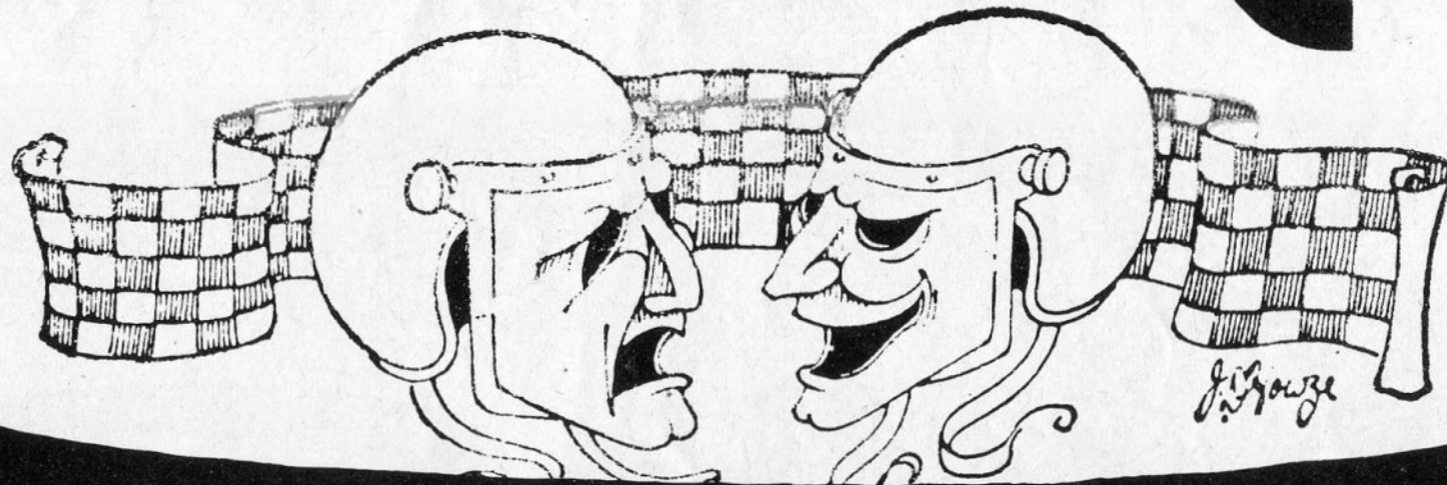
cameraman

**AUTO
SPRI
NT**

presenta:



Canzonissima '72



Nascita di una dittatura

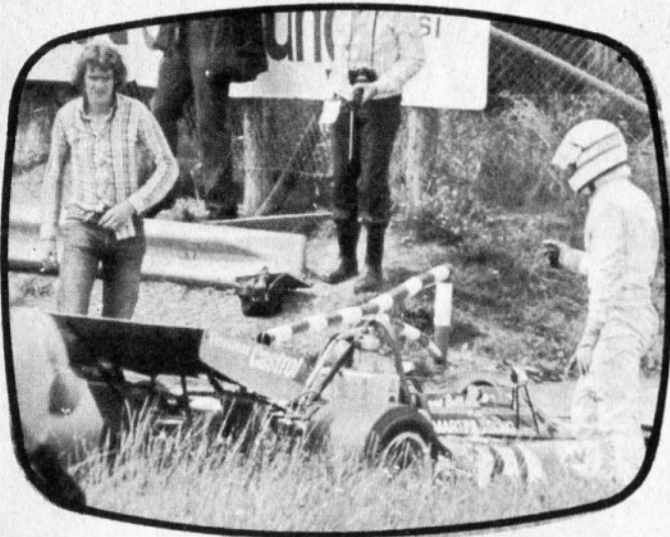
Storia del CARPINISMO a cura di Roberto Angiolini
Comitato di consulenza:
Alberto Rogano, Erasmo Saliti, Luciano Palomba



Chiamate Roma 3131

se la «fuma» l'ing. Enzo Ferrari





Che tempo fa...

Derek Bell con la Tecno



Obbiettivo oggi



Tempo dello spirito

conversazione di Padre Eugenio Dragoni



Prima visione

a cura del servizio opinioni CSAI



Sapere

rubrica dell'ing. Mauro Forghieri

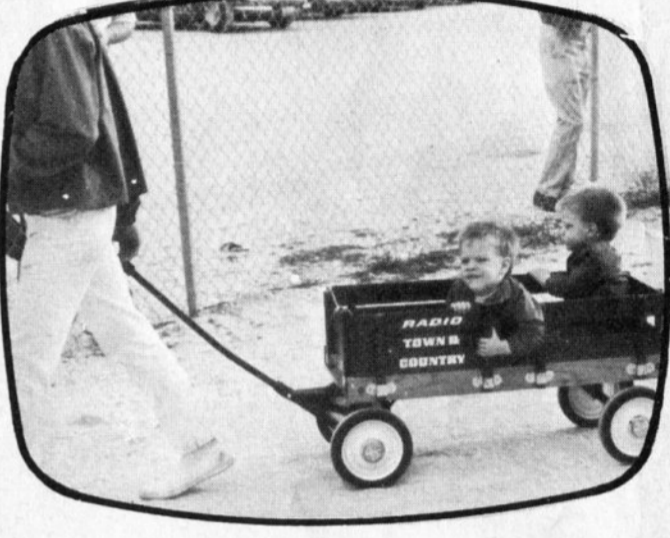


Cronache italiane



Tribuna sindacale

« moderatore » Giancarlo Gagliardi



La TV dei ragazzi



Gira e gioca

(spettacolo per i più piccini)
Starring: Luigi Giannini

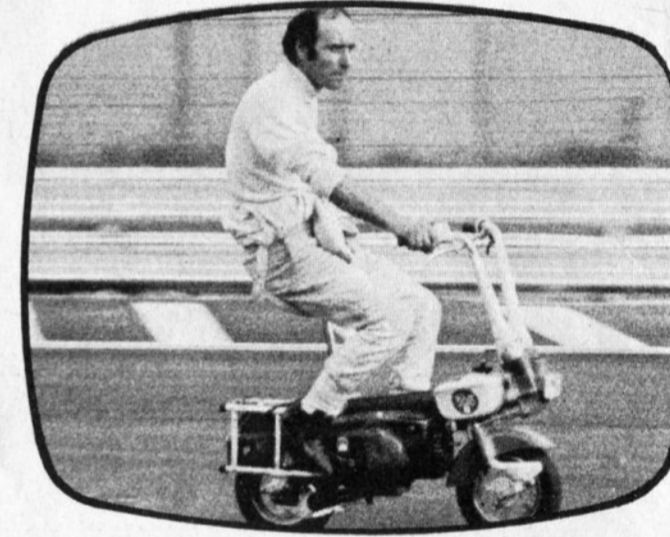


Tic-Tac



Prima di spendere

chiedi a Jackie Stewart



Su di giri

insiste Tino Brambilla



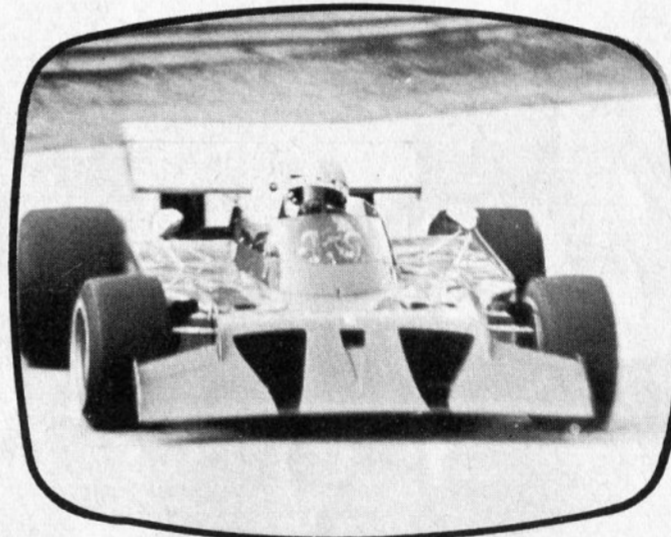
Insegnare oggi

Ricerca sulle esperienze educative
a cura di Arnaldo Cavallari



I pro... nipoti

Zanon-zio chiama Zanon-nipote nella
sottocommissione velocità CSAI.



Non è mai troppo presto

per la Ferrari B.3



Rischiatutto

con Alessandro De Tomaso



Oggi al Parlamento



La Fede, oggi



Quindici minuti con...

Romolo Tavoni (ex vice segretario CSAI)
e... succeda quel che vuol succedere!



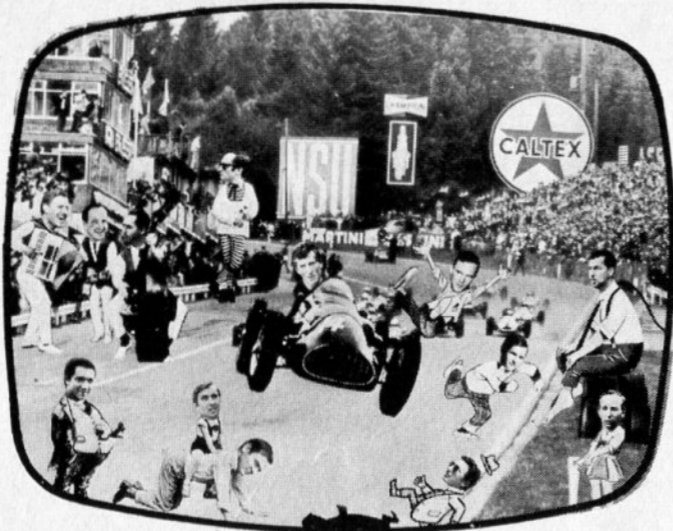
Cronache del lavoro

a cura di Erasmo Saliti segretario CSAI



Il circolo dei genitori

con i «santi padri» della F. Italia



Gulp

Il fumetto in TV



Sotto processo

L'autoteleconista TV



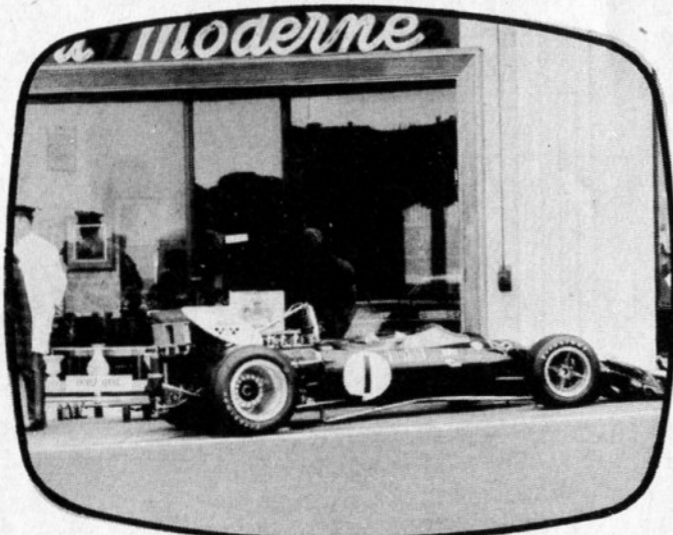
L'approdo

dell'avv. Salvatore Aleffi alla CSAI (Rally)



Oggi le comiche

presenta Alfredo Pigna



Io compro, tu compri



Prossimamente

le sentenze del giudice sportivo dr. Dini



Mercoledì sport

Giovedì gnocchi
Sabato trippa



Una lingua per tutti

al microfono Mario Andretti



Non è mai troppo tardi

per Edoardo Lualdi Gabardi



Canzonissima

canta Lucky Rombo



Batto quattro

Antonio Castiglioni - F. Italia Imola,
aprile 1972



Break

per il titolo italiano assoluto,
tra il Pres. CSAI e de Adamich



Arcobaleno

spera Jacky Ickx



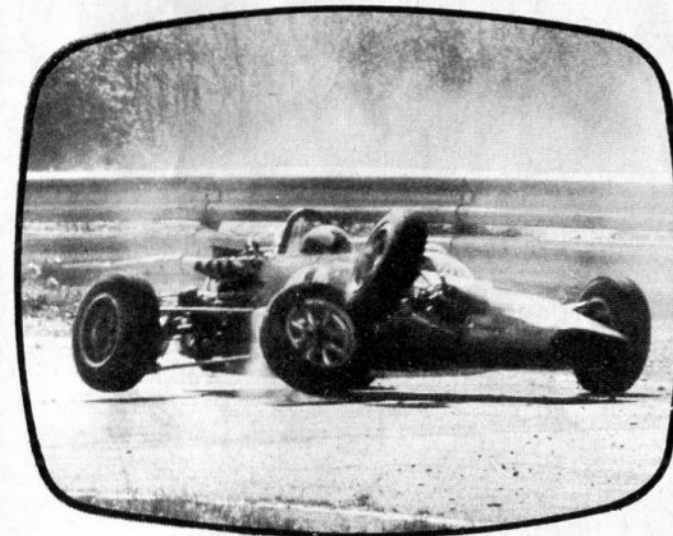
Gli eroi di cartone

(in giacca blu)



Zibaldone italiano

Taormina '72



Girotondo

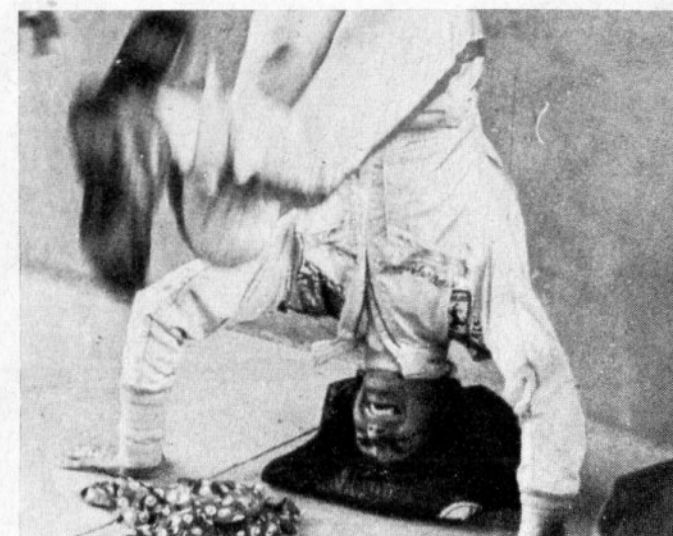


Medicina oggi

paziente Brian Redman

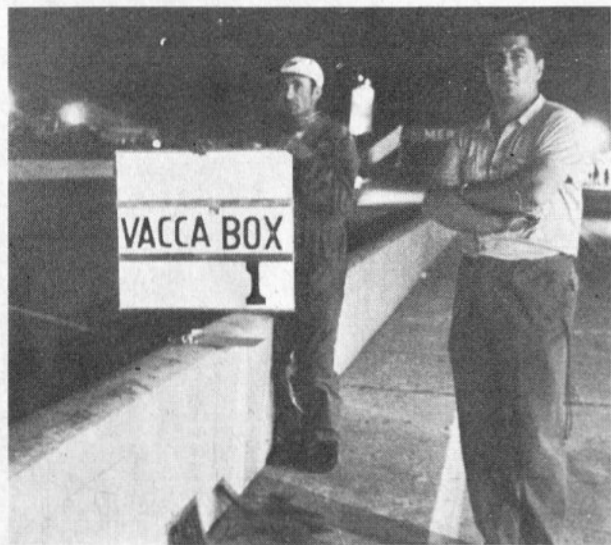


La domenica sportiva



Il gambero





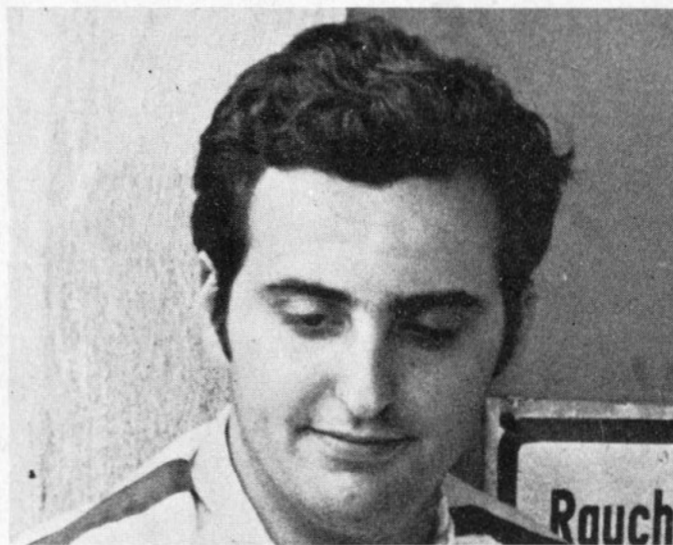
Nord chiama sud

risponde **Nino Vaccarella**



Dalla vostra parte

con la partecipazione straordinaria dell'ing. **Alberto Rogano**, presidente CSAI



Il girasole

presenta **Roberto Angiolini** della Scuderia Jolly



Gran varietà

presenta **Eris Tondelli**



Vita nei campi

con **Clay Regazzoni**



Il successo

a cura di **Chris Amon**



Hit parade

Casco d'oro '72 Autosprint



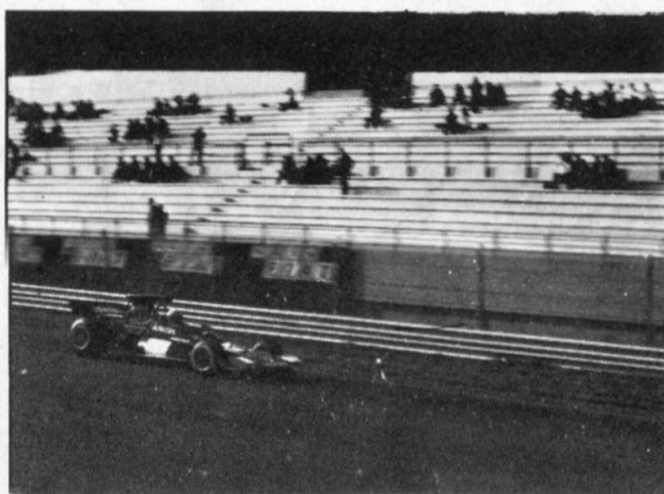
Invito al concerto

fanno gli onori di casa le signore F.1



Voi ed io

con l'ing. **Giuseppe Bacciagaluppi**



Gratis

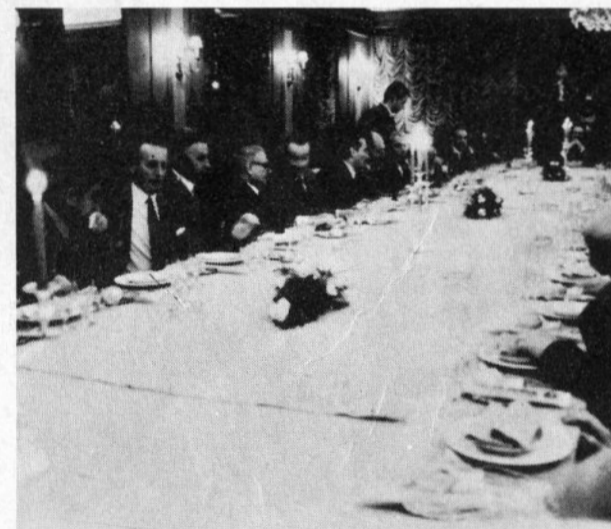
« Esterni » a **Valllunga**



Mike di domenica



Le piace il classico?



Il mondo a tavola

Scambi di vedute (gastronomiche) tra CSAI e giornalisti



Punto interrogativo

Arturo Merzario in F.1 Ferrari



La corrida

con **Cosimo Turizio** e **Claudio Francisci**

Tutto il calcio minuto per minuto conduce in studio il nostro editore **Luciano Conti**

I malalingua: **Marcellino**



Andata e ritorno

presenta **Massimo Ciccozzi**



Non dimenticar le mie parole

consiglia **Franco Lini**



Alto gradimento

Pontecchio Marconi, 3 dicembre 1972





I campioni F.I.A. '72

FITTIPALDI

preferiva
la festa

AUTOSPRINT

◀ A sinistra, Emerson e Maria Helena non hanno proprio l'aria molto divertita nel ricevere il trofeo dal principe De Merode, presidente della FIA

PARIGI - C'era anche Jackie Stewart alla premiazione ufficiale dei campioni da parte della FIA, ed alla fine ci ha detto che anche stavolta, come l'anno scorso, non si è accorto che la premiazione fosse in corso. L'anno scorso aveva l'irrequieta emozione di essere l'uomo più in vista, ma quest'anno faceva lo spettatore, e quindi non gli si può attribuire nervosismo o altro.

Perciò, dato che anche lui come noi aveva l'aria proprio molto delusa, dobbiamo convincerci che la nostra impressione è stata condivisa: la cosiddetta «cerimonia di premiazione» si è risolta in una notevolmente squallida elencazione di nomi, con i chiamati che andavano a ricevere le loro coppette e se ne andavano nella quasi generale indifferenza. In una sala angusta con le sedie messe a caso, senza una scritta o una decorazione.

Emerson Fittipaldi, campione del mondo reduce dalle grandi feste brasiliane, ci ha detto chiaramente

che per lui è stato mille volte meglio il momento di Pontecchio Marconi di qualche settimana fa, anche con la paura che ha provato nella nebbia con l'aereo tedesco, per scendere su Bologna.

Beh, visto come vanno le cose dalle parti di Piazza della Concordia, in fondo non ci dobbiamo stupire visto che di sport si parla sempre meno, e che gli argomenti più in voga sono quattrini e sgambetti poco idealistici, cosa volete che contino le cerimonie e le feste?

Ad ogni modo, e vi basterà dare un'occhiata alle foto, e scorrere l'elenco dei premiati, stavolta questa premiazione è stata almeno confortante per noi, visto che i nomi italiani che sono stati pronunciati sono stati davvero tanti. Pareva quasi una premiazione straniera, dato che da Ferrari a Lancia, Alfa Romeo, Abarth, Merzario, Pinto, Macaluso, Pilone, è stata una bella successione di gente nostra.

I campioni chiamati sul podio

Al vertice dello sport automobilistico è il momento dei PERSONA

Decimata la F.1, manipol

La silhouette capita male...

DALL'INVIATO

PARIGI - Forse era un poco una illusione, l'aspettarsi che dalla riunione di Parigi sortisse un effetto positivo sulla proiezione nel futuro dei regolamenti delle corse ad alto livello. Un poco ingenuamente credevamo proprio che dopo tante discussioni preliminari (ma soprattutto dopo che per anni si erano dimostrate sbagliate le strade battute), finalmente la gente cosiddetta responsabile avesse capito che era ora di tornare a concezioni serie e naturali di quel complesso di attività che vanno sotto il nome di corse automobilistiche.

Certo che la nostra inguarribile maniera ottimistica di veder le cose era per molto nelle nostre speranze, ma non ci attendevamo, stavolta, che si ripetessero le «manfrine» di tante deludenti esperienze precedenti.

A Parigi, in questi giorni si è discusso soprattutto di un argomento, ed era quello del futuro del cosiddetto campionato del mondo marche. Dico «cosiddetto» perché ormai da tanti anni è un campionato del mondo di «etichette», non di vere costruzioni automobilistiche, almeno secondo la accezione che si dovrebbe dare al termine parlando di costruttori.

Sul futuro di questo campionato ne abbiamo udite di ogni colore. Fino a un paio di anni fa si diceva che sarebbero state le vere gran turismo a prendere il sopravvento sulle macchine da corsa pure camuffate da prototipo o sport o come volete voi.

Poi, da qualche mese sono saltate fuori stranissime proposte, evidentemente ispirate dagli interessi contingenti e limitati di qualcuno e non da una visione generale obbiettiva, ed abbiamo udito con una certa sorpresa mescolata al raccapriccio che queste proposte erano state accolte e discusse. Pareva incredibile ma era così.

Vi parliamo della famigerata operazione «silhouette» di cui si è cominciato a udire in settembre. A questo proposito debbo dire che oltre alla stupefazione per quanto ci era stato detto, abbiamo dovuto adesso accomunare una nuova delusione, perché in realtà la proposta che era stata presentata da certi gruppi non era quella che ci avevano fatto credere.

Chissà, forse per incomprendimento delle lingue nelle loro sfumature, forse per inattenzione, in Italia chi ha messo in giro le prime voci che riguardavano queste proposte è stato

abbastanza inesatto, tanto è vero che i presunti autori della proposta (da noi e da altri condannata) si sono meravigliati molto di essere stati indicati come «padri del misfatto». La faccenda è risultata complessa perché da una parte c'erano i tedeschi, almeno la maggior parte dei tedeschi, che volevano una certa cosa che alla luce delle spiegazioni potrebbe essere anche accettabile, e dall'altra c'erano gli inglesi (o almeno certi inglesi) che volevano ben altro. I nostri delegati, non sappiamo per quale ragione effettiva, ce l'avevano presentata in modo totalmente differente.

Questo comunque non sposta il problema, il quale problema rimane quello di trovare la maniera di far sparire le macchine da corsa per riportare le gare di durata — che servono a stabilire chi è il costruttore più bravo — alle loro origini, cioè al confronto di una produzione.

Essendo pacifico che era quanto meno improprio parlare di produzione parlando di certe «marche» che abbiamo viste in giro per le piste negli ultimi anni (citiamo a caso Mirage, Chevron, Lola, McLaren, e così via), era altrettanto pacifico che si doveva far qualcosa per tornare alle origini, proprio per non continuare ad avere in due tornei differenti le stesse macchine camuffate.

A Parigi si è parlato anche della formula uno, pur se non sembrava essere argomento da discussione almeno per le sue grandi linee. Invece se n'è parlato molto perché è risorta la distantiissima opposizione degli organizzatori ai concorrenti sullo spinoso argomento dei rapporti finanziari.

Abbiamo urlato abbastanza, allora, per riuscire a far sparire quella che secondo la nostra mentalità era una disgustosa discriminazione intollerabile nello sport. Ma ciò non ha cambiato i termini della questione perché i costruttori e le scuderie inquadrati in quella formazione sindacalistica che è la «F. 1 association» hanno avuto buon giuoco di fronte ai singoli organizzatori per presentare richieste sempre più esose.

Per un certo tempo abbiamo sostenuto le ragioni dei concorrenti, dato che effettivamente c'erano alcuni organizzatori che potevano e quindi dovevano pagare. Mettendo tuttavia in guardia contro il pericolo di eccessi. Ora davvero non ce la sentiamo di dar ragione ancora ai concorrenti.

Quello che ad ogni modo è indispensabile che sia fatto è che la CSI si preoccupi di salvare il contenuto sportivo delle corse, perché se le gare si trasformeranno in una pura operazione commerciale è abbastanza agevole prevedere il declino, dato che la gente non è poi tanto stupida quanto certi personaggi credono. Il compito della CSI avrebbe dovuto essere questo da sempre, ma in realtà da troppo tempo essa si è lasciata prendere

La CSI ha respinto il ricatto dei costruttori (anche F.2, vetture INDY e F. 5000 nei GRAN PREMI)

PARIGI - Il testo delle dichiarazioni ufficiali alla stampa fatte dal principe Paul Metternich, è stato il seguente:

«Dopo l'aumento degli incidenti accaduti nelle gare di F. 1 degli ultimi anni, nel corso del 1972 la CSI si è preoccupata di risolvere i problemi della sicurezza con l'aiuto dei costruttori, organizzatori e piloti. Ciò ha comportato per tutti molte spese, molto lavoro, molti spostamenti e molti studi. Il miglioramento ottenuto è stato sensibile, perché nel 1972 non si sono registrati incidenti di rilievo nelle gare della F. 1.

Ora l'attenzione della CSI è attirata dall'aumento in scalata dei costi della F. 1, problema che rischia di compromettere il campionato mondiale F. 1. Per salvaguardare questo campionato, la CSI ha quindi deciso che il campionato 1973 sia riservato innanzi tutto alle macchine della F. 1, ma che nel caso in cui per una certa corsa il numero di macchine di F. 1 sia insufficiente gli organizzatori avranno la possibilità, dopo averne chiesto direttamente l'autorizzazione alla CSI, di ammettere alla partenza, oltre alle F. 1 accettate, le seguenti macchine: F. 2, F. Indianapolis, F. 5000 e F. 3.

«Per essere ammesse alla partenza queste macchine dovranno aver ottenuto i minimi di qualificazione ed essere conformi alle specificazioni tecniche della formula cui appartengono. I rispettivi posti sugli schieramenti di partenza saranno determinati dai tempi ottenuti nelle prove tra tutte le categorie mescolate. L'attribuzione di punti per il campionato mondiale conduttori sarà fatta secondo le scale in vigore.

«Per il campionato mondiale Marche, al fine di non diminuire il numero di prove, in sostituzione della gara di Sebring che non avrà luogo è stato deciso di inscrivere, alla stessa data del 25 marzo, una prova organizzata dall'AC Romá e denominata «6 ORE DI VALLELUN-

la mano, ed è stata sopraffatta da gruppi corporativi che a nostro avviso hanno di mira soltanto i loro interessi, e nemmeno a lunga scadenza.

In fondo, quello malinconico della OSI è lo specchio della altrettanto malinconica situazione in cui è anche la nostra organizzazione nazionale dello sport. Tante parole, tanti discorsi, ma di concreto poco. E soprattutto anche quel poco avvelenato dalla impressione (che è spesso rispondente alla realtà) che le cose siano fatte non in funzione di una idea generale di interesse collettivo, ma di piccole ambizioni personali e di piccole rivincite o sopraffazioni.

Ne abbiamo avuto la prova anche nei giorni di Parigi, con la sensazione che nell'ambiente della cosiddetta nostra delegazione le cose non siano proprio quelle che si usa definire cordialmente idilliache. Più che ai risultati concreti ci è parso che vi fosse una tendenza a soddisfare personalismi o quanto meno regionalismi. Ed

i risultati non potevano essere che quelli di una mancanza di coordinazione che si è tradotta nell'offrire ad altri la maniera di avere buon giuoco. Possibile che non si riesca ad imparare?

Ci spiace veramente di dovervi tediare con queste storie. E soprattutto vorremmo potervi dire esattamente il contrario. Ma quando vediamo che anziché aver peso e rispetto lo sport italiano è considerato quanto meno dilettantistico se non fantasioso, e che anche le poche posizioni acquisite vengono perdute, vien fatto di pensare che ci sia un fondamentale errore di base, che ci affanniamo a tentare di individuare se non altro per cercar di suggerire la maniera di correggerlo.

Forse la chiave, e non soltanto per quanto ci riguarda nazionalisticamente, ma anche per la stessa CSI, sta in quella paroletta che abbiamo usata poco fa: dilettantismo. Adesso che i gruppi corporativi sono ben costituiti

GA». Questa corsa potrà ammettere alla partenza 22 vetture. D'altra parte, dato che è stata annullata la 1000 chilometri di Brands Hatch, la Francia potrà organizzare — alla data precedentemente prevista — una gara su un circuito a sua scelta (probabilmente Digione).

Infine, per permettere agli organizzatori e costruttori di mettersi in regola, il termine di entrata in vigore delle norme sui sistemi di rifornimento con accoppiamenti standardizzati, obbligatori per le corse di campionato del mondo che comportino un rifornimento, è il 1. aprile.»

Questo è il testo ufficiale delle dichiarazioni di Metternich, il testo scritto. In realtà il presidente della CSI durante la sua esposizione ha anche detto altre cose. Per esempio ha precisato che il fatto di aver assegnato a Vallelunga ed alla Francia (Digione) le gare che non saranno organizzate da Sebring e Brands Hatch, deve essere inteso come soluzione temporanea, che non toglie agli organizzatori tradizionali il diritto di organizzare le loro gare tradizionali nel 1974. Ha poi anche aggiunto:

«E' augurabile che gli accordi finanziari siano conclusi entro dicembre, anche in avvenire, per permettere a tutti di lavorare in pace con programmi chiari. Ed i problemi dei costi legati a quelli della sicurezza saranno d'ora in poi visti con anticipo.»

Qualcuno ha ingenuamente chiesto il perché dell'allontanamento dell'ex segretario Treu dalla CSI e quali sono i rapporti tra FIA e CSI. Ha risposto il principe De Merode, presidente della FIA:

«Il signor Treu non c'è più perché la FIA ha ritenuto di separarsi da lui, di privarsi dei suoi servizi. Quanto ai rapporti FIA-CSI essi non erano troppo stretti, ora abbiamo cercato di stringerli maggiormente.»

f. l.

e son tutti diretti da gente del mestiere e che vive di quello, gli organismi e conduzione dilettantistica non possono sperare di spuntarla. E sono costretti, sempre, ad affannose rincorse per almeno tentare di non perdere la faccia, se non sempre alle rese umilianti. Come è stata ad esempio quella del maggio 1972 a Montecarlo.

Non pretendiamo che a dirigere lo sport, ad incanalare tutte le forze professionistiche, debbano andare per forza dei professionisti retribuiti, ma che almeno si faccia appello alle competenze e non soltanto alle ambizioni, questo credo proprio che abbiamo il diritto di farlo.

Non mi rivolgo a nessuno in particolare, ma se qualcuno si sentirà preso di mira... peggio per lui. Perché vorrà dire che ammette le nostre ragioni.

Franco Lini



Metternich premia l'ing. Marelli. Il dott. Luraghi era a Bruxelles, in smoking, a ricevere da Baldovino la « Coupe du Roi » per l'affermazione dell'Alfa Romeo alla 24 ORE di SPA

(era un proscenio assolutamente spoglio) e volta a volta premiati dal principe De Merode presidente della FIA o dal principe Metternich presidente della CSI, sono stati:

EMERSON FITTIPALDI, campione del mondo piloti;
 FERRARI, campione del mondo Marche (rappresentata da Peter Schetty);
 PORSCHE, coppa costruttori G.T. (Dott. Fuhrman);
 LOTUS, coppa costruttori F. 1 (Peter Warr);
 GEORGE FOLLMER, campione CAN-AM;
 MIKE HAILWOOD, campione Europeo F. 2;
 ALFA ROMEO, campione d'Europa Turismo (ing. Marelli);
 JOCHEN MASS, campione Europeo Turismo (Michael Kranefuss);
 XAVIER PERROT, campione Europeo della montagna;
 ANTON FISCHABER, campione Europeo montagna GT;

FRANCO PILONE, campione Europeo montagna Sport;
 LANCIA, campione internazionale rallies (dott. Cesare Fiorio);
 ABARTH, campione d'Europa 2000 (Osella);
 ARTURO MERZARIO, campione d'Europa 2000 (ing. Rogano);
 PINTO e MACALUSO, campioni Europei piloti rallies;
 JOHN FITZPATRICK, campione d'Europa GT;
 LECLERE, SERPAGGI, GUITTENY, squadra campione d'Europa F. 3;
 MARIE-CLAUDE BEAUMONT, campionessa l'Europa rallies.

Eccezzuato Jochen Mass, impossibilitato perchè a correre in Sud Africa, sono tutti venuti a Parigi, ma Arturo Merzario è arrivato tardi avendo vagato per l'Europa a caccia di un aereo che potesse decollare per portarlo a Parigi. La sua coppa l'aveva ritirata l'ing. Rogano, ma ha fatto in tempo a... berci dentro.

VALLELUNGA «promossa»
 al posto di SEBRING: ve
 la immaginate la giostra?

La rabbia di ROGANO modifica una prova mondiale

PARIGI - La decisione dell'AC argentino di annullare il suo Gran Premio che doveva aprire la stagione è stata conosciuta poco prima dell'inizio dei lavori della CSI. La richiesta degli argentini di tenere la data in sospenso per una eventuale organizzazione a fine anno è stata respinta, e così il campionato mondiale 1973 è già privato di una delle gare previste. Per contro pare sicuro che gli olandesi torneranno ad organizzare la gara di Zandvoort il che pareggerebbe il conto.

Gli organizzatori di SEBRING poi hanno annunciato che la loro gara non si potrà fare quest'anno per sopraggiunte difficoltà, che noi crediamo consistano nel fatto che il circuito di ROAD ATLANTA, sul quale la 12 Ore di Florida era prevista, è stato recentemente venduto a John Greenwood e quindi gli accordi con i proprietari precedenti sono andati a monte.

Dopo quella di Brands Hatch, questa era perciò la seconda gara che veniva a mancare nel campionato Marche, e quindi la CSI ha deciso di affidare ad altri la organizzazione, sia pure in via temporanea restando infatti inteso che nel 1974 le due gare sarebbero state assegnate di nuovo ai loro tradizionali organizzatori.

Brands Hatch verrà sostituito da una gara in FRANCIA che sarà fatta probabilmente sul nuovo circuito di DIGIONE mentre per Sebring c'è stata una situazione grottesca che ha fatto stupire molti delegati. Infatti il presidente della sottocommissione Huschke von Hanstein aveva proposto che la gara fosse affidata al circuito di MISANO ADRIATICO che era disposto ad organizzarla, ma pare che il delegato italiano (leggi ing. Rogano che il conte LURANI «non può parlare») abbia posto una specie di veto affermando che sarebbe stato l'AC di Roma ad organizzare una «Sei Ore» di Vallelunga!

Il che è stato poi concesso, sollevando però molte reazioni perchè i portoghesi, che hanno adesso il nuovo circuito dell'Estoril e che non hanno gare titolate, hanno protestato affermando — a ragione — che se si doveva fare qualcosa per tappare un buco era meglio che lo facessero loro che avrebbero potuto almeno mettersi un poco nel «giro» delle gare internazionali ad alto livello.

Ed a parte queste giuste recriminazioni, ricordiamo ad esempio che Imola a suo tempo si era offerta di sostituire Brands Hatch, ma non è stata presa in considerazione dai delegati CSAI. E tantomeno si è voluto — ottenuta la gara — assegnarla al solo autodromo italiano dopo Monza che ha uno sviluppo chilometrico e caratteristiche adeguate per una prova mondiale. Ci dovranno far vedere come a Vallelunga, nello stato attuale, si farà svolgere una gara di durata di sei ore che comporterà almeno tre rifornimenti, in un tracciato corto e tortuoso come quello romano.

f.1

LISMI: di dirigenti come di protagonisti

lati i calendari

PARIGI - I rapporti tra la F. 1 Association (squadre formula Uno) e la GPI (Organizzazione degli organizzatori) sono rimasti quelli molto tesi di cui vi abbiamo già parlato. Alla richiesta, esorbitante, di 83.000 sterline (125 milioni) assicurate per ogni corsa, per un minimo di 25 macchine che potrebbero diventare 28, gli organizzatori hanno risposto con la affermazione che è loro impossibile prevedere cifre del genere. Hanno elevato la disponibilità a 50.000 sterline (sono 75 milioni) e oltre questo limite non possono andare.

I costruttori dovevano rispondere entro il 14 dicembre, ma non l'hanno fatto, agendo però in modo differente in quanto hanno fatto sapere di essere disposti ad organizzare loro le corse. Pare che a questa controproposta qualcuno dei costruttori abbia deciso di non aderire, staccandosi quindi dal gruppo, e tra questi ci sarebbe anche la Ferrari, che non è apparsa d'accordo per la estrema ratio delle organizzazioni dirette da parte dei costruttori F. 1 dei Gran Premi. Comunque sia, la realtà è che l'accordo pare proprio impossibile.

Dopodichè gli organizzatori, e stavolta in accordo con la OSI, hanno trovato la soluzione che permetterà in ogni caso di far disputare le corse.

Avendo noi definito la ripetizione

La FERRARI si divide dagli assemblatori

della controversia tra organizzatori e concorrenti «l'autunno caldo dello sport dell'automobile», diremo che la soluzione escogitata a Parigi potrà essere definita dai concorrenti-prestatori d'opera un... incitamento al crumiraggio. Si tratta infatti della pura e semplice sostituzione dei soliti attori dello spettacolo Gran Premio, con altri non facenti parte del... sindacato. E' l'idea che leggete esposta nel resoconto della conferenza stampa del presidente Metternich, e che consiste nel limitare gli ingaggi di macchine e piloti della F. 1 a quel numero ridotto che gli organizzatori ritengono sia quello di coloro che effettivamente valgono, sia sul piano tecnico-sportivo sia su quello spettacolare che fa da richiamo alla gente (e quindi ai biglietti pagati).

Una dozzina, non di più, secondo la stima della associazione degli organizzatori; siamo quindi lontani dalle 25 o 28 macchine che i concorrenti vorrebbero mettere in campo a prezzi altissimi. Al posto delle «ultracare» macchine della F. 1 che così sarebbero escluse, si ammetterebbero quelle della F. 2, o della Formula Indianapolis, o della F. 5000.

La decisione, adesso, è stata presa anche dalla CSI, in forma ufficiale. E il presidente Metternich l'ha annunciata. Staremo a vedere quali potranno essere le reazioni delle squadre della F. 1, reazioni che certo non mancheranno, anche se non saranno immediate perchè l'annullamento del G.P. d'Argentina ha ritardato di due settimane l'inizio del campionato mondiale, permettendo quindi di aver maggior tempo per discutere.

Le cose sono a questo punto, un punto morto per ora, ma passibile di virulente manifestazioni prossime, che potrebbero portare anche a soluzioni impreviste, quali quelle che sono già state vissute una quindicina d'anni or sono, quando la F. 2 divenne la vera macchina del campionato mondiale dato che la F. 1 era diventato soparsata, anche se allora le ragioni erano ben diverse.

f.1

Rinviata al '75 la rivoluzione del «MARCHE»

PARIGI - La risposta ufficiale del Presidente della CSI alle domande circa lo sviluppo della situazione riguardante il campionato Marche per il futuro, è stata piuttosto anodina e vaga. Il fatto è che in sostanza non è stato deciso nulla e quindi tutto è rinviato a data da vedere. In altre parole almeno fino alla fine del 1974 la situazione non muterà il che può essere di conforto per coloro che hanno fatto le macchine anche recentemente e che quindi possono sperare di utilizzarle ancora.

Non potendo dirvi quello che avverrà, limitiamoci a dirvi quello che è stato il risultato dei lavori della sottocommissione dei regolamenti tecnici, la quale aveva cominciato a lavorare su que-

sto argomento già nella sessione di novembre a Milano.

Secondo questi risultati, si addirebbe alla suddivisione in tre gruppi che saranno chiamati 5, 6 e 7, in cui il gruppo 5 avrebbe le vetture stradali derivate dalla produzione e omologate dalla CSI (quelle dette «silhouette»), il gruppo 6 delle vetture prototipo di uso stradale ma veramente «prototipo», e le vetture di produzione non omologate, e il gruppo 7 le vetture corsa biposto (attuale gruppo 7) e le vetture sport (attuale gruppo 5).

In particolare per il gruppo 5 sarebbero autorizzate modifiche più larghe di quelle autorizzate per l'attuale gruppo due, ma la base dovrebbe essere il blocco motore della serie nella posizio-

ne prevista dalla serie oltre alle limitazioni alle ruote e gomme.

Quel che è curioso è che nelle sedute della sottocommissione è stato rimesso in discussione il principio che era stato già approvato nella riunione di Milano e che era stato messo a verbale, secondo il quale per la omologazione in gruppo 4 sarebbero bastati 250 esemplari in luogo dei 500 attuali. Pare che adesso questo punto sia da ristudiare, cosicché non si sa se saranno necessarie 250 o 500 vetture per l'omologazione con grande gioia dei costruttori evidentemente...

Una decisione della sottocommissione che riguarda la Formula Uno è interessante: dal 1. aprile 1974 nessuno elemento che sia sopra le ruote della macchina

potrà essere posto a più di un metro di distanza posteriormente. Il che significa che la tendenza a far rincarare gli alettoni deve essere ridotta.

Parrebbe inoltre che la sottocommissione si sia pronunciata favorevolmente sulla soppressione della altezza minima da terra di tutte le macchine, comprese quelle omologate, a condizione che nessuna parte della macchina sfiori il terreno in caso di sgonfiamento di un pneumatico.

La grossa discussione la si è comunque avuta attorno alle categorie che debbono sostituire il gruppo 5 attuale, e si è molto protratta. Non sappiamo, perchè nessuno ha voluto dirlo, quali siano state le reazioni del bureau della CSI alle decisioni della sot-

tocommissione e pensiamo che in realtà non ne sia stata presa nessuna. Quel che è certo è che comunque la CSI è orientata, per le gare future del campionato mondiale Marche, alla ammissione soltanto delle macchine di produzione.

Life®

l'additivo delle vittorie



IL GIORNALE
DELLE
SCUDERIE

Alla premiazione della PIAVE JOLLY CLUB lanciato un appello
ai piloti per evitare un inutile proliferare di troppe scuderie

Uno struzzo per tutti

TREVISO - All'insegna dello slogan: « uno per tutti e tutti per uno » la Scuderia Piave Jolly Club ha lanciato un appello ai piloti per una maggiore unione evitando così il sorgere di nuove scuderie. Il presidente del sodalizio dottor Arrigo Manavello nella sua annuale relazione morale e sportiva ha detto tra l'altro: « se invece di disperdere in molti rivoli il già scarso contributo di enti e di privati, si fosse concentrato tutto in un'unica direzione, i risultati sarebbero stati senza dubbio di gran lunga superiori a quelli ottenuti. E' un discorso che ci porterebbe molto lontano — ha proseguito il presidente — è certo comunque che chi corre lo fa ancora con quello spirito genuino, quello per intenderci che ci pone come nemici nei confronti dei cugini della Conegliano Corse o nei confronti di altri piloti trevigiani che corrono indipendenti con la sola etichetta dell'Automobile Club Treviso ».

Il concetto espresso dal presidente dottor Manavello è stato successivamente ribadito anche dal presidente dell'Automobile Club di Treviso dottor Cesco Van den Borre. Con quel parlare pacato e schietto che è congeniale al presidente trevigiano, Van den Borre si è così espresso: « Certo che il bilancio della Scuderia Piave Jolly Club avrebbe potuto essere più positivo se all'inizio della stagione non si fosse registrata la defezione di alcuni piloti che con troppa leggerezza si sono lasciati abbacinare dallo specchietto per le allodole di qualche novello cacciatore. E' stato un rosolo che il nostro struzzo, simbolo della Piave, ha dovuto ingoiare, ma il suo proverbiale stomaco lo ha

digerito facilmente, permettendo di continuare la sua veloce galoppata ».

Avviandosi alla conclusione il dottor Van den Borre ha detto: « Lo struzzo è un simbolo di intramontabile fiducia e simpatia: all'inizio di ogni stagione agonistica si organizzano dei grandi safari per la sua cattura, ma sfuggendo ad ogni agguato la simpatica bestiola riesce a superare indenne gli ostacoli e ad accrescere sempre di più il numero dei suoi piccoli. Sarebbe davvero simpatico che per la prossima stagione agonistica si registrasse il ritorno sotto il simbolo dello struzzo di tutti quei piloti della Marca Trevigiana che lo avevano abbandonato ».

Al festoso incontro di fine stagione erano presenti tra gli altri il direttore dell'Automobile Club di Treviso dottor Ugo Pontiroli Gobbi, il commissario sportivo CSAI rag. Ernesto Lazzaretti, il dottor Angiolini presidente della Scuderia Jolly Club di Milano, il col. Pietro Curci delegato provinciale del Coni, il dottor Bruno Bianco ed altri.

Il consuntivo della Piave Jolly Club è presto fatto: nel settore della velocità 123 presenze in 25 gare, 33 vittorie di classe, un titolo italiano nel gruppo 4 gran turismo, due successi nella Coppa CSAI gran turismo speciale 1300 e 1600 cc.

Questi i piloti premiati in base alla classifica del campionato sociale 1972, ai primi tre di ogni specialità è stato assegnato un artistico struzzo in argento. **Velocità:** 1. Emilio Paleari; 2. Alvise Marcello; 3. Willer; 4. Luigi Innocenti; 5. Giancarlo

Ronchi; 6. Ezio Morellato; 7. Italo Pain; 8. Giovanni Campese; 9. Winchester; 10. Arrigo Fabris; 11. Vittorio Benvenuti; 12. Ideno Visentin; 13. Paolo Maschietto; 14. Capuzzo Codognotto; 15. Guerino Cenini. **Rallies nazionali:** 1. Francesco Svizzero; 2. « Tony »; 3. Flavio Furlan; 4. Luigi Innocenti; 5. Vittorio Benvenuti e Pietro Balestra; 7. Carlo Frisacco e Alberto Turolla; 9. Giancarlo Gusso e Josef Augustin; 11. Edoardo Camillotti e Ugo Rettore; 13. Alberto Avventi; 14. Giovanni Maraglino; 15. a pari merito Giampaolo Fusetti, Franco Gariboldi, Ruggero Bortoletto e Umberto Danieli. **Rallies internazionali:** 1. Francesco Svizzero; 2. Pietro Balestra; 3. Alberto Avventi; 4. Giancarlo Russo; 5. Flavio Furlan; 6. a pari merito Alberto Turolla, Carlo Frisacco, « Tony », Paolo Maschietto, Giovanni Maraglino, Ruggero Procelli e Alberto Comirato. **Navigatori:** Magda Bellavere, Giovanni Botter, Adriano Brugnera, Giampaolo Buzzatti, Ida Cantarutti, Arturo Fiabon, Gino Fregnan, Giuseppe Lo Basso, Paolo Maschietto, Carlo Molin, Diana Morello, Alessandro Morosin, Giorgio Negretto e Giuseppe Rigato. Premi speciali sono stati infine consegnati a « Tony » quale pilota più sfortunato, a Benvenuti per la sua massiccia partecipazione e alla équipe femminile della segreteria dell'Automobile Club composta dalle graziose signorine Franca Roberto, Paola Guolo e Daniela Bertelli. L'intensa serata si è conclusa con un brindisi alle fortune della gloriosa scuderia.

Attilio Trivellato

Comincia subito il '73 con due vetture al Montecarlo

PATAVIUM maggiorenne

PADOVA - E' finita con una barzelletta e l'annuncio ufficiale di un fidanzamento. Ci spiace però per i lettori perché non possiamo riportare il gustoso racconto fatto da Bepi Zanchetti per motivi comprensibili e ci spiace anche non poter dire i nomi dei fidanzati perché è stato detto che arrossirebbero. A parte questa premessa è stata questa l'atmosfera nella quale si è sviluppata la tradizionale festa dei piloti della Scuderia Patavium, sodalizio che proprio quest'anno è diventato maggiorenne avendo compiuto 21 anni.

Al tavolo della presidenza nel simpatico salone delle feste dell'Hotel Rocca Pendice di cui è titolare lo sportivissimo Mario Di Natale, c'erano il delegato provinciale del Coni gr. uff. Aldo Travain, il presidente della commissione sportiva triveneta dottor Felice Sacconi, il direttore dell'Automobile Club di Padova dottor Fabio Sorrentino, l'ispettore per l'Alta Italia della Veedol, rag. Guido Reatti, il consigliere dell'Automobile Club ing. Renato Buchi ed altri ancora.

Il presidente della Scuderia dottor Ruggero Poggi noto anche con lo pseudonimo di « Igor » ha tracciato brevemente le tappe più salienti dell'attività sportiva 1972 che ha registrato un totale presenze di 222, così suddivise: velocità 129 su 28 gare, rallies nazionali, 84 su 20 competizioni e 9

su tre gare. Di rilievo da segnalare la conquista del titolo italiano kart di Riccardo Patrese che frequenta la quinta classe del liceo scientifico Ippolito Nievo di Padova e che si è classificato quarto ai campionati del mondo della specialità e primo degli italiani, e la conquista di tre titoli triveneti ad opera di Ruggero Parpinelli su Porsche 2200 nel gruppo 3, Pierluigi Grassetto su Lancia Fulvia HF 1600 e Roberto Grassetto su Fiat 128 c. nel gruppo 1. Poggi ha tra l'altro sottolineato il sensibile aumento dei soci a conferma del crescendo della scuderia.

Per quanto riguarda il 1973 il presidente biancorosso ha detto che la Patavium punterà molto in alto e che l'attività agonistica sarà aperta in occasione del tradizionale rally di Montecarlo al quale la Patavium sarà presente con due equipaggi tutti padovani il primo composto dai fratelli Tormene ed il secondo formato da Parpinelli e Baucce ed un terzo misto con Trombotto e Bepi Zanchetti navigatore. Poi è iniziata la premiazione.

Le classifiche sociali, velocità, gruppi 1 e 3: 1. Ruggero Parpinelli (Porsche 2200); 2. Roberto Grassetto (Fiat 128 coupé); 3. ex aequo Pier Luigi Grassetto (Lancia HF 1600) e Carlo Tormene (Porsche 2200). **Velocità gruppi 2 e 4:** 1. Carlino Ranzato (Fiat 500); 2. « Igor » (Ford Twin Cam); 3. Ivano Pittarmello (Alfa GTV 1600). **Piloti che hanno ottenuto piazza-**

menti di rilievo: Giuliano Oirene (Fiat 500), Roberto Calore (Abarth 695), Alessandro De Giorgio (Fiat 500). **Kart:** Riccardo Patrese. **Rallies internazionali:** Roberto Baucce e Paolo Calore (Renault R 12). **Rallies nazionali:** 1. Mauro Bonato (Lancia Fulvia HF 1600) punti 22; 2. Roberto Bianco Mengotti (Lancia Fulvia HF 1600) 19; 3. Roberto Baucce (Renault R 12) 14; 4. Giancarlo Borsetto (Fiat 124 coupé) 11; 5. Guido Lasciarrea (Simca 1000 R) 10.

Sono state infine consegnate delle artistiche targhe per l'attività svolta ai seguenti piloti: velocità: Giorgio Spiller, Luigi Moro, Gianfranco Facco, Ferruccio Sensi, Livio Franzoso, Mario Martini, Franco Giovanni Boaretto, Costantino Rossi e Giovanni Albertini; rallies nazionali: Aurelio Miserendino, Maurizio Sanavia, Enzo Scibetta, Walter Bellotto, Renzo Calore, Gianluigi Jessi, Guerrino Marchi e Gianantonio Bari. **Navigatori:** Roberto Faggiani, Sandro Marcato, Lino Esposito. **Assistenze:** Milani gomme, Tino Mardollo, Paolo Stefani, Carlo Roncolato e Ugo Zavatiero. **Artistiche coppe** sono infine state assegnate a Guido Lasciarrea dalla concessionaria Simca-Tremonti, a Gianluigi Jessi dalla Concessionaria Automotor, a « Igor » dalla Ford e a Bianco Mengotti e Bonato dalla Lancia, a Grassetto dalla Fiat e a Fontana e Bellotto dalla Renault.

a. t.



OSAI
MILANO

Ammortizzatori elaborati

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

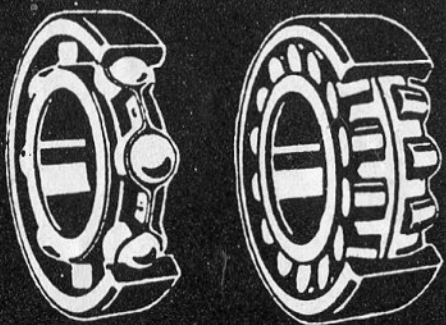
MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

PUMA GT

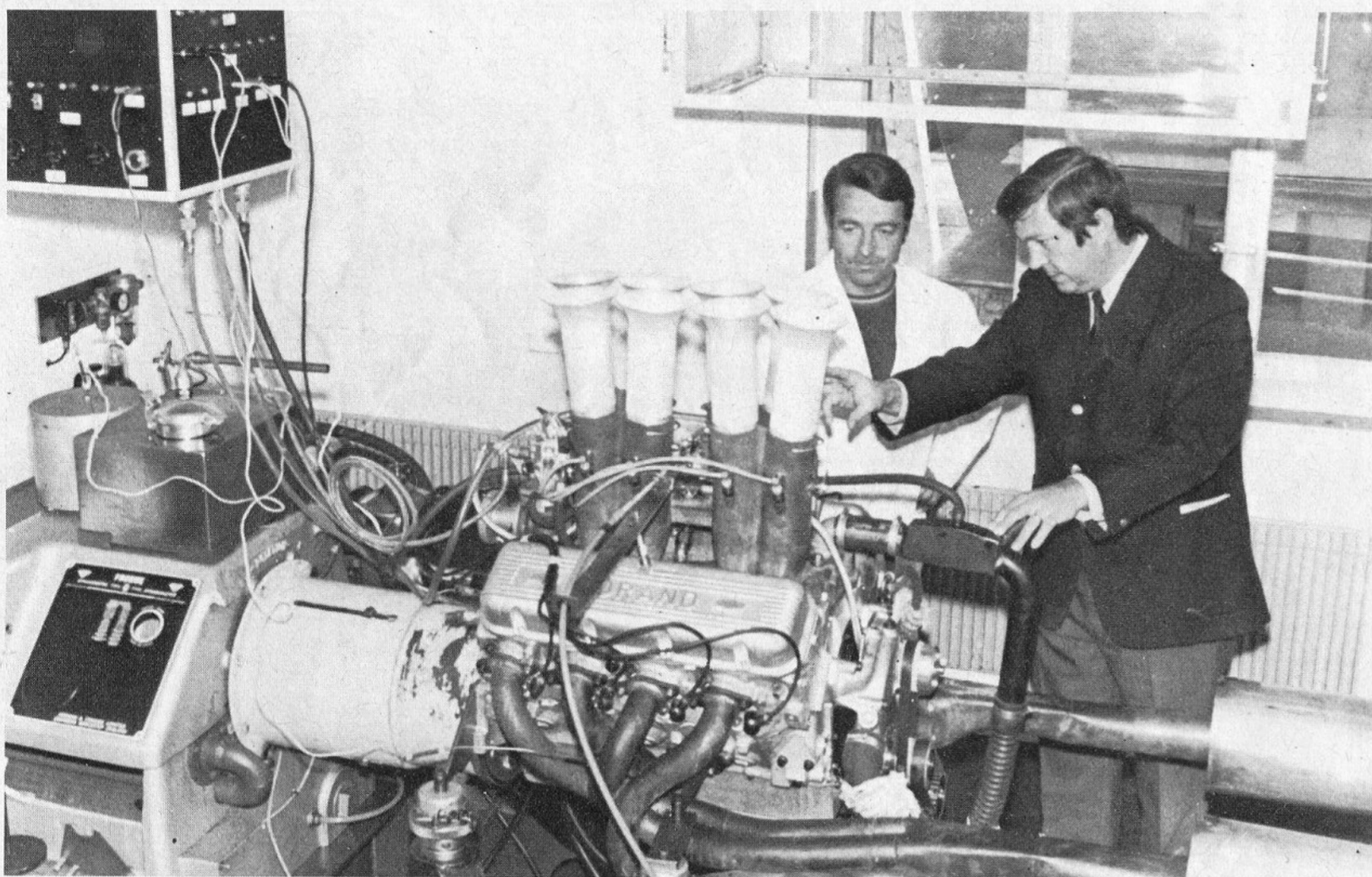
Stabilimento:
via Val Seriana 3 a
ROMA
tel. 89 70 96 - 83 19 345



Per risposta inviare L. 200 in francobolli



FAG
cuscinetti volventi



Monsieur Morand, coadiuvato dal tecnico Devaud, sta verificando un motore sul banco prova del suo laboratorio. Questo banco elettronico è adatto a motori fino a 14.000 g/m e 1000 HP



Alla scoperta della

«PRECISIONE MORAND»

Dove non si uccidono i cavalli

GINEVRA - Dopo avere conseguito, nel 1956, il diploma di tecnico specializzato per l'automobile a Bienne, Mr. Morand dà inizio l'anno successivo alla costruzione delle sue officine di precisione che cominciano a funzionare nel 1958 impiegando una ventina di specialisti. I primi lavori ai quali si applica Morand è la revisione dei motori a ciclo Diesel e ciclo otto a quattro tempi.

dei quali è la creatrice, deve il fatto di avere provocato una rivoluzione morale e materiale nel mondo intero, tale da avere profondamente cambiato le condizioni di vita dell'uomo, «essere nelle corse» è pertanto una ragione di vita. Se è importante partecipare alle corse, lo è ancora di più terminarle; perché se è difficile per gli ingegneri trovare teoricamente dei «cavalli» in un motore,

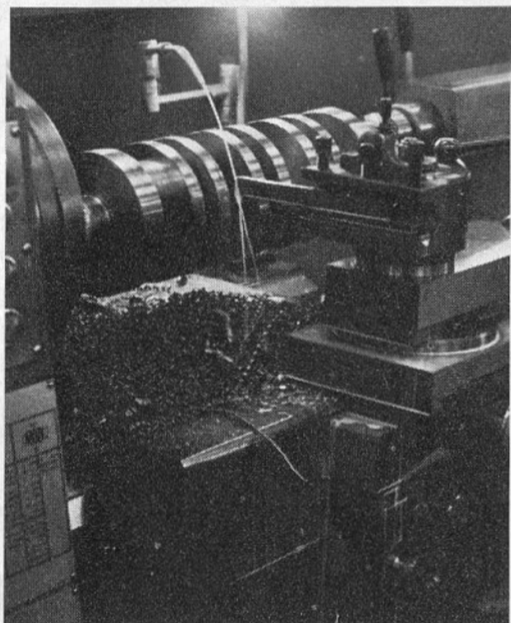
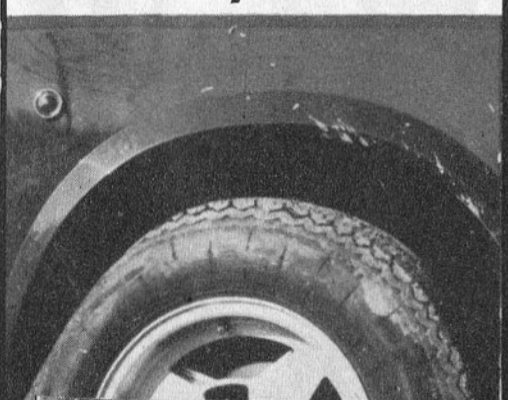
al motore di fare uscire tutti i suoi cavalli e di tenere la distanza. Soltanto in seguito, l'uomo appassionato che ha soddisfatto la volontà di potenza che ribolliva in lui creando e perfezionando questa meccanica di forze oscure e talvolta terrificanti che sovente gli sono costate la salute, la fortuna e anche la vita, soltanto in seguito, diciamo, l'uomo potrà sperare in una vittoria.

Nel Rothmans 5000 europeo, su sette prove disputate, lo stesso McRae ne ha vinte cinque e tre volte ha battuto i record esistenti, mentre Pilette che con i motori Morand corre per il team VDS è arrivato due volte secondo, una quarto e una quinto su quattro prove disputate.

Oltre a questi campionati, McRae, che fra l'altro è il rappresentante dei motori Morand, ha vinto due volte



in acqua, pinne su strada, ruote BWA



Ecco un altro reparto delle Officine di precisione Morand: a destra il laboratorio meccanico che per mezzo delle sue attrezzature ultra moderne può fabbricare in proprio le parti speciali. A sinistra la fabbricazione, ex-novo, di un albero motore per propulsore da gara

Sette anni più tardi, lo sviluppo degli affari impone ancora più difficile per i meccanici è di poterli conservare

di un motore... la potenza di... può aumentare la quantità... applicarsi, in... problemi che ven... una potenza... e elevata. Sa... sbagliato cre... lavoro è ter... delle prove... uate sistemati... giudizio, per... motore di fare... suoi cavalli e... permetteranno

Le Officine di precisione Morand si compongono di diversi reparti: motori a benzina e Diesel; elettricità e iniezione; macchine utensili; aeronautica; competizioni. Quest'ultimo è formato da un laboratorio meccanico attrezzato da macchine ultra moderne per la fabbricazione di pezzi speciali; da un laboratorio di montaggio; da un banco di prova elettronico che permette di verificare motori da 14.000 giri al minuto e della potenza di 1000 HP e da un magazzino di pezzi di ricambio abbondantemente fornito.

Morand ha vinto quest'anno il campionato di Tasmania con il pilota ufficiale Graham McRae che nel corso della competizione ha portato quattro volte la sua vettura alla vittoria, battendo tre volte i record della gara. Con Teddy Pilette della scuderia belga del conte Van der Straten, ha riportato, con la McLaren, il settimo posto nel campionato Interserie.

negli Stati Uniti, battendo i motori americani ad iniezione con il suo propulsore a carburatori ed ha permesso a David Hobbs, equipaggiandolo d'un motore Mirand, di effettuare una magnifica prestazione. Nello stesso tempo a Mallory Park i motori Morand riportavano la vittoria con Steve Thompson, il secondo posto con Van Lennep e il quarto con Teddy Pilette.

Per ciò che attiene alla Can-Am e all'Interserie, gran parte dei problemi di messa a punto sono stati risolti. Erano problemi che interessavano soprattutto gli scarichi, l'alimentazione e, in particolare, la frizione che non aveva sopportato la fantastica coppia di 100 kg/m. La collaborazione completa del conte Van der Straten ha permesso di ottenere rapidamente dei risultati soddisfacenti con il motore turbocompresso.

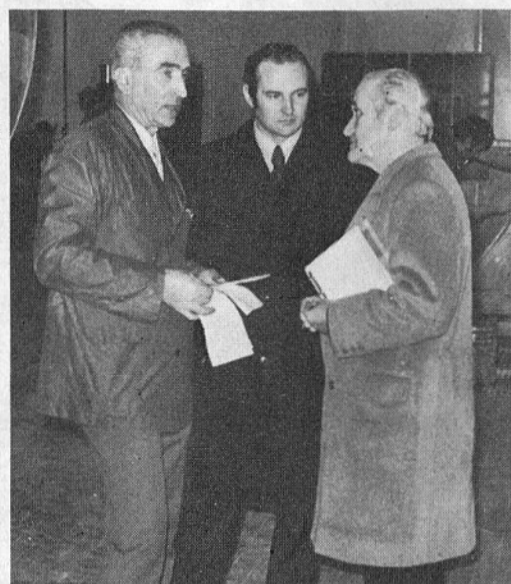
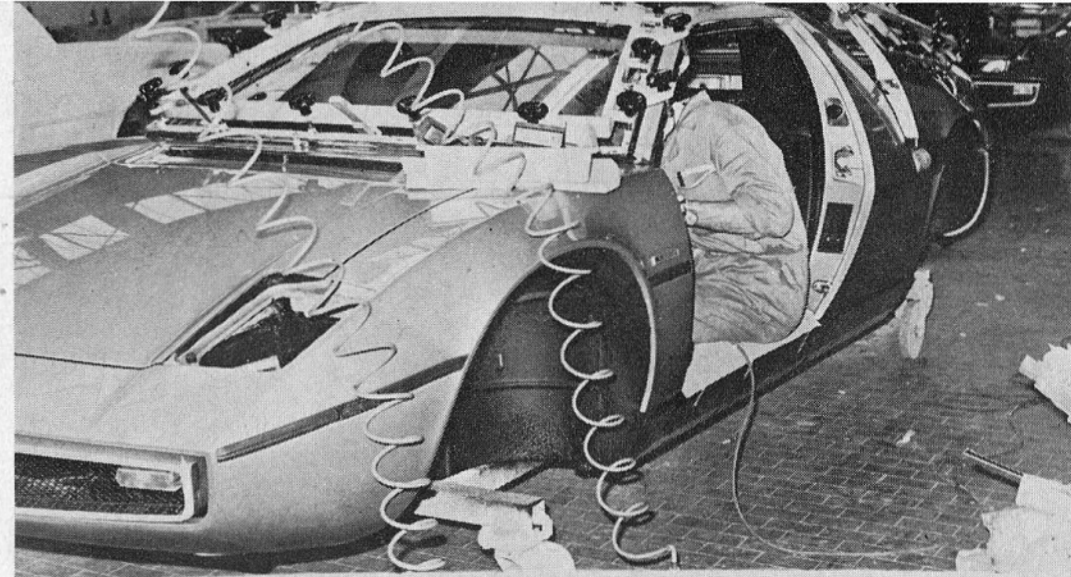
René Lachat

è la copertina del NUMERO

presto in



A sinistra, l'attrezzatissimo capannone della carrozzeria « Officine Padane » dove è stata allestita una catena di assemblaggio delle carrozzerie « Bora » e « Merak » per conto della Maserati. A destra, una Merak in allestimento. La cadenza produttiva è di due vetture al giorno



Il nostro Morselli a colloquio con i dirigenti del complesso

IL MIRAGE delle PADANE

MODENA - Le « Officine Padane » stanno affermandosi continuamente con le loro stupende costruzioni di pullman. Abbiamo scritto ancora sulle pagine di **AUTO-SPRINT** di questa azienda che ha tecniche costruttive speciali e una organizzazione eccellente. I nostri rapporti col direttore comm. Lino Benassi, scompar-

so recentemente e la cui presenza spirituale si verificava ovunque, datavano da tanti anni. Oggi la responsabilità della conduzione delle « Padane » è affidata al rag. Bruno Baccolini e al rag. Giorgio Pedroni, che hanno identici ideali e finalità. Molti progressi ha compiuto, come dicevamo, questo stabilimento.

Si costruiscono pullman, come abbiamo detto, e c'è un settore per l'autovettura. La ultima novità nel settore dei pullman riguarda un mezzo con accessori modernissimi e soluzioni assai pratiche. Ha il condizionatore dell'aria, che è azionato dallo stesso motore consentendo l'utilizzo di tutto lo spazio del baule di capacità dimensionali. L'impianto di riscaldamento, come

limitata a ingombri limitatissimi, quasi non visibili a vista d'occhio.

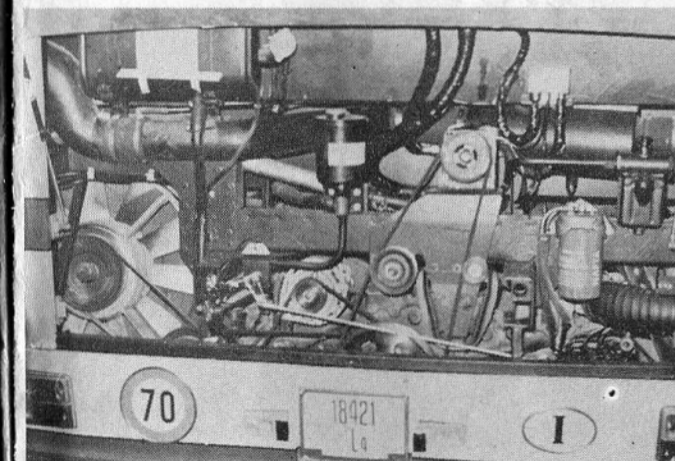
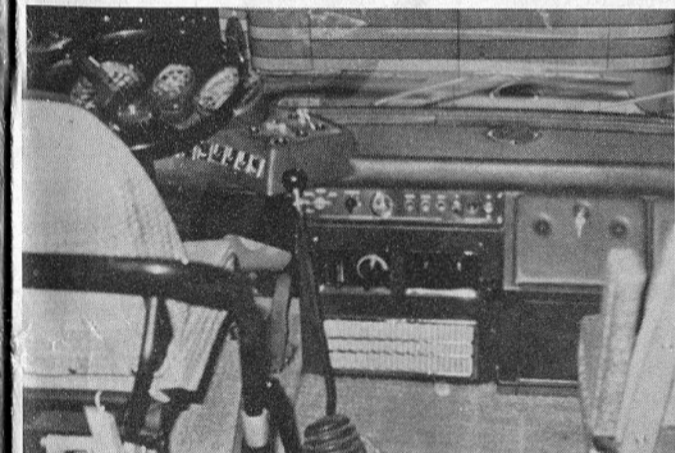
Ma qui alle « Padane », dove si lavora a pieno ritmo, c'è il settore che attira particolarmente la nostra curiosità ed è quello dove si costruiscono le carrozzerie per le « Maserati » « Bora » e « Merak ». Circa due al giorno. Il reparto è posto sotto il controllo del bravissimo Evandro Loschi, un tecnico modesto, ma tanto valido.

Quanto prima, però, ci saranno delle interessanti novità. I nostri lettori ricorderanno certamente che accennammo, qualche tempo fa, a un prototipo di berline veloce progettato a Modena per conto della « Momo Inc. » di Nuova York. Ebbene, il progetto ha avuto un seguito. Il manager Bragoni, che abbiamo anche incontrato recentemente al Salone di Torino, ci ha confermato che la macchina sarà costruita in un certo numero di esemplari. Ma la carrozzeria, avrà una nuova versione, modificata, e sarà appunto la equipe degli stilisti delle « Padane » a vestire queste prestigiose macchine destinate agli USA e che si dovrebbe chiamare **MIRAGE**.

Le « Padane » per il settore carrozzerie-auto, hanno costruito un nuovo stabilimento con attrezzature moderne; ma pare che ci siano ulteriori programmi; ecco perché, disponendo l'azienda di altro terreno sempre adiacente, nella zona di Via Razzaboni dove è la sede della fabbrica, sarà possibile estendere ancor più la specializzazione stilistica per le carrozzerie di auto. Quindi dai pullman, settore che per le « Padane » è stato fonte di costante sviluppo e di ulteriori affermazioni, si è passati, in qualche anno, alle autovetture e qui, in verità, le soddisfazioni sino ad oggi raggiunte, non sono state inferiori.

Mario Morselli

Qui sopra, il posto di guida di uno dei moderni pullman delle « Padane ». Sotto, nel vano motore l'intrigo di cinghie muove anche il condizionatore d'aria



quello della immissione di aria fresca, evitano che si verifichino delle « folate », tanto da creare la temperatura ambiente in tutto il vano. Interni tappezzati in velluto, televisore, sedili del tipo aereo. Tutti i comandi sul cruscotto. Chiaro che eliminando i motori per aria condizionata e riscaldamento, si riducono le spese di esercizio, ma, soprattutto, tanti inconvenienti. Anche la presa d'aria sul tetto, solitamente tanto voluminosa in questi veicoli, è stata



DERAPAGE in sicurezza

CON IL NUOVISSIMO VOLANTE
'GRAND PRIX'
A STRUTTURA MONOLITICA NERVATA

Il rivestimento in pelle di qualità superiore assicura durata eccezionale. Il grado di morbidezza della imbottitura e la sezione dell'anello sono stati studiati con l'ausilio dell'esperienza di molti rally-men italiani ed esteri. Disponibile per tutte le vetture italiane ed estere nei migliori negozi.

EVEREST
MANIFATTURA GOMMA

ACCESSORI DI FIDUCIA

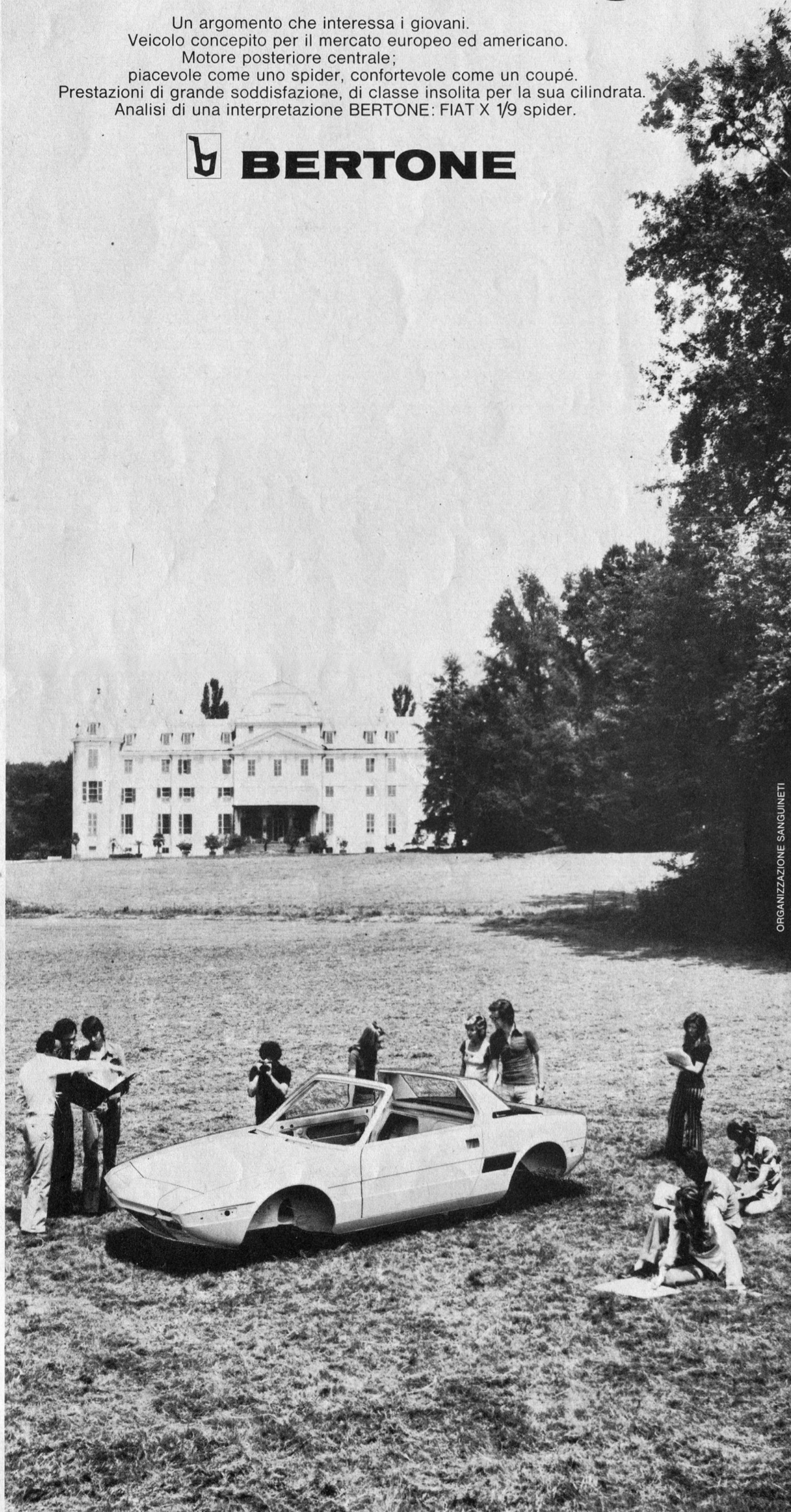


Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711827 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831

lezione di styling

Un argomento che interessa i giovani.
Veicolo concepito per il mercato europeo ed americano.
Motore posteriore centrale;
piacevole come uno spider, confortevole come un coupé.
Prestazioni di grande soddisfazione, di classe insolita per la sua cilindrata.
Analisi di una interpretazione BERTONE: FIAT X 1/9 spider.

 **BERTONE**



ORGANIZZAZIONE SANGUINETI

Sabato un RAPPORTO SEGRETO del dirigente executive più modernista della preoccupata GENERAL MOTORS

La G.M. punta tutto sul «rotante»

DETROIT - John De Lorean non è il solito Detroit-« executive » grigio, senza faccia, senza personalità, che cerca di non muovere mai troppo le acque nella scalata verso l'aria raffinata degli ultimi piani del grattacielo dove siedono i grandi capi della compagnia automobilistica più grande nel mondo. Conoscendo il costume delle Case di Detroit, con una organizzazione quasi come l'esercito (un « executive » di un livello medio dovrebbe girare con una certa macchina e essere socio a certi circoli privati; un « executive » di un livello più alto dovrebbe girare con la Cadillac e via dicendo) sembra proprio un miracolo che un individuo

così fuori il « modello classico » come John De Lorean sia potuto diventare presidente del Chevrolet Division della General Motors. Bello, alto, bruno, John De Lorean è stato descritto come uno dei pochi pezzi grossi di Detroit che veramente ha la passione per le macchine, e non pensa ad esse solo come strumento per guadagnare soldi. Accompagnato dalla giovane bella moglie bionda, vestito dal sarto italiano Lancetti, De Lorean lo abbiamo incontrato allo stand Chinetti-Ferrari al recente Salone di New York.

De Lorean adesso è diventato Vice presidente della General Motors e direttore di tutte le divisioni (Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Cadillac etc.) macchine e camion negli USA e Canada. Qualche settimana fa ha fatto un discorso in un convegno di 700 capi della General Motors, che si svolge ogni tre anni. La riunione a White Sulphur Springs West Virginia si è svolta con il più stretto riserbo e il discorso di De Lorean era segreto ma Bob Irvin, redattore motoristico del « Detroit News » è riuscito a averne una copia e lo ha pubblicato. E' la prima volta che il pubblico viene a sapere come e cosa pensano quelli che prendono le decisioni importanti della GM.

La GM in particolare ha fatto sapere poco finora dei programmi per il motore Wankel. Si sapeva solo che fra due anni sarebbe stato offerto come motore alternativo sulla Vega. Invece dal discorso di De Lorean si è appreso che il Wankel sarà montato su un 2 più 2 spider per l'autunno 1974. De Lorean è molto in favore del rotante. « Il Wankel — dice — è più pulito, ed essendo più compatto permette di disegnare la macchina in modo diverso. Si può fare più piccola e leggera ma con l'interno e il baule uguali a quelli delle macchine attuali. Si potranno ridurre i pesi delle auto USA di 450 kg e siccome il peso costa, così sarà anche ridotto il prezzo delle macchine ».

Altre case sostengono che il Wankel costerà più dei mo-

tori usati oggi, ma De Lorean dice che invece costerà meno. Il mono-rotore Wankel costerà 70 dollari meno del 4 cilindri Vega e il bi-rotore costerà 60 dollari meno del V-8.

Fra le proposte, la GM pensa di mettere il Wankel sull'80-100% delle macchine GM fra dieci anni. De Lorean ha parlato anche della fedeltà dei proprietari delle macchine GM. (I fabbricanti di macchine USA, sono convinti che è molto importante la prima macchina che compra il cliente. La teoria è che se il cliente è soddisfatto lui comprerà quella marca per il resto della sua vita). De Lorean ha detto che in confronto con la Ford la schiera dei proprietari GM va riducendosi. « E' molto serio questo declino. Fra due anni quando la vettura tornerà a comprare, si vedrà meglio il risultato di questo ».

Le ragioni sono varie, anche se De Lorean non ha cercato spiegazioni nell'impegno Ford per lo sport, che le fa guadagnare i giovani. I problemi con gli operai, con accuse di sabotaggio specialmente nello sciopero alla fabbrica Vega a Lordstown (Ohio) d'altro canto avrebbero « danneggiato le vendite della Vega perché la stampa ha scritto che si trattava di un risvolto della lotta dei giovani operai contro l'« establishment ». E il tipico compratore della Vega avrebbe simpatia verso il « giovane operaio » ».

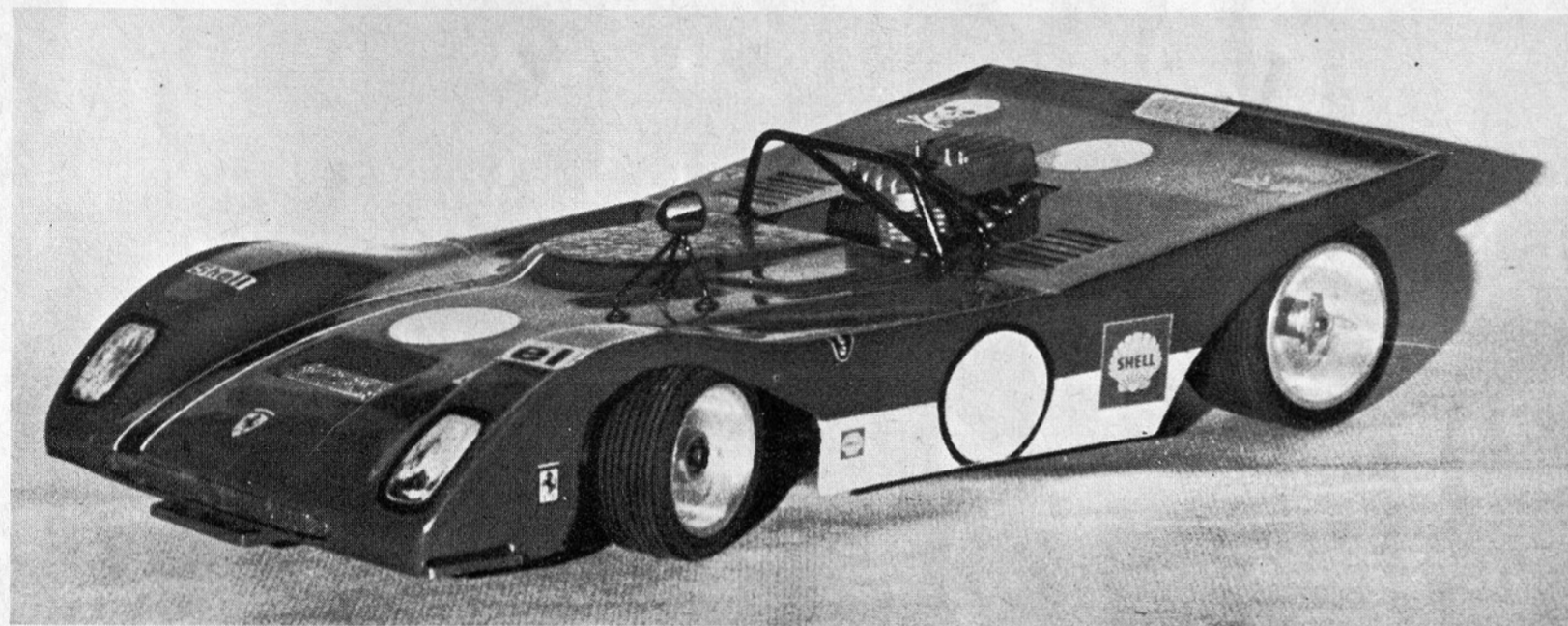
I costi del programma di garanzia per macchine nuove costa 500 milioni di dollari ogni anno. Questa situazione « è una tragedia per la GM. Dobbiamo garantire una qualità più alta perché se no saremo distrutti ».

De Lorean pensa che la presentazione del motore Wankel è una opportunità rara e valida per riconquistare la fiducia del mercato. « Il motore rotativo è talmente nuovo che renderà superate tutte le macchine di oggi. Questo significa che la GM potrebbe cominciare da capo e che si potrebbe costruire le macchine Wankel a un livello di affidabilità mai verificatosi nella nostra industria ».

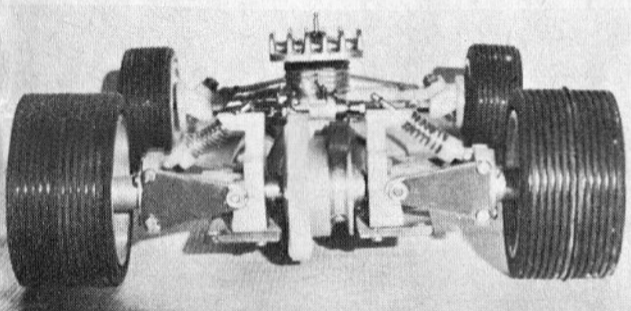
I. b. I

Ripariamo a un torto:

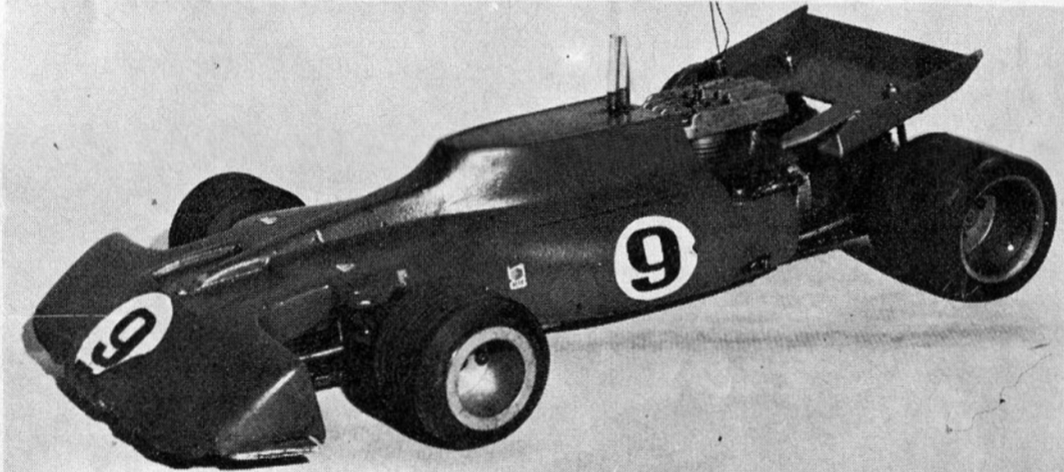
MARCO STEFANI minicostruttore record 60 mila lire per un gioiello radiocomandato



Ecco (sopra e sotto): le due vetturine radiocomandate di Marco Stefani con le quali il costruttore bolognese partecipa ai campionati italiani di categoria: F.1 tipo Tyrrell e prototipi tipo Ferrari



Il telaio Stefani sul quale possono essere indifferentemente montate le « carrozze » prototipo o F.1; notare le sospensioni



Non passa giorno che qualcuno non chieda giustizia e i motivi della richiesta sono sempre i più svariati. E' il caso di **MARCO STEFANI**, bolognese, che giustizia chiede per i suoi automodelli radiocomandati, accusandoci di avere dimenticato il suo nome quando sul n. 27 del nostro settimanale abbiamo parlato dei « campioncini » della categoria. La lettera di Marco Stefani è di qualche tempo fa e pertanto le cose potrebbero avere subito mutamenti; in quel momento, però, il nostro, secondo le sue asserzioni, si trovava in testa alla classifica del campionato italiano avendo riportato i seguenti piazzamenti: 1. assoluto a Modena; 2. assoluto a Pisogne; 6. assoluto a Silvi Marina e, ancora 1. assoluto a Modena.

Un bravo, quindi, a Marco Stefani pilota, ma quello che a noi interessa è l'altra faccia del nostro corrispondente, quella di Marco Stefani costruttore. Ha cominciato 5 anni or sono e dopo vari tentativi poco soddisfacenti giunse a costruire un modello con motore in posizione avanzata, regolatore di scarico, cambio di velocità a 2 marce con innesto a frizione, per passare poi ad un modello successivo che montava un vero differenziale progettato e costruito dallo stesso Stefani, differenziale che non ha potuto essere montato sui modelli più recenti dato l'alto costo di produzione.

Dopo altri tentativi, il costruttore-pilota è giunto alla produzione attuale, quella che gli per-

mette le soddisfazioni di gareggiare e di superare gli altri competitori. Su un telaio composto da un pianale in alluminio, il motore è stato montato in posizione centrale, per una migliore distribuzione dei pesi. Le quattro ruote sono indipendenti e possono essere regolate in convergenza e in campanatura. Le sospensioni anteriori sono in nylon, mentre miste sono le posteriori con cuscinetti a sfere ed alberi con giunto cardanico. Freno e corona, sempre in nylon, sono al centro. Su questo telaio possono indifferentemente, con piccoli aggiustaggi, essere montate le carrozzerie sia della F.1 che del prototipo. I motori sono quelli solitamente usati e cioè i super Tigre G. 20-23 e G. 20-19. La frizione cen-

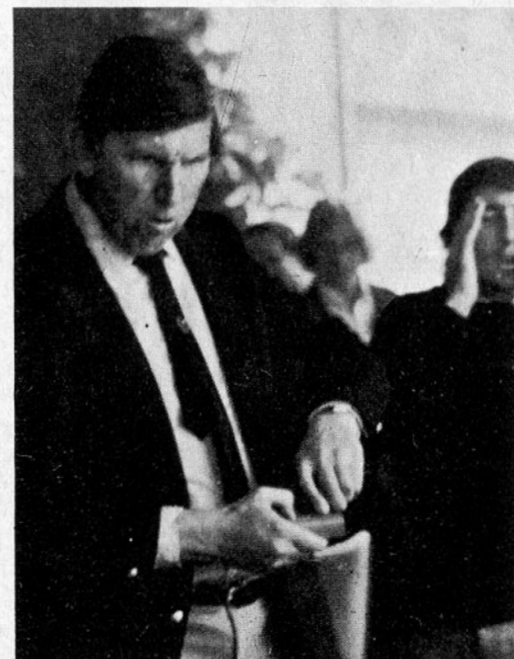
trifuga, costruzione Stefani, viene continuamente aggiornata nei materiali e nelle molle per ottenere in qualsiasi condizione d'esercizio innesti rapidi e progressivi. I pneumatici sono di due tipi, ovvero con scanalature o slick e in due versioni, dura e morbida. La radio trasmittente e i servo comandi di bordo sono dei tipi Robot o Futaba.

Oltre a costruirli ed a (radio) guidarli in corsa, Marco Stefani vende i suoi prodotti: la vettura completa (senza motore) è quotata al prezzo di L. 60.000; per i ricambi nessun problema perché Stefani è sempre presente sui campi di gara.

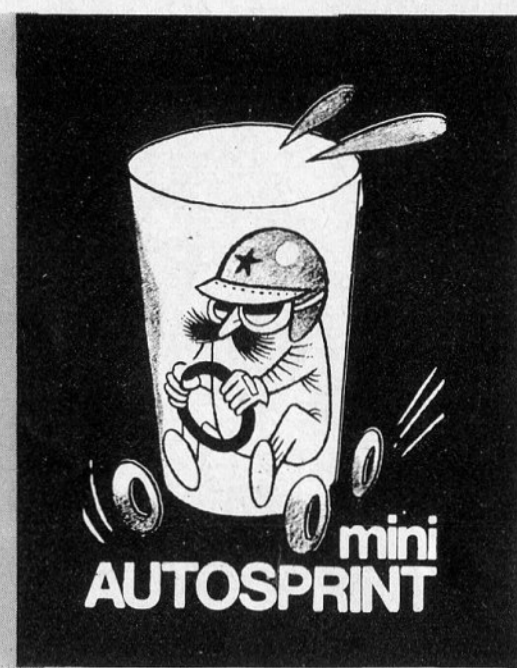
Grazie quindi al signor Bruno Bergamini che ci ha fornito le notizie e le foto, giustizia è fatta anche per Marco Stefani.



Personaggi celebri alle corse dei radiomodelli: Jackie Stewart e Ken Tyrrell impegnati in una appassionata battaglia. Il grande Jackie, pure con qualche difficoltà, riesce a passare e si avvia alla linea di traguardo, mentre Ken Tyrrell, preoccupato in volto, cerca evidentemente di correggere una manovra sbagliata (e Jackie Stewart sottolinea la cosa con una smorfia di finta disperazione)



I cento volti
dello sport
automobilistico
formato ridotto:
dalle « cassette » a
motore ai
modelli
telecomandati



MIKE LESMO campione WOODBOX

Per un punto «BRM» mondiale

VIENNA - La passione per i « woodbox » non accenna a scemare, anzi: i campionati mondiali di quest'anno hanno registrato una affluenza di mezzi, piloti e pubblico che ha addirittura dell'eccezionale. Queste miniformule, costruite per la massima parte in legno, azionate da motori monocilindrici o bicilindrici da moto con un massimo di cilindrata di 250 cc, hanno fatto nuovi adepti che si suddividono naturalmente in due grandi club: il Northland e il Rainland, mentre le vetture sono le copie esatte delle Ferrari, Matra, Lotus, Brabham, McLaren, Tecno e March, o vetture di fantasia come le Kaiman, le Honda, Rix e Mandonelli.

Nove le gare del mondiale F.1 1972 e vittoria finale di Mike Lesmo che è riuscito a prevalere di un solo punto sul connazionale Steve Rix grazie al quarto posto conquistato nell'ultima prova che ha visto lo sfortunato Rix perdere il titolo per colpa di una... candela sporcatasi proprio all'ultimo giro. La prima prova, denominata G.P. d'Italia era stata vinta dal giapponese Toshiro Makthiki, fratello minore del vincitore della stessa gara nel 1971, su vettura Honda di costruzione familiare. Ventisei conduttori in gara in rappresentanza di 12 marche e sorpresa finale del giapponesino che era riuscito a far fuori i favoriti Jack Mills e Graham P. Hill, campioni in carica dei due club.

Pronta riscossa di Hill (che del vero « Hill » porta anche i baffi) che vince consecutivamente i Grandi Premi di Gran Bretagna e d'Austria lasciando intendere la sua ferma intenzione di riconquistare quel titolo che fu già suo nel 1970. Ma Steve Rix non è dello stesso parere e, su Rix special, vince sul tortuosissimo percorso del G.P. del Reinland, battendo di 3" sul Chester su Lotus. La quinta gara di campionato è appannaggio di Jack Mills, su Rix, che precede l'italiano Aldo Chiari su Ferrari e Mike Lesmo la cui BRM P180 sembra ora definitivamente a punto.

Nel G.P. degli Stati Uniti la vittoria va invece allo scatenato Finch, su Lotus, il quale viene così ad inserirsi nel gruppo dei più qualificati aspiranti al titolo. Una corsa spettacolare su una pista velocissima, caratterizzata da ritiri a catena e da una drammatica uscita di strada di Rix la cui vettura va a schiantarsi su un terrapieno in-

cendiandosi. Il pilota ne esce senza danni, ma la vettura è distrutta. In questa gara Mike Lesmo giunge terzo, ma si rifà una settimana dopo precedendo in un finale mozzafiato il bravissimo Mike Stewart al volante di una Tecno. Segue il francese Nicolas Trevure che con i suoi piazzamenti in seconda o terza posizione è ora al comando della classifica mondiale.

Il G.P. de Northland si svolge in pieno centro della città-baracche di Eagletown, tanto da essere paragonato al G.P. di Monaco. Una gara per specialisti, nella quale il ristabilito Rix parte come una furia e distacca tutti gli avversari irresistibilmente. Quando tutto sembra fatto, Mike Lesmo con una serie impressionante di giri veloci si porta alla pari dell'altro neozelandese e riesce anche a superarlo. Gli ultimi giri vedono una epica battaglia fra i due, battaglia che termina con la vittoria di Rix per 9". Lesmo e Rix sono ora i capofila ex-aequo con 24 punti ciascuno, seguiti da Hill con 22 Trevure 20 e Finch 16. Manca una sola gara e la lotta promette di essere addirittura incandescente fra questi cinque piloti.

Il G.P. di Francia deve decidere e fin dalla partenza Guido Finch tenta il tutto per tutto portandosi in testa alla muta dei 24 concorrenti, protetto alle spalle dal compagno di squadra Paul Chester. Dalla sua ha anche i piloti che non hanno nulla da perdere, mentre Lesmo, Rix e Hill hanno soltanto la preoccupazione di giungere al termine magari con un piazzamento. Al 26. giro le speranze di Hill vanno in fumo con il cedimento del suo motore, così come quelle di Trevure che non riesce ad emergere dalla sesta posizione. Verso la fine della corsa lotta interessante fra Lesmo e Rix che si superano scambievolmente più volte; Rix sembra prevalere, ma la già ricordata candela gli fa perdere il quarto posto e con questo il titolo mondiale che va così a Mike Lesmo. La gara viene vinta da Finch che precede Chester e l'americano Gordon Anders su McLaren.

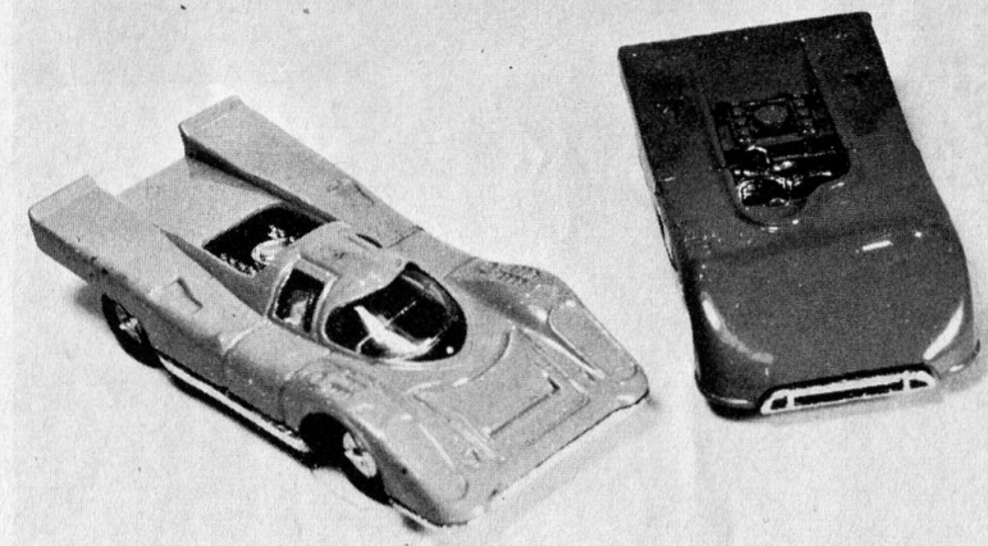
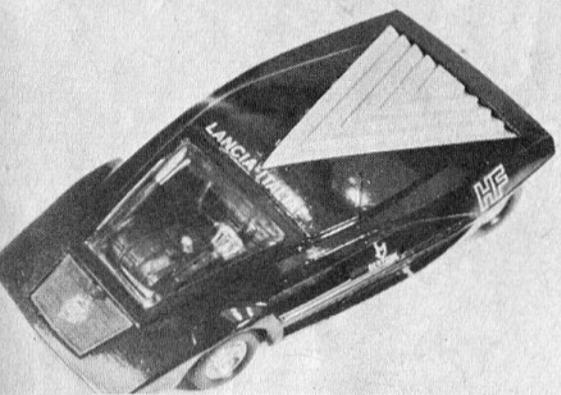
La classifica finale del campionato mondiale F.1 è quindi la seguente: 1. Mike Lesmo (BRM) punti 27; 2. Steve Rix (Lotus-Rix) 26; 3. Finch (Lotus) 25; 4. Graham P. Hill (Brabham) 22; 5. Nicolas Trevure (Matra) 21; 6. Paul Chester (Lotus) 15; 7. Jack Mills (Rix) 13; 8. Simon Carols (McLaren) 10.



**AUTO
SPRI
NT**

I modellini sotto l'albero

Due mini-modelli **Mercury**, che hanno dimensioni paragonabili alle scatole di fiammiferi. A sinistra la **Porsche 917**, dominatrice delle stagioni 1970 e '71; a destra la famosa **Porsche 908/3**, la leggerissima «bicicletta» che ha vinto la Targa Florio 1970. Interessante il prezzo: 150 lire, quasi quanto una manciata di caramelline



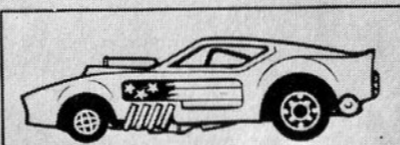
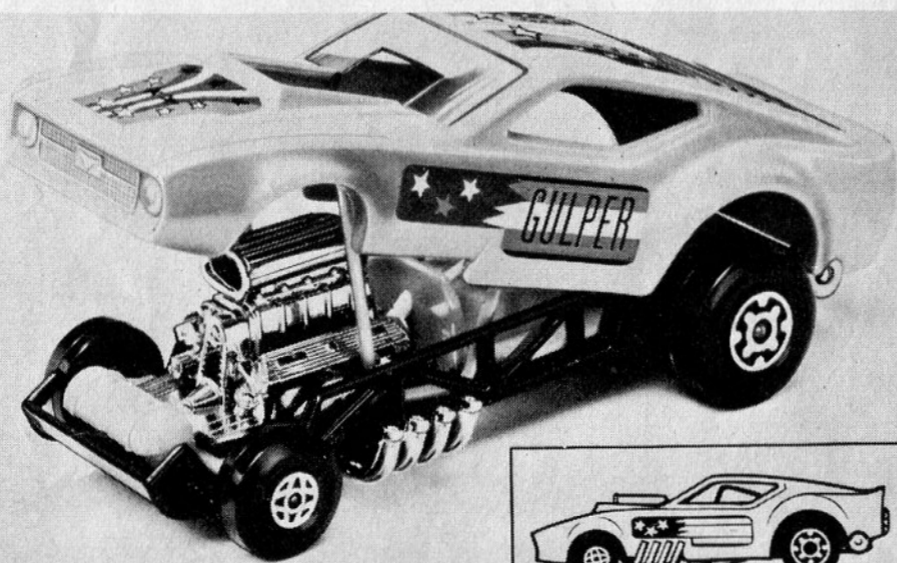
Lancia Stratos HF Bertone. Un modello **Mercury** che, forse, è più bello dell'originale. Come è noto, la Stratos HF venne presentata da Nuccio Bertone ai saloni di un paio d'anni fa quale proposta per una vettura da competizione adatta, in particolare, ai rallies. Discutibile dal punto di vista di un impiego effettivo, la Stratos rappresentava una avanzata e rigorosa interpretazione del tema dell'auto di domani, che — secondo Bertone — sarà caratterizzata da una linea filante, essenziale ed estremamente aerodinamica. Il modello **Mercury** è in scala 1:32, dispone — come l'originale — di parabrezza-portiera apribile, volante con braccio mobile, interni completamente imbottiti. Il motore **Fulvia HF** è riprodotto con molti dettagli ed è quasi interamente visibile sotto il cofano

La **Mercedes 350 SL coupé della Marklin.** La antica Casa tedesca, famosa più per i suoi trenini elettrici che per gli automodelli, ha ripreso da qualche anno la realizzazione di miniauto. Questa Mercedes, in scala 1:43 ed in pressofusione di metallo, dispone di portiere e cofano motore apribili, baule posteriore pure apribile, interni completamente arredati. I fari e le luci di posizione sono in plastica colorata

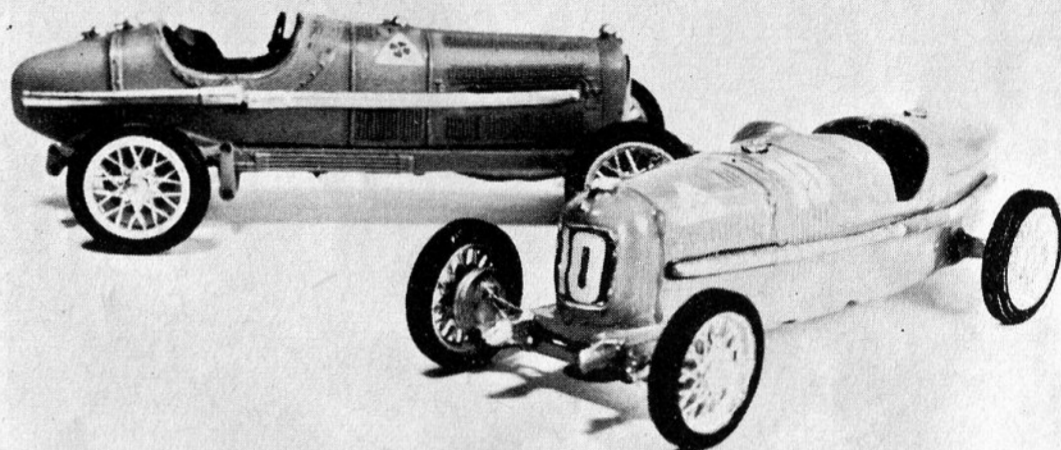


Dopo la Fiat anche la Mercury «è tornata nel settore due litri», anche se questi litri vanno divisi per quarantatré. Questa, infatti, è la scala di riproduzione della **Fiat 132 berlina** presentata dalla Mercury al numero 313 del suo catalogo. Tra le caratteristiche del modello citiamo le portiere anteriori apribili, gli interni completamente arredati, la fine e precisa calandra anteriore. Interessante anche il prezzo, settecento lire, uno dei più bassi oggi reperibili tra gli automodelli di questo tipo con molta concorrenza sul mercato

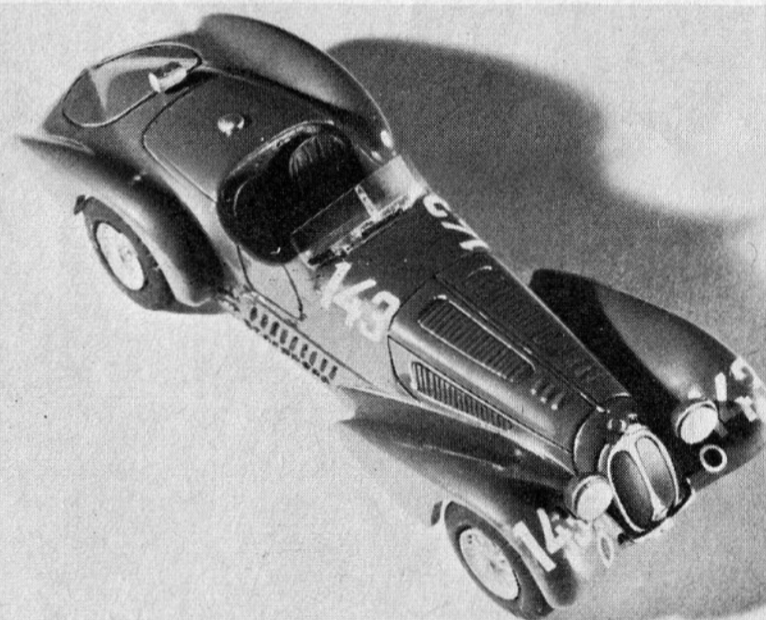
Quando il «**Gus's Gulper**» ci sfreccia accanto, non può che causarci il singhiozzo: il nome di questo nuovo modello **Matchbox** è, infatti, traducibile come «il singhiozzatore di Gastone». Si tratta di un funny car di stile tipicamente nordamericano che, in dimensioni quarantasette volte più piccole del vero, dispone di carrozzeria sollevabile, telaio a traliccio, motore V8 e ruote superslicks



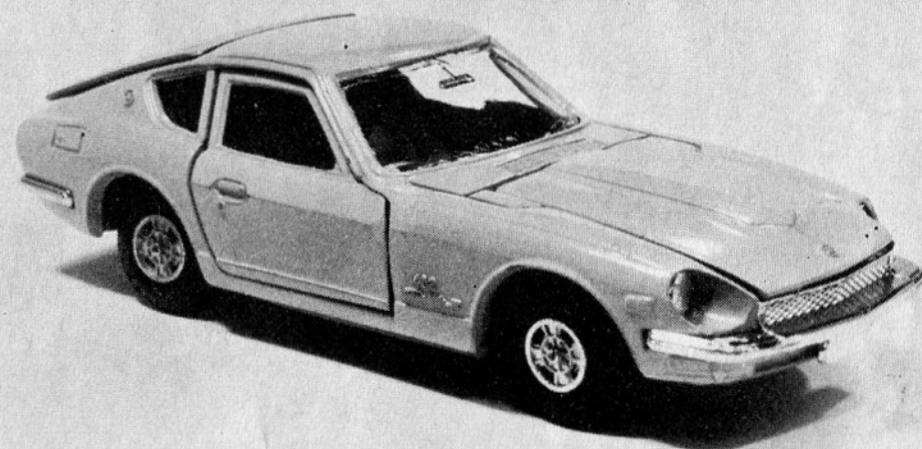
March 707 Can Am, modello Solido. Riproduzione, quarantatré volte più piccola del vero, della famosa e sfortunata vettura pilotata da Chris Amon in alcune prove del campionato Can-Am 1970. Nonostante la potenza del motore e l'assistenza di uno sponsor come la STP, la grossa March non riuscì ad interrompere il dominio delle McLaren **A destra: la Ferrari 312/B2** ultima ben riuscita novità della Dinky Toys, in scala 1:32, con proporzioni molto convincenti e una minuziosa e forse eccessiva cura in tutti i suoi particolari



I costruttori di automodelli guardano anche al passato. Due famose monoposto **Alfa Romeo** degli anni '20 e '30 sono state riprodotte da una ditta italiana e da una inglese; si tratta della **P.3** (nella foto, in secondo piano) presentata, ormai da qualche anno, dalla Rio e dalla **P.2**, recentissima aggiunta alla serie **John Day**. Questa marca presenta riproduzioni delle più famose auto da competizione che hanno le caratteristiche di comparire in forma di «kit», devono cioè venire costruite e verniciate. Sono in metallo ma si incollano facilmente con le apposite resine di tipo epossidico e, una volta rifinite, permettono di avere una collezione di indubbio significato storico. Un autentico tuffo nel passato, proprio come quello recentemente offerto agli spettatori dal Gran Premio d'Italia, quando, nella sfilata delle auto storiche, vennero presentate proprio le due Alfa Romeo P2 e P3 protagoniste di tante corse vittoriose



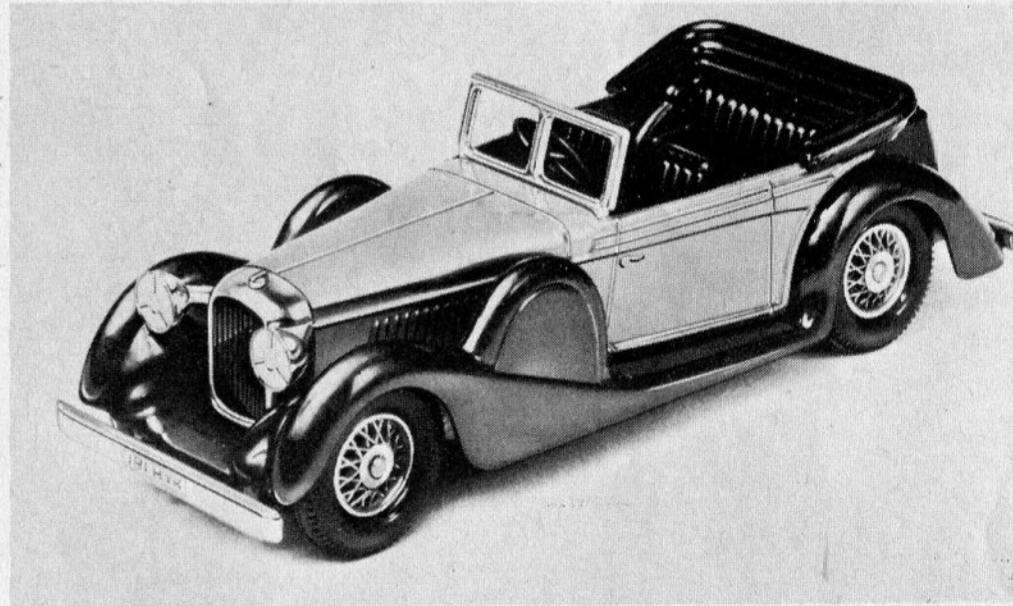
Alfa Romeo 2900 B, vincitrice della Mille Miglia 1938. Si tratta di un modello, in metallo ed in scala 1:43, presentato dalla ditta inglese **John Day**. Questo modello viene venduto in «scatola di montaggio», deve cioè essere costruito e rifinito seguendo le semplici istruzioni contenute nella scatola. I modelli **John Day** sono disponibili, in quantità limitata, presso Mikansue, 15 Bell Lane, Eton Wick, Windsor, Berks., Gran Bretagna e costano circa 3.500 lire l'uno: un prezzo per i collezionisti



Datsun 540 Z. Quarantatré volte più piccolo del vero, presentato dalla ditta giapponese **Diapet**. Questo modello dispone di portiere e cofani apribili, interni completamente arredati, minimotore particolarmente fedele. La Datsun 540 Z è una vettura sportiva che ha ottenuto un notevole successo di vendita negli Stati Uniti dove viene impiegata nelle competizioni Trans-am contro le Alfa Romeo GTA e le BMW

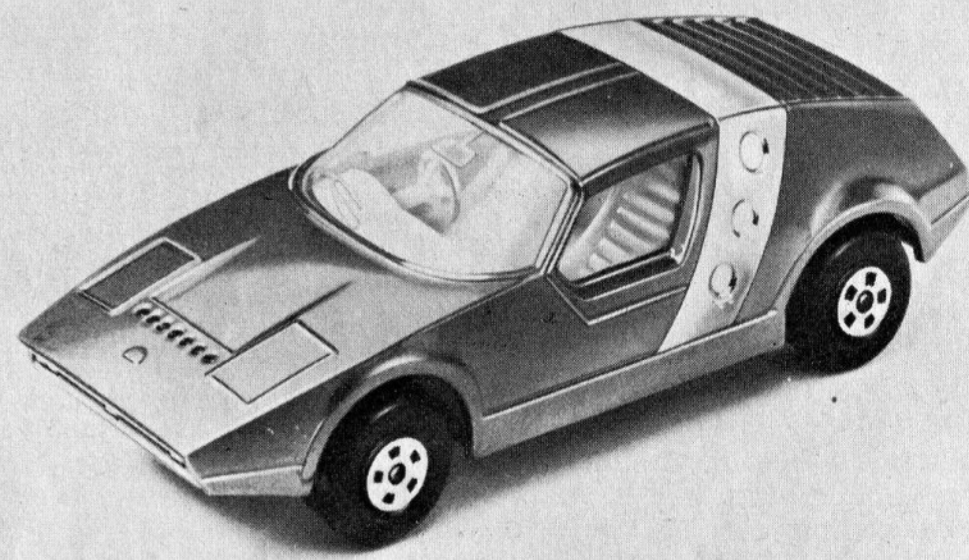


L'estate è oramai un ricordo ma perché non pensare alla prossima stagione, alle corse sulla sabbia con un « dune buggy », e una bionda in bikini al fianco? Un buon aiuto alla fantasia è offerto da un nuovo modello di veicolo da spiaggia presentato, in scatola di montaggio, dalla Airfix. Questo modello si compone di 84 parti ben stampate e che si uniscono con precisione e facilità. Il guidatore e la biondona sono compresi nel prezzo; calma, la seconda è soltanto un monoblocco di plastica stirenica

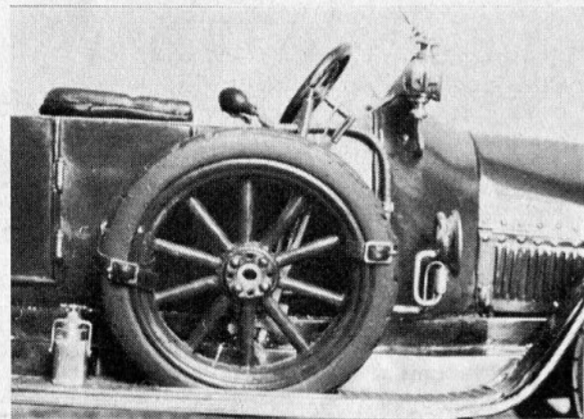


Il più recente modello « del passato » della Matchbox è una vettura abbastanza inconsueta, il coupé Lagonda del 1938. Un altro nuovo modello (sotto), più rispondente alla recente gamma della casa, è la Siva Spider

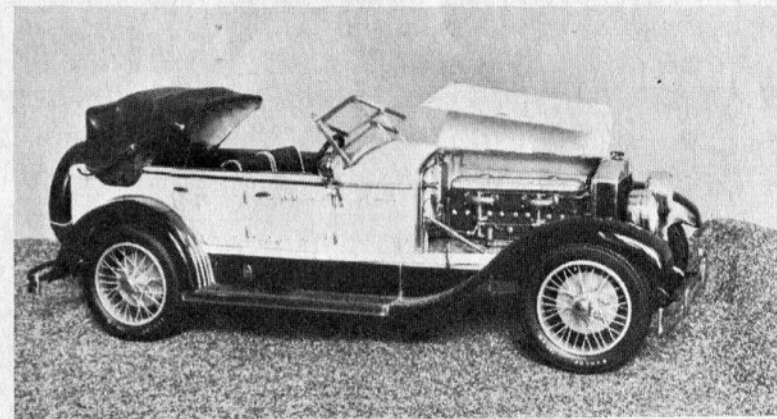
Fiat 128 coupé « Tulpen Rallye ». Modello, quarantatré volte più piccolo del vero, presentato dalla Mercury nell'ambito di una serie dedicata ai rallies più famosi. Oltre alla targa della corsa olandese, questa 128 coupé dispone di portiere apribili, interni completamente arredati, ruote scorrevolissime e di grande sezione, calandra cromata. L'assetto, naturalmente, è abbassato ma non troppo, proprio come conviene ad un'auto particolarmente preparata per i rallies



Un cesellatore GIUSEPPE DA CORTE

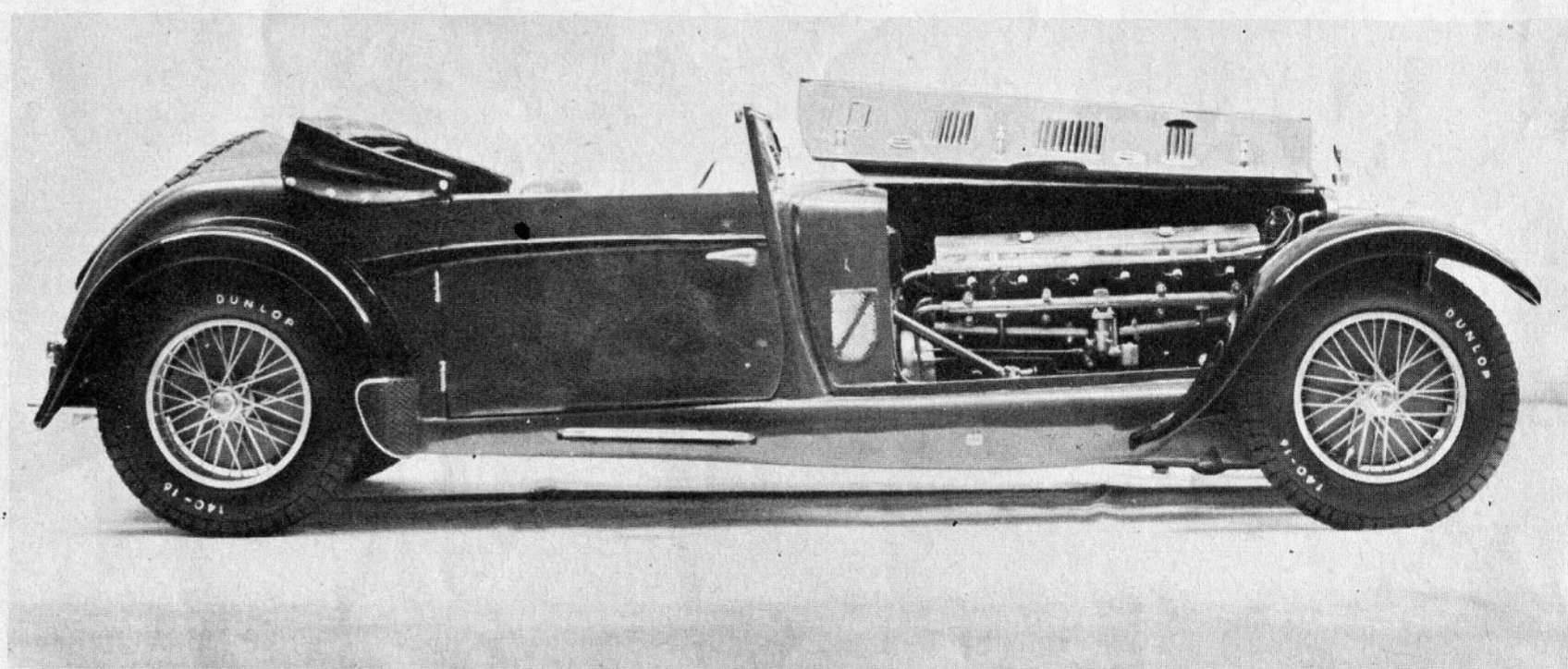
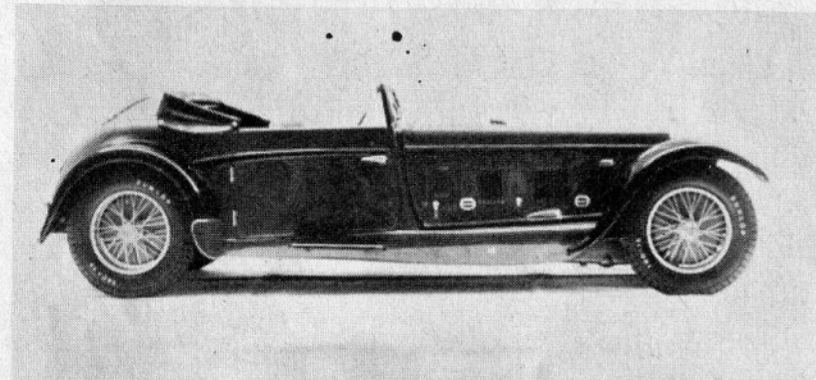


A destra: Isotta Fraschini 8 A, un'altra grande auto « classica » costruita da Giuseppe Da Corte. Questo modello, realizzato in circa 1800 ore, dispone di sportelli, baule e cofano motore apribili. Particolarmente curata è la riproduzione del motore a otto cilindri in linea, con doppio carburatore, dinamo, magnete, cavi e pulegge, ventola di raffreddamento e radiatore a nido d'ape. La fanaleria è perfettamente funzionante come pure il clacson. A sinistra: Particolare della Fiat « Zero », modello in scala 1:10 realizzato da Giuseppe Da Corte in oltre 1200 ore di lavoro. Tra le caratteristiche più importanti di questo modello sono da segnalare l'impianto elettrico funzionante, gli sportelli apribili, la perfetta riproduzione dell'interno, lo sterzo comandato dal volante con la corona in legno di noce ben lucidato.



La leggenda in miniatura

Daimler Double Six 1931 di Giuseppe Da Corte. La carrozzeria è dipinta in verde Scozia con parafranghi neri; il motore è completo in tutti i dettagli; le sospensioni e la fanaleria sono realmente funzionanti; il clacson suona mediante un ingegnoso circuito elettronico miniaturizzato. E ancora, gli sportelli sono apribili, l'interno è preciso fino al disegno della trapuntatura dei sedili, le gomme hanno il battistrada identico a quello originale. Questo modello, otto volte più piccolo del vero, ha richiesto quasi 2.400 ore di lavoro, cioè 300 giorni con un impegno giornaliero di otto ore. Solo un grande innamorato delle automobili e del modellismo può arrivare a tanta perfezione.



Giuseppe Da Corte è un automodellista romano, che, nato nel periodo della prima guerra mondiale, ha seguito lo sviluppo dell'automobilismo negli anni impetuosi del primo dopoguerra quando le imprese sportive dei piloti e delle macchine italiane diventavano subito leggenda. Naturale che in un simile clima, e non potendo certo trovare la vasta gamma di modelli in vendita oggi, Da Corte iniziasse a riprodurre in miniatura i bolidi che lo incantavano. Dai modelli in scala ridotta e dalle fantasie ispirate alle gesta di Nuvolari, Campari e degli altri « giganti » fino alle auto « vere » il passo non era troppo lungo.

E' stato il destino di quasi tutti i veri appassionati dei motori, siano essi diventati piloti, costruttori automobilistici o pionieri del volo. Così a vent'anni, Giuseppe Da Corte partecipava a corse motociclistiche e passava poi alle quattro ruote. Tra le partecipazioni

più importanti c'era una Coppa delle Alpi al volante di una OM 469.

Svaniti rapidamente i sogni di gloria automobilistica Da Corte entrava, come motorista (e non poteva essere altrimenti), nell'Aeronautica Militare, nella quale restava fino al 1954. In quell'anno la passione per le automobili ritornava ad essere il suo interesse principale ed iniziava così la realizzazione di modelli in scala.

Modelli che riproducono la realtà fino nei minimi dettagli quali cerniere microscopiche, snodi delle sospensioni e dello sterzo, clacson realmente funzionanti agendo sul pulsante al centro del volante, fari che si accendono azionando l'apposito interruttore, del tutto identico a quello vero.

Giuseppe Da Corte predilige le più famose vetture del periodo « classico » quando la purezza e l'imponenza delle linee, unite a una cura nella costruzione quale

oggi si è persa, rendevano le automobili veri e propri oggetti di sogno. Nella raccolta del nostro modellista-artista troviamo così la Bugatti Royale 1931, l'auto dei re costruita in pochissimi esemplari tutti « personalizzati » secondo le richieste dei clienti; la imponente Daimler Double Six 1931, che è caratterizzata dal lunghissimo cofano motore; la Isotta Fraschini 8 A, il veicolo dei divi di Hollywood negli ormai leggendari anni '20.

Moltissime sono le parti funzionanti, realizzate con una passione ed una costante applicazione che fa di Giuseppe Da Corte un autentico cesellatore, innamorato dell'automobile e del particolare che sta realizzando in quel momento. Qualcuno lo rimprovera di perdere talvolta l'assoluta e pedante fedeltà al vero che è il primo « credo » del modellista; Da Corte non se ne preoccupa. Il suo è un approccio da artista genuino.

Meno corse in Inghilterra

• Come era purtroppo già stato ventilato, il CALENDARIO INGLESE delle corse 1973 risulta molto «dimagrato». Confermato che la Motor Circuit Developments organizzerà soltanto la **CORSA DEI CAMPIONI**, come gara di F.1 non di campionato, che non ci sarà la **COPPA D'ORO A OULTON PARK**, né la corsa di fine stagione a Brands Hatch. Nessuna gara di F.2 fuori campionato, nessuna prova del mondiale marche e del campionato europeo due litri. L'unica corsa di campionato europeo che organizzerà l'MCD sarà quella di F.2 a Mallory Park. Fra le competizioni internazionali che non riguardano l'MCD ci saranno il John Player Grand Prix, il Daily Express di F.1 non di campionato, tre corse di campionato di F.2, il Tourist Trophy gruppo 2, una prova dell'Interseie e una del campionato europeo GT.

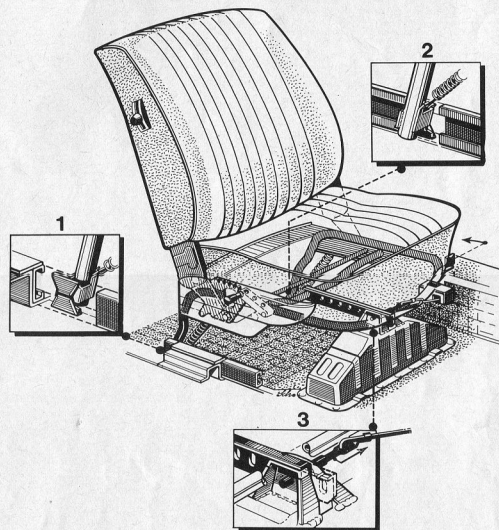
• E' nata anche l'**ASSOCIAZIONE DEI PILOTI INGLESI** della turismo, che agli inizi si occuperà dei problemi dei piloti del gruppo 2, ma poi sarà aperta anche a quelli del gruppo 1.

• Confermato che anche nel 1973 la **JOHN PLAYER** patrocinerà il G.P. d'Inghilterra, che si correrà a Silverstone e non a Brands Hatch. Il 1973 è l'anno del giubileo d'argento del circuito, quindi la manifestazione sarà il grande evento della stagione. La JP ha detto che anche negli anni futuri continuerà a patrocinare il grande premio. Quest'anno, oltre a questa corsa, ve ne saranno altre quattro di contorno. Una internazionale di F.3, una internazionale di Formula Atlantic (sarà la prima volta che si vedranno queste vetture a Silverstone) poi una gara turismo e una per veterane.

• Il compagno di squadra di McRae nella Coppa Tasmania (con vetture McRae F. 5000) sarà **ALAN ROLLINSON**, il quale probabilmente continuerà a pilotare la McRae nella serie Rothmans 1973.



Il sedile a tre punte



In tema di sicurezza una soluzione interessante è quella presentata dalla Volkswagen che ha introdotto nella produzione di serie un sedile a tre punte, un vero e proprio sedile dalla «presa di ferro», che corrisponde al 300 per cento alle norme americane sulla sicurezza dell'ancoraggio del sedile alla piattaforma. La costruzione di base è un telaio tubolare a forma di ferro di cavallo i cui terminali, piegati verso il basso, formano gli appoggi e la guida per gli spostamenti longitudinali del sedile; lo scorrimento avviene su un profilato a C. Queste guide servono in primo luogo al bloccaggio contro la piattaforma, perché in caso di tamponamento (la vettura accelera a causa dell'urto) i passeggeri vengono pressati contro gli schienali. I sedili da parte loro si piegherebbero all'indietro se il bordo anteriore non fosse ancorato. Qui abbiamo il terzo punto della nuova costruzione Volkswagen che ha il compito di collegare in modo sicuro il sedile alla piattaforma. Un elemento a piramide intelligentemente studiato su larga scala, distribuisce alla piattaforma le sollecitazioni che la «presa di ferro» trasmette al portante del perno per lo spostamento longitudinale del sedile. Ferramenti solidi e segmenti dentati per adattare gli schienali alle necessità individuali, anche durante la marcia, bloccano il sedile. Se si desidera avere lo schienale in posizione di riposo, occorre invece fermarsi. Per evitare di essere catapultati in posizione orizzontale a causa di una manovra sbagliata prima che l'auto-veicolo sia fermo, tutte e due le mani debbono essere usate per azionare le leve che sono sui due lati del sedile.

2 MIRAGE a DAYTONA

• Intense prove della **GULF MIRAGE** tre litri a Silverstone (sono state vietate a Goodwood perché troppo rumorose) con Bell e Gabley. La vettura di Bell montava il Weslake V12, che comincia pare a dare la potenza desiderata. Ganley usava una versione con DFV. Ci saranno due vetture nei primi due rounds del campionato marche, a Daytona e a Road Atlanta.

• La **ROTHMANS 50.000**, in calendario per il 27 agosto a Brands Hatch è stata annullata e sostituita con un round del campionato di F. 5000. Il 7 ottobre, poi, la gara di F.3 in programma a Snetterton è stata rimpiazzata da una di F. 5000. Con tutti questi cambiamenti, il round di F. 5000 che doveva svolgersi a Brands Hatch il 30 settembre è stato sostituito con una gara internazionale di F.3.

• Un altro premio per **EMERSON FITTIPALDI**. Il più giovane campione del mondo è il primo pilota non inglese (e non appartenente al Commonwealth) a ricevere la Stella d'Oro del BRDC (British Racing Drivers Club). Durante l'assegnazione, svoltasi a Londra, è stato premiata anche Colin Chapman, per le cinque vittorie ottenute dalla Lotus in dieci anni di campionato mondiale (la stessa motivazione del Trofeo AUTOSPRINT).

BMW pigliatutto

• La stagione sportiva 1972 è stata assai redditizia per la BMW. Il reparto corse, sotto la guida di Jochen Neerpasch, ha raggiunto traguardi assai importanti. L'albo d'oro della Casa tedesca si è infatti arricchito di 20 titoli di campione regionale, 17 vincitori assoluti, 955 vincitori di classe, 117 vincitori di categoria e 50 campioni provinciali. Nello stesso tempo vengono registrati 2.397 posti d'oro, 836 medaglie d'oro e 560 medaglie d'argento. Il titolo dei rallies e la coppa d'oro BMW è andato alla coppia Rainer Zweibaumer-Hünther Schons, mentre Helmut Rösser ha vinto la speciale coppa dell'ONS (la CSAI tedesca). Il titolo tedesco del sidcar è stato vinto da Siegfried Schauz-Wolfgang Kalatuch, mentre per la quarta volta Klaus Enders e Ralf Engelhardt hanno vinto quello mondiale. Con questa vittoria le moto BMW si sono aggiudicate l'ambito riconoscimento per la diciannovesima volta consecutiva.

• **GRAHAM HILL** ha detto: «Ho buone speranze di correre in F.1 nel 1973 e sono in trattative con un patrocinatore di cui dirò il nome soltanto quando le corse saranno andate in porto. Comunque, è probabilissimo che abbia una F.1 l'anno prossimo».

• Si dice che la «partenza» di **SYRETT** dalla GPDA sia dovuta al fatto che l'associazione non ha attirato il numero di soci in cui si era sperato e, quindi, non ha raggiunto l'importanza che giustificerebbe l'opera a tempo pieno di Syrett.

• Il direttore della squadra Brabham di F.1, **KEITH GREENE**, ha lasciato la Casa. Era entrato con Bernie Ecclestone, poi aveva fatto una breve interruzione per occuparsi del team DART Lola, nato morto si può dire. Ora ha trovato un altro lavoro di cui non si sa molto, se non che pare riguardare un team nuovo di vetture sport.

• **SURTEES** ha dato le dimissioni, quale presidente del Mid Cheshire Motor Racing Club, perché si è arabiato per il tempo ufficiale che gli è stato addebitato in prova alla gara di F.2 a Oulton Park in settembre, e perché non gli hanno permesso di rimuovere la vettura dal circuito appena si era ritirato.

• Per i prossimi due mesi il BRSCC organizza un campionato per tutti gli appassionati che abbiano già compiuto diciotto anni. I premi saranno una Shell Sport Ford Escort Mexico, carburante Shell, pneumatici Dunlop, attrezzature da corsa di Les Leston e un corso di lezioni con Jim Russell.

• Pare che nel campionato di F. 5000 americano ci saranno fino a venti **LOLA T350**. Per fortuna non ci saranno concomitanze di date, con le gare di F. 5000 inglesi, quindi piloti come Graham McRae potranno partecipare ad entrambi i campionati.

• Walter **BREITENMOSER** è stato nominato direttore amministrativo e membro del consiglio di amministrazione della General Motors Italia in sostituzione di Melvin Riedel, trasferito presso un'altra sede.

• La **VOLVO** ha acquistato l'impianto completo per la produzione dei motori diesel della Hanomag di Hannover, per via dell'aumento nella domanda appunto di motori Diesel, che è andata oltre i livelli previsti.

• Il direttore generale del gruppo **VOLVO** ha detto a Londra a una conferenza stampa che la sua Casa ha fatto richiesta per la quotazione delle azioni sul mercato della Borsa inglese. Attualmente le esportazioni della Volvo coprono circa il 70 per cento del fatturato e quindi la Casa è molto interessata ai mercati finanziari internazionali.

• Nell'agosto scorso in **ITALIA** ci sono stati 26.512 incidenti stradali che hanno provocato 997 morti e 23.002 feriti.

• La **MICHELIN** investirà oltre 200 milioni di dollari nella costruzione di officine negli Stati Uniti. Non si sa quante saranno, ma la costruzione avrà inizio nella primavera del 1973.

• E' deceduto, a 101 anni, il senatore **ETTORE CONTI**, fondatore dell'AGIP, già presidente della Banca Commerciale e, soprattutto, pioniere dell'industria elettrica in Italia.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



Il record di velocità sulla LUNA

Dopo la settimana «autombilistica» durante la quale è stato possibile assistere dal video alla corsa-computer di AUTOSPRINT, a una sintesi filmata della conferenza stampa di Enzo Ferrari, alla consegna dei Caschi d'oro ai piloti, alla presenza dei corridori al torneo canoro del sabato sera e alle mini-corse dell'auto Rover spaziale sulla Luna, che ha battuto il record di velocità lunare alla media di 17.600 chilometri orari, diventa quasi indispensabile, per la TV, concedersi un po' di riposo... Tanto per riprendere fiato e per organizzare altre settimane simili. E' vero che la nostra è un'idea utopistica ma la TV, almeno per gli ultimi dieci giorni, ha dimostrato un pizzico di buona volontà dando, anche se sempre alla propria maniera (e



Programmi dal 19 al 25 dicembre

DOMENICA 24
Programma nazionale
Ore 22.20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13.40 (al termine del telegiornale) - Sport.
Ore 19.45 - Telegiornale sport.
Ore 20.40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

SABATO 23
Ore 22.10 - Sabato sport.

DOMENICA 24
Ore 18.00 - Domenica sport.
Ore 22.00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 25
Ore 19.50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

GIOVEDI' 21
Secondo programma
Ore 18.00 - Speciale sport.

SABATO 23
Secondo programma
Ore 11.35 - Ruote e motori.

DOMENICA 24
Programma nazionale
Ore 22.40 - Sera sport.

Secondo programma
Ore 12.00 - Antepremia sport.
Ore 17.30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20.30 - Sera Sport.

LUNEDI' 25
Ore 8.00 - Lunedì sport.
Programma nazionale
Ore 20.00 - Radiosport.

Secondo programma
Ore 7.35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 14.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00.

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6.30 - 7.30 - 8.30 - 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 (reg.) - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30 - 19.30 - 22.30 - 24.00.

TUTTESPRINT • TV

cioè frettolosamente e approssimativamente) un ampio quadro dello sport automobilistico...

Ma ora è Natale e a ogni uomini di buona volontà «si raccomanda la pace, la serenità, la bontà ecc. ecc.» quindi dagli schermi televisivi deve ovviamente essere bandito tutto ciò che sia di «motore» anche per non turbare gli animi addolorati dei telespettatori. Tuttavia non si illudano i signori di viale Mazzini: se nella settimana festiva, possiamo accettare l'assenza di qualsiasi notizia sul nostro sport non è detto che dobbiamo continuare, per il resto dei giorni a venire, a mantenerci, anche noi, su questa linea di bontà. Il Campionato, e di conseguenza le prime gare, è alle porte: aspettiamo al varco i dirigenti dei servizi sportivi, i «commentatori» ufficiali, i relazionatori della «Domenica Sportiva».

Caro Autosprint, siamo due tuoi soci, abbiamo entrambi 19 anni e con una grande passione per l'automobilismo. Ci terremmo enormemente ad andare a vedere il Rally di Montecarlo ai Turini, ma non disponendo di mezzi propri, chiediamo che qualcuno ci offra un passaggio fin lassù. Abitiamo a meno di 100 chilometri da quel famoso colle, e ci piacerebbe molto perdere un simile avvenimento. Abitiamo a Saluzzo, quindi saremmo proprio sulla strada, e ci impegneremmo ovviamente a partecipare alle spese di viaggio. Promettiamo anche di non rapinare per strada chi ci offrirà questo passaggio. Sotto con le offerte...
Rivolgersi a

Francesco Littera, via Cunco 2-C, Saluzzo, telefono 0175-43909

Quest'altra stagione correrà in una formula superiore, e le sue chances per il « bronzo » restano intatte.

E poi, finimola con queste rimate accuse di « parzialità cronistica ». Non è vero che ci occupiamo meno di alcuni e più di altri, è vero invece che ci riserviamo (questo ce lo permettete?) di fare noi certe scelte e certe valutazioni, proprio in base all'interesse ed al valore di certe corse o di certi piloti.

Caro Autosprint, non voglio ricriminare né accusare qualcuno, ma non mi sembra che quest'anno l'edizione del Casco d'Oro sia stata lo specchio di quella che è stata la stagione italiana 1972.

Voglio dire questo: non penso che il Rally di Montecarlo ed una Targa Florio siano sufficienti per assegnare a Munari il Casco d'Oro. Allora non era più degno Merzario, il vero protagonista della stagione '72, l'autentica rivelazione, due vittorie nel mondiale Marche, (a Spa e la Targa, con quattro gare) di quel 2000, la 500 Km di Imola, la 9 ore di Kyalami per non citare il 6. posto al Gran Premio di Gran Bretagna.

E per tutto questo neppure un riconoscimento, dopo la stupida vicenda del campionato assoluto? Anche de Adamich è stato dimenticato da tutti, eppure la sua stagione non è stata priva di ottime cose. Forse, tirando in ballo i due esempi, i soci

che hanno votato si sono dimenticati, o forse non erano presenti alla 500 Km di Imola per vedere cosa valessero veramente Merzario e de Adamich.

Ferdinando Pierotti - Navacchio (Pisa)

Altra lettera di contestazione al Casco d'Oro. A questa però, non metteremo molto tempo a rispondere. Infatti, tra le tante dimenticanze di cui ci accusa (assieme ai soci del Club), il signor Pierotti ne ha fatta una grossa lui: e cioè che sia de Adamich (1967) sia Merzario (1969) hanno già avuto il Casco d'Oro. Ed i nostri premi non sono riassegnabili ad un medesimo pilota, né i caschi né le medaglie.

L'ALBO D'ORO

Diciannove anni di SAFARI

Caro Autosprint, sono un tuo lettore di 19 anni e desidererei che, nella rubrica della posta, mi pubblicassi i nomi dei vincitori e delle vetture vincitrici delle precedenti edizioni dell'East African Safari e le affermazioni della Lancia in questo appassionante Rally.

Dario Bonante - Lucera (Foggia)

La Lancia non si è mai affermata al Safari, pur ottenendo buoni piazzamenti come l'ottavo posto di Kallstrom lo scorso anno. Il 1972 è stato il primo anno in cui non ha vinto un equipaggio africano. Questo l'albo d'oro di questa affascinante avventura:

1953: Dix-Larsen (Volksvagen 1200)
1954: Marwaha-Preston (Volksvagen 1200)
1955: Marwaha-Preston (Ford Zephyr)
1956: Cecil-Vickers (DKW)
1957: Burton-Hoffmann (Volksvagen 1200)
1958: Fritschy-Ellis (Mercedes)
1959: Fritschy-Ellis (Mercedes)
1960: Fritschy-Ellis (Mercedes)
1961: Manassis-Coleridge (Mercedes)
1962: Fjastad-Schneider (Volksvagen 1200)
1963: Novicchi-Cliff (Peugeot 404)
1964: Hughes-Young (Cortina Ford GT)
1965: Singh-Singh (Volvo 544)
1966: Shankland-Rothwell (Peugeot 404)
1967: Shankland-Rothwell (Peugeot 404)
1968: Novicchi-Cliff (Peugeot 404)
1969: Hilliar-Aird (Ford 20 M)
1970: Herrmann-Schuller (Datsun 1600)
1971: Herrmann-Schuller (Datsun 1800)
1972: Mikkola-Palm (Ford Escort RS).



La sfida impossibile

è logico che non si potevano mettere tutti.

Poi ho atteso con ansia il primo risultato, che per la verità mi ha lasciata perplessa, anche perché non mi sono potuta spiegare il perché piloti come Rindt e Caracciola siano finiti in fondo, per non parlare poi di Nuvolari. Così ho capito quanto fosse assurda questa classifica fatta da una macchina, seppure fornita di molti dati.

Penso proprio che sia impossibile fare il « campionissimo » di tutti i tempi, innanzi tutto già è difficile capire in base a cosa un pilota è definito un « campione ». Al campionato del mondo? A quante corse ha vinto? Alle macchine di cui disponeva? No, non ci si deve fermare qui, si deve considerare l'aspetto umano dei piloti e tanti altri fattori importanti.

Leggendo la lettera del signor Neubauer mi sono detta: « Finalmente, qualcuno che ha capito l'assurdità di questa competizione ». Invece, anche questo signore che sancisce che non si può fare un « campionissimo », mi viene a dire che il migliore è Caracciola...

Tutto questo per far capire quanto abbia pesato la singola ammirazione per un pilota nel dare un giudizio su tutti nella pagella. Ad esempio, io ammiro moltissimo Jochen Rindt, ma di questo pilota bisogna dire che non ha potuto esprimere tutto se stesso, poiché la sua carriera è stata troncata quando era all'apice.

Tutti i piloti sono degli uomini eccezionali, e sono tutti bravi, perciò non esiste un « super-campione », ognuno lo è nel suo stile e nella sua epoca. Del resto, come si può paragonare uno Stewart ad un Nuvolari? Appartengono a due periodi troppo diversi.

Loretta Manaresi - Bologna

Caro Direttore, scusa il ritardo nello scriverti, ma non ho potuto farlo tempestivamente. Ho letto « AUTOSPRINT » del 4-11 dicembre. Sono stato anch'io scandalizzato dalla classifica che il « computer » ha dato a Nuvolari. Probabilmente molto è dipeso dal punteggio insultante che l'amico Dennis Jenkinson ha affidato al nostro immortale campione.

L'errore di base è stato forse di richiedere dei giudizi a chi non aveva potuto conoscere da vicino né vedere in azione certi piloti al meglio della loro forma. Jenkinson, che io ritengo uno dei più valorosi giornalisti, è troppo giovane per poter giudicare Nuvolari e i suoi contemporanei, e così altri della « giuria ».

Comunque a me fa piacere che il mio giudizio su Nuvolari sia stato pressoché identico a quelli di Enzo Ferrari e di Piero Taruffi che Nuvolari conoscevano assai bene! Probabilmente Jenkinson ha giudicato « per sentito dire » oppure con un metro da « contestatore ».

Ho anche rilevato un errore: a pag. 26 si dice che Nuvolari ha corso a Monza 11 volte e ha vinto una sola volta. Chi allora ha vinto i Grands Prix d'Italia del 1931 e del 1932?...

Giovanni Lurani - Milano

Caro Autosprint, anche se non sono un personaggio famoso, sapendo il vostro interesse per le opinioni dei lettori, mi permetto di dare un giudizio sull'idea del gran premio al Computer.

Quando avete pubblicato la notizia di questo esperimento, devo dire che mi sono incuriosita parecchio, leggendo i nomi dei piloti scelti ho pensato che ne mancavano davvero molti importanti, ma

L'osservazione di fondo della nostra gentile interlocutrice è giusta, nessuno lo nega, ma è proprio per dare una risposta ad un interrogativo che continuamente gli appassionati di automobilismo si sono posti e si pongono che abbiamo pensato di « disumanizzare » il problema, così arduo nelle sue implicazioni di simpatia, di conoscenza diretta, di tifo nazionalistico, affidando questo impossibile giudizio ad una macchina, prevista proprio per lo scopo di dare risposte « fredde ».

Non vogliamo a tutti i costi difendere l'obiettività (se così si può dire) del nostro computer, ma il fatto stesso che la sua classifica abbia suscitato un così vasto movimento di opinioni e critiche dimostra invariabilmente una cosa: che ognuno ha la sua opinione e non è disposto a cambiarla. Per alcuni il più degno era Nuvolari, per Neu-

bauer era Caracciola, per la signorina Manaresi era Rindt. Se avessimo semplicemente « messo ai voti » questo ipotizzato « supercampione » non crediamo che i risultati sarebbero stati molto obbiettivi, perché l'errore si sarebbe spostato sulla scelta dei componenti la giuria.

Secondo il conte Lurani, infatti, l'errore sarebbe stato quello di richiedere giudizi a chi non aveva potuto conoscere diretta-

mente i piloti da giudicare, e fa l'esempio di Jenkinson.

Richiedendo dei pareri, ed integrandoli con dati obbiettivi quali i risultati in corsa, riteniamo di aver minimizzato quelli che erano i dubbi sulla parzialità dei giurati, una parzialità prevista, e di avere ottenuto quanto andavamo cercando: una competizione impossibile resa possibile da un parametro in grado di superare le epoche, il progresso tecnico, i cambiamenti di formula, il modo stesso di concepire le corse in automobile.

Per quanto riguarda, infine, l'osservazione del conte Lurani riguardo le vittorie di Nuvolari, dobbiamo dire che non sono state conteggiate le vittorie a Monza del '31 e del '32 perché in entrambe le occasioni il campione mantovano divise la sua Alfa con Giuseppe Campari, ed abbiamo cercato di tenere conto solo delle vittorie « singole ».

suona le trombe della



MARCO LO CARMINA - Palermo — Riteniamo che lei possa iscriversi senz'altro, facendo poi decorrere l'iscrizione dal momento in cui avrà la licenza. L'indirizzo dell'ANCAI è presso l'Autodromo nazionale di Monza, 20025 Monza (Milano).

SERGIO FACON - Schio (Vicenza) — Le modifiche concesse in gruppo 1 sono relativamente poche. Potrete richiedere l'annuario J alla CSAI, via Solferino 32, Roma, dato che sarebbe troppo lungo elencarle. Senza licenza nel '73 si potrà fare solo il cronometrista in gare di regolarità. Già che siete a Schio, provate a fare un salto da Ceccato, può darvi che vi dia qualche buon consiglio.

RENATO LOMBARDO - Caltanissetta — Che la sua vettura non sia molto competitiva non conveniamo con lei, ad ogni modo l'ostacolo principale, cioè la omologazione, è superato dato che essa è in effetti omologata in gruppo 1. Pertanto, può anche provare a correre così. Le ricordiamo che sarà necessario dotarla di roll-bar, estintore, interruttori generali dell'impianto elettrico ecc. Consulti, in proposito, l'annuario CSAI a pag. 123 e seguenti.

FRANCO TRISOUZZI - Sortì (Genova) — L'unica maniera per verificare le sue capacità è iniziare a fare delle corse, cominciando da qualche Sprint o al massimo da un Rally Nazionale. Le potrà sembrare una risposta banale, ma è in realtà l'unico modo. Naturalmente, ci vuole la macchina ed una certa disponibilità finanziaria per l'equipaggiamento, la preparazione, gli accessori, le trasferte, eccetera. Se uno ha conoscenze di meccanica è un vantaggio, ma non è indispensabile per un pilota.

GIORGIO GUIDETTI - Soresina (Cremona) — Caro amico, lei ci dà una buona notizia, in questo periodo di ritardi postali cronici! Per quanto riguarda l'indirizzo, anche noi abbiamo quello che ci segna. Per avere Chartron siamo un po' in difficoltà. Può provare ad indirizzare presso il South African Motor Racing Club, PO Box 4861, Johannesburg, Transvaal, Sud Africa.

PAOLO ROSSI - Polessa (Rovigo) — Si rivolga alla Federazione Italiana Cronometristi, viale Tiziano 70, 00196 Roma, facendosi eventualmente segnalare l'esistenza di corsi abilitanti presso la sezione di Rovigo.

GIANCARLO MARRAFFINO - Napoli — Ci sembra di capire che l'associazione di cui parla è l'equivalente della nostra ANCAI, la quale ha sede presso l'Autodromo nazionale di Monza. Eventualmente, può provare a cercare quanto le interessa presso la scuderia Vesuvio, via Oratio 10, Napoli.

CLAUDIO CALI - Caltanissetta — L'annuario le dovrebbe essere inviato assieme alla licenza, poiché all'atto del versamento paga anche quello. Non sappiamo però quando sarà pronto quello del prossimo anno. Nessuna variazione di ritevo nell'ottenimento della licenza, a parte ritocchi alle categorie e settore con le quali si può gareggiare. La Fiat 126 correrà nella classe 600. Non ci risulta che in gruppo 1 esista questa classe, vedremo se gli organizzatori la istituiranno. La Targa Florio verrà effettuata ancora per quest'anno sul solito percorso il giorno 13 maggio. Per le informazioni « argentine » scriva al confratello « Parabis Cora », editoriali Abril, av. L.N. Alem 898, Buenos Aires, Argentina.

MARCO CRISTOFORI - Sant'Omero (Teramo) — Questo l'indirizzo richiesto: Autodromo, via Nazionale 61-A, 40065 Pinaro (Bologna).

ANTONIO BENCIGLIANI - Verona — In questo stesso numero, c'è un servizio sulla nuova Abarth-Osella in cui compare anche una foto dell'abitacolo. Per il suo modello, si può ispirare a quello.



AUTOSPRINT MARKET

AUTOSPRINT
 il settimanale
 dell'automobilismo
 giovane
 Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semestrale lire 5.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

I nostri MANIFESTI

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

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



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

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ● il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ● il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descritta. ● 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 comprese 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

10 prezzi: Ogni FILM a colori di circa 5 m in 8 m/m o super 8

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

- Manifesti plastificati:
- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT □ McLaren-Ford M 19 Mark Donohue □ Ferrari 312 B2 Mario Andretti □ Surtees Ford TS-9A John Surtees □ Brabham Ford BT 34 Graham Hill □ Tyrrell-Ford Jackie Stewart 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:
- Ciay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a □ LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT □ F. 1 MARCH - ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli □ McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti □ Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill □ Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson □ Lotus Ford 72 Reine Wisell □ Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez □ LANCIA Fulvia HF Sandro Munari □ Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972 □ SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich □ Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx □ MERZARIO - NANNI GALLI □ INTERSERIE 1972 □ Ferrari 312 P campione mondiale marche.

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

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

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

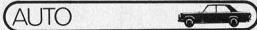
Nome e cognome _____
 Via _____ CAP _____ Città _____

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

Pagamento anticipato

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

SI VENDE



ABARTH



● **ABARTH 1000 Bialbero** cambio nuovo, gomme 50%, urtata, assetto intatto - CV 112 - eventualmente motore-cambio, passaggio categoria. Telefono-ore ufficio: 030/82300.

● **ABARTH 695** preparazione Garavello - perfetta, 2 motori, 2 cambi, ruote Dunlop asciutto-bagnato-slicks. Telefono: 0434/22.661.

● **ABARTH 1000 Radiale, Gr. 2** - preparazione Poggi - aggiornata '72 - perfetta - pochissimi corse. Telefonare: PASINI - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

● **ABARTH OT 1300** aggiornata 1972, vera occasione. Autocifina Nannini Paolo - Ponte Bugianese (Pt) Tel. 65.144.

● **ABARTH 1000 Bialbero** ultimo tipo, perfetto con ricambi. MANOU AUTO SPORT - Passage du Commerce, Le Mans - Francia.



● **ABARTH 850 vendesi, pendolare**, aggiornatissima, immatricolata 1971. Telefono Ufficio a Cavallo - Torino - Tel. 011/25.7320.

ALFA ROMEO

● **ALFA ROMEO GTAm Gr. 2 ex-Hezemans**, motore nuovo - completa rapporti - ricambi vari, 9 cerchi con slicks nuovi, 4 cerchi con gomme acqua. Telefono: PASINI - Reggio Emilia - Tel. 0522-35.939.

● **GTV 1600** gruppo 2 molto competitivo, motore nuovo pistoni Borgo, ravvicinato, autobloccante, assetto completo Autodelta, ruote 13". Mai urtata, disposto prova. MAURIZIO POSSUMATO - Roma - Tel. 77.66.37.

ALFA GT 1600 frontale Junior, 1964, bellissima, motore 20.000 km gomme 80%, cinture, antenna. Telefono: 051/39.78.19 - L. 370.000.

AUTOBIANCHI

● **AUTOBIANCHI A-112** 1970, preparazione rally gr. 2 - accessoriata più 4 cerchi in lega. Telefono Milano 02/69.10.68 (casa) oppure 02/60.39.85 (ufficio).

CHEVRON



● **CHEVRON B.21 vendesi**, motore Cosworth Armaroli 2000 tipo '73, hp 254, coppia 6.000 giri, nuovo, una sola gara, ultima gara campionato Montagna, 1.o assoluto. Prezzo di mercato eventuale razeazione. FRANCO LOCCI - Macomer - Tel. 20.16 o 61.37.

FIAT



● **FIAT 128 COUPE' 1100** Aprile 1972 Lorenzoni, gruppo 1, pronta corse, preparazione Giuliani - ottimi piazzamenti - usata solo per gareggiare. Telefono: 0745/40.111 (ore 21,30 - 22,30).

● **FIAT 2300 1965** berlina - metallizzata, gommata, overdrive, radio, stereo, antenna elettrica, inurtata, panno, perfetta, vera occasione. Telefono: ore ufficio 030/82.300.

● **FIAT 128** gruppo 2, preparazione Romeo Ferraris ex-Vimerati, aggiornata, plurivittoriosa, cerchi Campagnolo. Telefono: 035/25.22.92.

● **124 SPIDER 1600** 1971 - preparazione Ceccato - pronta rally - pochissimi gare disputate, perfetta. Telefono: ore pasti 02/86.51.74.

● **FIAT 850 Coupé** Gr. 1 preparato Audisio Benvenuto, assetto Koni, roll-bar, perfetta, detiene record Castell'Arquato Vernasca e Pista Misano per la sua classe. In garanzia vendo anche separatamente motore adatto alla specialità 850. BRUNO GHIGLIA - Via S. Romolo 29/22 16157 PALMARO/Ge - Tel. 010/45.72.48 ore mattina.

FIAT 128 due porte, preparazione stradale, super accessoriata, radio, gomme nuove, cerchi BWA, assetto, qualsiasi prova. Telefono: TORINO 011/87.66.76.

GIANNINI

● **500 GIANNINI MONTECARLO** Causa cambio categoria vendo. Aggiornata, pronta corse, motore nuovo, con o senza carrello. Concessionaria FIAT BO-NINSENGNI Sansoplcro (Ar) Tel. 76.108.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OLCA
 direttore generale

Amministrazione: 40098 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) 62.40.654-961 - Uffici di Bologna: Via Imbrario 12/2. Tel. (051) 23.616 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 32.628 - 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 Savola 37, Tel. (06) 844.9.226-961.427-656.921-858.357 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40098 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46.52.52 - 46.52.53 - 46.52.54.

Fotolito: Zincografica Falsinea Bologna.

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



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - **Luis Gonzalez Canoma-**
nuel - **Agencia Carro** (Rio de
Janeiro) - **Adriano Cimarosti**
(Bern) - **Thomas b. Floyd**
(Australia) - **Gilberto Gatto**
(Canada) - **David Hodges** (Lon-
dra) - **Jeff Hutchinson** (Lon-
dra) - **Jacques R. Joubert** (Mar-
siglia) - **Janns H. R. Löffler**
(Monaco Baviera) - **Lino Manoc-**
chia (New York) - **Sergio Mar-**
chetti (Stoccolma) - **Andrés 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 Mici - **Doug Nye** - **Giul-**
iano Orzali - **Gerlad Schmitt**.

corrispondenti dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** -
Cevenini - **Coppini** - **D.P.P.I.** -
Falletti - **Ferrari Nasalvi** - **Giul-**
io Hrubý - **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) 46524 - 46532
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRINT

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

● **GIANNINI 650** gruppo 2, completo di racing slicks e cambio Colotti con tutti i rapporti ed autobloccante, personale. Rivolgersi a **GIANCARLO SEGALINI** - Parma - Tel. 42.917 - Lire 2.800.000.

INNOCENTI

● **COOPER 1300** Gr. 2, iniezione. Testata alluminio, rapporti, gomme, ricambi. **UNIVERSITY MOTORS Tel. 010/33.48.45.**

COOPER MK 3 Settembre '70 - Grigio - tetto nero - km 38.000. Perfetto. Ditta **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste 2 - 40137 Bologna. Tel. 34.26.00.

LANCIA

● **HF 1600** Gr. 4 - Serie 2001, leggerissima, motore assetto nuovi, 3 cambi, 3 coppie coniche autobloccante, serbatoio 90 litri, 7 ruote complete, accessori per velocità o rallye - Garage Milano - Via Massaggio - FIRENZE - Tel. 53.957.

MERCEDES

MERCEDES 250 INIEZIONE ferma da due anni per tamponamento, motore apparato iniezione appena rifatto, carrozzeria esclusa parte posteriore tamponata, in stato perfetto. Rag. **NAVA** - Tel. 0342/61.076 - L. 650.000 trattabili se contanti.

OPEL

● **2 OPEL KADETT 1900 COUPE'** Rally gr. 1 complete di attrezzature. Ogni macchina ha fatto n. 6 gare. Rivolgersi: **SALVATORE BRAI** - Via Cavalcaria, 309 47023 Cesena (Fo) Tel. 0547/24.784 orario ufficio, ore pasti tel. 21.973.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 2.4 produzione '73, coupé-argento-catacolor, vetri elettrici-NUOVO - Pronta consegna.

PORSCHE 914/2.0 4 cilindri, nuovo modello '73, Confort, Sport, Azzurro int. nero - NUOVO - pronta consegna. Ditta **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 BOLOGNA - Tel. 34.26.00.

PORSCHE 911 S spoiler Koni, assetto Lazzari, gomme nuove. **RICCARDI** - BRESCIA - Tel. 030/42.857 ore pasti.

PORSCHE 911 S '71, km. 15500 azzurro metallizzato autobloccante, vetri atermici, alzacristalli elettrico, tetto apribile elettrico, assetto. Telefonare al 0383/38.126 ore 20.30. L. 5.000.000 trattabili.

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).

SIMCA



● **SIMCA RALLY** fine '70, preparato Audisio Benvenuto, gr. 2, 87 HP. Cambio ravvicinato, protezioni - L. 1.010/50.31.43.

● **SIMCA RALLY** gr. 1, 6 mesi, due solegare, accessoriate più 4 gomme neve. Telefonare: **MILANO** - Tel. 02/72.56.26; **02/73.83.498**. L. 1.000.000.

VOLKSWAGEN

CABRIOLET VOLKSWAGEN '66, verde, capote nera, perfetta. Ditta **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 BOLOGNA - Tel. 34.26.00.

ALTRE MARCHE

SAAB V 96 RALLY 850 cc. 2 tempi, 3 cilindri, rossa, velocissima - **RICCARDI** - BRESCIA - Tel. 030/42.857 ore pasti.

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

BRABHAM BT 35 F 3 Alessandro Pe-senti Rossi vende la più bella Brabham BT 35 F 3 - Eventuali accessori - Te-
lefonare: 035/22.62.65.

KART

KART TECNO PARILLA 100 3 cat., co-me nuovo competitivo. Telefonare: **MILANO** - 90.16.856.

MOTO

KAWASAKI 500 '72, bleu, electronic, freno speciale.

DUCATI 350 '70, perfetta. Ditta **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 34.26.00.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

FIAT

● **FIAT 128 S COUPE' 1150** gr. 1, maggio '72, motore-assetto preparati settembre. ASSOLUTAMENTE regolari, accessoriatissimo, pronto corse, 2 Avv nuove, anche solo motore, esame permuta stessa auto strettamente di serie. **STEFANO FORTINI** - ROMA - Tel. 84.58.159 ore pasti.

● **500** gr. 2 preparazione Gintili nurata, eventualmente solo scocca o numerosi accessori. Tel. 06/49.57.894.

TRIUMPH

TRIUMPH TR 3 nera 1961, perfetta o permuta con Berlina. Telefonare ore pasti: 0323/43.367. L. 900.000.

MONOPOSTO

● **LOTUS** (prototipo) motore Alfa 1600 pronto corse '73. L. 1.950.000.

F. 850 DE SANCTIS plurivittoriosa, 2 motori. L. 1.000.000. Prezzi trattabili se contanti, accettansi permuta. Officina **CIFARIELLO** - 06016 S. GIUSTINO UMBRO (Pg).

SI COMPRA

AUTO

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO GT Z 2 GTAm, originale Autodelta, Osca Barocetta Le Mans. **MANOU AUTO SPORT**, Passage du Commerce, Le Mans - FRANCIA.

RENAULT

RENAULT ALPINE 1600 compro se vera occasione, anche gr. 3. Telefonare: ore pasti: 045/47.173.

VARIE

AUTOSPRINT n. 26-43 anno 1970 o eventualmente annata completa 1970 in buone condizioni a prezzo convenientissimo. Scrivere: **GIANCARLO CONTI** - Via Sigismondo, 7 - 47037 RIMINI.

PILOTA cercasi, cui affidare vetture Turismo gruppo 2 500, 590, 650. Rivolgersi a **GIANCARLO SEGALINI** preparazioni, via Fratelli Cervi, 14 - PARMA - Tel. 42.917.

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

● = vetture sportive.

Occasioni auto corsa; occasioni auto speciali, difficili e maxi moto: **volete comprare? 2.000 lire + spese postali e saprete dove trovare.**

Volete vendere? Inserimento gratuito nello schedario telefonando a

CARONTE

tel. 498.20.20 - Via Tasso 7 - Milano

BELLEI MODENA

via Emilia Est 1127 telefono 36 62 71 - 36 43 18

concessionario AVO ESCORT MEXICO R.S. e CAPRI R.S.



Pronto ai piloti gr. 1-3 per l'anno agonistico 1973

Offerte speciali:
Roll bars ● Assi a cammes e modifich
● Allegerimenti ● Equilibrare
● Collettori aspir. ● Cassette trasf.
● Pistoni ● Trasmissioni dentate ● Estintori.

GITAN

S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101
Tel. 60723

ACCESSORI e parti speciali

ACCENSIONE ELETTRONICA tedesca -GP X 115- come nuova, in garanzia. Per informazioni telefonare ore pasti: 0586/30.622. L. 30.000 trattabili.

CASSETTA TRASFORMAZIONE 650: Canne e pistoni; albero a cammes acciaio, supporto acciaio albero motore; molle valvole; valvole maggiorate; coppa olio maggiorata L. 70.000.

VERSIONE ECONOMICA Canne e pistoni, albero a cammes, supporto acciaio L. 40.000. Motori 650 strada 40 CV, lubrificazione olio modificata. Telefonare: Officina **DONATO SANTARSIERI** - Via Elvo, 9 - TORINO - Tel. 0117/27.19.90.

GTAM aggiornato, cambio Colotti, moto competitivo, motore nuovo, da rodare. **MONZEGLIO & C.** - Via Cabato, 32 TORINO - Tel. 59.58.66, prefisso 011.

MONOPOSTO

F3 BRABHAM BT 28 motore Wainer, agosto '72, completo gomme slick, rapporti.

F3 TECNO motore Novamotor 1000 perfetto. Vendonsi casata attività. Rivolgersi presso: **EMILIO SABBADINI** - Via C. Alberto, 39 - MONZA - Tel. 039/87.846.

BRABHAM F 3 BT 35 Manfred Mohr vende Brabham F 3 BT 35 - MILANO - 65.08.72.

FORMULA MONZA MELESI - MILANO - Tel. 99.01.317.