

## COPPA TASMANIA

La gara sul tracciato di Terentoga Park sarà quest'anno la quarta delle otto gare in programma per l'aggiudicazione della Coppa Tasmania. Il tracciato su cui si svolgerà la prova misura 2573 mt e dovrà essere percorso 62 volte: si trova a pochi chilometri da Invercargill e sarà l'ultimo percorso in Nuova Zelanda, dopo di che si passerà a quelli australiani. Dopo le prime due gare la situazione di classifica è quanto mai fluida: per ora conduce con 10 punti Mike Hailwood, al volante di una vettura Surtees TS8 Chevrolet, che si era classificato al secondo posto nella gara a Auckland e al terzo a Levin, mentre secondi a pari merito sono con 9 punti ciascuno i due vincitori delle due gare, rispettivamente Gardner e McRae.

# DOVE

## corriamo domenica?

Le corse chiave dal 24 al 31 gennaio in Italia e all'estero

## Corsa a Terentoga

Frank Gardner da molti anni partecipa con successo a questa serie: si è aggiudicato la prima corsa approfittando del ritiro del suo miglior avversario, McRae, mentre ha dovuto lasciargli la vittoria nella seconda per una brutta uscita di strada in seguito alla perdita di una ruota. Indubbiamente questi saranno i due primattori per tutte le gare della serie: Gardner dispone di una Lola T300 (sempre che l'incidente di Levin non pregiudichi il resto della serie) mentre McRae corre con una Leda GMI. Al quarto posto della classifica un'altro nome noto, quello dell'australiano Frank Matich, secondo classificato la scorsa stagione, sempre alle spalle del neozelandese McRae.

## Gennaio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
29	Kyalami International		Sud Africa		•• F. Ford	Velocità in circuito	
29-30	Corsa a Terentoga		Nuova Zelanda Circuito di Terentoga mt. 2573		••• G. 9 Tasmania	Velocità in circuito	Neil Allen (McLaren) 1.00'57"4 media kmh 157,029 Giro record: Allen (McLaren) 57"1 media 168 kmh
29-30	Rally Internacional Fallas		Spagna		••	Rally	
29-30	Autosciatoria del Monte Bianco		AC Aosta		•	Regolarità	

## Febbraio

4-5	Autosciatoria Roccaraso AC. BARI	□		Regolarità	Mucelli - D'Addabbo (HF)
4-6	Rally Artico FINLANDIA	•••	Camp. int. rallies piloti	Rally	
4-6	Rally Routes du Nord FRANCIA	•••	annullato		
4-6	Rally Galway IRLANDA	•		Rally	Curley (Escort)
5	Coppa della Favera AC PADOVA	•		Regolarità	Altoè (Alpine)
5-6	24 ore di Daytona STATI UNITI	•••	Camp. mond. marche	in circuito Velocità	(Nella 24 ore 1971) Rodriguez-Oliver (Porsche) media kmh 175,736. Nuovo record: Donohue (Ferrari) 1'41"25, media kmh 218,189
6	Surfer's Paradise AUSTRALIA	•••	Tasmania	Velocità in circuito	Matich (McLaren)
6	Trofeo Airone MOLYKOTE	□		Esercitazioni invernali di regol. sprint	
9	Ronde su ghiaccio FRANCIA	•		Velocità in circuito	
11-13	Rally d'inverno NORVEGIA	•••		Rally	Eklund (Saab)
11-13	Rally d'inverno CANADA	•••		Rally	
12-13	Rally Costa Brava SPAGNA	•••	Camp. int. rallies piloti	Rally	Lencina - Gutierrez (Porsche)
13	Warwick Farm AUSTRALIA	•••	Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 1'25"1 media kmh 152,950 nuovo record
16-21	Rally di Svezia SVEZIA	•••	Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist - Hertz (Saab)
17-19	Rally Firestone SPAGNA	•••	Camp. int. rallies piloti	Rally	
19-20	Neige et Glace FRANCIA	•••	Camp. int. rallies piloti	Rally	Fiorentino - Gelin (Alpine)
19-20	Rally Kristal AUSTRIA	•		Rally	
20	Sandown Park AUSTRALIA	•••	Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) 1'3" nuovo record
20	Daytona 500 STATI UNITI	•••	Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) 3'45" media kmh 232,190
20	Gara a Goldfields NUOVA ZELANDA	•	F.F.	Velocità in circuito	
20	Trofeo Airone MOLYKOTE	□		Esercitazioni invernali di regol. sprint	

26-27	Rally Russelheim GERMANIA	•		Rally	
26-27	Rally Basco - Navarrese SPAGNA	•••		Rally	Tramont - Atolin (Alpine)
27	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	•••		Velocità in circuito	
27	Coppa KNA NORVEGIA	•	T, GT, S	Velocità in circuito	
29-1	Rally Fallas SPAGNA	•••		Rally	

## Marzo

2-5	Giro del Portogallo PORTOGALLO	•••		Rally	Nunes (Porsche)
3-5	Rally di Sicilia AC PALERMO	•••		Rally	
3-5	Rally Interwest GERMANIA	•		Rally	
3-5	Rally Stomil POLONIA	•		Rally	
3-5	Rally delle nevi FINLANDIA	•••		Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
4	G.P. del Sud Africa SUD AFRICA	•••	Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Andretti (Ferrari) media kmh 180,879, nuovo record. Record sul giro: Andretti, 1'20"3, media kmh 183,982
5	Corsa a Jarama SPAGNA	•••	T	Velocità in circuito	
5	Gara a Vallelunga GENTLEMEN'S M.C.	•		Velocità in circuito	
5	Gara Tris a Cerrina TORINO R. CLUB	•		Velocità in circuito	
5	Corsa all'Ontario STATI UNITI	•••	Stock cars	Velocità in circuito	
5	Corsa di Ceyreste FRANCIA	•		Velocità in salita	
5	Trofeo Airone MOLYKOTE	□		Esercitazioni invernali di regol. sprint	

LEGENDA: ••• = internazionale libera; •• = internazionale; • = naz. □ = « chiusa »



## Tele-registrato il G. P. Argentina

Come già previsto, vi saranno alcuni flash sul rally di Montecarlo mentre per il Gran Premio Argentina di Formula 1, disputatosi il 23 scorso, dovrebbe esserci una

sintesi filmata in MERCOLEDÌ SPORT del 26, alle 22, sul primo canale. E' stato acquistato il servizio della ORTF che in Francia sarà trasmesso martedì sera e poi riversato all'Italia. Di automobilistico non si prevede altro mentre è già programmato un servizio «anti». Nel corso di «Habitat, l'uomo e l'ambiente» sarà presentato un filmato (che doveva andare in onda già da diverse settimane e poi è inspiegabilmente sparito dalla scena) sulla «rivalutazione del tram» che, come sarà precisato in trasmissione, non è affatto un «mezzo superato». Tutt'altro. Tanto è vero che in molti Paesi lo si è riadottato: valgono per tutte due significative testimonianze, che non dovrebbero lasciar dubbi in proposito. Quelle dei direttori dell'Atac di Roma e dell'Atam di Milano!

tv

radio

### Programmi del 25 al 31 gennaio

<p><b>MARTEDI' 25</b> Sec. progr. Ore 21,15 - «Habitat, l'uomo e l'ambiente».</p> <p><b>MERCOLEDI' 26</b> Progr. naz. Ore 22,00 - Mercoledì sport. Probabile telecronaca registrata di 30 minuti del G.P. ARGENTINA.</p> <p><b>VENERDI' 28</b> Progr. naz. Ore 21,00 - «A-Z»: un fatto come e perché.</p> <p><b>DOMENICA 30</b> Progr. naz. Ore 22,40 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> Prog. naz. Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport. Ore 19,45 - Telegiornale sport. Ore 20,40 - (al termine del telegiornale) Sport. Ore 23,15 - (al termine del telegiornale) Sport.</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>LUNEDI' 31</b> Ore 20,40 - «Quiz al volante» gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.</p>	<p><b>SABATO 29</b> Sec. progr. Ore 11,35 - «Ruote e motori».</p> <p><b>DOMENICA 30</b> Sec. progr. Ore 12,00 - Anteprima sport, notizie e anticipazioni. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.</p> <p><b>LUNEDI' 31</b> Progr. naz. Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> Alla fine di ogni «Giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale. Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>Terzo programma Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b> naz. Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.</p> <p>Secondo programma Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (regionale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
--	---

# Perché NON abbiamo TELEVISTO la corsa Troppi 40 milioni per la RAI per la «diretta» dall'Argentina

Quando la TV non trasmette le gare automobilistiche siamo i primi a saltare addosso all'ente radio-televisivo; e anche questa volta abbiamo cercato — per quanto è possibile — di andare a fondo alla questione. Per quanto è possibile: perché, nonostante l'ormai più che famoso Palazzo di Viale Mazzini sia totalmente rivestito di cristalli, è molto difficile «vedere» ciò che avviene tra quelle «limpide e trasparenti» pareti. Occorre basarsi sulle voci e sulle assicurazioni di alcuni responsabili o con coloro che hanno in mano la reale situazione ma i quali — per ovvie ragioni — non possono rivelare che «il rivelabile». Che è sempre poco e per di più approssimativo; e perciò non sempre credibile.

Comunque, per il Gran Premio d'Argentina pare che le cose siano andate press'a poco così: la RAI aveva preso dei contatti con il Paese dove si sarebbe svolta la gara e aveva avuto assicurazione che la telecronaca sarebbe stata disponibile. Ma l'Argentina è al di là del «grande mare Oceano» (come diceva la buonanima di Cristoforo Colombo) e per collegarsi occorre servirsi dell'apposito satellite. Apparecchiatura che è stata posta in orbita per essere utilizzata da tutti i Paesi d'Europa: che sono esattamente ventidue.

Quanto costa un collegamento via-satellite? Sembra sui 150 milioni di lire, poco più poco meno. Una grossa somma che nessun Paese, pare, è disposto a versare da solo e per una sola trasmissione: e allora si cerca di prendere accordi attraverso l'U.E.R., l'organizzazione europea che tiene i contatti con i diversi enti televisivi, perché il maggior numero di Nazioni aderisca e la spesa possa così essere ripartita. A questo punto, non si sa bene perché, la maggioranza dei Paesi europei si tira indietro: restano (si assicura dalla RAI) in lizza l'ITALIA, la FRANCIA e la SVIZZERA ITALIANA. Sono troppo pochi; perché i costi restino nella giusta misura sarebbe opportuno che le televisioni aderenti fossero almeno dieci. A questo punto le notizie si fanno discordanti: noi sapevamo già da più di due settimane che la telecronaca diretta non ci sarebbe stata; ora veniamo a sapere, da un altro degli uffici competenti, che oltretutto l'offerta dell'Argentina è giunta troppo tardi!

Poi era circolata la voce che la Francia, visto che nessuno o troppo pochi erano interessati alla corsa, dopo aver lanciato appelli a destra e a manca, si sarebbe collegata direttamente, tramite un proprio satellite, con Buenos Aires. Ma la notizia è stata decisamente smentita dalla RAI: «Anche la Francia non ha accettato la "diretta" per i costi

troppo alti dei circuiti, proprio come ha fatto l'Italia. E riceverà un suo speciale filmato martedì 25».

E l'Italia? Per l'Italia non si possono fare previsioni: la RAI tace o, tutt'al più, «sussurra» ufficiosamente: «Abbiamo chiesto alla Francia di cederci il loro servizio registrato». Ne faranno una selezione che si calcola di trasmettere nella serata di mercoledì. Per le proteste dei telespettatori sportivi si sono decisi a questo sacrificio economico a via Teulada!...

Già, perché oltre alla ormai nota politica antiautomobilistica (anche se dalla RAI stessa queste vengono definite «illazioni assolutamente prive di fondamento») vi è un problema di costi. E' proprio per questo (e anche per l'orario «scomodo», le 20,30) che non è stato effettuato il collegamento via-satellite. Se avessero aderito anche gli altri due Paesi in lizza, Francia e Svizzera italiana (almeno è quanto si dice), la telecronaca sarebbe venuta a costare intorno ai quaranta milioni. E sono troppi. Soprattutto troppi per l'automobilismo visto che per il famoso Borussia-Inter i 40 milioni sono stati sborsati...

C'è da fare commenti? Alla RAI si sostiene che il calcio, essendo più popolare e di massa, può pretendere simili cifre anche se per quella partita si è toccato un vertice d'eccezione; e che comunque non si può superare mai il limite massimo dei venti milioni. Per il calcio, ovviamente. Il limite sarebbe imposto da una valutazione media dei prezzi correnti di un'ora di trasmissione: quindici milioni. Quindici milioni per un'ora di programmi insulsi, che spesso e volentieri non interessano nessuno: ma questo alla RAI nessuno lo ammette. «Loro» hanno gli indici di gradimento che stabiliscono ciò che piace e ciò che non piace al grande pubblico dei teleabbonati; tra i quali gli appassionati di automobilismo non figurano mai.

Ma restiamo al Gran Premio e vediamo quali altre ragioni hanno impedito la trasmissione in diretta: oltre al prezzo (e potrebbe, in via teorica essere una tesi accettabile) c'è, come abbiamo accennato, la questione dell'orario: alle 20,30 va in onda il Telegiornale e il Telegiornale è intoccabile. Anche quando alla stessa ora c'è il calcio e il pugilato? abbiamo chiesto. Beh, veramente... in quei casi il Telegiornale può essere trasmesso negli intervalli... E l'automobilismo non ha intervallo...

Ragioni valide o scuse? Ognuno cerchi di trarre da sé le proprie conclusioni.

Gio' Lunì

# Dalle capriole di Paganelli al flash di Stewart

Francamente non ci aspettavamo proprio che nel corso della «Domenica sportiva» del 16 scorso sarebbe stato inserito un servizio, anche se breve, sull'automobilismo. L'esordio della rubrica sportiva non era, infatti, tra i più «tranquillizzanti»: un filmato, arrivato all'ultimo momento, sull'incontro di pugilato che ha visto vincitore Frazer, ci aveva fatto pensare che se un po' di spazio c'era, ormai era stato irrimediabilmente «coperto» dalla boxe. Oltre a questo, Alfredo Pigna non aveva minimamente accennato — com'è suo costume — alla possibilità di un servizio dedicato all'automobilismo; di Mario Poltronieri non vi era traccia in studio e quasi ci era venuta la tentazione di spegnere il televisore per non dover subire tutto il calcio, lo sci, i diversi resoconti sportivi con il rischio di rimanere delusi, anche se preparati alla delusione stessa. E invece la TV, generosissima una volta tanto, ha voluto regalare agli appassionati di automobilismo, e in particolare a quelli che più attentamente seguono i rally, un filmato sulle prove di Montecarlo.

Il servizio, firmato da Mario Poltronieri, ci ha mostrato alcune scene girate sul Colle Turini, il punto chiave del rally di Montecarlo. Ma rivediamo cosa è stato detto nel servi-

zio, annunciato da Pigna, «sulle vetture italiane durante gli ultimi febbraio preparativi per il rally».

«Siamo sul Colle Turini; qui, dopo oltre 5000 chilometri di gara si correrà, per tre volte, una prova di velocità decisiva per la classifica finale ed è qui, perciò, che i 300 iscritti al più famoso rally invernale concludono il loro allenamento. L'attività dei piloti comincia nel primo pomeriggio con l'unico pranzo della giornata durante il quale si mettono a punto i programmi di lavoro».

Mentre scorrono le immagini di auto sulla neve, il commento è proseguito abbastanza efficace, con i vari piloti presentati in interviste se non in evoluzioni acrobatiche, come Paganelli che caprioleggia con la sua Fiat. Senza danni, come spiega lo stesso commentatore: «Qualche volta, per un imprevisto, il controllo si perde, come è capitato a Paganelli. Ma niente paura. Con le cinture di sicurezza e il roll-bar ad irrobustire l'abitacolo, anche i capottamenti sono senza conseguenze. Raddrizzata la vettura e rimesso il parabrezza, le prove possono riprendere soprattutto all'imbrunire e di notte, per ricreare le stesse condizioni della corsa che comincerà il 21 gennaio con le partenze suddivise tra nove città europee e si concluderà, per i più bravi e fortuna-

ti, sette giorni dopo, a Montecarlo».

Altri brevi servizi, sia radiofonici che televisivi, hanno permesso agli appassionati di questo genere di gare di seguire le vicende del rally che è ancora in svolgimento e si concluderà in questa settimana. Ci auguriamo che almeno per le ultimissime fasi si cerchi di dare un po' più di spazio (nel Telegiornale sport e nella Domenica sportiva) all'avvenimento.

Un po' di «movimento» lo ha creato — finalmente — il Gran Premio di Argentina: come normalmente si usa fare solo per il nazionalissimo calcio anche per l'automobilismo si è ritenuto opportuno dedicare un po' di spazio alle anteprime nel corso dei Telegiornali normali.

Barendson alla fine del Telegiornale delle 13,30 di sabato scorso si è messo in contatto con Gino Rancati che da Torino ha risposto alle sue domande sulle previsioni che si potevano fare sul Gran Premio di Formula 1. Con tono sufficientemente interessato il buon Barendson ha esordito dicendo che «L'automobilismo inizierà la fase più spettacolare, avvincente della sua stagione, quella del Campionato Mondiale Piloti. Primo atto, il

Gran Premio di Argentina a Buenos Aires; si comincia quindi dalla terra di Fango». Ottimo il «motivo storico» che è stato subito superato da quello d'attualità. Mentre Rancati parla scorrono sul video le immagini del Gran Premio di Montecarlo del 1971. Dopo aver riportato le dichiarazioni di Ickx — che «non ha più la voglia di vincere, cioè diventare Campione del Mondo non gli interessa poi tanto» — Rancati ha elogiato la forma di Regazzoni e ha «fatto il tifo» per Andretti perché «riesca a dimostrare che anche con questa monoposto è quel grande campione che è a Indianapolis»; quindi ha risposto alla domanda di Barendson sulla sicurezza, sul motivo tecnico nuovo che riguarda la sicurezza. «Beh la sicurezza no — ha detto Rancati — perché se l'Alfa Romeo nei prototipi ha messo i serbatoi-antincendio, in queste Formula 1 nessuno ci ha ancora pensato anche perché molti dicono che la vettura pesa molti chili di più e non si può. Per cui il motivo tecnico sulla sicurezza non c'è; c'è il motivo 12 cilindri. Stewart, che adesso vedete l'anno scorso appunto quando vinse a Montecarlo, dice che con l'8 cilindri si può vincere ancora tranquillamente. Vedremo se la storia lo confermerà».

Del Gran Premio si è riparlato nella «Domenica Sportiva»: ma si è

trattato solo di poche e brevissime immagini di Stewart, de Adamich e di Ickx, durante le prove, con le loro nuove macchine e poi della lettura delle notizie (poche) arrivate dalle agenzie.

## Due telai BRABHAM (F. 2 e F. 3) per Claudio FRANCISCI

Anche Claudio Francisci ha definito la sua attività sulle monoposto nel '72 acquistando due nuovi telai Brabham, uno per la F. 2 e uno per la F. 3. Le due vetture saranno verdi e oro e di sporranno rispettivamente del Cosworth BDA assistito dalla Novamotor e del 1600 Ford sempre della Novamotor con i quali si alternerà fra gare dell'europeo di F. 2 e corse di campionato italiano o all'estero con la F. 3. Non è ancora noto quale sarà lo sponsor del pilota romano: per ora si sa che il pilota ha acquistato un nuovo camion e una roulotte, cosa che ha fatto pensare a un abbinamento pubblicitario con una industria di caravan.

## «Trofeo Segafredo» per l'INTERSERIE

Giampiero Segafredo, il commissario sportivo nazionale recentemente scomparso, sarà ricordato dall'Automobile Club Bologna, del quale era consigliere e vice presidente della commissione sportiva, che gli dedicherà la sua prima grande competizione del 1972, quella gara «Interserie» che tanta presa ha fatto sugli spettatori dell'autodromo di Imola. La manifestazione comprenderà oltre al «Trofeo G.P. Segafredo» anche una gara di Formula Italia e una competizione internazionale di F. 3.

## Deficit IRIS 15 milioni

È confermato che il team IRIS F. 2 ha cessato (in un anno) la sua attività. L'esperimento non verrà ripetuto, non tanto per il costo (pare che tutto sommato — oltre gli stanziamenti noti — il deficit sia stato sui 15 milioni) quanto per i risultati così discussi. In realtà troppi hanno dimenticato che questa operazione, se non altro, ha permesso di vedere un Merzario in F. 2, di lanciare Fontanesi, di dar modo allo stesso Francisci di ritrovare fiducia nei propri mezzi. Ma si sa, l'Italia è il Paese del tutto-e-subito. Il materiale «superstite» verrà probabilmente liquidato, ma c'è speranza che il telaio Tecno F. 2 possa essere trasformato in una F. 3, magari con uno di quei motori Alfa da erogare a piloti «promettenti».

## Cena sociale del Club Autosprint - Prato

PRATO - Ancora fervore di attività al Club AUTOSPRINT di Prato. Sono in programma: cena sociale e premiazione ai soci onorari «Nanni» Galli, «Riccardone» e Baldassini; ginkana automobilistica in marzo; due serate cinematografiche con proiezione di lungometraggi sulle corse; gita a Monza in occasione della «4 Ore». Sono in preparazione anche una gita in Spagna e una a Montecarlo in occasione dei grandi premi di F. 1.

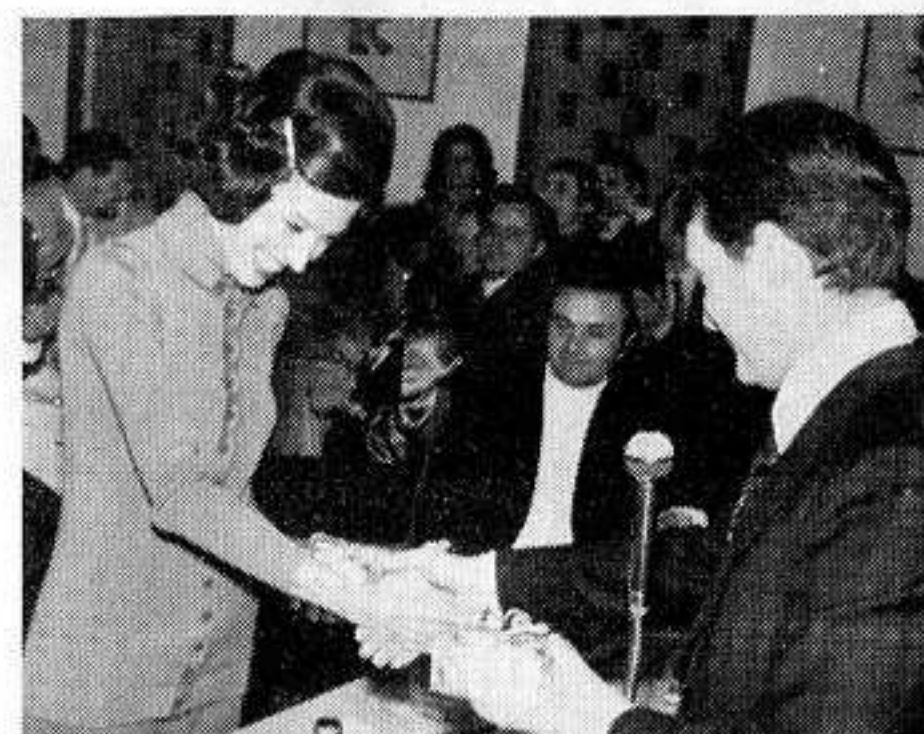
● Nastro celeste in casa di PIETRO RIZZO della «rosea». La sua gentile signora gli ha dato un maschietto al quale è stato imposto il nome di Tommaso. Al collega, alla signora e al piccolo i più vivi auguri di AUTOSPRINT.

# A.A.A. cercasi signorina sponsor...

Una sorpresa alla premiazione della PIAVE-Jolly



VENEGAZZU' - Il presidente Manavello, premia: (a sinistra) Girasole campione sociale di velocità, (a destra) la signorina Franca Roberto segretaria dell'AC Treviso



VENEGAZZU' - «Cercasi signorina, possibilmente carina, disposta a sovvenzionarmi per l'attività automobilistica 1972». È il testo di un annuncio «economico» pubblicato nel notiziario del Jolly Club distribuito nel corso della serata delle premiazioni della Scuderia Piave Jolly Club Treviso. Siamo convinti che l'annuncio dell'anonimo conduttore che prega di scrivere presso la casella postale XJ di Treviso, non cadrà certamente nel nulla, visto che la Piave Jolly Club conta moltissimi giovani di ambo i sessi e che soprattutto hanno una passione grande così per lo sport automobilistico.

La «Piave» è una scuderia giovane, conta otto anni quest'anno come associazione sportiva, composta prevalentemente di giovani e capeggiata da un presidente giovane, il dott. Arrigo Manavello, un notaio che fa la spola da Treviso a Vittorio Veneto, dove ha lo studio e che riesce tra un vultura e l'altra a trovare il tempo per interessarsi di automobilismo.

Oltre centocinquanta gli invitati, tutti raccolti attorno ad un caminetto che giganteggiava al centro di una grande locale che altro non è che il vecchio fienile. È stato un incontro davvero signorile, la cui riuscita è merito degli infaticabili Giancarlo Ronchi segretario appassionato del sodalizio trevigiano e del consigliere Luigi Innocente che si sono fatti in quattro per accontentare tutti, il che non è stato facile. Tra i presenti c'erano il presidente dell'ACT dr. Cesco Van den Borre presidente anche della commissione sportiva triveneta, il dr. Bruno Bianco, presidente della commissione sportiva dell'ACT, il dr. Remo Gentilin consigliere dell'ACT e presidente dell'Aero Club di Treviso, Roberto Angiolini «manager» del Jolly Club di Milano e il dr. Pontiroli Gobbi.

Velocissimi i discorsi, come si conviene ad un sodalizio che guarda il futuro con grandi aspirazioni e come imponeva d'altra parte l'etichetta di una serata improntata alla semplicità e familiarità. Il bilancio della «Piave» è presto fatto: 184 presenze in 46 competizioni, sei titoli triveneti di cui cinque nel settore della velocità con «Girasole» cl. 1150 gr. 2, Innocente cl. 1600, Morellato cl. 1150 gr. 1, Ronchi cl. 1000 e «Willer» cl. 1300 e uno nella regolarità sprint con Polese. I piloti della Piave hanno inoltre ottenuto 30 vittorie di classe, all'ora nella classifica del campionato triveneto per scuderie nel settore della velocità e molti altri piazzamenti in gare nazionali ed internazionali.

Nel corso della serata sono stati consegnate artistiche coppe e medaglie ai piloti che si sono maggiormente distinti, mentre ai campioni sociali è stato offerto una riproduzione in argento di uno struzzo che è l'animale che figura al centro del simbolo della «Piave».

La classifica dei campioni sociali 1971: velocità: 1. «Girasole»; 2. Ezio Morellato; 3. Giancarlo Ronchi; 4. Italo Pain; 5. «Willer»; 6. Vittorio Benvenuti; 7. Luigi Innocente; 8. Carlo Frisacco; 9. Franco Zorzan; 10. Riccardo Cossar. Regolarità sprint: 1. Pietro Polese; 2. Luigi Zandonà; 3. Carlo Frisacco; 4. Aldo Fasanò; 5. Francesco Svizzero; 6. Luigi Innocenti; 7. Pietro Maschietto; 8. Vittorio Benvenuti; 9. Paolo Maschietto; 10. Ezio Morellato. Rally: 1. Carlo Frisacco; 2. Giuseppe Romanzini; 3. Arturo Fiabon; 4. a pari merito Aldo Fasan, Francesco Svizzero, Vittorio Benvenuti, Paolo e Pietro Maschietto, Giuseppe Gallo e Luigi Innocente.

a. t.

## BODINI reclama il titolo Formula FORD

MILANO - La riunione tenutasi presso la sede dell'A.C. Milano nel corso della quale si è raggiunto il definitivo assetto della classifica finale del Trofeo Novolan-Autosprint, ha portato alla luce, sollecitato dall'interessato Alceste Bodini, un altro strano episodio del governo sportivo nazionale. Bodini, dopo avere spiegato i motivi per i quali era stato indotto a interporre reclamo per la classifica decretatagli e dopo avere ottenuto dai giudici del Novolan il riconoscimento delle sue ragioni, ha aggiunto che, a suo modesto parere, la riammissione in classifica nella gara di Monza (per la quale era stato in un primo tempo escluso) lo pone automaticamente in testa alla graduatoria del campionato di Formula Ford.

Gli è stato fatto osservare che per l'articolo 9, pubblicato a pagina 155 del regolamento del campionato, «il pilota escluso da una gara automaticamente è escluso dal campionato italiano». Al che Bodini replicava: «Ma il regolamento dice anche che l'esclusione da una classifica deve essere comunicata entro 6 giorni all'interessato. Invece a distanza di 3 mesi dalla gara incriminata io non avevo ricevuto nessuna comunicazione dalla CSAI. Come la mettiamo? Cosa deve dire? Che i regolamenti vanno interpretati? A favore di chi? Per me, concludo che ero ammesso e che ogni decisione ulteriore, dopo i termini prescritti, è contraria a quanto stabilito dal regolamento».

A questo punto non è ancora finita. E il caso è curioso. Sentite un po'. In data 22 dicembre Lella Lombardi riceveva L. 90.000 come seconda classificata della gara di Monza del 19 settembre, (primo veniva classificato Spreafico), mentre i primi tre arrivati sul traguardo erano squalificati, tra cui Bodini. Interviene Angiolini, chiedendo a Bodini: «Quando hai avuto la convocazione dal tribunale di appello?». Bodini estrae il telegramma della CSAI che reca la data del 28 dicembre 1971 (cioè sei giorni dopo che la Lombardi aveva ricevuto il premio attribuitole). Dice il telegramma: «Riferimento ricorso gara Monza 19-9 at nome tribunale nazionale appello lei est convocata per giorno 5-1 ore 16,30 presso CSAI via Pola, 9, Milano. TLX33047 CSAI».

Angiolini: «Come al solito. Chiaro, no? Sono stati assegnati e inviati i premi prima che il tribunale di appello convocasse i reclamanti e prima dunque che ci fosse la decisione solutoria. Tutto ciò è sintomatico.»

t. f.

● I risultati definitivi del Challenge SIMCA-SHELL 1971 vedono vincitrice Marie Laurent di ventisette anni. La popolarità di questo challenge è in aumento, infatti dai 312 concorrenti del 1969 si è passati a 553 nel 1970 e a 640 nel 1971.

## Si bisca il SALONCINO del LARIO

COMO - La Scuderia del Lario, presieduta dal noto sportivo Giancarlo Ponti, ha organizzato a Como, presso il garage Carducci di via Rubini, con il patrocinio dell'Ente provinciale per il turismo e la partecipazione del Moto club di Como, il secondo Salone automobilistico sportivo che si svolgerà nei giorni 29, 30 e 31 gennaio. Alla rassegna che comprenderà vetture di F. 1, F. 2 e F. 3, vetture sport, gran turismo e turismo speciale interverranno in qualità di ospiti e presentatori noti campioni del volante. Anche Giacomo Agostini sarà alla Mostra, domenica 30 gennaio. Il salone resterà aperto dalle 14 alle 23 nei giorni 29 e 31 e dalle 10 alle 23 il giorno 30.

## Le ottime somme del team siciliano La «PEGASO» punta sul ritorno-CAPUANO

PALERMO - Se la premiazione romana dei Campioni Italiani '71 è stata caratterizzata dal gran messe di riconoscimenti portati a casa dai piloti siciliani, buona parte del merito va, oltre ovviamente al Campione assoluto Nino Vaccarella, alla scuderia «Pegaso» che ha vissuto lo scorso anno una delle stagioni più brillanti della sua esistenza, ormai più che decennale.

Il sodalizio palermitano, che ha avuto in Ninni Failla e nel direttore sportivo Francesco Dessi due dirigenti esperti e instancabili, al momento dei bilanci si trova ampiamente in attivo, avendo accumulato 348 presenze in gara con 67 piloti che hanno ottenuto 11 primi posti assoluti (nove dei quali firmati da «Amphicar»), 10 record assoluti, 73 primi di classe, 56 secondi, 64 terzi e 56 record di classe. In altri termini la «Pegaso» ha confermato, ancor più autorevolmente che in passato, di essere la più forte e prestigiosa scuderia del meridione e a riprova delle proprie dimensioni agonistiche può vantare il Trofeo della montagna delle sport conquistato con «Amphicar», il Trofeo della montagna delle GT di Enzo Mirto Randazzo e la Coppa CSAI per il turismo gruppo due conquistata da Roberto Chiaramonte Bordonaro. Inoltre Raffaele Restivo — Campione d'Italia delle GT — che pure ha corso nel '71 per i colori del Jolly Club è un pilota «Pegaso» «prestatore» al forte sodalizio milanese, ma che nel '72 gareggerà per conto della scuderia siciliana.

I risultati sono stati notevoli e con il ritorno di Capuano saranno migliori. Campione sociale l'asso pigliatutto «Amphicar».

## Confermati i dirigenti dell'ATENEO

PALERMO - Quando cade l'ultimo foglietto di un calendario è d'obbligo tracciare un consuntivo dell'anno trascorso. La cosa è ancor più valida per una scuderia automobilistica che proprio nel periodo invernale può tracciare un bilancio della passata stagione e preparare i programmi per quella successiva.

Fedele a questo orientamento la Scuderia «Ateneo» di Palermo, in attesa della proclamazione ufficiale dei campioni siciliani, ha proceduto alla redazione di una classifica sociale che mette in risalto i successi e le vittorie conseguite dai ragazzi del sodalizio di via Toselli.

Le presenze in gara nel '71 sono state ben 289 che hanno permesso il con-

seguimento di 196 piazzamenti nelle varie categorie e classi con 45 primi, 26 secondi, altrettanti terzi e ancora 26 quarti oltre a 21 quinti di classe. Campione del turismo gruppo uno è Giovanni Ceraolo. Per il «pilotino» che ha corso tutto l'anno con un 128 da lui stesso messo a punto, la soddisfazione più grande è venuta dal riconoscimento di essere stato il più costante nel rendimento, tanto da conquistare il titolo di Campione Assoluto della scuderia per il '71. Isidoro Buzotta si è aggiudicato il campionato sociale per il turismo gruppo due con una 500, mentre Renato Barraja ha conquistato l'alloro nelle GT gruppo 3. Per il gruppo quattro successi di Giuseppe De Gregorio. Il Campionato femminile è andato a Giusy Gagliano.

A completare il positivo bilancio dell'Ateneo vanno ricordate le belle prove fornite da Beppe Crescenti, Salvatore Gagliano, «Cucciolo», Spinnato, «Ben».

Anche per il prossimo anno sono state confermate le cariche sociali con Enzo Caico Presidente, Raffaele De Bonis vicepresidente, l'infaticabile Emanuele Bruno direttore sportivo e Renato Barraja, Segretario.

g. m.

## PIACENZA cambia la «salita»

PIACENZA - In un'atmosfera di cordialità e di entusiasmo, ha avuto luogo allo «Sporting Club», la festa sociale della «Piacenza corse», in occasione della premiazione annuale dei piloti.

Vi hanno partecipato, fra gli altri, il vice delegato del Coni cav. Gentilotti, il campione italiano di karting Giuseppe Gabbiani, il tennista Giordano Majoli, il noto «rallyman» Maurizio Verini, le calciatrici «azzurre» Meles e Rocca, il campione di motociclismo Germano Paganini, l'ex campione automobilistico Roberto Bertuzzi, l'ex campione del mondo di karting Giulio Pernigotti, i protagonisti di svariate «Mille Miglia» Rabuffi, Madrini e Bertassi, il rappresentante dell'ACI Mafurri.

Il rag. Donato Scardi, presidente della «Piacenza corse», dopo aver sottolineato gli scopi, le finalità e gli intendimenti della scuderia al suo primo anno di vita, e gli ottimi risultati conseguiti ha annunciato i programmi della «Piacenza corse» che prevedono, fra l'altro, un «incontro con le piste» (che avverrà a Monza oppure a Varano Melegari) e l'organizzazione d'una speciale corsa di velocità in salita con formula inedita.

Si è proceduto quindi alla premiazione. Il premio quale campione sociale assoluto è stato aggiudicato a Franco Gianni, seguito nella graduatoria di merito da Antonio Losini, Gigi Mirani, Giancarlo Nucci e Marco Zucchi.

Gianni Franco, ventunenne, studente in ingegneria meccanica a Brescia, ci ha manifestato il proposito di partecipare a tutte le gare per il campionato italiano della classe 600 gruppo 2 e, ovviamente, alla «Vernasca».

## Un premio al maestro della CARNIA

UDINE - Assemblea ordinaria annuale alla Scuderia Friuli e premiazione dei piloti per l'attività svolta nel 1971. Alla riunione conviviale alla quale erano presenti il presidente e il direttore dell'A.C. di Udine, l'assessore regionale allo sport, il comandante compartimentale della polizia stradale, il presidente della Carnia Corse e il consiglio della Scuderia al completo, ha preso la parola il presidente Giulio Sferrella che ha tracciato in una sintetica relazione le risultanze dell'annata invero proficua per l'associazione.

Quindi è stata effettuata la premiazione e Piero Pittini è stato proclamato campione sociale della velocità, seguito da Antonio Cosso e Luigi Crasveg. Per la regolarità sprint sono stati premiati Livio Merluzzi e Franco Francovich. Una speciale targa per l'intensa attività svolta è stata conferita a Dante Gargan e Piero Pittini, mentre l'anziano Achille Minen è stato premiato dai giovani per gli insegnamenti che egli ha sempre saputo dare.

● Grazie all'omologazione di proiettori equipaggiati con le nuove lampade alogene a doppio filamento, la CARELLO mette a disposizione degli automobilisti un gruppo luminoso che presenta notevoli vantaggi rispetto a quelli precedenti. Con i nuovi proiettori, infatti, si ha un maggiore coefficiente luminoso con luce di tipo più bianco e vivo per cui gli occhi di chi guida si affaticano di meno pur «vedendo» a maggiore distanza. Particolari vantaggi vengono inoltre da questi proiettori a chi guidando in strada di grande comunicazione può raramente impiegare la cosiddetta luce abbagliante.

## TEAM-PEG abbinato alla GRIFONE

GENOVA - Il proprietario della Ditta PEG di Sacile (Treviso), ditta che fabbrica macchine per la rettificazione delle sedi valvole, cerchi in lega leggera ed è esclusivista per tutta l'Italia del «kit» Conrero ha deciso la costituzione di un «team» abbinatosi alla Grifone-Erg. Lo scopo di questa costituzione ci ha detto il comm. Sante Busacca è quello di costituire una piccola efficiente scuderia che aiuti i propri piloti a risolvere ogni loro problema. Un aiuto che sarà il più sostanziale possibile in maniera che ogni pilota non si trovi solo nei momenti difficili: dal provvedere alle normali messe a punto pre e post-gara delle vetture in dotazione (Alpine Renault, Opel Commodore, Alfa Romeo GTAm, Alfa Romeo GTA, Lancia HF), al trasporto delle stesse sui campi di gara, alla prenotazione degli alberghi, a procurare ai propri piloti qualsiasi accessorio o pezzo di ricambio (gomme, ammortizzatori, cerchi, ecc.), a riparare in caso di necessità una vettura avariata in prova, assistere i propri piloti dai boxes, dai centro classifica segnalando loro posizioni e tempi, ecc.

Il Team Peg è già una realtà (sotto i suoi colori correranno infatti al Rally di Montecarlo Pianta-Paleari su Opel Manta (che sembra al banco di prova abbia raggiunto i 180 CV), ma la sua «vernice» avverrà a Sacile il 15 febbraio p.v. Intanto a questo team hanno già dato la loro adesione Polese, Altoè, Carello e Zandonà che si cimenteranno nei rally internazionali e nazionali; Colombo, Ricci, Paleari, Willer, Gargan, Pitini e Zanussi per la velocità.

● Dopo ventitré anni di direzione, il dott. Giorgio Sciso ha lasciato l'Automobile Club di Trento richiamato presso la sede centrale per assumere incarichi speciali. Verrà sostituito alla direzione dell'ente trentino dal dott. Giovanni Conti. Giorgio Sciso, dirigente competente ed apprezzato, sotto la cui guida l'A.C. Trento ha potuto realizzare importanti iniziative, lascia soprattutto un incancellabile ricordo di sé nell'ambiente sportivo per l'affermazione in campo internazionale della classica corsa Trento-Bondone e per la sua opera quale Commissario sportivo nazionale.

### PAIRETTI anche nel '73 con l'ALFA

● Carlos A. Pairetti che ha guidato l'Alfa Romeo 33-3 alla 1000 KM di Buenos Aires in coppia con Vaccarella, ha favorevolmente impressionato l'ing. Chiti dell'Autodelta che gli ha promesso di affidargli ancora un'Alfa in occasione della 1000 Chilometri di Buenos Aires del 1973.

## Una Scuderia con la carica del «PASSATORE» (e dei vini)

LUGO - Giovanni Pascoli, in una poesia, parlando di un noto leggendario bandito che per anni aveva imperversato sulla Romagna, lo definiva tra l'altro « re della strada, re della foresta ». La faccia truce del Passatore cortese sarà quest'anno veramente impegnata anche sulle strade e sulle piste di tutta Italia: da pochi giorni infatti è sorto a simbolo di un gruppo di appassionati, che hanno appunto fondato la « Scuderia del Passatore ». La neo scuderia è sorta grazie soprattutto alla sportività dei dirigenti dell'Ente Tutela vini tipici romagnoli, dott. Dolcini e cav. Graziani, che hanno accettato di sponsorizzare il noto bandito con lo sport dell'automobile.

Fra i più noti conduttori figurano Angelo Ancherani, che ha già corso in F. 850 e che quest'anno si ripresenta con la stessa vettura abbondantemente rinnovata e Giancarlo Martini, anch'esso proveniente da questa formula e che disporrà di una F. Italia. Non sarà trascurata la categoria turismo e sempre sotto l'insegna del Passatore si metteranno in campo numerosi giovani. Nell'assemblea costitutiva, svoltasi a Lugo, è già stato eletto un consiglio direttivo: presidente per questa stagione sarà Luciano Martini, che già si è messo al lavoro per affrontare i rilevanti problemi organizzativi della nuova società.

## 1700 chilometri nel '72 per il rally della Costa Brava

● Fra le novità del Campionato europeo rallies per conduttori, v'è, quest'anno, il rally della Costa Brava. Questa gara, giunta alla sua ventesima edizione, è una delle più importanti di Spagna e gli organizzatori hanno fissato un itinerario di 1700 chilometri lungo la costa catalana. Le prove speciali avranno una lunghezza complessiva di 322 km. La competizione si svolgerà in tre tappe e la partenza verrà data a Barcellona alle ore 0 e 1 minuto del 12 febbraio prossimo; tutte le tappe termineranno a Llafranch.



## FESTA DOPPIA a PADOVA

A sinistra, i campioni della Scuderia Patavium, festeggiati al Club « Le Padovanelle » di Ponte di Brenta, posano per il « gruppo » di rito



Premiazione, momento tipico delle serate: tutti sorridono soddisfatti (chi riceve il premio e chi lo consegna)

# Festeggiati i tre campioni della «GRIFONE»

GENOVA - Una carrellata sull'attività svolta può essere eseguita in più modi, in rapporto ai fini che si vogliono raggiungere. La Scuderia Grifone Erg-Team Peg (questa la nuova denominazione della scuderia presieduta dal dr. Berio) ha scelto per la sua carrellata dell'attività svolta nel 1971 un cocktail che si è svolto in un noto ristorante genovese secondo il gusto e l'opinione dei dirigenti della scuderia perché l'attività del 1971 rappresenta un nuovo capitolo del romanzo agonistico della Scuderia che sabato 15 ha voltato pagina, per ricominciare a raccontare la sua storia.

Il cocktail ha costituito la cornice mondana nella quale alla presenza di quasi tutti i piloti e soci della Scuderia e con la partecipazione del Questore, dell'assessore allo sport del Comune di Genova, del Presidente dell'AC genovese, del Vice Comandante dei VV.UU., degli esponenti direttivi della Erg, della Lancia, della Peg, del rappresentante della scuderia consorella Genova Corse, ha avuto luogo la premiazione dei piloti della Scuderia che più hanno meritato per la loro attività e di chi anche pur gareggiando con sportività non ha avuto fortuna e ciò non ha potuto non fare piacere a chi vive tradizionalmente la vita dell'automobilismo agonistico.

Il Presidente della Scuderia dr. Berio, molto più emozionato di quanto lo sia abitualmente, dopo il saluto ed il ringraziamento agli intervenuti ha, con parola quanto mai convincente rievocato uomini, macchine, competizioni e classifiche, tanto che a tutti noi è parso di assistere alla sfrecciante galoppata di rombanti vetture sulla pista di un autodromo o sulle strade della nostra bella Italia.

Da queste rievocazioni abbiamo potuto apprendere — e gli applausi degli intervenuti sottolinearono con quanto fervido compiacimento — che il programma d'attività concreto e sostanzioso della Scuderia nata « per respirare della buona aria sportiva in clima di vera amicizia e di naturale colleganza, come si conviene del resto a persone che intendono — nei limiti delle qualità di ciascuno, ma con la medesima buona volontà — attivarsi, diciamo pure, allegramente e cioè in letizia, nello sport automobilistico » era stato mantenuto in pieno.

La Scuderia, ha continuato il dr. Berio « non può infatti non sentirsi confortata dagli "exploits" dei suoi piloti di punta che in numerose competizioni hanno confermato di possedere le qualità per allinearsi sull'indice di prestazioni che contraddistinguono il pilota di classe; che hanno confermato, se pure ve ne fosse stato bisogno, doti e passioni di grado ed in misura non certamente minore a quella dei conduttori delle altre consorelle al cui fianco, in fervida ed ammirabile emulazione, essi si sono sportivamente battuti.

« "Exploits" che hanno dato al sodalizio la soddisfazione di guardare al futuro ricordando il passato ».

Il dr. Berio, dopo aver puntualizzato il grande aiuto morale e materiale offerto dalla Erg, dalla Lancia, dall'AC Genova ha ragguagliato sui contatti avuti con la ditta Peg di Sacile (Treviso) per l'abbinamento del « team » veneto di recentissima costituzione alla scuderia genovese, contatti che hanno avuto una favorevole conclusione. Ricordando brevemente le cifre dell'attività stagionale della Grifone-Erg, cifre che l'hanno posta su un piano di eccellente livello, Berio ha posto in risalto i più lusinghieri risultati ottenuti dalla conquista

di tre titoli (regolarità femminile, montagna, velocità, GT gruppi 3-4) e due secondi posti (regolarità maschile, regolarità sprint) nei campionati FISA, alle tre Coppe CSAI vinte da Luigina Imerrito (regolarità femminile), G. Piero Giusto (regolarità sprint gr. 1), Mario Dapino (regolarità sprint gr. 2), dallo Challenge FISA classe 850 conquistato da Gian Domenico Soldi (e qui non è mancato un fugace accenno polemico alla esclusione dalla classifica nella classe 1300 GT gr. 3 di Ivana Giustri per la quale si attende sempre la sentenza all'appello proposto alla Commissione d'Appello) alle 98 vittorie assolute e di classe (delle quali ben 50 ottenute nel settore velocità a smentita di quanti ritengono ancora la Grifone-Erg una scuderia esclusivamente regolaristica) ai 50 secondi posti e 80 terzi posti, si è felicitato con i piloti, e non solo con quelli presenti, ma con tutti i conduttori che hanno contribuito ad animare l'interesse dei genovesi verso lo sport automobilistico.

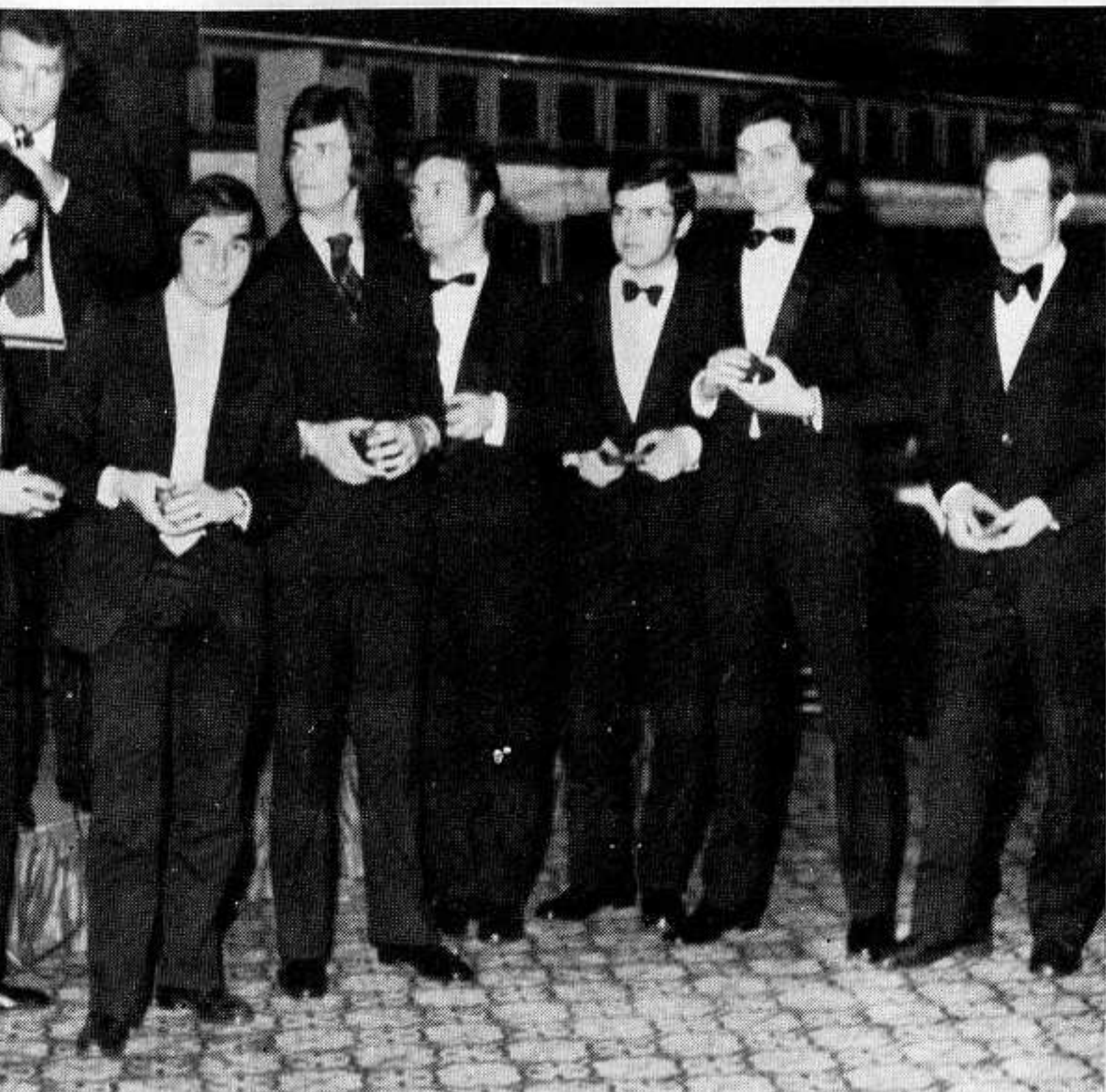
Smorzati gli applausi ha preso la parola l'Assessore allo sport del Comune di Genova Benvenuti che dopo aver porto agli intervenuti il saluto cordiale ed affettuoso del Comune di Genova ha augurato sempre maggiori e più fulgide vittorie perché « la propria città si onora con il lavoro, le opere ed il pensiero, ma si onora anche nel campo dello sport ».

Sono quindi sfilati al tavolo della Presidenza per ricevere gli artistici premi i campioni sociali Ivana Giustri, Tonino Piovano, Massimo Martino e Alberto Librizzi, Mario Dapino, Luigina Imerrito e Vincenzo Garaffa e via via Gianmotta, Giuseppe Sanfilippo, Gian Domenico Soldi, G. Battista Vicari, Massimo Manna, Giovanni Guerisoli, Silvio Artina, Roberto Fioravanti, Emilio Gualtieri, Pietro Marziali, Pietro Chiabotti, Ermanno Pettiti, Edoardo Ricci, Alfonso Cavallucci, Arnaldo Gianmarini, G. Franco Billia, Walter Bulfini, Enrico Vacca, Mauro Pregliasco, Carlo Ravaoli, Osvaldo Galatini, Giuliano Altoè, Luciano Barboni, Luciano Fasce, G. Battista Perosino, Luciano Bergamino, Maria Cervini, Argentina Castillet, Diomira Gatti, Angela Fava, Alberto D'Angelo, Piero Bruno, Piero Baglioni, Enrico Gibelli, Raffaello Galiani, Venanzio Agnello.

Concluso il cocktail e la premiazione, una parte degli intervenuti si è riunita un'ora dopo nello stesso ristorante per il pranzo sociale. E qui, attorno alle tavole è fiorita più vivace che mai la discussione, sono germogliati i propositi di rivincita, si è brindato alle fortune del prossimo anno. La stagione automobilistica, è già nell'aria ed il d. s. Tabaton ci ha confermato che la Grifone inizia la sua attività stagionale con il Rally di Montecarlo al quale ha iscritto otto equipaggi (un numero superiore a tutti gli italiani che qualche anno indietro partecipavano alla stessa competizione) e precisamente: Dapino-Milici su Lancia HF 1600, Pregliasco-Ghigliano su Lancia HF 1600, Dellepiane-Hotte su Porsche 911S che partiranno da Almeria; Ferrari-Balu su Lancia HF 1600, Palmas-X su Lancia HF 1600, Gerbino-Mannini su Fiat 125 S che partiranno da Montecarlo e Risso-Marazzi su Lancia HF 1600 e Martino-Librizzi su Fiat 124 S che partiranno da Atene.

Il lieto simposio si è quindi chiuso con un cordiale « arrivederci a Montecarlo ».

Carlo Burlando



## Il ritmo (del futuro) PATAVIUM

PADOVA - Al Club « Le Padovanelle » di Ponte di Brenta dove in una cornice di eleganza e di signorilità si è svolta la tradizionale veglia del volante, la classicissima della Scuderia Patavium, si sono fatte le ore piccole. Fino all'alba infatti il complesso dei « Players » ha continuato a sfornare musiche moderne e melodie da spellarsi le mani. Festa riuscitissima quindi nel corso della quale tra un ballo e l'altro si è parlato di automobilismo, della Scuderia Patavium, dei risultati ottenuti dai valorosi conduttori durante tutto l'arco dell'annata 1971 e dei programmi per il 1972.

Molti i giovani presenti di ambo i sessi. Gli onori di casa sono stati svolti con stile ineccepibile dal consigliere addetto alle pubbliche relazioni cav. Walter Saetta, già presidente della scuderia per oltre due lustri e dal neo presidente dr. Ruggero Poggi con la collaborazione dell'infaticabile rag. Beniamino Bisello. Nel corso della bella e festosa serata sono stati premiati i piloti che meglio si sono distinti nelle diverse specialità.

Ecco i premiati, velocità: 1. Roberto Grassetto; 2. ex-aequo Beppi Zanchetti (che ha offerto la coppa al suo collaboratore Collizzolli), e Carlino Ranzato 3. a pari merito « Igor » e Luigi Moro; regolarità sprint: 1. Sergio Pippa; 2.

Roberto Bianco Mengotti; 3. Roberto Zambelli; 4. Roberto Bauce; 5. Ugo Rettore; rallies: Roberto Bianco Mengotti e Alberto Turolla; regolarità: Ermengildo Facco; kart: Riccardo Patrese.

Premi speciali sono stati consegnati inoltre ai seguenti piloti per avere ottenuto risultati di rilievo: « Tino » tre primi di classe e due secondi posti e Giovanni Bottaretto, due secondi di classe e due terzi posti nel settore della velocità; Alberto Avventi due primi di classe ed un secondo posto nella regolarità sprint e Fortunato Pizzo e Antonio Bari per avere partecipato ad importanti rallies. Infine il dr. Maurizio Baracco direttore generale della Veedol Italiana assistito dal dirigente regionale rag. Guido Reatti ha consegnato una medaglia d'oro ad alcuni conduttori della Patavium tra cui il neo presidente dr. Poggi.

## L'oro per i «crono» padovani

PADOVA - L'annuale riunione dei cronometristi della segreteria provinciale svoltasi nell'elegante salone del ristorante Burchiello, in località Tencarola, un quartiere della periferia di Padova diviso in due dal fiume Brentella, ha consentito ai partecipanti di compiere un tuffo nel passato, quando la settecentesca imbarcazione chiamata Burchiello collegava giornalmente la Città del Santo, attraverso il canale del Brenta, alla città di San Marco e alla sua laguna.

Il Goldoni così scriveva in un suo gustoso poemetto pubblicato nel 1760: «Musa, cantiam del padovan burchiello, la deliziosa, comoda vettura, in cui per Brenta viaggiasi bel bello, dal gel difesi, e dall'estiva arsura. Parlo di quel vaghissimo naviglio di specchi, e intagli e di pitture armato, che ogni venti minuti avanza un miglio, da buon rimurchio, e da caval tirato.»

E' stato proprio al ristorante Burchiello che i cronometristi padovani hanno sostato per una serata a conclusione di un altro anno di intensa attività che ha registrato circa 240 servizi svolti nelle diverse discipline sportive con una spiccata percentuale nel settore automobilistico. Una serata riuscitissima alla quale

hanno preso parte numerose mogli dei soci e fidanzate, oltre al consigliere nazionale della FIC dr. Carlo Dan Bon di Treviso, al cav. Sandro Donadon segretario provinciale di Venezia e delegato regionale, al rag. Gabriele Lanza, segretario di Vicenza, al rag. Armando Antoniezzi di Verona e il cav. Giovanni Silvestri di Rovigo. Gli onori di casa sono stati svolti dal segretario provinciale padovano cav. Cesare Ragazzi e dalla gentile signora Silvia.

Dicevamo delle 240 presenze complessive con circa 800 presenze. Da sottolineare i servizi svolti dalla segreteria padovana nel Giro delle Prealpi Venete e dei Colli Euganei, nel classicissimo rally di San Martino ed in quello delle Alpi Orientali, ed ancora nel rally di Montecarlo. E' stato lo stesso segretario provinciale padovano a fare una breve carrellata dell'attività svolta a conferma che la segreteria padovana è tra le più attive della regione veneta. Per avere svolto il maggior numero di servizi sono stati premiati con una medaglia d'oro Giovanni Marchesini (109 presenze), Andrea Papa (89) e Gianantonio Conte (94); nell'occasione sono stati presentati i nuovi allievi cronometristi che con il 1972 si andranno a unire alla grande famiglia padovana. Essi sono: Paolo Grigolin, Carlo Murer, Giorgio Trivellato, Giacomo Oro, Mauro Pertile, Roberto Ragazzi e Claudio Stalzer.

a. t.

## Una commissione dell'AC BARI per PUTIGNANO!

BARI - Dopo l'avvenuto insediamento del nuovo Consiglio Direttivo dell'AC Bari alla cui presidenza è stato chiamato il rag. Michele Foggetti e dopo la nomina delle varie commissioni quasi integralmente rinnovate, ha avuto luogo una riunione congiunta della « sportiva » e della « turistica » i cui nuovi presidenti, dott. Vito Vinella e dott. Caressa, hanno varato un programma che comprende oltre alla migliore realizzazione dell'autosciatoria di Roccaraso e del Rally dei 1000 Km dell'Adriatico, la « ripresa » di alcune classiche quali le corse in salita Coppa Città Castellana e Coppa Città di Monopoli, e delle gare di regolarità trofeo dei Castelli Svevi e trofeo dei Trulli e delle Grotte. Fra gli altri impegni delle commissioni nominate, v'è quello più gravoso e scottante dell'Autodromo di Putignano che ancora attende una soluzione.

### C'è anche questo



su **AUTOSPRINT** 71 numero speciale 1000 LIRE

Come consueta etudine, pubblichiamo il calendario delle gare di velocità che si svolgeranno in Italia nel 1972. Il quadro è completato dalla indicazione della validità delle varie gare per ciascun Campionato, Trofeo, Coppa. C'è da tenere presente che il calendario della Formula Italia (infatti troverete la casella vuota) sarà stabilito in un secondo tempo. Inoltre, alle gare: «Coppa Giunti» a Varelungna del 23 aprile, «G.P. del Mugello» del 16 luglio, e «Coppa Città di Enna» del 15 agosto, sono ammesse vetture fino a 2000. Infatti sono gare iscritte a validità per il Campionato Europeo Marche fino a 2000. Invece, alla gara a Monza del 7 maggio, organizzata dalla scuderia Meneghina, sono ammesse le Sport fino a 3000.

# Le corse tr

DATA	ORGANIZZATORE	DENOMINAZIONE	Classificazione	T 1 CSAI				T 2				GT 3 CSAI				GT 4		S 5		Gr. 7	K. 250	F. MONZA	F. 850	F. FORD	F. ITALIA	F. 3	F. 2	F. 1	Camp. It. montag.
				1° Div.	2° Div.	3° Div.	4° Div.	1° Div.	2° Div.	3° Div.	4° Div.	1° Div.	2° Div.	1° Div.	2° Div.														
Marzo	5	Gentlemen's M.C.	Gara a Varelungna	n	X	X	X	X	X	X																			
	12	Scud. Madunina	22° Gran P. Vigorelli - Monza	l																									
	19	A.C. Milano	4 Ore di Monza - Camp. Eur. Turismo	i+																									
	19	A.C. Siracusa	Coppa Belmonte - Città di Avola - km. 8	n/ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	19	Gr. Piloti Romani	1° Tr. Texaco a Varelungna	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	26	A.C. Roma	Autodromo Varelungna	n																									
	26	A.C. Parma	Trofeo A.C. Parma - Pista S. Cristoforo di Varano Melegari	n/ch	X	X	X	X	X	X																			
	Aprile	9	Gentlemen's M.C.	Trofeo Lupa di Roma a Varelungna	n	X	X	X	X	X	X																		
9		Ass. Pro Varano	3° Trof. S. Cristoforo - Varano	n/ch	X	X	X	X	X	X																			
9		A.C. Salerno	10° Coppa Primavera km. 8,700	n	X	M	M	M	M	X	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
16		Scud. Jolly Club, Milano	G.P. Campagnolo e Gara F 850 a Monza	l/n																									
16		E.G.A.V.	Gara a Varelungna	n																									
16		A.C. Genova	Coppa A.C. Genova - km. 5	ch.	X	X	X	X	X	X																			
16		A.C. Napoli	1° Coppa Isola d'Ischia	ch	X						X																		
23		A.C. Roma	2° Coppa I. Giunti (Camp. Marche 2 I.)	i+	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23		A.C. Cagliari	1° Targa Ottavio Asquer	n	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25		A.C. Milano	1000 km. Monza (Camp. Mondiale Marche)	i+																									
30	A.C. Trieste	Trieste Opicina	l	X	C	C	C	C	X	C	C	X	X															CM	
30-1/5	A.C. Bologna	Gara Autodromo Imola	i+																										
Maggio	7	Scud. Meneghina, Milano	Gara a Monza 5° Premio Novolan	i																									
	7	A.C. Roma	36° Coppa Gallenga, Varelungna	n	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	7	A.C. Ragusa	Gara di accelerazione	n	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	7	A.C. Teramo	1° Coppa A.C. Teramo - km. 7	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	11	A.C. Mantova	Coppa Paolo Petrobelli, Varano Melegari	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	13	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
	14	A.S.I.S. Volterra A.C. Pisa	Coppa Città Volterra - km. 9,900	i	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	14	A.C. Sassari	Alghero - Scala Piccada - km. 8,050	n/ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	14	A.C. Piacenza	Castellarquato-Vernasca - km. 9,776	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	14	A.C. Torino	3° Coppa Piemonte a Monza	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	18	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
	21	A.C. Palermo	56° Targa Florio (Camp. Marche)	i+																									
	21	A.C. Roma	Coppa Canaletti Gaudenti, Varelungna	n	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	21	A.C. Parma	Castione Baratti - km. 5,500	n	X	M	M	M	M	X	X	X	M	M															
	25	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
28	A.C. Milano	Coppa Agip Monza	i																										
28	A.C. Milano	Gara F. 850 - Monza	n																										
28	A.C. Treviso	V. Veneto - Cansiglio, km. 10,800	j	X	X	X	X	X	X	C	C	X	X															CM	
28	Gentlemen's Motor Club, Roma	Challenge Primavera - Autunno	n	X	X	X	X	X	X																				
28	A.C. Sondrio	3° Bormio - Stelvio, km. 6,200	n	X	X	X	X	X	X	M	M	X	X																
Giugno	2	A.C. Bologna	Trofeo della Repubblica Trofeo Europa G. Turismo	i+																									
	2	A.C. Bologna	Aut. Imola - Tr. Autosprint	n																									
	2	Scud. Friuli - G. S. dell'A.C. Udine	Tolmezzo-Verzegnis - km. 6,200	n	X	M	M	M	M	X	M	M	M	M															
	4	A.C. Pistoia	Coppa Collina - km. 9,800	n/ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	4	A.C. Salerno	1° Coppa A.C. Salerno	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	8	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
	11	A.C. Cosenza	Coppa Sila - km. 15,100	i	X	C	C	C	C	X	C	C	X	X														CM	
	11	Ass. Pro Varano	1° Trofeo Comune Varano - Pista S. Cristoforo	n	X						X																		
	11	A.C. Vicenza	6° Bassano-Montegrappa - km. 11,750	n	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	11	A.C. Roma	Gara a Varelungna	n																									
	15	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
	18	A.C. Macerata	Trofeo Scarfiotti - km. 12,400	i	X	C	C	C	C	X	C	C	X	X														CM	
18	A.C. Brescia	IX Trofeo Valle Camonica km. 8,600	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
18	A.C. Reggio C.	S. Stefano-Gambarie - km. 7,830	ch	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
22	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																										

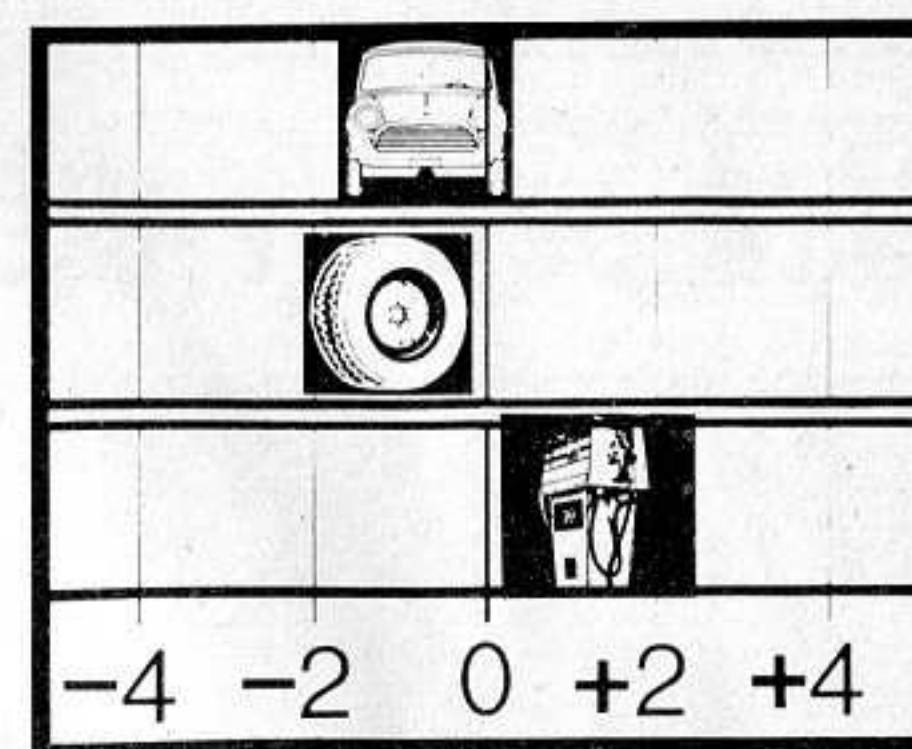
DATA	ORGANIZZATORE	DENOMINAZIONE	Classificazione	T 1 CSAI				T 2				GT 3 CSAI				GT 4		S 5		Gr. 7	K. 250	F. MONZA	F. 850	F. FORD	F. ITALIA	F. 3	F. 2	F. 1	Camp. It. montag.
				1° Div.	2° Div.	3° Div.	4° Div.	1° Div.	2° Div.	3° Div.	4° Div.	1° Div.	2° Div.	1° Div.	2° Div.														
25	A.C. Bolzano	Bolzano-Mendola	n	X	X	X	X	X	X																				
25	A.C. Belluno	Agordo-Frassetto - km. 8	n																										
25	Gentlemen's M. C., Roma	Trofeo di Roma a Varelungna	n																										
25	A.C. Palermo	Salita Montepellegrino - km. 8,750	n																										
25	A.C. Parma	6° Salsomaggiore-S. Antonio km. 5	n																										
29	A.C. Milano	G.P. Lotteria - Monza	n																										
29	Azienda Aut. Garesio	Garesio-S. Bernardo - km. 8	n																										
Luglio	2	A.C. Trento	Trento-Bondone - km. 17,300 (Trofeo Europa Montagna)	n																									
	2	A.C. Trapani	XIX Coppa Monte Erice - km. 6,670	n																									
	2	A.C. Reggio Emilia	Trofeo Città di Reggio Pista S. Cristoforo - Varano	n																									
	2	A.C. Ascoli Piceno	14° Coppa Az. - S. B. Tronto	n																									
	6	S.I.A.S. Monza	Trofeo Cadetti Agip - Monza	n																									
	9	A.C. Torino	Cesana-Sestriere - km. 10,400 (Trofeo Europa Montagna)	n																									
	9	A.C. Belluno	Pedavena-Croce d'Aune - km. 8	n																									
	9	Autosporting Frosinone	6° Salita Campocattino - km. 17,500	n																									
	16	A.C. Firenze	Gran Premio Mugello (Camp. Europa Marche 2 L)	i+																									
	16	A.C. Potenza	3° Trofeo Città di Potenza km. 8,100	n																									





# AUTO in BORSA

radiografia quotidiana del MERCATO AZIONARIO delle industrie dell'automobile (e quelle collegate) in tutto il MONDO



## AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 14 gennaio al 20 gennaio

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Venerdì 14	Lunedì 17	Martedì 18	Mercoledì 19	Giovedì 20	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2266	2263	2269	2294	2308	+1,85
		New York	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	—
		Zurigo	15.10	15.15	15.20	15.30	15.40	+1,99
		Parigi	21.40	21.60	21.80	20.95	21.10	-1,40
		Francoforte	12.30	12.25	12.10	12.25	12.25	-0,41
FORD MOTOR	USA	New York	72 1/2	73	72 7/8	72 7/8	72 7/8	+0,52
		Zurigo	283 1/2	282 1/2	284	283	283 1/2	—
		Amsterdam	860	860	860	860	860	—
GENERAL MOTORS	USA	New York	83 1/2	83 5/8	84 1/2	84 1/8	84 3/8	+1,05
		Zurigo	322	325	325	328	328	+1,86
AMERICAN MOTORS	USA	New York	7 7/8	7 3/4	8	8	7 3/8	-6,35
CHRYSLER	USA	New York	29.—	28 7/8	30 1/8	29 7/8	29 1/2	+1,72
		Zurigo	113 1/2	114	113	116	116 1/2	+2,64
STUDEBAKER	USA	New York	38 1/2	38 3/8	39 1/4	40	39 3/8	+2,27
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	56 5/8	54 1/8	52 7/8	52 7/8	52 7/8	-6,62
CITROEN	Francia	Parigi	79.30	77.30	78.50	80.50	80.10	+1,01
PEUGEOT	Francia	Parigi	252.50	246	245	243.40	246.50	-2,38
BMW	Germania	Francoforte	162	162	163	166	165	+1,85
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	321.50	322	327	328.50	329	+2,33
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	223	223	225	224.50	225	+0,89
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	131	131.50	136.50	140	139.70	+6,64
		Zurigo	158	160	163	166	167	+5,69
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	300	293	292	288	291	-3,00
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	277	265	270	266	275	-0,72
TOYOTA	Giappone	Tokyo	450	438	440	435	433	-3,78

## PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1721	1721	1731	1765	1760	+2,27
		New York	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	—
		Parigi	15.60	15	15.30	15.40	14.80	-5,13
		Zurigo	11.60	11.55	11.65	11.85	11.95	+3,02
		Francoforte	9.20	9.20	9.20	9.20	9.20	—
FIRESTONE TYRES	USA	New York	26 1/8	26	25 3/4	25 1/4	25 1/4	-3,25
GOODYEAR T & R	USA	New York	32 1/8	32 1/4	32 1/8	31	31 1/2	-1,95
		Zurigo	125 1/2	126	128	125 1/2	121 1/2	-3,19
MICHELIN	Francia	Parigi	1287	1259	1267	1269	1273	-1,09
DUNLOP	G.B.	Londra	177	189	181	185	185	+4,52
ENGLEBERT	Belgio	Bruxelles	4800	4800	4800	4800	4800	—
CONTINENTAL	Canada	New York	32 1/8	31 3/4	32	31	31	-3,50

## PETROLIO

SAROM	Italia	Milano	851	851	851	855	858	+0,82
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	74 7/8	75 5/8	76 1/8	77 1/8	77 1/4	+3,17
		Zurigo	290 1/2	291	293 1/2	294	300	+3,27
MOBIL OIL	USA	New York	54 1/2	55	55 1/8	55 7/8	56	+2,75
GULF OIL	USA	New York	27 3/8	27 1/4	27 1/8	27 1/4	27 1/2	+0,46
SHELL OIL	USA	New York	47 5/8	48 3/8	49 1/2	49 3/8	49 1/1	+3,94
		Londra	329	326	320	325	337	+2,43
ESSO STANDARD	USA	Parigi	116.20	115.80	115.50	116	116.50	+0,26
GETTY OIL	USA	New York	84	84	84	84	84	—
MARATHON OIL	USA	New York	31 7/8	32 1/2	32 1/2	32 3/8	33 1/4	+4,31
TEXACO	USA	New York	35	34 7/8	34 7/8	35 1/8	35 1/2	+1,43
		Francoforte	208	206.50	206.50	208	208	—
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	3935	3940	3955	4040	4020	+2,16
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 7/8	14	14	14 1/2	14 1/4	+2,70
		Londra	548 1/2	553 1/2	551 1/2	554 1/2	562 1/2	+2,55
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	35 5/8	36	36	36	36 3/8	+2,11
		Londra	17 7/8	18	18 1/8	18 1/2	18 1/4	+2,09
		Zurigo	138 1/2	139	139 1/2	139 1/2	140 1/2	+1,44
		Amsterdam	114	114.80	115.30	114.80	115.90	+1,67

Gli indici **AUTO SPRINT**

AUTO	502,38	(+0,35)
GOMME	500,75	(-0,93)
PETROLIO	504,17	(+2,21)

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione. Gli indici Autosprint sono stati posti uguali a 500 dal primo gennaio 1972

## Aumentano i prezzi aumentano le quotazioni

Questa settimana è stato particolarmente alla ribalta il settore automobilistico, caratterizzato da un fattore negativo: l'aumento dei prezzi delle vetture. Infatti varie società e più esattamente Fiat, Ford, Volkswagen, Renault, causa l'aumento globale dei costi a carico delle Aziende, (salari, materie prime, spese generali ecc.) hanno ritoccato i prezzi di vendita. Le borse a queste variazioni hanno reagito in modo positivo e in particolar modo la Volkswagen che ha registrato a Francoforte un aumento del 6,64 per cento e a Zurigo 5,69%.

La Opel, filiale tedesca della General Motors (-6,35%) chiuderà lo stabilimento di Bochum dal 31 gennaio al 4 febbraio a causa del calo delle vendite. Così circa 15.000 operai resteranno inattivi.

Il settore dei pneumatici presenta una battuta di arresto anche in attesa di vedere le conseguenze che avrà sul mercato l'aumento del prezzo delle auto.

I mercati internazionali del petrolio hanno reagito molto favorevolmente (indice Autosprint +2,21) all'annuncio del raggiunto accordo tra le compagnie petrolifere occidentali e i Paesi produttori dell'OPEC — Organizzazione dei Paesi Esportatori di Petrolio —. Sono stati resi noti i dati della produzione mondiale 1971 che hanno denunciato un rallentamento nell'incremento annuale.

In Perù la Getty Oil Co. sta approntando la ricerca di pozzi petroliferi nella giungla peruviana.



# Come cambia il campionato

Il 15 gennaio si è riunito a Firenze, in mattinata, il Comitato Esecutivo della Federazione per l'esame delle proposte da portare in seno al Comitato Nazionale Karting, che sotto la presidenza del dr. Gallo, ha poi iniziato i suoi lavori nel primo pomeriggio. Materia di discussione il Campionato Italiano Karting 1972, alcune modifiche tecniche ai regolamenti e la Formula K 250. Altri provvedimenti di normale routine.

E' stata così abbandonata la formula della prova unica per i Campionati Italiani e sono state stabilite tre prove per la classe 100 cc e 125 cc (1.a e 2.a categoria) mentre la terza categoria, in considerazione della giovane età dei piloti e delle loro possibilità economiche, avrà il suo Campionato in prova unica.

La proposta di adottare già nel 1972, nella Formula K 250, motori di fabbricazione estera monocilindrici, il cui costo sarebbe se non lo stesso, quasi, di quelli nazionali, ha subito una battuta di arresto per evidenti ragioni. E' stato stabilito un referendum tra i piloti della formula per avere un preciso orientamento.

Anche le gomme a sezione larga, le oramai famose Good

Year, sono permesse solo ed unicamente per la cl. 100 cc 1.a categoria, così come le gomme ricoperte, che si prestano a tante mistificazioni, sono vietate nella 3.a categoria.

Nello scegliere i tracciati per le prove titolate si è tenuto conto della capienza delle piste onde permettere delle finali con un numero elevato di piloti. E' stata così sacrificata la pista di Parma, che ha sempre polarizzato l'ambiente nazionale per la sua oramai perfetta organizzazione. La pista di Parma però sarà tenuta presente per altre manifestazioni ad alto livello come coppa FIK delle Regioni e Coppa del Mondo, non appena il tracciato sarà ampliato e modificato. I lavori dovrebbero infatti iniziare tra breve.

## LE PROSSIME GARE

30 gennaio, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 4.a prova Torneo d'Inverno - 13 febbraio, PISTA D'ORO - Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 5.a prova Torneo d'Inverno - 5 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 6.a ed ultima prova Torneo d'Inverno - 12 marzo, PISTA CERRINA, Torino, gara naz. cl. 100 e 125 cc.

## IL TRICOLORE 1972

Cl. 100 cc 1.a e 2.a categoria:  
1. prova 2 giugno 1972 Pista Az-zurra - Jesolo; 2. prova 6 agosto 1972 Pista Romea - S. Giuseppe; 3. prova 3 settembre 1972 Pista d'Oro - Roma.

Cl. 100 cc 3.a categoria: prova unica 17 settembre 1972 Pista Cerrina - Torino.

Cl. 125 cc 1.a e 2.a categoria:  
1. prova 1 maggio 1972 Pista Az-zurra - Jesolo; 2. prova 29 giugno 1972 Pista d'Oro - Roma; 3. prova 10 settembre 1972 Pista del Mare - Fano.



Soddisfacenti e puntualissime al VIA! anche le

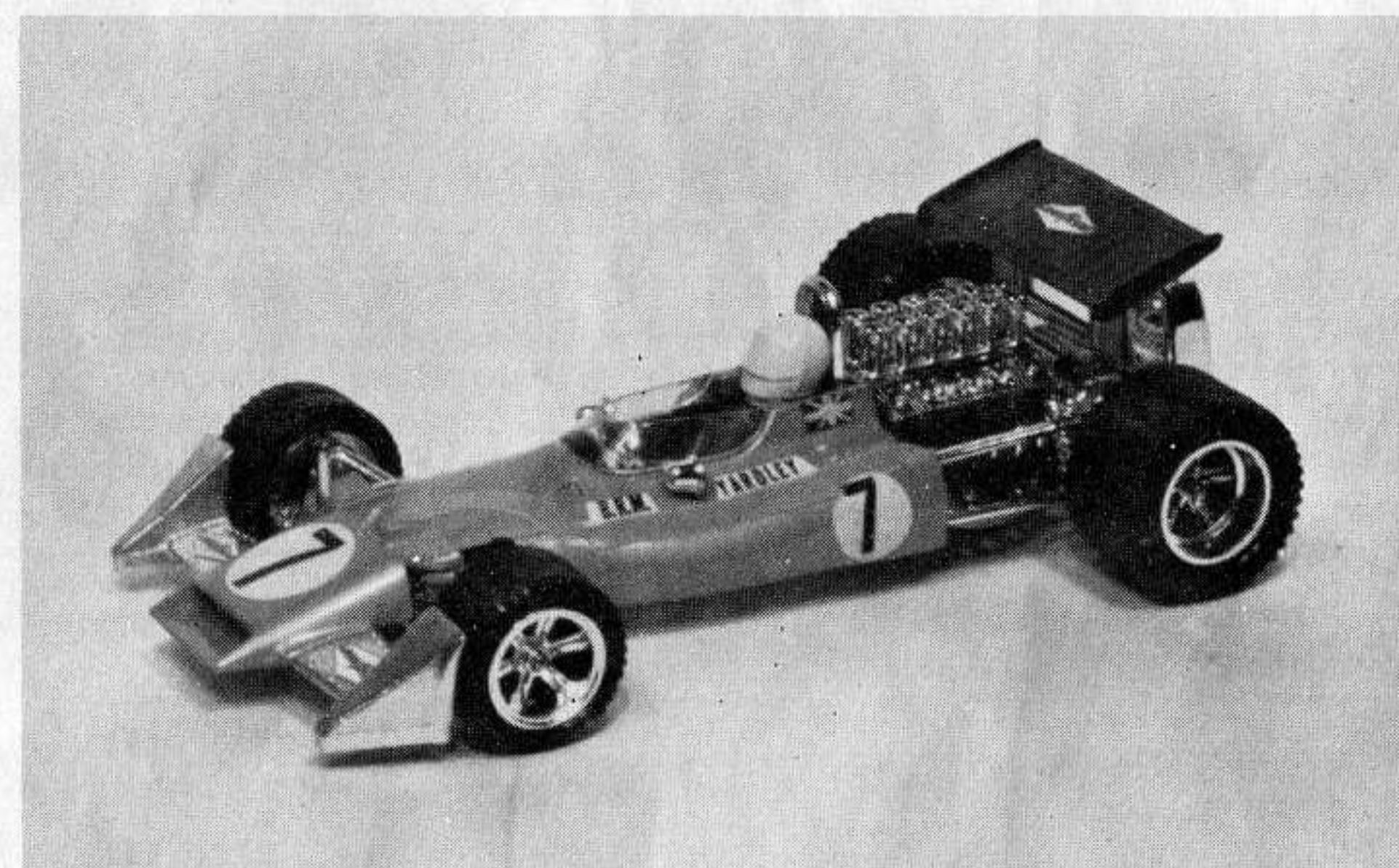
micro Grand Prix '72

Minicollezionisti attenzione! La MEBETOYS del Gruppo Mattel ha lanciato la sua serie « Grand Prix » e ha immesso sul mercato i due primi pezzi di questa nuova produzione. Costruiti come sempre con dovizia di particolari, studiati in modo da offrire poche parti sporgenti, di peso contenuto e di grande robustezza, questi nuovi giocattoli sono destinati a durare anche nelle mani dei bambini più vivaci. Realizzati in metallo pressofuso e lunghi 14 centimetri i due modelli sono in vendita al prezzo di L. 1.000 cadauno

(e i piloti con l'«integrale»!)



Colore bleu Francia con minipilota che veste tuta ignifuga e indossa un casco integrale, ecco la MATRA F. 1 più recente. Il motore, del quale si notano subito le dodici trombette di aspirazione, è realizzato in tre diversi toni di metalizzazione onde renderne evidenti le componenti fondamentali. In perfetta coerenza con la vettura vera, non potevano mancare le superfici iposostentatrici quali l'alettone posto sopra il cambio e le due piccole ali ai lati del musetto penetrante



In bianco e verde Inghilterra (chissà perché con quella scritta YARDLEY), la BRM P 160 affermata con « Jo » Siffert e Peter Gethin nei grandi premi '71 d'Austria e d'Italia. I numerosi dettagli che contraddistinguono questa minivettura sono la perfetta riproduzione della realtà; così il gruppo propulsore, le sospensioni, i dischi dei freni, il sistema di scarico, l'alettone, il serbatoio dell'olio e la carenatura delle ruote anteriori. Sulla carrozzeria si può leggere oltre al nome BRM, anche quello della Yardley, « sponsor » della vettura inglese nel mondiale '71 (ora, per McLaren)



La MATCHBOX ha presentato le sue ultime novità (a destra), una Mazda RX500 e una Lotus Seven, entrambe con la precisione di particolari che distingue questa Casa nella sua produzione

# PARILLA

motori a valvola rotante per karting

prodotti dalla IAME s.p.a.

MILANO largo Zandonai 3 tel. 468.155 - 432.415

m. d.

# Un monopolio che tutti ci invidiano: i MOTORI

La sempre più riconosciuta importanza del telaio e dei pneumatici nelle corse karting in tutto il mondo è un fatto attuale, ma bisogna ammettere che il ruolo ricoperto dalle unità motrici in questo tipico sport a quattro ruote è stato e resta determinante. Sin dalle origini del karting il motore è stato il vero protagonista ed è sintomatica la costante progressione, verificatasi in 11 anni di vita, nelle prestazioni invero eccezionali fornite da questi motori da 100 cc, tutti a 2 tempi, sia alimentati con passo di valvole a lamelle oppure mediante distributore rotativo (o « valvola rotante » come si preferisce comunemente dire).

determinante per le unità motrici impiegate nel karting mondiale.

Le uniche 5 marche italiane che nel 1961 optarono per un motore tradizionale, cioè « aspirato », (GARELLI, CEC-CATO, MIVAL e ALPINO) o per un motore « con valvole a lamelle » (MG) dovettero rinunciare alle competizioni nel karting malgrado le valide prestazioni fornite fino all'avvento dei motori a valvola rotante.

## IL MONOPOLIO DEGLI ITALIANI

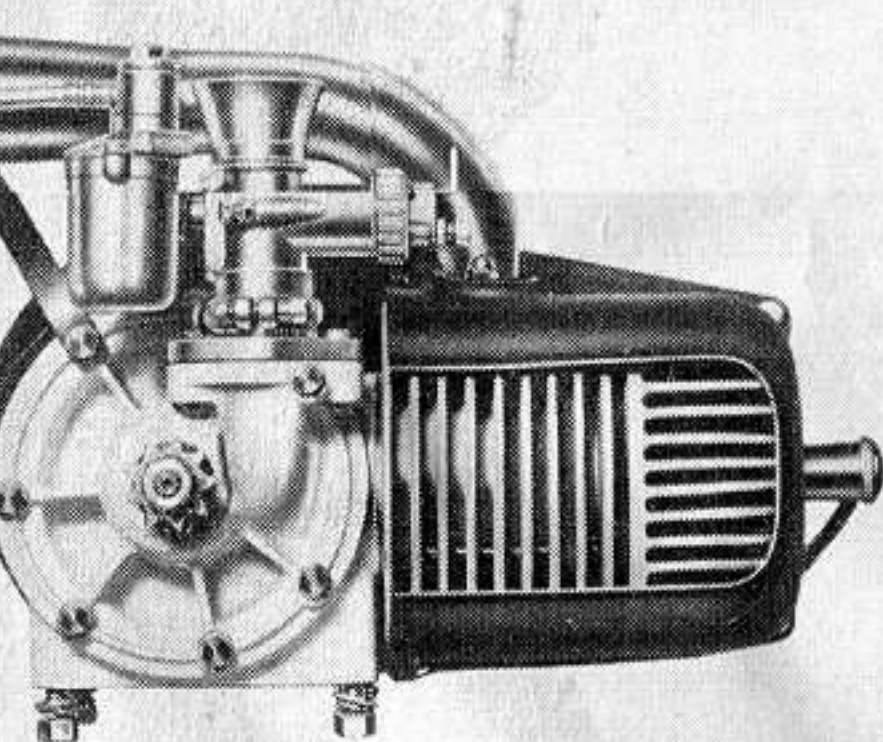
L'affermazione di questo tipico motore italiano è inoltre avvalorata dai diversi tentativi esteri di contrastare la schiacciante supremazia dell'industria italiana.

In Spagna, In Francia, in Inghilterra e in Germania le industrie motoristiche più note non mancarono infatti di presentare i loro modelli, clamorosamente annunciati dalle riviste specializzate locali come destinati a infrangere il « mito » degli italiani.

Ma evidentemente tutte queste note Case avevano sottovalutato l'importanza della via tracciata dall'ing. Bossaglia e i loro elaboratissimi motori « aspirati » finirono letteralmente schiacciati dalla schiera nostrana.

L'unica fabbrica che aveva presentato una valvola rotante fu la KONIG tedesca che però, dopo una breve esperienza rinunciò dichiarando onestamente che « gli italiani hanno costruito una tradizione in questa tipica produzione motoristica e il voler entrare in competizione con loro rappresenta una difficile ambizione che richiederebbe almeno tanti anni quanti essi ve ne hanno profusi ».

Fu questa l'unica dichiarazione obiettiva fatta da una Casa famosa che aveva a sua volta costruito un presti-



Lo « storico » PARILLA MK 10 che fu il primo motore a valvola rotante per kart. Il raffreddamento forzato era imposto dal posizionamento del motore dietro il sedile del kart. Fu questo motore a favorire i primi successi dei piloti italiani Guido Sala, Umberto Ma-setti, Walter Eleonori e Giulio Pernigotti

Fino al 1960 infatti i motori più in uso erano di produzione americana, con particolare spicco per i Mc CULLOCH e gli WESTBEND, che, già dotati di una potenza massima di 6-7 HP circa all'uscita dalla fabbrica, arrivavano agli 8,5-9 HP grazie a radicali elaborazioni e all'impiego di miscele alcooliche e a più carburatori.

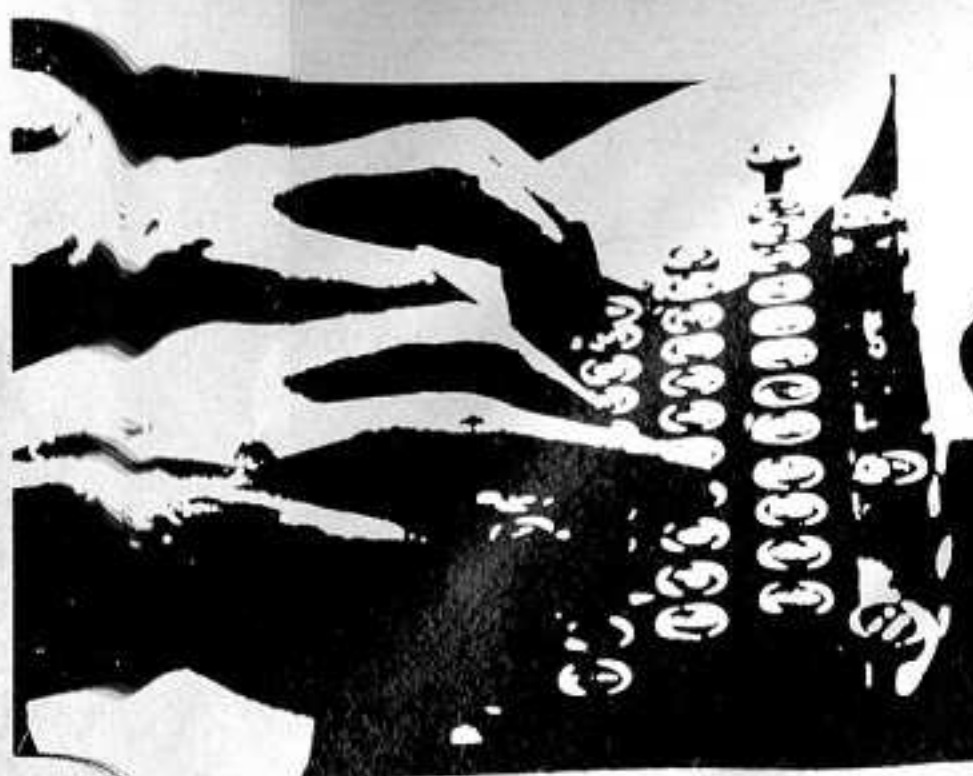
Queste potenze erano tutt'altro che disprezzabili tenendo in conto che, a quei giorni, un motore « aspirato » 125 cc. a 2 tempi di un buon motociclo SPORT non superava i 6-7 CV di potenza massima erogati alla ruota.

Nel 1960 apparve il primo motore italiano (il Parilla MK 10), pioniere di una vasta gamma di marche, e da allora i motori per kart hanno rivelato un costante incremento nelle prestazioni sino a raggiungere oggi il risultato veramente eccezionale di 17 CV circa a 8.250 g.p.m.

E questa potenza, equivalente a 170 cavalli/litro, è invero ancor più significativa se si tiene in conto che la curva di potenza ha indicato nelle stesse prove ben 10,55 CV a 6.050 g.p.m. e ciò sempre mediante il rigoroso impiego di benzina 94/98 n.o. di normale commercio.

Le successive edizioni del PARILLA a valvola rotante (che nel 1970 ha festeggiato il suo decennale conquistando a Parigi il suo 5. titolo mondiale) e la nascita di altre marche quali SAETTA, KOMET e più tardi BM, GUAZZONI fino al CORSAIR di recente apparizione, diedero vita ad una serrata gara competitiva che ha animato il karting fino ad oggi confermando in pieno la validità della scelta suggerita undici anni fa da BOSSAGLIA e consacrando il distributore rotativo quale fattore





**SCRIVETECI,  
RIMARREMO AMICI**

**AUTO  
SPRI  
NT  
ESPRESSO**

# ITALIA LORO

IN ABRUZZO, IN BARBA A TUTTI

## Taglia e ritaglia il Parco se ne va

Per fare piste di sci abbattute  
74.000 piantine di faggio

dalla nostra redazione

ROMA, 12 gennaio

**D**I MALE in prezzo, nel Parco Nazionale degli Abruzzi, una delle grandi vittime della speculazione edilizia. Da una nota distribuita dal direttore del Parco, dottor Franco Tassi, si ha notizia delle ultime mutilazioni al patrimonio forestale che circonda Pescasseroli. Per realizzare l'insediamento degli sciatori e dare maggiore spazio alle piste e ai vari impianti sportivi invernali, sono state abbattute nei giorni scorsi circa 4000 piantine di faggio, trapiantate 3 anni fa.

Dalle indagini svolte dalle guardie del Parco Nazionale si è inoltre accertato che nei mesi scorsi l'attuale vertice era situato ad oltre 70 mila piante di faggio, le quali unite alle 40 mila abbattute nel 1967, insieme a 2

mila alberi di alto fusto danno chiaramente il numero esatto di piante abbattute che hanno provocato l'annullamento dell'intero sistema di protezione del parco.

PRO E CONTRO

## Le corse più lunghe

Vorrei affermare la mia alta opinione sulle gare di durata per la categoria Sport: le «12» e le «24» ore devono continuare ad essere svolte! Di corse di velocità (ed è bene che vi siano anche queste) ce ne sono già a sufficienza. Altrimenti si viene a perdere lo scopo per cui fu creata questa formula di gara. E' come dire: le macchine non ce la fanno in una gara così lunga, dunque accorciamo la gara.

Ma invece è un bene che vi sia una certa «decimazione meccanica», solo così saltano fuori le macchine ben costruite, e solo così la Ferrari (tanto per portare uno fra i moltissimi esempi) ha potuto lo scorso anno scoprire e porre rimedio via via a diversi difetti nella sua macchina, che quasi certamente non sarebbero venuti alla luce in una gara di 6 ore.

E se poi i costruttori proprio non se la sentono di mettere insieme auto capaci di correre 24 ore filate come facevano una volta (ma allora regrediamo anziché progredire), ebbene che si dedichino allora alla costruzione di vetture di formula, tanto più che la differenza fra queste vetture ed i prototipi sta diventando sempre più un fatto di forma... della carrozzeria. Credetemi, con la morte di gare come potevano essere la 12 Ore di Sebring o addirittura la 24 Ore di Le Mans sarà la fine di un'epoca, di una gloriosa leggenda sportiva, che non potrà trovare alcun rimpiazzo nel cuore dei veri sportivi.

Denys Pieri - Firenze

Innanzitutto, vogliamo tranquillizzarla, almeno per quanto riguarda la 12 Ore di Sebring e la 24 Ore di Le Mans, che restano inalterate in calendario. Poi, c'è anche da discutere sull'esempio dei collaudi Ferrari, dato che la 312 PB nel 1971 non ha partecipato altro che a gare «brevi», comunque al di sotto delle sei ore.

Certamente, l'estinguersi per «morte naturale» delle gare di durata su-

GIORGIO LAZZARETTI - Forlì — Per quello che lei vuole fare, cioè del «turismo veloce», non crediamo sia necessario rivolgersi ad uno così fuori dalla sua zona. Nel nostro numero speciale AUTOSPRINT '71, di prossima diffusione, troverà anche l'elenco dei più rinomati preparatori italiani. Vedrà che ce ne sono anche più a portata di mano.

ROBERTO VITALE - Giarre (Catania) — Noi prendiamo in considerazione tutti, ma rispondiamo ovviamente secondo le nostre possibilità. L'ammortizzatore più diffuso nei K. 250 è il De Carbon, regolabile. Costano circa 10.000 lire ognuno, già scontati. Normalmente, per i portamozzi ottenuti in fusione si usa dell'Inafond C 5, che è una lega leggera a base di alluminio. Viene usata anche una lega ultraleggera, più leggera del 40% circa, ma più costosa e più difficile da lavorare. E' una lega a base di magnesio legato con zirconio, denominata Z 5 Z. E' quella usata dai principali costruttori come Ferrari, Alfa, Tecno. I giunti sferici «Uniball» li può trovare da Fubini, in via Plinio 29 a Milano.

MANLIO MAGNANI - Concorezzo (Milano) — Questo l'indirizzo di Roberto Scanavino: via Vigellio 15, Salussola (Vercelli).

ANNAROSA PENNISI - Voltana (Ravenna) — Questo l'indirizzo di François Cévart: 3, rue Déroulède, Neuilly sur Seine (Francia).

ORAZIO GAZZO - Catania — Chieda alla CSAI, via Pola 9, 20124 Milano, l'edizione italiana dell'Annuario FIA 1972. In esso sono contenuti tutti i regolamenti tecnici e sportivi riguardanti le corse in automobile.

DINO MANTOVANI - Genova — Grazie per i saluti ed auguri, anche a nome del suo pilota preferito. Quanto al nome da dare alla vettura dell'Autozodiaco, se vuole partecipare bisogna che invii l'apposita scheda. Ha tempo fino alla fine del mese di gennaio.

ELIGIO MADALEN - Località sconosciuta — La sigla «T» che a volte è riportata sulle fiancate delle vetture da competizione, in sostituzione od accanto al numero, è l'iniziale della parola inglese «test», che vuol dire prova. Viene usata quando, appunto, gira su di un circuito una vettura da allenamento o in funzione sperimentale.

GIANFRANCO ROSATI - Firenze — Non sono parenti, anche perché il rallista si chiama Ballestrieri, ed il motonauta Balestrieri, con una «elle» sola. Lei può telefonare ad Autosprint a qualsiasi ora, specialmente il sabato o la domenica. Risponderemo a tutte le richieste in merito a risultati delle prove o delle gare. E' un servizio che funziona da tempo egregiamente.

LETTERA FIRMATA - Verona — Ecco alcuni altri indirizzi oltre a quelli pubblicati sull'Annuario FIA 1971, che lei dice di avere già: Ecole de Pilotage ELF, circuit Paul Ricard, RN 8, 83 Le Beausset, Francia - Hubert Hahne formelschule, Graf-Adolf-strasse 60; D-4000 Dusseldorf (Germania Occidentale) - André Pilette International Racing School, rue Murillo 15, 1040 Bruxelles (Belgio). Ve ne sono naturalmente anche fuori dell'Europa, ma non crediamo le interessino.

FRANCO DAVID - Reggio Emilia — Nelle vetture da corsa, anche le Turismo, i gas di sfato devono essere obbligatoriamente convogliati in un contenitore per evitare sbruffi o proiezioni di olio sulla pista, non infrequenti specie se il motore è in disordine. Naturalmente, il contenitore ha un'apertura che lo mette in comunicazione con l'esterno, in maniera da non «strozzare» il motore.

In seguito ad una discussione con amici, abbiamo deciso di scrivere ad Autosprint per avere le notizie che ci servono. Si tratta di questo. Vorremmo sapere:

- 1) l'ordine di arrivo completo dei Gran Premi del Belgio, Olanda e Francia del 1967;
- 2) il 2. ed il 6. classificato del Gran Premio di Monaco ed il 5. classificato al Gran Premio d'Italia sempre del 1967.

Andrea Rossinelli - Genova

Spulciando nel nostro archivio, vediamo ora di soddisfare i vostri dubbi riguardanti, evidentemente, la stagione dei gran premi 1967. Queste le classifiche dei Gran Premi:

- Belgio:** 1) Dan Gurney (Eagle); 2) Stewart (BRM); 3) Amon (Ferrari); 4) Rindt (Cooper-Maserati); 5) Spence (BRM); 6) Clark (Lotus); 7) Siffert (Cooper-Maserati); 8) Anderson (Brabham); 9) Rodriguez (Cooper-Maserati); 10) Ligier (Cooper).

LA FOTOGRAFIA

## Una Pantera per Jackie

Ho ricevuto oggi le foto scattate in Svizzera, riguardanti la De Tomaso Pantera che ho consegnato al Campione del Mondo Stewart. Gli ho portato la macchina circa undici giorni dopo che Stewart l'aveva provata guidandola da Firenze a Bologna, il giorno in cui venne alla vostra premiazione. Colgo, anche l'occasione per ringraziarla della medaglia che avete voluto darmi, e che mi ha molto commosso.

Guerino Bertocchi - Modena

Siamo noi che ringraziamo il cav. Bertocchi per la segnalazione e per la foto. Essa mostra Guarino Bertocchi che illustra a Stewart le caratteristiche della Pantera che lo scozzese ha ordinato, di fronte alla sua «Clayton House», vicino a Ginevra. E' con loro la segretaria del Campione del Mondo.

Fra le altre cose, questa consegna prelude ad un «affiatamento» di Stewart con la 5 litri modenese che potrebbe sfociare in una collaborazione sportiva molto interessante, ora che la Pantera è stata omologata in Gran Turismo Speciale, e potrà quindi partecipare, adeguatamente preparata, al Campionato Europeo GT di nuovissima istituzione, e che si annuncia come uno dei più interessanti della stagione.



periore alle 12 ore (che poi si riducevano a tre, Daytona, Sebring e Le Mans) potrà dispiacere qualcuno. Ma la ragione più valida, pensiamo, è il disinteresse che le gare troppo lunghe provocano nel pubblico. E' que-

sto che le ha condannate, più che il problema tecnico legato a gare forse in effetti innaturali. Resterà comunque Le Mans, ma solamente perché è uno «spettacolo» che richiama gente, altrimenti...

**POSTA POSTA POSTA POSTA POSTA** **FERMO POSTA** **AUTO SPRI NT**

STEFANO D'ONOFRIO - Roma — Chieda le modalità di partecipazione a Carlo Micci, presso la Ford Italiana, viale dell'Arte, 68, Roma.

MASSIMO VALMORI - Firenze — Non abbiamo certo nulla contro i karts, ma non siamo in grado di decidere noi a proposito dell'utilizzazione della minipista della «Fortezza», di S. Piero a Sieve da parte degli appassionati di karting. E' un problema da risolvere con il proprietario, signor Lando Baldassini.

ALESSANDRO BARTOLI - Foiano Chiana (Arezzo) — Della persona di cui parla, non sappiamo niente di più di quanto abbiamo pubblicato. D'altra parte, se lei pensa che potrebbe essere suo fratello, vuol dire che un'idea ce l'ha e che forse è più facilitato di noi nella ricerca. Ha provato a chiederglielo?

LORENZO GIOVANZANO - Milano — La De Tomaso Automobili è in via Peri, 41100 Modena. Che noi si sappia, Stewart ha sempre usato un casco bianco con un banda circolare scozzese, cambiandone naturalmente modello a seconda delle esigenze di sicurezza.

ROBERTO GUOLO - Treviso — Questi gli indirizzi: Scuderia Meneghina, viale Certosa 21, 20149 Milano; Scuderia Jolly Club, piazzale Istria 12, 20125 Milano.

ANDREA COBIANCHI - Mizzana (Ferrara) — Per partecipare ai corsi di guida di Henry Morrogh è bene prendere accordi diretti con la segreteria della scuola, il cui indirizzo è: Autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma. Per le licenze, avrà visto il servizio pubblicato su Autosprint.

MASSIMO TONELLI - Dogana (S. Marino) — E' da almeno un anno che si parla del motore Alfa 12 cilindri boxer, pervicacemente negato dall'ing. Chiti ogni volta che gliene si faceva menzione. Il motore è stato progettato ed è stato (probabilmente) anche già provato, e se andrà meglio dell'attuale ottimo 8 V sarà senz'altro adottato. Vedremo.

ALESSANDRO CACCIAVILLANI - Frosinone — La scuola di cui parla è l'Istituto Professionale Industria ed Artigianato «Alfredo Ferrari», con sede in via Giardini 251, 41053 Maranello (Modena).

MAURIZIO SCANAVINI - Porto Recanati (Macerata) — La formula Junior è stata la prima Formula a diffusione internazionale con caratteristiche promozionali e di piccola cilindrata, che era fissata in 1100 cc. o 1000 a seconda del peso minimo.

GIAMPIERO GALLI - L'Aquila — Nessuno vieta di partecipare ad una gara in salita, in una categoria «Speciale» con una vettura non preparata. La vostra 500 è quasi normale, e certamente non all'altezza delle vetture preparate espressamente per correre in gruppo 2. Meglio sarebbe poter appurare, con un certo anticipo, se la gara che vi interessa è aperta anche alla classe 500 gruppo 1, nel qual caso dovrete comunque montare una testa con i condotti non lucidati (cioè così come esce dalla Casa) e rimettere il getto massimo di serie. Inoltre, uno solo potrà partecipare a prove di gara. Naturalmente, ci vuole la licenza, e per questa vi rimandiamo al consueto inserto di inizio stagione che apparirà fra breve su Autosprint.

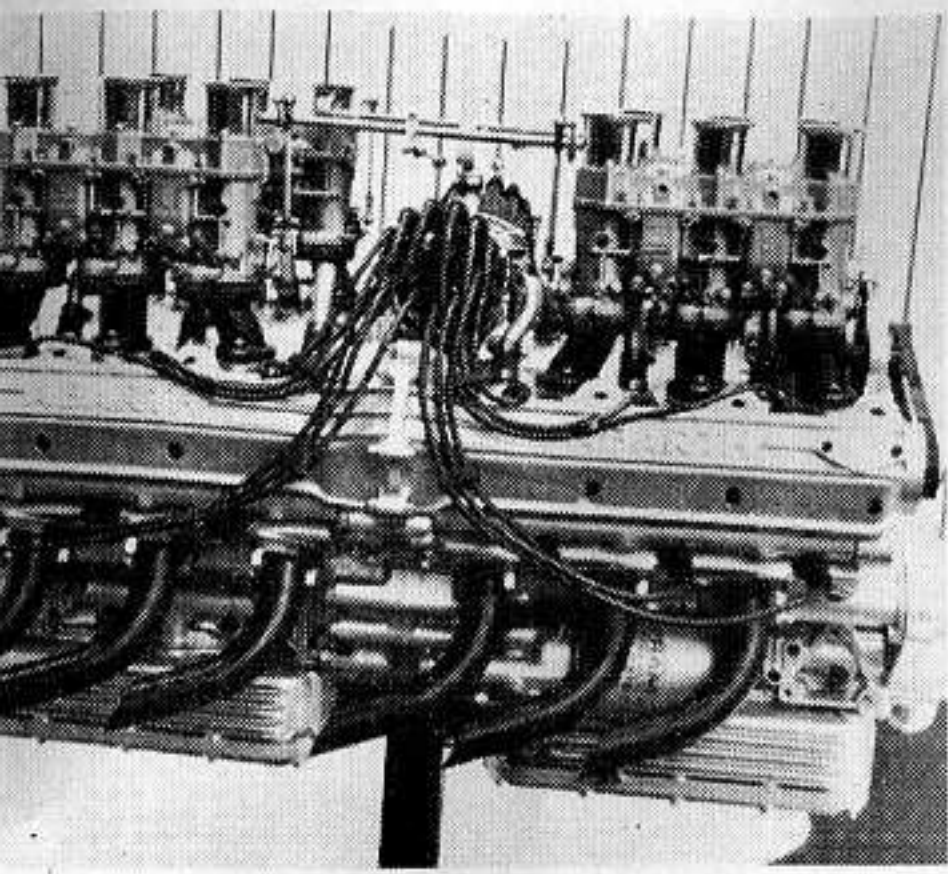


# L'oscurantismo del «gruppo 1»

**Olanda:** 1. Jim Clark (Lotus); 2. Brabham (Brabham); 3. Hulme (Brabham); 4. Amon (Ferrari); 5. Parkes (Ferrari); 6. Scarfiotti (Ferrari); 7. Irwin (Lotus); 8. Spence (BRM); 9. Anderson (Brabham); 10. Siffert (Cooper-Maserati).

**Francia:** 1. Jack Brabham (Brabham); 2. Hulme (Brabham); 3. Stewart (BRM); 4. Siffert (Cooper-Maserati); 5. Irwin (BRM); 6. Rodriguez (Cooper-Maserati); 7. Ligier (Cooper).

Per quanto riguarda i piazzamenti, al Gran Premio di Monaco il 2. fu Hill (Lotus) ed il 6. Spence (BRM); al Gran Premio d'Italia il 5. fu Mike Spence (BRM).



L'INCREDULO

## Sei litri di ABARTH

Caro Autosprint, sono un giovane appassionato di automobilismo, ed ho sentito dire che l'ing. Abarth ha costruito un motore 6000 a 12 cilindri. E' vero? In caso affermativo vorrei, se possibile, vedere una foto del suddetto motore e sapere qualcosa delle sue caratteristiche tecniche.

Antonio Fiasca - Avezzano (L'Aquila)

Il motore nacque nel '67. Si trattava di una «superAbarth» da 6 litri di cilindrata, e doveva preludere all'ingresso della casa torinese nelle gare del Mondiale Marche. Successe, però, che a metà dello stesso anno la CSI decise di limitare a 3 litri la cilindrata dei prototipi, mantenendo a 5 litri la cilindrata massima per le Sport, costruite in almeno 50 esemplari. Tutti sanno come questa nuova regolamentazione diede poi il via alla costruzione «in serie» di prototipi come la Porsche 917 e la Ferrari 512, il che rese praticamente inutile l'iniziativa della CSI. Come risultato immediato, comunque, ci fu questo, che l'Abarth dovette abbandonare la costruzione della vettura da 6 litri, che non avrebbe potuto evidentemente gareggiare. Il motore è stato comunque finito; era un 12 cilindri a V di 60°, alimentato a carburatori, con accensione doppia ed un albero a cammes in testa. La cilindrata esatta era di 5982,84 cmc, e la potenza di 610 CV DIN a 6700 giri al minuto.

ADRIANA BACCINI - Genova - A Montecarlo, di massima, si paga sempre, anche nei giorni delle prove. Quanto ci chiede dovrà essere verificato quando uscirà il regolamento, ma crediamo che ci sia una sessione di prove per le F. 3 anche il giovedì. Cristiano Rattazzi è attualmente negli Stati Uniti per problemi di studio. Il calendario delle prove valide per il Campionato Europeo della F. Ford lo comunicheremo quando sarà reso definitivo.

MAX DI CARLO - Roma - Per i prodotti Lockheed e Borg & Beck scriva alla Automotive Products, Leamington Spa, Warwickshire, Gran Bretagna. Dei piloti di cui chiede non sappiamo molto; se ne sa qualcosa quando partecipano alle gare, ma non crediamo che si siano già ritirati.

GIANFRANCO RIZZO - Alessano (Lecce) e GIANNI PARADISI - Bari - Errori ne fanno tutti, e non è una tragedia se un quotidiano d'informazione pubblica una foto di Schetty che collauda una Ferrari 312 B di Formula 1 scrivendo sotto «La Ferrari di Peterson lanciata verso il trionfo a Buenos Aires». E' invece importante che anche la stampa «non specializzata» si metta a parlare di automobilismo sportivo anche quando non ci sono morti. Un po' alla volta, certi errori banali scompariranno.

ERMANNNO NOSETTI - Terni - Proprio per ovviare alla continua richiesta di indirizzi, nell'Agenda di Autosprint vi sono anche gli indirizzi più richiesti, e vi troverà anche quelli che lei desidera. Questi sono gli altri: Lella Lombardi, Frugarolo (Alessandria); Mario Casoni, via Nazario Sauro 3, Finale Emilia (Modena).

ENRICO BOTTANA - Hamburg (Germania) - Siamo quasi certi che nessuna vettura da corsa McLaren abbia mai gareggiato con il cambio automatico. Esso è stato una prerogativa, nel campo delle vetture Sport e Prototipi, della Chaparral. Nel 1971, la Ferrari ha partecipato ufficialmente al Mondiale Marche solamente con la 312 P di 3000 di cilindrata. Hanno gareggiato anche delle 512 S ed M di 5000 di cilindrata, ma per conto di altre scuderie.

SALVATORE ALAIMO - Caltanissetta - Seguendo la rivista, avrà notato che vi sono in Italia varie case costruttrici di «dune buggies». Per i suoi quesiti, è necessario che si rivolga ad una di queste case. Quella che ha venduto più esemplari nel 1971 è stata la Autozodiaco, via Nazionale n. 69a, 40065 Pianoro (Bologna).

GERARDO PASTORE - Coperchia (Salerno) - Non possiamo sapere con certezza, ora, se la Ferrari e l'Alfa parteciperanno alla 24 Ore di Le Mans. Probabilmente sì, ma è evidente che dipenderà anche dal prosieguo del Campionato Marche.

CARLO VIANELLI - Spilimbergo (Pordenone) - La lettera non la pubblichiamo, come vede, anche perché in fatto di complimenti siamo piuttosto «pudichi». Ciò non ci esime, comunque, dal ringraziarla per le sue gentilissime espressioni.

ROCCO DI LEONE - Castrovillari (Cosenza) - Spiacenti ma non siamo abbastanza informati per dirimere la vostra questione. Non resta che rivolgere la domanda direttamente a Piero Lavazza, via Ugo Foscolo 4, Rivalta torinese.

SERGIO GUILHERME BRETAS - S. Paolo (Brasile) - I nostri servizi su Fittipaldi sono adeguati alla sua popolarità anche in Europa ed al suo valore come pilota. Stia certo che ci occuperemo anche meritano anche degli altri piloti brasiliani.

## INCONTENTABILI

### VIVA o abbasso?

Caro Autosprint, dopo l'affermazione alla 1000 Km argentina, è proprio il caso di dire: «quando il gatto (Porsche) manca, i sorci (Ferrari) ballano!!!» Cordiali saluti.

Cecé Sorrento - Palmi (Reggio Calabria)

Caro Autosprint, sto leggendo il n. 2, e a pag. 18 dite «Viva Ferrari». Bene, ma vorrei comunicarvi che un mio cugino ha vinto una corsa podistica correndo contro cinque paralitici. Anche lui è stato bravo, no!

Quando è da sola, la Ferrari (di oggi) vince. Per l'Alfa Romeo vale la stessa cosa. Sono un tifoso Ferrari ma non mi bastano queste vittorie solitarie.

Tommaso Cacia - Perugia

In una rivista giornaliera ho notato che Peterson rilasciava una intervista ai giornalisti dicendo che se aveva vinto a Baires era anche merito dei meccanici.

Allora, se alla Ferrari non veniva quel meccanico ex-Gulf-Porsche, le Ferrari non avrebbero vinto a Baires. Cioè la Ferrari negli anni passati non vinceva perché c'era la Porsche oppure perché le mancavano dei buoni meccanici?

Eugenio Costa - Locate Triulzi (Milano)

Ma guardate un po' che problemi che si vanno a porre certi appassionati di automobilismo! Che la «contestazione» intesa a sminuire la prestazione delle Ferrari a Baires sarebbe scattata c'era da immaginarselo: gli irriducibili «porschisti» di cui abbiamo fatto conoscenza tempo fa non avrebbero certo perso l'occasione di fare riferimento all'assenza della loro marca preferita (o alla presenza di Cuoghi), riguardo all'uno-due di Maranello.

C'è, comunque, anche chi si dichiara «tifoso della Ferrari» a mostrarsi insoddisfatto, con quello spiritosissimo paragone del cugino podista.

C'è da domandarsi, a questo punto, cosa deve fare una povera squadra non diciamo per convincere gli avversari, ma almeno per accontentare i propri sostenitori.

Da due anni ho cessato di partecipare a gare automobilistiche, ma non per questo a disinteressarmi dei problemi che affliggono questo sport. Ho atteso a scrivere questa lettera dopo aver potuto constatare come anche quest'anno alle varie premiazioni (CSAI - AUTOSPRINT - ANCAI) si sia seguito a ignorare i piloti maggiormente distinti nei gruppi 1 e 3.

In molti sarebbe il desiderio di gareggiare nel turismo preparato cercando in mille modi la possibilità di correre su tali vetture, non arrivando poi a nessuna conclusione senza dover tirare fuori tanti di quei milioni da far rabbrivire e avendo sempre il dubbio di non essere competitivi per i continui e costosissimi aggiornamenti, precludendo, pertanto, altro a chi non ha rendite favolose, la possibilità di dimostrare a se stesso e ad eventuali interessati le proprie qualità.

Data l'assurda politica attuale si allontanano sempre più i privati dalla sopracitata categoria; infatti si può constatare che alcune classi, una volta numerose e battagliamentissime, sono rese adesso deserte e prive di ogni valore agonistico. Probabilmente si vuol fare diventare l'automobilismo uno sport di élite invece che di massa come si andrebbe caldeggiando da molte parti. Spesso fra i vari piloti si sente esprimere il desiderio di passare ad una categoria più impegnativa, d'altra parte si propone di far posto nel turismo di serie ai soli iniziandi, giusto!!!, ma com'è possibile alla luce di questa verità?

Il problema posto dal signor Serlupi non è certo nuovo, poiché i piloti del gruppo 1 non si può dire siano stati pienamente soddisfatti di quella scelta che pure la CSAI ha fatto tenendo a mente di soddisfare i desideri della maggioranza. E' proprio questo il punto: le vetture di serie in Italia non hanno una fisionomia ben precisa, un vero «carattere» (e non lo avranno mai) perché alla base della loro istituzione c'è una scelta sbagliata. Una scelta fatta «col cuore» da parte della CSAI, non con «il cervello», perché creare due categorie come il Turismo ed il Gran Turismo CSAI spezzettandole complessivamente in dieci classi di cilindrata ha voluto dire sparpagliare l'interesse in un campo troppo vasto.

La CSAI ha voluto accontentare tutti, allargando (invece che restringendo) la possibilità di scelta per chi volesse correre con una vettura non troppo costosa. Sarebbe stato necessario, dopo le esperienze con i gruppi 1 e 3 internazionali, studiare una o due classi «promozionali» nelle quali far confluire le scelte dei piloti, gli interessi delle Case e di qualche «sponsor» e naturalmente l'interesse del pubblico, che in ultima analisi è quello che più conta, quello che decreta il «successo» di una gara. L'Italia è il paese dei Campioni, il paese dei vincitori. Alla fine dell'anno ci sono in teoria oltre 40 persone che possono vantarsi (e lo fanno, perché è loro permesso) di avere vinto qualche cosa. Campionati, Trofei, Coppe. A questi aggiungiamo al-

Pertanto a molti non rimane che tornare all'«oscuro» gr. 1 per poter sfogare la propria passione, accettare di non essere apprezzato dal pubblico, anzi, appena sopportato (solo perché dette macchine non fanno rumore), essere considerati delle cenerentole dalla stampa specializzata con articoli, anche in competizioni più importanti, come la finale FISA, su cui senz'altro ci sarebbe stato ben più da raccontare di quello che è stato detto, visto come vengono trattati alcuni argomenti di dubbio interesse, ed infine dover correre senza riconoscimento alcuno da parte della CSAI.

Basterebbe che quest'ultima tenesse in considerazione anche questa categoria come fa con le altre, e non ritenere «favolosi» campioni d'Italia solo chi corre tutto l'anno in classi che comprendono spesso 4 macchine di cui la metà veri e propri «macinini». Eppure possiamo constatare che la turismo di serie è la categoria più numerosa e battagliata e, spesso e volentieri, i tempi realizzati sono migliori di tante decantate macchine preparate.

Per concludere, se non è possibile ridimensionare il gr. 2 a prezzi più reali, perché la CSAI, invece di instaurare sempre nuove formule, non cerca di valorizzare, come sta già facendo la FISA, questo turismo di serie, magari istituendo anche per quest'ultimo un trofeo? Dopotutto la licenza costa uguale per tutti, perché dunque fare questi favoritismi? Distinti saluti.

Francesco Serlupi - Firenze

10 potenziali vincitori, quei piloti delle categorie «di serie CSAI» che a gran voce reclamano anche loro un campionato: come si può pretendere che siano presi sul serio? Che siano, in una parola, «qualificati». L'inflazione è deleteria non solo per le monete, ma anche con i «campioni».

Se, all'inizio di questa politica di «allargamento della base», la CSAI si fosse un po' guardata attorno, avrebbe notato come in Francia ed in Inghilterra ci sono esempi talmente collaudati nel loro successo da non lasciare che l'imbarazzo della scelta. Come corrono i giovani con vetture di serie all'estero? Corrono tutti con lo stesso tipo di vettura. In Francia si disputano due «Coupes» ormai famosissime e seguitissime dal pubblico, la Coppa Gordini e la Coppa Audi-NSU. Un ciclo di gare (in pista, e questo è un altro grosso problema italiano) combattute da cima a fondo, rese entusiasmanti dalla assoluta identità dei mezzi i quali alla fine, proprio perché di un unico tipo, possono venire verificate con grande facilità e con grande uniformità di risultati. Alla fine dell'anno, chi vince è già un professionista potenziale, poiché potrà vantarsi di essere il migliore pilota di vetture turismo di serie in assoluto. Ed automaticamente il vincitore della Coppa Gordini si trova fra le mani il volante di una F. France, mentre il vincitore della Coppa Audi-NSU vince una TT preparata.

In Inghilterra la situazione non è molto diversa. Nella

stagione appena conclusa uno dei campionati più avvincenti è stato quello combattuto dalle Ford Mexico, risoltosi solo all'ultima gara. E' inutile stare a fare dei paragoni, che sono sempre antipatici, ma la differenza fra «quella» maniera di concepire le gare turismo e la «nostra» è abissale. Se la CSAI fosse stata un po' meno a sentire le richieste di tutti, ed avesse impiegato il coraggio dimostrato in tante occasioni per tenere a bada le prevedibili proteste di alcune Case automobilistiche che avrebbe potuto varare un campionato (o trofeo, o coppa) con un unico modello di vettura il cui successo sarebbe assicurato. Ed ora il signor Serlupi non starebbe a recriminare sulla «mancanza di riconoscimenti da parte della CSAI».

Ma la colpa non è solo della Commissione Sportiva, è anche dei piloti. Le ricordiamo troppo bene le lettere che ci inviavano i corridori qualche anno fa, quando c'erano meno classi di adesso (ma sempre troppe): «Ma come, io ho la tal macchina, perché non devo avere il diritto di correre?». Le ricordiamo tanto bene che, ora che finalmente ognuno ha avuto quello che voleva, non ci sentiamo di compiangerci. Sembrava quasi che in Italia, per chissà quale decreto-legge, uno non potesse più vendere una macchina per comperarsene un'altra. Avete voluto fare le corse con la «vostra» macchina? Bene, accomodatevi, nel Turismo e nel Granturismo italiano c'è posto per tutti. Ma non c'è gloria per nessuno.



il settimanale dell'automobilismo giovane

Direzione e Redazione  
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)  
via dell'Industria 6

casella postale A.D. 1734  
40100 Bologna

Tel. 46 56 24 - 46 56 32  
prefisso interurbano 051  
Telex: 51212 e 51283 Autosprint

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA  
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

Una copia L. 200 (arretr. L. 400); Abbonamenti: annuale L. 8.000; semest. lire 4.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

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

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

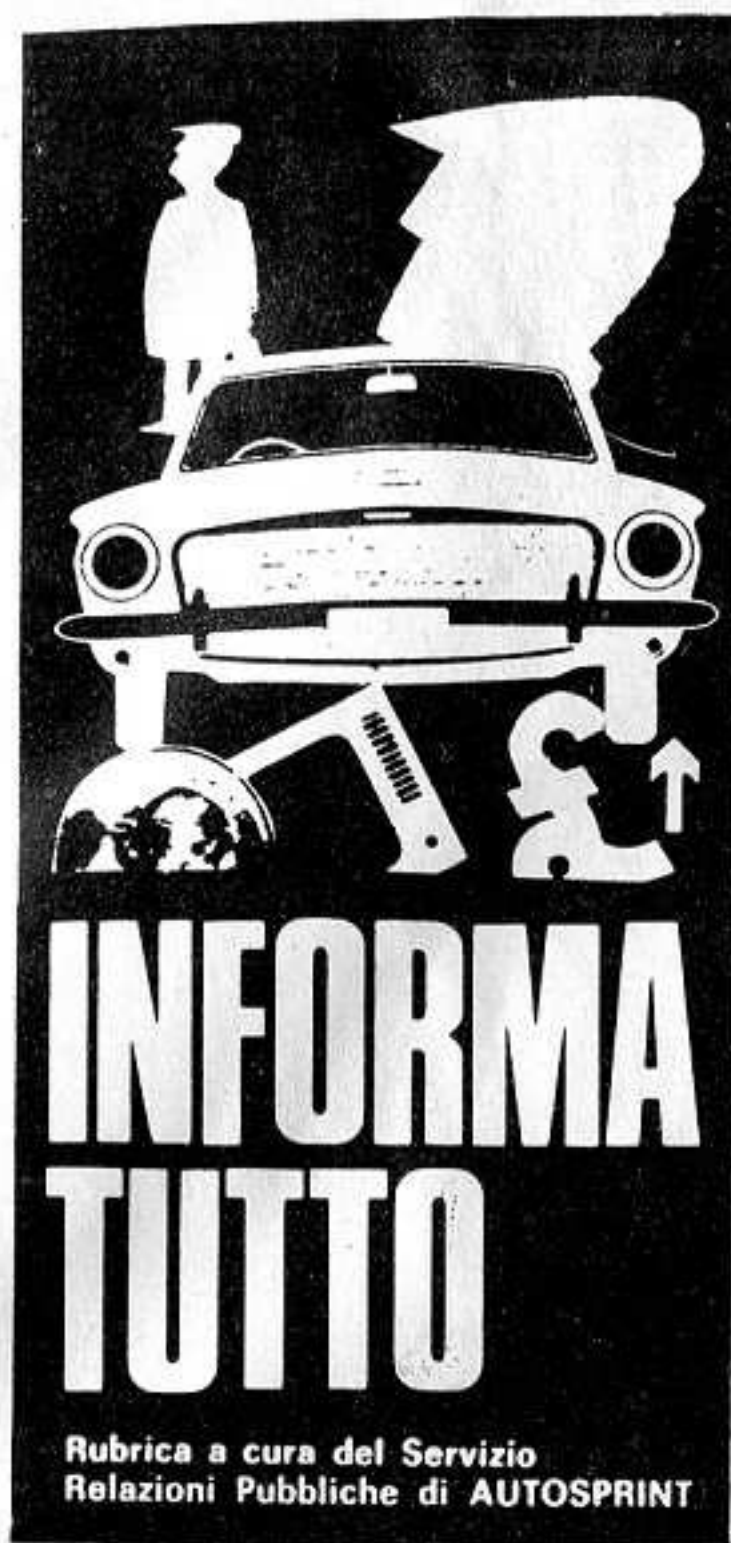
Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:  
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 - BELGIO PSR 28 - BRASILE Cr\$ 4,00 - CANADA S. 0,75 - DANIMARCA Kr. 4,75 - FRANCIA F. 3,60 - GERMANIA Dm. 2,50 - GRECIA Dr. 30 - INGHILTERRA P. 25 - IRAN Rials 60 - JUGOSLAVIA Din 11 - LIBANO L. L. 3 - MALTA 3s. 6d. - OLANDA 2,20 Mfl. - PORTOGALLO esc. 25 - SPAGNA Ps. 35 - SUD AFRICA R. 0,55 - SVEZIA S. Kr. 4,50 - SVIZZERA F. 2,50 - TICINO F. 2,00 - TURCHIA Lt 15 - URUGUAY \$ ur. 300 - U.S.A. \$ 0,75 - VENEZUELA Bs. 3.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA - Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, MONTREAL 35 P.O.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sll y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scotch Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwal 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALEZ & DI MARTINO, Calle Palma 35, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO MAMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er, MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflynchtvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevegolstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDITAL C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartado De Correos 50683 CARACAS.

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



Istituto Accertamento Diffusione



87 miliardi in più con l'assicurazione obbligatoria

● Nel settore dell'ASSICURAZIONE obbligatoria per gli automobilisti, durante il 1971 le compagnie di assicurazione hanno incassato 5550 miliardi di lire di premi, con un aumento, rispetto all'anno prima, di 87 miliardi.

● La GENERAL MOTORS aumenterà la produzione presso sei dei suoi ventidue stabilimenti americani. L'aumento globale sarà di 15.500 vetture al mese e avverrà gradualmente nel primo trimestre di quest'anno.

● La MOMO Corp. di New York, ha annunciato che dopo il successo ottenuto dalla berlina Momo, con motore di circa 6000 cc, si costruiranno a Modena presso le officine Stanguellini venticinque esemplari destinati ai mercati americano ed europeo.

● Una delle principali raccomandazioni della COMMISSIONE per l'automobilismo del Ministero dei Trasporti riguarda l'adozione di una luce di posizione posteriore supplementare per nebbie. La misura dovrebbe essere applicata a breve scadenza.

● E' in circolazione la TARGA MI-PO 0000, e ciò significa che in provincia di Milano sono state immatricolate due milioni e 100.000 vetture. La precedente targa era stata assegnata il 16 giugno 1971.

Il nuovo Presidente GM è commissario CSAI



ROMA - Come è già riferito, in sostituzione di Rudolph H. Boniface, promosso ad un alto incarico direttivo in Germania presso la Adam Opel di Ruesselsheim, è stato nominato presidente e amministratore delegato della General Motors Italia il dottor Carlo Peano, che finora aveva svolto le funzioni di direttore delle vendite e servizio, sempre alla General Motors Italia.

Il dottor Carlo Peano, nato a Roma il 3 dicembre 1921, è laureato in giurisprudenza e ha due figli. Suo padre era prefetto della Repubblica. Per oltre venti anni ha occupato posizioni direttive, in una media industria prima, nella sede di Barcellona di una compagnia aerea poi, fino al 1956, quando entrò all'AGIP dove, nel 1960, gli venne affidata la direzione commerciale della filiale svizzera.

Nel 1962 fu assunto dalla General Motors Suisse quale dirigente responsabile dell'attività di vendita in Italia, il cui territorio allora dipendeva dalla sede GM in Svizzera. Nel 1963, partecipò alla costituzione della General Motors Italia con la carica di direttore delle vendite e servizio. Da allora, le vendite della società sono triplicate, superando nel 1971 le 52.000 unità immatricolate mentre l'organizzazione dei Concessionari e Stazioni di Servizio ha raggiunto, da poche unità, il numero di oltre 400, con un altissimo livello di efficienza qualitativa.

Il dottor Carlo Peano è stato presidente dell'Ente Provinciale Turismo di Perugia ed è tuttora commissario nel ruolo d'Onore della CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana) dell'ACI. E' socio del Rotary Club e commendatore della Repubblica Italiana.

# Le autostrade italiane al traguardo dei 7000 km.

ROMA - Con 407,3 chilometri di nuovi tronchi autostradali aperti nel 1971 si chiude il bilancio dell'AISCAT (associazione italiana società concessionaria autostrade e trafori) che ha anche appaltato nuovi tronchi per km. 317,5, mentre se ne è vista approvare altri 63,6 km. Con le autostrade in esercizio, quelle in costruzione ed i tronchi di prossimo inizio lo stato della rete autostradale raggiungerà la lunghezza di 6.716,9 km, ovvero il 100 per cento del progetto totale.

La AISCAT, nella sua relazione annuale richiama l'attenzione sulla puntualità dei progetti realizzati, tutte opere di grande impegno e difficoltà, che permettono di assicurare importanti relazioni commerciali a carattere nazionale ed internazionale. La società si augura che il secondo programma economico nazionale gli permetta di raggiungere quei traguardi da tempo ribaditi che si estrinsecano nella ultimazione dei programmi attualmente in corso, nel completamento degli itinerari a carattere internazionale, nell'intervento nelle aree urbane in termini di assi di penetrazione, nella ristrutturazione di tronchi attualmente in esercizio e nella ottimizzazione dei servizi sulla rete esistente.

Enunciando le previsioni per il 1972, la AISCAT pone in evidenza il completamento dell'itinerario adriatico con l'apertura della Foggia-Canosa nel primo semestre, la Ancona-Pescara e la Vasto-Foggia nel secondo, per una lunghezza totale di ben 300 km. Altri itinerari riguardano la A.27, la A.28 e la A.15 che nel '72 verrà quasi completata (tranne il tratto Montelungo-Pontremoli). Da aggiungere il primo tronco della A.20 Messina-Palermo nel tratto da Messina a Divieto, la «bretella» Viareggio-Lucca e i collegamenti della A.21 a Piacenza e a Brescia.

# Anche la FORD prezzi +5%

Puntuale è arrivato anche il nuovo listino dei prezzi Ford, decisi dopo la riunione di Londra della quale abbiamo dato notizia. La maggiorazione è imputata «all'incremento generale registrati nei costi di produzione». Essa si aggira mediamente sulla misura del 5 per cento, e riguarda le vetture Escort, Capri e Taunus, mentre restano invariati i prezzi dei modelli 17M, 20M, 26M.

## ESCORT

Modello	Versione	Lire	(prezzo precedente)
STANDARD	940 2 p	977.000	(920.000)
BASE	940 2 p	1.061.000	(999.000)
BASE	940 4 p	1.098.000	(1.034.000)
BASE	1100 2 p	1.061.000	(1.040.000)
BASE	1100 4 p	1.098.000	(invariato)
BASE	1100 ESTATE	1.187.000	(1.118.000)
XL	1100 2 p	1.186.000	(1.117.000)
XL	1100 4 p	1.223.000	(1.152.000)
GT	1300 2 p	1.304.000	(1.223.000)
GT	1300 4 p	1.341.000	(1.258.000)
SPORT	1300 2 p	1.263.000	(1.185.000)

## CAPRI

Modello	Versione	Lire	(prezzo precedente)
STANDARD	1300	1.409.000	(1.372.000)
XL	1300	1.469.000	(1.430.000)
STANDARD	1500	1.472.000	(invariato)
XL	1500	1.542.000	(invariato)
GT	1700	1.606.000	(1.540.000)
GT XL	1700	1.666.000	(1.622.000)
GT XLR	1700	1.721.000	(1.675.000)
GT XLR	2000	1.797.000	(1.750.000)
GT	2300	1.802.000	(1.755.000)
GT XL	2300	1.862.000	(1.813.000)
GT XLR	2300	1.917.000	(1.867.000)
GT	2600	1.906.000	(1.856.000)
GT XL	2600	1.966.000	(1.914.000)
GT XLR	2600	2.021.000	(1.968.000)

## TAUNUS

Modello	Versione	Lire	(prezzo precedente)
BASE	1300 2 p	1.264.000	(1.211.000)
BASE	1300 4 p	1.310.000	(1.255.000)
BASE	1300 5 p ESTATE	1.398.000	(1.339.000)
BASE	1600 5 p ESTATE	1.453.000	(1.392.000)
XL	1300 2 p	1.436.000	(1.377.000)
XL	1300 4 p	1.482.000	(1.421.000)
XL	1300 5 p ESTATE	1.570.000	(1.505.000)
XL	1300 COUPE'	1.536.000	(1.473.000)
XL	1600 5 p ESTATE	1.625.000	(1.556.000)
GT	1600 4 p	1.636.000	(1.559.000)
GT	1600 COUPE'	1.690.000	(1.611.000)
GXL	1600 4 p	1.741.000	(1.685.000)
GXL	1600 COUPE'	1.795.000	(1.737.000)

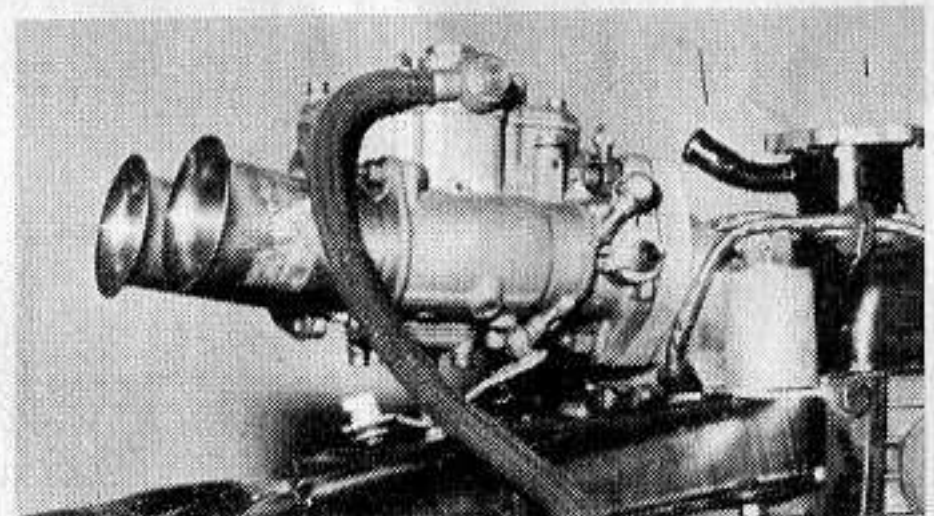
(Fra parentesi le quotazioni precedenti)

Il preparatore genovese AUDISIO-BENVENUTO, che in questi ultimi tempi ha fatto molto parlare di sé per le sue bicilindriche gruppo 2, ottenendo ottimi risultati in tutte e tre le cilindrate (nella 500 con «Sugar», nella 600 con Antonio Audisio e nella 700 con Cesare Garrone, vincitore della Coppa CSAI di classe, ed altri pi-

loti). Ora, l'azienda dei due soci preparatori si è organizzata per fondere e mettere in commercio una interessante serie di collettori di aspirazione per alcune delle vetture più diffuse, come appunto le bicilindriche Fiat e derivate, la 128 Fiat e la Simca Rally e derivate.

Il «cavallo di battaglia» dell'uffici-

## Il collettore brevettato



Il carburatore doppio-corpo Weber 40 DCOE troneggia montato sullo speciale collettore Audisio-Benvenuto a condotti separati nella testata. Completo di testata ed attacchi speciali, esso viene posto in vendita a 150.000 lire

na Audisio-Benvenuto è comunque lo speciale collettore sdoppiato per la testata della Fiat 500, che permette l'alimentazione separata dei due cilindri. Esso viene fornito completo della testata già lavorata e degli attacchi, ed è in grado di utilizzare carburatori doppio-corpo orizzontali da 38 mm a 45 mm di diametro.

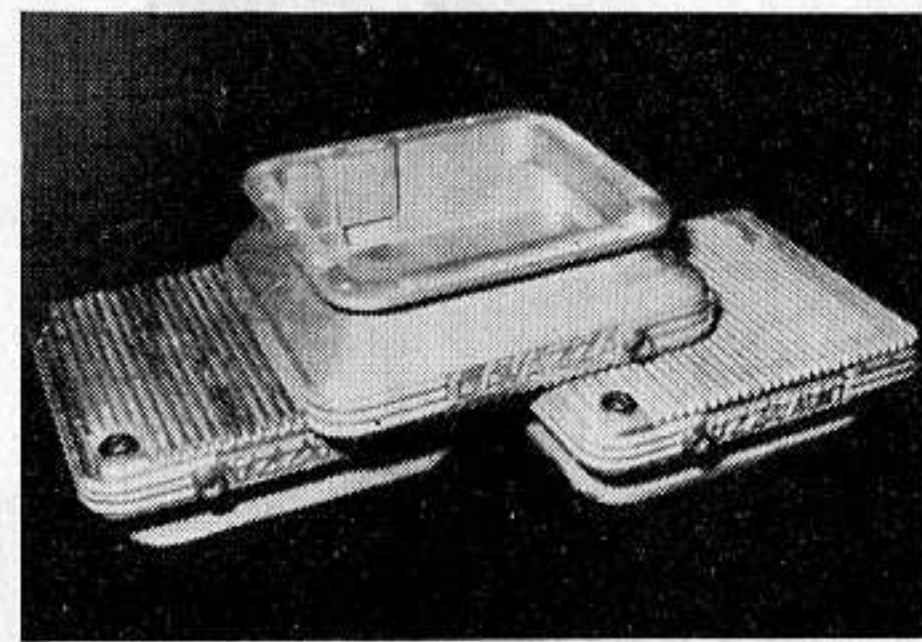
I preparatori genovesi (il cui indirizzo è via Orsini 9/r) tengono a precisare che questo speciale collettore è stato brevettato, e che pertanto la loro ditta è l'unica autorizzata a produrre particolari di questo sistema per alimentare i motori Fiat 500 e derivati con condotti separati.

C'è anche questo



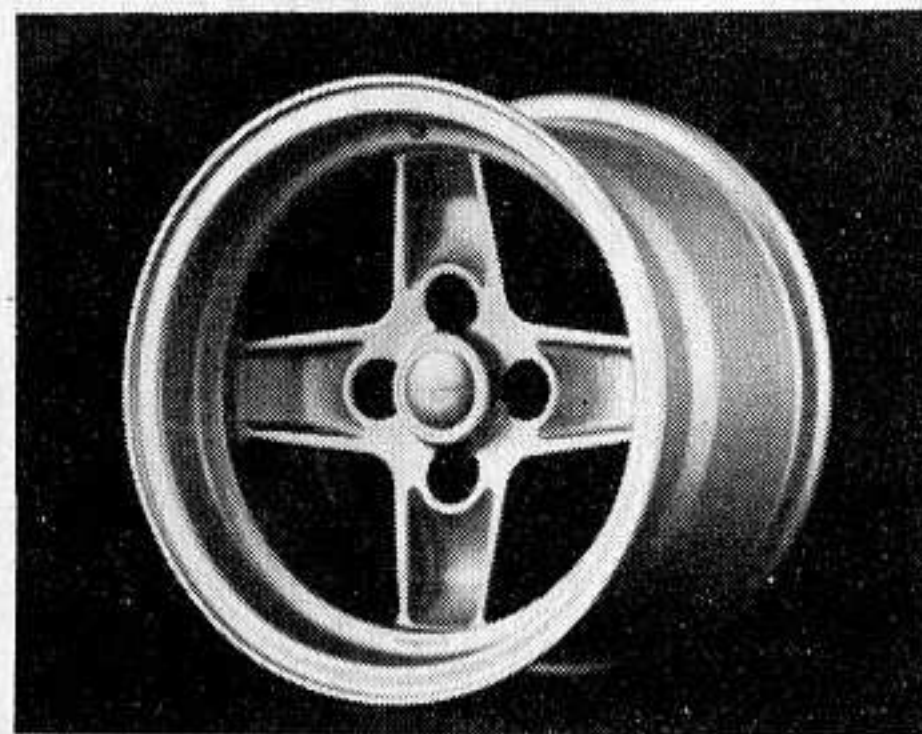
Gli errori terribili  
SU AUTOSPRINT 71  
numero speciale  
1000 LIRE

La coppa olio alettata per FIAT 500



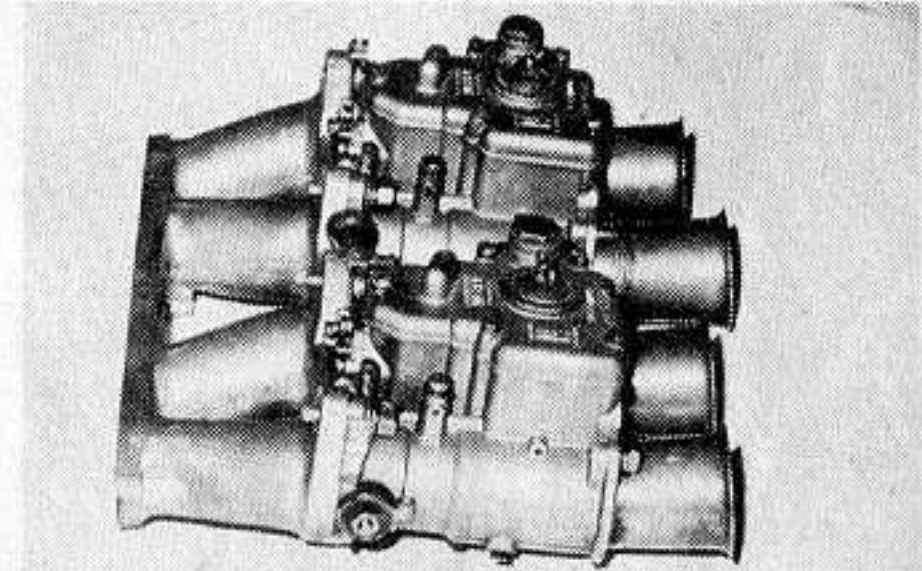
Questa è la coppa d'olio per Fiat 500, in lega leggera, prodotta dal preparatore e corridore LAVAZZA. Ha una capacità di 4 Kg e mezzo bassa, larga, presenta un'ampia superficie esterna alettata per migliorare il raffreddamento. Nello stesso tempo la sua forma diminuisce l'eventualità dello spattimento dell'olio sulle pareti laterali in curva o nei dossi. L'alettatura non è solo inferiore, ma anche laterale e posteriore.

Il prezzo di listino è di L. 16.000, ma è in programma una particolare agevolazione che verrà accordata ai lettori e ai soci del CLUB AUTOSPRINT e che pubblicheremo nei prossimi numeri.



CAMPAGNOLO 7" per le HF Montecarlo

La Lancia, pur non nutrendo decisive speranze per questa edizione del Rally di Montecarlo, si presenta quest'anno con caratteristiche molto «spistiole» per cercare di ridurre al minimo il divario di potenza con le sue più dirette rivali. Proprio per questo motivo adotterà per la prima volta dei cerchi con canale da sette pollici (nella foto) che la Campagnolo ha studiato appositamente per le vetture torinesi. Questi cerchi verranno equipaggiati con pneumatici racing della Pirelli nella misura 4,50-10,00-13.



Ecco il collettore a quattro condotti per montare due carburatori orizzontali sulla testata della Fiat 128. Costa 48.000 lire. Esiste anche un modello per la Simca Rally e derivate, con condotti di preriscaldamento, del costo di 55.000 lire



# AUTO compravendita SPRINT

**AUTO  
SPRINT**
**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviati speciali:

**ENRICO BENZING**  
**FRANCO LINI**

Servizio Interno:

**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**

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

Altri collaboratori in Italia:

 Gianluca Bacchi M. (Parma) -  
Domenico Bruschi (S. Marino) -  
Lino Ceccarelli (Roma) - Gian-  
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-  
vatore Ciusa (Cagliari) - Luigi  
Coppola (Cosenza) - Mario Fen-  
zi (Genova) - Marco Grandini  
(Firenze) - Logan Lessona Ben-  
tley (Roma) - Giulio Mangano  
(Palermo) - Mario Morselli (Mo-  
dena) - Giorgio Rossetto (To-  
rino) - Attilio Trivellato (Pa-  
dova) - Sergio Troise (Napoli) -  
Manuel Vigliani (Brescia) - Eu-  
genio Zigliotto (Milano).

Collaboratori all'estero:

 Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-  
res) - Agenzia Carro (Rio de  
Janeiro) - Adriano Cimarosti  
(Berna) - Thomas b. Floyd  
(Australia) - Gilberto Gatto  
(Canada) - David Hodgès (Lon-  
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-  
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-  
siglia) - Hanns H. R. Löffler  
(Monaco Baviera) - Lino Manoc-  
chia (New York) - Sergio Mar-  
chetti (Stoccolma) - Katsuhiko  
Mitsumoto (Tokyo) - Philippe  
Toussaint (Bruxelles).

 AUTOSPRINT pubblica anche  
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

 Paolo Altieri - Vincenzo Bajar-  
di - Eraldo Bistaffa - Aldo Bri-  
gaglia - Riccardo Carafa - Gian-  
filippo Centanni - Onofrio Co-  
labella - Gaetano Cravedi -  
Franco D'Ignazio - Dionigio Dio-  
nigi - Mauro Ferramosca - Vito  
Lattanzio - Domenico Morace -  
Gigi Mosca - Guido Rancati -  
Marcello Rigo - Riccardo Roc-  
cato - Francesco Santuocione.

I servizi fotografici sono di:

 Associated Press - Attualfoto -  
Cevenini - Coppini - D.P.P.I. -  
Falletti - Giuliani - Hruby -  
Lini - Adriano Manocchia - Mu-  
lone - Noris - Olympia - Pu-  
blifoto - Reinhard - Sainz - Ser-  
ra - Vignoli.

Disegni tecnici (e no) di:

 Russel Brockbank - Werner  
Bührer - Maximilian Capa -  
Cork - Enrico Fumia - Giuliano  
Orzali - Giorgio Piola - Gian-  
franco Strozzi - Michael Turner.

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

 CASELLA POSTALE A5 1734  
40100 BOLOGNA

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

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

**TARIFE:** fino a un massimo di 15  
parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000;  
25 parole L. 4.000; oltre le 25 pa-  
role L. 150 ogni parola in più. L'in-  
dirizzo 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 fo-  
to, verranno pubblicate gratuitamente.

**SI VENDE**
**AUTO**

**ABARTH**

 ● **ABARTH 1300 OT** Motore smontato,  
3 rapporti ponte, 2 soluzioni Cambio,  
3 treni gomme. Officina PAVIA - Catania  
- Tel. 095/22.55.43 - L. 800.000.

 ● **ABARTH 1000** Cuneo SP mai urtata,  
eventuali accessori, costruzione Aprile  
'71 ben gommata. Telefonare: 0584/  
64.351 subito dopo i pasti.

 ● **2000 SPORT ABARTH** Ultima costruita  
dall'Abarth, maggio '70. Solamente poche  
gare in salita, perfettissima. Essendo  
già sport, minima spesa per nuovo re-  
golamento. BERNASCONI VITTORIO Via  
Calefati, 112 - BARI - Tel. 080/21.68.26.

**ALFA ROMEO**

 ● **GIULIA SUPER '66** motore perfetto. Of-  
ficina PAVIA - Catania - Tel. 095/22.55.43  
L. 300.000

 ● **GTJ 1300** Elaborazione Conrero, 130 CV.  
Assetto - Autobloccante - Rapporto Pon-  
te 8/41 - Scarico GTA - Motore nuovo  
10.000 km dimostrabile. Ruote Borrani  
6" - Accensione elettronica. Telefonare  
al 0173-49089 chiedere del sig. GABANI.  
L. 1.700.000 contanti.

 ● **GTA 1300** Autodelta - anno 1970 -  
pronta corse - aggiornatissima - serie  
completa rapporti. Vendo per trasferi-  
mento all'estero. Tel. Torino 32.47.15 -  
30.45.63. L. 2.100.000.

**AUSTIN HEALEY**

 ● **AUSTIN HEALEY SPRITE** Anno 1959, co-  
lore verde, meccanica perfetta, hard-top  
tonneau cover, autoradio ecc. occasione  
per amatori. QUADRELLI - ROMA - Tel.  
43.70.400.

**BMW**

 ● **BMW 2002 TI** Preparazione Romeo  
Ferraris, 5 marce autobloccante para-  
fanghi allargati, ruote Campagnolo ac-  
cessoriatissima. STEFANO RIVA - Mi-  
lano - Tel. 30.53.16 (ore ufficio).

 ● **BMW 2002 TI** iniezione Schnitzer, uni-  
ca in Italia, perfetta, qualsiasi ac-  
cessorio. FEDERICO CIPRIANI - Via O-  
leandri, 2 - LIVORNO - Tel. 54.883.

 ● **BMW 2002** fine '68, mai urtata, ama-  
ranto metallizzato nuovo, ottime condi-  
zioni, assetto A.S.A.-MI, ammortizzatori  
Koni, gancio traino omologato, 4 cintu-  
rato nuovi, contagiri elettronico, masche-  
rina con 4 fari jodio, impianto gas nuo-  
vissimo con serbatoio 80 litri, 4 cerchi  
di scorta, 6 radiali seminuovi di cui due  
antiveve. CAIO GIACINTO - Via Ales-  
sandro Noli, 13 - 24100 BERGAMO -  
L. 1.200.000, contanti non trattabili.

**CITROEN**

 ● **CITROEN ID/19** Motore km. 20.000 car-  
rozzeria perfetta, gancio traino omolo-  
gato. CARLO ZALDINI - Gonzaga (Mn) -  
Tel. 58.094 (abitazione), Tel. 58.061 (uf-  
ficio) - L. 650.000 trattabili.

**DINO**

 ● **DINO SPIDER '68** nuovissimo. Officina  
PAVIA - Catania - Tel. 095/22.55.43 -  
L. 1.500.000.

**FIAT**

 ● **FIAT 2300 Lusso** Perfetta, impianto  
gas, gancio traino, omologato. CARLO  
ZALDINI - Gonzaga (Mn) - Tel. 58.094  
(abitazione) Tel. 58.061 (ufficio) - L. 250  
mila - trattabili.

 ● **FIAT 600 D** Tutta extra. Motore nuovo  
con pezzi speciali Abarth. Carrozzeria  
originale perfettissima, mai urtata co-  
me nuova. Accessoriatissima, tappezzeria  
cruscotto Abarth TC. Nurburgring, vo-  
lante, cerchi in lega, roll-bar, strumenta-  
zione. Velocissima oltre 8000 giri. AN-  
TONIO RONCELLI - Via Pontesecco, 1 -  
PONTERANICA (BG) - (24010) - Tel.  
035/57.10.22.

 ● **FIAT 500** pronta corse, ultimi aggio-  
rnamenti '72, doppio corpo, radiatore olio,  
due cambi completi con rapporti pista  
e salita. Motore rodato al banco, asset-  
to, cerchi in lega, roll-bar, strumenta-  
zione. Velocissima oltre 8000 giri. AN-  
TONIO RONCELLI - Via Pontesecco, 1 -  
PONTERANICA (BG) - (24010) - Tel.  
035/57.10.22.

 ● **FIAT 128 1970**, due porte, bianca, e-  
laborata GR. 1, CSAI-Sanetti, nel settem-  
bre '71, superaccessoriata: fodera ana-  
tomica, volante Momo Stewart, contagi-  
ri elettronico scala 10000, ammortizza-  
tori Koni, roll-bar, assetto A.S.A.-MI, 8  
radiali nuovi, partecipato finale Challen-  
ge F.I.S.A. - GIACINTO CAIO, Via Ales-  
sandro Noli, 13 - 24100 BERGAMO -  
L. 1.100.000, contanti non trattabili.

**LANCIA**

 ● **LANCIA HF 1300 '69** Gr. 4, motore  
nuovo cambio 4 e 5 marce. AUTOSPORT  
- Milano via Gallarate, 3 - Tel. 32.39.18  
- L. 2.700.000.

 ● **HF 1300** Gr. 4 pronta Rally, revisionata  
completamente 11/71, motore 118 CV  
DIN, 2 serie rapporti al cambio e al  
ponte. Comando cambio a leva corta,  
volano e spingidisco speciali, ammor-  
tizzatori Ariston, serbatoio 70 litri, roll-  
bar, pompa elettrica, volante Ferrero.  
Telefonare dalle ore 15 alle 17: 0324/  
2573 - L. 1.500.000 (trattabili se con-  
tanti).

**NSU**

 ● **NSU Ro 80** fine 1969 perfetto stato,  
privato vende. In visione presso Comm.  
Fiat di LEGNANO oppure rivolgersi: GEN-  
NARI - Via G. Ronzoni, 4 - MILANO -  
Tel. 84.88.537.

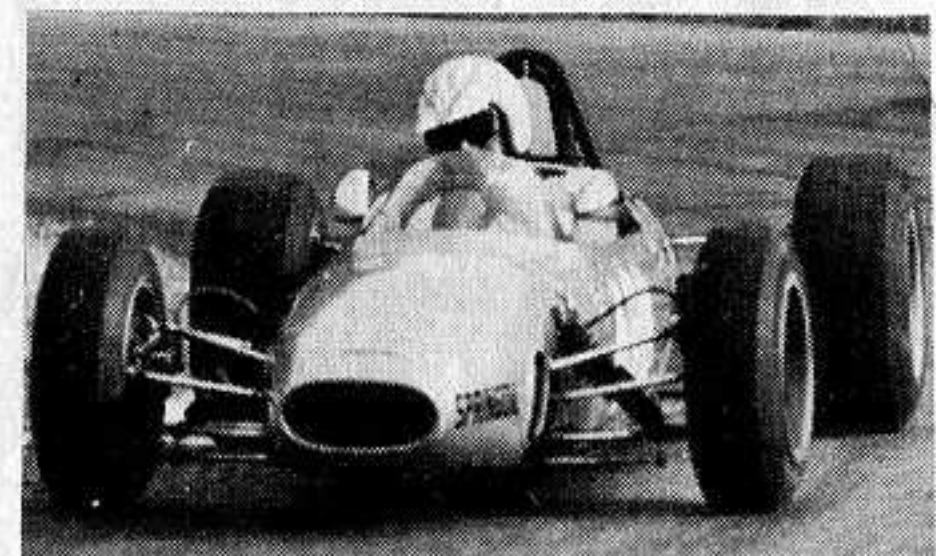
 ● **NSU 1200 TT** Motore assetto Ghedi-  
ni, 86 HP, Koni ruote Campagnolo. Per-  
fetta accessoriatissima. Anche solo mo-  
tore con assetto. PISTOIA - Tel. 30.200  
ore 20. L. 900.000 trattabili.

**OPEL**

 ● **OPEL KADETT 1,9 S** Gr. 1, 2 car-  
buratori, serbatoio grande, autobloc-  
cante, cambio ravvicinato anno '70. AUTO-  
SPORT - Milano via Gallarate, 3 - Tel.  
32.39.18 - L. 2.000.000.

**MONOPOSTO**

 ● **FORMULA 850 Lucky** Perfetta, ottimo  
affare. ROBERTO GENTILESCHI - Via  
Pietralata, 208 - Roma - Tel. 89.44.56.

 ● **FORMULA 850** Completa serbatoio-estin-  
tore regolamentari, inurtata, gomme nuo-  
ve. Vera occasione!! Più motore F. 850  
preparato Alloni. GIANNI - Tel. 02/  
24.79.106 (ore pasti) Tel. 02/28.91.549  
(ore ufficio).

 ● **F-3 LUCANGELI** Motore 1000, 8 Dunlop.  
Profilatissima, maneggevolissima, ro-  
bustissima per motori da 850 a 1600 cc.  
Vendo per cambio categoria. FRANCO  
MERCATALI - Uff. Osimo Stazione (An)  
Tel. 79.24. Abit. Castelfidardo (An) -  
Tel. 78.418 - L. 1.000.000.

 ● **MARCH 71 F.3** Senza motore, in per-  
fettissime condizioni. GIANFRANCO  
BIELLI - Via della Ricostruzione, 34 -  
20053 Muggiò (MI).

**ACCESSORI e parti speciali**

 ● **ROLL-BAR** Forniamo Roll-Bar omologati  
per ogni tipo di vettura. PRENOTATEVI!!  
Alla GITAN - Corso Mazzini, 101 -  
S. Benedetto Tronto (AP) - Tel. 60.723  
Prezzo eccezionale di L. 24.000.

 ● **KIT** Cedo Kit completo teste Gurney  
Eagle alluminio per motori Ford 4700,  
5300, 5700, Mustang, ecc. CASALEGNO -  
Cossato - Tel. 015-93.017.

 ● **MOTORE FIAT 128** 129 CV dimo-  
strabili su banco prova. Cambio ravvicina-  
to Fiat 128 e cambio originale Fiat  
128 mai usato vendesi. Prezzi vera oc-  
casione. MANFRED SIMEANER - Via  
S. Caterina, 7A - 39012 MERANO -  
Tel. (0473)-33.093 ore pasti.

 ● **COUPE' e BERLINE 128** Effettuiamo el-  
aborazioni motori e montiamo cambi ve-  
locità corti cinque marce, assetti telaio.  
Dimostrazioni pratiche. Alla SCOTTI-  
FIAT. Viale Europa, 19 - Firenze - Tel.  
68.61.61.

 ● **PER 128** Forniamo particolari per 128  
tutte le versioni, cambi velocità cin-  
que marce, autobloccanti, coppie con-  
iche, collettori aspirazione, collettori  
scarico, alberi a cammes. Alla SCOTTI-  
FIAT. Viale Europa, 19 - Firenze - Tel.  
68.61.61.

**VARIE**

 ● **RICOVERO VETTURE** Desiderosi parte-  
cipare Trofeo Cadetti vetture Formula  
Monza, Club Specializzato offre ricovero  
vetture, trasporto, assistenza pre-gara,  
revisione motore e telai. Per informa-  
zioni: GIANNI FIAMENGI - S. Miche-  
le, 11 - Caronno Pertusella 21042 -  
Tel. 02-96.50.588.

 ● **ANNATE COMPLETE** Rivista Quattroruote  
dal 1963 al 1971, con custodie per  
rilegatura semestrale. Dott. PAOLO GAL-  
LINI - Via S. Chiara, 2 - 24065 LOVERE  
(BG) - Tel. 035-96.10.51 - 96.07.20.

**SI VENDE O SI CAMBIA**
**AUTO**

**ABARTH**

 ● **ABARTH OT 1300** Perfetta pronta  
corse, vendo o permuta con Lotus F.  
Ford. CARLO ZALDINI - Gonzaga (MN)  
- Tel. 58.094 (abitaz.), Tel. 58.061 (uff.).

 ● **ABARTH 695** Pronta corsa, accessori-  
atissima, pochissime gare, rapporti  
Campagnolo e Gomme Avon, svendo o  
permuta con auto di serie. Telefonare  
PALERMO - Tel. 21.80.97.

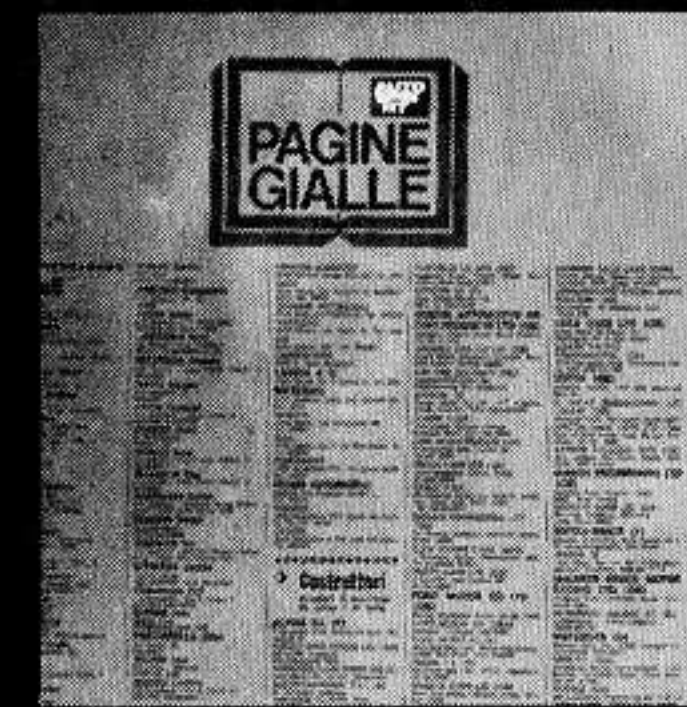
 ● **ABARTH 595** Motore nuovo in pre-  
parazione da Baistrocchi, ogni aggiorna-  
mento, 2 cambi completi, rapporti, car-  
rello Levante, vendo permuta. FILIPPINI  
- Via da Procida, 37 - Milano.

**BMW**

 ● **BMW ALPINA 1600** Gr. 2 - 165 HP -  
pronta corse, 2 differenziali autobloc-  
canti, 10 ruote, vendesi o permutasi con  
vetture di serie. BASSIGNANA - Ser-  
vizio Carburatori - Via Vittorio Amedeo,  
18H - Torino - Tel. 53.98.03. L. 2.800.000.

**LANCIA**

 ● **HF 1300 PAGNANELLI** vende HF 1300  
CSAI - preparata Autosport Jolly Club,  
12 vittorie in 12 gare (compresa finale  
Challenge FISA pilota Frisiani), motore  
completamente revisionato. Visibile al  
banco con lettura HP effettivi presso  
Autosport Jolly via Gallarate, 3 - Mila-  
no. Si accettano permute con auto se-  
rie. Telefonare 0733-45.496 ufficio, 48.485  
abitazione. L. 1.750.000 non trattabili.

**C'è anche questo**

 su **AUTO  
SPRINT** 71  
numero speciale  
1000 LIRE

**PORSCHE**

 ● **PORSCHE 911 T** 2.2 '70. L. 3.400.000.  
● **PORSCHE 911 E** 2.2 '70. L. 3.650.000.  
● **PORSCHE 911 S** 2000 '68. L. 2.800.000.  
● **PORSCHE 911 S** 2000 '69. L. 3.500.000.  
● **PORSCHE 911 S** 2.2 '70. L. 4.000.000.  
● **PORSCHE 911 S** 2.2 '71. L. 4.550.000.  
● **PORSCHE 911 S Targa** '70. L. 4.300.000.  
● **PORSCHE 911 S Targa** '71. L. 4.750.000.  
● **CARRERA 6** sinistrato. L. 1.000.000.

 ● **PORSCHE 914/6** Pronto corse '72.  
L. 7.000.000.

 Tutti i tipi PORSCHE 2,4 pronta con-  
segna. CONCESSIONARIO MONTICONE,  
Torino - Tel. 011/38.37.72 - 37.20.51.

**ALTRE MARCHE**

 ● **DUNE BUGGY** Motore 1500 elaborato,  
ruote originali da immatricolare. Per-  
muta solo con Volkswagen. GIORDANO  
MARIANI - Lugo di Romagna - Telefo-  
no 2.35.99 uff. - Tel. 2.40.66 abitaz. -  
L. 1.400.000 trattabili.

**ACCESSORI e parti speciali**

 ● **MOTORE HF 1300** Gr. 3 - finalista FISA  
8000 km garantiti, perfetto, permuta con  
altro motore HF 1300 anche in cattive  
condizioni per passaggio gruppo 4. Te-  
lefonare a MILANO - Tel. 28.95.036.

**SI COMPRA**
**ACCESSORI e parti speciali**

 ● **CARRELLO** Omologato trasporto vetture  
di Formula Monza. SERGIO RAVAGLIA -  
Milano - Tel. 34.68.68.

● = vetture sportive