

MONDIALE MARCHE

Nonostante sia rimasta invariata la dicitura 24 Ore in effetti la gara sul tracciato di Daytona Beach che darà vita alla seconda prova del Campionato Mondiale Marche è diventata una 6 ore, in ottemperanza alle nuove norme internazionali che hanno ridotto tutte le gare di durata (tranne la 24 Ore di Le Mans) in maniera drastica. La prova di Daytona è molto attesa: tutti si attendono la conferma della **FERRARI**, che sta provando in questi giorni a Vallenga e che parteciperà con le solite tre vetture con gli stessi equipaggi che già hanno corso a Buenos Aires. Sarà da seguire anche la corsa delle **ALFA ROMEO**, che tra l'altro avrà tra i suoi equipaggi quel



DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 31 gennaio al 6 febbraio in Italia e all'estero

24 Ore di Daytona

Peter Revson, miliardario americano che ha recentemente sbalordito in F. 1 sulla McLaren in Argentina. Il tutto sempre sotto la spada di Damocle delle LOLA, che hanno tanto impressionato recentemente con il giro più veloce a Baires. Gli equipaggi saranno i soliti, con Bonnier, Wisell, Larrousse e Craft sulle vetture tre litri, ma molte altre saranno le due litri in gara. Tra le due litri anche l'italiana Abarth farà parte del lotto dei partenti; piloti **MERZARIO** accoppiato con lo spagnolo Soler Roig. La corsa più importante sarà quindi quella del mondiale marche, ma molte altre gare di contorno verranno disputate: il complesso di queste corse costituirà appunto la 24 Ore di Daytona Beach.

Febbraio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4-5	Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			<input type="checkbox"/>	Regolarità	Mucelli-D'Addabbo (HF)
4-6	Rally Artico	Finlandia			●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	
4-6	Routes du nord	Francia		Annulato			
4-6	Rally Galway	Irlanda			●	Rally	Curley (Escort)
5	Coppa della Favera	AC Padova			●	Rally	Altoè (Alpine)
5-6	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona mt. 6.130		●●● Mondiale Marche	Velocità in circuito	Rodriguez-Oliver (Porsche) media 175,736
6	Surfer's Paradise	Australia			●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (McLaren)
6	Trofeo Airone Molykote	Scud. Airone Molykote			<input type="checkbox"/> Esercitaz. invernale di regolarità 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	Florentino - 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	<input type="checkbox"/>	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 Vallenga 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	<input type="checkbox"/>	Esercitazioni invernali di regol. sprint				
9-11	Lyon-Charbonnières- Stoccarda GERMANIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nicolas-Vial (Alpine)			
12	Corsa a Mallory Park GRAN BRETAGNA	●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	Pescarolo (March) 59'57"2, media kmh 173,940. Giro più veloce: Peterson (March) e Pescarolo 4'03"2, media kmh 181,05 (non valevole)			
12	G.P. Vigorelli SCUD. MADUNINA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Brambilla (Birel) 30'44"30, media kmh 144,318. Giro più veloce: Lo Voi (Brabham) media kmh 149,842			
12	Coppa Città di Cesena SCUD. ROMAGNA	●	Regolarità	Altoè			
12	Corsa di Fléron BELGIO	●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'19"56. Record: Tondelli 1'08" media kmh 106 (1970)			
12	Coppe ASACIF a Montlhéry FRANCIA	●●● GT, S	Velocità in circuito				
12	Corsa La Roquette FRANCIA	●	Velocità in salita	Taramazzo (Abarth) 34'31"6, nuovo record			
12	Carolina 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				

LEGENDA: ●●● = internazionale libera; ●● = internazionale; ● = naz. = « chiusa »

ECCO il REGOLAMENTO INTEGRALE della CSAI

I «forzati» della F. ITALIA

Questo, che leggerete qui sotto, è il regolamento della Formula Italia, così come è stato elaborato dalla CSAI in accordo con l'ANFIA, l'ANCAI e la FISA, come dire le tre organizzazioni (quella dei costruttori, quella dei piloti e quella delle scuderie) che sono state dalla CSAI «responsabilizzate» in relazione al programma con la formula nazionale.

Quella di coinvolgere, a livello decisionale, le tre organizzazioni fino ad ora considerate semplicemente «consultive», è stata una trovata intelligente da parte della CSAI la quale, in questo modo, si è assicurata in pratica l'immunità dalle eventuali critiche che potrebbero venire al suo operato. Sarà facile, infatti, mettere a tacere l'even-

tuale pilota insoddisfatto facendogli semplicemente notare che a prendere certe decisioni, non c'era solo la Commissione Sportiva Italiana, ma anche il rappresentante dei piloti, il rappresentante dei costruttori ed il rappresentante delle Scuderie.

Che, poi, i suddetti rappresentanti a volte diano il loro parere a puro titolo personale non deve interessare alla CSAI. Il più delle volte è colpa proprio dei piloti, la maggior parte dei quali è capace solo di strillare a cose fatte, mentre brilla per la sua assenza (facciamo solo un esempio) alle riunioni consultive indette dai suoi rappresentanti. Ma questo è un altro discorso. Vediamo ora quali sono i punti del nuovo regolamento:

La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana dell'ACI ha promosso e realizzato la Formula Italia allo scopo di offrire concrete possibilità di formazione ai giovani piloti che aspirino ad accedere successivamente alle competizioni delle Formule superiori.

L'iniziativa, che è stata favorita dalla partecipazione economico-finanziaria della Fiat, si articola su due punti essenziali: a) realizzazione di una vettura specifica, di tipo monoposto-corsa, caratterizzata da basso costo, sia di acquisto che di esercizio, costruita in 150 esemplari, tutti rigorosamente identici tra loro;

b) organizzazione di un apposito Trofeo. Il presente regolamento tecnico-sportivo è redatto analiticamente al fine di restringere il più possibile il campo delle interpretazioni di coloro che sono chiamati ad applicarlo.

Desideriamo inoltre sottolineare: a) che si pretenderà dai praticanti non soltanto rispetto assoluto delle norme sportive in genere e del presente regolamento in particolare, ma anche la massima lealtà reciproca; b) che, in conseguenza del fatto che tutte le vetture della formula sono e devono essere identiche tra di loro, non saranno consentite irregolarità tecniche. Pertanto, le eventuali irregolarità verranno punite severamente e con un metro di giudizio ben più severo di quello fin qui adottato per le altre vetture.

Regolamento sportivo

1 Acquisto vetture.
Le vetture della Formula Italia possono essere acquistate solo se assegnate tramite la CSAI.

I piloti assegnatari della vettura sono i soli a poter gareggiare in Formula Italia. E' consentito ad un pilota incluso nella lista degli assegnatari di gareggiare con la vettura di un altro assegnatario.

La vettura può essere intestata soltanto alle persone fisiche in possesso, alla data della consegna, di licenza di conduttore CSAI.

Gli assegnatari delle vetture di Formula Italia s'impegnano formalmente, all'atto dell'acquisto, ad accettare la sostituzione del proprio motore allor quando venga disposta una verifica tecnica d'ufficio.

Prezzi ricambi

E' previsto un catalogo con l'indicazione di tutti i pezzi di ricambio della vettura con le relative quotazioni.

3 Sovvenzioni.
E' prevista, per il 1972, la concessione di n. 40 sovvenzioni pari a L. 500.000 a vettura, i cui interessi sono ad esclusivo carico dell'ACI, rimborsabili in 12 rate mensili consecutive con effetti cambiati da L. 49.000 il primo e L. 41.000 i successivi.

4 Assegnazione vettura.
I piloti assegnatari, ai fini della priorità di consegna delle vetture, sono suddivisi in gruppi. Nell'ambito dei singoli gruppi, l'assegnazione delle vetture verrà fatta per sorteggio.

5 Vendita vetture.
I piloti assegnatari delle vetture di Formula Italia s'impegnano a non vendere la loro vettura prima del 31-12-1972. Successivamente la vendita può avvenire in favore di un acquirente che abbia i requisiti stabiliti dalla CSAI.

6 Conducenti.
I conducenti sono scelti dalla CSAI con preferenza tra coloro che all'1 gennaio 1972 non abbiano compiuto 27 anni. Un conduttore non potrà gareggiare in Formula Italia per più di tre anni.

7 Licenze.
Per poter gareggiare in Formula Italia è richiesta la licenza CSAI di 2.a categoria e la Polizza Infortuni Sportass.

8 Addestramenti.
I piloti assegnatari prima dell'inizio dell'attività sportiva, devono partecipare ad appositi corsi di addestramento organizzati dalla CSAI e secondo modalità da questa stabilite.

9 Gare.
Le gare di Formula Italia si svolgeranno esclusivamente in circuito.

10 Contributo di partecipazione.
Per ogni gara tutti i piloti che avran-

no preso parte almeno alle prove di qualificazione riceveranno un contributo di partecipazione di L. 20.000.

Per i piloti che al momento della richiesta di assegnazione sono residenti in Sicilia, Calabria, Puglia, Lucania e Sardegna, il contributo sarà di L. 40.000.

Svolgimento gare

A Iscrizioni
La tassa di iscrizione per ogni gara è fissata in L. 12.000 di cui L. 10.000 rimborsabili a condizione di aver preso parte alle prove ufficiali.

B Prove ufficiali
I conduttori iscritti devono partecipare alle prove ufficiali.

L'organizzatore deve commisurare il tempo riservato alle prove ufficiali al numero degli iscritti. Comunque detto tempo non deve essere complessivamente inferiore ad 1 ora.

Nel corso delle prove ufficiali possono essere ammessi in pista, contemporaneamente un numero di vetture non superiore alla capienza della pista.

Per essere ammesse alle batterie le vetture devono aver compiuto almeno 3 giri di pista nelle prove ufficiali.

C Batterie
I conduttori che abbiano compiuto almeno 3 giri nelle prove ufficiali devono essere ammessi alle batterie.

La suddivisione dei piloti alle batterie avverrà in base ai tempi fatti registrare nelle prove ufficiali; ad esempio nel caso di due batterie, assegnandosi il miglior tempo alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo alla prima e così via.

D Finale
Alla finale dovrà essere ammesso un numero di conduttori pari alla capienza massima della pista.

Alla finale saranno ammessi i piloti meglio classificati di ogni batteria più i piloti con i rimanenti migliori tempi (a parità di giri) delle batterie stesse sino al completamento dello schieramento di partenza.

E Distanza
L'organizzatore deve prevedere un numero di giri tale per cui un conduttore deve percorrere, tra una batteria e la finale, la distanza di 75 Km. circa.

F Partenze
Immediatamente prima di ogni partenza è obbligatorio far compiere ai conduttori un giro di ricognizione sul percorso.

Le vetture saranno schierate su due file non allineate longitudinalmente fra di loro. La partenza sarà data da fermo, con motore in moto.

G Rifornimenti e riparazioni
Durante la corsa non sono consentiti i rifornimenti.

Le riparazioni sono permesse nella zona box.

Lungo il percorso sono consentite solo quelle riparazioni che il pilota può effettuare da solo, pena l'esclusione dalla gara.

H Parco chiuso
Al termine di ogni batteria le vetture devono essere portate al parco chiuso.

Le vetture partecipanti alle diverse batterie saranno rilasciate, tutte insieme scaduto il termine dei reclami inerente all'ultima batteria in programma.

Le vetture saranno naturalmente riportate in parco chiuso al termine della finale.

Non è previsto il regime di parco chiuso dopo le verifiche ante gara e fino alla partenza.

I Verifiche tecniche post-gara
Per ogni gara verranno disposte a giudizio dei Commissari Sportivi verifiche tecniche d'ufficio.

I conduttori delle vetture da verificare, secondo l'impegno assunto, dovranno mettere a disposizione i rispettivi motori che saranno immediatamente sostituiti.

Le verifiche saranno effettuate in un successivo momento alla presenza di Ufficiali di gara e, dove lo desidera, del concorrente.

I motori ritirati in caso di verifica d'ufficio saranno riutilizzati, previo controllo e rimessa in efficienza.

Nel caso di verifica a seguito di re-

Come avrete notato, la CSAI ribadisce il suo intendimento di creare dei veri e propri «forzati» della Formula Italia. I punti 1) e soprattutto 5) sono indicativi a questo riguardo. L'aspirante pilota deve fare domanda alla CSAI (e questa è storia vecchia), la quale gli assegna la macchina in base ai suoi criteri (ed anche questa è acqua passata) ed inoltre lo obbliga a non far correre nessun altro con la vettura a lui assegnata tranne che non si tratti di altro assegnatario. Tutto ciò coerentemente con il principio — più volte dichiarato — che la CSAI vuole stabilire lei chi deve correre con la sua monoposto.

Quello che invece ci giunge nuovo è l'obbligo (punto 5) di non vendere la vettura prima della fine dell'anno. Aspettiamo precisazioni in quanto, nell'ipotesi che un assegnatario cambi idea non appena ricevuta la vettura (può accadere, per manifesta incapacità, per ragioni familiari, per ragioni di servizio militare, per ragioni di studio) non vediamo perché il nostro debba essere costretto a tenersi la macchina fino alla fine della stagione. Perché non deve poterla riconsegnare alla CSAI, che potrebbe darla ad un pilota in lista d'attesa?

Molto interessante il punto 3), laddove si stabiliscono delle sovvenzioni di mezzo milione, senza interessi, rimborsabili in un anno. E' un aiuto che potrà risultare utile ai non pochi piloti che, superato lo scoglio dell'assegnazione, devono superare quello del pagamento. Nello stesso quadro di agevolazioni si inserisce anche il punto 10), dove si parla delle 20.000 lire per gara concesse ad ogni pilota, con la novità che esso viene raddoppiato per i piloti residenti alla periferia della Nazione.

Il punto 17) sarebbe quello più interessante, ma il regolamento non fa cenno altro che ad una «agevolazione per passare a formule superiori» riservata ai primi tre piloti del Trofeo. Di sicuro v'è soltanto che non potranno più continuare con la F. Italia, poi si vedrà.

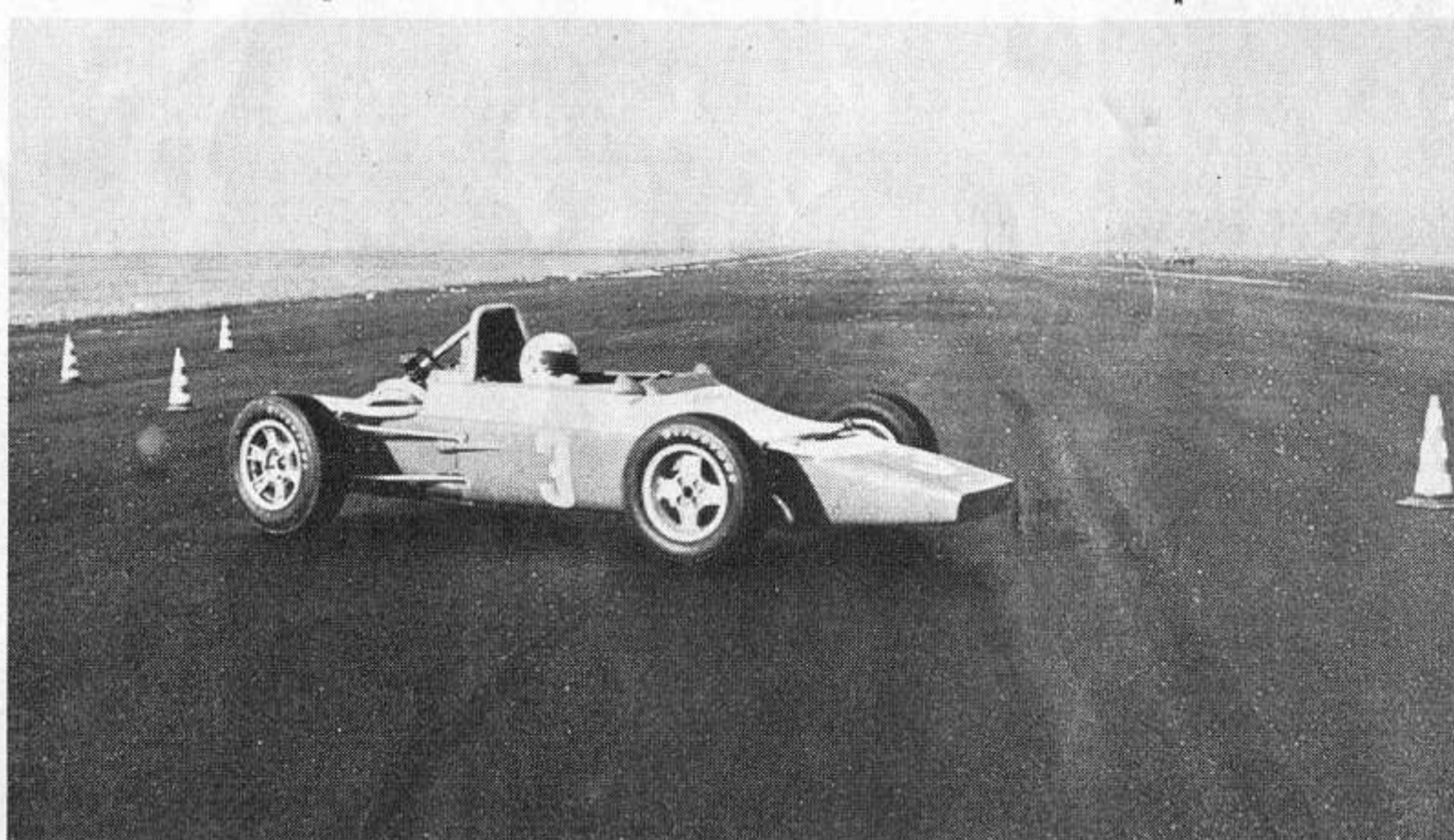
Forse perché noi italiani siamo disabituati, per temperamento, ad essere inquadri ed indirizzati con binari così rigidi, abbiamo delle perplessità verso questi veri e propri «diktat» della CSAI: «tu corri, tu no perché sei già troppo bravo, tu non puoi vendere la macchina, non puoi prestarla, se non hai voglia o tempo di correre la lasci ferma, tu sei arrivato nei primi tre quindi non puoi più correre», e via dicendo. Può darsi che debba essere così, che il programma F. Italia non possa essere condotto altrimenti, ma avevamo sempre creduto che questo fosse uno sport in cui l'ultima parola, la «scelta» fosse del pilota.

clamo verranno verificati i motori del reclamante e del reclamato; la cauzione per rimborso spese smontaggio e rimontaggio, sarà quella stabilita dagli Ufficiali di gara, in base alla tabella prevista dal Regolamento Tecnico della Formula Italia.

In caso di reclamo non si procederà alla sostituzione dei motori.

L - Classifica
Saranno classificati nelle batterie i conduttori che avranno compiuto almeno il

Sulla pista dell'Aeroclub di Torino Arturo Merzario ha provato ancora nei giorni scorsi la F. Italia: scopo delle ultime prove la messa a punto del nuomo autobloccante Colotti che sembra funzionare molto bene. Invano il pilota ha cercato di mettersi in testa-coda.



primi 6 classificati nella classifica generale di ogni gara come segue (in migliaia di lire).

posto	1	2	3	4	5	6	Tot.
premi	150	100	60	40	30	20	L. 400.000

I suddetti premi saranno messi in palio dalla CSAI e liquidati dagli Organizzatori al termine della gara.

13 Vestiario di gara.
Nel corso delle prove ufficiali e nella gara i piloti sono obbligati ad indossare una tuta ininflammabile, casco, occhiali, guanti e scarpe da guida.

14 Numeri fissi.
Ad ogni conduttore verrà assegnato un numero di gara fisso.

I numeri di gara saranno stabiliti secondo l'ordine di assegnazione delle vetture.

Pubblicità

La pubblicità nelle vetture di Formula Italia è consentita alle condizioni stabilite dall'Annuario CSAI.

16 Colore delle vetture.
I piloti sono liberi di modificare a loro piacimento il colore della vettura.

17 Trofeo Nazionale.
E' prevista l'assegnazione di un Trofeo Nazionale di Formula Italia.

Le norme comuni sono le stesse di cui al Cap. 1 della NS. 1.

Il punteggio per ogni gara verrà assegnato ai primi sei della classifica generale con il sistema

9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1

La classifica finale per l'aggiudicazione del titolo verrà stilata sommando un massimo di 5 punteggi nelle diverse gare valide. A giudizio della CSAI i migliori classificati nel Trofeo Nazionale saranno promossi d'ufficio in prima categoria e pertanto non potranno più gareggiare in Formula Italia ed agevolati per l'eventuale passaggio a Formule superiori.

18 Disposizioni generali.
Per la Formula Italia vigono in quanto applicabili tutte le norme del RNS e suoi allegati.

Il presente regolamento è vincolante per i piloti, organizzatori ed Ufficiali di gara.

Per avere queste prestazioni
la Fiat non vi costringe
a "mantenere"
motori più grossi e costosi

140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare

150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special

160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T

170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400

180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special

ANCAI

sprint
 L'associazione Corridori comunica

Distribuiti così tra i piloti i
DIECI MILIONI di premi ANCAI

Bis di VACCARELLA e la «cavalleria» di MERZARIO

Il campione d'Italia **NINO VACCARELLA** è stato giudicato il «miglior pilota italiano della stagione 1971» dalla Commissione per l'assegnazione dei premi ANCAI presieduta dal comm. Franco Spotorno, presidente onorario dell'ANCAI, Associazione Corridori automobilisti italiani.

Il premio, costituito da una artistica targa in oro massiccio e diploma e denominato «**PREMIO ASCARI - CASTELLOTTI - MUSSO**» verrà consegnato il 13 febbraio prossimo, domenica, nella Sala del Cenacolo al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica (ore 11,45) in via S. Vittore 21 a Milano.

La commissione incaricata ha altresì assegnato il 2. premio assoluto a «**NANNI**» **GALLI** ed il terzo ad Arturo Merzario.

Un'altra settantina di premi, in denaro e medaglie, per un ammontare di circa dieci milioni di lire, è stata assegnata ad altrettanti piloti soci dell'ANCAI: tra essi figurano il campione d'Europa turismo **PICCHI**, il campione d'Italia prototipi-sport **Carlo Facetti**, il campione italiano f. 3 **NADDEO**, il campione assoluto del turismo **POZZO**, e ancora i fratelli **BRAMBILLA, FRANCISCI, FONTANESI, RESTIVO, PIANTA, CASONI, MUNARI, BARBASIO, GAGLIARDI, ZECCOLI, COLZANI, MORETTI, TONDELLI, ZANETTI, NESTI, "PAM", LUALDI GABARDI, GIORGIO**

CARLO, BONOMELLI, NOE' "AMPHICAR", LELLA LOMBARDI, GIAMPAOLO, CANE'.

Taluni corridori, tra cui Andrea de Adamich, benché presi in considerazione dalla Commissione esaminatrice, hanno dovuto essere esclusi — a norma del bando di regolamento — perché non in regola con la posizione di associati all'ANCAI.

La premiazione generale avrà luogo in forma solenne, con la partecipazione delle maggiori autorità sportive e civili, in occasione della consegna del Premio Ascari-Castellotti-Musso a Nino Vaccarella, vale a dire dopo che si saranno esauriti i lavori dell'assemblea nazionale ANCAI che si terranno — come sopra indicato — il 13 febbraio a Milano — a partire dalle 9,30. Il premio Felice Nazzaro, destinato ad evidenziare all'opinione pubblica il pilota che maggiormente si è distinto nella stagione sportiva 1971 per cavalleria e generosità sportiva, è andato ad **ARTURO MERZARIO** con la seguente motivazione: «Impegnato in una tournée sudamericana, interrompeva spontaneamente ogni prestazione agonistica allo scopo di dedicarsi interamente — ed in circostanze difficili — alle complesse incombenze per il rimpatrio della salma di un pilota italiano deceduto in corsa, accompagnando egli stesso il feretro nel lungo tragitto. Significativo esempio di umana solidarietà e di alto senso civico.»

Premio «Ascari Castellotti Musso» ai tre migliori corridori italiani 1971: **Nino Vaccarella**, artistica targa oro e diploma al miglior corridore dell'anno; **Nanni Galli**, artistica targa oro e diploma; **Arturo Merzario**, artistica targa oro e diploma.

Premio «Lorenzo Bandini»: medaglia d'oro e L. 100.000 cad. (in ordine alfabetico) a: «**Amphicar**», Arlini, Bertoni, Bologna, Caglini, Finotto, «**Mascaleras**», Noè, Tamburini, Tominz Donatella.

Premio per i corridori Formula 2: **Brambilla Ernesto**, L. 250.000 e medaglia d'oro; **Brambilla Vittorio**, L. 150.000 e med. d'oro; **Francisci**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori Formula 3: **Naddeo**, L. 200.000 e medaglia d'oro; **Giorgio**, L. 150.000 e med. d'oro; **Fontanesi**, L. 100.000 e med. d'oro; **Fossati**, L. 100.000 e med. d'oro; **Pesenti Rossi**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori «Gran Turismo»: **Restivo**, L. 200.000 e medaglia d'oro; **Mirto Randazzo**, L. 150.000 e med. d'oro; **Schoff**, L. 150.000 e med. d'oro; **Bonomelli**, L. 100.000 e med. d'oro; **Monti**, L. 100.000 e med. d'oro; **Moncini**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori «Turismo»: **Picchi**, L. 200.000 e medaglia d'oro; **Pozzo**, L. 200.000 e med. d'oro; **Pianta**, L. 200.000 e med. d'oro; **Zanetti Lire**, L. 150.000 e med. d'oro; **Santucci**, L. 150.000 e med. d'oro; **Campanini**, L. 100.000 e med. d'oro; **Chiaramonte Bordonaro**, L. 100.000 e med. d'oro; **Gatti**, L. 100.000 e med. d'oro; **Garrone**, L. 100.000 e med. d'oro; «**York**», L. 100.000 e med. d'oro; **Rosselli**, L. 100.000 e med. d'oro; **Stefanelli**, L. 100.000 e med. d'oro.

L'ASSEMBLEA il posto giusto

Domenica 13 febbraio 1972 alle ore 10, a Milano, presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica - Via S. Vittore, 21 - avrà luogo l'Assemblea annuale dei Soci A.N.C.A.I. con il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- relazione morale del Consiglio Direttivo
 - conferma di due nuovi Membri del Consiglio Direttivo
 - relazione finanziaria (consuntivo 1971 e preventivo 1972)
 - programma attività 1972.
- Ogni Socio, a termini di Statuto, può rappresentare per delega tre altri Soci.

Data l'importanza dell'Assemblea si fa affidamento sulla presenza totalitaria degli associati, che è opportuno non si dedichino solo ai loro problemi personali (come accade spesso), ma s'interessino anche di quelli della comunità, partecipando alle assemblee associative.

Alle ore 11,30 (con ingresso libero anche ai non soci) al termine dei lavori dell'Assemblea verrà effettuata la distribuzione dei **PREMI A.N.C.A.I. 1971**. Seguirà un vermouth d'onore.

Premio per i corridori «Sport e prototipi»: **Carlo Facetti**, L. 250.000 e medaglia d'oro; **Nesti**, L. 150.000 e med. d'oro; **Casoni**, L. 100.000 e med. d'oro; **Gagliardi**, L. 100.000 e med. d'oro; **Lualdi Gabardi**, L. 100.000 e med. d'oro; «**Pam**», L. 100.000 e med. d'oro; **Pilone**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori «850»: «**Pi-Bo**», L. 100.000 e medaglia d'oro; **Lombardi Lella**, L. 100.000 e med. d'oro; **Ciccozzi**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori «Formula Monza»: **Tagliabue**, L. 100.000 e medaglia d'oro; **Rosei**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio per i corridori Rallies naz. ed internaz.: **Munari Sandro**, L. 200.000 e medaglia d'oro; **Barbasio**, L. 150.000 e med. d'oro; **Trombotto**, L. 150.000 e med. d'oro; **Bisulli**, L. 100.000 e med. d'oro; **Cavallari**, L. 100.000 e med. d'oro; ai «**navigatori**»: **Mannucci**, L. 100.000 e med. d'oro; **Eisendle**, L. 100.000 e med. d'oro.

Premio «Regolarità sprint»: Medaglia d'oro e L. 100.000 cad. a «**Giampaolo**» **Pittoni Leo**, **Polese Pietro**.

Premio «Regolarità»: Medaglia d'oro grande a **Canè**, **Imerito Luigina**, **Garaffa**, **Pavanello**.

Premio per attività all'estero: Medaglia d'oro grande a **Colzani Luigi**, «**Pooky**», **Zeccoli**, **Moretti**, **Tondelli**.

Premio «Felice Nazzaro»: per cavalleria e generosità sportiva, medaglia d'oro grande con contorno a **Arturo Merzario**.

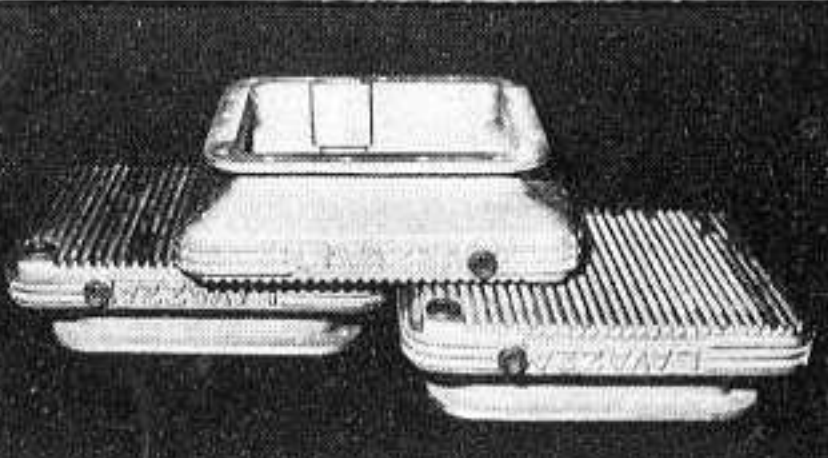
IL TEAM 971 a Torino

TORINO - Alcuni piloti in attività di servizio perseguono il fine di avviare, aiutandoli, altri giovani alla carriera agonistica, hanno fondato il «**Team 971**» che inizia quest'anno la propria attività. Dicono: «*team, vuol dire squadra e cioè un gruppo relativamente piccolo di persone, ma con intendimenti e propositi ambiziosi*». In effetti possono offrire ai soci due tipi di assistenza: tecnica e burocratica. La prima viene esplicata da una piccola équipe di tecnici che dispongono di un attrezzatissimo furgone per assistenza nei rallyes e in tutti gli altri tipi di gare; la seconda da una espertissima segretaria.

Offerta speciale ai Soci del CLUB AUTOSPRINT

LA COPPA CHE VINCE LE CORSE

Prezzo listino	L. 16.000
SOCI CLUB	L. 10.000
lettori AUTOSPRINT	L. 12.000
+ spese di spedizione L. 850	



OFF. PIERO LAVAZZA
 via U. Foscolo 4 - Tel. 90 91 54
 RIVALTA TORINESE



Campioni lombardi premiati a PAVIA

PAVIA - I campioni degli AC lombardi sono stati premiati nel corso di una riunione conviviale organizzata dall'Automobile Club di Pavia. E' la prima volta che avviene questo riconoscimento dopo un ciclo di gare alle quali hanno partecipato ben trecento piloti, dei quali 191 si sono classificati. La lieta serata (anche se molti discorsi sono stati fatti) è culminata con la premiazione dei piloti che si sono aggiudicati i titoli nelle seguenti categorie e classi: **Velocità**: **Vittorio Brambilla** (F. 3), **Lella Lombardi** (F. 850), **Domenico Tagliabue** (F. Monza), «**Noris**» (gr. 6), **Ennio Bonomelli** (gr. 5), **Giorgio Schön** (gr. 4), «**Linus**» (gr. 3), **Martino Finotto** (gr. 2), **Carlo Gian** (gr. 1); **Rallies**: **Arnaldo Bernacchini** (seguito da **Ferdinando Tecilia**); **Regolarità sprint**: **Claudio Haupt**.



Il campione sociale della Varazze Corse, **Leopoldo Bonini** taglia la torta offerta, con gli altri premi, al capofila della graduatoria. La dividerà con **Saccone, Cattaneo** e **Rocca** terminati alle sue spalle. A destra: l'«angolo delle dame» alla premiazione della Varazze Corse. Le quattro gentili rappresentanti femminili della scuderia ammirano sorridenti la coppa che è stata loro consegnata



La VARAZZE spera nella FORD

Giugno campione senza rivali della NISSENA



Il prof. **Giovanni Cimino**, delegato provinciale del CONI, premia il campione sociale 1971 della «**Nissena**», **Carmelo Giugno**. Alle spalle dei due, il d.s. **Salvatore Tornatore** (con occhiali) e il consigliere ing. **Calogero Dell'Utri**

CALTANISSETTA - Sono stati premiati a Caltanissetta i piloti della Scuderia Nissena, un sodalizio che puntualmente al tirar delle somme riesce a presentare un bilancio agonistico sempre ampiamente attivo per l'impegno e l'efficacia del proprio soci.

Il linguaggio delle cifre è forse il più esplicito per dare una dimensione all'attività svolta. Nel corso del '71 le presenze in gara sono state 120 che hanno fruttato 88 piazzamenti con 12 primi di classe, 11 secondi e 7 quarti.

Anche nella trascorsa stagione a tenere le redini organizzative, con la qualifica di direttore tecnico sportivo è stato il bravo **Toti Tornatore**, mentre la presidenza è stata di **Giuseppe Giliberto** con **Michele Tornatore** alla vice presidenza.

Il migliore in assoluto è stato, tra i piloti, il sempre presente **Carmelo Giugno**, autentica «**leggenda** che corre». Giugno è il personaggio numero uno dello sport motoristico a Caltanissetta, e ha alle spalle una carriera particolarmente ricca e proficua, che lo ha visto spesso al via di competizioni di levatura internazionale come la Targa Florio. Il campione assoluto, ha totalizzato 42 punti, precedendo di 6 punti **Antonino Ferraro**, meritato «**delfino**».

I successi di classe sono andati ad **Antonino Bracco** nel turismo gruppo uno, seguito da **Michele Guarino** e **Giovanni Cembalo**, a «**Jimmy**» (alias **Alfio Vitale**) nel gruppo due, davanti a **Giuseppe Valenza** e **Ugo Gerbino**, a **Francesco Zaccaria** il GT gruppo 3, ad «**Athos**» il gruppo 4; le sport, come si è detto, hanno visto emergere **Giugno**, e infine nei prototipi «**Geronimo**» è riuscito a sopravanzare **Pastorello**.

Per il '72 l'ottimo **Toti Tornatore** e i suoi ragazzi non nascondono programmi ambiziosi, e, conoscendo la loro serietà, c'è da credere che anche la prossima stagione di corse per la «**Nissena**» sarà un'annata ricca di meritate soddisfazioni.

g. m.

Mario Fenzi

Come è stata «corretta» la classifica

A prova di foto il Trofeo Novolan

Il tavolo d'onore allo Sporting Club in occasione della consegna dei premi Novolan-Autosprint. Il presidente della CSAI ing. Rogano si congratula con i vincitori. Alla sua destra il sen. Cornaggio Medici e alla sinistra il comm. Giambertone e Lella Lombardi prima ex-aequo insieme ad Adelmo Fossati

Per CASONI LOLA 8200 della «Brescia»

Concluso, come da noi già annunciato, l'accordo con CASONI che correrà la Interserie con una LOLA-CHEVROLET 8200 preparata da Bonnier, la BRESCIA-CORSE ha in questi giorni definito anche il programma con le vetture Sport di media e piccola cilindrata. Infatti, il forte sodalizio bresciano ha acquistato da Osella DUE LOLA, un T 290 da equipaggiare con il motore Abarth 2000, ed una T 212 con motore Abarth 1300. La due litri dovrebbe essere affidata a CARLO ZUCCOLI ed a «PAM», mentre la 1300 avrà come probabili piloti «GIBI» (che così farà il suo rientro alle corse) ed ANTONIO VIMERCATI, che nella scorsa stagione si è messo in luce al volante delle Fiat 128 1150 e 1300.

Inoltre, la Brescia-Corse ha stipulato un speciale contratto con Osella per cui il preparatore torinese metterà a disposizione due LOLA-ABARTH T 290 da affidare a CARLO FACETTI e FRANCO PILONE per gare dell'Europeo Marche 2 litri ed Europeo della Montagna. Nell'accordo, rientra anche una ABARTH-ABARTH 2 litri aggiornata '72 che Osella metterà a disposizione di piloti (da designare) della Brescia-Corse per la Targa Florio.

MILANO - A classifica finale già delineata e comunicata agli interessati per il Trofeo Novolan-Autosprint 1971, sorgono le contestazioni. Legittime come vedremo, nonché in tempo — una decina di giorni prima della data fissata per la consegna dei premi — da parte dei diretti interessati per far valere le loro ragioni. Di conseguenza si ha una riunione convocata d'urgenza presso l'ufficio sportivo dell'Auto Club Milano; ci sono: il ragioniere Ottorino Maffezzoli, per l'Auto Club Milano, il giornalista Cesare Facetti per l'ANCAI, il comm. Marcello Giambertone per la Federauto e anche quale comparsa all'organizzazione del Trofeo, il dr. Roberto Angiolini per la FISA, il ragioniere Roberto Binetti presidente della scuderia Italia quale rappresentante degli interessi del pilota Giancarlo Naddeo, la signora Marise Vigo, rappresentante quelli di Ciccozzi, il sottoscritto per Autosprint. Inoltre vi sono alcuni piloti: Lella Lombardi che è vincitrice del Trofeo alla pari con Adelmo Fossati, Sandro Cinotti e uno dei contestatori, Alceste Bodini, accompagnato dal collega Vairani.

La discussione riguarda la posizione di Naddeo ai fini dell'assegnazione del punteggio ritenuto superiore a quello conquistato e il reclamo di Bodini che invece pretende il riconoscimento, e quindi la relativa attribuzione di altri punti, della validità di una gara contestatagli. La riunione è durata tre ore, durante le quali la precedenza è stata data al caso Bodini, sia per la presenza del pilota alla riunione («gli assenti hanno sempre torto») è stato ripetuto, sia perché la documentazione relativa a Naddeo non era tutta disponibile e inoltre occorreva interpellare telefonicamente alcune persone oltre allo stesso pilota trattenuto a Roma per impegni (e per l'avverso tempo; nevicava da 24 ore sulla pianura padana). Bodini afferma di aver diritto al punteggio della gara del 19 settembre a Monza. Dopo alterne discussioni e spunti polemici, viene sentito per telefono il dr. Saliti, a Roma, che conferma la de-

cisione del tribunale d'appello nazionale a favore del pilota cremonese. Riammesso in classifica, Bodini aggiunge quindi 13 punti ai precedenti 46 assegnatigli e sale al terzo posto del Trofeo Novolan-Autosprint con 59, dietro a Lella Lombardi e ad Adelmo Fossati.

Caso Naddeo. Binetti difende il suo pilota e produce una documentazione fotografica dalla quale dovrebbe risultare che Naddeo nelle prime gare disputate portava le scritte «Novolan» sulle fiancate, come stabilito dal regolamento del trofeo stesso per ottenere l'assegnazione di punti. In realtà, pur adoperando la lente di ingrandimento e pur trattandosi di gigantografie e di un «poster» di Autosprint, non appare niente che possa far risaltare la scritta discussa. Facetti interpella direttamente a casa sua, a Roma, Naddeo, il quale ammette anzitutto che nelle prime due gare era privo delle scritte in discussione «non avendo trovato l'addetto alla distribuzione, in un primo tempo, in secondo luogo, perché l'addetto aveva dichiarato di esserne rimasto sprovvisto». Per cui Naddeo inviava una lettera agli organizzatori del Trofeo proponendo la sua adesione e chiedendo l'invio delle scritte regolamentari. Il pilota romano ne precisa anche la data: 29 aprile. Giambertone produce la lettera, che teneva nella cartella assieme alla voluminosa documentazione relativa al Trofeo.

Dopo lunga discussione, viene deciso che il punteggio assegnato a Naddeo non corrisponde alla realtà, poiché il regolamento in proposito è chiaro. Niente scritte, niente punteggio; nemmeno quello, pur minimo, di partenza: cioè punti 2 per gara.

La decisione suggerisce al ragioniere Maffezzoli un apprezzamento nei confronti di Naddeo «per la sua onesta dichiarazione fatta al telefono, che, pur determinando l'invalidità dell'assegnazione di alcuni punti, è stata fatta coscientemente da un vero gentiluomo, oltre che da un pilota di notevoli capacità, superiori alla media».

**AUTO
SPRINT
K
KARTING**

Le prossime gare

13 febbraio, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5.a prova Torneo d'Inverno; 20, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc; 5 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. 6.a ed ultima prova Torneo d'Inverno.

Corsi varati per «ufficiali»

Il problema di sempre e mai risolto, quello degli Ufficiali di gara, che lo sviluppo delle gare e delle massicce partecipazioni di piloti ha reso più drammatico, sembra che nel corrente anno sia stato finalmente preso di petto dalla Federazione con un'iniziativa autonoma. I primi corsi si avranno infatti a Milano, Sassari, Ancona e Catanzaro, per essere conclusi entro il mese di febbraio con un colloquio-esame per abilitare i futuri commissari sportivi, tecnici, direttori di gara e commissari di percorso. A Milano avranno luogo nella sede della C.S.A.I., gentilmente concessa, per la parte sportiva, curata da Marco Mereghetti, mentre il settore tecnico avrà a disposizione l'officina dei Fratelli Zandermann, che avranno anche le funzioni di «maestri» per i futuri tecnici delle piste.

Il Karting Club Sassari, che ha trovato tanta sensibilità nei dirigenti del locale Automobile Club che, cosa rara, hanno messo a disposizione oltre ai locali per far svolgere i corsi, anche una stanza per la sede permanente del sodalizio sassarese, i corsi saranno tenuti oltre che dal Delegato FIK, dr. Francesco Deidda, da commissari sportivi locali.

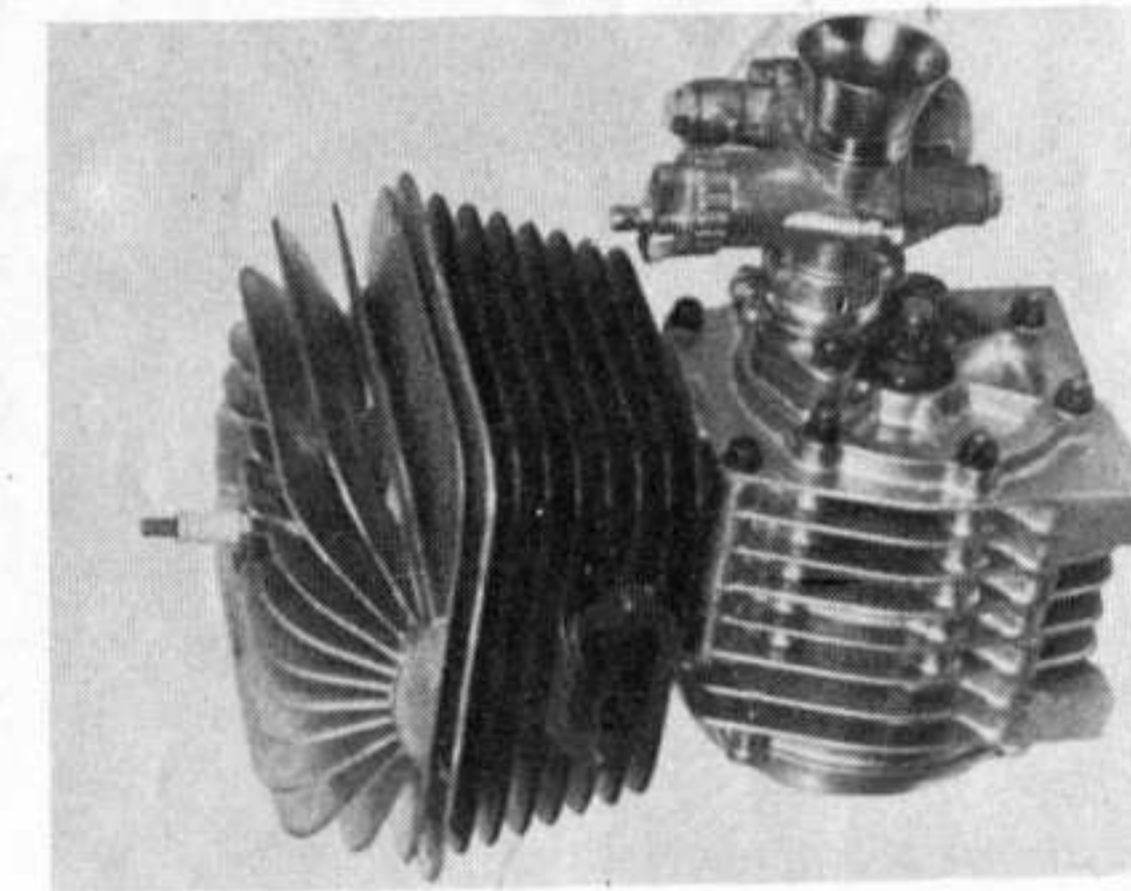
Così a Catanzaro, dove il vice-Presidente dell'Automobile Club, dr. Federato, che è un cultore ed appassionato del settore sportivo karting, sta dando vita ad un'organizzazione a più alto livello, onde assicurare del personale capace per le numerose gare della Calabria.

L'Automobile Club di Ancona, sempre particolarmente sensibile a qualsiasi apertura sportiva, farà svolgere dei corsi che saranno particolarmente curati dal sig. Camillo Rinaldoni e dal dr. Giuseppe Filonzi Delegato FIK. E' un avvio ancora limitato, ma l'essere partiti senza attendere oltre è già positivo anche perché altri corsi seguiranno a breve.

Questo lo si sarebbe dovuto fare fin dal 1960, in buona sostanza lo si inizia con dodici anni di ritardo con l'acqua alla gola e dopo l'amara constatazione che la stagione agonistica 1972 non la si potrebbe condurre in porto con gli attuali organici infarciti di nominativi ormai lontani dal kart o indisponibili.

Altra iniziativa che vediamo veramente positiva è quella che la Federa-

zione ha in animo di attuare e cioè la fornitura ai nuovi commissari tecnici della minima attrezzatura per effettuare con semplicità ed efficacia le verifiche tecniche, croce e delizia di fine gara. Un'attrezzatura che snellerà di molto i controlli con sollievo di tutti.



CT 11: il primo motore 1972

La «GUAZZONI» di Milano ha costruito un nuovo motore Kart, il CT 11. Si tratta di un classico motore con distribuzione a valvola rotante, ma con la caratteristica di avere il cilindro con 5 travasi. Alla Guazzoni assicurano che le prestazioni sono eccellenti soprattutto in campo competitivo e che il prezzo è assai contenuto.

Per l'asfalto di PERGUSA stanziati 187 milioni

PALERMO - Una notizia sull'Autodromo di Pergusa. Sarà infatti presto sistemata la pista che si snoda intorno al circuito del lago. L'assessore regionale sede dello Sporting Club di Monza, nale ai Lavori Pubblici on. Vincenzo Di Caro ha comunicato che l'Assessorato ha stanziato 187 milioni di lire per dotare di un nuovo manto bituminoso sia la pista vera e propria che la stradina di servizio che le gira tutto intorno, per completare i guard-rail e per sistemare le banchine laterali. Oltre che firmare il decreto che stanziava le somme necessarie alla esecuzione delle opere, l'assessore regionale ha autorizzato anche l'Amministrazione provinciale di Enna a bandire le relative gare di appalto.

I lavori di manutenzione erano divenuti indispensabili per permettere all'Autodromo di Pergusa di riprendere quell'attività che come si ricorderà nel 1971 era stata sospesa per il veto della sottocommissione circuiti e sicurezza. Erano pertanto saltati il Gran Premio del Mediterraneo per vetture di F. 2 valido per il Trofeo d'Europa e la Coppa Città di Enna valida per l'Euro-Marca 2000. Si apprende, fra l'altro, che nei giorni scorsi l'ingegner Mingrino ha dato assicurazione alla CSAI che in tempo utile, per il prossimo mese di agosto, verranno realizzate le due varianti richieste dalla commissione circuiti. Il progetto per queste varianti è già stato regolarmente approvato.

g. m.

Il nuovo CD MENECHINA

MILANO - Riunione plenaria alla Scuderia Meneghina 3 F. per l'elezione delle cariche sociali. Dopo la lettura della relazione da parte del presidente onorario sen. Cornaggio Medici, hanno avuto inizio le operazioni di voto che si sono concluse con i seguenti risultati: Anacleto Fontana, presidente; Novaro Guarducci, vice presidente; Dino Montevago, vice presidente; Alfredo Vergani, direttore sportivo; Antonio Colombo, vice d.s.; Marcello Giambertone, segretario; Adriano Fossati, contessa Adriana Braglia, Mario Pensotti, Ermínio Ferranti e A. Fossati, consiglieri.

Dopo le elezioni si è parlato dei futuri programmi della scuderia che, oltre al campionato sociale dotato di tre milioni di premi, prevede l'assistenza di alcuni meccanici ai soci assegnatari delle nuove F. Italia e l'organizzazione, in collaborazione con l'Automobile Club Milano, di alcune competizioni.

PARILLA

motori a valvola rotante
per karting

prodotti dalla IAME s.p.a.

MILANO largo Zandonai 3
tel. 468.155 - 432.415

Una PORSCHE C. 6 per la scuola guida sportiva made in Firenze

FIRENZE - I promotori della scuola guida veloce e il parco macchine: una 128 Scotti Gr. 2, una Alfa junior preparata, una Porsche Carrera 6, attendono gli allievi

tagna, il terzo esclusivamente in pista a Vallelunga. I prezzi, indicativi, sono fissati in venticinquemila lire per la prima parte, quaranta per la seconda, settanta per la terza. E' possibile, dopo una prova di accertamento, saltare il primo corso. Nelle tariffe è compresa l'assicurazione totale, con una franchigia di sole 30 mila lire, i consumi di materiale, la pista di Vallelunga, con la sola esclusione delle spese di trasferta per i due viaggi, nei giorni feriali, a Val-

I campioni pugliesi

BARI - Premiazione congiunta dei soci sportivi dell'Automobile Club di Bari e della Scuderia APULIA effettuata dal presidente dell'AC rag. Michele Foggetti, dal presidente della scuderia dott. Luigi Amati e del presidente della commissione sportiva dott. Vito Vinella. Nel quadro di 143 presenze-gara da parte di 51 piloti in attività, i campioni sociali dell'AC barese sono, per il 1971, Vittorio Bernasconi per la velocità, Luigi La Rovere per la regolarità e Maria Illuzzi per la classifica dame.

I campioni sociali dell'Apulia sono invece: Michele Di Gioia per la velocità, Arturo Stoppato per la regolarità sprint e rallies, Marcello Di Vivo per la regolarità pura, Maria Illuzzi per le dame e i giornalisti Salvatore Lo Presti e Verio Zuccarino per le categorie professionisti e pubblicitari.

lunga per le 2 prove in pista. Coloro che sono interessati all'iniziativa e desiderosi di affinare la loro tecnica di guida possono rivolgersi direttamente all'autoscuola, in via Allori 59, Firenze.

Fra il gruppo di sportivi interessati alla scuola guida sportiva vi è anche il rallyman Fulvio Rubbieri che sta studiando la possibilità di inserire nel corso anche una sezione dedicata ai rallies, in modo da muovere un po' le acque in questo trascurato ma interessantissimo settore. Nell'occasione abbiamo saputo le ragioni che hanno costretto Rubbieri a rinunciare al rally di Montecarlo, dove aveva iscritto una 125 in coppia con «Bermann», e cioè l'improvvisa morte del padre.

Per quanto riguarda «Mascaleros», ora in veste di istruttore, il pilota ci ha parlato dei suoi programmi per il 1972 che lo vedranno impegnato su due fronti. Il primo con un 128 1150 gruppo 2, per le cronoscalate; nel secondo con il Porsche rimesso a nuovo, (in questi giorni la macchina parte per Stoccarda per una completa cura di aggiornamento), per le gare di lunga durata; i progetti sono abbastanza ambiziosi dato che si parla della Targa Florio e addirittura della 24 Ore di Le Mans, se certi contatti si concluderanno positivamente. «Mascaleros», ha poi accennato a qualche gara su un prototipo 1300, in preparazione da Giancarlo Scotti e derivato dalla 128. Ma di questo avremo occasione di riparlare.

Marco Grandini

FIRENZE - Finalmente, dopo tante voci e «si dice», un gruppo di appassionati è riuscito a dare vita ad una serie di corsi di guida sportiva: l'iniziativa è stata portata a termine dall'autoscuola Enzo Pasquini e da alcuni sportivi fra i quali il pilota «Mascaleros» (Porsche Carrera), Sandro Fracastoro (corse in salita nella classe 2600 con un 2300 Fiat), Alberto Rastrelli il più tifoso di tutti, oltre allo stesso Pasquini. Gli ultimi due si limiteranno alle lezioni teoriche, mentre Mascaleros e Fracastoro cureranno in particolare la guida. Il primo corso è già in svolgimento e terminerà nella prima metà di febbraio, mentre contemporaneamente si inizierà il secondo ciclo di lezioni.

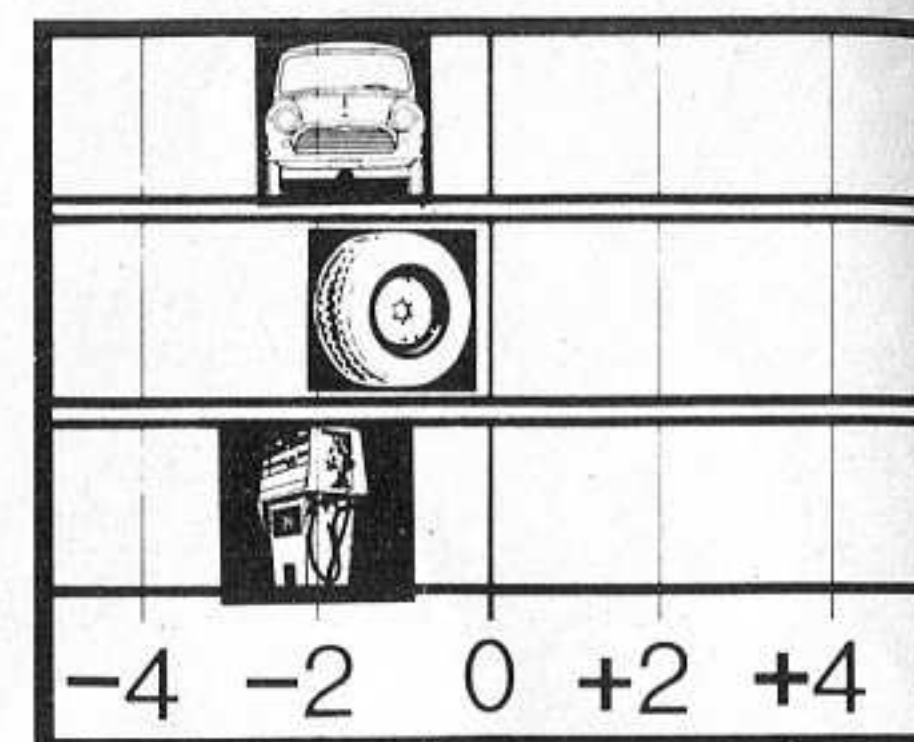
L'iniziativa, che era già allo studio da vario tempo, si propone di offrire tre diversi tipi di scuola guida: il primo su vetture di serie, il secondo su auto sportive e leggermente preparate (Alfa GT Junior), il terzo su una Fiat 128 gruppo 2, (1150 cc., 110 cavalli, 180 orari, autobloccante) messa a disposizione dalla commissione Fiat Scotti di Firenze. Inoltre si sta esaminando la possibilità di usare anche un BMW 2002 preparato.

Come ulteriore «specializzazione», e per coloro che ne saranno all'altezza, la scuola guida veloce mette a disposizione la Porsche Carrera 6 duemila dello stesso Mascaleros. Il primo corso prevede lezioni teoriche e pratiche (alla Pista del Sole), quella della Fortezza di S. Piero a Sieve purtroppo non è ancora legalmente agibile; il secondo guida veloce su percorsi misti autostradali e di mon-



AUTO in BORSA

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



AUTOMOBILI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	SETTIMANA dal 21 gennaio al 27 gennaio					Percentuale settimanale
			Venerdì 21	Lunedì 24	Martedì 25	Mercoledì 26	Giovedì 27	
FIAT	Italia	Milano	2285	2273	2285	2272	2266	-0,83
		New York	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	—
		Zurigo	15.10	15.10	15.10	15.10	15.10	—
		Parigi	20.20	20.10	19.80	19.50	19.20	-4,95
		Francoforte	12.40	12.50	12.30	12.80	12.90	+4,03
FORD MOTOR	USA	New York	72 1/2	71 7/8	71 5/8	70 3/8	72 1/8	-0,38
		Zurigo	283	282 1/2	275	277	275	-2,83
		Amsterdam	860	860	860	875	855	-0,58
GENERAL MOTORS	USA	New York	83 1/4	81 1/2	81 3/4	81	81 1/4	-2,40
		Zurigo	326	326	315	318	315	-3,37
AMERICAN MOTORS	USA	New York	7 3/4	7 5/8	7 3/4	7 5/8	8	+0,83
CHRYSLER	USA	New York	30 1/4	30	29 7/8	29 5/8	30 3/8	+0,41
		Zurigo	115	117 1/2	114 1/2	116	115 1/2	+0,44
STUDEBAKER	USA	New York	39 1/2	39 5/8	39 7/8	39 1/2	39 3/4	+0,63
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	52 3/4	51 1/8	51 1/	52 3/4	52 3/4	—
CITROEN	Francia	Parigi	78.60	81	81.80	81.90	82	+1,78
PEUGEOT	Francia	Parigi	246	245.10	244.90	244	246	—
BMW	Germania	Francoforte	167	168	167	167.50	167	—
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	337	339.50	340	340.50	340	+0,89
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	225	224	226	225.50	225	—
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	139	137,20	135.60	136.50	137	-1,44
		Zurigo	167	167	165	164	165	-1,19
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	288	288	280	290	292	+1,39
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	272	263	271	278	270	-0,74
TOYOTA	Giappone	Tokyo	430	430	430	435	4,35	+1,16

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1726	1736	1745	1739	1730	+0,23
		New York	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	—
		Parigi	14.30	14.80	14.80	14.85	14.85	+3,85
		Zurigo	11.60	11.65	11.75	11.65	11.60	—
		Francoforte	9.80	9.80	9.90	9.95	9.90	+1,02
FIRESTONE TYRES	USA	New York	25 3/8	25 3/8	25 1/2	25 1/2	25	-1,48
GOODYEAR T & R	USA	New York	31 1/4	31	31	30 7/8	30 7/8	+1,20
		Zurigo	124	122	120 1/2	121 1/2	120 1/2	-2,82
MICHELIN	Francia	Parigi	1270	1284	1278	1280	1289	+1,49
DUNLOP	G.B.	Londra	182	171	173	172	171	-6,04
ENGLEBERT	Belgio	Bruxelles	4800	4800	4800	4800	4800	—
CONTINENTAL	Canada	New York	30 1/4	30 1/8	29 7/8	30	30 3/8	+0,41

PETROLIO

SAROM	Italia	Milano	857,50	857	857	860	851	-0,76
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	76 1/4	74 1/4	74 5/8	74 7/8	75 3/4	-0,66
		Zurigo	300	296 1/2	288	290 1/2	290 1/2	-3,17
MOBIL OIL	USA	New York	55 3/8	55	54 3/8	54 3/8	53 3/4	-2,93
GULF OIL	USA	New York	27 1/4	27	26 3/4	26 3/4	27	-0,92
SHELL OIL	USA	New York	48 1/4	47 1/8	46 7/8	46 3/4	48 3/4	+0,26
		Londra	336	334	328	334	327	-2,68
ESSO STANDARD	USA	Parigi	115	116.70	122.70	119.50	120.50	+4,78
GETTY OIL	USA	New York	84	84 1/4	84 1/4	84 1/4	84 1/8	+0,15
MARATHON OIL	USA	New York	31 1/4	31 5/8	31 7/8	32 1/4	31 5/8	+1,20
TEXACO	USA	New York	35 1/8	34 7/8	34 3/4	34 3/4	34 1/2	-1,78
		Francoforte	212	208	208	208	208	-1,89
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	3990	4010	3985	4040	4020	+0,75
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	14 1/4	13 7/8	13 5/8	13 7/8	13 7/8	-2,63
		Londra	554 1/2	549 1/2	541 1/2	543 1/4	537 1/2	-3,07
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	35 3/8	34 1/2	35 3/8	35 1/4	36 1/4	+2,47
		Londra	18 1/4	18	17 5/8	18 1/8	18 1/8	-0,69
		Zurigo	141	138	135	138	138 1/2	-1,77
		Amsterdam	115.80	113.20	111.50	113.60	114.10	-1,47

Gli indici **AUTO SPRINT**

AUTO	502,—	(-0,38)
GOMME	500,51	(-0,24)
PETROLIO	503,39	(-0,78)

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

Il rincaro del petrolio

Settimana di assestamento per tutti i settori. Quello automobilistico è caratterizzato da una fase di attesa per i bilanci aziendali di fine anno, mentre gli aumenti di prezzo delle vetture sono all'ordine del giorno. L'AUDI-NSU (consociata della Volkswagen) ha aumentato i prezzi del 4%, solamente sul mercato interno, seguendo l'esempio della FORD tedesca (+3,3%), Volkswagen (+4,9%), OPEL (+3,4 per cento), DAIMLER BENZ (+4 per cento), BMW. Da notare che, mentre per la Fiat in Italia non si presenta un futuro tranquillo, per l'aumento dei prezzi ed ora per il riaccendersi delle agitazioni sindacali nell'ambito delle aziende torinesi, il titolo quotato sul mercato tedesco (Francoforte) reagisce in maniera positiva (+4,03%). Ciò in relazione alla nota attiva del bilancio FIAT 1971 riportante una maggiore esportazione delle vetture torinesi nella Repubblica Federale Tedesca.

Il settore pneumatici (-0,24 per cento) è sempre stazionario.

Quello petrolifero, dopo l'accordo del 21 scorso, fra i 6 Paesi produttori di petrolio del Golfo Persico e le 16 Compagnie Petrolifere che ha portato un aumento del greggio dell'8,49%, è in attesa degli sviluppi che tale aumento porterà.

In Italia intanto la sfavorevole congiuntura economica del 1971 fa sentire i suoi effetti negativi anche nell'industria petrolifera. Le raffinerie hanno infatti lavorato una quantità di materia prima superiore solo dell'1,5 per cento circa a quella del 1970 in cui si ebbe, invece, un incremento di quasi il 12 per cento rispetto al 1969.

A cura di Giorgio NONNI

Facciamo i conti in tasca all'industria automobilistica nel momento in cui si apre una nuova fase di lotta sindacale, che chiama in causa anche gli AUMENTI dei PREZZI delle AUTO

Mentre in Europa inizia la presentazione dei nuovi modelli 1972, questa volta con notevole anticipo sulle tradizioni — segno che la concorrenza impone di battere gli avversari sul tempo — nello stesso periodo sono stati appena resi noti i bilanci finali dei grandi complessi automobilistici.

A tale proposito è indubbio che il discorso di fine anno di Henry Ford II, consente di avere un sintetico panorama del cammino percorso dalla industria automobilistica. Viene messo così in evidenza l'incremento produttivo nei paesi ad economia libera: nel 1971 è stato raggiunto un nuovo primato assoluto essendosi arrivati a circa 30 milioni di unità con un incremento del 10% rispetto al 1970 e dell'8% rispetto al 1969.

Il male oscuro della FIAT

Di questi più di 10 milioni di vetture sono state costruite in USA e oltre 14 milioni nei restanti paesi, cifra assai notevole, quest'ultima se si tiene presente che tutta la produzione sale ancora di due milioni di unità se si aggiunge quella degli autocarri.

Le previsioni di Ford sono piuttosto positive per l'anno appena iniziato. Fuori degli USA l'incremento si dovrebbe attenuare, restando tuttavia sulla base del 3 per cento tale cioè da far arrivare la produzione ai 18 milioni circa fra vetture e autocarri. In USA l'incremento dovrebbe essere più elevato perché si può prevedere di superare un complesso di 12 milioni e 700 mila unità. Nel '72 si dovrebbe arrivare su scala mondiale ai 31 milioni di unità.

In questo quadro tanto ottimistico per molti non sembra facile capire il motivo degli aumenti dei prezzi delle auto, aumenti che si stanno verificando a getto continuo. Ma questa necessità che possiamo considerare generalizzata, è dovuta all'incremento dei costi di produzione registratesi soprattutto (almeno per il momento) nelle Case europee. Ha iniziato infatti la Ford italiana con un aumento del 5% seguita dalla Fiat con un altro 5% e poi dalla Citroen + 6,9%, dalla Volkswagen + 4,9%, dalla BMW con aumento medio del 3,8%.

Le difficoltà economiche che hanno portato a questi aumenti interessano soprattutto la casa italiana e quella tedesca.

Il calo della produzione italiana è dovuto a un insieme di cose: da una parte l'esasperazione dei lavoratori e dall'altra la rabbia impaziente di una parte dei cittadini di raggiungere certi livelli di vita nel mito della possibilità di una parità collettiva al di là anche dei meriti singoli. L'Italia è entrata nella lista dei cosiddetti paesi sviluppati negli anni '50-'60 ma le sono mancate molte componenti essenziali per il civile sviluppo di un popolo: scuole e università, case, sistema tributario. La generale arretratezza sociale, in un crescente contesto di prosperità, ha fatto sì che lo scontento — debitamente sollecitato — esplodesse, specie fra le classi lavoratrici.

Invece per quanto riguarda la Volkswagen, i motivi vanno dalla svalutazione del marco a quella della staticità nei modelli.

Comunque si può dire che per quanto riguarda la produzione americana (più di 10 milioni di vetture prodotte) quella giapponese (+ 9,9 per cento rispetto al '70 e con 5.810.774 autoveicoli prodotti) e quella inglese (1.070.000 vetture della British Leyland che rappresentano circa il 40% della produzione automobilistica del Regno Unito e la rinata Rolls-Royce che ha consegnato circa 2.300 unità per un valore di 15.500.000 sterline) l'andamento sia abbastanza positivo.

Dunque per le case europee continentali il discorso si fa più che mai complesso ed è per questo che ci siamo soffermati più profondamente sull'andamento della Fiat e della Volkswagen.

La rivalutazione del marco ha «bloccato» la VW

Il declino della Volkswagen era già iniziato da diversi anni ma solo fra il 1969 e il 1970 ha raggiunto proporzioni notevoli, quando cioè l'utile netto della casa tedesca si è ridotto di oltre il 42 per cento. Nell'anno seguente, nel '71 si è avuto poi un altro calo di circa il 60 per cento. Per il 1972 gli esperti prevedono «cifre rosse» per i bilanci dell'azienda. La più grande casa nel campo europeo delle automobili segnerà cioè un passivo. Secondo i dirigenti il motivo principale di questa crisi è da ricercarsi nella costante rivalutazione del marco, che ha reso più concorrenziali i prezzi delle auto straniere importate e questo soprattutto a scapito degli stabilimenti di Wolfsburg che esportano il 60 per cento delle auto che producono, e che dal 3 al 9 gennaio sono rimasti chiusi (100.000 mila dipendenti fra cui molti italiani, rimasti senza paga) a causa dei grandi quantitativi di auto invendute. Fiat e Citroen all'interno del mercato tedesco, sarebbero le

case che maggiormente avrebbero tratto vantaggio dalla situazione congiunturale della Volkswagen. Nel settore esportativo le difficoltà incontrate dalla casa del «Maggiolino» sono soprattutto di origine giapponese. Infatti le auto del Sol Levante hanno battuto la casa tedesca in USA, Norvegia, Finlandia e Svizzera.

Un altro fattore della crisi è da ricercarsi nella forte ed antieconomica differenziazione dei modelli che vanno dalla Porsche all'Audi 100, dalla Nsu Prinz al «Maggiolino».

Ma la ragione più profonda della crisi va ricercata soprattutto nell'invecchiamento di un tipo di vettura che da 40 anni, salvo pochi ritocchi non ha mai cambiato fisionomia. L'operazione del nuovo modello K 70 non basta.

Leiding, attuale presidente e direttore generale della Volkswagen ha deciso di lanciare entro il 1974 una nuova utilitaria di cilindrata inferiore ai 1000 cc.

La politica dei prezzi della Fiat è stata anche presa in esame da Giolitti e dalle Confederazioni Sindacali che hanno rilevato come nel corso di due anni la Fiat abbia applicato vari aumenti di prezzi ed esattamente: 5% nel gennaio del 1970, 4% nel novembre dello stesso anno, 4,5% nel luglio 1971, e infine un altro 5% nel gennaio 1972. Cioè il 18,5% complessivo. Le organizzazioni sindacali a questo proposito hanno manifestato le loro preoccupazioni per gli effetti che simili decisioni potranno avere sul sistema dei prezzi già assoggettati a molteplici tensioni.

In merito è stato stabilito dal ministro Gava che alcune imprese come la Fiat, dovranno depositare presso il C.I.P.U. (Comitato Interministeriale Prezzi) il listino prezzi, al fine di controllarne le variazioni.

Dal canto suo la Fiat risponde che se al 1. gennaio 1970 un operaio per comperarsi una «500» doveva lavorare

dere aumentare la penetrazione Fiat in Italia, nella CEE e nel resto del mondo. Dovrebbero anche entrare in funzione gli stabilimenti del Sud: Cassino (4000 operai, montaggio della vettura economica), Sulmona (1000 operai, costruzione di guida per auto), Lecce (oltre 2000 operai, macchine per il movimento terra), Vasto (2200 operai, per la costruzione degli apparati elettrici), Termoli (4500 operai, lavorazione meccanica). Una previsione quindi che si aggira sulle 200.000 macchine in più con un aumento in percentuale del 12-13%.

«Il 1971 si chiude in modo sostanzialmente analogo all'anno precedente: registriamo un lieve progresso nella produzione automobilistica, un incremento del fatturato complessivo e un calo nei settori dei veicoli industriali e dei trattori. Non è un bilancio di cui essere fieri — come meriterebbe lo sforzo compiuto dalla più gran parte dei nostri collaboratori — ma resta pur sempre un bilancio in attivo.» Questo, in sintesi, il giudizio di Gianni Agnelli sull'andamento della Fiat nel 1971, anno inferiore all'attesa.

Tuttavia non si deve parlare di una annata tutta nera perché nel secondo trimestre, qualche sintomo di ripresa, rispetto al primo, c'è stato. Infatti la casa torinese è riuscita a frenare l'invasione delle macchine estere e oggi controlla il 7,9% del mercato tedesco (che è notoriamente uno dei mercati più competitivi), il 5,3% in Francia, l'8,2% in Belgio, il 3,2% in Gran Bretagna e il 5,4% nei paesi dell'Efpa. In Italia la Fiat ha chiuso il '71 con una percentuale di immatricolazioni pari al 57% del totale (contro il 55% dell'anno precedente).

Per quanto riguarda gli investimenti, la Fiat è arrivata nel 1971 a 190 miliardi contro i 165 dell'anno precedente. Sempre sui dati diramati dalla presidenza Fiat circa il consumativo 1971 è opportuno rilevare la preoccupazione dei circa 100.000 azionisti i quali per il terzo anno consecutivo si trovano a far parte di una società che dovrà scegliere fra un prelievo delle riserve e una riduzione del dividendo ai suoi azionisti. Gli utili netti infatti potranno risultare per la terza volta insufficienti a corrispondere ai risparmiatori italiani proprietari di azioni Fiat il compenso al loro investimento e pertanto, la decisione della società di aumentare i prezzi viene accettata perché l'attività industriale non deve trasformarsi in beneficenza ma tendere a remunerare il risparmio investito. Ma questo significa, da un punto di vista strettamente capitalistico-finanziario, che la società non è nel pieno fulgore economico come negli anni d'oro di Valletta. Il gigante industriale italiano, in sostanza, ha cambiato la sua dimensione: è diventato più che mai un fenomeno politico-sociale e come tale potrebbe finire per sfuggire di mano ai suoi naturali esponenti per cadere nel calderone dell'organigramma industriale di Stato, con tutte le complicazioni per l'effettivo sviluppo aziendale e la validità della produzione che hanno dimostrato le consimili fabbriche automobilistiche nei paesi dell'Est tanto da essere costretti a ricorrere alle industrie europee a carattere capitalistico.

Tutto sommato nel settore occupazionale Fiat c'è stato un aumento di impiego di circa 10.000 unità nel settore autoveicoli, mentre gli altri settori resteranno ai livelli pressoché attuali. La realtà in sostanza è che, in un momento in cui quasi tutta l'industria italiana sembra sia in stato di letargo, se la maggior azienda italiana fa investimenti pari al 14,5% del suo fatturato, può sperare nonostante tutto in un minimo di sicurezza. Ma certo che l'ingolfarsi delle situazioni negative può cambiare tutto. Non dimentichiamoci che proprio in questi giorni sono riprese le agitazioni sindacali, anticipo

Dal 1899 a oggi

1899 - Nasce la Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino. Il capitale della società è di lire 800.000.

1900 - Escono dalla fabbrica di corso Dante le prime 24 automobili Fiat.

1907 - Giovanni Agnelli prende le redini della società per darle maggior impulso e comincia a costruire le prime auto da corsa.

1910 - Iniziano le competizioni con altre Case come la Panhard, la Peugeot e la Mercedes.

1912 - La Fiat è seconda a Indianapolis.

1915 - Alla vigilia della prima guerra mondiale la produzione è di 4000 vetture all'anno ed inizia anche quella di motori di aerei e di macchine belliche.

1918 - I comunisti si impadroniscono dopo la guerra della fabbrica, ma dopo una brevissima e disastrosa esperienza di gestione, richiamano Giovanni Agnelli.

1923 - Giovanni Agnelli viene nominato senatore.

1934 - Dopo essersi dedicata ad aver ampliato la sua attività nel settore dei motori marini e ferroviari con il motore Macchi-Castoldi, batte il record mondiale di velocità (500 Km/h).

1936 - Nasce la «Topolino».

1941 - Viene assunto, il professore di economia e tecnica amministrativa Vittorio Valletta, e sette anni dopo era già consigliere delegato.

1944 - Alla fine della guerra i comunisti rioccupano la fabbrica ma questa volta a riprendere il timone della fabbrica è Vittorio Valletta.

1946 - Valletta risana la Fiat, concede paghe per quei tempi eccezionali e ottiene un finanziamento di 35 milioni di dollari dal piano Marshall.

1966 - E' l'anno del più grosso successo di Valletta che costruisce uno stabilimento da 1 miliardo di dollari a Togliattigrad. La vendita delle Fiat raggiunge un ammontare di 1.000 miliardi di lire.

1967 - Muore Vittorio Valletta e gli subentra Giovanni Agnelli, nipote del fondatore.

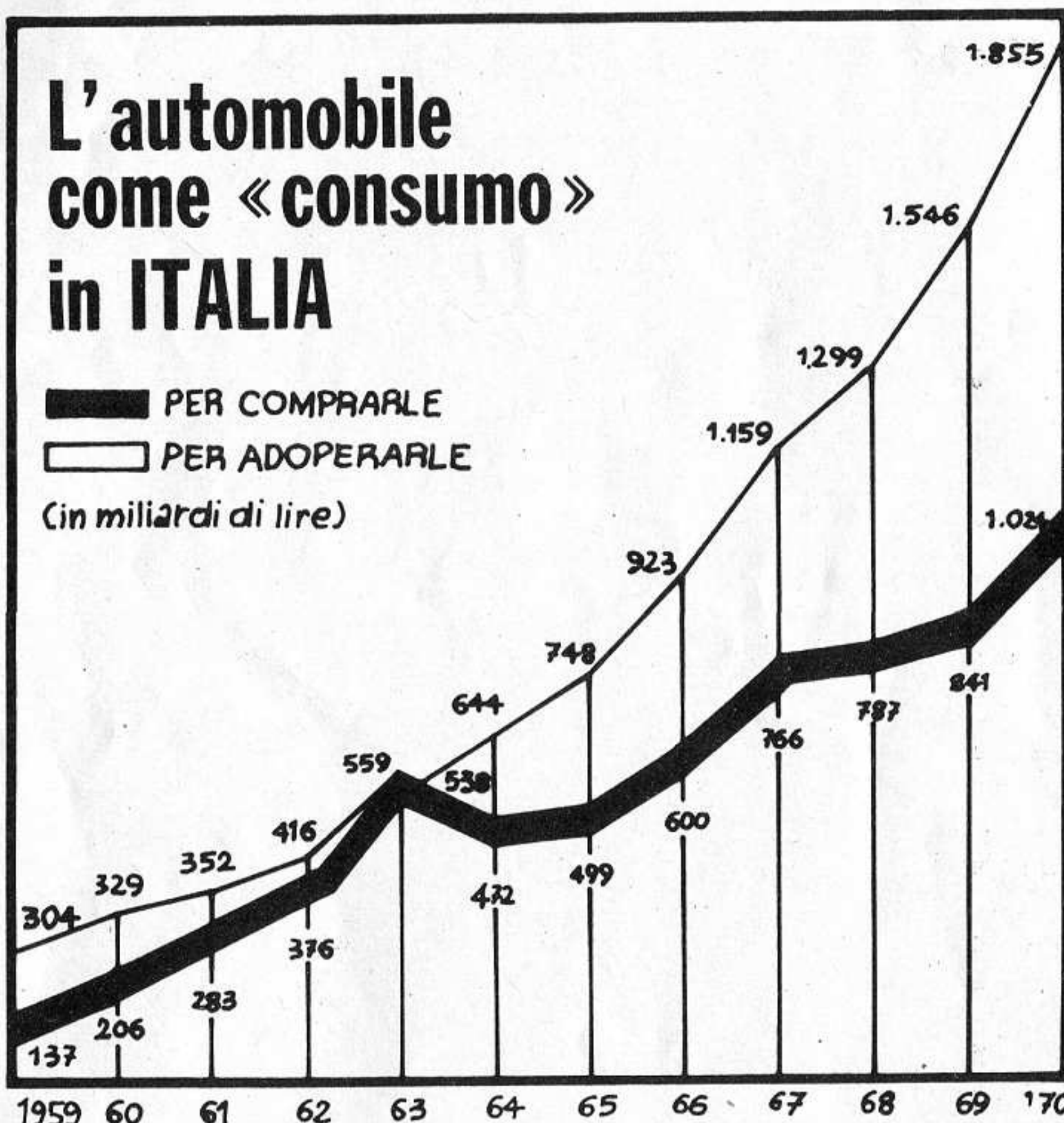
1968 - La Fiat rappresenta il 76% del mercato italiano delle auto e assume il controllo della Citroen.

1971 - Vengono allacciate trattative fra la Fiat e l'americana Deere & C. inerente trattori agricoli e macchine da lavoro, che alla fine dell'anno vengono interrotte. Del gruppo Fiat fanno parte in Italia, Autobianchi, Lancia, Ferrari. Poi esistono partecipazioni e filiali all'estero che comprendono la SEAT in Spagna, la Fiat Concord in Argentina, la Zavod Crvena Zastava in Jugoslavia, la Tofas in Turchia e la Citroen in Francia.

1973 - La Fiat conta di raggiungere la produzione di 2 milioni di auto all'anno.

dei rinnovi contrattuali del temuto nuovo autunno caldo (e il «fantasma» elettorale può diventare realtà proprio in vista di questa pesante scadenza).

Proprio questa incertezza è quella che lascia alcune incertezze sugli umori degli uomini-verice Fiat. E con buona pace dei colleghi che non vedono al di là del proprio naso, si può cominciare bene a capire perché l'avvocato Gianni Agnelli si sente «stanco». Proprio perché ha trasformato la grande azienda «provincialistica» modello Valletta, in una grande realtà mondiale, della quale troppi grandi saloni politici e sindacali, che aspirano a condizionare l'esistenza del «colosso», non hanno la capacità di rendersene conto. Per convincersene basta pensare al modo come è stata demolita la sicurezza economica nazionale, pur nella giusta necessità di una strutturazione sociale più moderna. Come dire: le cose più grandi di loro...



A prezzi correnti, nel 1959 i consumi globali degli italiani erano di 12.994 miliardi; per comperare e usare AUTOMOBILI si spendevano 441 miliardi, cioè il 3,4 per cento. Questa percentuale è salita al 5,4 nel 1965 (1.247 miliardi su 23.263) ed al 7,7 nel 1970 (2.879 miliardi su 37.220). In dodici anni, mentre i consumi globali sono aumentati del 186,4 per cento, la spesa degli italiani per acquistare e utilizzare macchine private è salita del 552,8 per cento.

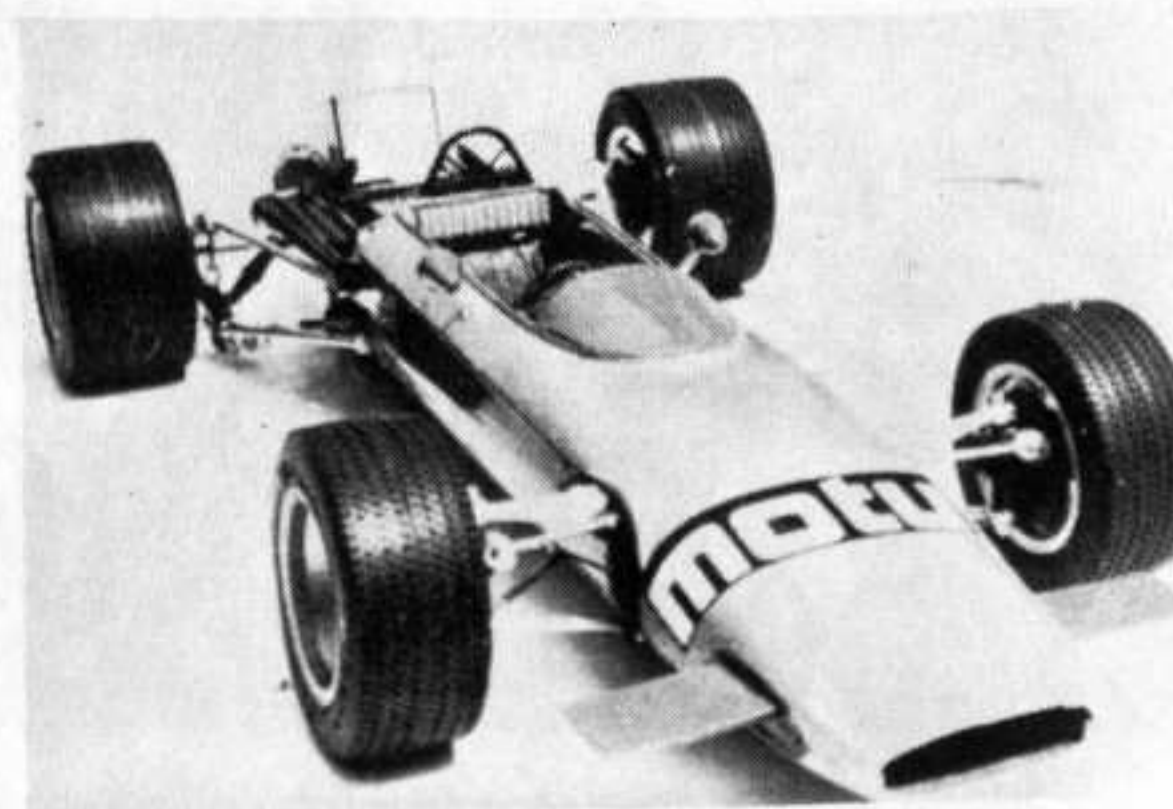
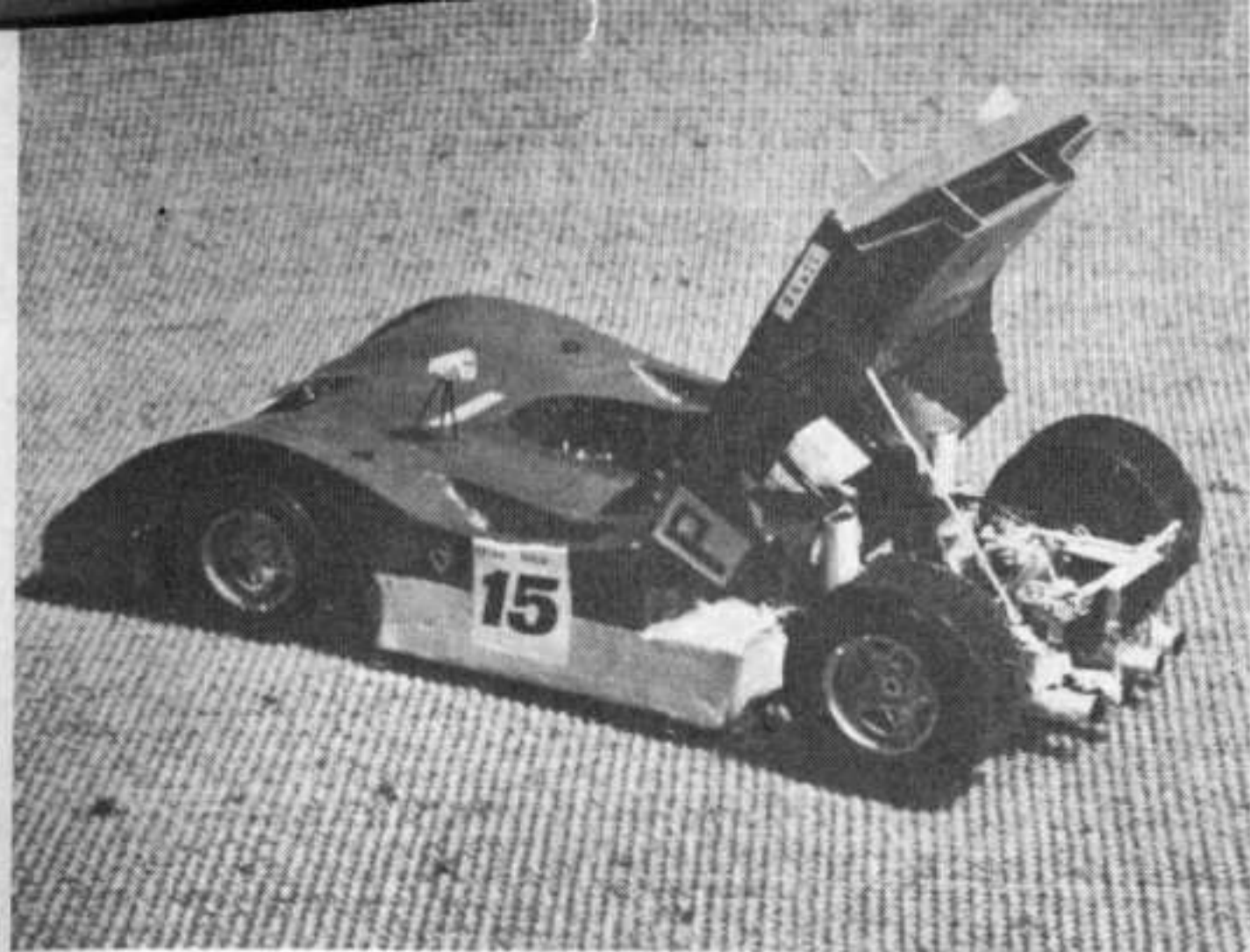
647 ore, oggi, con i prezzi del gennaio 1972 gliene bastano 595. Come si vede, sostiene la casa torinese, oggi sono sufficienti 50 ore in meno di lavoro per comperarsi una «500».

Inoltre dal gennaio '70 all'ottobre '71 i prezzi dei prodotti sono aumentati del 16%, il costo del lavoro del 46% e mediamente quelli di produzione del 25-30%. Poi, sempre nel '71 sono scattati 9 punti di contingenza, e alla Fiat questi 9 punti sono costati 14 miliardi e mezzo.

Senza contare la «vivacità sindacale» degli ultimi tre anni che è stata ricca di un contratto e di due vertenze aziendali.

Quali sono a questo punto i preventivi per il 1972?

L'anno appena iniziato dovrebbe ve-



Il prototipo FERRARI fa «artisti»

«Ferrarista al 100%» come ama definirsi, Giovanni GENNARI da Fossa di Concordia di Modena, ci ha inviato «ora che ha stravinto a Buenos Aires» come scrive, un modellino, scala 1/11, (sopra a sinistra) della Ferrari 312 PB costruito in lamierino d'ottone battuto a mano e realizzato in circa 150 ore. Hanno 15 anni ciascuno Fabrizio GARDELLE e Stefano RANCATI da Piacenza. Ammiratori convinti del «super» Michele Conti, ne hanno voluto seguire l'esempio ed hanno realizzato un minimodello in legno di balsa (sopra al centro) dello spessore di due millimetri, modello che però appare un «incrocio» fra Ferrari ed Abarth (sponsorizzato, fra l'altro, anche dal nostro giornale). Ringraziamo i nostri «fedeli lettori» (e rispondiamo che HEZEMANS ha tagliato il traguardo della Targa Florio 1971 e che le vetture Indy, pur non seguendo una traccia precisa, usano ora cambi a 4/5 velocità).

Un'insalata di Formula 3

TORINO - Ecco un aspirante (fuori misura) alla galleria dei mini-modelli. Il torinese MARCO PISTARINO ha costruito con pezzi di varia provenienza ed altri realizzati in proprio, una Formula 3 in scala 1/12 impiegando, nell'opera, circa quaranta ore lavorative. Indubbiamente la mini vetturessa è stata realizzata con minuziosa cura di tutti i particolari. Peccato non ci abbia detto, il costruttore, se è anche funzionante.



L'ultima VALANGA di nomi allo spoglio

Con l'ultimo, massiccio arrivo delle schede voto, si è concluso il concorso per dare il nome alla «dune-buggy» '72, prodotta dalla ALL CARS AUTOZODIACO di Piano. Oltre 40.000 schede sono arrivate alla segreteria del concorso che sta procedendo allo spoglio catalogando i tagliandi per facilitare il lavoro dell'apposita giuria che si riunirà nelle prossime settimane per scegliere il nome migliore.

Il nostro direttore Marcello Sabbatini, il geometra Mario Zodiaco, titolare della ALL Cars, l'animatore del 3131 radiofonico Franco Moccagatta, il pilota Andrea de Adamich, e il cantante Lucio Dalla sceglieranno tra le migliaia il nome più bello che sarà comunicato su AUTOSPRINT insieme al vincitore del concorso al quale sarà assegnato in regalo la «dune-buggy» nel corso di una manifestazione in coincidenza con la prima corsa all'Autodromo Dino Ferrari di Imola, nei primi giorni del maggio prossimo.

Il lavoro della giuria si preannuncia assai gravoso. Non abbiate fretta, appena la giuria avrà fatto la sua scelta vi sarà subito comunicata. Vi ricordiamo che sono valide per il concorso le schede spedite (data del timbro postale) entro domenica 30 gennaio. Quelle che eventualmente giunsero dopo tale data non verranno esaminate.



Studio Troisi

35 anni di garanzia

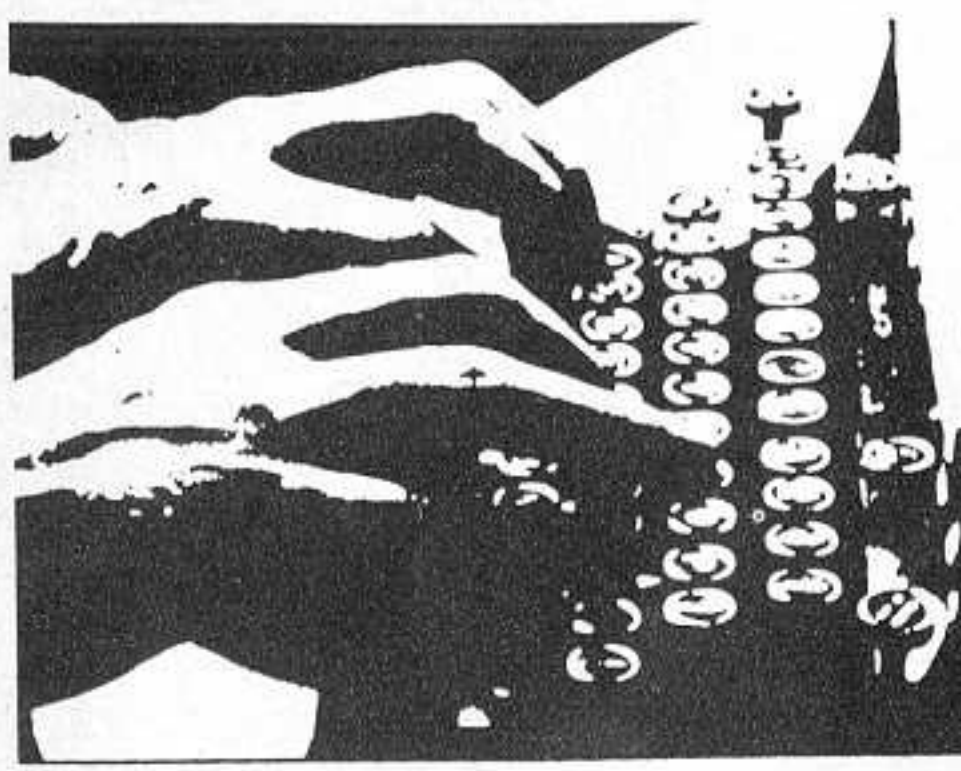
e una presenza tranquillizzante

non c'è industria automobilistica che possa offrire una garanzia così lunga tuttavia è tranquillizzante sapere che dietro la macchina più perfetta c'è sempre un uomo pronto a risponderne ecco perché, 35 anni passati a contatto delle marche più prestigiose e dei clienti più esigenti alla personale guida di un'azienda di sempre più vasto impegno e di più qualificata assistenza costituiscono una sicurezza che si estende oltre i normali confini di una garanzia di fabbrica

JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - AUSTIN - MORRIS - M.G.

bepi koelliker automobili

Milano - Torino - Genova - Venezia Mestre



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**
**AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO**

Il rischio a tavolino

Il 1971 dovrebbe essere un capitolo chiuso. La stagione automobilistica è finita da lungo tempo ed ormai tutte le energie sono protese alle fatiche che attendono uomini e mezzi sulle piste infuocate nella novella stagione ormai iniziata.

Ho detto dovrebbe, perché, non so per quale oscura ragione, il campionato F. F. non ha ancora detto la parola fine alla sua travagliata stagione. Dite la verità, cosa può pensare un appassionato di automobilismo come pretendo di esserlo io? Con quale animo assisterà d'ora in poi alle corse automobilistiche? Lo spettacolo affascinante delle competizioni e delle indavolate bagarre sarà sempre offuscato da un'ombra di sottofondo di intrighi a tavolino.

Qualcuno può e deve far cessare questa situazione che rischia di travolgere nella sua meschinità piloti, macchine ed anche la Ford che così larghi mezzi ha profuso nella sua lodevole iniziativa.

Mario Barlassina - Pavia

Può anche darsi che lei abbia ragione, signor Barlassina, poiché la Ford Italiana avrebbe potuto emettere tempestivamente un comunicato « chiarificatore » riguardo la vicenda del suo campionato di F. Ford 1971.

Con tutto ciò, ci sembra che lei la butti un po' troppo sul tragico. Parole come « intrighi, meschinità » sono veramente fuori luogo. E lo sono perché la risposta la possono trovare (tutti, appassionati, organizzatori e piloti) solo sfogliando il regolamento particolare del Campionato di Formula Ford. Al suo articolo 9, si legge: « Il pilota escluso da una gara perché la sua macchina non è in regola con il regolamento della F. Ford verrà escluso anche dal campionato di cui fa parte la gara in questione ».

Più chiaro di così... E dato che a quattro piloti (Pescia, Bodini, Colombo e Lombardi) è capitato almeno una volta di essere esclusi dalla classifica di una gara per irregolarità tecniche, questi quattro piloti vengono esclusi dal campionato di F. Ford. E' un discorso che abbiamo già fatto da queste pagine, ma si vede che le cose apparentemente semplici sono le più difficili da capire. Quindi lo ripeto, esortando nel contempo anche la Ford Italiana a decidersi una buona volta a dire una parola ufficiale sull'argomento.

IL CONSIGLIERE

Il naso difficile

Egregio direttore, le scrivo per la prima volta dopo tanto tempo che seguo la vostra rivista per esprimere il mio disappunto riguardo una certa politica che da tempo vi guida la mano. L'argomento è vasto, cercherò pertanto di riassumere:

1) Il volto di Ickx alla M.G.M. come idea non brilla ed è uno spreco di spazio; 2) Due pagine di Autosprint-Market sono troppe; 3) Troppo grosse le intestazioni; 4) Le vignette del signor Capa sono troppo grandi e di facile spirito; 5) Niente pubblicità extra-auto (vedi due pagine Motta, una pagina Ronson). Un appassionato che per duecento lire acquista la rivista e ci trova dentro un panettone si chiede se questo non sia il primo passo d'una politica editoriale per lo meno poco gradita. Personalmente pagherei il mio tributo annuale affinché la vostra rivista non venga inquinata da prodotti commerciali di sorta. Allora si taccia sulle Lotus senza nome, sulle BRM-King Size! Lo spazio di una rivista è la vita stessa di questa e la politica per il suo impiego è vitale. 6) Un Autosprint puro, senza « pesche », « lofferie », « sorteggi » alcuni dei quali ricordano lo stile parrocchiale. La mia memoria non è infallibile, ma credo proprio che tutto ciò prima non avveniva.

Allora, signor Direttore, perché non togliamo tante giugiolate e cerchiamo di rendere Autosprint più tecnico, più educativo in senso motoristico-formativo per i giovani, tecnicamente informativo per gli addentrati.

Acquisto tutte le riviste del ramo, anche straniere, e ve ne sono di belle. Questa settimana, poi, mi è capitato sott'occhi un articolo del signor Bruno Nestola a lei indirizzato dalla rivista « Granprix ». Potrebbe dirmi che cos'è questa lunga storia? Voglia scusare la mia invadenza, ma la presente non vuole avere nessuna pretesa, bensì essere soltanto uno sfogo personale per ragione ed in virtù di certe idee ancora e del tutto personali.

Giovanni Verga - Milano

Sì, ha detto giusto, le sue sono idee fin troppo personali (specie per quanto riguarda la « politica editoriale » e la questione della pubblicità), ma noi le idee degli altri le rispettiamo, proprio in quanto tali, poiché vogliamo avere diritto ad avere le « nostre » idee sul come si realizza un giornale come Autosprint.

Potrà sembrare un discorso un poco crudo, ma vede, signor Verga, di buo-

LORETTA - Bologna — Come avrai tu stesso notato, cara lettrice, la Brabham ha ritrovato il posto che le compete negli schieramenti di partenza già dal primo gran premio della stagione, quello di Argentina. A volte basta cambiare pilota o « allenatore » che certe vetture un po' in ombra tornano al vertice, un po' come le squadre di calcio.

MARIO MACARISI - Trieste — Non sappiamo se abbiamo esattamente decifrato il suo cognome, comunque il suo problema ha una soluzione contenuta nell'Annuario FIA 1972, una pubblicazione che contiene i regolamenti aggiornati ed un mucchio di altre cose. Lo può richiedere alla CSAI, via Pola 9, 20124 Milano. Le vetture della Formula Indy non hanno le stesse regole delle Formula 1, ma seguono la regolamentazione dell'United States Automobile Club (USAC).

MARCO GUIDELLI - Bologna — Abbiamo già chi ci « copre » i servizi fotografici, ma in parecchie occasioni abbiamo pubblicato foto scattate da dilettanti o da collaboratori occasionali. Ce ne mandi, purché siano foto di un certo interesse.

MAURIZIO VANGELISTI - Verona — L'idea può essere buona, ma tenga presente che noi abbiamo l'abitudine di pubblicare tutti i dati in nostro possesso, corsa per corsa. Comunque, molte cose le troverà nel numero speciale AUTOSPRINT '71 che uscirà fra breve in edicola. I punteggi Tasmania sono del tipo F. 1. Quando si dice « quattro valvole per cilindro » si intende 2 di aspirazione e 2 di scarico. Quanto al momento di inerzia, questa definizione è normalmente riferita al momento di inerzia attorno all'asse verticale di una vettura, che è tanto minore quanto più le masse periferiche (radiatori, serbatoi, accessori) sono concentrate vicino ad esso, dove già — almeno in teoria — si dovrebbero trovare le masse principali, come motore, cambio e passeggeri. Più il momento di inerzia è basso, e più la vettura è maneggevole.

SILVIO MOSER - Bollate (Milano) — Lei, caro amico omonimo del pilota ticinese, non è un buon lettore di AUTOSPRINT - Se lo fosse, avrebbe saputo che anche gli organizzatori argentini hanno saputo il nome ed il numero dei partecipanti; e se fosse un buon lettore avrebbe constatato che la rinuncia Tecno all'Argentina è avvenuta in realtà dal primo numero del 1972.

FELINO DIANI - Filo (Ravenna) e ROBERTO SOPRANI - Ravenna — La vostra è la richiesta di un po' tutti i fotografi dilettanti. Il fatto è che — a parte l'appartenenza ad una delle associazioni specializzate internazionali — per andare a fotografare in pista è necessario farsi dare un permesso, volta per volta, dagli organizzatori della corsa. Fate domanda, può anche darsi che vi accontentino, anche se la cosa è improbabile per il grande numero di richiedenti professionisti, che vengono accreditati da una agenzia o da un giornale.

FAUSTO PELLICCIA - Orvieto (Terni) — L'indirizzo è questo: Trivellato, via Trissino 27-29, Vicenza.

GUIDO CECHET - Trieste — Senta, caro amico, tutti i gusti sono gusti. Noi, per scrupolo, ci siamo andati a vedere i manifesti dal suo amico ritenuti migliori, e ci pare — in tutta sincerità — che sia impossibile fare una affermazione del genere.

Avendo rilevato che in talune occasioni la vettura Ferrari prototipo 312/P è indicata con la sigla PB, gradirei teneste presente che il prototipo Ferrari costruito per il Campionato mondiale Marche '72 è contraddistinto dalla sigla 312/P.

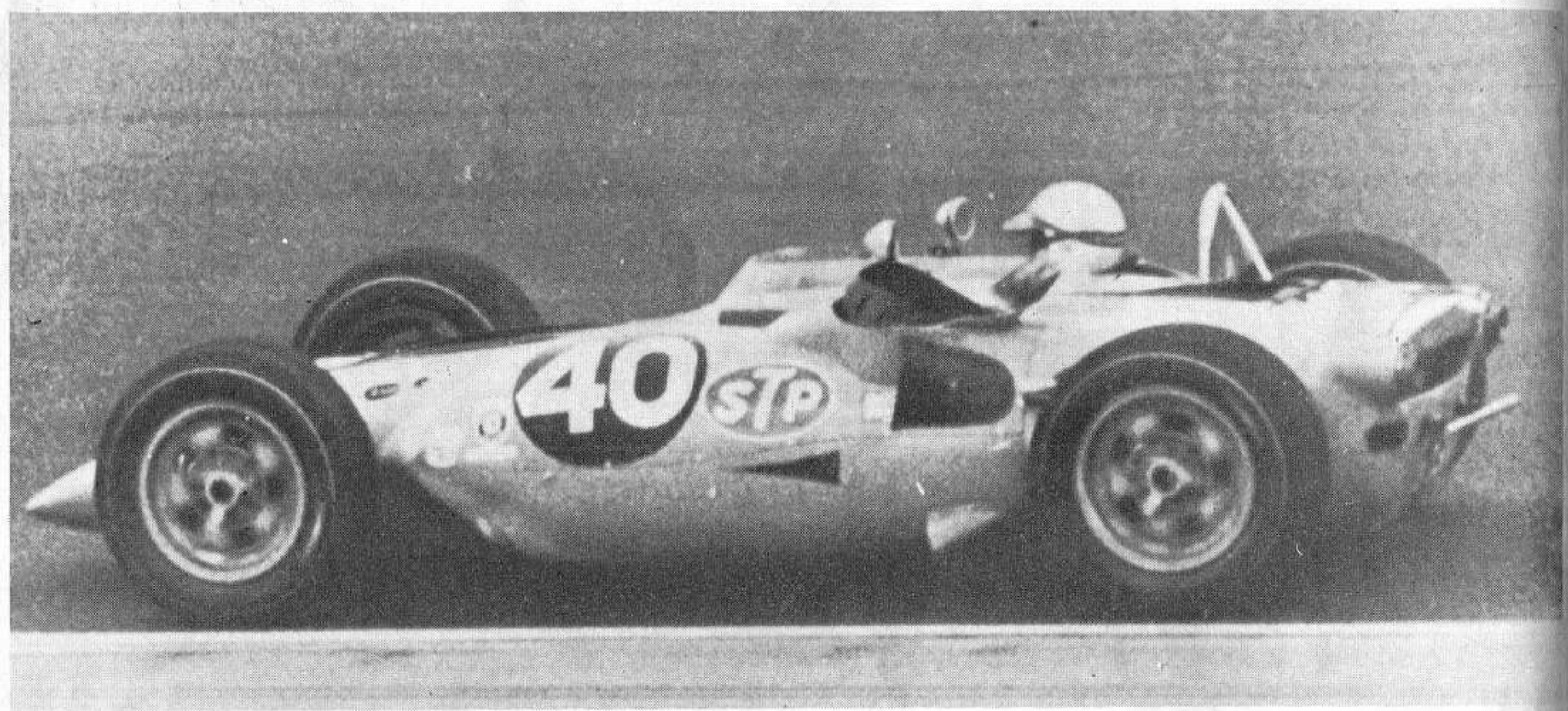
Ritengo opportuna la precisazione onde evitare confusioni, in quanto la lettera B è distintiva delle vetture Ferrari 312 di

Formula 1, delle quali sono state costruite la B1, la B2 e l'attuale B2/72, cui seguirà nelle nostre previsioni la B3.

Grazie e cordiali saluti

Franco Gozzi
Maranello (Modena)

Riceviamo, dal capo ufficio stampa della Ferrari, dottor Franco Gozzi, questa lettera, che ci affrettiamo a pubblicare. Dun-



La turbina di GRANATELLI

Caro Autosprint, vi sarei grato se, attraverso la rubrica « Scriveteci, rimarremo amici » potreste pubblicare la fotografia della STP Oil Teatment Special che corse alla 500 Miglia di Indianapolis del 1967 con alla guida Parnelli Jones, numero di gara 40.

Giorgio Ghidetti - Soresina (Cremona)

Il 1967 fu l'anno-boom della turbina, che con la vettura costruita da Andy Granatelli e pilotata da Parnelli Jones « rischiò » di vincere la più famosa corsa americana. Prima fino a 4 giri dal termine, con oltre 30" di vantaggio, Parnelli Jones si arrestò al box con il cambio in pezzi, e così sfumò la vittoria, che andò alla Coyote-Ford di A. J. Foyt.

La STP a turbina, mossa da una turbina Paxton da 550 CV, fu comunque classificata al sesto posto.

ne intenzioni è lastricato l'inferno. Come ha spiegato così bene il (concorrente) Nestola — a proposito, la risposta del nostro direttore l'avrà letta — la nostra « politica » è quella di vendere il giornale. E vendere il giornale significa interpretare i desideri della maggioranza dei lettori i quali, con la loro « risposta », offrono la controprova del fatto che noi confezioniamo il prodotto giusto. Con quel tanto di attualità, quel tanto di informazioni fresche, quel tanto di tecnica e quel tanto di « varietà » e anche quel tanto di parrocchiale che secondo lei sono le iniziative per tenere vicini i lettori.

Non sono i pochi eletti di naso difficile, gli « addentrati » come dice lei, che ci interessano; ma i molti, più spontanei nella loro passione, che magari ci scrivono accusandoci di essere troppo « tecnici » certe volte. Siamo convinti di fare molto per la maggio-

ranza, anche di « istruirli » per quanto possiamo, ma per far questo non dobbiamo tediarli.

Questo è un discorso che facemmo già ai tempi di Auto Italiana e, se abbasso dato retta ai consiglieri come lei, forse le parti si sarebbero invertite fra la nostra e la ex rivista romana.

LA PROTESTA

Il prof. LIPPI e la GABRIELA

Leggo sul numero 2 del 10-1-72 di Autosprint l'articolo di Gabriela Noris « Mandiamo a scuola i nostri piloti » nel quale testualmente è detto: « Tra l'altro dopo gli esperimenti della Centro Sud e di Lippi a Valle-

lunga, fatti per dare l'impressione d'imparare ad andare in una settimana in F. 1, ora abbiamo una scuola che ricalca per esperienza di chi la conduce, le orme di Russell e Magny-Cours, ed è quella di Morrogh ».

Mi permetto osservare: — La tua gentile collaboratrice avrebbe potuto almeno documentarsi. La Centro Sud si avvaleva quale istruttore di Piero Taruffi, non forse conosciuto alla sig.na Noris giornalista degli anni '70.

— Quanto alla scuola piloti « Luigi Musso » di Vallelunga, nata sotto il patrocinio dell'Automobile Club Roma prima e della S.A.C.I. poi, si è avvalsa per circa cinque anni (un esperimento piuttosto lungo direi) della mia modesta collaborazione. Ho avuto più di 200 allievi tra i quali, Natili, Deserti, Patria e molti altri che sarebbe lungo elencare. I corsi venivano svolti con un minimo di 10 lezioni

POSTA
POSTA
POSTA
POSTA

FERMO POSTA

AUTO
SPRI
NT

GIOVANNI GUARNERI e MICHELE PARALINO - Caltanissetta — La vostra idea non è male, ma non è nuova. Comunque, siamo ancora molto lontani da una soluzione del genere, anche se ci risulta che le case di pneumatici la stiano già sperimentando.

MARCO BROGLIA - Milano — Innanzi tutto, complimenti per il tuo accurato lavoro. Non dubitiamo che sia interessante, ma forse non è proprio di facilissima comprensione, cioè è un poco complicato.

TONINO PIRISI - Rixensart (Belgio) — Le varie case costruttrici di monopoio o di macchine sport traggono i finanziamenti per il proprio lavoro da varie fonti. Vi sono industrie private, come la Ferrari, che si è abbinata alla Fiat; industrie che hanno finanziamenti statali, come l'Alfa Romeo ed in parte la Matra, che ora ha un abbinamento con la Simca-Chrysler. Altre case cercano finanziatori di qualsiasi genere, come la McLaren che si è legata alla Yardley, la BRM con la Marlboro, la Tecno con la Martini e Rossi, la Lotus con la Players. Naturalmente, nell'ambito delle gestioni sportive, vi sono anche tutti i case petrolifere e di pneumatici, e poi i premi e gli ingaggi.

LUCIANO BORGHI - Milano — L'indirizzo della Brescia-Corse è questo: via XXV Aprile 14, 25100 Brescia. Il circuito di Mosport Park è in Canada, nello stato dell'Ontario, vicino a Willowdale a 90 km ad est di Toronto; il Mont Tremblant è in Canada, vicino a St. Jovite nello stato del Quebec, 120 km a nord-ovest di Montreal; Watkins Glen è negli USA, 350 km a nord-ovest di New York; Mid-Ohio è negli USA, vicino a Lexington, 100 km a nord di Columbus; Donnybrook è negli USA, vicino a Brainerd, 160 km a nord-ovest di Minneapolis; Edmonton è in Canada, nella provincia dell'Alberta, vicino alla città di Edmonton; Laguna Seca è negli USA, vicino a Monterey, 140 km a sud di S. Francisco; Riverside è negli USA, vicino all'omonima cittadina, 40 km ad est di Los Angeles.

ALBERTO ARCANGELI - Roma — Scriva alla Nardi, via Vincenzo Lancia 8, telefono 331.558, 10141 Torino, per tutte le informazioni che le interessano.

CARLO MIRAGOLI - Mazzo (Milano) — L'indirizzo di Clay Regazzoni è il seguente: via Manzoni, Cassarate, Canton Ticino, Svizzera.

FRABE - Este (Padova) — Nella Ferrari 512, lo specchietto retrovisore è applicato, come avete visto, al centro del parabrezza, sopra alla vettura. Orientandolo opportunamente lo specchio, ed alzando lo sguardo, è possibile scorgere ciò che accade dietro attraverso un'apposita finestrella sul tetto.

ROBERTO RIGHETTI - Sirmione (Brescia) — Questi gli indirizzi: Brescia-Corse, via XXV aprile 14, 25100 Brescia; Martini Tecno Racing Team, via Cavalieri Ducati 7/7, Bologna.

que, cari amici, da ora in avanti smetteremo di chiamare la 3 litri Sport della casa di Maranello con la sigla di 312 PB (laddove P stava per « prototipo », e B per « boxer »), e ci atterremo alla denominazione ufficiale di 312 P. Anche se questo dispiacerà molto a Franco Lini, che si considerava un po' l'inventore della sigla PB. Però, ora che ci pensiamo, i prototipi non esistono più e ci sono ora le Sport: non era meglio chiamarla 312 S?

pratiche della durata di almeno un'ora effettiva di guida, ed altrettante ore di lezioni teoriche.

Tengo a precisare alla sig.na Noris che alla fine dei corsi gli allievi dovevano superare un esame alla presenza di una commissione nominata dalla CSAI e della quale facevano parte noti piloti e tecnici. Il nostro fine immediato non è mai stato quello di creare, con questi corsi, piloti di F. 1, bensì di portare a conoscenza degli allievi i giusti presupposti teorici e pratici per una corretta impostazione di guida ed una più esatta conoscenza dei limiti personali e di quelli dei mezzi a loro affidati.

Potrei aggiungere che non ho il piacere di conoscere i trascorsi automobilistici sportivi del signor Morrogh, neanche per sentito dire, ma non mi dilungo oltre ben conoscendo tu, per avermi seguito in tutti questi anni, con quanta passione e preparazione mi sono dedicato a questo lavoro.

Scusate del disturbo e comprendete il mio desiderio di una diversa considerazione non potendo accettare tranquillamente una frase così ingiusta e denigratoria nei miei confronti.

Roberto Lippi -
Modena (Modena)

Quello che Roberto Lippi sostiene è più che giusto, poiché effettivamente non bisogna dimenticarsi di tutto il lavoro che le scuole di pilotaggio degli anni sessanta hanno fatto. In un momento in cui, non ostante le apparenze, l'automobilismo non viveva certo il momento di popolarità che gode ora. Erano tempi più difficili, in cui la «volgarizzazione» di questo sport era un'utopia, ed in cui «fare» dell'automobilismo era estremamente più complesso.

Con tutto ciò, forse gli esempi odierni hanno la possibilità di dimostrare come la gran mole di lavoro appassionato e capace di quei tempi non fosse indirizzata nel verso giusto. Le macchine a disposizione erano di troppi tipi, tutti piuttosto vecchi e già staccate dal contesto tecnico del momento; in pochi giorni si passava all'lievo dalla piccola vettura alla Formula 1 a disposizione della scuola, con il risultato di frastornare quelli che effettivamente avevano bisogno di imparare ed aggiungendo ben poco alle qualità di chi era già bravo. Non c'era, insomma, il rapporto continuo con la macchina che è alla base delle scuole di guida veloce attuali, che si basano su un unico modello sulla guida del quale l'allievo impara tutto quanto c'è da sapere, compresa la scelta dei rapporti ed il comportamento in gara, acquisito attraverso le «gare» che si svolgono fra allievi.

Insomma, uscendo da una qualsiasi delle scuole di adesso, l'allievo prima

DANIELE FORNI - Villa Lugaresi (Svizzera) — Potrà avere tutte le informazioni che cerca rivolgendosi direttamente alla Ecole de Pilotage Winfield, circuito Jean Behra, Magny-Cours 58, Francia.

ALBERTO BAGA - Turbigo (Milano) e TONY SALVADOR - Roma — Scrivete alla segreteria della Henry Morrogh Racing Drivers School, autodromo di Vallerlunga, 00063 Campagnano di Roma.

MARCO MARCHIONNI - Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) — Per disegnare una nuova carrozzeria deve tener conto (è un discorso forse banale...) di certe esigenze meccaniche, cioè di quello che deve «star sotto» alla carrozzeria nuova. Per uno che vuole cominciare, la cosa migliore sarebbe sottoporre le sue creazioni ad una azienda del ramo, ma non nascondiamo che, al livello cui sono giunti in Italia i carrozzieri, bisogna avere delle qualità eccezionali.

ERMENEGILDO CARUGO - Fagnano Olona (Varese) — Una camera d'aria si può gonfiare con qualsiasi tipo di gas, ma, a prescindere dalle complicazioni di reperimento degli altri, l'aria atmosferica è sempre la più adatta.

MARCO MIETRANTONIO - Savona — L'indirizzo che abbiamo del Dagoon's Clan è questo: via Moduponte, San Remo.

GIANNINI AUTOMOBILI - Roma — Siamo spiacenti dell'equivoco, ma in relazione all'appunto da voi rilevato dobbiamo precisare che noi pubblichiamo gli annunci con i testi così come ci vengono inviati da coloro che usufruiscono del nostro servizio. Non possiamo, dato che le inserzioni vengono pagate, permetterci la libertà di modificare i testi, tranne casi particolari. Nel caso in questione, se l'inserzionista aveva scritto «Giannini-Vallerlunga» noi non possiamo farci niente. Al contrario, sarebbe stato nostro dovere inserire l'inserzione sotto la voce «FIAT» e non «ABARTH».

SERGIO CASSANELLI - Vado (Bologna) — In questi casi, noi non possiamo fare da intermediari. L'unica cosa da fare è presentarsi direttamente ad offrire il proprio lavoro, o quanto meno informarsi se si può essere assunti. Ci risulta che alla Tecno cercano dei motoristi già specializzati, ma può anche darsi che serva altro personale. L'indirizzo è: via Cavalieri Ducati 7/7, Bologna.

ENRICO CAPPELLINI - Roma — Di fanali rossi posteriori se ne vedono sempre più spesso, soprattutto dietro le vetture con targhe del nord. Si vede che la paura di venir tamponati supera quella di venire multati, anche se ci sembra che le autorità chiamano un occhio su questo dispositivo di origine tedesca, che non è ammesso dal nostro codice.

PAOLO IOSCA - Milano e ROBERTO MICHELION - Padova — Stewart non parla italiano. Se volete scrivergli, gli farete un piacere facendolo in inglese, ma anche il francese va bene. L'indirizzo di Stewart è: Clayton House, 1268 Begnins (Vaud) Svizzera; quello di Galli: piazza Mercatale 8, 50047 Prato (Firenze).

MARIO MOTTA - Catania — Le prime notizie sul Rally di Sicilia le avrà lette sul numero scorso di Autosprint. Quando ci sarà il regolamento, saremo più dettagliati.

completamente digiuno di automobilismo sportivo è messo in grado di affrontare subito una gara, con la mentalità necessaria, con una vettura simile a quella con cui ha imparato a guidare in pista. E questo, a prescindere dai trascorsi sportivi dell'insegnante.

LA VERTENZA

Una coppa allo sfortunato

Caro Autosprint, ribatto alla lettera degli sportivi ragusani e precisamente Rosario Sghembi, pubblicata sul secondo numero del 1972 della rivista; per precisare che tuttocid che da essi è stato sostenuto è errato.

Infatti, otto cronometri privati (tra cui quello di Bertoni, pilota di F. 3, anch'esso partecipante alla gara, Paternò e Veninata, ambedue piloti) hanno rilevato il tempo del sig. Lauro di 4'37". Desidero precisare, inoltre, che gli spettatori e i commissari di percorso, hanno pensato che il sig. Lauro stesse facendo una «scampagnata domenicale» e non una gara.

Oltre a questo, leggendo la classifica, si può chiaramente constatare che il percorso, data la sua difficoltà, non permette tempi così bassi. Dalla classifica si può notare anche che il divario tra il primo e il settimo classificato è di soli 15".

Crispino: 3'48" (Fiat 128 Rally) e non 3'56" da Lauro dichiarati; Lodato: 3'55"5 (Fiat 128 Rally); Gattuso: 3'56" (Renault); Schimà A. 3'58"5 (Fiat 127); Schimà R.: 3'59"5 (Fiat 127); Jacca: 4'01" (128 Rally); Vapore: 4'02"5 (Fulvia 1300 Rally).

Passando ora all'accusa (ingiusta) mossami, io stesso pochi minuti prima della premiazione ho invitato gli organizzatori a consegnare la coppa che mi spettava come premio di categoria, al sopraddetto Lauro come pilota più sfortunato, ma dalle parole di Rosario Sghembi, navigatore del sig. Lauro, devo dedurre che lo stesso non valuta le «coppette» secondo il significato che hanno ma, secondo il loro peso e la loro dimensione.

Se questa è sportività io non voglio essere più uno sportivo.

Luigi Crispino -
Caltagirone (Catania)

Bene, speriamo in questo modo che la piccola disputa riguardante il vincitore della gara di Rallycross di Caltagirone sia chiusa, con questa replica dell'accusato principale, signor Crispino. Da parte nostra, un'esortazione alla calma, ed un invito a dirimere la questione alla prossima prova del locale campionato.



Cercasi «sponsor» per F. ITALIA

Sono uno dei fortunati al quale i nostri organi sportivi hanno assegnato il primo lotto di Formula Italia.

Quando feci la richiesta non ci speravo molto ed ultimamente stavo abbandonando ogni velleità sportiva visto che nessuno era disposto ad aiutarmi.

La notizia pubblicata da Autosprint riguardo agli assegnatari di questa formula mi ha riaccessato, ma difficoltà economiche mi ostacolano. Sono più di due anni che mi occupo di questo sport che voi definite «costoso», ma la passione mi ha dato il coraggio di affrontare o meglio svilire questo aggettivo.

Ho lavorato presso la scuola di Henry Morrogh come pilota istruttore ed anche meccanico, nonostante io abbia sempre studiato (sono iscritto alla facoltà di legge a Padova).

Beh! non è che io voglia intristirmi, ma è chiaro che non voglio perdere questa occasione.

Ho pensato che voi potreste nelle vostre TUTTESPRINT fare un qualcosa come l'annuncio che vi allego.

In cambio: già qualcuno al mio paese acquista il vostro giornale inoltre ho molti amici in provincia che seguono con passione la mia striminzita carriera, potrei formare un CLUB AUTOSPRINT, che ne dite? Per me è molto importante quello che vi ho chiesto, poiché so quanti leggono il vostro giornale e quindi saranno attirati dalla foto (la mia faccia è conosciuta da molti diversamente il mio cognome). Già in altre occasioni mi avete aiutato, quindi spero facciate lo stesso anche questa volta magari nel prossimo numero poiché il tempo stringe.

Paolo Bozzetto
36042 Breganze (Vicenza)

E' un ben strano destino quello di molti giovani piloti: sognano la nuova monoposto, poi l'ottengono e dovrebbero essere felici. Invece è a questo punto che cominciano i guai, che comincia l'affannosa ricerca dei soldi. Delle trecentomila subito e del 1.600.000 alla consegna della macchina. Sono già parecchie le segnalazioni di questo tipo di «difficoltà»: oltre a Bozzetto altri assegnatari, come Buratti, Revello, Cidò, hanno ora il problema di pagarsi la macchina.

Certo, si dirà, se l'hanno chiesta dovevano prevedere di poterla comperare. E' così, ma è successo che molti hanno regolarizzato la loro domanda di assegnazione quasi senza speranza, o forse pensando — chissà — che la macchina fosse gratis.

Comunque sia, fosse anche un solo caso, è nostro dovere segnalare ed è quello che abbiamo fatto, accontentando indirettamente anche il nostro giovane pilota vicentino. In cambio, caro amico, noi non vogliamo nulla. Se lei troverà l'aiuto che cerca ci basterà la soddisfazione di avervi contribuito. E in bocca al lupo!

La FERRARI TAMYIA

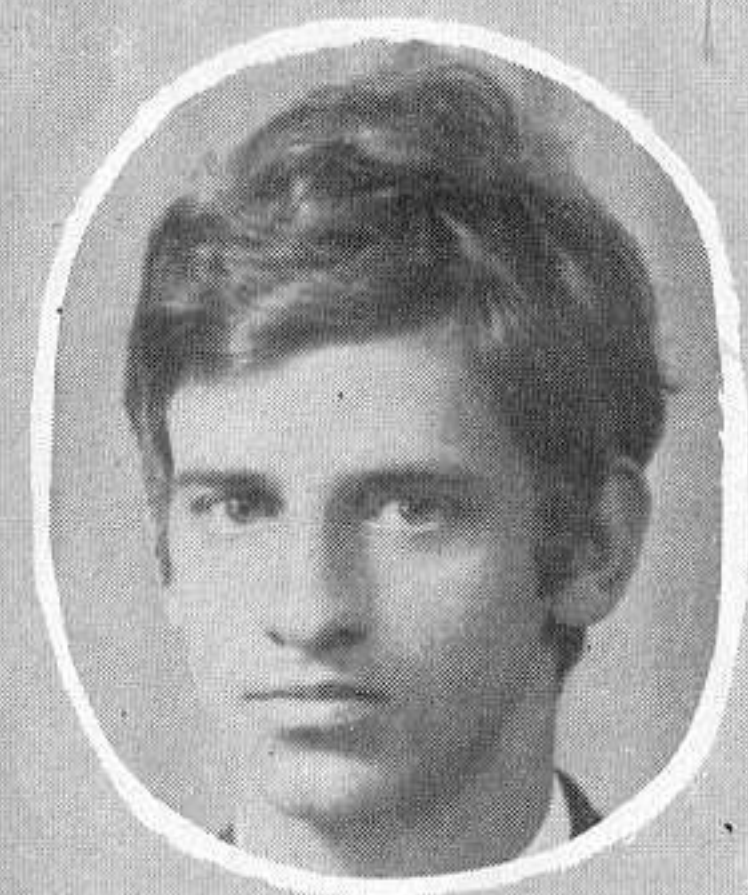
Su Autosprint, qualche settimana fa, è apparso un servizio riguardante un automodello, quello della Ferrari 312 B-1 versione 1970 costruito dalla ditta Yamika.

Dalle foto pubblicate sono rimasto entusiasta di questo modello, e sarebbe mia intenzione potermene acquistare uno. Potreste, a questo riguardo, darmi qualche indicazione su dove trovarlo?

Angelo Testa
Monza (Milano)

Questa è la lettera-tipo ricevuta in questi giorni. Moltissime persone, infatti, ci hanno scritto per saperne di più su quella fantomatica Ferrari della Yamika. In parte la colpa è nostra, dato che la ditta Yamika non esiste. Esiste bensì la TAMYIA, che produce un bellissimo modello in scala 1:12, del costo di Lire 8.000.

E' importato dalla ditta Fantasyland, via De' Filippi 4, Milano, telefono 222508. Al momento la scorta di scatole importate è esaurita, ma dovrebbero giungere in questi giorni le altre confezioni richieste.



UNA SCUDERIA

PER UN PILOTA DI F. ITALIA

L'istruttore-pilota Paolo Bozzetto (assegnatario del 1. gruppo di F. Italia) cerca scuderia o privato disposti all'acquisto per l'imminente campionato.

36042 BREGANZE (VICENZA)
telefono 0445-83.223



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 660.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 725.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max 32 DIN, velocità oltre 130 kmh Lire 735.000
- FIAT-Giannini 128 NP: 2 porte, motore, 4 cilindri, due carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5 potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.430.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 590 Vallerlunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA



20154 MILANO
VIA STILICONE 2
TEL. 33.53.46

OFFICINE MECCANICHE DELTA

ELABORAZIONE MOTORI - RUOTE IN LEGA LEGGERA

comunica ai piloti di F. 3 / F. FORD:

- Siamo a disposizione per la revisione Ford Twin-cam F. 3
- Assetto di vetture di tutti i tipi
- Trasformazione ruote come da nuovo regolamento
- Per i motori F. Ford e ns. campionato le prenotazioni si chiudono il 15-1-72
- Posteggio gratuito ai ns. clienti ed eventuale compravendita.

**AUTO
SPRINT**

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.

Publicità: 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 (arret. L. 400); Abbonamenti: annuale L. 8.000; semestr. lire 4.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 888.4251/2/3/4/5 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 - BELGIO PSR 28 - BRASILE Crs 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. 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; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Ille, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assail Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 35, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO PERMANO 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, 15 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 Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONTAÑORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoraima (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



Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

L'eccezione ISSIGONIS

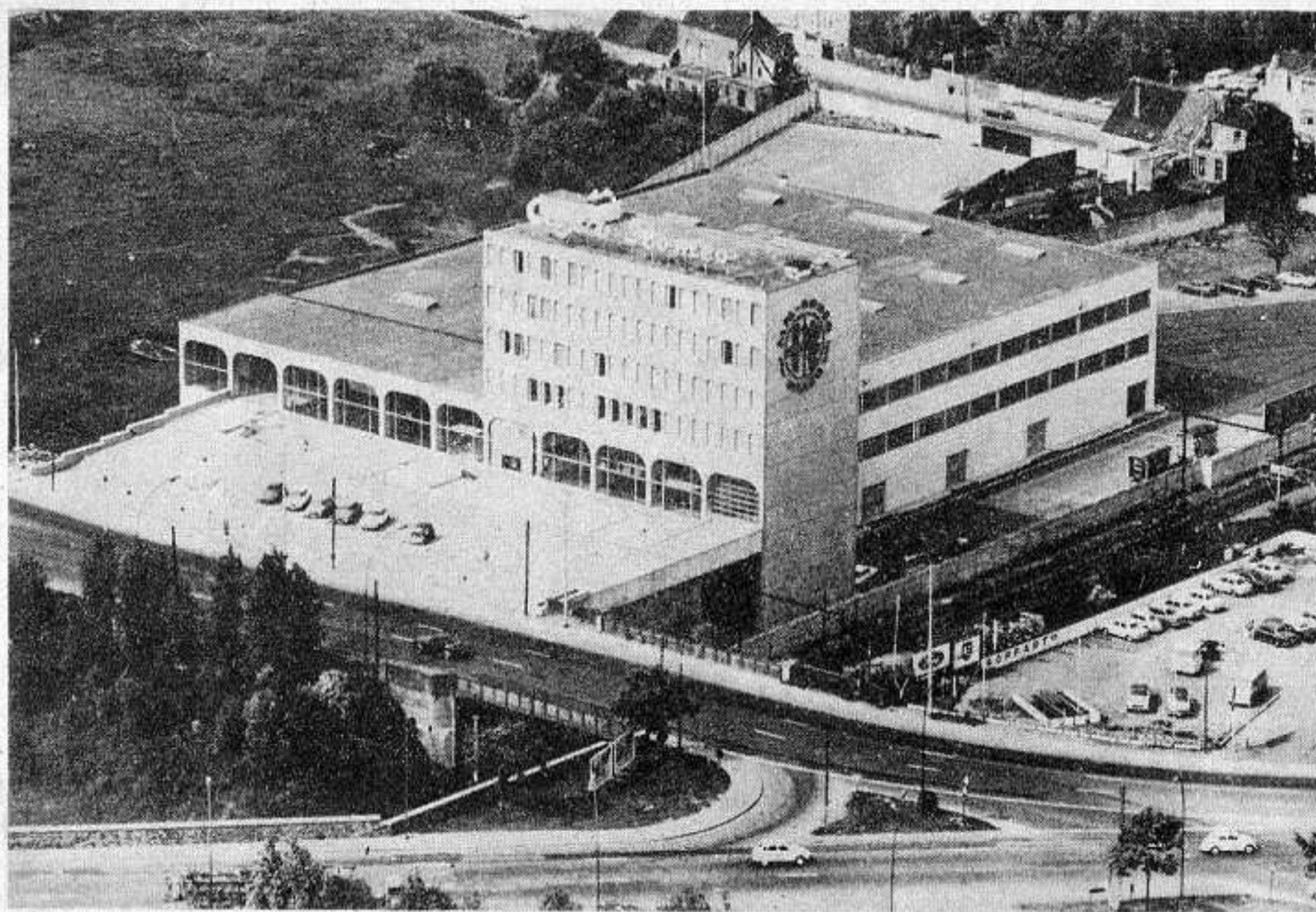
LONDRA - Il 21 dicembre 1971 Sir Alec Issigonis avrebbe dovuto ritirarsi definitivamente dal mondo degli affari, per raggiunti limiti di età. Nel corso della cerimonia organizzata a Londra in suo onore però, un annuncio a sorpresa informava i presenti che Sir Alec non si ritirava affatto. Egli continuerà infatti a collaborare con la British Leyland Motor Corporation in qualità di consulente di disegno avanzato, posizione creata appositamente per lui, apportando una eccezione al regolamento della corporazione che prevede il ritiro dei propri funzionari all'età di 65 anni.

La « spia » nella VOLVO

Il tema sicurezza è sempre all'ordine del giorno e ciascuno cerca di portare il suo contributo alla soluzione del problema. E' la volta della VOLVO che, dall'inizio dell'anno, ha applicato alle sue vetture un dispositivo che permette di controllare l'allacciamento delle cinture di sicurezza. Infatti, quando il guidatore aziona l'accensione del motore, se non ha provveduto ad allacciarsi le cinture, ecco che sul cruscotto si accende una spia rossa. La stessa spia si accende quando il passeggero prende posto sul sedile. Il dispositivo denuncia infatti un carico superiore ai 25 kg. e, pertanto, ricorda all'eventuale distratto quello che deve fare.

Con l'ultimo Ford Transit uscito dalla fabbrica di Langley in Inghilterra, sono 500.000 gli esemplari del veicolo commerciale leggero conosciuto come il « best seller » della categoria. Di questo mezzo milione di unità, 250 mila sono stati fabbricati a Longley mentre gli altri sono stati montati in diverse catene di montaggio in Germania e a Genk nel Belgio.

V8/Blog Scans



L'ALFA di BRUXELLES

BRUXELLES - Su di una superficie di circa 14.800 mq. sorge la nuova sede Alfa Romeo Benelux, inaugurata il 26 gennaio alla presenza dell'ambasciatore Girolamo Pignatti di Custozza e del presidente dell'IRI prof. Giuseppe Petrilli. Gli « onori di casa » sono stati fatti dal presidente in persona della casa milanese dott. Giuseppe Luraghi che ha illustrato ai convenuti le varie attività della nuova realizzazione. Situato all'ingresso dell'autostrada di Ostenda il complesso è stato concepito per far fronte alle esigenze di un vasto mercato e per assicurare più diretti ed efficaci rapporti della rete di vendita e di assistenza con i clienti. La nuova sede, fra le varie attività, prevede anche quella della formazione permanente di personale tecnico e commerciale della rete belga. L'imponente costruzione è collegata da un raccordo ferroviario ad un'ampia area di servizio che consente l'arrivo diretto dei vagoni con le vetture ed i pezzi di ricambio. L'officina (2.500 mq.) è equipaggiata con le più moderne attrezzature che permettono, anche, la preparazione delle vetture per i clienti che svolgono attività sportiva.



La giacca-rally della FORD

Presentiamo una nuova giacca particolarmente indicata per i rallies, adottata dalla squadra Ford, e che viene presentata in Italia dalla Reno Racing Shop di Bologna che ne è l'esclusivista, polsi elasticizzati, di lana impermeabilizzata, una apertura sulla manica, estremamente comoda per chi guida, e due tasche sul davanti. Di fattura attillata, è dotata di cappuccio sfilabile dall'interno ed è prodotta nelle taglie dai numeri 44 al 54. Il prezzo è di L. 18.000.

In relazione ai risultati conseguiti nel settore dell'assistenza tecnica fornita all'utente, la Ford italiana ha assegnato 14 medaglie d'oro ad altrettanti concessionari particolarmente distinti durante l'anno 1971. I premiati sono: Atauto (Torino), Recar (Lodi), SVAE (Verona), Debelisco (Bari), Llistro (Siracusa), Autosalone Perugia (Perugia), Tasini (Bologna), Dioli (Sondrio), Fidauto (Bergamo), Pordenauto (Pordenone), SVAI (Napoli), Rappa (Palermo), CAART (Treviso) e Furgiuele e Baldelli (Udine).

Sfida al volante solo per famiglie

« La famiglia al volante » è la denominazione che caratterizza una nuova manifestazione nazionale di educazione stradale promossa e indetta dall'UNASCA in collaborazione con la BP italiana, la CEAT e la FIAT. Il calendario prevede una serie di prove eliminatorie che si terranno a Cagliari, Palermo, Reggio Calabria, Bari, Potenza, Napoli, Campobasso, Pescara, Roma, Perugia, Ancona, Firenze, Bologna, Genova, Torino, Aosta, Milano, Bolzano, Venezia e Trieste. Ciascuna famiglia partecipante dovrà rispondere ad una serie di quiz sulla motorizzazione, la rete viaria, i mezzi di trasporto privati e pubblici, gli incidenti stradali ecc. Per maggiori informazioni gli interessati potranno rivolgersi a « La famiglia al volante » Via Antonazzo Romano n. 7 - 00196 Roma.

Alla Goodyear Tire & Rubber Co. è pervenuta una commessa di 800 metri di tasselli di gomma per pavimentare con gli stessi 25 attraversamenti ferroviari nello Stato di New York. A tale proposito la Goodyear fa notare che il primo passaggio di tale tipo, è ancora in esercizio dal 1955.



Presto in Italia la nuova SKODA

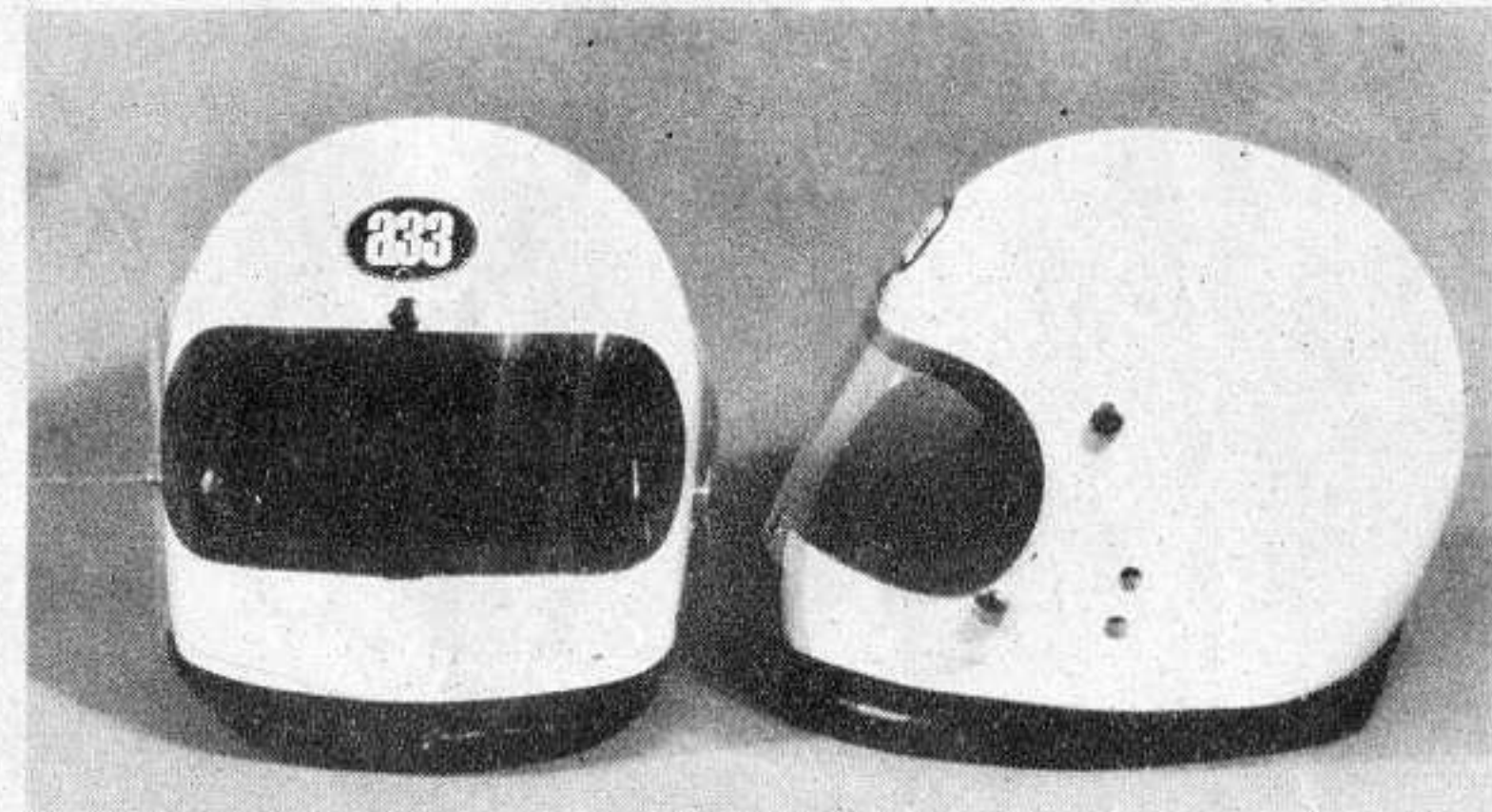
Questo è il nuovo modello tenuto a battesimo al Salone di Bruxelles e che sarà quanto prima commercializzato anche in Italia attraverso la rete di concessionari che la Motorest di Roma, importatrice generale per l'Italia della Casa cecoslovacca ha allestito. Il nuovo modello è stato battezzato « 110 LS » e ha la carrozzeria berlina a quattro porte e cinque posti, con motore posteriore a quattro cilindri in linea di 1107 cc sviluppano 63 CV a 5.250 giri al minuto.

Il motore a 4 cilindri in linea con raffreddamento ad acqua, è alimentato da un carburatore doppio corpo ed è dotato anche del radiatore per l'olio, come sulla Skoda « 110 R » coupé; il cambio è a quattro marce sincronizzate con leva di comando a « cloche » e l'impianto frenante, con doppio circuito, idraulico, ha anteriormente freni a disco. La velocità massima della nuova Skoda « 110 LS », è di oltre 150 kmh. Il prezzo stabilito dalla Motorest è molto competitivo sul mercato italiano: infatti è di lire 1.090.000 (Ige e trasporto compresi).

finalmente la sicurezza per tutti!



omologato 1971 approved by new
york state and u.s.i. - z 901 code



8 splendidi colori rosso giallo nero
arancio blu bianco argento verde
3 misure - small medium large
completo di visiera colorata di
ricambio

AUTOSPRINT
in collaborazione
con lo Shop Car 33 di Milano
via Plinio 33
presenta ai suoi lettori

il casco dei campioni
il campione dei caschi
il casco integrale omologato super
imbottito sicuro elegante finemente
rivestito materiali collaudati in
numeroso competizioni

L. 26.000 comprese le spese postali
prezzo speciale per i soci del club:
L. 24.000 comprese le spese postali
richiedetelo ad **AUTOSPRINT**
specificando misura e colore
pagherete al postino alla consegna

