

COPPA TASMANIA

Anche quest'anno la Coppa Tasmania è approdata sulle coste australiane: dopo le gare di Auckland, Levin, Christchurch e Teretonga, tutte sul suolo neozelandese, si è disputata infatti la gara al Surfers Paradise e quindi vi sarà questa sul Warwick Farm Motor Racing Circuit, che dista solo 35 km da Sidney. Il tracciato, particolarmente sinuoso, misura 3620 mt. (comprende anche l'anello di 1500 mt. usato per le corse minori) e non consente medie elevate. Il record sul giro appartiene a Frank Gardner, vincitore della scorsa edizione, che con la sua Lola Chevrolet T 192 percorse il tracciato in 1'25"1 alla media di 152,950 Km/h. Nella classifica provvisoria quest'anno GARDNER possiede solo i nove



Le corse chiave dal 7 al 13 febbraio in Italia e all'estero

Corso a Warwick Farm

punti della vittoria alla prima gara, quella di Auckland, che gli permettono di occupare la quarta piazza a pari punteggio con FRANK MATICH e TEDDY PILETTE: al primo posto, con soli due punti di vantaggio è rimasto il neozelandese McRAE, nonostante l'incidente che a Teretonga ha subito, nel quale ha semidistrutto la sua nuova Leda GM I Chevrolet. Secondi a pari merito con 16 punti l'inglese MIKE HAILWOOD con la Surtees (anch'egli fuori causa per un incidente a Teretonga) e l'australiano KEVIN BARTLETT, vincitore della quarta prova a bordo di una McLaren M10B. Al settimo posto rimane il neozelandese DAVID OXTON, autore sempre di gare molto regolari, con la sua Begg FM 4 Chevrolet.

Febbraio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA LOCALITA' DI ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9	Ronde su ghiaccio	Francia			•	Velocità in circuito	
11-13	Rally d'inverno	Norvegia			•••	Rally	Eklund (Saab)
4-13	Rally d'inverno	Canada			•••	Rally	
12-13	Rally Costa Brava	Spagna			••• Camp. Intern. rally piloti	Rally	Lencina-Guterriez (Porsche)
13	Warwick Farm	Australia	Circuito di Warwick Farm mt. 3620 giri 45		••• Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 1,05'18"1 Giro più veloce: Gardner (Lola) 1'25"1 med. 152,950

16-21	Rally di Svezia SVEZIA	••• Camp. Int. rallies marche	Rally	Blomqvist - Hertz (Saab)
17-19	Rally Firestone SPAGNA	••• Camp. Int. rallies piloti	Rally	
19-20	Neige et Glace FRANCIA	••• Camp. Int. rallies piloti	Rally	Fiorentino - Gelin (Alpine)
19-20	Rally Kristal AUSTRIA	•	Rally	
20	Sandown Park AUSTRALIA	••• Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) 1'3" nuovo record
20	Daytona 500 STATI UNITI	••• Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) 3'45" media kmh 232,190
20	Gara a Goldfields NUOVA ZELANDA	• F.F.	Velocità in circuito	
20	Trofeo Airone MOLYKOTE	□	Esercitazioni invernali di regol. sprint	
26-27	Rally Russelheim GERMANIA	•	Rally	
26-27	Rally Basco - Navarrese SPAGNA	•••	Rally	Tramont - Atollin (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	••• Campionato Italiano Rallies	Rally	
3-5	Rally Interwest GERMANIA	•	Rally	
3-5	Rally Stomil POLONIA	•	Rally	
3-5	Rally delle nevi FINLANDIA	•••	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
4	G.P. del Sud Africa SUD AFRICA	••• Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Andretti (Ferrari) media kmh 180,879, nuovo record. Record sul giro: Andretti, 1'20"3, media kmh 183,982
5	Corsa a Jarama SPAGNA	••• T	Velocità in circuito	

5	Gara a Vallelunga GENTLEMEN'S M.C.	•	Velocità in circuito	
5	Gara Tris a Cervina TORINO R. CLUB	•	Velocità in circuito	
5	Corsa all'Ontario STATI UNITI	••• Stock cars	Velocità in circuito	
5	Corsa di Ceyreste FRANCIA	•	Velocità in salita	
5	Trofeo Airone MOLYKOTE	□	Esercitazioni invernali di regol. sprint	
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	• Trofeo Rallies Nazionali	Rally	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 Monthéry 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	
15-18	Rally DDR GERMANIA	•••	Rally	Zasada-Jedrychowski (BMW)
17-19	Rally Hanseatic GERMANIA	•••	Rally	
18	150 Miglia di Phoenix STATI UNITI	••• USAC	Velocità in circuito	
19	Corsa dei Campioni a Brands Hatch GRAN BRETAGNA	••• F. 1 F. 3	Velocità in circuito	Regazzoni (Ferrari). Nuovo record: Hill (Brabham) 1'26"7, media kmh 177. F. 3: Vandervell (Brabham). Nuovo record: Bond 1'38", media kmh 156,64
19	4 Ore di Monza AC MILANO	••• Campionato europ. T	Velocità in circuito	Hezemans (GTAm) media kmh 183,65
19	Corsa di Ampus FRANCIA	••• Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 3'14"8, media kmh 110,369 nuovo rec.

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

La F.I.S.A. sempre con ZAGATO presidente trasferita a SIENA

Due querele per PUTIGNANO fantasma

BARI - Dopo un'esasperante attesa, oramai annosa, di notizie confortanti, affermazioni interessate, riprese di lavori, ridda d'interessi privati e privatissimi, telefonate fantasma, dilazioni, ecc. ecc., il « Fantasma di Putignano », siamo in carnevale ed ogni scherzo vale, si avvia ad avere il suo epilogo naturale ed inevitabile in Tribunale.

E' una triste storia sportiva alla quale ancora oggi la buona volontà del nuovo Presidente dell'Automobile Club di Bari, Foggetti, e Loforese Presidente dell'Automobile Club di Taranto, ed autorevole consigliere della centrale, tentano di dare uno sbocco meno eclatante, in cerca, come sono, di salvare il salvabile, ma, allo stato dei fatti, sarà ancora una volta un tentativo vano, se non avranno a conforto della loro azione un consorzio privato.

Dalla spirale di una duplice azione giudiziaria, dell'impresa Rossi appaltatrice dei lavori, che sottopone ad ipoteca il terreno, per un residuo avere di 200 milioni di lavori effettuati, e dell'avv. D'Alena, Consigliere comu-

nale di Putignano, che in circostanziato esposto chiede a chi di dovere dove sono finiti un certo numero di milioni, c'è poco da sperare.

Una risposta alla sua ansia la potrà dare, forse, la Procura di Bari, che dovrebbe, se non lo ha già avuto, a giorni avere un primo probante materiale della Polizia Giudiziaria.

Tutto questo mentre l'Ente, forse più interessato alla faccenda di Putignano, cioè il CONI, che elargì all'ACI i 200 milioni per il costruendo Autodromo, in tutto questo tempo è rimasto assente come se non fosse anche faccenda sua.

Dall'attuale CSAI così di movimento movimentata, gli sportivi del sud attendono un chiarimento all'alternativa posta a Bari dai responsabili al Convegno del Sud. Un chiarimento responsabile ed una soluzione qualunque essa sia.

3000 visitatori in un giorno allo SHOW del LARIO

COMO - Il 2. Salone automobilistico sportivo, organizzato dalla Scuderia del Lario di Como in collaborazione con il Motoclub 1903 e l'Automobil Club di Como e patrocinato dall'E.P.T., ha ottenuto un successo davvero considerevole: nella sola giornata di domenica i visitatori sono stati circa 3000.

E' intervenuto il campione motociclistico Giacomo Agostini che è stato festeggiatissimo e ha ricevuto dal Presidente dell'E.P.T. una « Lucia » d'argento. Agostini ha in seguito premiato con una medaglia ricordo, insieme al Presidente della Scuderia del Lario Giancarlo Ponti, organizzatore della manifestazione, i corridori presenti nel salone e più precisamente: Carlo Facetti, i fratelli Tino e Vittorio Brambilla, Manfred Mohr, Fabrizio Noé, Alberto Colombo, Lella Lombardi, Spreafico Ferdinando e tutti i corridori della Scuderia del Lario.

A Vallelunga debutta la Centro-Sicula

CALTANISSETTA - L'automobilismo nisseno s'accinge a vivere una stagione d'intensa attività che la nuova scuderia, la « Centro-Sicula » di recente costituzione, riuscirà certo a incrementare.

Sugli scopi e finalità, nonché sul presente e l'immediato futuro della scuderia « Centro-Sicula » ecco uno scambio di idee con l'ing. Salvatore Lacagnina, direttore amministrativo della società in parola.

« Quali sono gli scopi ed i propositi della scuderia Centro-Sicula? »

« Incrementare lo sport dell'automobilismo specie tra i giovani. Parecchie volte abbiamo appreso di promettenti elementi che per mancanza di assistenza e d'altro, non hanno potuto, per ragioni ovvie, dare legittimo sfogo alla loro passione. »

« Quanti soci conta, allo stato attuale, la scuderia? »

« Tra soci fondatori, sostenitori, ordinari, conduttori ecc. abbiamo già superato le 79 unità; aggiungo che contiamo l'immediato assorbimento di parecchi elementi ultranoti della Sicilia, Calabria, Puglia ecc. »

« Quali i corridori nisseni che hanno aderito alla vostra scuderia? »

« Per il momento non sono in grado di dirlo. Credo però di poter assicurare che alla scuderia "Centro-Sicula" aderiscono i più attivi: da Ferrari a Valenza, da Tipa a Gerbino, da Anzalone a Ferdinando Pastorello, da Colasberna a Cembalo ecc. Naturalmente tale elenco è incompleto poiché contiamo di avere tra i nostri anche i più affermati, non solo di Caltanissetta ma anche delle regioni sopra citate. »

« Su quali macchine contate per l'attività della prossima stagione? »

« Per i motivi anzidetti, non sono in grado di darle ancora una precisa risposta, anche perché non so con precisione quali forestieri faranno parte della nostra scuderia. »

« Parteciperete alle gare di durata a carattere internazionale tipo Targa Florio, Enna, Mugello, Imola, Monza, ecc? »

« Credo di sì, anche se tutto è legato alla qualità dei piloti che metteremo in campo. Per il momento so di certo che la nostra scuderia debutterà il 5 marzo a Vallelunga. »

● Uno sponsor veramente apprezzabile è il sig. Giuseppe Confalonieri, concessionario Algida per Melegano e Lodi, che ha acquistato per i tre giovani piloti BENUISGLIO, RIPPONI e BOSIO tre telai Formula 850 per permettere loro di partecipare alle competizioni del 1972. Il sig. Confalonieri desidera, con il suo privato intervento, sensibilizzare l'Algida centrale al problema della pubblicità attraverso le competizioni automobilistiche.

● Giovedì 10 febbraio, nel Battistero del Duomo di Padova, il noto rallyista ALBERTO SMANIA si unirà in matrimonio con la gentile signorina Anna Parpaola. Congratulazioni e auguri.

● La Scuderia SAN MARCO di Mestre ha un nuovo Consiglio Direttivo. L'assemblea dei soci tenutasi nei giorni scorsi presso la sede dell'Automobile Club di Venezia, dopo avere eletto all'unanimità, per acclamazione il sig. Giancarlo Ligabue presidente onorario, ha partecipato alle operazioni di voto. Lo spoglio delle schede ha dato per eletti alla carica di consiglieri i signori Angelo Vidal, Luciano Pasotto, G. Battista Marcon, Guido Gatto, Eros Crivellari, Francesco Dani e Giorgio Girardin.

SIENA - Il dott. Elio Zagato è stato riconfermato presidente della FISA nel corso dell'assemblea indetta per il rinnovo delle cariche sociali, svoltasi recentemente a Milano. Gli altri incarichi sono stati così distribuiti: Ugolino Beccarini-Crescenzi, Zeffirino Filippi e Marcello Giambertone, vice presidenti; Mario Tacchini e Alfredo Belpener, revisori dei conti; Eugenio Dragoni, Ottorino Maffezzoli e Romolo Tavoni, probiviri. Delegati per le sottocommissioni CSAI sono stati nominati: Elio Zagato, tecnica e F.A.C.; Ugolino Beccarini, velocità; Luigi Tabaton e Zeffirino Filippi, rallies; Eugenio Dragoni, circuiti e sicurezza.

Un'altra novità emersa dall'assemblea è che la segreteria della FISA è stata trasferita da Milano a Siena, per ora presso la sede provvisoria di Via della Cerchia 19. Il nuovo consiglio si è messo immediatamente al lavoro ed ha stabilito una riunione degli associati per sabato 12 febbraio, presso la sede dell'AC Milano; scopo di questa riunione è l'approvazione dei campionati federali per il 1972.

Sempre presso l'AC Milano e alle ore 17 dello stesso giorno, avrà luogo la premiazione dei vincitori del « Challenge FISA 1971 » (compresi i vincitori dei tre gironi) e delle Scuderie che hanno vinto i campionati della federazione.



Il Prefetto di Siena premia con una artistica anfora d'argento il campione sociale velocità della Piloti Senesi, Vittorio Ciardi. A destra, la Formula Italia al centro della sala dove è stata allestita una mostra fotografica riassuntiva del 1.º decennio di attività



Uno sponsor per il decennale dei «Senesi»

La « Squadra Piloti Senesi » ha siglato l'attività agonistica 1971 ed il suo primo decennale con la premiazione dei suoi piloti. Quando si dice « premiazione » il nostro pensiero riflette l'immagine di un ambiente serio, solenne, raccolto e un po' freddo dove vengono ammanniti discorsi celebrativi ricchi di vuote parole. Alla « Squadra Piloti Senesi », invece, non è mancata l'austerità della cerimonia e neppure la presenza di Autorità sportive e cittadine ma, accanto ad esse vi era una gaia corona di elegantissime signore e signorine, di anziani e di giovani piloti che discutevano di motori, di bielle, di sospensioni, di rapporti, di corse, di vittorie e di sconfitte ecc., il tutto nella superba cornice del grande salone dell'Hotel Garden.

Inappuntabile padrone di casa il Vice Presidente della Scuderia Fiorenzo Bibbiani (il Presidente dr. Adalberto Giorgi era forzatamente assente per ragioni di salute), il quale, coadiuvato dagli altri componenti del Consiglio Direttivo, ha accolto gli ospiti tra i quali ricordiamo il Prefetto, l'Arcivescovo di Siena, il Sindaco e Vice Sindaco, il Segretario della CSAI dr. Saliti, il Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo, il Presidente dell'AC Siena accompagnato dal Direttore, il Presidente del Comitato Provinciale del CONI, il comandante del Gruppo Carabinieri, il presidente del Panathlon Club ed altre personalità delle quali ci sfugge il nome ed alle quali chiediamo venia.

Simpatica caratteristica di questo « gala » è stata la « pre-riunione conviviale » che ci ha permesso di intrattenere con uno dei fondatori della Scuderia al quale abbiamo chiesto notizie sul « decennale ».

« Cercare temi per far rivivere l'attività della Squadra Piloti Senesi in questi dieci anni — ci ha detto Giancarlo Tesi — è non solo difficile, ma forse anche inopportuno. E' troppo viva, infatti, la storia di questa scuderia. Si tratta di una storia affascinante che

dura ancora oggi, da quando nel lontano novembre del 1961 un gruppo limitato di appassionati si riunì per concludere, dopo un limitato scambio di idee che c'era sufficiente disponibilità per dare vita ad una Scuderia automobilistica. Con l'aiuto prezioso di quanti hanno collaborato, non esitando a sottrarre tempo al riposo, alla famiglia e molto spesso al lavoro — ha continuato Tesi — credo che tutti i Consigli Direttivi che si sono alternati in questi dieci anni di vita abbiano cercato di fare quanto era nelle loro possibilità perché questo nostro sport, così amato da tutti noi e così puro nel suo dilettantismo visse qui a Siena ore sempre più dinamiche e positive. Si chiude con quest'anno il primo decennale ed io credo che tutti, dirigenti e soci, piloti ed Autorità, possano essere soddisfatti del lavoro compiuto dalla Squadra Piloti Senesi. Oggi festeggiamo le duemila presenze-gare oltre la metà realizzate nell'ultimo triennio, oggi elenchiamo i trofei che non sono pochi né di poco valore: un titolo di campione europeo, un titolo di campione italiano, tre titoli individuali FISA, due titoli FISA come scuderia federata. Siamo giustamente fieri di avere offerto la possibilità di emergere a piloti come Dini, Brancadori, Magnoni, « Ghigo », Truci, Bigliuzzi, Massai, « Nestore » e a molti altri, anche non senesi. »

« Noi stiamo questa sera rivivendo il decennale il 1971 — ha interloquito il Vice Presidente dell'A.C. Siena e Consigliere della Scuderia Giorgio Cocchia — diciamo che il 29 gennaio 1972 sarà una data da ricordare. Questa sera è uscita per la nostra scuderia una nuova indicazione, una nuova salutare forma di potenziamento e di sostegno per la sua attività: alludo al rapporto intrapreso dalla Squadra Piloti Senesi con la industria Mobili Morandi di Poggibonsi con la quale si è stabilita una felice alleanza non già in chiave di improvvisazione quanto, invece, su

un piano di larga e studiata organicità. Non illudiamoci di raccogliere subito dei frutti clamorosi, ma comunque sono certo che questa alleanza con la Mobili Morandi permetterà alla Scuderia di valorizzare maggiormente i suoi piloti e di competere ad armi pari con le altre scuderie che hanno un passato ben più antico del nostro. Con l'abbinamento con la Mobili Morandi non è stato forzato il programma della Scuderia, se ne è solo cominciata l'attuazione. »

Agli oltre cento convenuti si è rivolto dopo il pranzo il Vice Presidente della Scuderia Fabbiani, ringraziando le Autorità per la loro adesione che trascende il solo fatto contingente ed è una riprova di un riconoscimento del valore intrinseco dello sport automobilistico e della scuderia. Nobilissime parole sono state rivolte ai presenti dall'arcivescovo di Siena. L'illustre presule, con frasi semplici ed efficaci ha messo in luce lo spirito che deve animare le nostre manifestazioni e l'affiatamento che deve stabilirsi fra la macchina ed il pilota che debbono formare quasi un tutto mirante ad un unico risultato. Rallegramenti hanno altresì rivolto ai piloti il Segretario della CSAI dr. Saliti, il Presidente dell'Ente Provinciale Turismo e il presidente dello A.C. Siena.

E' seguita la premiazione dei piloti. Si sono via via succeduti al tavolo della Presidenza per ricevere i trofei, le coppe e le medaglie i campioni sociali Vittorio Ciardi (velocità) « Nestore » e Franco Faldini (regolarità) e quindi Sacchini, Bruschetti, Bigliuzzi, Massai, Stefanelli, « Sergio », Gunnella, Nardini, Caratuzzolo, Salvatori, Nocchi, De Luca, D'Ippolito, Gonzi, Carofoglio, Ghini, Nesi, Bogani, Caroli, Nannei, Menichetti, Piaggio, Giovannetti, Di Capua, « Giana », Bertocci, Nannini, Tesi, Franchi, Corti ed altri.

Carlo Burlando



AUTOTORNEO dopo i premi le date '72

MILANO — Palazzo Isimbardi, sede dell'amministrazione provinciale di Milano, mercoledì 2 febbraio. Premiazione della scuderia femminile Sporturismo per l'Autotorneo Italiano edizione 1971. In un paio di anni la manifestazione ha assunto un ritmo travolgente le cui cifre parlano molto chiaramente: nel 1971 sono state organizzate 19 manifestazioni, quasi tutte intorno a Milano, con 4382 partenze, circa 150.000 spettatori complessivi, la partecipazione di una trentina di modelli di varie case automobilistiche — tra cui due debuttanti: la Fiat 127 nel Trofeo di Primavera del 4 aprile a Milano e la Fiat 128 coupé SL nella finalissima del 14 novembre sempre a Milano — e, alla fine, con un bilancio di 22 vittorie assolute per la Innocenti Mini Cooper, seguita da Fiat, Lancia, Porsche e Simca, oltre alle molte vittorie di classe riguardanti: Alfa Romeo, Volkswagen, Chrysler e BMW.

I vincitori dei titoli nazionale dell'Autotorneo 1971 sono: Andrea Silvini (assoluto maschile), Piera Calvini (assoluto femminile), Gianfranco Maggi (classi 800, 1250 e oltre 1250), ancora Piera Calvini (classi fino a 1000 e oltre 1000), Pieremilio Barlassina (classe Mini A 112) tra i gruppi sportivi partecipanti, trofeo alla Sporturismo Corziato. Altri premi sono andati a Michele Gargano, Renzo Rocco, Giampiero Ottogalli, Bruno Lanteri, Giordano Maggi, Claudio Spreafico, Antonio Invernizzi, Filippo Musti, Giovanni Campari, Mauro Gherardi, Ugo Amisano e altri e tra le donne a: Ornella Laredo, Oriana Gorni, Loredana Carelli, Ermirina Guadagnini, Maria Cervini, Rita Ramanzini, Daura Gilardi, Santa Bandini, Bianca Falchetti, Magda Doneda, Silvana Gusmaroli e altre ancora, tra le quali Maria Paola Posenti al cui nome è legato il ricordo di Giovanni Salvati perché la giovane riuscì a far partecipare il campione scomparso a una delle manifestazioni dell'Autotorneo. Al momento della consegna del premio alla giovane donna, il segretario della Sporturismo, dr. Di Trani, ha ricordato che presso la Banca Stabiese di Castellammare di Stabia (Napoli) è stata aperta una sottoscrizione per erigere un busto a Giovanni Salvati nella sua città d'origine; il conto corrente porta il n. 1187 e le offerte vanno indirizzate alla Banca Stabiese.

Ecco il calendario Autotorneo Italiano 1972.

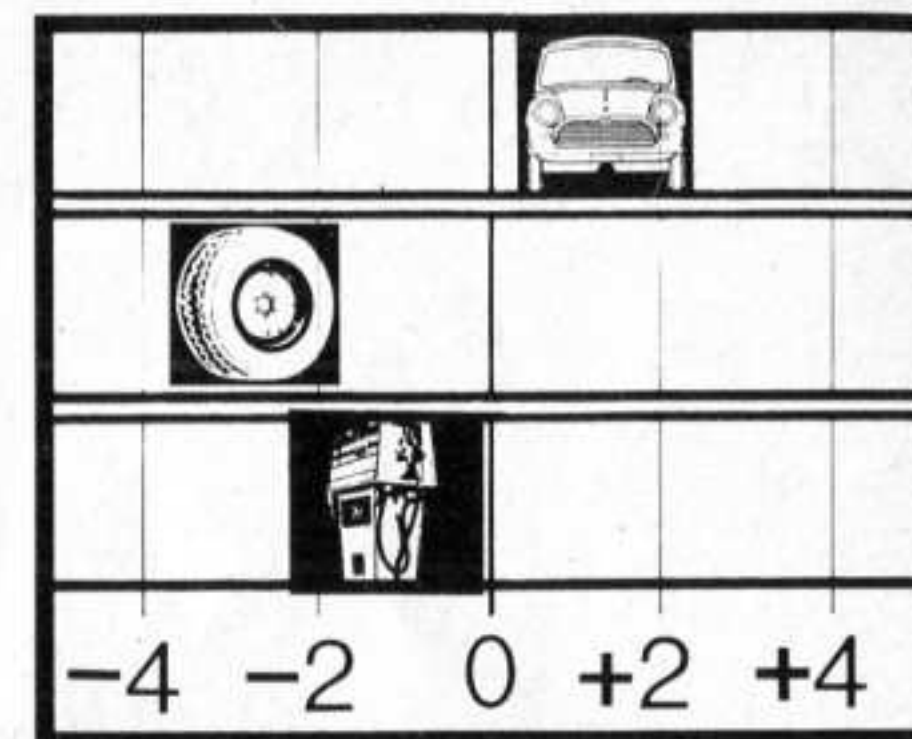
5 marzo, 4. Trofeo di Primavera, Milano (Campionato Giornalisti); 1 aprile, 4. Palio Automobilistico di Milano (Milano-Sanremo); 2, 1. Trofeo « Fiera del Perdono » Melegnano; 16, 8. Trofeo Sporturismo - Milano; 29, 1. Trofeo città di Venezia, Milano-Venezia; 7 maggio, 4. Trofeo Norditalia Assicurazioni (Pista Rossa - Milano); 13, 1. Trofeo Maturità (Varano Melegari); 14, 2. Trofeo Maturità (Varano Melegari); 21, 3. Trofeo Città di S. Donato Milanese; 1-4 giugno, 1. Rally delle « Perle Adriatiche »; 11, 3. Trofeo città di Cusano Milanino; 17-18, 5. Trofeo Notturno Città di Milano; 25, 5. Trofeo Norditalia-Assicurazioni (Pista Rossa Milano); 9 luglio, 1. Trofeo Valli di Marchirolo; 16, 1. Trofeo Città di Varese (Pista della Schiranna); 3 settembre, 6. Trofeo Norditalia-Assicurazioni (Pista Rossa Milano); 17, 2. Trofeo città di Cinisello Balsamo; 24, 5. Trofeo Città di Varedo; 1 ottobre, 2. Trofeo Città di Pavia; 6-8, 2. Rally del Cinema di Salerno; 4 novembre, 4. Trofeo Città di Torino; 12, 4. Trofeo Invernale Sporturismo.

Fra le concorrenti dell'Autotorneo verranno scelte le migliori per partecipare a gare di velocità ed a rallies e concorrere alla assegnazione della Coppa delle Dame.



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 28 gennaio al 3 febbraio					Percentuale settimanale
			Venerdì 28	Lunedì 31	Martedì 1	Mercoledì 2	Giovedì 3	
FIAT	Italia	Milano	2273	2275	2272	2270	2267	-0,26
		New York	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	3 7/8	—
		Zurigo	15,10	15,20	15,20	15,10	15,10	—
		Parigi	19,20	19,50	19,30	19	19,05	-0,78
		Francoforte	12,50	12,70	12,70	12,45	12,50	—
FORD MOTOR	USA	New York	73 7/8	74	73	72 3/4	72 7/8	—
		Zurigo	281	287	288	283	281 1/2	-0,18
		Amsterdam	900	890	890	880	890	-1,11
GENERAL MOTORS	USA	New York	81 3/8	81	81	79 7/8	80	-1,69
		Zurigo	319	317	316	315	309	-3,13
AMERICAN MOTORS	USA	New York	8	8	8	8	8	—
CHRYSLER	USA	New York	31 7/8	31 5/8	31 1/2	31 3/4	31 1/4	-1,96
		Zurigo	120	122	121	121 1/2	121	+0,83
STUDEBAKER	USA	New York	40 1/2	40 1/4	41 1/4	43 3/8	44 1/2	+9,88
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	53 5/8	52 3/8	51 5/8	50 7/8	48 3/8	-9,79
CITROEN	Francia	Parigi	85,40	84,30	83,50	83,80	82	-3,98
PEUGEOT	Francia	Parigi	245	245,10	247	249,70	248	+1,23
BMW	Germania	Francoforte	167	169,90	170	170,10	173,50	+3,89
		Francoforte	343,80	343,50	345,50	345	349,80	+1,74
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	225,90	225	225,10	226	226	+0,04
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	136,70	137,50	137,50	138,50	141,20	+3,29
		Zurigo	165 1/2	166	165	165	170	+2,72
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	293	293	290	294	295	+0,68
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	288	282	281	294	290	+0,69
TOYOTA	Giappone	Tokyo	440	443	448	448	460	+4,55

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1730	1720	1695	1690	1675	-3,18
		New York	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	—
		Parigi	14,70	14,50	14,30	14,10	14,50	-1,36
		Zurigo	11,65	11,55	11,35	11,30	11,25	-3,43
		Francoforte	9,90	9,95	9,90	9,60	9,40	-5,05
FIRESTONE TYRES	USA	New York	25 1/2	25 3/8	25 1/8	24 7/8	24 3/4	-2,94
GOODYEAR T & R	USA	New York	30 7/8	30 3/8	30 3/8	30 5/8	30	-2,83
		Zurigo	121 1/2	121	119	118 1/2	119 1/2	-1,65
MICHELIN	Francia	Parigi	1270	1261	1258	1275	1278	+0,63
DUNLOP	G.B.	Londra	171	173	169	173	174	+1,75
ENGLEBERT	Belgio	Bruxelles	4800	4800	4800	4800	4800	—
CONTINENTAL	Canada	New York	30 3/8	30	30	30 1/8	30 1/8	-0,82

PETROLIO

SAROM	Italia	Milano	855	862	869	860	851,50	-0,53
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	75 1/2	75 1/4	75 1/4	75 5/8	76 1/4	+0,99
		Zurigo	295 1/2	294 1/2	291	291 1/2	291 1/2	-1,35
MOBIL OIL	USA	New York	54	53 7/8	53 1/4	52 1/4	51 7/8	-3,94
GULF OIL	USA	New York	26 7/8	26 1/8	26 1/8	25 7/8	25 1/2	-5,12
SHELL OIL	USA	New York	49 5/8	50	49 3/4	50	49 3/4	-0,25
		Londra	328	334	333	334	330	+0,61
ESSO STANDARD	USA	Parigi	121,20	119	120	129	127	+4,79
GETTY OIL	USA	New York	73 5/8	74 3/4	75 3/4	75 7/8	75 5/8	+2,72
MARATHON OIL	USA	New York	32	31 7/8	31 1/4	31 5/8	31 1/2	-1,56
TEXACO	USA	New York	34 1/2	34	33 3/4	33 3/4	33 1/2	-2,89
PETROFINA	Belgio	Francoforte	208	208,20	209	209,40	209	+0,48
		Bruxelles	4050	4000	3995	3995	4005	-1,11
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 3/4	13 3/4	13 3/4	13 3/4	13 3/4	—
		Londra	537 1/2	541 1/2	538 1/2	535 1/2	533 1/2	-0,74
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	36 1/2	36 5/8	37	37 1/2	37 1/2	+2,74
		Londra	18 1/4	18 2/3	18 2/3	18 7/8	18 5/8	+2,05
		Zurigo	143	142 1/2	143	144	145	+1,39
		Amsterdam	117,60	116,80	116,90	118	119	+1,19

Gli indici **AUTO SPRI NT**

AUTO	502,33	(+0,33)
GOMME	499,17	(-1,89)
PETROLIO	503,36	(-0,03)

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 uguale a 500 dal primo gennaio 1972

Regressione nelle gomme

L'ultima settimana è stata oltremodo negativa per il settore dei pneumatici che ha registrato un'ulteriore riduzione in percentuale, ed esattamente del 1,89%. Questa riduzione ha portato l'indice AUTOSPRINT di tale settore, sotto quota 500.

Le cause di questa contrazione sono molteplici e variano dalle difficoltà congiunturali internazionali a quelle delle singole aziende (vedi l'esempio della Pirelli che a Milano ha registrato una diminuzione del 3,18% a causa delle lotte sindacali).

Tuttavia la ragione più valida per motivare questo andamento negativo è forse da ricercarsi nel periodo d'attesa che le case di pneumatici devono verificare in rapporto al mercato dell'auto, che specie per l'Europa, non prospetta un futuro molto roseo.

Per il settore auto invece, la settimana ha portato un aumento dello 0,33%. Tale aumento è dovuto in particolare alle società giapponesi che risentono dell'accelerazione produttiva impressa dagli industriali di nuovo alla ricerca del rilancio economico e di nuovi primati.

Inaspettate poi le note positive che si sono avute nell'industria automobilistica tedesca, dopo i cali delle scorse settimane (BMW + 3,89%, VW + 3,29%).

Inaspettate dicevamo, perché in contrasto, da un lato, con la presentazione dei bilanci aziendali del 1971 e dall'altro con le previsioni della Federazione degli industriali tedeschi del ramo che calcolano per il 1972 una diminuzione di circa il 10% nella produzione e del 7% nel fatturato.

Il mercato petrolifero è ancora in attesa delle prevedibili ripercussioni dell'accordo fra i paesi produttori di petrolio del Golfo Persico e le compagnie petrolifere. Da rilevare tuttavia che un modesto ribasso effettuato in Francia per i carburanti ha portato la quotazione della Esso Standard a + 4,79%.

A cura di **Giorgio NONNI**

QUELLO CHE

ABBIAMO (PURTROPPO)

(TELE)VISTO

Il complesso dei piloti (di PIGNA)

La scorsa settimana abbiamo riferito, con una breve notizia stile telegrafico, la avvenuta designazione di Sandro Munari e di Mario Mannucci a campioni della Domenica Sportiva. Un episodio eccezionale, visto che generalmente la trasmissione condotta da Pigna tende a porre in valore i campioni, più che degli altri sport, soprattutto del calcio. Questa volta, finalmente è toccato a un personaggio dell'automobilismo; cosa che ha destato nell'incredulo Pigna non poche perplessità. Infatti, durante la sua intervista a Gina Lollobrigida, eletta per l'occasione « presidente » della giuria in studio, Pigna ha testualmente detto: « Ringrazio la signora Lollobrigida, ringrazio la giuria e siccome ho qui il verbale della votazione devo dire che un presidente di questo calibro è riuscito ad avere quello che nessun altro prima, credo, è riuscito mai. A ottenere l'unanimità. E' stata lei a suggerire il nome di Munari, per caso? Forse mai abbiamo visto un'unanimità. Tutti hanno votato Munari ».

Simpatico, Alfredo Pigna. E perché la signora Lollobrigida avrebbe dovuto suggerire il nome di Munari e « pretendere » che il voto fosse unanime? Forse, secondo Pigna, Sandro Munari non meritava il titolo di campione nella Domenica Sportiva, non aveva sufficienti meriti, non aveva meritato nessun alloro, non era che una « contropagina » del mondo dello sport? E' stato, il presunto gesto della Lollo nazionale, un atto di « beneficenza » nei confronti di un « giovane sconosciuto »? Francamente non abbiamo compreso il senso del discorso di Pigna; se c'era un senso, ovviamente. Perché troppo spesso il Nostro parla a ruota libera non si sa bene se per riempire dei vuoti di trasmissione o per fare, comunque, il suo settimanale show personale.

Probabilmente la quasi identica unanimità riscontrata poi nelle votazioni dei giornalisti « fuori sede » deve averlo sconvolto: ora dovrà fare il solito « ritratto » ma come? E quali « rivelazioni » potranno mai uscire da un'intervista che, pur se preparata accuratamente, sarà fatalmente imbrigliata dai soliti schemi privi di fantasia che non faranno altro che ricalcare quella improvvisata nel corso della Domenica Sportiva, dopo la visione di alcune fasi della finale del Rally di Montecarlo?

Pigna, sempre più sorridente e saltellante, aveva così esordito: « Ai vincitori di questa bellissima corsa io vorrei preliminarmente fare una domanda. Sentiamone uno alla volta. Sandro Munari. Se fosse stato lei, in giuria, questa sera, per chi avrebbe votato? »

MUNARI: « Per Mario Mannucci ».

Pigna: « E lei, Mannucci, per chi avrebbe votato? »

MANNUCCI: « Per Sandro ».

Pigna: « Bé, sentite, mi fate venire in mente che mentre noi andavamo avanti con la trasmissione, il tabellone lì si stava riempiendo, riempiendo di nomi. Siccome abbiamo avuto delle indicazioni precise qui in studio, io direi che forse varrebbe la pena di anticipare, questa volta, eccezionalmente (ma è già accaduto, e se non andiamo errati con Pietrangeli n.d.r.), la votazione dei giornalisti. Quindi io darei senz'altro il via alla lettura dei voti ».

Letture che già aveva dato una notevole scossa al buon Pigna il quale (ma sono voci incontrollabili) sembra avesse preferito che giuria e giornalisti attribuissero le proprie preferenze al francese Vuarnet il quale, se ha il merito di aver messo su la squadra azzurra di sci per Sapporo, non può certo considerarsi campione della settimana; anche se Pigna si era dato un gran daffare per montare uno dei suoi soliti inconcludenti « ritratti » nei quali più che di sport parla di « nuvole ». Comunque, evidentemente per non impelagarsi in un servizio troppo « difficile » per lui, che di automobilismo non se ne intende, Pigna ha creduto bene di bruciare i tempi e intervistare subito i due rallyisti. Intervista parallela, come lo stesso Pigna ha precisato, dal sapore vagamente fantascientifico. Il dialogo prima e il monologo poi sembravano brani staccati da « A come Andromeda » o dall'inveterosimile Tele-Eneide: « Vediamo di presentarvi al pubblico, al grande pubblico, perché i tecnici vi conoscono tutti quanti. Allora cominciamo. Sandro Munari: età? »

« A marzo sono trentadue ».

« E lei Mannucci? »

« Quaranta ».

« Quaranta, un'età che, non si capisce bene perché, suscita l'ilarità di Pigna... il quale, ancora preda della sua « isteria »



Programmi dall'8 al 14 febbraio

MARTEDI' 8 Sec. Progr.
Ore 21,15 - « Habitat, l'uomo e l'ambiente »

MERCOLEDI' 9 Pr. naz.
Ore 18,45 - Opinioni a confronto
Ore 21,00 - Sei domande per gli anni settanta.
Ore 22,00 - Mercoledì Sport.

VENERDI' 11 Progr. naz.
Ore 21,00 - « A-Z »: un fatto come e perché.

DOMENICA 13 Pr. naz.
Ore 22,40 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI Progr. naz.
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport.
Ore 23,15 (al termine del telegiornale) Sport.

LUNEDI' 7
Ore 20,40 - « Quiz al volante » gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.

SABATO 12 Ses. progr.
Ore 11,35 - « Ruote e motori ».

DOMENICA 13 Sec. pr.
Ore 12,00 - Anteprima sport, risultati e anticipazioni.
Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.

LUNEDI' 14 Progr. naz.
Ore 8,00 - Lunedì sport.

TUTTI I GIORNI
Alla fine di ogni « Giornale Radio » il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

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

Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino della transibilità delle strade statali.

SABATO-DOMENICA naz.
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

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

TV Svizzera

ca » risatina continua: « Dove è nato lei, Munari? »

« Sono nato a Cavazzere ».

« E lei Mannucci? »

« Milano ».

« Professione di Munari ».

« Pilota ».

« Adesso pilota. Prima che, che cosa... ha sempre fatto il pilota soltanto? »

« No, sempre fatto il pilota no. Prima studiavo, poi ho aiutato mio padre in una azienda agricola in una fornace di... »

« Ho capito. E lei Mannucci? »

« Albergatore ».

« Albergatore. La sua prima corsa Munari. Quando l'ha fatta, che età aveva, come andò... »

« Andò bene. Fu nel '64. Feci il Rally della Sardegna con Arnaldo Cavallari. Dico andò bene perché appunto ho corso con A. Cavallari che allora era campione italiano del rally, e abbiamo... »

« Era navigatore ».

« Sì, facevo il navigatore e siamo stati primi assoluti ».

« Ho capito. Lei Mannucci, prima corsa ».

« Prima corsa... »

« Si era nel...? »

« Nel '68 con Ballestrieri... »

« Ah!, ha cominciato da poco lei... »

« Sono quattro anni... »

« Son quattro anni... è, però... senta, ha avuto mai, lei, Munari, difficoltà da parte della famiglia, cioè, intendo, le corse, lei, poi è testimone quanto possono essere pericolose... »

« Bé, difficoltà no... ma neanche aiuti, insomma... ci sono... »

« Ha dovuto cavarsela da solo ».

« Sì. Mia madre è sempre stata un po' preoccupata e invece mio padre che è un grande appassionato, anche lui, di automobilismo, non mi ha ne incoraggiato, ne ostacolato ».

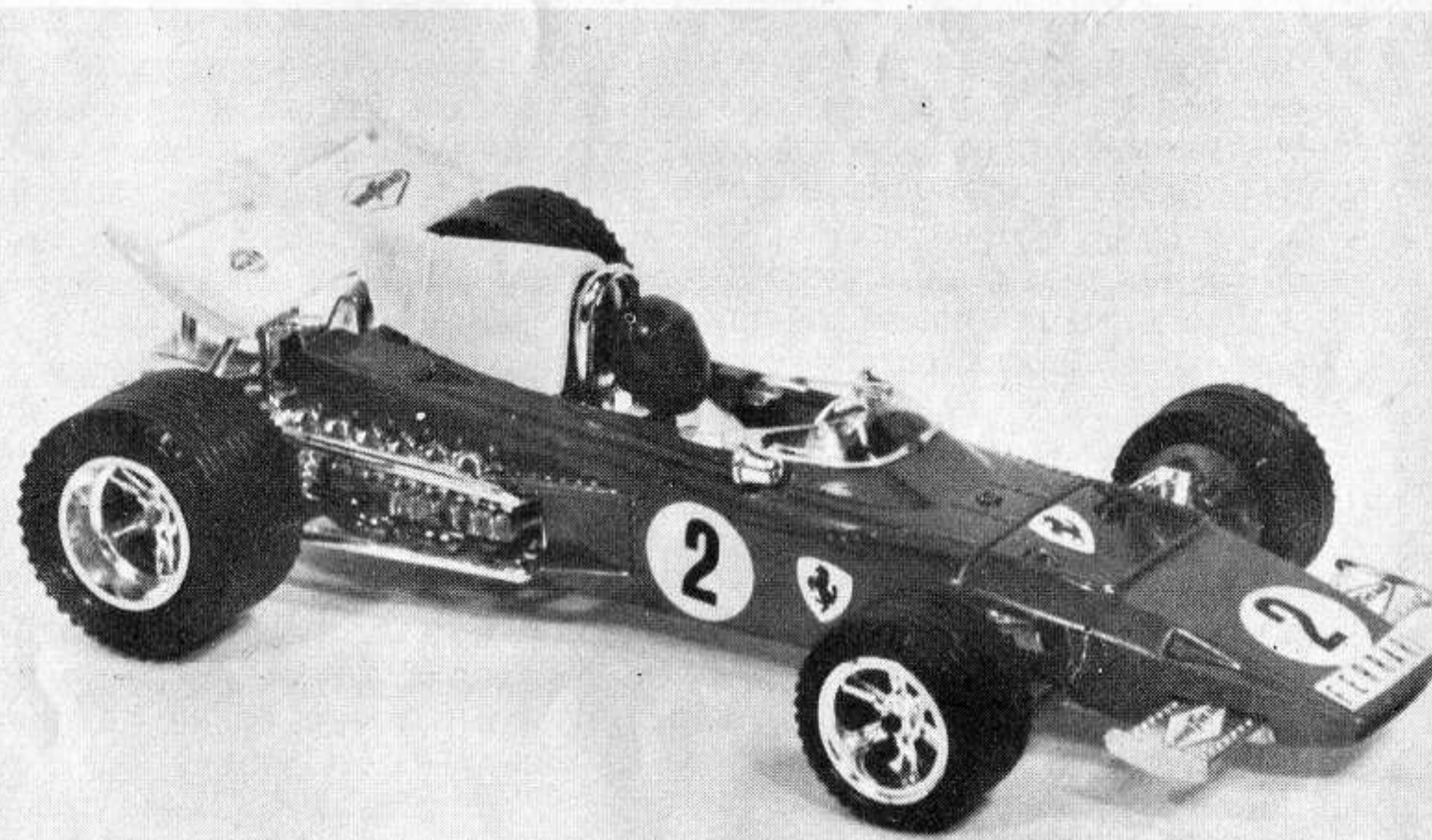
« A Mannucci non dico... perché credo che avesse proprio l'età della ragione quando ha deciso... e nessuno poteva ostacolarlo. Bene. A questo punto io vorrei chiudere questa rapidissima intervista perché sicuramente penso voi abbiate un episodio in comune da raccontare ».

L'episodio viene velocemente raccontato da Munari, e poi Pigna continua il suo incredibile monologo: « Bene. A questo punto io farei una cosa, qui, credo che, spero, di essere, ah, eccola qua! Grazie, perché ecco, chiedo, ho notato appunto un certo movimento ho visto De Martino, Greco che si danno da fare con la medaglia, la medaglia di campione della Domenica Sportiva, questa è la medaglia d'oro. Io vi prego di venire qui, adesso mi tiro dietro la coda, ecco qua, venite vicino a me questa qui è la medaglia d'oro del Radiocorriere, che offre il Radiocorriere TV al campione della Domenica Sportiva, però non c'è il vostro nome, io ho pensato appunto adesso, facendoci strani cenni con i signori curatori di darvi la medaglia della e poi di riprendermi la medaglia in modo che possa, possiamo incidere il vostro nome sulla medaglia d'oro del Radiocorriere TV e questa medaglia io la consegnerò al direttore sportivo, al vostro direttore sportivo, dr. Cesare Fiori (Fiorio, Pigna! N.d.r.), ecco il dr. Cesare Fiori (Fiorio, Pigna! N.d.r.) qui presente, qui la ringrazio quindi, lei dr. Fiori è incaricato di venire a fare questa così una seconda consegna va bene? Complimenti anche a lei, alla sua scuderia, sono stati molto bravi, arriverla la Munari cioè... »

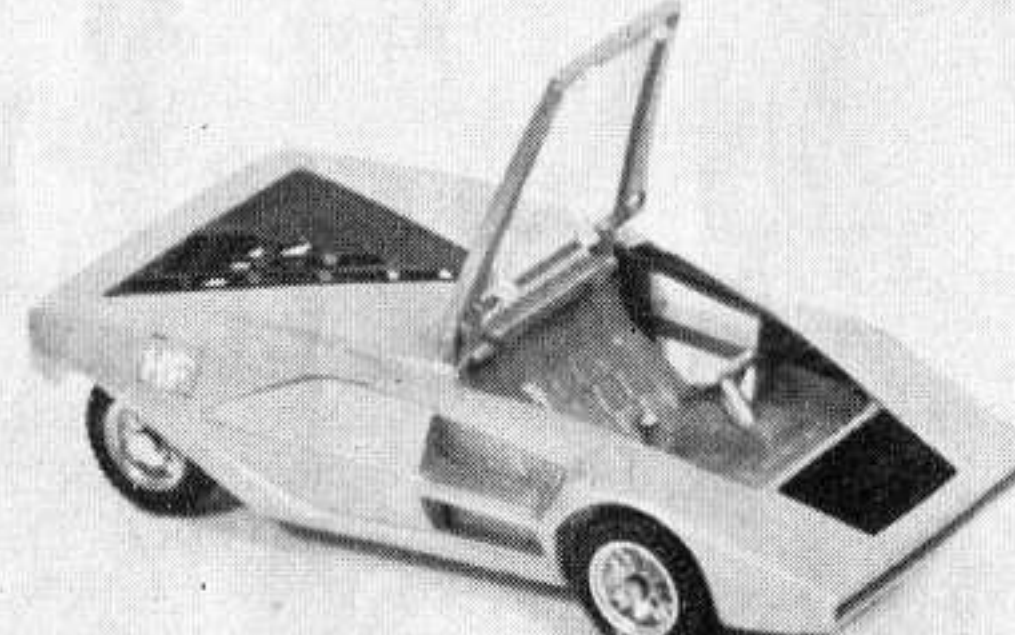
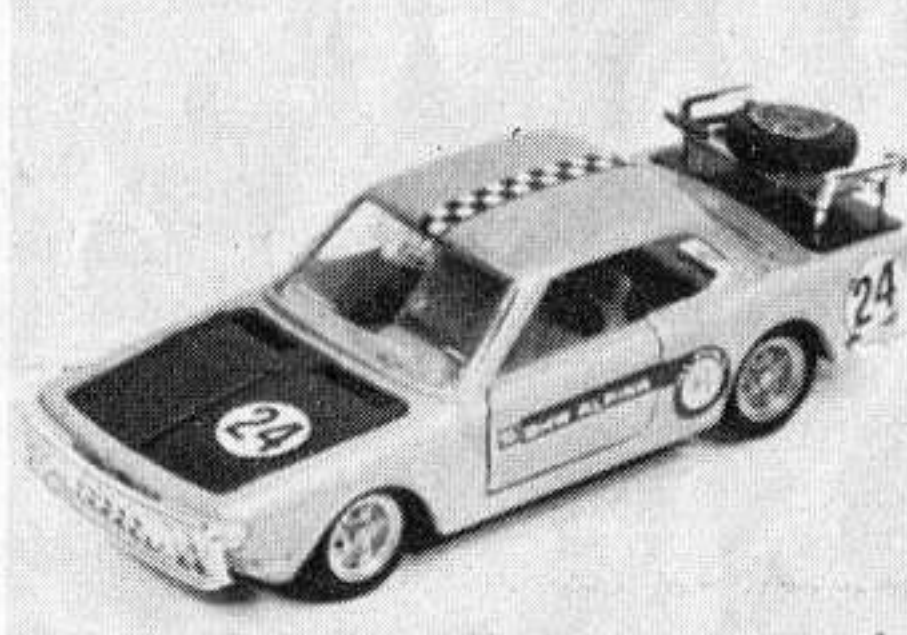
Gli applausi (a chi?) smorzano le ultime parole di Pigna. Meno male. Era ora che tacesse. Finalmente. Perché stava stringendo la mano a Mannucci...

Gio' Lunì

La 312 B2 FERRARI con le sospensioni ripudiate



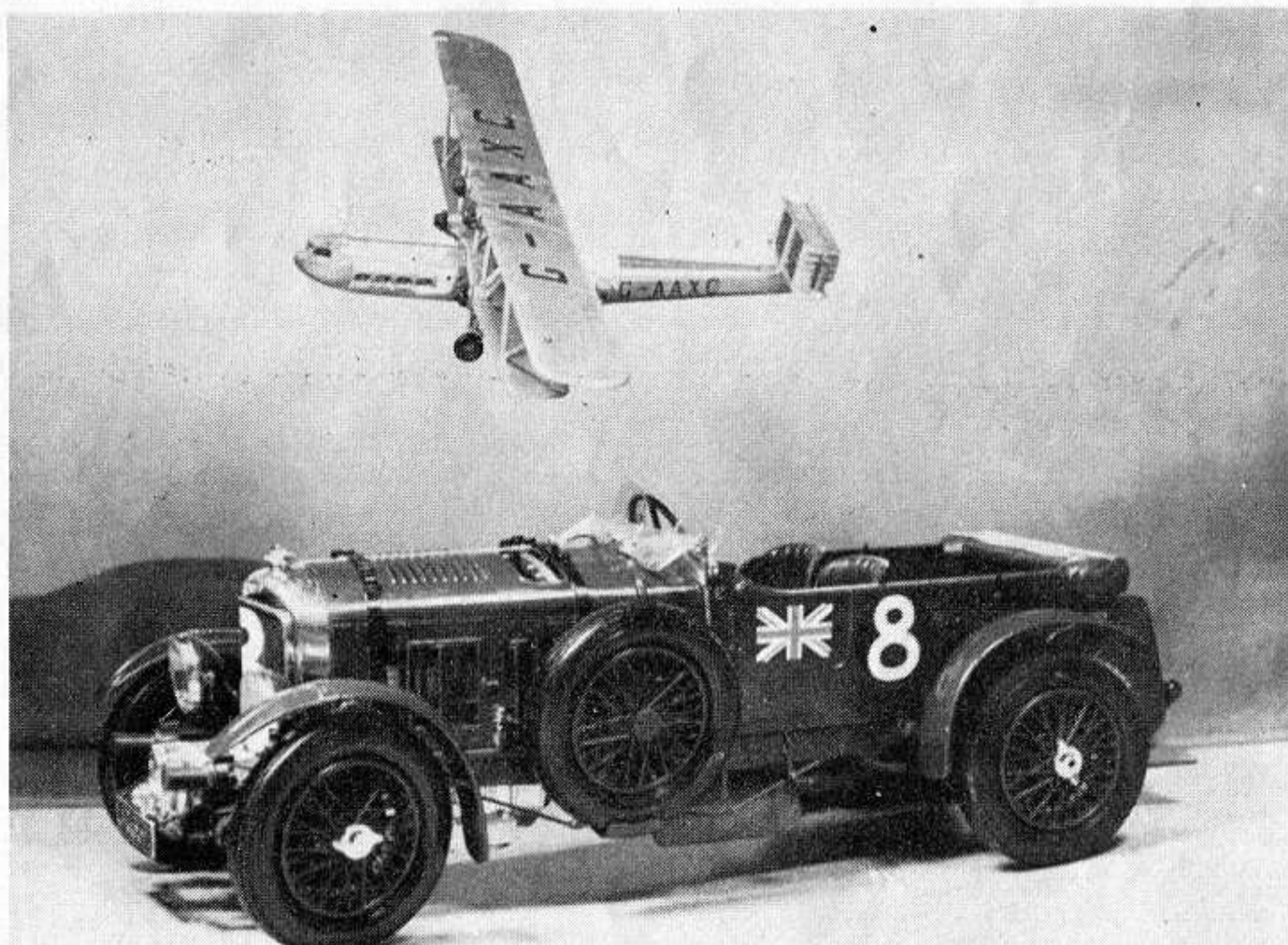
La sempre attiva e classica MEBETOYS del gruppo Mattel, pur continuando la sua apprezzata produzione della « serie Grand Prix », ha messo in commercio altri due tipi di vettura, l'una conosciutissima e, l'altra, ancora in corso di realizzazione, ma sulla quale si basano le speranze dei rallyisti italiani. Dopo la Matra e la BRM, ecco, della serie G.P. la FERRARI 312 B 2 originale, ovvero quella della sfortunata stagione 1971. Realizzata come sempre con dovizia di particolari in metallo pressofuso, questa F. 1 rifinita nel tradizionale rosso delle vetture del « cavallino », presenta la carenatura dietro il poggiatesta, la nuova geometria delle sospensioni (ora ripudiate) e il caratteristico motore « boxer » 12 cilindri



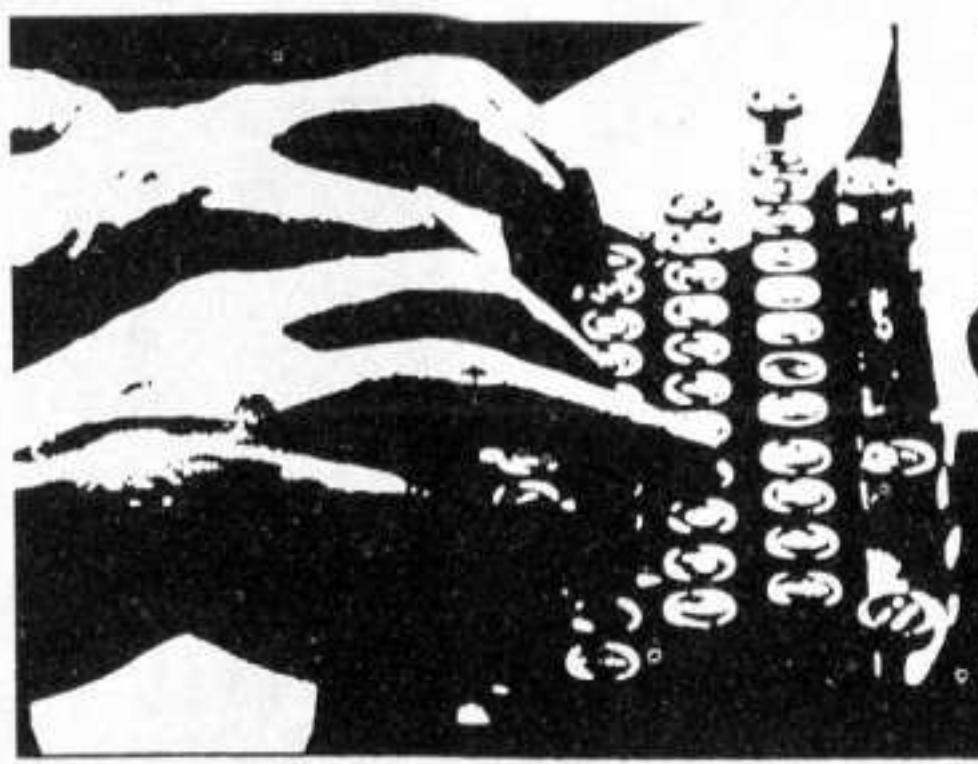
Il coupé BMW 2800 CS, una delle migliori vetture della casa tedesca, è presentato nella sua versione Alpina, adatto per corse su strade sterrate e innevate come si trovano nei rallyes. Questo modello è dotato, fra l'altro, di rete paraurti, vanga e piccone

Ed eccoci alla « STRATOS » che, presentata al Salone di Torino da Nuccio Bertone, si è imposta all'attenzione del pubblico per la sua linea avveniristica, in netto contrasto con la tradizione. Tutte le caratteristiche della vettura sono visibili nel modello Mebetoys

I tre modellini sono in vendita al prezzo di L. 1.000 ciascuno.



Ecco l'ultimo modello in scala prodotto dalla britannica Airfix. Si tratta di una riproduzione ad un dodicesimo della famosa Bentley 4 litri e mezzo del 1930. Sullo sfondo appare il velivolo passeggeri Handley Page 42 HP « Heracles », una delle realizzazioni di maggior successo della Airfix cui l'esattezza non fa difetto



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

V8/Blog Scans

Caro Autosprint, sono un vostro assiduo lettore, accanito di automobilismo, e vorrei approfittare della vostra cortesia per fare un annuncio che probabilmente potrà interessare molti appassionati italiani. Vorrei offrire ospitalità e vitto a qualcuno che ha intenzione di venire a vedere la corsa di Indianapolis, alla quale io non manco mai. Anzi, in quell'epoca vi è anche l'occasione, dopo due settimane, della prima gara Can-Am a Mosport in Canada. Chiunque sia interessato alla mia offerta si rivolga al presente indirizzo:

Sam Rizza - 265 Melvin Avenue, apt. 215,
Hamilton 31, Ontario, Canada

Ed ora vogliate gradire distinti saluti a tutto lo staff di Autosprint

Sam Rizza - Hamilton (Canada)

Grazie per l'offerta, a nome di tutti gli sportivi italiani. Speriamo solo che lei non se ne pentirà: potrebbe anche trovarsi un po' troppi ospiti in casa...

Il posto di ANDRETTI

Cari amici di Autosprint, è da tempo che aspettavo di scrivervi questa lettera, e finalmente mi si è presentata l'occasione: la brillante prova di Andrea de Adamich in Formula 1 in Argentina. Questo bravissimo pilota è stato più volte al centro di polemiche quanto mai antisportive, ed ultimamente gli hanno persino negato il « suo » titolo italiano assoluto.

Sono veramente felice che de Adamich, da vero campione, non abbia dato peso alle parole di coloro che lo davano per finito, e da campione ha saputo rispondere a tutti costoro. E' un pilota che ha dato molto allo sport automobilistico nazionale, ricevendo come premio solo amare delusioni; se solo avessero riposto più fiducia in lui sicuramente ora si potrebbe vedere un pilota italiano ai vertici della formula 1.

Invece nessuno ha avuto fiducia in lui, proprio perché italiano, preferendo dare una F. 1 nazionale ad un pilota d'oltre-oceano che non ha mai avuto confidenza con questo tipo di vetture ed inoltre non avrebbe mai potuto disputare l'intero campionato. Sì, perché qui da noi i dirigenti delle squadre automobilistiche sono affetti da una grave forma di « inglesomania », e l'Italia è rimasta la patria dei campioni potenziali (vedi Galli, Merzario, Vaccarella, Nadeo ecc.).

Non dimentichiamoci che nel non lontano 1968, proprio de Adamich fece star dietro, nella Temporada argentina di F. 2, l'allora « re » della Formula 2, Jochen Rindt. Per concludere, vorrei fare un sincero augurio ad Andrea de Adamich: quello di poter stare sempre davanti alle rosse Ferrari di Ickx e compagni. E chissà che allora non si decidano a conferirgli il titolo di campione italiano.

Giuseppe Muscianisi
Sesto S. Giovanni (Milano)

Chissà perché il « tifoso » (sia esso di calcio, di ciclismo o di automobilismo) è tante volte privo del senso della misura. La sua, signor Muscianisi, sarebbe stata una bella lettera, poiché ci voleva qualcuno che sottolineasse la bella prova di de Adamich con la Surtees-Pagnossin a Buenos Aires, gli rammentasse che coloro che seguono le corse non si sono dimenticati di lui. Peccato, invece, che — forse per rendere più convincenti le sue argomentazioni — lei trasformi de Adamich nella vittima di chissà quale congiura antinazionalistica. Quella della preferenza di Ferrari per i piloti non italiani non è una novità, e il « caso » de Adamich è solo un episodio (anche se il più complesso, forse) di tutta la faccenda.

Ci spiace anche che lei, per ribadire i suoi concetti, faccia dei paragoni fuori luogo (Andretti non ha « rubato » il posto a nessuno) o antipatici (come l'« augurio » di battere le Ferrari). Non è cercando di instillare nel pilota preferito il proprio rancore (ingiustificato, poi) che si vincono le corse.

IL PEANA

VIVA MUNARI !

Ho appena saputo della vittoria della Lancia al 41. Rally di Montecarlo, e per questo voglio gridare a gran voce « viva Lancia », e « viva i bravissimi Munari e Mannucci » che ci hanno saputo regalare questa splendida vittoria tutta italiana nel più favoloso dei Rallies.

Ho scritto ad Autosprint affinché faccia giungere il mio ringraziamento e le mie congratulazioni al bravissimo Munari che ancora una volta ci ha dimostrato di essere un ottimo pilota e spero di vederlo presto su una Ferrari 312 P in coppia con il bravo ed un po' dimenticato Arturo Merzario, e chissà che questa combinazione tutta italiana non ci sappia dare nuove vittorie in campo internazionale.

Alessandro Baldovini - Firenze

Ho da poco appreso la notizia della vittoria Lancia al 41. Rally di Montecarlo, e mi rivolgo subito a voi per ringraziare, veramente felice e commosso, l'ottima prestazione di un così forte equipaggio: Munari e Mannucci. Ed un « grazie » alla nostra italianissima « fulvietta », perché ha tolto subito ogni dubbio al vostro quesito sul nome della casa che riuscirà ad infastidire i piccoli « mostri » Alpine. Ed un grazie a Kallstrom-Haggbom, Lampinen-Andreasson (Davenport, cosa hai fatto?), Ballestrieri-Bernacchini, Barbasio-Sodano.

Paolo Barberini - Roma

Caro Autosprint, ho appreso proprio in questo momento, alle

CARLO ROSSI - Cureggio (Novara) — Innanzi tutto, la colpa dei ritardi nell'invio delle copie in abbonamento non dipende da noi. Il giornale per gli abbonati parte immediatamente, i ritardi sono da addebitare al servizio postale. Alle edicole Autosprint non arriva per posta. Quanto alle sue idee, noi le abbiamo lette, ma non sempre possiamo rispondere, anche perché certe idee sono — secondo noi — irrealizzabili.

EZIO TANZINI - Poggibonsi (Siena) — La sua iniziativa è molto lodevole. Quanto allo spazio da dedicare alla pubblicità, non vi sono regole fisse. L'importante è che le scritte e gli emblemi non confondano i numeri di gara. A questo scopo si regoli secondo buon senso; o per lo meno è sufficiente dare una occhiata a come il problema è stato risolto sulle monoposto che hanno corso finora.

PINO CANDIDO - Cassino (Frosinone) — Dell'ultima gara di Nino Vaccarella in Formula 1 ci siamo occupati nella posta di Autosprint n. 2/72, mentre della carriera dell'attuale campione d'Italia avrà letto molti particolari nel n. 50/1971.

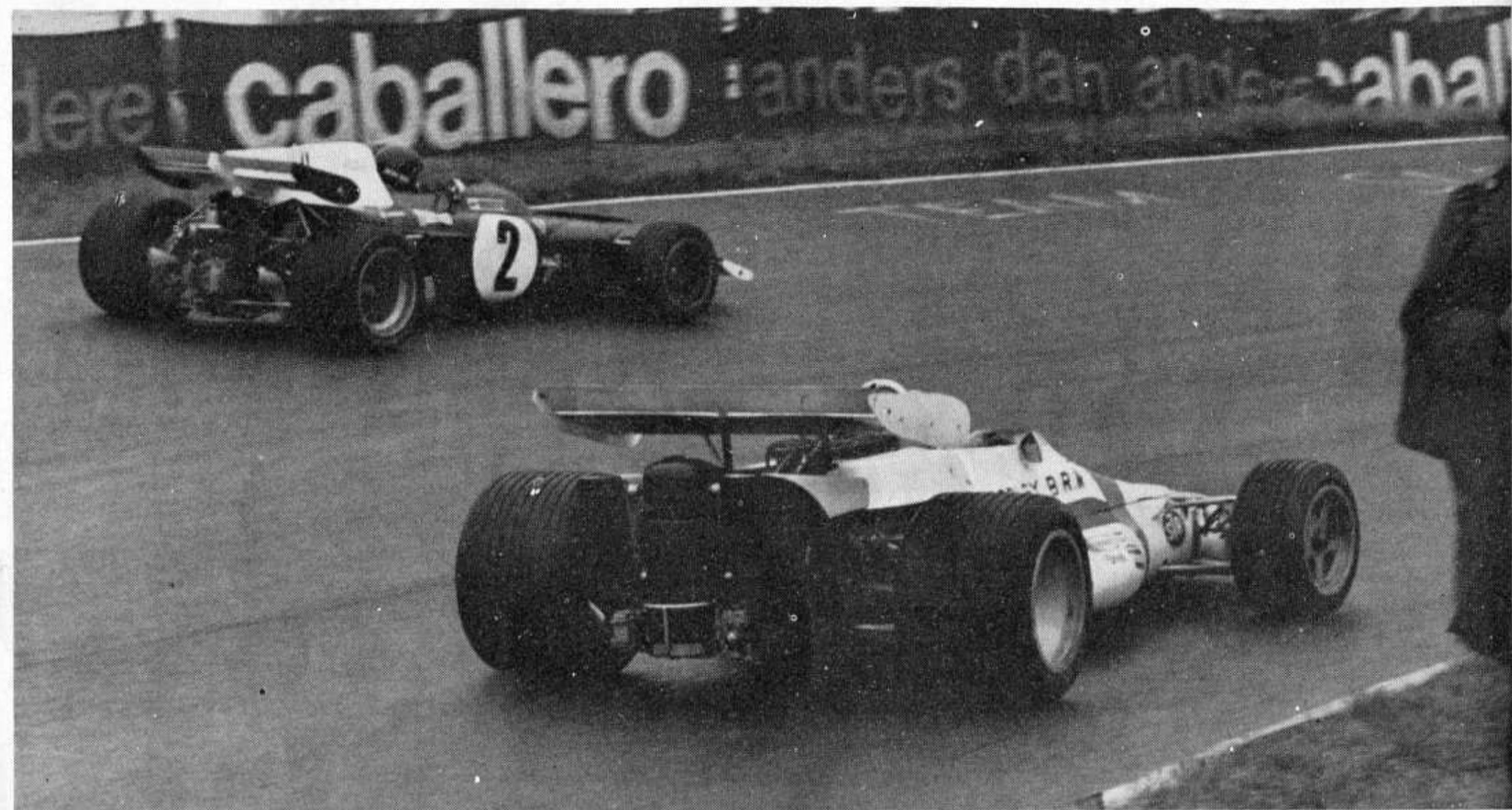
STEFANO MARCHI - Budrio (Bologna) — L'alternatore è un dispositivo che produce, trascinando dal motore, energia elettrica a corrente alternata, come dice il nome. Per alimentare la batteria, è necessario poi un raddrizzatore che trasformi la corrente alternata in corrente continua, necessaria all'uso dei vari organi elettrici. Quando si parla di motore bialbero si intendono « due alberi a cammes », non due alberi motori.

SPORT AUTO - Repubblica di S. Marino — Questi gli indirizzi: la società produttrice è la Melber, via Tevere, 28047 Oleggio (Novara); Eris Tondelli: via Gattico 7, Torino.

AMEDEO RAVERA - Rapallo (Genova) — Queste le piste di kart in Liguria: Pista Verde, S. Bartolomeo del Cervo (Imperia); Pista Rivier Kart, regione Prati S. Giorgio, Albenga (Savona). Quanto all'altro quesito, si rivolga alla Giannini Automobili, via Tiburtina 91-97, Roma. Se lei non deve correre con quella macchina, allora non è necessario essere in regola con la Fiche di omologazione, che ha valore solo nelle competizioni.

RENZO BERETTA - Arcore (Milano) — Tutti i cambi automatici hanno il « convertitore idraulico ». Infatti, in questo tipo di trasmissioni, in cui non vi è frizione, l'accoppiamento fra motore a trasmissione non è meccanico, ma risolto tramite un fluido (di qui la dizione « idraulico ») interposto fra due specie di « tamburi » con apposite nervature. Uno è solidale al motore, e quando gira « trascina » l'altro (che è solidale al cambio). Con questo tipo di convertitore, e con motori di grossa cilindrata e potenza esuberante, tre marce sono più che sufficienti.

FULVIO BELTRAMI - Milano — Quello che le è accaduto è strano fino ad un certo punto. Spesso, da noi, i vantaggi vengono concessi a certe categorie di persone solo che sono accompagnati da uno « svantaggio » almeno equivalente. Quanto al senso di rotazione delle gomme sbagliato, non se la prenda. Si trattava di una vettura da esposizione. Stia pur certo che, nel caso vengano adottati quei particolari pneumatici, in pista non si ripeterà quell'errore di montaggio.



L'ARCHIVISTA

Caro Autosprint, desidererei mi pubblicassi una foto di Pedro Rodriguez in lotta con Ickx durante l'ultimo Gran Premio d'Olanda, vinto poi da Ickx.

Domenico Ribatti
Bari

Ecco, nella foto che pubblichiamo, uno dei momenti della fantastica battaglia condotta da Pedro Rodriguez e da Jacky Ickx nel corso del Gran Premio d'Olanda, a Zandvoort, nel 1971. Come si ricorderà, il dominio dei due su-

ore 8,30 del mattino, che Munari e Mannucci su Lancia Fulvia HF 1,6 hanno vinto il Rally di Montecarlo. Non ho parole per la mia gioia di incallito tifoso di Munari. Un « bravissimo » a Sandro e a tutti gli equipaggi, ed anche al d.s. Cesare Fiorio.

Gerosolino Arpino
Sulmona (Aquila)

Alcune lettere, fra le tante, che i nostri lettori appassionati

(e no) di rallies ci hanno inviato per significare la loro gioia per la vittoria Lancia a Montecarlo.

Moltissimi, poi, oltre che per Sandro Munari e Mario Mannucci sono felici per la Fulvia, questa vettura che da tanti rallies ormai è data per « spacciata » e che invece, proprio al termine della sua carriera, ha espresso il suo « acuto » più esaltante. Alcuni poi, come il signor Pao-

lo Serracchioli, di Bologna, temono che questa vittoria della HF 1,6, ed il conseguente rilancio, faccia ritardare il programma Stratos. Questo è far torto al buon senso dei dirigenti della Lancia. Se si è sentita la necessità di studiare una vettura sostitutiva, ve ne erano le ragioni obiettive, ragioni che erano e sono valide a prescindere dai risultati della vettura da « sostituire ».

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

DESIO SCALERA - L'Aquila — Lei ci chiede troppe cose in una volta, caro socio. Ecco qualche risposta. L'indirizzo di Nardi è via V. Lancia 8, 10141 Torino. E' qui che vanno chiesti i prezzi ed i particolari tecnici. L'iniezione « diretta » è in disuso, e prevede che l'iniettore sbuchi direttamente nella camera di scoppio. Più usata ora l'iniezione « indiretta », con l'iniettore che sbuca nel condotto di aspirazione. Il termine « elettronica » sottintende che alcune regolazioni che negli impianti usuali sono meccaniche, in un impianto di iniezione elettronica vengono calcolate e messe in opera da una centralina elettronica. Ogni AC provinciale è in grado di rilasciare la licenza sportiva.

VIRGILIO GALLETTI - Cortona (Arezzo) — Questo l'indirizzo della casa costruttrice Steyr-Puch; Steyr-Daimler-Puch AG., Karntnering 7, Wien 1 (Austria).

GABRIELE CROCE - Roseto (Teramo) — Escludiamo che la Cosworth sia occupata della preparazione dei motori Ford di Formula 5000. Si trattava probabilmente di preparazioni statunitensi, della Traco ad esempio. Moltissimi dei 5 litri Chevrolet sono invece del preparatore svizzero Morand, ma non certamente tutti.

LUIGI IPPOLITO - Reggio Calabria — Quest'anno abbiamo riunito tutti i calendari internazionali, oltre ad altre utili notizie, nell'Agenda Autosprint. Se vuole, la ordini, utilizzando magari una delle combinazioni che offriamo.

LUIGI MANCINI - Rimini — La ringraziamo per la sua esposizione, ma il problema è troppo generale perché ce si dovessero occupare noi, e d'altro parte non ha nessun addentellato con i problemi antincendio delle corse automobilistiche.

STEFANO SABBATANI - Imola (Bologna) — L'indirizzo della Tecno è: via Cavalieri Ducati 7/7, Bologna. Enzo Ferrari è stato un buon pilota, nella sua gioventù, e da corridore è poi divenuto direttore di scuderia e quindi costruttore.

ROBERTO CIANNAREI - Ascoli Piceno — Quello che le serve è una copia di Autosprint '71, presto in edicola, che fra le altre cose, nelle « pagine gialle » ha tutti gli indirizzi che lei cerca.

VALERIO VASILE - Salerno — Ci spiace, la foto non l'abbiamo trovata, comunque il tempo con cui « Shangry-La » fece l'assoluto alla Coppa del Chianti del 1966, con l'Alfa Romeo Giulia T2Z fu questo: 4'35"4, media 107,189 km/h.

COSTANTINO MICHOPULO - Brescia — Anche la sua opinione, come le tante già espresse riguardo le varianti che si dovrebbero fare a Monza, ha i suoi lati buoni. Il problema, comunque, non è tanto quello di come farle, queste varianti, ma sulla effettiva necessità di farle. E non tutti, su questo, sono d'accordo.



Operazione Cicero (pro domo sua...)

La presente per confermare quanto telefonicamente precisato alla vostra redazione, e cioè che l'equipaggio Pianta-Paleari non partecipava al 41. Rally di Montecarlo sotto i colori del Team-Peg, come annunciato nell'articolo apparso su Autosprint n. 4 del corrente anno. Desidereremmo una precisazione a tale proposito.

Conrero Squadra Corse - Torino

Il direttore sportivo della Conrero Squadra Corse, Paolo De Leonibus, si riferisce ad una notizia che il nostro corrispondente aveva appreso direttamente dai dirigenti del Team Peg e della Grifone. Se le cose non stanno così ben venga la precisazione, che pubblichiamo di buon grado.

IL RISENTITO

Ambizione e vecchi « merletti »

Ho letto con molta sorpresa sul numero 4 di Autosprint pagina n. 3 il trafiletto intitolato « Regalata agli stranieri l'eredità Abarth ».

Con sorpresa ho letto « Andranno oramai alla deriva tutti quei Clienti appassionatissimi delle mini Abarth che hanno permesso l'invenzione dell'automobilismo agonistico a livello utilitario. Assicurata l'estinzione tecnica dei vari modelli ecc. ».

Sono molto sorpreso che Autosprint tenga in totale dimenticanza la partecipazione della Giannini alle corse e ancora meno abbia considerato che nelle categorie 500 e 600 i partecipanti con autovetture Giannini sono assolutamente numerosi.

Per citare solo un fatto, alla Trieste Villa Opicina del 1970 il Consigliere Delegato di questa Società ricevette dall'Automobile Club di Trieste una coppa in argento per aver allineato alla partenza di quella classi-

cissima corsa ben 27 autovetture Giannini.

Sono oltremodo dispiaciuto che il Suo giornale abbia dimenticato e dimentichi questi elementi di fatto e Le sarei grato se Ella volesse esaminare quanto Le ho rappresentato.

Rimango in attesa di Suo cortese riscontro e Le invio cordiali saluti.

Avv. Voljango Polverelli
Consigliere delegato della
Giannini Automobili - Roma

L'avv. Polverelli, nella sua « dispiaciuta » lettera, ha sbagliato l'obiettivo delle sue critiche. Infatti, nel pezzo cui lui si riferisce, si voleva unicamente sottolineare una situazione di fatto (la cessazione da parte dell'Abarth della sua attività come costruttore di vetture turismo) che non può che dispiacere a coloro che sanno che cosa l'Abarth ha rappresentato nel quadro agonistico di questi ultimi anni.

Sappiamo benissimo dell'esistenza della Giannini, e del fatto che l'industria romana « copre » una certa parte della produzione (agonistica e turistica) in cui era impegnata anche l'Abarth, ma il parlare di questo avrebbe significato andare fuori tema.

L'ambizione della Giannini, cioè quella di sostituirsi all'Abarth, è lodevole, ma a tutt'oggi è ancora a livello di ambizione. Infatti, rimanendo nel campo delle corse, dove ci ha portato il nostro interlocutore, la Giannini ha finora partecipato in due cilindrate, la 500 e la 600, delle quali una (la 500) non ha mai allineato Abarth al via per la semplice ragione che l'Abarth non ha mai omologato delle 500. Ecco, diremmo che stando così le cose, ci sembra per lo meno azzardato offrirsi come « ricambio » di una casa che (tralasciando le bicilindriche) offriva vetture Turismo di 850 e 1000, delle Granturismo di 1000, per non parlare delle Sport e Sport Prototipo di 1000, 1300 e 2000.

A noi fa molto piacere apprendere che la Giannini ha intenzione di andare a colmare il vuoto lasciato dall'Abarth. Prima che l'avvocato Polverelli ci informasse (indirettamente) di questa volontà noi sapevamo solamente che nel 1972 essa sarà in campo, oltre che con la 500 e la 600, anche con una 700.

Ecco, diremo che « non andranno alla deriva » i piloti di vetture 600 e 700. Ma ci sembrava un po' poco per prenderla in considerazione come « naturale erede » della casa dello Scorpione. L'avvocato Polverelli sosterrà che non ha voluto dire questo. Ma allora, perché questa lettera?

Egregio Direttore,

leggo su Autosprint Nr. 4 del 24/31 gennaio una messa a punto di Alceste Bodini in merito ad una presunta non corretta osservanza dei diritti sportivi dei concorrenti e conduttori che sarebbe stata commessa da questo ufficio.

Non intendo entrare nel merito dell'assegnazione del 2. Campionato Chevron di Formula Ford 1971, che è di competenza di altri; desidero invece cogliere l'occasione per riaffermare, ancora una volta, quanto ebbi a dire a Firenze, allorché sottolineai, fra l'altro, che i piloti italiani avevano iniziato — non tutti purtroppo — a prendere conoscenza e coscienza delle leggi sportive, con i diritti e doveri sui quali devono incentrarsi tutte le loro azioni.

Purtroppo (Bodini ne è un caso, ma vorrei essere smentito) ci sono ancora di quei piloti che sanno girare bene il volante ed azionare tempestivamente i piedi, ma che non hanno la pazienza di perdere un quarto d'ora ogni settimana per leggere, dopo Autosprint, l'essenziale di quello sport che praticano con tanta passione.

Anzitutto, non è vero che sono stati pagati i premi di classifica della gara di F. Ford disputata a Monza il 19.9 u.s. prima che a questo Ufficio fosse pervenuta la sentenza pronunciata dal T.N.A. che riammetteva in classifica il Bodini. Non è vero che a Lella Lombardi sia stato inviato un assegno di L. 90.000, corrispondente all'ammontare del 2. premio di classifica, ma è bensì vero che alla stessa è stato inviato, con distinta raccomandata N.ri 3110/3115 inclusi — lettera protocollo C.S.A.I. Nr. 304 del 21.1.72, il 3. premio di L. 60.000, contemporaneamente al 1. premio di L. 135.000 inviato a Bodini subito dopo aver ricevuto la Sentenza suddetta.

Relativamente alla gara di F. Ford di Imola del 12.9 u.s., Bodini si arrampica sui vetri dato che, ammesso e non concesso che gli Ufficiali di Gara preposti e/o l'Organizzatore, a mezzo del Segretario della Manifestazione, non abbiano formalmente provveduto a contestargli, secondo quanto previsto dall'Art. 112 del R.N.S., le infrazioni contro il Regolamento tecnico della F. Ford, rilevate sulla sua vettura nel corso delle verifiche post-gara, è altresì vero che Bodini era presente allo smon-

taggio ed alle contestazioni verbali formulate dagli Ufficiali di Gara preposti.

Va aggiunto che, quando gli è stata comunicata l'omologazione della gara F. Ford di Imola del detto 12.9 u.s. con la conferma della sua esclusione dalla classifica pronunciata dai Commissari Sportivi, qualora fosse esistita l'omissione della contestazione dell'infrazione, il Bodini poteva interporre reclamo al ricevimento della comunicazione di omologa, chiedendo la riapertura dei termini per il reclamo stesso.

Era, inoltre, salvo il suo diritto di Appello secondo quanto previsto dagli Artt. 127-132 del R.N.S.

Da quanto sopra, a me sembra che, se Bodini vincerà o perderà il 2. Campionato Chevron di F. Ford 1971, non debba accendere ceri a questo Ufficio o all'Autorità Sportiva Nazionale ma, unicamente, alla sua negligenza dato che anche tutto quanto precede gli è stato doverosamente e cordialmente detto in più occasioni, prima dell'omologazione della gara F. Ford di Imola del 12.9 u.s.

Tant'è, che a me sembra abbia preferito attendere gli eventi e...!

Non è questa, comunque, caro Direttore, una polemica contro un pilota che stimo ed ammiro per le sue capacità, ma contro tutti coloro che, dopo aver trovato attenzione ed assistenza ai loro problemi, continuano sterilmente a comportarsi da vittime o, comunque, in un modo che anche la licenza non può qualificare per sportivi.

E' anche vero che in questo periodo si sprecano le premiazioni del campione del Bar all'angolo di casa nostra mentre poche sono le Associazioni, Scuderie ed Enti Sportivi che ravvisino la opportunità di indire corsi per spiegare come si ottengono le licenze; come si possono apportare solo le « modifiche e montaggi autorizzati » e previsti dall'Allegato « J » del Codice per le vetture iscritte alle gare; come i concorrenti/conduttori debbano assolvere i loro doveri e come possano vantare l'accoglimento dei loro diritti stabiliti dal R.N.S. e, proprio per il principio che chi più può più deve fare, Ti prego di fare in modo che su « Autosprint » questo problema sia più trattato.

Cordialmente

Romolo Tavoni
Milano

C'è anche questo

su **AUTOSPRI NT 71**
numero speciale
1000 LIRE

BONIFACIO GIUDICEANDREA - Firenze — I piloti classificati FIA non sono altro che i piloti che ottengono certi risultati ben definiti. Quindi, a questo proposito, non si può parlare di « elenco sorpassato ». Esso viene aggiornato di anno in anno, e nel 1972 esso comprende i seguenti nomi, divisi in piloti da Gran Premio e piloti di gare di durata: Amon, Andretti, Beltoise, Brabham, Cévert, Donohue, Fittipaldi, Ganley, Hill, Hulme, Ickx, Pescarolo, Peterson, Regazzoni, Revson, Schenken, Stewart, Stommelen, Surtees, Al Unser, Wisell. Piloti di « fondo »: Adamowicz, Ahrens, Attwood, Bell, de Adamich, Elford, Galli, Herrmann, Hezemans, Kinnunen, Larrousse, Lins, Marko, Oliver, Redman, Vaccarella, Van Lennep. Questi secondi, cioè, sono anch'essi classificati FIA, ma si sono qualificati più che altro per la loro attività in gare di durata.

CESARE POSSOLI - Cadeo (Piacenza) — Grazie per tutti quegli auguri, anche a nome dei vari piloti citati. Nel 1967, fu campione del Mondo Denis Hulme, con la Brabham-Repco.

SERGIO MONTANARI - Ancona — Certamente, è possibile iscriversi all'ANCAI anche come soci sostenitori. L'indirizzo della segreteria è questo: ANCAI, Autodromo Nazionale di Monza, 20052 Monza (Milano).

ROBERTO TOGNARINI - La Spezia — Avrai trovato, certamente, l'inserito prototipi nel numero scorso di Autosprint. In esso insieme a tante altre notizie, c'erano le piantine dei vari teatri di gara.

LETTERA FIRMATA - Piacomonte Matese (Caserta) — Questo l'indirizzo che la interessa: Federazione Italiana Cronometristi, viale Tiziano 70, 00196 Roma.

MAURIZIO D'ARCANGELO - Vado (Bologna) — Per ottenere la licenza di conduttore non è richiesto alcun titolo di studio particolare. Sulle modalità e sui documenti necessari faremo quanto prima un servizio particolare, così come ogni anno.

EDOARDO PERICO - Banne (Trieste) — Disegni quotati delle monoposto non ne esistono; o per lo meno i progettisti se li tengono. Una Ford di Formula 3 attualmente è sui 122-125 CV a 6500 giri circa. Sul motore Alfa avrà letto il servizio del nostro Benzing sul n. 4. Per le altre notizie, le consigliamo il volume autobiografico di Enzo Ferrari: « Le mie gioie terribili ».

GIORDANO MILANESE - Portogruaro (Venezia) — Questo l'indirizzo di Andrea de Adamich: via G. Frua 21/8, Milano.

RAIMONDO INSERRA - Palermo — Nella preparazione di un motore non esiste una « ricetta », che dia il peso di tutti gli organi e basta. Preparare un motore è qualcosa di più complesso che cucinare una torta, e ci vuole una notevole dose di esperienza. Quanto ai regolamenti, chiedi alla CSAI, via Pola 9, Milano, il testo dell'Annesso J aggiornato al '72 e la fiche di omologazione della vettura.

FRANCO MORETTI - Acqui Terme (Alessandria) — Tim Schenken è nato a Sydney, in Australia, il 26 settembre '43, e abita a Maidenhead, in Gran Bretagna.

ALESSANDRO MARIANI - Roma — Il Gran Premio di Monaco è in calendario per il 14 maggio. L'ora di inizio della corsa è tradizionalmente fissata nelle 15, ora locale. Quanto agli alberghi, una qualsiasi agenzia di viaggi della vostra città è in grado di prenotarvi una camera ed anche trovarvi dei biglietti per il gran premio, se ne esistono ancora...

La piaga nella quale il segretario della Sottocommissione velocità della CSAI infila da Milano il suo « dito » è una piaga vasta, infetta e pericolosa. Infatti, la « confusione regolamentare » è uno dei malanni del nostro sport, ed in questa « confusione » vogliamo comprendere anche

la malafede di tanti (fra i quali, sicuramente, non coloro di cui ci stiamo occupando) per cui eludere le norme è una sorta di impegno.

Ma lasciamo perdere i vari « furbi », e preoccupiamoci del fatto che — purtroppo — c'è una certa « apatia », generalizzata a tutti i livelli, verso lo studio e l'applicazione delle regole che, in ultima analisi, tutti coloro che praticano questo sport sono tenuti a sapere. Con il risultato che — come dice il rag. Tavoni — molti si trasformano poi in « vittime » quando qualcuno semplicemente applica queste regole.

In realtà, noi non abbiamo mai perso occasione per cercare di chiarire tutte le « dispute » che ci sono state sottoposte, ma non abbiamo mai affrontato il problema direttamente, con una specie di « lessico dei regolamenti ». Non lo abbiamo mai fatto forse per la nostra fiducia nella coscienza professionale dei nostri piloti, ma anche perché AUTOSPRINT è un giornale dedicato agli appassionati di automobilismo sportivo prima che agli « addetti ai lavori ». Chissà, però,

che l'esortazione dell'amico Tavoni non abbia effetto... Per ora, accontentiamoci di questa sua circostanziata precisazione, una vera e propria « ramanzina » per i diretti interessati, ma che consigliamo vivamente anche agli altri. Meditateci sopra, e che buon pro vi faccia!

C'è anche questo

Il segreto di Stewart

su **AUTOSPRI NT 71**
numero speciale
1000 LIRE

C'è anche questo

su **AUTOSPRI NT 71**
numero speciale
1000 LIRE

**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 interurbane 051
Telex: 51212 e 51283 Autsprin

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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

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

Distributore esclusivo per l'estero: 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 CR\$ 4,00 - CANADA S. 0,75 - DANIMARCA Kr. 4,75 - FRANCIA F. 3,60 - GERMANIA Dm. 2,50 - GRECIA Dr. 30 - INGHILTERRA P 25 - IRAN Rials 60 - JUGOSLAVIA Din 11 - LIBANO L. L. 3 - MALTA 3s. od. - OLANDA 2,20 Mfl. - PORTOGALLO esc. 25 - SPAGNA Ps. 35 - SUD FRICA 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., Wolzelle 11, WIEN - 1; **Australia:** COMEGAL PTY LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; **Belgio:** AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; **Brazile:** LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; **Canada:** SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papien Avenue, MONTREAL 35 P.O.; **Danimarca:** DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAOUIL; **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 Kiaban Soraya, TEHERAN; **Jugoslavia:** PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; **Libano:** THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Asseil 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 25, ASUNCION; **Portogallo:** ALBERTO RAMANDO 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 Barbra 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; **Stati Uniti:** SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; **Svezia:** WENNERGREN WILIAM AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; **Svizzera:** AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; **Turchia:** A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; **Uruguay:** JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoraima (Chacao), CARACAS; **DISTRIBUIDORA LIBROVEN,** Apartado del Este 60811, CARACAS; **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

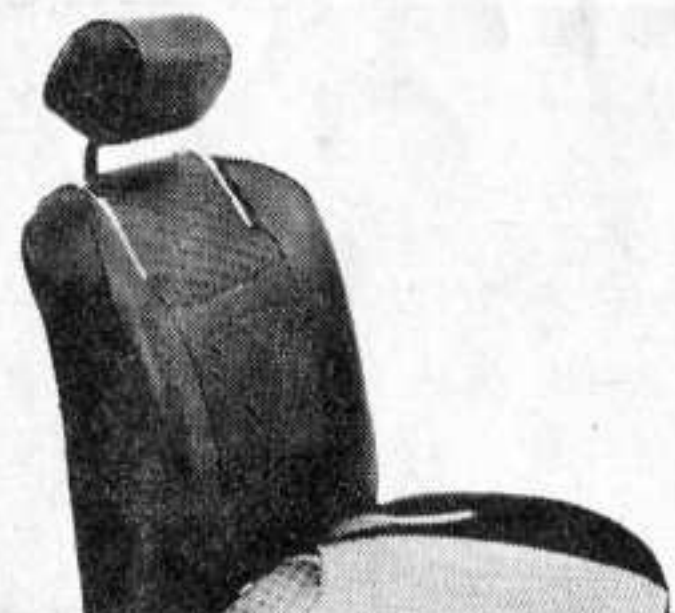
Un freno agli incidenti

ROMA - La tabella riassuntiva degli incidenti stradali rilevati nel mese di agosto 1971 e di quelli del periodo gennaio-agosto dello stesso anno mostra che nello stesso mese d'agosto dell'anno precedente, gli incidenti stradali sono aumentati di 1.536 (5,9%), i morti di 66 (6,7%) e i feriti di 1.066 (4,8%). In totale gli incidenti sono stati 27.414 con 1.049 morti e 23.433 feriti. Nei confronti, invece, del periodo gennaio-agosto 1970, gli incidenti sono diminuiti dell'1,8%, i morti del 3,7% e i feriti dello 0,36%. Ad ogni modo i 199.469 sinistri, i 6.565 morti e i 151.835 feriti restano cifre paurose, se si pensa che gli incidenti oggetto della statistica sono soltanto quelli di una certa gravità e che i decessi denunciati si riferiscono a quelli avvenuti immediatamente o entro il settimo giorno dall'incidente.

150 autovetture lavabili in un'ora

Con la realizzazione del modello AW 2-120 la BOWE, sempre all'avanguardia in fatto di autolavaggi automatici, ha superato se stessa ponendo nuovi criteri di base nella catena di montaggio. Schiacciando un semplice pulsante, con il nuovo modello BOWE, sarà possibile adattare a piacimento la velocità della catena di trasporto, non importa quale sia l'affluenza di veicoli, lasciando inalterata la qualità del lavaggio e dell'asciugamento. La nuova catena di lavaggio, regolabile a piacimento, può assumere una velocità variabile da 0 a 15 mt. minuto, potendo così far fronte ad un movimento medio di circa 50/150 veicoli all'ora.

Poggiatesta-jet regolabile



La Novolan ha messo in commercio un nuovo tipo di poggiatesta che è l'ultima novità nel settore. Si tratta del «Jet» regolabile in tutte le posizioni desiderate con la possibilità di dare all'automobilista una buona posizione di riposo. Si installa facilmente infilando la forcella sullo schienale e si adatta all'attuale forma e costituzione dei sedili. E' in vendita al pubblico al prezzo di L. 7.200.

La Commissione esecutiva della COMUNITA' EUROPEA ha proposto la armonizzazione delle leggi dei Paesi membri per quanto riguarda la sicurezza di certe parti delle carrozzerie, ha chiesto che l'inquinamento venga limitato e che sia regolato il trasporto di sostanze pericolose.

Accertato che «strade, autovetture e uomini» sono le tre componenti che sempre subentrano in un incidente automobilistico, la BMW ha dedicato un particolare settore allo studio delle contromisure atte a combattere le risultanze negative di tali incidenti. Ecco quindi il paraurti a smorzamento d'urto idraulico, il periscopio sul tetto della vettura per avere una completa visibilità posteriore e il cuscino d'aria a gonfiamento automatico all'atto dell'urto, principali elementi della difesa passiva contro gli imprevisti della strada.

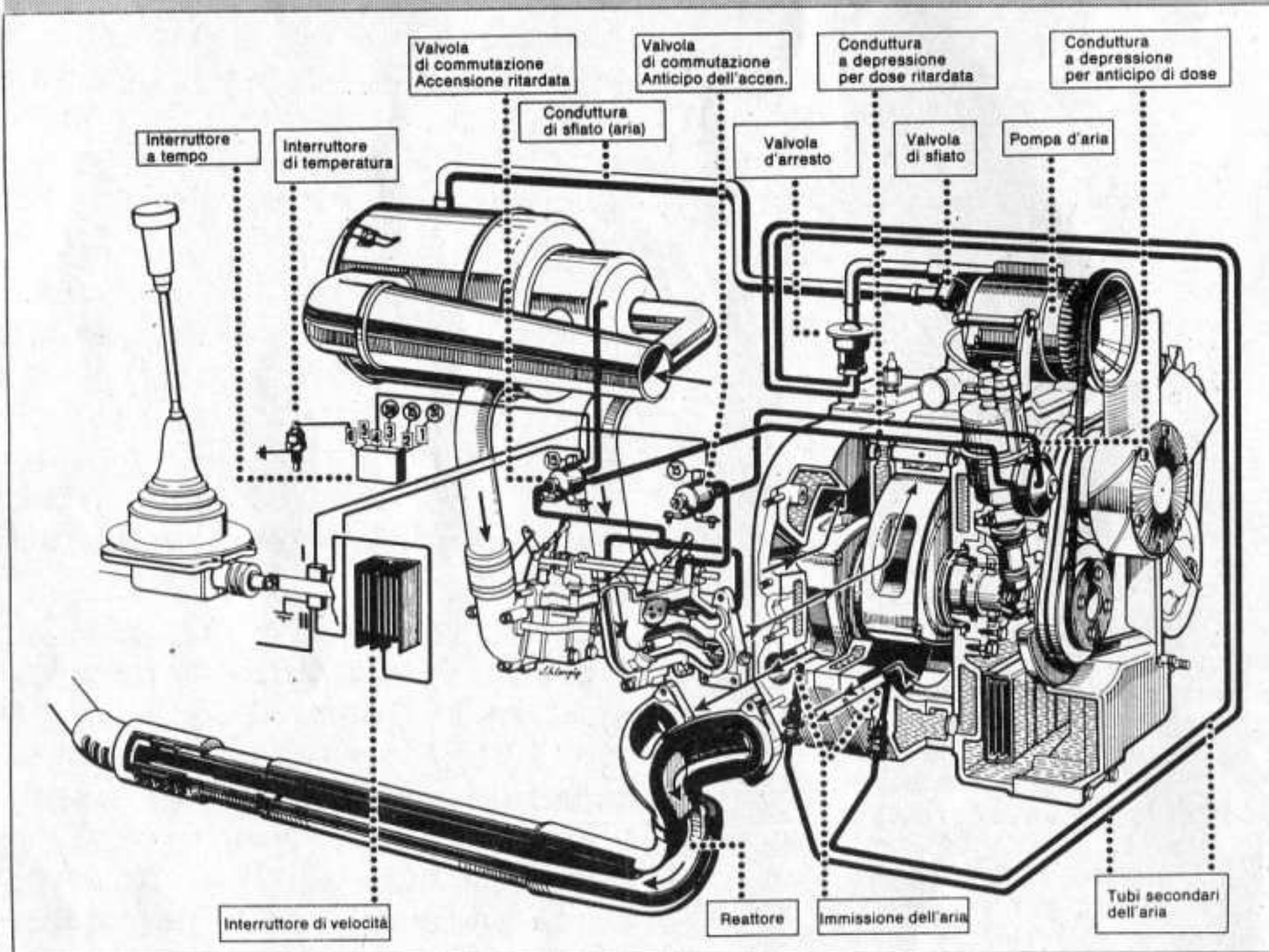
V8/Blog Scans

Il medico ... chirurgo delle auto

Un'immagine di una parte delle nuove attrezzature per la diagnosi, la riparazione e la manutenzione di autovetture messe a punto dalla britannica Transport Equipment Services Ltd. Alla realizzazione di tale attrezzatura concorrono tre aziende specializzate nel ramo automobilistico, ciascuna delle quali fornisce strumenti di alta precisione che vengono poi integrati a formare il sistema completo, composto da sollevatori, apparecchi per l'allineamento e la bilanciatura ed utensili diversi.



Il reattore antigas



La legge antinquinamento entrerà in vigore nel 1974, ma già c'è chi si è preoccupato di anticiparla. E' il caso della NSU che sulla sua RO-80 ha montato un reattore che provvede alla combustione completa dei residui dannosi dei gas di scarico. Per mezzo di questo reattore, infatti, viene immesso ossigeno nei gas di scarico e ciò permette una post combustione in cui i prodotti velenosi contenuti nel gas reagiscono mediante l'ossigeno in modo da trasformare l'ossido di carbonio nella innocua anidride carbonica. Una soluzione d'avanguardia che risponde alle esigenze attuali, ma soprattutto anche future nel mondo dei motori.

Il «distintivo di eccellenza» che la NASCAR assegna ogni anno, è stato attribuito per il 1971 alla GOOD-YEAR. L'associazione nazionale competizioni di Stock-Cars ha voluto così premiare la grande industria di pneumatici per i progressi effettuati nel campo degli studi sui pneumatici d'alta velocità, con particolare riferimento alla loro sicurezza. Bill France,

presidente della NASCAR, ha affermato consegnando il premio: «Molti progressi che si effettuano oggi nel campo dei pneumatici da competizione si trasferiranno domani a quelli delle vetture d'ogni giorno. La Goodyear merita il riconoscimento per avere sempre saputo essere all'altezza di un compito così tipico».

II CALENDARIO dei SALONI

AMSTERDAM 12-17 febbraio (veicoli industriali)

COPENAGHEN 24 febbraio - 5 marzo

GINEVRA 9-19 marzo

BELGRADO 15-23 aprile

BARCELONA 22 aprile - 2 maggio

LONDRA 22-30 settembre (veicoli industriali)

PARIGI 5-15 ottobre

LONDRA 18-28 ottobre

TORINO 1-12 novembre

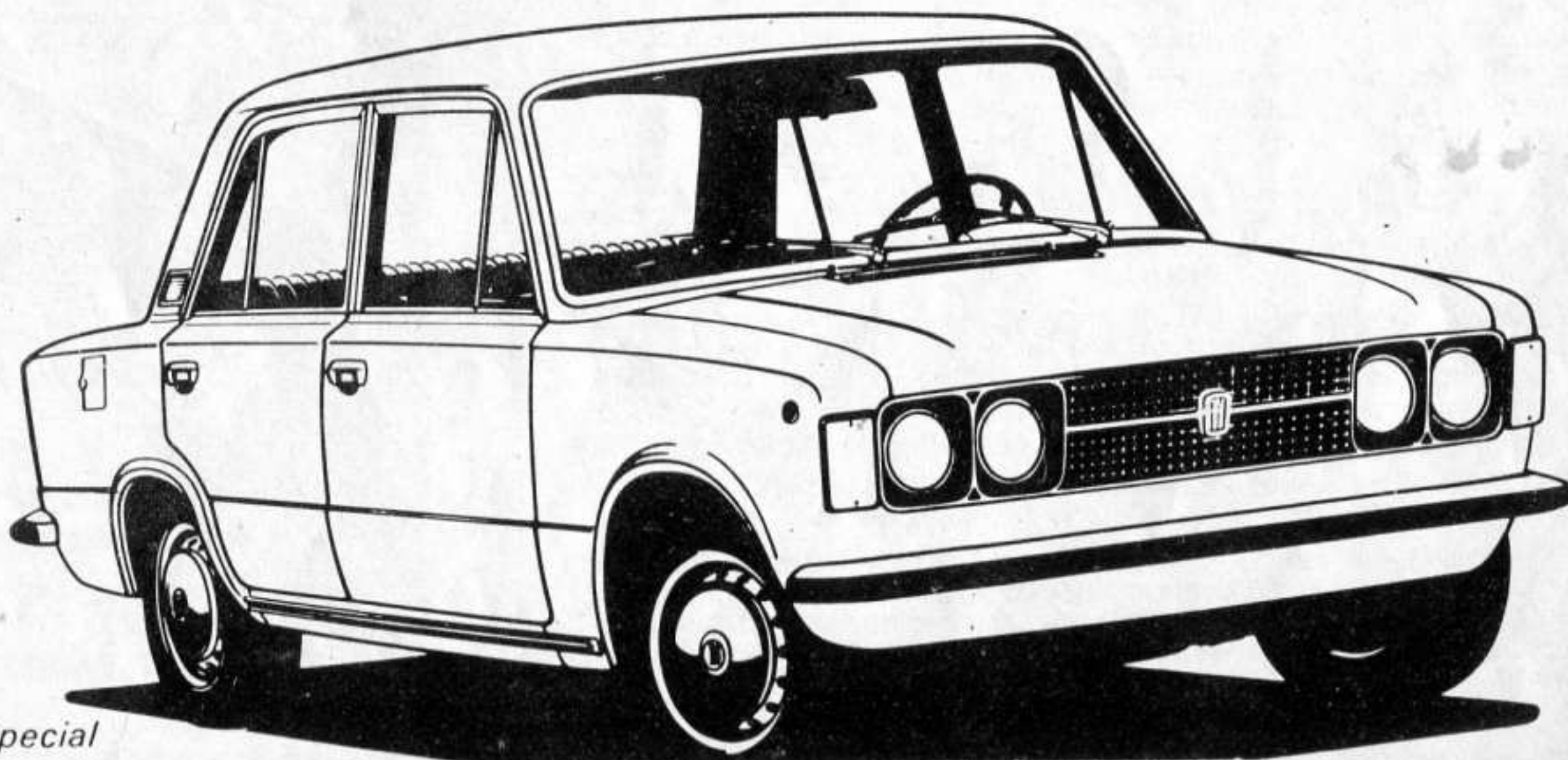
Le cinghie dentate in gomma sono diventate indispensabili per i motori della «nuova generazione» d'automobili; hanno sostituito con notevoli vantaggi le catene metalliche, eliminando la loro rumorosità, e quelle trapezoidali nel comando di distribuzione, facendosi apprezzare soprattutto per alcuni requisiti fondamentali: silenziosità, leggerezza, robustezza, inestensibilità e mancanza di lubrificazione. Recentemente la cinghia dentata «ISORAN» della Pirelli spa è stata adottata anche dall'ALFA SUD.

Quegli improvvisi e tanto noiosi sobbalzi ai quali siamo costretti quando, viaggiando in automobile, attraversiamo ponti autostradali, pare debbano ben presto scomparire grazie ad un rivoluzionario giunto di dilatazione in gomma, preparato e realizzato dalla SAGA del gruppo Pirelli. Il «GIUSTRA Z» così si chiama il nuovo giunto, elimina i difetti dei giunti normali permettendo la dilatazione delle solette prefabbricate del ponte senza apprezzabili alterazioni della superficie viaria.

FIAT
124

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



AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
SPRINT**
LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

 AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

 CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

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

 AUTOSPRINT - Registr. Tribunale
Bologna n. 3393 del 25-2-1969

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

SI VENDE
AUTO

ABARTH

 ● **ABARTH 850** aggiornata, pronta cor-
se, 4 rapporti, quinta lunga, TITO ven-
de causa servizio militare. Rivolgarsi:
Preparatori FALORNI Castelfiorentino -
Tel. 64.034 oppure Livorno: 80.00.96 -
L. 1.000.000.

 ● **2000 SPORT ABARTH** Ultima co-
struita dall'Abarth, maggio '70. Solamen-
te poche gare in salita, perfettissima.
Essendo già sport, minima spesa per
nuovo regolamento. BERNASCONI VIT-
TORIO Via Calefati, 112 - BARI - Tel.
080/21.68.26.

 ● **595 CORSA** accessoriatissima, 2
cambi completi con cardani, 5 rapporti,
5 ruote ecc, aggiornato '72 POGGI PIER-
GIORGIO - P.zza dei Mille, 16 - MAN-
TOVA - L. 1.300.000.

ALFA ROMEO

 ● **G.T.A. 1600** Autodelta aggiornata '71,
motore 3 gare, Autodelta, accessori,
carrello, ritiro vettura serie (affare) -
ALASSIO - Tel. 44.387.

BMW

 ● **BMW 2002** fine '68, mai urtata, ama-
ranto metallizzato nuovo, ottime condi-
zioni, assetto ASA-MI, ammortizzatori
Koni, gancio traino omologato, 4 cintu-
rato nuovi, contagiri elettronico, masche-
rina con 4 fari jodio, impianto gas nuo-
vissimo con serbatoio 80 litri, 4 cer-
chi di scorta, 6 radiali seminuovi di cui
due antineve. GIACINTO CAIO - Via
Alessandro Noli, 13 - 24100 BERGAMO
Tel. 214.209 - L. 1.200.000 contanti non
trattabili.

 ● **BMW 2002 TI** iniezione Schnitzer, u-
nica in Italia, perfetta, qualsiasi ac-
cessorio. FEDERICO CIPRIANI - Via
Oleandri, 2 - LIVORNO - Tel. 54.883.

FIAT

 ● **FIAT 128 Berlina** 4 porte, maggio 1970.
Km 25.000, colore rosso interno nero,
ribaltabili, bloccasterzo, accessoriate.
Telefonare ore ufficio BOLOGNA - Tel.
46.52.52 MALAGUTI, oppure ore serali
Tel. 38.83.59 ZOCCADELLI. L. 950.000
contanti.

 ● **FIAT 128** Gr. 2, pronta corse, prepa-
razione Trivellato, 132 CV, sei cerchio-
ni da 8" gommati, vincitrice della Cop-
pa CSAI Turismo Speciale Classe 1150,
ROBERTO CHIARAMONTE - Bordonaro.
Telefonare: PALERMO, 24.86.03.

INNOCENTI

 ● **INNOCENTI COOPER** 1969, Gr. 1, fina-
lista Challenge FISA a Monza 1971,
eventualmente roll-bar. Officina CARO-
LI - Firenze - Tel. 49.36.50 - L. 750.000.

LANCIA

 ● **1600 HF** tipo all'leggerito, fari grandi,
preparazione e assetto (Km 3000) Ro-
meo Ferraris. Vettura elaborata per uso
privato, gommata nuova. CIBIE jodio,
color aragosta cofano nero. Perfetta,
qualsiasi prova dimostrativa. Telefo-
nare dopo ore 18: ABBIATEGRASSO (MI)
Tel. 94.30.47.

LOLA

 ● **LOLA 290** telaio completo di cambio
Hewland FG 400 senza motore anno co-
struzione 1972 - GIAMPIERO MORETTI
c/o Momo s.a.s., Via Ciro Menotti, 11
MILANO

MERCEDES

 ● **MERCEDES 190** tipo bauletto, vecchio
tipo, perfetta 70.000 km. originali, ra-
dio, gas, moquette, vendesi ad amatore.
Telefonare ore ufficio: MILANO - Tel.
68.38.12 - L. 450.000.

NSU

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

OPEL

 ● **OPEL KADETT 1,9 S** Gr. 1, 2 carbu-
ratori, serbatoio grande, autobloccan-
te, cambio ravvicinato anno '70. AUTO-
SPORT - Milano via Gallarate, 3 - Tel.
32.39.18 - L. 2.000.000.

PORSCHE

 ● **VW PORSCHE 914 S** vengo causa servi-
zio militare, immatricolata 15 dicembre
1971, 2000 Km. bollo 1 anno, colore ne-
ro (fuoriserie con sovrapprezzo) ruote
in lega, fari rosso posteriore, girana-
stri. Tel. MILANO - 87.21.09 ore uff-
cio - L. 2.500.000.

 ● **F. MONZA** con 2 motori supplemen-
tari, pronta per corse, e F. 850 com-
pleta di 2 motori da 9000 giri e cambio
con flangia. Garage MAPELLI - P.zza
Libertà, 2 - Nova Milanese (MI) - Tel.
0362/40.008.

 ● **F. MONZA** ottima occasione, motore
Alloni: MEJANI - Via Pacini, 58 - Mila-
no - Tel. 23.65.971 ore pasti.

ALTRE MARCHE

 ● **STANGUELLINI JUNIOR** Perfetta,
GRAZIELLA MAZZONI - Via Bandiera,
58 - CESENA (Fo) - Tel. 0547/27.542
ore pasti.

MOTO

 ● **HONDA 750 FOUR** aprile '71, Fontana
250 mm., manometro olio, 6000 Km.,
perfettissima - Telefonare NATALI 051/
421798 ore pasti

 ● **HONDA 750 FOUR** rossa, perfetta, 4 me-
si con garanzia ditta: rivolgersi: ore
pasti: MASSIMO BALDI - Bologna -
Tel. 051/58.32.29.

ACCESSORI e parti speciali

 ● **MOTORE FERRARI 512 M** nuovo, anno
1971, GIAMPIERO MORETTI c/o Momo
s.a.s. - Via Ciro Menotti, 11 - Milano.

 Ronnie Peterson - Nanni Galli
Clay Regazzoni, Emerson Fit-
tipaldi - Arturo Merzario
e altri campioni
hanno scelto per la loro si-
curezza abbigliamento in tes-
suto ignifugo

FPT

 tute, sottotute, passamonta-
gna, calze, guanti, scarpe in
FPT sono in vendita da:

SHOPCAR33
nome e marchio depositati

 20129 MILANO
via Plinio 33, tel. 26 56 86

MONOPOSTO

 ● **BRABHAM BT 28** bianco celeste, mo-
tore Novamotor 1600 competitivo, Bra-
bham BT 28 rosso, motore Novamotor
1600 competitivo, 1 TECNIO - 1970, serba-
toio tipo Brabham Novamotor motore 1600
competitivo. Tutti con cambio Hewland
MK8. Telefonare: MILANO 45.91.740.

 ● **TECNO F. 3** di Giancarlo Naddeo, vin-
citrice Campionato Italiano 1971, motore
Novamotor revisionato, molti accessori.
La vettura è dotata già di cerchi stret-
ti. Rivolgersi a ROBERTO MARAZZI -
Via Archimede n. 174 - ROMA - Tel.
68.93.87 ore ufficio.

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

 ● **CAMBIO LG 600** per motore oltre 600
HP - anno 1971 - come nuovo. GIAM-
PIERO MORETTI c/o Momo s.a.s. -
Via Ciro Menotti, 11 - Milano.

 ● **ASSI A CAMES** in acciaio, sport o
competizione per qualsiasi vettura op-
pure modifica dell'originale. Pistoni,
collettori asp. scar., sottocoppe, cas-
sette trasformazione per 500 e derivate
850-903 A.102-127-128-Mini Cooper. GI-
TAN - C.so Mazzini, 101 - San Be-
nedetto del Tronto - Tel. 60.723.

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

KART

 ● **K 250** Campione Italiano 1969 e 1970
completo e funzionante, motore comple-
to scorta, 2 teste complete. Carrello
per trasporto anche per due vetture,
attrezzature e ricambi. MASSIMO CAR-
NOVALI - MILANO - Tel. 02/64.25.359-
64.25.360.

 ● **K 250** perfetto, ultimi aggiornamenti,
batteria, eventuale carrello. RENATO
PENNISI - Milano - Tel. 23.36.06 (do-
po ore 21).

 ● **KART TECNO** Causa cessazione attività
vendesi Kart Tecno Parilla, terza cate-
goria, perfette condizioni, pronto cor-
se. Telefonare: MILANO Tel. 90.16.856.

SI VENDE O SI CAMBIA
AUTO

FIAT

 ● **FIAT 128** 1970, 2 porte, permutasi con-
guagliando con F. 850 competitiva. Te-
lefono: 0735/29.87 ore pasti.

MONOPOSTO

 ● **FORMULA 850** occasionissima. Per-
muta auto serie piccola cilindrata. Ri-
volgersi: SCUDIERI - Via Cialdini, 48 -
Monopoli - L. 800.000 trattabili.

ALTRE MARCHE

 ● **FERRARI 365 GTS** 1970 - L. 5.500.000.

 ● **JAGUAR XJ6 2,8** 1970 - L. 3.400.000.

 ● **ROLLS ROYCE** 1949 - L.5.500.000.

 ● **TRIUMPH TR6 INIEZIONE** 1969 - L.
1.300.000.

 ● **MERCEDES 250S AUTOMATIC** 1966 -
L. 1.300.000.

 ● **ALFA GTV 1750** 1970 - L. 1.300.000.

 ● **CITROEN ID20 5 MARCE** 1971 - L.
1.750.000.

 Concessionario MONTICONE TORINO -
Tel. 011/38.37.72-37.20.51.

SI COMPRA
AUTO

 ● **DE TOMASO Vallenga** ultimo model-
lo cercasi Nord-Centro Nord. Telefonare
ore 21 - Tel. 049/30.808.

ACCESSORI e parti speciali

 ● **CARBURATORE** per 128 Rally, telefo-
nare o scrivere per accordi: GIANCAR-
LO FIOCCHETTI - Via G. Bigazzini, 5 -
06100 PERUGIA.

 ● **PARTI STACCATE** Qualsiasi pezzo oc-
casione motore carrozzeria Fiat 500,
preparazione turistico sportiva, detu-
gliare condizioni uso, miniprezzo richie-
sto. SILVERA - Via Zara, 19 - VARESE.

● = vetture sportive