

COPPA TASMANIA

Con la gara sul tracciato di Sandown Park, alla periferia di Melbourne, siamo giunti alla penultima prova valida per l'aggiudicazione della coppa Tasmania, che come è noto, raggruppa 8 prove, quattro in Nuova Zelanda e quattro in Australia. Al momento attuale gode i favori del pronostico il neozelandese MCRAE, che con le sue tre vittorie ha ipotecato seriamente il titolo, dall'alto dei suoi 27 punti. Tra l'altro il neozelandese è un vecchio conoscitore del tracciato, sul quale si impose anche nella scorsa edizione a bordo allora di una McLaren Chevrolet davanti a Pilette e al suo avversario di sempre, Frank Matich. Nella classifica provvisoria, al termine della

DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 14 al 20 febbraio in Italia e all'estero

Corsa a Sandown Park

quinta gara, è seguito da MIKE HAILWOOD con 17 punti: l'inglese ha compiuto una gara regolare al Surfers Paradise al volante della Surtees poco efficiente dopo essere stata rimessa in sesto alla meglio per la disastrosa uscita a Teretonga. Seguono lievemente distanziati BARTLETT, GARDNER e MATICH rispettivamente al volante di vetture McLaren, Lola e STP Repco, tutte con motore Chevrolet. Il favorito McRae invece continuerà a correre a bordo della nuova Leda GM 1 Chevrolet, che si è dimostrata quest'anno con la sua serie di vittorie, la macchina « novità » più efficiente e sicura.

Febbraio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
16-20	Rally di Svezia	Svezia			●●● Camp. Intern. Rallies Marche	Rally	Blomquist-Hertz (Saab)
17-19	Rally Firestone	Spagna		Rimandato al 17-19/3			
19-20	Neige e glace	Francia			●●● Camp. Intern. Rallies Piloti	Rally	Fiorentino-Gelin (Alpine)
19-20	Rally Kristal	Austria			●	Rally	
20	Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park mt. 3200		●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McLaren) Giro più veloce: Allen (McLaren) 1'03"
20	Gara a Goldfields	Nuova Zelanda			● F. Ford	Velocità in circuito	
20	Trofeo Airone Molykote	Scud. Airone Molykote	Campo di Tommaso Natale		□	Esercitazioni invernali in Reg. Sprint	
20	Daytona 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) 3'45" media 232,190

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 Cerrina TORINO R. CLUB	●	Velocità in circuito				
5	Corsa all'Ontario STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
5	Corsa di Ceyreste FRANCIA	●	Velocità in salita				
5	Trofeo Airone MOLYKOTE	□	Esercitazioni invernali di regol. sprint				
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	1. Trofeo Life 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 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				
15-18	Rally DDR GERMANIA	●●●	Rally	Zasada-Jedrychowski (BMW)			
17-19	Rally Firestone SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally				
17-19	Rally Hanseatic GERMANIA	●●●	Rally				
18	150 Miglia di Phoenix STATI UNITI	●●● USAC	Velocità in circuito				
18	Corsa a Brands Hatch INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito				
19	Corsa dei Campioni a Brands Hatch GRAN BRETAGNA	●●● F. 1 Camp. Shell 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 156,84			
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.			
19	Trofeo Texaco a Vallelunga PILOTI ROMANI	□ F. 3	Velocità in circuito				
19	Belmonte-Avola AC SIRACUSA	●	Velocità in salita				
19	Rally Due Valli AC VERONA	●	Rally				

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

La «SACCO CORSE» a Bologna

● A Bologna è nata una nuova scuderia automobilistica, la «Sacco Corse», che si compone attualmente di oltre una ventina di soci la metà dei quali intenzionati a svolgere una intensa attività agonistica nel 1972. La quota di associazione è molto bassa, specie, se rapportata a tutte le facilitazioni che vengono riservate agli iscritti.

Tra queste vi è anche l'uso tutti i lunedì di una sede (per adesso provvisoriamente in via Ferrarese 24) in cui trovarsi dalle 21 alle 24 e dove sarà possibile trovare riviste specializzate ed assistere a proiezioni di films e diapositive di corse passate.

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE

RILANCIO TORINESE

3 rappresentanti di Scuderia nella C. S. dell'AC TORINO

TORINO - L'A.C.I. e tutte le scuderie torinesi hanno messo a punto un accordo per cui tre membri eletti dalle scuderie stesse parteciperanno alle riunioni della Commissione sportiva dell'A.C. Torino. Si è concretata così una proposta di vecchia data che porterà nuove voci in seno a questo importante organismo. I membri eletti rappresentanti tutte le scuderie sono: Renzo DRUETTO della Torino-Corse, Giuseppe GIANOGGIO dei Rododendri e Francesco COSENTINO della Nord Ovest.

Altro fatto importante è la promozione di una tavola rotonda tra sportivi, scuderie, autorità e giornalisti sull'argomento «Autodromo anno I». L'importanza del tema, e la sua attualità saranno puntualizzate in questa occasione che speriamo molto prossima.



Festa alla Scuderia Nord-Ovest. Eris Tondelli ha rinnovato il successo personale ottenuto lo scorso anno nelle vesti di «show-man», intrattenendo i presenti col suo repertorio di canzoni



Il segretario della Nord-Ovest Francesco Cosentino si intrattiene con l'ex Miss Italia Anna Zamboni invitata d'onore alla festa anche se in «tutina» anziché in bikini come lo scorso anno

SHOW-MEN per la Nord-Ovest

TORINO - Alcuni giorni or sono si è svolta la simpatica festa annuale della Scuderia Nord Ovest che precede di un mese circa la premiazione. Molta allegria e un'ottima cena hanno permesso di far conoscere i soci nuovi a quelli vecchi. E in particolare il neo Presidente comm. Lino Zecchini si è presentato agli intervenuti illustrando i programmi del 1972: è nell'intenzione della Nord Ovest l'acquisto di una Formula Italia e di un prototipo 1000. Per il prototipo si tratterebbe di una AMS con la quale il simpatico segretario della Scuderia Francesco Cosentino farebbe coppia con Soria alla Targa Florio. E' particolarmente inte-

ressante e promettente la passione sportiva del Comm. Zecchini e non è detto che per il futuro non vi siano delle sorprese nei programmi della Scuderia.

Particolarmente versati nella musica i soci Nord Ovest, il simpatico Eris Tondelli si è riconfermato uno show man di classe; la sua posizione musicale è insidiata da Piero Lavazza che, oltre a ex-ragioniere bancario e preparatore, si è rivelato — in verità alla fine della festa e in sordina — un pianista di vaglia.

g. r.

Nell'ultima riunione del consiglio direttivo della Scuderia Torino Corse, il neo presidente dott. Gianni Rivetti, rappresentante italiano della Motul, stringe calorosamente la mano all'ing. Jerome ABRAGAMS della Repco. La scuderia torinese ha raggiunto con le due ditte un accordo finanziario per il 1972

Più soldi per la Torino Corse

TORINO - La Scuderia TORINO CORSE ha presentato il neo presidente dott. Gianni Rivetti, rappresentante italiano della Motul. Contemporaneamente era presente l'ing. Jerome ABRAGAMS, direttore tecnico della Società «Il Casco», rappresentante italiano della REPCO, società con la quale la scuderia ha raggiunto accordi pubblicitari.

Grande rilancio della Scuderia grazie ai nuovi accordi; infatti, sono stati varati programmi interessanti e una stagione di gare 1972 intensa in ogni campo, rallystico e velocistico. Ai campioni '72 verranno riservati premi più cospicui, sia per gli assolu-



Ospite d'onore alla premiazione dei campioni sociali della Scuderia Tre Gazzelle di Novara, Sandro Munari riceve il premio speciale che il presidente del club Gianni Bossetti ha preparato per lui e per Mario Mannucci

BIENNALE il Trofeo Pisorno

● Gli Automobile Club di Pisa e Livorno hanno deciso di istituire un «TROFEO PISORNO», da assegnare ogni due anni al pilota che abbia totalizzato il maggior punteggio in una speciale classifica basata sull'autogiro della Provincia di Pisa e sulla Coppa Liburna. L'iniziativa si propone il fine di valorizzare ulteriormente le due manifestazioni rallystiche, aggiungendo al richiamo dei premi di normale dotazione quello dei premi della speciale graduatoria complessiva.

Accanto al «Pisorno» è stato poi istituito un trofeo minore destinato ai piloti residenti nelle due province, per incrementare le leve degli sportivi locali. Anche il secondo trofeo sarà biennale, salvo che per il primo anno (1972) così da aversi ad ogni anno dispari l'assegnazione del «Pisorno» nazionale e ad ogni anno pari quella del trofeo interprovinciale. Oltre ai due trofei, che verranno appositamente realizzati, saranno in palio congrui quantitativi di buoni benzina.



Congratulazioni vivissime e premi anche per la rally-girl triestina Donatella Tominz che in coppia con la Squaw si è classificata terza al rally di San Martino

L'on. NICOLAZZI alla premiazione 3 Gazzelle promette di battersi per l'AUTOMOBILISMO

Un sottosegretario si «compromette»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NOVARA - L'automobilismo sportivo è un preziosissimo, un'elezione, un privilegio, è qualcosa che si conquista con nobiltà, che si sente come una vocazione, che si pratica con coraggio come hanno dimostrato i piloti del Racing Tre Gazzelle riunitisi sabato sera nel salone dello stabilimento SITI di Marano Ticino per il consueto convivio della premiazione annuale. I padri coscritti della Tre Gazzelle, dal presidente Gianni Bossetti che nel numero unico offerto agli intervenuti è stato definito «fin da piccolo era grande» (m.l. 92) al segretario Franco Clementoni, all'addetto stampa e P.R. Gianfranco Capra per finire alle gentili signorine addette alla segreteria Luisa Pancera e Celestina Formia, avevano trasformato la sala del SITI in una serra dove il tempo lasciava incolumi le tradizioni e faceva sì che riorissero i fragori delle auto e le chiacchiere dei piloti partecipanti al Rally dei 999' che sempre qui, ogni anno fanno la loro sosta dopo la prima tappa.

Al termine del convivio, il Presidente Gianni Bossetti, molto più emozionato di quanto non lo sia abitualmente quando al volante della sua Lancia HF si accinge in piena velocità ad affrontare qualche brutta curva di qualche prova speciale, dopo un ringraziamento alle Autorità e agli intervenuti, ha rievocato l'attività della scuderia. «Per la sesta volta ci ritroviamo tra noi per fare il punto di una annata nel corso della quale la nostra scuderia, pur presentando un quadro positivo non ha raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissi all'inizio della stagione». L'amico Bossetti, mi permetta di scrivere che la sua è stata una severa autocritica non rispondendo al vero. Se si considera che la Tre Gazzelle ha conseguito il primo posto nel campionato rallies FISA, che fra i suoi piloti Trombotta si è piazzato al secondo posto nel campionato italiano rally vincendo in coppia con Enrico il Rally dell'Elba; che le rallies-girls Tominz-Squaw hanno conquistato il terzo posto al Rally di San Martino ed il nono al rally del Medio Adriatico; che due suoi piloti sono stati per le loro doti chiamati a far parte della squadra CSAI rallies (Bossetti e Besozzi); che Perazio ha colto un significativo decimo posto al Rally della Spagna ed un secondo posto alle spalle di Ballestrieri alla sprint di Imperia; che Vanni Tacchini ha confermato quelle doti necessarie per divenire un rallyman di valore, il tutto sta a dimostrare che la Scuderia novarese trova ogni anno in se stessa il necessario alimento alla sua espansione ed al suo continuo progresso.

La Tre Gazzelle, ci ha detto il suo nuovo direttore sportivo Claudio Ferri, oltre a costituire una squadra ufficiale di 5 equipaggi (Perazio-Rossi;

Tacchini-Mariani; Fagnola-Cordone; Omezzano-X; Besozzi-Brusati) che parteciperà a tutte le gare del campionato italiano dei rallies internazionali con una assistenza adeguata (tre furgoni ed una vettura), costituirà anche una squadra che parteciperà al campionato italiano dei rallies nazionali con una assistenza propria, indirà una scuola rally teorica-pratica diretta alla formazione di giovani piloti e navigatori ed esordienti nel settore ed organizzerà la seconda edizione del Rally nazionale «Centomila Trabucchi» a Saluzzo.

Dopo il Presidente Bossetti ha preso la parola il Sottosegretario di Stato on. Franco Nicolazzi il quale, con sincera convinzione, ha espresso il suo pensiero sull'essenza dell'automobilismo agonistico. Rivolgendosi agli intervenuti l'on. Nicolazzi ha detto che «la pratica sportiva dell'automobilismo non soltanto è una scuola di ardimento ma, soprattutto, rappresenta il migliore incitamento ai giovani per avviarli verso le dure leggi che regolano gli sport puri». L'on. Nicolazzi, proseguendo nel suo intervento ha anche ricordato «le difficoltà che si frappongono all'automobilismo sportivo da parte di chi governa — ed ha precisato — se io devo qui fare una promessa e la faccio con pieno convincimento è che in questo contrasto io starò sempre dalla vostra parte».

Gli applausi che sono scoppiati spontanei ed irrefrenabili all'asserzione dell'on. Nicolazzi sono continuati con la stessa intensità allorché iniziata la premiazione si sono presentati al tavolo d'onore per ricevere la «gazzelle d'oro» i recenti trionfatori di Montecarlo Munari-Mannucci ed il bravo coequipier di Ballestrieri, Bernacchini. Altri applausi per i successivi premiati: i campioni sociali Luciano Trombotta (rally), Ninni Russo (navigatore), Gianfranco Arduozzo (sprint), Claudio Haupt (velocità) e via via Paganelli, Bossetti, Besozzi, Perazio, Marzatico, Tominz, Rubbieri, Mischiatti, Rossi, Mariani, Bobbio, Crugnola, Carbone, Beccaro, «Cortes», l'equipe dei meccanici, Dante Salvay, Dr. Rosati, Santino Tarantola ed altri dei quali si sfugge il nome ed ai quali chiedo venia.

La premiazione ci ha consentito di ottenere qualche motivo di attualità. Sergio Bettoja, ad esempio, ci ha riferito che il Rally dell'Elba 1972 sarà prova valida per il campionato francese con un alto coefficiente (4) e che il comm. Edoardo Andreini — deux ex machina dell'automobilismo sportivo livornese — ha istituito con inizio dal 1973 la «Coppa d'Oro del Mediterraneo» per rallies, alla quale hanno già aderito Marocco, Spagna, Francia, Jugoslavia, Italia mentre si attendono le adesioni da parte della Grecia, Tunisia, Malta e Turchia. Tutti i rappresentanti dei Paesi che avranno dato la loro adesione saranno invitati al Rally dell'Elba 1972.

Carlo Burlando



Foto ricordo della premiazione dei campioni sociali 1971 dell'Automobile Club di Bari. Luigi La Rovere, Vittorio Bernasconi e Maria Iluzzi, rispettivamente secondo, terzo e sesta da sinistra a destra, fanno corona al presidente del sodalizio barese lo sportivissimo rag. Faggetti, quarto da sinistra

La MARCH F. 2 di Hannelore per NADDEO (dalla «Italia»)?

Ormai di congetture sulle prospettive future di GIANCARLO NADDEO se ne sono fatte a iosa. Correrà, non correrà, con quale macchina? L'ultima in ordine di tempo proviene da Milano, dove qualcuno si sta dando un gran da fare per riportare il nostro casco d'oro sulle piste al più presto. Si tratta del dinamico Roberto Binetti, presidente della scuderia Italia, che nel già vasto piano di partecipazione della sua scuderia alle gare di quest'anno sta cercando di fare entrare il campione romano. Per lui avrebbe già acquistato la March 722 della tedesca Hannelore Werner e starebbe cercando uno sponsor che lo aiutasse nel finanziamento per la stagione in F. 2 di Naddeo, ed è probabile che lo trovi, dal momento che è riuscito ad abbinare quest'anno varie combinazioni pubblicitarie che gli hanno dato la possibilità di rinnovare il parco macchine della scuderia con cinque Brabham BT 35 di F. 3. Naddeo sarebbe soddisfatto di questa proposta, dal momento che il ginocchio sembra quasi perfettamente ristabilito: resta il problema del finanziamento. Se non si riuscisse ad attuare il piano Naddeo-F. 2 Binetti si vedrebbe costretto a utilizzare il telaio March adattandolo alla F. 3, per rinforzare la già nutrita schiera di vetture di questa categoria che quest'anno scenderanno in pista per disputarsi il campionato italiano, titolo ora appunto detenuto da Giancarlo Naddeo.



Premiazione alla Scuderia «Pordenone-Corse»: la signora Luisa Prioglio, prima classificata fra le dame, riceve una artistica coppa dal presidente del sodalizio

Anche dalla POLONIA chiedono gli «scudetti» della PORDENONE

PORDENONE - Gli scudetti delle scuderie automobilistiche stanno andando a ruba e una conferma l'abbiamo avuta dal presidente del Gruppo Sportivo Pordenone Corse, maggiore Marco Costantini, quando aprendo la relazione morale e sportiva del sodalizio ha riferito che alla segreteria sono pervenute numerosissime richieste da parte di ragazzi di tutte le regioni d'Italia. «E' questa una nota confortante — ha aggiunto Costantini — che sta a significare che dopo tre anni di attività la nostra scuderia è conosciuta un po' dovunque, non solo per la bontà dei suoi piloti, ma anche per lo scudetto che raccoglie una bandiera a scacchi nella parte alta e una teoria di lumache in basso.» C'è stato anche qualcuno che ha soggiunto che alcune richieste sono giunte nientemeno dalla Polonia, come dire che la Pordenone Corse ha varcato come notorietà anche i confini nazionali.

E una conferma della simpatia che gode il G.S. Pordenone Corse la si è notata dalla larga partecipazione di esponenti del mondo automobilistico friulano tra cui il presidente del A.C. di Pordenone, arch. Giorgio Garlato e gentile signora, l'ing. Navarra, il

direttore dell'A.C. di Pordenone dott. Marco Ballario, il dr. Alessandro Spezia, il dr. Guido Reatti, i concessionari della zona delle maggiori case automobilistiche tra cui Pittini, Zaja, Piccinin e Doretto.

Particolarmente intensa è stata l'attività agonistica svolta nel 1971 che si compendia nella partecipazione di 44 competizioni con 80 presenze gara suddivisi in rallies, regolarità sprint, regolarità e corse in salita. Due sono stati i titoli triveneti conquistati nel settore della velocità da parte di Angelo Presotto su Alpine 1600 GT, 3 Csaì e di Mario Ruoso su Abarth 695, gruppo 2. Numerose infine sono state le affermazioni di classe collezionate nelle diverse competizioni valevoli per il «triveneto». Inutile dire infine che il Gruppo Sportivo Pordenone Corse per il 1972 guarda molto in alto e come titolo di apertura c'è da segnalare l'assegnazione di una formula Italia a Roberto Tonussi, il promettente conduttore pordenonese che tenterà la scalata al campionato italiano del settore.

Il simpatico incontro tra autorità, conduttori e dirigenti è avvenuto nell'elegante salone della monumentale

85 monoposto Formula 3 al Nurburgring

KOBLENZ - Appuntamento per tutti i piloti continentali di F. 3 al Nurburgring per la grande corsa che l'ADAC del Gau Mittelrhein ha messo in programma per il 3 aprile prossimo, nel quadro della «VII corsa internazionale dei 300 Km». Una corsa alla quale potranno prendere parte 85 vetture, perché tante saranno le monoposto ammesse alla partenza, con un monte premi favoloso: pensate che al primo classificato andranno 10.000 marchi, ovvero quasi 1 milione e 800 mila lire, fino a giungere ai 400 marchi per il 31. e ultimo classificato. Per il giro più veloce in gara vi sarà un premio di 1.200 marchi (L. 215.000 circa), mentre al più veloce in prova andranno 700 marchi (L. 125.000).

La manifestazione ha in programma, inoltre, una corsa per vetture Turismo gruppi 1 e 2, la prima prova valida per la classifica del Trofeo d'Europa vetture Gran Turismo e la seconda gara del Campionato Interserie. Le iscrizioni per tutte le gare citate si chiuderanno il 15 marzo prossimo. Per richiedere i moduli di iscrizione scrivere a: ADAC - Gau Mittelrhein e V. Postfach 129 - 5400 Koblenz (Germania).

Convegno a FERMO degli sport motoristici

MACERATA - La città di Fermo domenica 20 febbraio sarà... occupata dalla «Scuderia Marche» di Macerata che inizierà ufficialmente il suo dodicesimo anno di vita con tre attese manifestazioni in una, concludendo, nella circostanza, l'annata sportiva 1971. A Fermo, la «Marche» ha indetto la quarta edizione del Convegno sugli Sport Motoristici: hanno aderito autorità ed illustri personaggi dei settori interessati; l'importanza dei temi da trattare si annuncia particolarmente elevata.

Durante la stessa giornata si terrà l'annuale assemblea generale degli appartenenti al sodalizio presieduto dall'onorevole Rodolfo Tambroni che esporrà l'impegnativo programma varato per l'attuale stagione. Infine, l'occasione che vedrà riunita l'intera famiglia della «Scuderia Marche», propizierà nel migliore dei modi la premiazione dei campioni di velocità e regolarità, mentre la consegna delle attestazioni di merito verrà estesa a tutti i soci conduttori effettivi.

villa Ottoboni, ed ha avuto come motivo dominante la cerimonia delle premiazioni dei piloti che maggiormente si sono distinti nella passata annata. Una speciale targa ricordo è stata offerta al presidente Marco Costantini da parte della Veedol mentre al meccanico della scuderia Vittorio Spagnol la stessa società di lubrificanti ha consegnato una medaglia d'oro.

I premiati: campionato sociale di velocità: Angelo Presotto; rallies sprint: Claudio Brunetta; regolarità: Carlo Bisol. Dame: Luisa Prioglio. Sono stati inoltre premiati Giancarlo Corsi, Giancarlo Lisino, Fiorenzo Riberti, Marisa Casseveh, Antonio Bernardi, Giorgio Furlani, Marco Costantini, Adriano Celato e Angelo Rossi. Premi speciali sono stati infine assegnati a Presotto e Ruoso, campioni triveneti, mentre il presidente Costantini ha donato una medaglia d'oro a Tonussi. Prima della simpatica riunione conviviale i soci della Pordenone Corse si erano riuniti in assemblea nel corso della quale hanno eletto i componenti il nuovo C.D. Essi sono: Costantini, Sfredo, Presotto, Zin, Carmona, Martinuzzi e Giacobbi.

Attilio Trivellato

● Durante il secondo convegno promosso dalla rivista «L'automobile speciale» e della BP è stato detto che è urgente modificare la formula fiscale della tassa di circolazione per le autovetture. Per il futuro ci si dovrà basare su un parametro quanto più possibile neutro, in rapporto alla progettazione tecnica, con chiara esclusione di ogni intendimento di penalizzazione nei confronti di determinate classi di vetture.



La superstite SCUDERIA romana

Il tavolo dei dirigenti alla premiazione del campione sociale della scuderia Gruppo Piloti Romani, alla quale, oltre il presidente Antonio Palangio, sono intervenuti il dott. Giovanni Gallo in rappresentanza della CSAI (il quarto da sinistra), il dott. Giancarlo Mori della Texaco (sponsor del gruppo) e vari rappresentanti locali

ROMA - Premiazione alla scuderia «Gruppo Piloti Romani» con una manifestazione che ha messo in luce l'estrema vitalità di questo sodalizio sportivo. Il presidente sig. Antonio Palangio ha ribadito nel suo discorso l'intenzione di continuare l'attività di scuderia sulle esperienze fatte durante l'anno sportivo 1971 e ha ringraziato caldamente la soc. TEXACO dell'appoggio finanziario già confermato per il 1972, che permetterà alla scuderia di organizzare a Vallelunga il 1. Trofeo TEXACO.

Concludendo, il presidente ha rivolto parole di lode ai piloti ed ai soci sostenitori, tra cui spicca la ditta «BARONE».

Alla manifestazione sono intervenuti il dott. Giovanni Gallo della C.S.A.I. il dott. G. Carlo Mori della Soc. TEXACO, il sig. Renato Serafini della Leo Burnett, il sig. Sesto Leonardi più volte campione italiano, dirigenti della Lancia e della Alfa Romeo mentre l'ing. Alberto Rogano Presidente della C.S.A.I. e Giulio Baravelli dell'A.C. Roma hanno inviato dei graditissimi telegrammi augurali. Infine la TV ha ripreso le parti salienti della festa della scuderia soffermandosi particolarmente sulla premiazione del campione sociale Nicola Fasanella e degli altri classificati di merito. Sono stati premiati anche i preparatori

Quando l'hobby diventu passione ...

AUTOCROSS alla «Barcaccia»

Se avete un'auto un po' vecchiotta, con la carrozzeria in cattive condizioni e siete decisi a cambiarla, fatelo pure, ma non buttate, magari nelle mani di un demolitore, la vostra auto. Elaborata un po', quell'auto potrebbe servirvi per partecipare a rumorose gare di «autocross» nelle quali vi divertirte a mettere a dura prova la vostra abilità di guida.

Si, gare di autocross, una nuova specialità che sta diffondendosi anche in Italia e che da quest'anno avrà un suo campionato con ben 9 gare. Il campionato avrà inizio il 12 marzo e tutte le gare saranno disputate su di un «autodromo» permanente, la pista della Barcaccia, nei pressi di Reggio Emilia, sulla strada che da Bibbiano porta a S. Polo d'Enza. La pista, che corre sul greto dell'Enza, è interamente infossata in una trincea larga un paio di metri e profonda un metro e trenta.

L'idea di una pista permanente, recintata, con tanto di officina nelle immediate vicinanze, è venuta ad un gruppo di amici di Reggio Emilia che da più di un anno scorrazzano con i loro bolidi sul greto del fiume: una nube di fumo, un rumore assordante ed ecco spuntare uno di quei mostri a quattro ruote. Sono magari vecchie 500 che montano ruote enormi e motori da oltre 1800 cc. Sono già molti i giovani che hanno provato il brivido dell'autocross e pare che la nuova specialità abbia un buon seguito, sol che si pensi ai 500 spettatori e ai 60 concorrenti, scesi sul greto dell'Enza in occasione della prima gara ufficiale alla Barcaccia, il 7 novembre scorso. Da quel giorno ci si è dati da fare per organizzare il primo campionato che oramai è cosa fatta, con il suo regolamento e il suo bel calendario.

Seracchi, Terenziani, Ruggeri e Chierici, gli organizzatori del campionato sono sicuri che molti concorrenti e moltissimi spettatori prenderanno parte a questa sagra della velocità condita con tanta, tantissima polvere (o fango) e accompagnata da una sarabanda infernale. Il divertimento è comunque assicurato a tutti, piloti e spettatori, almeno a giudicare dalle spericolate prove cui abbiamo assistito.

Molto «libero» il regolamento

Il regolamento prevede la partecipazione delle auto divise in tre gruppi, Gruppo 1: trazione posteriore fino a 1150 cc; Gruppo 2: tutti gli altri tipi non prototipi; Gruppo 3: prototipi, e ammette alle gare solo le auto la cui costruzione risale come minimo al 31 dicembre 1963, come dire che le auto più recenti non sono sufficientemente «scassate» per poter fare l'autocross.

I motori possono essere elaborati come meglio uno crede per la parte interna. La parte esterna (spinterogeno, accensione, radiatore, raffreddamento, generatore, collettori di aspirazione e scarico) debbono rimanere originali, insomma «occhio non vede, verificatore non sente»... Per lo sterzo si può variare il rapporto di riduzione, accorciando o allungando i bracci dei cinematismi relativi. Naturalmente silenziatore e filtro d'aria possono essere eliminati, pare infatti che nelle vicinanze

non si sia ancora installata una sede di «Italia Nostra»...

La carrozzeria deve restare integra potendo essere eliminati solo paraurti, mascherine anteriori, fanaleria e tergicristalli. All'interno si possono togliere sedili e tappezzerie, purché rimangano i pannelli delle portiere. Le sospensioni sono invece intoccabili, non sono ammesse né modifiche né rinforzi, così pure gli ammortizzatori. Le ruote invece sono libere purché il pneumatico non sporga dalla carrozzeria. Cambio e ponte debbono rimanere originali. Sono ammesse zavorre purché fissate saldamente fuori dell'abitacolo.

Gli organizzatori hanno poi stabilito alcune norme di sicurezza che i concorrenti debbono rispettare come ad esempio che tutte le auto abbiano il roll-bar, che i piloti corrano con le cinture di sicurezza e il casco. All'interno della vettura deve esserci solo il sedile del pilota e l'estintore di bordo.

Il calendario: via il 12marzo!

Il 12 MARZO, come si è detto, il CAMPIONATO DI AUTOCROSS prenderà il via. Le altre gare sono in calendario per il 16 APRILE, 14 MAGGIO, 4 GIUGNO, 9 LUGLIO, 6 AGOSTO, 3 SETTEMBRE, 8 OTTOBRE, 4 NOVEMBRE. PER PARTECIPARE bisogna essere in possesso della patente B per autoveicoli e di una auto da... «crossare». Chi sarà il primo campione di autocross? Potreste essere voi, andate a provare, le gare sono ormai vicine.

COLZANI arriva alla F. 3

MILANO - La schiera (già abbastanza folta) dei piloti che correranno quest'anno in F. 3 continua di giorno in giorno ad ingrossarsi sempre più. Dalle file della turismo passerà quest'anno alle monoposto anche il trentaduenne Luigi Colzani, da diversi anni sulla breccia e noto per i suoi brillanti risultati al volante di vetture Alfa Romeo. Quest'anno il monzese correrà su una vettura March 712, per i colori del Jolly Club assistito da Gianfranco Bielli.

Non prenderà parte alle prime due prove di campionato in quanto la vettura non è ancora pronta: appena potrà disporre disputerà certamente tutte le gare rimanenti valide per l'assegnazione del titolo italiano.

L'attività di Colzani non si limiterà alle monoposto: continuerà ancora con le vetture turismo. Gli è stato proposto tra l'altro di disputare alcune gare al volante di una BMW 3000 CS di una scuderia svizzera.

La CHEVRON giudica De Adamich «SPORTSMAN (italiano) dell'anno» mentre l'ANCAI avalla (per un «consigliere»?) la scelta siciliana CSAI

I premi della polemica



Andrea DE ANAMICH e Giacomo AGOSTINI «Sportsman Chevron '72» per automobilismo e motociclismo. La «colonnina d'oro» per tutti gli sport motoristici viene assegnata ai piloti di nazionalità italiana in base a una classifica speciale a coefficiente



Nino Vaccarella, campione italiano 1972, ha ottenuto quest'anno anche il Premio «Ascari - Castellotti - Musso» che l'ANCAI istituì per un riconoscimento al pilota più qualificato per raccogliere l'eredità degli alfiere degli anni 50 prematuramente scomparsi (Attualfoto)



NANNI GALLI (qui premiato in tandem dal Presidente CSAI Rogano e dal Presidente d'Onore ANCAI Spotorno), è stato secondo dietro a Vaccarella nella valutazione dell'ANCAI. Nello stretto significato del «Premio» forse ne sarebbe stato il destinatario più logico

«Per noi non contano simpatie e raccomandazioni»

MILANO - Il premio Chevron Sportsman assegnato, da oltre dieci anni, ai protagonisti degli sports del motore, è forse diventato il riconoscimento italiano più importante per un pilota. La sua attribuzione, infatti, come ha affermato Nino Nutrizio nel corso della presentazione di giovedì scorso, «non è influenzata da simpatie, favori e raccomandazioni», e tiene conto dei risultati effettivamente conseguiti dai nostri piloti di automobilismo, motociclismo e motonautica.

Così de Adamich ha avuto assegnata la colonnina d'oro della Chevron come miglior pilota italiano di automobilismo che lo ripaga della delusione di essersi visto negare, dalle nostre autorità sportive, il titolo di campione italiano assoluto ampiamente conquistato «sul campo». Insieme al premio, de Adamich ha raccolto gli elogi che il giornalista della Rai-TV Gino Rancati gli ha fatto, anche a nome dei numerosi invitati quando lo ha presentato in modo inedito e straordinariamente efficace. Andrea è risultato il vero professionista che è, serio ed intelligente oltre che veloce e positivo in gara. Rancati ha anche detto di non aver trovato, sul libro scritto da Ferrari, neppure una riga su de Adamich che è pur stato un valido pilota della Casa di Maranello.

Circa le doti del de Adamich di oggi non dovrebbero esserci dubbi da parte di nessuno: le sue prestazioni di pilota, anche di monoposto e non solo di prototipi, le ha confermate in queste prime gare del '72. In Argentina il bel tempo segnato in prova con la Surtees lo ha ottenuto col Cosworth serie 10 e le gomme da gara, al contrario di molti altri (Schenken incluso) che hanno provato col serie 11 e le gomme speciali da prova.

E sulla serietà e il professionismo, doti importanti quanto la guida in un pilota, il suo comportamento ineccepibile di fronte alle prestazioni ed ai problemi avuti dall'Alfa Romeo in questo inizio di stagione ne sono conferma. Ci sono momenti in cui si è secondi: non per questo bisogna lasciarsi andare o pensare di smettere.

Rancati ha anche apprezzato le doti di «uomo di pubbliche relazioni» del pilota italiano, che gli hanno

tra l'altro consentito di mettere insieme Pagnossin e Fina e di schierarsi con un mezzo altamente competitivo ai nastri del campionato del mondo conduttori.

Alla manifestazione della Chevron era presente anche il sindaco di Milano, Aniasi, che ha detto belle parole sugli sport del motore che enfatizza i valori più nobili dell'uomo e tiene alto il nome dell'industria italiana e del nostro Paese. Le parole di Aniasi, però, sono suonate un po' stonate perché se ciò che ha detto è vero, è anche nota quale sia la sua posizione negativa nei confronti del problema automobilistico che gli è più vicino: l'autodromo di Monza. L'impianto lombardo, infatti, sorge su un terreno che per metà è di proprietà del comune di Milano ed è noto come proprio il sindaco si sia dichiarato contrario al rinnovo della concessione di permanenza dell'autodromo.

C'è da augurarsi che i suoi consensi al nostro sport ed al motociclismo espressi in occasione dei premi, trovino un riscontro positivo nei prossimi giorni quando ci sarà bisogno di bloccare le polemiche incombenti sulla importante decisione presa dalla Sovraintendenza ai monumenti, di consentire l'abbattimento delle 850 piante necessarie a costruire le varianti all'autodromo. Soprattutto speriamo che il sindaco Aniasi si ricordi di dire che la maggior parte delle piante che dovranno essere abbattute sono robinie deturpanti, che verranno sostituite da 1500 piante pregiate.

Il sindaco, alla fine della cerimonia ha consegnato al presidente della Chevron Oil Italiana, dott. Theodoli, l'«Ambrogino d'oro» per il merito che la società petrolifera ha acquisito nel campo degli sport del motore. Oltre a de Adamich sono stati premiati Giacomo Agostini, per l'ottava volta nel motociclismo, e Renato Molinari per le sue vittorie conseguite nelle prove mondiali della classe 2000 cc fuoribordo corsa. Premiata anche l'Alfa Romeo, la MV Agusta, i cantieri Angelo Molinari e la Mercury come case costruttrici dei mezzi meccanici impiegati dai tre piloti per conquistare le loro vittorie.

g. n.



Al tavolo di premiazione dell'ANCAI, l'ing. Rogano, presidente CSAI, il dott. Spotorno e l'ing. Ceard presidente ANCAI. In questo trittico-vertice c'è forse anche il significato della scelta di Vaccarella per il Premio-bis. La CSAI, dopo le recenti polemiche per il calcolo di punteggi particolari nel campionato italiano, aveva necessità di un avallo. E l'ANCAI è stata pronta a darlo. Nelle prossime settimane ci sarà l'annuncio che nella Commissione Sportiva entrerà un rappresentante dell'associazione piloti (si pensa Ceard)



In piedi le autorità sportive mentre, nell'assegnare il «Premio della Cavalleria - Felice Nazzaro» ad Arturo Merzario (sopra), si ricorda lo sfortunato Giovanni SALVATI. Sotto, uno scorcio della platea alla premiazione ANCAI. In prima fila a destra: il segretario CSAI dott. Saliti, il pilota-giornalista Piazzi (che ha sostituito Galli nel Consiglio ANCAI), Anzio Zucchi presidente della Sottocommissione Velocità CSAI, Fiorenzo Magri, e Roberto Angiolini della «Jolly»



MILANO - Premiazione annuale della ANCAI, a Milano nella tradizionale cornice del museo della scienza e della tecnica. A ricevere medaglie e assegni (i soliti dieci milioni distribuiti a piccole dosi tra tanti meritevoli) sono venuti tutti quelli che nella passata stagione sportiva si sono distinti nelle varie specialità. Applauditissimi Nino Vaccarella, Nanni Galli, Arturo Merzario e il Sandro Munari che in questi giorni è l'uomo di attualità. Applausi anche ad Andrea de Adamich, che non ha avuto premi ma che è stato oggetto di una speciale citazione (di riparazione?) da parte di Franco Spotorno presidente onorario della Associazione dei Piloti. Discorsi di Spotorno, e di Alberto Rogano presidente della CSAI che ha detto una cosa interessantissima, tra le altre:

«Noi siamo il governo sportivo e, questo governo lo vogliamo intendere come espressione di tutte le forze operanti nello sport. Tra queste prima di tutti vi è l'ANCAI...», suscitando molta attenzione, poiché il tono ed il modo con cui sono state pronunciate queste parole ci ha tanto dato l'impressione di essere una anticipazione. Scommettiamo che tra poco vedremo un uomo ANCAI tra i membri della CSAI?

Rogano ha anche lui avuto parole di alto elogio per Munari, ma le sue non erano sospette di scoperta recente perché lui ha sempre sostenuto che i rallies sono la base di una formazione sportiva tecnico-agonistica impareggiabile.

C'erano tutti i nostri migliori sportivi praticanti, e ha fatto piacere vedere tante facce simpatiche. Le medaglie sono andate tutte in buone mani. Però quei dieci milioni spezzettati in cento e duecento mila lire continuano a non convincerci! Che non ci sia un altro modo migliore e più fruttifero, ai fini sportivi, di utilizzarli?

QUELLO CHE
ABBIAMO
(TELE)VISTO

La casa mobile pubblica?

Sullo schermo televisivo, domenica 6, Alfredo Pigna ha sfoderato un largo sorriso: ormai sollevato dal « peso » di un possibile ritratto di Sandro Munari — l'intervista-lampo e il filmato sul rally di Montecarlo della puntata precedente erano stati più che sufficienti! — il conduttore della « Domenica sportiva » ha potuto annunciare festosamente che « è arrivata proprio adesso una buona notizia e le buone notizie è bene darle subito ». Un attimo di suspense... e poi il Pigna comunica che « la Ferrari 312 di Andretti e di Ickx ha vinto la 6 Ore di Daytona, seconda prova del Campionato Mondiale Marche ». Un applauso e quindi: « E' una notizia freschissima, mi è stata portata pochi secondi fa dal collega Poltronieri il quale adesso in redazione sta cercando di acchiappare un po' di particolari, quindi a un certo punto della trasmissione vi daremo anche questi particolari ».

Nel frattempo, mentre sul video si snodavano i servizi sulle partite di calcio e sugli altri avvenimenti sportivi, il cuore di Pigna doveva certamente battere più forte del solito. Con questa



tv



radio

Programmi dal 15 al 21 febbraio

MERCOLEDI' 16 Pr. naz. Ore 22,00 - Mercoledì Sport.

GIOVEDI' 17 Progr. naz. Ore 13,00 - «Io compro tu compri»

VENERDI' 18 Progr. naz. Ore 21,00 - «A-Z»: un fatto come e perché.

DOMENICA 20 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.

TV Svizzera

VENERDI' 18 Ore 19,15 - «L'auto: personaggio del nostro secolo» (1.a puntata)

LUNEDI' 21 Ore 18,10 - «Stop! attenti alla strada», ricettario stradale per i piccoli. Ore 20,40 - «Quiz al volante» gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.

SABATO 19 Sec. Progr. Ore 11,35 - «Ruote e motori».

DOMENICA 20 Sec. Pr. Ore 12,00 - Anteprima sport, risultati e anticipazioni. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.

LUNEDI' 21 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 transitabilità 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.

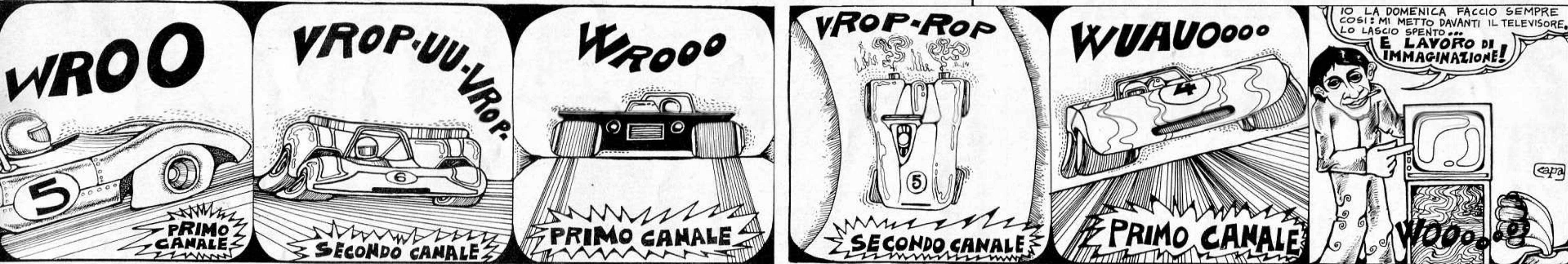
LE PROSSIME GARE 20 febbraio, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc - 5 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc; 6. prova Torneo d'Inverno - 12, PISTA CERRINA, Torino, gara naz. 100 e 125 cc - 19, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 19, PISTA DEL MARE, Fano, gara naz. cl. 125 cc e K 250 - 19, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc - 26, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. 100 e 125 cc - 26, PISTA LA FORTEZZA, S. Piero a Sieve (FI), gara naz. cl. 100 e 125 cc



5 milioni di premi per la Coppa Regioni

Il Consiglio Federale della FIK ha dedicato la sua riunione di Bologna all'esame di provvedimenti alcuni dei quali della massima importanza. Vari gli argomenti in discussione:

- **Campionati Regionali**, che avranno luogo in dodici Regioni e **Coppa FIK delle Regioni**, che dovendo rappresentare la manifestazione agonistica più impegnativa, sarà dotata di un rilevante monte premi (circa 5 milioni). E' previsto anche un rimborso spese forfettario in rapporto alla distanza di provenienza, per i piloti. Questa competizione avrà luogo sulla pista Romea di Pomposa il 7 ed 8 ottobre 1972, a conclusione, cioè della stagione agonistica;



vittoria della Ferrari poteva anche accadere che la giuria, del pubblico e dei giornalisti, votasse nuovamente per l'automobilismo... Per sua fortuna il voto è andato a un «goledor» e la pace è tornata nel suo animo. Ormai solo Poltronieri poteva affrontare un discorso automobilistico, brevissimo per giunta, e lui, Pigna, non aveva più nulla da temere. Dopo il «colpo gobbo» di Munari ci sarebbe mancato anche un voto a Ferrari!

La mancanza del «ritratto» del Campione della Domenica sportiva è stata tuttavia «giustificata» dal presentatore il quale ha tenuto a precisare che il consueto filmato non ci sarebbe stato «per il semplice fatto che Munari e il suo compagno Mannucci, i quali furono i più votati sette giorni fa dalle nostre giurie, erano presenti in studio come ricorderete, forse, quelli che hanno visto la Domenica sportiva, per festeggiare la loro vittoria al rally di Montecarlo. Ne approfittammo, sia per dedicare ad essi il filmato sul loro trionfo a Montecarlo, sia per consegnar loro la medaglia di Campione della Domenica sportiva, la medaglia d'oro del Radiocorriere Tv. Perciò, allora, stasera niente Campione della Domenica sportiva, niente Campioni...».

Convinto di aver presentato un'ottima cosa la domenica precedente Pigna se l'è cavata piuttosto a buon mercato. Ma se avesse potuto rivedersi e riascoltarsi... Verso la fine della trasmissione è finalmente apparso Poltronieri il quale ha mostrato qualche immagine delle prove del giorno precedente e un riassunto della gara. Ma prima che Poltronieri potesse parlare Pigna ha espresso la sua meraviglia e il suo stupore per l'abilità del suo collega che era «riuscito a catturare un po' di immagini di repertorio. Bene.» Se sta bene a lui...

Poltronieri comunque si è limitato a riportare la classifica ufficiale e qualche velocissima e scarna notizia sull'andamento della corsa per poi concludere con un breve commento.

Un «siamo maledettamente in ritardo questa sera» da parte di Pigna ha segnato la chiusura del discorso di Poltronieri.

Di automobili si è molto parlato martedì nel corso della rubrica «HABITAT»: i servizi «La nostra benzina quotidiana» e «Le città viaggianti», hanno mostrato l'automobile in due diverse dimensioni. Il primo, come può apparire chiaro dal titolo, si è interessato dell'inquinamento prodotto dai motori del

le nostre auto, dai motori a scoppio: «Lo vogliamo esaminare (questo problema) — ha precisato lo speaker — con dei tecnici che ci dicano cosa possiamo già fare oggi, praticamente, per ovviare all'avvelenamento progressivo dell'ambiente in cui viviamo. L'apporto dell'automobile all'inquinamento dell'aria che respiriamo nelle città è stato valutato intorno al 20 per cento.»

Il servizio si è articolato con la descrizione dei composti della benzina, delle «reazioni» a contatto dell'aria e attraverso il mescolamento con i vapori di olio lubrificante contenuti nel carter; «una soluzione già adottata spontaneamente dalle case automobilistiche italiane consiste nel recuperare questi gas di sfato facendoli assorbire dal carburatore».

Possano essere cancerogeni questi gas? «Non si può escludere», è stato risposto da un esperto in materia. Ma il cancro, il terribile male del quale troppo poco ancora si sa, viene portato come spauracchio in questa come in altre, diverse e svariate occasioni: ora è l'inqui-

namento atmosferico, ora il tabacco, ora i detersivi e ora la pillola anticoncezionale se non addirittura la saccharina. Il discorso, quindi, non è valido, né lo è la risposta data. Che si debba fare qualcosa per diminuire, se non addirittura abolire l'inquinamento, è giustissimo; non è giusto, a nostro modestissimo parere, «presumere che...».

Poco dopo, infatti, la stessa trasmissione si contraddice ammettendo che «l'organizzazione mondiale della Sanità, riferendo sul problema, ha comunicato che non esistono risultati capaci di stabilire senza equivoci, la pericolosità di tali composti dispersi nell'aria alle concentrazioni attuali».

«La produzione di questo veleno aumenta ogni giorno — ha poi aggiunto lo speaker riferendosi all'ossido di carbonio — mentre i livelli di concentrazione sembra che rimangano stazionari. E non si capisce il perché».

Ma il perché è stato fornito da uno scienziato americano il quale ha dichiarato che l'ossido di carbonio serve praticamente da cibo ai batteri esistenti nel terreno... Occorre quindi ringraziare i batteri e attendere che la tecnologia arrivi a risolvere questo problema che, alla verifica, non appare così terribile come ci si vuol far credere. A cosa ha condotto in definitiva questo servizio? Ad esortare il cittadino a lasciare a casa l'automobile e a servirsi dei mezzi pubblici...! «Cerchiamo di vivere sensatamente... il mezzo collettivo non degrada nessuno, anzi, afferma il civismo dei cittadini. Qualcuno ha detto che l'uomo ha dimostrato la sua intelligenza nel costruire la macchina, ma ha dimostrato la sua stupidità nell'usarla». E questo discorso è il più «chiaro» di tutto il programma. Almeno da una «angolazione politica».

Il secondo servizio contenuto in Habitat ha voluto esaminare il nuovo fenomeno delle «città viaggianti» perché «l'uomo si ribella alla città». Questa rivolta è stata affrontata, in America, con una soluzione singolare: l'istituzione della «casa mobile», un tipo di abitazione su ruote che è la evoluzione, in chiave motoristica, del vecchio carro dei pionieri del West. A questo punto ci sarebbe da chiedere ai nostri amministratori cosa ne penserebbero di queste case «private» e munite di motore per giunta. Proporrebbero come alternativa la «casa mobile pubblica»?

Glo' Lunì

QUELLO CHE
(TELE)
VEDREMO

Decalogo per l'auto usata

L'automobile sarà la protagonista della rubrica «Io compro tu compri» di giovedì 17 febbraio: infatti, prendendo spunto dal recente aumento dei prezzi di tutte le autovetture, i realizzatori del programma hanno voluto verificare se qualcosa era avvenuto nel mercato dell'usato che negli ultimi anni aveva subito un certo declino. Ora dovrebbe essere rivalutato: ma, attenzione, diranno gli esperti! Perché è facile, per coloro che non se ne intendono, farsi rifilare un vecchio scassone, apparentemente in buono stato, a caro prezzo. A questo scopo verrà fornito una specie di «decalogo dell'acquirente di macchine usate» dal quale il consumatore non potrà che trarne vantaggio.

- l'attività internazionale, Challenge di durata, Campionato d'Europa a squadre, Campionato del Mondo e Coppa Junior, sarà affrontata facendo leva sui piloti giovani e giovanissimi da affiancare a quelli che già hanno in campo internazionale una sicura esperienza. Una Commissione formata da Morana, Del Fante e Truffo provvederà a selezionare e formare di volta in volta le rappresentative, che a scopo promozionale e d'esperienza agonistica saranno il più possibile alternate;

- la Coppa Junior, alla quale saranno inviati sei piloti al di sotto degli anni 17, sarà affrontata con il massimo impegno agonistico ed organizzativo. Le rappresentative avranno un contributo dalla Federazione.

- altro problema, quello cioè di un potenziamento periferico organizzativo facendo leva sul concetto regionale, ha portato a nominare i Delegati Regionali nella Lombardia, Sardegna, Veneto, Calabria, Abruzzo, Marche, nelle persone di Walter Bertoli, Franco Deidda, Egidio Bergamo, Enrico Bosco e Giuseppe Filonzi;

- la difesa dei valori sportivi della classe 100 cc. 3a categoria, ha determinato la «norma da attuare già nella presente stagione agonistica» della possibile sostituzione del motore a cura della FIK, con altro nuovo della stessa Casa costruttrice, a fine di ogni gara. I motori ritirati saranno sottoposti ad una accurata verifica e, se non rispondenti, come tassativamente devono essere, alla fiche descrittiva, saranno proposte severe sanzioni a carico dei piloti. Anche per i telai della classe 100 cc. 2a e 3a categoria, un atteso provvedimento, cioè omologa dei telai come già avviene per i motori, al fine di mettere un «basta» alle disinvolute personalizzazioni che dovranno, d'ora in poi, essere strettamente limitate al sedile ed alla pedaliera nell'assoluto rispetto dei dati tecnico-costruttivi.

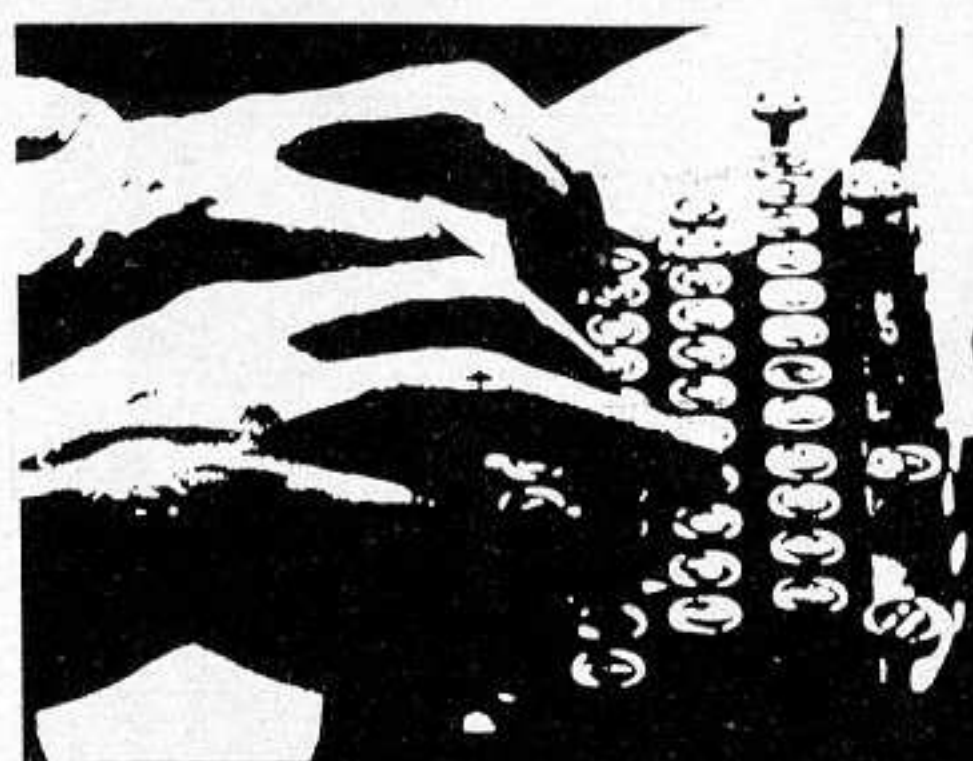
Sono delle soluzioni che dovranno finalmente trovare una positiva conferma sui campi di gara. La Federazione sta affrontando i problemi di base con decisione e con grande volontà operativa.

PARILLA

motori a valvola rotante per karting

prodotti dalla IAME s.p.a.

MILANO largo Zandonai 3
tel. 468.155 - 432.415



SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

I primati contestati

Caro AUTOSPRINT, sono un tuo lettore forse un po' noioso, perché ogni tanto ti scrive, comunque dato che sono un tipo preciso e puntiglioso, vorrei da te alcuni chiarimenti:

1 Sulla guida del Mondiale Marche 1972, che hai recentemente stampato, alla corsa delle 24 ore di Daytona hai scritto che il primato corsa è stato attribuito alla Porsche 917 condotta dalla coppia Pedro Rodriguez-Leo Kinnunen, che nel 1970 ha corso alla media di km 184,419, ed il primato sul giro alla Porsche 917 della coppia Jo Siffert-Brian Redman, che nel 1970 ha ottenuto un 208,103 di media.

Oggi, domenica 6 febbraio 1972, leggendo la Gazzetta Sportiva ho notato che il primato della corsa è della Porsche condotta dalla coppia Donohue-Parsons (1970) alla media di km 185,833, ed inoltre che il primato sul giro è attribuito a Mark Donohue che nel 1971 su Ferrari 512 M ha fatto registrare un 218,189. Quale è la verità?

2 Nella gara della 1000 Km Spa-Francorchamps (sempre sulla tua guida) hai scritto che il primato sul giro è di Pedro Rodriguez che su Gulf Porsche 917 ha fatto segnare un 260,842 (anno 1971), mentre io andando a rileggere il tuo numero relativo alla suddetta gara, ho notato che il primato sul giro l'avevi attribuito a Jo Siffert (tant'è vero che c'è la dicitura 'Siffert si consola oltre il muro dei 260 kmh'). Chi ha ragione?

3 Nella gara della 24 ore di Daytona 1971, hai scritto la classifica finale e precisamente: 1. Rodriguez-Oliver kmh 175,707, mentre in realtà è stata di kmh 175,736. 2. Bucknum-Adamowicz mentre in realtà è Bucknum-Parsons. 4. De Lorenzo-Yenko mentre in realtà è stato De Lorenzo-Mahler (vedi Autosprint n. 5-1971 pag. 15 in basso).

4 Nella gara della 1000 Km Boac hai segnato come primato sul giro quello di Clay Regazzoni che ha ottenuto un 1'27"4 (ufficioso in prova). Perché hai tenuto buono un tempo di prova? Non esiste un primato giro della corsa? Allora per ipotesi anche per il G.P. Italia 1971, Chris Amon ha girato in prova alla media di km 250 all'ora ed invece hanno tenuto buoni i 247 orari di H. Pescarolo in corsa (più che giusto). Quello che io chiedo è perché hai tenuto valido un tempo di prova.

G. Piero Dall'Olio
Rho (Milano)

Il nostro sempre affezionato lettore e amico sig. G. Piero Dall'Olio ci scrive per farci rilevare alcune presunte inesattezze da lui rilevate sull'inserito recentemente stampato e relativo al Campionato Mondiale Marche. Rispondiamo punto per punto, così come li ha elencati il sig. Dall'Olio:

1 il primato della corsa (24 ore di Daytona) è senz'altro dei vincitori Rodriguez-Kinnunen alla media di km 184,419 così come il primato sul giro è di Siffert con 208,103 di media. Questi primati sono stati entrambi ottenuti nel 1970, anno nel quale la coppia Donohue-Revson (e non Parsons) ha disputato la gara con una AMC-Javelin (Penske) Turismo speciale di 5000 cmc.; il giro più veloce di Donohue con la Ferrari-Penske registrato nel 1971 è stato ottenuto in prova e non in gara;

2 abbiamo scritto « Siffert si consola oltre il muro dei 260 » in quanto anche lo svizzero (che era stato richiamato all'ordine da Yorke perché si dava battaglia con Rodriguez) aveva superato quel limite. Comunque il giro più veloce è quello attribuito a Rodriguez a 260,842 kmh;

3 punto a), in effetti la media è di 175,736 kmh, b) l'iscrizione originale era Bucknum-Adamowicz e Parsons è stato un pilota aggiunto, c) idem per De Lorenzo-Yenko con Mahler pilota aggiunto;

4 a Brands Hatch non hanno la buona abitudine di comunicare il primato ufficiale sul giro registrato in gara e, pertanto, abbiamo ritenuto utile segnalare quello « ufficioso in prova », cioè il tempo di Regazzoni che ha battuto quello sempre ufficioso in prova, di Chris Amon (Ferrari 512) con 1'28"6 ottenuto nel 1970.

GLI SCONTENTI

Briciole di Gran Premio

Caro Autosprint, ho appena terminato di gustarmi « l'ampia sintesi » televisiva del debutto mondiale argentino di Formula 1. No comment.

Forse sbagliamo a contestare continuamente la RAI, che ci regala tante gioie. Quest'ennesimo esempio ne è la prova lampante. D'altronde, perché illuderci? Ci avevano predetto che si sarebbe trattata di una sintesi, ed una sintesi è stata. Forse hanno un po' calcata la mano, illudendomi su una immaginaria durata di circa trenta minuti.

Oltre tutto siamo nel « pieno » del Rally di Montecarlo, ed i secondi che ci regala la TV in questi giorni tra i vari servizi non si possono neppure contare sulle dita...

Enrico Caroley - Milano

Caro Autosprint, ci risiamo di nuovo. Mercoledì 26 gennaio, come da te annunciato, nella consueta rubrica televisiva dedicata allo sport, c'è stata una registrazione della gara di apertura del mondiale conduttori di formula 1. Quella sera, alle 22, sfidando le ire dei componenti la mia famiglia, sono riuscito a sintonizzarmi sul primo canale (sul secondo davano un film) dove è cominciato il servizio registrato da Baires, però la mia gioia è stata di breve durata.

Dopo appena dieci minuti scarsi di telecronaca mi sono trovato improvvisamente ad ammirare quel magnifico sport che è l'hockey su ghiaccio. Ora, se mi è consentito esprimere un parere personale, vorrei dire: è giusto che gli sportivi del motore debbano essere presi continuamente per il naso ogni qualvolta si trovino a seguire un servizio sulle gare automobilistiche?

Giancarlo Tre-Re - Roma

Le correnti, al riguardo, sono due: l'una, di coloro i quali non guardano tanto per il sottile, e si accontentano di quanto la Rai-TV « passa » agli appassionati di automobilismo attraverso il video. L'altra corrente, quella di maggioranza forse, pretende una maggiore « maturità » dei servizi, cioè un migliore sfruttamento delle grandissime risorse spettacolari dello sport automobilistico. Il che si riduce, il più delle volte, ad una migliore regia e ad alcune telecamere in più.

Nel caso specifico di Baires, la nostra TV non ha fatto altro che mettere in onda il servizio fornito dagli argentini. Meglio di niente.

CESARE DE SANCTIS - Loreto Aprutino (Pescara) — La casa francese Matra ha abbinato il suo nome a quello della Simca, dopo un accordo commerciale fra le due case. In particolare, la Matra vende le sue vetture granturismo attraverso la rete commerciale Simca-Chrysler. Il motore della Matra F. 1 e Sport non è un Simca, in ogni caso, ma un motore costruito dalla Matra stessa. La Ford GTJ fu una vettura sperimentale.

MARCELLO CALDUINI - Milano — Sandro Munari ebbe il « Casco di Bronzo » nel 1967. Come vede, quindi, non ci eravamo lasciati scappare l'occasione di segnalare il pilota veneto, e fra l'altro facemmo quella volta un'eccezione alla regola che vuole i « caschi » riservati ai velocisti. Per i numeri arretrati è sufficiente far pervenire al nostro ufficio di diffusione l'elenco dei numeri desiderati (con l'anno, naturalmente) e l'importo equivalente. Ogni arretrato costa 400 lire.

FRANCO RUSSO - Milazzo (Messina) — Non ci risulta che le gimkane abbiano un « regolamento nazionale », in ogni caso si tratta di cose al di fuori dei regolamenti CSAI. Non possiamo far quindi molto per lei, anche perché non ci dice cosa ha provocato la « delusione grandissima » di cui lei parla. Ci spiace anche per i francobolli, ma non erano necessari in quanto noi rispondiamo, nei limiti del possibile, unicamente da questa rubrica.

ALDO MONDONI - Milano — Per le risposte che ci chiede, la preghiamo di avere un poco di pazienza: a giorni, uscirà il nostro inserto speciale dedicato al Mondiale Piloti Formula 1, nel quale troverà, fra le altre anche le notizie che la interessano.

FRANCESCO BRUZZI - Valdarno (Vicenza) — Molte delle cose che lei sostiene sono giuste, ed il campionato europeo GT di recentissima istituzione è il primo embrione di quello che potrà essere un futuro « mondiale per vetture di serie ». Per quanto riguarda i rallies, non crediamo che lei si possa lamentare.

PIER ANSELMO GILETTI - Torino — Ohibò, signor Giletti, possibile che questa volta non abbia trovato neppure un errore? A parte gli scherzi, grazie per le sue belle parole, e speriamo che lei in futuro ci scriva solo per questo...

SAVINO GALLI - Vanzago (Milano) — Tutti i regolamenti tecnici sono contenuti nell'Annuario FIA 1972, che può richiedere alla CSAI, via Pola 9, 20124 Milano. Vi sono contenute anche le prescrizioni di sicurezza richieste per le varie categorie di vetture.

FRANCESCO PITRUS - Oristano (Cagliari) — Pedro Rodriguez ha vinto undici volte in gare valide per il mondiale marche (Daytona nel '63, '70, '71 - Brands Hatch '70 - Monza '70, '71 - Spa '71 - Targa Florio '62 - Le Mans '68 - Austria '71 - Watkins Glen '70) e 2 volte in gare valide per il mondiale piloti (Sud Africa '67 e Belgio '70).

LAERTE CHIOSSI - Reggio Emilia — Nel numero speciale Autosprint '71, in questi giorni in edicola, sono contenute anche le brevi biografie dei nostri collaboratori.

DIEGO OLGIATI - Lugano (Svizzera) — Non crediamo che la « freddezza » della TV italiana (a parte certi ravvedimenti a scatto ritardato) dipenda da un eccessivo nazionalismo, poiché buoni piloti, in definitiva, ne abbiamo anche noi, anche se non ai vertici mondiali. Quanto alla prova della sua macchina, noi ci occupiamo di vetture di serie, e quindi non sappiamo cosa dirle.

In relazione all'articolo sul Rally di Montecarlo, non è esatto quanto scrivete riguardo alla prestazione da me ottenuta in questa gara. Infatti, stando a quanto da voi scritto, mi sarei ritirato alla 5. prova speciale. A conferma di quanto citato allego copia della classifica della 7. prova speciale, dalla quale si deduce che siamo ancora in gara.

In ogni caso, al termine del percorso comune la mia vettura è stata collocata in parco chiuso tra le 64 vetture giunte alla fine.

Eugenio Milesi - Brescia



LA FOTOGRAFIA

Ho letto sull'ultimo numero di Autosprint l'articolo « 7 anni di corse con la LANCIA » e mi permetto precisare che chi per primo ha creduto in Sandro Munari è stato, oltre a Cavallari, Mario Angiolini.

Nel lontano 1965 la squadra italiana era in corsa per il titolo di Campione Europeo per Nazioni, « Trofeo delle Nazioni », e sarebbe stato sufficiente conquistare due punti nell'ultima gara valida, il Rally dei Mille Laghi in Finlandia, per ottenere una prestigiosa affermazione (un imperdonabile errore di conteggio dei punti acquisiti nelle precedenti prove privò, in secondo tempo, l'Italia del Trofeo).

La LANCIA chiese la collaborazione della Scuderia Jolly Club. Mario Angiolini propose i nomi di quattro equipaggi (Lombardini-Pianta facevano già parte della squadra ufficiale LANCIA) e nella lista segnò in testa i nomi di Enzo Martoni, allora campione italiano, e di Sandro Munari, seconda guida di Cavallari.

La squadra italiana, ottenuta l'ufficialità da parte della CSAI, guidata da me in qualità di accompagnatore-pilota, partecipò al Rally finlandese con un ordine preciso: « arrivare in fondo senza badare alla classifica ». Munari-Petri si classificarono primi degli italiani, ma Sandro dovette frenare tutta la sua esuberanza per via di quell'ordine tassativo, al quale del resto si assoggettò con vero senso di disciplina.

Ecco pubblicata la rettifica (ed una foto) riguardante l'equipaggio Milesi - Bartolini su Fiat 128 Rally. Bisogna tener presente, comunque, che se gli organizzatori abbondano di notizie riguardanti gli equipaggi di testa, le informazioni sugli altri sono abbastanza frammentarie, ed è quindi probabile che sia stata una comunicazione ufficiale errata (accade anche a Montecarlo, state certi...) ci abbia indotto in inganno. Comunque, i due valorosi « privati » pur giungendo a Montecarlo dopo il percorso di avvicinamento, avevano accumulato troppo ritardo, per noie all'impianto elettrico, per poter rientrare fra gli ammessi alla notte finale della gara.

Gli scopritori di MUNARI

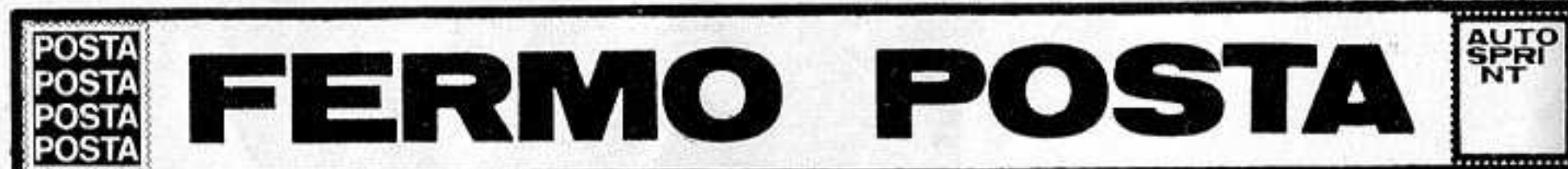
Mario Angiolini credeva molto in Sandro Munari e alla prima occasione che gli capitò lo lanciò, sicuro che si sarebbe affermato. Il resto è storia... d'oggi.

Guglielmo Federico Muller - Milano

Siamo molto grati al dott. Muller della sua ricostruzione « diretta » di quella prima corsa di Munari come primo pilota, e del suo doveroso atto di omaggio a quel grande conoscitore di piloti che fu Mario Angiolini, al quale va in effetti gran parte del merito di aver « lanciato » Sandro Munari.

Comunque, se il dott. Muller ce lo permette, dobbiamo fare anche noi una piccola precisazione riguardo a quanto egli ci scrive. Infatti, Munari in quell'occasione non fece coppia sulla Flavia coupé con Petri (che era con Dal Monte), ma con Antonio Ghini, che fra parentesi è il marito della nostra « esperta » di Formula 2 Gabriela Noris. Le altre coppie erano Muller-Angiolini (con la Fulvia), Martoni-Filippi (con la Flavia), Pianta-Lombardini (con la Flavia) e René Trauttmann-Claudine Bouchet (con la Flavia Zagato).

Nella foto, che dobbiamo anch'essa alla cortesia del dott. Muller, si vedono da sinistra: Antonio Ghini, Angelo Dal Monte, Luigi Petri, il dott. Muller, Sandro Munari, Roberto Angiolini, Giorgio Pianta, Luciano Lombardini, Zefirino Filippi e Enzo Martoni.



FRANCO PASSANTI - Bagnacavallo (Ravenna) — Tutto quanto possiamo fare per lei è consigliarle di consultare il nostro speciale inserto prototipi (apparso su Autosprint n. 5) ed il prossimo inserto Formula 1. Speriamo che lei possa consultarlo in tempo.

GIORGIO RAITERI - Torino — Dall'elenco FIA delle vetture omologate la sua macchina non risulta, poiché ne è cessata la produzione in serie da più di 4 anni. Pertanto, essa non può prendere parte a competizioni che si svolgono secondo le norme FIA e CSAI.

TIZIANO MORACCHIATO - Piazzola (Padova) — Non abbiamo decals, se vuole provi a scrivere alle varie scuderie che le interessano, i cui indirizzi troverà seguendo questa rubrica. Per le decals Britax, provi a rivolgerci ad Aliprandi, in viale Monza, a Milano.

GOFFREDO GHEZZI - Recco (Genova) — Tutto quanto interessa lei ed i suoi amici è bene faccia oggetto di una richiesta diretta all'Università dell'Automobile, via Emilia Est 89, Modena. Infatti, alle domande che potete non necessarie risposte particolareggiate.

ETTORE PASSET - Torino — L'indirizzo richiesto è questo Torino Karting Club, c/o Rossi, via Pomba 29, Torino.

FEDERICO MAZZANI - Castellamare di Stabia (Napoli) — L'indirizzo della scuola guida che le interessa è il seguente: Ecole de Pilotage de Course Winfield, circuit Jean Behra, Magny-Cours 58, Francia. In Italia, esiste solo la scuola di Henry Morrogh, all'autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma, cui può chiedere delucidazioni.

PIERLUIGI SILVA - Desenzano (Brescia) — Della F. Italia e sul come ottenerla ci siamo dilungati troppo, in questi ultimi numeri, per poter tornare ora sull'argomento in maniera esauriente. L'età minima è quella minima per ottenere la licenza, cioè 19 anni (con il consenso paterno) o 21 anni. Per ora, almeno la metà delle monoposti di F. Italia che si prevede saranno costruite sono già state prenotate. L'autodromo più vicino a Brescia è quello di Monza e quello di Varano Melegari (Parma). Ma finché lei non ha la licenza, non può corrervi. Se ha la patente, a Monza può fare qualche giro con una vettura turistica, pagando qualche migliaio di lire.

ALBERTO GALIMBERTI - Roma — Consulto l'inserto rallies, pubblicato nel n. 3 di Autosprint. Di vetture di piccola cilindrata come la sua non se ne vedono nei rallies, poiché la prima classe è la 850, e quindi non sarebbero competitive. Nulla vieta, però, di poter partecipare. Per quanto riguarda le modifiche, consulti l'annesso J, da richiedere alla CSAI, via Marsala 8, Roma.

MAURIZIO CASAL - Belluno — Normalmente non diamo gli indirizzi privati dei piloti. Se vuole, può scrivere alle case per cui corrono, i cui indirizzi li trova tutti su Autosprint '71 e nella agenda Autosprint. Per la decal Heuer, provi alla Heuer-Leonidas, ditta Guido Descombes, via Palestro, Milano.



L'alfista obbiettivo

IL FIDUCIOSO

La B-3 taumaturgica

Mi riferisco all'articolo del vostro Franco Lini, apparso su Autosprint n. 4, a pag. 20, riguardante le «attenuanti Ferrari».

Come faccia a convincersi che «gli altri non fanno nulla per impedire a Stewart di vincere», proprio non lo so. Capisco la delusione provata nel notare, alla prova dei fatti, il perdurare dello strapotere della Tyrrell, nonostante le belle speranze della vigilia da parte delle altre case concorrenti; ma lasciando da parte le marche straniere (per quanto io sia comunque sicuro che anche quelle non dormono sugli allori, anzi!) e considerando la nostra Ferrari, è chiaro che a Maranello non possono di punto in bianco capovolgere una situazione verificatasi nel mondiale dello scorso anno in proprio favore; con tutto ciò, sono convintissimo, cheché non pensi il vostro Franco Lini, che già l'attuale 312 B 2 e 1/2, come la chiamate voi, è almeno pari alla Tyrrell-Ford e la dimostrazione di ciò ci è venuta da Regazzoni, che se avesse potuto chiedere di più alla macchina, avrebbe certamente lottato per la prima posizione.

Il giornale andato a capitare davanti al radiatore, è pura fatalità. Semmai si deve fare un appunto ai vari Bellentani, Cuoghi eccetera, per la non perfetta messa a punto dei motori di Ickx ed Andretti. E non dimentichiamo che si sta da tempo lavorando al nuovo 312 B 3.

Antonio Buccheri - Padova

«Mi pare, caro amico che lei non abbia capito bene quello che avevo scritto a proposito della vittoria di Stewart in Argentina. Per me non c'è stata nessuna delusione nel constatare come Stewart abbia ancora vinto e come la Tyrrell perduri nel suo strapotere (queste però sono parole sue e non mie). Nessuna delusione perché alle corse io non vado a far il tifo per l'uno o per l'altro, ma a veder quello che succede per raccontarlo ai miei lettori, nel modo il più obbiettivo possibile».

Ho scritto che se «gli altri non fanno nulla per impedirlo, Stewart continua a vincere», e non mi pare sia scandaloso, né offensivo per nessuno. Tanto meno per Stewart, ovviamente. Quello che mi sembra deluso, invece, è proprio lei, perché dalla sua lettera traspare il tifo della Ferrari, il che

beninteso non è per niente offensivo, anzi.

Però non mi sembra molto sereno l'affermare che la Ferrari B.2 e mezzo è stata almeno pari alla Tyrrell, in Argentina, e — usando le sue parole — dirò che la dimostrazione è proprio venuta da Regazzoni, il quale alla macchina ha chiesto tutto, con la generosità che dobbiamo riconoscere allo svizzero, così come agli altri due piloti Ferrari da monoposto. Proprio perché Regazzoni ha chiesto tutto alla macchina, come l'ha chiesto Ickx (e come non ha potuto fare Andretti), era evidente che le Ferrari non erano in grado di tener testa alle Tyrrell, e nemmeno alla McLaren di Hulme, né alla Brabham di Reutemann, né alla Lotus di Fittipaldi.

Il giornale davanti al radiatore non ha determinato la «non competitività» della macchina, ma l'ha semplicemente aggravata. La fotografia che lei avrà vista e che mostra anche un altro pezzo di giornale che vola per aria, l'ho scattata io e quindi le posso assicurare che stavo molto attento a quello che accadeva in pista. E quello che accadeva diceva moltissimo. Regazzoni e Ickx ed Andretti dovevano battersi, prima che con gli avversari, con le loro macchine, che in strada ci stavano in modo curioso.

La rinnovata sospensione posteriore doveva dare risultati molto migliori di quelli dell'anno scorso, e probabilmente li darà. Però le macchine che erano in Argentina erano state finite soltanto pochi giorni prima della spedizione e non vi era stato il tempo di metterle a punto.

Sì, è vero che stanno lavorando alla 312 B.3, e che quindi con una macchina nuova esistono nuove speranze. Però anche questo mi pare che sia un poco stonato, perché c'è chi intanto vince le corse, e il fatto di pensare al futuro con mezzi nuovi non mi sembra poi tanto eccezionale. Quindi, visto che da anni si fanno macchine che non vincono (o quando si hanno le macchine che possono vincere le si mettono in un canto, per usarne altre che dovrebbero teoricamente vincere ma invece perdono), e si continua a correre dietro ad altri progetti destinati a... vincere nel futuro, mi pare esatto dire che se gli altri non fanno nulla per impedirlo non è colpa di Stewart se continua ad essere lui quello che vince.

Per finire: per favore non tiri in ballo i meccanici. A parte che i nomi che lei ha citati non hanno responsabilità nelle F. 1, ma nei prototipi, i meccanici proprio non c'entrano. E semmai c'entrassero non sarebbe colpa loro, ma di chi li ha scelti.

f. 1.

FLORINDO ANTONIOZZI - Roma — Non esageriamo, crediamo proprio che noi non siamo da accusare di «immobilismo» nei confronti dell'affare Giunti. A questo punto, il «ricordo» avrebbe avuto solo un valore relativo.

ANTONINO DE MARIA - Vitulano (Benevento) — L'indirizzo dell'Abarth è corso Marche 38, Torino, mentre quello della Giannini è via Tiburtina 97, Roma. Per i roll-bars, segua la nostra compravendita e vi troverà anche chi vende questi accessori.

FABRIZIO CARZEDDA - S. Romano di Garfagnana (Lucca) — Le sessioni di omologa si tengono ogni tre mesi, quindi sono quattro all'anno, il primo gennaio, il primo aprile, il primo luglio ed il primo ottobre. Se l'Abarth A 112 verrà omologata in gruppo 1 lo segnaleremo senz'altro, ma per ora non possiamo saperlo.

PAOLO MAFFEZZOLI - Firenze — Le vetture «turismo» non si dividono in quattro gruppi, bensì in due, il gruppo 1 ed il gruppo 2. Il 3 ed il 4 sono gruppi della categoria «granturismo». L'omologazione di una vettura in un gruppo piuttosto che in un altro dipende dal numero di esemplari annui costruiti e da certe misure di abitabilità interne.

CARLO NIERO - Vicenza — Queste le misure della Chevron B 19: passo 2340, carreggiata 1321/1321, altezza (escluso roll-bar) 673, lunghezza 3661, larghezza 1680. I dati precisi dell'altra 2 litri non li abbiamo. Il team Gunston ha i colori arancio e nero, il team Dart il colore blu scuro e bianco.

ROBERTO CAVALLOTTI - Milano — La invitiamo innanzi tutto a considerare che vi è molta differenza fra stampare in rotocalco ed in off-set, come noi. E poi, ognuno fa quello che è capace di fare, l'importante, prima di criticare, è rendersi anche conto delle difficoltà. E ricordi che Autosprint è settimanale, non mensile.

LIVIO PISCHIUTTA - Monfalcone (Gorizia) — Non si può tirar fuori un purosangue da un mulo, e se la sua vettura non ha la stabilità di altre vetture c'è poco da fare, è un fatto costituzionale. Quanto all'illuminazione, questo l'indirizzo dell'importatore dei fari Cibie: SAPAM, via R. Di Lauria 12/a, 20149 Milano.

GIANPAOLO FOLCI - Milano — Autosprint '71 è stampato in una sola edizione, con alcuni testi e tutte le didascalie anche in francese ed inglese.

ROBERTO CARDELLI - Sesto Imolese (Bologna) — Il tagliando per la F. Italia da noi stampato tempo fa era indicativo, comunque servì a molti per dare il proprio nome alla CSAI, che poi provvide ad inviare ad ognuno il tagliando ufficiale di prenotazione. Al momento, le prenotazioni sono chiuse. Vedremo se la CSAI deciderà di riaprirle più avanti oppure attenderà di esaurire il primo gruppo di vetture che verrà costruito. Come avrà notato su Autosprint, il prezzo della monoposto di F. Italia è stato fissato in 1.820.000+IGE.

ANDREA VOLLMAN - Padova — Vi sono moltissimi piloti, anche molto bravi, che non hanno ingaggi in F. 1. Si vede che i responsabili di certe scelte presumono che ve ne siano di più bravi ancora. La F. A. è una formula che prevede l'uso di motori americani ad 8 cilindri a V con distribuzione ad aste e bilancieri, con cilindrata massima di 5000 cc. La formula Indy, invece, è molto più complessa, ed ammette motori di varia cilindrata e caratteristiche, come anche motori sovralimentati.

Caro Autosprint, quella che leggerai adesso non è la solita lettera di un ferrarista imbalanzito dai successi delle 312 P, bensì quella di un alfista deluso dalle aspettative della sua beniamina.

A Buenos Aires è andata com'è andata, anche se c'erano le attenuanti dei 60 Kg. dei serbatoi di sicurezza, la rottura del filo dell'acceleratore della 33tt3 di Stommelen ed altro.

Ma quando stamattina ho sentito per radio che Ickx-Andretti hanno terminato vittoriosamente la corsa con il motore che andava a undici cilindri e le numerose soste delle altre due 312 P, sono scoppiato dalla rabbia, e a malincuore ho dovuto ammettere la superiorità della casa di Maranello rispetto a quella milanese.

Ho letto la cronaca della corsa, e da quello che ho potuto capire non mi sembrava potesse essere impossibile, per l'Alfa, arrancare un secondo posto o anche la vittoria. Anche a Daytona, se vogliamo, ci possono essere delle attenuanti, vuoi che i piloti di punta non conoscano ancora la macchina, vuoi che abbiamo corso con una macchina del modello '71, causa un incidente occorso a Galli, vuoi che l'8 cilindri sia al massimo delle possibilità (ma quando arriva questo 12 cilindri?), vuoi per altre cause, ma sta di fatto che l'Alfa non vince.

Però, non sono ancora «a terra» perché, come d'altronde lo scorso anno, l'Alfa Romeo viene fuori alla distanza ed il campionato è ancora tutto da decidere, anche se quelle Lola-Ford vanno come «spie». La prossima gara è a Sebring, e mi auguro che l'Alfa possa almeno ripetere il risultato dello scorso anno, quando Stommelen-Galli furono secondi assoluti, de Adamich - Pescarolo terzi.

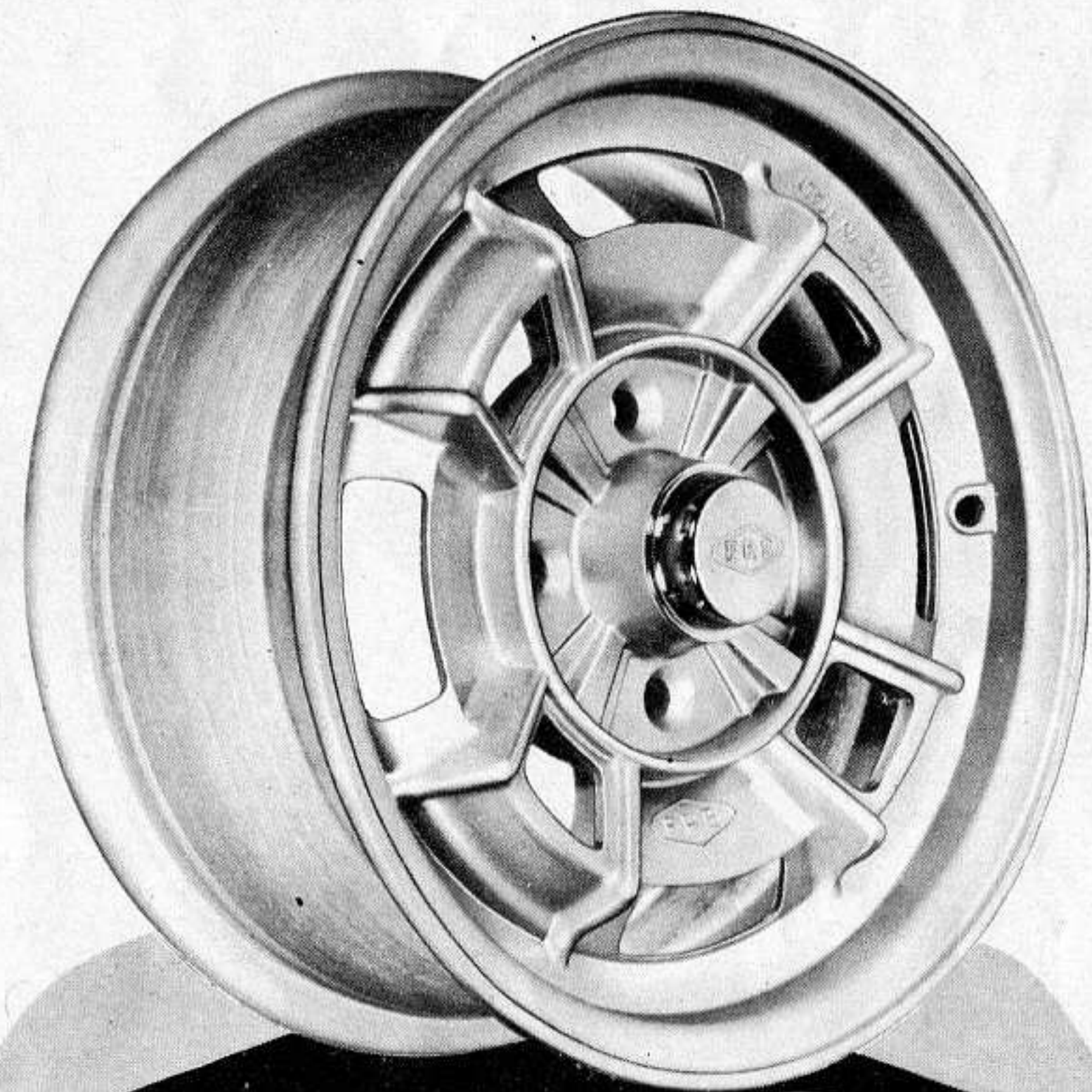
Ed ora concludo e spero di non aver parlato troppo, a scampo di sorprese a Sebring, perché non si sa mai, se l'Andrea trova la grinta tipo Watkins Glen, si potrà ancora vedere rosso, ma rosso tipo Brands Hatch '71!

Nicola Ciniero - Lodi (Milano)

Ecco la lettera-tipo di questa settimana. E' lo sfogo di un tifoso alfista, ma di un tifoso abbastanza realista, e questo è abbastanza raro, il quale punta coraggiosamente il dito sulla «paga» che l'Alfa ha subito a Daytona e invoca provvedimenti.

Cosa potrà far guadagnare alla Autodelta in breve tempo il terreno che la divide da Ferrari e Lola è difficile dirlo, ed è anche azzardato pensare che debba essere la «grinta» dei piloti a fare il miracolo. La grinta non manca, stia certo, ma quella non basta senza la macchina. Comunque, l'augurio per Sebring resta validissimo...

eleganza aggressiva sicurezza veloce
cerchi a base larga in lega leggera



FRATELLI PEDRINI SAREZZO

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE / DIREZIONE: 25068 SAREZZO (BS) TEL. 81751/2/3 / STABILIMENTI SAREZZO (BS) / DELLO (BS)

**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 Autosprin

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. 688.4251/2/3/4/5 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 11.

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

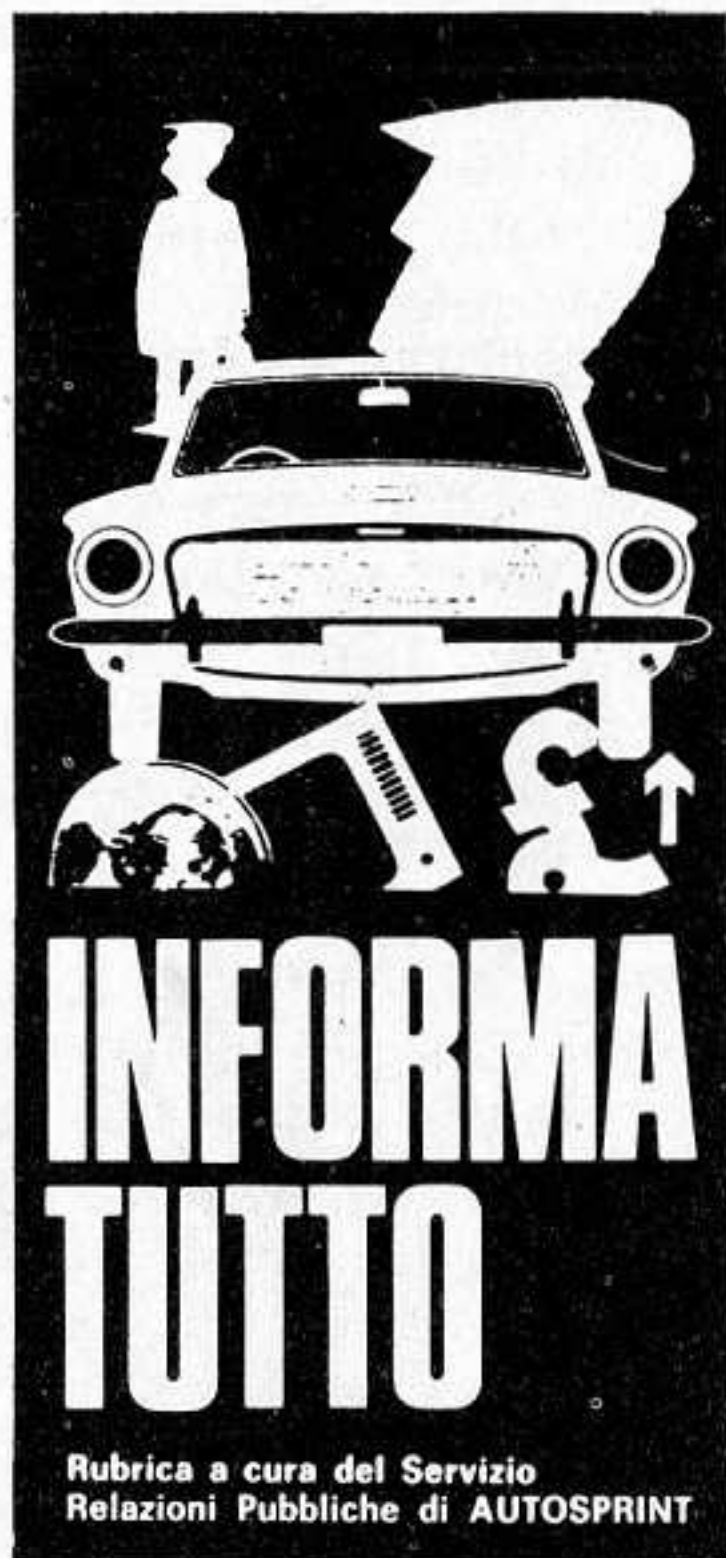
Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 - BELGIO PSR 28 - BRASILE Crs 4,00 - CANADA S. 0,75 - DANIMARCA Kr. 4,75 - FRANCIA F. 3,60 - GERMANIA Dm. 2,50 - GRECIA Dr. 30 - INGHILTERRA P 25 - IRAN Riats 60 - JUGOSLAVIA Din 11 - LIBANO L. L. 3 - MALTA 3s. 6d. - OLANDA 2,20 Mfl.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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovar AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lajes 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, MONTREAL 35 P.O.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil 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 Kiaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, 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: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 35, 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 Barbara 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD, Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 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 MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (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 e cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

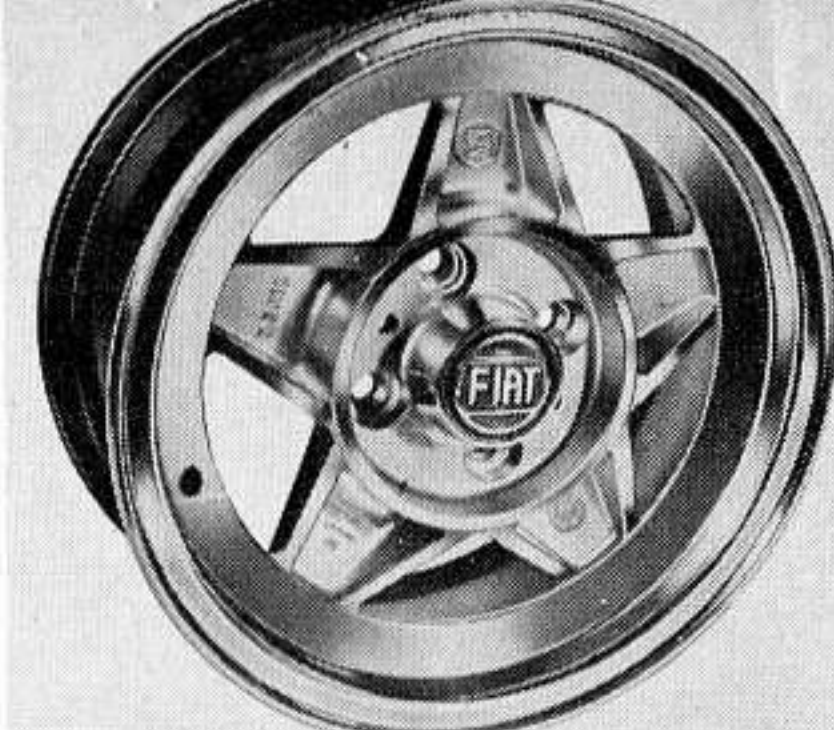
Super parcheggio - sub

● La circolazione statica è un problema che necessita sempre più di adeguata soluzione. A Roma, dove esiste un vasto piano di parcheggi sotterranei da realizzare e in corso di realizzazione, di particolare importanza per i suoi concetti tecnici e per gli inserimenti urbanistici, di enorme interesse è quello di Villa Borghese, con i suoi due piani interrati di 30.000 metri quadri dotati ciascuno di tutti i servizi di sicurezza, manutenzione e assistenza necessari, avrà una capienza di 2.000 posti-vettura e si porterà pertanto all'altezza delle più importanti opere del genere realizzate sinora in Europa. Il modernissimo parcheggio sarà dotato di due accessi (Viale Muro Torto e Viale Pietro Canonica) e di tre uscite pedonali, una delle quali porta addirittura, in galleria, fino a Piazza di Spagna.

● Oltre ai pneumatici, che ne rappresentano l'applicazione più evidente, gli elastomeri sintetici trovano molti campi di applicazione nell'industria automobilistica. La MONTECATINI EDISON ne produce di diverse qualità e tra essi eccelle il « DUTRAL », elastomero etilene-propilene che presenta una eccezionale resistenza agli agenti atmosferici e all'invecchiamento, qualità importanti per le guarnizioni automobilistiche. L'elastomero DUTRAL è inoltre usato nella fabbricazione dei manicotti.



● Durante un ricevimento svoltosi a Parigi il presidente della Chrysler, LYNN TOWNSEND è stato insignito della Legion d'Onore. Townsend fu eletto alla sua attuale carica nel 1966 ed entrò alla Chrysler nel 1967.



● Della STILAUTO presentiamo il cerchio in lega leggera di alluminio denominato « Pentastar ». Quali sono le caratteristiche principali della produzione Stilauto? La qualità della lega che consente un forte aumento del limite di snervamento e soprattutto un aumento della durezza che rende superflua l'adozione delle bussole. I cerchi Stilauto sono accompagnati da una polizza di assicurazione di una durata di dodici mesi per responsabilità civile a persone e cose e questo è già indice di sicurezza. Il cerchio Pentastar è prodotto nella misura 5,50 x 13 per vetture Fiat 127, 128 Rally, 850 Coupé, 124 Spider, 125, per l'Autobianchi A 112 e A 111, per la Simca 1000 e 1200 S Coupé ed ancora per la BMW 1600 per la BMW 2200 e per le Opel GT e Manta. Il prezzo di listino è di L. 19.500.

gruppo studio



KAWASAKI
non è un sogno

abbo e c. sas via petrarca 2/11-genova



AUTO compravendita SPRINT



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

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● **ABARTH 1000 TCR** Ultima costruita dall'Abarth, aprile 1971. Soltanto una corsa (Trento-Bondone). L'automobile è in Italia, perché ha una targa italiana: EE 53208. Tel.: Signor HANS LEEB Junior - Austria (04)-04352-2991 (prego parlare tedesco).

● **ABARTH 1000** anno 1963, accessoriata, motore 6000 Km., aggiornato 1971. PAOLO NICCOLAI - Via Capponi, 9 - Livorno - L. 550.000.

C'è anche questo



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

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

AUSTIN HEALEY

AUSTIN HEALEY SPRITE anno 1961, colore verde, hard top, ottime condizioni generali. SPINETTI C. - Torino - Tel. 68.88.97 ore serali. L. 670.000, trattabili se in contanti.

BMW

BMW 2002 TI 5 marce, autobloccante, bellissima, accessoriata, assetto Bosato. Telefonare: ASTI - 33.301 - L. 1.700.000 contanti non trattabili.

FIAT

FIAT 500 motore maggiorato, semi-nuovo, assetto Lazzari-Brescia, cerchi larghi, strumentazione. ALESSANDRO CATTANEO - Via Tolmezzo, 79 - Udine Tel. 0432/40.826.

● **FIAT 125 S** pronta rallies, preparazione Fiat Gr. 2 Settembre '71, cambio ravvicinato, assetto, motore competitivo, roll-bar, protezioni, strumentazione, supplementare, stacca batteria, radiatore olio, radio mangianastri, cerchi lega-acciaio, pneumatici Uniroyal-Pirelli, altri accessori, vettura perfetta aggiornatissima, qualsiasi prova. Telefonare: MILANO 46.90.742 - L. 1.700.000.

● **FIAT 2300 S** Gr. 2, preparazione Baschirotto, assetto 14", miglior offerta per cessata attività. JUNIOR CORSE - Via Buonarroti, 6 - Busto Arsizio.

● **FIAT 125 Special** aprile 1971, accessoriatissima, preparazione Ceccato, Gruppo 1 et raid, verde-nero, ufficiale. Telefonare mattinata: 02/83.91.649, pasti: 02/867531.

FIAT 128 Berlina 4 porte, maggio 1970, Km 25.000, colore rosso interno nero, ribaltabili, bloccasterzo, accessoriata. 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, preparazione Trivellato, 132 CV, sei cerchi da 8" gommati, vincitrice della Coppa CSAI Turismo Speciale Classe 1150, ROBERTO CHIARAMONTE - Bordonaro. Telefonare: PALERMO, 24.86.03.

INNOCENTI

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

RENAULT

● **ALPINE RENAULT 1600 S** come nuova, 5000 km., settembre '71, mai corso, mai urtata, vengo causa militare. Officina MOTTA - Bassano del Grappa (Vi) - Tel. 24.115.

● **RENAULT GORDINI 1300** 1970, preparata rally, motore e cambio 6000 km. RODOLFO AGUZZONI - Gorizia - Corso Italia, 171 - Tel. 2093.

MONOPOSTO

F. MONZA REPETTO Due motori, vari accessori, vengo al migliore offerente. Telefonare ore pasti: CLAUDIO PAULI - Via Benaco, 34 - Milano - Tel. 53.28.28.

FORMULA 850 DE SANCTIS ultima uscita dalle officine di Via Arno, completa di motore De Sanctis, cambio Colotti con rapporti, gomme Avon, pronta corse, veramente competitiva. MASSIMO CICOZZI - Roma - Tel. 42.85.12 (ore ufficio) - L. 1.300.000.

MOTO



2 **KAWASAKI MACH III 500** Febbraio '71 L. 750.000, luglio '71 L. 850.000, solo contanti, MARCO MASE' - Via Marangoni, 11 - Mantova - Tel. 20.479.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE TECNO F. 3 1000 con collettori scarico. Anno '69 - L. 300.000.
TESTA G.T.A. doppia accensione con spinterogeno e pompa olio - L. 150.000.
SERBATOIO F. FORD con involucro e certificato '71 - L. 90.000.
CAMBIO FRANCIS Colotti 5 marce - L. 150.000.
5 CERCHI STILAUTO 7", attacco Fiat - L. 60.000.

Telefonare al 0376/85.044 (ore 20).

ALBERO MOTORE Originale Abarth 1000 incassettato. Occasione. PAOLO NICCOLAI - Via Capponi, 9 - Livorno - L. 100.000.

MOTORE PORSCHE 911 S 2000 '70, preparazione Gr. 4 Bonomelli 200 CV dimostrabili. 10.000 Km. SERGIO ALLAI S.V.le R. Elena, 16 - 10094 Giaveno - Tel. 011/93.74.01 - L. 2.000.000.

CARRELLI per trasporto vetture, originale inglese Bradley, massima portata, quattro ruote, larghissimo, completo di scivoli. Rivolgersi a: BEPPE SCHENETTI Via S. Michele, 114 - Sassuolo (Modena).

● **SEDILI ANATOMICI** imbottiti ed elegantemente rivestiti, autoventilanti. Struttura monoscocca in vetroresina. Adattabili a tutti i tipi di vetture e a Dune Buggies. ENZO VERGARA - Via dell'Epomeo, 348 - 80125 NAPOLI - L. 24.000.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ALFA ROMEO

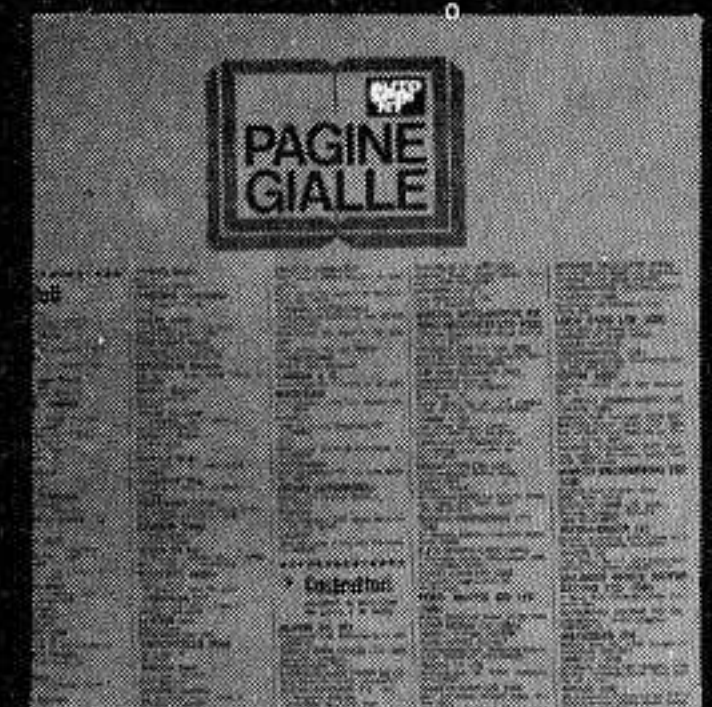
GIULIA SUPER Biscione colore chiaro, bellissima. Km. 36.000 - SESTO LEONARDI S.r.l. - Via S. Giovanni in Laterano, 20 - ROMA - Tel. 73.15.775.

FIAT

DINO SPIDER Elettronico rosso, uniproprietario, Km. 37.000; Dino Coupé elettronico, blu, uniproprietario, Km. 40.000 SESTO LEONARDI S.r.l. - Via S. Giovanni in Laterano, 20 - ROMA - Tel. 73.15.775.

124 SPORT SPIDER anno '69, gelosamente custodito, perfetto in ogni particolare. meccanica carrozzeria, gomme, autoradio ecc. Vendo o permuto con F. Ford (eventuale conguaglio). Per informazioni più dettagliate scrivere al seguente indirizzo: GIANNI D'ANDREA - Via Romans di Sotto, 6 - 33084 Cordenons (Pn) - L. 1.020.000, trattabili.

C'è anche questo



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

FORD

FORD ESCORT 1100 1971, 13.000 Km., perfetta, quattro porte, vengo o permutato con 128 Biporta o 127 anche preparate. Eventuale conguaglio. Telefonare: RIMINI - 0541/21.812.



LANCIA

APPIA ZAGATO SP PROTOTIPO in alluminio, rossa, vetri plexiglas, tetto a gobbe, pinne stabilizzatrici, motore «Dagrada» Formula 3 come nuovo, pompa elettrica, doppio circuito frenante, scarico laterale, velocità oltre 210 kmh. Cedesi questo esemplare unico al maggiore offerente o si fa permuta. Dr. Ing. M. SPECIALE - Via Portimperia, 184 - MESSINA.

RENAULT

● **ALPINE 1600** agosto '71, Gr. 4, roll-bar, Bendix, Koni, elettronica, semi-nuova, qualsiasi prova. Esamino eventuali permuta. Tel.: SAVONA 019/21.731 (ore ufficio).

SI COMPRA

AUTO



ALTRE MARCHE

ISETTA: marciante o no, oppure da riordinare acquisto. Interessami anche Balilla 3 marce, o altre auto d'epoca non restaurate; sempré offerte ragionevoli, preferendo in provincia di Messina. Eventuale permuta, volendo, con Gilerà 500 Saturno Sport; originale e perfettissima. PIERO MERENDA - Via C. Battisti, 226 - Messina.

● = vetture sportive

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 Manganò
(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 Man-
chia (New York) - Sergio Mar-
chetti (Stoccolma) - Katsuhiko
Mitsumoto (Tokyo) - Philippe
Toussaint (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

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

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto -
Cevenini - Coppini - D.P.P.I. -
Falletti - Giuliani - Hruba -
Lini - Adriano Manocchi - 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. 3395 del 25-2-1969



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 cc, 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 Vallelunga:** 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



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