

COPPA TASMANIA

Con la corsa di Adelaide, ancora in Australia, terminerà anche quest'anno il ciclo di gare valevoli per l'attribuzione della Tasman Cup. Otto saranno in totale le gare disputate (delle quali le ultime quattro in terra australiana), un ciclo abbastanza completo per qualificare un valido vincitore. Chi si aggiudicherà quest'anno la coppa? La classifica che dopo la quinta gara lasciava intravedere un discreto margine di vantaggio in favore di McRae e della sua STP Leda (tre vittorie in cinque gare), ha subito dopo la corsa di Warwick Farm un discreto scossone. I tre australiani che seguivano il neozelandese fuggitivo ne hanno approfittato (e mancava poco che anche Hailwood si piazzasse davanti al neozelandese) classi-

DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 21 al 27 febbraio in Italia e all'estero

Corsa di Adelaide

ficandosi, al termine di una gara avvincente condotta sempre dal generoso Frank Matic, ai primi tre posti della classifica della gara, relegando al quarto posto il capollista della classifica provvisoria della coppa, McRae. A questo punto le cose cambiano aspetto: MCRAE conserva ancora un lieve margine, ma basterebbe una vittoria dei tre (MATIC, GARDNER, BARTLETT) o anche di HAILWOOD per rimettere tutto in discussione: gli altri sembrano tagliati fuori. La corsa di Adelaide quindi, inserita quest'anno per la prima volta nel calendario della Tasmania (negli anni precedenti le corse disputate sono sempre state sette) sarà probabilmente decisiva ai fini del risultato finale.

Febbraio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
26-27	Rally Russelheim	Germania			●	Rally	
26-27	Rally Basco Navarrese	Spagna			●●●	Rally	Tramont-Atolin (Alpine)
27	Corsa di Adelaide	Australia			●●● Tasmania	Velocità in circuito	
27	Coppa KNA	Norvegia			● T, GT, S	Velocità in circuito	

29	Rally Fallas SPAGNA	●●●	Rally	Nunes (Porsche)
----	---------------------	-----	-------	-----------------

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
4-5	Rad. Autosciatorio Magnifica comunità PADERNO DUGN. (MI)	□	Autosciatoria	
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 europeo F. 2	Velocità in circuito	Pescarolo (March) 59'57"2, media kmh 173,940. Giro più veloce: Peterson (March) e Pescarolo 4'03"2, media kmh 181,05 (non valevole)
12	G.P. Vigorelli SCUD. MADUNINA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Brambilla (Birel) 30'44"30, media kmh 144,318. Giro più veloce: Lo Voi (Brabham) media kmh 149,842
12	Coppa Città di Cesena SCUD. ROMAGNA	●	Regolarità	Altoè
12	Corsa di Fléron BELGIO	●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'19"56. Record: Tondelli 1'08", media kmh 106 (1970)
12	Coppe ASACIF a Monthéry FRANCIA	●●● GT, S	Velocità in circuito	
12	Corsa La Roquette FRANCIA	●	Velocità in salita	Taramazzo (Abarth) 34'31"6, nuovo record
12	Carolina 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	

15-18	Rally DDR GERMANIA	●●●	Rally	Zasada-Jedrychowski (BMW)
17-19	Rally 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	
18-19	Rally di S. Marino F.A.S.M.		Rimandato a data da destinarsi	
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 156,64
19	4 Ore di Monza AC MILANO	●●● Campionato europ. T	Velocità in circuito	Hezemans (GTAM) media kmh 183,65
19	Corsa di Ampus FRANCIA	●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 3'14"8, media kmh 110,369 nuovo rec.
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	
19	Gara Tris KART ARCIGNIA	●	Velocità in circuito	
19	Corsa a Hockenheim GERMANIA	●●● GT, T, S	Velocità in circuito	
19	Corsa di Condroz BELGIO	●	Velocità in salita	Tondelli (Chevron) 1'24"4
19	Carrera Montserrat SPAGNA	● T, GT, S	Velocità in salita	Bagration (Porsche) 3'59"8, nuovo record
19	Trofeo Primavera a Jarama SPAGNA	●●● T	Velocità in circuito	
19	Prove a Le Mans			
19	4 Ore di Le Mans FRANCIA	●●● GT, S	Velocità in circuito	
19	Corsa di Heisdorf LUSSEMBURGO	●	Velocità in salita	
20	300 Km di Fuji GIAPPONE	●●● S, GT	Velocità in circuito	Suda (Nissan) 2.04'35", media kmh 144,958. Nuovo record: Kitano (Nissan) media kmh 207,700 (70)
25	12 Ore di Sebring STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Elford-Larrousse (Porsche) kmh 181,200, nuovo record
25	St. Vincent Trofeo Chrysler Simca AC NOVARA	□	Regolarità	
25-26	Autosciatoria Dolomiti AC TRENTO	●	Regolarità	Sam (Fiat 128)

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

QUASI INCREDIBILE

Una società francese ritiene le corse adatte a una campagna per la sicurezza



Massimo Natili sommerso di Trofei e Coppe, è per la seconda volta vincitore del Rallycross-Ford



Fernando Spreafico, dopo tante polemiche, può infine sorridere

Un' ASSICURAZIONE « sponsor » FORD!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - « Ero sicuro che avrei avuto il trofeo di F. Ford, perché la Ford è una Casa seria e non avrebbe potuto non far rispettare i regolamenti che prevedono l'esclusione dalla classifica del trofeo di coloro che hanno subito squalifiche per irregolarità tecniche. » Così ci ha detto Spreafico, il neo-acquisto della F. 3, dopo aver ricevuto i numerosi premi e la Taunus nuova fiammante destinata al vincitore del trofeo Chevron - F. Ford.

Dopo tanta suspense, il bravo pilota lombardo ha avuto il riconoscimento della sua attività '71 in occasione della manifestazione che la Ford ha organizzato giovedì scorso, a Roma, per premiare i vincitori dei suoi campionati ed annunciare l'attività 1972. L'altro premio della serata è stato Massimo Natili, ormai diventato campione incontrastato del rally-cross italiano, che trova nella nuova attività molte delle soddisfazioni che non ha potuto avere dalle corse di velocità per via dello sfortunato incidente che ebbe a Monza quando era ai vertici della Formula Junior.

Con la consegna dei premi è stato anche confermato il calendario dei due trofei previsti per il '72, che si svolgeranno su dodici gare per la F. Ford e dieci per il Rallycross. Per la F. Ford ci saranno anche interessanti possibilità economiche, di cui parliamo a parte. Con questi incentivi la F. Ford resta attiva e vitale e, perché internazionale e mancante delle burocratizzazioni della F. Italia, non ci sono dubbi che avrà ancora un ruolo importante per i giovani piloti italiani.

Lo stesso ingegner Rogano, presente alla manifestazione romana, ha confermato l'appoggio ed il sostegno della CSAI alle attività della Ford, e ci saremmo sorpresi del contrario, visto che questa Casa ha dato e sta dando un forte contributo al nostro automobilismo.

Oltre al dott. Da Vinci della Ford Italiana ed al dott. Theodoli della Chevron, erano anche presenti i responsabili delle altre due società che fanno parte del gruppo dei finanziatori dell'attività sportiva Ford: si tratta della Kleber, per i pneumatici del Rallycross, e della Assurances Generales de France che, partendo da questo tipo di corse (che dovrebbero far rabbrivire un assicuratore per come le macchine vengono trattate), si propone di svolgere una campagna educativa sulla sicurezza. Dati alla mano, questa è maggiore in corsa che per strada!

Nell'ambito della manifestazione che ha visto premiati anche

Mantova, Castiglioni, Orsi, Vianco e numerosi altri per la F. Ford e «Mici», Galatini, Grimaldi e Picicelli per il Rallycross, si è avuta anche la presentazione di un documentario girato da due appassionati fiorentini che ha conquistato il primo premio del concorso cinematografico abbinato al trofeo del Rallycross. Peccato che la squalifica, a norma di regolamento, abbia tenuto lontano dalla premiazione romana quattro dei protagonisti più noti della stagione F. Ford: Pescia, Colombo, Bodini e la Lombardi: si poteva almeno invitarli!

g. n.

Il calendario RALLYCROSS

Questo il calendario delle dieci prove del Trofeo Ford-Kleber di Rallycross 1972, al vincitore del quale andrà in premio una vettura Ford Escort Mexico:

- 9 aprile Torino
- 30 aprile Napoli
- 11 maggio Asti
- 21 maggio Firenze
- 4 giugno Ronciglione
- 25 giugno Cosenza
- 9 luglio Brindisi
- 23 luglio S. Marino
- 10 settembre Udine
- 1 ottobre Sassari

Partners francesi per il Rallycross

Rallycross, anno terzo. La manifestazione « promozionale » che la Ford Italiana organizza assieme al Campionato Chevron di Formula Ford ha ormai un suo posto ben definito nel panorama agonistico nazionale. Per quest'anno sono previste 10 prove, la prima delle quali si svolgerà a Torino il 9 aprile. Nell'organizzazione di questa spettacolare manifestazione, la Ford può contare quest'anno sull'apporto della Kleber-Colombes, che tra l'altro equipaggerà con i suoi pneumatici Rally le vetture Escort GT 1300 e Capri 1700 GT messe a disposizione per il Rallycross, e della AGF (Assurances Générales de France) una delle più note società assicuratrici d'Europa.

I due « partners » della Ford nel Rallycross '72 sono troppo noti al pubblico perché sia necessario presentarli. Basterà accennare al fatto che la Kleber-Colombes ha una storia che risale a 60 anni fa, cominciata in pratica con la prima automobile. Pur spaziando in vastissimi campi (produce anche pneumatici per vetture industriali ed agricole, nastri trasportatori, tubazioni in gomma, cinghie di trasmissione eccetera), la Kleber è conosciuta per i suoi pneumatici da auto. Essi saranno messi a dura prova nel Rallycross, ma la Kleber ha una vasta esperienza in « atterraggi », dato che equipaggia i carrelli di atterraggio del supersonico Concorde oltre che di moltissimi altri aerei di linea. Un furgoncino della Kleber, particolarmente attrezzato, sarà sempre presente sui campi di gara del Rallycross.

Quanto alla AGF, è una società di assicurazioni giovane e dinamica, che ha ben compreso quale formidabile veicolo pubblicitario sono le competizioni automobilistiche. In particolare, l'abbinamento di una società di assicurazioni con il Rallycross non è casuale, dato che in tre anni di attività non si sono mai verificati incidenti in questa specialità. La AGF, insieme con le Assurances Nationales, fa parte del gruppo Phenix-Soleil, il più grande gruppo assicurativo di Francia, che opera in Italia attraverso 230 agenzie. In tutte le gare del Trofeo Ford-Kleber di Rallycross, la AGF metterà a disposizione un trofeo per il vincitore, e premi AGF sono previsti per i primi nella classifica generale finale.

Nuovi crediti per la F. FORD

La Ford italiana ha annunciato una interessante iniziativa a favore di coloro che vogliono gareggiare, o già corrono, con una monoposto di Formula Ford. Infatti, tramite la Ford Motor Credit Company, si potrà ottenere un finanziamento per l'acquisto di nuove vetture di Formula Ford fino a metà del prezzo di vendita, a patto che questo non superi i tre milioni.

L'importo finanziato potrà essere rateizzato fino ad un massimo di 18 rate mensili. Questo programma sarà operante fino al 31 luglio 1972. Inoltre, la Ford Italiana metterà in vendita i motori Ford 1600 della serie più recente ad un prezzo promozionale di 250.000 lire.

Premiato un « RODEO a 4 ruote »

FIRENZE - Due giovani fiorentini, Enrico Lirdi e Silvano Bellini, sono i vincitori del « Rallycross Film Contest », un premio riservato a documentari che avevano per tema le gare del Rallycross. Dopo aver visionato moltissimi cortometraggi pervenuti alla segreteria del Club Sportivo di Firenze, organizzatore del premio, assieme alla Ford Italiana, una giuria composta da note personalità del cinema, del giornalismo e dell'automobilismo sportivo ha decretato vincitore il film dei due amici toscani, intitolato « Rodeo a quattro ruote ».

Una squadra tutta ALPINE e OPEL



Assieme ai dirigenti e ad alcune delle Alpine a loro disposizione, ecco una parte dei piloti del nuovo e dinamico Team PEG

CONEGLIANO - Martedì 15 febbraio, presso le Fonderie Sacilesi ho potuto constatare che qualche industriale pensa con serietà all'automobilismo agonistico.

Il « Team Peg » è una realtà, una magnifica realtà se consideriamo l'importanza che questo « team » darà allo sport del volante. Ci vuole avvedutezza e molta passione per avventurarsi in grande stile nel nostro ambiente e il « team Peg », figlio prediletto di una fabbrica per apparecchiature portatili per la rettifica sedi valvole (dalle automobili ai grandi motori marini), per l'alloggiamento e il riporto valvole ed ora per la vendita di ruote in lega leggera costruite dalle Fonderie Sacilesi, ha dimostrato di possedere tutte queste qualità. Per il resto, si sa, la cerimonia della presentazione vale come sigillo finale ad una iniziativa encomiabile e alle Fonderie Sacilesi alla presenza di Autorità civili, militari e sportive della Provincia, stampa specializzata, piloti, rappresentanti ed agenti di vendita della Peg, sono state esposte nel piazzale antistante la fonderia tutte le venti vetture che costituiscono il parco macchine (parte di proprietà della Peg e parte di proprietà dei piloti) del team.

« Un team sportivo per andare bene deve amministrarsi come una qualsiasi industria — ci ha detto il sig. Sante Busatta. Alla fine dell'anno il bilancio economico (interesse pubblicitario e spese, n.d.r.) dovrà essere in attivo o in pareggio altrimenti significa che il « team » è stato amministrato male. Grazie a questo concetto abbiamo raggiunto un accordo con alcuni piloti mentre ad altri abbiamo offerto — del tutto gratuitamente — la possibilità di svolgere un'intensa attività sportiva e così dare modo a tutti i nostri giovani piloti di mettersi definitivamente in luce e trovare il trampolino di lancio verso più alte mete ».

« Abbiamo perciò acquistato due Alpine Renault 1600 Gr. 4, una Alpine Renault 1300 Gr. 4, una Alpine Renault 1300 gr. 3 e quattro Renault Gordini R. 12 alla cui assistenza provvederà direttamente la Renault Italia con il suo servizio corse. Prevediamo la partecipazione al campionato rallies nazionali, al campionato italiano velocità e trofeo della montagna mettendo i

piloti nelle condizioni di dover esclusivamente pensare alle corse senza doverci preoccupare delle iscrizioni, dell'assistenza, del trasporto delle vetture, dei servizi logistici ecc. ».

Il « Team Peg » presieduto dalla sig.ra Laura Busatta e diretto sportivamente da Luigino Roberto è formato dai seguenti piloti: Velocità: « Effeci » che correrà il campionato italiano ed il Trofeo della Montagna con l'Alpine 1600, Gianfranco Ricci che farà le stesse corse ma con l'Alpine 1300, Emilio Paleari che invece sarà presente alle sole gare di campionato italiano ed ancora Silvano Pittini (A.R. GTAM), Antonio Zanussi (A.R. GTA 1300); « Girasole » (Fiat 128 gr. 2), Roiatti Luciano (Fiat Abarth 1000 barchetta), Cattelan (Fiat Abarth 1000 gr. 2), Bigliuzzi (A.R. GTA 1600). Rallies nazionali: Piero Polese, Luigi Zandonà, Gianni Battistini tutti su Alpine 1600, Arnaldo Gianmarini, Massimo Fuschini, « Effeci » tutti su Renault Gordini R12, Angelo Presotto alternativamente su Renault Gordini R. 12 e su Fiat 128 gr. 1. Il « Team Peg » sarà pure presente nel settore monoposto con Clois Avigni nel campionato F. Ford e Camillo Piccin nella F. 850.

Il programma Team Peg è stato completato da un'accordo Eurocar (esclusivista di vendita per l'Europa di kits, ruote e volantini Conrero) e la scuderia milanese Jolly Club (è così saltato il precedente ventilato accordo team Peg-Grifone Erg) che prevede da parte dell'Eurocar l'acquisto e l'impiego di vetture Opel Commodore e Opel GT preparate da Conrero (presente anch'egli alla festa) che parteciperanno al trofeo della montagna e a gare di durata in Italia e all'estero (in particolare Germania, Olanda, Belgio e Spagna dove è rappresentata la Eurocar). Per le corse internazionali — euroturismo — l'Eurocar ha raggiunto un accordo con uno dei più forti piloti italiani Giancarlo Gagliardi, mentre per le gare nazionali si avvicenderanno al volante delle due vetture « Willer », Gargan e « Girasole ».

Ed ora non ci resta che dare al « Team Peg » un arrivederci sui campi di gara.

Carlo Burlando

Non più «autarchico» lo CHALLENGE F.I.S.A.

Lo spostamento della segreteria a Siena non ha interrotto, in questi giorni, il lavoro della FISA in vista della nuova stagione agonistica. I componenti della Federazione Scuderie, infatti, stanno per varare il regolamento del sempre combattutissimo Challenge FISA 1972, il quale potrà contare su parecchie interessanti novità. Innanzi tutto, pare che il Challenge '72 sarà «aperto» anche alle vetture di fabbricazione straniera, ponendo fine quindi a quell'autarchia dei mezzi a disposizione che aveva sollevato parecchi malumori. La faccenda è ancora allo studio, anche per il prevedibile ostracismo di alcune Case italiane, ma le «straniere» porterebbero con sé dei notevoli contributi finanziari e quindi la FISA ha tutta l'intenzione di accettarne l'ingresso. Vedremo come la faccenda andrà a finire.

Vi sarà una novità anche per quanto riguarda la qualificazione dei finalisti. Fermi restando i tre gironi Nord, Centro e Sud, vi saranno due semifinali (una in salita ed una in pista) prima della finale in circuito che è ormai consueta. La semifinale in salita sarà la gara del Chianti Classico, in calendario per il 24 di settembre, con coefficiente 1. La semifinale in pista sarà quasi certamente a Vallelunga il 17 settembre, con coefficiente 1,1, mentre la finale (con coefficiente 1,3) si svolgerà a Vallelunga o a Varano de' Melegari. In questo modo, si dovrebbe riuscire a qualificare meglio i vari vincitori di Challenge.

Le classi in totale saranno 9, divise fra 6 nel Turismo e 3 nel Gran Turismo. Nel Turismo vi saranno le classi 850, 1000, 1150, 1300, 1600, 2000. Nel Gran Turismo le classi 1300, 1600, 2000. Unica variazione, quindi l'abolizione della classe 1000 GT, che aveva riscosso scarso successo di partecipanti. Sono allo studio anche delle migliorie nell'attribuzione delle penalità, tendenti ad evitare che vengano tolti dal Challenge quei piloti le cui irregolarità siano, diciamo così, «veniali». Sull'opportunità di certe «concessioni» ci sarebbe da discutere, anche perché noi non abbiamo mai avuto molta fiducia sulla pretesa buona fede di coloro che erano trovati irregolari, sia pure per delle sciocchezze, comunque la FISA è padrona di farsi i regolamenti che vuole.

Dal 1. marzo, sarà in funzione la sede definitiva della segreteria FISA, in via di Città, 25, Siena, telefono 20666.

Un'azienda trasporti pro-giovani piloti

MILANO - Siamo venuti a conoscenza di una iniziativa che una azienda milanese ha avuto per aiutare alcuni giovani delle formule minori per la stagione '72. Abbiamo indagato e siamo andati a vedere chi fossero queste mosche bianche che, in cambio di poco o niente, davano qualche aiuto a giovani promettenti. Abbiamo trovato degli appassionati, titolari di una media azienda di trasporti internazionali, marittimi e stradali (media ma ben organizzata) la OTIM, ed al loro rappresentante, Mario Benusiglio, abbiamo posto delle domande.

— Con che criterio scegliete i piloti e la formula da aiutare?

«Non c'è un criterio vero, scegliamo nelle formule piccole i piloti tra i più meritevoli che hanno difficoltà a continuare con i loro soli mezzi. Diamo loro un piccolo contributo: quest'anno è piccolo ma, speriamo che andando avanti sia di maggiore entità.»

— Come vi è venuta in mente questa iniziativa?

«Io sono molto appassionato e corro con la Formula Monza: lo scorso anno ho corso e mi sono reso conto di quanto fossero importanti, in certe occasioni, anche solo le cinquantamila lire. I titolari di questa azienda sono degli appassionati e sono stati sensibili alla mia proposta di stanziare una somma per aiutare i giovani piloti; lo scorso anno ci siamo concentrati su di un solo pilota che, però non ci ha dato molte soddisfazioni! Quest'anno abbiamo cambiato formula e ne vogliamo aiutare 6 o 7 con piccole somme in cambio dello sticker adesivo da mettere sulla macchina.»

— Che cosa vi aspettate da questa iniziativa?

«Un po' di pubblicità: far conoscere il nostro nome nell'ambiente delle corse, anche perché possiamo aiutare i piloti nelle spedizioni delle auto. Lo abbiamo già fatto anche nel passato: lo scorso anno, per esempio, abbiamo collaborato con Monzeglio e con altri che avevano necessità di camion per il trasporto. Il nostro obiettivo è di ampliare questo servizio, cioè di specializzarci sempre di più in questo tipo di lavoro e pensiamo che questa iniziativa ci possa aiutare.»

— Avete già deciso chi aiutare?

«Sì, in parte, abbiamo pensato a Franco Bosio e Giorgio Francia per la Formula 850, Franco Bionda per la F. Monza, Antonio Invernizzi e Alberto Panno col GTA Junior.

Stiamo scegliendo in questi giorni altri nominativi, anzi, se c'è qualche pilota che vuole essere aiutato, ci telefoni e noi vedremo di fare qualche cosa.»

— Come mai avete scelto la via di aiutare più piloti invece di uno solo?

«Come ho detto abbiamo fatto l'esperienza di aiutare un solo pilota lo scorso anno. Quest'anno abbiamo aumentato lo stanziamento ed abbiamo deciso di appoggiare di più. Nelle formule minori ci sono tanti ragazzi che vanno forte e che hanno bisogno di aiuto e speriamo, con questa iniziativa, di dare l'esempio anche ad altre ditte come la nostra. Vorremmo che ci copiassero, mettendo anche loro a disposizione di questo sport una parte del budget pubblicitario.»

— Avete avuto questa iniziativa anche per passione?

«Sì, siamo tutti degli appassionati, andiamo a vedere le gare anche all'estero. E' appunto all'estero che abbiamo visto molti piloti giovani aiutati contemporaneamente da numerose ditte che offrono modesti contributi. Spesso si tratta di nomi del settore, ma ci sono anche ditte che con le corse non hanno niente a che vedere. Ditte di appassionati che si interessano a questo o a quel pilota e che nel loro piccolo aiutano come possono. Noi ci proponiamo proprio questo e se i piloti che sceglieremo non vorranno mettere lo sticker adesivo sulla loro macchina, non importa.»

— Abbiamo sentito che i piloti di F. 3 hanno considerata troppo piccola la cifra che voi mettete a disposizione per ogni singolo. E' vero?

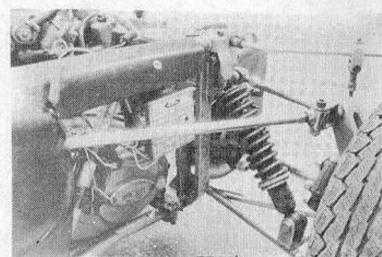
«Sì, è vero, abbiamo contattato qualche pilota di F. 3 che ci ha risposto se questa cifra noi la diamo per gara. Noi abbiamo risposto no, per tutta la stagione e allora hanno detto che la cosa non interessa. Per questo noi ci siamo orientati sulle formule più piccole. E' anche logico perché chi ha i soldi per comperarsi un F. 3 e per fare la stagione, vuole cifre più sostanziose.»

In effetti il contributo della OTIM non è tale da risolvere i problemi di nessuno: ma più che le poche decine di migliaia di lire offerte a ciascuno, ciò che conta è che la pubblicità arrivi anche nelle formule minori. Quando si chiede in cambio un piccolo adesivo, si lascia lo spazio anche per molti altri. Ciò che ci auguriamo di cuore, quindi, è che anche altri si facciano avanti.

g. n.



PROSSIME GARE 5 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc 6.a ed ultima prova Torneo d'Inverno - 12, PISTA CERINA, Torino, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 19, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 19, PISTA DEL MARE, Fano, naz. cl. 125 e K.250 - 19, PISTA OTTAVA, Sassari, ch. cl. 100 cc - 26, PISTA S. PANCRIZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 26, PISTA DELLA FORTEZZA, S. Piero a Sieve, gara naz. cl. 125 e K.250.



In questo particolare si vede l'attacco dei supporti motore alla nuova culla ed il nuovo tipo di accensione elettronica in via di sperimentazione

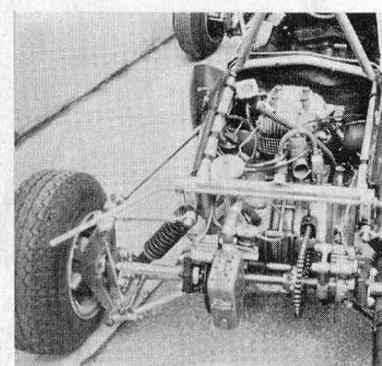
30 mila lire di carenatura



Ecco come si presenta un K 250 con la nuova carenatura molto più gradevole ed aerodinamica di quella precedente

Finalmente qualcosa di nuovo è saltato fuori dai vecchi «kappa» che da anni venivano usati praticamente con le stesse caratteristiche costruttive dei primi modelli della Tecno. Il merito è tutto del binomio Buratti (padre e figlio) che instancabilmente hanno messo a punto il loro rivoluzionario (per questa formula) retrotreno non più ad assale rigido, con una barra stabilizzatrice ed una culla per il motore completamente regolabile come d'altronde è la campanatura e tutta la geometria posteriore.

Questa modifica, già adottata da oltre una decina di piloti, è posta in vendita a 220.000 lire in scatola di montaggio ed a 250.000 montata. Allo stesso tempo è stata studiata una nuova carenatura superiore che rende le vetturine più gradevoli avvicinandole ai tipi più correnti di formule che si trovano in giro. Il prezzo di questa carenatura è stato fissato in 30.000 lire.



Il nuovo retrotreno progettato dai Buratti che si distingue dal precedente per l'assale non più rigido, la barra stabilizzatrice e tutti i registri per variare la geometria posteriore

Nel TORNEO d'INVERNO si impone la legge economica VISTO il nuovo BIREL

La quinta prova del Torneo d'Inverno non ha denotato la logica flessione che in gare del genere si è sempre verificata quando la conclusione e le classifiche sono già chiare, anche se non definitive, per l'imponderabile che domina e rende avvincente l'agonismo.

E' presente Piazza, rientra Siegfried Stor; mentre si nota un dilagare del motore Mayco nella 125 cc. E' la dura legge economica che s'impone.

Nella 3. categoria della classe 100 cc debutta in continente il miracolo catanese Nicosia, un piccolo asso in Sicilia. E' venuto per una conferma e per misurarsi ad un livello tecnico più elevato.

Parte la 3. categoria. Il duo Giannini-Cheever ha per terzo incomodo De Angelis, miglior tempo. Sono nervosi i ragazzi e vengono avviati con una partenza degna di miglior causa. Va in testa Giannini con alle spalle De Angelis e Cheever, il dominio di Giannini è rilevante e lascia pensosi, mentre l'americano è chiuso da De Angelis e perde terreno. Si libera al secondo giro ed insegue, ma è tardino. Così si assiste alla farsa dei motori tecnicamente identici che riescono a doppiare dopo 9 giri su una pista di 1.000 metri, c'è da guadagnare 110 metri ogni giro, su altri, badate bene, che viaggiano a pieno ritmo. Povera 3. categoria se si continua così. Vince naturalmente Giannini su Cheever a bordo di due propulsori BM-Giannini e Parilla TG 14-Baroni. E' tutto dire! Alle verifiche sono regolari! Dove siete buon'anime di Bisori e Mezzadri?

Anche la seconda categoria, che naufragio lo starter, parte tipo Formula 1. Ne approfitta il sorprendente Patuelli che sfilava in testa, ma alla curva dei box Siena lo supera, mentre Corinaldesi Osvaldo anche lui al terzo giro supera Patuelli ed insegue. Belle le prove di Rossi e Carpicci. Siena intanto si allontana sempre più. Migliora gara per gara Gigliotti tanto da inserirsi fra i protagonisti. Intanto la gara vive del duello Rossi-Carpicci per la quarta posizione. A Siena viene consigliato di

rallentare. Sprecare motore e carburante è inutile. Vince su Osvaldo Corinaldesi e Patuelli.

E' sul palo la 1. categoria. Sono presenti i vari Piazza, Giugni e Stor che ha divorziato di recente dalla BM per passare alla Parilla. La partenza, dopo una serie di fermate, ha del pazzesco. Ne fa le spese infine Pacitto, mentre Valmaggia prende a guidare con alle spalle Piazza che supera Stor e Campani. Valmaggia ha già un buon vantaggio, Piazza corre ma senza convinzione anche perché non più interessato al punteggio finale, i punti servono più a Valmaggia. Intanto Stor e Campani, tanto per cambiare, concludono il duello in doppio testa-coda, così in terza posizione si porta Del Fante. Daniele Corinaldesi era scomparso per avaria già al primo giro. Una gara di ordinaria amministrazione senza alcuno spirito di rilievo.

Nella 125 cc rientra Siena che si presenta per infrangere la netta supremazia di Blasi.

Sorprendendo tutti prende a guidare Lucari seguito da Blasi, Di Stefano e Siena che non è mai pronto nelle partenze. Esce di pista Siena accorcia 200 metri di tracciato e riparte sotto gli occhi del direttore di corsa e dei commissari. Poi un ripensamento e bandiera nera per Siena. Intanto Blasi, sornione ed attendista, balzando al comando va costituendo la sua ennesima vittoria, con

Di Stefano e Lucari a rispettosa distanza. Rilevante, nella 125 cc 1. categoria il debutto del nuovo telaio Birell con Perego che peraltro parte in ultima posizione perché mancante di 5 kg di peso. Il 140 e 130 ha ingenerato errate interpretazioni ed i milanesi hanno lavorato per i 130 kg di peso mentre vige ancora il vecchio.

Buona la partenza. Sfreccia Gardelli con Baroni e Costanzo sulle ruote. Subito dietro Giannini. L'avvio promette una gara avvincente. Il trio di testa è sempre compatto. Scompare Gardelli e Baroni assume il comando su Costanzo e Giannini. Rinviene intanto dall'ultima posizione Perego che assecondato dal telaio, ma non completamente dal motore si va portando nella zona centrale. Gardelli ha ripreso ed insegue come un forsennato portandosi in quarta posizione con Perego alle spalle. Baroni non teme avversari si allontana sempre più.

f. b.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 1. categoria - 1. Valmaggia Daniele; 2. Piazza Eugenio; 3. Del Fante G. Bruno; 4. Giugni Renzo; 5. Campana Lauro; 6. Stor Siegfried; 7. Di Santo Gaetano; 8. Pacitto Amedeo.
Classe 100 2. categoria - 1. Siena Antilli Stefano; 2. Corinaldesi Osvaldo; 3. Patuelli Fabrizio; 4. Rossi Pietro; 5. Garpicci Alberto; 6. Blasi Luciano; 7. Panzolini Alberto; 8. Moretti Davide.
Classe 100 3. categoria - 1. Giannini Luigi; 2. Cheever Edy; 3. Snoopy; 4. Ventura Alberto; 5. Percontro Giovanni; 6. D'Amico Roberto; 7. Evangelista Tommaso.

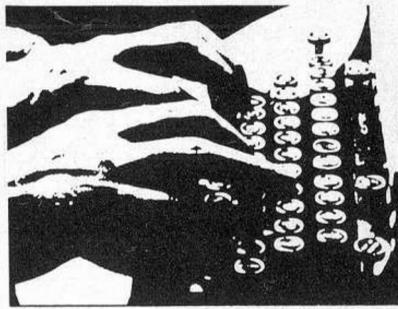
Classe 125 2. categoria - 1. Blasi Luciano; 2. Di Stefano Mario; 3. Lugari Sergio; 4. Olivieri Fiorenzo; 5. Marcelli Alessandro; 6. Oliva Beniamino; 7. Tarulli Riccardo.

Classe 125 1. categoria - 1. Baroni G. Franco; 2. Costanzo Vincenzo Sen.; 3. Giannini Renzo; 4. Gardelli Francesco; 5. Perego Roberto; 6. Compostella Arnaldo; 7. Sanni Romano; 8. Sonni Franco.

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**

A Montecarlo con l'A.C. Bologna

Spett. Autosprint, avendo intenzione di recarmi a vedere il prossimo Gran Premio di Montecarlo Formula 1 che si svolgerà il 14 maggio 1972, vi sarei grato se voleste informarmi in tempo utile in quale modo potrei acquistare in Italia tre biglietti per assistere alla suddetta corsa.

Faccio presente di essermi rivolto, purtroppo senza avere informazioni, sia all'ACI, sia a varie agenzie di viaggio. Restando in fiduciosa attesa per una risposta sia diretta, sia attraverso la vostra rubrica «Fermo Posta», porgo distinti saluti.

Mauro Raccis - Roma

Mi rivolgo alla redazione del vostro giornale di cui sono lettrici, perché gradirei da voi un favore. Vorrei sapere a chi devo rivolgermi per potere acquistare i biglietti relativi alla corsa automobilistica Gran Premio di Monaco. Confido in una vostra sollecita risposta.

Bianca Ferrari
Martignana Po (CR)

Caro Autosprint, come socio, tessera n. 7324, vorrei mi fosse notificato per lettera, se ciò vi è possibile, i prezzi e le modalità per il Gran Premio di Montecarlo.

Piero Mistrangelo
Albissola Mare (Savona)

Sotto il titolo «Montecarlo, rien ne va plus!» riportato nella rubrica AUTOSPRINT-Espresso del n. 50 (13-20 dicembre 1971) del nostro settimanale, davamo, ad alcuni nostri lettori, un quadro della situazione «biglietti» non certo migliorata da allora ad oggi.

Tuttavia, pur restando al medesimo livello le nostre informazioni, (anzi possiamo aggiungere che richiedendo biglietti per tribuna ci si sente chiedere dagli organizzatori «per quale anno li volete?»), siamo in grado di dare precise notizie su di una iniziativa dell'Automobile Club di Bologna, proprio a proposito del Gran Premio di Monaco. L'Ente bolognese ha organizzato un treno speciale cuccette che partirà da Bologna alle ore 22 di sabato 13 maggio per giungere a Monaco-Montecarlo alle ore 6,30 del 14; ripartirà in serata alle ore 20,35 e raggiungerà Bologna alle ore 5,30 del giorno 15.

Il prezzo della trasferta, che comprende viaggio in cuccetta di 2.a classe andata e ritorno e un cestino da viaggio che sarà distribuito, al rientro, alla stazione di Ventimiglia, è di complessive L. 9.000, alle quali andranno aggiunte L. 3.000 circa per il biglietto «circolare», l'unico ancora messo a disposizione dell'A.C. Bologna dagli organizzatori, in tremila unità. Anzi, il club bolognese ci ha comunicato che può vendere il suddetto biglietto anche a chi non volesse partecipare alla gita organizzata per la occasione. Altri biglietti sono irripetibili, così come i famosi preannunciati «debut» sono già introvabili.

Speriamo di avere chiarito la situazione G.P. di Monaco anche per coloro che giornalmente ci telefonano.

AMERICANATE

Il G. P. vagante

Ho letto sull'interessante guida-calendario 1972, pubblicata da Autosprint, che il 9 aprile si svolgerà a Riverside, negli USA, il Gran Premio dell'Ovest. Non avendo riscontrato questo in altre pubblicazioni, vi pregherei di comunicarmi qualche notizia in merito, dal momento che proprio in quei giorni mi troverò negli Stati Uniti per una vacanza, e vorrei quindi poter vedere la gara.

Vorrei, se possibile, anche qualche indicazione sull'ubicazione del circuito, ed inoltre l'indirizzo del rispettivo Automobile Club.

Roberto Lauro - Genova

La storia del Gran Premio dell'Ovest è veramente tutta americana. Sfruttando le possibilità previste dal regolamento FIA, gli organizzatori statunitensi dell'ovest, forse gelosi del successo di Watkins Glen, hanno richiesto una seconda prova del campionato mondiale conduttori F.1 da svolgersi sul circuito permanente di Ontario, sotto la denominazione di «Ontario speedway». Improvvisamente, le tante migliaia di dollari occorrenti per l'organizzazione sono sfumati, cosicché si è fatto avanti l'altro circuito californiano di Riverside offrendosi di sostituire la corsa richiesta con il Gran Premio dell'Ovest.

Calendario pieno pertanto, con le quindici prove programmate, ma anche i dollari di Riverside sono improvvisamente scomparsi per cui gli USA rischiavano di restare con l'unico Gran Premio degli Stati Uniti. Ma all'ultimo momento si è presentato lo SCCA di Westport mettendosi a disposizione per organizzare questa tanto travagliata gara sul circuito di Road Atlanta. Se questa offerta andrà a buon fine, si potrà rivolgere allo Sports Car Club of America (SCCA), post box 791 - Westport (Connecticut 06880).

L'ARCHIVISTA

L'ultima curva di MOSS

Caro Autosprint, ho letto su una rivista che il campione automobilistico Stirling Moss rimase vittima di una grave incidente, nel pieno della sua

ANDREA DIOSY - Parma — Per ora il «Grip-o-matic» non è in vendita, ma si sta preparando un listino con tutte le gomme d'impiego sportivo, quindi fra qualche settimana lo si potrà acquistare, con gli MS35/5C

MARIO FEDOLMO - Genova — «Interasse» è la distanza fra due assi, in questo caso quelli dei cilindri. Un interasse ridotto, a parità di alesaggio e corsa, indica che anche l'albero motore è corto, che il basamento ha determinate caratteristiche e che, in ultima analisi, si fa un motore «piccolo» almeno per quanto riguarda le dimensioni longitudinali, e questo in tema sportivo è una qualità. Per il motore del Tecno F. 1, come per qualsiasi altro motore, il valore dell'interasse non ha alcun ruolo pregiudiziale nei confronti dei migliori risultati termodinamici, poiché questi non sono in relazione con l'interasse. Quanto al cielo dei pistoni, e quindi alla conformazione della camera di scoppio, non è argomento che si possa liquidare in queste poche righe: vedremo di trattarlo ampiamente più avanti.

UMBERTO LOTESTO - Robecco sul Naviglio (Milano) — Ci spiace, ma non condividiamo come lei porta avanti la sua polemica. Deve capire che non abbiamo l'abitudine di metterci a polemizzare con altri giornali e con tecnici qualificati solo per seguire le teorie personali di qualche inventore.

RUDY BETTINELLI - Milano — L'Abarth che lei ha visto fotografata, al «taglio del nastro» della 24 ore di Daytona (che comprendeva la 6 ore mondiale) è la vecchia 2 litri di Arutunoff, che ha avuto il suo unico momento di celebrità in quel week-end proprio in quella cerimonia, poiché è stato con la sua vettura che la miss ha compiuto un giro di pista.

AUGUSTO BERSANETTI - Rho (Milano) — Quello che lei «esige» a noi importa poco. Se vuole scrivere ai nostri redattori e collaboratori, può benissimo indirizzare presso Autosprint, e le garantiamo che le lettere verranno recapitate.

WALTER BRUSA - Bagnacavallo (Ravenna) — Le informazioni che le hanno date sono frammentarie ed inesatte. Non è necessario essere un bravo meccanico per diventare un bravo pilota. Può servire, ma non è indispensabile. Non è necessario frequentare una scuola per prendere la licenza. Può servire, ma non è indispensabile. E' sufficiente avere i requisiti fisici burocratici necessari. Quanto alle foto, quello che crediamo noi ha poca importanza. Se le vogliono spedire, le spediranno, ma noi crediamo di no.

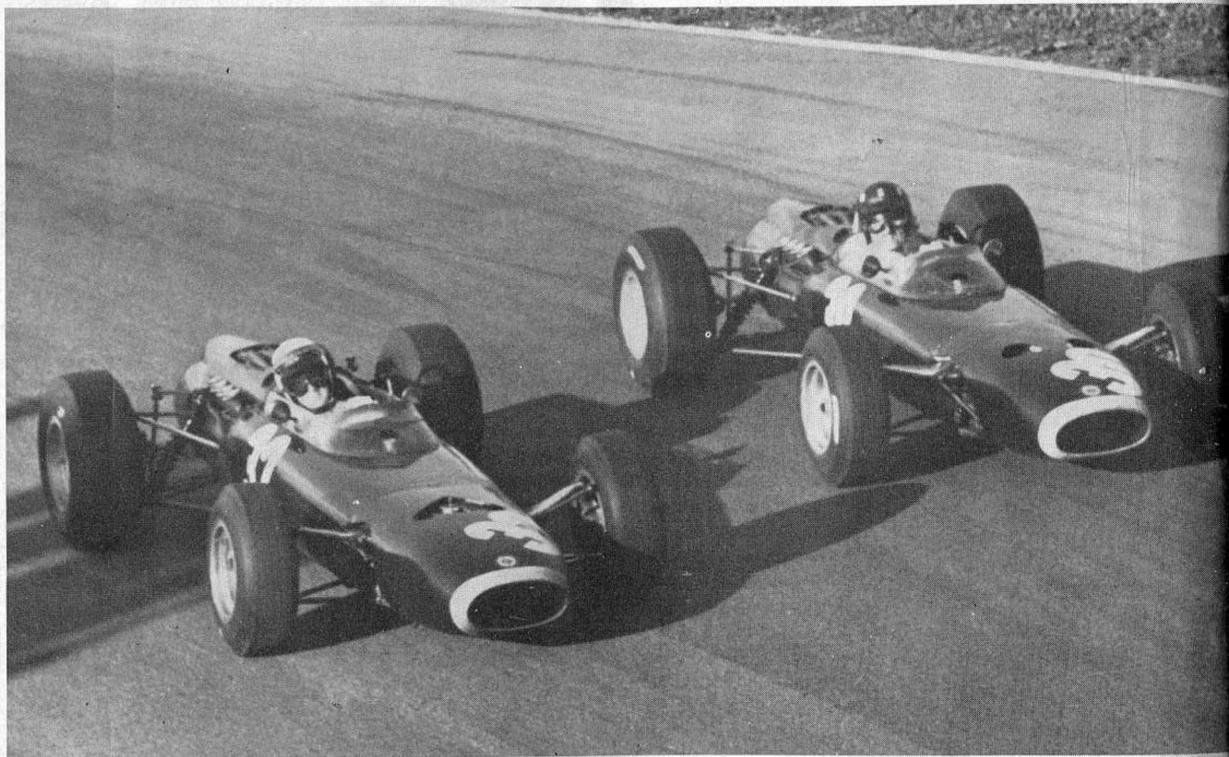
CRISPINO IPPOLITO - Palermo — No, Stewart non ha mai corso con la Matra mossa dal 12 cilindri francese, ma solo con il Ford-Cosworth.

In riferimento alla notizia pubblicata su Autosprint n. 5 - 1972, riguardante la premiazione dei campioni Lombardi, vi facciamo notare che, in base a più esatti conteggi effettuati dalla segreteria del comitato per l'attività degli AA.CC. Lombardi, il campione per il gruppo 1 risulta essere il nostro pilota Mario Tacchini, regolarmente premiato per il primo posto nel corso della cerimonia. Grazie e saluti sportivi.

Bergamo Corse - Bergamo

In riferimento alla comunicazione fattavi dalla Conrero Squadra Corse, e pubblicata su Autosprint n. 6 - 1972, a pagina 49, precisiamo che l'equipaggio composto da Pianta e Paleari, su Opel Manta, non partecipava al Rally di Montecarlo sotto i colori del Team Peg, bensì con equipaggiamento di ruote in lega leggera Peg. Ringraziando per la pubblicazione della presente precisazione, porgiamo cordiali saluti.

Team Peg - Pordenone



LA FOTO

Caro Autosprint, desidererei che voi pubblicaste, nella rubrica «Scriveteci, rimarremo amici», la foto della BRM con la quale Jackie Stewart, attuale campione del mondo, vinse il Gran Premio d'Italia nel 1965, ed alcune delle caratteristiche del motore.

Adolfo Tagliabue - Carugo (Como)

La sua prima vittoria in una gara valida per il Mondiale Piloti, Stewart l'ottenne proprio a Monza, nel 1965, a conclusione di una bellissima gara, condotta dapprima da Clark, quindi da Surtees, e che alla fine si è risolta fra i due piloti della BRM, cioè Hill e lo stesso Stewart. Il giovane scozzese, in quell'occasione, «beffò» il suo caposquadra, resistendogli senza complessi reverenziali ed «infilandolo» all'interno della parabola a due giri dalla fine. Hill che forse non si aspettava

attività agonistica. Incuriosito, chiedo a voi come si svolsero i fatti, su quale circuito e con che macchina correva. Inoltre, se per causa di quell'incidente si troncò la sua bella carriera.

Stefano Vitali - Firenze

Ai primi di marzo del 1962, nel corso della 100 miglia di Goodwood, Stirling Moss ebbe l'incidente che gli troncò la carriera, ancora potenzial-

mente lunga per un uomo del suo valore e della sua esperienza.

In ritardo di tre giri per una sosta al box, Moss inseguiva, con il suo temperamento di combattente, il record sul giro, che già aveva eguagliato con la sua Lotus-Climax, quando alla curva St. Mary il bloccaggio dell'acceleratore lo mandò fuori pista a sbattere contro un terrapieno. Moss nell'incidente subì la frattura della gamba sinistra e di una costola, ma le contusioni più gravi le subì al capo, per

cui in seguito la sua vista non fu più perfetta, anche se egli si rimise completamente. Probabilmente, avrebbe potuto riprendere a correre, anche dopo la lunga convalescenza (lo fece qualche volta, e guidò anche una Fulvia alla 24 ore del Nurburgring) ma il dubbio di non essere più quello di prima lo dissuase dal ripresentarsi, e preferì abbandonare lo sport attivo lasciando nella gente l'immagine di un Stirling Moss nel pieno della sua grandissima classe.

FERMO POSTA

NINO DEL ROSSO - Montecatini (Pistoia) — Se lei avesse letto tutto con attenzione, invece di limitarsi alle classifiche, avrebbe risolto da solo il suo dubbio. Infatti, a pag. 177, primo capoverso, è scritto che la Coppa delle Alpi non ha avuto validità europea in quanto non ha avuto al via un numero sufficiente di partenti. Risibile poi, il fatto che lei «non condivida» i 3,5 punti assegnati alla Porsche per Montecarlo '71. Il regolamento non lo abbiamo fatto noi, e comunque è una prassi comune — in caso di pari merito — sommare i punteggi relativi ai due piazzamenti e poi assegnare a ciascuno la metà di questo totale.

ENRICO MEDICI - Roma — Ricordiamo la sua lettera, e ci eravamo riproposti di tenerla presente in caso di rendiconto di fine d'anno. Come forse avrà notato, i risultati cui siamo giunti nel servizio sulle corse in salita italiane pubblicato sul numero speciale Autosprint '71, sono identici ai suoi. Complimenti per la sua esatta documentazione.

SILVIO MAIOCCHI - Milano — Scusi, sa, ma è sicuro di non aver sbagliato giornale nello scrivere la sua lettera? Come fa a dire, di Autosprint, che è una rivista «che dovrebbe sostenere di più la campagna serbatoi di sicurezza»? Ma se abbiamo addirittura, in occasione della premiazione dei «caschi», organizzato un esperimento pubblico con il serbatoio Autodelta!

DANILO ZUGLIAN - Feltre (Belluno) — Per ricevere l'Annuario FIA 1972, che fra le altre cose contiene anche il testo aggiornato dell'Annesso J, scriva alla CSAI, via Marsala 8, Roma. Esiste anche in edizione italiana, e costa 1500 lire. L'Annesso J è uno dei tanti «capitoli» del regolamento internazionale, ed è quello che si riferisce in particolare alla divisione delle vetture in categorie e classi, ed alle varie possibilità di modifiche e preparazioni di ognuna di queste categorie.

WALTER FERRI - San Remo (Imperia) — Il circuito del Jarama dista una trentina di km. da Madrid. I biglietti li può chiedere al Real Automovil Club de Espana, General Sanjurjo 10, Madrid 3.

LUIGI BACCETTA - Vicenza — Provi a rivolgerti a Michael May, Heckingen-Hohenzollern, Kloster St. Lutzen, Repubblica federale tedesca. Non abbiamo indirizzi in Italia.

Caro Autosprint, leggendo l'articolo «I forzati della Formula Italia», apparso sul n. 5 di Autosprint, mi sono sorti alcuni dubbi, che spero di poter chiarire non appena cominceranno le gare per la formula addestrativa nazionale. Il dubbio principale è questo: perché mai non è possibile gareggiare per più di tre anni in Formula Italia? D'accordo sulla formula «addestrativa», ma non credo proprio che la CSAI possa aiutare nel giro di tre anni tutte le decine e decine di piloti che con tutta probabilità non hanno i soldi per comprarsi una Formula 3. E che faranno questi esclusi? Passeranno alla Formula Ford, o smetteranno di correre? Sarei curioso di saperlo.

Anche noi.

lettera firmata - Milano

L'APPELLO

Auto-Cross benefico

Caro Autosprint, mi rivolgo ai tuoi lettori, e questa volta voglio mettere alla prova non solamente la loro sportività, ma anche il loro buon senso, il loro spirito di carità.

Si, questo è un appello, ma un poco diverso dagli altri. Domenica, ho ascoltato la predica del parroco della mia chiesa, e veramente mi ha colpito perché era diversa da quelle che si sentono comunemente, era un appello fatto a tutta la comunità, un appello... motoristico.

La parrocchia ha una missione in Paraguay, e per spostarsi da un luogo all'altro i vari missionari che hanno a che fare con una regione sconfinata e deserta, hanno due sole possibilità: le gambe o il cavallo. Domenica il parroco ci ha chiesto di organizzare, noi stessi, un qualsiasi modo per raccogliere fondi per acquistare una Land Rover attrezzata da ambulatorio, per distribuire aiuto e medicinali alle genti delle diocesi paraguayane.

Sarei veramente entusiasta, se Autosprint volesse pubblicare questa lettera, sarebbe un duro colpo per coloro che colgono ogni occasione per criticare l'automobile ed i suoi appassionati. Le eventuali offerte possono essere inviate alla Chiesa del SS. Patroni d'Italia, via Azzaga 23, 20147 Milano.

Carlo Olmi - Milano

Noi pubblichiamo a volte le richieste dei nostri corrispondenti, ma questa volta siamo veramente un po' sconcertati da questa fattacci dal nostro assiduo lettore milanese. Si tratta infatti di una cosa solo marginalmente affine ai temi da noi trattati. Ma è lo stesso, e ospitiamo volentieri questo appello, che non ha necessità di essere «giustificato». Anzi, un addentellato con lo sport automobilistico c'è: la Land Rover non è un veicolo adatto al fuoristrada?

Il bar da corsa

Spett. Autosprint, siamo gli stessi organizzatori aretini che più volte, in passato, con la vostra collaborazione hanno organizzato alcune gite con molto successo. Quest'anno abbiamo un programma più vasto, in quanto vogliamo organizzare le seguenti gite: 4 ore di Monza, 1000 Km di Monza, Targa Florio, Gran Premio d'Italia.

Sperando nuovamente nella vostra collaborazione vi preghiamo di pubblicare su Autosprint questo nostro annuncio:

Per il giorno 19 marzo 1972, in occasione della gara automobilistica 4 ore di Monza, valida per il campio-

PAOLO TURA - Bologna — Del libro «Motori da Corsa», di Enrico Benzing, vi è stata fin'ora una sola edizione. L'autore ne ha preparata un'edizione aggiornata fino a metà del 1971 unicamente per la traduzione in tedesco del volume, che uscirà in questi giorni.

STEFANO PENTASSUGLIA - Locorotondo (Bari) — Le autovetture ed i motocicli Honda sono importati in Italia dalla Motauto, via Mazzini 174, 40139 Bologna.

ATHOS ZOBOLI - Modena — Abbiamo già più volte sottolineato come l'opera di Italia Nostra sia altamente benemerita. Vogliamo solo far rilevare come, a volte, i suoi componenti diano l'impressione di disperdere le loro preziose energie in polemiche non del tutto disinteressate. Specie quando si occupano di autodromi.

MASSIMO DROANDI - Arezzo — La «trovata» consistette in questo: Cervet, subito dopo lo scoppio del serbatoio, si avvicinò insieme agli altri spettatori al serbatoio sventrato, dal quale, naturalmente, fuoriusciva il carburante reso intinflammabile dalla miscelazione con il liquido alogenato. Dopo qualche attimo, egli con l'accendino provò a dar fuoco alla miscela, che si incendiò, poiché dopo circa un minuto il liquido estinguente evapora. Ma in un minuto i soccorsi arrivano, e poi è importante che la benzina non prenda fuoco all'impatto.

CARLO ZARINO - Vercelli — Lei ha indovinato, caro lettore, infatti non pubblichiamo la sua lettera. Ma unicamente per farle un favore. Infatti, lei non deve avere molta dimestichezza con la lingua italiana: si informi da un avvocato di ciò che può capitare a chi, per iscritto, accusa qualcuno di «malafede». Ne avrà bisogno.

FRANCO PECORA - Cosenza — I ritagli che lei ci manda non sono di copie di Autosprint, ma di un settimanale che da qualche anno ha cessato le pubblicazioni. Noi non possiamo regalare le foto del nostro archivio, c'è però il servizio di «Foto-shop» al quale si possono richiedere stampe delle foto in bianco-nero o colore pubblicate sul nostro giornale.

VINCENZO BARONE - Palermo — La sigla n.d.r. vuol dire «nota del redattore», ed è di prassi comune in giornalismo quando si vuole inserire, per migliore comprensione di chi legge, una delucidazione o una informazione supplementare rispetto a quanto è scritto. Se non le abbiamo risposto, è segno che non avevamo un buon consiglio da darle...

ALDO DAL CIN - Padova — L'indirizzo della Momo è il seguente: via Ciro Menotti 11, 20129 Milano.

nato europeo turismo, il bar Gianni di S. Leo (Arezzo) organizza una gita, che avverrà con moderni pullmann. La partenza avverrà alle ore 24 del 18 marzo dal Bar Gianni. Quota di partecipazione lire 3000. Le iscrizioni si ricevono presso il suddetto Bar tutti i giorni escluso il lunedì, e si chiuderanno alle ore 23 del giorno 10 marzo. Per ulteriori informazioni, telefonare al 32591 (ore pasti). Ringraziandovi per la cortesia.

Bar Gianni - S. Leo (Arezzo)

LO SCANDALIZZATO

Per quella grinta in più

Caro Autosprint, ho appena finito di leggere il n. 6 della rivista, e devo ammettere che sono scocciato a ridere. Perché? Nel n. 4 leggo l'articolo di Marcello Sabbatini «La Lolina di Ferrari», nel quale vi sono queste parole:

«Pare che Jacky Ickx, appena rientrato dall'Argentina dopo aver partecipato senza particolare «grinta» alla 1000 km di Buenos Aires...»; poi leggo nel n. 6, nell'articolo «312 pesante per l'Alfa», di Franco Lini, queste parole:

«Lo avevamo visto a Buenos Aires, quando lui (Andretti) e Ickx, attardatissimi, non avevano mollato mai, camminando fortissimo pur se la loro posizione era quella dei condannati alla parti basse della classifica.» Allora, chi ha ragione? Mi pare assurdo che due giornalisti che scrivono per un giornale serio come Autosprint possano contraddirsi a vicenda. Sarà che forse il direttore ce l'ha su con Ickx, di cui io sono un tifoso, e che a Lini invece Ickx sia simpatico, ma certe cose sono inammissibili.

Giulio Zuanetti - Cermenato (Como)

A parte il fatto che la sua meraviglia è del tutto fuori luogo, poiché abbiamo più volte spiegato che scrivere per lo stesso giornale non significa (almeno secondo noi) portare il cervello all'ammasso, ci sembra che quella che lei chiama «contraddizione» sia tale solo dal suo punto di vista di «tifoso-confesso» del pilota belga.

Si ricordi che in questo caso le opinioni non c'entrano, e che parlano i tempi sul giro. Anche Lini, nel parlare della rimonita di Baires, si riferisce ad Andretti, anche se naturalmente il suo compagno (le gare di durata si fanno in due) non è che passeggiasse. Bisogna sempre ricordarsi che le definizioni di «veloce» e «lento» vanno considerate in senso relativo, e che al livello in cui al giorno d'oggi sono condotte le competizioni, anche quelle di durata, una scala di valori può essere stabilita anche solo considerando la determinazione di un pilota rispetto al puro svolgimento del suo «lavoro» da parte di un altro.



La legge del più debole

Egregio direttore, abbiamo letto con molto interesse l'articolo dal titolo «L'Alfa Romeo vuole più pesanti anche le GT», apparso su Autosprint a pag. 30, numero 6 - 1972, anche se è del tutto incomprensibile che la mattina del giorno 8 febbraio si sia potuto ripetere quanto «è stato detto» (ma in realtà non è mai stato detto) dalla nostra Società in una riunione ANFIA che avrebbe dovuto ancora avvenire nello stesso giorno 8 febbraio.

Circa la sostanza, desideriamo precisare che la nostra Società non ha mai chiesto una scala di pesi per le vetture Gran Turismo (siano esse del gruppo 3 che del gruppo 4); tale iniziativa, per quanto ci risulta, risale alla CSAI che riteniamo si preoccupi giustamente soprattutto per i problemi di sicurezza delle vetture «di serie».

Innanzitutto, ci teniamo a rassicurare l'avv. Mazzi nei riguardi dell'informazione da lui giudicata fin troppo «tempestiva». Non abbiamo facoltà divinatorie, semplicemente fa parte del nostro mestiere andarci a trovare le notizie. Ed è logico che a volte si debba dare per accaduti dei fatti che praticamente risultano anteriori all'uscita «media» del giornale, anche se essi sono scritti e stampati «prima».

Comunque, non ci sembra di essere andati poi tanto lontani nell'interpretare quanto si è discusso nella riunione ANFIA (della quale si avrà comunicazione ufficiale in seguito), anche se l'Alfa Romeo sostiene che la «scaletta» dei pesi minimi per la GT è un'idea della CSAI e non dell'Alfa stessa. Questo non sposta molto i termini della questione, anche se siamo tutt'ora convinti che sia stata un'iniziativa dell'Alfa Romeo.

Sappiamo anche della notevole influenza che ha la Casa milanese in seno alla Associazione Fabbricanti, ed un esempio di questa influenza è stata la recente rivoluzione delle divisioni del Turismo, ad appena un anno dalla sua ristrutturazione (che, fra l'altro, era una cosa perfettamente riuscita). Ma l'Alfa voleva la «sua» divisione, ed ecco comparire per incanto la divisione «solo» per le 1300, con il menefreghismo dell'ANCAI e della FISA, e l'avallo passivo della CSAI.

Tornando al nostro discorso, non vorremmo che l'avv. Mazzi credesse in un nostro partito preso contro la Casa che lui rappresenta. E' un fatto però che questa richiesta di pesi minimi fatta dalla CSAI (con grande soddisfazione dell'Alfa, ci pare) parte da un presupposto sbagliato. Cioè dalla superficiale equazione «peso = sicurezza». Questo non è valido per una vettura Sport come non è valido per una GT: le automobili, in corsa, sono tutte uguali. E il peso ha dei riflessi negativi sulla stabilità, sulle gomme, sui freni. Se così non fosse non vediamo il

Le norme sulla sicurezza attiva e passiva delle autovetture, in atto in sede nazionale ed internazionale ed ancor più quelle normative che verranno imposte in un prossimo futuro, rendono e renderanno necessario un aumento di peso delle automobili atte alla circolazione su strada, quali sono le Gran Turismo.

La scala dei pesi minimi proposta in sede sportiva per tali modelli, evidentemente tende ad impedire che con artifici si possano omologare nel Gran Turismo vetture che in realtà sono dei prototipi.

Vi preghiamo di pubblicare nel vostro prossimo numero la presente lettera che riteniamo utile per la esatta informazione. Distinti saluti.

Alfa Romeo - Milano
(avv. M. Mazzi)

perché di tante polemiche per il «peso» delle vetture Sport costruite dall'Alfa Romeo.

In campo commerciale, nessuno vieta ad un costruttore di fare le scelte che preferisce. Se un costruttore decide di impostare una GT potente, leggera e manovrabile, con dentro tutta l'esperienza derivata dalle competizioni (ma non è questo uno degli slogan dell'Alfa?), e di questa GT ne costruisce e ne vende molti esemplari, non vediamo perché si debbano fare delle ironie sul suo conto. Ci piacerebbe sapere dal nostro cortese interlocutore quali sarebbero gli «artifici» con i quali la De Tomaso (tanto per non perdere la nostra abitudine a parlare chiaro) avrebbe omologato il suo «prototipo» Pantera nel Gran Turismo Speciale. A meno che l'avv. Mazzi non voglia sottintendere che la Pantera è una vettura pericolosa, cioè in una parola «sottodimensionata», poiché in questo caso la risposta spetterebbe di diritto alla De Tomaso.

In campo automobilistico, progresso vuole anche dire costruire «meglio» con meno materiale. Una volta, le vetture per stare insieme avevano ne-

cessità di pesanti putrelle e di lamiere di grande spessore. L'attuale tecnica permette strutture scatolate leggere e resistentissime; e dicendo questo non scopriamo proprio niente. Tutte le formule ad «handicap», le «scalette», gli «indici» hanno il grave difetto di livellare la qualità generale al peggio, e questo non ci pare una buona cosa. Ne abbiamo esempi continui nel momento attuale, anche fuori dal campo automobilistico. Nello sport, poi, certi «pietismi» regolamentari non servono a sanare le deficienze tecniche. Se uno è più «debole», perde.

E poi, guarda caso, nei pesi «politici» calcolati dalla CSAI ed ora portati all'approvazione del Bureau internazionale, vi sono delle strane coincidenze: le 3 litri dovrebbero pesare 1075 kg (e la Montreal Alfa Romeo è omologata a qualcosa meno di 1100 kg.); le 5 litri dovrebbero pesare 1350 kg (e la Ferrari Daytona è omologata a 1350 kg.); le 6 litri, invece, dovrebbero pesare 1490 kg. (e la Pantera De Tomaso è omologata a 1150 chilogrammi). Ognuno tragga le sue conclusioni.

A. BENZONI & C. SNC
20090 OPERA (MI)
VIA LUCIANO MANARA 4/6
TELEFONI 5240741 (R.A.)

PREMIO QUALITÀ ITALIA 1971

BWA RUOTE IN LEGA

3000 lire di SCONTO ANTISBANDAMENTO

Uno sconto di L. 3.000 verrà praticato dalla Scuola di pilotaggio **HARRY MORROGH** a tutti i Soci del **Club AUTOSPRINT** che vorranno partecipare al corso «antisbandamento su pista scivolosa» che ha luogo all'Autodromo di Monza. Il corso viene tenuto tutti i giorni dell'anno (esclusi quelli nei quali la pista è impegnata per le competizioni) su vetture turismo fornite dalla Scuola Morrogh. Il costo «normale» del corso è di L. 18.000; i nostri soci pagheranno pertanto L. 15.000 soltanto. Per informazioni, gli interessati possono rivolgersi ai seguenti numeri telefonici: **06/9033031 - Segreteria Scuola Morrogh - Autodromo di Vallelunga - Campagnano di Roma**, oppure a **02/583092, sig. Augusto Terzi - Milano**.

Desiderando iscriversi e ottenere lo sconto, sarà necessario citare il numero della tessera del Club Autosprint che bisognerà, poi, esibire all'atto della partecipazione.



Dopo il successo del primo «gioco»

Stavolta per i soci un PRONOSTICO sulla FORMULA 1

Avevamo preparato, per febbraio, un «gioco del mese» tutto nuovo col quale mettere a dura prova l'acume tecnico dei soci del nostro Club, ma il successo ottenuto dal «Toto-Daytona», le richieste e i suggerimenti giunti in redazione, ci hanno indotto a rinviare il nuovo gioco ad altra epoca per ripetere quello del pronostico anche in occasione della disputa del Gran Premio del Sud Africa di Formula 1. Pertanto, il «gioco del mese» di febbraio è il

TOTO-KYALAMI

al quale potranno partecipare esclusivamente

i soci in perfetta regola con il tesseramento 1972 del Club AUTOSPRINT.

Vincerà ancora Stewart con la sua Tyrrell, o sarà la volta di Andretti, o Ickx, o Regazzoni con una delle rosse Ferrari? O non sarà invece il guastafeste Fittipaldi a mettere il muso della sua Lotus JPS davanti a quello delle più quotate vetture avversarie? Forza ragazzi, spremetevi le meningi e che sulle ali della vostra spinta ideale, vinca il vostro preferito.

Nella festa del CLUB di PRATO

A sinistra: il segretario del club si congratula con Arturo Merzario e gli consegna, a nome di tutti i soci, la targa d'argento di membro «ad honorem» del sodalizio pratese. A destra: «Nanni» Galli ha ricevuto dal presidente Alessandro Michelagnoli le insegne di socio onorario del Club AUTOSPRINT di Prato, targa e pergamena, che egli osserva con commosso compiacimento. A sinistra dei due personaggi, siedono il segretario Del Monaco, Paolo Moruzzi e, semicoperto, Mauro Nesti



Due F. MONZA del Club Sesto S. Giovanni

SESTO S. GIOVANNI - Attività doppia al «Ferrari Club AUTOSPRINT» di Sesto San Giovanni visto che il parco macchine può contare su due F. Monza, che parteciperanno al Trofeo Cadetti, e tre diverse vetture che prenderanno parte, invece, alle gare dell'Autotorneo della Sporturismo. La sede del club, inoltre, ospiterà quest'anno una sezione del Kart Club Milano essendo intenzione dei nostri associati, mediante un'assistenza tecnica e meccanica sui campi di gara a chi vorrà iscriversi, offrire un contributo all'azione di rilancio del kartismo italiano.

Una doppia occasione per il G. P. SPAGNA

Il Club AUTOSPRINT di Prato, dopo avere annunciato, un nutrito programma di manifestazioni, è passato immediatamente alla realizzazione della prima voce in calendario: la **gita in Spagna**, in occasione del Gran Premio di Formula 1, che avrà luogo dal 30 aprile al 2 maggio.

Il programma-orario previsto è il seguente: **30 aprile** - Ore 8,30 raduno dei partecipanti presso la sede del Club a Prato, partenza per Milano Linate,

imbarco e partenza per Madrid alle ore 12,35 - Ore 14,30 arrivo e trasferimento in albergo di prima categoria B; **1 maggio** - prima colazione in albergo e trasferimento all'Autodromo di Jarama per assistere al G. P. di Spagna - ritorno in albergo, serata libera - **2 maggio** - prima e seconda colazione, visita della città, trasferimento all'aeroporto, partenza alle ore 16,45 - ore 19,05 arrivo a Milano e rientro a Prato con arrivo alle ore 23 circa.

La **quota individuale** di partecipazione è di L. 82.000 per i soci del Club e di L. 88.000 per i non soci; supplemento per camera singola L. 2.000. La quota di partecipazione comprende: **viaggio in pullman Prato-Milano** e ritorno; **viaggio aereo Milano-Madrid-Milano** in classe economica; **vitto e alloggio; trasferimento Madrid-Autodromo** e ritorno; **trasferimento aeroporto-albergo-aeroporto; visita della città, con guida**. Non comprende, invece, le bevande e gli extra in genere e l'ingresso al circuito.

Per maggiori informazioni, gli interessati possono rivolgersi al **Club Autosprint di Prato**, presso Soci Club Jolly, Via Vittorio Veneto n. 70, telefono 2.83.85.

un AUTOSPRINT «parlato»

PRATO — Beh, diciamo la verità, chi ha scritto quel cartello strategicamente appoggiato sulla scocca dell'Alfa 33-3 che «Riccardone» aveva prestato ai nostri amici del Club di Prato e che campeggiava, in bella evidenza nel grande salone del «Merrendero» al Castellaccio di Ponte a Caiano, ci pare avesse un poco esagerato. E, badate bene, non sul fatto che la vettura dovesse essere «sventata», ma sulla causa, la illecita concorrenza del 312P della Ferrari. Indubbiamente, amenità di un bello spirito toscano che fedele al detto «automobili, bisticche e donne», desidera sempre la cosa migliore dimenticando, per il troppo amore della bandiera, chi qualche gioia l'ha pur data.

Tutto questo, e molto d'altro, è successo l'altra sera alla riunione conviviale organizzata dal Club Autosprint di Prato che voleva in tal modo festeggiare il suo terzo mese di vita. Tanto per citare un esempio, si potrebbe parlare di quella «tavola rotonda» alquanto originale, improvvisamente instaurata dopo la proposta che il nostro direttore aveva fatto: intervistare pubblicamente Nanni Galli. D'un tratto, una sala da pranzo si è trasformata in platea per conferenze con tumultuosi spostamenti di sedie per non perdere le prime file e la perfetta audibilità. Un uditorio attento, religiosamente silenzioso, oseremmo dire, con altrettante silenziose quanto maligne gomitate nelle costole a chi osava aprire bocca e disturbare la botta-risposta iniziata dai due protagonisti.

«E' più difficile costruire o guidare una F.1?» chiede la «zanzara» arrotando il pungiglione. Fulminea una risposta da k. o. «Penso che sia più difficile desiderarla» dice il Nanni. E così, via di seguito, spaziando sul mondiale marche e sulla CSAI, e sulla platonica (molto) per ora rivalità dell'Alfa Romeo verso la Ferrari. Che, guarda caso, anche in un club ove il pilota pratese (e bolognese, diciamo noi) è socio onorario, conta una maggioranza, almeno all'80 per cento, di sostenitori.

Un club modello, vogliamo dire, in quanto il «vecchio», padre del vice presidente e da questi contagiato per lo sport dell'automobile, conta quarant'anni o poco più, mentre gli altri soci potranno avere un'età media aggirantesi sui 24-26 anni. Parlare, nel club, di argomenti che non siano quelli ricordati a proposito del bello spirito venditore di cose non sue, è un'eresia che rischia di far cadere il colpevole nella celebre punizione del salto nelle piume dopo un bagno nel miele. Sarebbe come dire, venire sottoposto alla gogna!

E' stata una bella festa, in qualche momento anche commovente per la spontaneità che l'ha animata, organizzata in un bel locale con scrupolosa cura di ogni dettaglio. Gli onori di casa erano fatti da Alessandro Michelagnoli presidente, Sergio Fondi vice presidente, Paolo Martini, Francesco Mercatanti e Riccardo Baccetti consiglieri, e dall'onnipotente segretario Francesco Del Monaco. Ai tavoli d'onore i soci «ad honorem» Nanni Galli, «Riccardone», Marcello Sabbatini, Paolo Moruzzi (non in rappresentanza né della CSAI, né dell'ANCAI, anche se per questa ha intrallazato), Lando Baldassini di professione inventore e costruttore della minipista di S. Piero a Sieve (della quale riparleremo), Arturo Merzario e Mauro Nesti che la «qualifica» l'hanno ricevuta nell'occasione. Nei lunghi tavoli che riempivano l'ampio salone del «Merrendero» erano stati «relegati», si fa per dire, con le funzioni di intrattenitori, gli altri soci fondatori del club che raggiunge la bella cifra di sessantadue unità, ivi compresa, ma prima di una folta schiera a venire, anche una giunonica rappresentante del gentil sesso. Ospite d'onore, naturalmente, anche l'Alfa 33.3, sia pure con quel «pesante» cartellino che ne suggeriva le future funzioni.

E siccome tutte le feste del genere finiscono in gloria, anche a Poggio a Caiano non è mancata la rituale premiazione. Una targa d'argento e una pergamena sono state consegnate dai componenti il direttivo agli ospiti, soci onorari, dopo uno sbriativo discorso del giovane presidente.

La ancora più rituale richiesta di autografi ai valorosi piloti presenti, è stata la conclusione che non poteva mancare.

QUEL (POCO) CHE

ABBIAMO

(TELE)VISTO

Raffaella un giorno a Vallelunga

Una settimana assolutamente di « magra » e quindi non possiamo, con tutta la buona volontà relazionare i nostri lettori su ciò che abbiamo visto. Perché la TV non ci ha mostrato assolutamente nulla salvo un servizio sul mercato dell'usato, inserito nella rubrica « Io compro tu compri » di venerdì scorso, e qualche veloce auto nei Caroselli pubblicitari.

La radio, dal canto suo, ha sorvolato sull'automobilismo per occuparsi di altri problemi e quindi le uniche notizie riguardanti le macchine le abbiamo ascoltate nella rubrica « Ruote e motori » di sabato.

Un breve, brevissimo flash su Vallelunga lo abbiamo ascoltato nella trasmissione « Weekend con Raffaella », condotta da Raffaella Carrà che ha avuto come ospite Little Tony, reduce da una prova all'autodromo romano dove il cantante si reca spesso sia per esercitarsi sulle auto da corsa che — come lui stesso ha dichiarato — per « scaricarsi ». Una sorta di relax psichico e una speranza che evidentemente in Little Tony non è ancora venuta meno: quella di cimentarsi, se sarà possibile, in una gara autentica. Per ora, a quanto pare, si accontenta di « arrivare primo » da solo, senza altri concorrenti. Anzi, per dar maggior « sprint » alle sue « vittorie » ha pensato bene di gareggiare con il fratello il quale scende in pista al volante di una

tv

radio

Programmi dal 22 al 28 febbraio

<p>MERCOLEDÌ 23 Pr. naz. Ore 22,00 - Mercoledì Sport.</p> <p>VENERDÌ 25 Progr. naz. Ore 21,00 - « A-Z »: un fatto come e perché.</p> <p>DOMENICA 27 Pr. naz. Ore 22,40 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">TV Svizzera</p> <p>LUNEDÌ 28 Ore 20,40 - « Quiz al volante » gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.</p>	<p>VENERDÌ 25 Progr. naz. Ore 11,30 - « Semaforo rosso » in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia.</p> <p>SABATO 26 Sec. Progr. Ore 11,35 - « Ruote e motori ».</p> <p>DOMENICA 27 Sec. Pr. Ore 12,00 - Anteprema sport, risultati e anticipazioni. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDÌ 28 Progr. naz. Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">Terzo programma</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (regionale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
--	---

modesta cinquecento. « In questo modo — ha sottolineato Little Tony — sono sicuro di tagliare il traguardo sempre come Campione! ».

E' sufficiente una rapida occhiata ai programmi, sia radiofonici che televisivi, della settimana per comprendere che c'è ben poco da vedere e da ascoltare. Per l'esattezza, da vedere non pare possa proprio esserci nulla a meno che nella misteriosa (per il contenuto) trasmissione « A-Z » non venga in-

scritto un argomento che possa avere una qualche attinenza con l'automobilismo. Ma è chiaro, dati i tempi che corrono, che non sarebbe comunque una cosa positiva; tutt'al più si potrebbe parlare, per l'ennesima volta di inquinamento e di necessità di allontanare le auto dai centri cittadini. Per cui, di servizi del genere, che non risolvono oltretutto le pesanti situazioni delle città italiane, ne facciamo volentieri a meno.

CLASSIFICA	IL GIOCO DEL MESE			RISERVATO REDAZIONE
	PILOTA	VETTURA	DISTACCHI	
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				

Cognome e nome

Socio Club Autosprint - Tessera N.

Indirizzo: via _____ N.

c.a.p. _____ Località _____

spedire NON OLTRE il 1. marzo 1972

Questo il regolamento

Art. 1 - Per partecipare al gioco è necessario compilare **completamente e senza cancellature** la schedina che trovate sopra riportata, sulla quale in corrispondenza delle rispettive caselle di classifica dal primo al decimo, dovranno essere segnati il nome del pilota e della vettura, così come si pensa possano classificarsi. (Lasciare in bianco l'ultima colonnina che resta a disposizione della redazione per il conteggio dei punti ottenuti).

Art. 2 - Per ogni pilota (e vettura) indicato al posto effettivamente occupato nella classifica della gara di Kyalami, verranno attribuiti **10 punti**.

Art. 3 - Al concorrente che avrà pronosticato esattamente i primi tre arrivati, verranno attribuiti **3 punti** supplementari. Se avrà pronosticato i primi quattro arrivati, avrà **4 punti**; se i primi cinque, **5 punti** supplementari.

Art. 4 - Per evitare i pari merito (molto, vista la perizia dei nostri soci), abbiamo aggiunto, soltanto per i primi tre piloti, la colonnina « distacchi », la qual cosa ci permetterà di attribuire anche **punti negativi** che verranno sot-

tratti al quorum dei punteggi totalizzati nella misura di **punti 0,1** per ogni secondo di differenza fra il distacco effettivo in gara e quello pronosticato. Naturalmente il distacco deve essere indicato in secondi (Ad esempio: due soci hanno totalizzato 73 punti ciascuno, ovvero sette risultati esatti più tre punti per i primi tre arrivati, però nella colonnina distacchi hanno rispettivamente segnato 12", 23" l'uno e 14", 29" l'altro quale distacco fra il primo classificato, il secondo e il terzo, mentre in gara il distacco effettivo risulterà 11" e 21". Togliremo pertanto al primo dei concorrenti punti 0,3, e punti 1,1 al secondo per cui il totale del punteggio risulterà di 72,7 per un concorrente e di 71,9 per l'altro). Questo conteggio, ripetiamo, verrà eseguito soltanto in caso di spareggio per cui i distacchi anche abbondantemente errati non porteranno alcun nocimento qualora non si verifichino dei casi di pari merito.

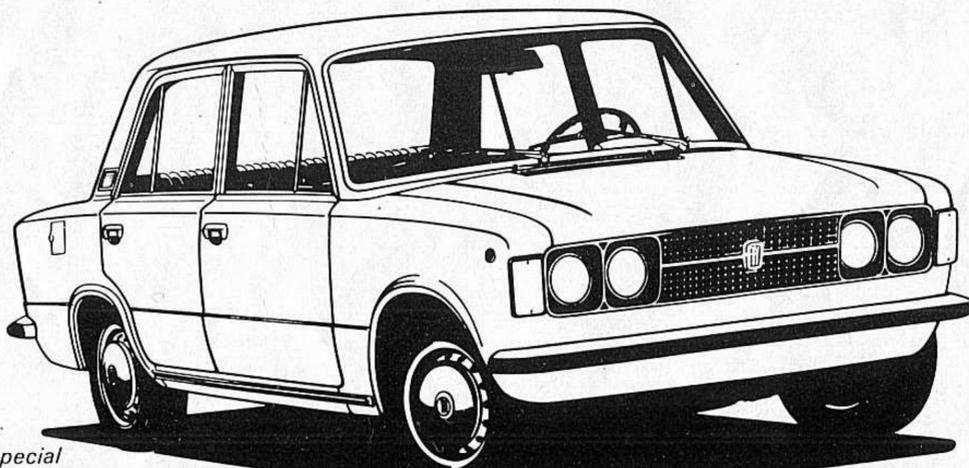
Art. 5 - Per partecipare al gioco è necessario essere già associati per il 1972 al Club AUTOSPRINT, indicando il numero della tessera nella schedina.

AVVERTENZA: Le schedine del « TOTO-KYALAMI » dovranno essere spedite entro e non oltre il 1.0 marzo 1972. Ne farà fede la data del timbro postale.

FIAT 124

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

140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare
150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special
160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T
170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400
180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special

**AUTO
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 Autosprint

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OSCA
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA S. 0,50 - AUSTRIA Sc. 15 - BELGIO PFR 28 - BRASILE Cr\$ 4,00 - CANADA \$ 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 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; 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, Folterstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHRAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO, Place de l'Étoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A, Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwal 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 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUÑEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorima (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



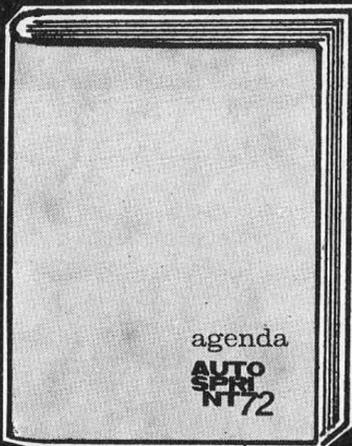
Blog Scans

3 possibilità per gli abbonati '72



1 Abbonamento annuale ad AUTOSPRINT - 50 numeri

L. 8.000



2 Abbonamento + Agenda Autosprint per lo sportivo dell'automobile (valore L. 3.000) L. 10.000



3 Abbonamento + « Il tridente » Storia della Maserati (L. 4.000) L. 10.000

Chi vuole abbonarsi stacchi l'accluso tagliando, lo completi con i dati richiesti, segnando nell'apposita casella la combinazione prescelta, e lo spedisca a:

AUTOSPRINT ufficio abbonamenti - casella postale A.D. 1734 - 40100 BOLOGNA

Vi prego di mettere in corso un abbonamento ad

**AUTO
SPRINT**

Abbonamento normale

Annuale Italia L. 8.000 Annuale estero L. 15.000
 Semestr. Italia L. 4.500 Semestr. estero L. 8.000

Offerta speciale

Abbonamento annuale + Agenda Autosprint per lo sportivo dell'automobile L. 10.000
 Abbonamento annuale + libro « Il Tridente » di Severo Boschi, storia della Maserati L. 10.000

a nome di _____

C.A.P. _____ Città _____

Via _____

(si prega di scrivere in stampatello)

Paiement par mandat international - Nous n'acceptons pas contre remboursement
Payment by international postal order - No P.O.D.
 Invio assegno o vaglia
 Versamento sul c.c. postale n. 8/4323

Firma _____

Per gli abbonamenti da rinnovare attendere avviso di scadenza

● ROMA — « Quale riconoscimento alla eccellenza della produzione e allo spirito di collaborazione dimostrato nei riguardi del settore distributivo » questa la motivazione per la quale il ministro Giulio Andreotti ha consegnato l'Ercole d'Oro 1971 al titolare della GIBI Autoaccessori sig. Giovanni Bizzi. Il premio vuole sancire il notevole contributo dato dall'azienda a favore del comfort e della sicurezza. Al sig. Bizzi, nel corso della stessa cerimonia, è stato conferito anche il riconoscimento di « Leader del commercio ».

● Con 2.100.000 motociclette prodotte nel 1971, la HONDA MOTOR ha superato del 7,1% la produzione dell'anno precedente. Le vetture costruite nello stesso periodo di tempo sono state 400.000 con un incremento del 21,2% rispetto al 1970. Seppure molto significativi, questi dati vengono superati dall'interessante notizia relativa alla prossima immissione sul mercato di un veicolo HONDA MOTOR a due ruote azionato a batteria, con il quale si potrà raggiungere la velocità di 60 km orari.



**INFORMA
TUTTO**

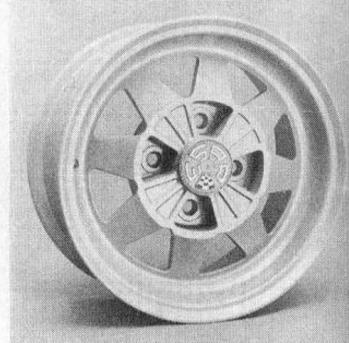
Rubrica a cura del Servizio Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

Gli indirizzi della sicurezza

● Naturalmente ciò che maggiormente preoccupa i piloti sono le misure di sicurezza sui circuiti, ma questo non toglie alcuna importanza anche alle misure « preventive » cioè tute, caschi, e così via. Una rivista inglese ha fatto uno studio, su queste varie misure di sicurezza, dando anche gli indirizzi dei fabbricanti, dai quali si può rilevare che le ditte che fabbricano vestiario anti-incendio sono notevolmente aumentate in questi ultimi tempi. La gamma si è allargata e, oltre alle tute, ci sono lunghe mutande, magliette, calzini, scarpe, maschere. I tipi più diffusi sono in materiali Wool TT, FPT, Kynol, Nomex, Prote, Proban, Bellcor, Durette, Fypro e Teklan. Su ogni tipo sono stati effettuati accurati tests e alcuni non hanno passato l'esame, anche se molta gente non si rende conto della limitata resistenza al fuoco degli indumenti scartati, al massimo un minuto e 15", al minimo trenta secondi. In Inghilterra si aspetta con molta fiducia l'immissione sul mercato della tuta nuova dell'FPT, col tessuto del professore lombardo, già illustrata in TV e che noi abbiamo documentato nell'ultimo numero. Si è dimostrata efficace per un minuto e 15" e, anche se sarà costosa, ne varrà la pena. E' consigliato ai piloti di non limitarsi mai a indossare soltanto la tuta anti-incendio, che deve essere completata da tutti gli altri indumenti, senza contare che anche i caschi vanno scelti con cura e in Inghilterra i piloti devono farli vedere alle verifiche, perché i controlli se si adeguano ai regolamenti.

Fra le principali ditte che in Gran Bretagna vendono indumenti, e tutto ciò che serve per l'abbigliamento del pilota, una delle più importanti rimane la Les Leston (315 Finchley Road, Londra NW3), poi seguono la Gordon Spice (70 Bishopsgate, Londra EC2), la John Surtees (Station Road, Edenbridge, Kent), la Marble Arch Racing and Rally division (High Holborn, Londra WC1), la Road and Racing Accessories (8 Proctor Street, London WC1) la Apollo Race and Rally Wear (10-12 Barwick Street, Birmingham 3), la Jaycessories (Highbury Street, Peterborough), la Autotex Marketing (51-53 Goldhawk Road, Londra W12).

● Gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA in gennaio sono stati 126.733, divisi in 116.409 vetture, 206 autobus, 5.492 autoveicoli industriali, 4.626 motoveicoli.



La VALLELUNGA per l'A 112

● Si chiama « Vallelunga » questa ruota della ESAP, in lega leggera, studiata e realizzata in particolare per l'Autobianchi A 112. Questo stesso modello però è prodotto anche nelle dimensioni adatte alla Ford Escort, alla Fiat 127, alla TOYOTA COROLLA. Presentata al Salone dell'Automobile di Torino, solamente ora sono iniziate le consegne al pubblico. Il prezzo di ogni singola ruota (per tutte le vetture suddette) è di lire 15.000. Dimensioni 5,00"x12".

Nel temporale non scendete dall'auto!



● La FORD ha reso note alcune delle affascinanti ricerche effettuate nel campo dei fulmini in rapporto alle automobili (anche se è difficile vederne l'utilità pratica per il costruttore!). Si è provveduto a fare colpire vetture da fulmini artificiali, in un complesso ad alta tensione. Le conclusioni? Se ci si trova in mezzo a un temporale mentre si è in automobile, il consiglio migliore consiste nel non muoversi; se il fulmine colpisce la macchina, si potrà avvertire una leggera sensazione, ma non ci saranno danni né alla vettura né alle persone. Come consiglio aggiuntivo, è però bene portarsi sul ciglio della strada — possibilmente non nel punto più alto della zona — ed evitare inutili contatti con parti metalliche. Il momento più pericoloso può essere quello in cui si scende di macchina durante un temporale.



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CANNETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - Gio' LUNINI - Gabriela NORIS

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Domenico Bruschi (S. Marino) - Lino Ceccarelli (Roma) - Giancarlo Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Luigi Coppola (Cosenza) - Mario Fenzi (Genova) - Marco Grandini (Firenze) - Logan Lessona Bentley (Roma) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giorgio Rossotto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Berna) - Thomas b. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Hanns H. R. Löffler (Monaco Baviera) - Lino Manocchia (New York) - Sergio Marchetti (Stoccolma) - Katsuhiko Mitsumoto (Tokyo) - Philippe Toussaint (Bruxelles)

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Bruno Boglioni - Puccio Corona - Cesare de Agostini - Toni Fasolato - Nuccio Marino - Carlo Micci - Doug Nye - Giuliano Orzali - Mario Poltronieri - Gerlad Schmitt

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajaridi - Eraldo Bistaffa - Aldo Braggaglia - Riccardo Carafa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Bigo - Riccardo Roccato - Francesco Santuocione

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Cevenini - Coppini - D.P.P.I. - Falletti - Giuliani - Hruby - Lini - Adriano Manocchia - Mufone - Noris - Olympia - Publifoto - Reinhard - Sainz - Serra - Vignoli

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner - Maximilian Capa - Cork - Enrico Fumia - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Gianfranco 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 AUTSPRINT

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

TARIFE: fino a un massimo di 15 parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000; 25 parole L. 4.000; oltre le 25 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 T.C.R.** con carrello, solo due corse, gomme e motore nuovi, MIRANDA GIOVANNI - Via Panoramica, 106 - Ercolano (Na).

● **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.

● **ABARTH 595** per cambio classe, plurivittoriosa, campione 1970, Preparazione Garavello, aggiornatissima, motore nuovo. RENATO MAZZESCHI - Via Roma, 7, Arezzo - Tel. 22.897.

● **ABARTH SPORT Prototipo** Carrozzeria Trivellato, completa di accessori, pronta-corsa. GABRIELE SERBLIN, Via Vigolo, 51 - 36100 Vicenza - Tel. 24.035.

● **ABARTH PROTOTIPO 3000** Anno 1971, Vincitrice Campionato Belga gare in salita, come nuova, con 4 ruote di ricambio (per circuito e gare in salita), numerosi pezzi di ricambio. FERNAND NERI - Route De Micheroux, 9 - 4620 Fleron-Liege-Belgique - Tel. 04/58.35.75 58.33.04 - Lit. 8.000.000.

AUTOBIANCHI

AUTOBIANCHI Primula 1967, ottimo stato, radio gancio traino con carrello, anche separatamente. Telefonare Tel. 06/52.70.889 - L. 300.000.

ALFA ROMEO

GTA 1600 aggiornata Autodelta '71, nuovissima, preparazione completa, mai girato, vendo, affare. Telefonare: NAPOLI - Tel. 081-39.29.91.

BMW

BMW 2002 Tii 5 marce, iniezione, differenziale autobloccante Settembre '71, Km. 3900, bianco interno bleu, come nuova. NINO MARTELLI - P.zza T. Trieste, 2 - Bologna - Tel. 34.26.00.

FIAT

● **FIAT 125 S** Pronta rallies, preparazione Fiat, Gr. 2, Settembre '71, accessoriatissima, perfetta. BEVILACQUA - Milano - Tel. 46.90.742 - L. 1.700.000 (trattabili).

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

JAGUAR



JAGUAR XK 150 COUPE' Telefonare ore pasti: BOLOGNA - Tel. 27.63.72 - L. 1.800.000.

LANCIA

● **HF 1300** Gr. 4, preparazione Maglioli. Perfetta. Telefonare: GENOVA - Tel. 39.49.20 - L. 1.500.000.

PORSCHE

● **PORSCHE 2000 cc** Gr. 4, vincitrice campionato Italiano, perfetta, motore nuovo, preparazione Bonomelli, aggiornata 1972, numerosi pezzi di ricambio e accessori. Tutti i rapporti. Vendesi anche solo il motore. GIORGIO SCHON - Milano - Via Borgonuovo, 2 - Tel. 70.18.03 uff. Tel. 63.77.16 (casa).

VOLKSWAGEN

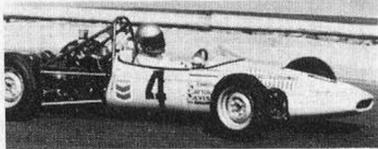
VOLKSWAGEN PORSCHE 914 cerchi lega, Aprile '71, Km. 10.000, verde interno nero. Come nuovo. NINO MARTELLI - P.zza T. Trieste, 2 - Bologna - Tel. 34.26.60.

RENAULT

● **GORDINI 1300** Gr. 1 maggio 1969 - ALESSANDRO MOSETTIC - Via Rossini, 17 - 34170 Gorizia - Tel. 39.23. L. 850.000.

● **GORDINI 1300** Gr. 2 - HP 110, para-fanghi, cerchi 7", meraviglioso. GENOVA - Tel. 39.48.20.

MONOPOSTO



● **FORMULA FORD BRABHAM** Completa, Cambio Hewland, revisionata. ALBERTINAZZI - Crusinallo (No) - Tel. 0323/63.378.

F-850 Biraghi perfetta, cambio Colotti. Officina MONTEVERDE - Via Monte Bianco, 23 - Novate Milanese.

● **TECNO F-FORD** pronta corse, motore Delta '71. DELTA CORSE - Via Stilicone, 2 - Milano - Tel. 33.53.46.

● **F-MONZA** perfetta, mai urtata, plurivittoriosa, pronta corse. Officina STELLA - Via Italia, 7 - 10036 Settimo Torinese - Tel. 02/56.47.18.

ACCESSORI e parti speciali

TELAIO CHEVRON F. 3 come nuovo, completo cambio Hewland, 5 marce autobloccante. MILANO - Tel. 54.64.191.

TELAIO LOTUS, 10 gomme, 6 cerchi, trapezi, radiatore, carrozzeria, sterzo, gruppo anteriore ed accessori. L. 540.000, cambio Hewland con 9 soluzioni L. 580.000 - MARIA PATELLI - Via Salute, 91 - Bologna - Tel. 401089.

MOTORE Novamotor '71 Formula Ford - con tubo di scarico. TOGNA - Ornavasso (No) - Tel. 0323-63.378.

AUTOBLOCCANTE Nuovo Mini Minor - Mini Morris, selettore Mini, estintori un litro. Ditta CARLO GUIDASTRI - Bologna - Tel. 40.10.89.

ROLL-BAR e ESTINTORI Roll-bar interamente smontabili, pronti per il montaggio, conformi norme CSI 1972 per: Fiat 500, 850 B, 850 C, 127, 128, 128 R, 128 C, 124 C, Fiat Abarth 850-1000 TC, Autobianchi A-112, Renault R 8, Alfa Romeo GT, Lancia Fulvia Coupé e HF, Innocenti Mini e Cooper, estintori da 5 Kg. in polvere pressurizzata, L. 16.000. SASSA - Via V. Orlando, 42 - 63100 Ascoli Piceno - Tel. 65.083.

ESTINTORI ANTINCENDIO Forniamo estintori antincendio omologati, leggeri di alta qualità, per ogni gruppo di vetture. Prenotatevi!!! - alla TITANIUM - 31056 Roncade (TV) - Tel. 84.117 - L. 26.000 (prezzo eccezionale).

MOTORE Twin Cam Lotus 1600 per Formula 3. SERGIO MINGOTTI - Via Mazzini, 26 - Bologna - Tel. 30.78.86 - L. 250.000.

COUPE' e BERLINE 128 Effettuiamo elaborazioni motori e montiamo cambi velocità corti cinque marce, assetti telaio. Dimostrazioni pratiche. Alla SCOTTI-FIAT, Viale Europa, 19 - Firenze - Tel. 68.61.61.

PER 128 Forniamo particolari per 128 tutte le versioni, cambi velocità cinque marce, autobloccanti, coppie coniche, collettori aspirazione, collettori scarico, alberi a cammes. Alla SCOTTI-FIAT, Viale Europa, 19 - Firenze - Tel. 68.61.61.

ASSI A CAMMES in acciaio, sport o competizione per qualsiasi vettura oppure modifica dell'originale. Pistoni, collettori asp. scar., sottocoppe, cassette trasformazione per 500 e derivate 850-903 A.112-127-128-Mini Cooper. GI-TAN C.so Mazzini, 101 - San Benedetto del Tronto - Tel. 60.723.

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.

KART



KART TECNO BM 3. categoria, giugno '71, motore revisionato Chiesa, GIAN- NI BORNIA - Via Conti Agosti 31010 Mareno di Piave (Tv) - L. 145.000 trattabili se contanti.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ABARTH



● **ABARTH 695 CORSA** Aggiornato, eventuale carrello, accetto permuta. PAOLO BARBERINI - Via Farfa, 21 - Roma - Tel. 54.03.765.

PORSCHE



● **2400 PORSCHE 911 S** gruppo 4, rosso, preparato Stoccarda, ultimissimi aggiornamenti, inurtato, come nuovo venduto permuta. FOSSATI - Mondovì - Tel. 0174/40.689 (ore serali).

RENAULT

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

ALTRE MARCHE

LMX 2300 con compressore, nuova Km. 2000, immatricolata 1971 per esigenze di contratto, vetri elettrici e compressore in dotazione. Prezzo da convenirsi, si accettano anche permuta. SERGIO MINGOTTI - Via Mazzini, 26 - Bologna - Tel. 30.78.86

MONOPOSTO



FORMULA 3 TECNO Mancante motore, cambio Hewland più rapporti, seminovata, vendo o permuta. ARRIGO MILANESI, V.le Matteotti, 73 - PAVIA.

SI COMPRA

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE HF 1300 Gr. 4, plurivittorioso, preparazione Bosato, 130 CV, aggiornato 1971. Una sola corsa. GIACOMO SARRI - Firenze - Tel. 44.27.37.

DUE BRITAX CARLO GUIDASTRI - Bologna - Tel. 40.10.89.

● = vetture sportive

PENTASTAR 5.50x13

FIAT
SIMCA
BIANCHI
BMW, OPEL
L. 19.500

6.00x14
IN PROGRAMMAZIONE



RUOTE IN LEGA LEGGERA

stilauto
20149 MILANO
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE GARANTISCE LA QUALITÀ