



Presente solo in ispirito la Sport
boxer alla premiazione Autodelta

Debutta a MONZA L'ALFA ROMEO-12



MILANO - L'aspettativa era per una presentazione ufficiale della nuova Alfa Romeo 33TT3 a 12 cilindri, com'era avvenuto quattro anni fa con la prima tre litri. Nulla, invece, di tutto questo e la premiazione dei Piloti Alfa Romeo, pur richiamando un pubblico d'eccezione, è filata via con la massima normalità.

La nuovissima 12 cilindri, però, è pronta, in avanzata fase di collaudo e debutterà presto; così ha promesso il presidente della Casa milanese, dott. Luraghi. Esordirà a Monza? Noi lo speriamo e tutti i dirigenti dell'Alfa considerano questa data del 25 aprile assai probabile; tuttavia, sapendo quel che significa correre in casa, con una vettura inedita e dopo tante esperienze di clamorose rinunce all'ultimo momento, siamo piuttosto scettici. Meglio debuttare lontano dagli occhi di troppi «alfisti»... Inoltre — e questa è la seconda promessa fatta dal presidente Luraghi — entreranno in corsa anche l'Alfetta e l'Alfasud; e questo è un evento ricco di interesse. Le cose andranno un po' per le lunghe e non solo per volontà dell'Alfa, ma programmi interessanti sono allo studio.

La scuderia ITALIA ha premiato il campione F.3 Brambilla

DRAGONI ospite d'onore contestato

MILANO - Chiamando al tavolo della premiazione Vittorio Brambilla, Roberto Binetti, presidente della Scuderia Italia, ha virtualmente dato risposta al proposito annunciato dodici mesi fa: quello della conquista del Campionato italiano della Formula tre da parte di una pilota della sua scuderia. Un successo meritato dato che il giovane sodalizio milanese ha avuto ben 280 presenze alle gare 1972, molte delle quali con vetture monoposto.

Dopo Brambilla, l'applauso dei presenti alla terrazza Martini, lunedì scorso, è andato ad un altro pilota di valore: Pino Pica. Con le vittorie ottenute in F. 3, ed il trionfo alla Mendola ed in altre gare GT con la Porsche, Pica ha concluso una annata particolarmente positiva che Binetti ha caldamente lodato insieme al direttore sportivo della scuderia, Fiorelli.

Premiato anche Tino Brambilla per l'attività in Formula due e poi i «Formula treisti» Bianchi, Bignami, Giudici, Spreafico, Manzoni, Scarpeni, Lella Lombardi e molti altri. Premi anche per il campione sociale rallies, Riccomini (e signora, navigatrice) e per Cesare Onni per l'attività nei rally cross.

Mancato il sindaco Aniasi, al quale avrebbe dovuto essere attribuita l'associazione onoraria, l'uomo più di spicco premiato al di fuori dei piloti è stato Eugenio Dragoni. L'occasione della consegna di una targa al mancato fondatore della Scuderia CSC (leggi CSAI squadra corse) da parte di uno dei sodalizi che in sede di federscuderie si era opposto alla istituzione della «scuderia a partecipazione statale», non ha mancato di creare rumore. Dragoni, dopo aver ricordato i contributi dati dalle scuderie italiane allo

Quindi, il presidente Luraghi, affiancato al tavolo della premiazione dal dr. Di Nola, dal dr. Moro e dagli ingegneri Bardini, Chiti e Satta, ha messo l'accento sulle oltre 500 vittorie conseguite, di cui importante quella nella «24 Ore» di Francorchamps e rimarchevoli quelle nell'Europeo con la GTA 1300, ed ha ricordato due piloti scomparsi Rinaldi e «Riccardone» Benelli, ai quali l'Alfa Romeo era particolarmente affezionata.

I maggiori applausi, alla consegna del Trofeo, quest'anno opera magistrale dello scultore Agenore Fabbri, sono andati al campione d'Italia de Adamich, appena rientrato dal Sudafrica, a Nino Vaccarella, a Nanni Galli, presentatosi claudicante, con gessatura al piede, e ai bravissimi Stommelen, Facetti, Picchi e Zeccoli. Altre targhe d'oro sono toccate a Bigliuzzi, Brunner, Chiapparini, Colzani, De Antoni, Larini, Litrico, Pittini e «Pooky», mentre targhe d'argento e di bronzo sono andate a molti piloti, tra cui «Pal Joe», Zanetti, Galimberti, Randazzo, Truci, Corazza, Gagliardi, ed altri.

e. b.

sport, ha introdotto il concetto secondo cui la creazione della CSC permetterebbe di far assumere un preciso impegno alla CSAI in termine di programmi.

Confermate dunque le difficoltà per Dragoni e la squadra Italia? Sembrirebbe. Binetti ha comunque brevemente replicato ribadendo il concetto di una necessaria equità nei rapporti tra autorità sportiva e scuderie.

Esaurito lo scaffale delle coppe e delle targhe (una anche alla signora Vigo dell'AC Milano) l'appuntamento è stato fissato per il '74: davanti ad una stagione tanto ricca ed impegnativa, la scuderia Italia avrà modo di confermare il suo prestigio ed il suo peso, soprattutto nel settore delle monoposto.

g. n.

500 vittorie del «biscione»

Anche il 1972, è stato, per l'Alfa Romeo un anno pieno di successi. Ha vinto 500 gare, per la sesta volta il Campionato Europeo Turismo e per la terza la «Coppa del Re» del Belgio. Oltre al titolo Assoluto Italiano vinto da Andrea De Adamich, l'Alfa Romeo ha vinto tre campionati in Austria: Campionato Austriaco Turismo (Karl Wendlinger), Trofeo Austriaco della Regolarità (Warner Ausserhofer), Trofeo Austriaco della Velocità vetture di serie (Werner Ausserhofer). Due in Svezia: Campionato scandinavo Turismo speciale cl. 1300 (Ragnar Sebring) e il Campionato Svedese Turismo speciale (Bjorn Steenberg). Inoltre l'Alfa Romeo si è aggiudicata il titolo di Campione Belga per conduttrici (Christine Beckers), il Campionato Nazionale Turismo El Salvador («Jamsal»), il Campionato jugoslavo di velocità cl. 1300 (Sead Alihodzic), il Campionato olandese Turismo Speciale cl. 1300 (Hans Deen), il Campionato polacco Rally cl. oltre 1600 (Mario Graziani), il Campionato Venezuelano Turismo classe C (Giovanni Spadaro).

A sinistra, il presidente Alfa, dott. Luraghi, si intrattiene con Agenore Fabbri, l'artista autore del Trofeo Alfa Romeo '73. Sotto, scambio di sorrisi fra Maurizio Siena e la campionessa belga Becker



I leoni della S. MARCO

MESTRE - La tradizionale serata di gala della Scuderia San Marco, una tra le più gloriose scuderie delle Tre Venezie ha fatto registrare un tutto esaurito all'Hotel Bologna in piazza Stazione dove sono convenuti piloti e simpatizzanti nonché numerose autorità del mondo automobilistico veneziano. Erano presenti tra gli altri il presidente dell'Automobile Club di Venezia avv. Attilio Dian con il direttore dottor Stelio Milita, il presidente dell'Azienda soggiorno e turismo di Venezia dottor Francesco Fabbri, il presidente del sodalizio automobilistico Angelo Vidal e i suoi diretti collaboratori, il segretario Franco Zanessi e il direttore sportivo Eros Crivellari che hanno fatto, anche gli onori di casa, il dirigente della Veedol Italiana dottor Giampietro Scielzo nonché commissari sportivi e rappresentanti di scuderie venete.

Nella sua relazione morale e sportiva il presidente Vidal ha tracciato a grandi linee l'attività svolta nel 1972 che ha visto i portacolori del club, che ha come simbolo il leone di San Marco, conquistare 34 primi posti, 44 piazzamenti e ben sei allori triveneti nel settore della velocità.

La «sfilata» dei campioni è stata aperta dal campione sociale per il 1972 Franco Zanessi, al quale sono andati la coppa del presidente della scuderia, ed un magnifico leone offerto dal presidente dell'azienda soggiorno e turismo di Venezia dottor Francesco Fabbri. Poi è stata la volta di Nardari, al quale sono state consegnate la coppa del presidente onorario dottor Giancarlo Ligabue e della Associazione Industriali di Venezia.

Sono stati successivamente premiati nell'ordine «Calimero», Arnaldo Savoia, Silvano Campesan, «Maximilian», Franco Furlanetto, «Tatog», Ubaldo Smittarello e Franco Comin. Per il settore rallies sono stati festeggiati Jonio Cavicchioli e Giorgio Spataro. E' stata poi la volta dei campioni triveneti di velocità, ai quali sono state consegnate una targa e una medaglia d'oro della Veedol Italiana rappresentata dal dottor Giampietro Scielzo.

Ecco i campioni triveneti: categoria turismo classe 850: Franco Zanessi; classe 1000: Calimero; classe 1600: Franco Furlanetto; classe 2000: Silvano Campesan; classe 3000: Guido Gatto; categoria sport, classe 1300: Mario Nardari. Allo stesso Gatto è stato inoltre consegnata una targa ricordo offerta dalla ditta Gasparini-Opel per il primo posto conquistato nel campionato triveneto con vettura Opel Commodore. Quale epilogo delle premiazioni è stata donata all'infaticabile ed appassionato direttore sportivo della scuderia San Marco, Eros Crivellari, una targa ricordo da parte dei piloti della scuderia.

Attilio Trivellato



Pippo Nardari (a sinistra), campione triveneto sport ed il campione sociale Franco Zanessi

Il digestivo da competizione

CHIETI - La stagione sportiva 1973 vedrà in lizza, nel settore velocistico, anche una scuderia abruzzese, nata in questi giorni: la «CENTERBA 72 - Racing Team» che si presenta come squadra sportiva dell'Automobile Club di Chieti.

Grazie all'aiuto del dott. Enrico Toro, titolare dell'azienda che produce il famoso liquore dal quale ha tratto il nome, la



giovane scuderia che si è prefissata il compito di aiutare i piloti della regione, assicurerà a tutti gli iscritti il pagamento delle tasse di iscrizione per le competizioni alle quali vorranno partecipare e una assistenza meccanica e tecnica ovunque essi dovessero gareggiare.

Sei per ora i piloti ufficiali della CENTERBA 72: Massimo De Antoni con una Ferrari Daytona GTB4, Claudio Zappacosta e Carlo D'Astolfo con la Formula 850, Gaetano Pizzi con l'Abarth 695, «Fantomas» con la Giannini 590 e Giuseppe Giacelluti con una 500 gr. 2. Un'équipe destinata sicuramente a crescere, soprattutto visto l'entusiasmo con il quale lo sponsor e i dirigenti, presidente Valerio Colagregò in testa, hanno affrontato l'iniziativa.



Sotto lo sguardo di Ballestrieri e Taramazzo, Daniele Audetto riceve il «Basto d'Oro» dal presidente della scuderia delle Palme, Ronco

Con Isnardi sulle orme di Ballestrieri Rifioriscono le PALME

BORDIGHERA - L'applauso che ha sottolineato la relazione del segretario Renato Ronco — che ha preso la parola in assenza del Presidente dr. Mario Galliano fuori sede per lavoro — quando ha espresso il suo legittimo orgoglio per l'eccezionale rilievo (oltre settanta partecipanti) assunto dalla riunione conviviale tenutasi giovedì 22 in un ristorante di Vallecrosia per la rinascita della scuderia «Delle Palme», è stato il più chiaro riconoscimento di come lo sport automobilistico possa cementare solide amicizie.

«Questo nostro sport che sembra essere il non plus ultra dell'individualismo — ha detto Ronco — fino quasi costituire una esasperazione, ha come più diretta conseguenza il desiderio dei piloti di sentirsi legati al di fuori delle gare ed in questo la Scuderia è il catalizzatore necessario ma anche il più indicato e quasi naturale soluzione».

Logico quindi che questa scuderia, nata nel 1966, e che nel 1967 ebbe un fugace bagliore conquistando con piloti come Taramazzo, Pione, Bersano, Dal Cason, Regis ed altri il titolo di campione FISA sport-prototipi ed il secondo posto nel Trofeo Fisa della montagna, dopo una parentesi fin troppo lunga e poco indicativa, ritorni, ad una nuova vita, una vita che speriamo sia lunga e foriera di buone

affermazioni. Il programma della Scuderia prevede la partecipazione a gare rallye nazionali ed internazionali.

Questi i nuovi dirigenti della scuderia. Presidente: dr. Mario Galliano. Consiglieri: G. Carlo Mammino, Luciano Cassini, Franco Billiani, Aldo Nani, Angelo Alinari. Commissione Sportiva: Mauro Mannini, Sandro Mareddu, Luigi Pescò, Mario Lanteri. Segretario: Renato Ronco. Revisori dei conti: Giorgio Bottini, Sandro Muratore.

Ed ecco il quadro dei piloti: Paolo Isnardi che alternerà l'attività motociclistica (nel 1971 è stato campione italiano juniores cl. 175 e nel '72 è arrivato terzo nel campionato italiano seniores cl. 250) all'automobilistica al volante di una Opel Ascona 1900 gr. 1, emulo così dell'altro ex-motociclista ligure, Ballestrieri; Bucangelo Bianchieri, «Ramò» che sarà alla guida di una Autobianchi Abarth A.112; Avenoso Michele, Mauro Mannini, Canessa meglio conosciuto nell'ambiente con il nome di «Balù» con una Simca Rallye 2, Tonino Ferrari e quanti altri avranno passione e tempo per dedicarsi a questa specialità.

La riunione conviviale è servita anche per premiare Daniele Audetto al quale è stato consegnato il «Basto d'oro», riconoscimento che ogni anno la scuderia assegna a chi avrà dimostrato di essere riuscito a «farsi strada».

Con il patrocinio Kleber e Chevron Calendario MEXICO e F. FORD

ROMA - Con la definizione del calendario ufficiale delle prove sulle piste italiane prende decisamente il via il I Challenge Kleber-Ford Mexico, imperniato su quindici prove in circuito e alcune prove in salita (per ora è definitiva la sola salita alla Mendola del 24/6), mentre non è escluso che altre grosse sorprese attendano coloro che hanno deciso di partecipare alle gare con la popolare vettura Ford. Come già abbiamo accennato più volte le vetture con le quali si potrà prendere parte al challenge sono le Escort Mexico, berline due porte dotate di motore da 1600 cc che sviluppano circa 100 CV SAE e superano velocità dell'ordine dei 165 kmh. Il prezzo della vettura è stato fissato in lire 1.640.000: naturalmente occorreranno almeno altre sei, settecentomila lire per rendere la vettura altamente competitiva.

Le gomme dovranno essere per tutti di marca Kleber V10 12/19x13 RS montate su cerchi da 6 e mezzo per 13. I premi, sia di gara che finali saranno messi a disposizione dalla Ford Italiana e dalla Kleber Colombes, patrocinatrice del campionato in questa misura:

PREMI DI GARA - 1. L. 135.000 + treno di gomme RS 19-13; 2. L. 90.000 + coppa argento Kleber; 3. L. 60.000 + medaglia oro Kleber; 4. L. 45.000; 5. L. 30.000; 6. L. 15.000.

PREMI FINALI - 1. vettura Ford Escort Mexico + L. 500.000; 2. lire 800.000; 3. L. 450.000.

Infine questo il calendario. Da notare che negli stessi autodromi e nelle stesse date si svolgeranno le 15 gare del Campionato Chevron di F. Ford.

18 marzo, Casale; 1 aprile, Vallelunga; 22-23 aprile, Magione; 29 aprile, Casale; 20 maggio, Vallelunga; 27 maggio, Varano; 3 giugno, Magione; 10 giugno, Casale; 15 luglio, Casale; 29 luglio, Misano; 26 agosto, Misano; 9 settembre, Misano; 23 settembre, Monza; 30 settembre, Varano; (da destinare), Imola.

Novità anche per la F. Ford edizione '73, che anche se priva del titolo CSAI si presenterà agli sportivi con nuovi motivi di interesse. Innanzi tutto verranno modificate le gomme: in Italia si correrà obbligatoriamente con pneumatici Kleber RS V 10 (misure 13-17 e 13-21) montate su cerchi in lega di alluminio da 13 pollici con canale di larghezza massima di 6 pollici e mezzo. Il regolamento tecnico non ha subito modifiche di rilievo: è stata tolta la possibilità di utilizzare il motore 70 e sono state fornite dettagliate spiegazioni per misurare alcuni parametri che nella stagione precedente erano risultati incerti. Anche per la F. Ford vi sarà un ricco monte premi, sempre messo a disposizione dalla Ford Italiana e dalla Kleber Colombes. Al vincitore del Campionato Chevron andrà, oltre alla preziosa coppa d'oro della Chevron il controvalore di una Escort Mexico nuova e 500.000 lire.

La serie di gare si aprirà il 18 marzo a Casale: per quella data saranno presenti sul campo di gara i rappresentanti della Ford Italiana, che hanno garantito per questa stagione accurate verifiche tecniche al termine di ogni gara, in seguito alle quali (e al comportamento sportivo in gara!) potranno prendere provvedimenti seri fino all'espulsione dei piloti da questa serie di interessantissime gare.

Nata adulta la sc. S. MONICA

RICCIONE - Con un autodromo così vicino, non poteva non venire in mente di fondare una scuderia con il nome «Santa Monica». E' quanto accaduto recentemente a Riccione, dove la scuderia S. Monica si è costituita, con già 60 iscritti, sotto la guida del presidente geom. Gian Carlo Bernardi e del vice Bibi Rossi. La sede è a Riccione, in viale Ceccarini 174. Fra i soci, Sauro Alvisi (Ford Mexico), Oscar Del Bianco (Alfa GTV), Carlo Saponaro (Pantera gruppo 3).



Il presidente della scuderia auto e motociclistica Integratrice consegna il trofeo al campione sociale del sodalizio, Santo Famoso

Santo Famoso campione sociale '72 INTEGRATRICE anno 1

CATANIA - Con una dotazione veramente straordinaria di premi, composta, a solo titolo di curiosità, da 43 coppe, 13 targhe e 64 medaglie, la Scuderia Integratrice di Catania ha provveduto a distribuire il proprio tangibile riconoscimento a quanti, sia piloti che sportivi, hanno portato in mostra i colori agonistici del sodalizio etneo durante il suo primo anno di attività.

Festeggiatissimo il neo campione sociale del sodalizio, Santo Famoso, uno dei più validi piloti del centro-sud che a bordo di un'Abarth 1000 di Genova ha riportato parecchie vittorie nel corso della passata stagione agonistica. Alle spalle di Famoso, nel campionato sociale, si sono piazzati: Alfio Vitale (meglio conosciuto come «Henninger») Piero La Pera, Franco Russo, Rosario Papa, Salvatore Mannino, Giuseppe Cavallaro, Giuseppe Di Gregorio, Giuseppe Russo, Antonino Paratore, Antonino Ponticello, Umberto Peditto, Antonino Farina, Antonino Carnibella, Francesco Virzi, Pasquale Grieco, Aldo Papalia. Seguono poi Mario Litrico, Luigi Corti, Giovanni Musumeci, Antonino Castro Florio, Giuseppe Belfiore, Edoardo Cappello, «Alonzo», Piero Di Franco, Giuseppe Di Cristofalo e molti altri.

La Squadra Corse Integratrice, che oltre all'automobilismo opera anche nel campo motociclistico, nel corso dell'annata ha registrato 416 presenze sui campi di gara e conquistato 26 primi posti, 19 secondi e numerosi terzi, quarti e quinti posti. Logico quindi che sulla scia di questo positivo bilancio si buttino le basi per un ulteriore passo avanti, che si può anche cominciare a configurare con l'organizzazione di 3 ga-

re, un'automobilistica e due motociclistiche. Questa gara, denominata «I Trofeo Integratrice-Mongibello», con partenza da Ragalna e arrivo all'Etna, in calendario per il 22 luglio, dovrebbe praticamente essere un anticipo della «Etna», in calendario per settembre, ma poiché sono note le difficoltà burocratiche cui ogni volta si imbatte la gara catanese, si è pensato di spostare sull'autodromo di Pergusa eventualmente la gara nel caso fosse impossibile poterla disputare nella sua sede originaria.

L'organizzazione di questa gara prevederebbe una competizione motociclistica nella mattinata e successivamente quella automobilistica nel pomeriggio. Disputata ad Enna sarebbe valida per lo Challenge FISA ed aperta pure ai prototipi da due litri, ma si chiamerebbe solo «I Trofeo Integratrice».

Per quanto riguarda i programmi per la corrente stagione si punta su un gruppo di piloti, selezionato però; oltre a Famoso, col suo sempre valido 1000 Abarth, farà parte della Scuderia Gianfranco La Mazza col 1000 OMS, il prototipo fatto in casa da Signorello, Mannino con una GTA, molto probabilmente Alfio Gambero con un prototipo che lui stesso sta allestendo in più di un esemplare, Russo con un 128 di Messina, e diversi altri piloti nelle piccole cilindrate con macchine di Rosario Cavallaro (ci sono pure trattative per un 2000 Sport). Si tende insomma ad un ridimensionamento delle file, non si vuol arrivare ad avere 60 piloti come nella scorsa stagione, e per far ciò ovviamente si selezionerà parecchio.

n. m.

Guarda al futuro la scuderia «tutta Renault»

Le gemme della GIADA

SESTRI LEVANTE - La scuderia Giada Corse ha riunito in un caratteristico locale di Sestri, dirigenti, collaboratori e sportivi amanti dell'Automobilismo per festeggiare i propri piloti. Alla simpatica e cordiale riunione nella quale gli onori di casa sono stati fatti da Giacomini, Abbo, Dadati (le cui iniziali danno origine al nome Giada) sono intervenuti, graditi ospiti, il dirigente della P.R. della Renault Italia dott. Soravia accompagnato dal delegato alle competizioni dott. Seregini e dal direttore commerciale zona Milano dott. Peirani.

Presenti anche la quasi totalità dei piloti festeggiati. Allo «spumante» il dott. Abbo, dopo aver ringraziato gli intervenuti per la loro gradita presenza, ha detto: «Il passato è alle nostre spalle. Un passato che non dimenticheremo per le sue inevitabili piccole delusioni, per le immancabili amarezze ed infine per le grandi soddisfazioni. Oggi, a meno di un anno dalla nostra entrata nel campo dell'automobilismo sportivo, possiamo dire di essere finalmente "qualcuno". Fu per la decisione e la fede dei pochi entusiasti all'inizio che in pochissimo tempo è stato possibile trasformare il piccolo nucleo iniziale in una schiera. Ma tutto questo è passato ed lo devo parlare del... futuro. Un futuro prossimo che ci deve trovare preparati in tutta la nostra organizzazione, che deve tenere uniti noi tutti: dirigenti, piloti, soci. La partecipazione al campionato italiano velocità e della montagna sarà totale con le vetture dai colori bianco-rossi: 2 Alpine Renault 1800, 2 Alpine Renault 1300, una Gordini 1600 gr. 2. Ma il nostro programma non si esaurisce con la partecipazione alle gare italiane: saremo presenti anche nel campionato europeo GT

e nei rallies nazionali con 2 Alpine gr. 4 e un Alpine gr. 3. E' un programma complesso ed impegnativo al quale terremo fede integralmente. E' un impegno verso noi stessi e verso di voi.»

Porgendo il ringraziamento della Renault Italia il dr. Peirani ha esortato i piloti a continuare in questa loro arduissima passione che li trova accomunati a quella dei numerosi appassionati presenti in sala, assicurando che la Renault darà sempre la sua piena collaborazione.

Aperta dal campione d'Italia GT, Emilio Paleari, è quindi iniziata la sfilata dei piloti al tavolo della presidenza per ricevere coppe e targhe sia da parte della Giada che della Renault, riconoscimento meritato alle loro fatiche sportive. Sono stati premiati Gianfranco Ricci, Bruno Boccioni, Leo Pittoni, Paolo Arlini, Paolo Monti, Ilario Cané, Sergio Rombolotti, Ferruccio Caliceti, Giorgio Nazzano, Mario Ferrero, Arnaldo Bernini, Gianfranco Pezzino, Domenico Cedrati (Poker), Gianmarini, la Klebers Colombes ed i preparatori Audisio-Benvenuto.

c. b.

SPORTURISMO premiazione «matrimoniale»



MILANO - Con un breve saluto della presidentessa della scuderia Sporturismo, contessa Enza Guercio, recentemente unitasi in matrimonio (foto sopra) con il comm. Franco di Trani, si è aperta la annuale premiazione della scuderia che organizza l'Autodromo Italiano. La presidentessa ha avuto parole di elogio per le autorità e gli enti che hanno permesso quest'anno questa serie di gare: in tutto ben 20 con una media di 350-400 partenze.

Si è poi passati alla premiazione dei campioni: i titoli nazionali assoluti sono stati vinti da Gianfranco Maggi e Piera Calvini seguiti da altri 10 vincitori di categorie, il titolo di campione lombardo giornalisti sportivi è andato ad Alberto Ballarin mentre il campione sociale per la velocità è risultato Mario Benusiglio.

Al termine la presidentessa ha presentato l'Autotorneo Italiano 1973 - trofeo Tchen Agopuntura Cinese - rendendo noto che anche per la prossima stagione saranno in palio 2 titoli nazionali, che i concorrenti si disputeranno nell'arco di ben 25 gare, dal 25 di marzo al 14 ottobre su vari tracciati italiani.

S. GIORGIO oasi per dilettanti

FERRARA - Anche la Scuderia SAN GIORGIO ha voluto festeggiare e premiare i soci che si sono resi più meritevoli nella stagione sportiva automobilistica 1972. E' una di quelle scuderie, la San Giorgio, in cui i soci si ritrovano come in famiglia, a discutere e a praticare lo sport preferito.

Graditi ospiti alla riunione conviviale il dott. Alessandro Braglini, presidente dell'A.C. Ferrara, il comm. Mario Bernasconi e Piero Borromeo dell'Alfa Romeo Milano, il presidente del CONI provinciale dott. Gian Carlo Cassai, i Commissari Nazionali C.S.A.I. ing. Sergio Benetti, rag. Ernesto Lazzaretti, dott. Franco Mazzolini, oltre ad un gruppo di amici che pur appartenendo ad altre Scuderie, hanno voluto essere presenti, dimostrando la loro simpatia per il vecchio sodalizio ferrarese. Assente per imprescindibili impegni di lavoro l'avv. Salvatore Aleffi, presidente della sottocommissione Rallye e Regolarità, il quale, però, ha voluto inviare ugualmente il suo saluto agli sportivi della San Giorgio.

Il presidente dell'A.C. Ferrara ha tracciato un breve quadro dell'attività del sodalizio, rallegrandosi per l'intensa attività organizzativa ed assicurando il suo incondizionato appoggio alle iniziative della San Giorgio.

Il decano della regolarità PierCarlo Borghesio ha incoraggiato le nuove reclute a coltivare, incominciando sia pure con le imprese più facili, lo sport del volante. Egli ha detto inoltre che la San Giorgio è come un'oasi in cui si respira l'aria pura del dilettantismo: «I veri sportivi sono dilettanti. Non bisogna dimenticarlo!» Tutti i convenuti hanno poi voluto indirizzare al dott. Domenico Belloni, Direttore della Filiale Alfa Romeo di Bologna e caro amico della San Giorgio, assente per motivi di salute, vivi auguri di sollecita guarigione.

Sono stati premiati: Paolo Borghi, Placido Iudicello, «Checco», Enzo Marzocchi, Maria Olivero, Franco Pancaldi, Giuseppe Sartori, Giuliano Venturi, Cleopatra Pedrazzi.

O. C.

La «SALVATI» ha scelto i suoi 11

La «prima» nazionale autocross



MILANO - La terza prova del campionato sociale di autocross indetto dalla Scuderia «Giovanni Salvati» è stata vinta dal giovane Bergamaschi per un sol decimo di secondo sul suo tenace avversario Garlati. Assenti i due bigs Gargiulo e Maestri, i giovani si sono dati battaglia senza esclusione di colpi, migliorando costantemente i tempi di gara. Il risultato è stato incerto fin verso la fine, ma poi Bergamaschi ha innestato la presa diretta e per gli altri non v'è più stato nulla da fare. Interessanti, comunque, le prove di Garlati di Vaschetti e del giovanissimo Viganò.

In seguito ai risultati della terza prova del campionato, la scuderia ha convocato per la prima gara nazionale di autocross che si svolgerà a Manerba, undici piloti (Casone, Gargiulo, Colombo, Barlassina, Vaschetti, Viganò, Brosadola, Bianchi, Bergamaschi, Garlati e Stanga) che scenderanno in gara con 9 vetture della scuderia: un prototipo, una Renault R8, un'Anglia e sei VW.

CAMPIONATO SOCIALE AUTOCROSS G. SALVATI - 3. prova - Milano, 4 marzo 1973.

CLASSIFICA

1. Bergamaschi in 2'35"7; 2. Garlati 2'35"8; 3. Colombo 2'38"1; 4. Vaschetti 2'39"3; 5. Viganò 2'39"9; 6. Moretti 2'40"0; 7. Busi 2'40"8; 8. Benanchi 2'43"0; 9. Bianchi 2'44"8; 10. Buscemi 2'46"2 (seguono altri sei classificati).
Classifica del campionato dopo la 3. prova: 1. Gargiulo p. 17; 2. Maestri 14; 3. Bergamaschi 12; 4. Colombo 10; 5. Garlati 9; 6. Busi 8; 7. Viganò e Brosadola 7; 9. Vaschetti e Stanga 5.

LE PROSSIME GARE

18 marzo, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 18, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova Campionato Regionale; 18, PISTA VERDE - S. Bartolomeo - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova Campionato Regionale; 19, PISTA ROMEO - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 19, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 19, PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. 100 cc.; 25, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 25, PISTA GIUNTI - Falerna - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

Clamoroso disimpegno delle CASE costruttrici dal karting professionistico

Premi ai «puri»

ROMA - La decisione delle Case costruttrici di motori e telai di un loro totale disimpegno per non allargare l'area del (deleterio) professionismo nel karting, maturava da diverso tempo e si attendeva solo il primo passo verso l'era del ritorno ad un dilettantismo che era sempre più latente. Il bisogno di creare spazio e possibilità di affermazione ai piloti privati, che meglio si identificano nella veste dilettantistica e professionale del karting italiano, era stato il tema di base di un recente «vertice ombra» di Milano. Lo stesso campionato Scuderie e Marche, che scalpita per l'avvio, era stato tenuto a freno dalla FIK, in attesa di questa nuova era che rappresenta un duro colpo per gli interessi professionistici di un gruppo di piloti.

La notizia farà scalpore. La IAME ha rotto gli indugi (ne pubblichiamo a parte il comunicato), con il dotare il campionato scuderie di un monte premi rilevante che i piloti dovranno guadagnarsi

sui campi di gara e che servirà a sollevare in parte l'onere degli stessi per un campionato così qualificato e impegnativo, sia agonisticamente che economicamente. In pratica, quanto sinora era riservato agli eletti, per l'avvenire è a disposizione di tutti. V'è di più ed è il fatto più qualificante, il proposito di assistenza tecnica gara per gara ai piloti, senza distinzione di casta. Ricambi e meccanici per tutti sui campi di gara.

L'avvio dato dalla IAME era una sentita necessità; la sensibilità sportiva e un certo capovolgimento di valori, sono i motivi che presto determineranno l'altra Casa italiana, la BM, a seguire la consorella. La BM Motori ha certo altri problemi e per il momento delle remore ad un'apertura così rilevante, non per motivi economici, ma per un certo assetto dato già alla sua gestione sportiva 1973. Resta il punto interrogativo della Birel di Umberto Sala, la maggior Casa costruttrice di telai. Pensiamo però che il nuovo orientamento sarà anche il suo.



De Cesaris di anni 13 è sicuramente la più piccola stella nel firmamento della 3. categoria cl. 100. Nella foto, contrassegnato dal n. 14 tenta un sorpasso

Sempre più contestato il «CAMPIONI»

ROMA - Non esaltante come la precedente, questa «quinta» del Torneo dei Campioni, ed in fase calante vuoi per la prolissità delle prove (ben sette), vuoi anche per le classifiche già quasi stabilizzate, vuoi per l'imminente avvio dell'attività nel nord con Parma che apre l'11 marzo. Piloti assenti, quindi, ma ancora corca 80 i presenti.

Debutta anche un nuovo direttore di corsa alla sua prima esperienza di rilievo. Da l'avvio alle gare la cl. 100 cc. 2. categoria. In prima fila Cheever e Giannini, poi Nicosia. Sono i tre che, come pronostico vuole, daranno contenuto alla corsa. Parte poi la terza categoria in modo perfetto. De Angelis Elio assume il comando con De Cesaris e Rovelli a ruota. Scompare subito De Cesaris per troppa audacia, tenta infatti un sorpasso all'esterno ed è fuori. La sua rimonta è spettacolare: da dodicesimo riesce ad arrivare quarto. Rovelli avvicina De Angelis che però non si lascia sorprendere e sembra riuscire nell'intento, senonché Rovelli al sedicesimo giro rompe gli indugi e passa a guidare sino al calare della bandiera a scacchi. De Angelis in arrivo dà luogo ad una lunga scena di pianto. Poi vuol vincere a tavolino. Presenta reclamo tecnico e qui si innesta una vicenda che la CSAI dovrà chiarire dopo una decisione, a nostro parere, non ortodossa dei commissari sportivi.

La prima categoria è appannaggio di Valmaggi su un Siena non convinto e con un Foderaro in crescendo dopo essersi liberato di Nanni con un sorpasso da manuale.

Poi la farsa della 125 1. categoria. All'abbassare della bandiera, due dei piloti in prima fila si erano già avviati rubando il tempo al direttore di corsa per cui si grida alla falsa partenza e l'apposita bandiera viene esposta prima del compimento del primo giro. Gardelli, uno degli incriminati, in testa, non si ferma, così gli altri. Uno solo si ferma, Costanzo, ma sembra per avaria meccanica.

I commissari non sanno che fare, usano la «rossa» per l'arresto o annullare la gara, multando i piloti? La gara continua, vince Gardelli su Giardinieri e Chiodi. I commissari multano i piloti ed annullano l'arrivo. I piloti reclamano, il provvedimento rivisto alla luce di nuove circostanze. Confermata la multa collettiva e ripetizione delle gare, CSAI avallando.

Regolare e bella la gara della seconda categoria. Vince Picchioni su Olivieri, ormai abbonato alla seconda posizione. In avaria Corinaldesi, mentre Moretti attraversa una fase di calo. Bilotti, invece, in possesso di un mezzo perfetto, non riesce ancora a controllarne dovutamente la potenza.

VI TROFEO DEI CAMPIONI - 5. prova - Pista d'Oro - Roma 3 marzo.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. Valmaggi; 2. Antilli; 3. Foderaro; 4. Patuelli; 5. Nanni.
Classe 100 - 2. cat.: 1. Cheever; 2. Giannini; 3. Nicosia; 4. Melonaro; 5. Panzolini.
Classe 100 - 3. cat.: 1. Rovelli; 2. De Angelis; 3. Grossi; 4. De Cesaris; 5. Rampa.
Classe 125 - 1. cat.: 1. Gardelli; 2. Giardinieri; 3. Chiodi; 4. Monti; 5. Perlini.
Classe 125 - 2. cat.: 1. Picchioni; 2. Olivieri; 3. Negtoni; 4. Moretti; 5. Bilotti.

In famiglia LEITNER il tricolore MOTOSLITTE

SCANNO - Dominio incontrastato ed ormai decisivo dei piloti nordici nella penultima prova del Campionato italiano Motoslitte. Dei titoli in palio, ben due hanno già raggiunto il degno destinatario, quello cioè della classe «C», ancora appannaggio di Dietmar Leitner, al suo terzo titolo consecutivo e candidato a quella «Coppa d'Oro Zanussi», che fa tanta gola a tutti. L'altro, quello della categoria «Dame», torna a Marisa Leitner dopo la parentesi di Donatella Gallo.

Gli altri tre sono ancora in palio quello della classe «A» tra De Gregorio e Nitz Franz, che va bruciando le tappe. Va anche detto che Nitz Franz ha anche ipotizzato la classe «B», dove l'unico avversario di rilievo è ancora uno del suo clan. Resta il titolo della classe turismo, questo, finalmente, è in discussione tra Zerbi e Zanussi.

L'ultima di Scanno, pertanto, oltre a segnare il trapasso «armi e bagagli» delle motoslitte in seno alla Federazione Motociclistica, servirà anche a decidere delle ultime suspense.

I vincitori della penultima prova sono stati De Gregorio su Nitz nella classe «A», Nitz su Leitner nella «B», Leitner su Nitz nella «C», (si sono alternati da buoni fratelli) e di Evangelisti (una vittoria a vuoto) su Zanussi nella «Turismo» e, naturalmente di Marisa Leitner su Fosca Foscarini nella categoria «Dame».

CAMPIONATO ITALIANO MOTOSLITTE - Penultima prova del campionato - Scanno.

LE CLASSIFICHE

Classe «A»: 1. De Gregorio (Omnicar); 2. Nitz (Bombardier); 3. Conforti (Omnicar); 4. Pitotti (Omnicar); 5. Lacagnina (Omnicar).
Classe «B»: 1. Nitz (Bombardier); 2. Leitner (Bombardier); 3. Nannarone (Bombardier); 4. Scaramuzzino (Iso); 5. Gabetti (Bombardier).
Classe «C»: 1. Leitner (Bombardier); 2. Nitz (Bombardier); 3. De Gregorio (Omnicar); 4. Silvestri (Iso); 5. Zerbi (Omnicar).
Classe «T»: 1. Evangelisti; 2. Zanussi; 3. Scaramuzzino; 4. Zerbi; 5. Cristoganelli tutti su Bombardier.

Classe «Dame»: 1. Leitner; 2. Foscarini; 3. Zerbi (tutte su Bombardier); 4. Skibinski (Iso); 5. Gabetti (Bombardier).

● A due anni dalla sua approvazione, è stato pubblicato il CODICE STRADALE europeo. Fra le altre cose in esso previste, è contemplata la necessità di una corsia autostradale per i mezzi di soccorso che dovrebbe essere posta fra la prima e la seconda corsia di marcia.

Ed ecco il comunicato della IAME:

«In conformità al Nuovo Regolamento deciso dalla federazione Italiana Karting per il CAMPIONATO ITALIANO SCUDERIE E MARCHE 1973 la nostra fabbrica, nell'apprezzare l'iniziativa della FIK intesa a favorire un incremento di interesse e di rilancio della classe 100 cc riservata ai piloti di 1. e 2. categoria, è lieta di annunciare la istituzione del

FONDO NAZIONALE I.A.M.E. 1973

costituito da una dotazione di premi per un valore totale di L. 7.350.000 e unicamente riservati ai piloti partecipanti al suddetto campionato. Con questo fondo la IAME, nella felice ricorrenza del 10. anniversario del motore KOMET, intende premiare tangibilmente quei piloti italiani che da anni riservano la loro preferenza ai motori Parilla e Kommet e che, di loro iniziativa e per le nostre due marche, parteciperanno al campionato scuderie e marche 1973. L'intera dotazione dei premi riservata ai piloti privati intende inoltre riconfermare la decisione della nostra fabbrica di non partecipare con propri piloti e scuderie e di voler riservare il proprio Servizio di assistenza corse unicamente a favore dei piloti privati. Colgiamo l'occasione per ringraziare in anticipo i kartisti italiani che animeranno questa manifestazione.

FONDO NAZIONALE I.A.M.E. 1973

PREMI RISERVATI AI PILOTI ITALIANI DI 1. e 2. CATEGORIA PARTECIPANTI AL «CAMPIONATO ITALIANO SCUDERIE E MARCHE 1973» CHE IMPIEGHERANNO MOTORI PARILLA E KOMET
PREMIO DI PRESENZA: (dotazione globale L. 500.000) - Premio individuale di presenza assegnato a sorteggio fra i partecipanti ad ognuno delle 5 prove di campionato:
Ai piloti di 1. categoria L. 50.000; ai piloti di 2. categoria L. 50.000.
PREMIO DI CLASSIFICA INDIVIDUALE -

Campionato Scuderie: (dotazione globale L. 3.300.000). Premi individuali di classifica per ognuna delle 5 prove del campionato scuderie:

	1. cat. Lire	2. cat. Lire
al 1.	L. 80.000	L. 70.000
al 2.	70.000	60.000
al 3.	60.000	50.000
al 4.	50.000	40.000
al 5.	40.000	30.000
al 6.	30.000	20.000
al 7.	20.000	10.000
all'8.	20.000	10.000

PREMIO DI CLASSIFICA PER SCUDERIE
Campionato scuderie (dotazione globale L. 1.650.000). Premio per scuderia e di classifica per ognuna delle 5 prove del campionato scuderie: alla scuderia 1. classificata L. 200.000; alla scuderia 2. classificata L. 150.000

PREMIO DI CLASSIFICA FINALE - Campionato marche motori (dotazione globale L. 1.900.000)

1. In caso di vittoria del campionato marche motori L. 1.000.000 da ripartire in proporzione ai punti ottenuti in ognuna delle singole prove dai (2) piloti che con il loro piazzamento hanno contribuito al punteggio di Marca per i motori Parilla e Kommet.

2. In caso di 2. posto nella classifica finale del CAMPIONATO MARCHE MOTORI: L. 300.000 da ripartire in proporzione ai punti ottenuti in ognuna delle singole prove dai (2) piloti che con il loro piazzamento hanno contribuito al punteggio di Marca per i motori Parilla e Kommet.

3. A tutti i piloti che abbiano partecipato al Campionato marche motori con motori Parilla e Kommet e che non abbiano diritto alla ripartizione dei premi di cui al 1. ed al 2. comma: L. 30.000.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Fuori JANGER emerge WARBOLD

AUSTRIA - Janner Rally

1. Warmbold-Davenport (VW 1302 S) p. 3536; 2. Fischer-Mikes (VW) 3644; 3. Grunsteidl-Hopf (VW) 3702; 4. Wittman-Kafer (VW) 3723; 5. Pauli-Wurz (VW) 4090.

Ridotto al minimo, il Rally ha visto alla partenza soltanto 55 equipaggi. Presto fuori gara il favoritissimo Janger, la competizione è stata tutta un monologo della Volkswagen che ha piazzato cinque vetture ai primi cinque posti.

JANGER-GOTTLIEB senza avversari

AUSTRIA - Kristall Rally

7. Janger-Gottlieb (Opel Ascona) p. 3280,6; 2. Sulc-Mikes (BMW 2002) 3658,8; 3. Zockl-Bohs (BMW 2002) 3775; 4. Heffeger-Klandik (VW 1302 S) 3898,7; 5. Eiz-Ottl (VW) 4076,4.

Battuto dalla sfortuna al Janner, Guntehr Janger si è presto rifatto dominando praticamente in tutte le prove speciali. L'unico valido avversario Koltay, al volante di una Porsche 2500, è stato messo fuori gara per rottura motore.

Raramente un SALONE d'AUTOMOBILE si presenta

così fiacco di novità come questo ginevrino del 15-25

marzo: solo qualche dream-car combatte la crisi

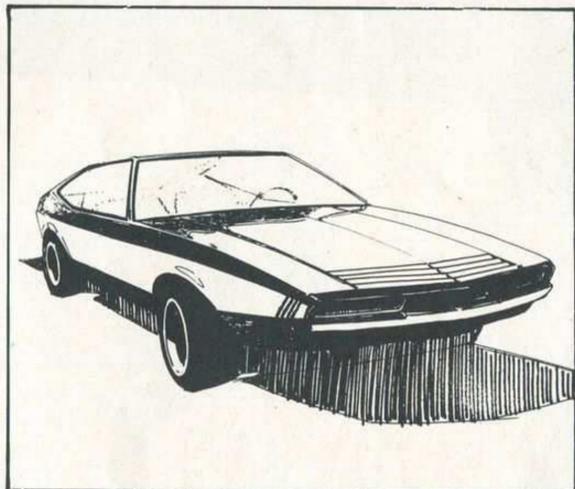


GINEVRA senza «stelle»

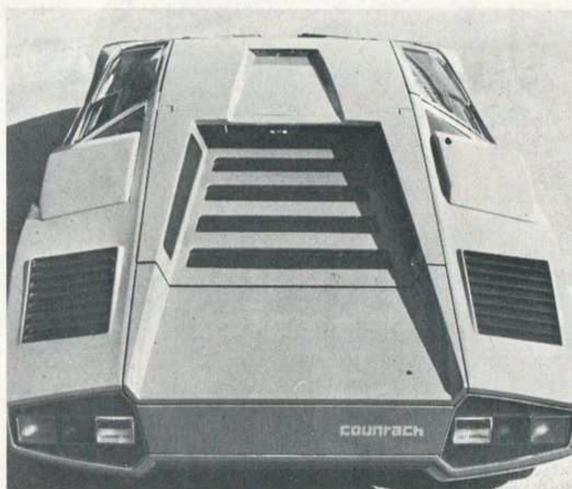
Un salone di Ginevra, il 43. della serie, così povero di novità autentiche non ce lo ricordavamo da un pezzo. Tuttavia, questa grande rassegna primaverile della produzione mondiale conserva le sue attrattive e la sola definizione delle espressioni più recenti ha il suo valore. Con settantasette marche rappresentanti quattordici Paesi, un ruolo sempre importante è quello svolto dall'industria italiana, con i suoi undici costruttori presenti e con la maggioranza assoluta di carrozzieri.

Un punto d'incontro nuovo tra carrozziere e costruttore, dopo l'esempio di Monteverdi, ci viene proprio dalla Svizzera, che questa volta può presentare due marche al proprio salone: si tratta della nuova marca SBARRO, che proporrà due modelli d'un certo interesse. Il primo costituito da un «coupé» di alte prestazioni, con motore posteriore-centrale, ed il secondo con un particolare accento sulla sicurezza. Anche qui un «coupé» con propulsore posteriore all'interno del passo: ma in luogo d'un motore convenzionale, ecco applicare due motori NSU-Wankel trasversalmente, su un autotelaio che dovrebbe dire qualcosa di nuovo in tema di sicurezza, con tre posti ed una linea abbastanza gradevole.

Ancora in campo svizzero, MONTEVERDI è ormai lanciato ad un ritmo importante, sfornando novità ad ogni salone. Questa volta si tratta d'un prototipo 450 GTS, con motore posteriore-centrale di altissima potenza. E' un V8 americano di sette litri da cui si sono ricavati 450 cavalli a 5.000 giri, con teste d'alluminio, una potenza per nulla proibitiva in queste condizioni, anche se ad un regime probabilmente più alto di quello dichiarato. Anche la velocità massima di 295 kmh è una pura illusione, neppure con il rapporto più lungo a cui si fa cenno: con una sezione frontale di questa entità e in presenza d'una forma di carrozzeria non proprio ultra-aerodinamica, questo limite appare del tutto impossibile. Comunque, la macchina è piacevole nel suo insieme e s'impone soprattutto per le sue fortissime accelerazioni dovute proprio all'enorme cilindrata ed alle coppie incredibilmente alte.



Al Salone di Ginevra la carrozzeria Ghia presenta il secondo prototipo «Mustela» con motore 3000



Sopra, la versione definitiva della Lamborghini «Countach» Bertone. Sotto, la Mark I della Ghia



«Mustela II», una versione rivista del già noto studio di linea, che utilizza un motore 3000 sperimentale da 180 CV, dotato di un compressore, messo a punto dalla Ford Advanced Vehicle Operation.

La PININFARINA, oltre alle sue note realizzazioni su telai Alfa (Alfetta spider), Fiat (132 giardinetta) e Ferrari 365 GT 2+2, che sono novità per la Svizzera, esporrà su meccanica Autobianchi la A 112 «Giovani», uno studio per uno spider economico e sportivo destinato al pubblico più giovane, la cui caratteristica è di avere un montante superiore a roll-bar nel quale è montabile un tettuccio rigido che può trovare posto nel vano bagagli. Esteticamente ha un aspetto riuscito, formato essenzialmente da due gusci sovrapposti.

Per la grande industria, attendendosi per la stagione più avanzata le novità Fiat, Alfa Romeo e Lancia, specie per le versioni sportive di media cilindrata, o anche la Volkswagen del nuovo corso, con carrozzeria radicalmente nuova, dovuta al nostro stilista Giugiaro, qualche innovazione parziale non mancherà.

L'AUTOBIANCHI, ad esempio, propone una revisione stilistica della sua indovinata A 112, pur con meccanica invariata. Ecco una «A 112 Elegant» con nuovi paraurti, profilature protettive alle fiancate e nuova calandra, con una originale quadrettatura, oltre ad una accuratezza sensibile per tutto l'interno ed una dotazione più ricca a richiesta. Quindi, sono previste due versioni della «A 112 Abarth», una rossa con cofano opaco antiriflessi ed una monocolora, a cui si aggiungono i fari allo jodio, una mascherina ancora migliorata, cornici dei proiettori opache e gli stessi paraurti della «A 112 Elegant» cioè rivestiti di materiale espanso. Meccanicamente, il fatto più rimarchevole resta il montaggio su tutte le versioni d'un alternatore.

Delle altre novità annunciate, una OPEL «Kadett» in due ulteriori versioni, una sport e una Holiday, mentre dall'Inghilterra giunge la versione definitiva delle SUNBEAM 1250 e 1500, a due e a quattro porte, normale e lusso, con quantità di ritocchi.

e. b.

Un'asta per consolazione

GINEVRA - Quarantadue autovetture d'epoca, provenienti da Francia, Italia, Germania e Gran Bretagna, saranno a Ginevra nel periodo del Salone per un'asta organizzata dalla celebre casa londinese Christie's.

Le vetture, alcune preziose come veri gioielli, saranno esposte al Salone dell'Automobile dal 15 al 21 marzo e saranno poi messe all'asta il 22 marzo in un padiglione adiacente al palazzo delle esposizioni. Questa particolare vendita all'incanto, che è la prima che si organizza a Ginevra, avrà la collaborazione di lord Montagu of Beaulieu, e sarà condotta da Patrick Lindsay, che oltre ad essere un dirigente della Christie's è un appassionato collezionista di autovetture d'epoca. Fra le vetture messe all'asta, una Rolls Royce «Silver Ghost» del 1913, la Benz Grand Prix del 1908 (forse la più preziosa fra le auto offerte), una Bugatti 37 Grand Prix del 1926, una Studebaker «Big Six» del 1927, una Ferrari spider 3 litri del 1960 e l'ultima 300 SL Mercedes costruita.

Da parte italiana, dopo tante innovazioni nel '72, è un po' presto per riprendere il cammino: e vi sono ancora modelli che si trovano ad affrontare per la prima volta un salone come la Fiat X1/9 di BERTONE, che richiamerà moltissime attenzioni, ne siamo certi, per le sue caratteristiche di vera eccellenza, la più piccola vettura sportveggiante a motore posteriore-centrale, con meccanica di grande serie e con una linea riscuotissima. Tanto più che questo

modello non entra nel novero delle vetture fuori serie nel senso convenzionale, ma ha un suo ritmo di produzione a livello industriale: cento unità al giorno rappresentano una entità di tutto rispetto. Ci sarà anche la versione gruppo 4 preparata da Mike Parker per la scuderia Filipinetti.

E' già che siamo in tema Bertone, mancato il tempo di realizzare una carrozzeria completamente nuova, di studio o da «dream», il carrozziere torinese punta tutto sulla Lamborghini «Countach», ora veramente resa attuale, nel senso che presenta tutte le soluzioni necessarie al pratico impiego, entrando nella normale produzione. La sua linea ha trovato da un lato importanti semplificazioni e dall'altro una serie di elementi nuovi che ne tormentano tutto l'insieme, con una presa tipo Naca laterale ed altre prese più vistose posteriormente, dietro all'abitacolo. E' un modello da osservare attentamente, non tanto per le sue soluzioni stilistiche, che sono in linea con i tempi che viviamo, quanto per i nuovi sistemi di apertura delle portiere dall'alto, le nuove finestrate e gli originali gruppi ottici per la retrovisione. Degli altri carrozzieri italiani, saranno presenti anche CORIASCO e ORSA per la prima volta, accanto a FRUA, MICHELOTTI, MORETTI e ZAGATO.

Per quanto riguarda la GHIA, divenuta interamente Ford dal dicembre scorso, la carrozzeria torinese la cui denominazione è ora «Ghia Operation» e comprende anche la Vignale ed il centro studi e progettazione Ford di Bruino, si presenta a Ginevra con un prototipo di gran lusso basato sulla Ford Granada 3 litri, che è stato chiamato «Ghia Mark I». L'obiettivo è quello di unire la tradizione della linea italiana ad una meccanica ormai sperimentata. La Ghia Operation porterà a Ginevra anche la

Cilindrata 1290 cm³, potenza 75 CV (DIN), velocità oltre 170 km/h

FIAT

Fiat X1/9

La prima sportiva italiana di serie con

motore centrale





A destra, la Lancia Beta nella nuova versione unificata 1600-1800, identiche esteriormente. La 1400 ha la calandra nera



Ha un volto definitivo il tris delle nuove berline LANCIA

In medio stat virtus BETA

modello	trazione	N° cilindri	cilindrata cmc.	N° marce	potenza CV	max giri/min.	coppia mkg	max giri/min.	rapporto di compressione	velocità max.	0-100 km/h secondi	km. da fermo secondi	consumo litri 100 km.	peso in ordine di marcia kg.	bagagliaio dmc.	prezzi listino lire	dotazioni di serie	optionals
BETA 1400	ant.	4	1438	5	90 DIN	6000	11,8 DIN	3800	8,9	165	13	34,5	8,7	1075	500	2.050.000	18	2
BETA 1600	ant.	4	1592	5	100 DIN	6000	13,1 DIN	3000	8,9	170	11,4	33	9	1085	500	2.300.000	22	—
BETA 1800	ant.	4	1756	5	110 DIN	6000	14,7 DIN	3000	8,9	175	10,5	31,8	8,9	1095	500	2.400.000	22	—

DALL'INVIATO

TORINO - Due sono le caratteristiche che abbiamo sempre desiderato in una vettura di buon livello e bella completezza, da oltre 160 km orari di velocità massima: una quinta di 0,8 e una presa diretta con questo rapporto. La prima come condizione ottima, per il miglior impiego autostradale nel traffico d'oggi; la seconda, confessiamo, per una pignoleria non sempre giustificata, visti gli eccellenti ingranaggi attualmente impiegati. Perciò, se su quest'ultimo punto non è giustificato insistere, non essendovi più ingranaggi da quinta sottodimen-

mo subito rilevare. Così, al momento di effettuare una nuova prova su strada dei tre modelli 1400, 1600 e 1800 della nuova vettura, ora che tutte le sue caratteristiche sono ben definite, con una serie di piccole aggiunte, e adesso che la loro produzione sta entrando a pieno ritmo alla Lancia, cominciamo da questo importante aspetto funzionale. Tanto più che della «Beta» conosciamo già, dalle prime descrizioni e dalle prime prove compiute nei mesi scorsi, le eccellenti caratteristiche d'insieme, l'ottimo motore e la sua bella utilizzazione. Allora, la prima condizione che ci interessa è questa: tutt'e tre

4. velocità 80,29%
5. velocità 100,00%

Quindi, risultano rapporti finali via via più lunghi al crescere delle cilindrata, rispettivamente di 4,461, 4,214 e 4,071, a cui si aggiunge la gomma di 175-14 per 1600 e 1800, gomma della nuova serie 70, e di 155-14 per la 1400. Ora, le macchine da noi provate montavano i pneumatici Pirelli, il classico Cinturato SR per la versione minore ed il nuovo CN 54, appunto della serie 70, di cui abbiamo scoperto caratteristiche di vera eccellenza, soprattutto per rigidità di deriva e dolcezza di smorzamento laterale, appena iscritti in curva.

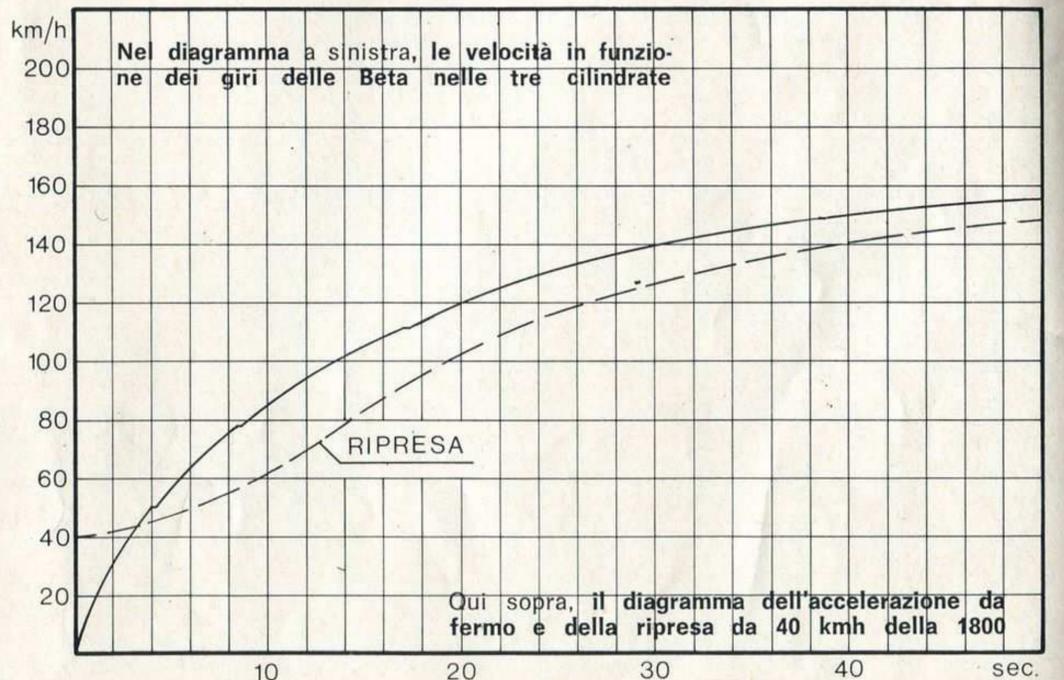
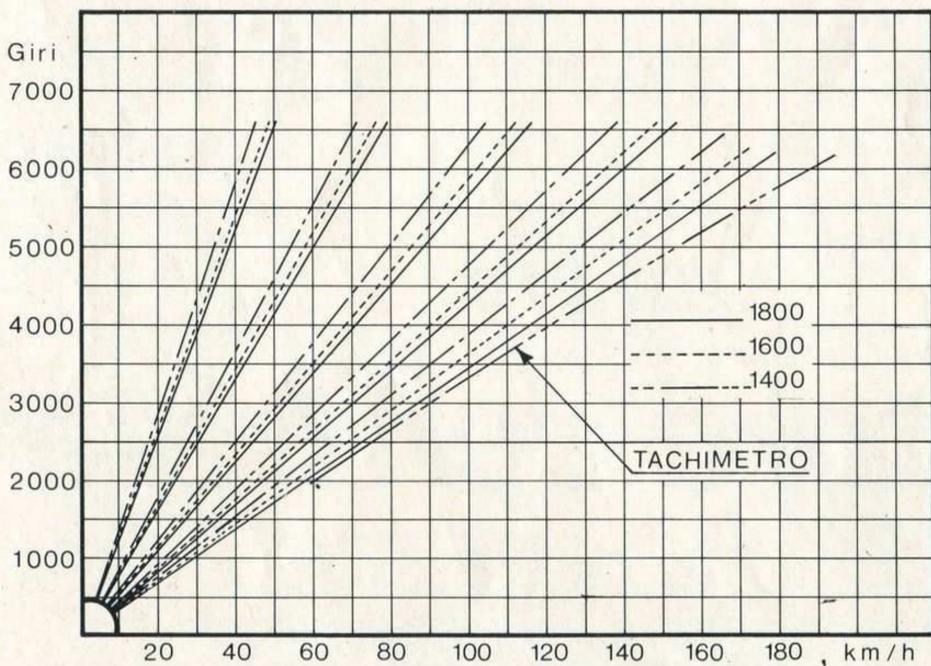
Comunque, stando a questi

non vanno mai d'accordo neppure nelle migliori costruzioni. Il risultato in chilometri/ora ogni 1000 giri è questo, per i tre modelli:

«BETA» 1800 29,078 kmh
«BETA» 1600 28,091 kmh
«BETA» 1400 26,172 kmh

Tutt'e tre questi motori, sappiamo, hanno un punto di massima potenza a 6.000 giri; ma la curva è molto appiattita alla sommità e ci si può spingere tranquillamente a regimi effettivi, ripetiamo effettivi, giacché il contagiri indica circa 300 giri in più a fondo scala, di 6.600 giri. Del resto, la stessa Casa indica le velocità massime alle varie marce a 6.400 giri, quinta esclusa; nel

Quanto alle velocità massime, in quinta abbiamo toccato i 179,5 kmh effettivi con la versione 1800 a 6.200 giri, leggendo sugli strumenti 6.500 giri e 195 kmh; i limiti massimi raggiunti con gli altri due modelli inferiori sono stati rispettivamente di 172,3 e di 166,5 kmh. In queste condizioni, le velocità massime reali riescono in ogni caso superiori a quelle dichiarate dal costruttore (nell'ordine: 175, 170 e 165 kmh), ciò anche a causa della prova effettuata con il solo guidatore a bordo; ed i valori raggiunti, in funzione delle potenze installate, parlano di buone caratteristiche aerodina-



sionati (ma è stata proprio la Lancia l'unica marca a darci questa soddisfazione d'una quinta con rapporto 1:1, nei coupé «Fulvia»), sul distanziamento delle marce, con queste condizioni di caratteristiche funzionali, troviamo sacrosanto insistere. E quando lo troviamo realizzato, come nella nuova serie «Beta» della Lancia, lo faccia-

i modelli dispongono d'uno stesso cambio, variandosi le coppie coniche e le dimensioni dei pneumatici, nella differenziazione delle velocità, fra 1400, 1600 e 1800. Così, per tutt'e tre i modelli si hanno gli stessi distanziamenti percentuali:

1. velocità 26,42%
2. velocità 41,38%
3. velocità 60,77%

pneumatici, dobbiamo ritoccare un po' le velocità a 1.000 giri in quinta dichiarate dalla Lancia, velocità che abbiamo potuto riprovare sulla base del chilometro, predisposta sulla Torino-Ivrea, sia pure con cronometraccio manuale e non a mezzo di fotocellule, e da una rapida taratura del tachimetro e del contagiri, strumenti che al giorno d'oggi

nostro caso, con le gomme Pirelli abbiamo valori solo leggermente ridotti e ne facciamo la valutazione a 6.600 giri:

niche, date le sezioni in gioco. Certo, non sono caratteri da lasciare l'intenditore a bocca aperta; ma sono certamente migliori,

	1. vel. kmh	2. vel. kmh	3. vel. kmh	4. vel. kmh
«BETA» 1800	50,721	79,429	116,638	154,100
«BETA» 1600	48,999	76,733	112,680	148,871
«BETA» 1400	45,652	71,492	104,983	138,702



Com'è migliorata la pre-serie

preserie	attuale produzione
1400 - 1600 - 1800	1400
paraurti con guarnizione in vipla	paraurti con guarnizioni in gomma
moquette bouclé	moquette rasata
ruota di scorta senza fodera	ruota di scorta ricoperta con fodera in tessuto plastificato vinilico
parti laterali del baule non foderate	parti laterali del baule ricoperte in plastica rigida
pomello della leva del cambio di piccole dimensioni	pomello della leva del cambio di più facile e comoda impugnatura
	sedili posteriori di nuovo disegno (più avvolgenti)



Gli interni delle nuove Beta, a sinistra la 1600-1800, a destra la 1400. I rivestimenti sono diversi, i sedili più avvolgenti

optionals	optionals
non previsto	ruote in lega leggera e pneumatici 175/70 SR 14"
non previsto	regolazione automatica dell'assetto dei fari
1600 LX - 1800 LX	1600 - 1800
calandra: per 1600 LX 7 bacchette cromate per 1800 LX 3 bacchette cromate	calandra della 1600 LX su ambedue le versioni
mobiletto centrale completamente in plastica	tappetino in moquette per il mobiletto centrale
leva del cambio senza cuffia	leva del cambio con cuffia in tessuto plastificato vinilico
targhetta con indicazione della posizione marce sul piano del mobiletto centrale	targhetta con indicazione della posizione marce sul frontale del mobiletto centrale
pomello della leva del cambio di piccole dimensioni	pomello della leva del cambio di più facile impugnatura
	sedili posteriori di nuovo disegno (più avvolgenti)
pannelli delle porte rivestiti in tessuto plastificato vinilico	pannelli delle porte rivestiti in panno vellutato con fasce superiore e inferiore in tessuto plastificato vinilico.

nella media, di quelli di molte berline di linea più convenzionale, cioè senza questo tipo di forma posteriore, che presenta vantaggi cospicui, quando è ben realizzata, favorendo grosse riduzioni delle resistenze indotte.

Proporzionalmente, potremmo dire che il modello globalmente meglio riuscito sia quello intermedio di 1600 cmc (come sempre in medio stat virtus) per la somma di caratteristiche, specie se rapportato ai valori economici d'impiego della vettura. Tant'è vero che le stesse richieste degli utenti (molto alto è già il numero delle prenotazioni, praticamente a scatola chiusa, proprio per l'importanza economica, hanno rivolto le proprie preferenze alla «Beta» 1600. E questa situazione è espressa anche dalle accelerazioni; sempre con cronometraccio manuale, abbiamo rilevato per la 1800 tempi di 17"4 sui 400 metri e di 32"1 sui 1000 metri, cioè 1÷2" in più di quello dichiarato dal costruttore, facendo meglio con la 1600, rispettivamente con 17"6 e 32"9, e con la 1400, segnando 18" netti e 34"3.

Nel primo caso ha influito un cambio di marcia certamente esagerato in terza, più che il limite che si tocca in quarta proprio alla fine della base del chilometro.

Nell'insieme, tutti gli ultimi ritocchi che definiscono questa se-

rie «Beta» sono di finitura, per cui anche l'efficienza dell'autoteleiaio e le altre caratteristiche funzionali sono quelle conosciute. La trazione anteriore, com'è nelle tradizioni della Lancia, può dirsi una delle migliori esistenti; e, con le geometrie delle sospensioni qui attuate, s'è avuto un miglioramento del ritorno dello sterzo, che si fa sentire anche nella riduzione degli sforzi sul volante. Ovviamente, bisogna sempre basare il giudizio sulle caratteristiche d'una berlina con questo altissimo grado di confortevolezza (e di rollio), oltre ad uno sterzo di quattro giri tra i due fine-corsa, per cui la guida più proficua richiede una conoscenza della trazione anteriore in generale ed un contenimento dei limiti, specie nelle curve a raggio più stretto. Personalmente, saremmo disposti a rinunciare a tanta dolcezza di sterzo a favore d'una demoltiplicazione leggermente più diretta; evidentemente però la maggioranza degli utenti non è disposta a sacrifici, seppur lievi, e richiede comodità crescenti, anche a prezzo non sempre conveniente.

Enrico Benzing

• La BETA DELLA LANCIA è la vettura meno conosciuta del mercato automobilistico italiano e ciò a causa degli scioperi che permettono l'uscita di sole cinque vetture al giorno dalle catene di montaggio, invece delle settantacinque previste.

ROMA - Le prime novità estere 1973 per il mercato italiano, sono due vetture GENERAL MOTORS estremamente lontane una dall'altra ma nello stesso tempo con qualche cosa che le accomuna sotto il profilo sportivo. La Commodore GS/E nata a un anno di distanza dalla GS, si presenta con un motore alimentato a iniezione elettronica con cilindrata leggermente maggiorata e con velocità massima attorno ai 200 orari; la Opel Rekord diesel

2100 completamente differente per prestazioni, che vanta però una discendenza sportiva. Infatti circa sette mesi orsono una Opel GT equipaggiata con lo stesso motore Diesel 2100, ha stabilito due nuovi records mondiali e 18 internazionali tra i quali quello del chilometro lanciato a 197 kmh e del km da fermo in 31" 7/10 (anche se in questa occasione il motore era stato dotato di un piccolo turbocompressore).

Le novità estere prime al traguardo italiano

La COMMODORE con spoiler



COMMODORE GS/E

nelle versioni berlina e coupé. L'esperienza di una vettura conosciuta come la GS, si prestava ad essere portata su una versione ancora più veloce e potente. Dal motore della GS di 2490 cc, con 130 CV a 5400 g/m, si è passati al motore della GS/E di 2784 cc, ad iniezione elettronica, 160 CV DIN sempre a 5400 giri. Come si vede due vetture simili nella concezione generale ma estremamente differenti nella parte motore e non certamente paragonabili fra esse. Infatti la GS che per esempio raggiunge da 0 a 100 kmh in 13", fa riscontro il GS/E che abbassa questo tempo a 9" e 3.

Il sistema ad iniezione, controllato tramite un calcolatore elettronico realizzato in collaborazione con la Bosch, consente maggiore elasticità del motore e un funzionamento che si potrebbe dire perfetto per l'esatto dosaggio del carburante in base alle specifiche e differenti esigenze del motore stesso in ogni condizione: a caldo, all'avviamento, a freddo, in ripresa, tutto a vantaggio del consumo che, per una vettura di questa classe, è particolarmente contenuto: litri 11,3 e 10,7 per 100 km. rispettivamente per la berlina e per il coupé.

Esternamente è facilmente riconoscibile dallo

«spoiler» anteriore montato in serie sotto la calandra. Pure di serie il servosterzo.

Provandola, tutto ci è piaciuto di questa macchina: assetto di guida, tenuta di strada, silenziosità e per noi che abbiamo percorso oltre 400 chilometri seduti sul sedile posteriore, anche il comfort. Comunque ripresa e velocità sono le doti migliori. La vettura provata disponeva di cambio meccanico a quattro rapporti, comunque a richiesta si può ottenere anche con cambio automatico (supplemento 222.000 lire IVA esclusa), ma in questo caso la velocità massima è inferiore, 192 kmh contro i 198 della GS/E cambio meccanico parlando della berlina e 195-200 kmh per il coupé.

Accessori interessanti: il differenziale autobloccante (59.000 lire), il parabrezza atermico con antenna radio incorporata, il tetto ricoperto in materiale vinilico (49.000), la verniciatura metallizzata (35.000), IVA esclusa.

I prezzi delle Commodore GS/E in Italia franco sede del concessionario sono:

GS/E berlina 4 porte	2.895.000
	+ IVA 18% 521.100 = 3.416.100
GS/E coupé	2.950.000
	+ IVA 18% 531.000 = 3.481.000

La REKORD senza candele

OPEL REKORD DIESEL

Rappresenta la vera novità in casa General Motors. Esteticamente la 2100 Diesel è uguale alla Rekord ad eccezione di un rigonfiamento sul cofano anteriore per le dimensioni d'ingombro del motore che è d'intera progettazione GM: 4 cilindri, 4 tempi, raffreddato ad acqua, 2067 cc (per 67 cc sul mercato italiano IVA 18% invece del 12%). Potenza 68 CV SAE o 60 CV DIN a 4400 g/m con coppia di 12 kgm a 2500 giri.

Come è intuibile, un motore che funziona senza ausilio delle candele di accensione ma a combustione interna basandosi sul rapporto di compressione (in questo caso dell'ordine di 22:1) e successiva autoaccensione, necessita l'impiego di materiali più robusti e leghe più costose. L'aria che aspira viene compressa a 700° e a questo punto viene iniettato il gasolio atomizzato che a contatto dell'aria surriscaldata si autoaccende. Senza entrare nel merito dello schema del motore Diesel della GM, della cosiddetta precamera, della



Sotto al titolo, la nuovissima Commodore GS/E versione coupé, con uno spoiler sotto al muso. Qui sopra, la Rekord 2100 diesel

turbolenza, del metodo per l'avviamento a freddo, diciamo solamente che ha molte analogie col motore sportivo quale per esempio l'albero motore che poggia su cinque supporti di banco come pure l'albero a cammes in testa che aziona direttamente le valvole con l'interposizione di un pattino di acciaio. Una particolarità del motore

Opel Diesel: per fermarlo non occorre un comando separato (come generalmente avviene per gli altri diesel), ma — come per un motore a benzina è sufficiente un giro di chiave. L'aspetto più interessante di una vettura diesel è senza dubbio dato dal

CONTINUA A PAGINA 47

Grazie corse!

● Nella « tavola rotonda » milanese organizzata dalla **GENERAL MOTORS** è stato comunicato che la casa americana ha già approvato **2.700 modifiche** alle auto di produzione sulla base dei risultati scaturiti dalle competizioni. E v'è chi dice che le corse sono inutili!

● Oltre a Jacky Ickx la **BMW 3,3** preparata da **SCHNITZER** potrà contare sul notissimo pilota francese **HENRI PESCAROLO** che farà coppia con **J. J. Jaussaud** per l'europeo turismo. Per la stessa manifestazione saranno anche in corsa **Bob Wollek** con **Walter Brun**.

● Una vettura **ALFASUD** guidata da **Giancarlo Baghetti** (chi si rivede!) e **Gianni Taroni** ha brillantemente resistito alla dura prova di un eccezionale test: una cavalcata da Milano a Calcutta, qualcosa come 15 mila km (media 1000 al giorno) sulle strade più impervie.



In attesa dell'avvento dei nuovi dettami tecnici relativi alle monoposto da G.P., questa « **GERTRUDE-SPECIAL** » ha « girato » a San Giovanni in Persiceto. La monaca non poteva essere che di... Monza

● Sotto la responsabilità tecnica di **Mike Parkes**, la **SCUDERIA FILIPINETTI** ha fatto sostenere ad alcuni dei suoi piloti alcuni tests sul circuito di Magny Cours. **Jean Ragnotti** ha lungamente provato con una **F. 3 Mortini-Holbay**, mentre **Patrick Duchamp** e **J. H. Hazard** si sono alternati alla guida di una **Fiat 128 coupé**.



● La « **Sunbekker** » è la prima roulotte europea con carrozzeria staccabile, il che rappresenta un grande vantaggio sia durante le vacanze e il tempo libero, sia nel campo delle applicazioni industriali. La carrozzeria viene staccata dal veicolo sollevandola mediante i cric incorporati, e poi facendola stabilmente poggiare sui propri supporti, dopodiché è possibile usare il solo veicolo come una normale auto. L'interno della roulotte può contenere una doppia cuccetta, nella parte anteriore che poggia sul tetto dei veicoli, mentre altre due cuccette possono essere ricavate dai due sedili della zona pranzo. L'arredo comprende inoltre un lavello in acciaio, fornello a gas, frigorifero, uno spazioso guardaroba e zona-servizi con doccia e rivestimento delle pareti in vinile impermeabile.

3 milioni di OPEL

● Negli stabilimenti di Bochum, dove la **OPEL** costruisce i suoi modelli Kadett, Ascona, Manta e GT è stata recentemente prodotta la « **TRIMILIONESIMA** » vettura. Nei dieci anni di esistenza di quella catena di montaggio, i collaudatori hanno coperto circa 26 milioni di km sulla pista di prova.

● L'**ISPettorato CIRCOLAZIONE E TRAFFICO** del ministero dei Lavori Pubblici ha messo a punto la prima carta geografica dei « punti neri » sulle strade e autostrade italiane.

● La berline **MONTEVERDI** costruita in Svizzera è stata assai migliorata nella sua tenuta di strada con l'aggiunta di una barra antirollio e di ammortizzatori regolabili, per cui ora può raggiungere velocità variabili dai 240 ai 260 kmh.

● La **CITROEN** ha ricevuto dalla Svezia un curioso ma significativo premio: quello che una giuria di consumatori decreta per la casa che nel corso dell'anno ha redatto il più chiaro libretto di manutenzione.

● L'**AUTOMOBILE CLUB DI PERUGIA** ha un nuovo direttore: si tratta del dott. **Francesco Vincenti**, da Taranto, di anni 39, dipendente **ACI** dal 1955, che sostituisce nell'incarico il bolognese avv. **Liliano Gamberini** destinato ad altro incarico.

● Si prospettano difficoltà di esportazione negli Stati Uniti per l'**ALFA ROMEO** e la **BRITISH LEYLAND** a meno che queste due fabbriche non riescano, entro il 1974 a produrre motori molto più « puliti ».

● Il motore rotante **Curtiss-Wright** sarà montato su un nuovo tipo di vettura che la **AMERICAN MOTORS** sta progettando di costruire.

ARRESTO oltre 130

● In **SVIZZERA** fanno sul serio per l'eccesso di velocità. E' previsto infatti l'arresto e il ritiro della patente per tutti gli automobilisti che superano su strada la media di 130 kmh. Su autostrada però non v'è limite di velocità.

● La nomina di **REYNOLD McDONALD** a presidente dell'**USAC** ha fatto piacere a molti sportivi americani che vedono così l'associazione allontanarsi dalla tutela di Indianapolis come succedeva quando presidente era **Charlie Brockman**.

● **26 DEPUTATI TEDESCHI**, euforicamente « toccati » dal clima carnevalesco, hanno presentato in parlamento un progetto per la costruzione di una **AUTOSTRADA A 14 CORSIE** sul Reno, da Basilea al mare. Sembra un scherzo, ma la pratica ha già iniziato il suo iter burocratico.

● Se non interverranno nuove proroghe i motorizzati italiani saranno costretti a pagare, dal 12 giugno prossimo, il 10,75% in più sul costo della loro assicurazione R.C. Gli assicuratori dicono che non si tratta di un aumento vero e proprio, ma il normalizzarsi della situazione, ovvero della perdita dello sconto concesso agli inizi della legge sull'assicurazione obbligatoria. Un bel discorso, senz'altro, ma resta la verità che il già tanto vessato automobilista dovrà ancora una volta mettere la mano in tasca ed estrarre danaro.

● Una nuova grande fonderia che copre una superficie di 30.000 metri quadrati è in corso di completamento a **Villers-Semeuse**. E' stata costruita per la **CITROEN** ed occuperà, all'inizio, 750 persone.

Scatola nera per tasse

● Una « **SCATOLA NERA** » della dimensione di un pacchetto di burro, è stata adottata dall'Ente nazionale per la sicurezza del traffico in Svezia. Servirà a calcolare settimanalmente la « fattura delle tasse » da pagarsi per la circolazione.

● La **CHRYSLER FRANCE** ha messo in commercio il « **CANGURO** » veicolo da trasporto leggero costruito su meccanica della **Simca 1100**. E' un veicolo ideale che occupa poco spazio, marcia alla velocità di 120 kmh, trasporta 490 kg di merce e costa, IVA compresa, 999 mila lire.

● « **LA MAREA DEL TRAFFICO** » è il titolo di un nuovo film della cineteca **BP** recentemente presentato agli esperti del settore automobilistico, alle autorità e ai giornalisti specializzati presso la **FAST** di Milano.

ROOTES americana

● La **CHRYSLER** ha comprato anche l'ultimo 12% delle azioni della **ROOTES**, ma negli accordi è previsto che almeno la metà dei dirigenti siano britannici. Con l'assorbimento della **Rootes** è restata in Inghilterra una sola grande Casa non americana.



● Ecco il primo veicolo del mondo azionato da un sistema di batterie allo zolfo di sodio. Si tratta di un veicolo del peso di circa 9 quintali, con variatore di coppie elettrico, che consente un ottimo rendimento ed una notevole economia di combustibile. La batteria che aziona il veicolo è sperimentale e consiste nella reazione elettrochimica fra sodio fuso e zolfo fuso; essa è così cinque volte più leggera dell'equivalente batteria in piombo e consente al veicolo una velocità di 160 km. su strada aperta.

● IL **SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE** di Helsinki, che si tiene ogni quattro anni, è stato inaugurato dal ministro **Pekka Tarjanne**. Il salone ha raccolto 90 espositori di 17 paesi tra i quali la **FIAT** che in Finlandia è al primo posto delle vendite con il 13% del totale.

● Un **DISPOSITIVO D'ARRESTO** per i motori diesel è stato messo a punto in Inghilterra: iniettando anidride carbonica entro il motore (a mezzo del filtro dell'aria) può arrestare lo stesso con tutta sicurezza.

La nuova OPEL

CONTINUA DA PAG. 45

basso consumo di nafta: 8,7 lt. per 100 km pari a km 11,5 per litro e la manutenzione che incide veramente in maniera minima.

L'abbiamo provata sui colli romani: bisogna sedersi al volante con uno spirito particolare e dimenticare inizialmente la guida di una vettura a benzina: è tutta un'altra cosa. Affondare il piede sull'acceleratore per ottenere più brillanti prestazioni, è controproducente perché è impossibile superare il modesto numero di giri oltre il quale il motore assolutamente non sale.

Conviene invece sfruttare la coppia molto bassa e cambiare spesso: se si dispone di cambio automatico non ci sono problemi. La velocità massima è dell'ordine dei 135/140 orari, molto vicina a quella di crociera. Non è rumorosa come potrebbe ritenersi: non sembra nemmeno un diesel. E' altrettanto confortevole della **Rekord** già conosciuta da tempo, perché è uguale in tutti i particolari. Può essere trasformata da una cinque a una sei posti grazie all'adozione del sedile in panca, con supplemento di 11.800 lire (solamente per la versione standard a quattro porte). Un parere sul prezzo lo può dare l'utente a seconda dell'uso che vorrà fare della vettura.

Tre le versioni e questi i prezzi in Italia franco sede concessionario:

Berlina 2 porte standard
L. 2.130.000 + 383.400 (IVA 18%) = L. 2.513.400

Berlina 4 porte standard
L. 2.225.000 + 400.500 (IVA 18%) = L. 2.625.500

Berlina 4 porte lusso
L. 2.330.000 + 419.400 (IVA 18%) = L. 2.749.400.

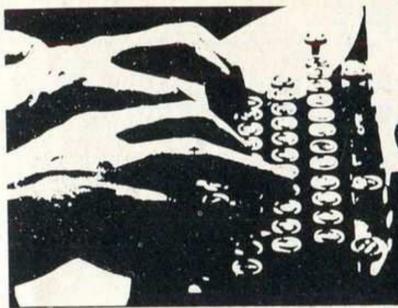
Alcuni accessori: antenna radio incorporata nel parabrezza atermico lire 35.400, servosterzo (la vettura diesel è più pesante di quella a benzina) lire 162.800, molle posteriori speciali per rimorchio (lire 2.300), cambio automatico L. 250.100, poggiatesta L. 29.500, tutti prezzi — in questo caso — IVA inclusa.

Importante sottolineare che la **General Motors Italia**, prima di immettere sul mercato questa vettura, ha fatto seguire, ai tecnici dei 156 concessionari e a quelli delle oltre 400 stazioni di servizio, corsi speciali di addestramento per poter garantire all'utente una capillare assistenza appunto anche nel campo Diesel.

Carlo Massagrande

● L'ex direttore generale della **Volkswagen**, dott. **KARL HAHN**, ha assunto recentemente la direzione delle fabbriche **CONTINENTAL** di Hannover. In seguito a questa nomina si parla insistentemente di una fusione fra le tre maggiori produttrici di gomma tedesche.

● Dal 9 AL 13 **MAGGIO** prossimo si terrà a Torino, nei padiglioni del Salone, la mostra **AUTO-MOTO '73**, rassegna di parti staccate ed accessori per vetture e motocicli.



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

Un GP che non ruota

Caro Autosprint, chi ti scrive è un appassionato di automobilismo molto deluso. Abito a Roma e quest'anno speravo che finalmente si giungesse alla giusta decisione di ruotare il Gran Premio d'Italia da Monza a Vallelunga e così vedere, finalmente e per la prima volta, una gara titolata di Formula 1.

Invece è saltata fuori la gara di 6 ore per il Mondiale Marche, una decisione secondo me azzardata, poiché non si dovrebbe fare una corsa così in un simile tracciato.

Ma quello che mi ha fatto più rabbia è che (come scritto su Autosprint n. 4) « questa 6 ore sarebbe solo un contentino per ritardare di un anno o per sempre la rotazione del GP d'Italia fra Monza e Vallelunga, formalmente richiesto dall'AC Roma ».

Cosa si può fare? Forse che piste come Montecarlo, Jarama, Nivelles non sono circa lunghe come Vallelunga?

Guglielmo Brunori - Roma

La contraddizione che emerge da queste considerazioni (pista adeguata alle Formula 1 e criticabile per una 6 ore) è solo apparente. Infatti, come purtroppo molti non hanno capito, la nostra critica alla 6 Ore di Vallelunga non deriva tanto dalla lunghezza (o la cortezza...) del tracciato, quanto dalla sua tortuosità e dalla coabitazione di vetture con tempi di percorrenza del giro grandement e diversi.

Cosa che, in una gara di Formula 1, è grandemente minimizzata dalla maggiore omogeneità di prestazioni fra migliore e peggiore. Se ci riferiamo al più recente Gran Premio mondiale, quello del Sud Africa, si vede come la differenza fra il primo ed il venticinquesimo tempo di qualificazione sia solo di 4". E' per questo che non ci sarebbe nulla da ridire su un eventuale Gran Premio iridato a Roma, corso fra l'altro da esperti professionisti, molto più breve di una 6 ore e senza necessità di « traffico » ai box per i rifornimenti.

Però, il GP d'Italia non « ruota ». E difficilmente ruoterà. Infatti, come appunto abbiamo già scritto, la 6 ore è arrivata come il cacio sui maccheroni a tacitare quanti, all'AC Roma, richiedevano a gran voce una gara mondiale che — nella mente di tutti — era proprio il Gran Premio.

L'AC capitolino si è ritrovato, invece, la gara che tutti sapete. In questo modo, le pressanti richieste sono state accontentate senza « toccare » Monza, e la staffetta è rimandata « sine die ».

CRONORITARDI

La classifica lumaca

Spett. Redazione, in riferimento al vostro articolo apparso su Autosprint n. 9 26/2-5/3 1973 pag. 25 e riguardante la manifestazione Trofeo Lancia D'Oro - V.A.R., questa Segreteria crede sia suo preciso dovere puntualizzare alcuni argomenti.

Nelle ultime tre righe dell'articolo si legge « peccato che per le classifiche definitive si sia dovuto attendere oltre il previsto ».

Permetteteci di precisare innanzitutto che non ci sembrano totalmente esatte le lodi sperticate che il vostro articolista rivolge sia nei confronti dell'organizzazione della parte automobilistica sia agli organizzatori della gara di sci. Teniamo quindi a far presente che il ritardo, per altro modesto, nella esposizione delle classifiche definitive non è stato imputabile a nostra poca solerzia, come l'articolo lascerebbe pensare, bensì a questi due fattori: la gara di sci a Recoaro Mille avrebbe dovuto iniziare, presumibilmente alle 12,30 mentre il primo concorrente è partito alle 13,40 dato che la pista era impegnata per una precedente gara di sci e l'accessibilità alla partenza con le attrezzature era limitata in quanto situata a metà pista, a ciò si aggiunge che i telefoni per il necessario collegamento tra partenza e arrivo non hanno potuto essere utilizzati in quanto non c'erano!!! Malgrado dagli organizzatori ci fossero stati assicurati.

A questo punto credo sia abbastanza chiaro che lo spostamento dell'orario di partenza di un'ora e dieci ha logicamente portato ad un ritardo nell'esposizione delle classifiche, che peraltro i cronometristi di questa segreteria, impegnati nel servizio di cronometraggio hanno, con molta solerzia cercato di contenere in limiti più che accettabili.

Oltre a tutto si aggiunga che il campo di gara distava circa 15 chilometri dal centro classifiche. Con quanto detto, non si vuol addossare colpa a chicchessia, ma semplicemente puntualizzare l'accaduto per difendere il buon nome di questa segreteria, nei cui riguardi il firmatario per sigla O.C. dell'articolo non tralascia occasione per lanciare le sue frecciate ironiche e velenose.

Antonio Benetti - Ferrara

Il signor Antonio Benetti, che probabilmente fa parte della Segreteria

MASSIMO CAPPELLI - Portici (Napoli) — Lo sconto per la 6 ore di Vallelunga l'abbiamo ottenuto, avrà visto il tagliando sul numero scorso. Quanto alla sua « validità », confidiamo nell'AC di Roma.

GILBERTO GIORDANI - Roma — Non abbiamo in vendita foto a colori, a parte quelle del « giro » Foto-shop. La consigliamo pertanto di rivolgersi ad una agenzia, come la Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna, telefono 27.45.43.

FRANCO MAGOGA - Monza (Milano) — La 500 miglia di Indianapolis del 1966 fu vinta da Graham Hill, con una Lola a motore Ford, che ebbe la meglio in un convulso finale su Jim Clark, naturalmente su Lotus-Ford, che in un primo tempo credeva di avere vinto. Può rivolgersi, per le informazioni supplementari che la interessano allo USAC, 4910 West 16th street, Speedway, Indiana (USA).

ANTONIO MATTINA - Merscheid (Germania Occ.) — Per i parafanghi in vetroresina si può rivolgere alla Filipinetti, via Ghiselli 7, 41043 Formigine (Modena) oppure a Trivellato, via Trissino 27-29, 36100 Vicenza.

MARCO GUNNELLA - Lecco (Como) — Un libro divulgativo sulla tecnica automobilistica da corsa, che abbia le qualità da te richieste non esiste, in quanto tutti sono scritti in maniera piuttosto « specializzata » e difficile oppure sono in inglese. Potresti scegliere comunque « Motori da corsa », di Enrico Benzing, edito dalla LEA. Per quanto riguarda i libri sui piloti, la scelta è più vasta. Ti proponiamo « Come diventare pilota da corsa », di Stirling Moss, oppure « Il vero pilota da corsa », di Baghetti e Barbieri. Ma non farti troppe illusioni, non troverai la « ricetta » infallibile... E poi, la patente si ha non prima di 18 anni, non ci sono novità in merito.

GIUSEPPE FRIGERIO - Monza (Milano) — Il problema principale, ed è sempre stato quello, è il riempimento. Infatti, quanto maggiore è la quantità di miscela aria-benzina che si riesce ad introdurre nel cilindro, tanto maggiore sarà la potenza. Inoltre, sorgono problemi all'aumentare dei giri ed alla corrispondente diminuzione dei « tempi » utili al riempimento. Pertanto, poiché la potenza è in funzione dei giri, si cerca di riuscire ad alimentare i motori anche a regimi molto alti, senza che la curva di potenza « cada » per mancanza di alimentazione. La sovralimentazione, cioè l'alimentazione forzata a pressione superiore a quella atmosferica, risolve questi problemi tipici dei motori aspirati. Pertanto, il miglior riempimento (dimensionamento dei condotti, diametri valvole, diagrammi di distribuzione) ed il miglior sfruttamento della carica esplosiva introdotta (quindi perfezionamento delle camere di scoppio) sono gli obiettivi principali di un progettista di motori da corsa.

GIANNI SANTANIELLO - Ospedaletto d'Alpinolo (Avellino) — Grazie per la sua offerta. Ne terremo conto in caso di necessità.

MAURIZIO FARINELLA - Pontelungo (Pistoia) — L'edizione '73 dell'annuario FIA contiene una parte tutta dedicata agli apprestamenti di sicurezza relativi ai circuiti. Vi consigliamo di acquistarne una copia (3.500 lire) presso la CSAI, via Solferino 32, Roma. Ed auguri per il vostro progetto.

NICOLA FERRARA - S. Felice a Cancellò (Caserta) — Non crediamo di poter far molto per lei, tranne segnalare il libro « Automatic Transmission », di R. F. Ansdale, che potrà richiedere alla Libreria dell'Automobile, galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

Desidererei un chiarimento riguardo al calendario del Trofeo di Formula Italia. Mentre nel « Calendario '73 » pubblicato in uno dei primi numeri era in programma una gara di F. Italia a Misano per il 12 agosto, nel calendario diffuso dalla CSAI e da voi pubblicato nel n. 6, la stessa gara era in programma il 12 agosto a Varano.

L'autodromo Santa Monica, però, da me interpellato telefonicamente, mi ha confermato che la gara del 12 agosto sarà a Misano.

E' semplicemente assurdo che non si possa programmare bene e con un certo anticipo una stagione di gare per colpa dei calendari stilati frettolosamente e continuamente corretti.

Giovanni Hoz - Milano

Frettolosamente stilati non diremmo, continuamente corretti neppure. Definiti in ritardo, questo sì. Quanto alla gara di Formula Italia in programma il 12 agosto, che tanto sta a cuore al nostro assiduo amico (ed ora, evidentemente, neo-pilota) milanese, non possiamo che consigliargli di attenersi, per questa e per altre date controverse, al calendario più recente ed ufficiale, cioè quello che ha visto su Autosprint n. 6 e sul Notiziario CSAI n. 3.

Quanto al parere di chi le ha risposto al telefono da Misano, può darsi che questi fosse ancora convinto che quella gara sarebbe stata effettuata al Santa Monica, mentre invece la CSAI (che organizza in proprio praticamente il Trofeo delle « sue » formule) l'aveva spostata a Varano Melegari.



MANIA 1969

Caro Autosprint, ti sarei molto grato se pubblicassi una fotografia della McLaren a trazione integrale, di cui ho sentito parlare più volte. Inoltre alcuni dati tecnici che mi interessano particolarmente

Gianni Arcieri - Roma

La stagione 1969 per le Formula 1, oltre che dagli alettoni, è stata caratterizzata dalla comparsa di un certo numero di illustri progetti riguardanti monoposto a quattro ruote motrici. Questa della trazione totale era ritenuta la strada giusta per un razionale sfruttamento della potenza a disposizione con i motori 3 litri, ma poi i vari progetti si dimostrarono troppo complessi e le prove non del tutto soddisfacenti, per cui vennero abbandonati.

Quello che durò più a lungo, e che fece più corse, era la Lotus a turbina, ma la stessa Lotus aveva progettato e costruito un 4RM con motore a pistoncini, siglata 63. Le

La McLaren integrale

altre furono la Cosworth, la Matra MS 84 e la McLaren M9A.

Quest'ultima progettata dallo svizzero Jo Marquart, aveva un telaio monoscocca composto da due travi unite da ordinate. Il motore Cosworth DFV trasmetteva il moto (era ruotato con il volano dalla parte del pilota) ad un cambio disegnato dalla McLaren e realizzato dalla Hewland, dal quale usciva un asse longitudinale che portava la potenza ai due differenziali posti sugli assali. Uno speciale differenziale centrale aveva la funzione di distribuire la percentuale di potenza ai due assi a seconda di valori prestabiliti. Le sospensioni ed i relativi portamozzoni erano molto simili davanti e dietro, ed i freni erano posti entrobordo sulle quattro ruote.

Passo 2413, carreggiata anteriore e posteriore 1598, peso 567 kg solo 12 kg in più della corrispondente M 7A a trazione tradizionale. Nella foto, Derek Bell al volante della M9A a Silverstone.

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

WALTER BRUSA - Bagnacavallo (Ravenna) — Colin Chapman è stato ascoltato dai giudici italiani in merito alla morte di Jochen Rindt a Monza nel '70 quale costruttore della vettura con cui l'austriaco ebbe l'incidente. La decorazione del casco di Giunti non aveva significati particolari, era un'aquila stilizzata. Sulle vetture Trans-Am (che sono poi vetture analoghe in molti aspetti alle Turismo gruppo 2 europee) e sui loro regolamenti pubblicheremo un servizio molto dettagliato. Quanto alla velocità, è probabile che in condizioni ideali con quella potenza a disposizione si riesca anche a superarla. Ma non con l'allestimento normale da corsa in circuito.

CLAUDIO LAZZINI - Sesto S. Giovanni (Milano) — La guida è in preparazione, e sarà una piacevole sorpresa. Essa apparirà presto, ad ogni modo molto prima della quarta prova, il G.P. di Spagna.

MARIO DE POLO - Belluno — Questo l'indirizzo della Marlboro-Europa: 1, Avenue de Tivoli, 1007 Losanna (Svizzera).

PAOLO TRINCHIERI - Roma — Bisogna distinguere fra gruppo 1 internazionale e gruppo 1 CSAI. I due regolamenti tecnici hanno qualche differenza sostanziale. Li può richiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Nelle gare di regolarità, che hanno solo classifiche assolute e non di categoria, può esservi il cronometrista ma uno può anche correre da solo, con il « bip » auricolare. Nei rallies, le protezioni per la coppa dell'olio sono essenziali.

MAURO ROSSI - Genova — I punti nelle nostre pagelle sono anche in funzione della vettura di cui ogni pilota dispone. Se per un attimo pensa a cosa fanno Regazzoni e a volte Beltoise con la BRM, non può non notare come Lauda non sia all'altezza dei suoi compagni. Naturalmente, si va progressivamente affinando, e lo dimostra la sua prestazione in Sud Africa. Dove, è ovvio, si è meritato tre punti.

FRANCO MONTROSIO - Monza (Milano) — Purtroppo, per le foto apparse sul numero speciale Autosprint '72 non è applicabile il servizio di fotoshop. Per quanto riguarda le gare a Monza, il calendario definitivo è quello pubblicato sul n. 9 di Autosprint.

IMELDA VEDOVA - Valdobbiadene (Treviso) — Questi gli indirizzi: Ronnie Peterson, 7 Westbourne House, Wheatlands, Heston, Middlesex, Inghilterra; Reine Wisell, La Roserie, 1095 Loutry, Svizzera. Se conosce l'inglese, è una lingua adatta.

LETTERA FIRMATA - Genova — Come forse avrà letto ripetutamente, Francesco Cerulli farà la stagione '73 con la AMS 2000, e non ci risulta abbia avuto contatti con Trivellato. Nulla sappiamo delle vicende private di Peterson, ma non è sposato, questo è certo. Per la circolazione in pista, provi a chiedere direttamente alla pista di Misano (0541 - 61.51.59).

MAURO CASINI - Ferrara — L'Automobile Club di Bologna (via Marconi 8) organizza un viaggio in treno speciale a Montecarlo in occasione del Gran Premio di Formula 1.

Sono un vostro amico jugoslavo, e vi sarei grato se vi fosse possibile mettere questo mio annuncio nella rubrica postale di Autosprint: « Raccolgo decalcomanie e stemmi di marche diverse di automobili e motociclette. Chi volesse vendermi, o scambiare con me i suoi esemplari può scrivermi. Parlo il tedesco e l'inglese. »

Alexander Buneta, Doza Djerdja 36,
21000 Novi Sad, Jugoslavia

F.I.C. di Ferrara, in quanto ne usa la carta intestata, riferendosi all'articolo relativo all'Autosprint Ferrara-Recoaro, ha ritenuto di attribuire al mio scritto intendimenti polemici, dei quali era invece completamente privo.

In nessuna parte di esso sono rivolti apprezzamenti all'operato dei cronometristi; è stato solo messo in rilievo il fatto che le classifiche definitive sono state presentate in ritardo. Non si può infatti chiamare classifica quel primo foglio consegnato con un elenco di nomi e di numeri che, purtroppo, gli organizzatori sono stati costretti a correggere in diversi punti, tanto che la premiazione è stata fatta in maniera diversa dalle risultanze degli elaborati dei cronometristi stessi.

La mia affermazione che le classifiche definitive erano state presentate oltre il previsto, rappresenta un benevolo eufemismo, in quanto queste sono state ufficialmente richieste dal direttore di gara in data 27 febbraio 1973 con lettera raccomandata — prot. 389/1-S — dell'Automobile Club di Ferrara e sono state consegnate solamente mercoledì 28 febbraio!! Quindi a 50 ore dal termine della gara.

Non intendo con questo dare spunto a polemiche o ulteriormente attivarne di esistenti; come nel mio articolo mi limitavo ad annotazioni puramente cronistiche, così faccio ora chiarendo con maggior esattezza i tempi di consegna delle classifiche definitive, che mi pare giustificino perfettamente l'espressione « attendere oltre il previsto. »

Onofrio Colabella

LA TRASFERTA

Casale dov'è

Caro Autosprint, domenica 18 si correrà a Casale. Sarà senz'altro una giornata interessante e piacevole, e molti appassionati come me si regheranno per la prima volta al neo-autodromo.

Sorge però subito un problema. Nonostante ci si dia da fare, non si trovano a Torino molte informazioni su come fare per giungere al circuito. Ecco le domande che si pongono: se si va in auto, quali strade bisogna percorrere? Andando in treno, c'è una stazione a Morano Po, e da lì ci

NUNZIO BRANDI - Pallavicino (Palermo) — Siamo onorati della fiducia che ripone nel nostro giudizio, ma non possiamo assolutamente esprimere un giudizio su quanto le è occorso. In primo luogo perché non abbiamo una rubrica di consulenza infortunistica, e poi perché non possiamo conoscere i termini della questione leggendo unicamente la sua pur accurata descrizione.

PIETRO SUSI - Pescara — Sinceramente, non aumenteremo la misura del pneumatico lasciando invariato il cerchione. Al massimo, si orienti su un pneumatico sempre da 165 ma della serie /70, ormai diffusi nei listini dei principali produttori.

CARLO LURASCHI - Bellinzona (Svizzera) — Come tante altre opinioni relative al GP al Computer, anche la sua ha dei lati estremamente validi. D'altra parte, — e lo abbiamo ripetutamente spiegato — la scelta dei piloti è quella ed è evidente che nel manifesto di Michael Turner siano loro ad essere raffigurati.

SANDRO LORENZUT - Medea (Gorizia) — Riteniamo che non sia mai troppo presto per richiedere i biglietti di un Gran Premio, ad ogni modo il « prato » dell'Osterreichring è molto spazioso e c'è posto per tutti. Per i nostri films, il prezzo è lo stesso per i soci e i non soci.

FRANCO FRANCHINI - Chiari (Brescia) — Caro amico, il fatto che una volta la sua critica ci abbia trovati in molti punti d'accordo con lei, non l'auto-ritizza ad esprimersi, ora, con la veemenza e l'acrimonia che usa nei confronti del nostro inviato. Stia calmo, e legga gli articoli fino in fondo e soprattutto non si limiti ad una sola corsa.

MARIO MUSSO - Firenze — Assieme alle veramente poco felici espressioni, nella sua lettera lei non si è dimenticato l'indirizzo falso, tanto per dare credibilità alle sciocchezze che scrive. Però, dato che per abitudine rispondiamo a tutti, abbiamo risposto anche a lei. Solo che la lettera ci è ritornata con l'indicazione « sconosciuto ». Se avrà la bontà di segnalarci il suo recapito esatto...

PIER CARLO RIVA - Torino — Questo è ancora uno sport nel quale (purtroppo, ma non vediamo soluzione) le proprie doti uno le deve dimostrare con le sue forze, tranne casi specialissimi e del tutto eccezionali. Non siamo in grado, quindi, di darle alcun aiuto.

GIORGIO BERTOLUCCI - Perugia — Sull'argomento che le sta a cuore le possiamo segnalare il recente libro di Roberto Bonetto « Rallye », edizioni Sperling & Kupfer. Se vuole, lo potrà ordinare alla nostra amministrazione.

ANTONIO MONGUZZI - Cesena (Forlì) — Per i colori, pensiamo lei possa restare sufficientemente aderente alla realtà regolandosi come segue: parte interna del musetto in rosso come la parte esterna; parte interna delle prese d'aria dei radiatori olio in nero; molle delle sospensioni nere color ferro. La levetta che ha notato era il dispositivo di estinzione esterno, e sulla vettura di Regazzoni c'era.

GIANNI TAPPI - Ravenna — Le chiediamo un po' di collaborazione, nel senso che la preghiamo di consultare questa rubrica ogni settimana, leggendo le varie risposte. Infatti, settimanalmente pubblichiamo una certa massa di indirizzi che possono essere utili anche a lei. Altrimenti, ci faccia delle richieste precise.

GIANNI MATTIONI - S. Casciano V. P. (Firenze) — Veda la lettera qui sopra.

sono dei servizi di collegamento con l'autodromo? Quali saranno, più o meno, gli orari delle gare?

Myki Bonaudo - Sant'Ambrogio (Torino)



L'autodromo di Morano Po, in effetti, soffre ancora un poco di « isolamento ». Non è facile arrivarci, sia perché la strada di accesso è poco più di un tratturo, per ora almeno, sia perché essendo in mezzo alla campagna non gode di una grande segnaletica stradale.

Arrivare a Morano Po, ad ogni modo, non è difficile. Il paese si trova a nord-ovest di Casale, ad otto chilometri di distanza lungo la statale 31 bis che attraverso Crescentino, Chivasso e Settimo porta poi a Torino. Venendo da Milano conviene fare la provinciale per Abbiategrasso, Vigevano, Mortara, Casale. Da Genova, l'autostrada fino a Tortona e poi Alessandria-Casale, da Bologna l'autostrada del Sole fino a Piacenza, quella per Torino fino ad Alessandria e poi Casale e Morano Po.

Una volta a Morano Po, o si domanda o si cercano le indicazioni che gli organizzatori hanno opportunamente piazzato. In ogni caso, crediamo sia meglio — potendo — recarsi a Morano Po in auto. Per quanto riguarda il treno, da Torino Porta Nuova vi sono vari convogli che fanno la linea Chivasso-Casale. Le possiamo consigliare il treno 243 che parte alle 7.37' ed arriva a Morano Po alle 9.06', oppure il 242 che parte alle 14.31' ed arriva a Morano Po alle 15.57'.



Abbasso il cuore evviva i furbi!

Caro Autosprint, martedì 27 febbraio la nostra « cara » RAI ha mandato in onda una trasmissione dal titolo « Abbasso-Evviva »; pensavo si trattasse della solita parodia di immagini calcistiche, ma dopo averci fatto ammirare i magnifici fatti di Caserta del '69, quando la squadra locale (di calcio, no?) venne espulsa dalla serie B per i disordini venutisi a creare, sul teleschermo sono apparse delle macchine da corsa.

Ci doveva essere sotto qualcosa, infatti le macchine erano abbastanza vecchiotte, alcune scene erano tratte da films di corse e a chiusura di questo bel quadro naturalmente i soliti incidenti con relativi voli e capriole, in aggiunta a quello in cui perse la vita Giunti.

Questo è dunque l'ultimo atto della repulsione verso lo sport dell'automobile che da anni la RAI-TV mostra di avere. Pochissime immagini, noia dei telecronisti, campagna denigratoria costante sono i mezzi con cui il nostro ente radiotelevisivo accontenta i suoi abbonati.

Eugenio Bartocchini - Perugia

Caro Autosprint, il 27 sera ho seguito con attenzione il programma televisivo « Abbasso-Evviva », che trattava della educazione (?) sportiva nel nostro paese. Ebbene, dopo la consueta apparizione dei divi del calcio, ecco apparire un'auto, la Ferrari di Scarfiotti durante la 1000 Km. di Monza del 1967, poi vengono riprese una 910 ed un'Alfa TZ.

Per finire sono stati inseriti alcuni spezzoni del film « Grand Prix », il tutto per incolpare l'automobilismo di incitare l'uomo alla velocità e di portarlo alla morte. Il mio orologio ha segnato 3'31": un ottimo tempo, con una media sostenutissima, la nostra RAI sarebbe partita in prima fila in un campionato di denigrazione spicciola dell'automobilismo agonistico.

Romano Brusini - Milano

Caro Autosprint, che la televisione italiana fosse contro lo sport dell'automobile è un fatto ormai chiaro a tutti, appassionati e no. Ma

Avete detto giusto, amici: un servizio insulso e stupido, ma soprattutto falso. Tanto falso che appena due giorni prima l'atto di generosità di Hailwood a Kyalami ha rinnovato il valore umano di questo sport. Ed è questa maniera deformata, « furbesca » di portare avanti gli argomenti quello che più indigna nelle ricorrenti sortite televisive contro l'automobilismo agonistico.

I responsabili del programma non hanno avuto neppure il pudore di qualificare la loro tesi preconcetta con elementi e dati di fatto reali e documentati con un minimo di serietà professionale. Si sono limitati, con una mancanza di fantasia sconcertante, a servirsi di brani di films per avallare una conclusione largamente scontata in partenza.

Un bell'esempio di « inchiesta televisiva », non c'è che dire. A parte il fatto che portare certi argomenti sul tappeto è un vero e proprio insulto all'intelligenza degli spettatori, non solo degli appassionati di sport motoristi-

la sua « santa crociata » contro l'automobilismo non si ferma all'ostracismo riguardo questo sport, ma continua con servizi e filmati che definirei infamanti per tutti coloro che amano e praticano questo meraviglioso sport.

Tutti ricordano l'edificante trasmissione « Quel giorno a Le Mans », nella quale erano inserite immagini tratte da films dove gli incidenti si sprecavano. Poi, un altro atto della « crociata »: ieri sera, nel programma « Abbasso Evviva » dove si discuteva — almeno secondo loro — della sportività degli italiani, un prof., non si sa di che cosa, parlando di sport automobilistico, ha paragonato, con immanicabile fantasia, coloro che assistono alle gare o che sono soltanto appassionati di questo sport all'antica folla pagana che si recava al circo per assistere a carneficine o a spettacoli cruenti.

E, al colmo, affermava che la folla decada decada un pilota solo perché questi è prudente in gara.

Giancarlo Ferioli - Bari

Ho assistito purtroppo alla trasmissione televisiva « Abbasso, Evviva ». Dico purtroppo perché l'ho interpretata come un'offesa fatta a me e a tutti gli sportivi delle auto e delle moto.

Ma è possibile che si debbano far vedere dei servizi così stupidi, falsi e pieni di retorica? E' possibile che sull'affermazione di un professore secondo il quale il pubblico va alle corse per assistere al « rito della morte » si possa imbastire un servizio (con riprese vere dell'età della pietra) nel quale i piloti sono presentati come aspiranti suicidi che cercano la morte per far divertire un pubblico di sadici?

A che scopo presentare i piloti come degli psicopatici, quando invece appare perfettamente giustificato negli altri sport affrontare gli avversari con grinta e determinazione per conquistare la vittoria?

Perché negare, travisandolo, il valore dell'audacia che è stata sempre esaltata come una delle componenti positive dell'uomo?

Luigi Pedretti - Roma

ci sarebbe come fare un servizio sul problema indiano negli USA mostrando scene di films di cow-boys.

Ad ogni modo, non sarà certo questo l'ultimo esempio di faciloneria televisiva

nei riguardi dell'automobilismo sportivo. Relativamente poi a quella puntata di « Abbasso Evviva », ci saremmo stupiti del contrario, considerando gli animatori del servizio.

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



scatola di montaggio al favoloso prezzo di L. 352.000 anziché L. 440.000

per risposta inviare L. 200 in francobolli

**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semestr. lire 5.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA Ps. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA - Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzelle 11, WIEN - Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgeade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASSUNCIÓN; Portogallo: ALBERTO AR-MANDO FERRETTI, Rua Rodrigues de Faria, 135 - S.E. LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIF-FUSION S.A., 12 Quai Antoine - ter 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 MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WEN-NERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-vaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Sviz-zeria: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogel-strasse 34, BASEL; MELISA, Via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDA-DORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Cal-le Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40-654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accreditamento Diffusione

**AUTO
SPRINT****MARKET****I nostri MANIFESTI**

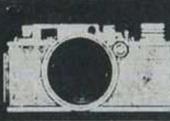
(vedi scheda per ordinazione, sotto) (a scelta) lire 1.000.

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

● 2 manifesti plastificati,

RACCOGLITOREper AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT-meseL. 1.500
(soci Club L. 1.200)

(se versate i soldi in anticipo eviterete addebiti di spese)

**FOTO
SHOP**

Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutte disponibili: e ci scusiamo fin da ora per quelle — poche — che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro
supplemento filmato

1 films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in super 8

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 Pritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO
SPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

 LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:

 Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCH - ALFA ROMEO 8V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Aires 1972 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Lungometraggi:

Super 8
mutoLa RABBIA DEL 312 P LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

 versamento sul c/c postale o vaglia accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____

CAP _____

Città _____

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato

● Il « M. O. GIOVANNI DENARO », prototipo di un gruppo di guardacoste veloci commissionati per il corpo della Guardia di Finanza, è stato consegnato il 21 febbraio a Gaeta con una solenne cerimonia svoltasi presso i Cantieri navali Italcraft, alla presenza di altissime autorità di governo e locali.

Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT**Un furgone
adatto anche
per i «teams»**

● Due nuovi furgoni che potranno costituire l'ideale mezzo di trasporto per piccole vetture da competizione o per materiale ricambi e officina volante, sono stati introdotti sul mercato italiano dalla FIAT a complemento della sua gamma di vei-

coli per trasporto leggero. Il 50 NC e l'80 NC, equipaggiati da motori Diesel che permettono una velocità massima dell'ordine di 100 kmh., sono prodotti in dieci versioni ciascuna delle quali si presta a due diverse altezze interne.

**Acquistata dagli americani
anche la NOVA pistoni**● La EATON Corporation di Cleveland (Ohio) ha acquisito la maggioranza in due aziende, la Fonderies Manil S.A. di Parigi e la Nova-Werke Zuerich S.p.A. di Milano. La Nova-Werke, con stabilimenti a Desenzano del Garda, è specializzata nella produzione di pistoni, canne e segmenti per motori. I suoi prodotti, noti sotto la marca Nova, sono venduti in Italia e all'estero per primo equipaggiamento alle case automobilistiche e sul mercato dei ricambi. Tra la sede di Milano, gli stabilimenti di Desenzano e le filiali commerciali nelle principali città italiane, la Nova-Werke conta 650 dipendenti.
La Fonderies Manil è una delle maggiori fonderie francesi, specializ-

zata nel procedimento di fonderia in conchiglia. Lo stabilimento, che occupa 800 persone, si trova a Vivier-au-Court (Ardennes); le principali produzioni sono fusioni di particolari per freni, motori, compressori, ecc. a destinazione dell'industria automobilistica e degli elettrodomestici. Le vendite della Fonderies Manil sono state nel 1972 pari a 7 miliardi di lire. Manil era una licenziataria Eaton dal 1961. Le due aziende dipenderanno dalla sede torinese della Eaton Corporation - Gruppo Produzioni per Autoveicoli ed Elettrodomestici - Europa. Nel 1972 le vendite totali del gruppo sono state pari a 1 miliardo e 250 milioni di dollari (cioè oltre 700 miliardi di lire italiane).

La cugina del dune-buggy

● L'AUTOZODIACO di Bologna, industria leader nel settore europeo dei dune-buggies, ha sviluppato un nuovo settore destinato alla costruzione di motociclette per «fuoristrada». Il suo primo modello, la MOTOZODIACO, è uscito in questi giorni sul mercato, e noi ve lo presentiamo nella fotografia, incontrando subito l'incondizionato favore degli appassionati fuoristradisti per il suo styling

molto originale e per la robustezza di tutto il complesso. Il motoveicolo verrà fornito in due versioni, una con motore JLO a due tempi, 227 cc di cilindrata, potenza 18 cavalli, avviamento elettrico con dispositivo supplementare di avviamento a strappo. Velocità 100 kmh. La seconda versione avrà invece un motore JLO da 340 cc potenza 28 cavalli, bicilindrico, velocità 136 kmh.



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 CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS - Giorgio PIANTA - Tim SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Domenico Bruschi (S. Marino) - Lino Ceccarelli (Roma) - Giancarlo Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - 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 Vigilani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzalez Canomanuel - 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) - André Roze - 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 - Gerlad Schmitt.

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Riccardo Carafa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Claudio Porrozi - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccato - Francesco Santuccione.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Cevenini - Coppini - D.P.P.I. - Falletti - Ferrari Nasalvi - Giuliani - Hruby - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra - Giorgi.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner - Maximilian Capa - Cork - Enrico Fumia - Giuliano Orzali - 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**

Con lo scatto dell'IVA siamo costretti a ritoccare leggermente queste TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole L. 3.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 200. 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 695 GR. 2** pronta corse per cambio categoria vengo o permutato con 500 L o F. Carburatori e collettore da 40, sedile Fusina, pompa elettrica, roll-bar, velocissima. RIMINI - Tel. 55.236 - L. 650.000.

ABARTH 695 SS assetto corsa, vincitrice assoluta Autotorneo 1972, perfetta. Telefonare: 02/80.60.57 ore 13.30-14.30.

ALFA ROMEO

● **ALFA GTA JUNIOR** 1970, Autodelta, aggiornata 1972, perfette condizioni, prezzo da convenirsi - Telefonare 015/28.766 - 35.10.10 Biella.

GTA originale - Autodelta senza motore, assetto 13, perfetto. Aggiornato '72 - Telefonare: 0521/34.757. L. 950.000.

ALPINE

● **ALPINE 1600** maggio '71 gr. 3 perfetta, 18.000 km., originali - Telefonare ore pasti: 0444/42.629.

BMW

BMW 2.8 '71, amaranto, tetto apribile, vetri catacolor km. 40 mila, bellissima. NINO MARTELLI - P.zza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 39.79.88.

● **BMW 2002** 5 marce, '71, perfettissima. Telefonare: ROSSI & BORDONETTI - Laveno (Va) - Tel. 0332/67.447 - L. 2.200.000.

DINO

DINO FERRARI 2400 bronzo metallizzato, dicembre 1970, km. 20.000. Telefonare ore pasti: 0323/43.367 - L. 4.200.000.

FIAT

● **FIAT 124 SPIDER 1600** ex-ufficiale Fiat-rally Gr. 4, maggio '71, cambio Colotti, differenziale autobloccante Colotti, accessoriatissima rally, perfetta, acquistata dicembre '72 ha corso Montecarlo '73 - Telefonare: AMEDEO GERBINO - Torino - Tel. 58.30.46.

FIAT 128 RALLY '72 bellissima, acc. elettronica cerchi in lega, fendi nebbia Cibie, cinture, radio, estintore, motore perfetto. 24.000 km. reali, Telefonare ore ufficio: 051/43.57.69.

Coppe olio speciali maggiorate in lega leggera per Fiat 500, 128 tutti i tipi

CAMILLO ALQUATI

via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori ricambisti e carburatori



JAGUAR



JAGUAR MK2 nero, ottime condizioni, interno cuoio, overdrive, radio, ruote raggi. Telefonare: BOLOGNA 39.29.33 - L. 850.000.

LAMBORGHINI

MIURA S nera, '70, perfettissima. Telefonare: ROSSI & BORDONETTI - Laveno (Va) - Tel. 0332/67.447 - L. 5.700.000.

LANCIA

FULVIA 1,3 S COUPE '72, rosso corse, km. 20.000, splendida - NINO MARTELLI - P.zza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 39.79.00.

PORSCHE CARRERA RS 2,7 nuovo modello, bianco int. nero, cerchi e scritta azzurrati, nuovo, pronta consegna.

PORSCHE CARRERA RS 2,7 idem, nero int. nero, nuovo, pronta consegna. NINO MARTELLI - P.zza T. Trieste, 2 - Tel. 34.26.00 - BOLOGNA.

PORSCHE S 90 carrozzeria, gomme, tappezzeria, meccanica, 116.000 km. Blaupunkt - L.830.000.

PORSCHE 911 '66, aragosta. Telefonare: ROSSI & BORDONETTI - Laveno (Va) - Tel. 0332/67.447. L. 1.600.000

MONOPOSTO



PRAT F. 850 pronta corse, telaio conforme alla F. Ford. Trattabile. Telefonare: 051/84.58.09.

ESSE

particolari auto corsa, realizzazioni specifiche per competizioni • parti meccaniche elaborate • accessori • roll bars • anelli rimorchio ecc...

Ascoli Piceno
C.P. 59
tel. 0736/62455

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vengo. MILANO - Tel. 30.68.68.

LOLA

● **LOLA T 290** '72 garantita una sola gara, con 1-2 motori, serie rapporti, gomme bagnato-asciutto. Officina TRIVELLATO - VICENZA - Tel. 0444/22.724.

MG



MGA 1600 rossa 1961, motore carrozzeria ottime condizioni. ANCARANI c/o Motelagip. Ingresso Autosole - MILANO - Tel. 02/51.29.41.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 2200 1971, colore nero, vetri elettrici, antenna elettrica, catacolor, autobloccante, sedili Recaro, ammortizzatori Koni regolabili esternamente. Spoiler. Quotazioni Quattroruote - FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Brignole - Novi Ligure (AL) - Tel. 0143/76.737 uff., 0143/22.84 ab.

F. MONZA REPETTO pronta corse, estintore, ruote scorta. Telefonare 02/34.06.04 ore pasti (Angelo).

F. MONZA L.A.B. competitiva, ottimi piazzamenti '72.

F. 850 Pronta corse, vero affare. Off. DARIO REGGIANI - Osnago - Tel. 039/58.343.

FORMULA MONZA L.A.B. maggio 1971. blu-arancio, unica stagione di gare vendesi. Vera occasione. SERGIO RAVAGLIA - MILANO - Tel. 34.68.68.

TECNO PIROLA F. FORD 1972, pronta corse. ARRIGONI & DE ANGELIS - Via Lecco 170 - Monza - Tel. 039/31.601.

F. FORD DE SANCTIS motore Novamotor appena revisionato con o senza carrello. Prezzo trattabilissimo. BORGHI (FE) - Tel. 0532/50.030.

F. 850 BIREL ottimo stato aggiornatissimo, motore Biraghi aggiornato '73, cambio Colotti rapporti. Prezzo da convenirsi. Telefonare ore pasti 02/6887463.

MOTO



KAWASAKI 900 Z1 SUPER 4 nuova pronta consegna.

KAWASAKI 500 H1D ELECTRONIC nuova, pronta consegna.

KAWASAKI 750 nuova, pronta consegna. VIAUTO - Viale Masini 18 - BOLOGNA - Tel. 35.29.38.

KAWASAKI 750 '72, azzurro, km. 4.000, perfetta.

BSA 650 sett. '72, bleu, km. 3.000 splendida. NINO MARTELLI - P.zza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 342.600.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE E CAMBIO Alfa Romeo 1750 cc. km. 20.000 - Telefonare dalle ore 20-21 al 059/35.04.22 Modena.

ROLL-BAR interamente smontabile conforme norme CSI '73 - Estintore a polvere con supporto a gabbia. Pulegge dentate e cinghia positiva per collegamento motore - dinamo per Fiat 500 e derivate, in lega leggera equilibrate. EMILIO GIAMMIRO - Via Orlando, 42 - Ascoli Piceno - Tel. 65.083.

TELAIO CHEVRON F. 3, B 17 come nuovo, cambio Hewland, 5 marce, autobloccante. Telefonare: MILANO, 5464191.

MOTORE F. 3 NOVAMOTOR 1972, revisionato di nuovo. Telefonare: 0542/30.348.

MOTORE LOTUS-CORTINA Twin Cam iniezione, revisionato. Telefonare: BOLOGNA 051/47.59.73 ore pasti. L. 400.000.

5 CERCHI in lega Cromodora 6x13" attacco Fiat. Telefonare 02/25.71.641 ore pasti. L. 50.000.

ELABORAZIONE «MONZA» per Fiat 500. SPORTAUTO - Torino - Via Nizza, 141 - Tel. 69.35.25. L. 35.000.

SPOILER per Porsche spoiler cofano posteriore vetroresina nuovo non verniciato. ENZO VERGARA - Via Suarez, 19 Napoli - L. 45.000.

VARIE

AUTOMODELLI 1/43 collezione, molte marche vengo. FABRIZIO BRUNETTI - V.le Parioli, 98 - 00197 ROMA - Tel. 06/87.49.14.

CANOTTO MIRAGE 3 con accessori, 33 HP Johnson, garanzia. Telefonare: ROSSI & BORDONETTI Laveno (Va) - Tel. 0332/67.447. L. 870.000.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



LAMBORGHINI

LAMBORGHINI URRACO 3 mesi, 2000 Km. piena garanzia, rivestimento pelle, vengo o permutato con Porsche Carrera RS. SERGIO PODDA - Gruppo Industriale Comint - Via Villa della Regina, 12 - 10131 Torino - Tel. 87.86.46-87.35.72 - L. 6.950.000.

MG

MG TA 1292 anno 1938 motore nuovo garantito Breda, o permutato con Porsche Carrera RS. SERGIO PODDA - Gruppo Industriale Comint - Via Villa della Regina, 12 - 10131 Torino - Tel. 87.86.46-87.35.72 - L. 2.450.000.

VARIE

AUTOSPRINT N. 45/69 cedendo in cambio più numeri. Essi sono: Anno 1970: dal n. 8 al n. 10 e dal n. 17 al n. 26, dal n. 37 al n. 39 e dal n. 43 al 51/52. Anno 1971: dal n. 1 al 29 e dal n. 33 al 52. Anno 1972: dal n. 1 al n. 29 e il n. 50. Scrivere: BERSANETTI AUGUSTO - Fermo Posta - 20017 RHO (MI).

● = vetture sportive.