

Ambiziosi i programmi della TORINO CORSE (grazie a RIVETTD)

ABARTH OSELLA 2000 per TRUFFO

TORINO - A forza di ripetere le stesse cose si rischia di essere noiosi, ma noi ci facciamo coraggio e ricorriamo al Leopardi che dice essere un non spregevole sentimento umano. Scherzi a parte, eccoci ancora a battere sul medesimo chiodo: lo sport automobilistico ed i giovani. Si tratta di due termini che si fondono l'uno con l'altro, perché lo sport automobilistico è giovinezza ed i giovani sono gli amanti dello sport automobilistico. Al riguardo bisogna essere ben chiari, poiché qualche dubbio ancora sfiora qualche mente, tanto da porre in discussione la passione per lo sport delle quattro ruote da parte dei nostri giovani o, per dir meglio l'attrazione che lo sport automobilistico esercita su di loro. In un'epoca, come quella in cui viviamo, ove la contestazione dilaga non soltanto tra gli elementi altrettanto vivaci ma pure negli ambienti più conservatori, poter assistere ad una riunione come quella a cui ci è stato possibile intervenire — la riunione di domenica 23 presso la scuderia Torino Corse avvenuta in occasione della presenza a Torino del pilota francese Dennis Rua tesserato della scuderia torinese — ci è parso un fatto eccezionale e straordinario. Ma pensandoci adesso mentre scriviamo queste note e dopo aver riletto gli appunti della nostra conversazione con il segretario del sodalizio Peano il fatto, invece, ci è apparso più che logico e naturale.

La TORINO CORSE com'è noto è una associazione di appassionati dello sport automobilistico. E cioè di persone che hanno scelto liberamente lo sport che più appariva idoneo ai loro gusti e alle loro esigenze. Giovani che si sono uniti con lo scopo non soltanto di ottenere qualche possibile agevolazione ma anche e soprattutto per svolgere una intensa attività agonistica.

Con 20 vittorie assolute, 70 primi di classe, un centinaio di posti d'onore, un titolo di campione spagnolo della montagna «Federacion de Centro» con Ottero 1., un secondo assoluto nel campionato italiano montagna G.T. con Guido Fossati, 513 presenze-gare di cui 81 all'estero la Torino Corse ha chiuso praticamente la stagione agonistica '73 (concluderanno definitivamente la stagione gli equipaggi Merlone-Leonetto e Druetto-Varese che parteciperanno al Rally Bandana sulla Costa d'Avorio). Nonostante questo bilancio maluscolo che supera del 40% quello già ottimo del 1972 la Scuderia continua a mantenere il suo stile che consiste nel vivere nell'ombra. Forte dell'adesione di oltre 150 soci e della collaborazione attiva di una cinquantina di piloti, tra i quali si annoverano nomi come quelli di Pione, Truffo, Varese, il vincitore dell'Euromontagna Jimmy Miusset, Pal-Joe, Anastasio, Fossati, Ottero I, Parlamento, «Mici», Pettiti e tanti altri il sodalizio torinese è uno dei più forti in Italia per con-

sistenza sportiva e per entità di presenza agonistica, ma forse poche scuderie come la Torino Corse sono contrassegnate dal marchio della discrezione. Questo stile rispecchia la personalità del Presidente dr. Gianni Rivetti.

Nel corso della nostra conversazione abbiamo chiesto a Peano:

— Per una scuderia come la Torino Corse la pubblicità cosa rappresenta?

«Noi abbiamo la fortuna di avere due buoni sponsor: la Motul e la Repco-Casco e la pubblicità delle due case sulle nostre macchine è una forma di finanziamento molto importante.»

— Con quali programmi vi preparate alla stagione '74?

«Grazie al Presidente dr. Rivetti la Motul ha già dato il suo appoggio anche per la prossima stagione ed anche la Repco-Casco è intenzionata a seguirci. Per quanto riguarda la partecipazione alle competizioni il nostro programma anche se nebuloso per le attuali restrizioni energetiche oltre alla intensa attività con i più giovani nei settori velocità e rallies, come vuole la nostra vocazione, saremo sicuramente presenti nei vari campionati italiani e Trofei CSAI con Gianni Varese al volante di una 1600 Abarth-Osella, con Guido Fossati su Porsche GT 3000 preparata a Stoccarda, con Roberto Filannino su Dallara 2000, con Bonacina su Abarth-Osella 1600, con Ledy Zampolli su Abarth-Osella 1600, con Lino Anastasio su AMS-Tecno o Armaroli, con Truffo, quando sarà libero dai suoi impegni in F. 2 della squadra italiana CSAI con una Abarth-Osella 2000, con «Pal-Joe» su una Abarth-Osella '74, con Pettiti, Solinas, Pogliano sempre su vetture sport mentre Crovelli tenerà la sorte su una De Tomaso Pantera. Restano ancora da definire le posizioni sia con Pione che con gli esteri Rua, Miusset, Ottero, Sarori, Costas, Melville con i quali siamo in contatto vagliando programmi e richieste.»

«Come vedi — ha concluso Peano — è un programma complesso quello che la nostra scuderia ha varato per la prossima stagione con la speranza che non sia un anno «nero» per il nostro sport, ma da esso ci aspettiamo, trattandosi del ns. decennale le migliori soddisfazioni anche per le notevoli doti dei nostri piloti.»

Carlo Burlando

IL CONSIGLIO DEL '73: Presidente: Rivetti Gianni; V. Presidente: Renzo Druetto; Segretario: Luigi Peano; Amministrazione: Maria Rosa Peano; Direttore Sportivo rally: Renzo Druetto, Direttore Sportivo velocità: Luigi Peano; Consiglieri: Angelo Corio, Giulio Bona, Bruno Pagliero, Ermanno Pettiti, Michele Rietti, Gottardo Molina, Enrico Borghi, Attilio Marcadante, Gian Carlo Giordano, Roberto Fusi, Mario Calvo, Aldo Salvatore, Rosso Stefano Colombotto, Leo Dubosc.



Munari replica (coraggiosamente) all'ing. Sguazzini chiedendogli se è venuto alla Lancia, oltre che per accettare il famoso «testimone», soprattutto perché «è molto difficile batterle, le vetture Lancia»



Premiazioni
a go-go

A differenza di altre CASE che pensano solo a cercare motivi (più o meno validi) per giustificare una ridotta attività

LANCIA dovunque!

TORINO. Nella consueta ed elegante cornice di Villa Monfort, a pochi chilometri da Torino, in una atmosfera tipicamente rallistica, con la prima neve invernale che aveva bloccato tutti, democraticamente, super-piloti e normali utenti, si è svolta la simpatica e affollata premiazione della squadra corse Lancia.

Anche quest'anno la festa era particolarmente importante e sentita in quanto l'intramontabile Fulvia e l'ottima Stratos, neonata e già in piena forma, messe a punto dal valido manipolo di tecnici della squadra corse e condotte più che brillantemente dai piloti HF primi fra tutti il super-Munari in coppia col validissimo Mannucci, il formidabile Pregliasco in coppia con Garzoglio, Lampinen e Sodano, Andruet e «Biche», hanno mietuto allora a non finire: dal titolo Europeo Rally conquistato da Munari e Mannucci a quello italiano assoluto che premia l'incrollabile Ballestrieri alla sua annata migliore in coppia con il «lungo» Maiga; l'invidiabile bottino complessivo del '73 ammonta a ben 30 Campionati e Trofei, 68 vittorie assolute e 245 di classe (tra cui una favolosa vittoria al Tour e un secondo assoluto alla Targa Florio) ottenute dal Team ufficiale e da una ultra valida schiera di clienti sportivi.

Ricordiamo fra i moltissimi: Maurizio Ambrogetti, vincitore della Mitropa; Giacomo Felganta, Roberto Boretto, coppa CSAI rally Nazionali e ancora Bossetti, Dall'Avà, Ferraris, Ben, Bologna, Montaldo, Serena Pittoni, Pertusio, Luigina Imerito, Ripani, Montagna, Buzzi, Brodbeck, Hort, Mollerato, Ronchi, ecc.

Grande era la folla di ospiti presenti, primi fra tutti i max dirigenti della Lancia, l'ing. Ugo Gobato, Direttore Generale, l'ing. Giancarlo Sguazzini, Amministratore Delegato, il dott. Cesare Fiorio direttore della Squadra Corse e uno stuolo di piloti, giornalisti e personalità del mondo automobilistico sportivo; da notare che l'atmosfera della serata nonostante le nubi procellose che minacciano il mondo automobilistico, non ne ha risentito,

segno di un meditato ottimismo che fa ben sperare per un prosieguo (intenso?) dell'attività sportiva rallistica tanto più auspicabile in quanto direttamente utile alla produzione di serie.

Pungente il discorso di apertura dell'ing. Gobato che ha iniziato criticando con humour la poca mobilità atletico-calcistica del big Munari (che comunque sempre drago è!) ha poi scherzosamente attaccato il neo amministratore delegato ing. Sguazzini perché nel '73 non solo ha accettato il «testimone» sportivamente cedutogli un anno fa dopo la vittoria della Lancia nel Mondiale Marche, quando ancora era responsabile, tra l'altro, del reparto corse Fiat, non solo ha accettato il «testimone» ma lo ha afferrato tanto saldamente da trovarsi con un balzo aziendale al di là del vallo sotto le fatiche insegne (vittoriose vieppiù) del nemico-amico. Brillante la risposta dell'ing. Sguazzini che ha confermato sinceramente i nuovi amori sportivi senza per sua ammissione poter del tutto dimenticare i vecchi (i primi amori, del resto).

Caustico e fulmineo Munari che senza complimenti ha ribattuto che gli «elefantini» hanno il difetto di vincere.

Ha poi preso la parola il dr. Cesare Fiorio, responsabile della Squadra Corse Lancia, che ha illustrato i programmi passati e futuri: i due obiettivi prefissi nel '73: il titolo Europeo e quello italiano sono stati raggiunti (l'Europeo due volte su tre tentativi e quello italiano nove volte in dieci anni). Ci si era proposti inoltre di sviluppare il programma Stratos e continuare a correre con l'incredibile Fulvia (già vincitrice del Mondiale); in entrambi i casi i risultati sono stati più che soddisfacenti, e in più i tecnici della squadra corse hanno seriamente iniziato a lavorare sulla Beta Coupé per la quale è prevista anche l'adozione di un motore con testa a quattro valvole più che qualche centimetro di ingombri interni in più la vettura non sarà omologata in gruppo 3.

Per quanto riguarda i piloti ufficiali del '74 restano confermati gli

attuali, moschettieri ANDRUET e LAMPINEN per la Svezia, l'Africa, ecc. E' chiaro che in relazione alla usuale politica Lancia verrà provato qualche giovane cliente promettente in occasione di gare importanti.

Compatibilmente con lo sviluppo dei problemi petroliferi si è optato per un programma elastico: nessun campionato in particolare, ma si cercherà di partecipare alle gare più belle e di prestigio nel maggior numero possibile senza impegni e soprattutto in considerazione del fatto che la squadra in due anni ha vinto «tutto».

Quindi presenze in gare di velocità, rally, Euro gran turismo, prototipi e Mondiale Marche sempre con la prospettiva di fare il massimo delle esperienze e portare

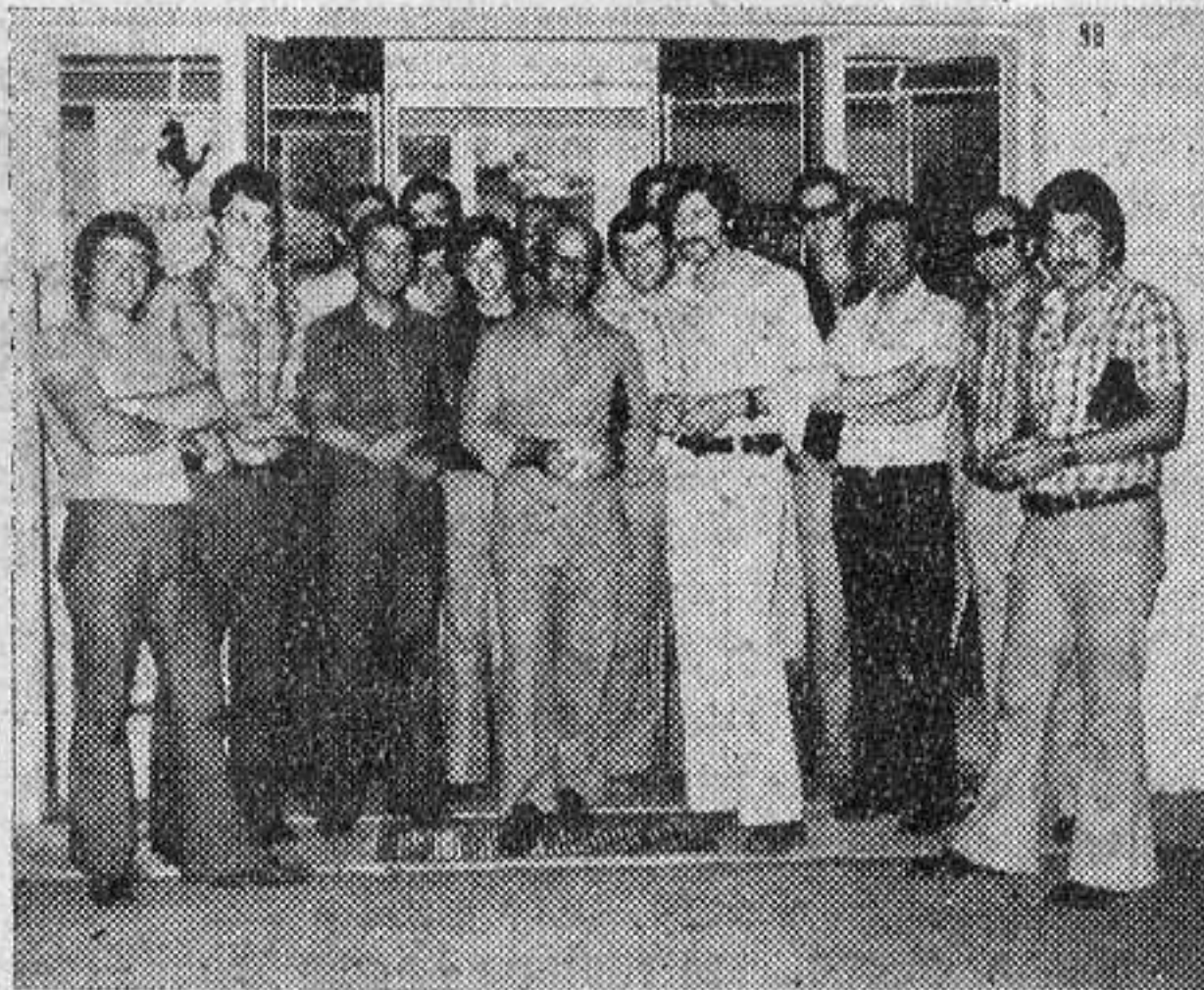


L'ing. Christillin, dell'AC di Torino, premia Mauro Pregliasco

avanti il discorso Stratos, Beta Coupé e naturalmente Fulvia, resta ferma la volontà di continuare nonostante tutto. «Correremo, visto come vanno le cose, ovunque e comunque sia possibile. Programma elastico» ha concluso Fiorio. Come detto la Fulvia HF resta ancora una valida pedana, la Beta Coupé e la Stratos saranno commercializzate insieme (in primavera?) con l'augurio che i problemi di produzione (vedi Bertone e C.) non intralcino il programma.

E' sempre attivo il servizio clienti sportivi validamente sostenuto dall'immarcescibile e paziente dr. Bianchi, che continuerà, potenziato, ad aiutare i clienti piloti dopo un ottimo primo anno di avvio, assicurando a tutti la massima assisten-

Ha un
anno il
Ferrari club
di PONTE
ALPI



PONTE NELLE ALPI. Il Ferrari Club di Ponte nelle Alpi ha compiuto un anno. Un Club che riunisce tutti gli sportivi dell'automobile della zona e presso la sede del quale i soci si ritrovano per discutere e commentare i maggiori avvenimenti motoristici, per visionare filmati, diapositive, fotografie e per ascoltare relazioni cui seguono immancabilmente calorosi dibattiti. Fra l'altro il club, che ha intenzione di passare in un prossimo futuro anche all'organizzazione di manifestazioni sportive, nel 1973 ha attuato interessanti iniziative fra le quali l'invio di pullman di sportivi a Imola e a Zellweg e la visita dei soci agli stabilimenti Ferrari di Maranello. Nella foto alcuni soci del Ferrari Club di Ponte nelle Alpi posano per una foto ricordo, all'ingresso del club, con l'ing. Valentini della Momo di Milano.



La «grinta» dell'ingegner Gobato, durante il discorso. Ai lati, Sguazzini e Flavia Munari



Premi per Ballestrieri e Maiga (sopra), e per Lampinen-Sodano



za tecnica, economica e sportiva. I clienti avranno la possibilità di scegliere fra le tre vetture. Un ultimo accenno al bravissimo Direttore Sportivo della Squadra Corse, Daniele Audetto, al bravo Maglioli a Tonti e a tutti i tecnici della Squadra Corse, con l'augurio di ritrovarci tra un anno ancora vincitori in una atmosfera automobilistica, più distesa.

g. r.

DE ADAMICH nella C.S. dell'AC Milano

MILANO - Venerdì 21 si è riunita all'Automobile Club Milano la nuova commissione sportiva del Club. Due nuovi membri: Pietro Rizzo e de Adamich. Si è parlato naturalmente di benzina, di alcool e di gare. Monza è l'impianto sportivo dell'Automobile Club ed i problemi energetici che si sono accavallati con quelli dell'adeguamento del tracciato ai nuovi indirizzi della sicurezza e della tecnica, sono stati gli argomenti «clou» della serata.

Prima il conte Giovannino Lurani in rappresentanza del nuovo presidente, onorevole Ripamonti (che pur essendo un politico sembra avere le idee molto chiare nel campo corse), e successivamente l'ing. Mantovani, presidente della commissione stessa, ci hanno relazionato sui vari punti. Una prima riunione di « assaggio », in attesa delle decisioni CSAI per poter definire l'attività '74.

La sera, poi, tutti a cena per la premiazione dei commissari di percorso, tecnici e sportivi e del cronometristi dell'Automobile Club.

La presenza di Rogano ed il suo discorso a fine cena sono stati particolarmente importanti e sentiti dai presenti. Rogano ben presentato e « coinvolto » da Lurani, ha esposto i vari punti della nuova democratica CSAI, di cui tutti i presenti alla cena sarebbero stati sicuramente « licenziati ». Momento di perplessità per questa proposta di « licenziamento », subito rientrata. Si è capito infatti che per « licenziato » si intendeva detentore di licenza sportiva e non messo alla porta senza lavoro!...

L'ing. Rogano ha parlato naturalmente di petrolio ma anche di Monza e dell'importanza della tradizione di un autodromo così famoso. « Incastrato », possiamo dire, da Lurani, Rogano ha anche confermato come il Gran Premio d'Italia sia una parte fondamentale dell'attività sportiva dell'Autodromo milanese, per cui è interesse generale che una manifestazione così prestigiosa resti legata nella tradizione anche al prestigio mondiale di Monza stessa.

A destra, la «frontiera della speranza» alla premiazione della Vesuvio: da sinistra, l'avv. Caiafa (CSAR), l'avv. Mosca (CONI), l'on. Palumbo, Nappi ed il neo-direttore De Rosa. L'on. Palumbo, presidente dell'AC di Salerno, ha illustrato le confortanti prospettive per un autodromo campano per il quale è già pronta una legge da... 500 milioni



Pronta una legge e 500 milioni per l'autodromo campano

NAPOLI - Sabato 22 dicembre, nei saloni del circolo della Stampa di Napoli, si è svolta la premiazione di fine d'anno dei piloti della Scuderia Vesuvio. La cerimonia, ancora una volta come un anno fa, ha avuto il gran pregio di non limitarsi alla rituale consegna di coppe e medaglie: la presenza di alcune personalità del mondo politico e sportivo locale ha dato infatti la possibilità di aprire un discorso concreto, realista, sul futuro dell'automobilismo in Campania, legato ovviamente oltre che al risolversi della crisi energetica (da questo punto fermo ormai non si può prescindere ogni qualvolta si parla di automobilismo) legato soprattutto, a livello locale, alla ormai famosa questione dell'autodromo regionale.

Il problema, al quale un anno fa si diede il là, lasciandosi andare, allora, a considerazioni forse anche un po' troppo ottimistiche, è stato trattato con lucidità dall'on. Renato Palumbo, delegato Regionale ACI e Presidente dell'A.C. Salerno. L'on. Palumbo ha detto:

« L'A.C. Salerno ha posto il problema da undici anni, ma ha avuto la possibilità di agire con una certa concretezza dall'istituzione dell'Ente Regione che sin dal primo momento ha dimostrato la massima disponibilità. Oggi — ha detto Palumbo — la Regione per l'autodromo ha pronta una legge da 500 milioni. Quanto a rivalità tra gli Automobili Clubs locali, devo smentire questa voce, perché in effetti



I complimenti dell'on. Palumbo per il campione sociale, Scola

gli A.C. regionali sono tutti concordi nel non agire per l'autodromo.

Tutti — ha poi sottolineato Palumbo — tranne l'A.C. Salerno, e tranne l'A.C. Avellino, che però propone l'adattamento della strada del Laceno, soluzione che non ci consentirebbe mai di avere un impianto di prima categoria, con tutte le necessarie garanzie per la sicurezza, e con la possibilità di ospitare le grandi corse, non esclusa la Formula 1. Per un impianto del genere abbiamo sottoposto all'esame della CSAI tre suoli del salernitano (pare che l'ing. Nosetto sia stato a Salerno - n. d. r.). Sarà la stessa CSAI a tracciare il progetto della pista tenendo conto del costo dell'opera.

Quanto, appunto, ai costi, l'on. Palumbo ha parlato di 1 miliardo e mezzo, e quando gli è stato chiesto da dove potrebbero venir fuori i soldi occorrenti per coprire la spesa oltre i 500 milioni regionali, ha detto (guada-

gnandosi una salve di applausi): « Per l'A.C. Salerno fortunatamente questo non è un problema! ».

Cominciata così, la premiazione Vesuvio è andata avanti magnificamente. E questo anche grazie al contenuto apprezzatissimo dei discorsi del delegato provinciale del CONI avv. Nino Mosca, e delle incoraggianti parole del dr. Ninni Grappone, Presidente del Lloyd Centauro di Assicurazioni, una grossa compagnia napoletana, con molteplici interessi, che dall'anno prossimo dovrebbe inserirsi definitivamente nel mondo delle corse tramite un abbinamento pubblicitario con la scuderia Vesuvio, con la quale già ha fatto una « prova generale » al Gran Premio Roma di Formula 2.

L'avv. Mosca, che per la prima volta s'inscrive ufficialmente nell'ambiente motoristico, dopo essersi complimentato per l'attività della scuderia napoletana, ha detto parole molto confortanti riguardo all'impegno del CONI in favore dell'automobilismo, tanto che il suo intervento è stato tutto puntellato da scrosci di applausi carichi di entusiasmo.

Appoggio CONI per l'autodromo

« Quanto all'autodromo per la Campania — ha detto — noi siamo convinti dell'opportunità di una realizzazione di questo tipo: posso assicurarvi che nelle numerose riunioni avute con l'assessore regionale allo sport per la realizzazione degli impianti sportivi, ci siamo battuti sempre, dico sempre, anche per l'autodromo. » Tra un « bravo » e un « bene » Mosca ha proseguito ricordando che la Campania è ai primi posti nella « graduatoria » dell'Istituto per il Credito Sportivo, con una disponibilità di 8 miliardi. « Ai 500 milioni crediamoci — ha detto Mosca — ma è necessario che la legge regionale passi, e bisognerà vedere quale sarà l'atteggiamento dei capigruppo politici. Comunque — ha concluso il simpatico e applauditissimo rappresentante del CONI — state certi che non molleremo un istante nella nostra pressione su amministratori e politici regionali ».

Il Dr. Grappone ha poi dato il tocco finale alla fase politica della manifestazione parlando, in un breve (ma essenziale) intervento al microfono degli aspetti positivi dello sponsoring e dell'appoggio che il Lloyd Centauro darà l'anno prossimo alla scuderia VESUVIO garantendo ai suoi piloti — in cambio di pubblicità — « serenità e sicurezza nel corso della stagione agonistica ». E cosa poteva dire di meglio un assicuratore?

Chiusa la parte politica si è passati ai premi. Il trofeo VESUVIO è andato a Domenico Scola, il cosentino volante, che ha vinto il campionato sociale della scuderia napoletana con largo margine sui suoi 55 (!) avversari, compresi il 2. e il 3. classificato, Grilli e Turizio. Scola, che pur essendo calabrese è un vecchio amico dei piloti e delle organizzazioni sportive della Campania, ha svolto nel '73, come al solito, un'attività molto intensa. Non dimentichiamo — è stato detto duran-

te la sua premiazione — che è il Campione italiano della Montagna uscente e brillante 2. assoluto, quest'anno, alle spalle dello scatenatissimo Nesti. Dal titolo sociale di quest'anno, poi, una promessa: « L'anno prossimo passo alla pista ». Scola guiderà ancora una March BMW 2 lt. Sarà una novità interessante nel parco piloti italiano questo indomabile quarantenne che va ad affrontare con l'entusiasmo di un esordiente i rettili da 300 all'ora dopo una vita (agonistica) stracciatonanti.

Turizio, 3. nel campionato sociale, è stato oggetto di particolari attestazioni di stima. I dirigenti, i colleghi piloti, gli appassionati, lo apprezzano in eguale misura per le sue doti di guida, che — come è stato ricordato — l'anno condotto fino ai vertici della cronaca nazionale ed internazionale con partecipazioni e prestazioni di grosso prestigio. La sua stagione '73 non è stata certo troppo fortunata, ma da tutte le sue corse e dai successi che comunque non sono mancati è venuta fuori trasparente tutta la classe di un pilota ormai maturo per qualsiasi cimento agonistico.

Tra Scola e Turizio, veterani, il giovane Grilli: 25 anni e 60 corse all'attivo. Nel '73 pure è stato attivissimo (25 corse) anche se non molto continuo nei risultati; la sua costante presenza sui campi di gara ha corrisposto comunque certamente nel migliore dei modi all'impegno assunto nei suoi confronti dai suoi tre sponsor di gran



Cosimo Turizio si è classificato 3. nel campionato sociale

lusso: l'Angst & Pfister, l'Arman e l'Elma, che l'anno appoggiato in esclusiva, e ai quali Grilli ha voluto dimostrare la sua gratitudine consegnando personalmente ai loro responsabili delle targhe ricordo.

Alle spalle di questo terzetto, nella classifica sociale, compare il presidente-pilota Nappi, che ha corso un po' nel turismo e un po' nella Sport, 5. Zagari, esordiente nel Gr. 2 con risultati incoraggianti, 6. Arfé, che a fine stagione ha venduto la Porsche per passare — forse — su una vettura Sport, 7. Kuda (Cusani) il direttore uscente, che nel '74 dovrebbe riprendere a correre con maggiore assiduità dopo una stagione quasi vuota, 8. Giannotti, che sta per cambiare la sua Abarth 1600 con una sport più moderna, 9. Bifulco, al quale è andato il premio destinato al pilota più promettente consistente in un'accensione elettronica offerta dalla Philips Elcoma, e 10. Pablito

FRONTIERA della SPERANZA al rendez-vous VESUVIO

(Squillace), campione sociale uscente (con ovvii propositi di riscatto).

Premi speciali sono andati ai migliori delle varie categorie, e cioè Scola, Arfé, Grilli, Zagari; premio alla... buona volontà per Lo Bello-Carafa, equipaggio napoletano giunto fino al « muro » del Burzet nell'ultimo Rally di Montecarlo; premio al più anziano, Franco Sorrentino. Targhe ricordo, come ormai consuetudine alla Vesuvio, anche ai preparatori che hanno seguito l'attività dei vesuvini, e cioè Alvino, Cannella, De Roberto, Garzia, Mele, Ranieri, Tagliaferri, Vitiello. Infine la scuderia Vesuvio ha voluto rendere un doveroso omaggio ai suoi sponsor (grandi e piccoli) offrendo una targa d'argento ai rappresentanti della YORK Accumulatori, della BARONE Sport, della SVAI FORD, della +1 e della AREZIA ORO. La Arezia, da parte sua, ha reso omaggio alle gentili signore presenti sorteggiando una quindicina di magnifici bracciali di sua produzione.

Riassunto in cifre

Prima di concludere il resoconto di questa bellissima premiazione a sorpresa (i « convegni » non prefabbricati son quelli che danno i migliori risultati), vorremmo riassumere in cifre, come ha fatto Cusani nel corso del suo intervento introduttivo l'attività della Vesuvio nel '73: 509 presenze, 71 competizioni, 5 assoluti, 11 secondi, 16 terzi, 37 primi di classe, 32 secondi, 41 terzi. Più del doppio rispetto al '72, e in più con alcune partecipazioni di grosso prestigio, come la 6 ore di Vallenga, la 500 km di Imola, il Grand Prix Euroturismo del Paul Ricard...

Nel '74 la Vesuvio sarà diretta da Carlo De Rosa — ha detto Cusani — presentando ufficialmente il suo successore, il quale da parte sua, non ha tenuto un discorso, ma ci ha detto che naturalmente proseguirà sulla strada intrapresa cercando di fare sempre meglio, nell'interesse dei piloti. E siccome è un giovane, come Cusani, è il caso di credergli. A chi non crederemo più — è d'obbligo quest'ultima considerazione — è l'A.C. Napoli, che tra l'altro non è stato neanche invitato alla premiazione della Vesuvio: l'assenteismo totale dalla vita agonistica stagionale e dalla scena politica (la Commissione Sportiva dell'A.C. Napoli non ha mai operato, l'avv. Amalfitano non si è mai curato di operare per la CSAI della quale è segretario...) non poteva per caso essere compensato da una presenza tutto sommato anche inutile alla cerimonia-convegno della Vesuvio.

All'esasperante e improduttivo teorizzare del direttore Amalfitano (che presto andrà in pensione, comunque) si è preferita la concretezza dell'On. Palumbo e questo nonostante certi trascorsi... Esigenze « storiche » e anche — diciamo — ancora una volta tanta buona volontà da parte degli sportivi (Vesuvio) per arrivare alla soluzione di problemi d'interesse primario e comune, al di là di qualsiasi polemica augusta e provinciale.

Sergio Troise



**Lo SPORT
in TV nel '73**

Abbiamo contato i minuti di telecronache sportive

Telecronache trasmesse nel «Pomeriggio Sportivo» e in «Mercoledì Sport»

SPORT	Minuti	Pari a ORE	Perc. teleserv. sportive
1 CALCIO	4211	70,11	20 %
2 CICLISMO	3111	51,51	14,7%
3 TENNIS	2507	41,47	11,8%
4 ATLETICA legg.	2062	34,22	9,7%
5 PUGILATO	1410	23,30	6,6%
6 PALLACANESTRO	1198	19,58	5,5%
7 NUOTO	1037	17,17	4,9%
8 AUTOMOBILISMO	805	13,25	3,7%
9 IPPICA	641	10,41	2,9%
10 SCI	591	9,51	2,7%
11 SP. EQUESTRI	485	8,05	2,3%
12 PALLANUOTO	397	6,37	1,8%
13 UNIVERSIADI (nuoto e atletica leggera)	395	6,35	1,8%
14 PATTINAGGIO (artistico su ghiaccio)	369	6,09	1,7%
15 HOCKEY SU GHIACCIO	335	5,35	1,5%
16 RUGBY	288	4,48	1,2%
17 MOTOCICLISMO	283	4,43	1,2%
18 CANOTTAGGIO	217	3,37	0,9%
19 GINNASTICA	129	2,09	0,5%
20 BASEBALL	46	0,46	0,1%
21 SCHERMA	40	0,40	0,1%
22 GOLF	30	0,30	0,08%

Ottavo è l'AUTO MOBILISMO

Come era facilmente intuibile, anche senza l'appoggio di questo schema, il calcio occupa il primo posto per quanto riguarda le telecronache in diretta; ma il suo totale di ore di trasmissione aumenterebbe notevolmente se vi si potessero aggiungere tutte le numerosissime e lunghe sintesi che vengono mandate in onda tra il pomeriggio e la sera della domenica sui due canali televisivi.

Si potrebbe tuttavia obiettare che anche per gli altri sport, automobilismo compreso, si arriverebbe a una sostanziale modifica del tempo loro dedicato. Il vantaggio, comunque, resterebbe al calcio; mentre qualche punto a favore potrebbero tutt'al più registrarlo il ciclismo, l'ippica, la pallacanestro, il pugilato e lo sci. L'automobilismo (così come il motociclismo) invece, non guadagnerebbe che pochi, pochissimi minuti; la prova è la conferma si ha soltanto se si sono seguite, con la massima attenzione settimana dopo settimana, le diverse rubriche sportive.

Quanti sono i minuti e le ore dedicate complessivamente allo sport? Fra il 1. gennaio e il 17 novembre '73 abbiamo registrato un totale di 20.587 minuti, pari a 343,07 ore delle quali solo 13,25 riservate alle cronache automobilistiche e 4,43 a quelle motociclistiche. Ma vediamo, secondo i dati forniti dalla RAI, quante telecronache motoristiche sono state trasmesse.

AUTOMOBILISMO: 1) 26 minuti; 2) 22 minuti; 3) 25 minuti; 4) 78 minuti; 5) 32 minuti; 6) 57 minuti; 7) 36 minuti; 8) 70 minuti; 9) 48 minuti; 10) 125 minuti; 11) 116 minuti; 12) 110 minuti; 13) 28 minuti; 14) 32 minuti.

Le cifre parlano da sole. Su quattordici telecronache, nove sono al di sotto di un'ora di trasmissione; il che dimostra che le corse sono state trasmesse, per la maggior parte, solamente in brevi sintesi filmate oppure in diretta ma in alternanza con altre manifestazioni. Per il secondo sport motoristico la situazione è an-

cora meno brillante per ciò che riguarda il totale, ma più confortante nella completezza delle telecronache se si tiene conto della durata media di una gara motociclistica.

MOTOCICLISMO: 1) 48 minuti; 2) 52 minuti; 3) 35 minuti; 4) 13 minuti; 5) 39 minuti; 6) 40 minuti; 7) 56 minuti.

La conclusione di questa analisi dei dati forniti dal nostro ente televisivo è una sola: tredici ore e mezzo di telecronache per un Campionato che inizia a gennaio e si conclude a ottobre per una durata, quindi, di circa dieci mesi, sono veramente poche: un'ora e mezza di trasmissione pari a 1,4 telecronaca al mese!

Il calcio, con la sua abituale e schiacciante preponderanza fa registrare ben settantasette incontri pari a 70,11 ore che suddivise, anche queste in dieci mesi (tenendo conto anche delle serie minori e degli incontri extra Campionato), danno come risultato 7,7 telecronache della durata media di 7 ore al mese. E alla settimana? Il conto è presto fatto: al calcio vengono dedicate due ore e un quarto, all'automobilismo zero ore, ventidue primi e trenta secondi. Un vero record per uno sport che spesso dalla RAI è stato definito, ma solo sulla carta, gradito al pubblico, soprattutto a quello giovane verso il quale il nostro monopolistico ente sembra essere tanto disponibile.

A questo punto, a bilancio concluso (l'aggiornamento è alla data del 17 novembre) cosa ci resta da dire? Che speriamo e ci auguriamo che il 1974 televisivo sia diverso, più aperto a una disciplina appassionante, eccetera eccetera? Dubitiamo, dato il momento politico-economico particolare, che qualcuno delle nostre aspettative possa trovare conferma in un futuro sia prossimo che lontano. Perché se è vero che la speranza è sempre stata l'«ultima dea», oggi dobbiamo purtroppo constatare che dopo la «Spes» esiste ancora un altro dio; più potente e prepotente. Il «dio Petrollo».

«DRIBBLING» mantiene le promesse mentre continua il successo della «MILLE MIGLIA» (restano le 8 puntate)

Il lunedì della brava gente

«Dribbling» ha mantenuto le promesse; la rubrica «Sapere» ci ha offerto due puntate quasi consecutive della storia della «Mille Miglia»; i diversi telegiornali si sono occupati, come al solito, del problema della circolazione-tabù dei giorni festivi; la «Domenica sportiva» non fa registrare nulla al suo attivo tranne la nuova formula di «saluto instaurata dal sempre più «sorprendente» Pigna. Il quale, dopo aver aperto la rubrica, una prima volta, affermando di dare inizio all'edizione numero 1038 dell'Austerità (che sarebbe equiva- lsa a ben venti anni di restrizioni!), ha cercato di aggiustare la sua sigla in quella più «originale» — tratta evidentemente da incancellabili ricordi giovanili — di «Terza dell'Era-Austerità» e poi di «Quarta dell'Era-Austerità cioè dell'Era-Velocità».

La velocità, ovviamente, si riferisce esclusivamente al suo nuovo «modello di pronuncia» che risulta ancora più indecifrabile e scombinato di quanto già non fosse prima dell'avvento di queste varie Ere... Ma torniamo alle cose serie e cioè a quelle trasmissioni che hanno dedicato dello spazio all'automobilismo. «Dribbling», che si sta sempre più rivelando una rubrica interessante e ben congegnata, nella puntata del 15 dicembre scorso (la seconda, per l'esattezza) ha svolto un'inchiesta sui «giorni neri dello sport bianco» che seppur centrata sullo sci — turistico e professionale — ha posto nella massima evidenza la funzione insostituibile dell'automobile.

«Andare sui campi di neve oggi — ha detto Martellini — è diventato veramente un problema»; e la sua affermazione è stata poi confermata dalle dichiarazioni di molti degli interessati ai quali ha fatto eco anche la voce dello speaker che ha sintetizzato il tutto sostenendo che «l'attività delle stazioni sciistiche, soprattutto del centro-sud, dipende prevalentemente dai pendolari della domenica, cioè dalla motorizzazione individuale».

Ma «Dribbling» ha fatto qualcosa di più: nello spazio riservato ai flash da tutto il mondo, sono apparsi due brevi filmati sull'automobilismo sportivo; il primo ha fornito immagini e notizie sulla 1000 Chilometri di San Paolo confermando che sia in Brasile (il 13 gennaio), sia in Argentina (il 23 gennaio) verranno disputati i relativi Gran Premi di Formula 1; il secondo flash ha invece fornito alcune immagini della Mostra di Essen dedicata alle macchine sport e di Formula 1.

Nulla da segnalare — di negativo naturalmente — sul fronte di «Dribbling»; qualcosa da eccepire, invece, nei riguardi delle due ultime puntate della Mille Miglia.

Prima fra tutti l'improvvisa e inaspettata decisione dei dirigenti della RAI di tata decisione dei dirigenti della RAI di inserire la quinta puntata della rubrica in un giorno diverso da quello usuale, che è il martedì pomeriggio, con replica il mercoledì mattina.

Ma c'è di più: al termine della quarta puntata (trasmessa martedì 18) l'annunciatrice di turno, Nicoletta Orsomando, nel comunicare che quella successiva sarebbe andata in onda appena due giorni dopo, ha sottolineato che si trattava della «quinta e ultima puntata». Forse pochi se ne saranno accorti dato che l'annuncio è stato dato alla fine della lunga sigla di chiusura di «Sapere»; ma per quanto ci riguarda la notizia ci ha fatto quasi schiumare di rabbia.

Sapendo che il ciclo doveva comprendere otto trasmissioni ci è sorto immediatamente il dubbio che la RAI, ligia al clima di austerità automobilistica, avesse volutamente ridotto di tre unità le puntate in programma. La calma è tornata solo quando dalla redazione della rubrica ci è stato assicurato che le trasmissioni sarebbero rimaste otto e che per quanto concerneva l'annuncio di «ultima puntata» si trattava di un banale errore della Orsomando.

Una risposta precisa ma poco convincente, dato che notoriamente le annunciatrici non improvvisano ma leggono ciò che viene loro dato da comunicare, ma anche confortante visto che ci è stato confermato che la sesta, settima e ottava puntata della Mille Miglia andranno in onda rispettivamente l'8, il 15 e il 22 gennaio (con le consuete repliche il 9, il 16 e il 23).

Oltre a queste strane «sorprese» la storia della Mille Miglia ha rivelato — da parte dei suoi compilatori — alcune eclatanti contraddizioni. Nella quarta puntata, infatti, si afferma che con questa manifestazione «l'automobile diventa un fatto imposto. Un fatto presentato con una tale serie di aspetti positivi e di aspetti allentanti che da quel momento il fatto automobile diventa il miraggio dell'italiano medio»; e che «nata dalla fiducia in un progresso ricco di allettanti promesse... la corsa dai contorni avventurosi e leggendari di un tempo era diventata uno spettacolo di massa». Dimenticando, inesplicitamente, che nella prima trasmissione si era puntato proprio su questo aspet-

to positivo: Giovanni Canestrini aveva dichiarato che la manifestazione era nata dalla necessità, per l'industria automobilistica italiana, di «parare i primi tentativi di invasione americana» facendo conoscere a quanta più gente possibile le prestazioni delle macchine italiane. Discorso ripreso nella trasmissione successiva durante la quale si era apertamente affermato che lo scopo della corsa mirava anche a «far diventare l'automobilismo uno sport popolare e di massa».

Una contraddizione questa che ci ricorda e ci riporta a un singolare e vivace battibecco, avvenuto giovedì 20 durante «Tribuna Sindacale», fra il Presidente della Confindustria, Lombardi, e il Segretario generale della Cisl, Storti. Nel corso del dibattito a due, Lombardi aveva fatto notare a Storti che dopo aver tanto sollecitato l'acquisto dell'automobile non si

Ma ci sono anche Nino Farina, Alfredo Bornigia, Umberto Majoli, Luigi Musso, Wolfgang von Trips, Manuel Fangio, Ferrarolo, Zagato, Giovanni Bracco, Stirling Moss («il primo superdello dell'automobilismo moderno»), Eugenio Castellotti, Biondetti, Alberto Ascari, Gigi Villorosi, Gianni Marzotto, Piero Taruffi, il vincitore dell'ultima edizione.

Sono tanti i volti, tantissimi i nomi; ma, conclude lo speaker, «per molti la Mille Miglia ha ancora un nome solo, Nuvolari. Nuvola, il Figlio del Diavolo, il Mantovano Volante... Mille volte rischiosi di morire; sette dei suoi incidenti, secondo i medici, dovevano essere fatali; ma in corsa lui e il suo mezzo meccanico diventavano una cosa sola... Potevano osare l'impossibile».

Dallo sport — sia pure retrospettivo — alla vita di tutti i giorni con alcune con-

tv
radio

Programmi dal 1° al 7 gennaio

<p>MARTEDI' 1 Ore 22,00 - «Un anno di sport», a cura della redazione sportiva del Telegiornale.</p> <p>SABATO 5 Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 6 Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p>	<p>SABATO 5 Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 6 Ore 12,00 - Anteprima sport.</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 7 Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>TUTTI I GIORNI Programma nazion. Ore 8,00 - Bollettino della neve.</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino della transibilità delle strade statali.</p>
---	---

TV Svizzera

SABATO 5
Ore 22,35 - Sabato sport notiziario.

DOMENICA 6
Ore 17,55 - Domenica sport.
Ore 21,45 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 7
Ore 19,45 - «Obiettivo sport» - commenti e interviste.

può ora pretendere di toglierla con la forza imponendo un divieto assurdo. E per avvalorare questo suo logico ragionamento, il presidente della Confindustria aveva ricordato a Storti che anche negli Stati dell'Est, in questi ultimi anni, il numero delle macchine sta aumentando considerevolmente. Il sindacalista, evidentemente contrariato, ha ribattuto: «Ma lì non l'avevano!», «E neppure in Italia l'avevano — ha contrattaccato Lombardi — e ora che ce l'hanno, vogliono tenercela e usarla!».

Ma torniamo alla Mille Miglia e a una breve sintesi delle due ultime puntate: la quarta si apre con la rievocazione storica della gara per poi passare ad alcune interviste con le prime protagoniste femminili della corsa, la giornalista Antonietta Avanzo (che rievoca la sua prima partecipazione nel 1928), e la signora Anna Maria Peduzzi, costretta a gareggiare sotto lo pseudonimo di «Marocchina» per non essere riconosciuta dalla famiglia che osteggiava questa sua «assurda» passione. Non mancavano le immagini di altre famose donne-pilota: Mimi Aimler, una famosa attrice che guidava declamando poesie di D'Annunzio, Iole Venturi, la principessa Dorina Colonna. Così come non mancano quelle relative al periodo «autarchico» — derivato dalle sanzioni economiche decise dalla Società delle Nazioni nei confronti dell'Italia — durante il quale la Mille Miglia si corse anche con carburanti succedanei, liquidi, solidi e gassosi; e cioè carbone, gas, alcool e altri. «In questo periodo di crisi petrolifera — sottolinea lo speaker — dovuta a cause di tutt'altra natura, quanti ricordano i tempi dell'auto a carbonella?».

La quinta puntata mostra i volti dei Campioni più noti e ammirati: Nando Minoja, uno dei protagonisti dell'anteguerra che vinse la prima edizione; Giuseppe Campari, «cento chili di giovialità e di ottimismo»; Emilio Borzacchini, vincitore dell'edizione del 1939; Carlo Pintacuda, Antonio Brivio e, naturalmente, Varzi e Nuvolari. Il primo definito «una fusione perfetta fra cervello, muscoli e mezzo d'acciaio»; il secondo «l'uomo leggenda. Un matto, un suicida? No. Un asso del volante inclassificabile».

siderazioni espresse nei diversi telegiornali delle ultime due settimane: uno dei soliti servizi lirici di Enzo Aprea ci ha fatto apprendere che domenica 16 «forse è stato il silenzio che ha svegliato i romani i quali si sono dedicati a lunghe passeggiate da una parte all'altra della capitale».

Gustavo Selva ha tenuto invece a registrare, lunedì 17, che il miglioramento registrato il giorno prima, pur essendo dovuto «innanzi tutto al senso di responsabilità della gente», era da ricercarsi anche «nel timore delle forti multe» e nei recenti ritocchi apportati alle restrizioni. Ma, ha aggiunto ancora Selva, «il divieto di circolazione nei giorni festivi pare abbia come contraccolpo, ora, un boom automobilistico del lunedì». Forse è troppo presto per fare valutazioni univoche — ha proseguito Selva — ma i dati delle prime giornate senza automobili e motociclette private indicano, in ogni grande città, un sensibile aumento del traffico del lunedì».

Le preoccupazioni di Selva, così come quelle degli psicologi troveranno sicuramente uno sbocco televisivo. Ne sentiremo di tutti i colori, senza offesa per nessuno, ma non sapremo, probabilmente, la verità; quella più ovvia. Una verità che, a nostro modestissimo parere, può avere due aspetti: il primo è che molti «automobilisti della domenica», visto che le varie tasse (bollo di circolazione, assicurazione obbligatoria eccetera) devono pagarle egualmente, usano la macchina nei giorni feriali e prendono l'autobus in quelli festivi; il secondo motivo deriva anche da una giustificatissima reazione alla costrizione domenicale.

Domenica a casa? Lunedì (e giorni seguenti) in macchina. Domenica in autobus pigiati, urtati, sballottati, schiacciati, sommersi da maledoranti zaffate provenienti da gente che non conosce l'uso del sapone o che ha appena terminato di consumare copiose libagioni annaffiate da altrettanto abbondante vino? Ebbene, lunedì (e giorni seguenti) in automobile: soli, liberi e ammorbati esclusivamente dai gas di scarico delle altre vetture.

Gio' Luni



STOCCOLMA - Bjorn Steenberg e l'Alfa Romeo 1300 GTA Junior della Topcon Racing Team hanno vinto per la seconda volta consecutiva il campionato svedese del Turismo Speciale classe 1300. Steenberg si è aggiudicato così il Premio Mennen di 5000 corone per il più vittorioso pilota del 1972 e 1973. Le psichedeliche Alfa Romeo GTA 1300 Junior gialle azzurre della Topcon Racing Team, con Bjorn «Teddy» Teenberg e Klaus Rothstein, hanno dominato su tutte le piste svedesi: prima e seconda a Knutstorp, a Dalsland, a Kinnkulle, prima e nona a Mantorp Park, seconda a Anderstorp, a Falkenberg e a Karlskoga nelle gare di campionato svedese, hanno concluso la stagione aggiudicandosi la vittoria assoluta in Finlandia alla 500 chilometri di Keimola, dove il successo della coppia Steenberg-Rothstein è stato completato anche dal sesto, nono e decimo posto conquistato da altre vetture Alfa Romeo.



• Annullato il **RALLY DI SVEZIA 1974**. Nel Paese, a partire da questo mese, la benzina sarà razionata in 80 litri a testa.

• Il **RALLY SHELL**, che si doveva correre in concomitanza con i Giochi del Commonwealth, è stato annullato in Nuova Zelanda.

• Si torna a dire che **ANDRETTI** sarà di nuovo in F.1 nel 1974 e, almeno per le prime corse dell'anno, si collega il suo nome con quello di una squadra inglese. Pare che Parnelli Jones abbia deciso di costruire la sua F.1 progettata da Maurice Phillippe.

B. HATCH «cambia»

• Poiché il **GP DI GRAN BRETAGNA** nel 1974 si correrà a Brands Hatch si è già cominciato a svolgere un grande programma di lavori sul circuito, che prevede migliorie per pubblico e piloti. Per questo durante tutto il mese di gennaio, e fino a metà febbraio, la pista non sarà disponibile per svolgervi prove.



• Sul circuito di Yaguarcocha, in **ECUADOR**, è avvenuta una grave disgrazia. Undici persone sono rimaste uccise e quindici ferite per due incidenti, successi a pochi minuti l'uno dall'altro, durante le prove del G. P. di Quito, al quale partecipavano circa cento vetture di tutti i tipi. Il peruviano Vitchi ha perso una ruota a circa 20 orari e la vettura è andata a sbattere contro una tribuna. Poco dopo il panamense Bell usciva di pista e uccideva un militare. La corsa è stata sospesa.

• Il giorno 4 di gennaio si sposerà a Londra **JOHN WEBB**, padre riconosciuto nella F. 5000 e general manager di molti circuiti inglesi: porterà all'altare quella che in molti avevamo creduto da anni la sua fedele segretaria, una bionda ed efficientissima inglese che da qualche tempo lo seguiva in tutti i suoi spostamenti.

• Anche il nostro campione di F. Italia **GIANCARLO MARTINI** ha chiuso in bellezza il 1973 completando la sua famigliola con una bella bambina, alla quale è stato imposto il nome di Benedetta. All'amico Giancarlo e alla gentile consorte signora Paola gli auguri più affettuosi di AUTOSPRINT.

• La Coppa del Mondo, conquistata da **EMERSON FITTIPALDI** nel 1972, è stata donata dal pilota all'associazione di assistenza all'infanzia minorata di Sao Paulo, che la metterà in sorteggio per raccogliere fondi.

• Anche in **AUSTRIA** un giorno senza automobile, ma saranno gli automobilisti stessi a scegliere il giorno in cui preferiscono restare «appiedati».

• In futuro gli automobilisti stranieri potranno essere respinti alle **FRONTIERE SVIZZERE**, se il serbatoio delle loro vetture non conterrà una quantità minima di carburante, questo per impedire che si vada nel paese a fare rifornimento.

• Anche in **BULGARIA**, che importa dall'URSS quasi tutti i prodotti petroliferi, è stata razionata la benzina e i privati ne ricevono circa 45 litri al mese.

• La chiusura dei rubinetti degli sciechi ha fatto annullare anche il **SALONE DELL'AUTO** di Bruxelles che si doveva svolgere dal 16 al 27 gennaio.

• La **FIAT** ha deciso di non inviare i tradizionali auguri per le feste «in considerazione della attuali circostanze».

• Il settimanale americano Sports Illustrated ha designato **STEWART «LO SPORTIVO DELL'ANNO»**. Lo stesso riconoscimento lo scozzese l'ha ricevuto dai giornalisti sportivi europei dell'AP, dopo un referendum.

• La riduzione nella produzione della benzina negli **STATI UNITI** sarà del 5 e non del 25%, come era stato detto. Pare che si sia trattato di un errore tipografico.

GERMANIA domenica sì

• Il ministro tedesco dell'economia ha annunciato che il governo ha deciso di annullare nella Germania Federale il **DIVIETO DI CIRCOLAZIONE** automobilistico la domenica. Sarà però proibita la circolazione, in ogni weekend alla metà circa delle automobili che circolerebbero, a seconda del numero di targa.

• **PURLEY** e **HAILWOOD** hanno ricevuto a Londra la medaglia Giorgio V, un riconoscimento per i loro atti di coraggio di quest'anno. Purley, che per il 1974 non ha una guida di F. 1, ha accusato le Case inglesi di aver ingaggiato troppi conduttori stranieri. La Guild of Motoring Writers (associazione dei giornalisti dell'automobile) ha poi designato **JAMES HUNT** pilota dell'anno.

La schiuma per tutti

• Entro il 1984 anche le vetture di grande serie potrebbero essere dotate di pneumatici non soggetti a **FORATURA**, secondo quanto dice la Goodyear. La Casa ha messo a punto un pneumatico pieno di schiuma per autocarri e veicoli industriali e sarebbe il primo passo per la creazione di un analogo pneumatico adatto per autovetture.

• Questi sono i prezzi che la «Leyland Innocenti» ha stabilito per le nuove **REGENT** che sono state commercializzate in Italia dal 15 dicembre, IVA compresa. «Regent 1300» lire 1.709.120; «Regent 1300 L» lire 1.862.560; «Regent 150 L» lire 1.962.240. Le vetture sono inoltre dotate di una vasta gamma di «optional» che sono in gran parte di serie sui modelli di lusso (contrassegnati con la lettera L).

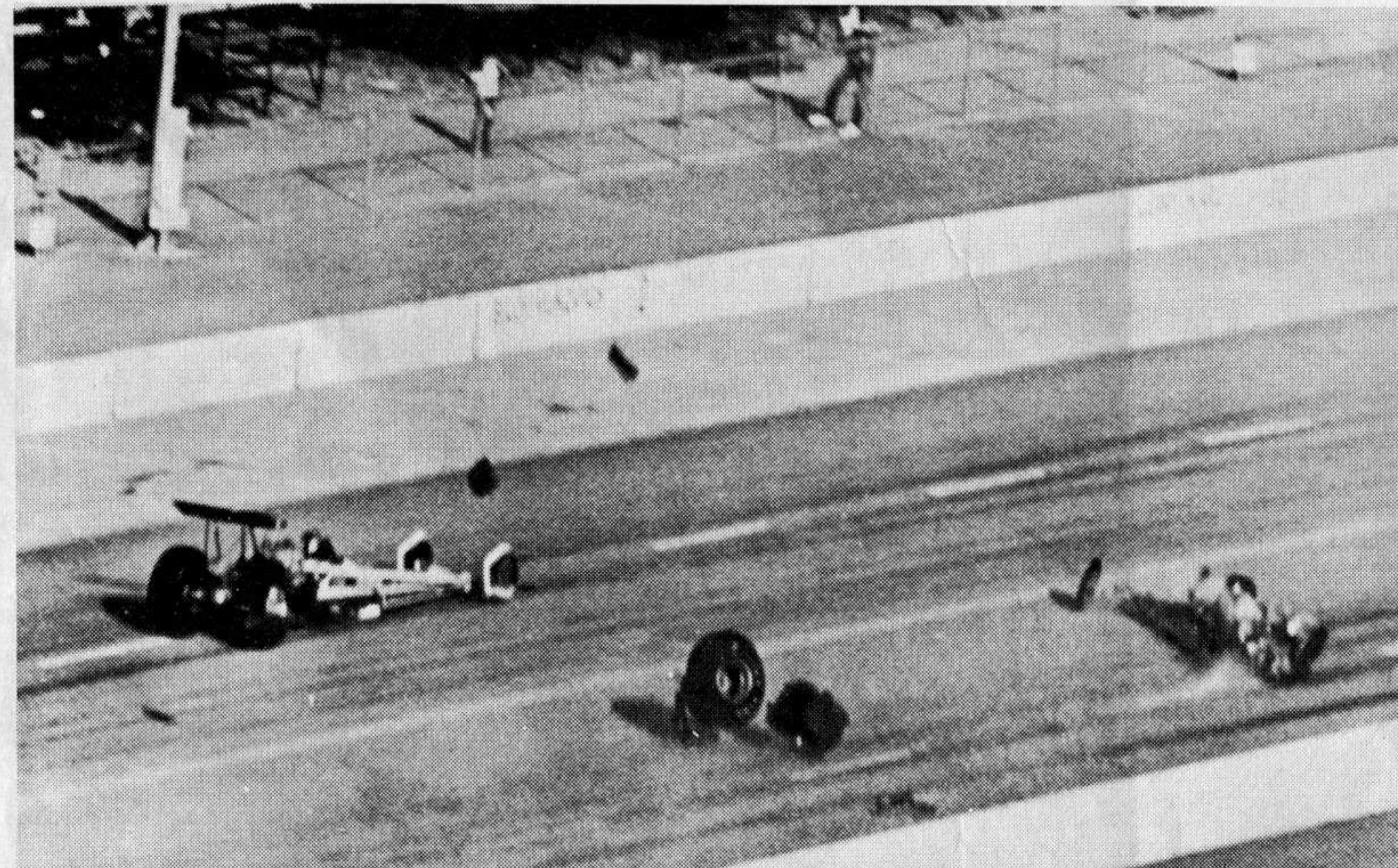
La stagione in cifre (svizzera)

Con tempestività e precisione tutta svizzera è uscita, il primo dicembre, la «**STAGIONE AUTOMOBILISTICA 1973**», quinta edizione di un volume di informazione e dati sullo sport dell'auto che Piergiorgio Morandi, giornalista sportivo, e Gian Paolo Foletti, commentatore della televisione della Svizzera italiana, redigono dal 1969.

Estremamente curata, come al solito, la parte statistica, con molti dati inediti riguardanti i Gran Premi e le gare Sport. Il volume, di 190 pagine, spazia anche sugli altri principali avvenimenti agonistici, come l'Euro Formula 2, il 2 litri, la Can-Am e tutti gli altri campionati della FIA, riportando schieramenti di partenza, classifiche, albi d'oro e classifiche finali dei campionati.

Come è consuetudine di questa pubblicazione, sono presenti una serie di ritratti, fotografici ed anagrafici, dei più importanti piloti del mondo, trentadue in tutto, e le schede tecniche delle vetture.

MORANDI e **FOLETTI**
«La stagione automobilistica 1973» 190 pagine. Edizione in italiano, francese e tedesco



Mentre, a oltre 300 kmh, stava per terminare la sua corsa, questo dragster si è letteralmente disintegrato. Il pilota, Gaines Markley, è rimasto illeso. Comunque, come si può notare, la gara l'aveva vinta!



L'altra MANTOVA di Tazio

Uno nato a Mantova, ed a Mantova cresciuto fin quasi all'adolescenza, ha molte ragioni d'entusiasmo, per le cose della sua terra: Virgilio, i Gonzaga, il Mantegna. Tanta storia, che resta ancora appiccicata ai muri medievali, che si specchiano nelle placide acque dei tre laghi. Poi il presente, quello degli anni venti e trenta, con tanti mantovani che si fanno onore, con due idoli da adorare, Nuvolari e Learco Guerra. E se uno ha la ventura di star di casa vicino a loro, di giocare coi loro figli, fa presto a perdersi di entusiasmi, che poi magari lo condizionano per sempre.

Uno così, quando lascia la sua terra e vien portato nella metropoli, non ha avuto tempo e modo di accorgersi che Mantova gli aveva dato anche altro, oltre alla aperta e schietta e semplice maniera di agire e pensare. Crescere, tra le tante accavallantesi scoperte dell'infanzia, non dà tempo e modo di sapere che anche il cibo quotidiano entra a comporre la tua fisionomia, a modellare il tuo carattere. Son cose che si scoprono dopo, quando ti accorgi che ti mancano e ne avverti la necessità, magari inconsapevolmente.

E così quando ti capita (troppo di rado) di tornare «al paese», ti rendi conto di ritrovare te stesso completamente anche sedendo a tavola coi tuoi, mangiando le cose che hanno alimentato e cresciuto la tua infanzia, che scopri essere quelle che ti mancavano ad essere «finito». E' un discorso, naturalmente, che vale per tutti, non solo per i mantovani; ma che per i mantovani ha un valore particolare, perché i cibi della sua terra, originali anche se talvolta rozzi, sono rimasti schietti e semplici, senza la perdita della personalità che ha invece pian piano modificato la cucina di altre regioni. L'isolamento di Mantova, un poco avulsa dal resto della Lombardia, e non integrata nel Veneto o nell'Emilia, dalle quali è divisa dai grandi fiumi, anche la povertà dei mantovani, solo un poco alleviata da qualche decennio, hanno contribuito alla continuità della tradizione culinaria. Per cui oggi ancora, nell'età dei jet, che permette l'aperitivo a Milano ed il pranzo a New York, nel mantovano si mangia come si è mangiato sempre. Senza complicazioni, magari con assenza di raffinate elaborazioni, ma bene.

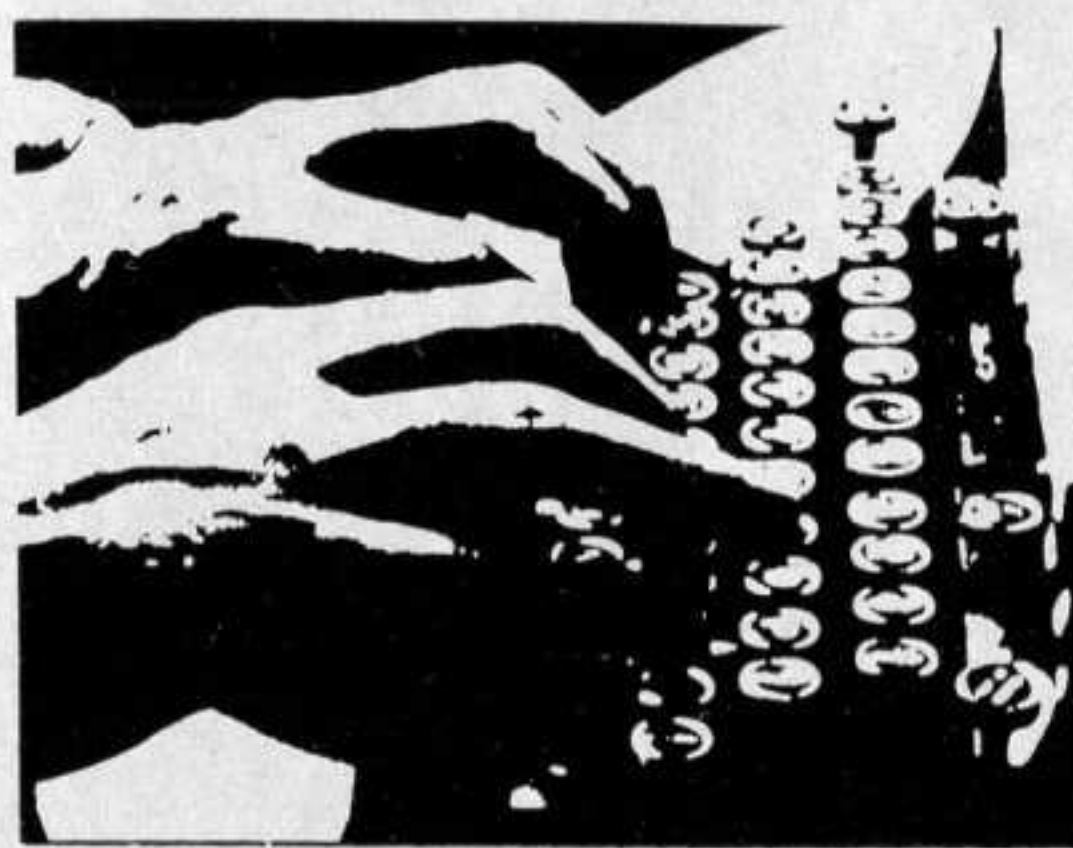
Siamo andati a Mantova ai primi di dicembre, noi dell'automobilismo sportivo, anche a rituffarci nella leggenda di Nuvolari. Un ritorno graditissimo e che attendavamo con impazienza. Per i non mantovani è stata una scoperta, crediamo, il sedersi a tavola. noi vi eravamo preparati anche perché proprio in quei giorni abbiamo potuto leggere le 270 pagine di «Mantova a tavola», che Renzo Dall'Ara ed Emilio Fanin, giornalisti, hanno sapientemente compilato nell'intento di stendere una precisa mappa ad uso di chi, avendone tempo e voglia, si lanci nella scoperta dei tanti piccoli tesori che costituiscono la «civiltà della mensa mantovana».

Dall'Ara e Fanin «da pazienti pellegrini della buona tavola», hanno percorso tutta la provincia; ed ora ci offrono, con «Mantova a tavola», una perfetta guida ad una gastronomia in cui ricorrono termini che certo non ritrovate sui menu internazionali.

La «chisolina», il «bevr'in vin», le «fojade», i «gnolin», i «bigoi con li sardéli», i «tortelli di zucca», il «gras pista», meritano davvero di essere conosciuti.

Dall'Ara e Fanin sono andati in giro a scoprire chi e dove fa meglio tutto questo. Risultato? Per chi, come noi, si porta dietro da tanto tempo la nascosta nostalgia di queste cose, «Mantova a tavola» è una struggente evocazione di leccornie. Per chi non ha ancora avuto la ventura di un buon pranzo mantovano, può essere una istruttiva introduzione. Per voi, amici che siete stati con noi a Mantova, può essere un modo di ricordare che Mantova ha davvero tante cose buone.

f. 1



SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Speranza di ricambio

Caro Autosprint, allego la scheda di iscrizione per il Club AUTOSPRINT per il 1974. Spero, prima di ogni altra considerazione, di dare appunto una mano alla buona causa dello sport automobilistico e mi affido a voi con la speranza, che farete tutto il possibile per impedire che vengano bandite le corse.

Questa spettrale visione si sta profilando anche davanti agli occhi degli appassionati della Piacenza-Corse e cito una frase per evidenziare il loro stato d'animo: «Tu hai fiducia? Credi che si correrà ancora? Bene, ti vendo la mia macchina con tanto di carrello e pezzi di ricambio, pronta per correre».

Penso che questo sia abbastanza significativo e mi pare anche un campanello d'allarme. Se un modo di ragionare come questo si diffonde, allora si che per le corse è finita davvero. Confido nel vostro giornale per dare una mano ad evitare questo e ad incoraggiare anche i più timorosi degli appassionati.

Michael Höfer - Piacenza

E' vero, il pericolo maggiore è che si diffonda la «psicosi» del blocco alle gare, una psicosi che sarebbe sufficiente a creare un mezzo caos anche senza ragioni obiettive di panico.

Sarebbe sciocco, d'altra parte, illudersi che non vi sia una grave situazione di ristagno proprio in un momento in cui, come adesso, si fanno i programmi e si impostano le lavorazioni. Basta pensare alle difficoltà che stanno incontrando coloro che hanno in via di definizione degli accordi pubblicitari per avere un'idea di quale sia il danno arrecato al nostro sport solo dalle «ipotesi» di crisi.

Come vedrà, questo numero è quasi interamente dedicato agli ultimi sviluppi della situazione, sia petrolifera che agonistica. Quello che era il nostro dovere, crediamo di averlo fatto. Ed è bene ricordare che, al punto in cui siamo, il «dovere» di un organo di stampa automobilistico-sportiva non è più quello puro e semplice di «riferire», ma è anche quello di «proporre». E' quanto abbiamo fatto suggerendo l'alternativa dell'alcool, come quella obiettivamente più utile a rovesciare il problema dei «consumi inutili», che è poi l'argomento-chiave della contestazione contro l'auto. E le ultime notizie sono tali da suggerire una speranza, al posto delle previsioni pessimistiche di qualche settimana fa.

E se qualcuno questo suggerimento l'ha ascoltato e fatto proprio, ci possiamo ritenere soddisfatti. Gli attestati di primogenitura non ci interessano quanto il bene di questo sport.

LE PROPOSTE

Troppe classifiche per un «re»

Colpito dall'idea di Jacky Ickx circa il punteggio nel mondiale piloti, ho approfondito il problema. Vediamo cosa sarebbe successo dal '67 ad oggi.

Quell'anno Hulme vinse il titolo dopo una stagione molto regolare malgrado la folgorante fine stagione del grandissimo Clark. Credo comunque che molti sarebbero rimasti più convinti col «punteggio Ickx»: Jimmy campione del mondo con QUATTRO vittorie contro le due sole del pur forte Denny.

Il risultato del campionato '68 fu molto discusso pure quello. Col punteggio in vigore arrivando in Messico Hill aveva 39 punti, Stewart 36 e Hulme 33. Col punteggio di Ickx, Stewart sarebbe stato in testa con tre vittorie contro due ciascuno a Hill e Hulme. Ambedue avevano la possibilità di soffiare il titolo a Stewart, vincendo. Avevano infatti rispettivamente 3 e 2 secondi posti mentre Jackie non ne aveva nessuno. Siccome fu «baffo» a vincere il campione sarebbe stato lui comunque, e io meritava. Ma la situazione sarebbe stata più interessante, mi sembra.

Dal '69 al '72 niente sarebbe cambiato col «punteggio Ickx», ciascuna di queste stagioni è stata praticamente dominata da un uomo: quest'uomo fu Stewart nel '69 e nel '71 (con sei vittorie per stagione!), il povero Jochen nel '70 e Fittipaldi nel '72, 1 due con 5 vittorie.

E quest'anno? Il campione del mondo sarebbe rimasto lui, il maestro Jackie. Ma, sempre col punteggio Ickx, per 4 vittorie contro 3, Ronnie Peterson sarebbe il vicecampione al posto di Fittipaldi, e penso che siamo tutti d'accordo!

Per studiare un po' meglio il sistema vediamo cosa sarebbe successo per esempio se Ronnie non avesse forato in Svezia: avrebbe raggiunto Stewart per il numero di vittorie ma allo spareggio (bisogna scendere fino ai quarti posti) il risultato non sarebbe cambiato, il che riflette bene il dominio dello scozzese in questa stagione.

E se spingiamo ancora le ipotesi possiamo constatare che se il pupillo di Chapman avesse vinto ancora DUE Gran Premi il titolo mondiale era suo, malgrado Jackie, e se lo sarebbe meritato, no? Ebbene, col punteggio attuale questo exploit di sei vittorie lo avrebbe semplicemente portato a due punti dal campione del mondo, magra ricompensa...

Inoltre il sistema che propone Ickx ha il vantaggio di creare dei «gruppi»: il gruppo dei «vincitori», il gruppo dei «secondi», dei «terzi» e così via. In questa maniera una performance isolata come quella di Donohue nel G.P. del Canada nel '71 sarebbe stata ricompensata da un posto nel gruppo

PIETRO POLESE - Treviso — Ci spiace molto che Pietro Polese, che peraltro stimo per il suo valore e per come ha condotto la stagione appena conclusa, ci abbia scritto la lettera che abbiamo appena ricevuto. Gli dovremo purtroppo rispondere, nel prossimo numero, nel tono che il suo infelice contenuto richiede.

ELIO BRUNO - Savona — La faccenda è oscura fino ad un certo punto. Se, come lei afferma, il suo amico conosceva così bene i regolamenti, non avrebbe dovuto presentarsi proprio alla finale fuori regola. A meno che non ritenesse di fare opposizione alla squalifica, il che non ci risulta.

MARTA CALUSCHI - Somma Lombardo (Varese) — Noi siamo sempre molto attenti ai pareri dei nostri lettori, ed anche a quelli delle nostre lettrici, ovviamente. Quindi grazie per la sua lettera, che rispecchia uno stato d'animo generale.

ENZO BROSOLO - Ranica (Bergamo) — I cambi cosiddetti a «innesti frontali», come il Colotti od anche semplicemente quello della Fiat 500, non hanno gli anelli sincronizzatori. Non per questo si cambia meno bene. Il secondo quesito è vago: che circuito? che macchina?

GIANLUIGI MAINARDI - Budrio (Bologna) — Non si attenda miracoli da quella modifica. Infatti, l'aumento di potenza è anche in relazione ad altri interventi. Ad ogni modo, non è vero che va modificato l'anticipo di accensione. E' vero però che è opportuno, sperimentalmente, trovare l'anticipo più efficace. Quanto alla misura, 7-8 decimi dovrebbero bastare. Anche per la carburazione bisogna fare delle prove.

GIANNI BOTTANELLI - Torino — E dai... Ma lei è proprio convinto di quel che sostiene? Si rende conto che quella è una manovra «normale» nelle corse, anzi forse l'unica manovra da usarsi per superare, in un circuito come Casale? Quanto alla presenza di chi scrive, essa può essere garantita e testimoniata da due personaggi che senz'altro anche lei conosce, cioè Ballestrieri e Maglioli. Forse è inutile riferirle quale era la loro opinione in merito alla faccenda...

LUCA SINICO - Verona — La Yardley è una casa produttrice di prodotti per uomo, come profumi, lozioni dopobarba, saponi, eccetera.

ALBERTO PONTONI - Pasian di Prato (Udine) — Non crediamo esistano vere e proprie cassette di trasformazione, ma molti particolari si trovano. Ad esempio, può chiedere a Maglioli, via della Vittoria 5, Biella, telefono 015-32854.

DINO LADISA - Stoccarda (Germania Federale) — Abbiamo letto con attenzione la sua lettera, e possiamo dirle che i suoi consigli saranno tenuti nel debito conto, quanto alle otto pagine in meno, si è trattato di una scelta: abbiamo preferito risparmiare così piuttosto che aumentare il prezzo di copertina. Quanto alle prove di vetture sportive, non creda sia così facile, soprattutto volendo provarle tramite i nostri collaboratori abituali. Se ne riparlerà in primavera.

Caro Autosprint,

nel servizio da voi dedicato alla nuova Ferrari Sport 1974, la parte finale mi ha sconcertato, a dir poco. Vi si legge che la Ferrari parteciperà alle gare europee del mondiale marche con una sola vettura, come dire che andrà a passeggio tanto per farsi vedere.

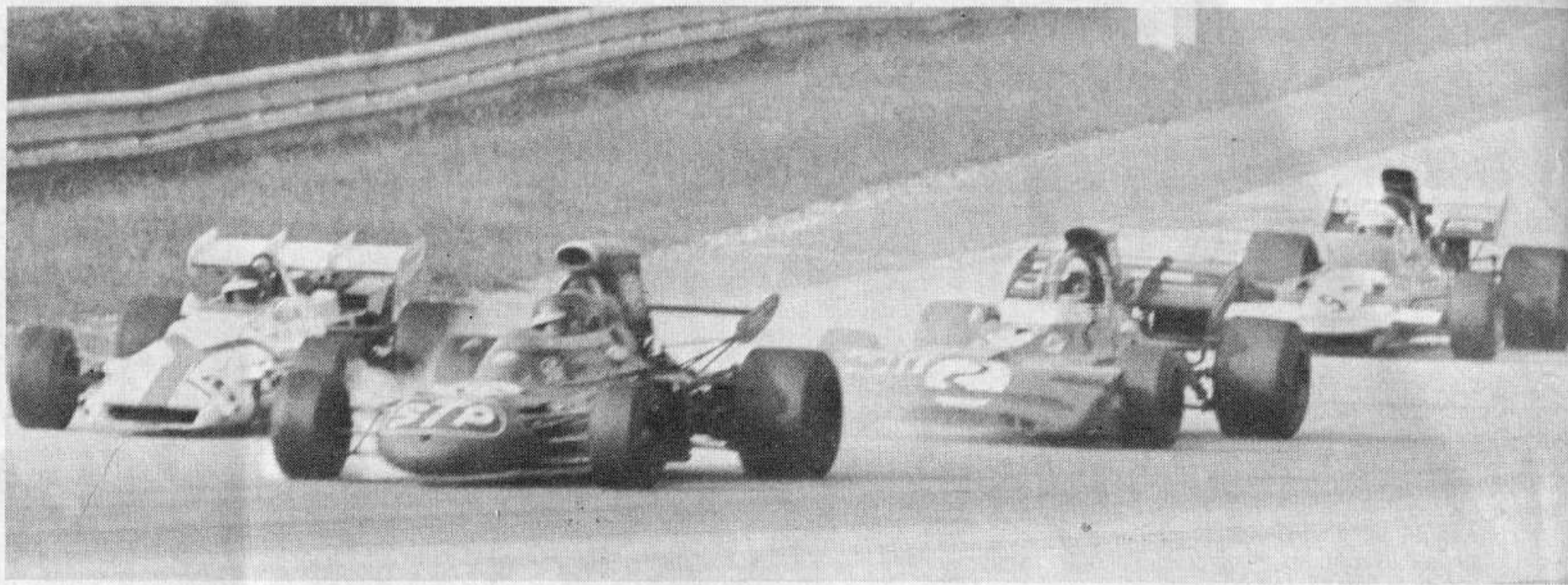
Se però la Sport dell'Alfa dovesse vincere, allora la Ferrari tirerà fuori dalla «scatola magica» un'altra vettura, per contra-

stare il passo all'avversaria italiana.

Capito? Solo se l'Alfa dovesse vincere. Ma se a Maranello hanno di queste scatole magiche, perché aspettare che l'Alfa vinca?

Si potrebbe continuare a lungo, ma come alfista spero che la Ferrari scenda in pista subito, per rendere il mondiale marche più interessante e non attendere certe condizioni.

Piergiorgio Ferri - Pesaro



LA VOLATA

Caro Autosprint, ti sarei grato se pubblicassi una foto della March-Ford 711 possibilmente ritratta in parabolica a Monza, con la quale Ronnie Peterson fu secondo dietro a Stewart alla fine del mondiale 1971.

Se possibile, gradirei anche la pubblicazione di qualche dato tecnico, e sapere come mai, in occasione del Gran Premio d'Italia di due anni fa, a questa vettura fu tolto l'originalissimo alettone frontale.

Carlo Rossin - Badia Polesine (Rovigo)

Ecco la foto, che ritrae Ronnie Peterson nell'attimo in cui si gioca la sua prima grande possibilità di vincere un Gran Premio, quello d'Italia del 1971, appunto. Quella gara fu senz'altro una delle più emozionanti, tutta corsa sul filo delle scie e con un arrivo in volata al cardiopalmo.

Nella foto, vediamo come Peterson, ritardando la frenata al massimo, arrivi all'imbocco della curva troppo veloce, con la ruota anteriore destra bloccata. Dovrà così

dei «terzi» e un 12. nella classifica generale invece di 4 miseri punti ed un 17. posto che non dice proprio niente.

Col sistema attuale un pilota può teoricamente essere dichiarato miglior pilota del mondo senza aver vinto un solo G.P., senza essersi dimostrato una sola volta più veloce di tutti! Aggiungiamo che qualunque pilota preferirebbe trionfare due volte piuttosto che arrivare secondo tre volte, come diceva Ickx.

Mario Hytten - Versoix (Svizzera)

Vorrei rendere nota una particolare classifica di merito, da me stilata durante la stagione '73, riguardante i piloti che hanno partecipato al Campionato Mondiale Conduttori di Formula Uno 1973.

Alla fine della stagione si fanno sempre classifiche per stabilire i migliori piloti e questa classifica vi farà notare come anche i piloti cosiddetti minori sappiano imporsi ai colleghi che corrono quasi esclusivamente in Formula Uno prendendo parte ad altri campionati internazionali di minore importanza. Questa particolare classifica si rifà

al tipo di quella del Campionato Italiano Velocità Assoluta, con l'assegnazione cioè di diversi punteggi e coefficienti a seconda dei piazzamenti ottenuti e delle diverse specialità di competizioni (sempre però nell'ambito delle maggiori corse internazionali).

Questo sarebbe il regolamento:
1) Prendono parte alla classifica tutti quei piloti che abbiano preso parte ad almeno una corsa titolata di Formula Uno.

2) Elenco Competizioni valide ai fini dell'assegnazione punti: Campionato Mondiale di Formula Uno coeff. 5; Competizioni di Formula Uno (non campionato) coeff. 3; Campionato Europeo di Formula Due coeff. 3; Competizioni di Formula Due (non campionato) coeff. 2; Competizioni di Formula (F. 5000, ecc.) coeff. 2; Campionato Mondiale Marche coeff. 3; Competizioni Sport - Prototipi (non campionato) coeff. 2; Campionato Europeo Marche 2000 coeff. 3; Campionato Can-Am coeff. 3; Campionato Inter-serie coeff. 2; Campionato Europeo Turismo e Gran Turismo coeff. 1.

3) I punteggi assegnati: 1. class. punti 25; 2. class. punti 20; 3. class.

punti 17; 4. class. punti 13; 5. class. punti 10; 6. class. punti 8; 7. class. punti 5; 8. class. punti 3.

Ed ecco quale sarebbe la classifica finale della stagione '73: 1. Jackie Stewart punti 1225; 2. Cevert 1111; 3. Fittipaldi 951; 4. Ronnie Peterson 914; 5. Jacky Ickx 747; 6. Revson 744; 7. Pescarolo 738; 8. Jarier 695; 9. Redman 652; 10. Hulme 635; 11. Merzario 567; 12. Schenken 552; 13. Pace 541; 14. Reutemann 540; 15. Scheckter 536; 16. Mass 525; 17. Hunt 429; 18. Beltoise 403; 19. Follmer 374; 20. McRae 366; 21. Van Lennep 357; 22. Gethin 354; 23. Hailwood 283; 24. Regazzoni 236; 25. Oliver 220; 26. Fittipaldi W. 220; 27. Ganley 194; 28. Lauda 177; 29. Watson 174; 30. Amon 133; 31. Wisell 123; 32. Williamson 121; 33. Beutler 118; 34. de Adamich 105; 35. Stommelen 74; 36. Hill 51.

Seguono non classificati, in quanto non hanno acquisito nessun punto, i seguenti piloti: Galli, Purley, Von Opel, Keizan, Pretorius, Charlton, Bueno.

Riccardo Gibellini - Modena

Come queste due lettere stanno a dimostrare, la definizione di un me-



FRANCO TONINI - Latina Scalo (Latina) — L'unica maniera è quella di scrivere agli organizzatori, Automobile Club di Monaco, boulevard Albert I, Principato di Monaco, chiedendo un biglietto. Cosa piuttosto difficile, ormai, in quanto in genere i biglietti di tribuna vanno a ruba da un anno all'altro. Altrimenti, provi a rivolgerti ad una efficiente agenzia di viaggi.

CARLO BATTISTI - Caldaro (Bolzano) — Come forse avrà visto, leggendo il giornale, sono in molti a lamentarsi del fatto opposto... Per quanto riguarda il corso di commissario di percorso, provi a rivolgerti all'ufficio sportivo del suo Automobile Club. E' l'AC, infatti, che in genere abilita i commissari.

LINO CODOGNOTTO - Arzignano (Vicenza) — Si può rivolgere alla Delta, via Volta 18, Garbagnate (Milano), oppure a Candrini, via Emilia Est 115, Modena. Oppure, provi a fare un'iscrizione nella nostra rubrica di compra-vendita.

CLAUDIO ABATI - Nonantola (Modena) — Ecco i piloti richiesti: GP Sud Africa 1967, 2. John Love (Cooper Climax), 3. John Surtees (Honda), GP Monaco 1967, 5. Pedro Rodriguez (Cooper-Maserati), GP Belgio 1967, 3. Chris Amon (Ferrari), GP Francia 1967, 3. Jackie Stewart (BRM 2000), 4. Jo Siffert (Cooper-Maserati), 5. Chris Irwin (BRM H16), 6. Pedro Rodriguez (Cooper-Maserati), GP di Germania 1967, 4. John Surtees (Honda), 5. Joakim Bonnier (Cooper-Maserati), GP Canada, 3. Dan Gurney (Eagle-Weslake), GP USA, 4. Jo Siffert (Cooper-Maserati), 6. Joakim Bonnier (Cooper-Maserati), GP Messico, 4. John Surtees (Honda), 6. Pedro Rodriguez (Cooper-Maserati). La meccanica dell'incidente del GP del Belgio, a Spa, del 1966 è presto spiegata: subito dopo il via, il gruppo dei primi si è trovato davanti l'asfalto bagnato di pioggia, improvvisamente. Alcuni sono passati, mentre altri hanno sbandato. Sono rimasti coinvolti Bonnier, Spence, Siffert, Bonduant e Stewart, che in quell'occasione (ci rimise qualche osso) maturò il suo «odio» per il circuito di Spa.

PIERO DALLA MEA - Udine — Difficile fare previsioni in questo campo. La 850 Special è uscita dai listini Fiat all'inizio dell'autunno 1971. Quindi, poiché l'omologazione sopravvive quattro anni alla «morte» del modello, faccia lei i conti.

ALESSANDRO TURCHI - Lucca — Quanto lei afferma è sacrosanto. Solo che è di moda strumentalizzare «certe» disgrazie, mentre altre in altri sport si fa presto a dimenticarle. E' anche tutto relativo al seguito che hanno certi sport nel pubblico.

Anche noi, creda. Abbiamo il timore, però, che le nostre informazioni siano vere, almeno per il momento. Quello del « contatto tecnico » è un atteggiamento tipico della casa di Maranello, ed il fatto che nel '74 la Ferrari partirà con una sola vettura Sport non sarebbe certo una novità. Si vede che a Maranello hanno assimilato molto bene la teoria dell'impegno « flessibile ». Come gli USA nel Vietnam, insomma. Con i risultati noti.

todo « sicuro » per determinare qual è il miglior pilota dell'anno non c'è, e non ci potrà essere mai. Sono molti infatti i parametri ai quali ci si può riportare, siano essi semplici come il numero di vittorie (vedi la proposta Ickx, avallata dal signor Hitten), o più complessi come quelli che presiedono alla classifica elaborata dal signor Gibellini.

E' confortante comunque rilevare che, almeno per il 1973, la classifica piloti stilata con il metodo ufficiale (punteggi decrescenti ai primi sei di ogni G.P.) corrisponde, al vertice, con quelle suggerite dai nostri lettori. D'altra parte, come è noto, anche Autosprint ci ha provato, e con elementi forse più omogenei ed accurati, elaborati dal computer. Ed il risultato era sempre quello: primo Stewart. Per quest'anno, almeno, siamo tutti d'accordo, no?

IL MALVEZZO

Più abusivi che paganti

Ho letto attentamente e con interesse l'intervista con il presidente della Piloti Romani pubblicata sul n. 50 di Autosprint.

Quando il signor Palangio espone in merito ai costi delle gare in relazione alle entrate, è una sacrosanta verità; seguo da vicino l'organizzazione di gare in salita e in circuito in Umbria e per questo vorrei aggiungere qualcosa a quanto afferma il signor Palangio.

Quante sono le persone che riescono a non pagare il biglietto d'ingresso? tanti, troppi.

Fra tutti questi soggetti (funzionari di stato — con rispettive famiglie — Polizia (non in servizio) autorità civili e politiche con al seguito tutta la... servitù, amici di tizio o caio muniti di tessere o bracciali dei più variopinti colori-pseudo giornalisti o fotografi... ufficiali) fanno spicco, purtroppo, un numero rilevante, troppo alto, di ufficiali di gara, meccanici, presidenti o consiglieri e direttori sportivi di scuderie che nulla hanno a che fare con le gare in programma.

Purtroppo questi dovrebbero conoscere le norme che regolano la validità dei vari bracciali che comunque non li esonerano dal pagamento del biglietto d'ingresso.

Più volte, chiamato a collaborare in questo particolare settore dell'organizzazione, ho individuato piloti che muniti di speciali lasciapassare, forniti dall'organizzazione per i piloti, facevano più viaggi con la propria vettura portando nell'interno dell'autodromo o lungo il percorso per le gare in salita, famigliari, amici ecc. eludendo al pagamento del biglietto.

Direte che ciò si può evitare con un

più rigido controllo ma, per averlo fatto e per essermi spessissimo trovato in spiacevoli circostanze, sfido chiunque a risolvere questo malcostume che, unitamente ad altre componenti, contribuiscono all'insuccesso economico di una manifestazione.

Non sono d'accordo con il presidente della Piloti Romani sul pagamento delle 2000 lire « supplementari » da parte dei piloti per « reintegro assicurazione ».

Nessuna disposizione o norma mi risulta in vigore, sia emanata dalle Assicurazioni o dalla CSAI, né mi risulta infine quell'aumento del 50 per cento dei premi nel corso dell'anno 1973.

Vorrei che il signor Palangio citasse gli estremi delle disposizioni in proposito e di essere più preciso anche per dissipare le lamentele dei piloti che trovano applicata questa sopratassa solo all'Autodromo di Vallelunga.

Concludo affermando che sono veramente meravigliato che il signor Palangio, che conosco quale dinamico organizzatore e presidente di Scuderia, perda il suo prezioso tempo a colloquiare con i dirigenti degli Automobili Clubs che, fatta eccezione per pochissimi, si sono dimostrati i peggiori nemici dello sport automobilistico.

Petrocchi Luigi - Perugia

Molto di quanto il signor Petrocchi lamenta è vero. Il « vizio » di stampo italico di entrare gratis non lascia certo immuni gli autodromi, ma si tratta di percentuali che, in una manifestazione di un certo richiamo, non dovrebbero preoccupare. Certo, se gli spettatori paganti invece sono in numero basso, ecco che l'incidenza di chi entra a titolo gratuito diventa notevole.

D'altra parte, è vero che la grande maggioranza dei bracciali e delle fasce rilasciate dalla CSAI non esonerano il pagamento del pagamento del biglietto di entrata, pur permettendo l'accesso a zone (come box ed in certi casi la pista) normalmente preclusi al pubblico. A far rispettare questa norma ci dovrebbero pensare sia gli organizzatori, dando disposizioni severe agli ingressi, sia la SIAE, che generalmente non guarda in faccia a nessuno, bracciale o non bracciale.

Personalmente, ci è capitato spesso di essere sollecitati a pagare il biglietto (non ci sarebbe stato bisogno del « sollecito ») da parte di un funzionario della SIAE. Ma ciò è accaduto solo a Monza.

Quando al resto, riteniamo che questi scambi di impressioni ed anche di lamentele fra « piccoli organizzatori » (se così possiamo chiamarli) non potrà che essere utile anche ad una maggiore uniformità di comportamento in quella importantissima branca dello sport che è l'organizzazione delle gare ed il loro tornaconto economico.

MASSIMO PIATTELLINI - Perugia — Quel modellino non è in vendita come lei lo ha visto fotografato. E' un normale modello pressofuso della 128, « elaborato » poi dal proprietario con stucco e decals.

GIANLUIGI FORESTI - Azzano San Paolo (Bergamo) — Può cercare le decals presso la Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, 40122 Bologna. Quanto ai manifesti, è proprio come dice lei, una questione di prezzo. Ed ora non è il momento di fare « follie »...

LUCIANO MARRO - Roata Rossi (Cuneo) — La prima licenza che si ottiene, cioè quella di seconda categoria, è sufficiente a pilotare una Formula Ford. Per la F. Italia c'è da fare un « provino » da Morrogh. La F. Italia è decisamente favorita come costo iniziale (parliamo di vetture nuove o quanto meno poco usate), mentre la F. Ford ha una manutenzione meno onerosa. Per il campionato europeo, non vi sono formalità tranne il nulla-osta della CSAI. Questi gli indirizzi: Giancarlo Martini, Lavezzola (Ravenna); Renzo Zorzi, via L. della Pila 57/F, Milano.

GRAZIANO BROTTI - Ravenna — Che ci vuol fare, caro amico? Certi giornalisti vanno per « sentito dire ». Se la loro attendibilità professionale deve essere misurata da quegli esempi, stiamo freschi: chi ci garantisce che in altri campi d'indagine non siano altrettanto superficiali?

ALESSANDRO TONDELLI - Roma — Il libro che cerca lei non esiste, poiché non è mai stato scritto. Uno che si dovrebbe avvicinare a quello che cerca, se non altro per chiarire le idee su tanti argomenti, è il famoso « Motori endotermici », dell'ing. Dante Giacosa, edizioni Hoepli.

FABRIZIO AMATI - Salerno — Non c'è solo quella norma, ce n'è anche un'altra che dice che il pilota che è all'interno ha il diritto di affrontare la curva per primo. Per il resto della sua lettera, abbiamo chiamato in causa l'ufficio diffusione.

FABRIZIO MESSALE - Torre Angela (Roma) — Questo l'indirizzo: Italdesign, via Tepece 16, Torino.

WALTER DEL GIOVANE - Spinaceto (Roma) — Non abbiamo da regalare che i manifesti o le foto giganti che pubblichiamo su Autosprint. Se trova qualche foto che le interessa sul settimanale, in bianco-nero o a colori, può chiederne un esemplare riprodotto tramite il nostro servizio di fotoshop. Altrimenti, provi a rivolgersi a qualche agenzia fotografica, come l'Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna.

ENZO PATACCA - Aprilia (Latina) — Qualcosa di più in che senso? Vuole che scriviamo più di quanto già non facciamo di Regazzoni, Lauda e le loro prove Ferrari? Accidenti, ma se non ci sfugge una mossa...



Così parlò il TNA

La presente per esporvi il nostro punto di vista circa il Campionato Chevron di Formula Ford 1973 e particolarmente il « caso Lucas ».

Quale prima precisazione vorremmo sottolineare il fatto che la cosiddetta « guerra dei pistoni » non è partita da noi, ma comunque proprio noi vorremmo portarla avanti fino alla giusta conclusione, in quanto sicuri della serietà ed onestà dei nostri piloti e preparatori.

Dalla classifica del campionato risulta evidente come la posizione di « Lucas » fosse decisamente favorevole, con quattro vittorie e due secondi posti su sei gare portate a termine, prima del reclamo sporto contro di lui nella gara di Casale. Va inoltre precisato che dopo la vittoria di « Lucas » nella gara di Vallelunga del 20-5, il motore che equipaggiava la sua BWA-Alloni, veniva scrupolosamente verificato d'ufficio e giudicato perfettamente regolare. Anche a Magione il 3-6, a gara ultimata, venne chiesto a « Lucas » dal sig. Micci, responsabile della Ford, di « compiere un gesto da sportivo » lasciando verificare il cambio », poiché alcuni mormoravano che montasse cinque rapporti con differenziale autobloccante, naturalmente vietati dal regolamento. Il tutto risultò essere perfettamente regolamentare.

Questi aneddoti per dare un'idea di quanto « attenzione » suscitassero le tre vittorie consecutive (Casale, Vallelunga, Varano) del nostro pilota. Si giungeva così al reclamo sporto da Monguzzi (BWA-Pirola) contro « Lucas » (BWA-Alloni) e De Francischi (Delta-Doneda). Secondo noi, detto reclamo è da considerarsi capzioso in quanto preparato in accordo con i « preparatori » Pirola e Doneda. Il reclamo nei confronti del 7. classificato De Francischi, aveva il solo scopo di avallare la contestazione che sarebbe stata fatta sui pistoni di « Lucas » durante le verifiche.

Quanto all'operato dei Commissari Tecnici e Sportivi e degli Organizzatori, c'è da restare perlomeno sconcertati; eccessiva tempestività nella decisione circa l'irregolarità di « Lucas », senza neanche concedergli il beneficio del dubbio nonostante la posizione del sig. Micci, rinviando ogni decisione alla CSAI; mancato trattenimento del pezzo contestato; ambiguità nelle relazioni, come confermato personalmente dal geom. Lucchini. Ci riserviamo comunque di ritornare sull'argomento con fatti e testimonianze.

Nonostante il ricorso in appello, a « Lucas » veniva rifiutata l'iscrizione alla successiva gara di Misano. A parte la decisione po-

Crediamo di non fare alcun torto al presidente della Scuderia del Lario se pubblichiamo integralmente questa lettera che rappresenta il punto di vista di colui che, obiettivamente, in tutta questa faccenda è quello che ci ha rimesso di più, e cioè « Lucas ».

Per meglio capire certe affermazioni contenute in questa lettera, è necessario chiarire quello che è probabilmente il penultimo atto di questa lunga ed antipatica faccenda dei pistoni delle F. Ford, già ampiamente seguita da Autosprint, e cioè la sentenza del Tribunale Nazionale d'Appello della CSAI che, in data 23 ottobre 1973 (e cioè ben prima del pre-convegno milanese dove la faccenda venne risolta, con uno scambio di idee fra Pirola e l'ing. Noretto) accetta il reclamo di « Lucas » contro la sua squalifica di Casale del 15 luglio e lo riammette in classifica.

Lasciamo perdere per un attimo un lato pur importante della faccenda, e cioè il fatto che « Lucas » pur avendo interposto appello, non sia stato fatto correre nelle gare successive (il che è gravissimo, anche senza tener

conto del fatto che — per di più — egli aveva ragione), e concentriamoci su di un punto importantissimo di quella sentenza, che a tutt'oggi non abbiamo ancora vista pubblicata dalla CSAI sul suo notiziario.

Esso dice: « Infine, il Tribunale Nazionale d'Appello ha fatto richiedere alla Ford Inglese se erano in vendita pistoni con cavità del diametro di 63 mm., ricevendo risposta negativa, per cui deve concludersi che, mentre è regolare il motore della vettura di « Lucas », irregolari erano, invece, quelli delle altre vetture verificate (n. 34 Zorzi, n. 9 Monguzzi, n. 54 De Francischi), i cui pistoni con diametro 63 mm. erano evidentemente stati torniti... ».

Ecco perché, precedentemente, abbiamo parlato di « penultimo atto »: l'ultimo atto è quello cui conduce l'affermazione del TNA appena riportata, e cioè la squalifica di Zorzi, Monguzzi e De Francischi. Infatti, sia la logica sia l'esplicita affermazione di irregolarità riscontrata dal TNA concordano nel ritenere che la CSAI non potrà, una volta riconosciuto « innocente » « Lucas »,

non ritenere colpevoli gli altri.

A proposito delle misure, vi rimandiamo a pag. 16 di questo stesso numero. In detta pagina sono riprodotti nuovamente, per maggiore chiarezza i disegni sui quali vanno rilevati i vari diametri in questione, che erano venuti poco « leggibili » nel n. 51-52 a corollario del servizio che faceva il punto di questa intricata questione.

Non vogliamo sostituirci alla CSAI né alla Ford nel dichiarare quale sarà il nuovo assetto del Campionato F. Ford dopo questa sentenza, anche se non vediamo le ragioni per tirarla tanto per le lunghe. E' da luglio che la questione si trascina.

E' vero, ci sono le indagini, i ricorsi, l'escussione dei testimoni, le riunioni del Tribunale e tante altre scadenze che sono per forza di cose inframmezzate da altri problemi analoghi. Ma vorremmo che la CSAI si rendesse conto di quali danni, anche morali, provoca una lungaggine del genere. Saranno finalmente messi in atto, nel 1974, quei propositi di celerità che sentiamo ripetere ormai da tempo ad ogni Convegno CSAI?

Comunque lo stesso Zorzi per ben due volte è stato reclamato; prima da « Lucas » a Casale e poi da Brunelli a Vallelunga. In tutti e due i casi i suoi pistoni avevano la misura ed il profilo non regolamentari, come hanno potuto constatare prima il signor Lucchini poi il signor Galliani. E' nostra intenzione insistere fermamente su questi reclami a nostro avviso fondatissimi, in quanto oltre che derivare da una nostra convinzione personale, sono anche la logica conseguenza della regolarità di « Lucas » sancita dal TNA.

Nell'art. 2 delle N.S. 12 ravvisiamo gli estremi perché siano finalmente presi dei seri provvedimenti verso coloro che fraudolentemente e con assoluta mancanza di senso sportivo hanno modificato i pistoni per contestarne poi l'altrui regolarità.

Giancarlo Ponti
presidente della Scuderia del Lario - Como

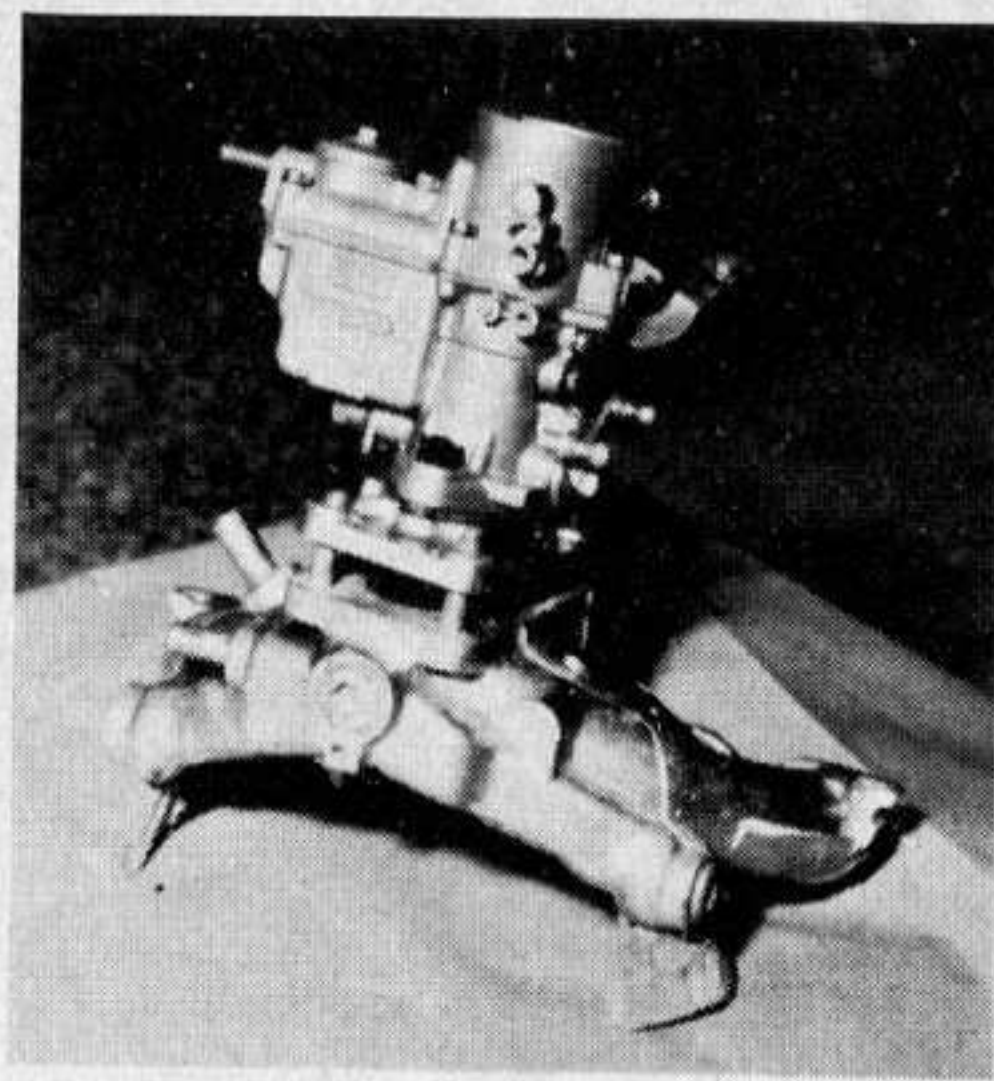
**AUTO
SPRINT**il settimanale
dell'automobilismo
giovaneUna copia L. 300 (arretr. L. 600);
Abbonamenti: annuale L. 12.000;
semestrale L. 6.500; estero Lire
20.000. Autosprint + Auto-
sprint Mese L. 17.000. Conto
corrente postale n. 8/4323.Diffusione: concessionario esclusivo per
l'Italia SO.DI.P. s.r.l. Angelo Patuzzi -
Società di diffusione periodici -
20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel.
688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Ser-
pieri 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:
AUSTRIA Sc. 22 - BELGIO Bfr. 35 -
DANIMARCA D. Kr. 6,25 - FRANCIA
Fr. 4,50 - PRINCIPATO DI MONACO Fr.
4,50 - GERMANIA DM. 3,20 - INGHIL-
TERRA 40 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 -
OLANDA Hfl. 2,70 - SPAGNA Pts. 55 -
SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3.Ed ecco l'elenco delle edicole e delle
librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT
all'estero: Argentina: VISCONTEA DI-
STRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja
1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.
Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H.,
Speckbacherstrasse 35A, 6021 INN-
SBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11,
1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY.
LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER
HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE &
MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A.,
Dép. Publications, 1 Rue de la Petite-
lie, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,
MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK
BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCH-
ROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPEN-
HAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,
Agencia De Publicaciones S.A., Chim-
borazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera,
PARIS (2E); NOUVELLES MESSAGE-
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75000 PA-
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-
Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN
1; Grecia: THE AMERICAN Book &
News Agency, 68 Syngrou Avenue,
ATHENS - 403; Inghilterra: HACHETTE
C.P.D. LTD., International Press Divi-
sion, 164 Dukes Road, Acton, LON-
DON - W. 3; Jugoslavia: PROSVETA,
Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY
LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHERAN; Li-
bano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO.,
Makdessi Street, Halim Hanna Bldg.,
1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta:
W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A
Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN
GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826,
AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E. DI
MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION;
Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA,
Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E,
LISBOA - 1; Principato di Monaco e Co-
sta Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato;
Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL
ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle
Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti:
SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH
Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101;
Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/104
/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN
WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCK-
HOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dor-
nacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G.
Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT
AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002
BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Le-
vrier, GENEVE; MELISA S.A., Via Ve-
gezzi 4, 6901 LUGANO; Tailandia: SURI-
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,
CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN
TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS
- ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262,
MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida
Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Ve-
nezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Soro-
caima (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,
Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22,
SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA
MICO PTY. LTD., Fanora House, 41
Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generaleAmministrazione: 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. Telef. (02) 62.40-
654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio
12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel.
(055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova:
Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici
di Padova: Via Tommaseo 94. Tel. (049)
39.205. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeg-
lio 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 - 40068
S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via
dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53
- 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

FIAT



Monocorpo per risparmiare

Vista la limitazione di velocità sia sulle strade urbane che sulle autostrade, e visto soprattutto il costo attuale del carburante, che ve ne fate di un doppio-corpo? Per i possessori di Fiat 132, 124, 125, 1300-1500, e di tutte quelle vetture italiane ed estere che montano un carburatore doppio-corpo verticale, Camillo Alquati ha preparato una speciale e semplice flangia che permette il montaggio di un monocorpo da 32 mm, sia esso Weber, Solex Dell'Orto, essendo gli attacchi universali. La modifica, molto economica anche per la notevole disponibilità di questi carburatori usati, renderebbe anche più semplice e redditizia l'applicazione di impianti a gas liquido o metano. Ben presto, Alquati (via Dante 87/91, Cremona, telefono 20450 e 30285) avrà a disposizione un dispositivo analogo per la 128-1300.

Assistenza per gomme «stanche»

A che cosa servirebbe possedere un'automobile con un buon motore se la forza espressa da quest'ultimo non trovasse una adeguata corrispondenza nei pneumatici? Se questi sono «stanchi», senza mordente o con caratteristiche inadatte al mezzo su cui sono montati, anche la potenza ne risente. Ma se il pneumatico è resistente, se rotola bene, se curva bene

e tiene sul bagnato, ecco che anche il motore ne guadagna e, quindi, la guida è più potente e sicura.

A tutto ciò ha pensato la KLEBER con la creazione dei CENTRI DI ASSISTENZA TECNICA KLEBER che assolvono ad una triplice funzione: offrire consulenza gratuita a tutti gli utenti KLEBER grazie a tecnici altamente specializzati, fungere da ideali intermediari fra gli automobilisti e la casa produttrice dei V10-S, offrire una base tecnica-operativa a tutti i rivenditori KLEBER per appoggiarvi la loro clientela in quelle occasioni in cui ritengano opportuno avvalersi di un servizio altamente specializzato di pronto intervento. L'attrezzatura utilizzata nei Centri di Assistenza tecnica della KLEBER COLOMBES ITALIANA è tutta di prima qualità e di conseguenza i controlli eseguiti sono veramente validi e pre-

cisi. In particolare vengono controllati: lo stato di usura del pneumatico; le sue condizioni di utilizzazione; la sua equilibratura; le condizioni degli organi meccanici della vettura che possono influenzare l'utilizzazione del pneumatico.

I Centri di assistenza tecnica della Kleber Colombes Italiana si trovano a Torino (Via Castalgomberto 93), Milano (Via Stendhal 23), Verona (Viale Piave 24), Firenze (Via di Cestello 50), Genova (Via Tortosa 53/62 R), Roma (Via Portuense 97), Napoli (Via G. Ferraris 146), Bari (Via Buoizzi 72/74), Palermo (Via S. Lorenzo 273/M) e Cagliari (Viale Marconi 225). Per il pronto intervento, la Kleber Colombes Italiana dispone anche di un vasto ed efficiente parco furgoni che operano su tutto il territorio nazionale entro il termine massimo di 48 ore.



Il casco con lo spoiler

Della NAVA & C.S.A.S. l'ultima voce in fatto di caschi integrali. Per rendere possibile un simile risultato di eccellenza la NAVA è partita da uno studio di aerodinamica le cui esperienze sono state fatte nella galleria del vento. Si è configurata così la sagoma a maggior penetrazione ed è nato lo «spoiler» la cui funzione è quella di mantenere aderente il casco a qualsiasi velocità. La calotta esterna del casco NAVA è in policarbonato Lexan General Electric a spessori differenti e una cura particolare ha richiesto la calotta interna che ha il compito di assorbire gli urti ed evitare gli scuotimenti e conseguenti danneggiamenti del cervello. Fattori determinanti ne sono la densità e lo spessore, quest'ultimo di 27 mm minimo fino a 33 mm massimo. L'imbotitura è in poliuretano espanso a celle aperte, rivestito con Jersey di fibra sintetica per evitare l'irritazione della pelle. Il telaio del casco segue le più recenti norme di sicurezza per cui è stato realizzato con una inclinazione di 15 gradi per evitare che il casco tocchi le spalle anche con il massimo rovesciamento del capo. Il cinturino sottogola è in nylon tubolare con protezione in skai anti-arrossamento. Il fissaggio viene effettuato con due rivetti ad alta resistenza che funzionano anche da bottoni per la visiera.

Il casco NAVA è decorato da un marchio triangolare frontale, da due scritte NAVA laterali e da due ali stilizzate, una per lato. Nome e marchi sono registrati in tutto il mondo e lo spoiler è coperto da brevetto internazionale. Il casco NAVA è venduto in confezione a finestratura totale ed è disponibile in tre colori.



● Linea raccolta e filante, manubrio alto, sella a due posti, tinteggiatura fresca e giovane, cerchi in lega di alluminio e impianto frenante e sospensioni simili a quelli del modello Desmo, queste sono le principali caratteristiche del MARK/3 la moto che la DUCATI MECCANICA S.p.A. ha immesso sul mercato in veste turistica, quale trait d'union fra il Desmo stesso, ormai chiaramente impostato in senso corsaio e l'estroso Scrambler. Il MARK/3 viene fornito nelle tre versioni tradizionali che sono: Mk/3 250 cc del costo di L. 498.400 incluso IVA; Mk/3 350 cc costo L. 554.400 incluso IVA; Mk/3 450 cc costo L. 610.400 incluso IVA.

Parafllu

para il caldo, para il freddo



Il liquido per radiatori Parafllu non si toglie mai: d'inverno è anticongelante fino a -30°, d'estate raffredda meglio il motore perchè mantiene l'acqua pulita, evitando corrosioni e incrostazioni. Parafllu non evapora e dura anni. Presso tutti i Punti di Assistenza Fiat.



AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
SPRINT**
LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

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** - **Gabriella NORIS** - Antonio **RAMENGGI** - Tim **SCHENKEN**

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Daniele Buzzonetti** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giuliano Orzali** (Milano) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vighiani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - **Luis Gonzales 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) - **Eoin S. Young** (Londra) - **Lino Manocchia** (New York) - **André Royce** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Steinmann** (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglioli** - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Sandro Munari** - **Doug Nye** - **Gerald Schmitt**.

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** - **Gianfilippo Centanni** - **Onofrio Colabella** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'Ignazio** - **Dionigio Dionigi** - **Maurio Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccatto** - **Attilio Trivellato**

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - **Werner Bühner** - **Cork** - **Antonio de' Giusti** - **Giuliano Orzali** - **Michael Turner** - **Massimo Vallese**

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

RENAULT

 ● **R-12 GORDINI** febbraio 1972, pronta rally, roll-bar, protezioni: 10 cerchi. Telefonare - ore pasti: 0434/30.584.

ALPINE RENAULT 1600 S rossa velocissima mai corso dicembre 1971 km 32.000 effettivi vero affare. Cambio con auto di serie. Telefonare ore pasti: Geom. BONANNI - TRIVIGLIANO (FR) - Tel. 50.224. L. 2.200.000 trattabili se contanti.

SIMCA

 ● **SIMCA RALLYE 2** '73, pronta Rally e pista, preparazione Maglioli, gr. 1, ravvicinato, gommatissima, accessoriatissima. Telefonare - Torino - Tel. 011/39.81.20.

 ● **SIMCA RALLYE 2** aprile '73, motore preparato gruppo uno in rodaggio, scocca rinforzata inurata, assetto, koni, 4 Carello, protezioni, roll-bar, rapporti, una gara, prima di classe, causa militare vendesi. Telefonare ore pasti: 0523/31.790. L. 1.350.000.

SIMCA RALLYE 2 solo uso privato Km. 14.000 come nuova. L. 1.250.000 o permuta con Alfa Romeo GTV 2000 1970-71. **CLAUDIO DANIELETTI** - S. Martino di Castrozza. Telefonare 0439/68.347.

MONOPOSTO
FORMULA 850 DE SANTIS preparazioni «S. Giusto», molto competitiva, vendesi, cambio categoria. **CARLO FURLAN** - Trieste - Tel. 37.695.

FORMULA ITALIA motore nuovo fabbrica, telaio perfetto, prezzo interessante. **GIORGIO LORENZET** - Via Maset, 15 - 31015 Conegliano - Tel. 0438/23.778.

KART
KART 125 Birel-Targa, Aermacchi, freni anteriori 3 mesi, motore Ala d'Oro, 22 HP preparazione Burlando. GENOVA - Tel. 010/79.23.89.

VARIE
GIULIETTA TI 1962, recentemente revisionata; **CICLOMOTORE** «Minarelli»; **CAGNETTA DA CACCIA** alla lepre (ottima inseguitrice); **4 PASTI** da consumare nel nostro ristorante. Vendo in blocco. Il tutto per complessive L. 200.000. **DOMENICO STOCCHI** - «Ristorante La Tana del Lupo» - 02010 Albaneto - Tel. 0746/91.742.

BARCA A MOTORE - Cabinato Savir plastica 6 posti letto WC interno separato, doccia, radiotelefono, impianto stereo, gruette, capottina, cucina frigo, 2 Volvo 170 cadauno, 500 lt. benzina, 300 acqua, 1971, poche ore, una sola stagione mare, accessoriatato, bandiera belga, occasione. Visibile **FORTE MARMI** - Tel. 0584/21.081 - Torino - Tel. 75.83.13.

ANNATE Auto italiana annate dal 1962 al 1968. Autosprint annate dal 1969 al 1972. Enciclopedia dell'Automobile (7 volumi). Storia dell'Automobile (1 volume). Vendonsi. Tel. 039/44.392 ore serali.

ACCESSORI e parti speciali

 Per tutti i modelli Alfa Romeo: **DIF-FERENZIALE**, con coppia conica 9/41; **VOLANTE** in pelle, completo di mozzo; **MOZZI** anteriori, completi di disco-freno e pinze. **LUCIO SCHIAVON** - V.le delle Fosse - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424/24.879.



dischi freno

25046 CAZZAGO S. M. (BS) 030/755256



SCUDERIA ITALIA vende:

LOTUS di Mantova Gaudenzio, completa.

GRD rosso completo.

TECNO 1971 completo, L. 2.500.000 - Telefonare: 02/45.91.740.

SCUDERIA ITALIA vende:

BT 41 di Lella Lombardi con camioncino, motore, rapporti, e 10 cerchi con gomme;

BT 35 plurivincente ex Vittorio Brambilla, completa rapporti e gomme.

BT 35 ex Pesenti Rossi, completa. Telefonare: 02/45.91.740.

FORMULA ITALIA n. 77-73-67-34 - Vetture in ottime condizioni, pronta corsa. Vendiamo per passaggio categoria. Telefonare ore ufficio. **MINARDI** - Faenza - Tel. 0546/21.650.

MOTO
M.V. AGUSTA 125 GTLS perfetta. Km. 11.000. Telefonare ore pasti: Tel. 0382/57.010.

MECCANICA completa di Dino Ferrari, anno 1972 - Ravenna - Tel. 0544/62.266 oppure ore ufficio - Tel. 0545/69.991.

SI VENDE O SI CAMBIA
AUTO
ABARTH

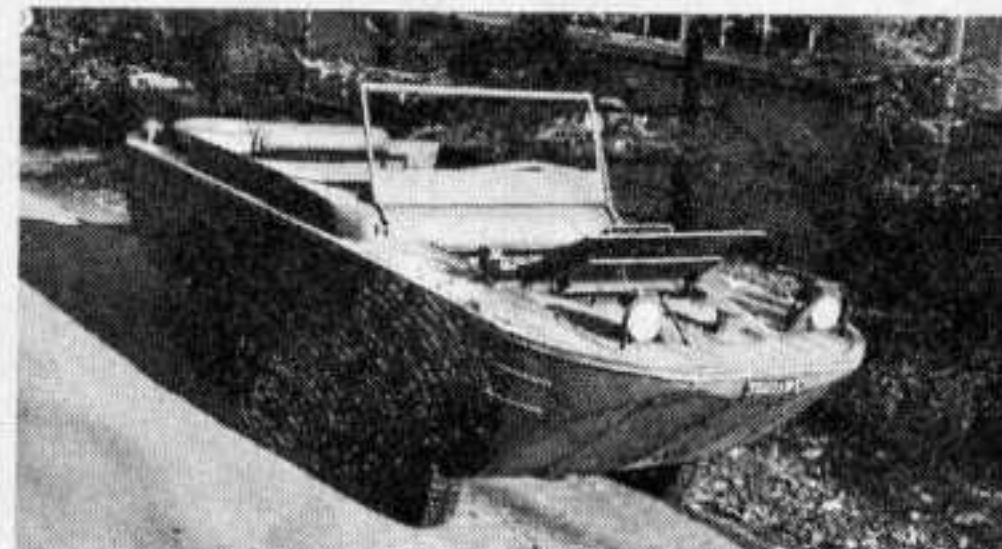
 ● **ABARTH 1000 OTS** vincitrice Trofeo Nazionale Montagna GTS 1973, elaborazione Galmozzi, assolutamente competitiva, permutasi anche con auto serie. **PEZZELLA Rosario** - Via Ostuni, 38 - Pescara - Tel. 085/22.385.

 ● **ABARTH 595 SS** bellissimo, elaborazione Poggi '73, gomme slicks con Avon pioggia ex Sidoli; 7 primi e 2 secondi. Record del Nevegal, Maddalena, Garfagnana. Giunti cardanici. Tutti i rapporti. Competitività Campionato. Telefonare ore ufficio a **PASINI** - Tel. 0522/35.930-40.132. Si considerano eventuali permutate.

FIAT

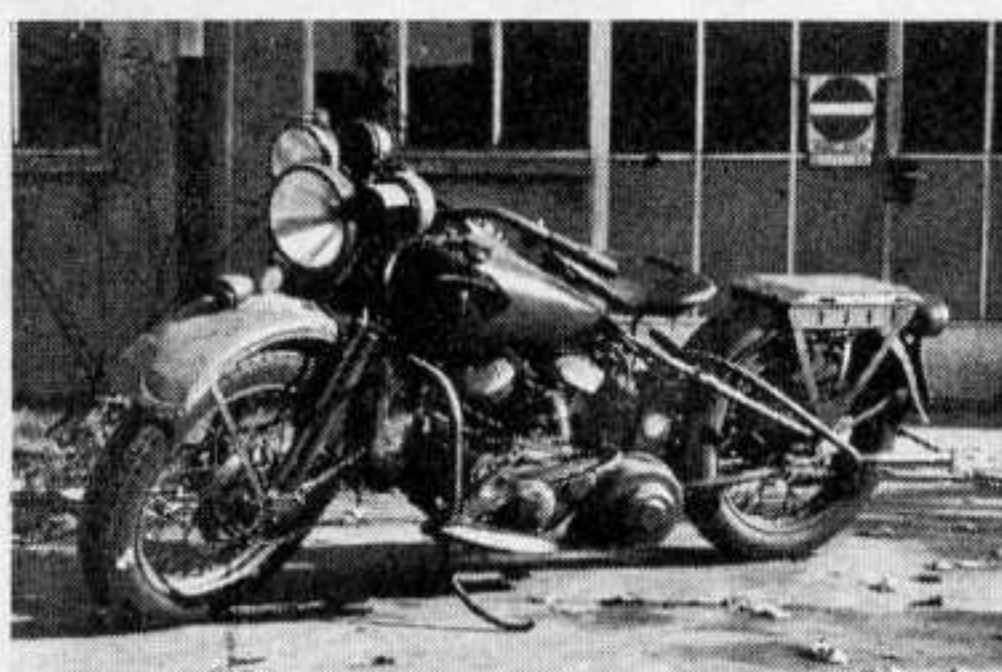
 ● **FIAT 128 COUPE'** 1300 gruppo 2, Trivellato 160 HP accessoriatata anche con dilazioni o permuta commerciale. **MARIO GRILLI** - Via G. Ferraris, 40 - Napoli - Telefono 51.43.44.

ALTRE MARCHE

 ● **SPORT 1600** costretto svendere, anche permutando, al miglior offerente. Causa imminente matrimonio. Tel. 055/49.15.28.

ANFIBIO JEEP WILLY 1940, omologato, qualsiasi dimostrazione, con rimorchietto anfibio, vendo o permutato - Tel. 02/35.30.673 - 02/35.30.270.

MONOPOSTO
F. ITALIA perfetta, con Fiat 127-128-125 più conguaglio - **ROBERTO AVEZZANO** - Telefonare ore pasti - Tel. 0863/31.300.

MOTO
HONDA 750 '72, blu, come nuova. L. 1.100.000.

KAWASAKI 750 '72, perfetta. L. 950.000. Eventuale permuta auto - Tel. 0566/40.197.

HARLEY DAVIDSON 750 anno 1940 originale, perfetta, omologata, cambio a cloche. Vendo o permutato - Tel. 02/35.30.673.

SI COMPRA
AUTO
124 SPYDER Gr. 4 e **FULVIA 1600** Gr. 4, pronte Rally, se vera occasione. Telefonare al seguente numero: Tel. 0184/34.383 ore dei pasti.

RACING 10" anche usate se buone condizioni per 595. Telefonare ore ufficio: 0434/31.166.

VARIE
ERMOLLI ORGANIZZAZIONE CORSE - revisioni complete per prossima stagione formule 850, Italia, Ford. **VARESE** - Tel. 0332/28.53.48.

 ● **Vetture sportive**
SI VENDE
AUTO
CHEVRON

 ● **CHEVRON B23** Franco Locci vende Chevron B23 fine '73 motore 2000 Armadori perfettissima solo 4 gare. Telefonare **MACOMER** (Sardegna) uffici 63.85-86 - Abitazione 20.16 (ore pasti).

DINO
DINO FERRARI GT '71, come nuova, super occasione. **BARTOLI** - Bologna - Tel. 55.11.19

FIAT

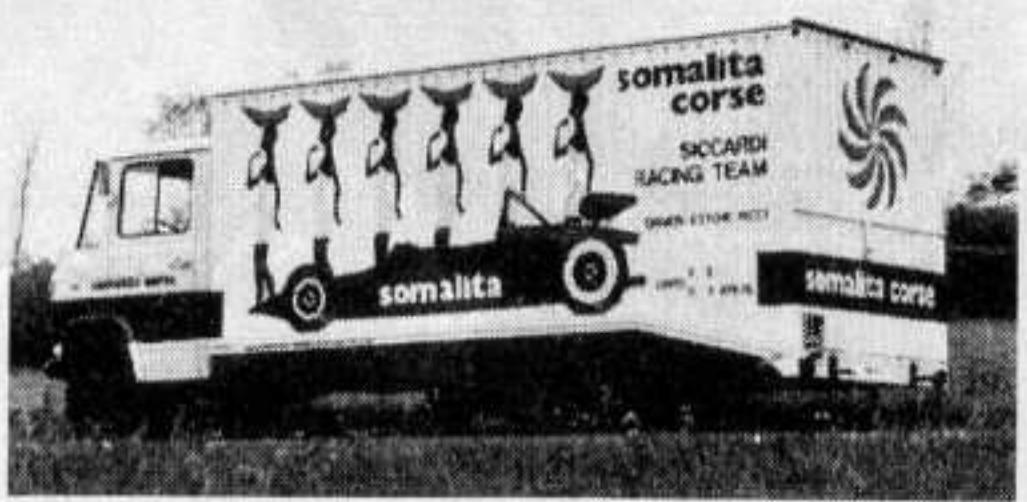
 ● **124 SPYDER** ex ufficiale, ottimo come muletto. Telefonare **MONZA** - Tel. 039/82.081 - L. 750.000 intrattabili.

FIAT X-1/9 marzo '73, rosso inurtato, 11.000 Km. **FIAT CARMES** - Lentini - Tel. 095/94.16.41 - L. 1.550.000 trattabili.

 ● **FIAT 500** Gr. 2, preparata **GITAN** per cessata attività vendo, pluriaccessoriata, motore da rodare, cambio Lavazza, timone di traino, perfetta. Esamino permuta con vettura di serie, vendo anche solo motore. **MASSICCI PIETRO** - Via Rosselli, 61 - Grottammare A.P. - Tel. 0735/64.251 (ore pasti, giorni festivi). L. 800.000 trattabili solo contanti.

GIANNINI

 ● **GIANNINI 700** nuova, preparata Lavazza, motore da rodare, vendesi anche solo motore. Telefonare ore ufficio: 011/78.19.89.

MERCEDES

AUTOFURGONE MERCEDES 508 di cui alla foto. Km. 15.000. Furgonatura speciale Ressi attrezzato per trasporto auto corsa. L'automezzo è visibile e trattabile presso garage SAR - Via della Formica - Lucca - Tel. 0583/46762 - L. 5.000.000 trattabile solo per contanti.

PORSCHE

 ● **PORSCHE 2800** carburatori motore nuovissimo 280 HP ultimissimi aggiornamenti. Officina **IERUSSI** - Tel. 06/79.43.561 - L. 10.000.000 contanti.