

**Queste NOTIZIE  
non le avete  
viste, ascoltate  
o lette in ITALIA**

# CLAMOROSO!

# ANNULLATO a furor... d'OLANDA il RAZIONAMENTO

**AMSTERDAM** - Errare è umano, ma sono rari coloro che lo ammettono pubblicamente, e tanto meno trattandosi di personaggi politici. Lo ha invece fatto il primo ministro olandese, Joop den Uyl, il quale ha dichiarato alla televisione nazionale, parlando delle restrizioni dovute alla crisi petrolifera: « Ammetto che vi sono stati certi errori nel sistema di razionamento della benzina e che il Governo sapeva che si sarebbe trattato di un esperimento, se la Germania e il Belgio non avessero applicato il razionamento a loro volta ».

Questo discorso ha preceduto l'annuncio del « cessato razionamento » in Olanda, a partire dal 4 febbraio, razionamento che non ha senz'altro avuto il successo in cui sperava il Governo. Tanto per cominciare, l'applicazione del razionamento era stata rinviata di cinque giorni (dal 7 al 12 gennaio) perché molte persone che avevano bisogno di benzina per motivi di lavoro non avevano ricevuto la quantità di carburante in più previsto per tali casi, a causa della mole di lavoro richiesta per provvedere in merito. Inoltre, già prima del 7 gennaio la popolazione olandese era molto dubbiosa sulla necessità di applicare il razionamento, perché i quotidiani asserivano che le raffinerie di Rotterdam non potevano far fronte alla grande quantità di petrolio e che non si riusciva a scaricare le petroliere ferme in attesa nel porto. Si sapeva inoltre che tutte le stazioni di rifornimento del paese erano ricolme di benzina e avrebbero potuto distribuire agli automobilisti qualsiasi quantità di benzina e di gasolio, in contrasto con la situazione del mese di dicembre.

## Benzina senza tagliandi

Per di più i partiti di opposizione del Governo mettevano in discussione la necessità del razionamento, discutendone in televisione e mediante comunicati stampa. Nonostante tutto questo, il Governo ha continuato per la sua strada e i primi giorni le cose

sono andate tutto sommato bene. Dopo, però, sono cominciate a circolare notizie secondo le quali le stazioni di rifornimento olandesi nei pressi della frontiera vendevano tutta la benzina richiesta dai clienti senza chiedere i tagliandi. Questo perché gli automobilisti olandesi abitanti vicino alle frontiere con la Germania e con il Belgio riempivano tranquillamente i serbatoi delle loro vetture in quei due paesi, ove non esisteva razionamento. Quale risultato le stazioni di servizio olandesi non vendevano più una goccia di carburante in quelle zone. Irritati, i gestori olandesi hanno così cominciato a fare a modo loro, trascurando gli ordini vigenti e vendendo carburante in modo normale, mandando all'inferno sia il razionamento, sia il governo.

Ben presto altre stazioni, in diverse zone del paese, hanno seguito l'esempio dei colleghi vicini alle frontiere e durante una riunione dei gestori (svoltasi il 24 gennaio) il sindacato Bovag, che riunisce stazioni di rifornimento e garage, ha dichiarato di approvare l'azione dei suoi soci, nel vendere carburante in modo normale.

Il 25 gennaio è seguita una riunione di membri del Governo e della Bovag, durante la quale

quest'ultima ha informato il Governo che non intendeva mutare le proprie decisioni del giorno precedente e che, per quanto la riguardava, il razionamento era cessato. « Ufficialmente », il Governo ha risposto che il razionamento sarebbe rimasto in vigore fino al 4 febbraio.

## Restrizioni per gli stranieri

Il primo ministro den Uyl ha anche annunciato che in febbraio il Governo imporrà ufficialmente limiti di velocità, di cento chilometri orari sulle autostrade e di 80 sulle strade normali fuori dell'abitato, cioè che questo limite non sarà più affidato al buon senso dei cittadini, come prima, bensì obbligatorio. Inoltre vi saranno restrizioni per gli automobilisti tedeschi e belgi, per evitare che da questi due paesi arrivino frotte di persone a fare rifornimento alle stazioni di servizio olandesi, ove la benzina costa meno che in Germania e in Belgio. Il Governo, poi, sta studiando la possibilità di fare chiudere le stazioni di rifornimento la domenica, ma ci chiediamo se questo sarebbe di alcun utilità. Comunque, vedremo.

**Chiel Van Der Heyden**

## Anche in FRANCIA cresciute le auto

**PARIGI** - La crisi del petrolio, come pure problemi internazionali riguardanti le monete non hanno impiegato molto tempo a farsi sentire. Dopo l'aumento del prezzo della benzina normale (franchi 1,62) e della super (franchi 1,75) ora salgono i prezzi delle vetture francesi. I costruttori hanno ottenuto dal governo di fare in media un aumento del 3%, rispetto alle precedenti tariffe, con applicazione immediata. Sono stati autorizzati a fare distinzioni, riguardanti gli aumenti, a seconda delle gamme; contemporaneamente si è visto un aumento un poco più forte per i modelli di piccola cilindrata per i quali si è verificata una notevole richiesta, da qualche tempo in qua. Infatti alla Renault i modelli R4 e R5 hanno avuto un aumento del 3,8% mentre le 17 soltanto dell'1,9%. C'è però un'eccezione, alla Citroen, ove la GS (soltanto nella versione 6 CV) non ha mutato prezzo, diventando così il cavallo di battaglia della marca.

**Il PRESIDENTE olandese  
ha chiesto scusa in TV ai  
cittadini: in ITALIA vedremo  
mai nulla di simile?**

# Ora soltanto l'ITALIA a piedi la DOMENICA!

Qui accanto vi presentiamo aggiornata la tabellina che già avevamo presentato un mese addietro, con una chiarificante *panoramica* internazionale sul mercato attuale della benzina e la situazione riguardante la circolazione nei maggiori paesi d'Europa. Osservando con cura le varie voci di questo schemino è confrontandole con quello precedente (che si riferiva ripetiamo alla situazione dei primi giorni dell'anno) se ne potrebbero trarre facili insegnamenti.

Eravamo stati facili Cassandre quando avevamo previsto già da tempo le vere ragioni di questa crisi definita molto semplicemente « energetica », ma che in realtà si sta rivelando di giorno in giorno (scandali compresi dall'USA all'Italia) a sconcertanti giochi di potere.

Ora tutti i Paesi hanno fatto marcia indietro, solo l'Italia non si arrende. Il nostro Governo preso nelle spire della sua politica fallimentare di « nuovi sviluppi », di permissivismi, di malintese scelte sociali, di dirigismo, non può uscire dalla palude. Il partito comunista, che resta sempre

attento all'umore popolare (finché è all'opposizione) anche stavolta ha preceduto i partiti della maggioranza ed ha chiesto l'immediata abolizione del divieto domenicale di circolazione, confermando il suo realismo sia pure opportunistico, che però esprime certo il parere della maggioranza sempre più perplessa sulla validità di certi piani di austerità che tra l'altro hanno dato effimeri risultati di risparmio, anzi forse hanno vieppiù compromesso l'economia nazionale.

Quando ci siamo rivolti alle ambasciate di tutti i Paesi per definire questo quadro, le risposte diventavano persino ironiche alla nostra domanda: « Da voi si circola la domenica? La benzina è razionata? »

Peraltro è generale l'aumento del prezzo della benzina per adeguarlo ai rincari: ma c'è da dire che al solito l'ITALIA è handicappata dal fatto che il suo prezzo era già « maxi » per l'incidenza fiscale che il Governo gli ha sempre riservato!

Il record comunque resta sempre nostro!

## Gli aumenti LEYLAND

**MILANO** - Arrivata l'autorizzazione del CIP (comitato interministeriale dei prezzi), anche la Leyland Innocenti, come avevamo già annunciato, « aggiornata » il suo listino. Le popolari MINI sono aumentate dal 9 al 12 per cento, mentre nessun aumento è per ora stato fatto per le vetture di produzione inglese tipo, Rover, Jaguar Triumph, ecc... che però cresceranno anche loro e sensibilmente.

Il prezzo delle REGENT recentemente immesse sul mercato rimane invariato. Ecco i nuovi prezzi, IVA compresa, delle MINI, confrontati con quelli vecchi:

1000 Export	L. 1.243.200
	L. 1.355.200 +9%
1001 Export	L. 1.329.400
	L. 1.452.080 +9,22%
Mini Cooper 1300	L. 1.535.520
	L. 1.747.200 +11%
Mini Matc	L. 1.312.640
	L. 1.470.000 +12%

I prezzi dei modelli più correnti sono i seguenti:

**Simca Rallye 1** franchi 11.150; **Simca Rallye 2** 14.300; **Simca 1100 GLS** 14.000; **Simca 1100 Speciale** 15.390; **Simca 1100 TI** 17.070; **Chrysler 180** 18.340; **Chrysler 2L** 20.340; **Matra Simca Bagheera** 25.180; **Citroen 2 CV** 8.540; **Citroen 2 CV 6** 9.040; **Citroen Ami 8** 10.740; **Citroen GS 6 CV** 13.680; **Citroen GS 1200 Club** 15.400; **Citroen D Special** 18.716; **Citroen D Super 5** 22.600; **Citroen DS 20** 24.400; **Citroen DS 23 iniezione** 29.000; **Citroen SM iniezione** 64.000; **Peugeot 104** 12.950; **Peugeot 104 Coupé** 14.200; **Peugeot 204** 14.100; **Peugeot 304** 15.100; **Peugeot 304 S** 16.700; **Peugeot 504** 1800 17.300; **Peugeot 504 TI** 21.500; **Peugeot 504 Coupé iniezione** 32.500; **Renault 4L** 9.240; **Renault R5 L** 11.220; **Renault R5 TL** 12.460; **Renault 6** 1100 12.700; **Renault 12 TL** 14.800; **Renault 12 TS** 16.300; **Renault 15 TS** 19.800; **Renault 16 TL** 16.900; **Renault 16 TS** 19.200; **Renault 16 TX** 21.200; **Renault 17 TS** 27.200; **Alpine-Renault 1600 SC** 40.100; **Alpine-Renault A 310** 54.000.

# Sarà il « caso MONTESI » della BENZINA?

Paese	Prezzo benzina super in Lire italiane (circa)	Razionamento	Circolazione festiva	Limiti di velocità su strade e autostrade	Chiusura festiva distribut.
AUSTRIA	200	no	si	100/110	si (sabato ore 21)
BELGIO	190	no	si	80/100	no
DANIMARCA	165 (aumento dal 1/3?)	no	no (dalle 3 del mattino)	80/80	si
FRANCIA	227	no	si	90/120	no
GERMANIA FED.	220 (varia da regione)	no	si	80/100 (ma si prevede di portarli a 100/120)	no
GIAPPONE	180	no	si	60/100	no
GRAN BRETAGNA	150	no	si	80/80	no
IRLANDA	125	no	si	90/90	no
LUSSEMBURGO	140	no	no (ma i turisti possono transitare)	90/110	no
OLANDA	180	si (finisce il 4 febbraio)	si	80/100	no
NORVEGIA	210	no	si	80/90	si
SPAGNA	170	no	si	90/100	no
SVEZIA	225	no	si	80/110	no
SVIZZERA	170	no	si	100/100	no
U.S.A.	50 (ma ogni stato ha il suo prezzo)	no (anche se gli americani sono già pronti con le tessere)	si	90/90	si

C'è invece una raccomandazione, avanzata da più parti, e cioè di bloccare l'aumento del prezzo della benzina (50 lire in più per litro di Super) che sembrava già deciso dal CIP.

Ma cosa c'è dietro questo intervento della Magistratura? Le Compagnie Petrolifere operanti in Italia e per esse l'Unione Petrolifera, sono state accusate di aver occultato nei mesi scorsi notevoli quantitativi di greggio (per giocare al rialzo dei prezzi) e di aver manipolato i bilanci.

Secondo l'accusa, che ha già messo in cassaforte tutte le prove e tutti gli indizi, sarebbero stati distolti, o meglio si sarebbero volatilizzati, circa 250 miliardi di lire negli ultimi tre anni. La somma rappresenterebbe la quota dei petrolieri per il finanziamento dei partiti.

Ecco quindi i motivi che giustificano gli avvisi di reato comunicati a tutti i Presidenti delle Compagnie Petrolifere (e dell'Unione Petrolifera).

Intanto, si sta manifestando un braccio di ferro tra petrolieri e Governo: se non sarà aumentato il prezzo della benzina, le Compagnie (per ora sono soltanto due) cesse-

ranno ogni lavorazione, perché non se la sentono — dicono — di accumulare perdite di 7-10 miliardi di lire al giorno! Insomma, in settimana si riunirà il vertice della maggioranza per una indispensabile verifica degli accordi politici e programmatici, in prima linea il petrolio.

Sulla prima pagina de « Il Giorno » di domenica non si fa alcun riferimento sullo scandalo. Il quotidiano milanese dell'ENI scrive che la riunione del Governo invece di lunedì avverrà martedì, un ritardo che avrebbe lo scopo

L'attività dei Pretori, che rispondono ai nomi di Gianfranco Amendola, Mario Amerighi, Adriano Sansa, Giovanni Marras, Bruno Liberti, Giuseppe La Mantia, Francesco Lalla ed altri, è finalmente sopra di ogni sospetto: sabato hanno fatto perquisire una Società finanziaria dell'ENI (la Sofid) e l'Istituto di Credito ITALCASSE. Altri documenti sequestrati, hanno consentito di stabilire con una certa approssimazione finora i rapporti esistenti tra Compagnie e Partiti.

Ma la mossa giudiziaria

## Il limite è « tabù » per MATTEOTTI

di scaricare l'attenzione andandosi accumulando in questo fine-settimana (Non si sa bene quindi per quale motivo...). Anche « Il Resto del Carlino », quotidiano del petroliere Monti, dopo una fiammata iniziale e abituale contro questo nuovo scandalo politico, ha messo la museruola alle notizie sull'argomento e sul suo numero di lunedì 4 febbraio non dedica una riga all'inchiesta dei pretori che è al primo posto nell'interesse dell'opinione pubblica.

non si limita soltanto a mettere a nudo la smisurata entità dei profitti, leciti ed illeciti dei petrolieri, ma soprattutto tende a stabilire una volta per sempre il vero costo dei carburanti, il prezzo equo che deve pagare (sempre e soltanto) l'automobilista. Per il rincaro della benzina quindi si vedrà, anche per la faccenda del razionamento del doppio mercato del carburante se ne parlerà, forse è già a livello del Consiglio dei Ministri. Dove è attesa la rela-

La GRANDE TRUFFA del Petrolio offende tutti gli italiani che hanno con coscienza rispettato le norme austerità

# La Super

# (BEFFA)

# da 250

# (miliardi)

ROMA - ALT! Fermi tutti! La coraggiosa iniziativa di un gruppo di giovani pretori rischia di mettere in crisi il governo di centro sinistra. Ma anche questa volta, lo scandalo all'italiana finirà nel nulla: pare che i miliardi pagati dai petrolieri per ottenere certi favori siano stati goduti un po' da tutti i partiti. E una conferma indiretta deriva dal fatto che nessuna interrogazione è stata fatta al Governo per saper di più sulla vicenda: (Uno scandalo che, anche per la singolare coincidenza di certi personaggi, riporta alle emozioni del famoso « caso Montesi »).

zione del Capo della Farnesina Aldo Moro, di ritorno dalla sua missione in Medio Oriente.

Ci farà sapere che finalmente gli arabi ci considerano un popolo amico, ci assicurano il greggio di cui abbiamo bisogno (ma non c'erano dubbi) e ci promuove grandi fornitori di impianti industriali e manufatti, dandoci così una mano nell'alleggerimento del deficit commerciale.

Per finire, significativa è un'intervista concessa dal Ministro del Commercio con l'estero, il socialdemocratico

punto di vista il razionamento potrebbe anche rivelarsi una misura utile ma non sufficiente per limitare l'abuso dell'automobile.

« Ferma restando la limitazione relativa alla velocità massima delle auto, c'è da considerare la possibilità di ampliare le aree chiuse al traffico automobilistico, riordinare la produzione delle autovetture favorendone le piccole e medie cilindrate, e varare un vero e proprio piano per favorire la diffusione del mezzo pubblico. Comprendo le intenzioni di chi, nel Governo, propone il doppio prezzo della benzina. Si cerca di fare rientrare nelle casse dello Stato i 100.120 miliardi di imposte che si perderebbero con il razionamento. Ma mi sembra opportuno sollevare tre obiezioni di fondo sull'opportunità di adottare questo sistema: arriveremmo al prezzo più alto del mondo; sarebbero privilegiati i possessori di due e più automobili; si faciliterebbe il fiorire della borsa nera, con una discriminazione a danno di chi usa la macchina soprattutto per lavorare ». Et voilà!...

Lino Ceccarelli



## CASONI tra i... veterani

MODENA - Anche l'automobilismo è rappresentato nella Unione Veterani Sportivi, la cui sezione modenese è stata recentemente inaugurata. Del settore automobilistico fanno parte fra gli altri Enzo Ferrari, Vittorio Stanguellini, Nello Ugolini (che è anche il presidente), Guerino Bertocchi e due piloti ancora in attività, Mario Casoni e Odoardo Govoni.

Il saluto ai soci è stato portato dal presidente dell'Unione Nazionale Veterani Sportivi, il pluricampione di scherma Edoardo Mangiarotti. Dopo di che, si è passati alla visita degli stabilimenti Ferrari e ad un pranzo al ristorante «Cavallino». La sezione modenese della UNSV ha sede presso il Circolo della Stampa, via Canalgrande 90.



Edoardo Mangiarotti, presidente UNVS, con Ferrari ed i «veterani»

## L'assemblea FISA a Bologna

SIENA - La sempre attiva segreteria della FISA ha inviato a tutte le Scudere associate l'invito a prendere parte all'assemblea generale che è convocata a Bologna (presso la delegazione AC di via Calori) per le ore 15 di martedì 15 febbraio 1974. L'assemblea dovrà discutere e deliberare su un ordine del giorno che enumera dieci voci: 1) lettura ed approvazione del verbale della precedente assemblea; 2) comunicazioni del presidente; 3) approvazione bilancio consuntivo 1973; 4) elezione del presidente; 5) elezione dei 3 vice-presidenti; 6) elezione di 2 sindaci revisori; 7) elezione dei 3 probiviri; 8) norme di affiliazione scuderie e piloti per il 1974; 9) esame preliminare del nuovo statuto; 10) challenge FISA 1974.

# Anche per i cronometristi una festa: a Genova il crono - bilancio

GENOVA - E' ormai una tradizione l'appuntamento che Paolo Spagnoli, Delegato Regionale e segretario provinciale della Federazione Italiana Cronometristi, ed agli amici per un cordialissimo incontro durante il quale si fa una buona cenetta, si premiano i cronometristi più attivi e ci si scambiano gli auguri per una futura attività che ha sempre da essere più intensa e viva.

Il ristorante Gianni «da Tiziano» di Sturla è stato il punto di concentramento al quale sono convenuti i consiglieri federali della FIC (anche a nome del presidente Romagna impossibilitato), geom. Mario Cova e prof. Gino Bertuzzi, Colaneri della Segreteria di Asti, Alasia di Novara, Giannini di Imperia, Giusti di La Spezia ai quali hanno fatto seguito il dr. Podestà Presidente del Comitato Provinciale del CONI, l'ing. Capecci della Società Elettromeccanica Ligure, e dr. Berio della Grifone-Erg.

Spagnoli non ha fatto discorsi, ha semplicemente ringraziato tutti gli intervenuti, ed al levar delle mense ha elencato i nomi di coloro che nel volgere di 365 giorni hanno effettuato complessivamente oltre 1600 giornate/cronometrista in oltre 700 servizi. Li ha elencati in ordine di attività ed ha fatto consegnare, dai più autorevoli personaggi presenti, coppe e premi avuti in dono da Autorità, case costruttrici, sportivi ed amici dei cronometristi.

Ha indicato per primo il nome di Manlio Barabino che è stato quest'anno il più attivo; poi quello di Franco Sirocchi e via via quelli di Luigi Bertuzzi, Mario Canessa, Gabriella Gay, Giannoni, Vignale, Pavolini, Fontana, Morando, Ginocchio, Mara Priotti, Chioldo, Cartasegna, Innocenti, Fascio, Pesenti nonché di una dozzina di allievi cronometristi a dimostrazione della vitalità delle segreterie genovesi.

Per Del Turco, Bertuzzi, Canessa, Costa, Pesenti, Spagnoli, Robustelli c'è stata la consegna per le «nozze d'argento» con il cronometro e cioè per i primi venticinque anni di attività ai quali, naturalmente seguiranno moltissimi altri. Inutile aggiungere che ognuno dei premiati ha anche ottenuto un sacco di applausi e di congratulazioni.

Approfittando che a tavola eravamo a contatto di gomito con il segretario provinciale della Spezia Giusti e dell'amico Calevi, uno dei più ferrati cronometristi

specialmente in senso tecnologico, e non abbiamo perso l'occasione per fare loro qualche domanda.

— Ritenete che la FIC si sia adeguata alla necessità di avere una organizzazione sportivo-scientifico capace di essere il più precisa possibile sulla misura dello spazio e del tempo delle prestazioni sportive, dato che l'abito mentale dello sportivo di oggi ha spinto dinamicamente all'esasperazione questo concetto per cui, il confronto fra atleti e gare avviene esclusivamente — oggi — accoppiando nomi e cifre. E le cifre negli sport, per l'80 per cento sono quelle date dai cronometristi?

«Sin dal 1905 quando Gilberto Marley

ha fondato il cronometraggio sportivo l'evoluzione della FIC è stata rapida ed imponente. Anzi ti dirò che è stato vanto della FIC avere dato per prima allo sport il migliore dei suoi collaboratori. Infatti essa per prima ha determinato la elevazione delle funzioni del cronometrista non limitando la sua attività alla sola presa dei tempi lettura del cronometro e delle apparecchiature, estendendola alla organizzazione tecnica di tutta la gara, che dalle operazioni già dette va al rilievo dei numeri, al controllo dei giri, all'uso delle tavole, ai calcoli decimali e complessi, alla compilazione delle classifiche, ai rapporti con gli organizzatori. Tutte cose da fare con rapidità e precisione assoluta, tutte cose che richiedono personale qualificato di cultura e di scienza, innamorato dello sport, dai nervi forti e dalla serenità assoluta».

— Le attrezzature specifiche che adottate sono all'altezza dei tempi?

«Sì, quasi tutte le segreterie hanno attualmente a disposizione apparecchiature elettriche ed elettroniche per la ripresa dei tempi o concesse in uso dalla FIC o di proprietà delle stesse segreterie o come nel caso della segreteria spezzina di proprietà di qualche cronometrista. Ora mi preme in proposito un poco chiarire una mia idea. Per l'uso degli apparecchi la FIC ha stabilito un «forfait» per gara, «forfait» che se può essere giusto quando la gara viene svolta in una sola giornata, non lo reputo invece quando la gara, come ad esempio i campionati internazionali universitari di sci che inizieranno lunedì prossimo dureranno 4 giorni. Tu capisci che al termine di una gara come questa il compenso è inadeguato alle spese di manutenzione che le scuderie interessate dovranno sostenere per riportare al perfetto ordine le loro apparecchiature».

Nel frattempo la premiazione ha termine con l'offerta da parte del geom. Cova di una medaglia d'oro dei cronometristi torinesi a Paolo Spagnoli a testimonianza dell'animazione con la quale Spagnoli esercita l'attività di segretario provinciale, medaglia che è — ha detto Cova — anche un ringraziamento per voi cronometristi per la collaborazione che ci avete sempre offerto, una collaborazione capace e fraterna.

Carlo Burlando

## La VESUVIO in trasferta-scuola a Vallelunga

NAPOLI - La Scuderia Vesuvio è più che mai intenzionata a mutare la propria politica, intervenendo ora anche in favore dei debuttanti delle categorie minori. Il primo atto di questo nuovo corso ha avuto come palcoscenico la pista di Vallelunga che per l'intera giornata di domenica 27 gennaio è stata affittata, con ingresso libero a tutti i soci, dalla scuderia napoletana. Numerosi sono stati i piloti che hanno approfittato di questo insolito week-end motoristico. Tra questi ricordiamo prima di tutti il presidente Ciro Nappi con la BMW 1600. Inoltre «Pad» (Abarth 1000), il neo D. S. De Rosa (Mexico), Squillace (128-Trivellato), Padrone e Simeoni (Abarth 595), Serrentino, Di Tonno (128 G.1), Tagliaferri e Casillo (Alfa 1600 G. 2). Faceva parte della comitiva anche il momentaneamente appiedato Turizio che tra breve disporrà di una nuova Lolla T 294-BMW, acquistata dalla scuderia. Quest'ultima con l'appoggio del Lloyd Centauro ed in misura minore della York, della Arezia d'Oro, della Barone e della + i assisterà il pilota nel campionato euromarche.

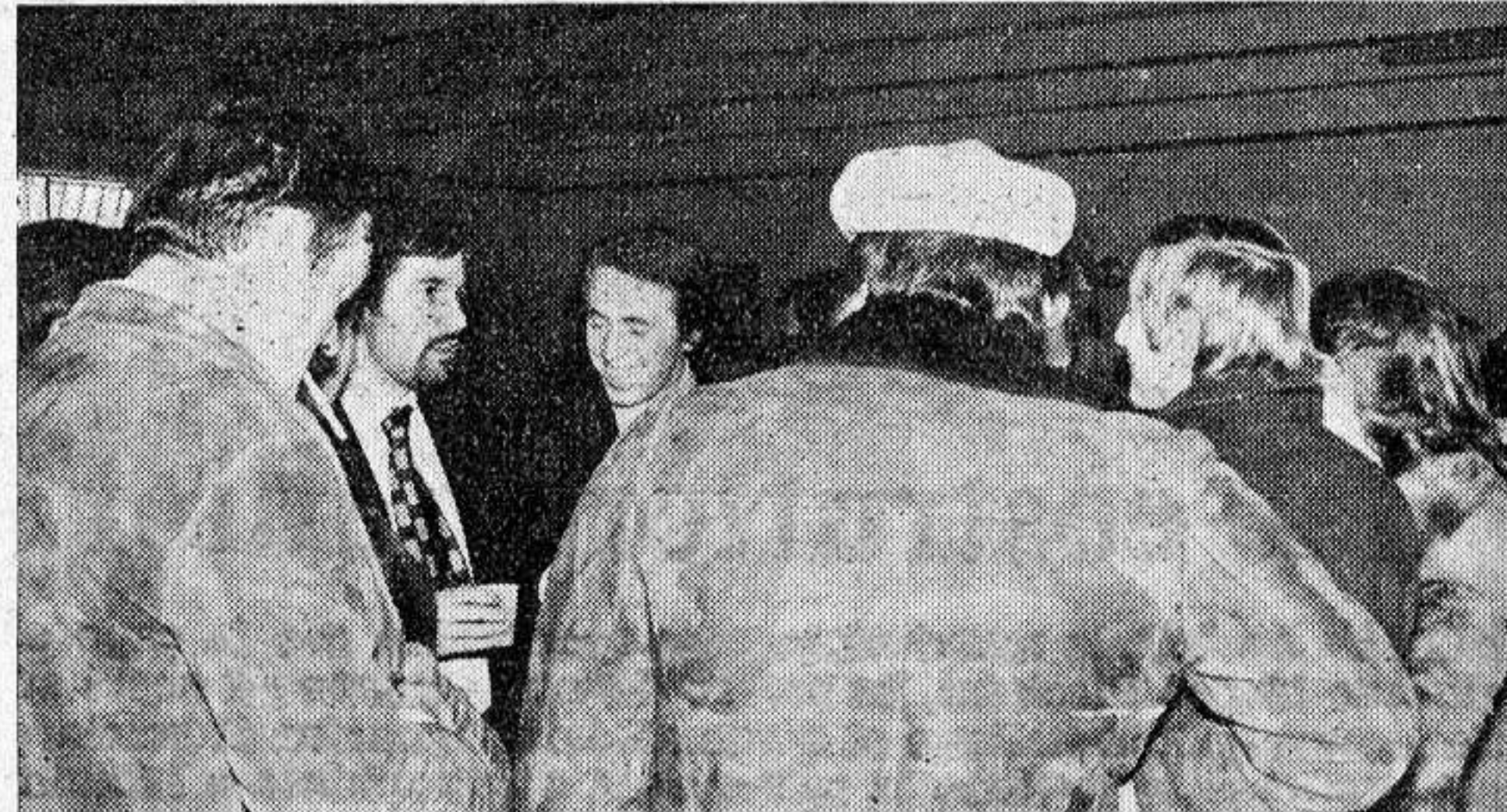


Il campionato svizzero dei rallies è terminato con l'affermazione corale dei rappresentanti della scuderia Jolly Club, piazzatisi al primo, terzo e quinto posto della classifica generale. Nella foto, da sinistra a destra, Aldo Pessina nuovo presidente della Coppa rallies, Paolo Buzzi, Claudio Mosconi, Roberto Kumin; poi Philippe Simonetta e Bernard Dren, ex presidente e segretario del Comitato

## I «giollini» d'esportazione

MARTIGNY - La scuderia Jolly Club ha fatto veramente la parte del leone nel campionato svizzero dei rallies: nei primi cinque posti in classifica si trovano ben quattro equipaggi della scuderia italiana, lasciando libera soltanto la quarta piazza ad un conduttore di altra razza. Paolo Buzzi, coadiuvato di volta in volta dai navigatori Pelli e Pestalozzi, Claudio Mosconi, Roberto Kumin e Claude Hort si sono aggiudicati rispettivamente il primo, secondo, terzo e quinto posto, mentre a Mosconi è andato anche il titolo di campione ticinese. Ad eccezione di Kumin, gli altri appartenenti al Jolly Club hanno portato alla prestigiosa affermazione la Lancia HF che anche in terra elvetica è stata di valido conforto ed ha evidenziato le doti dei singoli piloti.

A coronamento dell'importante successo la scuderia Jolly ha potuto aggiungere nella stessa occasione un'altra preziosa gemma: l'elezione di Aldo Pessina a presidente della Coppa Svizzera dei rallies.



## RUBBIERI nuovo d. t. del «BENELLI»

AREZZO - Atmosfera festosa al Caravellino di Bibbiena per l'annuale premiazione della scuderia Carlo Benelli, sorta come ricorderete all'ombra del Club AUTOSPRINT e ora affermata come portabandiera del glorioso passato automobilistico aretino. Nell'elegante cornice si è provveduto alla premiazione dei campioni sociali: e proprio in questa occasione è scaturita la notizia più importante, che rilancerà in modo definitivo questa scuderia nell'ambito dei grossi gruppi nazionali. Il noto ralista Fulvio Rubbieri infatti ha preso la guida tecnica dell'équipe toscana e con saggi consigli certo riuscirà a portare avanti quel lavoro di ristrutturazione e perfezionamento che già da tempo si persegue alla Carlo Benelli. Al termine della cerimonia il presidente Fabrizio Conti, dopo aver consegnato una targa augurale a Rubbieri, ha provveduto alla premiazione dei campioni sociali.

## Brindisi agli ammortizzatori

PADOVA - Esponenti del mondo automobilistico nazionale e triveneto e numerosi piloti sono intervenuti nella zona industriale a Sarmeola di Rubano all'inaugurazione della nuova sede della «Casa dell'ammortizzatore» di cui è titolare il noto meccanico Tino Mardollo. Ospiti del simpatico incontro erano tra gli altri conduttori «Tony», Fassina, Cané, Cavriani, Pittoni e la gentile consorte Serena oltre a numerosi presidenti e direttori sportivi di scuderie delle Tre Venezie. Mardollo e signora hanno fatto gli onori di casa a questo grazioso incontro che non ha voluto essere altro che una presa di contatto per uno scambio di idee in vista dell'imminente stagione agonistica. I coniugi Mardollo hanno accompagnato gli ospiti nella visita ai vari reparti della nuova e moderna sede che come abbiamo visto sorge nella zona industriale di Sarmeola di Rubano, un comune che dista pochi chilometri dal capoluogo soffermandosi nel reparto rally, nel settore diagnostico e quindi passando ai banchi di prova e al magazzino di ricambi e agli uffici. Al termine della visita i signori Mardollo hanno offerto un signorile rinfresco.

Sopra, una immagine dell'inaugurazione della nuova sede. Si notano i piloti «Tony», Fassina, Cané e Cavriani e altri piloti.

● La 3M ITALIA non pensa agli automobilisti soltanto con i suoi «rifiangenti», ma anche con la musica. L'ultimo prodotto della 3M è infatti la cartuccia «Stereo 8» che permette l'ascolto perfetto con il sistema stereofonico.

● In questo periodo di crisi energetica, la UNIROYAL offre tre consigli agli automobilisti; adozione di pneumatici radiali con cintura d'acciaio, rispetto rigoroso delle pressioni di gonfiaggio e buona bilanciatura delle ruote.



# giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.  
ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

# 126/800 cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.200.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO



Si premia Massimo Albano, vincitore del campionato sociale dell'Automobile Club di Udine e della Scuderia Friuli, per la specialità rallies

## Anticrisi la Friuli

UDINE - La crisi energetica non ha intaccato la passione dei giovani e tanto meno degli anziani dello sport automobilistico. Ne abbiamo avuto conferma alla serata d'eccezione allestita con squisita cortesia e signorilità dal Gruppo Sportivo «Scuderia Friuli-Di Ronco Racing» in un elegante salone dell'Hotel ristorante «La Di Moret» alla periferia del capoluogo friulano. Gli onori di casa sono stati fatti dal presidente della «Friuli» dottor Paolo Cozzarolo e dalla gentile consorte.

«Purtroppo la crisi energetica ha momentaneamente posto delle serie ipoteche sulla possibilità di svolgere una regolare attività agonistica durante quest'anno. Non dobbiamo comunque essere pessimisti. Anche le nostre organizzazioni sportive nazionali sono al lavoro per cercare una soluzione, ci auguriamo che presto ci giungano notizie confortanti. Non appena sapremo qualcosa di certo riuniti tutti i piloti per tracciare insieme il programma dell'attività agonistica da svolgere nel 1974.»

Con queste parole il presidente Cozzarolo ha concluso la relazione sull'attività della scuderia nel 1973. In apertura il presidente del sodalizio friulano si era soffermato a sottolineare i risultati conseguiti in campo agonistico ponendo l'accento sui tre titoli triveneti conquistati da Gianni Crivellaro, classe 1000 gruppo 1 e Bruno Lenardon, classe 500 gruppo 2 nel settore della velocità e da Massimo Albano, classe oltre 1300 gruppo 3 nel settore rallies, ricordando tra l'altro che le presenze gara sono state 139 per la velocità delle quali 30 su pista, 109 in salita e 82 nei rallies. Cozzarolo ha quindi posto in evidenza la preziosa collaborazione svolta nel campo dell'assistenza da parte della so-

cietà Essegomme ed in particolare del collaboratore Eligio Vit ed ha ringraziato inoltre Maurilio Degano, Fabio Del Zotto, Ermanno Fattori, Giovanni Minini e Mario Vanon per la loro opera nel campo dell'assistenza. Il presidente della Friuli ha quindi posto in evidenza come l'abbinamento con la ditta Di Ronco-Mobili di Sutrio ha consentito al sodalizio di sviluppare una notevole attività con risultati che facilmente si immaginano. Ha quindi ringraziato la Ford Italiana, l'Associazione Turistica Pro Loco Verzegnis per la sensibilità e l'attenzione dimostrate per l'organizzazione della Tolmezzo-Verzegnis che quest'anno si correrà il 16 giugno, alla Sinclair Oil, ai fratelli Filipuzzi, mentre un ringraziamento riconoscente è stato rivolto al cav. Angelo Stella valoroso ed infaticabile segretario da un lustro, al quale è stata donata una medaglia d'oro.

Sono quindi seguite le premiazioni alle quali hanno provveduto per il campionato sociale dell'ACU il dottor Gianni Asquini, per il campionato di scuderia il consigliere Achille Minen e dalle autorità presenti.

**CAMPIONATO SOCIALE AC Udine, velocità:** 1. Paolo Cozzarolo; 2. Eugenio Filipuzzi; 3. Raffaele Cossi; **Rallies:** 1. Massimo Albano; 2. Claudio De Eccher; 3. Gabriele Cumini.

**CAMPIONATO DI SCUDERIA: velocità,** gruppo 3: 1. Paolo Cozzarolo; 2. Eugenio Filipuzzi; 3. Raffaele Cossi. **Gruppi 1 e 2:** 1. Gianni Crivellaro; 2. Romano Casasola; 3. Antonio Cossio. **Rallies:** 1. Massimo Albano; 2. Claudio De Eccher; 3. Gabriele Cumini. **Co-piloti rallies:** Adriano Celato; dame Paola Lizzi.

Attilio Trivellato

Confermato per il '74 il suo CHALLENGE

## La KLEBER non disarmava

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Nella simpatica cornice del Ristorante San Giorgio al Parco del Valentino, in riva al Po, si è svolta con raffinata eleganza la premiazione della Kléber Colombes Italiana. Sono stati consegnati numerosi riconoscimenti ai piloti ed alle Scuderie protagonisti del Challenge Kléber 1973.

Premiati dunque i bravi Brai e «Rudy», vincitori della Coppa CSAI Rally internazionali gruppo 1 su Opel Ascona, e Serena Pittoni, vincitrice della coppa Rally nazionale femminile su HF 1600.

Gli allori per le Scuderie sono andati al Jolly Club di Milano, alle Tre Gazzelle di Novara, alla Piave Jolly Club di Treviso, al 4R Lloyd Adriatico di Trieste e alla Velcro di Cuneo. Altri premi, a riconoscimento dell'attività sportiva svolta, sono stati consegnati al simpatico Virgilio Conrero, a Renata Angiolini e Pellissier (Chrysler Italia), a Carlo Micci (Ford).

Presenti tra i numerosissimi ospiti rappresentanti di case automobilistiche, piloti e giornalisti, al completo lo staff della Kléber Italia: al tavolo d'onore: A. Sbisà (Direttore Commerciale Kléber), Jean Aba (Consulente Sportivo ex Dirigente), Emilio Bosio (Amministratore Delegato e Direttore Generale Italia), Guy D'Allens (responsabile francese vendite Italia), G. Marquet (responsabile studi avanzati gomme sportive) e Claudio Valla.

Lo stesso Direttore Generale della Kléber Italia, Emilio Bosio, ha tenuto il discorso introduttivo, ricordando, fra le altre, le vittorie di Pietro Polese e Pietro Pertusio e sottolineando con menzione d'onore l'infaticabile attività del «super» capo del Servizio Assistenza, Claudio Valla.

In cifre, l'attività del '73 del Servizio Assistenza è impressionante: 20 Rally internazionali; 20 rally nazionali, 10 gare FISA, 10 gare F. Ford, 15 gare Mexico oltre alla «4 Ore», il Giro d'Italia e 6 gare all'estero.



Bray e «Rudy», con il Trofeo Kléber, che il presidente Bosio ha provveduto a consegnare



Alla premiazione MODENA-CORSE

## L'oroscopo «nero» di Orlandi

MODENA - A Gian Carlo Martini, campione italiano Formula Italia, che quest'anno farà un... doppio salto di categoria passando addirittura alla F. 2 con una March BMW Trivellato, è stato consegnato il «Premio Promessa» nel corso della festa annuale della «Modena Corse».

Il Trofeo è offerto dalla Veedol che alla serata di mercoledì scorso era rappresentata dal rag. Reatti e dal rag. Menato.

Assente, come era prevedibile, l'ing. Rogano per gli impegni CSAI a Milano. Ma, probabilmente, il presidente non sarebbe venuto, ricordandosi della comunicazione fatta pubblicamente nel corso della festa del '73 allorché annunciò che l'autodromo di Marzaglia si sarebbe costruito, mentre, al contrario, non si farà. Si è avuta una serie di incontri a livello di corridoio fra l'ing. Orlandi, il comm. Grattarola, l'ing. Bertocchi.

C'è stata una proposta per una riunione a livello case automobilistiche emiliane al fine di avere una pista per i collaudi; ma poi pare che tutto si restringa a una ulteriore richiesta ai Ministeri competenti per disporre di domenica delle autostrade.

Il Presidente della Modena Corse, geometra Marcello De Niederhauser ha esposto il brillante consuntivo del '73 mettendo in rilievo i risultati di Govoni e Bompani campioni sociali per la velocità e per i rally. Poi la lunga premiazione.

I presenti non conoscevano ancora esattamente la riduzione del 25 per cento delle corse in calendario e le altre limitazioni stabilite dalla CSAI. Ed ecco che, molto prudentemente, come peraltro aveva fatto Orlandi, anche De Niederhauser ha accennato alla austerità evitando di annunciare il programma di quest'anno. Si dovrebbe svolgere il rally, che era prova del campionato italiano, a scartamento ridotto con impronta regionale, poi c'era il «Trofeo Motore Fuso» di gimkana a Carpi. Tutto incerto.

m. m.

g. r.

## Un mini autodromo a Tolentino?

MACERATA - Alla «Scuderia Marche» — indiscutibilmente il più grosso e autorevole sodalizio della regione, a livello di motorismo associativo — bisogna riconoscere un infaticabile, pervicace interessamento per quel che riguarda la possibilità di realizzare una pista automobilistica nella zona. L'iniziativa è stata riproposta a Tolentino, dove il Comitato Direttivo della «Marche» si è riunito: il segretario Nello Biondi ha infatti annunciato che appunto a Tolentino potrebbe concretizzarsi il progetto di allestire una pista in cui effettuare anche gare di motociclismo e ciclistiche oltre alla preminente organizzazione di competizioni automobilistiche.

In effetti l'idea, attentamente discussa con le autorità locali e i tecnici presenti fra cui l'ingegnere Corvatta, non si presenta di difficile attuazione. L'anello verrebbe ubicato alla periferia di Tolentino, in prossimità delle Fonti di Santa Lucia dove esiste già un tracciato adeguabile parzialmente talché sussistono in partenza le basi per il completamento dell'opera il cui costo sarebbe tutt'altro che elevato.

In merito al finanziamento, l'importo dovrebbe essere coperto dal Ministero dei Lavori Pubblici, dalla Regione, dall'Amministrazione Provinciale e dall'Automobile Club.

Per concludere, c'è da evidenziare che la scelta di Tolentino è ottima pure dal punto di vista geografico, per la particolare posizione della città facilmente raggiungibile essendo attraversata da agevoli vie di comunicazione.

g. c.

## VELTRO cerca sponsor

CUNEO - La scuderia Veltro nella sua non lunga vita sportiva, ha sempre dato risalto alla cerimonia della premiazione dei suoi piloti che ogni anno, come un rito, viene compiuta non soltanto per consegnare doverosamente il premio che spetta al pilota vittorioso ma per offrirlo in modo degno e in una atmosfera che s'approssimi il più possibile, all'idea del trionfo.

Quest'anno alla manifestazione, che si è svolta nell'accogliente salone del «Country Club» erano presenti fra il folto stuolo di invitati il Sindaco dottor Rosa, l'assessore allo sport Ferrero, il direttore dell'AC Cuneo dr. Sabatini accompagnato dal presidente della Commissione Sportiva dr. Morero, quali ospiti d'onore Ballestrieri, Pregliasco, Boretto, Tabaton.

Dopo la ormai tradizionale presentazione del D.D. Pozzi, il Presidente della scuderia Montaldo ha preso doverosamente la parola per porgere il benvenuto ed il suo ringraziamento alle Autorità convenute per la cerimonia dando poi un breve cenno sull'attività passata.

Prendeva quindi il microfono il Sindaco di Cuneo, il quale, dopo essersi compiaciuto per l'attività svolta dalla Veltro ha assicurato il suo più fervido interessamento in favore dello sport automobilistico (come del resto è sempre avvenuto in passato), quindi ha parlato per l'A.C. Cuneo il dr. Morero che, dopo aver annunciato che nei progetti dell'Ente è la fusione delle attuali scuderie cittadine in un unico e potenziato sodalizio che raccoglie l'eredità della gloriosa Genzianella, ha tenuto come «ex valido pilota», ad esprimere la sua gioia nel trovarsi tra autentici sportivi della cui attività prima come militante ed ora come dirigente ha sempre ammirato il superbo spettacolo di ardimento, di abilità e coraggio.

Si è quindi proceduto alla premia-

zione di coloro che maggiormente si sono distinti nella stagione '73. Tra i premiati ricorderemo Ferdinando Montaldo, campione nazionale esordienti rallies al quale è andato il Trofeo Veltro, Roberto Crismani vincitore della classe 1300 nell'autocross Vitalone-Yazaki, Gianni Mondino, Gianfranco Marchisa, Giancarlo Filippi, Luigi Chionia, Piero Ciravegna, Mario Corsi, Claudio Costamagna, Adolfo Supato; i navigatori Claudio Pozzi, Guido Cesana, Renato Martino, Alberto Pareti; i meccanici Balocco, Basilio, Brignone, Castellino, Martina, Paliero, Peirone, Rossi ed altri.

Non potevamo data l'occasione non rivolgere qualche domanda al presidente della scuderia.

— E' consuetudine in queste occasioni fare i bilanci dell'annata. Per quanto riguarda la sua scuderia, come si chiude la stagione agonistica '73?

«La Veltro Corse il cui merito è quello di aver raccolto e valorizzato sotto i suoi colori un buon numero di giovani che hanno dimostrato di potersi inserire in breve fra i migliori dei rallies nazionali, è per l'anno '73 in netto attivo. Dai 17 soci fondatori del dicembre 1970 siamo saliti ai 115 attuali. Abbiamo avuto 102 presenze gare in 20 corse, ottenendo 12 vittorie di gruppo e classe, 13 secondi posti e numerosi piazzamenti di rilievo».

— Avete dei problemi che non siete ancora riusciti a risolvere?

«Il problema maggiore da risolvere è quello di trovare uno «sponsor» valido e determinante nelle forze economiche della scuderia, in quanto gli aiuti finanziari ricavabili dagli investimenti pubblicitari sono i principali mezzi che consentono a scuderie come la nostra di sopravvivere e determinare il suo programma».

c. b.

## L'assemblea «Marche» a Calderola

MACERATA - L'assemblea generale della «Scuderia Marche» si terrà sabato 23 febbraio. L'ha deciso il Comitato Direttivo del sodalizio che ha scelto la cittadina di Calderola — situata nell'entroterra della provincia — quale sede del consueto raduno annuale. Nell'occasione la «Marche» renderà ufficiali i suoi programmi per il 1974, con particolare riferimento all'attività agonistica delle due proprie «squadre-corse», cioè delle formazioni «A» e «B» le cui future prospettive sono state attentamente valutate. A Calderola verranno pure premiati i campioni sociali e i piloti che si sono distinti durante l'annata scorsa.

## Premiazioni dalle ALPI alla «punta»

BOLZANO - Festa in famiglia del Gruppo Sportivo Simca-Chrysler di Bolzano del quale fanno parte piloti iscritti alle scuderie Dolomiti di Bolzano, Merano Corse e Trentina. Alla simpatica serata erano presenti il concessionario della Simca-Chrysler di Bolzano Ferdinando Ghirlandini, il presidente della scuderia Dolomiti avv. Fritz Egger jr. e numerosi piloti tra i quali, Bonis, Callegaro, Campagna, Campedelli, Caser, Girlando, Angerer Ziller ed altri.

Al levar delle mense il signor Ghirlandini ha pronunciato un breve discorso esprimendo parole di plauso e di ringraziamento ai piloti che nell'arco della stagione sportiva 1973 hanno saputo conquistare brillanti risultati. Particolarmente festeggiato è stato il velocista «Alan» campione triveneto della classe da 1150 a 1300 gruppo 1.

REGGIO CALABRIA - Assemblea generale dei soci e premiazione annuale della Scuderia Aspromonte, presso la sede dell'AC locale, alla presenza di numerosissimi sportivi e di personalità politiche e militari. Gli onori di casa, naturalmente, erano fatti dal presidente della scuderia avv. Franco Colosi, nonché dal comm. Siracusa, dal dott. Perrotta e dal dott. Cormaci rispettivamente presidente, direttore e segretario dell'AC reggino.

Dopo la relazione sull'attività sportiva e sul bilancio '73 del sodalizio, l'avv. Colosi ha proceduto alla premiazione dei piloti che si sono maggiormente distinti nel corso della stagione. Campione sociale è risultato Antonio Condina, seguito ai posti d'onore da Rocco Morabito, Antonino Lagana, Pasquale Fortuna, «Caras» e Francesco Misasi. Sono stati inoltre premiati Paolo Diano e Paolo Zoccali vincitori del girone Sud del Trofeo FISA, mentre una speciale medaglia d'argento è stata conferita al campione Condina per avere vinto per tre anni consecutivi il campionato sociale.



**LE PROSSIME GARE:** 16 febbraio - PISTA D'ORO - Roma - 2. prova Torneo dei Campioni; 3 marzo - PISTA D'ORO - Roma - 3. prova Torneo dei Campioni; 3, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125 cc.; 10, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, PISTA SAN PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, PISTA D'ORO - Roma - 4. prova Torneo dei Campioni; 19, PISTA PERGUSA - naz. cl. 100 e 125 cc.; 19, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - naz. cl. 100 e 125 cc.

Nota - Le gare di marzo sono tutte programmate per la domenica. Qualora per quel mese dovesse ancora sussistere il divieto di circolazione domenicale, si intendono anticipate al sabato con i seguenti orari: ore 10-12 - prove libere e verifiche; ore 13-13,30 - tempi di qualificazione; ore 13,30-17,30 - gare.

E' arrivato il K1. In seguito ad un accordo fra la FIK e la CSAI, ha ripreso la pubblicazione il «Notiziario Karting» del quale riproduciamo a destra la prima copertina (con i campioni europei a Parigi). Avrà una cadenza mensile



# La festa (con vecchi e nuovi) a MILANO

## I premi del Campionato Scuderie scaldano il «giro» 10 milioni di rilancio

ROMA - La messa in cantiere da parte della Commissione Tecnica-Sportiva del Campionato Italiano Scuderie e Marche 1974 per la classe 100 cc., la sua munifica dotazione di premi in contanti - circa 10 milioni - alla quale hanno dato un contributo rilevante la Gabbiani e la Sirio, ha scosso e messo in movimento tutto l'ambiente sportivo ed extrasportivo karting, e ciò in aggiunta al terremoto provocato da Baroni - BM in tutto il settore.

C'è già in atto tutta un'affannosa ricerca di piloti di seconda e terza categoria per la formazione delle Scuderie, specie quelli di seconda, che in base alla nuova regolamentazione saranno i protagonisti per eccellenza. Esclusi infatti i vari Rovelli e De Angelis, che hanno un'assoluta indipendenza sportiva ed economica e vanno per la loro strada, tutti gli altri sono oggetto di particolari attenzioni, tanto che il karting, come il calcio con il suo mercato novembrino, sta avendo il suo bravo accaparramento d'inverno.

Non c'è più merce sul mercato: i vari Masini, Scarabelli, Venturi e gli altri che vanno per la maggiore sono ormai, o quasi, in una unica orbita, mentre lo stesso Riccardo Patrese è sulle spine per i propulsori da acquistare, dopo che il suo preparatore di fiducia è passato alla casa di Piacenza. Ritornano, fortunatamente con propositi bellicosi, i fratelli Zandermann di Milano, dopo un ripensamento ed una fuggitiva distrazione; daranno la loro assistenza ai tanti Giammiro, Marchetti, Penna, Vitali ed altri così un'altra fetta di mercato, questa volta più coerente, è sistemata.

Il primo contatto ad alto livello tecnico, un contatto puramente dimostrativo, con i nuovi propulsori dei quali ci dicono meraviglia, lo avremo a Roma il 16 febbraio. Ci sarà infatti la calata di Gorini e Necchi, curati da Baroni, di Oscar Sala, sempre fedele alla Iame, di Fernando Beggio libero da impegni precisi di marca, ma anelante di ritornare quello del 1968 per potersi validamente inserire al vertice dei valori. Rientra Elio De Angelis a mettere il suo zampino autorevole nella gara rivincita tra Nicosia e Felice Rovelli che non ha ancora digerito la prima amara pillola del '74. L'impegno dei piloti e delle Case è forte, diremo anche un tantino esagerato. Sarebbe bene un ripensamento da parte del manager, od almeno un avvio disteso, lasciando anche spazio a valori umani e puramente sportivi.

ROMA - Ecco il regolamento del Campionato Scuderie e Marche 1974:

1 - Il Campionato Italiano Scuderie e Marche 1974 avrà svolgimento in 4 prove delle quali l'ultima obbligatoria per aver diritto alla classifica finale.

2 - Vi possono partecipare tutti i Sodalizi sportivi riconosciuti (Karting Club, Scuderie, Team) in possesso della licenza di Concorrente 1974 (persona giuridica o persona fisica) identificata nel Presidente o Direttore Sportivo della Scuderia.

3 - Le Scuderie dovranno essere formate da 5 piloti dei quali uno di riserva (3. categoria) così suddivisi: 1 pilota di 1. categoria o di 1. categoria superiore; 2 piloti di 2. categoria; 2 piloti di 3. categoria dei quali uno di riserva, con le seguenti norme: a) non è ammessa la riserva al conduttore di 1. categoria superiore o di 1. categoria; b) i piloti di 3. categoria possono essere sostituiti di gara in gara purché gli stessi non abbiano preso parte con altre formazioni in gare precedenti; c) i piloti di 3. categoria possono fungere da riserva al pilota o ai piloti di 2. categoria.

4 - E' vigente per i piloti di 1. categoria, 1. superiore, 2. categoria e per quelli di 3. categoria iscritti in modo fisso, il disposto dell'art. 79 del R.N.S.

5 - Saranno fermati a cominciare dal sesto giro i piloti doppiati. Pertanto i piloti fermi per avaria o altra causa, dopo il sesto giro e doppiati, è inutile che riprendano le gare. Detti piloti saranno classificati secondo i giri compiuti.

6 - Le Scuderie avranno diritto a classifica solo se potranno sommare i punteggi di almeno 3 piloti.

7 - Ogni categoria di piloti disputerà due manches a punteggio. La relativa classifica per penalità determinerà la classifica finale. Saranno disputate manches eliminatorie e recupero solamente per quelle categorie che annovereranno partenti oltre il limite di agibilità dei tracciati, limite che per le prove di Campionato è aumentabile di quattro.

8 - Punteggi: a) le penalità per le manches eliminatorie sono 0, 2, 3, 4 e così di seguito aumentando di una unità; b) la classifica finale sarà così redatta: ad ogni conduttore sarà attribuito un punteggio a diminuire: 50, 49, 48, 47 e così di seguito.

10 - Classifica Scuderie per ogni prova: sarà determinata dalla somma del punteggio dei quattro piloti o di quelli classificati (non inferiore a 3).

11 - Classifica finale Scuderie: risulterà vincitrice del Campionato Italiano Scuderie 1974 la Scuderia che avrà totalizzato il maggior numero di punti in tre delle quattro prove e che abbia preso parte all'ultima prova.

12 - Punteggio di presenza: è di 10 punti per ogni prova ed è sommabile per tutte le prove.

13 - Punteggio prove cronometrate: anche per le prove cronometrate di ogni prova sarà assegnato un punteggio a scalare avendo come base il numero delle Scuderie partenti nella prova, es.: 15

partenti tanti punti disponibili. La classifica sarà redatta sommando i tempi dei quattro piloti titolari. Le Scuderie partenti con tre piloti saranno accodate. Il punteggio assegnato a decrescere di un punto.

14 - Ex-aequo: a) classifica finale delle manches: sarà dichiarato vincitore il pilota che avrà riportato la migliore posizione nella seconda manche; b) in caso di parità fra due o più Scuderie nella classifica finale, redatta come stabilito dagli artt. 11, 12 e 13 della presente circolare, sarà presa in considerazione la 4. prova. Ulteriore parità darà luogo a sorteggio.

15 - Posizioni di partenza: a) la Scuderia meglio classificata a conclusione delle prove cronometrate, nella prima manche, avrà diritto a schierare i propri piloti nelle prime posizioni. In caso di ex-aequo determinerà il sorteggio l'acquisizione della corda; b) nella seconda manche le posizioni di partenza saranno assegnate secondo l'ordine di arrivo della prima; c) è previsto, per la seconda categoria, qualora si dovessero disputare le batterie eliminatorie per l'ammissione dei piloti alle manches finali, che gli stessi siano assegnati a batterie differenti e, che le posizioni di partenza siano determinate dalla classifica dei tempi ufficiali della Scuderia alla quale appartengono; d) nell'ipotesi che i piloti della seconda categoria, non debbano disputare le batterie eliminatorie, ma solo le due manches finali, le posizioni di partenza saranno determinate per i due piloti dalla classifica dei tempi della Scuderia di appartenenza ed in modo alternato es.: corda pilota Scuderia 1. classificata, esterno pilota Scuderia 2. classificata e così di seguito. Esaurite così le posizioni, seguirà il secondo pilota della Scuderia 1. classificata, poi quello della 2. ecc. Il Direttore Sportivo ha la facoltà di disporre le posizioni.

16 - Reclami: secondo le norme in vigore, possono essere presentati solo dal Direttore Sportivo della Scuderia ed in mancanza, dal pilota capo-équipe. Tassa di reclamo L. 20.000 (ventimila) restituibile in caso di accettazione.

17 - Sanzioni: ogni infrazione sportiva o tecnica, ivi compresa la responsabilità oggettiva del pilota per il contegno dell'assistente Tecnico, sarà convenientemente repressa. Il trasgressore, indipendentemente dalle sanzioni disciplinari previste dal R.N.S. e R.N.N.K. penalizzerà la Scuderia di appartenenza di 20 punti.

18 - Numeri fissi: ai piloti di ogni Scuderia saranno assegnati dei numeri fissi che dovranno conservare per tutte le quattro prove. Le Scuderie provvederanno, per i piloti di 3. categoria, che sono sostituibili di prova in prova, che i numeri assegnati nella prima prova, siano gli stessi nelle prove successive.

19 - Iscrizioni: le iscrizioni dovranno essere inviate, compilando l'unito modulo, alla Federazione Italiana Karting - Via Solferino 32 - 00185 ROMA entro e non oltre il 28 febbraio 1974. Tassa di iscrizione L. 100.000 (centomila). Non saranno ritenute valide iscrizioni non accompa-

MILANO - Il karting onora i suoi campioni 1973 con un simpatico accostamento con quelli del passato che tanto hanno contribuito a dar lustro allo sport italiano. Cinque titoli europei e tre mondiali due ad opera del lissonese Guido Sala ed uno riportato dalla romana Susy Raganelli, sono il palmares che il kart può vantare in dieci anni di attività. Anche la Birel festeggerà nell'occasione il suo titolo iridato facendo intervenire il Campione del mondo Fullerton, vincitore del titolo a bordo di un telaio della casa.

Con i campioni italiani ed europei 1973 e con Fullerton si incontreranno, dunque, le vecchie glorie Susy Raganelli e Guido Sala e anche Duilio Truffo che sta ora veleggiando verso la Formula 2. Alla verimonia interverrà anche il presidente della CSAI ing. Rogano

Ed ecco l'elenco dei premiati:

### CAMPIONATI NAZIONALI

Cl. 100 cc. 1. cat. William Santini

Cl. 100 cc. 2. cat. Giorgio Lotteri

Cl. 100 cc. 3. cat. Felice Rovelli

Cl. 125 cc. 1. cat. Gianfranco Baroni

Cl. 125 cc. 2. cat. Franco Zucchelli

Formula 4 K 250 Massimo Buratti

Trofeo CSAI 1973 Piero Necchi

Campionato Scuderie Parma Karting Club

Campionato Marche Iame con motore Parilla

Campionato cl. 100 cc. 1. cat. Iame con motore Parilla

Campionato cl. 100 2. e 3. cat. BM Motori

Campionato cl. 100 Birel con telaio Targa

### CAMPIONATO D'EUROPA A SQUADRE

Squadra Azzurra Italia con i piloti: Gabriele Gorini - Piero Necchi - Riccardo Patrese - Edy Cheever

Direttore Sportivo Marco Mereghetti

Campionato d'Europa cl. 125 cc.: Marino Vitali

Campionato del Mondo 1973 Iame con motore Komet

Campionato del Mondo 1973 Birel di U. Sala con il telaio Targa

L'appuntamento è fissato per le ore 20 del 12 febbraio 1974, presso il ristorante «Vecchie Abbadesse» in via Abbadesse n. 20 a Milano.

gnate dalla relativa tassa. Si precisa che l'intero importo delle iscrizioni sarà devoluto al monte premi.

20 - Campionato Italiano Marche 1974 - Motori e Telai

Vi possono partecipare le Scuderie in formazione completa o i singoli piloti: a) le Scuderie nel loro complesso nell'isciversi al Campionato Marche assumono l'impegno formale di usare durante l'arco delle quattro prove lo stesso tipo di motore o telaio per il quale concorrono; b) per i singoli piloti che andranno ad iscriversi, quando non vi partecipi la Scuderia in blocco, vale la norma di cui sopra; c) il punteggio alle Marche sarà assegnato sommando i punti dei migliori due piloti (uno di 1. ed uno di 2.) iscritti e poi trasformati in 9, 6, 4, 3, 2 e 1; d) risulterà vincitrice la Casa di motori o di telai che a conclusione delle 4 prove avrà totalizzato il maggior numero di punti; e) tassa d'iscrizione al Campionato Marche L. 90.000 se Scuderia, L. 30.000 se il singolo conduttore.

21 - Monte premi parziale e finale - Campionato Scuderie

Abbinare al Campionato Scuderie sono: Trofeo «Gabbiani» dotazione 1 trofeo e L. 1.000.000 (un milione), Trofeo «Sirio» dotazione L. 3.000.000 (tre milioni).

a) premiazione per ogni prova: coppe e trofei sino alla Scuderia 8. classificata dotazione trofeo «Gomme Sirio», 1. Scuderia classificata L. 250.000; 2. Scuderia classificata L. 200.000; 3. Scuderia classificata L. 150.000; 4. Scuderia classificata L. 100.000; 5. Scuderia classificata L. 50.000.

Inoltre due premi di presenza a sorteggio di L. 50.000 cadauno. Si precisa che di prova in prova dal sorteggio saranno eliminate le Scuderie già vincitrici.

b) Premiazione finale

1. Scuderia classificata coppa d'argento, Trofeo Gabbiani e titolo, L. 200.000 dotazione Gabbiani, L. 100.000 dotazione FIK; 2. Scuderia classificata coppa d'argento e Trofeo FIK, L. 200.000 dotazione Gabbiani e L. 100.000 dotazione FIK; 3. Scuderia classificata L. 100.000 dotazione Gabbiani, L. 75.000 dotazione FIK; 4. Scuderia classificata coppa FIK, L. 100.000 dotazione Gabbiani, L. 50.000 dotazione FIK; 5. Scuderia classificata coppa FIK L. 50.000 dotazione Gabbiani, L. 50.000 dotazione FIK; 6., 7., 8., 9., e 10 classificate come sopra.

A tutti i partecipanti oggetto ricordo. Le Scuderie per aver diritto alla premiazione prevista dal Trofeo Gabbiani devono essere associate alla Federazione uni-

tamente ai piloti che la compongono.

c) premiazione Campionato Marche: alla Casa costruttrice 1. classificata del motore e telaio titolo e trofeo; alla Casa costruttrice 2. classificata del motore e telaio trofeo.

22 - Per ogni prova sarà diramata in tempo utile apposita circolare per precisare la dinamica e gli orari.

23 - Per tutto quanto non previsto nella presente circolare valgono le norme generali del Regolamento del Campionato Scuderie e Marche 1974, il R.N.S. ed il R.N.N.K.

24 - La Federazione Italiana Karting d'accordo con gli organizzatori si riserva il diritto di apportare quelle modifiche che eventi o circostanze particolari dovessero rendere necessarie.

NOTA: Il regolamento del Campionato Scuderie classe 125 cc., che si articolerà in 5 prove e per il quale è previsto un monte premi di oltre 3 milioni, sarà pubblicato nel prossimo numero.

## I commissari a rapporto

ROMA - La F.I.K., con circolare 45/73 ha indetto il «1. Convegno nazionale degli Ufficiali di Gara Karting» che è stato fissato per il 23 febbraio 1974, alle ore 10, in Roma, presso la Sede dell'Automobile Club d'Italia, via Marsala 8. Sono invitati solo ed esclusivamente gli Ufficiali di gara previsti negli elenchi allegati alla citata circolare, mentre le mancate adesioni potranno essere normalizzate in occasione del Convegno.

La Federazione Italiana Karting, ha nella sua programmazione sportiva la formazione, con prospettive di continuo rilancio, di un nucleo di Ufficiali di gara veramente efficace, selezionato, indipendente ed operante in perfetta sintonia sportiva e tecnica in tutto il territorio italiano ed ha in via di approntamento tutto quanto occorre per dare sin dall'inizio della imminente stagione agonistica un nuovo clima sportivo e tecnico a tutta l'attività.

## Monte premi con motori e telai

ROMA - Due le riunioni, quasi consecutive, della speciale Commissione Tecnico-Sportiva, per la messa a punto finale dell'attività karting 1974, sia sotto il profilo puramente agonistico, che tecnico. Queste, in sintesi, le decisioni:

● Campionato Scuderie e Marche 1974 per la classe 100 cc dotato di un monte premi contanti di sei milioni con i trofei «Gomme Sirio» e Brevetti «Gabbiani». Quattro le prove. Scuderie di quattro piloti (uno di prima categoria, due di seconda, uno di terza; riserva: uno di terza).

● Euro Kart - 3. Coppa dei Campioni. Per il grande richiamo sportivo internazionale che ha arriso alla gara, questa sarà disputata in due prove con classifica abbinata. La prima sulla pista di Thiverval in Francia, in aprile, e la seconda in Italia sulla Pista Azzurra di Jesolo il 19 maggio 1974.

● Costituzione di un monte premi nazionale cumulativo,

formato con l'apporto delle Case costruttrici di motori e telai, con una dotazione iniziale di trentacinque motori e venti telai. Sarà gestito dalla Federazione ed assegnato, sotto forma di premi nelle varie gare.

● Acquisto di 20 complessi tecnici, da fornire ai commissari tecnici per le verifiche che dovranno essere particolarmente accurate. Dislocazione sulle piste di terne di Commissari sportivi e tecnici particolarmente efficienti.

● Creazione anche per la classe 125 cc del Campionato Scuderie. Cinque le prove programmate. Anche per la 125 cc è in palio un monte premi contanti di circa L. 3.000.000 (tre milioni). Per questa classe, onde non creare disparità di valori e dare alle prove più contenuto agonistico, i piloti più qualificati non potranno far parte di una stessa Scuderia. Saranno in sostanza «teste di serie». Essi sono: Vitali, Giardinieri, Costanzo, Silvestri, Gardelli, Cavaciuti, Perlini, Perego, Pavesi.



SPECIALE PER AUTOSPRINT

da MILANO

GABRIELA NORIS

hanno risposto:

Ottorino MAFFEZZOLI

Direttore dell'Ufficio Sportivo dell'A.C.

1 E' assurdo, i sindacati devono tener presente che andando in giro per il mondo a chiedere chi siano Ferrari, Mussolini e Dante Alighieri la risposta è che Ferrari lo sanno tutti, Mussolini meno, Dante quasi nessuno. Lo dico perché è una esperienza che io ho fatto.

L'industria nazionale che ha un prestigio, come quella, diventerebbe

O rmai la buriana è un po' passata per fortuna. Lo choc negativo della proposta è stato tale che persino l'UNITA' ha fatto sentire il suo dissenso. Ma negli ambienti sportivi l'eco è ancora viva. Anche perché nessuno si rende conto come possa soltanto nascere una alternativa così scoraggiante. Ci sarebbero tante risposte da darsi prima di proporre scelte così drastiche. Per esempio: chi li comprerà questi trattori? Non crediamo che i sindacati se lo siano chiesto rivolgendo a Ferrari, Maserati e ad altre aziende del nostro automobilismo di prestigio, l'esortazione a « diversificare » la produzione nel senso delle macchine agricole e degli autobus.

Quando una azienda decide di diversificare la sua produzione deve considerare attentamente una serie di punti che sono: la compatibilità coi prodotti esistenti, la capacità distributiva, l'immagine della marca, la situazione della concorrenza esistente, le conoscenze tecniche specifiche, la conoscenza delle prospettive del mercato, la compatibilità degli impianti e le previsioni di vendita.

Così, a occhio, non sembra che siano molti i punti di que-

al livello delle tante altre che fanno prodotti comuni. Perderemmo industrie che sono un vanto per il nostro Paese.

2 Il futuro. Per conto mio che il governo deve tornare sulle decisioni dei limiti di velocità sulle reti autostradali che danneggiano e basta. Non è tanto per andare forte in Italia ma per dar modo a queste industrie di continuare a produrre ed a vendere in Italia e all'estero. Sulle autostrade il limite deve essere riveduto, non sulle strade normali ma sulle autostrade sì.

Gianfranco BIELLI

preparatore e costruttore di auto da corsa.

1 Cosa dovrei dire... una parolaccia! Prima che queste aziende si

siano attrezzate per far questo sarà passato almeno un anno, non è una cosa semplice come la dicono i sindacati. Lo stesso vale per Scaglietti, come possono mettersi a fare una produzione di quel tipo?

2 Penso che tra un mese tutto tornerà normale e non si avranno più problemi: all'estero hanno ridotto i razionamenti, tolgono i limiti di velocità... bisogna vedere cosa succederà in Italia.

Il problema è quello del prezzo della benzina: aumenterà di 50, 100, 200 lire... poi si circolerà normalmente. E' successo così negli altri paesi, non vedo perché non dovrebbe essere così anche da noi. Oggi Moro ha detto che Israele deve rientrare nei suoi territori, è quello che volevano gli arabi, quindi i problemi dovranno pur finire anche qui!

sto elenco che Ferrari e Maserati potrebbero coprire validamente: la compatibilità tra trattori ed autobus ed auto di elevato prestigio e tecnica sofisticata è praticamente nulla. Dal punto di vista distributivo la situazione è ancora peggiore: immaginate il concessionario Ferrari o Maserati di via Montenapoleone a Milano o di via Veneto a Roma con esplicito un trattore ed un autobus! (Oppure Chinetti negli USA!)

L'immagine della marca di Ferrari e Maserati è di velocità, tecnica avanzata, alte prestazioni e lusso. Come oserebbero il contadino calabrese o il comune disastro dell'Umbria acquistare un trattore Maserati o un autobus Ferrari?

Della concorrenza e del mercato non ne parliamo: le aziende specializzate in questi settori, tante da non desiderare altri concorrenti per non portare crisi nella crisi, lottano da anni con la fuga dai campi dei contadini e coi deficit dei comuni. In poche parole, senza bisogno di fare studi approfonditi, che sono la premessa minima per entrare in nuovi settori, si capisce già che portare tutti a fare trattori ed autobus equivale a mettersi a seguire il flauto magico.

Lamberto ARTIOLI

Giornalista.

1 Mi vien da ridere se penso che da macchine che fanno 300 all'ora debbano passare a trattori che fanno 80 all'ora, mi sembra quasi un assurdo, siamo a due poli estremi. Forse è per assicurare un certo tipo di lavoro, e così corrono all'assurdo. Se questo può portare a sfamare centinaia di famiglie ben venga questa decisione, ma tutto sommato fa un po' ridere... anche se, considerando il periodo che attraversiamo, forse non è sbagliato.

2 Se è vero che in maggio riavremo il carburante, in maggio torneremo a circolare... le auto cominceranno a rifarle... Forse ne venderemo di meno. Ma chi acquista quel tipo di vetture non dovrebbe preoccuparsi troppo di eventuali nuove limitazioni invernali.

Anche se avremo altre crisi, non credo che torneremo più a restrizioni tanto drastiche come adesso né, d'altra parte, penso che i paesi arabi abbiano troppo interesse a tirare la corda...

Aldo MAGGI

Piccolo imprenditore e pilota F. 3.

1 Dal momento che io fabbrico articoli pubblicitari credo che la decisione non sia malvagia — per fare sapere alla gente che al posto delle auto sportive si sono messi a fabbricare trattori dovranno fare tanta pubblicità ed è probabile che incarichino anche noi di far loro dei portachiavi con su il trattore invece del cavallino o del tridente!

2 Forse non è sbagliato che facciano trattori, ma tra vent'anni. Quando in Italia si accorgeranno che coltivare la terra non era poi quella cosa così sbagliata che si credeva... però tra venti anni. Per cui è meglio che adesso continuino a fare le macchine come hanno dimostrato di saper fare... fino ad oggi.

Giampiero MORETTI

Industriale del settore automobilistico, costruttore e pilota.

1 I sindacati dovrebbero darsi da fare e chiedere al governo che sia tolto il limite di velocità sulle autostrade. Fatto questo il problema è risolto. Credo comunque che questa proposta sia la dimostrazione di cosa capiscono i sindacati dei problemi economici.

2 Sul futuro di queste aziende la risposta è un'altra: che il governo tolga immediatamente il limite di velocità sulle autostrade e ridia il permesso di circolazione la domenica. Sappiamo come l'italiano è esibizionista... ma questo esibizionismo è anche una parte della forza della nostra economia.

Prof. G. FABRIS

Docente alla facoltà di Mercatistica dell'Università di Torino.

1 Penso che così lei dovrà trasformarsi ed andare a fare le interviste agli agricoltori invece che ai piloti.

2 E' un discorso che la FIAT ha già fatto da tempo... Credo che prima di tutto si debba stabilire se c'è ancora una possibilità, in termini produttivi, di sbocco dei modelli attuali oppure se queste limitazioni non costituiscono realmente un vincolo determinante. Se veramente tutta questa crisi non è una manovra speculativa momentanea, è giusto che queste aziende pensino a diversificare la loro produzione in qualche maniera. Però, dato il tipo di investimento che è stato fatto su questi nomi, credo che dovrebbero essere le ultime fabbriche a diversificarsi. Certo che c'è un problema obiettivo: bisogna vedere se Ferrari o Maserati possono continuare a vendere questo tipo di macchine. A me l'idea di trasformarle in fabbriche di trattori ed autobus sembra folle. Quanto le due aziende hanno, quello che hanno rappresentato e rappresentano come simbolo di status e di sportività, sarebbe follia che finisse.

C'è però un problema sopra di tutto: se non riescono a vendere, è triste dirlo, una soluzione diversa deve essere trovata. E' un problema che si riscontra anche negli Stati Uniti in questi giorni con le grosse americane: non riescono a vendere mentre le europee e le piccole giapponesi vanno a ruba.

Poi col limite di velocità come si fa ad usare macchine potentissime... Bisognerà fare come con la pubblicità fatta dalla Porsche o dalla Ferrari, non ricordo, in Inghilterra, dove per via del limite di velocità dicevano... « Pensate che quando andrete per il fine settimana o le vacanze in continente, dove non ci sono i limiti di velocità, potrete lanciare il vostro bolide! »

Duccio OSSOLA

Preparatore di motori da corsa.

1 Non penso che sia giusto... Credo che sia la reazione precipitosa a una situazione che spero sia momentanea... Io non l'ho presa sul serio. Non sanno che differenza ci sia tra costruire un trattore o un autobus e una automobile, specialmente per una ditta con una attrezzatura non da grande industria.

2 Per me sono reazioni momentanee... Ci sarà un periodo di crisi più o meno lungo che però verrà superato. C'è ancora molta gente al mondo che desidera Ferrari e Maserati.

Giuliano ORZALI

Giornalista.

1 L'importante è non ridere... Mi

prendila

è una maglietta  
del RICAMIFICIO BONFATTI



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62  
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL  
CATALOGO GENERALE A COLORI  
INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI

# Il flauto magico

Che cosa hanno risposto all'inchiesta

**AUTO  
SPRI  
NT**

FLAUTO MAGICO, ecco, è un po' questa l'opinione generale che si trae ascoltando le persone che, vicine e lontane dal settore automobilistico si sono sentite porre la nostra domanda: 1) « qual è la sua reazione istintiva alla notizia che i sindacati hanno chiesto che Ferrari e Maserati si mettano a costruire trattori ed autobus? » allargata poi con quest'altra: 2) « quale dovrebbe essere secondo lei il futuro di queste due aziende? ». Il quadro che vi presentiamo parla da sé.

manca il commento, non è che mi succeda spesso ma... Rimanendo in termini parlamentari non saprei cosa dire. Può voler dire avere le idee piuttosto confuse..., come quando non si distingue la scodella del latte dal vaso da notte..., arrivando alle estreme conseguenze.

2 L'unica cosa sarebbe eliminarle... come per le corse, la soluzione è facile, basta uccidere tutti quelli che le vogliono fare. Quando c'è qualcuno che dice eliminiamo le corse, se è coerente le elimina... Come se dicesse, che so, eliminiamo i gabinetti!

## Narciso SALVATI

Commerciante in pneumatici, padre di Giovannino Salvati.

1 Prenderei tutta questa gente e la manderei in Cina o in Siberia... A noi servono quelle macchine non solo perché servono per fare le corse. D'altra parte, ricordiamoci bene, non ci sarebbero mai stati i trattori se prima non si fossero fatte le macchine e queste macchine non avessero corso.

2 Quello di continuare a fare auto come oggi ed a continuare a progredire tecnicamente per il vantaggio dell'industria automobilistica italiana. Anche la tecnologia di queste aziende costituisce un patrimonio per tutta l'industria del nostro Paese e in generale per la meccanica. E' meglio che non si stiano a fare tutte queste storie per il petrolio... In Italia di petrolio se n'è sempre consumato tanto e non è mai mancato, fin dai tempi in cui l'illuminazione era a petrolio!

## Claudio TESTA

Concessionario FIAT di Milano.

1 Questa è una notizia recentissima ma era già in animo da alcuni mesi in quanto la FIAT stessa cerca di ramificarsi la produzione anche verso altri prodotti come autobus, veicoli industriali, eccetera.

Il mercato è in crisi perché tutte le leggi che ha fatto lo stato italiano sono contro l'automobile: l'aumento dei prezzi, delle assicurazioni, il divieto di circolazione la domenica ecc..., hanno determinato un arresto nelle vendite delle vetture di grossa cilindrata. Noi ce ne accorgiamo perché della nostra gamma il settore fermo è quello delle grosse cilindrate. Se è un modo per evitare la perdita del posto di lavoro anche questa è una soluzione. Ho seguito a Torino ultimamente il nuovo programma della FIAT e la decisione di aumentare i prodotti diversificati include anche autobus, veicoli industriali, agricoltura, ecc. E' un programma spinto, logicamente, anche dalla situazione politica.

## Andrea DE ADAMICH

pilota

1 E' logico che le 2500 persone che lavorano nei due stabilimenti abbiano diritto a garantirsi il loro futuro, però, che si possano trovare altri modi senza danneggiare quello che è ed è sempre stato un punto di forza tecnologico nei confronti dell'estero, mi sembra una cosa da non fare. Anche perché nella bilancia dei pagamenti penso che queste fabbriche abbiano un ruolo considerevole.

2 Prevedere, preferisco non prevedere mentre invece spero che la situazione futura possa permettere una continuità di produzione di vetture che sono tecnologicamente molto avanzate e rappresentano il primo gradino tra la produzione vetture corsa e commerciali. L'automobilismo resterà sempre come sport ed il giorno in cui i nuovi regolamenti valorizzeranno le vetture derivate dalla produzione, queste fabbriche ci permetteranno di essere all'avanguardia.

## Carlo CHITI

direttore Autodelta

1 « Sono andato al gabinetto » ha detto incisivamente il direttore del reparto sportivo dell'Alfa Romeo.

## Nanni GALLI

ex pilota F. 1

1 Non ho letto le dichiarazioni che sono state fatte e i termini della proposta. E' evidente comunque che per realizzare una cosa del genere occorre dare alle aziende strutture diverse. In questo caso occorre fare praticamente una azienda nuova. Ma, indipendentemente dal voler cambiare le strutture aziendali, si tratta, a conti fatti, della richiesta che si potrebbe avanzare agli orafi fiorentini di dedicarsi alla coltivazione dei campi. La realtà è che non bisogna limitarsi a lanciare slogan, ma affrontare con intelligenza i problemi cercando di risolverli. La crisi, che è crisi mondiale e non solo italiana, da noi è sentita in modo particolare avendo soprattutto industrie di trasformazione. A parte poi ogni altro discorso, relativo alle corse, c'è da dire che vanno conservati quei valori di cultura e umani che queste Case hanno saputo dare alla nostra civiltà.

2 Non smetteranno certo di fare le auto, certo dovranno trovare una soluzione per quelle parti di stabilimento che rimanessero inattive. Poi c'è il limite di velocità che contrasta gravemente con la psicologia italiana. E' un grave freno al mercato delle auto di una certa cilindrata..., cominciamo a vedere le conseguenze adesso e potremo vederne di più gravi più avanti.

## Federico D'AMORE

Impiegato nel settore pubblicitario e pilota di Ford.

1 Mi sembra una pazzia... Come faranno, devono costruire nuove catene, nuovi impianti, ecc. Prima che possano cominciare a fare trattori ed autobus passano due anni, poi coi nomi che hanno mi sembra veramente assurdo che passino a produzioni di questo tipo.

2 C'è uno spazio per loro: sono aziende che devono restare quali sono oggi. E' la loro specializzazione questo tipo di macchina e non potranno cambiare perché è stato deciso da un giorno all'altro che non si può circolare la domenica o si deve andare a centoventi all'ora, in autostrada, in quinta, con la macchina che batte in testa.

## Agostino ZANETTI

Commerciante, ex-organizzatore di corse automobilistiche e pilota.

1 Ma fanno trattori da corsa? Mi sembra una barzelletta. Mi sembra abbruttire dei nomi gloriosi e, per di più, è una riconversione ridicola. Capirei esaminare un programma di modelli diversi, oppure produrre parti per aerei e missili, ma passare a trattori ed autobus mi sembra ridicolo.

2 Per di più il mercato americano e quello di altri paesi non dovrebbe essere finito. Per me è un momento di psicosi che si risolverà presto. Non credo che sia il caso di spaventarsi enormemente.

## D.ssa Liliana DENON

Ricercatore di mercato.

1 I sindacati sono fuori dal mondo... Alcuni anni fa ho fatto un corso con professori della Università di Harvard e uno di questi docenti era un sindacalista delle Ferrovie negli Stati Uniti. I ferrovieri in America hanno dato battaglie terribili..., eppure quell'uomo aveva una preparazione di economia e di gestione eccezionale. Il rapporto

creato tra sindacalisti di quel livello di preparazione ed aziende, necessariamente porta a risolvere i problemi, perché il sindacalista sa quanto l'impresa può offrire. I sindacati stessi spendono soldi per avere dei consulenti che diano loro consigli su certe decisioni che possono influenzare l'economia. Qui invece sono fuori dal mondo perché senza avere studiato il problema dicono le cose e decidono affrettatamente. Se questa stessa proposta l'avessero presentata corredata da un piano che dimostrasse che autobus e trattori hanno un certo mercato, certe prospettive, ecc, ecc, le reazioni negative non sarebbe state così e Ferrari e Maserati avrebbero potuto considerare la cosa. Ma così che senso ha? Sono proposte avventate senza nessuna base, nessuna prova.

## Prof. MUTTARINI

Docente alla Facoltà di Economia e Commercio di Pavia.

1 Dato i tempi che corrono mi sembra che piuttosto che chiudere gli stabilimenti sia meglio prevedere qualche cosa d'altro.

2 Se devo tener conto del fatto che da tre mesi si dice che non c'è benzina e che quella poca che c'è è troppo cara, il problema di conversione di schemi e modelli a cui siamo abituati è indispensabile. Ora se questa conversione determina il sacrificio di marche con una immagine orientata in un certo senso e molto positiva, questo è indubbiamente un danno. La cosa da decidere è se convenga produrre auto di lusso da vendere ai Maraja ed agli sceicchi oppure bellissimi trattori da vendere in Africa. E' evidente che può rincrescere che fabbriche di tale prestigio concentrino la loro produzione verso i trattori: è un richiamo alla realtà... non so se fondato o no...

## Mario ALQUATI

Commerciante di articoli sportivi automobilistici.

1 Secondo me è una decisione fuori posto e fuori momento anche se c'è la crisi energetica.

2 Il futuro di queste aziende è di continuare, come hanno fatto fino ad ora, a costruire macchine. Forse ridurranno le cilindrate, si adegueranno ecc, ma mi par sciocco fare i trattori. Vuol dire andare in giro ad arare le strade.

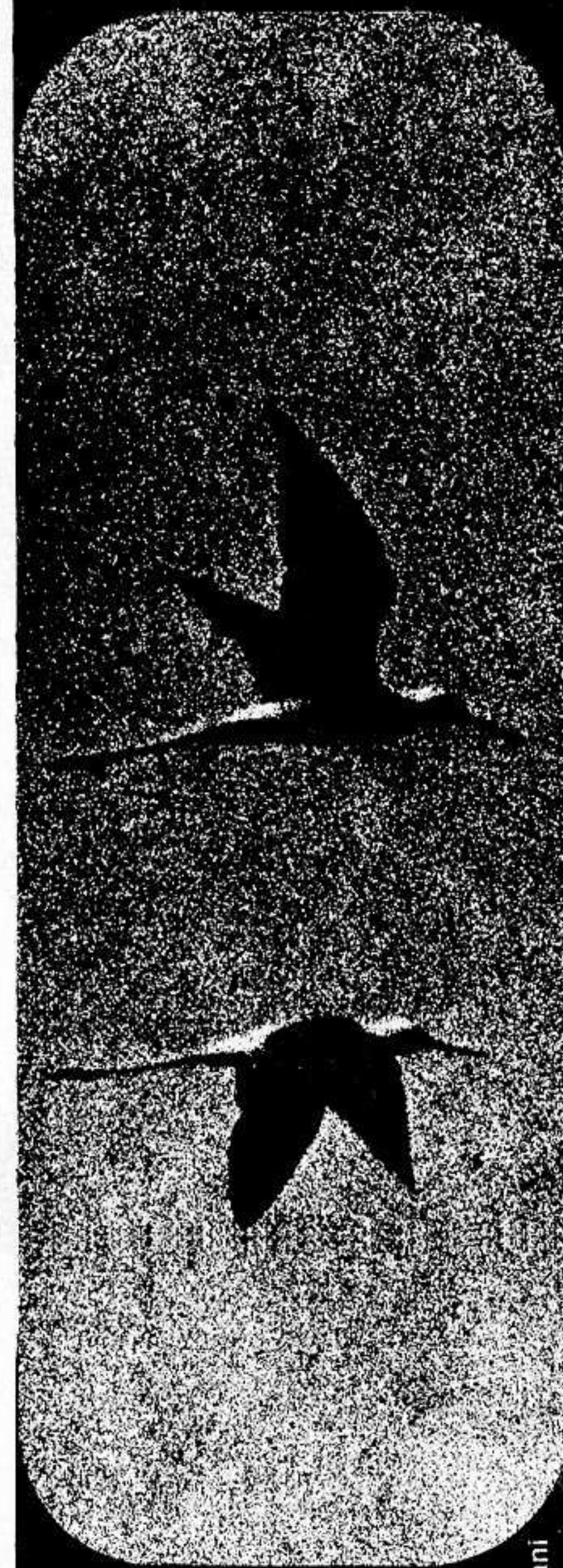
## Dott. Carlo ERMINERO

Amministratore delegato dell'Istituto di ricerche di mercato Demoskopia ed esperto in studi economici.

1 Secondo me non ha molto sen-

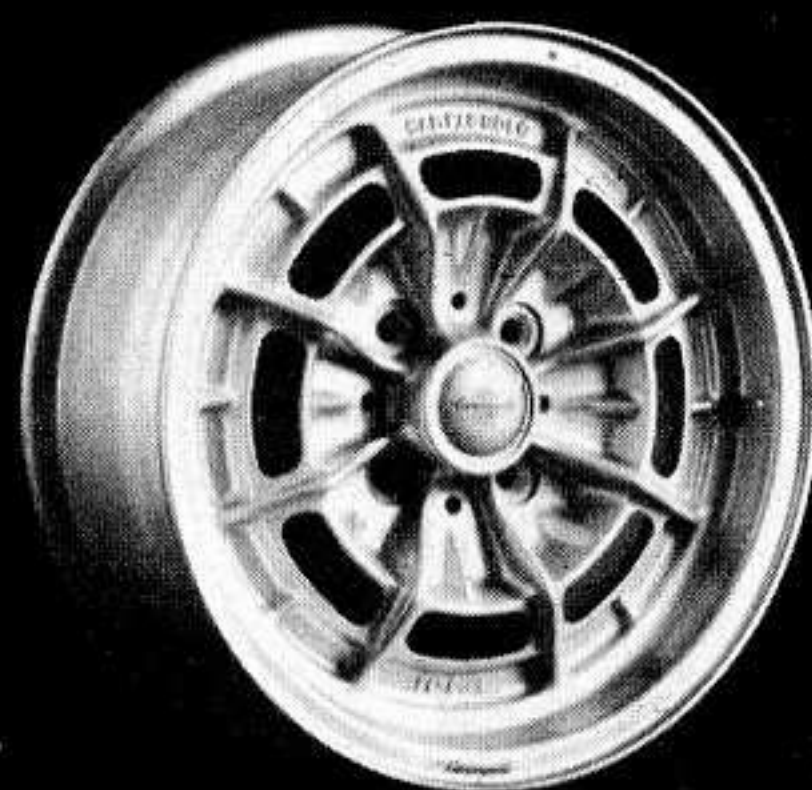
CONTINUA A PAGINA 40

leggerezza  
sicurezza  
stile



chemello & geminiani

ruote  
speciali  
in lega  
super  
leggera  
di  
elektron  
(e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI  
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA



Si è scaldata anche  
ROMA la pigra!

## Il Ministro dell' INDUSTRIA «non dà peso»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

da ROMA

DANIELE BUZZONETTI

Anche il DOTTOR SALITI per la CSAI non è stato poi molto esplicito. « Il fatto si commenta da solo » — ci ha detto, invitandoci forse a leggere fra le righe — « Certo sono cose che dispiacciono ma non c'è niente da dire perché esulano dalla nostra attività ». Ben diversa la risposta del Colonnello GIUSEPPE TORRISI, presidente dell'AICPA (Ass. It. Concessionari Prod. Auto) per il quale « La richiesta è assurda perché due fabbriche che hanno una ben precisa tradizione in un certo settore non possono essere radicalmente trasformate. E' demagogia ed inattuabile all'atto pratico ».

Dello stesso ordine di idee è anche il DOTTOR GUIDONI della sede romana dell'ANFIA. « E' ridicolo, non esiste analogia tra macchine di pregio e trattori. Non sarebbe una ristrutturazione ma un mutamento assolutamente antieconomico per il quale non esiste una giustificazione. Eppoi è prematuro esprimersi in termini radicali ».

Patata, ma precisa, secondo il suo stile, la risposta dell'ingegnere PIERO TARUFFI. « Non sarebbe razionale per due fabbriche che da 30 anni hanno macchinari e personale altamente specializzati, interrompere una tradizione. Per trattori ed autobus l'attuale struttura delle fabbriche servirebbe a ben poco mentre stampi e catene di montaggio non si improvvisano. Per il momento potrebbero solo, in attesa della soluzione, cercare delle commesse per lavori di precisione ».

L'avvocato VOLFANGO POLVERELLI, amministratore delegato della Giannini Automobili, ha definito « Difficile per tutti la situazione ma assolutamente antieconomico dare un seguito alle richieste dei sindacati. L'attrezzatura della Ferrari e della Maserati serve ad uno scopo ben preciso. Per trattori ed autobus, rettifiche, alesatrici ecc. non servirebbero più. Per convertire il prodotto occorrerebbero dai due

V8/Blog Scans

CONTINUAZ. DA PAGINA 37

so perché non è la stessa cosa, penso. Uno che è bravo a fare macchine da corsa magari fa dei trattori schifosi... Mi pare demagogico come consiglio!

Non è una crisi che si risolve dicendo di mettersi a fare trattori. E' un problema che si risolve, vedendo cosa può fare al meglio la équipe di specialisti che queste aziende hanno, nell'ambito dell'industria automobilista stessa.

Si tratta di specialisti che lavorano in queste aziende e non credo

ROMA è una città che reagisce pigramente agli avvenimenti di grossa portata. Questa volta però la richiesta dei lavoratori di Modena ha suscitato un generale sentimento di perplessità, soprattutto nell'ambiente sportivo. Per conoscere la reazione della capitale abbiamo sollecitato il parere della Roma automobilistica senza tralasciare comunque i sindacati e l'ambiente governativo.

Il nostro ciclo di telefonate ha preso l'avvio dai Presidenti dell'AC Italia e dell'AC Roma, naturalmente interpellati attraverso i rispettivi uffici stampa. L'avvocato Carpi de' Resmini è stato comunque irraggiungibile perché, nonostante il giorno e mezzo di tempo, ufficialmente era alle prese con il suo viaggio in Sud America. Altrettanto macchinoso raggiungere il dottor Monaco, neo Presidente dell'AC Roma, per il quale sarebbe stato necessario un lasso di tempo maggiore prima di poter rispondere. In ogni caso ci è stato fatto capire che « Un problema di ristrutturazione a carattere nazionale non era argomento di competenza dell'AC Roma ».

ai quattro anni. E poi a chi verrebbero venduti i nuovi prodotti? »

Secondo VINCENZO MALAGO', proprietario della Sport Auto, concessionaria per il Lazio della Maserati, « Se si ragiona in termini così estremisti non dovrebbero chiudere solo Ferrari e Maserati. A parte che non è detto che se fanno ottime macchine possano fare anche buoni trattori, sarebbe tutto un mondo che sparirebbe. La fama ed il prestigio che hanno dato all'Italia in 30 anni, con benefici globali incalcolabili, se ne andrebbero in un momento ».

Un moderato ottimismo abbiamo trovato alla MOTOR SpA, la concessionaria romana della FERRARI. « Non potrà mai avvenire perché Ferrari e Maserati non si cambiano dall'oggi al domani. Convertirle significherebbe fare un'altra fabbrica. Pensiamo di superare la crisi. Anche con l'entrata in vigore dell'IVA non abbiamo passato un momento allegro, poi è passato ».

Buio fitto invece sia al MINISTERO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO, sia presso le sedi dei SINDACATI. Il MINISTRO DE MITA non ha rilasciato alcuna dichiarazione. L'ufficio stampa ed il gabinetto particolare del Ministero di Via Veneto cadevano letteralmente dalle nuvole. « Non sappiamo niente, per il momento non diamo peso ». — è stata la risposta monocolore — « Forse è stato fatto per risvegliare l'ambiente, si era parlato anche di ceramiche... ».

Per la UILM e la FLM « La richiesta al momento attuale deve considerarsi solo una presa di posizione locale per la quale le sedi centrali non hanno ancora assunto un atteggiamento. Comunque per andare avanti non è sempre necessario passare attraverso di noi... ».

Appena più consolante la risposta della FSIMIL (Fed. Sind. Industriali Metalmeccanici Italiani) « Non ne sappiamo niente ma si inquadra nella generale richiesta meno auto, più autobus. I Sindacati possono spingere ma in Italia non c'è un comitato di fabbrica che indirizza le scelte. E se all'imprenditore non conviene... ».

Districandoci nella giungla dei

che potrebbero avere delle difficoltà a trovare un inserimento ad alti livelli della migliore industria automobilistica. Questa gente costituisce un patrimonio di conoscenza che merita un utilizzo proporzionato alla capacità: se li mettiamo a fare trattori è come buttar roba buona dalla finestra. Quanti sono i paesi al mondo che hanno degli specialisti così? »

Anche senza farne un problema sentimentale di Ferrari e Maserati, si deve fare una considerazione qualitativa sul patrimonio umano che queste aziende hanno creato.

Un'altra ANTEPRIMA in esclusiva assoluta mondiale (per l'anno 1984)

La FLM aveva ragione. Oggi, 32 gennaio 1984, abbiamo provato per i lettori di Tractor-Sprint due nuovi modelli di trattori che sono usciti in questi giorni dalle catene di montaggio superautomatizzate con propulsione a melassa ideate dall'ing. Chiti della Tractor-Delta.

Dieci anni fa, in piena crisi per le vendite di auto, Ferrari e Lamborghini, (così come, Maserati e de Tomaso) si misero con impegno a costruire trattori. Dopo tanti modelli che hanno fatto discutere fra di loro gli appassionati di trattori in tutto il mondo e dopo un avvio stentato, perché gli uffici tecnici delle due Case volevano costruire motori a quattro alberi a camme in testa.



Fu preferita la tesi dell'ing. Forghieri appoggiato dall'ing. Stanzani e si optò per motori « superraffinati » diesel.

L'aerodinamica del Ferrari 75 è stata studiata dall'ing. Caliri che ha effettuato prove segretissime, nella sua tenuta agricola a Catania, riuscendo ad ottenere un CX molto elevato, pari 6987. Da indiscezioni raccolte in alcune cascine lodigiane sembra che, per l'aerodinamica, anche la Lamborghini sia stata aiutata dal tecnico catanese della Ferrari, in quanto è stato visto parecchie volte sulla « trattor-strada del sole », mentre conversava e passava zolle di terra sottobanco al dott. Sgarzi della Lamborghini.

# Al volante di 2



Non sappiamo se l'episodio sia vero o meno. Certamente che, ai nostri occhi profani, i due trattori paiono eguali in tanti punti anche se sono molto dissimili fra loro!...

Lamborghini ha adottato per il suo R 904 DT (sigla molto più efficace di quelle di un tempo: ricordate le Miura e l'Espada?), un motore a 4 cilindri Diesel chiaramente derivato, sia per la sua cilindrata (4986 cmc) che per la sua raffinatezza tecnica, dal motore che tanti anni fa equipaggiava la Countach. D'altra parte era prevedibile questa scelta, perché la parola Countach, è niente altro che una esclamazione dei contadini piemontesi quando qualcosa non va bene!

Alla Ferrari, si è pensato seriamente di costruirsi il motore da sé come si faceva una volta, ma ci si è ricordati che tanti anni fa un certo Cosworth ottenne dei buoni risultati alle corse vendendo un motore Ford a degli assemblatori. Così anche Ferrari è diventato assemblatore di trattori e i suoi motori li compra alla Landini. Le teorie del superfrangimento della cilindrata sono state abbandonate e si è preferito un motore di piccola cilindrata ma con molto sprint: di qui il tre cilindri, che sembra ottenga l'optimum di rendimento, sia su terra appena smossa che su terreni rocciosi.

Il nostro Mangano, che ha provato il trattore per i primi colpi di vomere al (sempre futuro) circuito e tractorcross delle Madonie, assicura che ha un comportamento degno di una Ferrari. Il trattor-Ferrari ha infatti una velocità di disossamento del terreno e una stabilità in curva veramente superba. Per i consumi siamo ai minimi pensabili, ma ormai che i prezzi del petrolio vengono calcolati con la nuova moneta la « Bancor », ripresa dal direttore della banca d'Italia da un progetto di tanti anni fa non siamo riusciti a

capire bene che cosa sia il costo effettivo di paragone con la vecchia lira. Il nuovo trattore dispone di un cruscotto con i più avanzati strumenti per la misurazione, fra i quali il contatore, che adotta dei pezzi che venivano usati una volta per i satelliti e per la misurazione della cometa del Natale 73 quella che solo pochi privilegiati videro.

Sia Lamborghini che Ferrari si sono però mantenuti fedeli alla loro immagine di trattori di una certa classe così come una volta facevano producendo auto di lusso. Infatti, ora che il mondo è invaso di trattori (anche lo Scia di Persia lo usa abitualmente assieme ai suoi 18 eredi; non sembra invece piaccia a Gheddafi senza supercarenature panzer disegnate da Giugiaro). Ferrari e Lamborghini producono modelli VIP, che hanno la caratteristica di abitabilità monoposto!

Si sarebbero chiesti perché fare solo trattori con grande abitabilità? Così sia il Ferrari che il Lamborghini hanno un solo posto al centro (come la Ferrari che l'avv. Agnelli si fece carrozzare anni fa da Pininfarina). Se proprio si vuol portare qualcuno con sé, magari la ragazza (ma non è più di moda), la si mette sui parafranghi delle ruote posteriori (che sono di largo battistrada) appunto per poter eventualmente usufruire di questo vantaggio.

La FLM anche in questo caso ha visto giusto. Infatti ha imposto, dopo la conversione delle aziende, che i trattori potessero portare una sola persona, così se ne sarebbero potuti vendere di più... « Acc... ha esclamato Enrico Ford Tractor II, saputo dell'idea: l'avessi avuta io avrei venduto 600 milioni di auto in più!... ».

I due modelli da noi provati erano carrozzati tipo spider, soluzione che d'altra parte piace di più, sia al contadino della Brianza che al ragioniere della Pirelli - trattori, oltre che essere veramente VIP per le va-

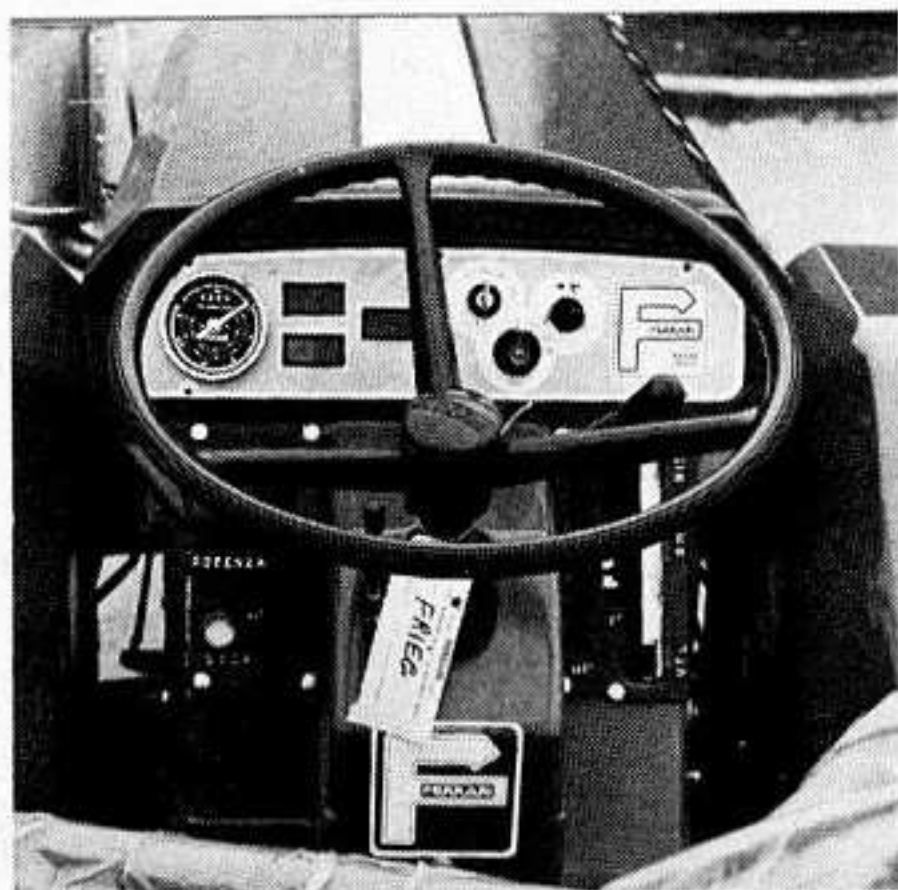


### L'identi-kit

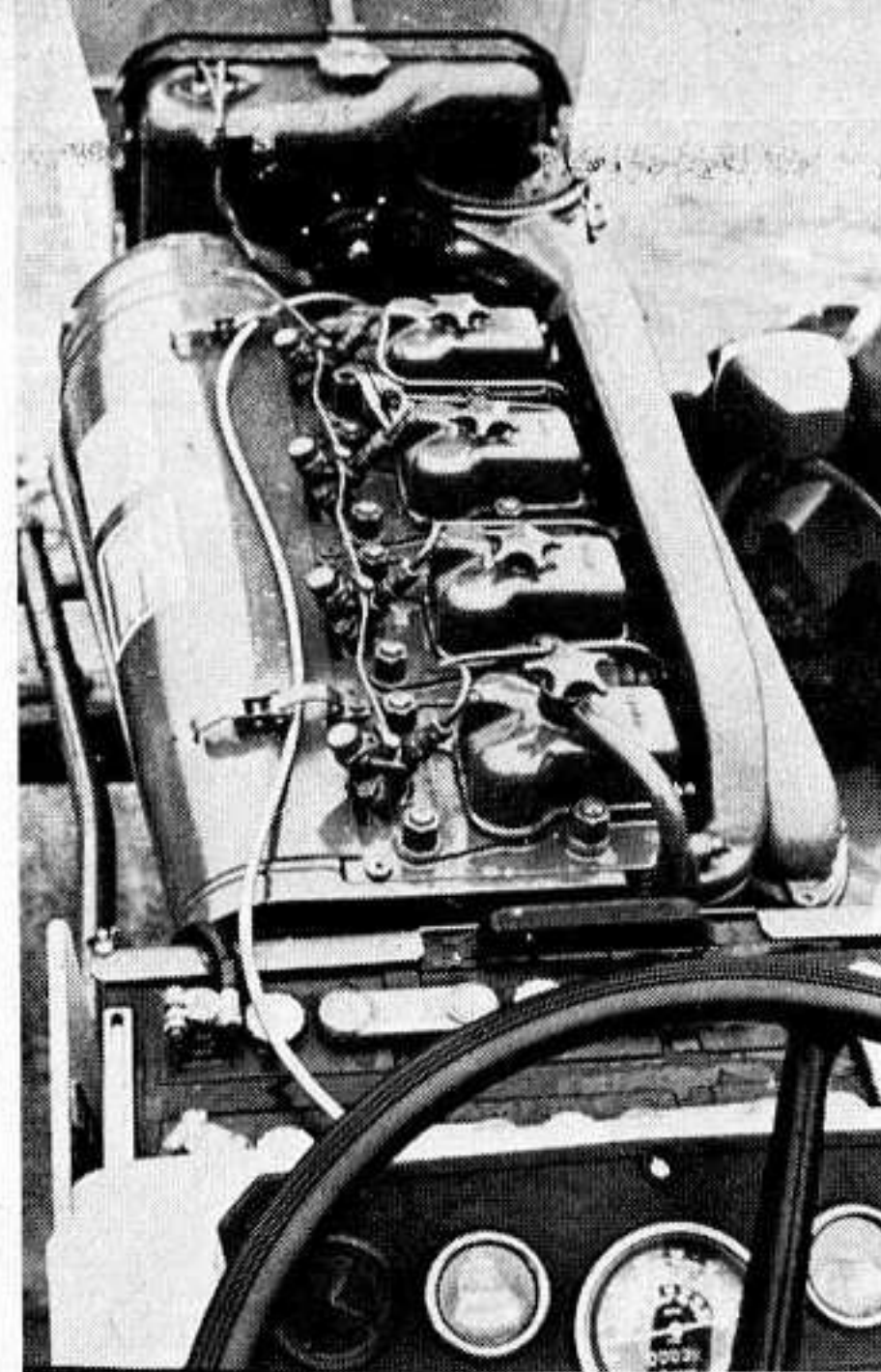
FERRARI 75	LAMBORGHINI R 904
MOTORE Landini LDA 673	Lamborghini FL 1154/2
CICLO Diesel	Diesel
TEMPI 4	4
INIEZIONE Diretta	Diretta
POTENZA 45 CV	92 CV a 2900 giri
RAFFREDDAMENTO Aria	Aria
PESO 1410 kg	3300 kg
CAMBIO 7 velocità + 3 RM	12 velocità + 3 RM
VELOCITA' 25 kmh	25 kmh
VELOCITA' IN RM 8 kmh in terza	16,21 kmh in terza
TRASMISSIONE 4 ruote motrici	4 ruote motrici
PREZZO 3 milioni di bancor	7 milioni di bancor

### Le PAgELLE

	FERRARI	LAMBORGHINI
Abitabilità	8	9
Comfort	9	8
Motore	9	10
Cambio	10	8
Accelerazione	7	9
Consumo	non rilevato	
Velocità	9	9
Stabilità	10	9
Prezzo	10	8
Manutenzione	7	10
Guida	9	9
Visuale	10	10



Il posto di guida del trattore Ferrari: strumentazione migliorabile. Sotto, sopra al sedilo però non manca il roll-bar...



Più accessoriato (e più caro) il Lamborghini. Il motore è un 4 cilindri raffreddato ad aria. Sotto, l'ottimo sedile singolo



# trattori domani



## State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.

canze lunghe, ormai diventate diritto di tutti (minimo 210 giorni all'anno).

La raffinatezza dei due trattori presi in esame è principalmente fondata sulla «classe» delle rifiniture. Il completissimo cruscotto nulla ha da invidiare alle Rolls-trattori inglesi; il seggiolino tiene molto bene le reni e la schiena del trattorista; i larghi pneumatici danno sicurezza.

9 moderni trattori prodotti dalla Lamborghini e dalla Ferrari possono essere usati sia per andare al lavoro in ufficio o in fabbrica e anche per arare o innaffiare il giardino dietro casa. Si è evitato così lo sperpero di una volta, quando tutti avevamo la Ferrari e Lamborghini automobili e il trattore quasi sempre inutilizzato davanti a casa. Ne ha tratto un vantaggio anche l'agricoltura: oggi le pere e le mele costano circa 6 milioni di Bancor che rapportati secondo l'ISTAT alle lire dell'era pre-Trattori, sono pari a circa 285.000 lire al Kg.

Una differenza fondamentale esiste fra i due trattori che abbiamo preso in esame: i pneumatici. La Ferrari, pur con la trazione sulle quattro ruote, adotta quattro pneumatici più piccoli davanti e molto più grandi dietro, oltre ad un certo numero di pesi (di 40 Kg.), ciascuno messo sul davanti per evitare che, con la grande potenza del suo motore, si sollevi. Per la Ferrari è prevista una «presa di forza» a richiesta, che più che altro è stata creata per le competizioni onde facilitare il suo pilota Serattini (sostituto di Regazzoni) a tirarsi fuori dai fossi che non si risparmia avendo raccolto in tutto l'eredità dello svizzero di Lugano.

Il raffreddamento per i due modelli, come è ovvio, è ad aria, visto il prezzo che viene pagata l'acqua che esportiamo, principalmente in Arabia e in Kuwait, dopo che in tanti anni di trivellazioni quelle po-

polazioni hanno solo trovato il solito liquido nero, chiaramente non utilizzabile né per bere né per lavarsi.

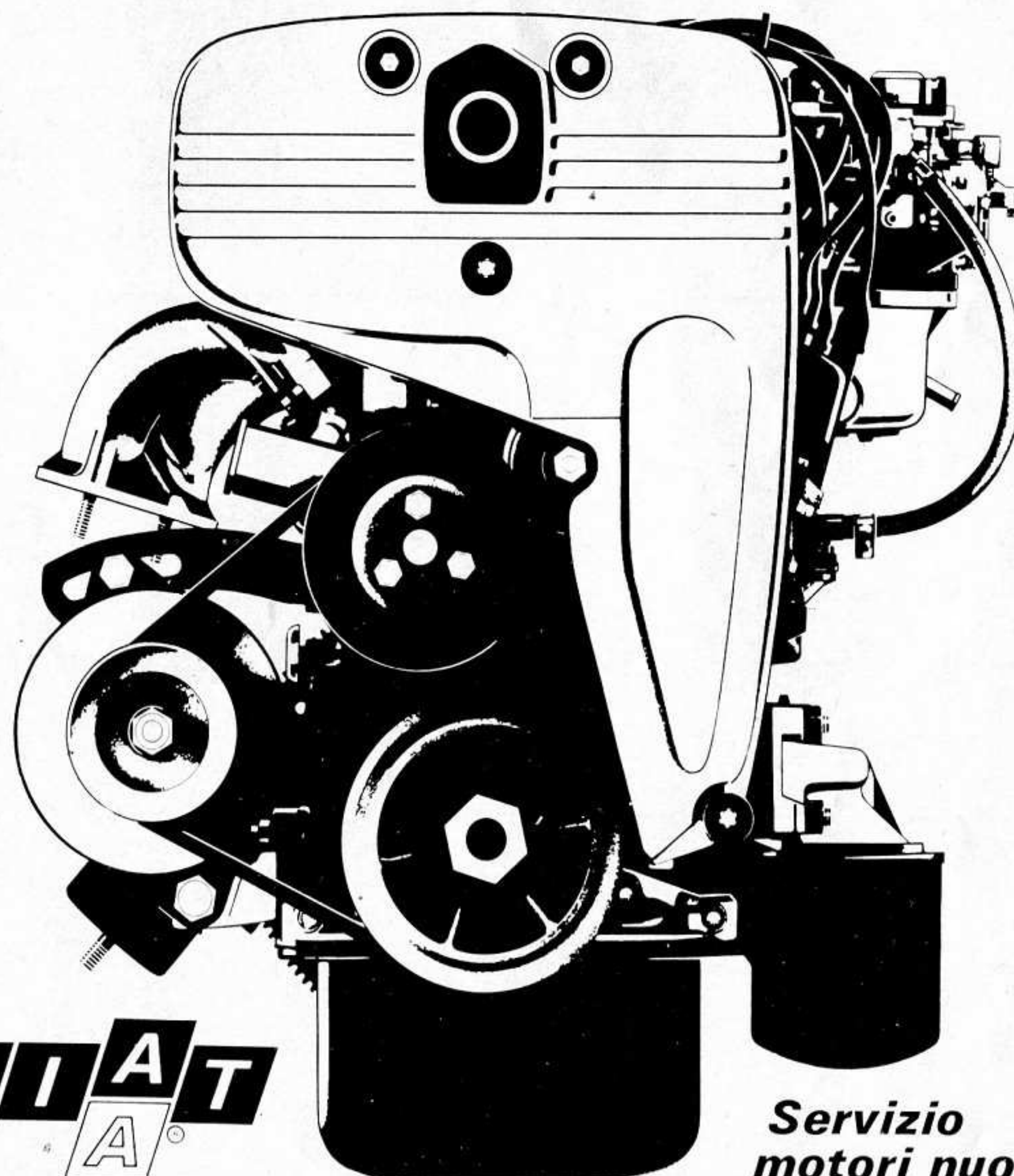
C'è da dire qual cosa del cambio. Quello Ferrari è a sette marce (più tre retromarce), molto buono e di facile manovrabilità. Gli innesti sono facilitati dai sincronizzatori della Porsche. Quello della Lamborghini è a 12 rapporti (più tre retromarce) ma più duro e difficoltoso da manovrare.

Il prezzo è di 3 milioni di Bancor per il Ferrari e di sette per il Lamborghini ma, da indiscrezioni, sembra che dalle officine della Ferrari stia per uscire un super trattore che si chiamerà TT...

Concludendo i due trattori presi in esame sono nell'insieme molto buoni, anche se il prezzo è un po' elevato. Prima di darne un giudizio definitivo aspettiamo di vedere il nuovo trattore della Maserati che, associata alla Citroen dicono stia per immettere sul mercato una meraviglia, da far rimanere tutti a bocca aperta una vera... dea (DS)! E c'è anche De Tomaso che sta mettendo a punto il PANTERONE, che farà la sua prima uscita all'interno dell'ippodromo di Longchamps. Si dice, tra l'altro, che la velocità del nuovo trattore Maserati dovrebbe essere molto superiore a quello dei due modelli già provati, che non superano i 25 Km/h in settima e in dodicesima marcia. Ma si spera nel centenario Presidente del Consiglio Rumor perché fissi un «limite» di velocità.

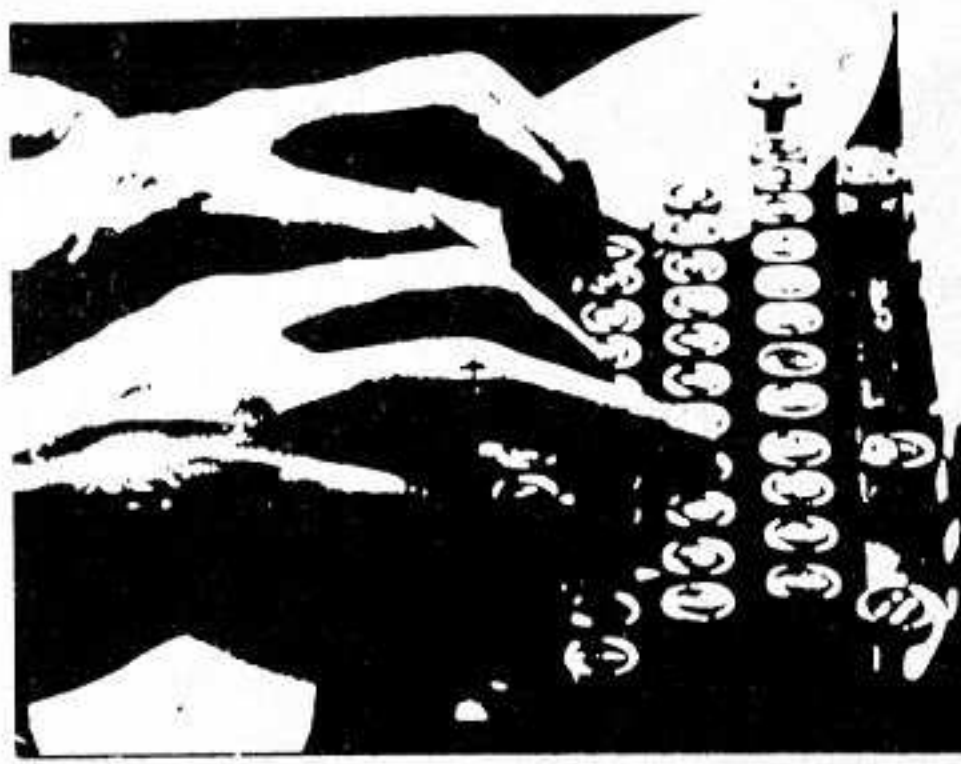
Aspettiamo comunque di vedere, sulla pista di Varano de Melegari, questi nuovi trattori nella sfida del secolo che vedrà a confronto i big-trattori di tutto il mondo, da Ferrari a Lamborghini da Ford a Fiat. Se non ci saranno troppi giorni di lavoro, pronto anche il nuovo Maserati e il Panterone De Tomaso!

Giancarlo Cevenini



**FIAT**  
A

Servizio motori nuovi



**SCRIVETEVI,  
RIMARREMO AMICI**

**AUTO  
SPRINT  
ESPRESSO**

## Una prof. da bocciare

Caro Autosprint, sono un ragazzo di 16 anni, e frequento il terzo liceo scientifico. Dato che siamo in materia di crisi energetica, il titolo dell'ultimo compito di italiano riguardava proprio la crisi energetica, e così mi sono ricopiato pari pari l'articolo apparso nel n. 47-1973 intitolato « Il Metanolo amico », di Marco Magri.

Sentite ora il giudizio della mia professoressa sul tema: « Svolgimento un po' troppo elementare, pensieri generici senza personale riflessione, gravi difetti anche nelle costruzioni sintattiche ». Il voto è stato 5—.

Ora, i casi sono due: o date una tirata d'orecchi al vostro collaboratore, o assumete la mia professoressa, che da come ha espresso il giudizio penso sia migliore del vostro collaboratore. Egidio Procelli - Sansepolcro (Arezzo)

Potrebbe essere un'idea, quella di assumere la tua professoressa in redazione, quale esperta in carburanti... (ma è una professoressa di italiano o di chimica?). Ad ogni modo, una tirata d'orecchi te la meriti, non è da lettore di Autosprint ricopiare « pari pari ».

Ad ogni modo, in merito al « giudizio » della professoressa abbiamo ovviamente qualche cosa da dire. Chi ti risponde è laureato in lettere, ed ha anche insegnato nella scuola di Stato. Quel tanto che è bastato a rifiutarla e a negarsi come professore di quella scuola che prevede ancora, o peggio che si regge ancora, su « giudizi » come quello della tua professoressa.

Non voglio entrare nel merito di un giudizio « scolastico » del pezzo di Magri. Non me lo permetterei mai non fosse altro perché Magri scrive chiaro e senza errori come forse pochi altri nello staff di Autosprint e anche fuori di esso. Quello che è da giudicare in questo caso è lo devi giudicare anche tu, ne sei capace, è il commento della tua professoressa, dettato forse dal fatto che nel « tuo » tema mancavano le solite frasi fatte, i luoghi comuni di cui si ciba la scuola italiana, magari conditi da qualche annotazione « in sintonia » con il « pensiero » della professoressa. Magri parlava di metanolo, ne spiegava, con le limitazioni di spazio obbligate, la formula chimica, richiamava soluzioni tecniche diverse. Parlava di piombo tetraetile, di ottani, ecc. Tutto questo ha senza dubbio spozzato l'immagine ecologica con la quale il tema probabilmente era stato assegnato.

E questa « genericità » di argomenti, questa mancanza di « riflessione personale » confrontata con gli « allarmi ecologici », le lodi delle domeniche podistiche, i voli retorici magari contenuti nei temi dei tuoi compagni, ha provocato quel « giudizio » e quel voto. Giudizio e voto che puoi benissimo giudicare con lo stesso metro. E sai perché? Perché nel momento in cui la tua professoressa metteva quelle note al tema, centinaia di altre professoressa sparse in tutte le scuole d'Italia ripetevano, con le stesse parole e lo stesso voto, quel giudizio per temi diversi, svolti « personalmente » da centinaia di alunni.

Per questo il giudizio della tua professoressa è « elementare », « generico », privo di « riflessione personale ». Ne vuoi una prova? Chiedi alla tua professoressa che cosa significano veramente quelle due linee (il « meno, meno ») poste di fianco al cinque. E magari anche che cosa significa il 5. Sai che cosa ti risponderà? Che con il 5 non si è promossi!

**a. r.**

P.S. Il nostro direttore ha provveduto ad inviare copia di questa lettera e l'articolo di Magri al Provveditore agli Studi di Arezzo. Così, a titolo informativo.

GLI SCHERZI (PRETINI)

## De trattoribus (e colonnelli)

Succede che un bel giorno, uno che abitualmente non compra quotidiani, legga su uno di essi un trafiletto di poche righe nel quale si dice che i sindacati hanno proposto per Ferrari, Maserati, Lamborghini e C. di...

Al tizio in questione sorge spontaneo un ragionamento: « Ma allora è vero che certi giornali appartenenti a grossi gruppi industriali le pensano (e stampano) tutte per poter mettere in cattiva luce i nostri nazionali-sindacati!!! Ci fa una risata sopra e non ci crede.

Poi sente che la gente ne parla e il martedì mattina, sfogliando AUTOSPRINT (quello lo compra e lo comprerà sempre) si accorge che il sopracitato trafiletto non era un'invenzione della società capitalistica ma una geniale trovata di un qualche sindacalista dalla testa agricola (chiedo venia agli agricoltori, quelli sgobano tutto il sacro-santo giorno e il tempo per le trovate geniali non l'hanno).

Ora il tizio è piuttosto incavolato, già perché la cosa in sé e per sé, pensando che siamo in periodo carnevalesco potrebbe anche far divertire, ma egli sa perfettamente che certa gente, su certi argomenti non scherza mai.

Cari amici, la faccenda è proprio nera.

Bisogna pensare infatti che i geniali di turno sono quelli che pretendono poi di condizionare tutta la nazione. Cosa potremo pretendere noi, povero popolo di italiani bistrattati da gente che ha di queste meravigliose pensate. No, perché, a parte tutto penso proprio che i sindacati abbiano ragionato su tutto e tutti la ristrutturazione secondo loro sarà semplice e quel che più importante, salvaguarderà il posto di lavoro, infatti, tanto per fare un nome, cosa c'è di più logico al mondo che prendere Cuoghi e fargli registrare il minimo di un diesel o fargli applicare un riduttore sul cambio di un cingolato. Ma dico, signor Enzo Ferrari, con la sua esperienza non ci aveva mai pensato? Poi, dico, è abbastanza logico che chi fino ad oggi si occupava dei cerchi in lega leggera da domattina possa pensare ai cingoli sen-

**ROBERTO DE LUCA - Roma** — Noi le risponderemo anche più celermente, ma forse senza gli elementi che vorrebbe sapere. Infatti, le diremmo una bugia se le consigliassimo un dispositivo piuttosto che un altro, anche perché non ci siamo mai documentati in questi aggeggi che non sono proprio in linea con lo spirito « da corsa » di Autosprint. Ad ogni modo, siamo d'accordo con lei sul montaggio di quell'accessorio.

**MASSIMO FETONTI - Roma** — La carriera sportiva di ogni modello di vettura finisce quattro anni « dopo » l'ultimo anno di costruzione in serie. Quindi, se per la macchina che le interessa, l'ultimo anno di corsa sarà il '74, vuol dire che già al 1. gennaio '75 non potrà più correre. Non le resta che cambiare vettura, quindi...

**MARINELLA GIOMI - Bolzano** — Ecco gli indirizzi: UOP-Shadow, Publilmotoring P.O. Box 30, 1213 Petit-Lancy 2, Ginevra. Nanni Galli, piazza Mercatale 8, 50047 Prato. L'altro indirizzo non l'abbiamo, ci spiace.

**ULISSE QUAGLIO - Monselice (Padova)** — Spiacenti, non abbiamo mai preso in considerazione quella vettura dal punto di vista di una presentazione completa. Sarà anche difficile che ce ne occuperemo in futuro, in quanto quelle vetturette non potranno più correre nei rallies francesi.

**JEAN-PAUL SAAS - Nebbiuno (Novara)** — Ecco l'indirizzo che le interessa: Modelli, via Carnevali 68, 20158 Milano.

**STEFANO COLOMBO - Lecco (Como)** — Siamo spiacenti, ma non abbiamo l'indirizzo di quel lettore-modellista. Comunque, non dovrebbe esserle difficile realizzare la stessa trasformazione, partendo da un modellino di « serie ».

**FRANCO MERCATALI - Castelfidardo (Ancona)** — Qualche tempo fa, in questa stessa rubrica, abbiamo avuto occasione di ricordare ai nostri lettori che ci chiedevano giubbotti che eravamo nell'impossibilità di accontentarli. Può provare direttamente alla Marlboro, 7 avenue de Tivoli, 1007 Losanna.

**SERGIO VITI - Roma** — Chieda regolamenti e fiche d'omologazione alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Per quello che riguarda la fiche di omologazione, essa si deve riferire alla vettura che vuole preparare. Decida se Abarth o Giannini, poiché i pezzi da lavorare sono diversi. Il nostro consiglio però è quello di affidarsi ad un preparatore già affermato o acquistare un motore anche usato, già preparato.

Risposta (ultima e quasi personale) al signor **ALBERTO TORCHI di Palermo** (che mostra, tra l'altro, di non conoscere il detto latino: Errare humanum est... con quel che segue).

Si dice che non ci sia peggior sordo di chi non vuol sentire. Ora bisognerà completare il detto (stante la moda corrente) con: il politicismo rende ciechi!

Rinviandola alla risposta già data al sig. ANESINI nello scorso numero (avendola questi anticipata in alcune argomentazioni della sua replica) resta solo da precisare sul « TURPILOQUIO ». E' un po' come la storia del bue che accredita all'asino certe sue pe-

za nessuna difficoltà e così via. Ora basta, voglio svegliarmi e pensare che quello che ho letto sia stato tutto un sogno.

Come? Come dite? Non è un sogno!!!

Ma allora gli arabi oltre al petrolio ci hanno razionato anche i manicomi!!!

*Giordano Silvani - Località imprecisata*

*Questa lettera non ha bisogno di commenti. Tranne forse di uno: che non piacerà ai signori lettori Torchi ed Anesini, né a quell'anonimo minigheddafi che non ha trovato di meglio che minacciare telefonicamente il nostro corrispondente modenese, con tipico atteggiamento « democratico », inviperito per la posizione (ironica) assunta dal nostro giornale sul tema trattoristico.*

*I citati lettori come avete notato sui numeri scorsi di Autosprint, per il semplice fatto di aver letto, a firma del nostro direttore, argomentazioni che sono sulla bocca di tutti i cittadini più semplici di questo Paese vanificato dalla politica, ci hanno persino accusato di « strizzare l'occhio » ai colonnelli (o generali cileni che siano)!*

*Va bene che l'ottantenne e sereno papà del nostro abituale violentatore delle ambizioni di relax quotidiano, è un colonnello, ma pensare che abbia inculcato al figlio velleitarismi antidemocratici, ci corre! Pensate che non ha provato nemmeno a convincerlo a non fare il giornalista!*

IL PRONOSTICO

## Una speranza che cammina

Caro Autosprint, come tutti i lunedì ho acquistato il vostro giornale, e da ragazzo quale sono, sono andato subito a leggere le ultimissime notizie sul campionato mondiale di F.1, tralasciando tutto il resto.

Sfogliando il giornale mi sono fermato appena sono arrivato a pagina 9, quando ho letto il nome di Peterson (ritenendolo soggettivamente il migliore pilota esistente con o senza Stewart).

Ciò che invece mi stupisce è il parere che de Adamich esprime nei confronti dell'« altro » Peterson, cioè Jody Scheckter. Come si può dire che uno Scheckter non sarà alla ribalta dei Gran Premi, che farà solo buone cor-



LA FOTO

## Un Giro in pareggio

Caro Autosprint, ti sarei grato se mi pubblicassi una foto dell'Abarth con cui Munari corse il Tour de Belgique nel 1972, sua ultima speranza nell'Europeo Piloti.

Vorrei qualche dato tecnico di questa macchina, ed inoltre sapere a che posto Zasada si classificò con la sua BMW in quella occasione.

*Stefano Ferracin - Venezia*

*Per un giro del Belgio che fa perdere il Campionato, ecco un Giro del Belgio (quello di quest'anno, non effettuato) che lo fa vincere! Per Munari e Mannucci, insomma, c'è stato un pareggio di conti con la gara belga. Ma l'anno era il 1971, non il '72.*

*Quell'anno, infatti, il Tour de Belgique era l'ultima chance del « Drago ». E per cercare di farcela si fece approntare in fretta una delle Fiat Abarth 2 litri spider con motore a sbalzo, poiché in quella occasione le vetture gruppo 5 erano ammesse.*

*La vettura era una Sport biposto, con motore 4 cilindri, bialbero a 4 valvole per cilindro, alesaggio 88, corsa 80, cilindrata totale 1946 cc., potenza 250 cv a 8000 giri. La vettura era stata ovviamente adattata, anche come erogazione di potenza, alle esigenze stradali, ma si dimostrò di gran lunga la più veloce in gara. Munari stava per vincere, quando il maltempo bagnò lo spinterogeno e la vettura si fermò.*

*La corsa fu vinta da Jacquemin-« Andy », su Alpine 1600, mentre Zasada, che fece guidare quasi sempre Koob, si piazzò terzo e vinse l'Europeo.*



**GIANNI UCCELLA - Napoli** — L'informazione relativa all'autodromo campano le abbiamo riportate nel nostro servizio riguardante la premiazione della Scuderia Vesuvio, a pagina 33 di Autosprint n. 1-1974.

**LUCIO LOMBARDINI - Busto Arsizio (Varese)** — L'annesso J lo chiedo contrassegno alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Nel 1973 c'erano a calendario 23 prove per il Trofeo Rallies Nazionali. In realtà ne sono state fatte 22, con qualche sostituzione: non sono state effettuate Pisa, Trieste e S. Marino, ma sono state aggiunte Piacenza e Domodossola. Al momento, c'è un corso per navigatori presso il Gruppo Piloti Bandini di Forlì.

**ROBERTO BRODOLINI - Roma** — Il grandangolo le sarà d'aiuto solo ai box o durante le assistenze dei rallies. Per il tele, tra quelli da lei indicati, il migliore ci sembra il Komura f 2,8, sia in considerazione del prezzo che della luminosità a tutta apertura. Ma non è che gli altri siano tanto peggiori. Vetturette non si sono più viste nei rallies francesi.

**DOMENICO PURITA - Lissone (Milano)** — Il ritratto di Jacky Ickx è stato uno dei primi ad essere pubblicato. Infatti, è apparso sul n. 49 di Autosprint 1972. Quanto a quei libri, i titoli sono veri ma gli autori sono di fantasia.

**MARINO ZANELLA - Fontaniva (Padova)** — Dato che lei parla di assenza di retromarcia, pensiamo si riferisca alla FIAT « Mefistofele », così battezzata dal suo proprietario Ernest Eldridge. Aveva un motore d'aviazione di 21.700 centimetri cubi, della potenza di 300 CV. Stabilì un record, nel luglio del 1924, che non venne omologato proprio perché la vettura non era dotata di retromarcia. Dopo averla applicata, Eldridge conquistò finalmente il record alla velocità di 234,987 kmh.

**MAURO PIERALLINI - Collemarino (Ancona)** — Ci pare che i suoi modelli non siano affatto male, peccato che le foto siano irripetibili. Veda un po' se le riesce di farci avere qualcosa di meglio.

temente l'ha ferita quella che ha definito nostra « ironia »! Ma anzitutto (a parte la... coda di paglia) se siamo stati « ironici » non potevamo essere turpi... loquenti. Eppoi, sa a chi dà fastidio l'ironia? Provi a scorrere i libri di storia! Non certo a chi è serenamente democratico, anche se non la pensa nello stesso modo di un altro, ad esempio del suo interlocutore.

Quanto ai suggerimenti, per nostre eventuali necessità di lavoro in caso di nera disoccupazione (automobilistica), non si angusti troppo. Casomai (è il nostro direttore in persona che la tranquillizza) ci rivolgeremo ad un altro indirizzo, per esempio quello di... ritorno alle origini (leggi PAESE SERA. Lo conosce, no?).

se, qualche vittoria e non avrà mai la consacrazione? Che significato ha che egli è un non-personaggio che tolto dalle gare scompare?

L'importante è che cammini, e lui cammina e anche forte. Lo ha ampiamente dimostrato al Paul Ricard, quando avendo solo pochissima esperienza in F.1 ha messo sotto tutti i decantati « piloti-personaggio » (ahimé, Peterson incluso).

Tommaso Gagni - Roma

Il nostro lettore, che si riferisce al « pronostico » di Andrea de Adamich apparso su Autosprint n. 2, ha dovuto attendere un poco la risposta. Una risposta che gli viene più dai fatti che dalle parole. Perché questi primi due Gran Premi dell'anno non hanno fatto altro che confermare, in gran parte, le previsioni di de Adamich. Per quanto riguarda Scheckter, poi, si può notare come anche Tyrrell non si faccia troppe illusioni sul suo conto, cioè non crede di aver in casa un nuovo Stewart, cosa questa che ha ampiamente sottolineato nell'intervista rilasciata a Young, ed apparsa sul n. 50-1973.

Scheckter ha infatti le qualità potenziali del campione, nessuno lo nega, ma non ha la « statura », soprattutto per mancanza di esperienza, per diventare un protagonista del mondiale, almeno per quest'anno. Cammina, come dice lei, ma è ancora una speranza.

Resta da dire questo: che in F.1, soprattutto quest'anno, tutto è possibile, e che può anche darsi che il focoso Jody abbia qualche acuto. Ma la Tyrrell non è la McLaren, è una macchina difficile e che non permette certi funambolismi, anche se Ken raramente sbaglia le sue scelte.

## MODELPOSTA

Mi rivolgo alla vostra cortesia per avere delucidazioni in merito all'acquisto di un modello Datsun apparso sul vostro inserto sul numero 7 di Autosprint-Mese del febbraio '73.

Aldo del Monte  
Civitavecchia (Roma)

Il modello Datsun 240 Z Rally è prodotto dalla Tamiya. Si tratta di una scatola di montaggio di elevatissima qualità che è disponibile presso tutti i migliori negozi di modellismo. Il suo prezzo è di circa 23.000 lire.

Già altre volte avrei voluto

LUIGI PICCIONI - Roma — L'argomento è stato più volte dibattuto. In generale, diamo per scontato che i nostri lettori « mastichino » un poco di tecnica, almeno a livello elementare, e che leggano attentamente il giornale. Infatti, sia seguendo le cronache che i servizi di attualità ed anche questa rubrica, ci si chiariscono le idee. Il più delle volte, poi, ci si arena su termini nient'affatto « strani », al limite quegli stessi che si dovrebbero studiare per l'esame della patente o che sono riportati e spiegati anche nei vocabolari. Ad ogni modo, le ricordiamo che pubblichiamo un glossario tecnico su Autosprint-anno 1970. Non è improbabile che lo riprendiamo in esame in un prossimo futuro.

VITO PANZARASA - Borgomanero (Novara) — I dati dovrebbero essere questi, che sono riferiti al 1964: alesaggio 74, corsa 76, cilindrata totale 981 cc., rapporto di compressione 8:1, potenza 55 CV DIN a 4500 giri, coppia massima 9,5 kgm. DIN a 3500 giri. La velocità massima era di 145 kmh.

ALBERTO TOMBOLA - Padova — Se non lo ha trovato nei negozi della sua città, lo chiedi direttamente a Fusina, via Bellardi 21, Torino.

GABRIELE BANFI - Saronno (Varese) — C'è da premettere una cosa importante: in un cambio da corsa, i rapporti sono estremamente ravvicinati, per cui le differenze di velocità sono minime e non è necessario fare un gran sforzo per portare la coppia da selezionare a quella della coppia fino ad allora inserita. Fra l'altro, le frizioni da competizione « staccano » male, per cui è sufficiente dare un colpo di gas nel momento in cui la leva del cambio è in folle per far sì che la rotazione del motore trascini l'albero primario del cambio (cioè quello ad esso collegato, alla velocità dell'albero secondario, quello collegato alle ruote motrici. Insomma, la sequenza è questa: si toglie il piede dall'acceleratore, si preme il pedale della frizione, si porta la leva del cambio in folle, si dà un colpo di gas, si spinge la leva nella posizione corrispondente alla marcia inferiore, si lascia la frizione e via.

GIACOMO CORRADI - Zibello (Parma) — Non è improbabile che trovi quella rivista anche in Italia, soprattutto nelle edicole delle grandi stazioni. Ad ogni modo, visto che ha l'indirizzo giusto, perché non rivolgersi direttamente a loro?

CARMELO BOMBACI - Torino — Siamo veramente perplessi per quanto riguarda le pagine « in giallo ». Ci mandi la copia incriminata, anche per nostra curiosità, e gliela sostituirò con una « bianca ». Indirizzi al sig. Golfieri, ufficio diffusione, rammentando i motivi.



# In LAUDA venenum

Spettabile AUTOSPRINT, sinceramente non sono riuscito a capire le ragioni della campagna che avete lanciato contro Niki Lauda, iniziata praticamente il giorno del suo ingaggio nel novembre scorso; l'austriaco è colpevole solo di essere il pilota della Ferrari al posto di Arturo Merzario.

Sappiamo tutti come è andata, sappiamo che il comm. Ferrari è stato sempre ostile verso piloti italiani che cominciavano ad ofuscare con la loro, la sua popolarità, quindi è inutile recriminare ancora. In questi anni ho apprezzato Autosprint anche per le sue critiche o polemiche coraggiose e, soprattutto, costruttive, ma in questo caso mi pare che si possa definire « distruttiva » e questo per molte ragioni. Anzitutto non si porta beneficio alcuno per Arturo, che ha solo bisogno di serenità; inoltre, così facendo, si contribuisce a creare in Italia dell'antipatia assolutamente immeritata nei riguardi di Lauda, il quale non è stato molto meno solerte di Merzario quest'autunno nel provare e riprovare la macchina, per non parlare degli ottimi risultati ottenuti fin qui: secondo posto in Argentina e terzo tempo in prova e ritiro in Brasile.

Oltretutto Lauda ha solo venticinque anni, quindi progredirà certamente con l'esperienza e poi si è « accontentato » di venti milioni quale ingaggio, cifra sicuramente inferiore a quella percepita da Merzario alla Iso.

Aggiungo poi che questo clima di polemiche

E' il caso di chiarire, una volta per tutte, specie per zittire coloro che — come il signor Vittorio Micciché, — pare non vogliono capire il significato di quanto AUTOSPRINT ha sempre scritto sull'« affare Merzario-Ferrari » e su Niki Lauda. Una volta per sempre riaffermiamo di non avere nulla in contrario contro il pilota austriaco della Ferrari '74. Sarebbe da sciocchi, ingiusto e di cattivo gusto! Stimiamo Lauda, ma senza inutili esagerazioni. E speriamo che il giovane austriaco (ammirevole soprattutto per aver fatto addirittura un investimento su se stesso in una banca austriaca due anni fa pur di diventare pilota professionista F. 1) possa arrivare a sempre più importanti traguardi nell'automobilismo mondiale. Tanto meglio se con una macchina italiana.

Purtroppo, però, si sta ripetendo un po' il caso di Amon, da un certo punto di vista. Solo perché esprimevamo dei dubbi su certi particolari caratteristiche del pilota neo-zelandese, allora ferrarista, ci guadagnammo patenti di pre-concetta animosità. Potremmo ora avvantaggiarci del senno di poi, dimostrando che su quella valutazione non era certo AUTOSPRINT a sbagliare (e questo senza togliere nulla all'ex allievo di Bruce McLaren)! Comunque il paragone è soltanto sul fatto, non sui personaggi intendiamoci!

Per tornare a Lauda e a Merzario, quanto sopra scritto non vuol dire che abbiamo cambiato idea. Continueremo a sostenere che, quali che siano e si dimostrino le qualità dell'austriaco, nessuna ragione valida sussisteva e sussiste perché Enzo Ferrari dovesse decidere o farsi convincere a preferirlo a Merzario. (E va ripetuto che Merzario ha lasciato la Ferrari di sua volontà, ma solo perché le alternative postegli erano perlomeno ingenerose).

non può fare che male all'ambiente del «clan» di Maranello, che proprio ora sembra aver ritrovato con la serenità, la competitività. In conclusione, sarebbe meglio per tutti mettere sopra tutto la classica pietra. Cordiali saluti.

Vittorio Micciché - Bergamo

Considerando il risultato ottenuto nelle sue prime gare disputate con la Ferrari, dal nuovo acquisto Lauda, mi sembra il caso che si possa fare a meno di rimpiangere il pur bravo Merzario, vero?

Visti i timori dei tifosi della Ferrari in generale e di Autosprint in particolare...

Comunque vadano le cose, un grosso errore resta, però: l'accanita battaglia contro i piloti italiani, vera piaga nazionale.

Fiorenzo Federici - Fusignano (Ravenna)

Un grazie sentito al lavoro oscuro di Lauda, il pomo della discordia fra gli sportivi e la Ferrari per la cacciata del «big» Merzario. Lauda, che ha lavorato quest'inverno per ore ed ore a bordo dei «laboratori viaggianti», e che certamente ha contribuito molto all'ottima messa a punto delle nostre amate auto rosse.

Lauda si è dimostrato, dopo tutto, una scelta giusta: è forte, ci sa fare ed è utile. L'umiltà (consapevole però) è fondamentale per un giovane pilota in cerca di affermazione e di gloria.

Enzo Estatico - Genova

suo svantaggio! Anzi a maggior ragione avrebbe dovuto sperare in considerazioni ed appoggi.

Ecco perché nelle recenti accuse rivolteci non c'entra e non può entrarci il personaggio Lauda. E chiariamo anche, una volta per sempre, che le polemiche non le fa chi racconta o è costretto a chiarire dei fatti inoppugnabili. Le polemiche, casomai, le suscita chi vorrebbe una alterata interpretazione di fatti reali e che tutto sparisse nel mestolone del dimenticatoio.

Non avremmo tirato fuori ancora questo discorso (già fatto, vedi Autosprint n. 46, il titolo è lo stesso) se i lettori non ci avessero indotto alla necessità di mettere una volta per sempre un punto fermo. Senza animosità verso nessuno, che sia il tifoso ferrarista, oppure Ferrari o Lauda, o... il Presidente della C.S.A.I. ing. Rogano. Il quale, per la cronaca, si è precipitato (ci risulta) in Brasile con il Presidente dell'ACI Carpi de' Resmini, come uno di quei ministri che arriva sul posto appena sa che possono esserci le luci dei riflettori dei risultati positivi (vedi buone speranze nate per la Ferrari in Argentina).

In questa coreografica e trionfalistica marcia su Interlagos i due importanti personaggi del nostro automobilismo si dà il caso che abbiano avuto una sola preoccupazione: « evitare » il campione d'Italia assoluto Arturo Merzario (il quale tra l'altro ha dato una notevole conferma di quelle qualità che adesso pare gli vengano come sempre riconosciute dagli stranieri). Questa dimenticanza, è da chiedersi, era forse spiegabile dal timore che una qualsiasi manifestazione di apprezzamento verso l'ex ferrarista potesse guastare l'esibito ossequio al team del cavallino (che tante speranze ha risuscitato per lo sport automobilistico italiano)?



il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 300 (arret. 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.  
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-  
Ile, 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 Sll Y Lague, GUAYACUIL; Fran-  
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De l'Opé-  
ra, PARIS (2E); NOUVELLES MESSAGE-  
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.  
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 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, TEHRAN; 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 Principa-  
to; Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-  
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San  
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-  
RAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle  
Avila 128, 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; Thailandia: 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, MOTEVIDEO; Ve-  
nezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,  
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Soro-  
calma (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-  
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,  
Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - S/22,  
SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA  
MICO PTY. LTD., Fanora House, 41  
Kerk Street, JOHANNESBURG.

**Editoriale il borgo s.r.l.**

**ALBERTO DALL'OCIA**  
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità:  
Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via  
Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40-  
654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio  
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)  
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Aze-  
glio 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.



# MARKET

## I nostri MANIFESTI

(vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

**OFFERTA SPECIALE:** sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

## OFFERTE SPECIALI Raccoglitore '74

E' pronto il RACCOGLITORE  
con la nuova foto-copertina  
a RILIEVO!

Ordinatelo subito, costa  
L. 1.800

(1.500 per i soci del CLUB)

Il raccoglitore (in cartone telato e copertina  
« A RILIEVO ») può contenere: o 25 numeri  
di AUTOSPRINT settimanale (per una annata  
completa ne occorrono due) o l'annata  
completa di AUTOSPRINT-mese più il numero  
speciale di fine d'anno.

**MAGLIETTE FITTIPALDI/AUTOSPRINT**  
(taglia: piccola - media - larga)

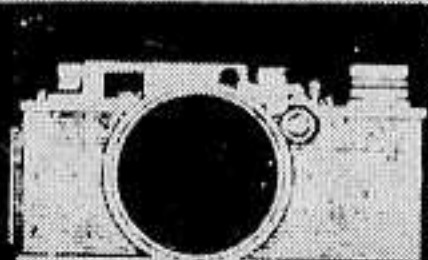
L. 1.500  
(soci 1200)

**BORSELLI JUTA AUTOSPRINT**

L. 2.000  
(soci 1500)

**DIECI MANIFESTI ASSORTITI**

L. 1.000



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono  
cedute a queste condizioni: FOTO IN  
BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.;  
FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad.  
(comprese spese di spedizione).

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

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

**OFFERTA SPECIALE:** a 5000 lire possiamo fornire un ingrandimento  
della foto prescelta in formato 50 x 60 cm.

ritagliare e spedire questo tagliando a: **MARKET**  
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

MAGLIETTA  BORSELLO  RACCOGLITORE

(indicare la quantità richiesta e la taglia delle magliette)

Manifesti plastificati:

McLaren-Ford M 19 Mark Donohue  Brabham Ford BT 34 Graham Hill  
 BRM P. 160 Pedro Rodriguez  Disegno-manifesto di Turner  Pantera De  
Tomaso  Jackie Stewart disegno di Turner  Mondiale Marche disegno di  
Turner  Lancia Stratos Munari  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer.

Manifesti normali:

F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli  Surtees Ford TS-9A John Sur-  
tees / Brabham Ford BT34 Graham Hill  Matra-Simca MS 120 B Chris Amon /  
BRM P. 160 Pedro Rodriguez  LANCIA Fulvia HF Sandro Munari  Partenza  
1000 Km di Buenos Aires 1972  MERZARIO - NANNI GALLI  INTERSERIE  
1972  Pantera De Tomaso  Ferrari 312 P campione mondiale '72  BMW 3.0  
CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72  Lancia Stratos  
Munari  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer.

**RACCOGLITORE** (indicare il numero)

**INVIO Lire**

pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. \_\_\_\_\_

Firma

Nome e cognome

Via

CAP

Città

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

Pagamento anticipato

# 24 ORE sul GHIACCIO con AUTOSPRINT a Chamonix



La 24 Ore sul ghiaccio, sia per  
la qualificatissima partici-  
pazione, sia per la possibilità di  
essere facilmente seguita da-  
gli spettatori ci permette di  
accontentare anche i nostri  
lettori appassionati di rallies.  
Pertanto AUTOSPRINT orga-  
nizza per questa occasione un  
PULLMAN che permetterà ai

più solleciti fra i nostri let-  
tori di assistere alla gara (nel  
settore della tribuna appositamente  
riservato per loro) ed  
allo stesso tempo di passare  
un WEEK-END LUNGO SUL-  
LA NEVE per la gioia degli  
appassionati degli sport inver-  
nali e soprattutto dello sci.  
Ecco il programma proposto.

### 1 MARZO - Venerdì

Ritrovo partecipanti a Bologna alle 16. Sistemazione in auto-  
pullman Gran Turismo e partenza, via autostrada, per Mo-  
dena - Piacenza - Milano - Santhià - Ivrea - Aosta - Chamonix  
dove è previsto l'arrivo verso le ore 22.

Sistemazione in Hotel di Prima categoria in camere doppie  
con bagno.

### 2 MARZO - Sabato

Prima colazione e un pasto in Hotel. Giornata a disposizione  
per lo sci e per la 24 Ore sul Ghiaccio. Pernottamento.

### 3 MARZO - Domenica

Prima colazione e un pasto in Hotel. Giornata a disposizione.  
Nel tardo pomeriggio partenza per Bologna dove l'arrivo è  
previsto per le 23.

### QUOTA DI PARTECIPAZIONE L. 38.000

La quota comprende il viaggio in autopullman Gran Tu-  
rismo, il pernottamento in Hotel di 1.a cat., pasti come  
da programma, assistenza di un accompagnatore per  
tutto il viaggio.

Per i (limitati) posti a disposizione occorre prenotarsi  
subito telefonando alla **Bononia Viaggi**, Galleria del To-  
ro, 3 - Bologna al numero (051) 27.34.10.

Le iscrizioni verranno accettate solo entro il 20 feb-  
braio e dovranno essere accompagnate da un acconto  
di L. 15.000.



# AUTO compravendita SPRINT

**AUTO  
SPRINT**
**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMENGHI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO** - Leopoldo CA-  
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-  
drea DE ADAMICH - James  
HUNT - Jacky ICKX - Gio' LU-  
NI - Gabriela NORIS.

Altri collaboratori in Italia:

**Gianluca Bacchi M.** (Parma) - **Daniele Buzzone** (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 Rossetto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi** (Buenos Aires) - **Luis Gonzales Canomanel** - 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 Royez** - **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** - **Dionigi Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccato** - **Attilio Trivellato**

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

 CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA

 Telefoni: (051) 465624 - 465632  
Telex: 51212 - 512823 AUTSPRINT

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

**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annui fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint** L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

## SI VENDE

AUTO



### ABARTH

**ABARTH SIMCA 2000/65** Muso corto n. 6 marce rarissima, perfetta, immatricolata. **FABIO ROVINELLI** - Ancona - Tel. 071/23.443.

**ABARTH 595** Gr. 2 competitivissima preparazione Baistrocchi cambio assetto Lavazza, tutti rapporti vendo cambio categoria. Tel. 0522/85.70.66.

**ABARTH 595** Gr. 2 buona carrozzeria, ottima meccanica. Tel. **ALESSANDRI** - Parma - Tel. 0521/51.248 - L. 350.000 contanti.

### ALFA ROMEO

**ALFA ROMEO GT 1600** luglio 1972 rosso, km 15000, perfetto, miglior offerente. **GIANNI CAZZANI** - C.so Cavour 114 - VIGEVANO (Pavia) - Tel. 0381/54.21.

### FERRARI

**FERRARI DINO 246 GTS** come nuovo, con garanzia, facilitazioni pagamento. Prezzo trattabile. Tel. 0773/23.075.

### FIAT

**FIAT ABARTH 695** assetto corsa, occasionissima, accessoriata, gomme 90 per cento, Campagnolo ecc. svendo urgentemente al miglior offerente. Telefonare ore 19.30-20.30: 055/98.11.87.

**128** Preparazione Ceccato Gruppo 1 - febbraio 1973 - Tel. 0444/50.43.26.

**FIAT 127** Preparazione Rally Gr. 1 Fontana. Maggio 1973, pronta corse - **ROBERTO RICCERI** - Tel. 0566/40.197.

**FIAT 124 SPIDER** Gr. 4, completissima, preparazione Rally Ceccato, accessoriatissima, mai urtata. Telefonare ore pasti: 02/57.37.35 - L. 2.000.000 trattabili.

**FIAT ABARTH 124 SPIDER 1800** 2500 km come nuovo. Tel. 02/24.84.017 - L. 3.200.000 trattabile.

### FORD

**N. 3 ESCORT RS 1600** perfette 12 mesi AUTOSAS Firenze vende permuta garantendo. Tel. 055/41.66.03 - 41.76.47.

### LAMBORGHINI

**LAMBORGHINI MIURA S 70** giallo originale, 35000 km, veramente magnifica, inurtata, solo contanti. Telefonare: 0522/30.806.

### LANCIA

**FULVIA HF 1.3** Gr. 4 - accessoriata. Vendo cessata attività - Tel. 011/74.79.55.

**FULVIA HF 1.6** lusso 1971, in perfette condizioni. km 27000 originali. Tel. 02/24.84.017.

**LANCIA FLAVIA LX** 1970, servosterzo, metallizzata, come nuova. **FALAGIANI ANDREA** - Via Verità, 6 - Firenze - Tel. 60.39.64.

## MONOPOSTO


**F. 850 LUCKY** competitiva vendo. Eventuale assistenza '74 - **GENTILESCHI** - Via Pietralata, 208 - Roma - Tel. 89.44.56 - L. 500.000.

**FORMULA ITALIA** Vendesi per cambio categoria Formula Italia (ex Ruggeri) - motore nuovo, totalmente revisionata. Interessando corredata da furgone Mercedes Diesel attrezzato. Prezzo interessante - Tel. 0141/92.055 dalle ore 21 alle 24.

**F. FORD BWA** motore Alloni ex «Lucas» completamente revisionata, perfetta, pronta corse. Telefono 02/57.69.25 - 0332/28.53.48 - L. 2.500.000.

**BRABHAM BT 38** Per cessata attività Guidetti svende Brabham BT 38 aggiornata '74 senza motore e cambio - Tel. OFFICINA ZERBETTO - 0376/27.485 - L. 2.300.000.

## KART


**GO KART 125** Ala d'Oro Tony Kart 1973, vendesi anche solo e telaio 0.236. **GARDELLI** - Roma - Tel. 67.80.236.

**QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA**

**RUOTE IN LEGA LEGGERA**
**STILAUTO**

MILANO - C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 31.72.70

### PORSCHE

**PORSCHE 2800** Gr. 4, meccanicamente perfetta, motore nuovo, aggiornata '74 - Telefonare ROMA - 06/79.43.561.

### ALTRE MARCHE

**LEONCINO** ottimo L. 500.000.

**CARRELLO** Pedretti 2 piani, anno '73 L. 500.000 - Officina ZERBETTO - Tel. 0376/27.485.

Per cessata attività Guidetti vende:

**LEONCINO** ottimo L. 500.000.

**CARRELLO** Pedretti 2 piani, anno '73 L. 500.000 - Officina ZERBETTO - Tel. 0376/27.485.

## ACCESSORI e parti speciali

**4 GOMME** cinturato Pirelli chiodate mio. 155 R 13 complete di cerchio - **GIOVANNI ALBERTO ZANOLETTI** - Via Mozart, 9 - Milano - Tel. 70.18.18.

**MOTORE** 500 Gr. 2, CV 42, cambio salita 105 orari, estintore, roll-bar, contagiri elettronico nuovo. 5 cerchi Cromodora con gomme seminuove - Tel. 0376/70.391 - Il tutto a L. 250.000.

**FORD ARMAROLI 1300** ultrapotente, vittorioso vendesi revisionato 1300 o 1600. Visibile Armaroli - Telefonare **BERNASCONI** - Tel. 080/21.68.26.

**RAPPORTI** ponte cambio Fabris sfilabili per 500 e derivate, due soluzioni Alquati nuove. Rivolgarsi: **POGGI** - Mantova - Tel. 0376/21.345.

**HARD-TOP** per Giulietta, Giulia (non Duetto). Telefonare ore ufficio: 011/78.43.39.

## SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



### AUTOBIANCHI

**A-112 ABARTH** Uniproprietario, normale, mai corso come origine ottima 1972. O permuta con 500 F o 500 L - **EMILIO BORTOLOTTI** - Via Santocchia 4 B - S. Eraclio di Foligno (PG) - Tel. 0742/67.114 ufficio.

### LANCIA

**FULVIA COUPE'** Rally Costruzione 4/68 km 42.000 effettivi. Ottimo stato di tutto. Accetto permuta con autovettura o moto di grosse cilindrata. **ROBERTO PATORNO** - V.le Galatea, 6 - Palermo - Tel. 45.05.52 dalle ore 13.30 alle 17 e dalle 21 alle 23 - L. 1.150.000 trattabili se contanti.

## SI COMPRA

AUTO


**TERME DI MIRADOLO SpA** acquista automobili sportive monoposto antiche o vecchie - **CASELLA POSTALE 3465** - 20100 Milano.

**CARRELLO** Trasporto auto acquisto, contanti purché immatricolato. Qualsiasi condizione portata minima q.li 4 - ROMA - Tel. 06/88.67.45.

## MONOPOSTO


**F. ITALIA** comprasi eventualmente con mezzo di trasporto e ricambi o incidentata - **AUTOTECNICA** - Via Paullo 3-A - MILANO - Tel. 02/54.50.47.

## VARIE

**A MILANO** Servizio Corse, riparazione, revisione, per un'ottima ed economica stagione in Formula 3, Italia, Ford, 850 - **AUTOTECNICA** - Via Paullo 3/A - Milano - Tel. 02/54.50.47.

• Vetture sportive


**TECNO Bologna** vende autocarro FIAT 684 N speciale per trasporto vetture corsa, completo di officina mobile, sollevamento idraulico, cabina a 3 letti, rapporti alta velocità. Tel. 051/40.11.13