

DOVE corriamo domenica?

Penultima gara della TASMAN CUP Corsa a Warwick Farm

Nelle vicinanze di Sydney, sull'autodromo di Warwick Farm, si disputa la penultima prova di questa Tasmania Cup 1971. Il vincitore risulta quanto mai incerto, dopo le alterne vicende delle gare precedenti. Tre sono le persone in grado di aggiudicarsi il trofeo e sono tutte di nazionalità australiana o neozelandese; tra l'altro tutte e tre sono in possesso della stessa

Le corse-chiave dal 9 al 16 febbraio in Italia e all'estero

vettura, la McLaren M10B, dimostrata inaffabile in questo tipo di gara. I fuoricompetizione i vari AMON e LAWRENCE, in possesso di vetture di fabbrica europea, clamorosamente sconfitti nelle cinque gare precedenti. La MARCH 2500, primo premio, nonostante la vantata leggerezza, non ha mai impegnato le pur pesanti McLaren, mentre la FERRARI DINO del secondo è incappata in una serie di incidenti risoltisi fortunatamente senza conseguenze per il pilota, ma con seri danni per la vettura.

FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
12	Florinda Citrus	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
12-13	Rallye d'Inverno	Canada			●●●	Rallye	Haynd-Gozzard (Renault)
12-14	Rallye Artico	Finlandia			●●●	Rallye	Mikkola-Suonio (Ford Escort)
13	Corsa Welcome	Sud Africa			● F. Ford	Velocità in circuito	
13	Coppa Della Favera	AC Padova	Partenze - Padova - Fiera Campionaria Arrivi - S. Martino di Castrozza	7,30	●	Regolarità	De Carli (Renault Gordini) pen. 144
13-14	Rallye Costa Brava	Spagna			●●	Rallye	Juncosa-Artemi (Abarth 2000)
13-14	Rallye Printemps	Francia			●●	Rallye	Poirot-Guglieri (Porsche)
14	Corsa a Warwick Farm	Australia	Circuito di Warwick Farm - mt. 3620 - 45 giri pari a km 160,500		VI Tasmania ●●●	Velocità in circuito	Bartlett (Mildren Waggott) 1.06'46"7 Giro più veloce: Allen (McLaren) 1'25"7 media kmh 152,690
14	Corsa su ghiaccio a Zell	Austria			●●● T	Velocità in circuito	
14	Corsa a Bogotà	Colombia	Circuito di Bogotà metri 3925		●●● F. 2	Velocità in circuito	
14	500 Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona (anello) mt. 4020		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Hamilton (Plymouth) media kmh 240,759
14	Gara Tris	Kart Arcionia			□	Velocità in circuito	

17-21	Rallye di Svezia	SVEZIA	Il camp. int. rallyes marche	Rallye	●●●	Waldegaard-Helmer (Porsche) pen. 44460
19-21	Rallye d'inverno	NORVEGIA		Rallye	●●●	Johnsson-Moller (Saab)
20	Corsa del Capo	SUD AFRICA		Velocità in circuito	● Formula Ford	
20-21	Neige et Glace	FRANCIA		Rallye	●●●	Swietlik-Couturier (Alpine)
21	Sandown Park	AUSTRALIA		Velocità in circuito	●●● VII Tasmania	Allen (McLaren) 1.03'06"4 Giro più veloce: Allen (McLaren) 1'05"1
26-28	Rallye delle Nevi	FINLANDIA		Regolarità	●●●	Makinen (Escort)
28	Corsa a Lakeside	AUSTRALIA		Velocità in circuito	●●● VII Tasmania	Amon (Ferrari Dino). Nuovo record: Amon 52'8 alla media kmh 164,65 (1969)
28	Corsa a Ontario	STATI UNITI		Velocità in circuito	●●● Stock-Cars	
28	300 miglia di Rafaela	ARGENTINA		Velocità in circuito	●●●	Cupeiro (Chevrolet)
28	Corsa su ghiaccio	NORVEGIA		Velocità in circuito	●	
28	Esercitazioni invernali di regolarità sprint	SCUD. GRIFONE		Regolarità	□ T (800 - 1100 - 1300 oltre 1300)	

MARZO

2-5	Lyons-Charbonnières	GERMANIA	Il camp. int. rallyes piloti	Rallye	●●●	Anuruet (Alpine)
4-7	Giro del Portogallo	PORTOGALLO		Rallye	●●●	

5-7	Rallye di Mazurie	POLONIA		Rallye	●●	
6	GP del Sud Africa	SUD AFRICA		Velocità in circuito	●●● I camp. mond. piloti F. 1	Brabham (Brabham) 1.49'34" e 6 Nuovo record giro: Surtees (McLaren) e Brabham (Brabham) 1'20"8 media kmh 182,840. Dist.: Brabham, media kmh 179,763
6	Autosciatoria Orobica	AC BERGAMO		Regolarità	□	Magistri-Rinaldi (Fulvia GTE)
6-7	Rallye Basco Navarrese	SPAGNA		Rallye	●●●	
7	GP Vigorelli	AC MILANO		Velocità in circuito	● F. 2, 850, FF	F. 3: Salvati (Tecno) 27'28"9 F. 850: Lombardi (Biraghi) 16'42"3 FF.: Bignami (Tecno) 21'52"4
7	Corsa a Jarama	SPAGNA		Velocità in circuito	● T, GT, S, SP	
7	Gara Tris Kart Arcionia			Velocità in circuito	□	
14	Corsa a Mallory Park	GRAN BRETAGNA		Velocità in circuito	●●● F. 2	
14	Carolina 500	STATI UNITI		Velocità in circuito	●●● Stock-cars	Petty (Plymouth)
14	Corsa di Fléron	BELGIO		Velocità in salita	●●	Tondelli (Abarth)
15-17	Rallye d'Italia	AC TORINO		Rallye	●●● III camp. int. rallyes marche	Therier-Callewaert (Renault)
17-20	Rallye DDR	GERMANIA		Rallye	●●● III camp. int. rallyes piloti	Hommel-Bork (Wartburg)
19-20	Trofeo Esplanade	AC MILANO		Regolarità	●●●	Canè (Lancia-Fulvia HF)

LEGGENDA: ●●● = Internaz.; ●● = naz. a part. straniera; ● = naz.; □ = «chiuso»

SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**



Questa che leggerete non è una vera e propria lettera. È un articolo scritto dall'avv. Bruno Zavagli, apparso sul bollettino della Firenze-Corse, che sintetizza molto bene una situazione reale, grave. Sarebbe colpevole sostenere che non è vero, o nascondere la testa e passare oltre. Perché le cose stanno proprio così. È estremamente urgente ripristinare un'autorità che esiste ma è labile, accondiscendente. Bisogna trovarne il coraggio.

Il coraggio di giudicarsi

...Ebbene, se vogliamo essere sinceri, questa volta la colpa è nostra. Vogliamo dire che è del nostro ambiente. Siamo noi, con le debolezze dei nostri commissari (italiani, spagnoli, francesi, tedeschi e altri) a doverci battere il petto; e dobbiamo seriamente considerare che perseverando in questa linea di condotta, ci potremo trovare con dispiaceri imprevedibili; certamente daremo facile esca ai nemici del nostro sport.

A Monza, alcuni anni addietro, avvennero incidenti mortali che provocarono un'inchiesta; la quale terminò nel nulla; quando il povero Marcello De Luca perse la vita, sempre a Monza, fu svolta un'inchiesta che non concluse niente ed in molte altre occasioni è stato messo un velo pietoso su rilievi fatti dai commissari o addirittura su infrazioni non rilevate dai commissari, non si sa per quale debolezza.

L'incidente nel quale bruciò la vettura di un noto pilota francese, consentì persino di ricostruire, con un preciso grafico, le infrazioni di tutti quei piloti che avevano approfittato dell'incidente per passare in testa, alterando la situazione al momento della bandiera gialla, situazione che deve essere mantenuta riducendo la velocità secondo precise norme di regolamento.

E cosa è accaduto?

Dopo l'incidente di Geki Russo è intervenuta addirittura la magistratura e sono intervenute le più alte cariche dell'ACI.

Ma non è questa la strada.

Dobbiamo noi per primi costruire una valida difesa all'interno delle nostre mura. Siamo noi i difensori del nostro sport e dobbiamo, di conseguenza, saper eliminare i piloti pericolosi, sapendo dar coraggio ai commissari imbelli, istruire quelli ignoranti ed in una parola, organizzare il nostro sport secondo norme che non si prestino alla evasione prima ancora di incoraggiare alla loro osservanza.

È questo uno dei punti che la CSAI deve affrontare con serietà, e di questo non dubitiamo, ma anche con severità; e tali criteri deve portare in seno alla CSI. Non vogliamo sentirci dire che «su tutte le piste si spingono le macchine!». Purtroppo è abbastanza vero ma è anche vero che non possiamo tollerare oltre questa situazione senza rimetterci in prestigio ed in vite umane...

LA PROVA

La voce del telecronista

Caro Autosprint, in più di un'occasione, riguardo la tragedia che è costata la vita ad Ignazio Giunti, ho sentito parlare ed ho letto, anche su AUTOSPRINT, delle concitate dichiarazioni del telecronista argentino, che dalla sua torretta si era reso conto di quello che Beltoise stava facendo. E l'ha ripetuto a voce concitata. Mi sembra che sia un argomento molto importante per chiarire la dinamica dell'incidente. Possibile che non si riesca a sapere nulla di essa?

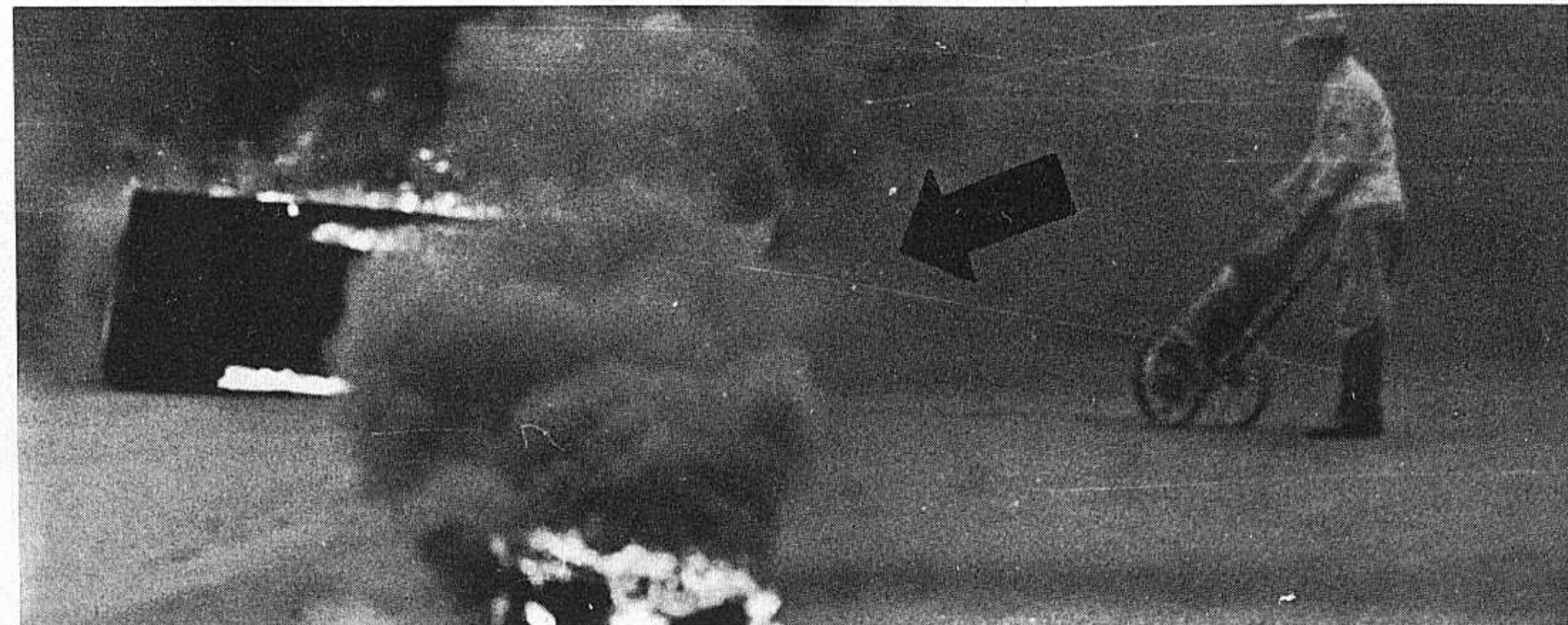
Luigi Pianezzola - Asti
Certo, la telecronaca dell'incidente, drammaticamente vissuta dai telecronisti argentini, è significativa. Autosprint si è procurato il testo stenografico di questo «documento»; esso è molto «vero», poiché leggendolo si immagina facilmente (anche attraverso il linguaggio un po' retorico dei telecronisti) tutto quanto chi era ai microfoni ha dovuto vivere, passando dalla esaltazione di Beltoise che spinge la vettura all'improvviso rendersi conto della pericolosità della sua azione, un attimo prima dello scontro. Sono momenti drammatici, pieni di confusione, e nel testo purtroppo non si può rendere lo stupore del telecronista per la vettura in mezzo alla pista, nell'attimo in cui sfreccia Parkes. Essa dura oltre quattro minuti, nei quali il telecronista ripete più volte la parola «pericoloso» nei riguardi della posizione che va assumendo la Matra in pista. Ed eccone il testo stenografico:

«Il numero 24 è passato in testa. Va bene, OK. Che le telecamere lo seguano. Attenzione alle telecamere, il 24 è passato lateralmente. Nella zona dove ci troviamo tutti noi c'è un'attività febbrile. Il cambio tra piloti a volte, e altre il rifornimento. Per esempio Pedro Rodriguez continua alla guida della sua auto. 35 giri sin qui effettuati. Il numero 24 è sempre in pista con Giunti e poiché non ha ancora effettuato né il cambio di pilota, né il rifornimento la Ferrari 312 è ora in testa. Ora vi daremo notizie più dettagliate.

Prima della notizia che la 24 di Giunti è in testa, vi informiamo che c'è una macchina che è spinta dal proprio pilota all'uscita dalla curva della forcella. (Cronista dai box) Si tratta della Matra. La si stava aspettando per effettuare il cambio del pilota. Jabouille ha già calzato il casco, ma la Matra non arriva, è ferma alla «forcella». (telecronista) Stiamo vivendo momenti drammatici, perché la Matra si è fermata in un punto pericolosissimo, proprio alla uscita della curva della «forcella»!

Attenzione, attenzione al nostro regista! La macchina ferma all'uscita della «forcella» è la Matra — ricordiamo che la Matra vinse l'anno scorso la Mille Chilometri. Ed ecco Jean Pierre Beltoise che sta spingendo la macchina! La sta spingendo e la lascia sul lato sinistro della pista. Praticamente l'ha spinta per evitare il grande pericolo che essa rappresentava. (altro cronista) E dovrà essere Beltoise stesso a spingerla sino al box perché nessuno lo può aiutare. Gli mancano circa 500 metri. Evidentemente è rimasto senza carburante. Ecco, vediamo il pilota Jean Pierre Beltoise — una corporatura snella, molto magro, un fisico segnato dai numerosi incidenti subiti — che

Questa volta la posta è dedicata, come vedrete, alla tragedia di Giunti ed a tutte le polemiche cui essa ha dato origine. Sono state moltissime le lettere da noi ricevute su questi temi, ed in questa occasione abbiamo raggruppato le più significative con la intenzione di chiudere l'argomento, perché ora la parola che si attende deve venire dalla giustizia, quella comune e quella sportiva. Fra l'altro, il nostro Manocchia ci informa che anche nella nostra redazione di New York sono state innumerevoli le lettere di persone — e non solo nostri connazionali — che hanno voluto esternare il loro cordoglio.



Nelle fiamme, ma senza tuta

Ad un nostro lettore che ce lo segnala, diciamo che, effettivamente, c'è una figura umana in una delle foto che noi pubblichiamo dell'incidente di Giunti, e che ripubblichiamo qui. Si tratta di un «bombero» che coraggiosamente si gettò tra le fiamme, cercando di fare qualcosa per Ignazio. Il suo gesto, però, non dimostra l'efficienza del servizio antincendi, come hanno scritto i giornali argentini. Anzi! Perché il coraggioso Alfredo Nicodemo, 43enne vigile del fuoco di Buenos Aires, ha messo a repentaglio la sua vita, senza tuta d'amianto, che si sono viste solo il 24 gennaio per la corsa F. 1. A proposito dell'efficienza dei servizi all'autodromo bonaerense, bisogna sottolineare che una delle ragioni che possono aver trattenuto commissari e segnalatori dall'essere più decisivi nel caso Beltoise, è stato forse il ricordo del loro collega investito ed ucciso dalla Porsche di Brostrom, l'anno scorso.

di Giunti-Merzario, cioè la Ferrari 312, quella che non è ancora passata...

(telecronista) Bene, noi rimaniamo in attesa con questa immagine drammatica che non avremmo voluto vedere, ma che abbiamo potuto osservare in ogni dettaglio. Abbiamo potuto vedere in che modo pericoloso vi si è arrivati. Ecco i rottami della macchina che sono volati in aria dopo lo scontro. E ancora non sappiamo con certezza se è stata la macchina di Jean Pierre Beltoise a incendiarsi.

(altro cronista) Si adesso vediamo che la corsa è stata interrotta in questo momento sulla dirittura principale.

Si è visto molto chiaramente come un concorrente — come detto da Blasco — è passato all'interno sul prato, senza toccare la Matra che veniva spinta da Jean Pierre Beltoise, invece un'auto che seguiva, tentando la stessa manovra, sfiorava la Matra che praticamente esplose e, proprio nello stesso istante, Jean Pierre Beltoise saltava dall'altra parte per mettersi in salvo.»

IL DIBATTITO

Pro e contro ICKX

Sono concorde con voi che certi atteggiamenti del belga possano... indisporre, ma non è per questo che si allontana dalla Ferrari un asso come Ickx. Cerchiamo poi di ridimensionare queste dichiarazioni: Ickx non fa altro che mettersi con le spalle al coperto...

Franco Colosimo - Roma

...Vorrei richiamare l'attenzione di tutti sulla meschina figura del signor Ickx, che in occasione del delitto pre-

meditato accuratamente da quella specie di pilota che è Beltoise che ci ha privato di Giunti, si è dimostrato una vera «iena», accusando Giunti e burlandosi disinvoltamente dei giornalisti presenti, giocando a rimpiattino con dichiarazioni e pronte smentite. Tutto quanto poi mentre si svolgevano i funerali del cosiddetto «amico» (come lo ha definito lui), funerali che lo hanno visto forzatamente assente, perché non poteva tralasciare il cocktail-party del suo connazionale Eddie Merckx, che se ben ricordo ne ha versate di lacrimucce in quel triste giorno in cui fu defraudato del Giro d'Italia, comportandosi proprio come fanno i «popoli latini», secondo quanto ha affermato il signor Ickx...

Franco Sgarrella - Forlì

Non ho mai capito perché ce l'avete tanto con Jacky Ickx. Non lo avete mai potuto vedere di buon occhio, il perché, sinceramente, non l'ho mai capito. Vi attaccate a tutte le bazzevole, come l'ultima riguardante il caso Giunti. Caro Autosprint, ricordati che quest'anno Ickx è stato secondo solo al grande Rindt...

Piero Daffonchio - Tortona (Alessandria)

Ho appena letto la vostra cortese risposta al mio, forse eccessivo, sfogo. Purtroppo a mente calda non si possono valutare obiettivamente i fatti. Ero molto choccato per la morte di Ignazio...

Giampiero Siccardi - Genova

Ho appena letto le dichiarazioni di Massimo Fiorentino che avete pubblicato su AUTOSPRINT n. 4, a pagina 3. Io voglio dire solo questo: se c'è un pilota che ha sofferto per la morte di Giunti questo è stato proprio Ickx, almeno leggendo i giornali. Inoltre penso che la Ferrari,

Grazie, grazie di cuore, amici che avete voluto partecipare al dolore per la morte di Ignazio, anche a nome della famiglia Giunti, alla quale verranno inviate tutte le vostre lettere e le vostre bellissime poesie. Ci spiace di non averle potute pubblicare tutte, e ci scusiamo anche con coloro che non sono stati nominati, ma siamo certi che ci giustificherete.

...Ignazio non voglio sapere il perché di quel che volevi; quel giorno forse me l'avresti detto e il tempo l'avrebbe tracciato nel cuore di tutti, se non che la sorte si mise con l'abito scuro a scrivere fine a un libro di storia grandiosa, se non che qualcuno ha bruciato le pagine bianche che restavano ancora da scrivere: una favola nera col principe azzurro e il suo destriero, ma con un epilogo crudele che nessuno scrittore avrebbe voluto scrivere, nemmeno io, che non ti conosco. Si chiude la scena sul dramma di un grande poema che altri attori ora recitano ancora... addio.

Pompeo Pedozzi - Como

...il tuo sorriso a noi tanto caro, svanito in un folle lampeggiare, in una gabbia di fiamme... palpita nelle tue vene il sangue pungente, che ti spinge, ti sussurra all'orecchio: «Vinci, sei un campione, stai per battere tutti!». E dai in cambio di un titolo, di un applauso, di un aspro odor di vittoria, la tua giovane esistenza.

Paola Antonini - Lucca

...le parole non servono in casi come questo; non servono perché una figura come la tua, Ignazio, non ha bisogno di vuoti sinonimi per tornare alla mente. Di te mi resta soltanto una foto della tua Ferrari lanciata verso i primi raggi

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRINT

di sole dopo la bufera; la invio volentieri affinché altri possano ricordarti durante gli attimi della tua più bella prestazione. Antonino Rizzo - Torino

Hanno anche scritto e li ringraziamo ancora: Marco Lucchini - Milano; alcuni amici di Torino (seguono 24 firme); Massimo Mazzetto - Stanghella - Padova; F. Cosentino - Torino; Germano Vignolo - Torino; Guido Pavone - Padova; Mario Ricotti - Casteggio - Pavia; Franco Gatti - Roma; Bruno Pederzoli - Medicina - Bologna; Roberto Fabbri - Rimini; Marco Michelini - Faenza; Danilo Santandrea - Faenza; soci del Ferrari club di Cologno Monzese; Paolo Dantini - Firenze; Gianluigi Filippi - Verona; Alessandro Gagliardi - Pisa; Franco Celano - Cortemiglia - Cuneo; Giuliano Buresi - Perugia; Gian Baldo Bertinetti - Mongrando - Biella; Annabella Martone - Roma; Franco Fiorese - Bologna; Paolo Tron - Loano - Savona; Fulvio Pinza - Ravenna; Francesco Bonami - Firenze; Roberto Patrassi - Macerata; Elio Belardini - Catania; Mauro Colucci - Busto Arsizio; Umberto Iezzi - Livorno; Salvatore Gelo - Torino; Carmelo e Mario Florida - Lentini - Siracusa; Aldo Penati - Visnate - Milano; Alberto Tamietto - Aosta; un gruppo di giovani - Torino; Massimo Gentili - Pisa; Dan Varetto - Milano; Beppe Viano - Torino; Sandro Rossi - Messina; Tadini Alfredo e amici - Milano; Federico Peratti - Milano; Sergio Zempiron - Padova; Maurizio Martini - Trieste; Antonio Dionigi - Salerno; Donatello Bellomo - Verona; Ezio Marcolungo - Torino; Mauro Ceci - Cupramontana - Ancona; Massimo Barioglio - Milano; Luigi Intini - Monopoli - Bari; Roberto Garriga - Stradella - Padova; Alfredo Francioli - Udine; Luigi De Francisci - Roma; Enrico Pezzano - Palermo;

Fra le tante, ci ha colpito una lettera di Paolo Piccirillo, che era un buon amico di Ignazio, il quale aveva avuto occasione di conoscerlo durante le trasferte americane del pilota. In esse Piccirillo ricorda quando, a Watkins Glen, fotografò Ignazio accanto ad un «omone der foco», come Giunti definiva in romanesco gli addetti alla sicurezza incapsulati nella loro tuta di amianto. «Ti confesso — disse Giunti — che questi "marziani" sono i nostri più cari amici, e ce ne vorrebbero tanti dappertutto, perché sono una garanzia per tutti i piloti». Purtroppo in Argentina non c'erano. In ogni caso non l'avrebbero potuto aiutare.

se si privasse di un asso come Jacky, non dico che non riuscirebbe più a vincere, ma perderebbe un buon 50 per 100 di probabilità.

Renzo Ussi - Massa Carrara

... Ho letto con molto sgomento le dichiarazioni di Ickx, il quale, oltre ad andare contro ogni sua logica, si è comportato indecentemente nei confronti del suo «amico» (?) Ignazio Giunti. Ora mi appello a voi affinché anche voi siate del parere di far scomparire definitivamente dalle corse Jean-Pierre Beltoise, e di rivedere ben presto la posizione del belga a Maranello.

Goffredo Brandoni - Ancona

... Qualunque cosa si dica o si faccia non servirà a ridare la vita al povero Giunti. Ed è proprio per questo che non posso condividere le idee di AUTOSPRINT, che si sta battendo per far allontanare Ickx dalla Ferrari. Sono un grande ammiratore di Ickx come pilota, ma non altrettanto come uomo. Dopo le dichiarazioni che il belga ha fatto in più occasioni lo scorso anno, e che ha rilasciato dopo la morte di Giunti, non vedo il motivo di occuparsi troppo di questo signore, che fa il buono ed il cattivo tempo quando vuole. Sarebbe bene pertanto che le sue apparizioni sul vostro giornale fossero ridotte, rivolgendogli l'attenzione verso chi si merita la simpatia di tutti.

Andrea Secondini - Genova

Ecco qua un piccolo florilegio, una botta-e-risposta dei nostri lettori sulla spiacevole faccenda di Jacky Ickx, che sembra ora prendere (almeno attraverso il «polso» che noi tastiamo settimanalmente all'opinione pubblica attraverso questa rubrica) il posto della tragedia di Buenos Aires nell'interesse generale.

C'era da prevederlo. Cioè si poteva senz'altro prevedere che i «difensori» del belga non facessero leva altro che sulle sue «qualità» di pilota, che AUTOSPRINT in svariatissime occasioni non ha mai mancato di sottolineare, e sulle quali non si discute nemmeno. E' altrettanto vero, però, che la lingua del belga poteva fare a meno di muoversi, se doveva usarla per quella serie di straordinarie dichiarazioni che — se non riguardassero un morto — sarebbero alcune perfino ridicole. E' qui il punto. La libertà di opinione è un fatto acquisito dalla nostra civiltà, ma questo non autorizza Ickx a comportarsi in maniera tale da far pensare, a chi non è dell'ambiente (e non solo a loro) che i piloti sono tutti dei pazzi irresponsabili, e che le corse automobilistiche sono veramente quella corrida che certi «giornalisti» vorrebbero far credere all'opinione pubblica. In relazione a ciò, troviamo molto giusto quanto afferma il signor Enrico Bocchi, in questa sua lettera:

«... Però, essendo venuto a conoscenza delle prodezze di Beltoise (vedi 1000 Km, Gran Premio d'Austria) e delle dichiarazioni di Ickx, mi chiedo come i loro colleghi piloti non possano ribellarsi, ed impedire, non solo a livello di protesta verbale, che questi due continuino nella loro attività. Per esperienza del povero Giunti in due occasioni, di cui la seconda mortale, sappiamo già di quali irresponsabilità sia capace Beltoise, irresponsabilità non sempre rimediabili da chi sta viaggiando ad oltre 50 metri al secondo. Ickx poi,

a parte le ragioni morali che potrebbero indurre l'ing. Ferrari ad allontanarlo dalla squadra, potenzialmente è un secondo Beltoise, avendo ammesso nella «dichiarazione non rilasciata» che chiunque in quel frangente salta le regole e si mette a fare quello che gli pare. Se restano indubbie le sue capacità di guida, con il povero Giunti si è comportato tanto da uomo da giungere ad ignorare il suo funerale.

Quindi mi chiedo se sia possibile che in uno sport come l'automobilismo, in cui l'autodisciplina dovrebbe essere una dote intrinseca del pilota professionista, possa essere accettato chi tale dote dimostra di non avere. Perché gli altri piloti non improntano un'azione seria contro chi potrà domani danneggiare loro stessi, ed ha già dimostrato di non pensarci due volte a farlo? Sono costoro che fanno il male del nostro sport, è tutto l'automobilismo che viene squalificato.

Enrico Bocchi - Santa Fiora (Grosseto)

Purtroppo è così. E' necessaria una autodifesa immediata anche da parte dei piloti che ora fanno spallucce o — peggio — fanno dichiarazioni avventate. Questa è l'occasione buona, e noi insistiamo su questo proprio perché non si generalizzi questa immagine del pilota-automa, perché siamo convinti che non è così. L'automobilismo sportivo, attraverso i suoi «responsabili», deve dimostrare di avere la capacità di giudicarsi, anche severamente, se necessario. Del resto, avrete letto qual è il nostro pensiero a pag. 3 del numero scorso di AUTOSPRINT. Noi non vogliamo più compromessi, specialmente al prezzo — troppo caro — di una vita umana. E tanto meno desideriamo più sapere di altre dichiarazioni di questo genere:

«...Da tempo c'è il detto secondo cui i grandi dolori sono muti. Si sarebbe però più vicini alla verità dicendo più semplicemente che sono dignitosi. Lasciano sdegno e collera alla folla. Non pensano né ad accusare né ad accanirsi. Si confondono con la rassegnazione e sono già in cammino verso la serenità, quello stato di perfezione dell'essere umano. Come potrebbe essere diverso per un essere cosciente? Il dramma è avvenuto. Non si può cambiare niente. E mai la condanna di un colpevole è stata fonte di pace o soltanto di consolazione per chi soffre veramente...».

«...Pensate anche che, se la squadra della 312P non fosse stata modificata, Giunti sarebbe stato al box mentre Beltoise spingeva. E quanto a me, non sarei certamente stato esattamente nello stesso punto in cui era lui, alla fine di un'ora di corsa...».

Volete sapere chi le ha rilasciate? Purtroppo ancora Jacky ICKX. E prima ancora di quelle «famose» di Bruxelles. Queste le ha dette prima, a Roma, quando era in attesa dell'aereo della salma di Giunti. E come tali sono state pubblicate dal settimanale svizzero «Revue Automobile». Cosa dire ancora? Solo non dimenticare come il filosofico Jacky ICKX sia quello stesso pilota che nell'ultima Le Mans, per togliersi la responsabilità dell'incidente alla chicane dei boxes nel quale morì un commissario, non ebbe però esitazioni ad indicare un'avaria dei freni come la causa determinante. Avaria che tutte le perizie legali promosse dal giudice non sembra abbiano poi accertato.

Enrico Bartolini - Brescia; Mario Pegoraro - Berna; Franco Materazzi - Pistoia; Claudio Corradori - Milano; Ermanno e Stefano Raffi - Roma; Emanuele Bellini - Verona; Vittorio Catasta - Roma; Giuseppe Sturmiolo - Messina; G. Luigi Bonfanti - Modena; Franco Faccenda - Bologna; Naletto Mauro - Bolzano; Giuseppe Venuti - Genova; Marco Cont - Torino; Marco Perretta - Napoli; Sergio Piccinini - Tortona - Piacenza; Linda Vinci - Palermo; Raimondo Minnei - Palermo; Claudio Scarafia - Palermo; Fulvio Turri - Milano; Calogero Andolina - Villalba; Gerardo Faraone - Palermo; Loretta Manaresi e Valeria Ropa - Bologna; Gino Dreoni - Firenze; Gabriele Ros e i suoi 50 amici - Milano; Walter Mancastroppa - Bergamo; Massimo Santandrea - Faenza; Paolo Tura - Bologna; Alberto Hertel e Primo Barchiesi - Rozzano; Antonio Colizzi - Liechtenstein; Fabio Groppo - Chiavari; Antonio Vinci - Siracusa; Francesco Tonino - Pompei; Edo Bottacchi - Molano; Giuseppe Ranieri - Catania; Sandro Fabbri - Pistoia; Roberto Filippi - Napoli; Giovanni Culella - Palermo; Paolo Leandri; Tommaso Cocia - Perugia; Patrizio Spada - Firenze; Roberto Pascoli - Alessandria; Paolo Sbrana - Roma; Ermanno Raffi - Roma; Walter Bertolotti - Genova; Giuliano Bersini - Marone; Patrizio Garomini - Milano; Alberto Bocca - Novara; M. Z. - Verona; Vincenzo Galvagno - Biancavilla - Catania; Giorgio Gigli - Genova; Attilio Guidi - Zermatt; Giuseppe Borghi - Pescara; Maurizio Mattei - Latina; Bruno Vitali - Milano; Vincenzo Rocco - Genova; Franco Goretti - Genova; Bruno Rossi - Genova; Giancarlo Odella - Savona; Sandro Zambelli - Genova; Antonio Isolani - Volterra; Massimo Zanoli - Modena; Giuseppe Donati - Lumezzane - Brescia; Marino Gambaro - Genova; Giancarlo Martelli - Roma; Guido Navazio - Brescia; Luigi Pistagnesi - Ascoli Piceno; Ferrari Club Mignanego - Genova; Salvatore Maione - Napoli; Enrico Manzi - Monza - Milano; Marcello Carmina - Palermo; Luciano Bombardi - Ferrara; Ennio Barale - Pisa; Francesco Luppino - Villasanta - Milano; Luigi Pulcini - Pistoia; Cristiano Ippolito - Palermo; Giulio Gianotti - Sondrio; Alfonso Coico - Palermo; Maria Teresa Venezia - Milano; Giorgio Bredy - Aosta; Francesco Mian - Cervignano; Paolo Ermeti - Rimini.



La polemica (troppo) «spinta»

Caro Autosprint, ho seguito ultimamente con tanto dolore tutte le vicende che ci hanno portato via il nostro caro Giunti. Ora poi sto seguendo con interesse quello che sta diventando il caso Ickx-AUTOSPRINT.

Pur essendo pienamente d'accordo con voi nello sdegnarmi per quanto è stato detto e fatto, nel ritenere Beltoise colpevole del gesto inconsulto, desidero riportarvi alla memoria ciò che ha fatto Ickx e ciò che è stato da voi scritto in merito tre mesi fa, durante la 1000 Km d'Austria.

A pagina 18 del n. 41 e a pagg. 6-7 del n. 42 di Autosprint 1970, documentato da evidenti foto si vede Ickx fermarsi in cima ad una salita (punto non del tutto pericoloso) sul lato sinistro della pista, scendere dalla vettura e pur avendo a disposizione un largo margine di prato spingere, prima aiutato dai commissari di percorso, poi solo la 512 verso la successiva curva in discesa (punto credo pericoloso) in cui verrà a trovarsi nei pressi della traiettoria seguita normalmente in gara. Il resto lo sappiamo dal vostro articolo.

Allora, va bene, non successe niente, ma perché non si è scritta una frase per biasimare l'azione del nostro caposquadra? Spero non

reggiata. Le condizioni e il modo sono profondamente diversi. La «meccanica» dell'incidente di Buenos Aires lo dimostra.

A parte questo, è evidente che, per noi, non è poi possibile materialmente tutte le volte sottolineare quanto vi è di pericoloso in una manovra o in un'altra nelle pieghe di una cronaca. Non abbiamo tema di essere però smentiti affermando che tutte le volte che iniziative (di piloti, organizzatori, o direttori di squadra) «pericolose» sono state prese, non abbiamo mai tralasciato di farlo notare, anche a costo di attirarci delle inimicizie. E d'altronde se ci sono tanti che

trovano giustificazioni a un episodio risultato così grave, che cosa ci avrebbero scritto se — proprio nell'occasione dell'episodio ICKX a Zelweg — avessimo sottolineato la pericolosità di quella manovra? Una cosa, anzitutto: che proprio non trascuravamo appigli per mettere ICKX in cattiva luce!

Purtroppo solo l'irreparabile convince l'uomo alla realtà. E non sempre! Come dimostra la lettera degli sportivi di Castelvetro i quali hanno confuso il «ricordo di GIUNTI» con la «morale» di quella morte. E chi non capisce questo non può definirsi appassionato di sport.

Chiariamo intanto subito: non esiste alcun «caso» ICKX AUTOSPRINT. Esistono solo delle incaute dichiarazioni del pilota belga, da noi commentate nel senso ritenuto giusto. A proposito di Zeltweg, è proprio quella la manovra cui si riferisce Ickx dicendo, nelle sue dichiarazioni sull'episodio argentino «Lo fanno tutti, l'ho fatto anch'io...». Si figurate se non ce lo ricordiamo questa manovra, che abbiamo anche documentato fotograficamente!

C'è però anche tra questa e quella di Beltoise intanto una sostanziale differenza. Il regolamento particolare della 1000 km austriaca non proibiva di arrivare ai boxes a spinta. Come lei saprà, questa norma è tassativa per le gare del Mondiale piloti F. 1, mentre è ancora (purtroppo) facoltà degli organizzatori metterla nel regolamento particolare delle prove del Mondiale Marche. Nel regolamento della 1000 argentina questo articolo, com'è noto, c'era.

In secondo luogo, c'è maniera e maniera di spingere una vettura. Se la manovra (che può anche essere semplicemente di disimpegno) è limitata a pochi metri, ed il pilota mantiene la vettura ai bordi della pista, adeguatamente protetto dai segnalatori, è molto difficile che crei intralcio. Lo ha fatto anche Beltoise all'inizio della sua «passeggiata». Certo, se poi uno pretende di «spingere» (quindi si sposta lentissimamente) la vettura addirittura in mezzo alla pista, allora tutto è diverso. E poi conta «dove».

Quando, a Zeltweg, Ickx spinse la 512M, lo fece per pochi metri, poi la vettura si mosse con i propri mezzi ad una certa andatura, data la discesa successiva, ed il pilota guidandola dall'interno aveva la possibilità di guardarsi alle spalle e di condurla all'estremo margine della car-

me ne vorrete per questo, ma tutto ciò che si dice può contribuire a capire e ad evitare altri errori.

Oscar Vanti - Roma

Siamo un gruppo di sportivi della provincia di Piacenza, appassionati d'automobilismo da molto tempo e assidui lettori del Vostro ruscitissimo giornale. Innanzi tutto vorremmo unirci al dolore di tutti gli sportivi italiani per la scomparsa di Ignazio Giunti, ma per amore di ciò che è giusto e vero, non possiamo che criticare l'esagerata montatura che è stata costruita (non osiamo neppure pensare a scopo di lucro) intorno all'incidente che ha provocato la morte del povero Ignazio.

Un'edizione speciale e altri due numeri, zepi di articoli, dichiarazioni e foto sono veramente troppi per chiunque, e specialmente per un pilota che, come avete voi stessi riportato su AUTOSPRINT n. 50, pur essendo un grande pilota da GT, non era mai stato quel gran Campione nella F.1 e nei prototipi.

Gruppo sportivo di Castelvetro

ristorante **cavallino**
ritrovo degli sportivi dell'auto

Direzione 20154 Milano via Messina 8 tel. 381 367
G. Ronchetti chiuso il lunedì

OCCHIALI
JACKIE STEWART

Originali, con lenti scure,
con lenti gialle per guida
notturna o con nebbia.

Lire 6.500

Pagamento porto franco
inviando assegno o vaglia.
Pagamento: porto assegnato
pagando contrassegno.

Decals in omaggio.

SHOPCAR33

via Plinio 33 - 20129 Milano
specializzato in equipaggiamenti sportivi e da competizione



GALLO si scrive e si risponde...

GOMME a scelta a furor di piloti!

Dopo la regolamentazione della classe 100 cc. Nazionale e della seconda categoria, « la prescrizione dell'uso delle gomme esclusivamente nazionali per la terza categoria e parzialmente nazionali per la seconda categoria » una valanga di proteste ha letteralmente sommerso la Federazione.

Le argomentazioni — prezzo delle gomme nazionali quasi alla pari delle Continental e Dunlop — usura nettamente a sfavore della Pirelli e Ceat — tenuta ancora a favore delle « estere », —, hanno convinto il dr. Gallo, già

in verità messo in minoranza in sede di Comitato per la faccenda delle gomme, nella sua qualità di Presidente della Federazione, a scrivere a « se stesso » del C.N.K. per riproporre l'uso « indiscriminato » per le due categorie delle gomme nazionali o Continental o Dunlop, a scelta del pilota.

Fermo restando, peraltro, il limite di prezzo dei mezzi delle due categorie.

Pertinente la sua decisione, che vorremmo avallata dal Comitato. La logica lo detta e... i piloti se lo augurano.

LE PROSSIME GARE 14 febbraio, PISTA KETTY, Cagliari, gara ch. cl. 100 cc. - 14 febbraio, PISTA VERDE, S. Bartolomeo del Cervo, gara int. cl. 100 e 125 cc. 5.a prova Torneo della Liguria - 28 febbraio, PISTA VERDE, S. Bartolomeo del Cervo gara int. cl. 100 e 125 cc. 6.a ed ultima prova Torneo d'Inverno della Liguria - 28 febbraio, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3.a prova Torneo d'Inverno del Lazio - 28 febbraio, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc. 3.a prova Torneo d'Inverno.

La vita nei Clubs provinciali

Il «Clan» cambia Presidente

PALERMO - Nella sede estiva di Mondello, si è tenuta l'assemblea dei soci del Karting Clan Racing Team. Il presidente, dott. A. Restivo, nella sua relazione sulla attività 1970, ha tra l'altro ricordato che: «...il Clan ha partecipato a 15 manifestazioni con un totale di 136 presenze ed ottenendo 21 primi posti, 21 secondi, 14 terzi e 38 piazzamenti...».

Dopo l'approvazione del bilancio 1970, si è proceduto alla elezione del Consiglio d'Amministrazione per il 1971-72 che viene costituito dai soci: Francesco Vitale (presidente), Rocco De Luca (segretario), Salvatore Corrado, Giovanni Feo e Francesco Lauria (consiglieri).

Rally - Kart con la pioggia alla Pista d'oro

ROMA - Quarantuno piloti, un numero rilevante per la stagione in corso, sulla Pista d'Oro di Roma per dare vita alla seconda prova del Trofeo dei Campioni. Erano presenti anche piloti toscani e milanesi. In voluto letargo quelli emiliani, ma già in preparazione per una stagione agonistica che si annuncia di fuoco. Attualmente sono un po' presi dalla politica del vertice federale ed intendono far echeggiare a Roma il loro desiderio di stare attenti ai salti nel buio e non si nascondono l'ansia di una soluzione non consona agli interessi dello sport.

Veniamo alla corsa e dalle gare. Lacunosa l'organizzazione ed è un peccato per una pista che dovrebbe e potrebbe essere il fulcro di un'attività europea, oltre che nazionale. Il discorso, che ci ripromettiamo rifare, ci porterebbe a non scrivere che già dai tempi della mattinata i piloti danno la sensazione di una preparazione fisica e meccanica a buon punto.

Però le gare hanno inizio con una pista già quasi allagata e con pioggia che non accenna a smettere.

E' di scena la classe 100 cc 3.a categoria. La partenza, però, si fa attendere. Quando si decide ad abbassare la «tirolo», si parte come Dio vuole e, con grave disappunto dei piloti che hanno ragione. La gara è falsata sin dall'inizio, ma si va avanti, mentre i piloti vanno a strappi. Pertanto, i migliori sono fermi. Infatti Ciena abbandona, il piccolo Giannini non può passare e finisce secondo dietro Sorgi che conclude in un «mare» di pista.

Una leggera schiarita permette alla seconda categoria un avvio meno disastroso. I piloti, che sono più smalizati, sanno tenere i mezzi. Velletrani Dorianò va in testa subito, alle calcagna, però, gli avversari non danno respiro. Sono quasi subito fermi i due Corinaldesi, mentre al battistrada si avvicina Blasi. Velletrani, così pressato, si ferma verso la fine. Conduce Blasi quando mancano due giri. La lotta sul filo del rischio continua per concludersi sulla linea di traguardo, dove Blasi con molto acume e tattica brucia ogni avversario. Bella corsa con dei protagonisti. Poi la farsa della classifica ufficiale, che vede sì Blasi vincitore, ma nelle posizioni di rincalzo un tutto da rifare.

Segue subito la classe 125 cc. La gara vede dall'inizio alla fine un duello accanito fra Gardelli e Ripa, seguono subito Ferioli e Compostella, mentre Monti, attardato nei primi giri, recupero con progressione impressionante. Al decimo giro Compostella è fermo e Ferioli tenta avvicinarsi ai due di testa, mentre Ripa cerca in ogni modo di passare. Non ci sarà nulla da fare se non tenere in forse il pubblico fino alla fine. Vince Gardelli su un Ripa strepitoso.

Conclude la giornata, anzi la serata, poiché si corre con la pista illuminata, la classe 100 cc 1.a categoria. Vince con grinta Valmaggi su un Mancini che ricordiamo meno addomesticabile.

Queste le classifiche.

Classe 100 cc 3.a categoria - FINALE: 1. Sorgi Sergio 2. Giannini Luigi; 3. Carpicci Alberto; 4. Ginagrossi Luigi; 5. Graziano M.; 6. Bianchini F.; 7. Patuelli Fabrizio; 8. Rossi Pietro; 9. Favale F.; 10. Franci M.; 11. Siena S.; 12. Botta C.

Classe 100 cc 2.a categoria - FINALE: 1. Blasi Luciano; 2. Macina Nico; 3. Corinaldesi Daniele; 4. Patuelli Flavio; 5. Velletrani Dorianò; 6. Velletrani Viero; 7. Corinaldesi Osvaldo.

Classe 100 cc 1.a categoria - FINALE: 1. Valmaggi Daniele 2. Mancini Amerigo; 3. Leone Pasquale; 4. Galante Enrico.

Classe 125 cc - FINALE: 1. Gardelli Francesco; 2. Ripa Enzo; 3. Ferioli Ido; 4. Monti Florio; 5. Compostella Arnaldo; 6. Marcelli Alessandro; 7. Tarulli Riccardo; 8. Chioldi Emilio.

ALFA. BMW 1800/2500. VOLKSWAGEN. PORSCHE. VOLVO. NSURO 80. MERCEDES ECC. 6X14

FIAT. AUTOBIANCHI. BMW 1600/2200. OPEL. FORDESCORTE ECAPRI ECC. 6X13/51/2X13

ACCESSORI DI FIDUCIA



GRAND PRIX

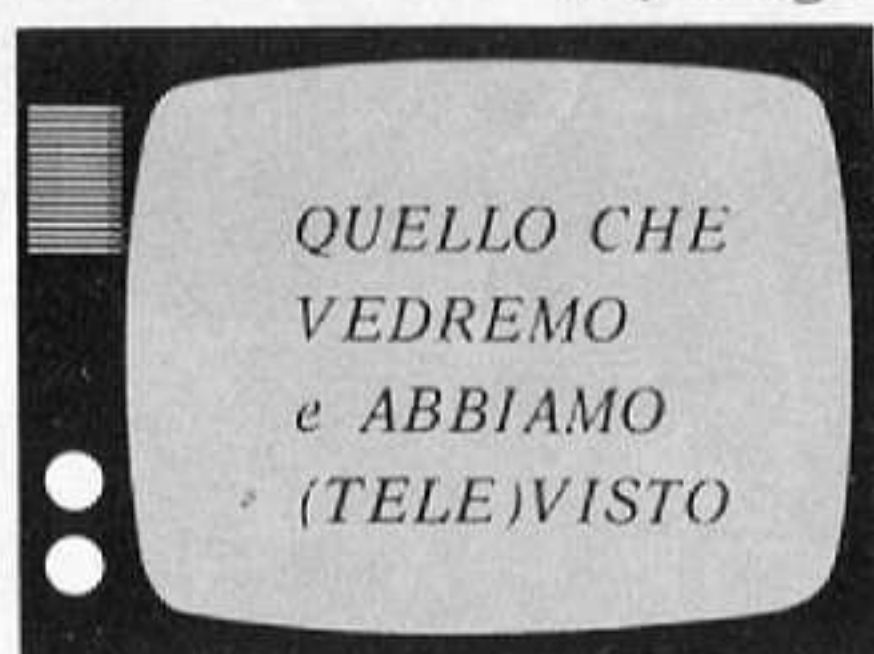
le ruote e i volanti
della guida sicura
e dell'eleganza sportiva
per tutte le vetture
italiane ed estere

Bisogna davvero dire che quel servizio di LINO CECCARELLI sul campionato mondiale Marche, trasmesso due domeniche fa nel pomeriggio sul 2. canale, è proprio da considerare una « rara avis », una eccezione che conferma la regola (del disinteresse TV per questo sport, salvo che non si parli di incidenti). Quel lungo documentario è stato realizzato tutto con materiale girato in Argentina, nella 1000 Km tragica. Doveva essere la cronaca filmata della gara programmata per il mercoledì successivo al 10 gennaio. Ma l'incidente cambiò la situazione. Così l'impostazione del servizio venne capovolta. Da sottolineare che esso è venuto bene, proprio per la convinta passione di chi ha lavorato. Oltre Lino Ceccarelli e l'operatore delle bellissime riprese alla maniera di Frankheimer di « Grand Prix », bisogna ricordare il montatore, che ci ha messo entusiasmo oltre che esperienza specifica nello sport automobilistico. Perché il montaggio è di quel Clemente SCANDALE che, fino a due anni fa, ha corso con la Fiat 500, risultando l'avversario più deciso del nostro Magri nella conquista del titolo tricolore 1969. Ora Scandale dice: « Ho smesso di correre perché mia moglie aspettava un bambino. Ma poi riprenderò ».

Intanto ha voluto consolarsi contribuendo lui stesso a portarci qualche bella immagine di corsa dagli schermi.

« La domenica sportiva » del 31 gennaio, contenuta al massimo per il susseguirsi dei collegamenti con Houston in occasione della partenza degli astronauti per la Luna, ci ha « regalato » degli ospiti d'eccezione: nientemeno (c'è da sottolinearlo alla TV nazionale!) che gli equipaggi della Lancia e della Fiat reduci dal Rallye di Montecarlo giunti alle soglie degli studi televisivi di Milano a bordo delle stesse macchine con le quali hanno gareggiato e dove li attendeva Poltronieri che ha tentato di intervistarli con scarsi risultati.

Chissà perché, il microfono del giornalista non funzionava come doveva e quindi... Misteri della TV, che le studia forse tutte pur di darci il meno possibile quando si tratta di sport automobilistico. E che dire della frenetica fretta di Pigna e dello stesso Poltronieri che, parlando tanto velocemente da non far comprendere né domande né risposte, hanno dato un esempio di come si possa « tagliare » un programma (o un semplice inserto) senza venire accusati di partigianeria? Già, perché per



Una Porsche giallo - ocra per FERRARI

Il calcio, lo sport nazionale per eccellenza, tutta questa fretta non c'è stata e non c'è! Ammoché trattandosi di corse in auto, non ci si voglia conformare alla velocità delle macchine.

La televisione non si è occupata d'altro: qualche brevissima immagine del campionato mondiale Marche di Daytona e molte parole sull'incidente, soprattutto alla radio durante il pomeriggio sportivo in cui c'è stata una stringata cronaca degli avvenimenti, impatto e carambola compresi. Forse erano dispiaciuti che non c'era stato nulla di grave. Invece si è parlato abbondantemente di « carrozelle » e della loro utilità nel centro della città più importanti già sufficientemente congestionate dal traffico e quindi, a parer nostro, inadatte, ormai, a « contenere » le lente seppur romantiche carrozze. Ma, si è sottolineato nello Speciale GR che ha affrontato il problema, in questo modo i nostri bambini non conosceranno più i cavalli, non sapranno neppure come sono fatti; conosceranno solo automobili, motori... E allora? Con tutto il rispetto per i cavalli (che personalmente adoro al pari dei cani) non si riesce a comprendere a quali conclusioni la RAI voglia giungere.

Siamo nel ventesimo secolo, alle soglie del ventunesimo; gli uomini vanno sulla Luna e presto arriveranno a met-

ter piede anche su altri pianeti; viviamo nel secolo della tecnica; siamo proiettati in un futuro che, volenti o nolenti, sarà il futuro delle macchine, in ogni campo, non solo di quelle che ci permettono di spostarci da un posto all'altro con sufficiente velocità, e dobbiamo continuare a guardarci indietro, alla ricerca di un mondo ormai superato, morto e sepolto?

Scherziamo o facciamo sul serio? Qui non si tratta più soltanto di mancanza di informazione — dovere di ogni giornale anche se « tele » o « radio » — ma anche e soprattutto di persuasione occulta, di un modo « sottile » per suggerire un vasto strato della popolazione ad arrestarsi, a tornare indietro, a non cedere al progresso, anche se è giusto evitare di rimanere schiavi.

Per la prossima settimana, intanto, solo un film ha qualche riferimento con l'auto: « Gioventù bruciata », con James Dean e Natalie Wood. Si parla di automobili, di corse « pazze », spericolate (che costano la vita a uno dei protagonisti) oltre, naturalmente, di tutto un mondo e un modo di vivere di quei « giovani bruciati » che furono il simbolo degli anni '50. Il film è bello e interessante; molti lo avranno visto e se lo ricorderanno come rammenteranno la figura del protagonista, James Dean. Non vorremmo che se ne ricordasse anche la TV; perché James Dean morì, giovanissimo, proprio in un incidente automobilistico. Naturalmente la visione di ciò che l'automobile può rappresentare — « pericolo mortale » e via dicendo — fornirà lo spunto nel commento introduttivo per sottolineare le conseguenze di questo feticismo per la macchina della « gioventù bruciata ».

Nella prossima settimana poi sono previsti nuovi teleservizi sul « caso Giusti », e naturalmente l'automobilismo sportivo tornerà sul banco degli accusati sia nella rubrica A-Z (che ha preparato anche una speciale intervista di Beltoise) sia nella trasmissione per ragazzi « Spazio », che va in onda martedì 9 febbraio nel pomeriggio.

Alla radio, invece, non ascolteremo più il salace Paolo Ferrari come presentatore di « Voi ed io ». Meno male! Non era in fondo proprio divertente. Ora che il suo turno è terminato (al suo posto verrà Nanni Loy) potrà dimenticare il suo astio verso l'automobilismo sportivo e le macchine in genere e scorrazzare tranquillamente a bordo della sua potente e veloce Porsche giallo-ocra. Speriamo senza cacciavite a portata di mano per punire quegli automobilisti che lui detesta tanto!



Programmi dal 9 al 15 febbraio 1971

MERCOLEDÌ 10 Progr. naz. Ore 22,00 - Mercoledì sport, telegiornale dalle 17.00 alle 18.00.	GIOVEDÌ 11 Secondo progr. Ore 18,30 - Speciale sport: « Fatti e uomini di cui si parla ».
DOMENICA 14 Progr. naz. Ore 22,10 - La Domenica sportiva. Cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.	VENERDÌ 12 Secondo progr. Ore 20,10 - « Indianapolis » gara quizz condotta da Renzo Palmer.
LUNEDÌ 15 Progr. naz. Ore 21,00 - « Gioventù bruciata », film con James Dean e Natalie Wood.	SABATO 13 Secondo progr. Ore 11,35 - « Ruote e Motori » a cura di Piero Casucci.
TUTTI I GIORNI Progr. naz. Ore 13,30 - (al termine del telegiornale) Sport.	DOMENICA 14 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprima sport, notizie e anticipazioni sugli avvenimenti del pomeriggio. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.	LUNEDÌ 15 Progr. nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.
Ore 20,40 - (al termine del telegiornale) Sport.	Secondo progr. Ore 15,40 - Classe unica - « La riforma tributaria: imposte sulla benzina, alcolici e tabacchi », di Francesco Forte.
Ore 23,15 - (al termine del telegiornale) Sport.	TUTTI I GIORNI Alla fine di ogni « Giornale Radio », il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazioni sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale. Secondo progr. Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti. Terzo progr. Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.
	SABATO-DOMENICA Progr. naz. Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 10,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00. Secondo progr. Giornale Radio: ore 6,25 - 7,30 - 8,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (regionale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 21,00 - 24,00.

Prende piede il nuovo sport della neve

Un pilota di F. 3 battuto in motoslitte

ROMA - Il debutto agonistico delle motoslitte al Terminillo è stato coronato da ampio successo. La Federazione era timorosa e sul chi vive, non pensando mai che un numero così rilevante di mezzi e piloti sarebbe stato presente al primo appuntamento ufficiale.

Ben ventotto piloti, infatti, erano presenti al Terminillo. Ben rappresentata la categoria « signore ». Sono sportivi di altre discipline motoristiche in parentesi bianca, come ad esempio il pilota di F.3 Marcello Gallo. Lo stesso presidente della FIMS, avv. Franco Zerbi, era tra i partecipanti, così anche altri membri del direttivo.

Altra nota positiva la presenza di un folto pubblico che assisteva la prima volta alle agevoli evoluzioni dei mezzi. L'interesse suscitato è stato notevole. La gara è stata organizzata dal nascente Motoslitte Club del Terminillo ed aveva la funzione di rodaggio per il prossimo appuntamento della prima prova del Campionato Italiano.

Le case industriali erano rappresentate dalla Guidetti con tutta la gamma dei suoi mezzi, dall'Omnicar, dalla Snow Ghia ed altre. Della Guidetti notevoli le prestazioni, mentre i mezzi dell'Omnicar si sono fatti rispettare per l'agibilità e facile dominio.

Dei piloti, tutti al primo impegnativo contatto con il clima di una competizione, non possiamo che dire bene. Nelle gare future potremo avere più precisi indici delle prestazioni agonistiche.

L'avvio è positivo. Il percorso era ricavato in una ampia distesa perfettamente pianeggiante, con uno sviluppo di 800 m. con qualche curva. Era, naturalmente, un percorso non impegnativo e piuttosto veloce.

La dinamica delle gare, volutamente,

non esasperata ed è stato un dato positivo.

Perfetta l'organizzazione che denotava la presenza di gente esperta.

Queste le classifiche.

Categoria Dame: 3 giri di percorso

1. Demenna Liliana (500 cc Guidetti), 2'25"
2. Gallo Donatella (500 cc Guidetti), 2'46"
3. Coppo Maria Teresa (500 cc Guidetti), 2'56"
4. Mechelli Patrizia (500 cc Guidetti), 2'57"
5. Fuzioli Patrizia (500 cc Guidetti), 3'20"
6. Giannini Rosanna (500 cc Guidetti), 3'22"

Classe fino a 200 cc: 3 giri di percorso

1. Pitotti Giancarlo (Omnicar), 2'07"
2. Conforti Antonio (Omnicar), 2'10"
3. Fabrizi Giancarlo (Omnicar), 2'16"
4. Primerano Michele (Omnicar), 2'18"
5. Centi Franco (Primerano Ranieri), 2'36"
6. Ranieri Renato (Primerano Ranieri), 2'42"
7. Cecilia Roberto (Snow-Ghia), 2'47"
8. Fontana Paolo (Snow-Ghia), 2'49"

Classe 500 cc a 4 tempi: 3 giri di percorso

1. Fontana Paolo (Guidetti), 2'16"
2. Terzoni Gianfranco (Guidetti), 2'16"5"
3. Gallo Marcello (Guidetti), 2'19"
4. Bossiner Vittorio (Guidetti), 2'19"2"
5. Silvestri Alessandro (Guidetti), 2'21"
6. Zerbi Francesco (Guidetti), 2'21"3"
7. Calda Massimo (Guidetti), 2'21"5"
8. Corradetti Massimo (Guidetti), 2'21"7"
9. Cantera Italo (Guidetti), 2'23"
10. Kustermann Paolo (Guidetti), 2'24"
11. Metz Massimiliano (Guidetti), 2'24"5"
12. Brocchi Adolfo (Guidetti), 2'54" Ritirato Fausto Fontana su Guidetti.

Classe fino a 500 cc. a 2 tempi

1. Rufo Renato (bicilindrico Guidetti), 1'55"
2. Gallo Madcello (bic. Guidetti), 2'54"

1. Assoluto. Renato Rufo del Motoslitte Club Terminillo.

n. 089 L. 1500

n. 090 L. 1500

n. 091 L. 1900

sportivi! Il RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI - Via Abetone Inf., 14 - 41053 MARANELLO pone a Vostra disposizione una serie di bellissime magliette con stampa policroma in occasione delle più importanti e prestigiose corse automobilistiche mondiali oltre alla ormai famosissima « Maglietta FERRARI ». Il gruppo delle magliette con le stampe raffigurante sopra, o anche solamente una di esse, può essere richiesta a mezzo della cedola che troverete qui sotto, incollata su cartolina postale.

n. 089 Rallye Montecarlo	taglia	pezzi
n. 090 24 Ore di DAYTONA	taglia	pezzi
n. 091 Maglietta « FERRARI »	taglia	pezzi

Ho provveduto a versare sul vostro c/c postale n. 8/4624 la somma complessiva di L. _____

Desidero ricevere il tutto contrassegno con un aumento di L. 250 (spese postali) cadauna

cognome _____ nome _____

età _____ via _____

CAP _____ città _____

Richiedeteci il catalogo della nostra produzione di magliette, vi sarà inviato gratuitamente!!

mini
AUTO
SPRI
NT



Una serie «Veteran»
che va a ruba

**grande
novità!**

**completate
la vostra autoradio
col riproduttore di
"compact-cassette,"**



LESACAR

**LESACAR
mod. A11**

nato per l'automobile,
altamente automatizzato:
impiego semplice, funzionamento sicuro

Può essere collegato a qualunque tipo di autoradio

**vi dà la musica o la parola
che preferite
quando lo desiderate**

E' un prodotto

LESA

Chiedete informazioni a:
LESA - Via Bergamo 21 - 20135 MILANO

IL GIAPPONE ce le invidia

Questi quattro modelli, anche se lanciati commercialmente qualche tempo fa, sono stati immessi sul mercato recentemente e stanno riscuotendo notevole successo. Sono della RIO, una casa di giocattoli specializzata in modelli antichi in scala 1:43. Ne ha realizzati finora 47: nei primi mesi di ogni anno presenta sei o sette novità che non sono altro che prototipi, modelli che entrano in normale produzione dopo alcuni mesi.

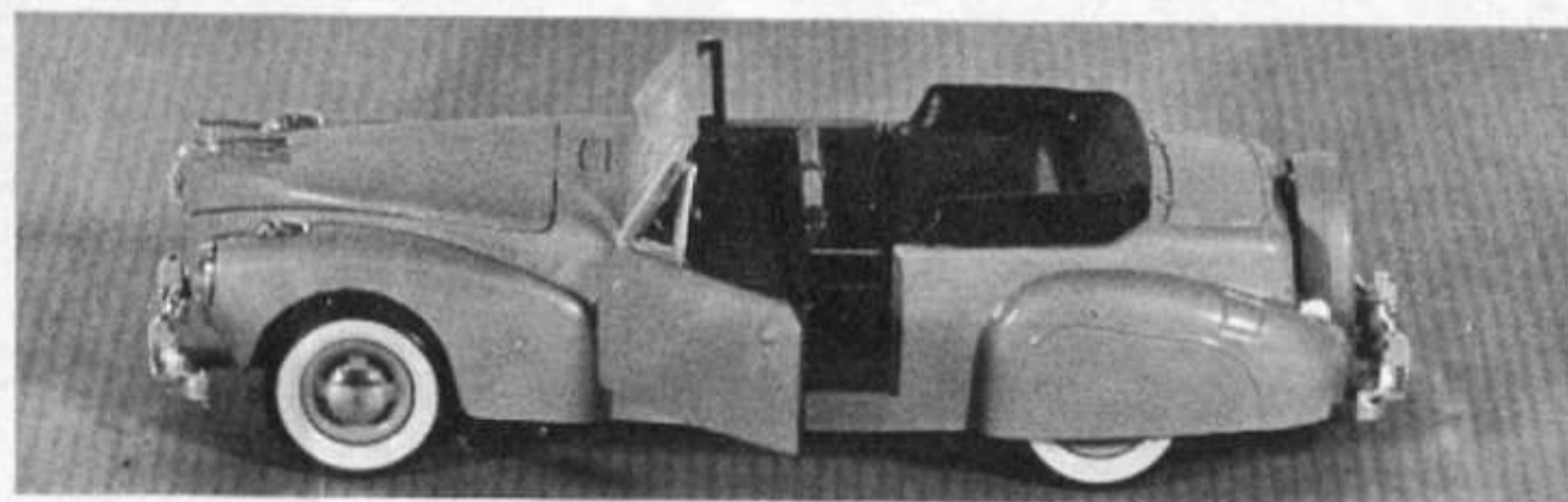
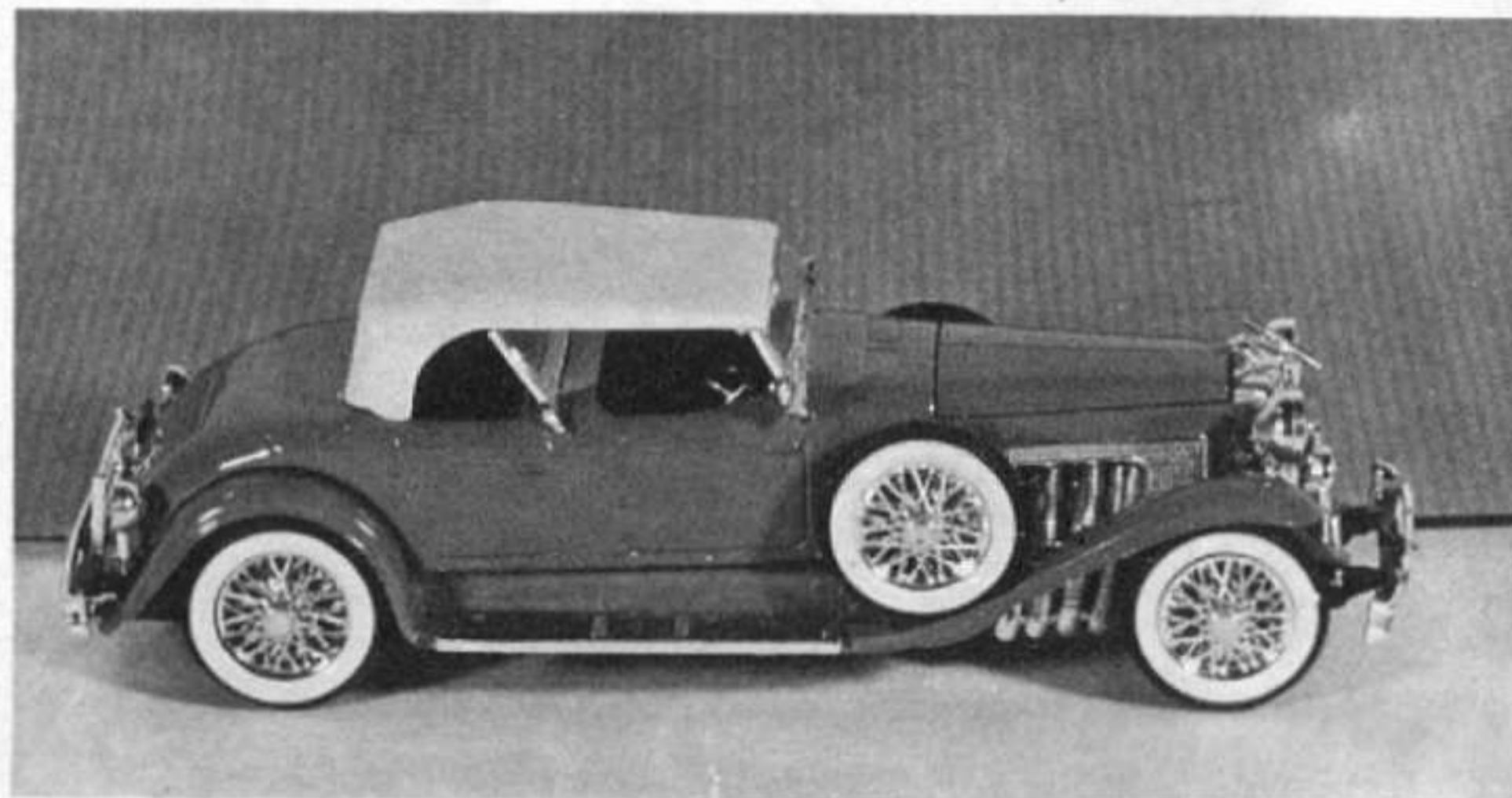
Quelle della Rio sono riproduzioni molto fe-

deli, accompagnate nella confezione da una carta di identità del modello vero indicante le sue caratteristiche tecniche, i successi conseguiti, gli anni in cui sono apparse sui mercati automobilistici del mondo, i loro costruttori, il quantitativo di esemplari prodotti e ogni altra curiosa ed interessante notizia utile ai collezionisti.

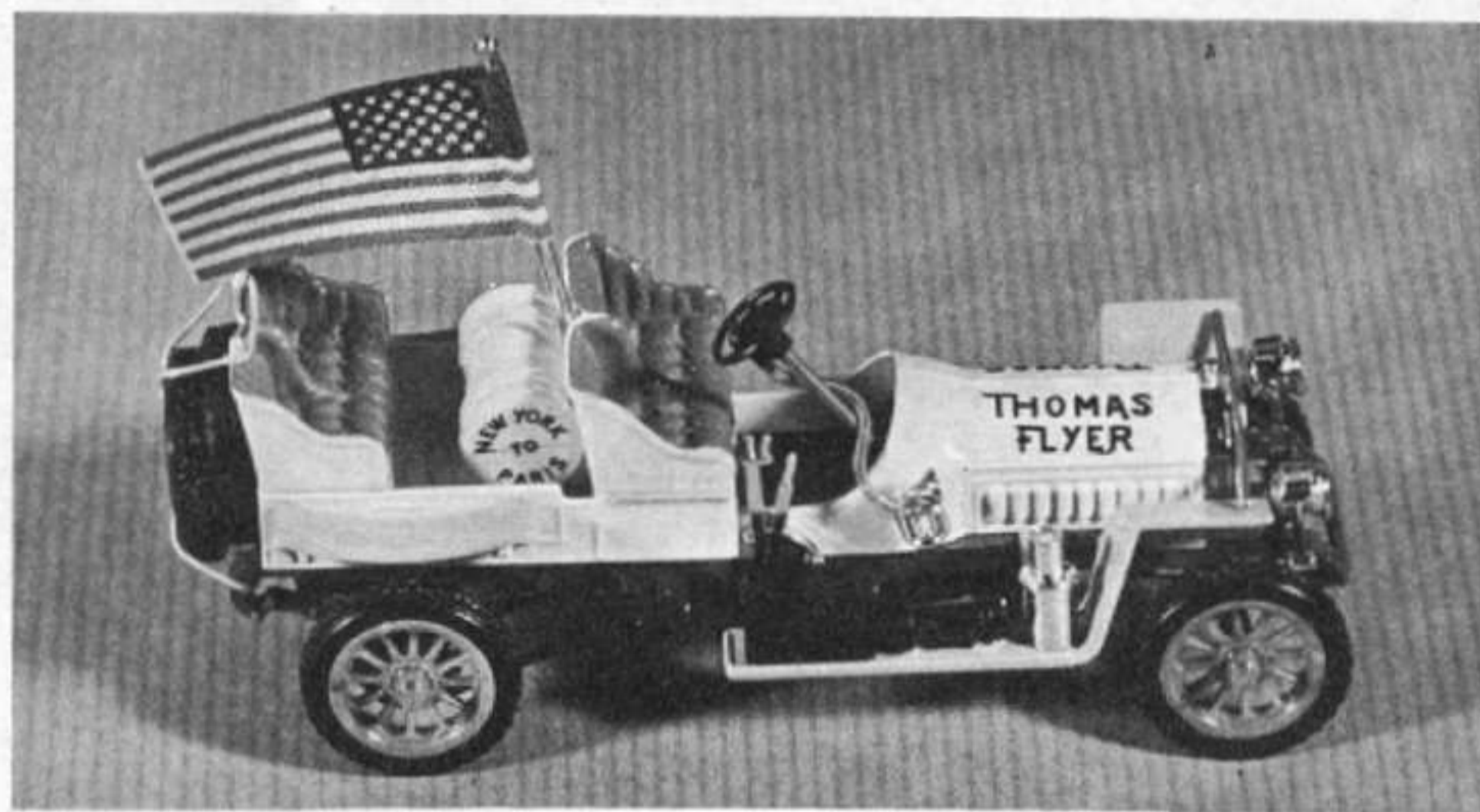
Per dare un'idea del grado di perfezione raggiunto diremo che questi modelli vengono esportati in notevole quantità anche in Giappone.

DUESENBERG « SJ » TORPEDO PHAETON
1934 nella duplice versione della Rio, scoperta o con tettuccio, al prezzo cadauno di L. 1.800.

Questa auto nacque dai fratelli Alfredo e Augusto Duesenberg che si dedicarono a costruire su ordine dei clienti modelli speciali di automobili per fare concorrenza alle vetture prestigiose di allora come Mercedes Benz, Rolls Royce, Isotta Fraschini e Hispano Suiza. Il motore, un otto cilindri in linea di poco meno di 7000 cc, quattro valvole per ciascun cilindro, doppio albero a cammes in testa. Cambio a tre marce, cruscotto dotato di un barometro, di un altimetro, di un cronometro contasecondi, di un misuratore della pressione dei freni. Il motore, con compressore, sviluppava 320 HP e la velocità massima si aggirava intorno ai 210 km orari



LINCOLN CONTINENTAL 1941. Questa macchina, dotata di motore 12 cilindri, era considerata allora il massimo delle capacità produttive e utilizzata dai capi di stato. Di questa auto sono stati realizzati 5400 esemplari e la produzione cessò nel 1948. Il motore era a V di 75° e la cilindrata totale raggiungeva i 7416 cc; la potenza era di 120 CV a 3500 giri-minuto. Il modello della Rio è dotato di cofano anteriore apribile e di portiere esse pure apribili a molla, con scatto cioè. Prezzo a lire 1.800.

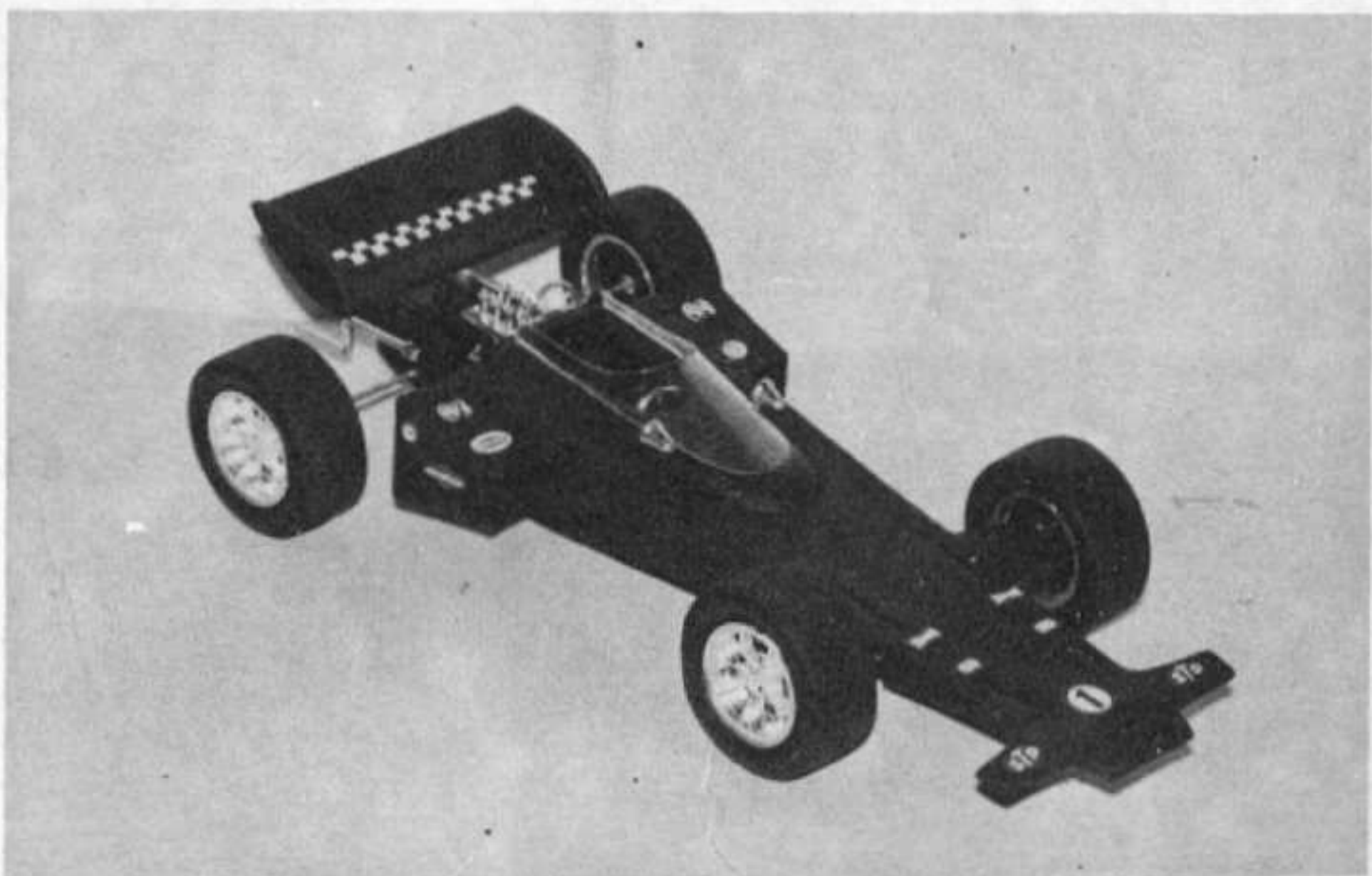


THOMAS FLYER 1908 Rallye New York-Paris. Di questa non abbiamo la carta d'identità e diremo solamente che il prezzo del modello è di lire 1.500.

400 ore di lavoro per questa LOTUS 72

Sono un ragazzo appassionato di automobilismo e come tale, il mio hobby è il modellismo. Cerco di riprodurre i modelli delle vetture più importanti. La prima di queste è la Lotus Ford 72 della quale vi unisco le fotografie. Per la costruzione di questa vettura sono occorse 400 ore lavorative. Il modello è riprodotto in scala 1:12. Per i prossimi mesi ho in costruzione le due Ferrari più importanti del momento: la nuova 312 P. Prototipo e la 512 M. Queste vetture dalla carrozzeria al telaio sono realizzate con legno di balsa da 2 e 4 millimetri. L'alettone della Lotus Ford è mobile a mezzo di viti.

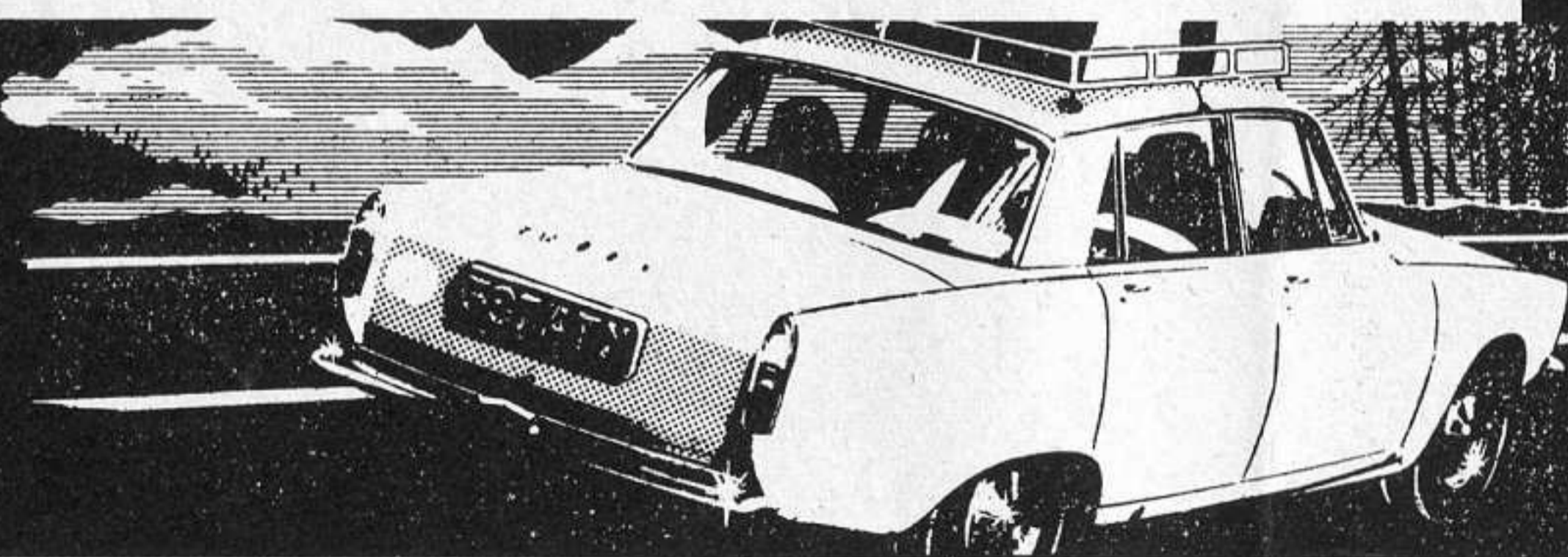
Lorenzo Esposti
Riva del Garda



A.A.A. Autocompravendita

SI VENDE	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
ABARTH 1300 COUPE'	Gennaio 1969 rossa, piccola elaborazione Osella, cerchi lega, gomme nuove, radio MF, fendinebbia, volante pelle, manometri e altri accessori. km 25.000	L. 1.200.000 solo contanti	RESELLI ALESSANDRO - C.so Toscana 139-10 - 10151 TORINO - Tel. 73.72.27
HF 1600	Ottobre 1970, km 7000, rossa, causa servizio militare	L. 2.400.000 (contanti)	GORI - Via Mazzé 28 - TORINO - Tel. 73.16.91 (ufficio) - Tel. 73.83.02 (abitaz.)
FIAT 128 AUTOBIANCHI A 112	Autobloccanti, montaggio senza alcuna modifica, consegne 20 gg. dall'ordine.	—	Off. MERCATELLI - Via Pusiano, 2 - 20052 MONZA - Telefono 21.940
FIAT ABARTH	Fiat Abarth Sport 1300 cc. O.T.	—	Concessionaria BMW di Nember - Via Panoramica, 1 Brescia - Tel. 23.484
ALFA T.Z.	Gruppo 5 preparato aggiornatissimo. Meccanicamente perfetto. Rapporti vari, dieci cerchi e gomme racing varie misure. Prezzo interessante.	—	EUGENIO TINGHI - San Romano (Pisa) - Tel. 45.023 ab. - Uff. 31.261 - Pref. 0571.
F. 850	Bellissima completa di carrello, come nuova, vero affare.	—	—
BMW 2002 TI	Favoloso, colore rosso fine '69 assetto Koni, ruote da 9" parafanghine. Solo 20.000 km.	—	—
CERCHIONI PORSCHE	In lega 5 1/2 x 15 con o senza gomme.	—	Telefono 29.94.98 - 29.94.62 - ore ufficio - ROMA
MOTORE E CAMBIO 911/S	Adattabile a 912-914. Occasione.	—	—
4 FORMULE	Tecno F. 3 anno 1970. Inoltre, aggiornate e competitive, Tecno-F. Ford, 2 Bignami F. 850 ed 1 Biraghi F. 850. Traino completo con vettura e carrello revisionato traino 1971.	—	RIVOLGERSI A: telefonare a Milano, n. 45.91.740
PORSCHE 911 S	Luglio 1968. 50.000 km, colore nero, assetto corsa, autobloccante, rapporti ravvicinati, Serbatoio 100 litri, parafanghi allargati, cerchi 6"/7".	L. 3.000.000 (contanti)	FRANCESCO DELLEPIANE - Villa Brignole - NOVI LIGURE (AL) - Tel. (0143) Uff. 76.737 - Abit. 22.84
TECNO F. F.	Maggio '70, pronta corse, motore 98 CV, completa rapporti, treno Pirelli scorta, perfettissima.	L. 2.200.000	DELTA SQUADRA CORSE - Via Stilicone, 2 - MILANO - Telefono 33.53.46
GTA 1300 J AUTODELTA	Alleggerimento aggiornato '70. Cerchi 13x8, perfetta, motore 148 CV, gare effettuate 6 di cui 4 primi posti e due secondi, sempre entro 8. posto in classifica generale.	—	DI GIUSEPPE - Via Colle Cesaro 90047 PARTINICO - Tel. 78.14.80
GO KART	Motore Rumi, ruote Ceat, Telaio da corsa e relativo porta Kart.	L. 50.000 (trattabili)	BOLOGNA SERGIO - Via G. Matteotti, 4 - 20032 CORMANO (MI)
TECNO F. F.	Telaio formula 3 - Cambio Hewland. Serbatoio sicurezza, 8 gomme con cerchi, contagiri elettrico, altri accessori mai corso, nuovissima.	L. 2.000.000 non trattabili	TELEFONARE MAROTTA - Siracusa ore ufficio tel. 27.225 - ore pasti tel. 23.867.
VW CABRIOLET 1,5	Giugno '70, blu.	L. 1.270.000	STEFANO SCILLIERI - Via Magnaghi, 1 - 16129 GENOVA
PER SPITFIRE	4 cerchi in lega, BWA Sportstar, 6"x13 nuovi.	—	OGGIONI - Via Ramazzotti, 11 - MONZA - Tel. 20.538
SPITFIRE MK. 3	Mai urtata, 8.000 km, luglio 1970, portapacchi.	L. 1.250.000	OGGIONI - Via Ramazzotti, 11 - MONZA - Tel. 20.538
F. 3 DE SANCTIS	Perfettamente in ordine, due motori Novamotor 1970, 8 cerchi e 8 gomme Firestone B. 11, impianto estintore, varie parti ricambio. Volendo a parte auto Peugeot e carrello Levante.	L. 2.500.000	MARCELLO M. GALLO - Via Castiglioni del Lago 57 - ROMA - Tel. 32.37.67 ore pasti - 39.58.32-39.49.47 ore ufficio

TARIFE: fino a un massimo di 15 parole Lire 1.500; 20 parole L. 2.000; 25 parole L. 2.500; oltre L. 3.000. Inserzioni gratuite per gli abbonati.



DETROIT - Nei quarantasei anni di storia della Chrysler sono state prodotte negli Stati Uniti trentacinque milioni di vetture, con la nuova nata la Chrysler Newport Royal. Attende la vettura al termine della catena di montaggio Eugene A. Cafiero, vice presidente della Chrysler Corporation per gli Stati Uniti e il Canada.

Il primo anfibio «fuoristrada»



Il «Polecat» è un nuovo mezzo «fuori strada-anfibio» di produzione britannica, forse il primo del genere nel mondo. Costruito in lamierino di acciaio è suddiviso in due sezioni — unite da un asse longitudinale — che possono ruotare indipendentemente facilitandone il funzionamento in terreni particolarmente difficili. E' provvisto di motore a due cilindri raffreddato ad aria, trasmissione automatica a quattro marce e convertitore di coppia.

● Il primatista su terra, GARY GABELICH ha dovuto pagare una multa di circa L. 34.000 perché percorreva una autostrada a 136 orari. Il suo primato di velocità è di kmh 1001.

● La GTA 1300 junior ha vinto il campionato nazionale cecoslovacco nella categoria prototipi fino a 5000 cc. L'Alfa si è così aggiudicata nel 1970 dodici titoli nazionali e due continentali, in tutte le categorie turismo, gran turismo, sport e sport prototipi.

● La ROLLS-ROYCE, da tempo in situazione difficile, ha chiesto un amministratore fiduciario nominato dal tribunale. Il consiglio dei ministri ha deciso un intervento statale per riorganizzare la Casa. Le quotazioni in Borsa sono scese a 8 scellini e 7 pence, contro i 26 scellini di un anno fa. I guai della Rolls vengono soprattutto dal settore aviazione, ma anche quello automobilistico non è florido.

m. g. crepaldi
automobili
s.a.s.

da 20 anni
concessionario
Ferrari

Concessionaria Lombardia:
automobili Ferrari Modena s.p.a. - Sefac



Dino

agenzia *pininfarina*

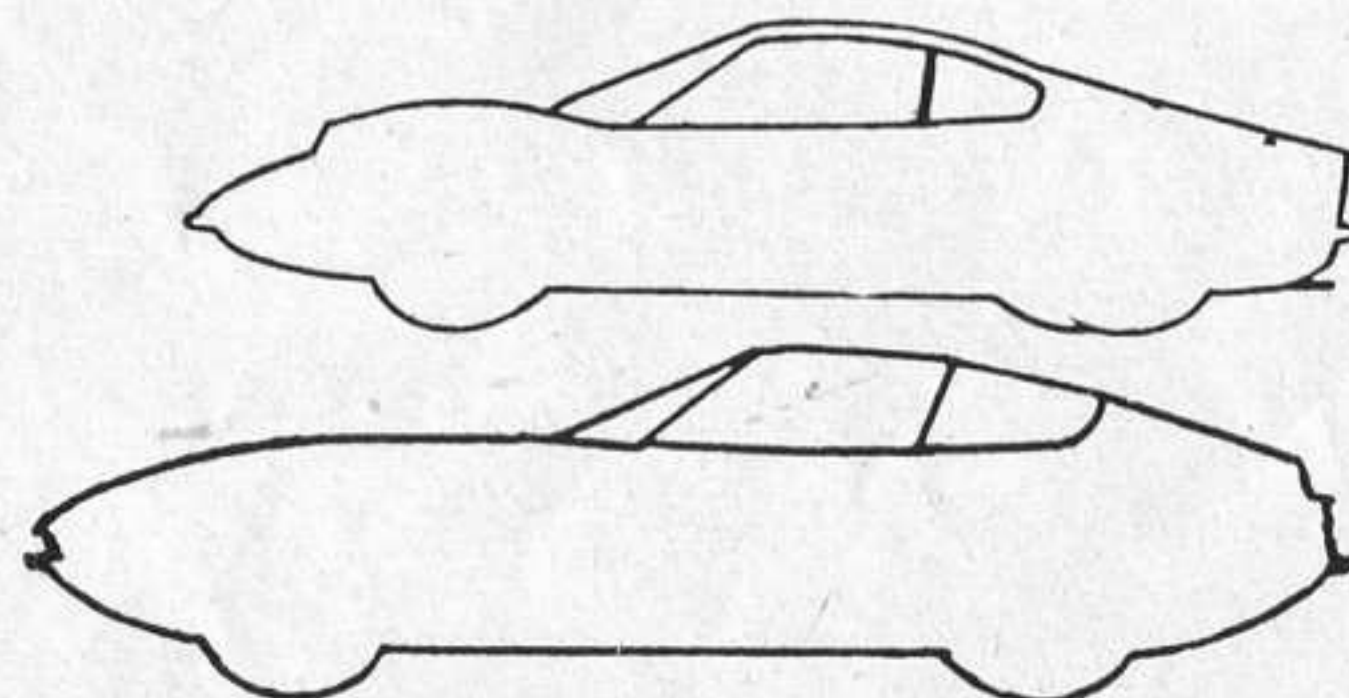


Centro di vendita:
via S. Marco 26 - 20121 Milano - Telefono 632.275 - 632.736
Centro assistenza e vendita:
via Fioravanti 17 - 20154 Milano - Telefono 335.513 - 314.354
Ufficio vendite e servizio ric.:
via Niccolini 33 - 20154 Milano - Telefono 345.058 - 347.007



al servizio
del cliente
anche
nei giorni festivi

Vendita Assistenza, ricambi ed accessori originali, elettrauto, carrozzeria grandi riparazioni Personale altamente qualificato «BEM» bilanciatura Negozio ricambi al servizio delle autofficine e carrozzerie.



Dino 246 GT

365 GTB 4 Daytona

RMATUTTO

Non raggiunti i 2 milioni di autoveicoli prodotti nel '71 in ITALIA

I consuntivi dell'industria automobilistica italiana per il 1970 sono i seguenti: 1.854.252 automezzi con un aumento del 16,18 per cento sul 1969 (1.595.951) così ripartiti:

veicoli industriali: 1.719.715 + 16,40% (1.477.366)
autobus: 131.503 + 13,61% (115.747)

Per l'esportazione si è registrato un incremento del 6,50% con 671.032 automezzi contro 630.076 nel 1969. La quota del prodotto è pari

ai mercati di destinazione (178.518), Francia (45.583), Belgio (37.540), Regno Unito (37.287), Africa (18.621), Jugoslavia (11.915), Danimarca (11.090), Portogallo (7.440), Australia (7.440).

Le vendite raggiunte nel 1970 sono evidentemente favorevoli paragonati ai consuntivi del 1969 precedente. È opportuno tuttavia ricordare che nel 1969 la produzione aveva subito notevoli decurtazioni a causa delle vertenze sindacali. Anche nei dodici mesi testè trascorsi, le condizioni di lavoro non si sono normalizzate il che non ha consentito di realizzare i programmi aziendali che prevedevano di superare i 2 milioni complessivi di unità.

Chi crede che NON aumenterà la benzina?

● Mentre a Teheran si decide il nuovo prezzo del petrolio greggio nella guerra dei produttori e industrie petrolifere, ci si chiede se il prezzo della benzina aumenterà ancora in Italia. Negli ambienti interessati si pensa che ciò possa essere escluso. Ma si sa come vanno prese queste smentite.

● Rispondendo a una domanda sui riflessi negativi del rincaro della BENZINA per il turismo italiano, il ministro Preti ha risposto che la concessione di buoni benzina agli automobilisti stranieri è sospesa di violazione delle norme comunitarie. Se i buoni benzina venissero aboliti, l'Italia perderebbe una delle sue armi più efficaci per combattere la concorrenza internazionale.

● L'associazione degli importatori tedeschi di vetture straniere ha convocato per la seconda metà di questo mese, ad AMBURGO, un'assemblea straordinaria dei soci per studiare la possibilità di organizzare un salone riservato alle vetture straniere commercializzate in Germania dopo il «No» di Francoforte.

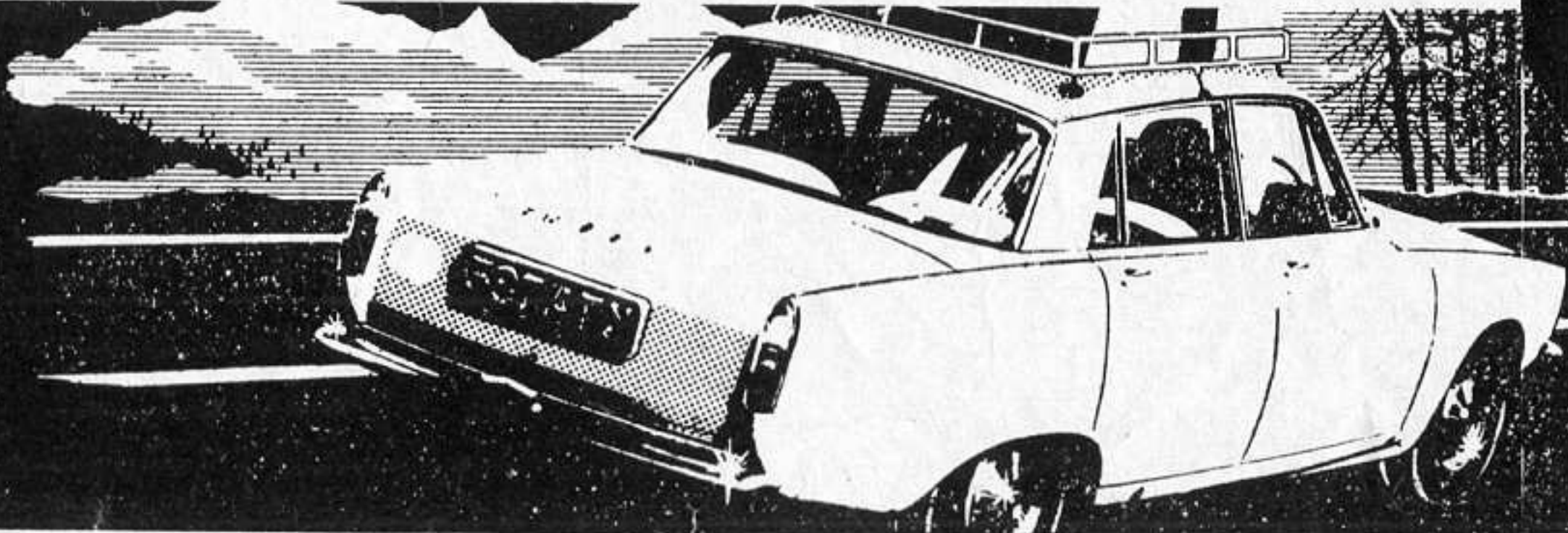
● Più di ventimila vetture sono ferme perché incomplete negli stabilimenti FIAT di Mirafiori e di Rivalta. La situazione produttiva si è aggravata per le agitazioni sindacali in corso nelle industrie, fornitrici di parti in plastica.

● Nella GERMANIA OCCIDENTALE il 1970 è stato l'anno migliore per l'industria di nuove vetture, infatti fra gennaio e il 31 dicembre furono prodotte 2.346.740 vetture nuove, un aumento del 10,5 per cento, sul «super anno» del 1969.

A.A.A. Autocompravendita

SI VENDE	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
HARD-TOPS	Per Giulietta Giulia (non duetto) Fiat 1500-1600-124	—	Dr. PIETRO POCCARDI - Corso Re Umberto, 8 - TORINO - Tel. 53.21.67
VOLKSWAGEN - PORSCHE 914	Maggio 1970, unico proprietario, arancio Signal, interno nero bellissima.	—	GIORGIO LODIGIANI - Via E. Pavese, 168 - PIACENZA - Telefono 40.125
MOTORE GIANNINI 500	Preparatissimo, aggiornato '71, ottime garanzie di potenza e robustezza. «Ex Sugar» eventualmente 2 serie complete rapporti al cambio, una per pista ed una per salita ravvicinatissima. Prezzo interessantissimo.	—	VITALI BRUNO - Milano - Telefono 49.64.56 (ore pasti)
SPUGNA SERBATOI CARBURANTI	Accetto prenotazioni et ordini per spugna per serbatoi carburanti (Baffle Materiali Mil - B 83054) rispondente specifiche omologate Fia. Obbligatoria gare internazionali vetture gruppi 5 e 6. Possibile inserirla in serbatoi rigidi vecchio tipo, opportuno provvedere in tempo in quanto deve essere importata dall'estero.	—	MARIO SPATARO - Casella Postale 2 - LIDO DI OSTIA (Roma) - Tel. 51.37.317 (ore ufficio)
PORSCHE 912	Verde, int. nero, cerchi S, perfetta.	—	NINO MARTELLI - Piazza Trento Trieste n. 2 - BOLOGNA - Telefono 34.26.00
PORSCHE 911 T.	Targa '70 bianco, int. nero, cerchi S, come nuova.	—	—
PORSCHE 911 E SPORTMATIC	'69. Bianco int. beige, perfetta.	—	—
MINI COOPER	'67. Accessoriatissimo.	—	—
GT. JUNIOR	'68. Rosso, int. nero, perfetto.	—	—
2600 ALFA SPRINT	Blu. Koni Weber. Assetto. Ruote larghe Ferrari. Ottima.	L. 500.000	TORINO - Tel. 48.03.43 - 77.40.14
CORTINA LOTUS TWIN CAM	1600 gruppo 2, vincitrice campionato Triveneto, veramente competitiva nella sua classe. Cerchi Campagnolo larghi, autobloccante, racing, bielle speciali, mai urtata.	L. 1.300.000 trattabili	MAFFEZZOLI - PADOVA - Tel. 56.722 (ore ufficio)
MASERATI GHIBLI	1969, marrone int. bianco, km. 12.000, accessoriatissimo.	—	MODENA USED SPORT CAR di Sghedoni G. Paolo - Via Giardini, 650 - Tel. 35.41.77 - 41100 MODENA
FERRARI 275 GTB	1966, rosso int. bianco, km 30.000.	—	—
FERRARI 275 GTB4	1968, argento int. nero, km 20.000.	—	—
PROTOTIPO LUCANGELI 1000	Vincitore ultima Raticosa.	L. 4.000.000	Officina ing. LUCANGELI - OSIMO (ANCONA)
FIAT ABARTH 595 SS COMPETIZIONE	Vendo causa servizio militare. Pluriaccessoriata. Aggiornata '71. Gomme Dunlop racing nuove.	—	UMBERTO CANEVA - MILANO - Tel. 42.28.470 (ore pasti)
F. 850 DE SANCTIS	Maggio 1969 - 2 rapporti - pronta corse - vero affare.	—	SAMON S.r.l. - Via Medaglie d'Oro, 384-B - ROMA - Telefono 34.98.006
AURELIA B 24	Anno 1958 - tetto rigido.	—	—
BMW 2002	Anno 1970, km 15.000 preparazione Romeo Ferraris 165 CV cambio a 5 marce, autobloccante, parafranghi speciali, assetto, strumentazione varia, antifurto, radio, mangianastri, cerchi in lega Campagnolo 7x13 gomme 60 per cento, ecc.	—	MILANO - Tel. 79.89.93 oppure tel. 30.35.15/17 ore ufficio.
SI COMPERA			
MEHARI - 3CV - DYANE - DYANISSIMA - PORSCHE	Tutte auto sportive in genere qualsiasi condizione anche sinistrate. Purché vere occasioni.	contante	FERRANDO G. CARLO - Via Volante, 67 - 10133 TORINO
CITROEN 2 CV O DYANE	e Moto grossa-media cilindrata sinistrata o fusa.	—	RINO LOVINO - Via Terraglio, 1 - 20123 MILANO - Tel. 89.45.12
CARRELLO	Trasporto vettura omologato, portata q.li 7. Contanti.	—	GIACOMO BOTTI - Via Arrivabene 7/19 - GENOVA-SESTRI - Tel. 47.21.89
DKW MUNGA	Preferibilmente con motore fuso o parti in disordine.	—	UGO MARTELLO - Corso M. Grappa, 58 - TORINO - Telefono 76.08.45
ROULOTTE	Per 4 o 5 persone. Accessoriata. Possibilmente materiale non di legno, per auto Mercedes. Si acquista anche gancio.	—	LEARDINI GILBERTO - Euro Hotel - ALPI DI SIUSI (BZ)
CERCHIO LEGA 6x13	Acquisto 1 o più cerchi lega 6x13 originariamente montati su F. 3 tipo BMC Cooper 1964 disegno originale.	—	CERVELLI GIANFRANCO - Via E. Betti, 2 - 56100 PISA
SI VENDE O SI CAMBIA			
MOTORE-CAMBIO 500L	Permuto con motore - cambio pronto corse 500 (eventuale conguaglio).	—	.VALTER - Roma - Tel. 90.08.035
FLAVIA COUPE' 1,8	Interno pelle, radio antenna elettrica, eventualmente permuto spider inglese.	L. 340.000	FAINI - Via Kant 5 - MILANO - Tel. 30.82.057
CORTINA LOTUS 1600 T. 2	Motore nuovo, cambio ravvicinato, autobloccante, eventualmente permuto.	—	SAVONA GIULIANO - Via P. pe Paterno 70 - PALERMO

TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole Lire 1.500; 20 parole L. 2.000; 25 parole L. 2.500; oltre L. 3.000. Inserzioni gratuite per gli abbonati.



AUTO SPRINT

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Direzione e Redazione
S. Lazzaro di Savena (Bologna)
via dell'Industria 1
casella postale A.D. 1734
40100 Bologna
Tel. 46 56 24 - 46 56 32
prefisso interurbane 051
Telex: 51212 e 51283 Autosprin

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia Primo Parrini & Figlio Agenzia Giornali - Piazza Indipendenza, 11B - 00185 Roma - Telefoni 49 69 08 - 495 93 67 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II

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

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:

Argentina: VISCONTEA DISTRI- BUIDORA, Bernardo De Irigoyen 842, BUENOS AYRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAQUIL; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: MORONI & SON, 68 Old Compton Street, Shaftesbury Avenue, LONDON W1; Malta: W.H. SMITH CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Paraguay: SALVADOR AMODEI, Calle 15 de Agosto, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er, MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 Bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 318 West 48th Street, NEW YORK, N.Y. 10036; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, EL-MADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS.

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

Editoriale il BORGIO s.r.l.
ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 1 - Tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Pubblicità: S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 1 - Tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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

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



Istituto Accertamento Diffusione

