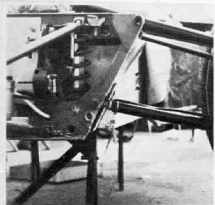


LEGGETE
SUBITO

Dove va
la F.1?



DA PAGINA 4

L'arrogante
TONY
BRISE

A PAGINA 25

La paura
Lamborghini



DA PAGINA 49

27 DOMENICA
SPRINT

34 LA
ZANZARA

46 TUTTE
SPRINT

48 KARTING

64 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA

L'OPINIONE

2

Il processo degenerativo della credibilità anche regolamentare del massimo organo sportivo tocca il vertice con i «nuovi calcoli» introdotti per le classifiche dei campionati stagionali

I punteggi-fregoli della CSI

1975 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	24 Hours Daytona	Hoguelo	1000 km de de Dijon	1000 km de Monza	1000 km de Spa Francorch.	TOTAL
1. ALFA ROMEO	-	15	20	20	20	75
2. PORSCHE	20	12	15	15	12	74

I punteggi ufficiali del Mondiale Marche emanati dalla FIA. Sopra, quelli parziali di quest'anno, con i 12 punti alla Porsche a Spa, oltre ai 20 punti di Daytona. Sotto, la classifica 1974: i punti a Kyalami sono diversi

1974 WORLD CHAMPIONSHIP FOR MAKES

	Monza	S p a	Nurburgring	Imola	Le Mans	Sterretrecht ring	Belton	Paul Ricard	Hock Veloce	Kyalami	Total real	TOTAL FEDER.
1. MATRA	-	20	20	20	20	20	(20)	-	-	-	180	140
2. GULF FORD	(10)	15	10	-	10	10	-	12	12	12	81	71
3. PORSCHE	8	12	-	8	15	-	-	15	10	-	68	68
4. ALFA ROMEO	20	-	15	15	-	15	-	-	-	-	65	65
5. CHEVRON	1	-	3	2	-	4	-	-	-	10	30	30
6. LIGIER	3	-	-	-	3	-	-	6	-	-	12	12
7. LOLA	6	-	-	-	-	-	-	-	1	3	10	10
8. FERRARI	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	8
9. MARCH	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3
10. ALPINE	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
A M S	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
ECOSSE	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1

Sempre dall'ultimo bollettino FIA, i punteggi parziali della F.2: è premiato anche Stuck, ora di categoria. A

1975 EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR F 2 DRIVERS

	Estoril	Thruxton	Nockon Helm	Nurburgring	Zandvoort	Total
1. Jacques LAFITTE	9	9	-	9	-	27
2. Patrick TAMMAY	-	6	-	6	-	12
3. Gérard LARROUSSE	-	-	9	-	-	9
4. Giorgio FRANCA	3	-	2	1	-	6
Hans STUCK	-	-	6	-	-	6

Fino a qualche tempo fa, si attendeva il notiziario mensile della Federazione Internazionale dell'Automobile con l'ansia di chi aspetta il «verbo» ufficiale su ogni problema concernente questo sport. Recentemente, la nostra «fede» su quanto si stabilisce a Place de la Concorde ha avuto modo di vacillare, soprattutto scorrendo le classifiche parziali dei vari campionati pubblicate nel notiziario n. 5/1975.

Nella classifica del Mondiale Marche, infatti, la FIA attribuisce alla Porsche 12 punti a Spa. Il problema è noto. In una gara del Mondiale Marche, da un paio d'anni gli organizzatori possono inserire vetture di gruppo 2, a condizione che si qualificano, ma queste vetture, come dice l'art. 2 del regolamento del campionato, saranno ammesse «fuori concorso. Non saranno attribuiti punti a queste vetture nella classifica generale».

Detto così, il regolamento è ambiguo. Infatti, si può intendere sia che una marca non può prendere punti validi per il Mondiale Marche con una vettura che non sia un Gran Turismo o una Sport, sia che le gruppo 2 eventualmente presenti fra i primi 10 della classifica generale di ogni gara vengono «saltate», ed i punti attribuiti a GT e Sport come se loro non ci fossero.

L'unica maniera per stabilire come la CSI intendesse questo suo regolamento era andare a vedere in quale modo si era comportata in un caso analogo, l'anno scorso. Ebbene, nel '74 l'unica volta in cui delle gruppo 2 sono arrivate nei primi dieci in una gara di Mondiale Marche è stata la «9 Ore» di Kyalami. Arrivò quinta la Ford Capri ufficiale di Mass-Hezemans, e non la Mazda RX2 di Giovannoni-Niemann. Ebbene, nella classifica finale ufficiale del MM 1974, la CSI tenne conto di queste due vetture, le quali «rubarono» i punti relativi al loro piazzamento reale alle vetture successive. Infatti, la Chevron Ecosse giunta decima a Kyalami venne premiata con 1 punto. Se le gruppo 2 fossero da «saltare», allora la CSI avrebbe attribuito alla Chevron-Ecosse non il punto del decimo, ma i 3 punti dell'ottavo posto.

Ora, invece, la CSI ha cambiato metro: il regolamento, virgolette comprese, è invariato dall'anno scorso, eppure per Spa 1975 essa attribuisce alla Porsche 12 punti, cioè quelli spettanti al terzo arrivato, come se la BMW giunta terza non esistesse.

Il regolamento, ripetiamo, è molto poco chiaro; ma la CSI farebbe bene a mettersi d'accordo con se stessa nella interpretazione di questi punteggi «fregoli». Molto più chiaro, dal punto di vista della comprensione, è il caso analogo dei punteggi per l'Europeo Formula 2. Come è noto, alle gare per questo campionato possono partecipare tutti i piloti, anche quelli classificati FIA «Gran Premio». Solo che questi ultimi non partecipano all'assegnazione dei punti. Per spiegarlo, il regolamento dice: «per ogni gara, verrà stilata una classifica riservata ai soli conduttori di categoria «B», cioè i non classificati FIA».

Il bello è questo: nello stesso notiziario n. 5 nel quale si trova la classifica del Mondiale Marche qui sopra contestata, si trova anche quella relativa al campionato di Formula 2. Ebbene, la FIA attribuisce punti (i 6 del secondo posto nella prima gara ad Hockenheim) ad Hans Stuck, che è classificato FIA!

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 45.54.48

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

AUTO
SPRINT

DOVE corriamo domenica

**LE GARE RINVIATE
E ANNULLATE
DOVE NON
SI CORRE**

22 giugno - 24 ORE DEL NURBURGRING: annullata; 22 giugno - SALITA AL MONTEPELLEGRINO: rinviata a data da destinare; 22 giugno - TARGA FLORIO: rinviata al 20 luglio; 22 giugno - SALITA DI ROTEMBURG: rinviata al 29 giugno; 500 KM DI VALLELUNGA: rinviata a data da destinare; 29 giugno - GARESSIO-S. BERNARDO: annullata; 29 giugno - SALITA DI LACHENS: annullata.



Marlboro
World Championship Team



Marlboro
World Championship Team

GIUGNO

Le corse in calendario dal 19 al 29 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI		
9	Trofeo Cadetti Agip (6. prova)	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km. 2,405	ore 21	F. Monza	Velocità in circuito	Bruno Ottini (Melesi) in 24' 48" 8, media 116,464 kmh.		
19/22	Rally Zlatni-Piassatzki	Bulgaria	Zlatni-Piassatzki di km. 1811	ore 7 (20) ore 19,30 (21)	Europeo Piloti coeff. 3	Rally	Ferjanecz-Zsembery (Renault 12 G)		
20/22	Donegal Rally	Irlanda	Letterkenny Letterkenny di km. 960	ore 14 (20) ore 14 (22)	Europeo piloti coeff. 1	Rally	Curley-Harryman (Porsche Carrera) in 4.22"11"		
21-22	Criterium di Antibes	Francia	km. 1185		Europeo Piloti coeff. 3	Rally	Nicolas-Mahe (Alpine Renault) in 7.09"53"		
21-22	3. Trofeo della Lana	AC Biella	Biella, Largo S3. Fanteria di km. 243	ore 21,30 (21)	●●● Trofeo Rallies Nazionali (1. zona)	Rally	Besozzi-Brusati (Lancia Fulvia HF)		
21-22	3. Trofeo Terme di Casciana	AC Pisa	Casciana Terme Casciana Terme km. 303,7	ore 21,30 (21) ore 4,05 (22)	●●● Trofeo Rallies Nazionali (3. zona)	Rally	Stagnani-Zanelli (Lancia Fulvia HF) in 45"05"		
22	G.P. di Olanda	Olanda	Circuito di Zandvoort di km. 4,226		●●● Campionato Mondiale Formula 1	Velocità in circuito	Niki Lauda (Ferrari 312 B3) in 1.43"00"35, media 184,628		
22	Gara a Brands Hatch	Gran Bretagna	Autodromo di Brands Hatch di km. 4,265		●●● Europeo Marche 2000 Gr. 5	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta		
22	VI Fornovo-Montecassio	AC Parma	Fornovo Taro-Monte Cassio di km. 13	ore 14	●●● gruppi da 1 a 5 Trofeo Montagna (1. zona)	Velocità in salita	Giovanni Morelli (Lola) in 6"55"32, alla media di kmh. 112,686		
22	XI Coppa città di Asiago	AC Vicenza	Mosson-Tresche Conca di km. 14,500	ore 10	●●● gruppi da 1 a 5 Trofeo Montagna (2. zona)	Velocità in salita	1971: Antonio Zadra (Lola 212) in 7'05"11, alla media di 127,029 kmh.		
22	Trofeo Metalardo Coppa Bullit Jeans	Automotoclub Santamonica	Autodromo di Misano, km 3,488	ore 14	●●● gruppi 1-2-3-4 (2000) F. Ford-Mexico	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta		
22	X Coppa Città di Monopoli	AC Bari	Monopoli di km. 5 e km. 9	ore 14	F. Trofeo Montagna (5. zona)	Velocità in salita	Bernasconi (AMS 1300)		
21-22	3. Trofeo Terme di Cassiana	AC Pisa	Casciana Terme di km. 303,7	ore 21,30 (21) ore 4,20 (22)	●●● Trofeo Rallies Nazionali (3. zona)	Rally	Stagnani-Zanelli (Lancia Fulvia HF) in 45"05"		
22	2. Trofeo Primavera	AC Teramo Scud. Grifone Abruzzo	Teramo piazza Martiri della Libertà di km. 98	ore 8,30	●●● Trofeo Regolarità (2. zona)	Regolarità			
22	Springmeeting a Nivelles	Belgio	Circuito di Nivelles di km. 3,724		●●● 1-2-3-4 FV	Velocità in circuito			
22	Salita di Eggberg	Germania				Velocità in salita			
22	Salita di Fulda	Germania				Velocità in salita			
22	Salita di Urbasa	Spagna				Velocità in salita			
22	Salita di S. Ippolite	Francia				Velocità in salita			
22	Coraa a Oran Park	Australia	Circuito di Oran Park di km. 3,200		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Max Stewart (Lola T 312)		
22	Trofeo Assosprint	Ass. Naz. Gimkana	Susegana (TV) distr. Api	ore 9	9. Prova	Gimkana			
22	Trofeo Tchan Agopuntura cinese	Scud. Sporturismo	S. Donato Milanese p.zze Supercortemaggiore	ore 10	●●● Autotorneo	Sialom	Giovanni Poletti (Fiat Abarth 695)		
22	Salita al Mont Ventoux	Francia	Bedoin-Mont Ventoux di km. 21,6		●●●	Velocità in salita	Non disputato nel 1974		
24-29	18. Rally del Marocco	Marocco	Casablanca-Casablanca di km. 3.787	ore 10	●●● Mondiale Marche Rallies	Rally	Nicolas-Delferrier (Alpine A 110) in 18.43"08"		
26	Trofeo Cadetti AGIP (7. prova)	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km. 2,405	ore 21	●●● F. Monza	Velocità in circuito	Barlassina (Repetto) 24"55"5 alla media di 115,787 kmh.		
27-29	12 Ore di Ypres	Belgio	Km. 180		●●● Europeo Piloti coeff. 2	Rally	Staepelaere-Jimmy (Escort) in 59"19"8		
28-29	11. Rally delle Alpi Orientali	AC Udine	Udine-Udine di km. 762	ore 22	●●● Europeo Piloti coeff. 1	Rally	Bacchelli-Scabini (Fiat X1/9) in 2.33"		
28-29	200 Miglia di Norimberga	Germania	Circuito del Norisring di km. 2,300		●●● Europeo GT Europeo Turismo	Velocità in circuito	Hans Stuck (BMW 30 ccs)		
29	1000 KM d'Austria	Austria	Circ. dell'Oesterreichring di km. 5,911	ore 13	●●● Mondiale Marche	Velocità in circuito	Matra-Simca (Pescarolo-Larousse) in 4.51"20"27 alla media di 205,95 kmh.		
29	GP di Rouen	Francia	Circuito di Rouen di km. 5,543		●●● Europeo F. 2	Velocità in circuito	Hans Sauck (March BMW) in 1.19"04" alla media di 205,091 kmh.		
29	GP Lotteria	●●● F. 3 e F. 850	Velocità in circuito	Peter Gethin (Chevron B 23 F. 5000) media 210,298 kmh	29	500 Miglia di Pecono	●●● F. Indy	Velocità in circuito	Rutherford (McLaren M 16) alla media di 250,423 kmh.

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa



22 giugno - CIRCUITO DI VITERBO - naz. cl. 100 e 125 - 22 giugno - PISTA ROMA - S. GIUSEPPE - naz. cl. 100 e 125 - 22 giugno - PISTA MINI MONZA - LERICI - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - PISTA DEL MARE - Fano - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - PISTA GIUNTI - Falerna - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - PISTA SPRINT - Mondovi - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - CIRCUITO DI S. AGATA MILITELLO - (ME) - naz. cl. 100 e 125 - 29 giugno - CIRCUITO DI TREQUANDA - (SI) - naz. cl. 100 e 125 - 5 e 6 luglio - CAMPIONATO ITALIANO CONDUTTORI - cl. 125 cc. 2.a categoria Pista Mille Miglia - Brescia.

LE PROSSIME GARE

● SI AVVERTONO tutti i piloti della Formula 4 K 250 che la gara in calendario sull'Autodromo di Magione il 29-6 quale prova valida per il Campionato Italiano è momentaneamente soppressa.

● Per opportuna conoscenza SI COMUNICA ai signori organizzatori e ufficiali di gara, che i conduttori Karting Poli Osvaldo e Alfieri Sergio, con decisioni del Presidente Sottocommissione Karting dr. Erasmo Saliti, sono stati sospesi in via cautelare da ogni attività sportiva karting per quanto accaduto rispettivamente nel circuito di Montenero d'Orcia il 18 maggio 1975 e alla Pista Le Sirene il 2 giugno 1975.

IT HA K tutta un circuito

CASTIGLIONE TEVERINA - Nell'alto Lazio il primo dei circuiti della serie. Due sole le categorie interessate: la seconda della 100 cc. e la seconda della 125cc. Per essere il primo della regione ha trovato i piloti stagionali ancora sul piede di partenza e pertanto non eccessiva l'affluenza. Ha vinto con estrema facilità nella classe 100 cc. Il categoria Terenziano Piccirilli seguito da Vasco Belgini e Fabio Bianchini. Come si vede i toscani hanno mancato il bersaglio. La 125 cc. Il categoria è stato appannaggio di Santino Pellegrini a conclusione di una gara imprevedibile.

LE CLASSIFICHE:
100 2. - 1. Piccirilli T.; 2. Belgini V.; 3. Bianchini F.; 4. Belgini F.; 5. Vergani P.; 125 2. - 1. Pellegrini S.; 2. Cardoni M.; 3. Giuglioli B.; 4. Piccirilli A.; 5. Peli O.

REGGIO CALABRIA - Il kart all'estremo sud è uscito, come tradizione vuole, dalle piste per il suo primo tracciato provvisorio. Gli amici reggini, come sempre hanno fatto tutto per bene. Agonismo straripante, lotte furore, vincitori nuovi, in qualche categoria, come nella classe 100 cc. 1. categoria, che ha visto tornare alla vittoria Tassone su Leotta, mentre il palermitano Di Liberto, che aveva sinora imperversato in pista, a disagio sulla strada, si è dovuto accontentare della terza posizione.

La seconda categoria è stata tutta per Nello Pizzo. Suoi avversari decisi ed anche fastidiosi Gambardella e Mastroviti sempre in cerca di un ritmo più soddisfacente.

Nella terza categoria ancora dominio netto di Paolo Romeo, questa volta sulla sua strada e in modo più categorico. Sempre Noto alle spalle di Romeo. Noto per quanto faccia non riesce per il momento a bloccare il brillante avvio stagionale di Paolo Romeo. Dopo i due, De Andree e Gradio. Beninati, La Porta e De Pasquale, il trio di nota che ha vivacizzato la gara della classe 125 cc. 1. categoria. Un trio ai ferri corti ed una gara scintillante. Ha vinto Beninati, relegando nell'ordine i due avversari, un La Porta scatenato e un De Pasquale non ancora perfettamente a punto.

LE CLASSIFICHE:
100 1. - 1. Tassone B.; 2. Leotta G.; 3. Di Liberto G.; 125 1. - 1. Beninati A.; 2. La Porta M.; 3. De Pasquale S.; 100 3. - 1. Romeo P.; 2. Noto S.; 3. De Andree S.; 4. Gradio A.; 100 2. - 1. Pizzo N.; 2. Gambardella F.; 3. Mastroviti G.; 125 2. - 1. Milone G.; 2. Barbagallo E.; 3. Nicolosi P.

PIANCASTAGNAIO - Siamo in Toscana, che bolle d'attività karting ad opera del Siena Karting, con un circuito gremito di piloti, tutti puledri scapigliati, con vittorie quasi tutte toscane, si escludono quella del laziale Fabio Bianchini nella classe 100 cc. 1. categoria e, quella ben più importante, del romano Franco Gardelli, che nella prima categoria della 125 cc., ha dovuto lottare a lungo per piegare dei piloti come Picchioni e Zullo. Per il romano però, in piena tenuta e così vana ogni resistenza, è ogni tentativo per sorprenderlo, anche quando la gara era ruota a ruota.

Poi la serie delle vittorie toscane. Comincia Belgini nella seconda categoria con il frenare le velleità del laziale Lattanzi relegandolo in seconda posizione sin dalla partenza e così concludendo una gara che si può dire ad inseguimento.

E' la volta poi di Giuglioli, nella classe 125 cc. 2. categoria, che ha come avversario il compagno Comforti, che comincia ad imperversare sin dalle prime battute della gara. Ad un certo punto, cioè dopo appena cinque giri, la situazione si tranquillizza mentre si fa luce Pellicciotti, che riesce ad occupare la terza posizione.

Infine Gorelli, altro alfiere di Siena, dovrà domare nella terza categoria, come al solito la più affollata, l'allure di Fabbri

● L'attività sportiva Karting dei circuiti cittadini sta assumendo nell'annata di grazia, mentre la si pronosticava difficile, un ritmo frenetico sollevando uno speciale interesse di piloti e organizzatori, che cominciano a trovare un filone d'oro, ma pone problemi nuovi di non trascurabile entità. In sostanza sul primo estate e maggiormente nel pieno della stagione, il Karting evade dalle piste per trovare sui tracciati cittadini un suo particolare modo di estrinsecazione. I piloti poi sembrano « a nozze » perché vi trovano varietà, un modo nuovo di gareggiare non esclusa una massa considerevole di premi.

Sei i circuiti che hanno interessato l'Italia, dalla Calabria sino al Veneto, nelle due consecutive giornate festive.

Vediamoli in rapida successione.

per vincere in bellezza la sua categoria, mentre gli altri avversari navigano più indietro.

LE CLASSIFICHE:
100 2. - 1. Belgini F.; 2. Lattanzi N.; 100 1. - 1. Bianchini F.; 125 2. - 1. Giuglioli B.; 2. Comforti D.; 3. Pellicciotti D.; 4. Landi S.; 5. Capaccioli G.; 125 1. - 1. Gardelli F.; 2. Picchioni L.; 3. Zullo P.; 4. Liberati V.; 100 3. - 1. Gorelli F.; 2. Fabbri F.; 3. Carlini A.; 4. Pepi A.; 5. Campagna G.

Niente Kart alla « FORNOVO » per i guard-rails

PARMA - Domenica prossima, 22 giugno, si svolgerà l'edizione '75 dell'unica gara in salita tutt'ora in calendario nell'Emilia-Romagna, la Fornovo-Montecassio. In un primo tempo, come avevamo anche pubblicato, a corollario della gara automobilistica ci sarebbe dovuta essere una prova dei kart 125 cc. con il cambio, e 100 cc., ma d'accordo con la Federazione Karting è stato deciso che i molti guard-rail sarebbero stati troppo pericolosi per i conduttori delle microvetture che eventualmente avessero avuto degli sbandamenti. Si è quindi abolita la prova dei karts, e la corsa che partirà alle ore 14 di domenica, sarà riservata alle sole autovetture.

Inaspettatamente divertito il pubblico a MONDOVI'

MONDOVI' - Il Piemonte ha come alternativa di Viverone la pista Sprint di Mondovi dove agisce il Torino Karting con il suo non sopito carico d'entusiasmo ed innato senso responsabile. Una lunga serie di gare con tutti i piloti piemontesi presenti, tralasciando della seconda prova del Campionato Regionale ha impegnato fino a tardi un pubblico inaspettato e divertito. E' stata, dopo tanto, la giornata di grazia di Pier Luigi Giacioletto, che nella massima categoria della classe 100 cc., ha piegato per ben due volte un ottimo Bossi ed un sorprendente Francioli. Le batterie erano state vinte da Punginelli e Maino, mentre Guerra vinceva il recuperi. La finale vede così 18 piloti. Sin dai primi giri dopo numerose ed alterne vicende, evadono dal gruppo Camoletto, Marino e Bresciani. Sono i tre che al compimento del 25. giro, sono ancora attaccati si può dire e così concludono LE CLASSIFICHE:
100 1. - 1. Giacioletto P. L.; 2. Rossi R.; 3. Francioli A.; 4. Miliziano S.; 5. Audenino B.; 100 2. - 1. Crepaldi V.; 2. An-

toniotti G.; 3. Panaro P.; 4. Filippi P.; 5. Mantovani G.; 100 3. - 1. Camoletto F.; 2. Marino S.; 3. Bresciani M.; 4. Bertolini W.; 5. Mitilizzano S.

MARCACCIOLI « rodato » torna a vincere

FANO - Giornata piovosa sulla pista del Mare di Fano. Naturalmente non molti piloti come al solito e, risultati tecnici di scarso rilievo. Un motivo sportivo però di rilievo c'è stata. La vittoria nella classe 125 cc. 1. categoria del perugino Enzo Marcaccioli, che rientrato nello sport attivo da due anni, dopo un'assenza di diverso tempo, ha avuto la costanza di sottoporsi ad un nuovo rodaggio agonistico migliorando di gara in gara.

Grassi, nella seconda categoria, ha inferito una scottante sconfitta al supervincitore Melonaro e, portato ancora una volta agli onori della vittoria il propulsore Hiro, che nell'ultimo periodo non aveva fatto risultati di rilievo.

LE CLASSIFICHE:
100 3. - 1. Accatoli R.; 2. Tarabelli F.; 3. Germini L.; 4. Rulli E.; 5. Petri G.; 100 2. - 1. Perini G.; 2. Riva G.; 3. Ghinassi D.; 4. Nassetti M.; 5. Gallina; 125 2. - 1. Grassi G.; 2. Melonaro G.; 3. Barberi A.; 4. Pazzaglia F.; 5. Panzolini R.; 125 1. - 1. Marcaccioli E.; 2. Perlini L.; 3. Moretti D.; 4. Panzolini A.; 5. Gardelli F.

LUSUARDI e SASSI continuano a imperversare

PARMA - Una giornata sportiva non sflogorante l'ultima di Parma con tutti i big a riposo dopo la Coppa dei Campioni. Risultati agonistici sempre di rilievo specie nella categoria di rincalzo della classe 100 cc. dove nella terza categoria Lusuardi, si può dire non conceda più spazio agonistico ad alcuno, anche se gli avversari hanno nome Sisti e Morella. Sarà interessante vederlo a confronto con i vari De Angelis Pirro e De Cesaris nelle prossime gare titolate. Stessa musica senza variazioni neanche categoria per Sassi nella seconda categoria, che si è preso il gusto di regolare uno scatenato Villa nella prima delle batterie e, nella seconda un duro Massignan.

LE CLASSIFICHE:
100 2. - 1. Sassi P.; 2. Massignan E.; 3. Villa M.; 4. Proletti R.; 5. Co V.; 100 3. - 1. Lusuardi D.; 2. Sisti D.; 3. Borella C.; 4. Giugni R.; 5. Facchini. 125 1. - 1. Pavesi U.; 2. Natali M.; 3. Gardoni A.; 4. Tafuni A.; 5. Zullo. 125 2. - 1. Montanari G.; 2. Verdesè P.; 3. Biagini L.; 4. Tassaroli E.; 5. Benetti L.

ATTENZIONE!

● SI AVVERTONO tutti i piloti della Formula 4 K 250 che la gara in calendario sull'Autodromo di Magione il 29-6 quale prova valida per il Campionato Italiano è momentaneamente soppressa.

● Per opportuna conoscenza SI COMUNICA ai signori organizzatori e ufficiali di gara, che i conduttori Karting Poli Osvaldo e Alfieri Sergio, con decisioni del Presidente Sottocommissione Karting dr. Erasmo Saliti, sono stati sospesi in via cautelare da ogni attività sportiva karting per quanto accaduto rispettivamente nel circuito di Montenero d'Orcia il 18 maggio 1975 e alla Pista Le Sirene il 2 giugno 1975.

Anticipata nel « CAMPIONI » la formula-domani

JESOLO - La quarta edizione della Coppa dei Campioni meritava un ritorno approfondito per un complesso di ragioni sportive, tecniche e amministrative, non disgiunto da un certo malessere politico locale, che aveva messo in forse e fortemente in crisi, la sua attuazione. Assurta però nelle tre edizioni precedenti a test sportivo, tecnico, turistico e folkloristico, di fama mondiale, Bruno Ferrara, che può essere chiamato il padre putativo della Coppa e Mario Calzavar, che ameremo definire l'operatore più avveduto di Jesolo ne decisero comunque l'attuazione.

Da quel momento la Coppa dei Campioni ha assunto un nuovo volto, perché potenziata nel suo folklore, nella dinamica di gara, nella distribuzione dei monte premi messo a disposizione con dovizia dai costruttori italiani e qualche straniero.

Già nella sua prima edizione, la Coppa lanciò innovazioni diciamo rivoluzionarie, avvertite in un primo tempo dai piloti, come quella del fermo del conduttore doppiato. Fu discussa in ogni consesso nazionale ed internazionale dei Campionati d'Europa e del Mondo. Un bel successo per gli italiani.

Quest'anno la formula è stata rivoluzionata e resa più dura. Due giornate di gara, su tre finali per giornata. Il pilota a fine della prima giornata si trascina nella seconda, il suo carico agonistico migliore per assommarlo a lo della giornata conclusiva. Due tappe ben distinte come si vede, ma non fini a se stesse, come avveniva per il passato con l'azzerrare una delle fasi preliminari come se non fosse avvenuto niente sportivamente.

Una formula certo da ritoccare, ma le stesse critiche della lame nella prima giornata, che aveva visto premezzare i piloti della BM ed il tacito silenzio alla conclusione, della seconda giornata, nella quale Gorini, appunto per la nuova formula, aveva cambiato le carte in tavola, relegando in seconda posizione un ben grande Necchi, afferma in pieno la sua intrinseca validità. Per noi non c'è bisogno di alcun ritocco, ma solo che sia meglio recitata dai piloti adusi come sempre a legger poco perfino i regolamenti di gara. La vedremo essere la formula del futuro.

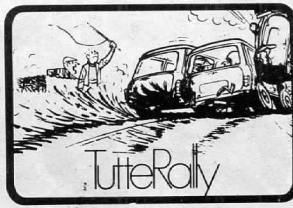
Resa più contenuta nella partecipazione italiana ed in quella straniera con conduttori più qualificati ed all'altezza dei possibili exploits, è stata sportivamente più aperta dando modo ai conduttori stranieri d'inserirsi positivamente nella classifica assoluta, sia pure a ridosso dei nostri migliori, che sono poi all'apice dei valori mondiali.

Dal punto di vista tecnico, stritolato il record sul giro di Massimo Giammario. I nuovi mezzi nel loro complesso letorio-motore-gomme (è diventato un problema da Formula 1) sono ben più efficienti e produttori di quelli di qualche anno fa. Inoltre la lame con il motore Parilla, ha rimesso in equilibrio la bilancia dei rendimenti, che pendeva fino a Jesolo a favore della BM Moroti. Una constatazione, la più interessante per le prossime gare a livello internazionale e nazionale.

Sportivamente poi, c'è stata la replica, se di tanto aveva bisogno, di Elio De Angelis rientrato a Jesolo rinfrancato. Se la sfortuna non l'avesse perseguitato nella seconda giornata, ne sarebbe venuto fuori il favorito. Insieme a Benoni, straripanti d'insistri vive oggi di più luce agonistica. Gabriele Gorini, ha superato il suo difficile momento. Ha vinto da par suo e così sono tre le vittorie di « Coppa » del forlivese. Piero Necchi ha perduto una gara a portata di mano. Il suo insistere nel non dare il passo ad un Gorini scatenato, è stata la buccia di banana per un Necchi che, quando ci vuole, sa essere anche un buon tattico.



Questa Datsun Violet, condotta da Chris Sclater e Martin Holmes, potrebbe essere la grossa novità del prossimo Rally di S. Martino di Castrozza. L'equipaggio inglese infatti sta da tempo contattando gli organizzatori italiani come pure la Datsun-Italia per avere un ingaggio per l'euro rally.



Bellunese anticipato

● Finalmente una bella notizia per i rallyisti del Veneto e zone limitrofe. Il PRIMO RALLY NAZIONALE DEL BELLUNESE è stato anticipato al 12-13 luglio anziché il 2-3 agosto. Il tracciato passerà per Belluno, Limana, Feltre, Sedico, Agordo, Alleghe, Falcade ed arriverà nuovamente a Belluno. Per informazioni più precise si può telefonare a Dino Curtol al 0437/82029.

● Il 3. RALLY NAZIONALE DELLA LANA, che si correrà la notte tra il 21 e il 22 giugno con partenza da Biella alle 21,30 si correrà su addirittura 8 prove diverse alla faccia di chi è solito dedicare un giorno alle ricognizioni. Queste le prove: Cerrione-Mongrado (terra), Zubiena-Magnano (misto), Chiaverano-Andrate (asfalto), Cascina Serra-Castellengo (misto), Valdengo-Biogio (misto), Vaglio-Pianezze (misto), Ponzono-Pray (asfalto) e Trivero-Belmonte (asfalto).

● Al via del prossimo RALLY DEL MARCOCCO ci saranno anche gli italiani Scudieri-Perri con una Fiat 125 Special Gr. 2. I due piloti pugliesi tentano l'avventura africana (mai massacrante, almeno sulla carta, come quest'anno) senza aver provato praticamente nulla.



● Recentemente TIMO MAKINEN ha insegnato a piloti da rally russi durante un corso organizzato dagli Automobil Club nazionali dell'Unione Sovietica e della Finlandia; della sua classe facevano parte tre piloti da rally russi di prima categoria, Buzandza, Potachik e Schavelev. Il corso si svolgeva mediante dimostrazioni pratiche su Escort RS1600 e RS 2000; in un'estensione del programma, il professor Zaleatev dell'Istituto Stradale di Mosca, ha visitato il reparto Ford da competizione a Boreham in Inghilterra.

Comincia l'EURO 2000

● Notevole stupore ha suscitato, in Inghilterra, la notizia che gli organizzatori della gara 2 litri al Mugello avevano dovuto rinunciare per mancanza di iscrizioni, dato che più di 30 macchine si sono iscritte, ora, alla gara di Brands Hatch del 22 giugno. Questo avvenimento diverrà quindi — finalmente — il round 4 di apertura dell'EUROPEO MARCHE 2000, e gli sponsors sono sconcertati dal fatto che le loro macchine non siano apparse in una gara di campionato fino a metà stagione.

● TAURANAC ci ha preso gusto, corre infatti voce in Inghilterra che sia prossima l'uscita di una Ralt di Formula 2, dopo le positive indicazioni offerte dai modelli di Formula 3 con i quali l'ex-costruttore di Brabham si è rappresentato alla ribalta dei costruttori. Naturalmente, si fa il nome di Larry Perkins quale probabile pilota della Ralt F. 2, che dovrebbe usare il Ford Brian-Hart.

● Dopo aver lasciato la Parnelli, PHILIPPE abiterà ancora negli Stati Uniti, anche se da più parti si pensa che egli tornerà alla Lotus, essendo Philippe uno dei migliori «interpreti» delle idee geniali di Colin Chapman. Philippe ha già disegnato la 72, e non è detto che torni al Team John Player per realizzare la vettura che da tempo Chapman ha promesso ai suoi piloti ed al suo sponsor.

● Il delegato russo alla FIA, professor ZALEATEV, è stato recentemente in visita in Inghilterra, ricevendo al Royal Automobile Club, alla Cosworth, alla Lola e sul circuito di Donington.

● Per la riduzione dei programmi pubblicitari delle marche di sigarette che la avevano finora finanziata, pare che la SERIE TASMANIA non avrà più luogo. Lo scarso interesse sollevato dalla edizione '74 avrebbe convinto la Rothmans e la Peter Stuyvesant a rinunciare al finanziamento di questo campionato, preferendo appoggiare tornei locali con macchine locali.

● Sarà rinforzata da una seconda Chevron B 31 il TEAM KWG di Ian Grob, e dovrebbe essere già disponibile dalla gara di Brands Hatch del 22 giugno. Pilota della seconda vettura sarebbe il partner abituale di Grob, John Hine; Grob dal canto suo sta studiando la possibilità di disputare un paio di gare di F. Atlantic in Canada con una March 75 B.

● Visi nuovi alla commissione sportiva del RAC inglese. Sono entrati a far parte della rappresentativa DEREK BELL, che è considerato abbastanza rappresentativo in tutta l'Inghilterra e che dovrebbe salvaguardare gli interessi dei piloti; poi Derek Ongaro della Lola, che seguirebbe i problemi dei costruttori e Bernard Unett, attuale campione turismo.

● GUY EDWARDS è riuscito a collezionare un'altro sponsor, che ora aggiungerà alla CI Caravans: si tratta del Findlater Scotch Whisky e apparirà sulla Lola T 390 già dalla gara di Brands Hatch.

● Potrebbe passare alla F. 2 anche Freddy Kottulinsky, il fiero svedese quarantacinquenne già vincitore della recente gara di F. 3 al Nürburgring. Chi lo vorrebbe alla categoria superiore è Fritz Lochmann che ha la sua scuderia a Monaco di Baviera e avrebbe preso in considerazione una eventuale versione F. 2 della Ralt di Ron Tauranac.

● Sono diversi gli italiani interessati alla prima prova dell'Euromarche 2000 che come è noto si svolgerà a Brands Hatch sotto il patrocinio dell'Enciclopedia Britannica. Tra questi anche Cosimo TURIZIO, che vorrebbe portare in pista il suo Lola BMW finalmente a punto; tra gli iscritti figurano già Edwards con la Lola, Grob e Lepp con le March e Wisell con la Cheetha. La corsa sarà in due serie di 40 giri ciascuna.

● Il primo di giugno è nato un nuovo CLUB FERRARI. Si tratta del «Dolomiti» ed ovviamente ha sede in provincia di Trento. Le iscrizioni sono aperte a tutti gli appassionati della casa di Maranello. L'indirizzo è il seguente: Dolomiti Ferrari Club, c/o Ezio Ragnes, INA Assicurazioni, Predazzo (Trento). Il telefono è 0462/51483.

● E' deceduto senza aver ripreso conoscenza il pilota di F. 3 Walter Neubauer, che era rimasto coinvolto in un pauroso incidente durante la disputa del Trofeo Internazionale della Sarre l'11 maggio scorso. Le condizioni del trentaquattrenne pilota tedesco erano apparse subito molto gravi, per la frattura della base cranica complicata da un'altra serie di ferite: dopo un mese di degenza in camera di rianimazione non ce l'ha fatta a superare le gravissime complicazioni.

● Gli organizzatori portoghesi hanno dato una ulteriore conferma riguardo l'effettuazione del RALLY DEL PORTOGALLO - Vinho de Porto. La gara mondiale si svolgerà dal 18 al 21 luglio e comprenderà 33 prove per complessivi 550 km di cui 480 in terra.

Sparirà la F. ATLANTIC?

● Risulta che un nuovo spirito si sta infiltrando lentamente nelle corse «a livello di terza categoria (mediocre)» in Inghilterra, e che la F. Atlantic potrebbe sparire l'anno prossimo. Girano voci che perfino gli organizzatori, che l'avevano promossa con vigore, e che l'avevano quasi spinta su altri circuiti, siano adesso pronti a seguire la corrente della maggioranza, che auspica di dare la priorità alla Formula 3. Tutto questo viene tenuto bene in segreto, il che è giusto, dato che l'ultima cosa che perfino gli oppositori della F. Atlantic potrebbero desiderare è che i due campionati della F. Atlantic crollassero a metà stagione.

● Sembra che GIJS VAN LENNEP possa ritornare ad una guida in Formula 1, forse nel GP di Olanda a Zandvoort. Van Lennep doveva già da Anderstorp prendere il posto dell'infortunato Wunderink con la Ensign HB. Quanto a Wunderink, sarà dimesso fra una settimana, e gli è stato ordinato un lungo riposo.

● La Universal Oil Products, che fa correre le UOP SHADOW, è stata recentemente incorporata nel gruppo finanziario Signal Companies. Secondo le affermazioni di Don Nichols ciò non dovrebbe modificare i programmi sportivi della sua squadra. Egli ha anzi smentito che per il 1976 sia prevista la presenza di una sola macchina nelle corse della F. 1.

● Ancora una volta AINTREE ha cambiato proprietario, nel giro di due anni. Bill Davies, che era entrato in possesso del complesso un paio di anni fa aveva auspicato un futuro automobilistico, sbilanciandosi anche in progetti di F. 1. Ora il nuovo proprietario, un irlandese organizzatore di corse di cavalli, di nome Patrick McGrea non ha ancora chiarito come utilizzerà l'impianto.

● Si è rivisto in pista HOWDEN GANLEY, che ha ricominciato a correre (per ora in gare club) dopo il brutto incidente che lo aveva coinvolto al Nürburgring la stagione scorsa. I primi passi li ha fatti al volante di una Lola T 294 a Silverstone e spera di rimettersi al più presto in carreggiata per rientrare al volante di vetture più prestigiose.



Ecco la foto della speciale MGB GT di cui abbiamo dato notizia nello scorso numero di Autosprint e che celebrerà il cinquantenario della nascita del modello. In questa versione verrà prodotta solo in 750 esemplari e sarà riservata al solo mercato inglese. Le finiture sono più che raffinatissime



BRUXELLES a gennaio

● La 54. edizione del Salone dell'Automobile, del motociclo e del Ciclo, si svolgerà a Bruxelles, nei palazzi del Centenario, dal 9 al 19 gennaio 1976. Verrà presentata in questa occasione la più vasta e completa esposizione di automobili e di carrozzerie, oltre ai diversi accessori ed al materiale di riparazione e di ricambio.

● Si è da pochi giorni conclusa a Genova la 4. MOSTRA INTERNAZIONALE DELLA SALDATURA E DELLE COSTRUZIONI SALDATE che ha visto la partecipazione di oltre 200 espositori in rappresentanza di più di 10 paesi europei. La rassegna, che ha carattere quadriennale, pur mettendo in rilievo nuove scoperte di base, ha evidenziato particolari procedimenti, come la saldatura con plasma, con fascio elettronico e con laser.

● Scelti i temi della annuale conferenza del Traffico e della Circolazione che si terrà anche quest'anno a STRESA dal 25 al 28 settembre. Il prof. Italo Insolera dell'Università di Ginevra tratterà il tema «L'automobile e la città: organizzazione del traffico nelle zone urbane» al quale seguirà un dibattito sulla opportunità di limitare e in quale misura il traffico privato nei centri storici a favore di un trasporto pubblico adeguato. Il secondo argomento sarà «Tendenza nell'uso degli autoveicoli: problemi giuridici e sociali» e sarà introdotto dal prof. Giangiulio Scafì dell'Università Bocconi di Milano.

● Tra quelli che si davano più da fare per partecipare alle gare con aè sport due litri anche il marchigiano «Gianfranco», che dopo il bel successo al Santamonica parte per Brands Hatch. Tra l'altro «Gianfranco» con l'aiuto della Springoil ha acquistato anche un telaio March F2 (ex Bilotti) e debutterà al più presto in monoposto.

● Usate adesso la carta di credito per le riparazioni della vostra Ford. E' stato infatti raggiunto un accordo tra la Bankamericard e l'Eurocard con la FORD ITALIANA in seguito al quale ogni possessore di vettura Ford potrà pagare tramite l'apposita carta di credito nelle apposite concessionarie servizi di riparazione meccanica, elettrautro, carrozzeria e acquisto ricambi e accessori.



85 miliardi di penale

● In seguito all'abbandono del progetto del tunnel sotto la Manica il governo inglese e quello francese dovranno rimborsare una somma pari a circa 85 miliardi di lire alle due società appositamente costituite. Pare comunque che gli inglesi non abbiano abbandonato del tutto il programma e potrebbero riprenderlo tra qualche tempo.

● L'assemblea ordinaria della GULF ITALIANA ha approvato il bilancio '74 della società che ha messo in rilievo alcuni curiosi risultati, primo fra i quali l'incremento del 102% circa del fatturato nei confronti del 1973 pur avendo venduto soltanto 2 milioni di tonnellate di prodotto contro i 2 milioni e 300 mila tonnellate dell'anno precedente.

● Presentate in questi giorni le due recenti novità della MARTOYS in scala 1:24. Si tratta di una nuova serie di 127 ora in edizione rally e della R 5, la parigina di successo, riprodotta in due differenti colori e con quattro elementi apribili. Particolare cura è stata dedicata ai particolari, come i tergicristalli, lo specchio retrovisore e persino il portabollo. Nella 127 invece curati gli accessori rally, come la barra di protezione anteriore sulla quale sono stati fissati i fanali supplementari. Il prezzo dei due nuovi modelli è stato fissato in 2800 lire.

● Un Museo dell'automobile e della moto da corsa sarà inaugurato prima del Gran Premio della Francia all'interno del recinto del circuito Paul-Ricard. Lavori per la costruzione della esposizione, di 700 m² sono in corso. La maggior parte degli oggetti esposti faranno parte della collezione di M. Antoine Raffaelli istruttore della scuola di pilotaggio Winfield del circuito Ricard. Questo museo raggrupperà una trentina di macchine e una decina di moto da Gran Premio. Fra di essi la Matra formula 3, formula 2 e formula 1, una Alfa 33 coda lunga, ex-Giunti, una Alfa 1600 Mondiale, una Bugatti 2,3, 1 a compressione.

● Dal 29 maggio al 2 giugno si è svolta nei Giardini della Flora la «2. Rassegna Casertana dell'Auto», organizzata dalla Caserta Corse con il patrocinio del Comune e della Regione Campania e con la collaborazione dell'Ente Provinciale per il Turismo dell'Automobile Club Caserta. La manifestazione era imperniata sulla esposizione di auto, moto, roulotte e accessori. Inoltre sono stati organizzati un concorso fotografico, una caccia al tesoro automobilistica e la «Coppa città di Caserta» di slalom.

● E' stata annullata all'ultimo momento la gara in salita del Mont Ventoux, in programma il 22 giugno, e che da un paio di anni non veniva disputata. Gli organizzatori avevano già ottenuto il nullaosta per la gara, ma la FFSA aveva richiesto un ennesimo sopralluogo che non aveva potuto compiere un mese fa a causa dell'abbondante nevicata. Essendosi trovati in difficoltà per la scelta di una data alternativa, gli organizzatori hanno preferito rinunciare alla prova per quest'anno.

● Vernher von Braun è entrato a far parte del consiglio di sorveglianza della Daimler Benz in questi giorni, quando sono da poco iniziate le consegne della nuova ammiraglia Mercedes, la 450 SEL con motore 7 litri. La grossa berlina con la stella a tre punte è equipaggiata con sospensioni idropneumatiche, soluzione mai adottata dai tecnici tedeschi. Il prezzo del nuovo modello, la cui serie comprende otto versioni, sarà di circa 18 milioni di lire.

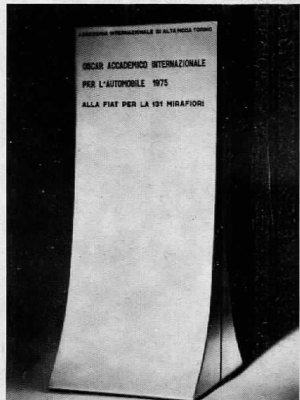


● La ragazza potrebbe distrarvi, ma cercate di concentrare la vostra attenzione sul volante; esso non è più «quadrato», come era quando la ALLEGRO fu presentata, ma è tornato ad essere rotondo. La ultima nata della Austin avrà anche una versione giardinetta a tre porte, con motori 1300 e 1500, che approfitterà al massimo della concezione meccanica della vettura, a motore anteriore trasversale con trazione anteriore. Con una lunghezza complessiva di meno di quattro metri, si è ottenuto un piano di carico di 1,5 metri cubi.



Si espande la GULF

● Una nuova petroliera, costruita in Spagna e battezzata con il nome di «Afran Odyssey», si è aggiunta, con le sue 253.000 tonnellate di stazza, alla flotta della Gulf Oil Co. che conta (ora) più di ottanta navi cisterna.



● Ora disponibile anche in Europa la nuova serie di leghe intermetalliche Tribaloy, prodotte in Belgio negli stabilimenti Du Pont. Lo speciale materiale, che ha la caratteristica di proteggere i metalli dall'azione dell'acqua, dalla frizione e dalla corrosione in generale, sarà fornito in versione spray o come polvere metallica e potrà combinarsi con altre polveri metalliche come il nichel o il Monel.

● La KLEBER COLOMBES, la Casa francese nota per la produzione dei suoi pneumatici da turismo, realizza anche speciali contenitori elastici utilizzabili per il trasporto di cemento. Tali contenitori vengono impiegati dalle case produttrici del cemento per il suo trasporto fino al cantiere a mezzo di normali camion. Recentemente la Kleber ha fornito 900 di tali contenitori al cantiere di costruzione della grande diga di Reza Shal Kabir in Iran.

● Organizzato dall'Accademia Internazionale dell'Alta Moda di Torino, in collaborazione con l'automobil club, e composto da 100 automobilisti scelti a caso sono stati assegnati gli «Oscar Accademici Internazionali per l'Automobile 1975».

La Fiat 131 ha vinto l'Oscar, assieme all'Audi 50 e alla Pininfarina per la carrozzeria della Lancia Beta Montecarlo; alla carrozzeria Bertone è stato assegnato il premio speciale per la creatività.



MODENA

ha sempre più paura

MODENA - Alla Maserati lavorano 50 persone, le altre 750 sono tutte in cassa integrazione per sei mesi (83 per cento dello stipendio), ma non si vede una via d'uscita alla situazione. Anche l'operazione di Tomaso (che è stato in « visita » alla Maserati l'altra settimana) è stata bloccata a livello governativo da Roma.

La grande paura per quello che è successo in via Ciro Menotti ha contagiato il consiglio di fabbrica della Lamborghini, che ha chiesto un incontro a tre (Ferrari, Maserati, Lamborghini) a S. Agata nella sede della casa del toro.

Le notizie, dopo un inizio anno abbastanza buono (+18%) sono purtroppo oggi pesanti anche per Ferrari e Lamborghini.

Il mercato italiano non recepisce e questo lo si

sapeva. La benzina a 300 lire passi, ma gli acquirenti di GT dalle alte prestazioni, non sopportano il limite di velocità sempre fantasma, né l'iniqua IVA del 30%. Dietro all'Italia viene però ogni anche tutto il resto del mercato, da quello statunitense, a quello europeo che è praticamente paralizzato.

Consci di questa situazione e visto che cosa è successo alla Maserati si è tenuta la citata riunione per cercare una « unificazione d'intenti ». Si è deciso così di chiedere alla Regione un contributo (da parte della Lamborghini) per salvaguardare l'occupazione delle maestranze, e per una parziale conversione dell'azienda di S. Agata.

Alla riunione, oltre ai rappresentanti del consiglio di fabbrica, hanno preso parte i rappresentanti sindacali aziendali, e due rappresentanti della FLM

Per chi suona la campana?

LAMBORGHINI: 300 vetture non bastano ...

SANTAGATA BOLOGNESE — Vedere in difficoltà aziende con stabilimenti modello come è quello della Lamborghini, sinceramente fa piangere il cuore. Eppure anche in questo caso, se non siamo alle campane a morto, si è certo al capezzale un ammalato che un esponente della Commissione Interna ha definito "in stato comatoso".

Siamo arrivati mentre si stava svolgendo un incontro fra i Consigli di fabbrica della « Ferrari », della « Maserati » e della stessa « Lamborghini », i tre stabilimenti che, in modo più o meno grave soffrono (inutile nascondere) di malattia epidemica. Un po' come la varicella che colpisce i fratelli di una stessa famiglia (nel nostro caso si tratta di sorelle).

MODENA - La « grande paura » viene dalla Lamborghini, che conscia del grave momento cerca una soluzione e una via d'uscita. A S. Agata lavorano infatti 320 persone. Per dare un pareggio all'azienda dovrebbero produrre circa due vetture a testa all'anno, diciamo quindi circa 600 vetture. Invece se ne producono appena 400, e si fatica a venderle, mentre il mercato su cui si sperava tanto, quello americano, è fermo.

Ora le soluzioni sono due: o ridurre l'organico di 80-100 persone (è quello che si vuole evitare) oppure cercare una riconversione, nei motori diesel marini, industriali e agricoli, per quella parte eccedente di personale cui abbiamo accennato prima.

Per iniziare però gli studi su questi motori « nuovi » occorrono dei fondi che chiaramente la Lamborghini non ha (recentemente il sig. Leimer è stato alla ricerca di danaro fresco in Libano, ma è ritornato a mani vuote), quindi si è sollecitato l'intervento della Regione, che darà una risposta entro il mese di giugno.

L'aiuto dovrebbe arrivare oltre che dalla Regione, anche « via Roma » a livello governativo, mentre è stato rinviato « sine-die » il programma F.I. Lamborghini che era stato approvato dai sindacati, perché questi credevano si trattasse di una... riconversione.

Adesso si aspetta il « dopo elezioni » per vedere che cosa succederà. Intanto il mercato USA è fermo per le GT Europee. La ragione? I prezzi, infatti, l'Urraco costa 25.000 dollari, il Dino Ferrari 23.500, la Maserati Merak 20.000... mentre la Porsche vende la sua Carrera 2.7 a 16.000 dollari. Ovvio che le nostre vetture vengano acquistate meno.

g. c.

Nel corso della riunione con assemblea generale è stato ribadito che "occorre salvare tutto il potenziale tecnico, produttivo e occupazionale di queste aziende ed è necessario riconvertire parzialmente la produzione, pur continuando a costruire auto se pure in misura ridotta. La riconversione — è stato detto — dovrà essere indirizzata nell'ambito di una programmazione nazionale che sia rivolta a una produzione di macchinario motoristico e meccanico per trasporti pubblici, edilizia, agricoltura, garantendo, in tal modo, lo sviluppo industriale e la occupazione".

Durante un colloquio che abbiamo avuto coi rappresentanti delle tre commissioni di fabbrica è apparsa viva in tutti la volontà di salvare la fabbrica, ma non a parole. Si vogliono garanzie per il futuro.

In particolare per la « Lamborghini » Luciano RIGHI, Achille BEVINI e Socrate SITTA hanno parlato in modo chiaro. "Vogliamo sapere dove vanno a finire i finanziamenti; siamo in preallarme. La ditta afferma che è un momento difficile; il mercato del nostro settore non garantisce più una certa tranquillità; si cerca una alternativa; quale? Vogliamo vederli chiaro, vogliamo che ci siano portate valide argomentazioni. L'azienda ci ha fatto soltanto delle promesse e ci ha detto delle buone parole. A questo punto chiediamo cose concrete".

— Quali decisioni avete in progetto di prendere qualora si verificasse la analoga situazione della « Maserati »? Certo non vi farete trovare impreparati o sorpresi...

— Dovremo esaminare gli eventuali sviluppi coi nostri sindacati e prenderemo le decisioni adeguate. Quando si è trattato di guadagnare — continuano i lavoratori — tutto è andato bene, ma come si è presentato il momento difficile, ecco che si è lanciato l'SOS.

— Grossi guadagni secondo voi ne sono stati fatti?

— Indubbiamente ci sono stati periodi molto positivi. Ma va a finire che i miliardi poi fuggono all'estero.

— Ci pare che siano anche stati fatti grossi investimenti e che negli ultimi anni più che guadagni si possa parlare di perdite.

— Guadagni ne hanno fatti. Recentemente è stato progettato un motore Diesel; poi tutto sospeso. Abbiamo fatto due ore di sciopero alcune settimane fa... Ora anche alla "Lamborghini" retta da capitali svizzeri si teme il peggio. Potrebbe verificarsi la messa in liquidazione della moderna fabbrica. Si è parlato di un veicolo da costruire per conto terzi di una F. 1. Parole e promesse per tirare avanti.

Di parere più moderato per quanto indubbiamente preoccupato è l'amico e collega Dr. Marco TAVASANI un giovane P.R. già affermatosi per abilità e stile.

— Dunque, Tavasani, ci pare che anche qui occorre la Croce Rossa per trasportare l'ammalato in sala di rianimazione...

— In realtà — sottolinea subito — la situazione si è fatta pesante. Nei primi quattro mesi del '75 la nostra produzione era aumentata del 18 per cento in confronto allo stesso periodo del '74; c'erano commesse per una ventina di "Urraco" destinata agli U.S.A. La nostra era stata la prima macchina Gran Turismo speciale ad essere accettata per le sue caratteristiche adeguate ai regolamenti americani. Poi c'è stata una caduta della richiesta ed

ecco la necessità di ricorrere ai finanziamenti per coprire le spese che avevamo fatto. La stretta creditizia ci ha bloccato ogni iniziativa. I nostri appelli al Governo centrale e alla Regione sono rimasti inascoltati. Sai che avevamo chiesto la Cassa di integrazione sin da un anno fa ma non ci è stata concessa.

— Voi non siete ancora in liquidazione.

— Avevamo iniziato la progettazione di un motore Diesel che servisse per compensare la minor vendita di vetture e intanto si stava predisponendo l'acquisto di un brevetto da una società per la costruzione di un veicolo per conto terzi e tutto questo in attesa poi di indirizzare definitivamente la produzione auto e motore Diesel. Ma ancora siamo in fase di esame di questo progetto. Abbiamo bussato a tutte le porte, ma nessuno ci ha aperto. Da tempo andiamo invocando interventi per salvare la fabbrica e i posti di lavoro (circa 320 dipendenti).

— C'è anche il discorso di una F. 1, al quale i lavoratori non danno molto credito, anche se può essere un rimedio momentaneo. Credi che la vostra presenza nelle gare sia una molla per l'eventuale rilancio?

— Le gare recano vantaggi, indubbiamente, ma il nome Lamborghini non è che abbia bisogno di essere rilanciato è famoso in tutto il mondo. Tu sai che lo schema di questo eventuale programma viene dal tedesco Wolff il quale acquisterebbe il nome, ma penserebbe lui a tutto.

— D'accordo, ma prevediamo con la progettazione Dallara e con la lavorazione qui a Santagata.

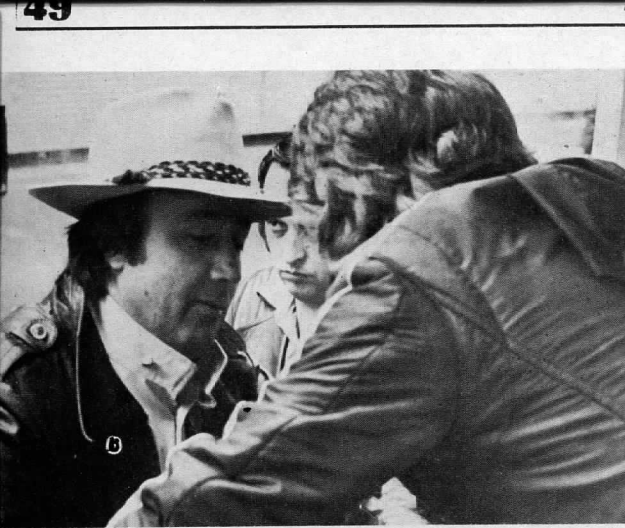
— Credo. Il fatto è che delle 600 vetture previste per il '75 ne faremo poco più di 300. Guarda però che noi vendiamo; di Countach ad esempio ne abbiamo consegnato 22 in questi giorni... E' una macchina di grande prestigio da 25 milioni...

Con Tavasani abbiamo percorso l'itinerario per visitare la fabbrica; un complesso modernissimo d'avanguardia dove regna la massima consapevolezza in tutti. Ciascun al proprio posto di lavoro (ci sono carrozzieri venuti dalla Scaglietti); ordine, lucentezza, organizzazione perfetta. Non avessimo ascoltato le amare dichiarazioni degli interessati diremmo che la « Lamborghini » sta vivendo tempi di felicità. Ma non è purtroppo così perché fuori nei piazzali ci sono molte macchine invendute.

il miglior trattamento per olio



ESTizzate il vostro motore
SACIR - TREZZANO (MI) - Tel. 4453847



Questi (col cappello) è il « misterioso » Svizzero-tedesco sig. Wolf, che ha comprato i due Cosworth F.1 per Williams (« che vorrebbe attuare nel '75 un suo programma F.1 col nome Lamborghini (« operatore » Dallara). Iniziativa che è ora contestata dalle maestranze della fabbrica di S. Agata

MASERATI

ALFIERI cerca un'alternativa a DE TOMASO?

SPECIALE AUTOSPRINT

MODENA — Ormai la « Maserati » (se sopravviverà) dovrà restare entro il cerchio delle Alpi. Non si vuol più sapere di capitali stranieri. Caduto il piccolo impero Citroen, par di vivere nel Trentino con l'antico valore che non è spento nei cuori degli italiani, per cui vige in essi quella virtù che è stata di nome e di fatto dei romani. Il ministro Bisaglia, il Prefetto dr. Sparano, il presidente della Camera di commercio on. Mengozzi, il Presidente degli Industriali dr. Benassati, tutti i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, sono stati d'accordo nel proporre ogni azione per evitare la chiusura dello stabilimento. La Cassa integrazione guadagni speciale è già operante, mentre la Citroen, a mezzo dei liquidatori della Maserati Colombani e Ferrari, sta esaminando la possibilità di mantenere al lavoro per un'altra settimana.

Le organizzazioni sindacali hanno chiesto un potenziamento della assistenza clienti e che venga mantenuta anche una minima produzione. Si cerca di creare le basi per l'eventuale rilancio della azienda. Ma intanto ecco che al nome di De Tomaso, quale possibile acquirente, altri se ne sono aggiunti e vi è quello di D'Urso, un italiano che vive in Inghilterra e che fu amico di Adolfo Orsi. Pare che si sia interessato anche della vicenda Aston Martin; una segnalazione indica in un grosso esponente di gruppi industriali metallurgici uno dei candidati.

Anche un personaggio il cui nome è comparso sulle colonne di questo giornale, Hugo Bragioni, che vive a Nuova York, ha dimostrato attenzione per la vicenda. Ma è chiaro ormai che se una soluzione si avrà in senso positivo, essa riguarderà De Tomaso e la GEPI.

I sindacati vogliono garanzie per una sistemazione radicale da inquadrare nel piano di ristrutturazione di queste aziende. Naturalmente il programma motori

Diesel potrebbe accompagnare la scelta di De Tomaso il quale ha già un suo piano. La impressione da lui riportata dopo la visita allo stabilimento di Via Ciro Menotti è stata complessivamente positiva, ma questo Sanseverino dei tempi nostri, il Sanseverino della industria motoristica, attende ovviamente che la pera sia ancora più matura.

In occasione della visita del Ministro Bisaglia si trovava nel suo ufficio allo Hotel Canalgrande: « Non sono io che debbo andare dal Ministro » ha detto detto pacatamente. E il Ministro, infatti, è andato da lui perché ha consumato la colazione al « Canalgrande » e qui è assai probabile che si sia avuto l'incontro.

I programmi di De Tomaso? Li abbiamo esposti, in linea di massima. Tagliare i rami secchi, per De Tomaso significa togliere le tare che appesantiscono i bilanci. Ma occorre farlo con modo incruento, senza provocare traumi. De Tomaso pensa all'auto, ma se la GEPI interviene ha degli altri piani di lavoro.

Abbiamo citato recentemente che la convivenza con l'ing. Giulio Alfieri non sarebbe possibile. Si sono create situazioni difficili fra i due sin da una quindicina di anni fa. Alfieri ha avuto sempre poteri responsabilizzati alla Maserati. De Tomaso ama fare da solo; è un accentratore. Sarebbe assurdo pensare a un matrimonio di questo genere. « Alfieri non c'era... » ci ha detto De Tomaso dopo la visita allo stabilimento. Ed è significativa questa battuta.

Ma intanto Alfieri opera per conto proprio per una soluzione su che abbiamo riferita. Forse ha gli acquirenti che lo assonderebbero nella realizzazione dei suoi piani (c'è chi dice che sia un gruppo di industriali veneti). E' chiaro che Alfieri, in questi giorni, non è stato con le mani in mano. Le sue amicizie con determinati gruppi industriali, anche non del settore specificamente meccanico, sono note. A lui basterebbero i finanziamenti e la fiducia.

Si dice che abbia avuto colloqui telefonici col presidente della FIAT. Alfieri farà di tutto per salvare la Maserati, per non lasciarla, per conquistarsi un altro merito. Dall'altra parte della barricata ci sta De Tomaso che ha alle spalle lo schieramento degli ex maseratisti: con Bertocchi padre e figlio in testa. E' il caso, a questo punto, di sottolineare che anche fra i Bertocchi e Alfieri non erano basi e carezze. Vi era una cordiale antipatia e addirittura si era anche manifestata una certa rivalità. Col l'avvento di De Tomaso ritornerebbero i Bertocchi alla loro sede naturale, tecnici di valore e portatori di grandi novità, di idee e di clienti « Maseratisti » che erano passati alla De Tomaso.

In questo quadro collochiamo la visuale delle trattative fra la Citroen e il

Arriva SGUAZZINI e parte DONDO alla FERRARI?

MODENA - Entro il 30 giugno si riunirà il consiglio di amministrazione della Ferrari S.p.A. e verranno prese importanti decisioni. Il direttore generale ing. Dondo lascerebbe il suo posto (dopo 6 anni; rientrerà a Rivalta). Non si conosce il nome del funzionario FIAT che lo avvicenderà. Anche l'amministratore della Ferrari ing. Belliardi, passato a responsabilità bancarie, dovrebbe passare mano. Si dice che il suo posto verrà preso dall'ing. Sguazzini che è anche attuale amministratore delegato della Lancia e il cui ingresso a Maranello 6 anni fa non fu favorito proprio dall'ing. Ferrari. L'avv. Luca Montezemolo dal canto suo cesserebbe nell'incarico di « assistente e super rientrerà a Rivalta). Non si conosce il nome del funzionario FIAT. Potrebbe però entrare nel Consiglio d'Amministrazione della Casa di Maranello.

● Il consiglio di fabbrica della Lamborghini aveva accettato il programma F.I. della Casa di S. Agata, credendo si trattasse di una nuova vettura. Saputo poi che invece semplicemente si programava di spendere una cifra per le corse (che avrebbero aiutato le vendite con la pubblicità,

che la Casa non fa in nessun Paese), i rappresentanti dei lavoratori hanno contestato il programma.

● L'ultimo conteggio delle vetture Ferrari invendute nei cortili di Maranello oltrepassa le 500 unità: 526 per l'esattezza.

Mentre i sindacati ignorano la realtà La strategia dei rincari

TORINO — Ora l'aumento gioca sull'equivoco. Nessun comunicato ufficiale, solo comunicazioni riservate alle filiali. Come già avevamo annunciato un paio di settimane fa, la Fiat ha ulteriormente variato i prezzi di listino di alcuni modelli della sua gamma. La nuova strategia lascia perplessi: invece di operare un unico aumento generalizzato, ha deciso di « centellinare » il provvedimento polverizzandolo nell'arco di tempo di un mese. Il ritocco del listino è quindi già in atto, condotto in silenzio per non suscitare polemiche o reazioni.

Si è iniziato, venti giorni fa, con la « 500 » e la « 126 », si continua ora con la gamma « 128 ». La misura del nuovo aumento è del sei per cento e negli ambienti Fiat viene giustificato con la necessità inderogabile di adeguare i prezzi all'inflazione (« dobbiamo essere in grado di precederla e quindi di controllarla », aveva detto a febbraio Umberto Agnelli), e di ridurre gli squilibri tra costi e ricavi. Bene o male la strategia deve essere quella giusta, almeno a giudicare dai risultati.

Delle grandi case costruttrici la Fiat è quella che meglio si è comportata in occasione della crisi. In corso Marconi, fino ad ora, non è stato necessario ricorrere a licenziamenti in massa in auge in Francia ed in Germania. E tutto questo nonostante l'atteggiamento del governo e dei sindacati che, nella controparte, vedono solo un termine di lotta al di là della salvaguardia del posto di lavoro.

Certi esempi, infatti, vengono passati sotto silenzio eppure sono esempi importanti: 10.000 operai dell'officina metallurgica di Port Talbot, nel Galles meridionale, hanno accettato una riduzione di salario, di 20 sterline alla settimana. E, quello che più stupisce, il provvedimento è stato deciso proprio dai sindacati preoccupati più per quello che riguarda il futuro dell'azienda che del loro personale interesse.

In Italia siamo ancora lontani da simili prove di maturità, segno che dalla crisi siamo più lontani o forse sintomo di generale disinteresse. Ora, dopo le « 128 » l'aumento dovrebbe essere esteso anche ad altri modelli. Grazie alla politica repressiva del governo infatti, anche i costruttori si sono accorti della incoercibilità dell'utente. In altre parole il mercato, dopo l'aumento del prezzo del carburante e dei costi di produzione, si è assestato su nuovi livelli (più bassi). Ma ora sembra che tale livello non sia suscettibile di ulteriori contrazioni qualsiasi siano i provvedimenti adottati. Le case, evidentemente, ne approfittano, agevolate, da una politica governativa incapace di produrre alternative valide al tanto contestato fenomeno-auto.

I NUOVI PREZZI

126 BERLINA	1.349.600	(1.271.500)
128 C 1100	2.443.760	(2.296.000)
128 C 1300 SL	2.516.864	(2.374.000)
124 C 1600	3.502.240	(3.304.000)

(Tra parentesi i « vecchi » prezzi. I prezzi sono comprensivi di IVA)

« gruppo privato », mentre i lavoratori chiedono giustamente le maggiori garanzie, escludendo capitali stranieri. Colombani, da noi interrogato sulla sessione della azienda, ci ha risposto: « Si vende la fabbrica, ma non il pacchetto azionario Citroen ». Che significa? E' un uomo stile borghesia francese primi del secolo; veste semplicemente, è distaccato, fuma la pipa, sorride per non parlare.

E' l'uomo che deve risolvere grossi problemi quali: la indennità di liquidazione al personale (e sono miliardi perché c'è gente che lavora alla « Maserati » da quasi trent'anni); i debiti (chi li pagherà? Non crediamo chi rileverà la

azienda); le banche (modenesi) che stanno all'erta.

E poi, nonostante quanto ci ha detto Colombani, c'è il pacchetto azionario. De Tomaso lo vuole acquistare a poco; forse chiede che gli venga concesso per la somma simbolica di una lira per cercare di salvare la fabbrica. Vuole la « Maserati » libera da qualunque impegno. Chiede garanzie assolute. Ed ecco che, in queste condizioni, sarà possibile a De Tomaso assumere la gestione di quella azienda che è sempre stata nel suo cuore e alla quale è legato da motivi affettivi.

Mario Morselli

Maggiorenni da corsa

Ho da pochi mesi compiuto un anno di patente, e non avendo ancora compiuto i 21 anni volevo approfittare della legge italiana, che ha recentemente abbassato a 18 anni la maggiore età, per prendere la licenza sportiva di 2. categoria. Ma purtroppo credo di essermi sbagliato, perché se siamo diventati maggiorenni per votare o per pagare le tasse, non lo siamo per guidare certe auto o per correre in automobile. Nonostante ciò, alcuni miei amici sostengono che io potrei conseguire la licenza prima dei famosi 21 anni anche senza l'autorizzazione paterna.

Michelangelo Teresi - Termini Imerese (Palermo)

Sono una ragazza di 18 anni, e leggo da circa un anno Autosprint. Ti scrivo in merito alla «brutta» notizia letta sul n. 21, secondo la quale la CSAI non ha ancora cambiato la norma per l'abbassamento della maggiore età da 21 a 18 anni per il nullatosta paterno.

Ora, questo mi chiedo: siamo davvero maggiorenni, o lo siamo solo a metà? Infatti possiamo votare, possiamo sposarci, andare in galera, ma dobbiamo chiedere il permesso a papà per conseguire la licenza. A questo punto, oltre che un problema pratico, diventa anche una questione di principio.

Selena Vacca - Roma

La questione è (finalmente) risolta, il principio e la sostanza sono salvi. Infatti, nonostante il silenzio ufficioso in cui erano stati lasciati gli uffici sportivi provinciali, la CSAI ha atteso la pubblicazione dell'Annuario 1975 per considerare «maggiorrenni» anche gli aspiranti piloti. Cioè, in pratica, non ha mai detto «basta» 19 anni senza l'autorizzazione paterna», ha pubblicato il nuovo regolamento nel quale non è previsto questo documento. Il che ci basta, e basta a tutti coloro che, come i nostri due amici di questa volta, ci hanno ripetutamente scritto sull'argomento.

Informiamo tutti i soci del Club AUTOSPRINT che hanno perfezionato l'acquisto di materiale Slot presso il nostro SUPERMARKET, che la spedizione del materiale da loro ordinato ha subito un ritardo in seguito a difficoltà doganali. Non appena queste saranno superate, la spedizione avverrà quanto prima

AUTO SPRI NT FERMOPOSTA AUTO SPRI NT

ENZO PRESACCO - Gosticizza (Udine) - In verità, non ci manca il manovalente e i piloti più famosi di oggi e di ieri, ma non possiamo dire altrettanto di altri componenti dello sport dell'auto, come i direttori sportivi. La cui vita privata o la biografia, non ci interessa.

I. B. - Varese - Nella sua città non conosciamo nessuno. A Milano un buon indirizzo è Luicar, via Ceresio 12, Santa Maria Rosa, Garbagnate (Milano).

LUIGI MARI - Camerino (Macerata) - L'indirizzo della Polistil è via Chiostreri 3, Milano.

PAOLO CIABATTI - Castiglione Torinese - All'epoca in cui demmo notizia di quell'ambizioso progetto di «Formula 1», diciamo che era prevista la riconversione in P. 5000. D'altra parte, come lei avrà potuto notare, la scocca è sempre quella. Nulla di nuovo quindi. Ci occupiamo di essa quando («e se») andrà in pista.

LETTERA FIRMATA - Castelgiuliano (Firenze) - Riteniamo che quelle sentenze le possano essere ben poco utili. Infatti esse si riferiscono tutte a contestazioni per velocità in autostrada, in assenza di cartelli indicatori, non di infrazioni a limiti di velocità negli abitati.

PAOLO FONTANA - Catania - Polemica vecchia. Certamente, Monaco non è un circuito «sicuro», ma almeno i suoi organizzatori hanno fatto di tutto per aumentarne la sicurezza, a differenza di quelli spagnoli, che non hanno fatto neppure il minimo. A volte, gli atteggiamenti cambiano di molto anche le obiettive difficoltà.

MAURIZIO PANDINI - Madignano (Cremona) - Certo, anche il karting come tutti gli altri sport motoristici è uno sport di élite, con le debite proporzioni. D'altra parte, vi sono molti altri sport che costano meno: il ciclismo, l'atletica leggera.

LETTERA FIRMATA - Pesaro - Questi alcuni indirizzi: per le molle, Mollificio Piazza, via Oberdan 8-10, Mugugno (Milano) telefono 412.85; per le cammes, Montepilli, via Varese 198, Saronno (Varese), telefoni 960.0130/968.8442. Tutti gli arretrati da lei elencati sono disponibili presso il nostro ufficio diffusione.

GIORGIO CANNATA - Caltanissetta - Il foglio lo deve richiedere direttamente alla Manou Auto Sport, Passage du Commerce, Le Mans (Francia). **SELENE VACCA - Roma** - Perché denaro sprecato? Quei soldi che vengono investiti dagli sponsor mica vengono bruciati: vanno in «circolo» finiscono anche in tasca a tanta gente la cui attività ha a che fare con le corse, o lo spettacolo, o l'industria manifatturiera, ecc.

ANTONIO TELARI - Cinisello Balsamo (Milano) - C'è un libricolo che può fare al caso suo: Stephen Hirts: «Grand Prix Chronology», edizioni Jan Allan Limited, Shepton, Surrey. Va dal 1950 al 1971 compreso. I modelli della Tamiya li dovrebbe trovare in ogni buon negozio di modellismo a Milano.

EDUARDO BELLAMOLLI - Stallavena (Verona) - Se ha già scritto alla Goodyear per sapere se lo poteva avere gratis, senza successo, provi ora a scrivere chiedendo quanto deve pagare...

FRANCESCO TROVATO - Catania - Non abbiamo mai sentito parlare della «licenza CONI» per correre in kart. Per la licenza si rivolga all'ufficio sportivo del suo Automobile Club, oppure direttamente alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

SILVANO DOSSI - Seriate (Bergamo) - Pronunciare «peis» invece di Pace non ci sembra un peccato mortale, per un radiocrosta della RAI. In effetti, egli legge quanto gli viene sottoposto, e non è tenuto a sapere che si tratta di un brasiliano, con cognome italiano, e non di un inglese. **TINO BIOTTI - Cuggiono (Milano)** - A Merzario puoi scrivere a Civenna (Como).

SALVO MANUELLI - Firenze - Non abbiamo la foto del suo protetto, ci spiace, e peraltro siamo nell'impossibilità materiale di occuparci, anche solo di ricordare, tutti i tanti protagonisti della domenica.

GIROLAMO CASSARA - Klynau (Svizzera) - Guardi, il solo modo per impratichirsi nel mondo rallistico è «fare» un rally, o quanto meno, seguirne uno da vicino.

GIACCHINO GULLOTTI - Palermo - Se ricordiamo bene, si tratta di una esibizione, a fini pubblicitari, più che di una vera e propria gara. E' vero invece che nelle gare in salita svizzere corsero molte volte delle Formula 1.

GUIDO LORENZINI - Sestri (Genova) - E' molto meglio che lei si informi seguendo, settimanalmente, la nostra apposita rubrica «Dove corriamo domenica» che noi cerchiamo di tenere aggiornata con le date di tutte le manifestazioni, in Italia e all'estero, dei quindici giorni successivi.

ALBRANO RUFFINELLI - Busto Arsizio (Varese) - Leggerà, in queste stesse pagine, la simpatica lettera di un giovanotto polacco. Perché non manda a lui la collezione di Autosprint di cui vorrebbe disfarsi? **NINO PORTERA - Cefalù (PA)** - L'incidente di cui parla avvenne nel corso delle prove della 1000 KM del Nurburgring 1963: la Ferrari 250 P di Ninni Vaccarella, che avrebbe dovuto correre con Bandini, si ribaltò. Il pilota siciliano, rimasto sotto, se la cavò con la frattura di un braccio. Il primo GP di Siracusa si è effettuato nel 1951 e fu vinto da Villone, Frank Bramham, Gran Bretagna, 66 Brabham, Massigno 64 Gurney, vittoria di Ascari, Farina, Brooks, Fangio, Collins, Musso, Moss, Von Trips, Baghetti, Siffert, Surtees e Clark.

EUGENIO MASSA - Roma - La BRM ha vinto 14 GP (Olando 62 Hill, Germania 62 Hill, Italia 62 Hill, Sudafrica 62 Hill, Monaco 63 Hill, USA 63 Hill, Monaco 64 Hill, USA 64 Hill, Monaco 65 Hill, Italia 65 Stewart, USA 65 Hill, Monaco 66 Stewart, USA 66 Clark su Lotus BRM) mentre la Brabham solo 10 (Francia 64 Gurney, Messico 64 Gurney, Francia 65 Bramham, Gran Bretagna 66 Brabham, Olanda 66 Brabham, Germania 66 Brabham, Monaco 67 Hulme, Francia 67 Brabham, Germania 67 Hulme, Canada 67 Brabham). Per i modellini prova a sentire da Giorni, via Ferrari 3, o da RO-CRM via Bari 2, entrambi a Roma.

LA SQUALIFICA

Pseudonimi d'assalto

Per pignoleria vorremmo segnalare che su Autosprint n. 22 abbiamo notato quello che noi abbiamo definito un articolo che serve a demolire la personalità agonistica di un uomo che ha dato una vita per l'automobilismo, cioè «Gimax». La vostra cronaca infatti si occupa di lui solo per muovergli un rimprovero a nostro giudizio ingiusto, e mai un elogio o un incitamento dopo tanti anni di carriera.

Nel resoconto della gara del Mugello, fate presente la squalifica di «Gimax» per aver creato pericolo a dei commissari di gara e per non aver rispettato le loro segnalazioni. Noi tutti eravamo all'autodromo ed abbiamo seguito da vicino questo pilota, che si è cimentato in ben tre gare nella stessa giornata. In pista, «Gimax» che si batteva per il 4. posto veniva sorpassato da «Alval», creando quest'ultimo, se vogliamo essere precisi, lo stesso pericolo per i commissari. «Gimax» ripassava «Alval», praticando lo stesso errore, ma solo «Gimax» è stato ritenuto scorretto dalla Giuria.

A proposito delle vostre dimenticanze nei confronti di «Gimax», vi ricordiamo che nell'ultima gara sport a Monza egli con una Chevron 2000 ha fatto tutta la gara in testa, e si doveva fermare solo per un candela bagnata arrivando secondo quando avrebbe potuto vincere.

Giuliana Bajoni Manghi ed altri - Milano

Singolare difesa la sua, gentile signora, del suo pilota preferito. Invece di scagionarlo (od almeno senza provarci) dalla grave scorrettezza perpetrata ai danni dei poveri commissari di Mugello, non trova di meglio che chiedersi il perché anche «Alval», a suoi dire altrettanto «colpevole», non è stato punito. Noi non eravamo in pista a spargere il filler, signora, e non possiamo mettere la mano sul fuoco su quanto lei afferma. Ma certamente, se i commissari avessero visto anche «Alval» fare quanto ha fatto «Gimax» (che è poi quanto ha fatto «Bramen», pure lui tolto di classifica), stia pur certa che se la sarebbero presa anche con lui. A proposito: ma non sarà lo pseudonimo a rendere così aggressivi i piloti?

Quanto alla gara di Monza, forse ce la siamo cavata troppo in fretta. Scrivemmo: «... Gianfranco» ha poi approfittato di un calo del rendimento del motore di «Gimax» per coronare...». Gli elementi per giudicare c'erano. Un po' sintetici, forse, ma c'erano.

GLI ATTESTATI

Come liquidare Laquidara

In riferimento a quanto contestato dal signor Laquidara, presidente della scuderia Saint Paul, sull'articolo del

vostrò collaboratore Nuccio Marino per la gara Avola-Avola Antica, faccio presente, per onore della verità, che i fatti si sono svolti come sono stati riferiti nell'articolo.

Affermo «io» sulla base di quanto riferitomi da amici sportivi sparsi lungo il percorso, ed in base a considerazioni personali, per cui mi sorprende quanto sostiene il signor Laquidara che in passato non ha avuto motivo di contestare così grossolanamente il Marino.

E' evidente che in un servizio su una gara in salita non si può sottolineare tanto, anche per esigenze di spazio, per cui sono rimasto sorpreso dei rilievi del signor Laquidara, che scende nella pignoleria quando a lui conviene, per un motivo che comunque mi sfugge.

Santo Mosca, presidente della scuderia Catania Corse - Catania

Carissimo Nuccio, in riferimento alla tua del 22 corrente mese ti confermo quanto da me dichiarato alla fine della Coppa Belmonte e da te scritto su Autosprint. Mi dispiace molto della polemica sorta con il presidente della mia scuderia, Lorenzo Laquidara e mi auguro che presto si possa appianare.

Vito Viminata - Ragusa

Differentemente da quanto scritto dal presidente della scuderia Saint Paul di Siracusa, per la quale io corro, signor Lorenzo Laquidara, nella sua lettera apparsa su Autosprint n. 18 e che mi riguarda direttamente, desidero confermarvi a scanso di equivoci quanto da te scritto su di me per la gara in salita Avola-Avola Antica, anche perché tali notizie ti sono state da me fornite dopo la gara.

Quanto da te scritto su Virzi, poi, mi è stato confermato sportivamente dal Virzi stesso che si è sinceramente dispiaciuto di quanto accaduto.

Domenico Scola - Cosenza

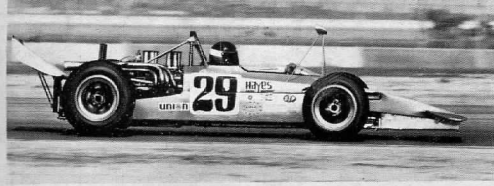
Ritenevamo di avere a sufficienza risposto al signor Laquidara, che a suo tempo (i fatti sono di oltre un mese fa) si era scagliato, su queste libere colonne, contro l'articolo di Nuccio Marino sulla cronoscata di Belmonte.

Non possiamo, però, non pubblicare almeno in parte l'accurata documentazione nel frattempo messa insieme dal nostro corrispondente siracusano il quale, punto nel suo orgoglio professionale, si è fatto rilasciare dei veri e propri «attestati» dai vari protagonisti della gara, i quali, anche a distanza di tempo, possono essere utili a ribadire il fatto che il nostro Marino non è quel visionario che il Laquidara voleva far credere. E con questo speriamo che la faccenda sia liquidata una volta per tutte.

LO SCALATORE

Uno sciopero per correre

Ho finalmente trovato il tempo di riscrivere, a distanza di quasi un anno dalla mia prima lettera, e da allora non



LA FOTO

F. 1 contro F. A

All'inizio del 1971 si svolse una gara, sul circuito nordamericano di Ontario, alla quale parteciparono campioni europei e campioni statunitensi, i primi equipaggiati con vetture di Formula 1, i secondi con vetture della Formula A americana.

Vorrei che pubblicaste una foto relativa a tale corsa, e sapere i piazzamenti di Hill, Stewart, Ickx ed Andretti.

Alessandro Turbati - Livorno
Il motivo propagandistico del Gran Premio Questor (così si chiamava la corsa), cioè il confronto fra le sofisticate F.1 europee e le F.A americane con i grossi 5 litri di derivazione di serie, è subito svanito fin dalle prove. Nonostante che in F.A ci fossero piloti del calibro dei due Unser, di Revson, di Adamowicz, di Donohue, di Foyt, dello schieramento le Formula 1 erano quasi tutte più avanti delle consorelle americane.

La gara era stata organizzata anche per lasciare quella vera e propria arena da corsa californiana, che all'ovale classico da gare USAC unisce un tracciato interno di tipo stradale, sul quale si svolse quella prova. Essa venne vinta da Mario Andretti, con la Ferrari 312 B con cui aveva poco prima vinto il GP iridato del Sud Africa. Hill arrivò 23., Stewart secondo, Ickx decimo, mentre il primo della Formula A fu Ron Grable (Lola), che arrivò 7. E' appunto a Grable ed alla sua Lola-Chevrolet che dedichiamo la foto di questa settimana.

sono affatto cambiato, resto sempre quell'appassionato che preferisce le corse in salita a quelle in pista.

Ho nominato poc'anzi la mia prima lettera che, se ti ricordi, era una delle tante che protestavano della «strage» di corse in salita, e in particolare di quelle bresciane, degli ultimi anni; con la presente invece non voglio protestare con nessun Automobil Club, ma piuttosto elogiare e sottolineare la «vittoria» che i due sodalizi bresciani (Scuderia Brescia Corse e Mirabella Mille Miglia) e naturalmente tutti gli altri sportivi, hanno ottenuto sull'Automobile Club locale, costringendolo, diciamo così, con il loro «sciopero» ad iscriverne nel calendario una nuova corsa.

Non è tanto della nuova corsa bresciana (la Scalata del Maniva) che io voglio parlare, quanto invece mettere in evidenza il modo con cui questa corsa è stata ottenuta dagli sportivi bresciani; a quanto mi risulta pare che in Italia nessun sodalizio sia mai dovuto scendere in «sciopero» per rinviare l'attività sportiva del proprio Automobile Club.

Devo anche aggiungere che quello che io chiamo «sciopero» è stata invece una vera prova di passione per questo sport, dal quale l'A.C. di Brescia andava sempre più allontanandosi.

Dario B. - Brescia

La cronoscalata al Maniva, che doveva rappresentare un po' il punto di incontro fra le scuderie bresciane e l'A.C. Brescia, purtroppo non si farà. Era in calendario domenica scorsa, ma non solo aveva dovuto subire la pesante concomitanza delle elezioni, essa è stata anche «boicottata» dallo stato del fondo stradale, che male aveva retto alle gelate dello scorso inverno.

Per cui, la manifestazione è stata annullata. Non per questo il «pronunciamento» cui fa riferimento il signor Dario B. è stato inutile, poiché l'AC Brescia (oltre ad organizzare come al solito la Malegno-Borno), pare intenzionato a recuperare la gara del Maniva. Solo che non si farà più in salita, bensì (e ci spiace per il nostro interlocutore, «patito» delle cronoscalate) all'autodromo di Varano Melegari, all'inizio di ottobre.

IL COLLEZIONISTA

L'Italia come hobby

Ho ricevuto il vostro giornale da un italiano, il quale ha lavorato nella mia città due mesi. Permettete che io mi presenti: mi chiamo Michele Flyderth Jaskiewicz, ho 21 anni, lavoro in un ufficio progetti. Adesso studio al politecnico Radom e studio anche la vostra bella lingua, oltre al francese.

Mi interessa molto di autovetture sportive italiane, ed anche della produzione degli stilisti italiani. Io ho tanti francobolli polacchi, belli, colorati e grandi. Con piacere io vorrei cambiare questi francobolli con cataloghi, fotografie, cartellini incollati, adesivi, copie di Autosprint.

Michele Flyderth Jaskiewicz,
26-600 Radom 1
ul. Warynskiego 2 b/m 1
(Polonia)

Lettori, chi fra voi vuole corrispondere con un nuovo amico polacco, che per giunta si esprime e capisce benissimo l'italiano? Siamo certi che tanti di voi hanno del materiale per fare contento questo giovane amante dell'Italia e delle sue automobili. Per inciso, i francobolli con cui ha affrancato la lettera che ci ha inviato sono veramente molto belli.

AUTO SPRINT

nel prossimo numero pubblicherà le risposte per la nuova rubrica di colloquio diretto dei lettori

Scrivete al CAMPIONE

Impegni agonistici hanno impedito a Vittorio Brambilla ed all'ing. Carlo Chiti di farci pervenire per la pubblicazione le loro risposte ai tanti lettori che li hanno interpellati per questa fresca rubrica SCRIVETE AL CAMPIONE.

Ogni MESE, come sapete, due personaggi delle corse, un pilota ed un co-protagonista tecnico o sportivo, risponderanno alle domande che i nostri lettori proporgono. E' un confronto diretto lettore-campione e lettore-esperto nel quale gli OSPITI DEL MESE rispondono in prima persona. Una botta-risposta che certamente permetterà ai lettori di appagare le loro curiosità senza timore di «filtri». Dopo Vittorio Brambilla e l'ing. Chiti, due altri «ospiti» subentreranno dal 1 luglio.



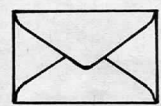
hai già scritto a uno degli «ospiti» del mese di GIUGNO?



VITTORIO BRAMBILLA e l'ing. CARLO CHITI

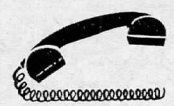
Tra tutte le domande pervenute alla redazione di AUTOSPRINT verranno scelte le più intelligenti ed attuali, e agli estensori delle medesime verrà inviata, per BRAMBILLA, una foto ricordo autografata; per l'ing. CHITI un oggetto o libro strettamente inerente alla materia trattata.

Le domande possono essere proposte così:



PER POSTA, indirizzando ad AUTOSPRINT - Scrivete al Campione - Via dell'Industria 6 - S. LAZZARO DI SAVENA (BO)

oppure



PER TELEFONO, chiamando il (051) 45.55.11 e chiedendo della Segreteria Speciale AUTOSPRINT, dettando il quesito a chi risponde, dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 16 nei giorni dal lunedì al venerdì.

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000; spedizioni aeree: Europa L. 34.000 - Africa L. 54.000 - Asia L. 58.000 - Americhe L. 60.000 - Oceania L. 90.000. - Conto corrente postale n. 8/4324.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.25. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA: Lit. 0,99; BELGIO: 29; CANADA: \$ 1,15; DANIMARCA: Kr. 6,25; FRANCIA: Fr. 3; GERMANIA Occ. DM. 3,50; GRECIA: Dr. 50; INGHILTERRA: Lib. 0,50; JUGOSLAVIA: Din. 19,50; LUSSEMBURGO: Lfr. 32; MONACO: Franc. 10; OLANDE: Hfl. 2,50; SPAGNA: Ptas. 30; SUD AFRICA: R. 1; SVEZIA: Skr. 5,25; SVIZZERA: Sfr. 3,20; LUGANO-Svizzera Sfr. 3,20; TURCHIA: Lt. 20; U.S.A.: \$ 1,15.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/56. BUENOS AYRES. Australia: COMEGAL PTY. LTD. 30, G. Carlton Crescent SUMMER HILL - N.S.W. 2130. Austria: MORAWA & CO. Wollzeile, 11. 1010 WIEN 1. Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A. Sept. Publications 1, Rue de la Petite-Lie, 1070 BRUXELLES. Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete de Abril, 127, 2. Andar. S/22. SAN PAULO. Canada: SPEEDIM, PEX LTD. 6929 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.Q. Danimarca: DANSK BLAD-DISTRIBUTION VILMØGEN SCHROEDER, Hovedstadsvej 8 KØPENHAGEN. Ecuador: OVIDEO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo 511 Y Luque. GUAYAQUIL. Francia: NOUVELLES MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, 11, Rue Reaumur, 75006 PARIS Cedex 02. Germania Occ.: W.E. SAARBACH, G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Follerstrasse, 2. 500 KÖLN 1. Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 83, Syntrou Avenue, ATHENS 403. Inghilterra: INPINDIS LTD., 55 Bromley Common, BROMLEY - KENT BR 2 9RN. Iran: ZAND BOOKSHOP, 8/7 Karimkhan Zand Avenue. TEHRAN. IRANIAN AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Klaban Soraya, TEHRAN. Jugoslavia: PRO-SVETA Terazije 15. BEOGRAD. Lussemburgo: Granducato: MESSAGERIE AUL KRAUS, 5, Rue De Hollerich, LUXEMBOURG. Malta: W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 16 A Scots Street, VALLETTA. Principato di Monaco: PRESSE DIFFUSION S.A., 12, Quai Antoine 1er, MONACO. Olanda: VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isolatorweg 17, P.O. Box 826 AMSTERDAM. Portogallo: ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135/5 E. LISBONA 1. Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Exarato San Miguel, 6. MADRID. SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129. BARCELONA 5. Sud Africa: LEDIDOLA MICO PTY. LTD. Fama's House 41 Ker Street. JOHANNESBURG. Svezia: AB SVENSKA PRESSBYRAN, Foreign Dept. Faxsk. S-104 15. STOCKHOLM 20. BROR LUNDBERG, Faxsk. S-104 22. STOCKHOLM 19. SVIZZERA: KIOSK A.G., Maulbeerstrasse, 11. BERN. NAVILLE & GIE, 57, Rue Lavier, GENEVE. SCHMIDT & GENGE AG, Sevogelstrasse, 34. 4002 BASEL. MELISA S.A., Casella Postale 487. 6901 LUGANO. Turchia: NABANCI BASIN TEVIZATI LTD. STI., Barbaros Bulvarı 51. BEŞIKTAS-İSTANBUL. Uruguay: D.I.S.A., Paysandu, 876. MONTEVIDEO. JULIO MUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393. MONTEVIDEO. U.S.A.: SPEEDIMEX U.S.A., INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y. 11411. Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave Francisco De Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao) CARACAS.

"MATCHBOX"

il grande nome
dei piccoli modelli



BARAVELLI DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)



**FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc**

Consumo: lt.
1,92x100 km.
(Norme CUNA)



Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40098 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 autom. Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionari della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.954-951. Uffici di Bologna: Via Imenio 12/2. Tel. (051) 29.61.96-27.37.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vermezza 22. Tel. (010) 507.652. Uffici di Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049) 39.205. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 944.9.226-951-427-856-821-858.307. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 52.40

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40098 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 45.55.11 centralino automatico

Follto: Zingalesia F. e S. Bologna



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 congegnato nel numero delle parole). Pagamento anticipato. Inserzioni GRATUITE per gli ABBONATI annuali 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 rivenditori.

SI VENDE

AUTO



● **ABARTH 124/1300** Gr. 3 pronta rally, anno 1974. Telefonare ore pasti 0184/75.114. L. 3.700.000 trattabili.

● **ABARTH 850 TC** - Maximilian - vende cambio categoria, aggiornata carrello levante Junior. Telefono TRIESTE tel. 60.209 - L. 2.000.000 trattabili

● **ABARTH 595** gruppo 2 varie soluzioni rapporti. Telefonare ore ufficio: 0434/31.166

ABARTH RALLY 1800 1 anno, 19000 km sedili Recaro, autobloccante Colotti, Cromodora 7", uso esclusivamente turistico, assolutamente perfetta. Telefonare 02/72.07.59 oppure 0137/65.426

● **ALFA ROMEO GTA Junior** Gr. 2, Litrico vende, vincitrice coppa CSAI '74, preparazione completa Autodelta. Rivolgerti AUTODELTA - Via Fermi, 7 - SETTIMO MILANESE oppure telefonare: 095/35.1874

OPERA

Via Tuscolana 159 - tel. 7856596 - Roma

**Gomme Racing e Turismo
Ruote in lega et originali
Spoiler e parafanghi**

● **ALFA ROMEO GTA 1300**. Autodelta motore iniezione testa stretta nuovo assetto 13x9". Telefonare 0965/95.208.

GIULIETTA TI 1964, impianto gas, radio motore buono, mai urtata ottima anche per gara Stock. GIANFRANCO MUZIO 60010 PALAZZO ARCEVIA - Ancona - L. 320.000

● **AMS anno 1975**, come nuova pronta corsa 1300 - 1600 - 2000 completa macchina campione italiano assoluto sport 1974 con « Bremen » - Telefonare TORINO 011/29.33.09 - 25.94.15 oppure 011/31.01.85 - L. 5.800.000

● **AMS 1300** perfetta, aggiornata '75, motore revisionato Armaroli, vincitrice Trofeo Montagna V Zona, assoluta a Monopoli, per cambio classe. BERNASCONI - Tel. 080/21.68.26 ore 10-12

BMW 2000 T II 17.000 km effettivi dicembre '73, autobloccante, 5a marcia, vetri polarizzati originale vendesi contanti. Telefonare 081/68.14.62 dalle ore 17 alle 21 Lire 4.300.000

DALLARA 1600 SPORT agosto '74, Cosworth Novamotor nuova pronta corsa accessori gomme. Tel. 045/67.72.27

● **DE TOMASO PANTERA GT** metallizzata, gruppo 3, pronta corsa, perfetta, stradale. Telefonare ore pasti: 049/65.29.63 Lire 3 milioni e 800.000

● **FIAT 128 RALLY** Gr. 2 preparata 1975, accessoriata. Telefonare Officina ANDREONI Tel. 02/905.91.14 - L. 1.600.000 trattabili

FIAT 124 SPIDER 1600 1972, tel. 0547/30.04/24 - oppure 06/34.98.113 ore 12-13 - L. 1.550.000

● **FIAT 124 SPIDER 1600** Gr. 4, ex ufficiale, pronta corsa. Telefonare 0566/40.197

● **FIAT X-1/9 Gr. 4** rally, come nuova, motore da rodare, cambio ravvicinato, roll-bar a gabbia. Telefonare ore pasti 055/57.38.35 ore ufficio 055/29.61.37

● **FORD MEXICO** Rocchini, competitiva, appena revisionata vendesi motivi lavoro. Informazioni: VALTELLINA RACING Tel. 059/55.82.53 visibile Concessionaria FORD - TRIESTE

JAGUAR XJ6 4.2, 1974, automatico, aria condizionata, privato vende contanti prezzo ottimo perfetta. Telefonare 0522/30.806

● **MARCH BMW 74/Sport 2000** completa di tutti gli accessori gomme, 2 treni asciutto, 1 bagnato, cerchi, 4 spidline, 8 Campagnolo, rapporti: pista-salita, ricambi vari, motore e telaio, bocchettoni rifornimento rapido omologati gara internazionali, preparazione '75 - TRIVELLATO - VOLTOLINA - VENEZIA - Tel. 041/90.84.06 ore ufficio

Autobloccanti per FIAT 127 - 128 - 500 e derivati Autobianchi A 112 adottati dai migliori preparatori Fratelli MERCATELLI

MONZA via Pusiano 2 tel. 21.940



MORGAN 4 cilindri, anno 1972, macchina recentissima - MEDICI G&G - Via Emilia All'Angelo, 48 - REGGIO EMILIA - telefono 73.245-73.246

● **OPEL ASCONA Conrero Gr. 2, 170 CV**, pronta corse, carichi e gomme - Tel. 0323/61.954

● **OSELLA P.A. 2** aggiornatissimo motore Ammaroli in rodaggio 270 HP veri, una gara per cessata attività Ranzolin vende. Telefonare: 0376/21.345

PORSCHE 911 S 2.2 arancio, bellissima, inruttata, Koni, Michelin 99%, sterzo, anatomici, unatantum, vendesi contanti. Tel. 091/23.36.60 ore 9-12,30

PORSCHE 911/T novembre 1972, colore verde metallizzato, meccanicamente perfetta. Telefonare 059/89.51.63

● **RENAULT 5 SLS** perfetta preparatore Galzotti, telefonare 081/68.14.62 dalle ore 17 alle 21 - L. 3.500.000

MONOPOSTO

F. MONZA REPETTO 1974, perfetta - Gioiis - vende causa cessazione attività sportiva. Telefonare PIROVANO 039/88.333

BRABHAM BT 41 ex Pesenti. Rivolgersi a GRASSI LUIGINO - Via dei Monti di Primavalle, 201 - ROMA - Tel. 06/62.30.561

KART

2 TAIFUN Targa, Elekron gommati, «TT 22» Casa Motoplat Tiltotson nuovo mai corso, «TT 22», 2 BM FC plurivittoriosi, ricambi. Tel. 079/27.42.07 - 29.23.93 ore pasti.

PUMA GT



Stabilimento TOR LUPARA
00013 - Via Nomentana Km. 15
(ROMA) Tel. 0774/400255

VEETTURA DI SERIE
L. 1.790.000
PRODOTTA ANCHE
IN KIT DI MONTAGGIO

per risposta, si prega inviare
L. 200 in francobolli
cerchasi concessionari
per le zone libere

ACCESSORI e parti speciali

● **MOTORE** per kart Yamaha AS3 competizione. Carter, cilindri, marmitta, pistoni AS2. ENZO tel. 059/334.234 (ore 8-10)

CARRELLI omologato, 550 kg, nuovissimo, bellissimo, adattissimo F. ITALIA, facilissimo da guidare. Telefonare 095/24.23.72

● **FIAT 125 S** ex casa, permutasi con vettura Gr. 1 classe inferiore. Telefonare: TORINO tel. 011/66.96.28

● **PORSCHE 914/6** ex Borri favoloso, 8 cerchi, 2 motori. Telefonare ore ufficio. 0372/34.402



12062
CHERASCO (CN)
Via Roma 7
Tel. (0172)
48194/48284

MACH

*Impianti completi di scarico preparati Gruppo 2
Marmitte preparate special Rally
Collettori speciali di scarico
Salvacoppe dell'olio
Marmitte speciali
Spoilers*



● **1300 BDA** Broadspeed CV 196 nuovo. Lire 4.200.000 solo 2 corse, 2 record pista. 1800 FVC CV 250 revisionato come nuovo. Lire 3.200.000 trattabili solo contanti. Telefonare ore ufficio - MILANO 89.84.01

PER BMW testa emisferica preparata, carburatori di 45, cammes, collettori, 170 CV. Per Fulvia: rapporto 7/41. Telefonare ore ufficio: 0564/21.047

● **DUE PNEUMATICI DUNLOP** racing 4,25/9,50 13 mescola intermedia mai montati. Telefonare presso MANNI. Tel. 051/38.14.71

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



● **PORSCHE 914/6** Andando in pensione svendo favoloso 914/6 Porsche motore competitivo eventualmente iniezione aggiornata '75 permuto eventualmente con vettura di serie. FULVIO ZORRIS - Telefono 076/85.30.78. L. 2.990.000 non trattabili

MONOPOSTO

● **F. ITALIA** aggiornata 1975 perfetta competitiva con carrello nuovo vendo o permuta con auto di serie. Tel. 015/54.14.37 tutti i giovedì o venerdì ore 20-22.30

F. ITALIA Mariani N. 83 perfetta, 4 gare, ottime condizioni, vendo o permuta. Telefonare 06/83.81.854 ore pasti

DUE TECNO F. FORD complete, perfette pronte corse, eventuali carrelli, vendesi o permutasi con auto di serie. Telefonare ore ufficio MILANO - 59.34.82 - 86.03.02

VARIE

Giovane laureato materia economico giuridica, militeseolto, sincera passione offresi ad industria od organizzazione settore automobilistico per rapporto lavoro. DR. PIERO MANI - Via Murella, 73 - METATO (PI) - Tel. 050/88.400

Noleggio Formula Italia competitiva prezzo interessante. Telefonare ore pasti 0438/59.584.

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
LEOPOLDO CANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Carlo CAVICCHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro COPPINI - Andrea DE ADAMICH - Gio LUNI - Gabriela NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:

James HUNT - Jacky ICKX - Sandro MUNARI

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Marco Grandini (Firenze) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Guido Rancati (Sanremo) - Giorgio Rossato (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia) - Tito Zogli (Milano)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Daniel Boutonnet (Parigi) - Luis Gonzales Canonanuel (Madrid) - Adriano Cimarosti (Berna) - Bernard Martin Dondoz (Marsiglia) - 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:

Daniela Audetto - Bruno Bogliani - Lino Ceccarelli - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano - Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Cantani - Onofrio Colabella Luigi Coppola - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Logan Bentley Lessona - Domenico Morace - Gigi Mossca - Marcello Rigo - Riccardo Roccato

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Baldoni - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor - Giorgi - Hruby - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brock bank - Werner Bühler - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Marco Siotto - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA
Telefoni: (051) 45.55.11
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Registraz. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969



INDUSTRIA RUOTE
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

stilauto

20156 MILANO
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165