

**I rallysti  
non conoscono  
pause**

**domenica** **SPRINT**

**Mentre AUTOSPRINT va-in-macchina in COSTA d'AVORIO si corre ancora e nel PRINCIPATO sono 130 gli ISCRITTI definitivi**

# MAKINEN mattatore in BANDAMA

## MONTECARLO

# si consola con la QUALITÀ

### SPECIALE AUTOSPRINT

**ABIDJAN** - Il Rally del Bandama si conclude lunedì sera, dopo quattro tappe per complessivamente più di 5000 chilometri, tappe che come è nella tradizione di questa gara spettacolare e durissima hanno eliminato buona parte delle 50 macchine partite. Domenica sera, al momento di andare in stampa con Autosprint, alla fine della terza tappa, al controllo di Yamoussoukro restavano in corsa soltanto sedici vetture.

Almeno che non accada come nel 1972, quando di arrivati non ce ne sono stati per niente ed il Rally è finito per mancanza di combattenti. Il che ha dato tra l'altro parecchie soddisfazioni a quelli che sono arrivati fino in fondo l'anno scorso, dato che i premi del 1972 sono stati accantonati e distribuiti insieme con quelli del 1973.

Le piste africane, che costituiscono la maggior parte del percorso del Rally del Bandama, sono state anche stavolta durissime da superare. Moltissimi i ritiri già nella prima giornata, e tra questi quelli di Cavallari che ha rotto lo sterzo e di Anna Cambiaggi rimasta senza frizione. Degli altri equipaggi in vista si sono ritirati Henry su Alpine e Neyret su Peugeot, oltre ai due equipaggi femminili Dacremont-Palayer e Trauttmann-Desvignes. Battaglia subito serrata tra la squadra della Peugeot e quella della Datsun, con però la sorprendente inclusione della Alpine Renault di Henri Pescarolo che ha confermato le sue doti eclettiche ottenendo risultati di grande valore al volante della berlina Alpine che non aveva mai guidata.

Alla fine della prima tappa, lunga 1089 chilometri, erano in testa tre Peugeot e per la marca francese era una bella soddisfazione.

La classifica era infatti la seguente:

1. Makinen-Liddon con 35'17" di ritardo sulla tabella di marcia; 2. Mikkola-Todt 37'11"; 3. Consten-Flocon 47'31" (tutti su Peugeot 504); 4. Herrmann-Schuler (Datsun) 1.00'40"; 5. Pescarolo-Auojoulet (Alpine Renault) 1.02'25"; seguiti da Kallstrom-Billstam (Datsun), Assef-Burelle (Peugeot), Mehta-Doughty (Alpine Renault), Fiorentino-Marinello (Simca 1100) 1. delle Turismo di serie, e Tourrol-Rouget (Porsche).

La seconda tappa pareva più facile e meno micidiale ma il gran caldo e soprattutto la molta sabbia sollevata hanno provocato parecchi ritiri, il più importante dei quali è stato quello di Pescarolo.

La classifica generale alla fine della seconda tappa era simile a quella della prima, ovviamente senza Pescarolo. Però era notevole la rimonta effettuata da Chasse-

uil-Jaubert che con la Datsun avevano avuto molte noie nella prima tappa e che alla fine della seconda erano rimasti all'ottavo posto.

La terza tappa, disputata domenica e che era la più lunga del Rally (1476 chilometri), ha dato un grosso scossone alla gara. Dopo 600 chilometri sparivano quasi contemporaneamente le Peugeot di Mikkola (frizione) e di Bernard Consten (trasmissione) per cui a difendere i colori della casa francese restava soltanto Makinen con subito dietro le due Datsun di Herrmann e di Kallstrom e più lontana la Peugeot di Assef. Per la Peugeot quindi la situazione, che era euforica fino a poco prima diventava preoccupante, anche perché la macchina di Makinen è arrivata al controllo finale della terza tappa in condizioni poco buone, con l'alternatore rotto e con un semiasse che occorreva cambiare.

Anche la Datsun del secondo, tuttavia, pare mal ridotta, perché Herrmann è arrivato con le ruote anteriori molto divergenti e i suoi meccanici dovranno anche loro lavorare a cercare di rimettere in ordine la macchina. Ritardatissimo è stato Mehta, che figura nelle ultime posizioni della classifica provvisoria e che forse non ce l'ha farà a ripartire, così come è dubbio che riescano a ripartire le due donne ancora in corsa, la Hoepfner e la Vanoni essendo la guidatrice della Alpine Renault piuttosto provata.

Chasseuil è risalito al quinto posto assoluto ed ha buone speranze di riuscire a recuperare altre posizioni, non essendo lontano dalla Peugeot di Assef. Bellissima la battaglia tra la Peugeot di Brouns-Orio che è sesta e la Simca 1100 di Fiorentino-Marinello che è settima, per la vittoria tra le macchine da turismo di serie. Una battaglia che ha anche aspetti curiosi perché la Peugeot di Brouns è dotata di aria condizionata e quindi permette ai suoi occupanti di non avvertire la grande fatica provocata dal caldo, mentre la Simca 1100 di Fiorentino ha un serbatoio piccolo che lo costringe a continue preoccupazioni visto che rischia di essere continuamente bloccato in mezzo al semideserto senza carburante.

Come possa finire, questo Rally del Bandama, è difficile dire, ma la lotta tra Peugeot e Datsun continua. Il racconto completo lo leggerete la prossima settimana dalla viva voce dei protagonisti.

La classifica provvisoria alla fine della terza tappa era la seguente:

1. Makinen-Liddon (Peugeot); 2. Herrmann-Schuler (Datsun) a 27'; 3. Kallstrom-Billstam (Datsun) a 1.25'; 4. Assef-Burelle (Peugeot) a 1.32'; 5. Chasseuil-Jaubert (Datsun) a 1.45'; 6. Brouns-Orio (Peugeot gr. 1); 7. Fiorentino-Marinello (Simca 1100 gr. 1).

**MONACO** - Nella vetrinetta (da rally) dell'Automobile Club di Monaco in questi giorni fa bella mostra di sé una delle nuove targhe concorrente del Montecarlo 1975. Sopra c'è stampigliato il numero 251 e la cosa fa una certa sensazione, perché gli iscritti per ora non vanno oltre i 120 equipaggi. Potranno (nelle speranze degli organizzatori) arrivare a quota 130 per i primi giorni dell'anno quando si tireranno definitivamente le somme dopo la proroga della chiusura delle iscrizioni. Che la crisi sia grossa lo ammettono anche in Boulevard Alberto 1., sia pure a malincuore.

« Abbiamo la qualità perché possiamo contare sulla presenza di cinque Lancia, cinque Alpine-Renault, cinque Fiat-Abarth, sei Polski-Fiat ed una Opel, ma la qualità non sempre basta... ».

## La LANCIA avrà WALDEGAARD

**TORINO** - Fine anno molto intenso al reparto corse della Lancia. Oltre alla preparazione delle macchine per il Rally di Montecarlo, c'è da completare la formazione dei piloti che saranno nel mondiale 1975. Il divorzio con Ballestrieri e quello (sempre più probabile) con Andruet subito dopo il « Monte » hanno lasciato un grosso « buco » che Fiorio e Audetto stanno cercando di colmare.

Per intanto la squadra rallies tricolore (Alitalia) ha preso contatti con Waldegaard che avrà una Lancia già al Rally di Svezia in febbraio. Con ogni probabilità la cosa avrà un seguito per il resto della stagione, almeno in certe prove di cui il nordico è specialista. Tutto comunque è subordinato alle decisioni di Andruet. « Noi — dice Audetto — abbiamo lasciato a Jean-Claude la più ampia scelta. Se dopo il Montecarlo vorrà continuare a correre per i nostri colori non dovrà impegnarsi nei rallies con nessuna altra Casa ».

Con o senza Andruet in squadra è in ogni caso escluso l'impiego di Nicolas, che pure si era offerto ancor prima del Tour de Corse.

L'Autodelta dà per scontata la decisione di ANDRUET, comunque aspetta il dopo-Montecarlo per definire il programma della imminente stagione. Con il francese la squadra è praticamente fatta, contando già su BALLESTRIERI, SVIZZERO, DALL'AVA e LEO PITTONI anche il cui accordo con l'Alfa Romeo è dato per scontato.

Il nuovo corso impresso al rally (e subito contestato soprattutto in casa Lancia già all'uscita del regolamento) insomma non è stato accolto bene da nessuno. Un numero di iscritti così basso deve avere una spiegazione. Che la nouvelle vague dirigenziale dell'AC monegasco abbia rischiato troppo nel voler imporre le proprie scelte è scontato a questo punto.

Il percorso di avvicinamento, da sempre sopportato a fatica dai partecipanti alla prova, è stato addirittura allungato quest'anno finendo con l'influire anche sui costi: maggior consumo di benzina, di gomme, maggiori spese organizzative che inevitabilmente gravano attraverso la tassa di iscrizione sui concorrenti. Le prime critiche non hanno lasciato traccia nella commissione sportiva del principato. Non così la risposta (mancata) di partecipazioni. Insomma, nessuno sembra più così sicuro della giustezza delle scelte adottate. Non lo è almeno monsieur René Isoart, segretario della succitata commissione che risponde alla domanda se il nuovo avvicinamento abbia influito sulla crisi di adesioni con un diplomatico « non so ».

« Perché allora gli iscritti sono solo 120? »

« C'è crisi economica, crisi di soldi e la nostra gara ne ha risentito. Prendiamo ad esempio la Francia. Fino allo scorso anno era abbastanza facile per un pilota privato ottenere un contratto con una Casa petrolifera che gli garantisse tutta la benzina necessaria al rally gratis ed altrettanto facile era ottenerlo con le Case dei pneumatici o con quelle dei chiodi per avere sconti ».

« C'è crisi economica, crisi di soldi e la nostra gara ne ha risentito. Prendiamo ad esempio la Francia. Fino allo scorso anno era abbastanza facile per un pilota privato ottenere un contratto con una Casa petrolifera che gli garantisse tutta la benzina necessaria al rally gratis ed altrettanto facile era ottenerlo con le Case dei pneumatici o con quelle dei chiodi per avere sconti ».

« Perché allora gli iscritti sono solo 120? »

« C'è crisi economica, crisi di soldi e la nostra gara ne ha risentito. Prendiamo ad esempio la Francia. Fino allo scorso anno era abbastanza facile per un pilota privato ottenere un contratto con una Casa petrolifera che gli garantisse tutta la benzina necessaria al rally gratis ed altrettanto facile era ottenerlo con le Case dei pneumatici o con quelle dei chiodi per avere sconti ».

**Guido Rancati**

CONTINUA A PAGINA 42



CONTINUAZIONE DA PAG. 41

del 50%. Da questo anno le industrie piccole o grandi che siano hanno chiuso i cordoni delle borse e così addio aiuti per i privati».

«Del resto un privato non è neppure invitato a partecipare da una tassa di iscrizione (circa 430.000 lire) fra le più alte del mondo...»

«Ci si accusa di aver voluto far pagare ai privati soprattutto il fascino del Rally di Montecarlo ma non è così. E' vero che abbiamo aumentato le tasse ma in ogni caso esse non sarebbero arrivate a coprire le spese. C'è l'assicurazione che ci costa molto, 900 franchi a macchina (circa 125.000 lire, n.d.r.) e soprattutto grava sul nostro bilancio il servizio d'ordine. In Francia ogni gendarme in servizio per la gara ci costa circa 10.000 lire per ogni turno di guardia. Insomma abbiamo molte spese che ci costringono ad aumentare le tasse di iscrizione».

«Appena fu presentato il programma del "Monte" '75 si disse che le intenzioni vostre erano quelle di allungare progressivamente il percorso del rally. Le cose stanno ancora in questi termini?»

«Non so, vedremo...»

Il nostro interlocutore sembra imbarazzato. L'impressione insomma è quella che ci si appresti ad un'altra virata netta per riportare in fretta, cioè nel 1976, la gara nei binari del rally moderno. Staremo a vedere.

Per ora altri problemi sono sul tavolo degli organizzatori. Proprio alla vigilia di Natale hanno dovuto cedere le armi e modificare l'itinerario da Montecarlo. Il programma prevedeva una media di circa 58 kmh nei controlli orari e quindi anche nel tragitto italiano. Per farli recedere c'è stato anche un intervento della CSAI che «consigliava» di adottare la media dei 50. Lo hanno fatto, rinunciando a tutto il tratto in Jugoslavia per cui i partenti da Montecarlo, da San Marino andranno a Trieste e quindi a Tolmezzo (dove ci sarà un controllo a timbro) e quindi raggiungeranno Cortina.

Una piccola novità anche per le due prove speciali in Italia lungo il percorso di selezione da Gap al Principato. Anche in questo caso l'A.C. di Monaco ha dovuto adeguarsi alla legislazione in vigore da noi e stabilire un tempo imposto anziché la formula «scrach». Tempo imposto che sarà di 16' per la prova di Perinaldo e di 1' per quella di Molini di Triora.

Guido Rancati

## Per il MUGELLO commenda HP all'AC Firenze

FIRENZE - Il quarto premio «HP», l'onorificenza che ogni anno la Scuderia Biondetti-Firenze Corse assegna nel settore motoristico, è stato attribuito quest'anno (in famiglia) all'Automobile Club Firenze per la realizzazione dell'autodromo internazionale del Mugello a Scarperia. Come noto il premio, che verrà consegnato nelle prossime settimane, vuol segnalare persone od enti particolarmente distinti nel campo automobilistico: negli anni precedenti il comitato, composto da esperti, giornalisti, amministratori, organizzatori, aveva assegnato il riconoscimento all'ingegnere Carlo Chiti dell'Autodelta per il suo serbatoio di sicurezza antifiamma, all'ingegnere Enzo Ferrari per la vita dedicata alle corse, all'ingegnere Giovanni Canestrini per l'opera divulgativa in favore dell'auto.

Quest'anno la riunione per l'assegnazione si è svolta nell'ambito di «Firenze motori» (del quale daremo un ampio resoconto nel prossimo numero) ed ha voluto sottolineare l'impegno portato avanti dall'ACI per la costruzione dell'impianto del Mugello in un momento di estrema difficoltà a causa degli aumenti dei prezzi che hanno fatto raddoppiare i preventivi.

# MUNARI sportsman'74



Sandro Munari, che come leggete ha vinto anche il premio «Sportsman» della Chevron, mentre riceve dalle mani di Umberto Agnelli il premio della Lancia nel corso della recente riunione a Torino

MILANO - Sandro Munari, il «drago» del rallyismo, recentemente riconosciuto Campione del Mondo della specialità dalla Commissione Sportiva Internazionale, è stato insignito in questi giorni, dopo la votazione della giuria specializzata, di un secondo ambito riconoscimento: il Premio Chevron Sportsman dell'anno 1974 per l'automobilismo, precedendo nella speciale classifica la coppia degli «alfisti» Andrea de Adamich e Carlo Facetti.

Gli «sportsmen dell'anno 1974» per il motociclismo, la motonautica, l'atletica leggera e il nuoto, sono rispettivamente Walter Villa, Pietro Mennea e la quattordicenne nuotatrice Laura Bortolotti.

## Ha vinto SARTORI

### Slalom veloce per preparare CASERTA al rally

CASERTA - Pienamente riuscita la «I. Coppa Rocca d'Evandro», gara di slalom veloce (gimcana sprint) organizzata dalla scuderia Caserta Corse con la collaborazione dello sportivissimo comune di Rocca d'Evandro (Caserta). Raggiunto anche l'intento principale della manifestazione, cioè quello di sensibilizzare la zona dell'alto casertano e di gettare le basi per il Rally Nazionale (1. Trofeo Rocca d'Evandro) in programma per il 17 agosto '75.

La gara prevedeva, oltre alla classifica assoluta, quattro classifiche di classe: fino a 600 cc., fino a 1250 cc., oltre 1250 cc. e una classe riservata alle Mini e A 112; una suddivisione molto simile a quella adottata dalla scuderia Sporturismo per l'Autotorneo italiano.

Una quarantina di concorrenti si sono sfidati sul tortuoso tracciato per circa quattro ore (ogni pilota disponeva di tre prove), entusiasmando il numeroso pubblico presente.

La vittoria assoluta si è delineata sin dalle prime battute, quando il frusinate Pierluigi Sartori, su Fiat Abarth 695, alla prima prova, ha fermato i cronometri a 38''6.

A nulla sono valsi i tentativi del velocista Michele Minutolo su A 112 Abarth, che ha fatto registrare 39'', di Giuseppe Sartori su Abarth 695 e di Cimmino Gioacchino su Simca Rallye 2, entrambi accreditati di 39''5. Il successo è stato così netto che il vincitore ha perfino rinunciato alle altre due prove a disposizione.

Nella classe 600 cc. si è imposto Tarroux su Fiat 500 L con 40'', davanti a Evangelista pure su 500 L.

Nella classe 1250 hanno dominato i fratelli Sartori e in quella oltre 1250, la più numerosa, ha vinto Cimmino, precedendo De Gregorio su Alfa 2000 spider e Giuseppe Sartori su Porsche 911 S. Particolarmente applaudita è stata l'esibizione di quest'ultimo, che, nonostante le dimensioni dell'auto, si è destreggiato egregiamente, evidenziando ottime doti di guida.

La classe riservata alle Mini e A 112 ha visto il successo di Minutolo davanti a Tondi, entrambi su A 112 Abarth.

g. p.

I. COPPA ROCCA D'EVANDRO - Gara di slalom veloce - 8 dicembre 1974.  
CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Sartori Pierluigi (Fiat Abarth 695) tempo

38''6; 2. Minutolo Michele (A 112 Abarth) 39''; 3. Sartori Giuseppe (Fiat Abarth 695) 39''5; 3. Cimmino Gioacchino (Simca Rallye 2) 39''5; 5. Tarroux Vincenzo (Fiat 500 L) 40''; 6. De Gregorio Carmine (Alfa R. 2000 spider) 40''6; 7. Tondi Gianfranco (A 112 Abarth) 40''8; 8. Lombardi Pino (A 112) 41'' e 2; 9. Sartori Giuseppe (Porsche 911 S) 41''4; 10. Cardillo Mario (Alfa R. 2000 spider) 42''4, ecc.

Classe fino a 600 cc.: 1. Tarroux Vincenzo (Fiat 500 L) 40''; 2. Evangelista Antonio (Fiat 500 L) 43''1; 3. De Luca Algueto (Fiat 500 L) 45''8; 4. Izzi Adele (Fiat 126) 47''; 5. Conte Mario (Fiat 500) 48''; 6. Teoli Ernesto (Fiat 500) squalificato.

Classe fino a 1250 cc.: 1. Sartori Pierluigi (Fiat Abarth 695) 38''6; 2. Sartori Giuseppe (Fiat Abarth 695) 39''5; 3. Tondi Gianfranco (Peugeot 204) 47''; 4. Bove Franco (Fiat 127) 54''; 5. Giangrande Enzo (Fiat 128 Giannini) 55''; 6. Romanelli Umberto (Fiat 124) squalificato.

Classe Mini-A 112: 1. Minutolo Michele (A 112 Abarth) 39''; 2. Tondi Gianfranco (A 112 Abarth) 40''8; 3. Lombardi Pino (A 112) 41'' e 2; 4. Di Zazzo Giuseppe (di Oreste) (Mini Minor) 43''4; 5. Di Zazzo Giuseppe (di Rocco) (Mini Minor) 48''; 6. De Vivo Maria Teresa (A 112 Abarth) 55''6; 7. Falegnami Antonio (Mini Minor) squalificato; 7. Teoli Alceste (Mini Cooper) squalificato.

Classe oltre 1250 cc.: 1. Cimmino Gioacchino (Simca Rallye 2) 39''5; 2. De Gregorio Carmine (A.R. 2000 spider) 40''6; 3. Sartori Giuseppe (Porsche 911 S) 41''4; 4. Cardillo Mario (A.R. 2000 spider) 42''4; 5. Campioni Nicola (Simca-Rallye 2) 44''; 6. De Vivo Salvatore (Simca Rallye 2) 46''6; 7. De Lucia Vincenzo (Giulia Super 1.6) 47''6; 8. Evangelista Antonio (A.R. 2000) 54''4; 9. Atinesi Giancarlo (A.R. 2000) 54''7; 10. Marocco Antonio (Fiat 124 spider) 63''3, ecc.

## LELLA batte Cinotti e Pesenti per il trofeo Giunti

CANNERO RIV. - Lella Lombardi, vincitrice di una speciale classifica nella quale vengono presi in considerazione i monopostisti italiani di F. 1, F. 2, F. 3 e F. 5000, ha ricevuto il trofeo «Club Ignazio Giunti 1974» alla sua prima edizione, istituito dall'omonimo club del quale è madrina la baronessa Gabriella Giunti, madre del campione scomparso. Lella ha accumulato 152 punti ed è stata seguita da Sandro Cinotti con 102 e da Alessandro Pesenti Rossi con 86. Merzario e Brambilla, che hanno potuto contare soltanto sui punteggi raccolti in F. 1, si sono classificati rispettivamente al nono e all'undicesimo posto.

## BATTISTONI-CERRETTI

nella gara pre-natalizia  
di durata a BOTTAGNA

# Le gelosie minano l'autocross

BOTTAGNA - «Tra guidare una Volkswagen per una pacifica passeggiata pomeridiana e pilotarla in una gara di "autocross" c'è la stessa differenza che può esistere tra un giro in una giostra di legno e domare un puledro alla sua prima insellatura». E' la definizione che dell'autocross ci ha dato la coppia Battistoni-Cerretti, vincitori dell'ultima gara, di durata, svoltasi sulla pista di Bottagna.

Una frase che spiega, sinteticamente, che cosa sia l'autocross, uno sport che si può fare solamente quando si sappia guidare l'automobile con estrema decisione, assoluta grinta e indefinibile volontà di vittoria. Ma prima di tutto bisogna sapere guidare la macchina in modo superbo.

L'autocross, nato ufficialmente poco più di due anni fa, sta però già soffrendo di una grave crisi che potrebbe comprometterne irrimediabilmente lo sviluppo. Non che manchino i concorrenti o l'interessamento del pubblico per questo genere di gare, anzi entrambi aumentano di volta in volta, tuttavia, tra polemiche e discussioni, si sta andando ad una situazione non facilmente risolvibile se questa specialità non viene pianificata a livello di responsabilità CSAI, visto che la stessa CSI nelle sue riunioni parigine interpretando l'evolversi quantitativo del cosiddetto fenomeno «autocross» ha costituito un gruppo di lavoro per studiarne i regolamenti.

«Sono convinto — ci ha detto Pietro Terenziani che dell'autocross è un pioniere — che la nostra disciplina sportiva purché non le manchi l'appoggio della CSAI che la regolamenti e la tenga contenuta nelle spese, potrà raggiungere mete insperate. La CSAI ha istituito una commissione presieduta dal prof. Quadroni di Pavia per studiare un regolamento idoneo ma la FAI (Federazione Autocross Italiana) ha, a mio modo di vedere idee confuse su ciò che si deve fare: gli interessi personali, o di scuderia portano alcuni dei componenti a vedere ciò che possono o che fa loro comodo. Pensa vorrebbero dividere le piste in 1,2, 3 categorie, internazionali e nazionali perché ciò andrebbe tutto a loro vantaggio e questo a me che sono membro della FAI non mi piace. Spero che il Prof. Quadroni ed il suo gruppo riescano a varare un regolamento che vada bene per tutti».

Ma veniamo alla gara. Organizzata dalla scuderia Golfo dei Poeti che si è valsa della collaborazione tecnica dei commissari della Lucca Corse era di durata a coppie, divisa in quattro manches di mezz'ora ciascuna (causa l'oscurità le ultime due manches sono state ridotte a 15' ciascuna) con un intervallo di 10' per il cambio del pilota.

La corsa come abbiamo detto all'inizio è stata vinta dalla coppia Battistoni-Cerretti che guidando con disarmante tranquillità anche nei punti più «critici» hanno portato al successo la loro Volkswagen, una delle vetture più idonee a questo tipo di gara. Molto bene si è comportato il duo fratelli Canepari che hanno ottenuto un ottimo secondo posto al volante di una Ford Anglia. Da sottolineare anche l'eccellente prova di Franzoni-Baraschino su Fiat 850 G.P.

c. b.

AUTOCROSS DI «DURATA» - Bottagna, 15 dicembre 1974.

### LA CLASSIFICA

1. Battistoni-Cerretti (Volkswagen) con km. 54,499; 2. Canepari-Canepari (Ford Anglia) km. 52,302; 3. Franzoni-Baraschino (Fiat 850 GP) km. 48,416; 4. Terenziani-Magoni (Lancia Flavia) km. 47,379; 5. Ghidoni-Calzolari (Fiat 850) km. 43,162; 6. Favero-Curci (Ford Taunus) km. 40,887; 7. Raschi-Trenti (Volkswagen) km. 34,943; 8. Masnadi-Garibotti (A.R. 2000) km. 29,965; 9. Ponti-Severi (Fiat 127) km. 24,940; 10. Cocchi-Balbi (Abarth





**LE PROSSIME GARE** 5 gennaio, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Torneo d'Inverno. 6, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 2. prova Torneo d'Inverno. 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3. prova Torneo d'Inverno.

Ricomincia la stagione

# Da dicembre è 1975

## Debutta di «prima» LEOTTA a ENNA

La Scuderia Enna Corse, precisa come un cronometro svizzero, confermando la tradizione, ha avviato con la gara dell'8 dicembre, la stagione agonistica '75, sulla Pista di Pergusa.

E' un avvio prettamente siciliano, che ha visto arrivare ad Enna un nutrito gruppo di piloti della Calabria, e l'esordio in prima categoria di Leotta Giovanni, che tanto per non smentire se stesso, ha ricalcato le sue orme vittoriose della seconda, imponendosi anche nella nuova categoria al primo contatto agonistico con i nuovi avversari. Facile più del previsto la sua vittoria sul due Vaccaro ed il palermitano Di Liberto, che hanno lottato allo spasimo per la seconda posizione.

Nella seconda categoria Comito Armando che, sinora spesso volte, aveva dovuto lasciare il passo al suo avversario di sempre, ha colto da lontano una meritata vittoria su Fabroni e Linora.

Il terzo categoria ha vinto Giancarlo Vestri con estrema sicurezza. Vestri ero assestato di gare dopo un forzato fermo. Noto e De Andres sono stati i due che più hanno impegnato il Vestri nei primissimi giri per fare poi gara a sé per la poltrona d'onore.

Ai ferri corti e ravvicinata la lotta tra Lello Scionti e La Porta nella 125 cc

### LE CLASSIFICHE

100 1. - 1. Leotta 2. Vaccaro; 3. Di Liberto; Imperato; 5. Scionti.

100 2. - 1. Comito; 2. Fabroni; 3. Linora; 4. Salamone; 5. Arena.

100 3. - 1. Vestri G.; 2. Noto; 3. De Andres; 4. Berritella; 5. Orecchia.

125 1. 1. Scionti L.; 2. La Porta; 3. Verillo.

125 2. - 1. Saporita; 2. De Gaetano; 3. La Malfa; 4. Russo; 5. De Pasquale.

## Sconfitti i cinghiali

La pista Ottava di Sassari ha finalmente concesso, bontà del gestore, l'alternativa anche al karting al suo abituale, che ci dicono sia, in quest'ultimo periodo, quello di allevare, crescere e poi sacrificare una non meglio precisata razza di piccoli cinghiali. Così il karting della Sardegna, sia pure a fine anno, ha potuto esprimere la sua repressa vitalità, con un nutrito gruppo di piloti, che si può dire tanto famelici di gare, da divorare gli ultimi esemplari di cinghialletti vaganti ed impariti da tanta volontà venatoria-agonistica.

Ci assicurano peraltro che l'anno nuovo, anche perché la Federazione ha in serbo delle prospettive valide per la Sardegna, sarà l'annata del rilancio, con il ritorno di Alfonso Chessa ai vecchi amori degli anni ruggenti, quando la pista di Ottava era fra le più attive di tutta l'Italia.

Così con tanto appetito karting, Deidda ha pensato bene di offrire ai famelici piloti, una scorpacciata karting, allestendo e conducendo in porto molto brillantemente, una gara di durata di tre ore, che a conclusione ha visto svettare in testa la coppia Sechi-Deidda, con 567 giri, seguita da Bios-Tinteri e Pisano-Angius.

Una gara tirata allo spasimo, sin dal primo avvio: naturalmente con una iniziale supremazia delle coppie regine di Magliana-Frogghieri e Pisano-Angius, mentre poi via, via che i giri venivano inanellati, cominciavano le avarie, i fermi forzati, per arrivare alla fine delle tre massacranti ore, con in testa delle varie classifiche di categorie e nell'assoluta, gli equipaggi che meglio avevano speso agonisticamente e tecnicamente.

### LE CLASSIFICHE

100 1. - 1. Magliana-Frogghieri; 2. Manca-Cau; 3. Fraghy-Meloni.

100 2. - 1. Sechi-Deidda; 2. Bios-Tinteri.

100 3. - 1. Pisano-Angius; 2. Ragus-Casu; 3. Scanu-Mariani; 4. Mascia-Meloni.

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Sechi-Deidda; 2. Bios-Tinteri; 3. Pisano-Angius; 4. Magliana-Frogghieri; 5. Ragus-Casu; 6. Scanu-Mariani; 7. Mascia-Meloni; 8. Manca-Cau; 9. Fraghy-Meloni.

## GALLO vuole resistere

Giovanni Gallo, attuale Presidente del Comitato Nazionale Karting, e rappresentante italiano nella Commissione Internazionale, al quale il karting nazionale nella sua ripresa del '67 e per gli anni della sua presidenza FIK, deve indubbiamente molto, con la nuova CSAI democratica, è praticamente fuori quadro. Non intende però passare nella riserva, bensì restare a piè fermo al suo posto vita natural durante.

Questa certa prospettiva, del resto sanzionata, non entra nei gusti del Presidente, il quale molto democraticamente promette, a mo' di Pier Capponi, di far suonare le «sue Campane» pur di restare l'«Inamovibile».

Per le «Campane» si può anche essere d'accordo, ma a che pro quando nessuno suona le «trombe» se non quelle del risveglio, della fattività, e di quanto democraticamente stabilito?

L'atteggiamento frontista del Presidente fa temere pastoie dannose per lo sport del karting, in un momento di particolare delicatezza, quando cioè il karting, con il nuovo Consiglio Federale tutto teso a smuovere ambienti ed a potenziare il complesso dell'attività, ha solo bisogno di andare per la sua strada, senza dover rimuovere ostacoli e senza dover perdere tempo in polemiche.

MILANO - «Dalle pizze alle bielle, stantuffi, motori ecc.» questo dovrebbe essere lo slogan da attribuire al pilota della Piave-Jolly Club Arrigo Fabris che, titolare di una industria di brevetti termoelettrici per la costruzione di forni per pizzeria avrebbe intenzione di trasformare il suo stabilimento in un assemblaggio per macchine sport. Quale il motivo di questa trasformazione? La costruzione di una vettura sport denominata FA.GE. Il Fabris, approdato all'automobilismo sportivo due anni fa partecipando ad alcune gare in salita con una Pantera De Tomaso gr. 3 (vinse la sua classe sia nella Vittorio Veneto-Cansiglio, sia nella Pedavena-Croce d'Aune), nell'inverno del '73 con l'aiuto del socio Genovese (ecco il motivo della denominazione della vettura sport costruita — le iniziali dei due soci) decisa di costruirsi una vettura sport. Acquistato un telaio Tecno F. 2 completo di ruote e sospensioni costruì sullo stesso due posti laterali ed una carrozzeria. Sul tutto montò un motore Ford Cosworth FCV 1600, con cambio Hewland FT 200 messo a punto dal preparatore Bielli. Quest'anno a settembre il Fabris provò la vettura a Varano e trovatala assai rispondente sia in termini di velocità di punta che in termini di tenuta di strada e maneggevolezza decise la trasformazione del suo stabilimento. Crediamo che l'austerità attuale lo abbia dissuasato dai suoi progetti ma siamo certi che presto sulle piste italiane vedremo correre la FA.GE.

● La prima gara DUE LITRI che si correrà in Inghilterra, dopo molto tempo, sarà parte del nutrito programma del 27. International Trophy di SILVERSTONE il 13 aprile. Sempre a proposito di Silverstone, l'Access patrocinerà di nuovo il Tourist Trophy che sarà ancora una volta una gara di durata per gruppo 1 (nel 1974 ebbe molto successo).

● Agli inizi di dicembre HULME è sceso di nuovo in pista a Brands Hatch, per provare la Skoda super turismo che ha corso in Inghilterra con John Turner. La vettura ha telaio e motore F. 5000 con carrozzeria Skoda coupé perché i regolamenti della super turismo (che è una «silhouette» anticipata) richiedono soltanto che la posizione del motore sia uguale a quella della vettura originale. Fra parentesi la Skoda RS 2000 da rally sarà esposta al Racing Car Show.

● Poco entusiasmo, ovviamente, per il Mondiale Marche 1975 soprattutto dopo la rinuncia della campionessa in carica, Matra-Simca. Sicuramente, la gara di Brands Hatch è stata annullata, mentre anche Zeltweg ed il Mugello (che ha una data non proprio felice dal punto di vista atmosferico, il 23 marzo) stanno sospirando. Ma non è facile rifiutare una data concessa dalla FIA...

## Gli ameni titoli CSAI

# 18 campioni di MONTAGNA (e NESTI) non c'è!

Solo ora, allo scadere dell'anno, sono giunti a termine i lunghi ed elaborati conteggi per l'assegnazione dei primi posti nel Trofeo della Montagna 1974.

Come è noto, in questa stagione il Trofeo della Montagna ha perso il suo valore assoluto, poiché è stato spezzettato in sei «zone» geografiche ognuna delle quali ha avuto tre vincitori, rispettivamente per i gruppi 2, 4 e 5.

Abbiamo così 18 vincitori, i nomi dei quali li vedete nella relativa tabella, assieme a quelli dei secondi e terzi arrivati. Una cosa piuttosto farraginoso, che chiaramente non ha accontentato nessuno, giustificata — ad inizio d'anno — dalle note restrizioni energetiche, e che peraltro non ha impedito ai più noti cronoscalatori di girare per l'Italia a caccia di successi assoluti «extra-campionato». Basti pensare che il più forte scalatore del momento (e non solo di questo), cioè Mauro Nesti, ha vinto nove volte nel 1974 senza neppure figurare nella classifica della sua zona.

	gruppo 2	gruppo 4	gruppo 5
I zona	Giordano Perego Giuseppe Confortola Luigi Bormolini	Carlo Rebai Ivana Giustri Paolo Brambilla	Giuseppe Savoldi Pasquale Anastasio Paolo Pogliano
II zona	Francesco Pera Silvano Campesan Enrico Carlini	Giancarlo Ronchi «Carter» Paolo Friso	Giuseppe Ranzolin «Alan» Luciano Lovato
III zona	Paolo Capponi Roberto Rosati Walter Nocchi	Odoacre Chieli Giampiero Madiati Lorenzo Niccolini	Amerigo Giovannelli Ildo Gonfiotti «Gianfranco»
IV zona	Maurizio Jacoangeli Claudio Ferretti Gianni Barbarossa	Giuseppe Tarpani Bruno Ripani Ferruccio Dejana	Germano Nataloni Franco Locci «Lucien»
V zona	Vittorio Scala Mario Grilli «Dino»	«Paolo di Bari» Raffaella De Ruggero Adolfo Di Marco	Vittorio Bernasconi Bruno Ottomano Antonio Di Giovanni
VI zona	Roberto Villa «Heart Mad» Santo Famoso	Erasmus Bologna Giuseppe Alduina «Athos»	Giuseppe Jacono Domenico Scola Franco Lisitano

## Il 12 gennaio si corre a VALLELUNGA

ROMA - Il 12 gennaio si disputerà a Valledlunga la seconda prova del Trofeo d'Inverno organizzato dal GR. Piloti Romani con programma assolutamente invariato rispetto alla prima gara (GR. 1, 2, 3, 4, 5, e F. 850). Ricordiamo ai piloti l'eventuale necessità di dover adottare tute e caschi omologati secondo le nuove norme in vigore dal 1.1.1975 ed in ogni caso l'obbligo di presentarsi con la licenza valida per il '75. Affrettarsi dunque.

## SERBLIN e LEONI a FIORANO

● Il 3 gennaio, primo atto degli accordi Ferrari-Scuderia del Passatore: per questa data sono convocati all'autodromo privato di Fiorano i due piloti Serblin e Leoni con le loro F. 2 March, che sono già arrivate, per sistemare le cose e trovare un posto nei garages. Poi si parlerà di prove.



La **SUPERFORMULA RENAULT** in premio al vincitore italiano della **COPPA R. 5** non è il «terminab» del programma francese: non ci sono confini a «promozioni» possibili

# Nel blu dipinto di azzurro

**MILANO** - A coronamento del decennale della serie di gare corse in pista con vetture Renault e chiamate in Francia «Coupe» (Coppa), la grande industria francese ha deciso di aprire le frontiere di questa manifestazione anche ai giovani piloti di Italia, Austria, Olanda, Germania, Belgio e Inghilterra. Per sottolineare l'internazionalizzazione della «Coupe Renault» la marca transalpina ha anche deciso di passare dalle attuali «R 12» alle «R 5 LS» ovviamente trasformate per il particolare impiego sulla pista.

L'adesione della Renault Italia a questo programma promozionale avrebbe potuto essere un normale fatto aziendale, se, nelle parole con cui il dott. Antonio Ghini, neo-responsabile delle relazioni pubbliche della Renault Italia, ha presentato l'iniziativa alla stampa italiana, non ci fosse stato un risvolto augurale, che inquadrato nel particolare momento di politica sportiva a favore dei giovani piloti del vivaio nazionale, non può essere passato sotto silenzio.

«Resta da spiegare — ha detto il dott. Ghini — perché la Renault Italia ha voluto aderire con entusiasmo a questo programma chiamato 'la Renault per i giovani piloti italiani'. Le ragioni sono almeno due: offrire ai giovani la possibilità di inserirsi in manifestazioni internazionali fin dall'esordio e dare al vincitore della serie italiana la opportunità di passare subito alle monoposto con la 'Superformula Renault' messa in palio. E' un programma che ricalca l'esperienza francese, quella stessa che ha permesso a tanti giovani piloti d'emergere. Come Renault Italia abbiamo gli stessi intenti e se la 'Coppa Renault 5' ed il 'Campionato di Superformula Renault' metteranno in luce un talento non ci saranno limiti a promozioni ancora più importanti».

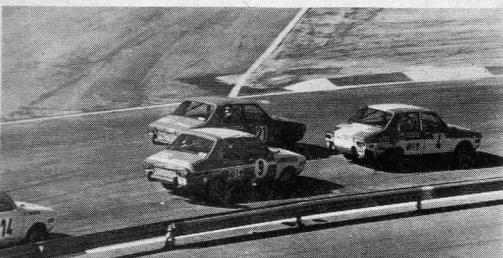
Sono parole che appare ovvio si commentano da sole. Esempi pratici come quelli di Tambay o di Laffite d'altronde sono lì a confermare in piene

• La presentazione nel nostro paese della **COPPA «RENAULT-ELF»** per le berline di 1300 R 5 LS ha rinnovato l'interesse per le attività promozionali della grande Casa francese. In questo servizio del nostro corrispondente in Francia vediamo da vicino come si articolano Coppe e Trofeo Renault oltre Alpe, nella prospettiva di una internazionalizzazione di queste attività promozionali che è già molto avanzata.

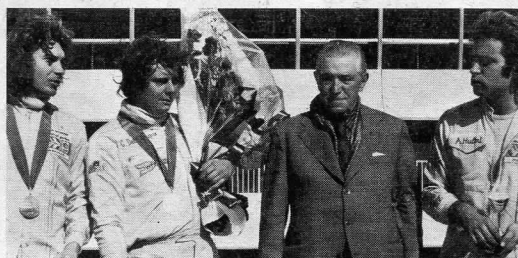


Ken Tyrrell presiede la giurà che ha assegnato a Menard la F. Renault per la vittoria nel Volante Elf

## Che cosa ha voluto dire in FRANCIA CORRERE RENAULT



Finale della Coppa Gordini 1974, al Paul Ricard. E' l'ultima «Coppa» corsa con le Renault R 12 G



Amedeo Gordini assieme ai finalisti. Con i fiori in mano, è il vincitore della Coppa, Delaplanque



La Renault è una formula spettacolare, che diverrà internazionale nel '75 con la F. Renault-Europa

come l'ambizione della Renault di arrivare ad essere attraverso le sue manifestazioni sportive una vera e propria fucina di campioni non sia solamente uno slogan ad uso e consumo della pubblicità.

L'unico ragionevole dubbio eventuale potrebbe perciò essere solo quello relativo al futuro di un giovane pilota italiano nell'ambito di una attività incentivatrice per scopi istituzionali della «grandeur» automobilistica francese.

In questo senso però l'impegno della Renault-Italia nei confronti della Renault francese sembra già essere definito. Infatti il vincitore della «Superformula Renault» messa in palio per il girone italiano della «Coupe» avrà la possibilità di disputare nel 1976 la serie di gare riservate alle monoposto nelle stesse condizioni materiali e morali di chiunque altro, francese, inglese o tedesco che sia.

La frase conclusiva del discorso del dott. Ghini, detta non a titolo personale, ma a nome della Renault Italia «...non ci saranno limiti a promozioni ancora più importanti!», illumina meglio di ogni altra considerazione sulla sportività e sulla serietà con cui la «Coppa Renault 5» si offre alle migliaia di giovani appassionati che attendono solo di esprimere in pista l'ambizione di poter un giorno arrivare ai massimi vertici, naturalmente accreditati e non avviliti dal fatto di possedere una licenza di conduttore rilasciata dalla Commissione Automobilistica Italiana.

Tutto ciò ovviamente non significa che obbligatoriamente qualcuno dei ragazzi che il prossimo anno saranno in pista a darsi battaglia con le «R 5 LS» attraverso lo scaglione della «F. Superrenault» arriverà in F. 1. Tra le premesse obbligatorie perché ciò accada è implicito c'è anche quella del talento da mettere in luce.

Tuttavia, mentre fino ad oggi, una volta esaudite queste premesse, l'unico spiraglio per i nostri piloti poteva essere quello di un «cancello chiuso» a Maranello, dove guardacaso è interessata anche quella stessa Fiat che ha promosso ed appoggiato la «F. Italia» oltre all'azienda petrolifera di stato del cane a sei zampe, a questo punto esiste l'alternativa concreta offerta dalla maggiore azienda automobilistica francese affiancata dalla Elf, azienda petrolifera di Stato. Benvenuta quindi in nome dello sport italiano alla «Coppa R 5» e tanti auguri di riuscire a trovare un «azzurro» italiano per la «F. 1» anche se sarà un «azzurro al blu di Francia».

**Tito Zogli**

**PARIGI** - Prima chiamata Formula France, la Formula Renault supera ormai largamente le frontiere dell'Hexagon con il challenge europeo, d'accordo, ma ancor più per il numero impressionante di piloti francesi di primo piano che vi si trovano: Dépailler, Laffite, Leclère, Tambay, provengono tutti dalle formule promozionali Renault. Se Beltoise e la Matra-Simca sono giustamente considerati come i simboli del rinnovato automobilismo francese, è altrettanto innegabile che la Renault ha largamente contribuito all'affermazione di questo spettacolare ripresa. Sarebbe però ingiusto dimenticare il ruolo svolto dai «petrolieri», soprattutto Elf, BP e Shell, che hanno subito aderito a tale formula seguendo poi i giovani piloti che avevano «messo in sella».

Il servizio corse, animato con passione e chiaroveggenza da Jacques Féret, avrebbe potuto, disponendo di un bilancio particolarmente positivo, continuare a limitarsi — con un egoistico nazionalismo, si avrebbe voglia di aggiungere — alla Francia. Invece le prospettive messe in luce durante una tavola rotonda, il cui tema principale erano, s'intende, le Formule promozionali, hanno ben presto dimo-

strato il contrario e ci s'incammina verso un lancio sportivo europeo.

Comunque il 1975 correrà a due importanti avvenimenti: il debutto della Super Formula Renault, che si chiamerà finalmente Formula Renault Europa, e l'ingresso in corsa della Renault 5 LS in kit, nella Coppa «Renault-Elf-Gordini». Si sa che Germania e Inghilterra l'anno scorso avevano già il loro coupé Renault 5 con dei TL di 1000 cc leggermente «gonfiati»: naturalmente gli LS 1300 cc li sostituiranno nel 1975, nel momento in cui Olanda, Italia e forse anche Spagna prevedono di promuovere un'organizzazione simile con queste stesse vetture. E quindi facile immaginare lo scopo dei responsabili: una vera coppa delle nazioni che metta di fronte (prima di un grande premio, per esempio) i rappresentanti di vari paesi.

Ricordiamo che le Renault 5 LS vendute a circa 17.000 franchi francesi ricevono per la Coppa Renault-Elf-Gordini un kit di motore e sospensioni, che ne migliora notevolmente le prestazioni; è messo in commercio a 4.000 franchi, per cui l'investimento di avvio per una stagione sembra molto ragionevole.





## Coppa Renault 5

La Renault R 5 LS preparata per la Coppa Renault, fotografata con tutti i particolari contenuti nel «kit» di preparazione che viene fornito direttamente dalla Casa. Le sospensioni sono molto irrobustite, vi sono quattro bielle speciali, asse a cammes, scarico, radiatore olio, scatola guida ed altri particolari



Conviene però ricordare che quest'anno la Renault ha creato una formula promozionale veramente alla portata di tutti, con i Renault Cross Elf aperti alle Renault 4; in tal caso basta meno di mezzo milione di franchi vecchi e il vincitore ottiene una Renault 5LS che gli consente di passare alla formula superiore, così come il vincitore della Coppa Renault Elf Gordini riceve una Formula Renault.

In effetti la Formula Renault rappresenta la vettura promozionale, essendo giustamente la super Formula considerata ormai come il primo gradino delle corse internazionali. Tuttavia l'introduzione di questa «F. 3 alla francese» consente di prevedere un ritorno a una certa «purezza» della Formula Renault, nella quale il dilettante ritroverà possibilità di vittoria, con le squadre ufficiali che dedicheranno i loro budgets alla formula superiore. In ogni modo la Formula Renault è vietata ai dieci primi classificati del 1974 e i piloti piazzati fra l'undicesimo e il trentesimo posto potranno «raddoppiare» soltanto se il 1974 era il loro primo anno in Formula Renault. Finiti dunque i «promotivisti» di questa formula e nes-

suno si lamenterà di ritrovarne la vocazione originale. Da notare che l'ammontare totale dei premi distribuiti non è stato detratto dalla Formula Renault Europa, dato che rimane identico a quello di questa stagione, per dodici corse in Francia.

### Una Formula per le «promesse»

L'immagine della prima piramide è ormai arciconosciuta: la quasi sparizione della F. 3 non permetteva più una sistemazione dei migliori piloti della Formula Renault, quindi, oltre ai vantaggi promozionali per la marca francese — non si può naturalmente trascurare questo aspetto dell'operazione — la creazione di questo campionato europeo basato su venti corse, sei delle quali all'estero (generalmente in anteprima di un Grande Premio), permetterà alle migliori «promesse» di progredire e di addestrarsi.

Create appositamente per soddisfare i desideri soprattutto dei «petrolieri», l'anno prossimo in queste gare si troveranno le scuderie ufficiali Elf,

Martini-BP, UPA-Targa, Motul, Shell e probabilmente vi si aggiungerà anche l'Antar.

Internazionale, dal momento che arriva direttamente dalle frontiere dell'Hexagon, questa formula lo sarà soprattutto per la diversità dei partecipanti e, ancor più, delle marche di monoposto. Si ritrova naturalmente la Martini che quest'anno si è fatta la parte del leone, ma entrano in lizza anche la BBM, virtualmente vincitrice del challenge Simca-Shell-Goodyear e la Gotti-Grac sua principale rivale. Di fronte a queste monoposto francesi si troveranno nomi stranieri aureolati del prestigio che conferiscono le formule 1 e 2: March, Lola, Tecno. Ma GRD, Celi-Cars, Super-Nova, Griffon hanno pure preparato vetture. Circa cinquanta concorrenti molto internazionali sono dunque attesi in rappresentanza della Francia, ma anche del Belgio, della Svizzera, dell'Inghilterra e dell'Italia.

Nonostante l'attrattiva del grosso montepremi, la Renault ha però voluto evitare differenze, infatti i pneumatici saranno tutti Michelin SB 10 sull'asciutto e TB5 sul bagnato, con lar-

ghezza massima prefissata. I promotori hanno esitato prima di optare per il cambio Hewland e hanno finito per bocciarlo... Occorre sapere che il complesso motore-cambio Renault costa meno del solo cambio Hewland: circa 9.000 franchi, contro 11.000.

### Quattro passaggi per «volare»

Senza dubbio la Renault non prevede di porre piede in F. 1 in un prossimo futuro, ma si sa che un prototipo competitivo per il campionato del mondo debutterà l'anno prossimo: dal Renault-Cross alla Formula Renault Europa, passando dalla Coppa Renault Elf Gordini e dalla Formula Renault (quattro, quindi) un pilota con molto talento trova la possibilità di raggiungere un alto livello. L'esperienza dimostra ormai il valore di questa azione promozionale, e non saranno, certamente i conduttori nominati all'inizio di questo articolo a contraddirci... Forti di questo esempio, i piloti stranieri saranno tentati di imitarli...

Jacques R. Jaubert





## Debutta la BERTA F. 1

• All'ormai confermato GP d'Argentina 1975 esordirà la **BERTA LR**, vettura al cento per cento argentina, affidata al pilota Nestor Garcia Veiga. La Berta è stata presentata a Buenos Aires dal suo costruttore Oscar Berta ed è una derivazione di quella costruita per la F. 5000 degli Stati Uniti, salvo che il motore è un Berta V8.

• La GPDA ha assegnato agli organizzatori del GP d'Argentina il premio «**Miglior Grand Prix dell'anno '74**». Il premio viene dato al circuito ove si sono maggiormente rispettati i nove fattori sui quali si basa il punteggio. Al secondo posto Monaco, al terzo gli Stati Uniti.

## WATSON desiderato

• Molte offerte per **JOHN WATSON**, dopo l'annuncio del ritiro della Hexagon Racing. Surtees non nasconde che vorrebbe i «servizi» di Watson e quando gli hanno chiesto se lo voleva per la F. 1 o per la F. 2 ha risposto: «**Prima facciamo sedere in una vettura**». A sua volta Watson ha detto di essere sotto contratto con Ecclestone fino al termine del 1975 e che questi sta trattando per ottenere un patrocinio per potergli dare una terza vettura ufficiale. Altrimenti, dice Watson, cercherà altrove e ha aggiunto che Surtees è soltanto uno di quelli che gli hanno fatto opporsi.

• Nel 1975 **TOM WHEATCROFT** farà gareggiare una sua Formula Atlantic, progettata da Mike Pilbeam, e il pilota sarà Richard Morgan. Il progettista ha detto che non sa come si chiamerà la vettura, probabilmente col suo nome. Wheatcroft ha spiegato che avrebbe voluto fare gareggiare una F. 2, ma che è ormai troppo tardi e manca il tempo, a parte il fatto che nel 1975 non avrà il tempo per viaggiare. Se la vettura non sarà pronta, agli inizi farà correre Morgan su una Chevron ufficiale.

• E' previsto che i piloti per il team BMW ufficiale nella serie americana Camel IMSA GT saranno Stuck, Peterson e Gregg, mentre l'americano Posey dovrebbe completare la squadra. Ci sono state trattative anche con Hobbs e il direttore di squadra sarà Neerpasch.

• Con il nuovo interesse per la F. 3 in **INGHILTERRA**, e l'annuncio del campionato inglese patrocinato dalla BP, molti promettenti piloti hanno deciso di passare a questa formula. Il più recente «nuovo» è il kartista Chris Barnett, che si è ordinato una March 753.

• Qualcuno ha chiesto a **SCHENKEN** i suoi programmi per il 1975 e il pilota ha risposto che, dopo essersi preso una vacanza, passerà il tempo a innalzare di circa 50 centimetri il muro nel suo giardino.

## La MARCH ancora incerta

• **LONDRA** - I programmi della **MARCH** sono ancora poco chiari. Si era detto che comunque non sarebbe stata presente in Argentina e ora, invece, pare che ci sarà. Mosley aveva spiegato che gli occorreva un patrocinatore e pare che sia arrivato. Herd non si pronuncia, ma anche se il nome della Marlboro era stato fatto in rapporto a Stuck, in generale si ritiene che non sia questa marca di sigarette il patrocinatore e forse anche Stuck potrebbe non essere il pilota. Si accenna alla Bang e Olufsen, che patrocinava Surtees, comunque pare che una iscrizione «provvisoria» sia già stata fatta per il GP d'Argentina. Infine c'è Vittorio Brambilla al quale mancano 15 milioni per «coprire» la richiesta economica per la disponibilità di una F. 1.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Il terzo **AVÓN MOTOR TOUR OF BRITAIN** si svolgerà nell'agosto 1975, anziché in luglio come le altre volte. La gara sarà di nuovo aperta alle vetture del gruppo 1.

• Poco tempo fa si era annunciato che tanto le **CHEVROLET CAMARO** che le Ford Capri Mk 1 non avrebbero potuto partecipare al campionato turismo di serie del 1975 in Inghilterra. Ora un portavoce del RAC lo ha smentito.

## GLEMSER smette

• Il direttore sportivo della Ford Colonia, Kranefuss, ha detto che **DIETER GLEMSER** ha rinunciato alle competizioni, dopo l'incidente occorsogli a Macao, nel quale alcuni bambini restarono uccisi.



• Secondo le previsioni dei tecnici **GOODYEAR**, ad iniziare dal 1980 le carrozzerie per automobili saranno fatte per circa la metà di gomma o di plastica. In questa foto, un tecnico della società mostra su un modellino e dipinta in bianco, tutta la parte della carrozzeria che potrà venire realizzata con materiali gommosi coperti da vernice, non suscettibili di subire graffiature o ammaccature per urti leggeri.

• **HOBBS** ha confermato che continuerà a gareggiare in America in F. 5000 per Carl Hogan, che lo patrocinava fino dal 1971, anno in cui vinse il campionato.

• Si è svolto in un albergo londinese l'annuale pranzo con ballo del **BRDC**, per la premiazione dei piloti. Purtroppo i due principali vincitori, **HUNT** (Gold Star 1974, Wakefield Trophy e Seaman Trophy) e **FITTIPALDI** (Gold Star Speciale) non erano presenti, ma fra gli altri che hanno ritirato i premi c'era Hulme che ha ricevuto... un paio di pantofole (per la sua vita di «pensionato») e un piatto d'argento.

• Nel 1975 in **SVEZIA** non ci saranno gare di F. 2. Gli organizzatori della solita competizione di campionato a Karlskoga non potranno affrontare la spesa e quindi sostituiranno la corsa con una di F. 5000 che, secondo un portavoce svedese, costa «un terzo di quanto costerebbe una gara di F. 2».

• E' probabile che la più recente scoperta rallystica finlandese, **ARI VATANEN** (si mise in luce nel Rally dei Mille Laghi) vada a cercare fortuna in Inghilterra. Spera di preparare le vetture per Fony Fall e porterà con sé la sua Ascona, per correre ogni volta in cui ne avrà l'occasione.

• Pare confermato che il nuovo divo brasiliano della F. 3, **Alex DIAS RIBEIRO**, è stato offerto di pilotare la seconda Grand Prix Fittipaldi, a fianco di Wilson. Sembra che Ribeiro sia incerto se accettare di correre su una vettura non ancora a punto, di fronte ai suoi patrocinatori, temendo al tempo stesso che la possibilità non gli venga più offerta in caso di rifiuto.

• L'importatore americano **HASS** l'anno prossimo, oltre a fare gareggiare un team di due Lola Formula Atlantic nella serie Player's canadese, iscriverà anche altre due Lola per Hill e Follmer.

• Ancora richieste per la **LOMBARDI** dall'oltre oceano: dopo vari contatti Lella aveva dovuto rispondere negativamente per un invito al GP di Nuova Zelanda in programma l'11 gennaio. Ora gli organizzatori neozelandesi sono tornati alla carica facendo telefonare dall'ambasciatore in persona, che ha pregato la Lombardi di ritornare sulle sue decisioni.

• Altre prove per la **BRM** a Snetterton, piloti Evans e Wilds. Per Evans, campione europeo 1974 di F. 5000, si trattava della seconda uscita su una F. 1 (la prima è avvenuta con una Embassy Lola). Pilotava la P160 col vecchio V12, mentre a Wilds era stata affidata la P201 col motore nuovo. Entrambi i conduttori hanno girato in tempi attorno a 59".

## Un 8 Ferraris per la MARCH

• E' sempre più probabile che la prima **MARCH** venduta in Italia monti l'italianissimo 8 cilindri di **ROMEO FERRARIS**. Sono in corso infatti trattative conclusive per sistemare il contratto: piloti della vettura dovrebbero essere Carluccio Facetti e Gabriele Serblin. Non è escluso che sotto questa iniziativa ci sia lo zampino di Martino Finotto, che cercherebbe una nuova vettura competitiva per opporsi al suo avversario di sempre, «Alval» che come è noto ha montato i motori Ferraris sulla nuova Osella PA 3.

• Difficilmente rivedremo quest'anno **CHRIS AMON** in F. 1: ormai il pilota neozelandese è partito per la Tasman Cup ed ha abbandonato ogni programma con le vetture da GP. Correrà per un team americano e non è improbabile che possa disputare altre gare negli Stati Uniti in F. 5000.

• Il ministro inglese dei **TRASPORTI** ha detto che si sarebbero evitati 1000 morti e 13.000 feriti gravi nel 1974 se tutti avessero usato le cinture di sicurezza.

## MUNARI sportsman

• I premi **CHEVRON SPORTSMAN** dell'anno 1974 sono stati assegnati a Sandro Munari per l'automobilismo e a Villa per il motociclismo.

• I paesi che fanno parte dell'**OPEC** (produttori di petrolio) arabi in testa hanno un reddito giornaliero di 110 miliardi di dollari. E' stato calcolato che per comperare l'Alitalia a questi paesi basterebbero cinque giorni, per la FIAT tre giorni, per l'Olivetti addirittura 15 ore di oro nero che sgorga dal sottosuolo.



al concorso fotografico organizzato dalla GENERAL MOTORS ITALIA. Tre bolognesi, Rodolfo Conti, Gianni Giatti e Ferruccio Zuccoli, hanno vinto una vettura OPEL KADETT per una realizzazione a colori, mentre il modenese Carlo Marchi ha vinto la vettura gemella per una fotografia in bianco e nero. Sono stati assegnati altri 24 premi costituiti da altrettante autoradio.

• La sussidiaria sud africana della BRITISH LEYLAND ha licenziato 350 operai e chiuso due stabilimenti per una settimana, per cercare di evitare una recessione sul mercato.

## Sparisce la AUDI-NSU France

PARIGI - Il 31 dicembre è sparita di scena la Audi NSU France, che era succeduta alla CEIDA, importatrice della NSU per la Francia. In effetti, come in Italia, ma anche come in Inghilterra, in Svizzera o in Belgio, il complesso delle attività dell'Audi-NSU sarà rilevato dalla Volkswagen France. In generale è ritenuto che i punti vendita corrispondenti alle due reti attuali (320 per la VW, 200 per l'Audi) saranno oggetto di una rigorosa selezione, in funzione dei risultati commerciali ottenuti finora, e che soltanto 400 saranno conservati in totale. Il personale impiegato presso l'Audi NSU France sarà però licenziato praticamente al completo e si tratta di circa 140 persone. Anche sul piano sportivo, la decisione rischia di essere greve di conseguenze.



## TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



• Sole cocente e che non tramonta e piogge scroscianti di violenza inaudita, vengono creati artificialmente nel laboratorio della Divisione Ricerche della GOODYEAR TIRE & RUBBER di Akron, nell'Ohio, allo scopo di sperimentare sostanze plastiche, gomme, fibre, imballaggi metallici e quanto altro danno origine ai prodotti Goodyear.

## HAILWOOD barcaiolo

• MIKE HAILWOOD può finalmente camminare senza bastone, ma la sua gamba non è ancora guarita del tutto. E' partito per il Sud Africa, ove resterà probabilmente per un mese. Ha detto che se non troverà una guida, per il 1975, passerà il suo tempo sulla barca a tre alberi che possiede in società con Jochen Mass.

• Dal primo ottobre 1973 al 30 settembre 1974, le vendite di veicoli della BRITISH LEYLAND ha superato la quota di un milione di unità in modo che nel corso dell'anno la società è passata da una perdita di 16 milioni di sterline, nella prima metà dell'anno, ad un guadagno di 2 milioni e 300 mila sterline al termine dell'annata.

• La DU PONT ha annunciato l'introduzione del nuovo omopolimero acetilico «DERLIN» nella fabbricazione di cuscinetti e di altre applicazioni di questo genere in quanto il «Derlin» presenta una notevole riduzione dell'usura e del coefficiente d'attrito.

• Nonostante l'aumento del prezzo del petrolio il progetto della FIAT, di costruire entro il 1976 una fabbrica automobilistica in Brasile, va avanti. Lo stabilimento, che sorgerà nello Stato di Minas Gerais, dovrebbe produrre la versione brasiliana della 127.

• La GENERAL MOTORS ha annunciato il licenziamento di altri 20.000 operai e si arriverà così a 63.000 entro gennaio e a 91.000 entro febbraio, in numero delle maestranze senza lavoro. Altri 40.000 operai saranno sospesi nel primo trimestre 1975, periodo in cui la Casa prevede di produrre soltanto 829.000 vetture.

## Una DAF numero 46

• La DAF ha immesso sul mercato olandese una versione migliorata della 44. Si chiama DAF 46 e monta la trasmissione Variomatic.

• La DATSUN ha prodotto due vetture elettriche derivate dalla Laurel, però nessuna delle due verrà immessa sul mercato. Serviranno soltanto per l'Esposizione Oceanografica di Okinawa in luglio, nel quadro della «vettura in armonia con l'ambiente».

• Non si prevede che le nuove restrizioni sui LIMITI DI VELOCITA', che pare stiano per essere applicate in Inghilterra influiranno negativamente sui rallies.

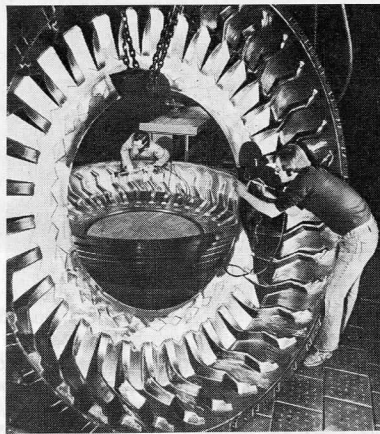


• Una ditta britannica, la DIXON-BATE Ltd. di Chester, ha costruito un nuovo stabilizzatore per il traino di roulotte, grazie a questo dispositivo, riprodotto nella foto, vengono grandemente ridotti i fenomeni di beccheggio e rollio derivanti dal traino. Lo SNAKE-CHARMER, questo è il nome del dispositivo, è di facile applicazione e il suo peso è soltanto di kg 3,620.

• Il noto pittore di competizioni, l'inglese MICHAEL TURNER, dipinge anche aeroplani e ha convinto il Ministro della difesa che non può dipingere ciò che non ha visto; pertanto gli è stato permesso di volare più volte a bordo di aerei militari Red Arrow.

• Nel 1975 le officine CHEVRON costruiranno vetture F. 5000 soltanto dietro ordinazione. Derek Bennett dice che il mercato europeo è troppo piccolo per giustificare un nuovo telaio, senza contare che il 1974 è stato un anno difficile per la Casa negli Stati Uniti, ove la Lola F. 5000 ha avuto molto più successo.

• Costruttori giapponesi sono stati invitati a costruire vetture medie o piccole agli stabilimenti CHRYSLER in Australia. Lo ha detto un portavoce della Datsun.



• La richiesta di coperture giganti per macchine di movimento terra, ha registrato un ulteriore aumento presso la GOODYEAR TIRE & RUBBER, tant'è vero che negli stabilimenti di Stow, nell'Ohio, diventa sempre più familiare lo spettacolo di presse giganti per la realizzazione di tali pneumatici. Per avere un'idea delle dimensioni delle coperture richieste, basta guardare la foto che pubblichiamo e che mostra lo «stampo» nel quale è già stato inserito l'«anello battistrada», la matrice cioè che riporta il negativo della parte esterna delle coperture.

## I russi si adeguano

• Nel 1973 a MOSCA gli incidenti stradali hanno provocato 574 decessi e 5914 feriti, ciò che significa una vittima per ogni 12.600 abitanti.

• In INGHILTERRA, nel secondo trimestre dell'anno, c'è stato il 10 per cento di diminuzione tra i feriti per incidenti stradali, in confronto con lo stesso periodo del 1973.

• Nelle vendite in Inghilterra nel mese di novembre, le vetture IMPORTATE corrispondono al 35,4 per cento, cifra che rappresenta un record. Per contro le statistiche dei costruttori nazionali sono ancora in calo.

• Nell'industria automobilistica americana ultimamente erano stati sospesi circa 160.000 lavoratori e per 90.000 non è stata fissata nessuna data per la riassunzione.

## BRUXELLES in economia

• Nel quadro del Salone Internazionale di Bruxelles, riservato all'auto, ciclo e motociclo, la prima manifestazione specializzata si svolgerà dal 15 al 26 gennaio 1975 con la MOSTRA delle VETTURE UTILITARIE. L'ingresso giornaliero andrà dalle ore 10 alle 18 e il biglietto costerà 60 franchi belgi (30 per i ragazzi).

## Meno tasse più auto

• Il presidente americano FORD, in una riunione coi dirigenti dell'industria automobilistica, ha alluso alla possibilità di proporre una riduzione di imposte sui redditi delle classi meno agiate, per aumentare il potere d'acquisto, rilanciando quindi le prospettive di vendita delle automobili.

• Un portavoce della VOLKSWAGEN ha detto che si considera la possibilità di chiudere la fabbrica di Wolfsburg e di licenziare i dipendenti, questo se l'attuale politica dell'orario ridotto e la diminuzione volontaria delle unità lavorative non contrarranno a sufficienza la produzione. Intanto il Presidente Leiding si è ufficialmente dimesso.



Alla mostra degli Inventori che si è tenuta a Bruxelles a fine dicembre ha fatto scalpore il ritrovato del francese Etienne Broult. Si tratta di un catalizzatore per separare, dall'acqua, idrogeno ed ossigeno. L'idrogeno, stivato nel serbatoio che si vede accanto all'inventore, serve poi per far funzionare un motore a due tempi privo di emissioni nocive

• Riprende la caccia al record assoluto di VELOCITA' SU TERRA. Si avrà nell'autunno 1975 a Bonneville Flats e i protagonisti saranno il solito Art Arfons, di 48 anni, e un giovane ventenne, Billy Meyer. Il primato è detenuto da Gabelich, che col Blue Flame ha raggiunto la media di 1000,767 orari.

• Mentre visitavano il MUSEO DI BEAULIEU, in principe Carlo d'Inghilterra e suo zio, Lord Mountbatten, hanno per caso visto una vettura elettrica Columbia che la regina Alessandra usava per circolare nel parco di una delle residenze reali.

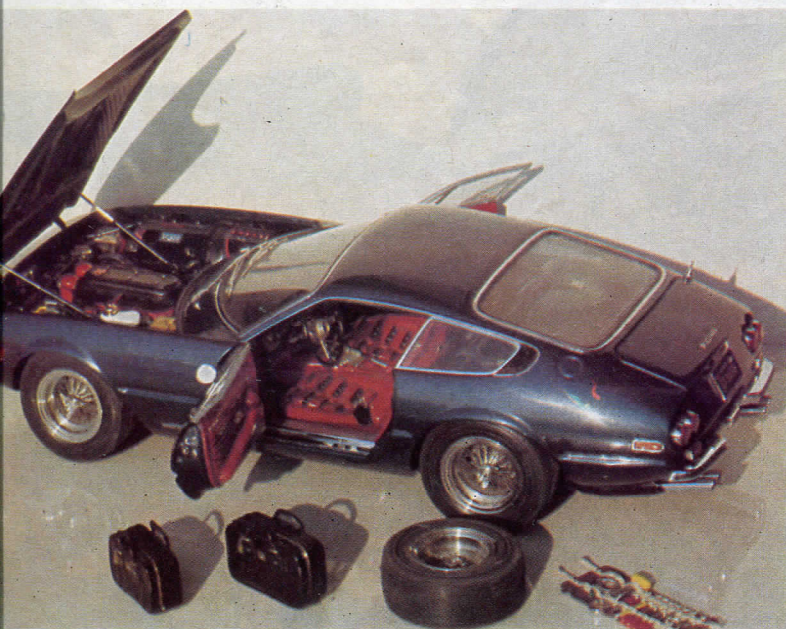
• Nell'Arabia Saudita è stata costituita una compagnia di trasporti marittimi, la SAMARCO, frutto di un accordo fra la Abdullah Alireza, la Mobil Marine Transportation e la Fairfield International Ltd. La SAMARCO si occuperà di trasporti di greggio su scala mondiale.



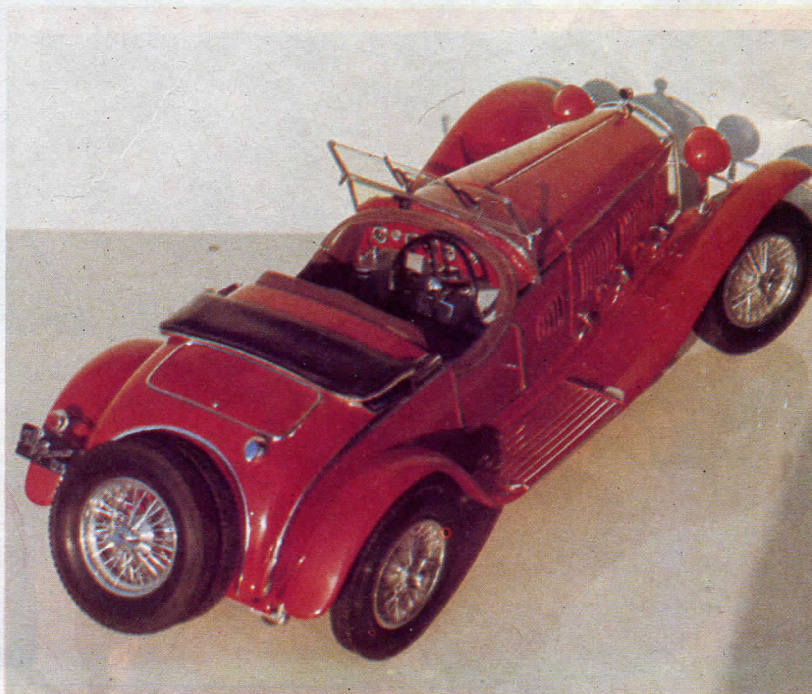
# Padre & figlio



Lo stylist torinese del modellismo (mentre lancia il figlio Maurizio) prepara una sorpresa per tutti  
**CONTI** scala 1/43



Nel prossimo mese di gennaio saranno messi in commercio i primi esemplari di modelli in scala 1/43 realizzati da Michele Conti, il modellista torinese ormai famoso in tutto il mondo per i suoi « pezzi unici ». Questa l'importante notizia per il mondo modellistico, poiché da ora in avanti non sarà più esclusiva di pochi eletti possedere un modello realizzato da Conti. Il quale, ormai, è affiancato dal figlio 15enne Maurizio, del quale sono i modellini in scala 1/43 ed 1/24 che vediamo qui sopra. Accanto al titolo, ecco Michele Conti al lavoro sulla Ferrari « Superfast » (che vediamo, terminata, in basso a sinistra) e sulla 312 Sport. Accanto, la magnifica Daytona, scala 1/11, costruita per il prof. Robert C. Taylor. Sotto, l'Alfa Romeo 1750 1930-31, anche essa in scala 1/11



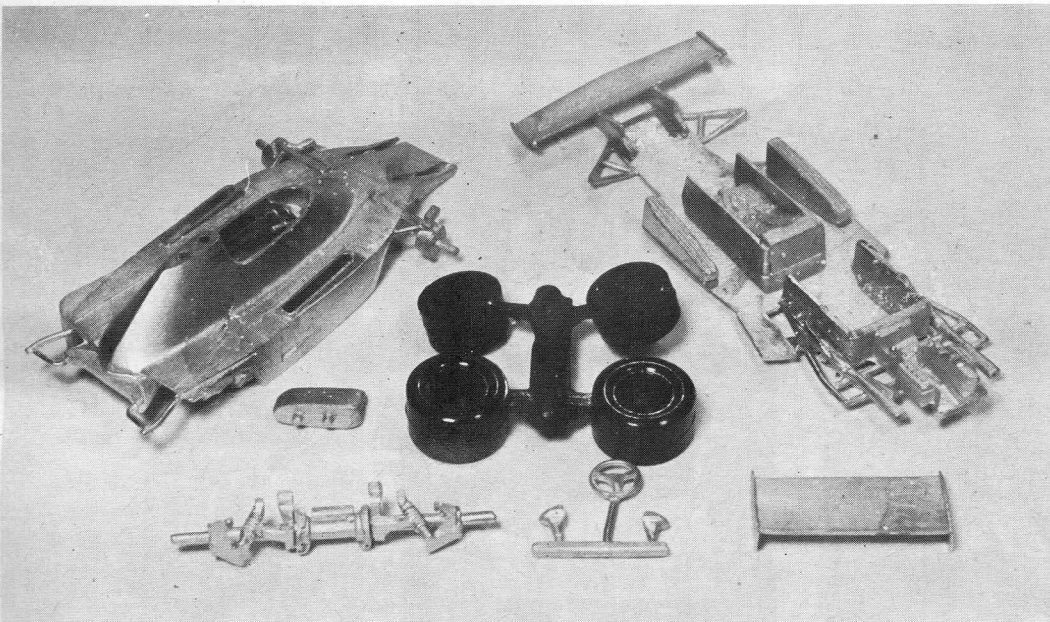


Vi spieghiamo come montare

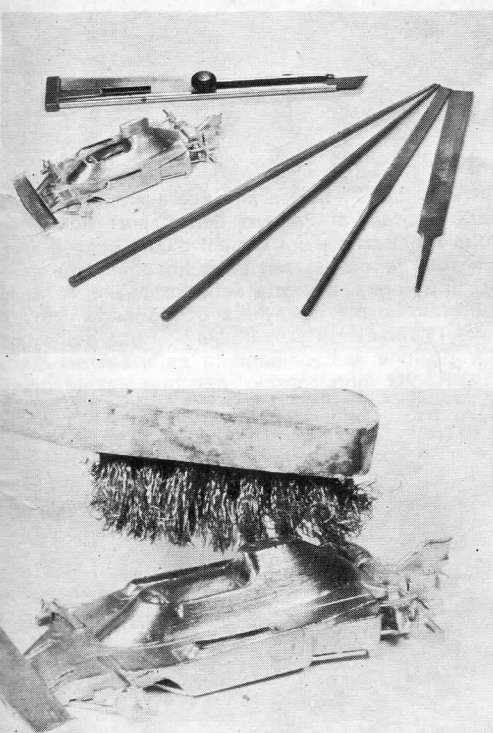
al meglio l'ultima NOVITÀ

# La 312 B.3 in tasca

Ecco i pezzi che compongono il modello, quarantatré volte più piccolo del vero, della Ferrari 312 B3 presentata da John Day. Materiale è il solito « metallo bianco », una lega ad alto contenuto di piombo facile da lavorare. Le ruote sono invece realizzate in plastica di colore nero

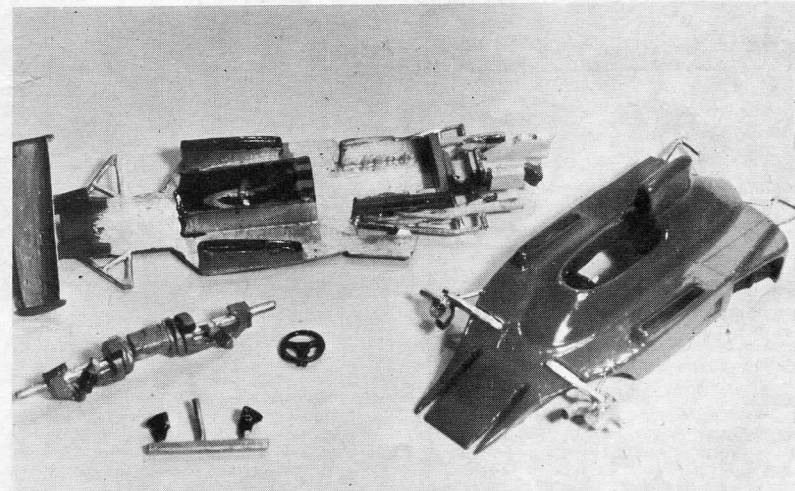


A sinistra, gli attrezzi indispensabili per finitura e montaggio: lime a grana molto fine, coltello da modellista, carta abrasiva molto fine. Attenzione, limando, a non rovinare i dettagli!



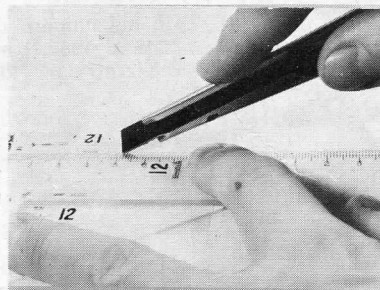
## NON incollare!

A sinistra, tutti i pezzi assemblati ma non incollati. In questo modo si controlla che gli incastri non offrano resistenza. Si può quindi lucidare il metallo con una di quelle spazzole di metallo usate per le pelli scamosciate. Si può anche fare a meno di una tinta di fondo



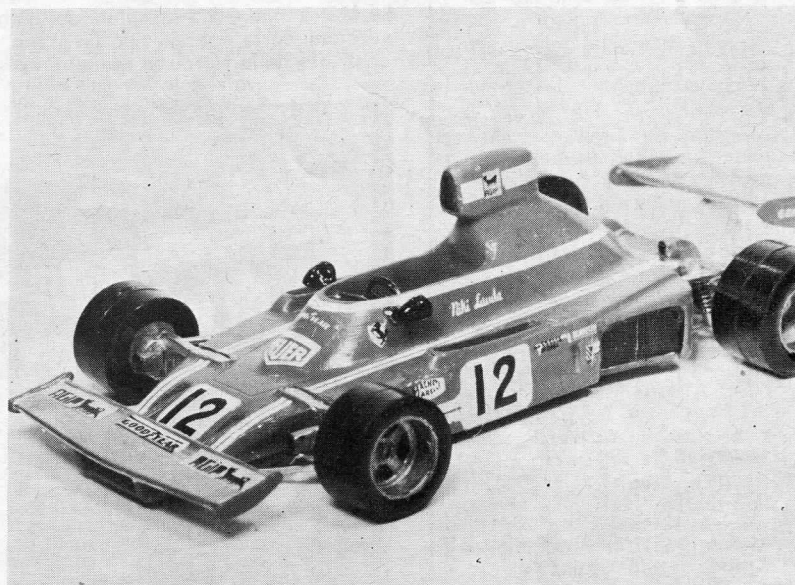
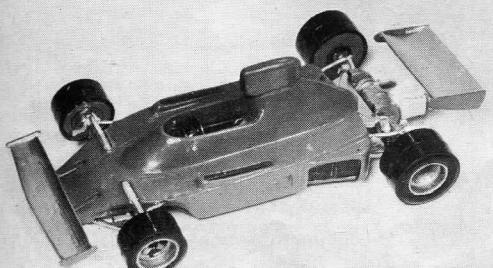
## VERNICIARE «prima»

Conviene verniciare i vari pezzi prima del montaggio definitivo. La carrozzeria è dipinta in rosso corsa, gli alettoni in argento con schermi di estremità rossi; teste motore in argento misto sabbia; sospensioni in argento, scarichi bianchi, sedile nero e cinture azzurre. Per le parti più piccole, è conveniente verniciarle prima di staccarle dai supporti di fusione. A questo scopo, ottimi gli smalti della Humbrol, a pennello o a spruzzo. Ricordarsi, prima di verniciare, di sgrassare le parti con trielina



A sinistra, le ruote stampate in plastica nera. Vanno riempite di stucco fissato con Uhu plus, la colla che può essere usata per l'intero modello. Le ruote vanno dipinte in colore oro, ed i pneumatici vanno rifiniti in nero opaco

Qui sopra, il foglietto delle decals va trattato con cura. Prima di metterle in acqua (mezzo minuto al massimo) ogni particolare va staccato dagli altri. Pinzette e stuzzicadenti serviranno alla messa in opera. A sinistra, ecco come si presenta il modello completo ma ancora privo di finiture ossia le scritte ecc.; siamo già molto vicini al prodotto finito.



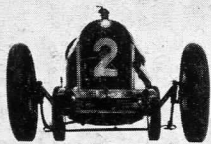
Ed ecco la 312 B3 di Niki Lauda pronta... ad entrare in tasca o meglio in un posto degno nella collezione. Qualche dettaglio è migliorabile con un po' di pazienza (ad esempio, manca il parabrezza), ma non bisogna dimenticare che si tratta di un modellino che è lungo meno di 10 centimetri!





# L'arte degli Auto Modelli

marco bossi



## autohobby

priuli & verlucca, editori

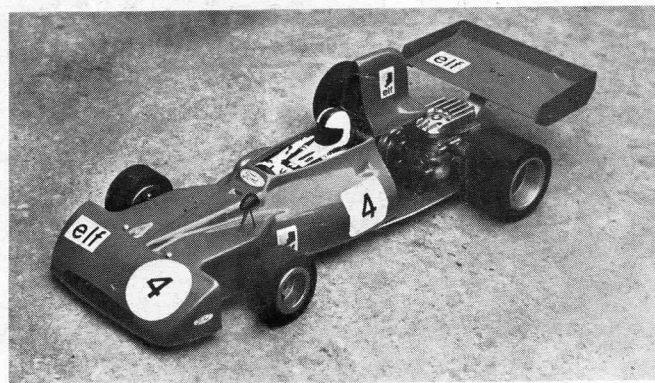
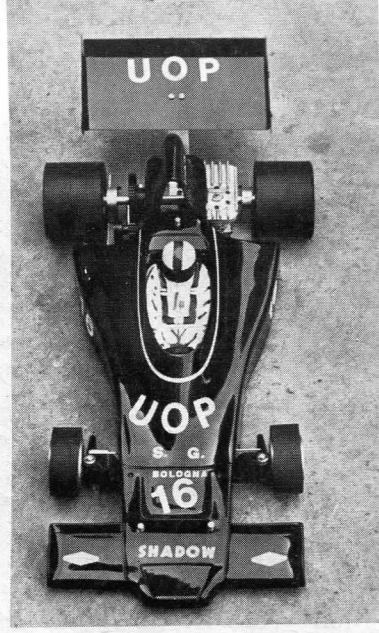
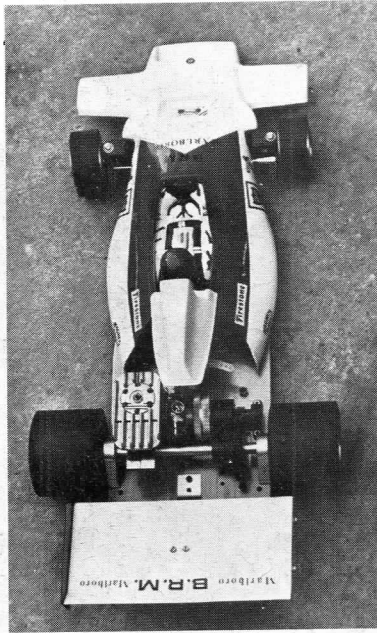
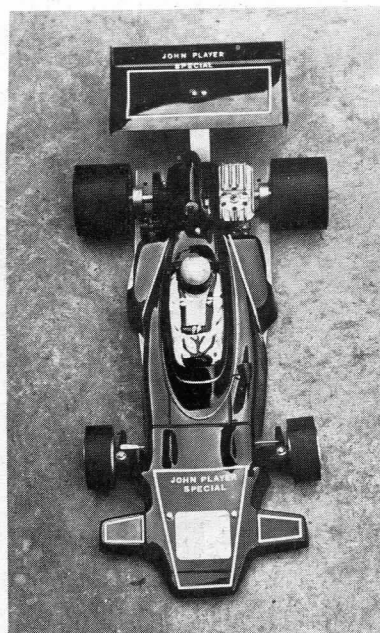
Il primo libro italiano dedicato agli automodelli d'epoca, quei giocattoli così affascinanti, rari e desiderabili, è opera di un noto modellista torinese, Marco Bossi che, al termine di un paio d'anni di appassionata ricerca ha raccolto centinaia di immagini sotto il titolo « Autohobby ».

Le 270 pagine di grande formato, ricchissime di illustrazioni a colori, contengono foto e informazioni che non si rivolgono solamente ai collezionisti ma possono parlare a tutti coloro che amano le cose belle del passato. Il libro non intende essere un semplice catalogo di giocattoli scomparsi ma è una vera e propria storia degli automodelli in lamierino metallico.

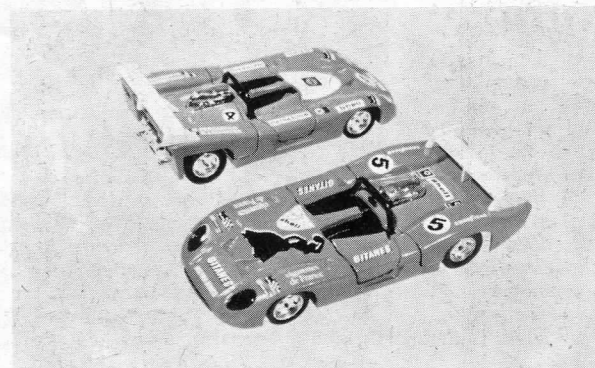
La prima parte tratta le origini dell'arte, elencando curiosità, particolari e insistendo sui bellissimi disegni litografati che mostrano tutto il loro stile « belle époque ». La seconda parte esamina la produzione mondiale soffermandosi in particolare sui joués Citroën: c'era infatti un tempo (tra il 1925 e il 1935) nel quale dalla Citroën uscivano molti più modellini che auto vere. Viene, inoltre, presentata la produzione italiana che, forse un po' inferiore a quella tedesca o francese, non è certo meno interessante.

La terza parte è dedicata alle autogiocattoli a pedali degli anni '20 e '30 mentre nella quarta si trovano cenni sulla produzione mondiale dal 1950 a oggi. Seguono cenni sui principali fabbricanti, una raccolta dei marchi di fabbrica (disegnati da Alberta Bossi), una bibliografia e un ampio indice analitico. Le foto sono di Giulio Francia.

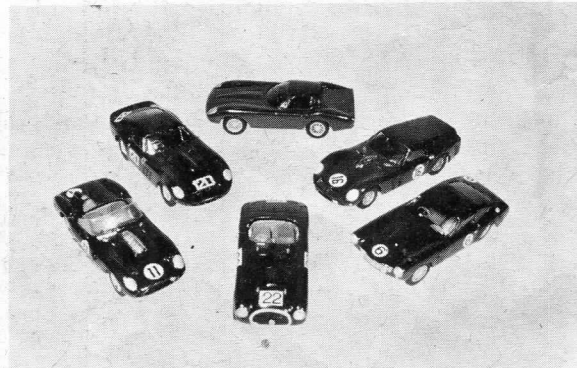
Marco Bossi: « Autohobby - Autogiocattoli d'epoca », Priuli e Verlucca editori, via Soana 6, 10015 Ivrea; lire 15.000; 270 pagine.



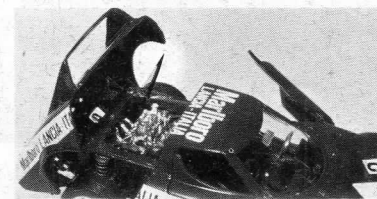
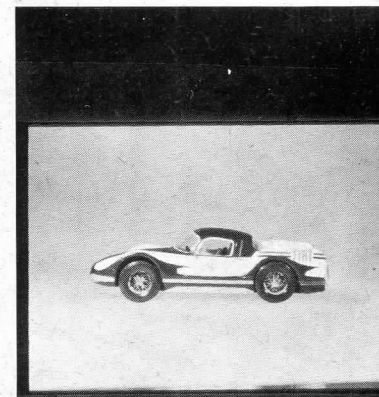
Oltre ai modelli-novità che avete ammirato nella gara svoltasi al Palazzo dello sport nel corso della premiazione dei Caschi d'Oro, ecco in queste foto le ultime novità radiocomandate della SG di Bologna. Si tratta della Lotus-JPS 72, della BRM-Marlboro P 160, della UOP-Shadow DN 3 e della Tyrrell-Elf. In preparazione, è una bellissima riproduzione radiocomandata della Ferrari Sport 312 P che illustreremo nel prossimo numero



Le Matra-Simca 670 campioni del mondo Sport nelle due versioni, corta e lunga tipo Le Mans. Sono in scala 1/43 costruite dalla Norev in metallo. Porte e cofano apribili

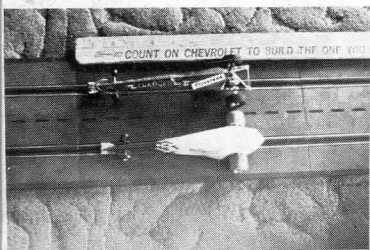


Un bel numero di Ferrari Sport e GT del periodo dal 1949 al 1964. I modelli, tutti in scala 1/43, sono stati realizzati con i kits della FDS, Classic Car e Jhon Day



Sopra, a sinistra la Stratos Martoys scala 1/24. A destra, la Fiat turbina « speciale » del modellista Carlo Brianza. E' in vendita solo da Zepelin, a Milano. Qui accanto, la Stratos della Martoys nei particolari (documentazione di ALDO ZANA)

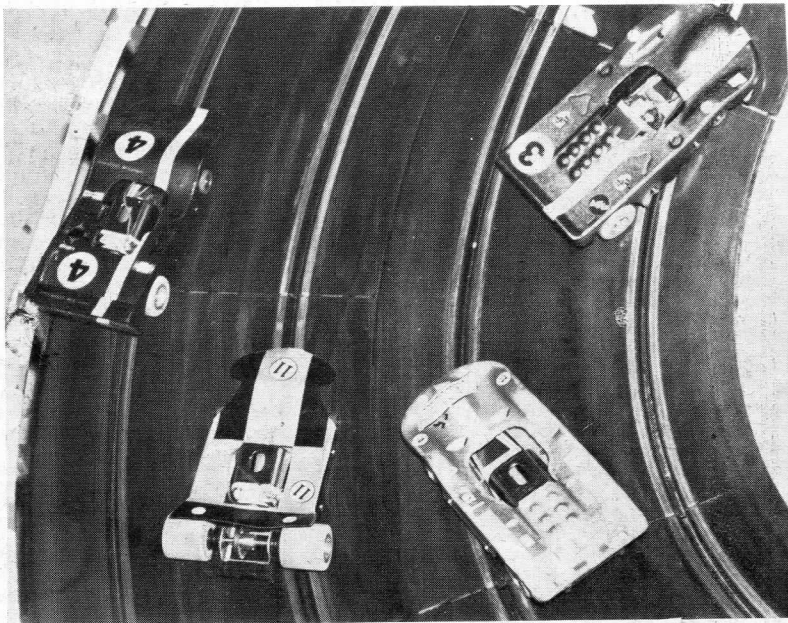




A sinistra, il Destroyer ed il Charger II, due mini-dragster di Paolo Valchi, sulla linea di partenza delle gare drag di Pescara. A destra, in «parabolica» quattro partecipanti al campionato prototipi in atto sulla pista a quattro corsie di Cesena



«Caro AUTOSPRINT, lo slot-car sta avendo un revival per lo meno inaspettato. Gare di durata si alternano ad altre di velocità, dei records vengono strappati prima ancora di essere stati portati a conoscenza del pubblico, ecc. Purtroppo, però, penso che a lungo andare, l'interesse si smorzerà dato che, in fondo, è inutile far andare per due o tre giorni un'automobilina ad una media bassissima o fare delle gare di velocità di qualche decina di metri. Meglio sarebbe un campionato italiano per teams...».



# L'ammazzarecord

Abbiamo voluto aprire la ormai consueta rubrica sulle mini-slot con questa lettera del signor Luigi SANTILLO da Arma di Taggia, perché ci pare che il nostro cortese «taggese» (o «taggiaschi», o come si dice?) abbia in un certo qual modo colto nel segno. Infatti, amici slottisti, se ben ricordate per alcuni numeri della nostra rivista ci siamo visti, per lo meno, subissati di lettere, di notizie, di nuovi primati, di primati già battuti ante-pubblicazione, e così via. Poi, all'improvviso, tutte le corrispondenze si sono rarefatte e invece del flusso continuo, abbiamo registrato una specie di stillicidio da parte dei nostri informatori.

Tutto questo è cominciato, si può dire, all'indomani della pubblicazione della notizia del primo (e per ora unico) record ufficiale conseguito dai ragazzi romani e il fatto compiuto ha, forse, costituito una remora pesante sull'entusiasmo di tutti coloro che si apprestavano a scendere in campo. Forse è un peccato, forse no. Era logico aspettarsi da noi, la messa in opera di un «freno», e l'unico sistema frenante idoneo a normalizzare la cosa non poteva che essere la presenza di cronometristi ufficiali della F.I.C., altrimenti un certo giorno ci saremmo trovati di fronte ad uno spirito burlone autore, diciamo ad esempio, di un quanto mai fantomatico record di... 250 ore, record che avremmo adeguatamente pubblicizzato, a dimostrazione della buona fede con la quale abbiamo accolto e reso note tutte le altre imprese tentate.

Il fatto è che i «tentativi» impossibili si sono arrestati e l'arrivo di notizie è scemato in modo assai tangibile, tanto che abbiamo dovuto accumulare le lettere pervenute in tre settimane prima di darne notizia. E anche in queste lettere non si parla più di record di durata, già da noi «codificati», come ben ricordano gli slottisti, ma soltanto di tentativi sull'ora, cioè sulla velocità, e della istituzione di veri e propri campionati di categoria, con tutto un scibile di consigli e di suggerimenti.

E, in tema di suggerimenti, vediamo assieme la continuazione della lettera di Luigi Santillo con la quale abbiamo aperto il discorso. Dice dunque il nostro: «LE AUTO: dovrebbero essere delle normali Policar (nell'indicazione della marca non vi sono sicuramente intenti pubblicitari - n.d.r.) con alcune modifiche. Ad esempio, potrebbero essere senza carrozzeria o senza avantreno. Naturalmente queste modifiche sono facoltative. I PILOTI: dovrebbero essere al massimo due e senza alcun limite d'età. Ogni pilota non dovrà fare più dei due terzi di ogni gara. LA DURATA: varierà dalle 4 alle 12 ore con al massimo una '24 ore' e in questo caso i piloti potrebbero essere tre. LA PISTA: dovrà essere formata da normali elementi Policar, sistemati in un modo uniforme. Chiunque potrebbe inviare al vo-

stro giornale dei disegni in modo da potere effettuare una scelta definitiva. La pista prescelta dovrebbe essere adottata da tutti gli aspiranti concorrenti al Campionato Italiano e voi dovreste anche fissare il numero di ore di gara. Ad incontro terminato, gli interessati dovrebbero inviarti la notizia tecnica (ribadiamo il concetto sine qua non della presenza di cronometristi ufficiali - n.d.r.) onde permettervi di stilare una classifica A fine anno si avrebbe il team campione italiano».

Di campionati ci parla anche Carlo LABRUNA portavoce del «MINI AUTOSPRINT SLOT RACING CLUB GENOVA», dandoci notizia del 1. Campionato Città di Genova svoltosi sabato 14 dicembre con la partecipazione di dieci piloti, tutti alla guida di vetture «SILHOUETTES» (una anticipazione del Mondiale Marche 1976!) fabbricate dal signor Labruna e sponsorizzate da molte sportivissime ditte genovesi quali la AGEN Tendaggi, Foto ROTA, FUTURA, RICAMBESTER Autoaccessori, COROL'S SHOES, la BEFANA, ecc.

Il Mini AUTOSPRINT Slot Racing Club Genova è di recente costituzione e raccoglie un nutritissimo gruppo di piloti fra i quali si contano anche i ragazzi del Lido di Albaro, primatisti delle 30 ore, e uno dei componenti la squadra di Domodossola che, a suo tempo, stabilì un primato di 40 ore. Prima preoccupazione dei dirigenti del Club è stata l'istituzione di un vero e proprio campionato che, come abbiamo detto, è «andato in onda» sabato 14 alla presenza di grande folla.

## Daniele Labruna primo campione slot

La gara è stata vinta da Daniele LABRUNA (fratello del portavoce) su una Ford-silhouette sponsorizzata dalla Agen Tendaggi, che nei 5 minuti della durata stabilita ha coperto 34 giri di una pista a tre corsie, lunga circa 23 metri. Al secondo posto Maurizio ZANONI (di Albaro) con Ford-Ricambester; terzo Livio BORGARELLI su Fiat 128 r-Ricambester; quarto Carlo LABRUNA su Ford-Futura; quinto Maurizio SENZIONI su Chevrolet Corvette-Foto Rota. I piloti in gara hanno partecipato a qualificazioni della durata di 5 minuti e il giro migliore serviva a stabilire le posizioni di partenza - palo, centro, esterno - nelle batterie, in modo che tutti gli iscritti potessero partecipare alla gara vera e propria. Le batterie avevano una durata di 5 minuti e la classifica veniva stilata in base al numero di giri completati compiuti dai partecipanti.

Visto il successo del primo esperimento, il Club organizzerà fra breve il secondo campionato che si svolgerà sulla durata di 20 minuti e al quale hanno già dato l'adesione più di venti piloti. E' assai curioso il fatto che «gli organizzatori hanno

ricevuto richiesta di chiarimenti fino dalla lontana Svezia da giovani lettori di AUTOSPRINT che si interessano alla specialità e che forse scenderanno in Italia per incontrare i genovesi.

Ed ora, in breve, le altre notizie. Da Cesena, così scrivono Andrea ARTUSI, Franco BOTTA, Alberto SANTANDREA e Andrea SALVADORI: «Riferendoci alla lettera del nostro amico Massimo Mazzotti che parlava di un campionato Formula 1 a Cesena su una pista a quattro corsie, siamo lieti di comunicare che oltre al suddetto campionato, che ormai è già alla sua terza prova, è in corso di svolgimento anche un campionato prototipi che si svolge sulla stessa pista e su 12 prove. Anche noi, quindi, siamo orientati più alle gare di velocità che a quelle di durata che sono certamente belle e che danno molta soddisfazione, ma che mancano di quella lotta e di quell'agonismo che contraddistinguono le gare di velocità. Ci auguriamo che presto si organizzino gare di campionato italiano di velocità e attendiamo dai probabili organizzatori calendari e regolamenti».

Da padre e figlio, Piero e Alberto GLIOLI, Via Donizetti 16 - Campi Bisenzio (FI), riceviamo: «non vantiamo alcun record di velocità, ma vorremmo menzionarvi alcuni primati indubbiamente particolari, quali il fatto di avere ottenuto una media di 14,053 kmh per la durata di UN minuto, di avere percorso fino ad ora, in cinque anni di attività, circa 1.450 km. e di possedere ben 92 slot con i quali fra noi disputiamo gare di «campionato familiare» divertendoci molto».

Vi è poi una serie di lettere riguardanti «tentativi» di primato che hanno il solo difetto di non poter essere definiti ufficiali. Si tratta di prove di velocità sull'ora e alcuni risultati potrebbero essere veramente interessanti. Li citiamo in ordine decrescente per dare il giusto merito a chi ha effettuato il tentativo migliore.

Dunque: Piero MANNUCCIA (Via Parenzo 24 - Roma) ha fatto compiere alla sua Dream Car scala 1:43 ben 1.304 giri di una pista di metri 10,88 facendo registrare al cronometrista ufficioso che si serviva di un cronometro Heuer, la media di 14,19752 kmh. Segue nella graduatoria il solito gruppetto formato da Alberto GROSSO, Michele BANDERA e Alberto GRASSI che invece hanno potuto registrare soltanto 13,546 kmh con 1.683 giri di una pista lunga 8,06 metri. Viene quindi Sergio ZAMBELLI (Via Gulli 120 - Ravenna) con 11,906 kmh effettuati molto seriamente su una pista di m. 7,98. Diciamo seriamente perché Zambelli oltre a darci la lunghezza della pista e il numero dei giri compiuti (1.492) ci fornisce anche il voltaggio usato, cioè un trasformatore Policar da 7 e 10 volt, con l'uso soltanto dell'ultima possibilità.

Infine, per chiudere il nostro lungo discorso, la lettera dell'amico Danilo BAG-

GIO di Rosa in provincia di Vicenza, già noto agli slottisti per le sue precedenti imprese. Danilo scrive: «Caro AUTOSPRINT, sono ancora io che scrivo anche a nome di mio cugino Roberto per chiederti alcune informazioni così da potere organizzare un nuovo tentativo (speriamo ufficiale) di record entro i limiti da te stabiliti. Veniamo subito alle domande: 1) Quanto hanno richiesto i commissari (indubbiamente voleva dire i «cronometristi» n.d.r.) per il record romano delle 250 miglia? 2) Qual è l'organizzazione più vicina al mio paese che sia disposta a fornirci i commissari? 3) Può una Mini Dream Car correre su una pista Policar? 4) Quali sono gli indirizzi della Policar e della Dream Car? 5) Che voltaggio hanno usato i recordmen romani? 6) Che voltaggio vuole una Dream Car per essere sfruttata al massimo? Ecco queste sono le domande a cui spero risponderai in modo che, se troviamo lo sponsor come speriamo, tenderemo la scalata al record perché... o si è primi o non si è niente».

## Nessuno divulga i «segreti d'arte»

Ed ecco le risposte che possiamo dare con tutta immediatezza, riservandoci di completarle la prossima settimana: punti 1 e 2) Non conosciamo le tariffe sindacali dei cronometristi ufficiali che tuttavia non dovrebbero essere molto alte se alla bisogna venissero delegati un paio di «allievi cronometristi» che potrebbero essere delegati dalla Sezione Provinciale Cronometristi di Vicenza, l'organizzazione più vicina al paese di Rosa; punto 3) può correre, purché della stessa scala 1:24 oppure 1:32; punto 4) per la Policar, scrivere a Polistyl, Via Chiostreri, 15 Milano mentre per la Dream Car scrivere in via L. da Vinci 16 - Trezzano sul Naviglio (MI); punto 5) i ragazzi romani non sono stati precisi al proposito. Sappiamo soltanto che hanno usato tre trasformatori singoli da 10 volt e due in coppia, mentre come impianto di emergenza avevano una comune batteria da auto di 12 volt; punto 6) questa è una informazione che forse costituisce un «segreto d'arte» e che pertanto nessuno comunica. Del resto, noi che tecnici non siamo, non possiamo esserti precisi al proposito, ma riteniamo sia una cosa che dovrà scoprire da solo, a tentativi.

Per quanto, poi, riguarda l'affermazione con la quale chiudi la tua lettera: «perché o si è primi...» vogliamo ricordarti ciò che disse un certo De Coubertin che, se non andiamo errati, fu l'ideatore delle Olimpiadi moderne. Quel brav'uomo disse infatti: «L'importante è partecipare, non vincere» gettando là una massima che tutti gli sportivi dovrebbero sempre osservare.



## Campioni senza valore

Ho notato che molti famosi piloti italiani, più o meno scottati dal mondo delle corse, insistono con le polemiche su argomenti che, se trattati oggettivamente, danno ragione a loro, ma se visti alle origini, forse no. Mi riferisco in particolare alle critiche fatte all'ultimo comunicato Ferrari: Vaccarella, Casoni, Galli, de Adamich, Merzario stesso, danno più o meno il medesimo consiglio, basato sulle loro esperienze: attenti alle delusioni.

Forse i fatti daranno loro ragione; però sono sicuro che se anche Leoni e Serblin resteranno « illusi » sarà perché Ferrari o chi per lui avranno capito che neanche loro sono all'altezza.

Conosco abbastanza bene Leoni, come ragazzo e specialmente come pilota, perché ho fatto alcune corse con lui in F. Italia l'anno scorso. E conoscendolo, mi riesce facile capire perché alla Ferrari, fra i giovani, volessero a tutti i costi lui. Leoni riesce — in alcuni momenti — a tirar fuori da se stesso prestazioni insolite, dovute a circostanze particolari di corsa, ma che permettono di pensare di lui che in potenza ha dell'estro in più. Inoltre è giovanissimo. Insomma, potrebbe uscire, e se si deve tentare, tanto vale farlo con lui, che almeno è un'incognita. Dico almeno, perché gli altri non lo sono: Serblin stesso, per quanto sia stato il migliore in F. 2 quest'anno, ritengo abbia dimostrato un limite, messo a paragone con gli stranieri.

Ferrari ha bisogno di campioni, non di piloti: i campioni sono Stewart, Fittipaldi, Peterson; nessun italiano d'oggi, per quanto possa io essere nazionalista, vale quanto loro, al volante. Se Leoni non vorrà restare illuso, non gli basterà essere più veloce di Serblin: dovrà dimostrare la rapidità e la sicurezza di un Fittipaldi. Le Ferrari F. 1 non sono auto-scuola, e tutti noi per primi vogliamo vederle vincere, non piazzarsi. A Vaccarella e C. direi che io sono il primo a tifare per loro, ma che gente come Fittipaldi, Lauda, Peterson, Schecter e Reutemann ha qualcosa in più: non il coraggio, o l'esperienza, o il fisico; qualcosa che innata in loro, e che in pista li rende migliori. E Ferrari non può non pretendere i migliori.

Maurizio Oliviero - Roma

A prescindere dal fatto che le sue affermazioni sui piloti italiani la qualificano già fra i molti scettici ad oltranza, per cui i nostri sono sempre « campioni senza valore », pensiamo certamente anche noi che con Leoni valga la pena di tentare.

Ma « tentare », appunto, vuol dire « mettere alla prova », e cioè correre, e non tenere a bagno maria nella speranza, con i « forse » ed i « vedremo ». Lei cita Schecter come uno di quelli che hanno qualche cosa in più. E' vero, ma se Schecter fosse nato in Italia, abbiamo seri dubbi che avrebbe trovato qualcuno così illuminato da farlo passare, in pratica nell'arco di tredici mesi, dall'abitacolo di una Merlyn Formula Ford a quello della McLaren Formula 1. (E non parliamo di Pryce...)

Mi riferisco al vostro articolo « Anche in Svizzera calo di vendite? », apparso su Autosprint n. 50. Nella statistica di fianco al sopracitato titolo vi è un errore: è stato invertito l'anno delle vendite.

Alla mancata « precisione da orologio » della Svizzera fa riscontro la vostra svista. Quindi penso che la partita possa essere chiusa in parità.

A parte questa amichevole polemica, colgo l'occasione per complimentarmi con la completezza di informazioni e con la serietà della vostra rivista, molto letta nel Canton Ticino.

Enrico Tonella - Lugano (Svizzera)

AUTO  
SPRINT

FERMOPOSTA

AUTO  
SPRINT

**GUALTIERO NAVA** - Carugate (MI) — Per la Ferrari può scrivere in v.le Trento Trieste 31 - Modena: per organizzare un Club Autosprint potrebbe informarsi meglio presso i due già esistenti a Milano, uno presso la scuderia Escolette, via Maestri Campionesi 4 e l'altro presso C.P.I.S., via Guglielmo Pepe 36.

**CIRCOLO SOCIO CULTURALE SPORTIVO** - S. Felice a Cancellò (CE) — Per avere tutti i dati precisi, e relative autorizzazioni, dovete rivolgervi alla CSAI, via Solferino 32 — Roma esponendo chiaramente il vostro problema.

**ALBERTO SACCHI** - Milano — Questo l'albo d'oro dell'Euromarche 2000 con relativa coppa per icon duttori: 1970 - Chevron, Joakim Boniner; 1971 - Lola, Helmut Marko, 1972 - Abarth, Arturo Merzario, 1973 - Lola, Chris Craft; 1974 - Alpine Renault, Alain Serpaggi. Per la Can-Am invece abbiamo: 1966 John Surtees, 1967 Bruce McLaren, 1968 Denis Hulme, 1969 Bruce McLaren, 1970 Denis Hulme, 1971 Peter Revson, 1972 George Follmer, 1973 Mark Donohue, 1974 Jackie Oliver.

**GIANCARLO CRISTIANI** - Torino — Per avere un catalogo Halda scriva alla Krautli elettronica, via Figino 12 - Milano: per le informazioni sulla pista di Moncalieri può indirizzare ad Autostyle, corso Sommer 17 Torino.

**UGO CELENTANO** - Napoli - e **FRANCESCO MIAN** - Milano — Questo l'indirizzo richiesto: Hobbytecnica, via S. Salvi 17, Firenze, distributore: Dreoni, via Cavour 31 R, Firenze.

**MARCELLO GAZZOLA** - Fanzolo (Treviso) — Potete rivolgervi alla CSAI, via Pola 9, Milano, oppure allo Sport Club Maggiore, via Don Minzoni, Maggiore (Novara).

**FLAVIO ZANELLA** - Caerano S. Marco (Treviso) — Lei ci chiede troppe cose in una volta sola. L'indirizzo della Giada Auto, corso Buenos Aires 141, Lavagna (Genova). Speriamo che i servizi relativi al Rally dei Campioni lei li abbia graditi.

**GIUSEPPE CURTI** - Ventimiglia (Imperia) — Un servizio dedicato « solo » alle 1000 gruppo 1 sicuramente non è mai stato pubblicato. Ve ne sono stati molti nel contesto di altri servizi, come ad esempio i recenti pezzi sul Challenge FISA, sia per quanto riguarda la finale che il riepilogo generale.

**GIORGIO LUPATTELLI** - Perugia — Scriva a Peterson (in inglese almeno) indirizzando presso la Lotus, Norwick, Norfolk (GB). L'indirizzo della Ferrari è semplice: 41053 Maranello (Modena).

**DAMASO BALESTRINI** - Brescia — Non abbiamo avuto occasione di ascoltare quella trasmissione, ma da quello che ci dice è stato meglio così. Né ci meraviglia il tono denigratorio ormai imperante ad avallare idee preconette.

fornirla. Eventualmente domandi lumi alla CSAI, via Pola 9, Milano.

**CHRISTIAN CAPITANIO** - Modena — L'indirizzo che abbiamo è questo: corso Canalgrande 6, telefono 217160. Sia per la Fulvia 1600 che per lo spider Fiat 1608 stia tranquillo ancora per qualche stagione, anche se una data di precisa scadenza non siamo in grado di fornirla. Eventualmente domandi lumi alla CSAI, via Pola, 9, Milano.

**CLAUDIO WILLER** - Novara — Sarebbe possibile, ed anche indubbiamente interessante, se la « storia » designata esistesse. Cioè se fosse stata eseguita. Purtroppo, non ci risulta che il bravo Burher si sia messo all'opera in questo senso.

**MARIO PIROVANO** - Roma — Gli arretrati da lei richiesti sono questi: 1970, numeri 36-37; 1971, numeri 25-27; 1972, numeri 37-38. I primi quattro costano 200 lire l'uno, gli ultimi due 250. E' sufficiente inviare l'importo, anche in francobolli, al nostro ufficio arretrati.

**FEDERICO LIOTTA** - Bovisio Masciago (Milano) — Si tratta in pratica di comune lamierino di ottone. Lo spessore dipende dal tipo di pazienza che ha lei. Diciamo mediamente 0,4 mm. Eventualmente, lo può reperire presso i negozi di modellismo.

**RICCARDO FORNENGO** - Valperga (Torino) — Gli arretrati che la interessano, e riguardanti il Rally d'Italia 1971, sono il 10 ed il 12 di quell'anno, e sono disponibili al prezzo di 200 lire l'uno. Per le speciali del Rally del Friuli, provi a rivolgersi all'ufficio sportivo dell'AC di Udine, via Carducci 46.

**MAURIZIO ADDATI** - Napoli — Non sappiamo proprio cosa fare per lei, in quanto non avevamo predisposto nessun servizio fotografico per quella manifestazione. In genere, se vi sono fotografi professionisti, è loro interesse inviare le foto al domicilio dei vari partecipanti.

**GIUSEPPE CIPRIANI** - Fabriano (Ancona) — Non siamo a conoscenza di nessun « kit » facilmente reperibile in Italia per la vettura che possiede. Forse sarebbe sufficiente portarla da un buon preparatore, per farle fare qualche lavoretto sì da aumentarne lo sprint.

**PAOLO TRON** - Loano (Savona) — Gli indirizzi di quei collezionisti li può chiedere alla ditta Dreoni, via Cavour 31/R, Firenze. Per quanto riguarda la Porsche « Maiale », dipende da cosa lei intende per « dati »: passo, carreggiata, meccanica sono quelle della 917 K, solo la carrozzeria era diversa, disegni e colore a parte.

**ROBERTO PAUTASSO** - Torino — Errori ne possono capitare, lei dice, ma tanti in una volta... Non sappiamo di quale calendario si tratta (non ce lo dice), ma l'importante, crediamo, è che le foto siano belle: penserà poi lei a correggere le didascalie.

**MAURIZIO SOLARI** - Rovigo — Non siamo in grado di risponderle esaurientemente. La scadenza di omologazione, infatti, dipende dalla data in cui la Casa costruttrice comunica la cessazione « ufficiale » di costruzione. A partire dal 1975, il criterio di cessazione di costruzione avrà parametri più ristretti e precisi. Non le resta comunque che rivolgersi alla CSAI, via Pola 9, Milano, precisando anche la cilindrata della vettura: di Mimi Cooper c'era il 1000 ed il 1300, ma negli elenchi di omologa si parla del tipo Mk2.

IL CURIOSO

## La VETERAN da 300 HP

Sono un ragazzino di 13 anni che si interessa molto di automobilismo. Desidererei avere notizie della Fiat « S 76 » costruita nel 1911.

Fabio Melis - Cagliari

La S 76 fu costruita espressamente, in unico esemplare, come vettura per battere il record mondiale di velocità allora detenuto dalla Blitzen-Benz: è chiamata anche 300 HP perché appunto il suo grosso motore (28.353 cc) eroga una potenza massima di 290 CV.

Nel 1911 la S 76 viene mandata in Gran Bretagna: Pietro Bordino prova la vettura dapprima sulla pista di Brooklands poi sulla spiaggia di Saltburn dove tocca i 200 kmh.

L'anno dopo, sul rettilineo di Ostenda il francese Arthur Duray raggiunge i 225 kmh. L'omologazione viene però contestata per l'irregolarità della registrazione. Nell'aprile del 1912 a Long Island percorre il miglio a circa 290 kmh. Caratteristico il suo radiatore « a pera » che verrà successivamente adottato, attenuato nel disegno, dalle vetture da turismo del primo dopoguerra. Avviamento ad aria compressa a tre candele per cilindro: questi i dati tecnici:

Motore: tipo S 76, sistemazione anteriore; numero cilindri: 4 in linea (biblocco), cilindrata: 28.353 cc, alesaggio x corsa: 190x250 mm, potenza max: 290 CV a 1900 giri-min., distribuzione: valvole in testa, accensione: magnete a bassa tensione, raffreddamento: ad acqua con pompa, alimentazione: a caduta, carburatore, lubrificazione: forzata.

Trasmissione: tipo: a catene, frizione: dischi multipli, cambio: 4 marce + RM; comando a leva laterale.

Sospensioni: anteriore: assale rigido, balestra, posteriore: assale rigido, balestre.

Pneumatici: 895x135.

Freni: a pedale: meccanico sulla trasmissione, a mano: meccanico sulle ruote posteriori.

Sterzo: vite senza fine e set-tore elicoidale.

Struttura: telaio in acciaio.

Dimensioni: passo: 2750 mm, carreggiata: ant. e post. 1300 mm, lunghezza: 3750 mm.

Pesi: a vuoto 1650 kg, a pieno carico 1900 kg.

ESTEROFILIA

## Clay al presente Lella al passato

Riferendoci all'articolo apparso sul n. 48 del vostro settimanale circa gli sponsor, vi ringraziamo per averci finalmente riconosciuti quali sponsor dello sport automobilistico che a tutti noi sta a cuore. Vorremmo comunque far notare che ci avete ingiustamente accusati di esterofilia in quanto si sponsorizziamo Clay Regazzoni, ma d'altra parte non bisogna dimenticare che ci fregiamo del merito di aver contribuito in maniera determinante affinché la Lella Lombardi potesse compiere il salto nel mondo delle formule

maggiori che, con i risultati ottenuti, indubbiamente ha valorizzato le capacità dei piloti italiani all'estero.

E questo non è tutto: durante la stagione appena conclusasi abbiamo sponsorizzato due giovani piloti, Fargion e Presenzini, affidando loro due Ford Mexico, con le quali hanno disputato tutto il campionato '74. Infine, abbiamo contribuito affinché si potesse organizzare le « 4 ore internazionali Ford Mexico » al nuovo Autodromo del Mugello, e la gara di campionato Ford Mexico del 21 luglio '74 all'autodromo di Misano - Santamonica.

Questo per quanto riguarda l'anno trascorso, mentre va ricordato che durante la stagione '73, anno della nostra prima comparsa nel mondo automobilistico, si è vista sui percorsi del « Campionato Europeo della Montagna » ed in alcune gare del Campionato Europeo di Formula 2, la vettura dell'Etienne condotta dall'italianissimo « ShangryLà ».

Commentando la confidenza strettamente privata di un costruttore inglese da voi riportata, per cui l'Italia, in fatto di sponsor è come l'America, vorrei sottolineare, in quanto direttamente interessato, che questa affermazione è giusta e che sicuramente un numero più consistente di ditte italiane elargirebbero allo sport automobilistico ed ai piloti italiani cifre molto più considerevoli se non ci fosse l'impedimento da parte delle leggi fiscali, le quali permettono di detrarre solo in parte le spese promozionali dagli utili della ditta stessa.

Cogliamo quindi questa occasione per far appello ai responsabili dello sport automobilistico italiano affinché si adoperino presso chi di dovere, per permettere ai potenziali sponsor italiani di intervenire più massicciamente non dimenticando che ciò potrebbe in parte risanare la nostra « malcapitata » bilancia dei pagamenti.

Roberto Castagna  
Etienne Aigner - Firenze

Il nome della ditta tedesco-fiorentina di pellami ed accessori per abbigliamento era stato fatto, nel servizio di Tito Zogli, assieme a quelli di altri sponsor automobilistici come AGV, Lavazza, IPI, Stebel, Elba, Everest, Lloyd Centauro dei quali tutto si può dire fuorché che siano « esterofili ».

Quindi la puntualizzazione del signor Castagna è fuori luogo. Anzi, questo fervore lo ha tradito. Infatti, sappiamo bene che la Etienne Aigner non ha sponsorizzato solo Regazzoni, ma ha aiutato altri, in questi anni. D'altra parte, proprio in questo momento la presunta accusa di « esterofilia » viene giustificata dall'atteggiamento veramente antipatico (è un eufemismo) che la casa-madre di Monaco di Baviera ha assunto nei confronti di Lella Lombardi. Su « istigazione », e questa è la parola giusta perché è il succo di un intervento pubblico, del suo pilota numero uno, cioè Regazzoni, l'Etienne Aigner forse deciderà di non dare un soldo alla Lombardi.

Possiamo sicuramente giustificare la filiale italiana della ditta e comprendere l'imbarazzo del signor Castagna, che ha appreso queste « novità »





## LA FOTO

# La Mercedes della vendetta

Ho visto nella vetrina della concessionaria Mercedes di Sassuolo un poster raffigurante una Mercedes berlina da corsa che porta sul parabrezza la scritta AMG. Vorreste gentilmente darmi notizie in merito alle qualità tecniche e sportive di questa splendida Mercedes, e possibilmente pubblicarne una foto?

Carmen Debbia - Sassuolo (Modena)

Fino ai primi anni del '60, la Mercedes corse ufficialmente, in velocità e nei rallies, con una squadra delle sue famose berline. Nel 1969, alla 24 ore di Spa, fece sensazione la presenza, abbastanza nutrita, di tre grosse berline 6300 cc, quelle con il motore 8V che erano da poco entrate in produzione come « ammiraglie » della flotta Mercedes-Benz. Dopo quella prima apparizione, piuttosto sfortunata per colpa di pneumatici inadatti alla mole ed alla potenza della vettura, la Mercedes si rivide in maniera regolare nel 1971, ad opera della AMG, una Casa tedesca di consulenze in preparazioni sportive e motori in genere, fondata da due ex-tecnici della Casa di Stoccarda, gli ingegneri Aufrecht e Mercher. Si trattò di una specie di « vendetta » dei due tecnici, che alla Mercedes non avevano potuto dar corpo alle loro idee.

Sempre a Spa (il circuito belga, con i suoi allunghi, è adatto a vetture di grossa mole), nel 1971 appunto, la Mercedes-AMG ottenne un eccellente secondo posto assoluto, guidata da Heyer e Schickentanz, due nomi ben noti anche ora. Si trattava di una 300 SEL telaio corto con il motore 8V 6300 portato a 6800 mediante aumento dell'alesaggio. La potenza, con iniezione Bosch, era di oltre 400 CV-DIN, ed arrivava alle ruote tramite un cambio ZF a cinque velocità. Pneumatici Dunlop su cerchi da 13", ammortizzatori Bilstein, peso circa 1600 chili, un paio di quintali al di sotto del peso della vettura di serie.

Nella foto, relativa alla 24 ore di Spa del 1971, vediamo la Mercedes durante una sosta. Al volante è Heyer. Il primo a sinistra è l'ing. Aufrecht, preparatore della macchina.

subito dopo averci spedito questa lettera. Ma non possiamo tralasciare di far presente come siano labili, in questo mondo, le promesse fatte per conto terzi e che si è nell'impossibilità di mantenere, anche se nella sua lettera, prudentemente, il signor Castagna aveva usato il « presente » parlando di Regazzoni, ed il « passato prossimo » per la Lella. Purtroppo, ora ci vorrà magari il « passato remoto » per la nostra campionessa, vittima di quello che forse non è — come può apparire — solo « razzismo » maschile, ma nasconde qualcosa di più serio.

MODEL POSTA

## A caccia di STRATOS

Leggendo il n. 48 di Autosprint ho notato una foto riprodotte i modellini della Stratos, Fiat X-1/9 e Fiat-Abarth Rally. Siccome sto aspettando da molto tempo che venga prodotto da una qualsiasi marca il modellino della Stratos, ti chiedo il nome della Casa costruttrice.

Paolo Driussi - Udine

Non siamo sicuri riguardo « quel » modellino, però sap-

priamo che una riproduzione della Lancia Stratos HF, con i colori Marlboro, è prodotta dalla francese Norev, numero di catalogo 713.

Vi scrivo per chiedervi, se fosse possibile, di pubblicare lo schema di montaggio e le istruzioni relative di un minislott in modo particolare un modello Ferrari Formula 1.

Maurizio Dosio - Vercelli

Il montaggio di un automodello slot era già difficile quando in Italia si era in pieno « boom », cioè circa 6 anni fa, quando si trovavano decine di modelli diversi e centinaia di accessori. Oggi esistono solamente alcune parti di ricambio di modelli realizzati in grande serie: sarebbe quindi possibile, a prezzo di profonde modifiche e di tanto lavoro, montare un solo slot-racer partendo dai vari pezzi, ma il risultato sarebbe troppo diverso da quello ottenibile con l'acquisto di un modello già pronto a correre.

Le consigliamo quindi di ricorrere ai vari modelli della Mini Dream o della Polistil: quest'ultima ditta vende una bella riproduzione per slot racing della Ferrari 312 B2 in scala 1/32.



## IL DITO SULLA PIAGA

Siamo i soliti ferraristi, modenesi e reggiani che, con il giornale, ha avuto anche in passato, altre discussioni.

Scriviamo, perché vogliamo dire anche noi la nostra, circa la polemica vostra relativa al siluramento di Merzario, dalla Ferrari. Poiché voi Autosprint siete anti-ferraristi fino al punto, a volte, di rasentare di essere scorretti, vogliamo qui allegare due schede che, noi in gruppo, abbiamo compilato esprimendoci con un voto, su certe caratteristiche, sia di Niki Lauda, che di A. Merzario. Il nostro criterio di voto è stato quello in uso nelle scuole inferiori, cioè: 10 come voto massimo, e 5, come insufficienza. In allegato ci sono i risultati delle nostre votazioni, dopo aver cercato di ponderare nel migliore dei modi, i nostri giudizi.

Come vedete, da queste votazioni, ne è uscito un Lauda nettamente superiore a Merzario. Quindi, checché ne diciate voi, ancora una volta dobbiamo riconoscere che il nostro Drake ha visto bene e giusto. Eccome, ha visto bene! Questo per quanto riguarda la scelta dei piloti. Adesso vorremmo trattare il vostro congenito anti-Ferrari, su Autosprint. Circa la « fuga », come la definite voi, di piloti e responsabili della Ferrari, alla premiazione Autosprint, caschi vari, ma scusate, come fate ad accusare di fuga i nostri ferraristi? Dite piuttosto che, il comportamento dei ferraristi, non è altro che la ovvia e logica conseguenza della vostra campagna contro la Ferrari! Volete forse solo i ferraristi quando vi fanno comodo e, magari, per esporli al vilipendio del pubblico? Poi, quando, vi torna a far comodo, riprendere la vostra campagna anti Ferrari?

Ah no! Comunque, mettetela come volete, una cosa è certa, cioè: che in quel ragazzo del 1898, di Maranello, avete trovato pane per i vostri denti! Egli fa bene ad emarginarvi, a tenervi fuori dal giro, a non permettervi di consumare suole di scarpe sulla sua pista, o nel suo stabilimento! Se, malauguratamente, un giorno la Ferrari, non dovesse più correre, e il nostro grande Drake sparisse, voi di Autosprint sareste i primi a sentirne le ter-

Come possono essere ciechi i « tifosi », e di memoria corta! Quando, tre anni fa, ed i risultati erano molto meno rosei di adesso, la Fiat pareva decisa a far cessare il suo contributo alla Ferrari, AUTOSPRINT fu l'unico giornale italiano a schierarsi contro questa possibilità, anche a rischio di rimetterci — in pubblicità — nei confronti della grande Casa nazionale. La nostra campagna, cari tifosi ferraristi, l'avrete a suo tempo apprezzata anche voi (ricordate le schede di un referendum non più necessario?) fu tanto decisa che lo stesso « DRAKE » ci chiese a un certo punto di interromperla, forse perché convinto anche lui che noi si potesse essere strumentalizzati per sostenere una causa nella quale credevamo (e crediamo) senza bisogno di « padrini ».

Ognuno, cari amici tifosi, ha i campioni che si merita. A voi la Ferrari va bene così? A noi non va bene in tutto e non possiamo non criticare anche « questo » Ferrari, che è un grand'uomo ma ha il torto di credere (ed i tifosi come voi lo ribadiscono in questa convinzione) che lo sport automobilistico cominci e finisca in lui. Non esiste un « depositario assoluto » delle corse, e questo proprio Nuvolari glielo ricordava già parecchie decine di anni fa. Ferrari non gradisce nel suo team un pilota italiano che possa « rubargli » parte dell'affetto dei tifosi? Ferrari si compiace di pensare al « dopo di me il diluvio »? Bene, lo pensi lui e magari alcuni di voi, ma perché di grazia AUTOSPRINT dovrebbe accettare questi principi?

Che gli appassionati veri di sport, non quelli accettati dalla faziosità, abbiano capito come stanno le cose lo dimostra il fatto che le lettere, quelle lettere che si riversano puntualmente sui nostri tavoli ogni qualvolta AUTOSPRINT « apre » il dialogo su un argomento di interesse generale, sono ora in minima parte su questo argomento per Ferrari. E voi, che eravate presenti al Palazzo dello Sport di Bologna, vi siete resi conto di questo isolamento, e vi siete ben guardati dal dire la vostra, dimenticando che AUTOSPRINT (a voce, come per iscritto) ha sempre dato spazio, molto spazio, soprattutto a chi non la pensava come lui. Siete stati zitti anche quando è stato detto chiaro e tondo che Regazzoni, a non venire a ritirare il suo meritatis-

simo casco d'argento, non ha fatto un dispetto a noi di AUTOSPRINT, ma uno sgarbo grave a tutti gli appassionati che, dopo averlo seguito tutta la stagione, erano venuti al Palazzo per applaudirlo. Clay non ci ha neppure fatto sapere a chi potevamo, in sua vece, consegnare il « casco »: ma sapeva bene che della Ferrari nessuno avrebbe avuto la sensibilità di assolvere almeno ai più semplici doveri promozionali. Gli italiani non sono degni di considerazione, piloti o tifosi che siano, evidentemente.

E veniamo all'ormai ammfuffito contrasto Merzario-Lauda, sul quale il signor Rompianesi ed i suoi amici finalmente pongono la parola fine sottoponendoci i risultati di una « loro » personalissima votazione dalla quale emerge, senza possibilità di dubbio, che l'austriaco « è meglio » del comasco! Vuol dire che manderemo al signor Rompianesi i risultati di un referendum, fatto da... un gruppo di tifosi di Merzario, dal quale si evincerà (come si dice adesso) che invece è Merzario ad essere superiore a Lauda, stranamente...

Ma per carità! Siamo costretti a ribadire ancora una volta cosa c'è alla base di questa (presunta) « lotta » da noi condotta contro Niki (e riscoperta ora che la Ferrari è stata messa alle corde per la sua italianofobia). Noi scrivemmo che non ci sembrava il caso di licenziare un pilota italiano e dare quelle chances che finalmente gli sarebbero spettate ad un austriaco (e ciò con la benedizione di Fiat ed Agip). Non abbiamo mai detto che Lauda era un brocco. Anzi. Basta rileggersi le collezioni. Non giochiamo a rimpiazzare né con la verità, né con i nostri eventuali errori. Abbiamo il coraggio di ammetterli!

Che il nostro « parallelo » fosse molto meno peregrino di quanto (naturalmente) molti pensarono, ce lo ha ribadito recentissimamente un fatto, che crediamo sia il caso di portare a conoscenza di tutti.

Domenica 15 dicembre, il giorno prima della premiazione di AUTOSPRINT, il nostro direttore aveva ospitato, al ristorante « Don Chisciotte », Emerson Fittipaldi e sua moglie Maria Helena, il conte Zanon, Sandro Munari e sua moglie Flavia, il segretario di Emerson, Domingo Piedade ed un giornalista milanese. Ad un certo pun-

# Il « tank » di EMERSON

ribili conseguenze. E' anche bene sappiate che, da parecchio tempo, di fatto siete il giornale più anticorse in circolazione, checché voi vi sforziate, prima di tagliare, poi, di ungere dove avete appena tagliato!

Non è con la fantasia, le polemiche e le chiacchiere che si danno le soddisfazioni agli sportivi italiani. Le lacrime agli occhi per la gioia, e l'invidia del mondo intero per le macchine italiane, al 90 per cento sono legate al nome della Ferrari, non di Autosprint. Perciò, che i piloti, e i dirigenti Ferrari non intervengano ad una manifestazione, peraltro anche simpatica e sportiva, non intacca per niente la nostra Ferrari, il suo enorme prestigio, perché, tutti gli amanti di questo nostro bellissimo sport sanno che, il 12 Gennaio prossimo per niente la nostra Ferrari.

Altroché sentirsi oggetto di uno sgarbo, solo perché, per colpa vostra, personaggi Ferrari non hanno accettato un Vostro invito! Non abbocchiamo allo sgarbo che vorreste farci sentire! A noi Ferrari va bene così. Piuttosto Autosprint a noi non va bene così! Prossimamente, in Argentina, inizierà una nuova battaglia. Ebbene, guarda caso, a difendere i colori italiani, in quella nobile lotta, non ci saranno le vostre polemiche, chiacchiere e altro, ma, la « Ferrari », non Autosprint!

Certo che, chi dorme ed è rigiro, sbaglia meno di un uomo d'azione e del dinamismo del nostro carissimo Drake! Ma, sappia Ferrari che la stragrande maggioranza degli appassionati italiani non sono con le polemiche di Autosprint, ma con il ruggito feroce delle sue macchine, perché, in fin dei conti, a noi sono queste che interessano. Quindi, stando così le cose, adesso la smettiamo, salutandovi, pur non condividendo affatto la posizione assunta dal giornale Autosprint, nei confronti della Ferrari, sia, se questa lettera sarà pubblicata il nostro Drake, nella persona del nostro amatissimo Enzo Ferrari. Grazie per averci ascoltato. Buon Natale e Buon Anno a tutti da un gruppo di appassionati ferraristi.

Eugenio Rompianesi  
SALVATERRA (Reggio Emilia)

Il conte Zanon si rivolse a Sabbatini facendogli notare come il suo giudizio su Lauda si fosse rivelato sbagliato. Il nostro direttore replicò subito ricordando che si trattava piuttosto di un discorso di fondo: non c'erano giudizi coinvolgenti le capacità del giovane asso austriaco, ma semplicemente la scelta operata da Ferrari ad inizio stagione e che si voleva ora giustificare a tutti i costi sottolineando le prestazioni velocistiche di Lauda, in confronto a quelle che si pensava potesse offrire Merzario.

Fu a questo punto che Fittipaldi si intromise nel discorso: « Non credo, sulla base del mondiale '74, — disse il campione del mondo — si possa dire che Lauda si sia dimostrato superiore in assoluto a Merzario! Noi tutti del « circus » sappiamo bene che la ISO di Williams era un « tank » (disse proprio così, « un tank » un carro armato), e quello che è riuscito a fare il vostro Merzario su quella macchina ha del prodigioso. Arturo avrebbe perciò meritato una Ferrari, per le sue qualità di pilota: e vi lamentate, voi italiani, di non avere un campione? Ma mi sembra di aver capito che Ferrari — per quel po' che lo conosco — è come Chapman: anche Colin è un accentratore, e non vuole farsi condizionare dalla personalità dei suoi piloti, che però l'inglese è più disponibile a scegliersi fra i « bigs » già affermati ».

Nessuno aveva sollecitato Fittipaldi ad una dichiarazione del genere, e sappiamo bene che non ha l'abitudine di fare dei discorsi per compiacere l'ospite. A proposito del « tank ISO-Williams, ricordiamo per inciso che dopo metà stagione la monoposto di Merzario, a forza di rattoppi e ricuciture più o meno provvisorie, era diventata di almeno 50 chili al di sopra dei minimi regolamentari!

Vogliamo ad ogni modo chiudere, una volta per tutte ed in coincidenza del nuovo anno, una polemica che non doveva neanche nascere, ricordando al signor Rompianesi ed a quanti ci hanno « assalito » accusandoci di « lesa maestà » che i veri antiferraristi non siamo noi, ma loro, che seguono la loro squadra con il paracchi della più assoluta mancanza di obiettività. Tanto è vero che solo chi è accettato da un assolutismo « tifoideo » può definirsi il « giornale più anticorse in circolazione ».



Una copia L. 350 (arretrato L. 700)  
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiorazione per spedizione via aerea: Europa L. 7.000 - USA Canada L. 15.000 - Brasile L. 20.000 - Argentina L. 23.000)  
Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia  
A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 -  
Tel. 02/25.26. Spedizioni in abbonamento postale  
gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 - PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA Dm. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDA Hfl. 2,90 - SPAGNA Pts. 60 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

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 AIRES; Austria: Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; DANIMARK & CO., Wollzeile 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dép. Publications, 1 Rue de la Pettelle, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.O. Danimarca: DANISK BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDIO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO S, 37 Avenue De L'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE, PARIS 15E; L'Espresso, 111 Rue Réaumur, 75008 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 E-Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NIL-COM TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Islandia: PROSVEI, T. Terzija, 16, BEGRAD; Iran: IRANIAN ALMAGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHRAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makkdessi Street, Halim Hanna Bldg. - 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 19/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine-1ER, MONACO; Principato: Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, Avenida San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/104/32 STOCKHOLM - 19; WENNERBERG WOLLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegezzi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMAI; Turchia: YAKINCI BASINCI ZIAT, Barbaros Bulvarı 51, BESIKTAS ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262, MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

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

**ALBERTO DALL'OSCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465924/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.654.951 - Uffici di Bologna: Via Irenio 12/2, Tel. (051) 23.61.98-27.97.49. Uffici di Firenze: Piazzale degli Antinori 8/r, Tel. (055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-865.321-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.550. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46.52.52 - 46.52.53 - 46.52.54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna



**I nostri MANIFESTI**

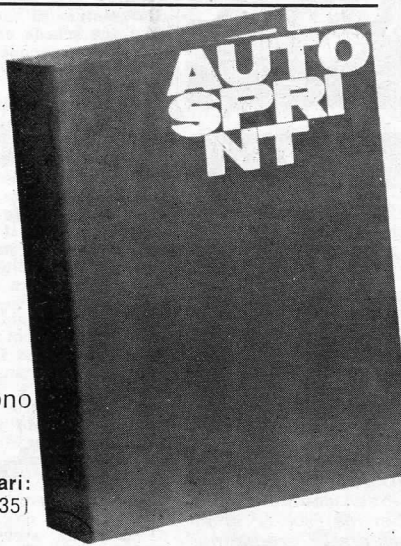
Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

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

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

**DIECI MANIFESTI ASSORTITI L. 1.000**

**E' già pronto il RACCOGLITORE per AUTO '74 nuovo formato**



Raccoglitori cm. 22,5x31,5 L. 1.200 (soci 1000)

Ricordare che: ne occorrono 3 per rilegare 1 anno

Per rilegare il 1974 sono necessari:

1 raccoglitore «grande» (cm. 23x35) L. 1.800 (soci 1500)

2 raccoglitori «piccoli» (cm. 22,5x31,5)



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

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

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

**OFFERTA SPECIALE:** a 5.000 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50 x 60.

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

Manifesti plastificati:

Disegno-manifesto di Turner  Pantera De Tomaso  Jackie Stewart disegno di Turner  Mondiale Marche disegno di Turner  Lancia Stratos Munari  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra Simca disegno di Turner  Jean Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Clay Regazzoni  Niki Lauda  Emerson Fittipaldi  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

Manifesti normali:

MERZARIO - NANNI GALLI  INTERSERIE 1972  Pantera De Tomaso  BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-Simca disegno di Turner  Jean-Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

**RACCOGLITORE** (indicare il numero)

**INVIO Lire pari al totale del prezzo**

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

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

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

**Pagamento anticipato**

**SI VENDE**

**AUTO**



● **ABARTH 1000** radiale preparazione Baistrocchi, ultimi aggiornamenti, iniezione, slick asciutto, pronto corsa. Rivolgersi BAISTROCCHI - tel. 0521/73.956.

● **ABARTH 1850** pronta rallye, Ceccato HP 180. MASSIMO GREGORI. Tel. 0445/23.231 ufficio; 20.722 abitazione.

● **ABARTH 1850** eccezionale, preparazione come ufficiali, aggiornata '75. Scuderia CITTA' di SCHIO. Tel. 0445/24.744.

● **ABARTH OTS 1000** perfetta e competitiva. Motore revisionato, tre cambi, vari rapporti, 8 cerchi, gomme slick e bagnato. Sette primi tra cui il Giro d'Italia. Tel. 011/301.644 ore ufficio, dopo le21 tel. 011/367.403.

● **ABARTH 595** prep. Garavello vende «TIBELI», inurtata, 57 vittorie, prima campionato italiano '74 e Triveneto '72-73-74. Otto cerchi Esap Slick e bagnato, scatola guida diretta Garavello, cambio e autobloccante Garavello 50 rapporti, roll-bar 9 kg, batteria superleggera con scorta, due motori nuovissimi. Telefono 045/62.00.08. L. 5.000.000

● **ALFA GTA 1600** Gabani, motore una corsa, aggiornata '75, eventualmente ricambi e carrello. Telefonare AUTO «B», tel. 011/67.61.88.

● **ALFA ROMEO GTA 1300** vendo, permutio mio GTA 1300, carburatori oltre 150 HP effettivi. Vendo pure motore scorta. PIETRINO TALI - VIGLIANO BIELLESE - Tel. 015/51.06.84.

**ALFA ROMEO GTA 1300** Angelini Iniezione Colotti, slicks, competitiva. Tel. 095/359.381.

**ALFA ROMEO**  
Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

**ALFA ROMEO GTA 1300** Gr. 2 Ghislotti vende vettura completamente revisionata, motore nuovo, plurivittoriosa, 2. Campionato Italiano. Officina BALDUZZI. Tel. 0371/63.976.

● **A 112 ABARTH** gruppo 1, Rally Ceccato, completa cerchi gomme. Telefonare ore pasti 0523/40.949.

**CHEVRON B 23-26** motore Cosworth 2000 da revisionare, solo 7 gare disputate. MONTICONE - TORINO - Tel. 011/44.33.00. Lire 11.500.000.

**FERRARI 365 GT 2+2 '74**, marrone metallizzato. Km 12.000, come nuova. Telefonare PAGESCHI, tel. 055/88.78.341.

**FERRARI DINO** 246 rosso, meccanica perfetta, gomme nuove. Telefonare 049/86.29.63. L. 3.700.000 contanti non trattabili.

● **FIAT 850 Special** Gruppo 1, omologata '75, bellissima. MERCATI VALERIO - P. Baccari - SAN SEPOLCRO (AR). Tel. 0575/75.498.

**FIAT 124 RALLY ABARTH 1800** marzo '73, km 16.000, seminovo. MONTICONE - TORINO. Tel. 011/44.33.00. L. 2.500.000.

● **FIAT SPECIAL T 1600** preparazione Ceccato, cambio ravvicinato, Gr. 1. LORENZO SPILLER. Tel. 0445/24.863.

● **FIAT ABARTH 1800** Gr. 3, preparazione Ceccato. Rivolgersi SCUDERIA CITTA' di SCHIO. Tel. 0445/24.744.

● **FIAT 128 COUPE** '1100 gr. 1, plurivittoriosa, accessoriata, prezzo interessante. MENSA BRUNO. Torino 011/44.34.08, ore 21-22.



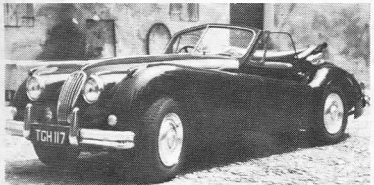
**FIAT 124** familiare, con carrello Pedretti omologato, W 914, 2000/4C, bellissima, c/o Autorimessa Valbreggia Cernobbio. Tel. 031/51.21.82.

● **FIAT 128 COUPE' 1300** Gr. 2, preparazione completa rally Ceccato, 120 CV, perfetta vendo. Pantaleoni 059/35.23.70 Modena.

● **FIAT ABARTH 1000 RADIALE** Garavello, plurivittoriosa, 8 cerchi, slick Dunlop, ricambi, testata rapporti, pista. Tel. 095/61.25.27. L. 3.000.000.

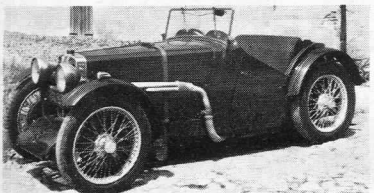
● **FIAT COUPE' 1300** Trivellato Gr. 2 vende, accessoriatissima. MARIO GRILLI. Via Ferraris 40, Napoli. Tel. 26.43.44 o 20.07.60.

● **FORD ESCORT 2000** Gr. 2 «ALVAL» vende per cambio categoria. Telefonare 035/23.87.00 - 23.72.02.



**JAGUAR XK 140** 1954, restaurata come nuova. MEDICI G & G. Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia - Tel. 0522/73.245 - 73.246.

● **LANCIA FULVIA HF 1300** Gr. 4 Rally.  
● **LANCIA FULVIA HF 1600** Gr. 3, preparazione completa Rally del Maggio 1974, ricambi, cerchi. Tel. 0321/45.38.95.



**MG J2 Sport** corsa, macchina nello stato originale. MEDICI - G & G - Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia. Tel. 0522/73.245 - 73.246.

**PORSCHE 911 S** targa azzurro metallizzato, anno 1972, vetri azzurrati, impianto stereo.

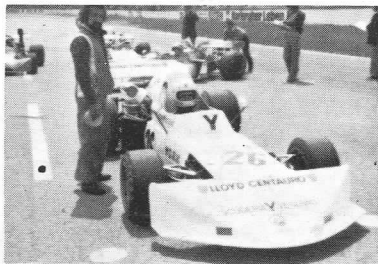
**PORSCHE 911 S COUPE'** anno 1970, colore rosso. SPORTWAGEN, di Noce Carlo, SAS-SUOLO (MO). Tel. 88.51.63.

**PORSCHE 911/S 2400** '73 perfetta, verde salvia, km 26.000 effettivi. Telefonare 0165/32.854. L. 6.000.000 trattabili.

**MONOPOSTO** 

**FORMULA ITALIA** vendesi con numerosi ricambi. Telefonare ore pasti 011/68.14.91.

**FORMULA 850** competitiva con carrello per cessata attività. Telefonare ore pasti 0362/91.021.



**MARCH 742 BMW F.2** scuderia Vesugio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17-20.

## VARIE

**MODELLI** Vendonsi Modelli Speciali Inghilterra, Francia, Germania. Ottime quotazioni. Informazioni: tel. 019/66.99.39.

## MOTO



**KAWASAKI 900** marzo 1973, telefonare ore ufficio: 051/54.13.05 L. 1.600.000 contanti.

## ACCESSORI e parti speciali

**MOTORE GIANNINI 500** Gr. 2 preparazione Lavazza testa sdoppiata veramente competitivo, cambio Colotti completo di rapporti autobloccante, carrello. Telefonare ore pasti - NUCCI - 0523/27.295.

**AMS 1000 SPORT «RAHAN»** vende AMS 1000 Sport perfetta, gomme acqua, ricambi, rapporti, eventuale carrello. Accettasi permuta auto di serie. Telefonare 055/84.80.38.

● **FIAT 128 COUPE'** gr. 1 1100 2 rally vendo permuta per 124 Spider. Vendo gabbia, slitta, codolini cerchi ecc. Tel. 011/70.32.53.

**MINI COOPER** 9/70 accessoriatissimo, buone condizioni o permuta con 2 CV. Tel. 0564/22.401 L. 850.000 trattabili.

**OPEL ASCONA 1900 SR**, rossa, immatricolata 1974, come nuova si vende o si permuta - Tel. 02/22.14.61.

## ACCESSORI e parti speciali

**CERCHIONI** Cambio quattro cerchi in lega 6"x13" adattabili in tutte le auto escluso Prinz e 126 con quattro cerchi in acciaio anche usati per 128 solamente 7"x13". Telefonare ore pasti MARCO BELLESI - Via delle Cateratte, 46 - Livorno - Tel. 0586/30.622.

## MONOPOSTO



**F. 3 TECNO** ultimo modello, alettone, mu-setti scorta senza motore cambio aggiornato eventualmente Ford Capri 2300, 1970 una tantum pagata. Telefonare ore pasti: 051/58.32.29.

# PUMA

Stabilimento: TOR LUPARA  
00137 Roma - Via Nomentana Km. 15  
Tel. 0774/40.02.55  
per risposta, si prega inviare  
L. 200 in francobolli

**NAZIONALE - 74  
SCONTO**

KIT DI MONTAGGIO  
A SOLE L. 570.000  
ANZICHE' L. 620.000  
cerca concessionari per le zone libere



**SARINELLA**



AS-CAR FILM - Bologna

**MOTORE FERRARIS 1300** nuovo potentissimo, vera occasione. Telefonare orario ufficio a LE VAGABOND-jeans - Tel. 030/96.15.83.

**PARACOPPA AVIONAL** da 55000, farli 100 Watt 24000 ognuno compresa lampadina. SPARCO - Via Fratelli Bandiera, 12 - Torino - Tel. 011/38.01.48.

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO



● **ABARTH 850** plurivittorioso, accessoriatissimo, pronto corse svendo miglior offerente anche permutando. Telefonare - FIRENZE tel. 49.15.28 - 67.04.68.

## SI COMPRA

### AUTO



**JEEP M 38 A 1** veramente efficiente immatricolata autocarro o vettura se diesel. Telefonare: 0564/22.401.

Interessato acquistare seguenti vetture: BMW 507 Spider, Ferrari California 60-61, Mercedes 300 SL - Roadster; Chevrolet Corvette 59-60-61; Aston Martin DB 4 Roadster. Inviare dettagli e possibilmente foto a: CORTOPASSI - Via San Francesco d'Assisi, 17 - MILANO.

## ACCESSORI e parti speciali

**5 CERCHI PORSCHE** stellari, tettuccio rigido. MARGIOTTA CAFAGNO - Magna Grecia 1/1 BARI - Tel. 080/33.22..02.

## VARIE

● **TERME DI MIRADOLO S.p.A.** acquista sportive monoposto antiche, vecchie, moderne. CASELLA POST. 3465 - 20100 MILANO.

● **Vetture sportive**

## LUCIANO CONTI

direttore

## MARCELLO SABBATINI

direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

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

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO - Leopoldo CANE-TOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James HUNT - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriella NORIS**

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzales Canomanuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)**

**AUTOSPRINT** pubblica anche

servizi particolari di:

**Daniele Audetto - Bruno Boglioni - Puccio Corona - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Miceli - Sandro Munari - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano**

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

**Russel Brockbank - Werner Bühler - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - 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) 46.56.24 - 46.56.32  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

# BARONE

ROMA

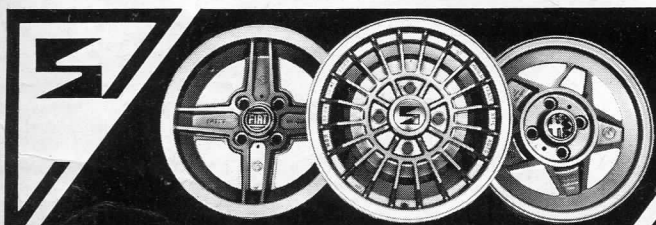
VIALE PARIOLI TEL. 5803002

Artic. Tecnici Tabelle segnaletiche  
Box L. 30.000 - Libro segna giri L. 4.000  
Tabella porta cronometri Heuer L. 35.000

**Racing Line**

**FORMULA ITALIA** Riva vende Formula Italia 1973, Formula Italia 1974 perfetta, inurata, 2 gare. c/o Autorimessa Valbreggia - Cernobbio 031/51.21.82.

**FORMULA MONZA SOFIA** Motore Ragaolo, ottimi piazzamenti '72, mal corso '73-74. Telefonare 0141/21.11.34.



**INDUSTRIA RUOTE  
SPECIALI IN LEGA LEGGERA**

# STILAUTO

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