

NOVITÀ



● **UOP SHADOW**, prima classificata nel Trofeo Can Am 1974. Il modello fotografato fa parte della serie John Day, esemplari in metallo da montare e verniciare. Quarantatré volte più piccola del vero, questa Shadow è dotata di carrozzeria sollevabile: togliendola, si possono osservare i principali dettagli del telaio, delle sospensioni e del motore, tutti riprodotti con notevole fedeltà al vero.



**MARTOYS** LANCIA STRATOS ALITALIA 3 APERTURE  
Scala 1/24  
Cod. 4135

● Due vetture di successo per due successi **MARTOYS**: così si possono definire le straordinarie riproduzioni della Lancia Stratos Alitalia (sopra), la vettura n. 14 con la quale il «Drago» di Cavazere Sandro Munari e il copilota Mario Mannucci hanno vinto il Rally di Montecarlo '75, e della Porsche 911 S (sotto), usata dalla polizia sulle autostrade tedesche. In ambedue i modelli la **MARTOYS** ha profuso il meglio della sua esperienza, nulla lasciando al caso e all'improvvisazione. Non manca assolutamente nulla in questi «pezzi» da amatore che vengono posti in commercio al prezzo di L. 3.500 la Lancia Stratos e di L. 3.200 la Porsche 911 S.



**MARTOYS** PORSCHE 911 S POLIZEI 4 APERTURE  
Scala 1/24  
Cod. 911

SLOT



qualche intoppo nelle qualificazioni tricolori

# Due recuperi in agosto

Soltanto da **Ravenna**, quella semifinale imbastita in quattro e quattro per la buona volontà di Beppe Rosetti e Gianni Benini, è giunta la lieta novella (in quanto completa) del passaggio di altri tre singolisti e di due squadre per la finale di Monza. A **Padova**, invece, per mancanza di determinato materiale si sono svolte soltanto le finali per i singolisti, e tre di essi andranno a Monza, mentre rimandata è stata la tenzone a squadre. A **Milano**, addirittura, sono mancate le formule-ridotte per il campionato piloti, cosicché la gara non ha avuto luogo, mentre per il «marche» soltanto una squadra era presente e di diritto viene ammessa alla finalissima.

## Due recuperi per la lista finale

Quindi, un'ultima giornata alquanto terremotata, ma che, tuttavia, non ha lasciato gravi danni in quanto le gare non svoltesi verranno recuperate nei giorni 23 e 24 agosto a **Milano** e nei giorni 30 e 31 agosto a **Padova**. Dopo i recuperi, la lista dei finalisti per Monza sarà al completo ed i suoi componenti convergeranno sull'autodromo nazionale per la disputa dei due titoli in palio, speriamo i primi di una lunga serie a venire.

Ma veniamo alle gare disputate. Abbiamo cominciato rammentando **Ravenna** e la buona volontà degli organizzatori locali. E' vero; essi si sono gentilmente sostituiti a noi di **AUTOSPRINT** che avremmo dovuto organizzare la semifinale emiliana, compito che abbiamo invece loro girato di tutto cuore visto che le ferie hanno un poco depauperato il corpo redazionale e nessuno dei presenti avrebbe potuto essere distolto dal lavoro quotidiano. Beppe Rosetti e Gianni Benini hanno fatto le cose velocemente, ma, bisogna riconoscerlo,

altrettanto bene. Vrato un regolamento locale (del resto in piena osservanza delle norme generali del campionato) e lanciato il... bando, in poco meno di una settimana hanno raccolto una ventina di singolisti e tre squadre per il campionato marche. Gare aspramente combattute con

dro Sighinolfi-Alberto Galassi del «Yankee Duddle R.T.» hanno superato il turno per il Campionato Marche.

A **Padova** non è arrivato un certo quantitativo di materiale richiesto per la preparazione dei prototipi e così si è svolta soltanto la gara individuale. Alla stessa hanno preso parte sedici concorrenti, giunti da tutto il Veneto, che hanno dato vita ad una serie molto interessante e combattuta di scontri. Sotto la esperta guida del nostro rappresentante **Adriano Pinarello** (che ha fatto anche la parte del leone vincendo la gara), le due giornate di competizione si sono svolte all'insegna della cavalleria e della regolarità, senza che alcuno avesse a che ridire per i risultati ottenuti. I tre promossi per Monza sono quindi **Adriano PINARELLO** e **Massimo MARANGONI** entrambi di **Padova**, assieme al vicentino **Marcello POZZAN** che ha dato loro molto filo da torcere.

## Così a Ravenna...

### Campionato Piloti

1. Beppe Rosetti, giri 126; 2. Sandro Sighinolfi, giri 125; 3. Paolo Casadio, giri 125; 4. Alberto Zambonini, giri 121; 5. Giampaolo Gori; 6. Gianni Benini.

### Campionato Marche

1. Beppuccio Racing Team (Rosetti-Benini), giri 457; 2. Yankee Duddle R.T. (Sighinolfi-Galassi) giri 429; 3. Corvo Racing Team (Abbate, Della Rosa) giri 422.

## ...e a Padova

### Campionato Piloti

1. Adriano Pinarello, giri 129; 2. Massimo Marangoni, giri 126; 3. Marcello Pozzan, giri 122; 4. Gianluigi De Guio, giri 117; 5. Carlo Pinarello, giri 115; 6. Lucio Danieli, giri 110; 7. Gabriele Pozzan, giri 104; 8. Maurizio Rossetto, giri 101.

## I recuperi

**Milano:** 23-24 agosto

**Piloti e Marche**

**Padova:** 30-31 agosto  
**Marche**

tempi di un certo rilievo hanno caratterizzato le due giornate, al termine delle quali **Beppe ROSETTI**, **Sandro SIGHINOLFI** e **Paolo CASADIO** si sono qualificati per il Campionato Piloti, mentre lo stesso **Rosetti** e **Gianni Benini** del «Beppuccio R.T.» e **San-**

## Gli assenti hanno sempre torto

A **Milano**, come abbiamo detto, non si è svolta alcuna gara. Soltanto la coppia **Diego BORGHI-Enrico BERNARDINI** del Ghost Team **Milano** si è presentata ed ha «girato» per la gara a squadre. Giustamente, anche se la squadra ha corso in solesse per mancanza di avversari, essa viene ammessa alla finale di Monza. Come sempre gli assenti hanno torto (specie nello sport) per cui chi volesse ottenere il secondo posto (e la qualificazione per la finalissima) non deve che contare sulla gara di recupero. La gara dei singolisti non ha potuto invece aver luogo perché... formule Scalextric non sono state consegnate in tempo utile. Quindi anche a **Milano** recupero, per maggiormente interessare lo slot.

# ASA

## racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa in tessuto F.P.T. Ignifugo omologato C.S.A.I. 1975.

Tuta doppia mod. Vallenguna nei colori grigio e azzurro misura 42-54

Sottotuta ignifuga in F.P.T. L. 105.000

Sottocasco ignifugo in F.P.T. L. 42.000

Calze ignifughe in F.P.T. L. 7.500

Cuanti mod. Indy in F.P.T. L. 4.500

Stivaletti competizione in F.P.T. L. 21.200

L. 31.800

DISTRIBUTORE CAUTOACCESSORIO di MILANO



CASCO BELL STAR 100 L. 84.000

Il modello **STAR** della linea **Bell** costituisce il «non plus ultra» fra i caschi di sicurezza, ed offre la massima protezione del viso e della testa. E' veramente il casco per lo sportivo ed è usato dai campioni di qualsiasi sport. La lussuosa, comoda imbottitura ricoperta in nylon nero, è un ritardatore di ignizione e ricopre a sua volta uno spessore di circa cm. 2,5 di espanso non-resiliente antiurto. L'involucro è in fiber glass ad alta resistenza Approvato dall'A.N.S.I. Z-90-1-1966 da **SHCA**, **SNELL 70** e **AMA - Grop 1**. Omologato **CSAI 1975**. Misure disponibili in commercio 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61/62, nei colori bianco e arancio



# 5 per gli «europei»

ROMA - Il responsabile delle rappresentative nazionali, a conclusione della prova del campionato italiano della classe 125 cc. ha designato i primi cinque conduttori italiani per il Campionato d'Europa che avrà svolgimento in Olanda nei giorni 12-13 e 14 settembre. Essi sono: Umberto Pavesi - Franco Zucchelli - Marino Vitali - Vincenzo Costanzo e Alberto Panzolini.

Come è noto la rappresentativa nazionale sarà composta di otto piloti, estensibile a dieci se qualche rappresentativa straniera non sarà completa allo scadere delle iscrizioni. I rimanenti tre o cinque conduttori saranno designati a conclusione del campionato italiano scuderie della classe 125 cc. in pista sulla pista di Fano il 29 e 31 agosto. I sei piloti della classe 100 cc. per il Campionato del Mondo, che avrà luogo in Francia sull'auto-dromo Paul Ricard, saranno designati a conclusione del campionato italiano Scuderie e Marche della classe 100 cc.

## LE PROSSIME CORSE

2 agosto - CIRCUITO DI LOCRI - Reggio Calabria - cl. 100 e 125 cc.; 3 - PISTA ROMEA - San Giuseppe - naz. cl. 100 e 125 cc.; 3 - PISTA CALABRIA - Vibo - naz. 100 e 125 cc. 1. Trofeo General Motors It.; 3 - CIRCUITO DI PIANCASTAGNIAIO - Siena - naz. cl. 100 e 125 cc.; 9 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna) 3. Prova Trofeo Gabbiani; 10 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. 100 e 125 cc. 4. Prova Trofeo Gabbiani; 16 e 17 - ENKOPING - Olanda - 3. Prova Campionato d'Europa a Squadre; 17 - PISTA GIUNTI - Falerna - naz. cl. 100 e 125 cc. 1. Prova Settimana Calabria; 17 - CIRCUITO DI TOLENTINO - naz. cl. 100 e 125 cc.; 21 - CIRCUITO DI SOVERATO - naz. cl. 100 e 125 cc. 2. Prova Settimana Calabria; 24 - PISTA CALABRIA - Vibo - naz. cl. 100 e 125 cc. 3. Prova Settimana Calabria;

# Drammatica serie di finali per il tricolore 125 a FANO Lo stress di PAVESI

FANO - Una prova titolata all'altezza della sua importanza perché affidata a quei saggi del karting che sono i dirigenti del Motor Club Fano. Una vigilia un po' tormentata nell'ambiente dei piloti, qualche attiva polemica che non guasta quando ha un sottofondo sportivo accettabile, ed impennata tutta sul ritornante motivo del Necchi sì, Necchi no...

Infatti, dopo il gran rifiuto del non accettare l'iscrizione di Baroni, il Mago si è sentito non diciamo offeso, ma contrariato, tanto che ha risposto affidando il mezzo al numero uno della BM cioè Necchi. Sino alla tarda serata delle prove libere, Necchi non si era presentato in pista e c'era quasi aria di sollievo per gli aspiranti al titolo; poi a doccia fredda del mattino. Necchi è presente alle verifiche e tutto è rimesso in discussione.

Gli incontri eliminatori, che servono poi solamente per qualificarsi tra i ventiquattro finalisti, sono condotti tutti al piccolo trotto e pertanto le indicazioni certe o quasi mancano. E' in atto da parte di tutti una spietata pretattica.

La prima finale del sabato vede, dopo due giri, Necchi appiedito. Si scatenava Pavese e Vitali cerca di contenere la sua azione prepotente, mentre assurge a terzo incomodo Zucchelli. La prima dura giornata di gara si conclude con Pavese capo muta e Vitali a ridosso. La seconda giornata ha tutte le premesse di una lotta ad oltranza tra i due alfieri di testa per il tricolore, con Zucchelli che in possesso di un mezzo meno potente, attende fiduciosamente gli eventi. Nel gruppetto intanto sono rimasti in due i sicilianesi dei cinque inizialmente, Di Pasquale e Scionti, perché Costanzo, aspirante tricolore

è in corso ancora una volta in un errore di fondo e di scelta ed è così eliminato. Un vero peccato per un pilota di spicco. Sono in palio inoltre le maglie azzurre dell'europeo d'Olanda ed i rincarzi premono per assicurarne una.

L'anziano Pavese intanto nella notte si è rinfancato, mentre Vitali ritornato in piena forma morale promette una lotta sportiva e spietata. Infatti nella seconda e conclusiva giornata di gara sin dalla prima finale la lotta è più agonicamente tesa. La vince Pavese con a ridosso Vitali. La seconda finale è drammatica, la gara è tiratissima, ma dopo qualche giro una gomma tradisce Pavese che è fermo. Vitali sembra sorridere dalla feritoia del casco, rallenta la furiosa marcia e vince.

Così è tutto da rifare. Per l'anziano e coriaceo Pavese è veramente stressante. Nella terza conclusiva finale, nel più vero senso della parola, dovrà risalire ben diciotto concorrenti, per portarsi in seconda posizione e vincere il tricolore per la miglior classifica nei tempi. Sportivi e pubblico sono in ansia.

Si parte e Vitali subito in testa a ritmo sostenuto sgrana il gruppo, agevolando con poco senso tattico i continui sorpassi, alcuni inverosimilmente, del suo grande antagonista che rinviene come una furia, ma con una calma ed accortezza da manuale. Siamo a cinque giri dalla fine quando Pavese conclude il suo inseguimento sino ad arrivare in vista del suo degno avversario. E' così campione italiano. L'arrivo è un'apoteosi per i suoi fans ed ammiratori.

Vitali, che oltre ad essere un pilota di gran valore è anche uno sportivo dei più puri è contento che il titolo, sia pure per cinque

centesimi di secondo, sia andato al più meritevole. Tanto ci sarebbe ancora da dire, ma soprattutto che a Fano è nata una vera stella del karting giovanile della 125, Alberto Panzolini, che si può dire la rivelazione delle due giornate.

### CAMPIONATO ITALIANO CL. 125 1. CATEGORIA

Pista del mare - Fano - 20 luglio 1975 CLASSIFICA ASSOLUTA  
1. Pavese, punti 117 (33,99); 2. Vitali, 117 (34,04); 3. Sonni, 109; 4. Zucchelli, 108; 5. Giardinieri, 104; 6. Marccacoli, 101; 7. Gardelli, 100; 8. Naddeo, 99; 9. Panzolini, 97; 10. De Pasquale.

### Minicircuito a PADOVA (dilaga LUSUARDI)

PADOVA - L'attività sportiva nel Veneto, ristretta alla pista di Jesolo per le gare ad alto livello, vive in maggioranza sui circuiti cittadini che quando sono organizzati bene riscuotono successo. Il circuito di Padova, che veniva organizzato per la prima volta, pur con ogni buona volontà è mancato alle prerogative anche minime per assicurare una rispondenza organizzativa e soddisfare i piloti. Venuto a mancare il tracciato prescelto, la gara è stata ristretta in ben misero spazio anche se ogni misura di sicurezza era assicurata.

Settanta e più erano i piloti presenti. Selezionarli di sei in sei, è stato un miracolo del Santo protettore di Padova. Infine poi si è arrivati alle finali. La prima categoria della 100 è stata riportata da Mauro Venini, perché Pivato, virtuale vincitore è stato privato della vittoria dall'ostrosionismo di Padovan al quale sarebbe bene una esemplare punizione. Roberto Ravaglia non poteva non far suo il traguardo della 2. categoria.

Ancora il diligante Lusuardi, che non lascia briciole per nessuno, è il vincitore della 3. categoria, seguito nella sua veloce gara da Nataloni e Malferrari. De Biasi, Sonni e Zucchelli i tre attori della 125 1. categoria. Zucchelli in ombra e De Biasi in gran forma con Sonni terzo incomodo è il motivo di tutta l'alternata gara.

LE CLASSIFICHE  
100 - 1.: 1. Venini; 2. Pivato; 3. Verini; 4. Padovan. 100 - 2.: 1. Ravaglia; 2. Boldrin; 3. Benini; 4. Manzini; 5. Perego. 100 - 3.: 1. Lusuardi; 2. Nataloni; 3. Malferrari; 4. Volman; 5. Finetti. 125 - 1.: 1. De Biasi; 2. Sonni; 3. Zucchelli; 4. Cardoni; 5. Marcolongo. 125 - 2.: 1. Rosso; 2. De Min; 3. Penazzi; 4. Giannini G.; 5. Zampieri.

### Fatti (LEOTTA) e fattacci (DE BELLIS) a Vibo Valentia

VIBO - Doveva essere una gara di rodaggio, quella sulla pista Giunti di Falerna, una cioè di quelle gare di attesa in vista di impegni a più alto livello come accadrà fra breve in Calabria con la «Settimana Calabria», e subito dopo sulla pista di Vibo per l'attesa prova del Campionato Italiano della classe 100 cc. seconda categoria. Rientrava dagli ozi della pista Turisport di Taranto anche De Bellis ed è stato appunto questo rientro che ha surriscaldato l'ambiente della classe 100 prima categoria, fino a determinare un disguidato incidente tra lo stesso De Bellis ed il Direttore di corsa. Una discussa bandiera nera data più o meno a proposito, è stata la scintilla che ha provocato il fattaccio.

Inizia male la prima categoria con una partenza perlo meno discutibile. Se ne avvantaggia Leotta che una volta tanto può tenere alle spalle De Bellis il quale perde la calma nell'inseguire e in una curva parte in testa-coda. Riprende il tarantino, ma è subito bandiera nera perché aiutato nel riprendere la corsa. Di qui il fattaccio mentre Leotta priva di avversari e tenendo a distanza Russo, può cogliere una vittoria.

LE CLASSIFICHE  
100 - 2.: 1. Noto; 2. Di Trapani; 3. Canino; 4. Mochi; 5. Paivera. 100 - 2.: 1. Paoli M.; 2. Mastroviti; 3. Vestri; 4. Bardella. 100 - 1.: 1. Leotta; 2. Russo; 3. De Bellis; 4. Gianfrate.

# Anche pugilato a VARANO

VARANO - Ulisse Ider, dopo una battuta di attesa, ha ripreso la marcia verso il titolo tricolore sull'Autodromo di Varano, vincendo a piene mani una gara tanto polemica quanto confusionaria per episodi sconcertanti. Il caldo non è certamente un buon consigliere se le discussioni sfociano poi in incontri pugilistici. Una tendenza da stroncare facendo pagare ai colpevoli.

Era alla sua terza prova titolata il K 250 dopo Magione e Castelraimondo, ancora però, malgrado la stagione inoltrata con pochi concorrenti. I soliti dodici, che potranno divenire gli apostoli della ventennale formula Magione se sarà portata in porto. Non in perfette condizioni Buratti, la lotta sin dai primi giri si è ristretta

tra Ider e l'avellinese Sabino. Le vicende sono alterne, alcune poi anche interessanti, perché Sabino Losco che già a Magione era stato un duro avversario per Ider, impegna questi fino al limite, mentre Evarchi e Natalutti cercano d'inserirsi nella lotta. Ider però non concede evasioni e vince, mentre l'avellinese lamenta impetrate segnalazioni dai box. Ider si ripete poi nell'altra gara del K 250.

LE CLASSIFICHE  
K 250 - Campionato: 1. Ider; 2. Losco; 3. Evarchi; 4. Natalutti; 5. Bonvita; 6. Sgorbati. K 250 - Associazione piloti: 1. Ider; 2. Buratti; 3. Evarchi; 4. Bonvita; 5. Natalutti; 6. Sgorbati. cl. 125 - 1.: 1. Picchio; 2. Zanotti; 3. Zullo; 4. Volta; 5. Pierucini.



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

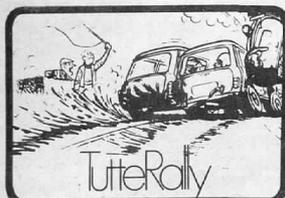
## giannini

**PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA**

# 126 / 800

cmc

LUBRIFICANTI  ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA  
L. 1.660.000 IVA COMPRESA



## S. MARTINO SÌ LANCIA

● Anche se un poco a sorpresa, la LANCIA-ALITALIA ha deciso di inviare due sue vetture al prossimo Rally di S. Martino di Costrozza. Si tratta di una Stratos per Pinto-Bernacchini e di una Beta per Pregliasco-Sodano.

● SHEKAR MEHTA oltre a non partecipare, come in un primo tempo annunciato, al Total Rally in Sudafrica con una Lancia Beta ufficiale, non correrà nemmeno con questa vettura il Bandama a dicembre. Sembra che la Lancia gli mettesse a disposizione troppo pochi meccanici perché lui potesse contare su di una valida assistenza in gare così difficili. Comunque spera di correre ancora a Sanremo.

● Scritte da Luis de Freitas, hanno corso in Portogallo anche tre DAF MARATHON affidate a Giovanni Salvi, Mario Silva e Domingos Santos, tre dei migliori piloti locali. Questa partecipazione è il frutto dell'acquisto governativo di un forte stoccaggio di grossi autocarri Volvo che vengono utilizzati in loco per il trasporto di pendolari all'interno del Paese. La Volvo ha però imposto anche un'entrata di circa trecento DAF che sono attualmente in attesa di clienti per la stasi di tutto il mercato automobilistico in particolare da quelle parti. Da qui la necessità di pubblicizzare in qualche modo questo marchio. E poi dicono che le corse non servono!

● Al prossimo Rally di S. MARTINO DI CASTROZZA non mancherà la presenza di almeno due piloti spagnoli, il noto Reverer con una BMW Gr. 2 e l'astro nascente iberico, Benigno Fernandez con una BMW Gr. 1, entrambi iscritti dalla Scuderia Orense



● Queste sono le « due torri » della Fiat. Dal basso verso l'alto Ninni Russo e Marku Alen. In Portogallo il primo, sin dalla partenza, e anche dopo il ritiro con Paganelli, ha regolarmente comunicato col secondo per dargli preziosi consigli sulla tattica da adottare per non cadere nella trappola dei nervi in cui il più esperto Mikkola avrebbe sicuramente cercato di farlo finire.



## ECCO LA KADETT-RALLY

Ricordate l'anticipazione di AUTOSPRINT dopo il Rally dell'Acropoli? Si preannunciava l'arrivo della nuova « bomba da rally » della Opel, una Kadett in versione 2000 con il motore della Manta ad iniezione. Ebbene questa macchina era già al Rally del Portogallo per delle prove comparative rivelatesi tutte a suo vantaggio nonostante avesse per ora solo il motore con la testa non cross-flow e appena 160 CV. Probabilmente debutterà a S. Remo

● JEAN-CLAUDE BERTRAND, definito da Cavallari il « pirata del West-Africa » è già in piena azione per la prossima edizione (anticipata) del Bandama. Quest'anno a fine rally ci sarà la novità della Maratona Cote d'Ivoire-Cote d'Azur, tanto per legare i muscoli a coloro che hanno terminato il rally ivoiriano.

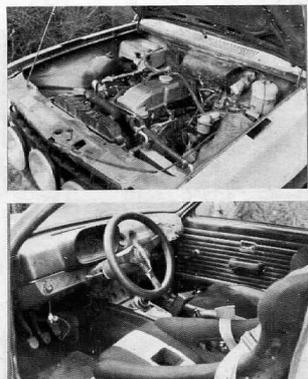
● Sempre restando in tema di BANDAMA, l'organizzatore Bertrand sarà a Sanremo per definire i suoi accordi con i piloti italiani che intendono partecipare al suo rally ed in particolare con la Kléber che è sempre molto interessata a questa corsa per cui quest'anno sembra avere in progetto una uscita sensazionale con vetture torinesi e piloti di grande grido, anche se per ora tutto è ben celato dietro il segreto più assoluto.

● Nella felicissima spedizione FIAT in Portogallo l'unica cosa che sembra aver fallito il compito è stata la defallienza indecorosa della 125 del simpatico capomeccanico Nanni che proprio in vista dell'arrivo ha sbellato clamorosamente tra lo sdegno di tutti gli altri componenti la restante perfetta assistenza torinese, ad iniziare ovviamente dal contestatore numero uno di Autosprint, Ferraris.

● La 24 ORE DI CHAMONIX '76 è già stata abbozzata a grandi linee. Saranno invitate 36 vetture e tutte dovranno qualificarsi secondo una formula tipo Ronde invernale su dieci giri. In totale passeranno i migliori 12 che correranno due manches di un'ora e mezzo l'una con cambio obbligatorio del pilota dopo un'ora e chiodatura delle gomme tipo Svezia. La domenica poi ci sarà al pomeriggio un'altra manche ma a chiodatura libera. Di certo si sa già anche che per la gara (in data 31-1 e 1-2) sarà presente la televisione francese.

● Il 6. RALLY DEL LIBANO che aspira nel '76 alla validità mondiale si correrà il 23-24-25-26 ottobre prossimi con partenza e arrivo a Beyrouth. Sono previsti due punti di raggruppamento ad Alep e Damasco (in Siria) ed una assistenza speciale ai piloti stranieri. Il chilometraggio previsto è 3500 km di cui il 60% in terra ed in mezzo al deserto.

● Il 6. RALLY TOSCANO PER AUTO D'EPOCA si correrà il 5-6-7 settembre. Il percorso prevede due tappe da Firenze a Punta Ala e ritorno. Al Rally sono ammesse vetture costruite solo anteriormente al 1930. Per le adesioni rivolgersi a Paolo Forte, Via Gorizia, 28 a Forte dei Marmi (Lucca).



## SURTEES novità

● Debutterà al Nurburgring in occasione del GP di Germania la nuova SURTEES che il tecnico inglese ha ultimato in questi giorni. Si stanno infatti svolgendo i primi collaudi della nuova monoposto, derivata dalla TS 16; sarà John Watson, che sta ultimando le prime prove, a portarla in pista per la gara tedesca.

● Novità anche in casa LOTUS, dove dopo la conferma del budget da parte dello sponsor JPS si respira più tranquillità. Chapman procede con la nuova monoposto che sarà pronta per le prime prove in agosto e dovrebbe debuttare al GP d'Italia a Monza.

● Procede speditamente l'organizzazione della gara di F.2 a ZOLDER, in programma il 14 di settembre e valevole per il campionato europeo; si parla tra l'altro della partecipazione di Jacky Ickx al volante di una delle due March del team B & O. La gara di F.2 sarà seguita da una prova internazionale di F.3.

● Il nuovo motore BRIAN HART per la F.2 porterà la sigla 420 R, che indica il numero dei cilindri, la cilindrata, mentre l'R finale sta per Racing. Il costruttore di Harlow è stato visto anche al Mugello, dove era venuto appositamente per rendersi conto delle possibilità dei suoi avversari.

● Ormai stabilito il secondo pilota delle Williams al GP di Germania; a fianco di Jacques Laffite sarà molto probabilmente l'inglese IAN ASHLEY, che proprio al Nurburgring aveva debuttato la scorsa stagione al volante della Token.

● E' molto probabile che TICO MARTINI si decida a produrre in serie le sue monoposto dalla prossima stagione. Visti i risultati ottenuti con la sola F.2 affidata a Laffite, la Elf gli avrebbe già chiesto almeno un paio di macchine per la prossima stagione, mentre altre richieste sarebbero venute da parte di piloti francesi ed inglesi.

● Qualcuno si sarà chiesto cosa significa il cavalluccio marino stampigliato sulla monoposto HESKETH di James Hunt. L'Ippocampo, simbolo della Ippocampus Racing, sta a ricordare uno speciale accordo stipulato tra questa scuderia patrocinata da Tony Vlassopulo armatore di origine greca, e il team Hesketh. Ma non si sa bene a quanto ammonti questa sponsorizzazione, anzi alcuni sostengono addirittura che non si tratti di un patrocinio...

● Dovrebbe debuttare nelle prossime corse HERBERT MULLER al volante di una March BMW di F.2 sponsorizzata dalla Martini, con i colori verdi dell'aperitivo Artos. Sono almeno 10 anni che lo svizzero non sale su una monoposto e per questo si è dovuto allenare a Weissach, dove la Porsche ha un circuito di prove.



● Ed i nostri postelegrafonici con il loro formidabile gruppo sportivo cosa ci stanno a fare? Con mossa repentina si sono fatti soffiare un premio che è stato assegnato alla nostra Lella Lombardi. Si tratta del Trofeo del POST OFFICE AUTO CLUB. Adesso Lella è diventata membro onorario di questa associazione.



FIRENZE - Le società petrolifere mai come in questi tempi cercano di migliorare la loro immagine commerciale e l'offerta di nuovi servizi è ritenuta una delle migliori strategie. Lo ha confermato il responsabile P.R. della Texaco, Giancarlo Mori, presentando al palazzo degli affari di Firenze una nuova iniziativa della società, in anteprima per l'Italia.

Si tratta del servizio «Tourist Pilot», alla lettera piloti per i turisti, che è iniziato a Firenze lunedì 21. Si tratta di ragazze, in genere studentesse universitarie che parlano almeno due lingue straniere, che hanno il compito di trarre dai pasticci i turisti che arrivano a Firenze: queste hostess in tuta bianca e casco montato su rossi scooters saranno in grado di indicare una via, un museo, un'uscita, un'autostrada accompagnando il turista fino al punto dal quale sarà poi impossibile sbagliare.

Le ragazze sosterranno nei punti di maggiore afflusso turistico della città, dalle otto fino alle 19, prestano la loro opera gratuitamente e consegnando ai loro «clienti» anche materiale illustrativo di Firenze.



## Presto in USA la mini GM

● E' in fase di attuazione il programma GENERAL MOTORS circa l'immissione sul mercato americano della vettura super-economica, la «CHEVETTE», che dovrà, nel prossimo autunno, contrastare la concorrenza delle piccole straniere.

● Aumento sensibile delle macchine straniere sul mercato francese: 21,64% rispetto al 18,43% dello scorso anno. Al primo posto della graduatoria delle vetture importate è la FIAT con 5.172 unità nel mese di maggio, seguita dalla Ford (4557), Volkswagen (3908) e British Leyland (1939).

● Fra AMERICAN MOTOR CORPORATION e Volkswagen è stato stipulato un accordo in base al quale è stata ceduta alla società americana una certa quantità di motori leggeri VW-Audi che verranno montati su vetture USA di piccola cilindrata.

● L'A.N.F.I.A. (Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche) ha comunicato che nel primo semestre 1975 le Case automobilistiche italiane hanno costruito complessivamente 697.370 autoveicoli con una riduzione del 30,23% sull'analogo periodo dell'anno precedente. Questo non solo per adeguare la produzione alla domanda, ma soprattutto per alleggerire le pesanti giacenze esistenti.



● Nonostante le apparenze questo nuovo cartello stradale apparso sulle autostrade germaniche non vuole indicare che a 400 m. suona la filarmonica di Berlino o un complesso pop, bensì che poco più avanti sono in corso dei lavori di pittura e che pertanto le automobili transitando emetteranno segnali rumorosi, e, con molto ottimismo, anche musicali.

● Nei primi sei mesi 1975, le iscrizioni di autoveicoli nuovi al PRA hanno subito una flessione del 22,47% rispetto allo stesso periodo del 1974. Nel solo mese di giugno la flessione è stata del 20,14%.

● Mentre il mondo dell'automobile registra un calo di produzione dovuto alla minore richiesta di veicoli nuovi, v'è un settore motoristico che registra invece una specie di boom: è quello delle «VETTURE D'EPOCA» che mai è stato tanto fiorente. Fino a consigliare ad alcune ditte americane di specializzarsi nella ricostruzione di vecchie automobili danneggiate.

● Causa gli aumentati costi di produzione, delle materie prime e di quelli di spedizione, la DU PONT è stata costretta ad aumentare dall'8 al 20% il prezzo del liquido alogenato estinguente FE 1301 Freon.

● Un'importante compagnia assicuratrice britannica offre lo sconto del 15% sui premi per gli automobilisti che montano ruote di sicurezza AVON. Disegnata da Bertone la ruota di sicurezza Avon consente di montare qualsiasi marca di pneumatici normali senza camera d'aria, ma ne impedisce la fuoriuscita in caso di sgonfiamento.

● Anche se l'informazione è ancora al livello dei si dice, sembra proprio che la MICHELIN sia intenzionata a costruire un secondo stabilimento negli Stati Uniti. Il mercato statunitense appare infatti ancora molto sfruttabile soprattutto per i costruttori di pneumatici a carcassa radiale.

● Il Ministero delle Finanze, con circolare numero 1043 della Direzione Generale delle dogane, ha precisato ultimamente che ai fini dell'assegnazione del carburante agevolato per l'agricoltura debbono considerarsi macchine agricole anche le insilatrici, i carrelli trasportatori di letame fuori dalle stalle, i nastri trasportatori degli essiccatori di cereali, i carrelli elevatori, ecc. impiegati nell'ambito delle aziende singole e associate. Purtroppo non si parla mai di autovetture, nemmeno di quelle degli agricoltori!



## SOSTA che costa

● Sembra che il NUOVO CODICE DELLA STRADA renderà operanti i parchimetri a moneta. Su questo argomento sono nate discussioni e critiche. Ci sembra tuttavia che la Ritz-Italora abbia centrato una giusta confutazione: dove troveranno gli automobilisti le monete necessarie per parcheggiare?

● Noi ci lamentiamo, ed anche a ragione forse, per le multe troppo salate per i divieti di sosta. In FRANCIA comunque non è che stiano molto meglio: dal 12 luglio infatti sono state ritoccate le tariffe e adesso per un normale divieto di sosta si spendono 6.200 lire, ma guai a lasciare l'auto parcheggiata nei pressi di una curva o di un dosso, la cifra potrebbe salire paurosamente a 93.000 lire (!) a anche a otto giorni di carcere.

● La GENERAL MOTORS ha annunciato i suoi nuovi limiti di garanzia in vigore per i veicoli di sua produzione venduti dal 15 luglio. Sia per le vetture Opel che per le Vauxhall 12 mesi con chilometraggio illimitato, per i veicoli commerciali e industriali Opel e Bedford 12 mesi con 50.000 km. Tale garanzia si riferisce sia alle parti di ricambio che alla manodopera, e copre integralmente tutti gli organi di meccanica e carrozzeria.



● Questa ragazza non sta assolutamente mandando avanti una gondola, soltanto vuole ricordare la presenza sul mercato dei nuovi ammortizzatori AUTOFLEX e AUTOFLEX SUPER che la Ford, sull'onda di una sua indagine di mercato in cui si è scoperto che oltre un terzo delle vetture circolanti in Europa deve cambiare gli ammortizzatori, sta per lanciare sul mercato. Particolarità molto interessante: questi Autoflex sono garantiti a vita contro difetti e usura.

● Il presidente della Goodyear, Charles J. Pilliod, ha ricevuto il «Datore di Lavoro dell'Anno» conferitogli dalla Associazione Nazionale per la Ricreazione Industriale degli Stati Uniti. Il riconoscimento conferito a Pilliod è in relazione all'appoggio che lui ha sempre dato alla ricreazione aziendale. Questa è la seconda volta che la Goodyear vince il premio dell'Associazione per il miglior programma ricreativo tra le società che impiegano oltre 10.000.

● Due sono i temi principali sui quali si articolerà la 32. CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE che si terrà dal 25 al 28 settembre a Sirasa: «L'automobile e la città: l'organizzazione del traffico nelle zone urbane» relatore il prof. Italo Insolera e «Tendenze nell'uso degli autoveicoli: problemi giuridici e sociali» relatore l'avv. Gianguido Scalfi.



● A Gorky (URSS) la ZHIGULI ha aperto una modernissima stazione di servizio e controllo vetture dove le stesse possono venire in brevissimo tempo sottoposte a manutenzioni e revisioni, dall'ingrassaggio alla sostituzione del motore (!).





Il presidente della Confindustria, Giovanni Agnelli, accusato da molti di « giocare su tavoli molto diversi »

# Mentre arriva in edicola sotto accusa nella assemblea della Confindustria il Presidente FIAT

## Processo ad AGNELLI

TORINO — Quando leggerete questo pezzo su « Autosprint » il mistero dovrebbe essere definitivamente chiarito. In queste condizioni, quindi, non vi dovete aspettare grosse anticipazioni o rivelazioni. Una volta tanto la paura di essere clamorosamente smentiti influenza il nostro comportamento. Ma certe cose è necessario dirle, anche per consentirvi di interpretare con maggiore facilità (e speriamo nel senso giusto) i risultati della riunione al vertice che si è svolta lunedì alla Confindustria. E che ci sia da aspettarsi qualche novità non è un mistero per nessuno.

Le interpretazioni di questa riunione straordinaria (che si tiene all'indomani della conclusione del congresso DC) sono numerose, ma ce ne è una che sembra godere di maggiore credibilità. Si parla di un processo al presidente Giovanni Agnelli, accusato di non aver saputo far fronte all'avanzata dei voti « rossi » nelle recenti amministrative. Aria di fronda, quindi, alla Confindustria.

Lunedì, i 108 componenti della giunta esecutiva, l'organo « politico » al quale lo statuto attribuisce la definizione delle direttive di massima della organizzazione degli industriali, si riuniranno a Roma nel palazzo dell'EUR. All'ordine del giorno un argomento « scomodo »: « *Analisi ed interpretazione del voto del 15 giugno* ». Un'analisi che non potrà in ogni caso prescindere da un giudizio relativo al comportamento di Giovanni Agnelli, nel periodo antecedente il 15 giugno.

Gli scontenti, a quanto pare, sono soprattutto i piccoli industriali che accusano il presidente di « non avere una linea politica precisa » e di limitarsi a « giocare su tavoli diversi ». Ma l'accusa che sembra avere maggiori probabilità d'essere condivisa dalla base della Confindustria è quella relativa ad « una eccessiva apertura nei confronti dei Sindacati, un atteggiamento che crea situazioni di ingovernabilità all'interno delle fabbriche ».

Sono accuse non nuove all'origine di un certo dissenso di fondo con il fratello Umberto. Sembra che queste accuse (fino ad ora semplici voci di corridoio) stiano per uscire all'aperto, proprio in piena assemblea. La valutazione non sembra né opportuna, né legittima. Di certo nel comportamento (per qualcuno equivoco) di Gianni Agnelli c'è soprattutto la consapevolezza di trovarsi di fronte ad un quadro politico tutt'altro che consolidato, di qui la esigenza di mantenere aperture suscettibili di consentire diverse evoluzioni future, senza mettere avanti limitazioni di carattere pregiudiziale.

D'altra parte l'incontro, avvenuto la settimana scorsa, con il ministro La Malfa è indicativo di una certa volontà di collaborare alla ripresa del paese. Una collaborazione che di sicuro va al di là dei puri interessi personali (quegli interessi che Umberto Agnelli ha definito prioritari nel convegno sul futuro dell'auto tenutosi a Torino qualche giorno fa) e che tiene ammirabilmente conto della situazione economica complessiva.

Ma c'è un altro punto che lascia perplessi circa la reale consistenza e portata delle critiche mosse dalla base. Liquidare il tutto come semplice espressione di malcontento, originato dalla scarsa elasticità della classe imprenditoriale (quella che aspetta sempre che sia la Fiat la prima a muoversi — è sempre Umberto Agnelli — che parla) sarebbe troppo semplicistico.

Qualcuno, infatti, è già sceso in campo apertamente (dopo un lungo, fruttuoso, silenzio). Due settimane fa, in una riunione ristretta alla Confindustria, è uscito improvvisamente allo scoperto il presidente della Montedison, Eugenio Cefis, che ha attaccato Agnelli proprio sui temi di fondo della organizzazione.

«Qualcuno dovrà salvarci» dicono i dipendenti

# Non hanno paura all'INNOCENTI

MILANO - Pier Giovanni Bella, amministratore delegato della Innocenti-British Leyland ha dato le dimissioni. Il suo posto è stato preso da Percy Plant che è anche il nuovo presidente della Innocenti, ed è conosciuto negli ambienti finanziari per essere stato il liquidatore della Leyland in Spagna, che fu acquistata come si sa dal Governo spagnolo. Le dimissioni di Bella hanno destato sensazione e

tutti si sono chiesti il perché. Abile amministratore ed esperto nel trattare i problemi sindacali era una comoda « frizione » fra questi ultimi e l'azienda.

Si è detto che Bella se ne sia andato perché non voleva essere presente quando la Leyland avrebbe abbandonato o in mano all'IRI (Alfa Romeo) o a se stessa la « dependance » milanese.

Nato a Torino nel '26 e laureato a pieni voti in economia e commercio, Bella è sposato, ed ha due figli maschi. Ha vissuto molto all'estero ed è stato anche alla RAI, per passare poi nel 1960 alla Innocenti, divisione meccanica pesante, e fu il responsabile in Venezuela dell'impianto siderurgico dell'Orinoco costruito per conto del governo sud-americano. Nel 1972 passò alla Innocenti auto come direttore degli acquisti e l'anno dopo fu nominato amministratore delegato.

La situazione della Innocenti assomiglia un po' a quella della Maserati. La Citroën ha abbandonato la Maserati e i suoi 800 dipendenti, altrettanto potrebbe fare la Leyland « irizzata » dal Governo inglese, ma la situazione a Milano è più complessa. Innanzi tutto vi sono 3000 posti di lavoro da salvaguardare, e la Leyland non può non vedere che, se abbandonata la Innocenti al suo destino, si trova scoperta nel nostro paese per quello che riguarda la rete di vendita. Va ricordato infatti che come forza di penetrazione l'Italia è uno dei

paesi che più assorbono prodotti Leyland, dalla « mini » alla Jaguar, alle Rover e a molte altre vetture del gruppo.

Il 14 luglio la Leyland è passata sotto il controllo dello Stato. Lord Stokes, fino a ieri idolatrato come genio dell'industria, è stato coperto di tutte le infamie possibili e immaginabili dagli azionisti che si sono visti offrire dieci pences per azione. L'assemblea degli azionisti ha votato a favore dell'intervento governativo per l'82% degli aventi diritto, pari al 90% del capitale azionario. Favorevoli alla « stabilizzazione » della British Leyland sono stati 73.542 votanti che rappresentavano 238.594.345 azioni, contro 16.622 che rappresentavano 32.361.933 azioni.

La ristrutturazione della società, che assume il nome di *British Leyland LTD* dovrà essere approvata dalle corti inglesi il 28 luglio, dopo di che la nuova amministrazione potrà iniziare la sua attività a partire dall'11 agosto prossimo. Lo Stato era ancora disposto a comperare titoli a 10 pences l'uno dai privati entro la data del 24 luglio '75.

Lord Stokes era andato a visitare lo Scia di Persia e gli sceicchi arabi alcuni mesi fa, ma nessuno di questi aveva voluto dare danaro fresco alla B.L. che affondava ogni giorno di più nei debiti, con due aziende come l'Austin e la Morris che erano nettamente deficitarie, e in più si facevano concorrenza fra di loro con macchine similari.

Una ripresa della battaglia Fiat-Montedison, in questo momento sarebbe particolarmente preoccupante. Eppure non è irragionevole attendersi un evento del genere. Proprio il piano di emergenza studiato da La Malfa potrebbe dare il via al conflitto. In palio ci sono 3.340 miliardi disponibili per investimenti (edilizia, aeroporti, ferrovie, metropolitane) alla portata dei due colossi. La « Fiat 2 », in questo campo è forse alla avanguardia, ma Cefis potrebbe « recuperare » grazie ad appoggi concordati proprio in questi giorni.

Purtroppo una conseguenza dell'inevitabile scontro al vertice sarà ancora una politica di disinteresse pubblico (e privato) nei confronti degli esclusi dalla « torta ». E' di questi giorni la notizia secondo cui la Leyland chiedeva 1700 licenziamenti negli stabilimenti milanesi della Innocenti. Si tratta di un provvedimento di estrema gravità che, a quanto pare, non sembra risolvibile con il piano di emergenza proposta da La Malfa. Eppure (o proprio per questo) gli inglesi sono stati inflessibili nel porgere la loro richiesta direttamente al ministro dell'Industria Donat-Cattin.

Gianni Agnelli, con la sua « politica » della resa » tenta il tutto per tutto per evitare uno scontro diretto che potrebbe far passare dalla recessione al disastro. E' una politica consapevole che accetta anche temporanee sconfitte. Lunedì sarà proprio questa procedura ad essere messa sotto accusa. Qualcuno, nello scontro, ha tutto da guadagnare.

Si decide alla Maserati dopo il piano DE TOMASO

MODENA — « La Maserati è jellata! » ci ha detto un esponente della fabbrica di via Ciro Menotti le cui sorti si stanno ormai delineando. Il Principe dell'Arabia Saudita Abdulmaik Bin Saud - Bin - Abdulaziz, venuto a Modena per acquistare ben nove vetture Gran Turismo Bora, Merak, Kamshin, mentre si trovava nell'ufficio del dr. Torrisio, direttore dell'ufficio commerciale e (pensate quanto si teneva buono questo cliente!) dopo aver bevuto una « Coca Cola » ghiacciata è svenuto crollando a terra.

De Tomaso, intanto, sciogliendo le sue riserve, ha presentato questo piano di rilancio (con l'appoggio GEPI) della « Maserati »:

1. Costruzione di vetture Maserati Gran Turismo secondo la tradizione, ma con tecniche diversificate.
2. Costruzione di un veicolo a tre ruote (un furgoncino per trasporto cose, ecc.).
3. Costruzione di accessori per motocicli.

Per quanto riguarda il carico di dipendente, De Tomaso ha fatto sapere (e i sindacati lo hanno confermato) che ne potrà conservare in forza 600 ed è un numero rilevante considerando i timori (anche da noi espressi) sulla possibilità di un ridimensionamento per procedere gradualmente alla ripresa e al risanamento della azienda.

Considerando che gli 800 dipendenti presenti al momento della liquidazione della azienda ne sono rimasti 770, essendo alcuni già arrivati ai limiti di età per il pensionamento, qualche altro essendone andato per esodo volontario e alcuni già ai 35 anni di servizio, ecco che restano in più 120/130 dipendenti per i quali, a detta dei sindacati, vi sono impegni e garanzie per una loro sistemazione stabile presso altre industrie modenesi.

Per ristrutturare la Leyland esiste un piano elaborato da un economista, Dom Ryder, che ha avuto l'avallo del nuovo ministro dell'Industria Eric Varley. In questo rapporto semi-segretario, la Innocenti deve in qualche modo uscire dal gruppo oppure ristrutturarsi essendo allo stato attuale delle cose antieconomica. Percy Plant sta in questi giorni negoziando a Roma la presenza della Leyland in Italia. Sono trattative lunghe e complesse. Come avevamo anticipato, il Governo vorrebbe affidare alla Alfa Romeo tramite l'IRI la casa della MINI, trattative sono in corso, per questo o altra soluzione. L'ostacolo più grande resta la rete commerciale per la British Leyland Ltd, se perde la Innocenti in Italia, ma si sta studiando anche la possibilità di una ristrutturazione diversa per la vendita dei prodotti inglesi proprio ora che la GB è entrata nel MEC.

Intanto entro la fine dell'anno nuovi modelli BL entreranno in Italia: la Jaguar presenterà il suo modello sportivo, poi arriverà il Triumph TR 7, e la Austin AD0 71. A Milano quelli della Innocenti dormono tranquilli, perché sanno che in un modo o nell'altro, o non lo stato inglese o italiano li salverà, e non saranno lasciati andare alla deriva come è successo per la Maserati qui proprio in questi giorni si sta cercando di dare una nuova fisionomia.

## Grazie alla vittoria in PORTOGALLO (e, anche, alla sconfitta in MAROCCO)



Alen, serio  
in Marocco...



... sorridente  
in Portogallo

# FIAT...LANCIA mondiale!



In piena azione (a sinistra) la Fiat di Marku Alen. Il pilota finlandese è partito fortissimo sin dalle prime prove per avere la certezza di non avere nessuno davanti nella seconda tappa, quella tutta in terra. Sopra Vediamo invece il tedesco Rohrl costretto al ritiro per noie all'impianto elettrico

«Certo che questi due qui vanno veramente forte!» commentava Paganelli alla fine della prova ripetuta di Sintra, tutta su asfalto con dossi e tornanti uno dentro l'altro. Si riferiva ovviamente ai suoi due compagni di squadra Alen e Mikkola che alla fine del Rally del Portogallo, sesta prova del Mondiale Marche Rallies, termineranno nell'ordine primo e secondo assoluto.

Questa prova era stata la sola in cui Paganelli ammetteva di essersi impegnato quasi al massimo (il rally era ancora molto lontano dal concludersi ed una certa prudenza era d'obbligo) eppure alla fine, lui che notoriamente quando tiene giù il piede i tempi li fa sempre, s'era beccato un secondo da Alen e ne aveva affibbiato solo due a Mikkola.

Gli altri, gli avversari più quotati delle Fiat non erano molto lontano, Rohrl tre secondi in più, Warmbold sette, Andersson e Waldegaard tredici e quindici e così via. Eppure le vetture erano molto diverse tra loro e le attitudini dei piloti pure.

Una concorrenza estremamente valida e con piloti di grandissimo livello, e questo appare il merito più grosso della Fiat che ha saputo vincere perentoriamente un rally dove gli avversari «difficili» non sono certamente mancati.

D'altronde le prove del campionato del mondo per tradizione contano sempre su nomi di grosso prestigio anche se non sempre la partecipazione delle case è massiccia come a Montecarlo o in Inghilterra o come appunto in Portogallo. Quest'anno le sei prove

titolate fino ad oggi disputate hanno avuto sei vincitori diversi, ma il valore di questi non può essere certamente messo in discussione. Si sono succeduti infatti Munari (Montecarlo), Waldegaard (Svezia), Andersson (Safari), Rohrl (Acropoli), Mikkola (Marocco) e adesso Alen (Portogallo).

### Unici avversari OPEL e ALPINE

Si ha a che fare quindi con un mondiale con i fiocchi dove se è vero che la Lancia l'ha da tempo certamente monopolizzato, non è ancor detto che l'abbia già vinto anche se la battuta d'arresto marocchina della Opel e la rinuncia (anche inspiegabile in certi casi) dell'Alpine è certo che l'avvantaggio non poco.

La Lancia per ora ha vinto due prove (come la Peugeot) e può contare su un secondo posto al Safari. Da disputare restano comunque ancora gare che a lei risultano particolarmente congeniali come Sanremo e la Corsica, due gare comunque dove è sicura la presenza dell'Alpine che in Italia mancherà sicuramente una 110 con Nicolas, ed in Corsica almeno due macchine per Therier e lo stesso Nicolas. Comunque si mettano le cose la Casa francese, che ha rinunciato anche con i suoi privati di lusso a partecipare alla corsa portoghese, non può più sperare di farcela, la Opel, invece, resta ancora in corsa perché

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 56

non salterà nessuna partecipazione ed a Sanremo sembra certo si presenti con la nuova Kadett che ha provato a lungo con Rohrl in Portogallo e di cui vi mostriamo alcune foto in altra parte del giornale.

Il quarto posto ottenuto da Aaltonen in Portogallo, agguantato proprio con i denti grazie al mestiere di questo pilota perchè la macchina era veramente a pezzi, non è certamente un risultato da buttare e la Lancia può ben ringraziare sia le due Fiat che non hanno fallito il loro compito di difesa degli interessi del Gruppo, che la veramente sorprendente prestazione della Toyota che grazie ad Andersson si è presa la soddisfazione di un magnifico terzo posto. Le Toyota in gara (due, ma quella di Waldegaard ha rotto il cambio) avevano 180 CV, ed erano al solito state messe a punto a Bruxelles da meccanici svedesi, hanno avuto diversi problemi di diversa natura, ma non al motore che ha girato sempre a meraviglia ed è probabile che nella versione di prossima uscita, forse già al RAC, col 16 valvole di 2000 cc. (quello della Celica) diventino ancora più competitive.

### Se la FIAT non avesse perso

Ma il discorso più interessante ci sembra comunque un altro e cioè che alla Lancia è andato bene anche che la Fiat abbia perso il Rally del Marocco perchè in caso di vittoria (come si sperava in un primo tempo) adesso la squadra torinese di corso Marche avrebbe già otto punti di vantaggio sulla squadra HF cui si potrebbero aggiungere quelli tutt'altro che improbabili in palio per il prossimo 1000 Laghi in Finlandia dove Alen e Mikkola saranno ancora alla guida degli spider come grandi favoriti assieme alla Ford Escort di Makinen e alla Saab di Blomqvist.

Ora, è noto che dopo resterebbero ancora tre corse alla Lancia per rimontare con la certezza che le vetture dell'Abarth non metterebbero più i bastoni tra le ruote (ma a Sanremo ci sarà anche un titolo italiano in ballo che interessa particolarmente pure all'Alfa), sarebbe rimasto però sempre il problema di prendere punti guarda caso così difficili da guadagnare quando diventano indispensabili.

### Il Gruppo funziona

La defaillance marocchina quindi non è poi venuta per nuocere, almeno completamente, e questo se non altro renderà Fiorio, Audetto e soci ancora più contenti per la prova in Portogallo dei cugini.

Il Gruppo comunque ha funzionato perfettamente e che, bene o male, tutti siano entrati nello spirito giusto per accettare questa nuova situazione di fatto lo si è capito anche con le premure con cui è stata assistita la Lancia Stratos di De Bragation (targata Escursionisti Esteri), sponsorizzata dalla scuderia Tergal e la cui messa a punto è stata curata a Torino dall'Abarth.



Purtroppo, il pilota non si è dimostrato all'altezza del mezzo a disposizione ed i suoi tempi anche sull'asfalto hanno piuttosto deluso, questo anche prima che, un pezzo dopo l'altro, la sua finisce con l'essere un'auto da corsa assomigliando sempre più ad un rottame.

Ed un rapporto di collaborazione piuttosto interessante c'è stato pure con la Seat le cui assistenze stazionavano sempre nei pressi di quelle Fiat con i loro cartelli identici in tutto se non nel nome a trarre tra l'altro in inganno sia piloti che gente al seguito.

La spedizione spagnola è stata di grande interesse anche se alla fine nessuna delle due vetture iscritte ha

tecniche preannunciate in Portogallo assieme al nuovo motore Toyota ed alla nuova vettura Opel. Di veramente nuovo si è visto invece già il cofano anteriore degli spider, adesso con due vistose prese d'aria, una per « alimentare » le trombette dei carburatori e l'altra per raffreddare i collettori di scarico. Una soluzione che pare abbia molto soddisfatto i piloti cui è parso veramente sensibile l'aumento di potenza. Prima, infatti, si dice che dei 190 cavalli letti al banco, in pratica ne risultassero sfruttabili solo centottanta proprio per mancanza d'aria nei carburatori. Ora la potenza salterebbe fuori veramente tutta e lo si potrà constatare direttamente, alme-

no a quanto si mormora, a S. Martino di Castrozza nel confronto con i rivali italiani, parametro indubbiamente più valido perchè sempre a disposizione.

## I sassi di Warmbold

Sempre al rally del Portogallo si è rivisto in una uscita ufficiale al seguito delle Case italiane, un rappresentante della C.S.A.I. nella persona del Presidente della Sottocommissione rallies avv. Aleffi. Nelle sue intenzioni c'era anche quella di spingersi nel nord della Nazione per seguire da vicino le

galare il loro primo successo in rally valido per il campionato mondiale. Sempre restando in tema mondiale occorre poi sottolineare la vera grande sfortuna che perseguita in queste prove la formidabile coppia Warmbold-Davenport. All'Acropoli, alla guida di una Toyota, si sono dovuti fermare a poche ore dalla fine quando erano certi secondi assoluti ed ancora in lotta per la vittoria finale. In Portogallo, con la loro BMW ex-casa col motore F.2, ancora quasi alla fine, si sono fermati che erano terzi assoluti. Sia in un rally che nell'altro è stato sempre un masso in mezzo alla strada a costringerli al ritiro.

Adesso il mondiale si ferma per qua-



In Portogallo una corsa splendida l'hanno fatta anche le Toyota. Andersson è infatti arrivato terzo assoluto mentre Waldegaard (a sinistra) si è ritirato per noie al cambio quando era tra i primissimi. Sopra invece ecco la magnifica BMW di Warmbold terza sin quasi alla fine quando ha centrato un masso

terminato. Canellas e Munoz hanno ottenuto spesso tempi di rilievo e sempre al livello dei migliori nonostante il motore 1800 ancora a due valvole ed il cambio Colotti non troppo ben digerito dai piloti.

## Cofani nuovi per gli spider

A settembre pare però certo che una versione Gr. 5 farà il suo debutto con il motore a 16 valvole, con un nuovo differenziale e soprattutto con il cambio Abarth attualmente adottato dagli spider Fiat.

Questa è una delle anticipazioni

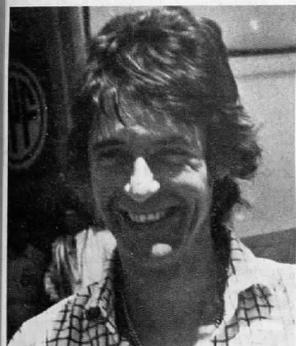
Campionato Mondiale Marche Rallies	MONTECARLO	SVIZZIA	SAFARI	ACROPOLI	MAROCCO	PORTOGALLO	TOTALE
	Lancia	20	20	15	—	—	—
Fiat	15	8	—	—	—	20	43
Peugeot	—	—	20	—	20	—	40
Opel	—	3	—	20	—	10	33
Alpine	6	—	—	15	12	—	33
Datsun	—	—	6	—	8	8	22
Mitsubishi	—	—	10	12	—	—	22
Saab	—	15	—	—	—	—	15
Citroen	—	—	—	—	10	4	14
Toyota	—	—	—	—	—	12	12

vicende della Fiat in testa alla corsa onde evitare possibili, anche se improbabili (vista l'organizzazione di questa gara) boicottamenti. Non vi è riuscito però perchè lungo la strada diversi posti di blocco l'hanno costretto a desistere nonostante lui si sforzasse (carte alla mano) di far capire che aveva fretta perchè era uno dei commissari sportivi del rally. Sembra che ai mitra non si comandi ed il suo dietro front è stato inevitabile.

All'arrivo comunque era al suo posto, nonostante il caldo torrido all'autodromo di Estoril, ed è stato tra i primi a ricordarsi del compleanno di Kivimaki cui Alen, al massimo della generosità, aveva pensato bene di re-

si due mesi. Se ne riparerà a fine agosto in Finlandia per il 1000 Laghi dove ci sarà quasi certamente la piacevole sorpresa del rientro alle corse di Asteragh, il funambolico pilota della BMW, che correrà con Billstam, autore sempre di tempi incredibili prima o poi sempre accompagnati da capotamenti catastrofici.

Su di lui, e sul ritmo che in fondo potrebbe imporre nelle fasi iniziali, potrà ancora contare la Lancia per salvaguardarsi, adesso senza correre, quel mondiale che già si è mezza assicurata nelle sue prime tre uscite stagionali.



**Arturo  
MERZARIO**



**ing. Giampaolo  
DALLARA**

Attendono già  
le vostre domande  
i due OSPITI  
del mese d'agosto



# Scrivete al CAMPIONE

## Le risposte di FIORIO

### Ben venga la lotta a tre

In base al compromesso tra le squadre Lancia e Fiat, vorrei chiederle che cosa succederebbe nel malaugurato caso (improbabile ma non impossibile) voi non riusciste nella riconquista del titolo iridato, mentre i vostri cugini vincessero quell'europeo che a questo punto Verini potrebbe soltanto perdere? Non crede inoltre che i tifosi italiani rimpiangano quei duelli Lancia-Fiat degli anni precedenti? Potrà l'Alfa, visto il suo ottimo avvio in campo rallystico, inserirsi nel duello tutto italiano Lancia-Fiat?

Giorgio Ceretti - Verbania Intra  
e p.c. Mauro Pierallini -  
Collemarino (AN)

Evidentemente quando si stabiliscono degli obiettivi in inizio d'anno non è matematicamente detto che gli stessi vengano raggiunti; sarebbe troppo bello e troppo facile. Noi corriamo, ci prepariamo, cerchiamo di fare del nostro meglio per portare a casa questo campionato del mondo, però vi sono ancora quattro gare e di conseguenza bisognerà vedere come andrà a finire. Se non dovessimo raggiungere il nostro obiettivo vorrà dire che non avremo gestito bene quello che era in nostro possesso. Comunque speriamo di riuscirci. Se l'Alfa si inserirà nell'ex duello Lancia-Fiat questo non può che fare del bene al rallyismo, suscitando un nuovo interesse per cui noi siamo molto lieti che anche l'Alfa sia entrata in questa specialità.

### Tutti i premi ai piloti

Come è arrivato alla Lancia? Quali ostacoli ha dovuto superare per affermarsi nel settore automobilistico?

Graziano Pelagatti - Torino

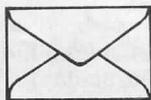
Quanto danaro si vince in media in un rally del campionato mondiale e a chi vanno i soldi vinti?

Andrea Grianti - Bormio (SO)  
Quale general manager Lancia, lei conosce certamente le qualità di tutte le sue vetture; se ipoteticamente lei dovesse guidare una di queste

Ogni mese, come sapete, due personaggi delle corse, un pilota ed un co-protagonista tecnico o sportivo, rispondono alle domande che i nostri lettori propongono. E' un confronto diretto lettore-campione lettore-esperto nel quale gli ospiti del mese rispondono in prima persona. Una botta-risposta che certamente metterà ai lettori di appagare le loro curiosità senza timore di « filtri ». Dopo Vittorio Brambilla e l'ing. Chiti, LELLA LOMBARDI e il dr. CESARE FIORIO ecco ora altri due ospiti d'eccezione: ARTURO MERZARIO e l'ing. GIAMPAOLO DALLARA (il progettista più fantasioso dell'ITALIA da corsa).

Tra tutte le domande pervenute alla redazione di AUTOSPRINT verranno scelte le più intelligenti ed attuali, e agli estensori delle medesime verrà inviata, per ARTURO MERZARIO una foto ricordo autografa e decals; per l'ing. DALLARA il modellino di una MIURA-LAMBORGHINI.

Vi ricordiamo che le domande possono essere proposte così:



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

oppure



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

vetture, come pilota, in un rally, quale sceglierebbe?

Riccardo Rella - Campobasso

Come sono arrivato alla Lancia ho già detto. Per gli ostacoli, beh devo dire che è una cosa alquanto personale soprattutto perché io non sono affatto affermato, mi scusi. Tuttavia le dirò che siccome mi piaceva organizzare delle corse ho messo assieme una squadretta che poi è diventata la squadra ufficiale. Non esiste una norma precisa di quanti soldi si vincono perché ogni organizzatore ha un monte premi di sua scelta e lo attribuisce come meglio egli crede. Comunque i premi nella nostra squadra vanno interamente ai piloti. Se dovessi scegliere una vettura, direi che la Stratos è senz'altro la macchina più competitiva per cui sceglierei quella.

### Rifaremo il Mondiale Rallies

Quali sono i programmi Lancia per il 1976?

Willy Coloni - Trieste

E nel 1977? anno a partire dal quale è stato annunciato che il campionato europeo sarà riservato alle sole vetture dei gruppi 1 e 3?

Gian Urbano Bellamoli - Grezzano

Perché nei rallies puntate sia sulla Beta che sulla Stratos e non sol-

tanto su una di esse, magari con preparazione maggiore?

Giuseppe Rizzo - Cosenza

Parteciperete al prossimo Rally del Portogallo e ai 1000 Laghi?

Roberto Castellan - Schio

I programmi '76 di larga massima prevedono che si partecipi nuovamente al Campionato Mondiale Rallies. E' stata annunciata quella riserva, ma è una decisione contro la quale i costruttori stanno cercando di porre un rimedio e speriamo, prima di quella data, di riuscire a fare slittare quella decisione più avanti. Nel caso che non si dovesse riuscire, evidentemente prenderemo le misure necessarie per poter continuare a correre anche con questa limitazione. Il puntare sulla Beta e sulla Stratos implica motivi di natura commerciale perché se noi potessimo vincere tranquillamente con la Beta, probabilmente correremmo solo con quella. La Beta è una macchina che sta venendo su molto bene e che diventerà competitiva. Però, per adesso una maggior probabilità di vittoria ce la dà la Stratos e noi usiamo quella in funzione di parafumline per vincere le gare. Parteciperemo al Rally del Portogallo, mentre la partecipazione ai Mille Laghi è subordinata ad una eventuale vittoria della Alpine o della Opel nel Rally del Portogallo.

## L'esperimento di FACETTI

Perché non vi decidete a fare partecipare la Stratos in maniera competitiva al campionato GT? Non si potrebbe ridurre la cilindrata ed applicare il turbo? Oppure adottare il motore 8 cilindri del Dino 308? Inoltre vorrei sapere se la Fulvia Montecarlo 3 adotta gli stessi rapporti del coupé 3?

Giancarlo Tasselli - Ravenna

La partecipazione della Stratos al Gran Turismo è un esperimento che sta effettuando Facetti e che noi seguiamo con molto interesse. La macchina si sta dimostrando valida anche se dieci anni di ritardo rispetto alle Porsche non possono essere superati né in sei mesi, né in un anno, soprattutto gareggiando con il 20% di cilindrata in meno. Non è possibile applicare il turbo in quanto non sarebbe omologato e bisognerebbe produrre 400 vetture per omologare con il turbo, né si può utilizzare altro motore per lo stesso motivo. La Fulvia Montecarlo non usa gli stessi rapporti della Fulvia coupé, ma un rapporto leggermente più corto.

## Due numeri 1 nel mondo-rally

La metto in imbarazzo, dottor Fiorio, se le chiedo quale percentuale attribuisce al pilota e quale al mezzo meccanico nel binomio vincente Munari-Stratos?

Paolo Paolucci - Voghera

Sono sempre calcoli, impossibili da fare e non è che io sia particolarmente in imbarazzo. Non è proprio possibile dire in quale momento il pilota diventa determinante e in quale altro momento diventa determinante la macchina. E' certo che Munari ci dà una continuità e una costanza di risultati eccezionali che evidentemente ne fanno il pilota numero uno nel mondo rallystico. D'altra parte la Stratos è una macchina che ha vinto con quasi tutti i piloti che vi si sono cimentati anche in prove a livello mondiale vedi le vittorie di Andruet, quelle di Wedegaard, quelle di Pinto. Di conseguenza direi che entrambi sono al massimo livello nella loro specialità, sia il pilota che la macchina e quando in più li si mette insieme, direi che se non si rompe niente diventa molto difficile batterli.

CONTINUAZIONE DA PAG. 61

## Ognuno fa la propria gara

Ho letto su AUTOSPRINT che la Lancia unita con la Fiat formerà una squadra anti-Alfa. So anche perché. Ma ci riuscite?

Salvatore Scamacca - Ancona

Tiziano Alge - Arcegnò (Svizzera)  
Noi non faremo una squadra unita con la Fiat anti-Alfa. Ognuno fa i suoi programmi e di conseguenza corre dove corre l'Alfa o dove non corre l'Alfa. E' chiaro che se si correrà nello stesso rally dove corre anche l'Alfa, la gente potrà pensare che la Lancia e la Fiat sono unite contro l'Alfa, ma così non è perché ognuno fa la sua gara come l'ha sempre fatta. In quanto a risciurci non comprendo bene che cosa significhi. Se riuscire a stare davanti all'Alfa mi pare che fino ad ora l'abbiamo sempre fatto e più che a sufficienza perché davanti a noi l'Alfa non c'è mai stata.

## L'aspettiamo a Torino

Vorrei sapere perché la Lancia ha cambiato sponsor, passando dalla Marlboro all'Alitalia. Forse perché offriva di più, o per fare una macchina italiana con sponsor italiano? Abitando a Roma e non avendo la possibilità di vedere da vicino le Stratos rally, potrei, venendo a Torino, fare una visita al Reparto Corse?

Giannandrea Pecorelli - Roma

Noi abbiamo cambiato sponsor per numerosi motivi, però non è che l'abbiamo cambiato del tutto. In effetti la Lancia oltre all'Alitalia, ha anche la Marlboro che sponsorizza i piloti, da una parte e sponsorizza il programma Gran Turismo dall'altra. Di conseguenza non abbiamo cambiato da Marlboro ad Alitalia, bensì abbiamo aggiunto l'Alitalia ai nostri programmi. Naturalmente questo per quanto riguarda il programma rally, che è il principale, ci fa molto piacere perché abbiamo costruito una macchina con uno sponsor, e nell'80% dei piloti, italiani e questo evidentemente è una cosa che interessa tutti. Per quanto riguarda la visita al Reparto Corse è senz'altro possibile purché ci avverta con un certo preavviso e saremo ben lieti di riceverla.

## Soltanto la gara imporrà la tattica

Sembra che quest'anno correrete seriamente al Giro d'Italia e che, come avrebbe deciso l'avv. Montezemolo, in quella occasione Niki Lauda potrebbe fare la sua « passerella iridata » alla guida di una Lancia Stratos (turbo?). Ora, rispetto ai piloti ufficiali che verranno impiegati, quale sarà la funzione di Niki? Gli sarà data carta bianca o avranno precedenza gli ufficiali?

Francesco Savio - Bassano del Grappa e p.c. Giorgio Ragozzi - Grignasco (NO)

Noi parteciperemo al Giro d'Italia con lo stesso impegno con cui vi abbiamo partecipato nelle edizioni passate. La partecipazione di Lauda è un fatto ancora da definire e da chiarire e abbiamo finora avuto solo qualche contatto peraltro non risolutivo e nessuna decisione è stata ancora concordata. Per quanto riguarda la eventuale tattica di gara nel caso che Lauda partecipi, devo dire che si vedrà l'an-

damento della gara stessa, fermo restando che siccome ci saranno degli avversari preparati e consistenti non si potrà fare della gran tattica, ma bisognerà cercare di stare loro davanti. Di conseguenza ognuno sarà libero di fare la propria gara.

## La foto autografata

Vorrei porle una domanda e chiederle un favore. La domanda: perché nella Lancia, al contrario della Ferrari che è, come la sua squadra, in parte o totalmente della Fiat, vi è la quasi totalità di piloti italiani, mentre in Ferrari vi sono soltanto stranieri? E' la Fiat a imporre ciò oppure è una libera scelta vostra? Il favore: potrei avere una foto, con autografi, dello staff Lancia?

Giuseppe Piarulli - Brescia

La Fiat non impone niente a nessuno in questo tipo di scelte. Per quanto riguarda noi, pensiamo che il rallyismo italiano sia al massimo livello e a questo pensiamo di avere contribuito con la nostra squadra in maniera determinante. Per quanto riguarda la Ferrari evidentemente non posso rispondere. Per la fotografia con autografo dello staff Lancia gliela manderemo senz'altro presso AUTOSPRINT.

## All'Elba ritorneremo...

Perché da un paio d'anni a questa parte la Lancia sta disertando un rally tanto bello e seguito come quello dell'Isola d'Elba? E, vedremo una versione « silhouette » della Stratos nel Mondiale Marche 1976?

Francesco Scarcello - Pisa

Il Rally dell'Isola d'Elba è un rally effettivamente molto bello e ci è dispiaciuto quest'anno di non partecipare. D'altra parte, essendo la Fiat impegnata nel campionato europeo ed essendo l'Elba un rally di coefficiente elevato di campionato europeo, non volevamo interferire con i programmi stessi della Fiat. Penso tuttavia che un giorno o l'altro vi ritorneremo. Una versione silhouette, come squadra ufficiale, allo stato attuale non è previsto.

## Amo il mare e mi diverto

Non le scrivo per farle domande sulla sua attività nel campo delle corse automobilistiche, ma per sapere qualcosa riguardo alla sua partecipazione come d.s. del Team Martini Off-shore. Ha ottenuto maggiori soddisfazioni dalle Lancia o dai « Cigarettes 36 piedi »? E che ne fu della partecipazione di Ickx ad una gara del campionato mondiale off-shore?

Roberto Maccioni - Viareggio

La mia attività principale evidentemente è quella che riguarda le automobili da rallyes della Lancia. La parte off-shore è un'attività molto secondaria alla quale mi dedico volentieri perché amo il mare e tutte le attività connesse col mare di divertendomi. Ickx doveva partecipare lo scorso anno alla gara Miami-Nassau che però fu annullata perché le condizioni del tempo erano proibitive. Così non si è potuto gareggiare.

## Si tratta di sfortuna

Le rivolgo una domanda che esula dalle mie precedenti (le cui risposte può trovarle in lettere di altri

lettori - n.d.r.): gli insuccessi del team inglese « Chequered Flag » sono forse cagionati dalla scarsa conoscenza meccanica del mezzo?

Antonello De Marco - Torino

Direi che la « Chequered Flag » ha partecipato ad alcune gare senza mai arrivare in fondo. Tuttavia ha sempre fatto dei tempi, delle prestazioni estremamente valide e competitive. Riteniamo che abbia attraversato un periodo sfortunato come qualunque squadra può attraversare nel senso che le rotture che l'hanno fermata erano sempre rotture di cose trascurabili o quanto meno prevedibili. Direi che dopo un po' di rodaggio e di messa a punto del team, nei rallyes, non tarderanno a raggiungere dei buoni successi.

## Al riparo da sorprese

Come può la Lancia che è una piccola industria essere riuscita a fare in campo rallyistico ciò che non è riuscito alla Fiat che è una grossa industria e che pertanto dovrebbe avere maggiori possibilità per affermarsi?

Roberto Fenoglio - Prascorsano (TO)

E' una domanda un po'... Comunque noi abbiamo iniziato nei rallyes parecchi anni fa, anche prima della Fiat ed abbiamo acquisito probabilmente una esperienza maggiore di quella che non abbiano loro. Inoltre abbiamo avuto la fortuna di disporre in un primo tempo di vetture più competitive di altre e la fortuna successiva di aver approvato un programma come quello Stratos che ci ha messo al riparo da sorprese almeno per un certo periodo di tempo.

## Un modellino ma scala 1:1

Potrei avere, naturalmente pagando, un modellino scala 1:43 della Stratos e della Beta coupé Alitalia?

Mario Mauro - Liuraga (MI)

Sono spiacenti, noi potremmo venderle una macchina scala 1:1 perché non vendiamo modellini. Comunque esistono e sono fatti da numerose case che producono questi modelli ridotti e penso che si possano trovare in tutti i negozi specializzati.

## La legge del minimo sforzo

Quale tifoso della Lancia, vorrei sapere da lei perché la Casa si impegna in molti rallyes di poca importanza invece di impegnarsi di più nel Mondiale, e perché nel campionato italiano non si impegna con equipaggi fissi, in modo da non sprecare le vittorie ottenute?

Giuseppe Di Matteo - Picciano (PE)

Esistono innanzitutto dei problemi di obiettivi che secondo le buone norme dell'amministrazione aziendale si cerca di ottenere con il minimo sforzo, intendendo quello finanziario. Poi vi sono degli obiettivi di più largo orizzonte tipo quelli del gruppo di cui la Lancia fa parte e qui mi riferisco in particolare al campionato italiano. La Lancia quest'anno non avrebbe dovuto occuparsi del campionato italiano e di conseguenza la nostra presenza nelle gare è dovuta vuoi a fini promozionali specifici, dato che è pur sempre l'Italia il nostro mercato maggiore, vuoi per mantenere quel contatto tecnico indispensabile, vuoi per tenere i piloti allenati. Di conseguenza parteciperemo a tutte le

gare mondiali per cercare di portare a casa il risultato, però senza essere costretti a sobbarcarci delle trasferte estremamente costose.

## E' un 6 cilindri ed è Ferrari

Sono un appassionato di corse automobilistiche, un po' meno per i rallyes in quanto la nostra cara RAI-TV non si degna di effettuare servizi su queste speciali gare. Ad ogni modo desidererei sapere: la Lancia Alitalia Stratos usa un motore a sei cilindri o a otto? E' vero che il suo motore è un Ferrari?

Salvatore Mongiovì - Licata (AG)

La Stratos usa un motore Dino Ferrari a sei cilindri da 2400 cc.

## Differenze contingentate

Che differenze vi sono fra la Stratos di Munari e quella di Facetti nel campo delle elaborazioni?

Renato Riva - Cinisello Balsamo (MI)

Esistono varie versioni di Stratos da corsa però sono sempre delle facce diverse di una stessa macchina, sono delle opportunità diverse di una stessa macchina. Munari nei rallyes, per esempio, non ha ancora mai usato il motore a quattro valvole perché finora non se ne è avuta la necessità. Per quanto riguarda la pista, invece, usiamo un motore a quattro valvole. Inoltre la macchina di Munari è a carburatori, mentre l'altra è a iniezione; anche se entrambe queste soluzioni, cioè quattro valvole e iniezione sono già pronte anche per le macchine da rallyes non appena se ne presenterà la necessità. Le altre differenze riguardano essenzialmente l'assetto che per i rallyes è ovviamente diverso che non nella macchina da pista anche se, come ho detto prima, vi sono diversi tipi di rallyes in cui l'assetto viene curato quasi come per le macchine da pista. Vedi il Giro d'Italia o il Giro di Francia.

## Con le « strette » i chiodi penetrano

Perché, durante il Rally Artico, sulle fortissime Stratos sono state montate gomme molto più strette di quelle comunemente usate nei rallyes? E quale è l'esatta funzione di quei parastruzzi montati anteriormente su alcune HF, sulle Fiat 124 e le Peugeot?

Vincenzo Ferrara - Messina

Sulla neve è stato sperimentato che i pneumatici di sezione molto stretta sono più efficaci di quelli a sezione larga e questo per una questione di pressione specifica dei chiodi sulla neve che se fossero applicati su una gomma più larga avrebbero minore penetrazione sui terreni scivolosi. Di conseguenza tutti impiegano gomme estremamente strette per queste gare e così anche la Stratos. Si è arrivati ad usare addirittura dei cerchi da 4 1/2 di larghezza contro i tredici pollici che si usano per esempio in pista. I parastruzzi non hanno altra funzione che quella di tenere il livello della polvere più basso possibile sia per quanto riguarda l'abitacolo che per quanto riguarda il motore.

## Partecipazioni ed esperienza

Che cosa occorre per diventare un buon rallyman? In Italia ci sono

corsi per rally e me ne può indicare gli indirizzi?

Donato Zini - S. Quirico (VI)

Per diventare un buon rallyman bisogna partecipare a tante gare e farsi un'esperienza. E' l'unica cosa che serve. Non mi risulta che esistano scuole per rallyes in Italia per cui non posso fornire alcun indirizzo.

## Sempre in guardia contro tutti

Non credo che dormiate sugli allori, ma penso che la Stratos resterà competitiva a lungo? E crede nel futuro della Beta coupe? Tornando alla Stratos, su quali terreni va meglio? E' soddisfatto dell'attuale tendenza dei rallyes verso lo sterrato e la « superspecializzazione »?

Alfonso Cinelli - Secondigliano (NA)

Assolutamente no. Come prima soluzione oltre a quelle che sinora abbiamo usato nei rallyes, abbiamo già il quattro valvole che è ormai pienamente efficiente e che ci da 50 CV di più. Evidentemente noi cominceremo il nostro sforzo di miglioramento a quello che faranno gli avversari. Accelereremo questo sforzo se gli avversari si faranno più minacciati. Per quanto riguarda la Beta coupé ritengo senz'altro che avrà un suo futuro ed ora avremo più tempo di dedicarci ad essa perché con i fatti del campionato mondiale dello scorso anno non avevamo potuto dedicarle molto tempo. Però adesso devo dire che con gli ultimi accorgimenti e modifiche, io penso che a Sanremo ci sarà una Beta coupé che andrà molto forte e la verificheremo nel confronto degli avversari ma pensiamo che possa andare molto bene. E non dimentichiamoci che quest'anno ha già fatto un terzo al rally di Svezia, un secondo in Sicilia, un secondo a Udine il che per una macchina che praticamente è debuttante sono sempre dei bei risultati. Poi la Stratos direi che è una macchina abbastanza universale e polivalente; diciamo che va sullo sterrato come va sulla neve e sull'asfalto e in pista. E lo abbiamo ampiamente dimostrato nei rallyes cui abbiamo partecipato. In ultimo, mi sembra che non c'è una tendenza allo sterrato, direi al contrario che soprattutto in Italia si corre di più sull'asfalto. Per noi è assolutamente indifferente. Ritengo tuttavia che le gare sull'asfalto distruggano meno le macchine e che nella stagione costino meno. Per quanto riguarda la superspecializzazione è un fatto ormai acquisito in tutti gli sports del mondo dell'atletica al nuoto, allo sci e perché no all'automobilismo. Evidentemente andando avanti ci si deve specializzare sempre di più.

## Un elenco impossibile

Vorrei sapere quale compito deve sostenere un direttore sportivo e se, secondo lei, basta la vittoria in un rally per fare aumentare le vendite di una casa automobilistica sia sul mercato nazionale che su quello estero.

Luciano Alberti - Savona

I compiti di un direttore sportivo sono estremamente complessi e molteplici. Farne una elencazione risulta un po' difficile, comunque proviamo ad abbozzarla. Innanzitutto vi è tutta una squadra da far girare, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista sportivo nella scelta dei piloti, delle gare, della condotta di gara, vi sono problemi organizzativi, logistici da superare, vi sono problemi di strategia a lungo termine nel senso di prevedere qua-

li saranno le macchine che potranno vincere in un domani o quali saranno le modifiche per rimanere al vertice. Vi sono dei problemi sulle gare specifiche che bisogna conoscere per poterle affrontare nelle migliori condizioni. Insomma è un elenco che non finisce mai. Per quanto riguarda la risposta sulle vendite, credo di avere già risposto sull'ultimo numero di AUTO-SPRINT.

## I conti in sospeso

Se il campionato italiano dovesse procedere come ora, cioè pro-Alfa, pensate che potreste intervenire con le Lancia per risollevarle le sorti del Gruppo Fiat? Se si rendesse disponibile Donatella Tominz, la lascierebbe salire su una Fiat o, peggio, su un'Alfa?

Luciano Zago - Livorno

Noi non abbiamo nei nostri programmi il campionato italiano perché siamo impegnati nel campionato del mondo. Tuttavia vi sono alcune gare di prestigio nei prossimi appuntamenti italiani, cioè S. Martino di Castrozza e Sanremo delle quali Sanremo è anche mondiale, mentre S. Martino è una gara di prestigio e alle quali saremo senz'altro presenti. Dopo di che si vedrà un poco l'evoluzione della situazione e decideremo il da farsi. Comunque noi non abbiamo come nostro obiettivo il campionato italiano per cui in teoria non ci tiriamo. Per quanto riguarda Donatella Tominz noi abbiamo sempre avuto una grande ammirazione per come ha sempre corso e non saremmo stati alieni dall'affidarle una macchina in questa stagione se si fosse presentata l'occasione. Per quanto riguarda il futuro non lo so, dipenderà dal budget che avremo approvato per i prossimi anni, nel senso che bisognerà vedere se possiamo permetterci anche un equipaggio femminile.

## Un'ora e... rotti di vantaggio

Vorrei sapere, da Lei gentile dottore, come mai le Lancia Stratos non riescono ad imporsi alle Peugeot in quei rallyes duri, quali il Marocco, o il Safari; è forse colpa dei motori o della macchina in generale?

Riccardo Tortarolo - Savona

Intanto nel Marocco non abbiamo partecipato per cui il fatto che la Peugeot abbia vinto una gara in cui noi abbiamo corso è successo una volta sola. Ricordo che la Stratos a 400 km. dalla fine era in testa con un'ora e nove minuti di vantaggio e se ha perso le vicissitudini del Safari vedo che AUTOSPRINT le ha ampiamente documentate per cui non dovrebbe essere sfuggito che Munari ha forato tre gomme in venti chilometri rimanendo senza ruote di scorta perché ne aveva due sole e che Waldegaard ha rotto la protezione alla coppa dell'olio del cambio il che ha richiesto un intervento di un'ora e mezza e così abbiamo perso il Safari. Tuttavia le nostre macchine per 4.500 chilometri sui 5.000 previsti sono state in testa con margini assolutamente enormi che non si erano mai registrati in nessuna gara del mondo. E' certo che la Stratos che nel giro di setto/otto mesi ha vinto cinque prove mondiali più Giro d'Italia ed altre cose, un bel momento non può sempre vincere. Bisogna quindi aspettarsi che arrivi una gara in cui le dice male.



## ...e quelle di LELLA

## Sono pignola e guardo tutto

Nella tua apparizione alla TV svizzera con Clay Regazzoni, Mike Buongiorno ti ha rivolto una domanda molto cattiva, se cioè sapresti riconoscere gli eventuali difetti della March da te guidata quest'anno. Lo sapresti fare?

Fabio de Lillo - Pontecronica (BG)

E a parte i difetti della March, perché non corri sempre nel Mondiale Marche con l'Alpine che sembra a me ti dia più soddisfazioni?

Paolo Taradash - Livorno

e p.c. Marco Ferrari - Noarna (TN)  
Mimmo Cimmino - S. G. del Sannio

Oltre a correre in auto, pratichi un'altra professione?

Roberto di Pietro - Pesaro

Credo di essere nota soprattutto per la mia pignoleria nel mettere a punto le macchine che guido, cosa che sono sempre riuscita a fare finché ho avuto auto di mia proprietà. Da quando ho ingegneri attorno la cosa è sempre più difficile; comunque, sino a prova contraria, sulla macchina ci sto ancora io, e le direttive le dò io per la sistemazione di tutto. Certo che so riconoscere i difetti; a meno che non si tratti di un motore che esplose, per il quale sarebbe difficile stabilire dal botto se è stata colpa di una valvola o di un pistone. Le gare con le sport le ho fatte tutte, tranne Spa e il Glen; non ce ne erano altre in programma. La mia unica professione è quella che svolgo.

## Non m'aspettavo d'essere fra i primi

Qual'è il suo stato d'animo ora che spesso si trova ultima nelle corse di Formula 1? Cosa pensa di ottenere nelle ultime sei prove mondiali?

Mariella Scamacca - Ancona

Certo il mio stato d'animo è piuttosto depresso quando mi trovo a navigare nelle ultime posizioni, ma a essere sinceri non mi aspettavo di arrivare subito tra i primi. In F.1 è molto difficile. Qui qualsiasi piccola cosa ha una importanza immensa, non è sempre possibile avere la macchina al massimo della competitività. Comunque spero di fare meglio di quanto ho fatto finora. Andando avanti io mi perfeziono sempre più, la macchina si migliora di pari grado.

## La F.1 è perfezione

Vorrei sapere se sei femminista. Poi, quale differenza passa fra una F.1 e una F.5000? E' vero che ti hanno offerto una guida sulla Shadow?

Giovanni Castagno - Lanzo Torinese e p.c. Luciano Zago - Livorno

Non sono femminista, almeno credo. Tra la F.1 e la 5000 di differenza ne passa un sacco; la F.1 è più leggera, più compatta, richiede il massimo della concentrazione, una finezza di guida particolare, insomma maggiori doti. Rimane comunque molto più facile guidare la 5000 dopo che si è guidato la F.1; la 5000 è più sbilanciata, più pesante. Mi hanno offerto possibilità di correre in 5000 con la Shadow, ma non ho mai preso in seria considerazione tali proposte. Non è escluso che lo farò, ma senza abbandonare la F.1.

## Nessun problema per i tempi

Con MCB vi trovate, per la Alpine nella scelta degli assetti, gomme da usare, sospensioni, ecc. e chi fa il tempo in prova? Potrei avere una tua foto?

Roby Pautasso - Torino

Anch'io.

Giuseppe Fasulo - Roma

Io pure.

Mario Quadri - Bologna

E così è per me.

Dialma Zinelli - Parma

Ci troviamo d'accordissimo, soprattutto perché in genere la messa a punto la faccio io! Per le gomme c'è sempre il tecnico della Michelin che ci consiglia le soluzioni migliori, per i tempi non ci sono problemi. Saliamo a turno e tiriamo tutte e due; la più veloce fa il tempo. La foto arriverà presto.

## Una tensione comprensibile

Ho una voglia « matta » di correre in automobile, nonostante le proibizioni familiari e i consigli contrari delle amiche. Ti chiedo pertanto un consiglio (e anche un incoraggiamento): su quale vettura cominciare. Le monoposto, come hai fatto tu, altri tipi di macchina?

Selene Vocca - Roma

Vorrei sapere se alla partenza di una gara lei ha paura.

Renato Borghi - Ceriano L. (MI)

Siamo un gruppo di aspiranti piloti (anche se per ora non abbiamo l'età da patente): ci puoi consigliare sul da farsi? a chi rivolgerci?

Patrizia Grasselli - Milano

Per iniziare io consiglierebbe subito una monoposto, magari una F. Monza che costa abbastanza poco, è robusta e in quell'ambiente si trova immediatamente la competizione, si vede subito se c'è stoffa o no. Di paura non se ne parla, diciamo che sono tesa. Per cominciare consiglio sempre di rivolgersi alle scuderie, che sono composte da appassionati e dove si possono trovare appoggi, almeno dal punto di vista morale. E poi, con immensi sacrifici, in genere si procede.

## Una F.5000 per una rimpatriata

Si è trovata meglio fra i bigs della Formula 1 o fra quelli della F.5000? In futuro gareggerebbe ancora in 5000?

Cesare Rossi - Monte Cremasco (CR)

Perché hai lasciato la 5000 per dedicarti alla F.1 anche se la ti piazzavi meglio?

Alessandro Marangoni - Milano e p.c. Flavio Candiani - Limite (MI)  
Massimo Brusati - Legnano

Come ambiente preferisco la F.5000, molto più familiare, anche se le soddisfazioni si provano maggiormente guidando una F.1. Certo che gareggerei con le 5000, non vedo perché non dovrei farlo. Se mi offrirebbero possibilità, magari a fine stagione, non è escluso che lo farei. La 5000 l'ho lasciata perché la F.1 rimane un traguardo superiore, il massimo per ogni pilota. Certo che è evidente che lo standard medio in F.1 è decisamente superiore a quello della 5000. E' tutto qui il problema.



La manifestazione aereo-sportiva de "Il Littoriale".

Assieme a Mario De Bernardi, insuperabile acrobata aereo, Tazio Nuvolari, Vittorio Suster, Piero Taruffi ed Aldo Gerardi daranno vita ad una giornata piena di vibranti emozioni

Sette giornalisti gareggeranno in volo per la Coppa dei Quotidiani - La partita aerea Roma - Lazio

(Oggi - Aeroporto del Littorio - Ore 14)

La Coppa dei Quotidiani.

La prima pagina de "Il Littoriale" con l'annuncio della singolare sfida; teatro, la pista del Littorio.

La sfida Taruffi-Suster.

La vittoria Tazio Nuvolari.

Gli allineamenti di ieri.

Mezzi di comunicazione.

Nella foto. La prima pagina de "Il Littoriale" con l'annuncio della singolare sfida; teatro, la pista del Littorio.

# LA FOTO

## L'aerosfida Nuvolari

Leggendo i giornali di questi giorni ho trovato grande emozione per la rievocazione della sfida aereo-auto svoltasi al Mugello. Una volta per simili cose impazzivano. Ruote ed ali per un brivido in più. In questi tempi le agenzie hanno parlato della sfida sostenuta da Materassi su Bugatti nel 1927. Ma hanno dimenticato quella non meno «sensazionale» sostenuta da Tazio Nuvolari nel 1931. Era l'8 dicembre. L'Alfa Romeo 2300 8 cilindri del mantovano si misurò col Caproni biplano di Vittorio Suster. Il programma della giornata prevedeva anche l'esibizione di Piero Taruffi, Mario De Bernardi e Aldo Gerardi. Per la cronaca l'Alfa di Tazio perse — sia pure di misura — contro l'aeromobile la cui ala, in certi punti, sfiorava pericolosamente la testa (con caschetto) del corridore.

Cesare De Agostini - Mantova

rally marocchino riguardo un particolare comunque non riportato solo da AUTOSPRINT. Dunque facciamo qui seguire la diretta risposta dell'estensore degli articoli in questione, il nostro Ceccarelli.

Anche i piloti dicono le «bugie». Nel mondo delle corse è una regola o piuttosto una cattiva abitudine nascondere la realtà agli avversari e confondere le idee ai giornalisti. La lettera con la quale Jean Todt chiede certe precisazioni finisce per confermare la veridicità della nostra (e non soltanto nostra) corrispondenza dal Marocco. Il «navigatore di Francia» cavilla sul significato letterale del verbo superare, che in italiano significa sorpassare ma anche battere, sconfiggere, precedere (in classifica), etc...

Che la Peugeot 504 di Mikola - Todt abbia preceduto (o superato) al traguardo di Gourrama al termine della quinta prova speciale del rally del Marocco la Fiat 124 Abarth di Alen non c'è dubbio. Che l'abbia superata anche la Peugeot 504 di Makinen - Lidon idem, solo che Makinen ha pure materialmente preceduto il pilota - Fiat a Gourrama, con un piccolo particolare però. Alen, partito in prima posizione, non è mai stato

sorpassato da alcuno in quella prova speciale? Invece Todt sostiene che Makinen ha raggiunto e superato Alen, non importa se sfruttando un raccordo ad un incrocio (perché non conta molto nell'economia del tempo) e lo stesso Alen — sempre secondo Todt — l'avrebbe pure ammesso.

Al proposito il d.s. Lancia, Daniele Audetto (in Marocco per conto della Fiat-rally) ha fatto su nostra richiesta una dichiarazione che sconfessa sia Todt che Alen. Dice Audetto: «ero sull'aereo in contatto radio con l'elicottero dei meccanici di Alen. Ho sentito chiaramente che Alen veniva avvertito di aver sbagliato strada, perché Makinen più indietro di una trentina di secondi ne aveva imboccata una diversa. Alen dopo aver consultato Kuimaki smentiva il meccanico, rassicurandolo: quello che stava percorrendo con la 124 Abarth era l'itinerario ufficiale. Dall'alto si poteva seguire la marcia diciamo pure parallela della Peugeot di Makinen che grazie a quella "scorciatoia" ha guadagnato secondo me almeno un minuto buono. Che Alen poi al traguardo si sia meravigliato del avvenuto transito di Makinen è un fatto che nemmeno lo stesso Alen può smentire».

Come volevassi dimostrare.



## IL DITO SULLA PIAGA

Ogni qualvolta i risultati (o per meglio dire i «verdetti») finali di ogni Gran Premio, sono così falsati e legati ad avvenimenti tutt'altro che favorevoli alla Ferrari, mi è quasi impossibile non scrivere a voi di Autosprint.

Desidero quindi rinnovare i miei ringraziamenti alla rubrica «Fermo Posta e il Dito sulla Piaga», che ha saputo dare ogni risposta e soddisfazione alle mie quasi disperate «del dopo corsa»; che portano ogni mio rammarico e rancore alle mancate affermazioni Ferrari.

Ma ciò che mi lascia più amareggiato oggi 19 luglio 1975, è il risultato tutt'altro che meritato di Emerson Fittipaldi che tutto di un colpo ha colmato parzialmente l'insormontabile vantaggio di Niki Lauda, che oggi ha trovato un box Ferrari particolarmente disorganizzato e confusionario come non mai. L'episodio della gomma mi ha improvvisamente riportato a 11 mesi fa al G.P. d'Austria che oramai tutti sanno quali conseguenze ha avuto per l'iride Ferrari '74. Un verdetto spietato e fin troppo affrettato nel riconoscere la classifica finale, una corsa che per me non deve essere presa in considerazione per l'anticipata chiusura a dodici giri dalla fine; o per lo meno considerare il punteggio come a Barcellona.

Eccezionale ma purtroppo breve la corsa di attacco di Clay Regazzoni che sta dimostrando sempre più di possedere quella grinta che forse nemmeno il computer Lauda vanta. E' proprio vero che Clay corre con il cuore!

Ed ora si pensa già al prossimo G.P. di Germania dove Lauda deve forzatamente vincere se vuole affrontare con tranquillità, le difficili trasferte di Monza, Zeltweg e quelle americane (Canada e Stati Uniti); ma siamo sicuri che Clay glielo permetta?

Marcello Garifo - Bovisio Masciago (MI)

In compagnia di amici ferraristi ho appena assistito al GP di Gran Bretagna di F.1 al termine del quale ho tratto delle considerazioni piuttosto deludenti; a parte la debacle Ferrari (argomento preferito della «zanzara») che rimette in discussione il campionato mondiale, il motivo di questa mia riguarda il comportamento contraddittorio del campione del mondo e «vincitore» della gara Fittipaldi il quale da una posizione «eroica» assunta nel GP di

Tre lettere emblematiche tra tutte quelle che ci sono giunte a caldo, dopo Silverstone, per rispondere alle quali rimandiamo anche all'articolo di Lini a pag. 10. Ma comunque ci sembra sia perlomeno gratuito per appassionati di corse sostenere tesi del genere, come quella dei due giovani di Como. Passi che situazioni del genere si avallino da parte di giornalisti che non vanno al di là delle «veline» imposte dall'alto, ma ci sembra umiliante che anche i nostri giovani, che nella loro passione dovrebbero avere almeno quelle poche idee serene, si facciano trascinare da questa retorica di basso stampo nei confronti di un pilota bravo e umano come pochi quali è il brasiliano. Non ci sembra proprio di notare incoerenze da parte di Fittipaldi, che certamente voleva vincere a qualunque costo e con le sue scelte ha dimostrato alla fine di avere ragione rispetto a tutti gli altri.

A Barcellona, al problema dei guadrals lenti non poteva opporre nulla l'abilità del pilota; sul bagnato di Silverstone dipendeva proprio in prima persona dalla capacità del pilota il coefficiente di sicurezza.

Sul problema del correre sul bagnato le scelte debbono essere a monte, altrimenti è giusto che ogni pilota faccia quel che si sente di fare. L'alternativa è instaurare an-

# Difendiamo Silverstone

Spagna sull'incolumità dei piloti e del pubblico è passato a un comportamento decisamente poco onorevole e oltremodo pericoloso. Infatti a ben pensarci dopo il primo temporale il campione del mondo ha continuato la gara con le gomme da asciutto mettendo in serio pericolo la propria e la altrui incolumità, nonché quella del pubblico. Da un Fittipaldi apostolo della sicurezza siamo passati a un Fittipaldi voglioso di vincere a qualunque costo...

Si potrà obiettare che anche altri piloti hanno seguito lo stesso comportamento, ma dopo i fatti di Barcellona da un Emerson non me lo sarei mai aspettato...

Massimo Mauri - Giovanni Caragnano (CO)

Il GP d'Inghilterra è appena terminato (sia pure con un anticipo di 10 giri) e ancora una volta purtroppo si deve constatare che gli organizzatori britannici non si sono certo dimostrati all'altezza. Per cui, di tutto quello che è successo di negativo, solo il «diluvio» che ha inondato metà circuito per due volte non è imputabile alla responsabilità di nessuno.

Ma per il resto sì; perché infatti permettere che a un certo punto si trovino in gara diverse vetture con gomme da asciutto e altre con gomme scolpite? La bandiera rossa è stata esposta, ma troppo tardi; essa infatti avrebbe dovuto apparire dopo la prima mezz'ora, quando Regazzoni è entrato ai box a farsi sostituire le ruote e l'alettone, rotto in conseguenza appunto di un testa-coda sul bagnato.

La sfortunata maggiore però si è abbattuta su Lauda; prima per quel fattaccio ai box, quello della ruota non ben fissata e successivamente per la classifica finale; perché infatti si è stabilito di fissare la classifica a un giro prima del segnale di stop definitivo? Infatti se le cose fossero state fatte correttamente, l'austriaco sarebbe terzo. Evidentemente i responsabili del GP si sono spaventati quando si sono viste parecchie macchine uscire quasi consecutivamente al 57. giro e hanno deciso di fermare lì il GP, ma se ci pensavano prima questo forse non sarebbe successo e probabilmente Regazzoni avrebbe vinto come del resto meritava con Lauda alle spalle. Per la vittoria di Fittipaldi niente da dire, se l'è meritata.

Giovanni Castagno - Lanzo (TO)



che in Europa norme all'americana, che prevedono l'immediata sospensione o neutralizzazione della corsa al primo accenno di pioggia. Norme che riteniamo di difficile applicazione almeno da noi (in Inghilterra non si correrà però lì). Ma poi, perché tanto dispetto ora per il ritrovato Fittipaldi? Ci siamo forse scordati della corsa dello scorso anno in Spagna, quando la Ferrari vinse sotto quel diluvio? Allora le critiche non giusero, dal momento che la gara era andata bene per i ferraristi.

Un'ultima considerazione, questa volta nei confronti degli organizzatori inglesi, ingiustamente attaccati da molte parti. Se c'è stata una volta in cui le bandiere (rosse) sono state tempestive è stato proprio a Silverstone. Se c'è stata una volta che i regolamenti sono stati correttamente applicati è stata questa! Ma come si fa a chiedere le bandiere di interruzione già per il primo scroscio? Regazzoni al massimo può lamentarsi che non gli abbiano dato la bandiera giallorossa... La verità è una sola: che quando dei fatti smentiscono castelli elegiaci costruiti con faciloneria, si piomba nel ridicolo di tesi che si possono «capire» solo se portate da chi questo sport lo osteggia...



il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)  
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000; spedizione aerea: Europa L. 34.000 - Africa L. 54.000 - Asia L. 58.000 - Americhe L. 60.000 - Oceania L. 90.000 - Conto corrente postale n. 84323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.28. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA S. 25; BRASILE Cr. \$ 19,00; CANADA \$ 1,15; DANIMARCA Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; GERMANIA DM. 3,50; GRECIA Drs. 90; INGHILTERRA Lgs. 0,50; JUGOSLAVIA Din. 19,50; LUSSEMBURGO Lfr. 32; MONACO Principato Fr. 5; Olanda Hfl. 2,30; POLSIA Pln. 60; SUD AFRICA R. 1; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20; LUGANO/TURCHIA Sfr. 20; U.R.S.S. \$ 1,15.

**Ed. ecc. l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT. L'elenco:**  
**Argentina:** VISCONTE DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AYRES; **Australia:** COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent SUMNER HILL, N.S.W. 2130; **Austria:** MORWA & CO., Wollzeile, 11, 1010 WIEN 1; **Belgio:** AGENCIE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Sect. Publications 1, Rue Du Petitjeu 1, 1070 BRUXELLES; **Brasile:** LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril, 127, 2º Andar, 5/22, SAN PAULO; **Canada:** SPREDIM PEX LTD., 629 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; **Danimarca:** DANSK BLADISTRIBUTION V/Mogens SCHROEDER, Hovedvagtsvej 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIDEO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo S/N Y Lugo, GUAYAGUIL; **Francia:** NOUVELLES MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, 111, Rue Reaumur, 75090 PARIS Cedex 02; **Germania Occ.:** W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 10 10, Fellerstrasse, 2, 500 KOELN 1; **Grecia:** THE AMERICAN Book & News Agency 88, Syngrou Avenue, ATHENS 403; **Inghilterra:** IMPRINTERS LTD., 1, Broadway Colman, BROMLEY, Kent BR 2 9RN; **Iran:** ZAND BOOKSHOP, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, TEHRAN; **IRANIAN AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD.,** 51 Kiasan Sorayeh, TEHRAN; **Jugoslavia:** PRO-SVETA, Terazija 16, BEOGRAD; **Lussemburgo:** Grandducat MESSAGERIE AUL KRAUS, 5 Rue De Hollerich, LUXEMBOURG; **Malta:** W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; **Principato di Monaco:** PRESSE DIFFUSION S.A., 12, Quai Antoine Ier, MONACO; **Olanda:** VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isolatorweg 17, P.O. Box 826, AMSTERDAM; **Portogallo:** ARMANDO LUCREIRO PEREIRA LDA., Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E, LISBONA 1; **Spagna:** SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE QUERSTA S.A., San Miguel, 2, MADRID; **SPANISH SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA,** Calle Avila 129, BARCELONA 5; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO, Fern House, 11, Kirk Street, JOHANNESBURG; **Svezia:** AB SVENSKA PRESSBYRAN, Foreign Dept., Fock, S-104 15, STOCKHOLM 30; **SUDAN:** LUNDBERG, Fatah, 11, Khartoum; **Swizzera:** KROGG A.C., Maulbeerstrasse, 11, BERN; **NAVILLE & CIE,** 57 Rue Lévrier, GENÈVE; **SCHMIDT A-GENCE AC,** Seveloptelstrasse, 34, 4002 BASEL; **MELISSA S.A.,** Casella Postale 487, 6901 LUGANO; **Turchia:** YABANCI BASIN TEVIAT LTD. STI., Barbaros Bulvarı 51, BEŞIKTAS-ISTANBUL; **Uruguay:** D.I.S.A., Paysandu, 875, MONTEVIDEO; **JULIO MUNZ,** Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; **U.S.A.:** SPREDIM PEX S.A., INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y.; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco De Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS.

Viene ospitata al MUGELLO

# Scuola guida caravan



FIRENZE. Ora che la Fiat sta scoprendo il caravaning — vedi l'inserimento della routolotte nelle più recenti pagine pubblicitarie della Casa torinese — ogni occasione è buona per individuare nei modelli della gamma media ottime trattrici. La 131 dopo aver trainato alla vittoria la caravan del Trofeo Bergera, è stata prescelta anche per alcuni corsi accelerati di traino a sei ruote, corsi che si sono conclusi nei giorni scorsi sull'autodromo del Mugello. Un accordo fra la Fiat e la Roller, infatti, ha dato la possibilità ai neo-caravanisti, o a coloro che hanno intenzione di divenirli, di provare l'emozione di girare sul Mugello tirandosi dietro la casa delle vacanze. Per alcuni giorni due Fiat 131 e due Roller medi hanno girato sulla pista — a volte anche in senso contrario come sul rettilineo — arrivando a passaggi piuttosto veloci intorno ai 115 orari, non poco con una 1600. Dato l'interesse suscitato dall'iniziativa ne sono allo studio altre, grazie alla ormai interessante appetibilità commerciale di questo settore da parte della FIAT.

## ...e il Soccorso d'estate



● Anche quest'anno la Renault Italia partecipa, per il terzo anno consecutivo, all'operazione vacanze cortesia 1975, organizzata con la rivista «Camping» e con la Trigano Italia. L'operazione prevede l'intervento gratuito ai caravanisti italiani e stranieri che, durante l'estate 1975, si troveranno in difficoltà o alle prese con particolari problemi tecnici. Le vetture, con al traino una routolotte, sono dotate delle attrezzature specifiche e di una radio rice-trasmittente, e sono pronte ad intervenire 24 ore su 24 in tutte le località d'Italia. Incaso di necessità, i caravanisti possono chiedere soccorso chiamando il numero di Roma (06) 831.96.12.

## La GOODYEAR

### vi regala il giubbotto-CLAY

● Cambiare uno, due o più pneumatici presso un qualsiasi gommista è sempre stata una impresa relativamente facile ed almeno fino a qualche tempo fa nemmeno troppo costosa. Per richiamare l'attenzione sulla necessità, appunto, di affrontare questa spesa nel migliore dei modi, la Goodyear Italiana ha dato inizio ad uno speciale programma per gli utenti. Equipaggiando la propria vettura con pneumatici GOODYEAR, ora forniti anche con garanzia scritta, ogni automobilista riceverà dal gommista una speciale cartolina che, inviata alla Casa, gli darà diritto innanzitutto a ricevere gratuitamente un GIUBBOTTO RACING, denominato giubbotto delle vittorie, del nuovo tipo adottato anche dai piloti della Ferrari. Clay Regazzoni in particolare. Oltre a ciò, nome e indirizzo del Cliente, la marca ed il tipo della sua automobile, la data del rimpiazzo ed altri dati verranno automaticamente annotati dalla Goodyear per ogni ulteriore comunicazione ed intervento atti a fargli più utilmente fruire dei pneumatici acquistati.



## Bilux-Lampen

● Cinquanta anni or sono, cioè nel 1925, ad una fabbrica che vive ancora oggi e che è sinonimo di grande efficienza e affidabilità, riusciva, dopo anni di ricerche, di studi e di sviluppi, un exploit eccezionale: la concezione, in una sola lampada elettrica, dei due sistemi di luce abbagliante e anabbagliante. Nei laboratori OSRAM nasceva quindi una lampada con due filamenti e a due fasci di luce diversamente orientati nella medesima parabola. Era la prima lampada per proiettori d'auto moderna, la OSRAM BILUX.

Lo storico marchio OSRAM vive tuttora.

**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.600, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va registrato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato. Inserzioni GRATUITE per gli ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto** per inserzione. **Le foto adesso al pagano: 5.000 lire per inserzione. Si accettano soltanto inserzioni di compravendite e carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.**

## SI VENDE

### AUTO



● **ABARTH 695 SS** competitiva vari ricambi, Campagnolo, racing autobloccante cambio Aloe. Telefonare ore pasti: 035/57.10.69.

● **ABARTH 1000 OSELA** - vincitrice campionato Triveneto - 1975 - Cambio Categoria Italo Pain - 31100 TREVISO. Tel. 55.415.

● **ABARTH Toni PADRONE** vende il suo 700 Gr. 2 elaborato Lanini plurivittorioso - Colotti 12 gomme prezzo vantaggiosissimo telefonare 081/68.14.62 dalle ore 17 alle 21.

● **ABARTH XI/9 gr. 4 Rally** tre gare - pronta a correre con o senza quattro treni CN e MS presso intermediario - Motore -ABARTH 1000 OTS completamente revisionato adatto autocross - MOTORE A 112 con cambio - 15.000 km. Telefonare mattino ore pasti 0322/82.410.

● **ALFA ROMEO GTA 1300** elaborazione Autodelta 2 motori (1 gr. 1 e 1 gr. 4) 5 dischi in lega da 8" - 9 gomme differenziale autobloccante antirullo vari altri accessori - Prezzo interessantissimo tel. 0432/75.90.97.



● **ALFETTA AUTODELTA 2000 260 cavalli** Gruppo 2, 1975 revisionata, 15 gomme, 15 cerchi, 6 rapporti al ponte. Telefonare SCUDERIA VESUVIO - tel. 081/68.14.62 dalle 17.00 alle 21.00.



● **CHEVRON B.23/26** motore Cosworth nuovo 2 litri, 275 HP, 8 ruote complete sliks, 4 ruote complete pioggia, senza cazzolone attività. Telefono 011/44.33.00.

● **CHEVRON B 21/26** perfetta con o senza accessori - Mauro Baldo - Rovereto - Via Piomarta 10 - tel. 25.029 Trent. o

● **CHEVRON B 31 - BRAMEN** per cassata attività vende CHEVRON B 31 con o senza motore - Marzo '75 - Tel. 0522/39.969.

● **DALLARA SPORT 1600** ufficiale, vincitrice Coppa CSAI 1974, completamente aggiornata e revisionata 1975, con o senza motore e varie parti di scorta. Tel. ore uff. 011/78.12.11-78.12.94 oppure 0525/53.117.

● **FERRARI DINO 2500/69 nero** - Tel. Milano 45.65.273 - L. 3.000.000.

● **FIAT 124 S.S. 1600 Gr. 4** Ceccato - ravvicinato FIAT autobloccante - Colotti 8/43 Codolini - Roll-Bar a Gabbia - anatomici Fusina - Protezioni - serbatoio supplementare - accessori - Tel. 0131/54.938 ore pasti.

## Editoriale il borgo s.r.l.

**ALBERTO DALL'OCCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.35.11 autom. Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.544.961 - Uffici di Bologna: Via Imenio 12/2 - Tel. (051) 81.98.27.69 - Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 231.014 - 293.339 - Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852 - Uffici di Padova: Via Tommaso 84, Tel. (049) 39.206 - Uffici di Torino: Corso. M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.862 - Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.228.961.427 - 895.61.888.377 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 45.55.11 centralino automatico.

Fotolito: Zincografica Falsina Bologna



● **FIAT 128 COUPE'** 1300 preparazione Rally Ceccato - Gr. 1 completa ravvicinato - coppia conica - Telefonare ore ufficio 0523/24.243.

● **FIAT ABARTH - RALLY 1850** Ceccato 180 HP - Favolosa aggiornata come ufficiali - Alessandro GREGORI - 0445/20.722.

● **FIAT 128 COUPE'** preparazione completa Rally Gr. 1 assetto, roll-bar a gabbia, accessori. PIER GIACHINO - BIELLA - Telefonare ore pasti: 015/33.941.

● **FIAT 124 ABARTH RALLY** giugno '74 gr. 3 prep. Ceccato, vera occasione vendendo per cessata attività. Telefonare ore ufficio 0445/25.945.

● **FIAT 1850 Gr. 4**, 190 HP, accessorista come casa. Tel. 0165/34.482 pomeriggio.

● **RANGE ROVER** 1974, perfetto. Telefonare 0522/71.747 in orario d'ufficio. L. 6.500.000.



● **RANGE ROVER** anno 1974, come nuova. MEDICI G. & G., Via Emilia all'Angelo, 48 REGGIO EMILIA, Tel. 73.245 - 73.246.

● **SUZUKI 750 GT** tre mesi. FREZZATO MARIO - presso sig. Cavalli - SAN SALVATORE MONFERRATO. Tel. 0131/73.317. L. 1.950.000.

**KART**



● **BIREL BM 3**, categoria 5 gare moltissimi accessori gomme nuove. Tel. 055/57.57.73.

● **KART 125 TONY P.C.R.** motore cambio nuovo. Rivolgerti DEMARIA C. so Piemonte, 203, SALUZZO - Cuneo. Tel. 0175/44.167.

**ACCESSORI** e parti speciali

● **INTERFONI** Auto Moto 9/12 Volts impermeabilizzati perfetti novità. OSBE - tel. 011/58.42.57.

● **MOTORE E CAMBIO FIAT DINO** 2400 Km. 10.000 quattro cerchi lega e gomme seminuove - vendo miglior offerente - Tel. 081/87.82.566.

● **MOTORI BMW ALPINA 1600/2002 Gr. 2** a carburatori, cambio, autobloccante Colotti. Tel. 030/97.12.28.

**SI VENDE O SI CAMBIA**

**AUTO**



● **GIANNINI 650** pronto corsa, cerchi 13" e 10" Colotti, testa sdoppiata competitivo. Vendesi o permutasi con F-Italia. Elaborazioni - PEC - Via Smerina 14 R-Tel. 010/56.28.76.

● **RENAULT ALPINE 1600** Perfette condizioni - mai corso - numerosi accessori ricambi - Tel. ore ufficio - Fronterre 0382/25.245 Pavia.



## Kit Trasformazioni

**Porsche Turbo/BMW Turbo SPOILER**

**SPAMPINATO**

Zibido S. Giacomo (Mi) tel (02) 9057072

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

● **FULVIA HF 1300** revisionata motore carrozzeria privato vende. Telefonare TORINO 011/59.58.36 L. 1.100.000 trattabili.

● **GIANNINI 500 Gr. 2** elaborazione Bacchetti 49 CV. La vettura detentriche del record di classe della Ascoli-S. Marco, sarà venduta all'arrivo della corsa il 27 c.m. Prezzo secondo il risultato. Eventualmente con carrello SASSA. Scuderia SASSA ROLL-BAR. Tel. 0736/65.083.

● **JAGUAR «E» COUPE'** nero bellissimo vendo. Telefonare 0323/43.367 ore pasti.

● **LANCIA HF 1600 gr. 3** pronta rally perfetta - preparazione Arrigo - tel. 0183/25.593 L. 2.000.000.

● **LANCIA FULVIA ZAGATO 1300 G/4** Bellissima Rapporti - 9 ruote - complete ricambi - carrello - tel. 0173/21.29 dopo ore 20.

● **LANCIA FULVIA COUPE' HF 1300** pronta per autocross CV 132 al miglior offerente - telefonare ore ufficio 030/60.30.55 dopo ore 20 - tel. 030/69.14.55 prezzo base L. 900.000 in contanti.

● **MG-TD** ricondizionata da amatore. Telefonare 0522/71.747 orario d'ufficio. Lire 2.700.000.

● **NSU TT 1200** perfetta - accessoriatissima anno 1972 vendo - off. na Manoni - 071/61.654 - L. 900.000 trattabili se contanti.

● **OPEL ASCONA Gr. 1** motore Conero, vetri atermici, cerchi in lega Porsche, gomme 80%. Officina MANONI tel. 071/61.654. L. 3.000.000 trattabili se contanti.

● **OPEL ASCONA Gr. 1**, 1975 Kit Conero, assetto Mardollo pronta corsa Telefonare 0586/36.243 ore ufficio.

● **OPEL REKORD 1700** del '70 impianto gas radio Blaupunkt gancio omologato. Tel. 0473/22.464 L. 500.000.

● **PORSCHE 911/2000** perfetta, inurtata, vetri atermici, cerchi in lega Porsche, gomme 80%. Officina MANONI tel. 071/61.654. L. 3.000.000 trattabili se contanti.

● **RENAULT** Occasione vendo RENAULT 5 LS preparata «Coppa Renault» con materiale originale Renault Kit con n. 2 iscrizioni corse in omaggio - nuove da immatricolare - ALBI MARCELLINO - Via Zeila 10 - 37100 VERONA - Tel. 52.00.88.

● **RENAULT ALPINE A 110/1300** rossa marzo '73, perfetta, mai corso. Telefonare Autofficina F.LLI VARESE - Tel. 011/48.91.30.

● **SIMCA R 2 Gr. 2** rally, aggiornata '76, motore cambio Groundrailer nuovi, vendo causa matrimonio, visibile presso CAVAGLIA - Orbassano. Tel. 011/90.11.216.

**RENO** <sup>®</sup> **BOLOGNA**

## Racing shop

\* Volanti in pelle  
\* Ruote in lega leggera  
\* Abbigliamento completo  
per piloti omolog. C.S.A.I.

\* Sedili anatomici  
\* Parafanghi supplementari e Spoiler

**Via Riva Reno, 61 - telefono 265545**

**MONOPOSTO**

● **BRABHAM BT 41 F3** con cambio Hewland MK9, pronta per correre. Motore Novamotor Twin Cans 2000 cc. Telefonare ANTONIO BRUZZESI tel. 02/84.35.520.

● **F-FORD BWA** plurivittoriosa, per informazioni telefonare ore ufficio: MAGGIORA 011/96.76.333.

● **FORMULA ITALIA** - vendesi - Tel. Milano 45.65.273 - L. 1.500.000.

● **FORMULA ITALIA** pochissime gare effettuate. Rivolgerti Officina BERTOLANI Tel. 0522/85.79.91.

**MOTO**

● **MAICO 501** 1500 Km. fine rodaggio ottimo stato. Telefonare BIELLA - 015/61.145. L. 950.000.

● **SIMCA RALLY 2 Gr. 1** Anno 1974 - plurivittoriosa - pronta corsa - Telefonare Rabbitti 0522/ 41.694 - L. 1.200.000 permutasi auto di serie.

**MONOPOSTO**

● **FORMULA FORD - DELTA M.K. 10 - 2** Carrozzerie - serie rapporti vendesi o permutasi con auto o moto di serie telefonare 011/92.21.86.

**SI COMPRA**

**AUTO**

● **MORGAN - COMPRO AUTOVETTURA MORGAN** - Telef. 051/26.45.38 ore ufficio.

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**LEOPOLDO CANETOLI**

Collaborano alle RUBRICHE:

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

Collaborano dall'ABITACOLO:

**James HUNT - Jacky ICKX - Sandro MUNARI**

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Daniel Boutonnet (Parigi) - Luis Gonzales Canonmanuel (Madrid) - Adriano Cimarosti (Berna) - Bernard Martin Dondoz (Marsiglia) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)**

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

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

Corrispondenze dall'Italia di:

**Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Luigi Coppola - Gaetano Cravedi - Franco D'ignazio - Dionigi Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Logan Bentley Lessona - Domenico Morace - Gigi Mosca - Marcello Rigo - Riccardo Rocca**

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734

40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 45.35.11

Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

**INDUSTRIA RUOTE SPECIALI IN LEGA LEGGERA**

## STILAUTO

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