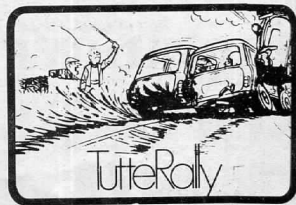




Carlos Pace è stato il prescelto per il nono premio degli « amici del volante » di Bra. Vediamo il pilota brasiliano posare fra i componenti del Bra Rally Club nel corso della cerimonia della settimana scorsa a Grinzana



Pure THERIER al SANREMO

REGAZZONI bis in F. 5000

● Potrebbe rivedersi ancora in F.5000 anche **CLAY REGAZZONI**, che come è noto già ebbe una esperienza che lo monopoista Lola nella gara di Brands Hatch un paio di anni fa. Potrebbe essere di nuovo al volante di una Lola T 332 della Bay Racing per la gara di Long Beach alla fine del mese.

● Proverà in questi giorni la Williams ex Laffite **LELLA LOMBARDI**, sulla pista di Silverstone, in previsione dell'ultimo appuntamento mondiale di Watkins Glen. E' probabile che in gara negli USA Lella abbia anche a disposizione la nuova vettura del team, a radiatori centrali, anche se l'alesandrina preferirebbe guidare la macchina, già collaudata, di Laffite.

● Sul mercato piloti anche **JOHN WATSON**, il barbutto gallese messo a pieda da John Surtees prima del GP di Monza. Di lui si parla molto specie negli Stati Uniti, dove lo vedrebbero volentieri al volante della nuova Penske. Ma si prospetta anche la possibilità di una vettura del team Embassy Hill, e c'è chi addirittura lo indica come un nuovo pilota Brabham.

● Si disputerà a **VALLELUNGA** l'ultima gara del campionato italiano sport il 21 di settembre. Per questa data non è improbabile poter contare sulla presenza di Lella Lombardi, che avrebbe accettato la possibilità di portare in gara la Osella PA 3 due litri di « Alval » mossa dal motore 8V di Romeo Ferraris.

● Continuano sulle piste italiane le prove del nuovo pneumatico **KLEBER slick** per la F.3. Il primo a tastare questa nuova copertura, che ricordiamo di tipo radiale, è stato Piercarlo Ghinzani, che a Monza ha praticamente ripetuto i tempi già realizzati con le tradizionali Goodyear. Il nuovo pneumatico Kleber, lo ricordiamo, presenta le stesse dimensioni del Goodyear per l'anteriore, mentre ci sono alcune differenze per la gomma posteriore.

● Non è improbabile che la **LEC RACING** intraprenda la costruzione di un telaio di F.5000 per la prossima stagione, telaio che si adatterebbe facilmente anche per la F.1. Lo ha confermato recentemente Mike Earle, manager della squadra, che vedrebbe di buon occhio questa iniziativa, per concedere a David Purley un mezzo più competitivo della attuale Chevron B 30. Il motore sarebbe naturalmente il Ford V 6 da 3400 cc.

● Si è disputato anche quest'anno il **GP D'AUSTRALIA**, sempre con vetture di F.5000, la conosciute come le F.1 locali. Anche quest'anno è risultato vincitore Max Stewart, al volante di una Lola T 400.

● Ha abbandonato la direzione del team March, **RAY WARDELL**, l'ex manager di Peter Gethin. Andrà negli Stati Uniti, dove assisterà John Cannon e la sua F.5000 nel locale campionato, per il resto della stagione.

● Procedono le trattative per il prossimo **CAMPIONATO EUROPEO DI F.3**, che dovrebbe garantire una presenza massiccia di concorrenti e soprattutto di macchine nuove. Anche la BMW è particolarmente interessata a questa serie: il suo motore pare ormai all'altezza dei migliori Novamotor e probabilmente riuscirà a essere competitivo prima della fine dell'anno. Tra l'altro si è parlato della partecipazione dei piloti: pare che non prenderanno punti i guidatori che abbiano già partecipato dal 1974 all'Europeo di F.2.

● Vedremo anche **TONY BRISE** nella serie americana della F.5000: come al solito sarà al volante della Lola T 332 del team Sid Taylor/Teddy Yip e dovrà vedersela con Mario Andretti e i maggiori piloti americani del momento.

● La rivelazione della serie F3 BP, **EDDIE CHEEVER** (« ho corso con un Go-Kart illegalmente quando avevo 12 anni, ho corso con una F.Ford illegalmente quando avevo 13 anni ») ha l'intenzione di trasferirsi alla F.2 l'anno prossimo. Deve essere lo scolaro numero uno di Morogh!

● Il corridore di motociclette, **BARRY SHEENE** è stato a Silverstone per offrire delle corone ai vincitori, non per ammettere di aver pensato alle corse su quattro ruote, ma per sottolineare come non abbia ancora preso una decisione per farlo realmente. Dopo le recenti voci, questo fatto chiarisce la situazione?

● Incoraggiata dal successo della March con cui corre Alan Jones nella F.5000 e da un serio numero di domande da parte di clienti potenziali, la **MARCH** sta adesso costruendo una piccola quantità di macchine simili. Presumibilmente esse possono sempre essere facilmente convertite alle caratteristiche della F.1, se le domande non dovessero tradursi in ordinazioni effettive!

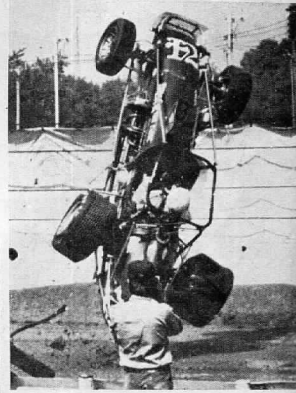
● Per la corsa **TOURIST TROPHY** a Silverstone il 5 ottobre si sta delineando un elenco consistente di iscrizioni, per la gara di più vecchia data del mondo fra le corse che vengono ancora disputate. La TT è naturalmente l'ultima prova della serie valida per la Coupe de l'Avenir. Sono già state ricevute più di 60 iscrizioni: fra esse il team Autodelta con 4 macchine e forti corridori della Opel e della BMW (fra i quali la BMW di Luigi Racing per i vincitori delle 24 ore di Spa Xheneval e de Fierlant). Una novità costituisce il premio al team che consuma meno carburante.

● Ancora un colpo a sensazione per gli organizzatori del **SANREMO**. Al via ci sarà anche Jean Luc Therier cosicché le Alpine saranno tre (oltre a lui ci saranno Nicolas ed Henry). Confermate le Ford e le Opel (Makinen, Clark, Rohrl e Aaltonen) così come le Lancia (Munari, Pinto, Waldegaard, Lampinen e Pregliasco) si conoscono anche i nomi dei piloti dei tre spider Fiat (Paganelli, Cambiaggi e Alen).

● **GIANNI BOSSETTI**, il popolarissimo « Presidente » ha deciso lui pure di ritirarsi dalle corse. Con lui i rallies perdono un'altra delle figure più rappresentative, oltretutto centro focalizzatore di tutta l'attività nell'alto Piemonte. Tra i suoi meriti, oltre a quelli prettamente agonistici, l'aver sostenuto oltre ogni limite la più simpatica Scuderia rallystica italiana, la Tre Gazzelle di Novara.

● Il dominio di Verini e Rossetti non ha certo giovato agli organizzatori spagnoli, comunque per il **RALLI DI SPAGNA** (europa con coefficiente 4) sono state predispese le cose molto in grande. La corsa si svolgerà dal 24 al 26 ottobre e consisterà di circa 1300 km. con 29 prove speciali. Per il primo assoluto ci sono quasi due milioni di lire.

● Tutto è già pronto per il **SOUTHERN CROSS TOTAL RALLY** in Nuova Zelanda. Evidentemente le diecimila sterline di premio fanno sempre da grande richiamo tanto più che non è nemmeno necessario provare prima (anzi è proibito). Ovviamente al via da Sydney l'8 ottobre non mancheranno i soliti piloti (europei) freelance come Cowan (già quattro volte vincitore), Mikkola, Aaltonen e Kallstrom. La corsa lunga 3.400 km. si concluderà a Port Macquarie il 12 ottobre.



● Vola la midget di Billy Vukovich seminando pezzi lungo la pista di Indianapolis, dopo il brusco contatto con l'altra vettura di Pancho Carter. Nonostante la serie di ribaltamenti uscirà praticamente illeso il pilota, mentre la macchina pressoché distrutta alla fine atterrerà sulle quattro ruote. L'incidente è avvenuto nel corso del 23. giro della Hoosier Hundred, corsa nello stato dell'Indiana.

Motori NOVA per i PERKINS

LONDRA - Che la Novamotor sia uno dei nomi più prestigiosi nel campo della F.3 è una cosa nota da tempo. Tra i più simpatici sostenitori della casa dei fratelli di Novara sono da quest'anno i fratelli Perkins, che in questo finale di stagione stanno ottenendo una bella serie di successi (Larry tra l'altro è il vincitore dell'unico titolo FIA per la F.3, la Coppa d'Europa). Ma mentre la maggior parte dei piloti sembra raggiungere il successo con i Toyota Nova, i due fratelli australiani preferiscono la vecchia versione del Ford Twin Cams. « Il vecchio motore è forse meno facile da mettere a punto » ha detto Larry « ma è certo che dà meno problemi e la potenza è praticamente la stessa. Io ho già fatto cinque corse e praticamente l'equivalente di altre due nel corso di tutte le prove, senza dover ricorrere a particolari revisioni, al di là del solito trattamento di routine ». Come è noto i due fratelli portano in gara le loro vetture di F.3 realizzate dal tecnico Ron Traunac, che sembra veramente soddisfatto della sua creatura e appare molto più contento di assistere queste macchine nei circuiti di quanto non lo è stato nei tempi dei GP...

● La scorsa stagione, verso l'inverno, il team McKechnie Racing aveva dato allo svedese **KEIJO ROSBERG** la possibilità di provare pur sul piccolo circuito di Silverstone una vettura Lola T 332 di F.5000. Non desta quindi sorpresa che anche quest'anno la stessa scuderia dia la possibilità al campione svedese di pilotare la Durex Lola T 400 per le ultime gare di F.5000. Il giovane proverà in questi giorni la vettura e non è improbabile che la prossima stagione si decida a disputare tutta la serie inglese al volante di una monoposto Lola.

● Per l'ultima uscita in F.5000 negli USA le due **UOP SHADOW DN 6** avevano in dotazione motori Dodge V 8, a differenza delle gare precedenti, nelle quali montavano assieme a tutte le altre 5000 i soliti motori Chevrolet. Jackie Oliver, il pilota di punta della Shadow, ha detto che il motore Dodge è sensibilmente più veloce nei tratti rettilinei. Per la prossima prova del 28 settembre a Long Beach è probabile che accanto a Oliver figurino Jarier, mentre alcuni suggeriscono il nome del gallese Tom Pryce.



1000 Km./h su terra

● E' di questi giorni la notizia del progetto di due scienziati russi per un veicolo propulso a scintille in grado di raggiungere i 1000 km/h di velocità su terra. Nulla di nuovo neppure in questo campo. Ricordiamo un documentato studio dell'attuale presidente dell'Automobile Club di Firenze, ing. Pasquale Borracci, pubblicato nel 1946 sulla rivista «Interauto», allora diretta da Canestrini. Unica differenza la velocità ipotizzata, allora di 690 km/h. Ma trent'anni fa era un traguardo anche più ambizioso.

● Nel 1974, uno dei pochi settori industriali il cui mercato pare non avere sensibilmente risentito della sfavorevole congiuntura economica è quello delle CARAVAN. Infatti nel 1973, secondo i dati ufficiali dell'Automobile Club d'Italia, erano state immatricolate 17.237 caravan, mentre nel 1974 le immatricolazioni hanno raggiunto le 21.565 unità. L'incremento è stato quindi del 25 per cento, valore particolarmente notevole se si tiene conto del difficile momento economico e del fatto che, nella maggioranza dei casi, si tratta di beni non primari ma di «strumenti» per la vacanza.

● Saranno cinque le SKODA ufficiali che parteciperanno al prossimo rally del RAC alla fine di novembre. In particolare due saranno per i campionissimi John Huggland e Markku Saaristo.



Si è conclusa dopo quindici giorni la CAROVANA DELL'AMICIZIA organizzata dal Dopolavoro Postelegrafonici di Bologna. Nella foto, vediamo un gruppo di «carovanieri» alle Porte di Napoli, una delle tappe del lungo giro

● L'emorragia di piloti della vecchia guardia non si sta verificando solo da noi. In Inghilterra è di questi giorni la notizia che JACK TORDOFF ha venduto la sua favolosa Porsche Carrera a Paul Michaels del Garage Hexagon Team con l'intenzione d'ora in poi di limitarsi a fare da spettatore.

● Con grande dispiacere degli appassionati veneti, sembra certo che al via del PREALPI ci siano sicuramente gli «ufficiali» Pittoni e «Tony» rispettivamente con una Alfetta GT del Jolly Club ed una Lancia Stratos della Grifone.

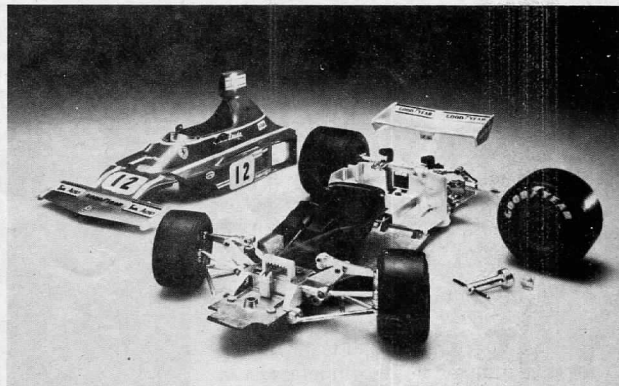
● Un'idea diversa potrebbe essere la partecipazione alla famosa BOUCLE DE SPAMONOPOLE che si correrà in Belgio il 6-7-8 febbraio 1976. Di questa gara esiste già il pre-regolamento con tutte le informazioni utili. In programma ci sono 35 prove speciali tra cui la celebre Unipol-Clementine tra la foresta che verrà ripetuta sei volte. I premi sono particolarmente interessanti. Per informazioni telefonare a Bruxelles allo 02/735.57.27.

● Il PRESS ON REGARDLESS, contestata prova mondiale dell'anno passato e non più valida per il campionato iridato quest'anno, si correrà ugualmente a partire dall'8 novembre e sarà sponsorizzato dalla Lancia e dalla Wonder Mufflers. Le iscrizioni si chiuderanno il 31 ottobre.



ALFA record in GERMANIA

● Eccezionale successo di vendite in Germania di tutti i modelli ALFA ROMEO. Nei primi sette mesi del 1975 la casa milanese ha immatricolato più di 23.000 vetture con un incremento del 100% in più rispetto all'anno passato. Questi risultati sono stati ottenuti grazie al successo avuto sul mercato dalle Alfasud (15.000 vetture vendute ed ordini ancora inevasi di circa 6.000 unità) e dalle vetture sportive.



La POLISTIL, casa italiana produttrice di giocattoli, ha lanciato in occasione del G.P. d'Italia di F. 1 la sua ultima creazione: una riproduzione stupenda della Ferrari 312 B3. Merita notare la serietà di questa casa: con qualche piccola modifica infatti avrebbe potuto contrabbandare questo modello come la 312T che proprio a Monza ha vinto il mondiale sfruttandone la pubblicità

● Nel Municipio di Villar Perosa si sono uniti in matrimonio la scorsa settimana MARGHERITA AGNELLI e Alain Elkann. La diciannovenne Margherita è la figlia del Sindaco di Villar Perosa nonché Presidente della Fiar Giovanni Agnelli. Lui è un giovane «povero» dirigente all'E.F.I. di proprietà dell'I.P.I.



● La tanto auspicata unificazione tra il G.P.R. ed il GRUPPO PILOTI VENETI, è diventata finalmente realtà. Di conseguenza sono entrati come consiglieri in seno all'AN.C.A.I. Roberto Baucè e Pierluigi Merlin in rappresentanza del nutrito gruppo veneto.

● Nonostante il successo ottenuto dall'edizione di quest'anno del SAFARI RALLY, curata da quel copilota esperto che è Gunnar Haggbom già navigatore in passato di Carlsson e di Kallstrom, questa esperienza non verrà più ripetuta. Sembra infatti certo che Haggbom lasci tutto e se ne parta da Nairobi dove aveva preso casa con la famiglia in quanto legato da un contratto biennale. Alcuni grossi malintesi sembrano infatti essere sorti in questi ultimi tempi con gli organizzatori, malintesi che non avrebbero garantito un lavoro estremamente sereno come nei voti delle due parti.

● Si dice a Padova che presso l'autofficina di Terrosi ci sia già pronta una Alpine per PIETRO POLESE, ma che il pilota veneto (anche se molto invogliato dal tornare alla guida di questo modello da lui sempre condotto con grande perizia) sia costretto a rinunciarvi per il secco divieto imposto dai suoi sponsor, l'industriale Grossi che lo vincola alle Pantere De Tomaso. Con una di queste vetture comunque Polese (forse in coppia con Bozzetto) sarà al via del Giro d'Italia.



Emerson Fittipaldi (nella foto), Vittorio Brambilla e numerosi altri piloti di F.2 hanno lungamente collaudato il nuovo X-1 INTEGRAL AIR SYSTEM F.1 della AGV. La forma della sua calotta si presenta in sagoma speciale sia per ragioni di sicurezza che di aerodinamica.

Il casco è dotato di una presa d'aria che convoglia l'aria all'interno, in più è piatto nella parte posteriore per permettere una posizione fissa contro il roll-bar. Una nervatura poi lo garantisce dietro da sfondamenti in caso d'urto. Infine il casco è completamente ininfiammabile a cominciare dalla calotta per finire al cinturino ed alla vernice.

● Gli organizzatori del RALLY DELLE PREALPI VENETE hanno comunicato ufficialmente che la prova speciale di Valstagna non si farà. La gara comunque sarà ugualmente estremamente valida e molto curata sotto l'aspetto della sicurezza. In particolare poi, tengono a sottolineare da Padova, tutti i commissari sportivi saranno tutti di altre province venete.

● Il consiglio del GRUPPO PILOTI VENETI, riunitosi il 5 settembre, riguardo la decisione della CSAI sulla limitazione dei pneumatici in gara ha emesso un comunicato in cui si approva pienamente questa decisione ritenendo che ciò sia in difesa degli interessi dei piloti privati. Si fanno poi voti affinché la suddetta proposta venga messa in atto evitando possibilmente il ricorso alla esasperazione delle mescole, ed a tal proposito il gruppo stesso cercherà di elaborare al più presto proposte al riguardo.

FRANCOFORTE SUL MENO - «Con l'auto si vive meglio» è lo slogan di Francoforte, non è una novità, e non c'è da meravigliarsene, anche se stavolta tradisce la preoccupazione che anche in Germania approdi la crisi, magari col calo-esportazioni per il marco sopravvalutato.

Quando all'apertura del Salone dell'auto di Francoforte il presidente federale tedesco Walter Scheel si è lasciato andare a parole di ottimismo, dicendo che mai, neppure in occasione di recessioni gravissime ha dubitato della validità del dio auto nella vita moderna (lo leggeranno i nostri governanti?), è stato subissato di applausi. «E' giusto — ha detto — lo slogan che caratterizza questo Salone biennale di Francoforte, con l'auto si vive meglio, io sono personalmente ottimista, e sono confortato nelle mie idee dalle immatricolazioni interne che sono aumentate. Spero anche che aumentino le esportazioni che a dire il vero nella prima parte dell'anno in corso sono state abbastanza deludenti».

Francoforte è il primo dei Saloni autunnali, novità molte anche se non interessano la grande produzione di serie. Assenti i carrozzieri come avevamo detto nello scorso numero ad eccezione di Frua. Si scatena la guerra delle garanzie fra le Case, e il veicolo industriale che costa come una RR è il maggior protagonista, visto in funzione di paesi in via di sviluppo.

La garanzia che le auto tedesche danno al cliente è «totale» per un anno, estesa cioè a tutte le parti della vettura. (La Porsche invece garantisce per sei anni la carrozzeria delle sue vetture). E' una iniziativa che non è di marca tedesca, ma italiana. E' stata infatti l'Alfa Romeo che, per festeggiare il suo titolo mondiale con la 33tt12, ha esteso per volere del dott. Cortesi la garanzia a 100.000 Km. Gli altri sono venuti dopo, presi in contropiede dalla bontà della trovata.

Giancarlo Cevenini

● Vediamo ora le **NOVITA'** che il Salone tedesco ha fatto vedere agli innumerevoli visitatori che già prima dell'apertura ufficiale pressavano ai cancelli per entrare. E' doveroso iniziare dall'industria tedesca. **VOLKSWAGEN**. Non ha niente di nuovo, ma nei suoi grandi stands presenta la sua produzione tutta rinnovata, e in testa la nuova **POLO** che è destinata (finalmente) a sostituire il vecchissimo maggiolino che ora viene costruito solo in Brasile.

Di particolare rilievo è l'aumento di cilindrata in casa VW: **Golf**, **Passat** e **Scirocco** hanno ora un nuovo motore di 1600 cmc in luogo di quello solito di 1500 cmc. Interessante è la **GOLF GTI** con motore di 1600 cmc, che eroga 110 CV, ed è accreditata di una velocità massima di 182 kmh. Una vera piccola bomba, che consuma 8 litri per 100 km, l'alimentazione è ad iniezione.

AUDI - La casa affiliata alla VW, presenta una **80 GT** con motore ad iniezione di 1588 cmc, che eroga 110 CV a 6100 giri. Il sistema ad iniezione è quello sperimentato sulla Porsche, K-Jetronic. La velocità è di 185 kmh. La macchina è molto sportiva per la gioia dei giovani, ha infatti sedili anatomici della Recaro, e uno spoiler anteriore.

OPEL - Con 191.000 macchine vendute nel primo semestre 1975 l'Opel è la seconda mar-

Si è inaugurato il **SALONE** tedesco (biennale) a **FRANCOFORTE**: molte le **NOVITA'**, anche se non tutte per la gran serie (a parte la sempre più calda «guerra delle **GARANZIE**»)

L'AUTOFORTE



Nel viso sorridente del Presidente della Germania Federale Walter Scheel, all'inaugurazione del Salone di Francoforte, c'è tutto il modo diverso di intendere e l'incontestabile validità dell'automobile, rispetto a certi suoi (demagogici) «colleghi». Avete mai visto un nostro Ministro altrettanto sorridente a una simile cerimonia?

ca in ordine di importanza sul mercato, e presenta molte novità. Le varie **Manta** e **Ascona** nelle varie cilindrate i nostri lettori già le conoscono, ma a Francoforte la casa «Adam Opel» ha presentato altre succulenti novità, a cominciare dalla **Kadett GT/E** che con il motore di 1900 cmc ad iniezione è accreditata di una velocità massima di 184 kmh, una vettura per i giovani sportivi che presto sarà disponibile anche sul mercato italiano. Della **Kadett GT/E** era esposta anche la vettura di Rohrl-Berger, espressamente «incattivita»



L'aggressiva Kadett GT/E 1900 ad iniezione in versione rally che debutterà al San Remo con Rohrl ed Aaltonen cercando punti per il mondiale.

per i rallies e che dovrebbe ributtare al prossimo S. Remo. La vettura è accreditata di oltre 210 CV.

Novità dell'ultimo minuto uno studio del centro stile della casa, una **Opel GT 2**, un prototipo avveniristico a tre posti con porte scorrevoli, e con un CX molto elevato. La **GT/2**, che pesa 900 kg., ed è equipaggiata con un motore di 1900 cmc., è accreditata di una velocità teorica di 200 kmh. La vettura è uno studio del centro stile Opel, in vista di realizzazioni più reali per una larga produzione di serie, che non potrebbe venire per una macchina avveniristica come questa. Sempre della Opel negli stands della casa era presentata anche la versione a tre porte della **Kadett**, la **City**.

FORD - E' il cinquantenario quest'anno della Casa americana in Germania, (e la Ford presenta diverse novità dalla bella e grintosa **Escort RS 2000** accreditata di 180 kmh con 110 CV alla Granada familiare. La Ford espone anche uno studio su una **Capri «S»**, una vettura eguale al modello conosciuto, ma di un bel colore verde, abbassata, con grinta, spoiler, e ruote in lega leggera che se prodotta avrebbe senza dubbio un successo di vendite presso i giovani. Versioni sportive anche della **Escort** e della **Capri**, con passaruota al-

CONTINUA A PAGINA 50

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

largati in plastica per poter alloggiare pneumatici di grande dimensione, spoiler e alettone, ruote scomponibili, e una strumentazione da auto veramente sportiva.

Chi ha però più attirato l'attenzione del pubblico è la **Escort RS 2000**, con spoiler e alettone, volante sportivo, che raggiunge con partenza da fermo i 100 kmh, in 8"9... nella versione commercializzata. Lavorandoci un po' dietro diventa una bomba.

MERCEDES - Non c'è crisi per la grande Mercedes. I suoi modelli diesel rappresentano quasi il 50% delle vendite. Qui a Francoforte era presentata la vettura **VIP**, la 450 SL con motore di quasi sette litri di cilindrata, equipaggiata con tutti i comforts possibili e immaginabili, costa quasi 25 milioni, escluso un mini-telefono digitale incorporato nel cruscotto, con una spia per leggere se il numero del telefono fatto è giusto oppure è errato.

BMW - Sta vivendo un momento di grande euforia la BMW: le sue vendite sono aumentate in modo vertiginoso, e la Casa di Monaco è presente al Salone con tutti i modelli della serie «3», compresa la 320 I, che in Italia non è stata ancora importata.

PORSCHE - Nuova serie delle conosciute

sportive, in attesa di entrare con due vetture nel prossimo anno nelle gare per il campionato silhouette, la nuova gamma Porsche è garantita per sei anni nella carrozzeria, mentre il **turbo**, accreditato di una accelerazione da dragster (0/100 5"5), costa una cifra... che ne ha sconsigliato la vendita nel nostro Paese.

CITROEN - E' forse la novità più grossa, quella della Citroen, al Salone tedesco: una **CX con motore Diesel**. Il propulsore, derivato da quello che già equipaggia il veicolo industriale FIAT 242, è un quattro cilindri di 2175 cmc, che potrebbe venire a costare una cifra interessante quando sarà commercializzato in Italia: ipotizziamo circa 5.300.000 lire. Il motore Diesel per la CX è accreditato di 66 CV a 4500 giri, la sua velocità massima è di 146 kmh, mentre il suo consumo a 120 Km/h è di 8,4 litri di gasolio per 100 km. Altre novità ma di minor importanza per la Citroen sono una **Pallas** con motore 2000 e una **super Pallas** con motore di 2200 cmc, velocità rispettivamente 174 e 180 Km/h, le due vetture sono caratterizzate da una migliore rifinitura e da un allestimento particolarmente «VIP».

JAGUAR - La Casa inglese, che sta attra-

vesando un momento particolarmente nero della sua storia, ha esposto il suo coupé a due porte che adotta il motore di 5307 cmc a 12 cilindri, velocità di 240 Km/h. Verrà a costare in Italia, (arriverà in febbraio) circa 16-17 milioni. Il cambio è automatico.

La BL ha portato a Francoforte anche la nuova **PRINCESS**, una berlina non particolarmente attraente, che adotta due versioni di motore uno di 1800 e l'altro di 2000 cmc. La prima dovrebbe essere importata in Italia dal prossimo anno. Le due vetture sono accreditate rispettivamente di una velocità di 157 Km/h con il quattro cilindri di 1777 cmc, e 170 Km/h con il sei cilindri di 2289 cmc.

VOLVO - La Casa svedese, già padrona al 100 per cento della Daf, ha portato due nuove Volvo che altro non sono che vecchie DAF leggermente rividute e corrette. La **66 GL** e **DL** con due motori di 1100 e 1300 cmc, verrà importata in Italia nella versione a tre porte con motore più grosso. La DAF è una marca che, entrata nel gruppo VOLVO, è destinata a scomparire, mentre si dovrebbe vedere al suo posto una piccola VOLVO, vera... Sempre della Volvo la versione allungata (45 cm) della 264, che viene costruita da Bertone, una vettura di rappresentanza, il cui costo non è stato ancora definito.



Un bel prototipo da esperimenti della Opel dotato di motore 1900 iniezione. Velocità 200 kmh



Una vista posteriore di un adattamento con parafanghi allargati e spoiler posteriore della ormai nota Ford Escort 2 litri



La Citroen ha presentato a sorpresa questo motore diesel per la sua CX



Un'altra vista della Ford Escort trasformata in un aggressivo gruppo 2. L'adattamento di spoiler e parafanghi si può fare a tutte le versioni



Al Salone di Francoforte, ha fatto il suo debutto anche una versione più spinta dell'ormai popolarissima Golf della Volkswagen, battezzata GTI

Le Case italiane

INNOCENTI - Ha iniziato con questo Salone l'esportazione delle sue nuove e belle Mini 90 e 120. La prima non ha avuto il permesso per essere venduta in Germania. Il successo della vettura è stato immediato. Si spera molto, a Lambrate, nei mercati stranieri per cercare un po' di ossigeno. Questo germanico è stato il primo dei mercati in cui la Mini 120 è stato

portato; entro la fine dell'anno ne seguiranno molti altri in Europa.

ALFA ROMEO - Fa la parte del leone in Germania, non tanto come numero di vendite ma come aumento rispetto all'anno scorso che è il più alto che si sia verificato; il 100 per cento! I responsabili della Casa ammettono che avrebbero potuto fare anche meglio, se avessero avuto più Alfasud a disposizione. Non hanno remore a dire che è grazie alle ripetute vittorie nel mondiale Marche che le cose vanno tanto bene. Nello stand, la rossa 33t12 di Merzario, su un tap-

peto che riproduce il colore dell'iride era il polo di attrazione del Salone.

FIAT - Anche per Torino il mercato tedesco è di primaria importanza. Recentemente sono state lanciate la 131 e la 128 3P che sono state accolti con grande favore dal pubblico. La Germania è anche un importante mercato per quanto riguarda i camion, e qui la Fiat ne ha presentati un paio nuovi che hanno attirato l'attenzione degli interessati, per la modernità e la funzionalità del prodotto nel suo insieme.

LANCIA - Le novità vere le vedremo più avanti a fine anno. A Francoforte la Casa di Chivasso ha portato la **BETA HPE**, la Montecarlo e una rossa **STRATOS** che sta per diventare campione del mondo rally.

SIMCA - Non c'erano le nuove 1307-1308, che aspettano il Salone di Parigi, mentre era presente la Bagheera «S», che sta interessando molto il pubblico, per il suo motore leggermente migliorato, con più grinta, grazie alla cilindrata maggiorata.

eggedo il resoconto del rally dei 1000 Laghi, ultima prova disputata del mondiale rally e vinta a sorpresa dalla Toyota di Mikkola-Aho, Sandro Munari è sbottato in un'eco perché non voglio andare a correre in quei Paesi! Non è possibile che succedano cose di questo genere, un pilota non può rischiare continuamente la pelle per guadagnare qualche secondo e poi vedersi tolto dalla classifica per un'infrazione del regolamento!»

Munari si riferiva a Blomqvist e come forse avrete letto su AUTOSPRINT è stato messo fuorigiara quando stava conducendo, lui, svedese, in quel rally fatto su misura per i finnici, per essere transitato in un paese ad alta velocità di pochi chilometri superiore al consentito.

«Un pilota quando è impegnato, quando sono ore e ore di gara che si sta spremendo, non può essere continuamente sotto controllo. Un errore di valutazione è quanto mai logico che possa avvenire tanto più che le macchine preparate non sono mai dotate di contachilometri ed è costretto a regolarsi col contagiri mediante calcoli più o meno complessi».

Questa l'opinione di Munari, decisamente qualificata e che merita ottimamente da spunto per un discorso più vasto proprio riferito al campionato mondiale dei rallies la cui prossima tappa sarà in Italia, a Sanremo, per una delle prove più valide di tutto il calendario.

Corrono voci in questo periodo che autorevoli personaggi in seno alla CSI siano intenzionati ad allargare l'area di azione delle prove valide per il titolo cercando di far sì che interessi il maggior numero di continenti per risultare sempre più mondiale e sempre meno euroafricana.

In effetti, questa intenzione non è del tutto fuori logica: i rallies, al contrario della velocità, sono corse estremamente tipicizzate. Correre in circuito non fa molta differenza tra essere in Francia o in Sudafrica o in Argentina se non per delle sfumature (anche estremamente importanti) legate soprattutto all'altissimo grado tecnico raggiunto dalle vetture in gara. Fare un rally in Svezia o in Marocco, in Italia o in Australia, in Corsica o in Inghilterra è completamente diverso richiedendo vetture completamente opposte (anche visivamente come carrozzeria) ed in tanti casi anche specialisti al volante molto diversi.

Ecco allora che il ragionamento di introdurre, come sembra si voglia fare, un paio di prove sudamericane (Argentina e Brasile), il Total Rally in Sudafrica, il deserto del Libano o l'Heataway Rally in Nuova Zelanda, pare del tutto ovvio, anzi viene da

Perché non è possibile ipotizzare un mondiale - rallies veramente mondiale

Costano troppo i veri rallies



Juhani Kynsilheto è arrivato sparato su uno dei tanti dossi del «1000 Laghi», e non è riuscito a controllare la sua Ford Escort, che ha capotato violentemente riducendosi in questo stato. Si vedono appena discesi dalla vettura ribaltata, e indenni, il pilota finlandese ed il suo coequipier Holmes, nostro corrispondente rallistico, che è stato prontamente imitato, in una disavventura del genere, dal nostro Cavicchi al Rally del Casentino

chiedersi come mai non vi si abbia pensato già prima.

Invece, esaminata a fondo, non ci sembra così facile una trasformazione dell'attuale titolo specialmente alla luce dei risultati di quest'annata. Il problema più grosso è evidentemente quello economico: le poche case infatti che si possono impegnare con una certa continuità già vedono di cattivo occhio le trasferte più lontane.

Una scelta di mercato

I costi per un rally, al giorno d'oggi, hanno raggiunto vette addirittura inimmaginabili soltanto cinque anni fa. Gli esempi si sprecano: aerei al servizio delle macchine con direttori sportivi, meccanici, pezzi al seguito, impianti radio per collegamenti sempre più raffinati, piloti in ricognizione con almeno un mese di anticipo, trasferte paurose con automezzi, pneumatici e materiale umano al servizio per cercare di far fronte a qualsiasi esigenza.

Ovvio che tutto questo costringa a delle scelte strettamente legate ai mercati che in-

teressano ed ai mezzi da competizione a disposizione.

Unica eccezione forse, ma solo quest'anno, la Lancia-Alitalia che all'inizio è andata a correre a Montecarlo, in Svezia ed al Safari, ma il motivo è tutto da ricercarsi nell'incredibile macchina che è attualmente la Stratos e che ha permesso ovunque exploits impossibili per tutte le case concorrenti e che in passato sono stati probabilmente nei sogni solo dell'Alpine o prima ancora della Porsche.

Se le trasferte onerose però si moltiplicano, o perché il calendario si infittisce, o perché con l'avvento di nuove prove si è dovuta operare una selezione tra quelle già attualmente esistenti, ovvio che i problemi economici finiscano con l'amplificarsi con scelte sempre più nette e partecipazioni sempre meno qualificate, così che alla fine a vincere può essere non tanto la vettura migliore, bensì quella che avendo le spalle più forti è riuscita a partecipare al maggior numero di prove.

Riprova di quanto scritto sopra l'abbiamo

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 56

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

avuta proprio in questo '75 col Rideau Lakes in Canada. Ufficialmente il rally non verrà disputato con validità mondiale per mancanza di uno sponsor; in realtà sembra invece che il motivo principale della sua soppressione sia stata la validità negata al Press On Regardless negli Stati Uniti. Le Case infatti potevano forse essere interessate ad una trasferta doppia, ma sicuramente avrebbero giudicato troppo oneroso traversare l'Atlantico soltanto per un rally che poi difficilmente avrebbe significato qualche cosa agli effetti della classifica finale del campionato.

Si cerca una nuova frontiera

Eppure i rallies sono sempre più alla ricerca di una nuova frontiera, di posti nuovi dove lo spirito stesso della specialità possa rinnovarsi uscendo da quel grado di specializzazione che contraddistingue oramai le prove europee: la Corsica per i prototipi (o perlomeno per le macchine di serie che maggiormente vi si avvicinano), la Finlandia per i piloti-canguro della penisola scandinava, la Svezia e l'Inghilterra solo per i nordici e così via.

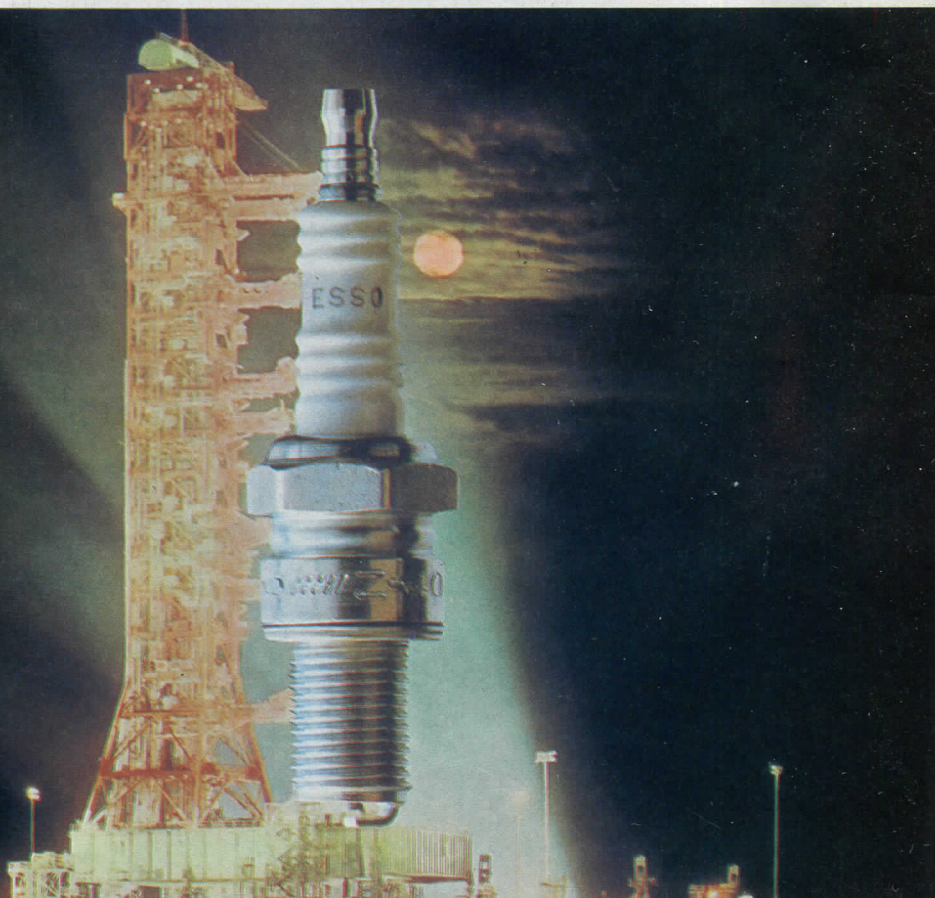
Le Case comunque stanno alla finestra, anche se sotto sotto mostrano di controllare bene la situazione, ed affilano le armi per la prossima stagione che comunque dovrebbe vedere ancora la Stratos come vettura da battere insidiata tutt'al più dalla concorrenza francese che necessariamente non significherà più Alpine.



Obbligato dalla rinuncia Fiat a trovarsi comunque una guida, Hannu Mikkola ha optato per una Toyota Levin. Ne è venuta fuori la prima vittoria nel mondiale rallies della casa giapponese

Anzi proprio l'Alpine sarà anche nel '76 la grande assente dopo che quest'anno ha malamente gettato al vento le sue pur remote possibilità non partecipando nemmeno semiufficialmente a certe gare dove avrebbe sicuramente potuto incamerare punti (come in Portogallo dove Piot e Nicolas sareb-

bero stati lautamente ingaggiati dagli organizzatori). L'anno prossimo nei piani dell'Alpine ci saranno al solito Montecarlo e Tour de Corse, per il resto solo rallies francesi con esclusione totale all'euroconduttori che continuerà così a restare un affare tutto italiano.



Eppure di carne al fuoco ce n'è molta in quel di Dieppe. Sulla 310 si va ipotizzando un 6 cilindri a V di due litri di cilindrata dopo che il 4 cilindri a sedici valvole appare sempre più nato morto, mentre altri progetti si stanno facendo attorno la Renault 30 dopo che per la R5 si è deciso di lasciar perdere.

L'alternativa francese potrebbe venire infatti dalla Peugeot che il prossimo anno sembra certo non si limiterà più ai soliti rallies africani da lei vinti recentemente e cioè Bandama (fuori campionato), Safari e Marocco, ma tenterà anche l'avventura all'Acropoli, in Portogallo ed al Total Rally in Sudafrica che comunque vadano le cose alla CSI sembra già sicuro iscritto a calendario.

Veto Peugeot alla Citroen

Oltre alla già supercollaudata 504, il reparto competizioni lavorerà anche sulla V6 ed anche sulla nuova 104-1300, che verrà presentata a Parigi in ottobre, ed il cui futuro agonistico pare molto atteso nelle gare francesi. Sempre oltralpe si vocifera che la Peugeot è così interessata alle corse adesso, che, controllando ora la Citroen, si oppone in tutte le maniere ad un ritorno corsaiolo delle vetture di Madame Cotton che avrebbero come modello di punta la nuova CX.

Uscendo poi dalla Francia l'alternativa alla Stratos, o perlomeno alla Lancia mondiale, sembra non venire più tanto da Ford e Saab che continueranno la loro politica rivolta a poche gare chiaramente indicate per la loro possibilità, ma sempre dalla Opel



« I bevitori di latte sono i migliori amatori », dice questa disinibita pubblicità su questa Datsun

A sinistra, la Ford Escort di Maken-Liddon, terza dopo una strenua battaglia con la SAAB di Eklund. Sotto, Stig Blomqvist è uscito di gara in seguito ad una squalifica per eccesso di velocità!



e adesso soprattutto dalla Toyota che a vincere ci sta veramente prendendo gusto.

Proprio recentemente, al Rally Baltico che si è corso giusto una settimana dopo il 1000 Laghi vinto non senza molta sorpresa dalla casa giapponese, la Toyota ha fatto scendere in campo una nuova versione della Corolla Levin con il motore 2000 a sedici valvole preparato a Monaco da Schnitzer e capace di erogare 230 CV, un numero già sufficiente per impressionare chiunque e che già la pone sullo stesso piano delle migliori Escort MK2.

C. C.

Parte a razzo.

Nuova Candela Esso

ha la "scintilla forte."

Dai un colpo di chiave. Danne un altro: il motore non è ancora in moto? Allora le tue candele hanno poca scintilla, o addirittura non ne hanno più! Al primo rifornimento Esso fatti montare le nuove Candele Esso a "scintilla forte".

Le nuove Candele Esso a "scintilla forte" bruciano completamente la miscela aria-benzina e offrono ad ogni automobile partenze istantanee con maggiore potenza e precisione di scatto.



Realizzata in materiali speciali, studiata per avere particolari caratteristiche isolanti, la nuova Candela Esso fa sentire nuova ed efficiente la tua automobile. Quando la stagione diventa più fredda, quando il motore ritarda lo scatto e perde i colpi, fermati alla Esso e... nuova Candela Esso a "scintilla forte" farà scattare tutta la potenza della tua automobile. Nuova Candela Esso, la trovi nelle Stazioni e nei Punti Vendita Esso di tutta Europa.

fermati alla Esso

La conferma nei rallies dei

gr. 2 e 4 (al '78) è solo me-

rito del « padrino » LANCIA

FIORIO über alles

Che il « padrino » sia sempre lui ne sono convinti un po' tutti anche se la sua presenza sui campi di gara è sempre più rara e soprattutto più diplomatica. Cesare Fiorio comunque, alla prima occasione che gli si è presentata per riconfermarsi nel suo « personaggio » non ha perso la battuta ed ha sconfitto i tedeschi in tre set.

L'offensiva rallyistica germanica si era iniziata infatti a Parigi in una riunione della CSI. L'intendimento era di limitare entro breve tempo la partecipazione ai rallies di campionato europeo alle vetture di serie, campo dove i tedeschi dominano grazie, in particolare, alla Porsche. Come sono andate in tutti i casi le cose AUTOSPRINT l'ha domandato direttamente a Cesare Fiorio che da solo è riuscito a capovolgere una situazione che sembrava persa in partenza dopo le prime risultanze.

« In effetti — ha esordito Fiorio — le cose si sono messe subito male perché a Parigi, sotto la presidenza di Dardoufais e guarda caso con l'assenza di almeno un rappresentante della Rally Pilots Association, i tedeschi avevano ottenuto, con una esigua maggioranza, di far sì che a partire dal '77 le gare di campionato europeo fossero riservate esclusivamente ai Gr. 1 e 3.

In tutta fretta, allora, quale presidente della Associazione dei Costruttori ho cercato un incontro (a Londra il 21 luglio, giorno seguente il G.P. di Silverstone) per controllare su chi si poteva contare per chiedere l'abolizione di quanto già deciso. Mi sono accorto così che l'opposizione era praticamente solo tedesca con qualche dubbio da parte degli scandinavi che hanno in loco problemi per organizzare le corse. Ho messo quindi di tutti a conoscenza di un'indagine compiuta per l'Associazione e da cui risultava che il parco macchine preparate ammon- tava ad alcune migliaia di auto con percentuali di questo ordine: 52% in Italia, 60% in Francia ed addirittura 85% in Inghilterra. Ho fatto poi notare, adottando in questo una indubbia linea dura, che i rallies di

Mercoledì 10 settembre a Torino i superesperti della CSAF (Commissione Sportiva Automobilistica Fiat) si sono riuniti. Tema dell'incontro: la partecipazione di Lele Pinto con la Lancia Stratos al Rally di Livorno. Quello che è stato detto non è dato a sapersi, ma quello che è praticamente certo è che alla Liburna Pinto non doveva più andarci riservandosi di giocare tutte le sue ultime cartucce al Rally di Sanremo.



La FIAT non blocca PINTO da tricolore

● Il fulmine a ciel sereno ha trovato però una puntuale pronta smentita già il giorno seguente. Probabilmente in seguito alle giustificate proteste della Lancia, che ormai aveva programmato la trasferta, l'ukase a sorpresa della CSAF è stato annullato e Pinto sarà come previsto a Livorno con grande gioia degli organizzatori che così potranno contare su ben quattro Stratos competitivissime (Pinto-« Tony »-Ambrogetti e Besozzi) a fare da lepre oltre che su due spider ufficiali Fiat-Abarth (Cambiaghi e Paganelli) e su due Alfetta GT (Balestrieri e Svizzero). Particolarmente significativa può essere considerata l'adesione di « Tony ». Il pilota veneto infatti è stato iscritto direttamente da Torino (via telefono) anziché dalla sua scuderia, la Grifone.

La 9. Coppa Liburna si correrà la notte tra venerdì 19 settembre e sabato 20. Sarà un rally tipo Sicilia, praticamente cioè tutto su asfalto anche se molto « guidabile ». Decisamente facile ed interessante da seguire per il pubblico, ha ottenuto, nonostante l'anticipazione di un giorno, una adesione di piloti veramente oltre ogni speranza. Alla chiusura delle iscrizioni sono quasi centocinquanta gli equipaggi che si sono iscritti di cui una trentina gli svizzeri capeggiati dal campione locale Haldi che condurrà come sempre una Porsche Carrera.

Tra le novità di maggiore interesse dovrebbe esserci anche il ritorno alle competizioni di Orlando Dall'Avà, in coppia con Sergio Maiga, che dovrebbe guidare un'Alfasud Ufficiale Gr. 2, la stessa con cui poi una settimana dopo dovrebbe correre il Rally di Sanremo.

campionato europeo rappresentano un numero tale di gare che di conseguenza anche tutte le altre avrebbero finito con l'uniformarsi cosicché le vetture preparate sarebbero state utilizzabili solo nelle poche prove del mondiale col risultato di avere al via una decina di vetture ufficiali superpotenti e tutto il resto di serie.

Con queste prospettive si è arrivati a Milano dove il Gruppo di Lavoro della CSI, visto che altri due dei componenti contrari erano passati dalla nostra parte così come la R.P.A., ha deliberato di rinviare ogni decisione al '78 dando tempo a tutti di studiare soluzioni alternative ».

GUIDA al LIBURNA

VENERDI' 19 settembre

ore 8-13 e 14-18
verifiche tecniche

ore 20
vetture al parco macchine

ore 22,01
inizio partenze

SABATO 20 settembre

ore 11,40
inizio arrivi

I quasi seicento km. di gara sono inframezzati da sei prove speciali più volte ripetute e di facile accesso così che risulterà piuttosto agevole trasferirsi da una all'altra nel corso della notte di gara. Prima prova per tutti sarà quella di Montemaggiore (km. 9) dove i piloti passeranno tre volte ai seguenti orari: 22,10-03,15-08,35; seguirà il Castellaccio (km. 4) con ancora tre passaggi: 22,36-03,41-09,01; poi il Vaiole (km. 4,800): 22,53-03,58-09,18. Fatte queste prove il rally si trasferirà più al sud per la doppia effettuazione della Marmorosa-Volpaiole (km. 10) alle 00,14 e 05,34, e della Sassetta (km. 7,500) alle 00,52 e 06,12. Infine ancora in zona arrivo per la Traversa Livornese (km. 4,800) da ripetersi tre volte: 02,13-07,33-10,44.

Un'idea per seguire il rally è stemarsi sulla prima speciale (Montemaggiore) poi spostarsi sulla sesta (Traversa) indi sulla nona (Vaiole) poi ancora sulla Traversa per vedere due passaggi.





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

PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA

giannini

126/800

cmc

LUBRIFICANTI 
CANDELE 

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



Ricordo di un amico

GIULIO BARAVELLI

**ROMA ha
perduto
il dirigente
più da corsa**

Giulio Baravelli

ROMA - Vittima di un assurdo quanto drammatico incidente casalingo è deceduto a Roma il primo settembre il dottor Giulio Baravelli, notissimo in tutto l'ambiente automobilistico nazionale come ex-pilota gentleman appassionato ed ancor più per la carica di capo dell'Ufficio Sportivo dell'AC Roma nonché per la sua mansione di direttore di gara svolta in un numero incalcolabile di manifestazioni. Vero gentiluomo di altri tempi, Giulio Baravelli considerava lo sport del volante solo da un punto di vista prettamente olimpico ed in tanti anni di carriera non aveva mai mutato la sua rotta basata soltanto sulla passione. Lo sanno benissimo le decine di piloti che lo hanno visto nelle vesti di direttore di gara paterno ma inflessibile ed ancor più l'esercito di ufficiali di gara usciti dai suoi corsi e dei quali ha mantenuto le redini fino in tempi recenti, riuscendo con una applicazione quasi scolastica a creare una vera famiglia agonistica che si è purtroppo disciolta non appena l'accentuata decadenza sportiva dell'AC Roma ha impedito a Baravelli il proseguimento della sua attività.

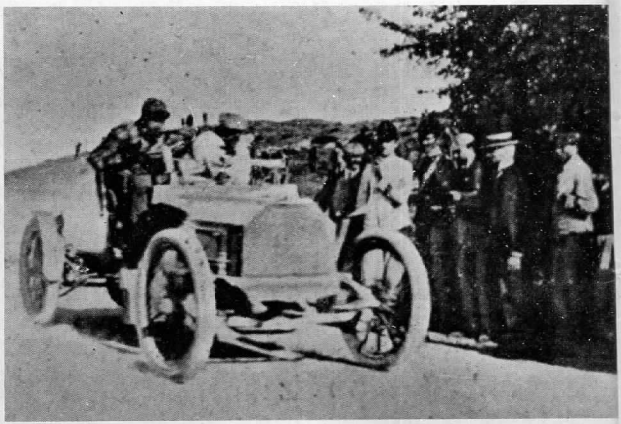
Negli ultimi tempi era un po' questo il suo cruccio e con la signorilità che aveva sempre accompagnato i suoi atti si era allontanato dallo sport attivo, non potendo condividere l'atteggiamento rinunciataro del sodalizio capitolino.

Era nato a Roma il 21 febbraio 1915 e dopo la laurea in giurisprudenza era entrato nel corpo della Polizia Stradale dove aveva raggiunto il grado di maggiore. All'inizio degli anni cinquanta aveva lasciato la Polizia, chiamato all'AC Roma dall'avvocato De Cesare che gli affidava la carica di capo di quell'Ufficio Sportivo che sotto le sue redini doveva ricevere un impulso incredibile, con manifestazioni che portavano il sodalizio romano ad un livello sportivo che purtroppo è ormai un ricordo.

Come pilota aveva invece iniziato prima della guerra, nel 1938 con una Stanguellini sport 750 tipo «pelle d'uovo» e proprio quell'anno doveva forse considerarsi come la stagione migliore per alcuni epici duelli con il futuro campione italiano Sesto Leonardi che, sotto la pioggia, lo batteva di un soffio ad Ascoli al Circuito delle Caldaie mentre Baravelli si prendeva la rivincita alla leggendaria Tobruk-Tripoli ed alla Catania-Etna.

Nel dopo guerra, preso dalla attività di direttore e dirigente sportivo doveva talvolta limitare l'attività pur se non si contano le gare alle quali ha preso parte prima con vetture turismo e poi con una Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce elaborata da De Sanctis. A questa macchina era particolarmente affezionato; tanto che soltanto recentemente un appassionato collezionista è riuscito ad acquistarla e solo con la promessa, poi mantenuta, che la macchina sarebbe stata riportata in pista nelle speciali corse per veterani. Verso la fine degli anni cinquanta acquistava infine una speciale vettura sport due litri con motore BMW che guidava fino alla Frascati-Tuscolo del 1961.

d. b.



Siamo nel 1904, per la terza edizione della Coppa Consuma: la vettura in quadrata è una Fiorentina e fu portata in gara dal fiorentino Miccinesi

73 anni dopo

**Revival
CONSUMA**

FIRENZE - Sabato prossimo, venti settembre, sarà rievocata la prima corsa in salita d'Italia e del mondo, la «Coppa della Consuma», disputata nel 1902. Allora vinse Ugobaldo Tonietti su Panhard 20HP, alla media di kmh. 35,573. L'ultimo vincitore, nell'edizione 1964, è stato Edoardo Govoni su Maserati 2000: in 62 anni la media è salita a 108,643 chilometri orari.

La coppa della Consuma si è svolta complessivamente 27 volte ed ha visto impegnati piloti come Materassi, Miccinesi, Brilli Peri, Lotti, Rogai, Biondetti, Presenti, Pintacuda, Lancia, Ascari, Ferrari, Nuvolari, Di Cagno.

Nella ripresa della gara dopo guerra, nel 1952 fino al 1964, fra i piloti più famosi troviamo ancora Biondetti, Sbracci, Minzoni, Scotti, Cabiaccia, Scarfiotti, Govoni, Lualdi. La rievocazione di questa corsa ed il ricordo di tanti importanti campioni del passato sono organizzati nell'ambito della nona mostra internazionale dell'antiquariato in collaborazione con la Scuderia Selene.

Una quarantina fra auto e moto prenderanno parte alla manifestazione, alla quale è assicurata anche la presenza

di alcuni piloti ancora viventi che parteciperanno ad edizioni della Consuma sia motociclistica che automobilistica.

Il programma prevede il raduno dei partecipanti alle ore 10 a Pontassieve; alle 10,45 prima partenza dalla località Le Palaie. Alle 12,30 saranno deposte corone al cippo commemorativo all'arrivo. La premiazione avverrà alle ore 16 all'hotel «Il laghetto nel bosco» e partenza per Firenze con arrivo previsto in Piazza Strozzi intorno alle ore 18.

**In che data
la finale FISA
al Mugello?**

FIRENZE - Molte difficoltà per la finale FISA sul Mugello; ancora non si è riusciti a trovare la data. Originariamente la corsa era stata messa in calendario dagli organizzatori (Scuderia Mugello corse ed alcuni privati) per il 21 settembre, data poi scartata per la concomitanza di una prova a Vallelunga.

Era stato così scelto il 5 ottobre: oltre alla finale dello Challenge Fisa per i gruppi uno e tre, il programma prevedeva una corsa per le sport valida per il campionato italiano, formula Ford e formula Mexico.

La sottocommissione CSAI aveva dato il suo benestare — a quanto risulta alla Mugello corse — ma la manifestazione non è stata poi autorizzata dalla stessa CSAI data la concomitanza con la corsa di velocità in salita «La Castellana» di Orvieto già iscritta al calendario per la stessa data.

La decisione ha sollevato ampie critiche a Firenze dove si è rilevato che la CSAI ha preferito una prova in salita in un'altra regione a danno di una corsa su un autodromo inoperoso da luglio.

m. g.

ASA racing line

- Equipaggiamenti completi per piloti da corsa in tessuto F.P.T. ignifugo omologato C.S.A.I. 1975.
- Tuta doppia mod. Vallelunga nei colori grigio e azzurro misura 42-54 L. 105.000
- Sottotuta ignifuga in F.P.T. L. 42.000
- Sottocasco ignifugo in F.P.T. L. 7.500
- Calze ignifughe in F.P.T. L. 4.500
- Guanti mod. Indy in F.P.T. L. 21.200
- Stivaletti competizione in F.P.T. L. 31.800

DISTRIBUTORE **AUTOACCESSORIO** di MILANO

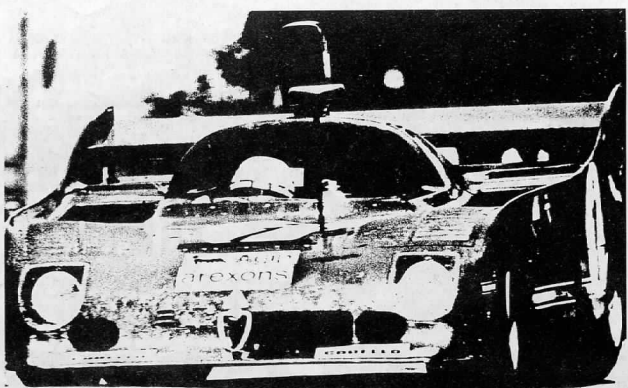


CASCO BELL STAR 100 L. 84.000

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 - Group 1. Omologato CSAI 1975. Misure di sponibili in commercio 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61/62, nei colori bianco e arancio

COPPE CSAI ultimi sprint

Un altro ASSOLUTO di Arturo?



Arturo Merzario è in testa al Campionato Assoluto di Velocità ed anche al campionato del gruppo 5 grazie ai suoi piazzamenti con l'Alfa e la Osella

Qualche volta in modo brillante ma più spesso con il fiatone la lotta per l'attribuzione delle COPPE CSAI di classe per TURISMO, GRAN TURISMO e SPORT, puntualmente ha riportato a galla anche quest'anno i difetti congeniti nei quali si dibatte questa serie di gare che dovrebbe essere un po' «l'anima» dell'attività sportiva nazionale.

I programmi per il '76 ed il braccio di ferro con gli organizzatori sempre più restii ad imbarcarsi nelle avventure di campionato a causa del monte premi piuttosto «pepato» e spesso sproporzionato al genere di spettacolo offerto dai Gruppi 2 e 4, sono dei problemi spinosissimi che la CSAI sarà chiamata a risolvere entro tempi molto brevi.

Non molto da dire dunque dei nostri «eroi della domenica», tra i quali quelli del Gr. 2 con cinque gare e mezza disputate (le classi oltre 1150 correranno a Vallelunga solo il 21 settembre) e con la sola Coppa Carri in calendario, hanno fatto ancora una volta la figura dei parenti poveri pur se i «deserti» che si vedono in certe classi rendono l'opera dell'avvocato difensore piuttosto ardua.

Con un titolo assoluto pressoché nelle mani di Ciardi (Galluzzo per arrivare a pari punti con il fiorentino dovrebbe vincere a Monza e sperare negli eventuali guai del rivale) anche la lotta per i titoli di classe è ormai piuttosto aleatoria perché gran parte degli attuali capifila hanno molte probabilità di essere ancora nella capifila posizione il prossimo 5 ottobre. La vera lotta ci sarà solo nella 500 tra Capri e Lagana e nella 1150 tra Battistini e «Gilena» oltre che nella 1300 tra l'Escort di «Pal Joe» e l'Alfa GTA di Faraldi mentre altrove le acque saranno più tranquille, compresa la classe fino

a 1000 sempre più «uccisa» dalle simpatiche ma troppo «egoiste» Abarth TC.

Molta più incertezza nel Gr. 4 (che ha ancora tre gare in calendario: Pergusa il 14 settembre, Euro-GT a Monza il 28 settembre e Giro d'Italia) sia per le Coppe CSAI (tutte in forse), sia per l'assoluto dove «Tambauto» a forza di collezionare piazzamenti si trova ora in testa davanti ad «Apache», Bonomelli e Caliceti che gareggia nella seconda divisione.

Pur se di livello non certo irresistibile, le vicende del campionato «giti» hanno comunque offerto in generale uno spettacolo più dignitoso delle turismo, come pure, tra le due, spetta alle Gr. 4 la palma del miglior livello macchine-piloti. Entrambi i gruppi comunque non reggono certamente il confronto con il campionato sport che quest'anno ha visto spuntare come i funghi eccellenti macchine nuove ed ha ritrovato una seconda giovinezza dopo un paio di stagioni povere.

Indubbiamente al successo ha contribuito anche Arturo Merzario, più che mai in lizza per il titolo assoluto dopo i quattro primi posti con l'Alfa 33 ed ora a caccia di punti con la Osella per non favorire il ritorno del siciliano di Torino Anastasio, dominatore della 1300 orfana di «Bramen». Questa la causa occasionale; però una presenza media per classe superiore addirittura a quella dei Gr. 2 e 4 si spiega con la coraggiosa politica degli unici costruttori italiani in lizza (Osella soprattutto ma anche AMS) oltre che con la spettacolarità delle gare che invogliano un po' di più gli organizzatori, tanto che le otto previste diventeranno nove con quella di Vallelunga prevista il 21 settembre.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1600. Rows include Nappi, Chiapparini, Francia, Ragalio, Santulli, Rossi, Gilardini, Brunner, Campesan, Furlanetto, Colzani, Citterio, Bruzzese, Pasini, Toia, Massa.

Nota - Le classifiche oltre 1150 disputeranno la gara di Vallelunga il 21-9.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1600. Rows include Finotto, Alval, Ruoso, De Leonibus, Pusceddu, Turizio, Bruzzese, Colzani, Pezenti, Ghisloti, Bellina, Massa, Padotti, Caronni.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 3000. Rows include Daniele, Il Regno.

Nota - Le classifiche oltre 1150 disputeranno la gara di Vallelunga il 21-9.



«Tambauto» in testa al Gruppo 4

GRUPPO 4

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1000. Rows include Pischedda, Sorce, Rito.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1300. Rows include Vagabondo, Valenza, Manini, Casaglia, Rubino, Milano, «York», Ferraro, Giarratana, Gilto, Gargano, Corrado.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1600. Rows include Citterio, «Carte», Ricci, Di Lorenzo, Schermi, Coco, Chiapparini, Bertini, Rampa, Bollinger, «Blak-Schiver», Gallini, Rubino, Vesco, Premoli, Di Lauro, Caronni.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 2000. Rows include Marazzi, Caliceti, Del Curto, Frisori, Ricci, Rebai, Lo Forte, Chia, Romano, «King», Rombolotti, Lombardo.

GRUPPO 2

Table with 6 columns: Name, Monza, Vallelunga, Casale, Casale, Misano, Punti. Title: CLASSE 500. Rows include Capri, Lagana, Zadotti, Piroli, «El-Bravo», Battiliani, «Palfox», Aimaro, Baldanzi, Binati, Bolognesi, Motta, Bettella, Amighini, Enzo, Bacchi.



Primo del gruppo 2 Turismo Speciale è Rolando Ciardi (Giannini-Bacci)

Table with 6 columns: Name, Monza, Vallelunga, Casale, Casale, Misano, Punti. Title: CLASSE 500. Rows include Ciardi, «Tibeli», Perri, Lagana, Anastasi, Fucchi, Guernieri, Olivari, «Helzapopping», Cremaschini, Parlo, Cesarini, «Roby», Pottieri, Calligaro, Gentili, Ferri, Tucci.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 700. Rows include Galluzzo, Carena, Nocci, «Piero», Segalini, Padrone, Pinton, Luzzato, Arcari, Pizzi, Calza, Menapace, Facchetti, Pezzola, Dall'Aglio, Longobucco, «Barry».

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 850. Rows include Campani, Amighini R., Biselli, Gatti, Foroni, Scala, Bamero, Fruzzetti, Cavallo.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1000. Rows include Binati, Piacentini, «Pad», «Tambauto», Pasolini, Cerati, «Pado».

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1150. Rows include Battistini, «Gilena», Pezzella, Squillace, Nappi, Santucci, Cozzarolo, Camathias, Mensi, Frasson, Bartoli M., Trolese, Vallati, De Martino, Fogliano, Bartoli A.

Table with 10 columns: Name, and 9 numerical columns. Title: CLASSE 1300. Rows include Faraldi, «Pal-Joe», Confortola, Galimberti, Braga, Gagliardi, Perego, Talli, Bondi, Pacifico, Pittini, Bernacchi.

Nota - Le classifiche oltre 1150 disputeranno la gara di Vallelunga il 21-9.

Daniele Buzzonetti

CLASSE OLTRE 2000

« Tambaudo »	1	6	2	6	5	4	24
Bonomelli	—	9	9	—	—	—	18
« Apache »	—	—	—	—	—	9	16
Perpinielli	9	1	3	2	—	—	15
Micangeli	2	4	6	—	2	—	14
Capra	4	2	—	1	—	6	13
Govoni	6	—	—	2	4	—	12
Radice	—	—	4	6	1	—	11
Restivo	—	—	—	9	—	—	9
Merzario	—	—	—	—	9	—	9
Gallo	—	3	1	—	—	—	4
Bologna	—	—	—	4	—	—	4
Pregliasco	—	—	—	4	—	—	4
Gottifredi	3	—	—	—	—	—	3
Schon	—	—	—	3	—	—	3
Pianta	—	—	—	—	3	—	3
Di Gioia	—	—	—	—	3	—	3
Leprì	—	—	—	1	—	—	1

GRUPPO 5

CLASSE 1000	Mugello	Varano	Monza	Perugia	Mugello	Targa	Perugia	Torini
Siliprandi	—	6	3	—	6	—	—	15
Confio	—	2	9	—	3	—	—	11
Stefanelli	—	9	9	—	2	—	—	11
« Ragastas »	—	9	—	—	—	—	—	9
Serattini	—	—	—	9	—	—	—	9
Villa	—	—	—	—	—	9	—	9
Pain	—	4	—	—	—	—	—	8
« Jumbo »	—	—	4	—	—	—	—	6
Scannabissi	—	—	—	4	—	—	—	4
Bianucci	—	3	—	—	—	—	—	3
Rampino	—	1	—	—	—	—	—	1

CLASSE 1300

Anastasio	9	—	9	2	6	6	4	9	39
« Bramen »	—	9	9	9	9	—	—	—	27
Francisci	6	9	6	—	—	—	—	—	21
Pellegrino	—	9	—	—	—	—	—	6	15
Piazzì	—	9	—	3	—	3	—	—	12
« Lucien »	—	2	—	—	—	—	9	—	11
Arfe	—	—	—	—	6	4	—	—	10
Mici	4	1	—	4	—	—	—	—	9
Cerulli	—	—	—	—	9	—	—	—	9
Gagliardi	—	—	—	—	9	—	—	—	9
Ernesti	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Gallo	—	3	—	—	4	—	—	—	7
Marazzi	6	—	—	—	—	—	—	—	6
« Joney »	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Randazzo	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Pezzali	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Grassi	—	4	—	6	—	—	—	—	6
Truffo	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Cerasolo	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Lambertini	—	—	—	—	2	—	—	—	2

CLASSE 1600

Anzeloni	—	—	9	—	6	6	6	22
Ledy Zampolli	—	9	9	4	—	—	—	22
Pettiti	—	—	6	—	—	—	9	15
Bottanelli	—	—	9	—	—	—	—	9
Nicolini	—	—	—	—	—	9	—	9
Marchiolo	—	—	—	—	—	9	—	9
Castro	—	—	—	—	—	9	—	9
« Manolo »	—	6	—	—	—	—	—	6
Moreschi	—	—	—	—	6	—	—	6
Pellegrino	—	4	—	—	—	—	—	4
Mastaglio	—	—	—	4	—	—	—	4
Fortuna	—	—	—	—	—	4	—	4
Giovannelli	—	3	—	—	—	—	—	3
Solinas	—	—	—	—	—	—	3	3

CLASSE 2000

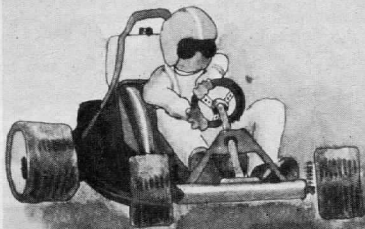
« Gianfranco »	—	4	9	—	6	—	3	22
Lella Lombardi	9	—	9	—	—	—	—	18
« Amphicar »	—	—	—	—	9	6	—	15
« Gimax »	—	6	6	—	—	—	—	12
Nesti	—	9	—	—	—	—	—	9
Turizio	—	—	—	9	—	—	—	9
Florida	—	—	—	—	9	—	—	9
Merzario	—	—	—	—	—	9	—	9
Ciuti	—	—	4	—	4	—	—	8
« Alval »	—	4	—	—	3	—	—	7
Anastasio	—	6	—	—	—	—	—	6
Alberti	—	—	6	—	—	—	—	6
Nicodemi	—	—	—	—	—	6	—	6
« Cero »	—	—	—	—	—	6	—	6
Bilotti	—	—	4	—	—	—	—	4
Grimaldi	—	—	—	—	—	4	—	4
Soria	—	3	—	—	—	—	—	3
Filannino	—	—	3	—	—	—	—	3
Pettiti	—	—	3	—	—	—	—	3
Tesini	—	2	—	—	—	—	—	2
« Pal-Yoe »	—	—	—	—	2	—	—	2
Lisitano	—	—	—	—	—	2	—	2
Marzi	—	—	—	1	—	—	—	1

CLASSE 3000

Merzario	9	—	9	—	9	—	—	36
Casoni	—	—	6	—	6	—	—	21
Tondelli	—	9	—	—	—	—	9	9
Vaccarella	—	—	—	—	—	—	—	9

**per correre
devi frenare**
**per correre
sicuro...
dischi freno
brembo**

BIREL
CAMPIONE DEL MONDO



BREMBO

la casa specializzata in freni a disco
fornitrice di primo equipaggiamento
delle più prestigiose case
automobilistiche e motociclistiche
24030 paladina bergamo italy

HARLEY DAVIDSON
CAMPIONE DEL MONDO 250

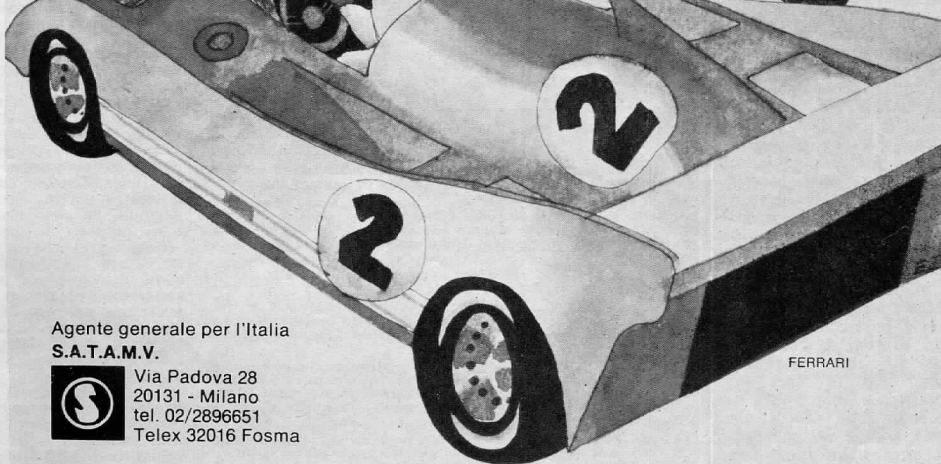
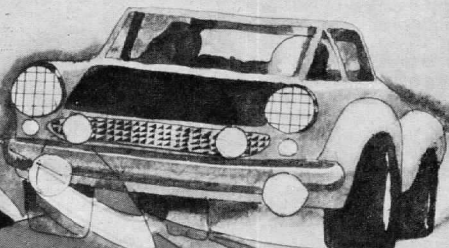


DE TOMASO

STUDIO SALODINI / BRESCIA



FIAT ABARTH
CAMPIONE EUROPEO RALLY



FERRARI

Agente generale per l'Italia
S.A.T.A.M.V.



Via Padova 28
20131 - Milano
tel. 02/2896651
Telex 32016 Fosma

Le scimmie di MONZA

Sono un appassionato di automobilismo, ed abitando a Monza ho la possibilità di assistere ad ogni corsa che si svolge nel «mio» autodromo. Ma con mio grande disguido devo constatare che l'autodromo di Monza è bersagliato da continue e sempre più pesanti diffamazioni.

Secondo queste diffamazioni l'autodromo dovrebbe sparire, cosa a dir poco assurda, ma più assurde sono le motivazioni che si danno di questa decisione. E' inutile dire che si tratta di un losco gioco di politici che vorrebbero raggiungere una meta che sarebbe a loro unico vantaggio poiché i monzesi vogliono l'autodromo e la volontà dei monzesi è dimostrata dal fatto che per vedere il Gran Premio d'Italia non è bastato arrivare alle 5 del mattino, poiché gli spettatori avevano già occupato ogni punto possibile della pista, ma mi sono dovuto accontentare di una cima di un albero.

Un monzese

L'esempio che il nostro anonimo (chissà poi perché) lettore porta a conferma della volontà dei monzesi è quanto mai infelice. Esso è anzi una delle più lampanti carenze dell'autodromo nazionale, che costringe i suoi ospiti ad arrampicarsi sugli alberi per veder qualcosa, e magari a pernottarvi come le scimmie.

Fra le altre carenze, un certo eccesso di guard-rail, ma queste sono cose fin troppo note. Cioè non si tratta certo di un impianto ideale, ma da qui ad abbandonarlo al suo destino, ce ne passa, e sulla necessità di conservarlo in vita non abbiamo mai avuto dubbi neppure noi, come in tante occasioni abbiamo potuto ribadire.

Quello che però va sottolineato è che non si fanno gli interessi dell'autodromo di Monza facendosi accicare dalla partigianeria. Crediamo infatti che il nostro anonimo monzese sia in cuor suo convinto di avere a portata di mano il migliore degli autodromi possibili, il che non è purtroppo vero per una somma di cose (non ultima l'impossibilità di apporrtarvi le necessarie modifiche) che ormai conoscono bene anche le robinie. Quelle del parco, però, che quelle fuori sono già sradicate per far posto a complessi residenziali.

Le rettifiche che la Ferrari fa al mio articolo critico sul regolamento della formula 1 non significano che il procedimento dei miei calcoli sulle forze in giuoco è errato, ma precisa quei dati di potenza e di coefficienti ignoti al sottoscritto ed al pubblico.

Preso atto che la potenza utile alle ruote non è di 500 HP ma del 12% meno, cioè solo 440 e che senza allestire il carico aderente sulle ruote motrici, compresa la componente verticale d'inerzia dovuta all'accelerazione risulta di 650 Kg, si arriva a queste conclusioni:

1) chilogrammetri da smaltire sono 33.000 e se le ruote assorbono tutta la potenza senza pattinare a 160 Km/h. (media fra 150 e 170) cioè a 44 metri al secondo, vuol dire che lo sforzo periferico sulle ruote motrici è di Kg. 33.000: 44 = 770.

Quindi il coefficiente di attrito delle mescole morbide è uguale a 770: 650 = 1,2 e non 1,5 come io consideravo. Ma si ricava anche un altro dato interessante: se con l'allettone le ruote non pattinano a 120 all'ora vuol dire che il carico che si aggiunge alle ruote per deportanza è superiore a 120 Kg.

Distinti saluti.

Ing. PASQUALE BORRACCI
presidente dell'AC di Firenze

AUTO SPRI NT FERMOPOSTA

GABRIELE DALLIO - Capriana (Trento) - Nel 1973, la Trento-Bondone venne vinta dalla March-BM di Mauro Nesti nel tempo di 10'50"43. **VINICIO MATTEUCCHI - Marna (Lucca)** - In effetti, ci sembra che questi termini, ma purtroppo il volume è esaurito.

MARCO BUTI - Lamporecchio (Pistoia) - Era fin troppo chiaro che il discorso «dopoguerra» si riferiva a quegli anni in cui era ormai sparita un'alternativa italiana alla Ferrari in Formula 1. Infatti, fin dal '57 c'erano state anche Lancia e Maserati.

ENRICO ALBERTI - Milano - L'indirizzo è questo, più volte ripetuto in questa rubrica: «Henry Morrogh Racing Drivers School», corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano di Roma.

MICHELE FAIDO - Treviso - Un libro come vorrebbe, cioè con la nomenclatura tecnica attualmente in uso, non esiste. D'altra parte i termini sono sempre quelli. Nella prima edizione, quella 1970, di Autoprint-Anno avevamo fatto un lungo elenco esplicativo di questi termini, ma purtroppo il volume è esaurito.

LETTERA FIRMATA - Torino - Come tutti i giornali, abbiamo dei corrispondenti in varie zone che si occupano dei problemi locali. Nello stesso tempo, dovrebbe essere interesse delle varie scuderie quello di farsi vivo presso la redazione o i corrispondenti stessi.

GIANFRANCO SCINIA - Civitavecchia (Roma) - Il roll-bar è obbligatorio. Nella sua parte inferiore, esso è vincolato al telaio anche tramite bulloni, è cioè asportabile. Sia il pilota che il navigatore devono essere muniti di licenza; l'età minima è 19 anni. In gruppo 1, i pneumatici nei rallies sono liberi.

DARIO PENNICA - Palermo - Questi gli indirizzi: Autocross, Sport Club Maggiore, via don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara); Stock, Car, Fiscar, casella postale 9, 40074 Finale Emilia. Per la regolarità, si rivolga al CASI, via Solferino 32, Roma.

FABIO BOVI - Luzzara (Reggio Emilia) - Anche lei si rivolga allo Sport Club Maggiore, via don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara). **GIOVANNI ALIOTTA - Messina** - Le cilindrate sono queste: F. Monza, 500 - 850 - 847 - Italia, 1605 - Renault 1647 - Ford, 1601 - Tre, 2000 - Due, 2000 - Uno, 3000 - 5000, 5000 - Atlantic, 1600 - USAC, bialbero sovralimentato 2650, bialbero non sovralimentato 4500.

PASQUALE OLIVIERI - Sestri Levante (Genova) - Periodicamente, gli automobili clubs più attivi agonisticamente fanno dei corsi destinati a qualificare nuovi commissari di percorso. Non le resta che informarsi personalmente, poiché a noi non risulta nulla per ora.

DANIELE PILCHARD - Milano - Il primo numero di Autoprint è uscito il 15 febbraio 1962. Grosso modo, i cambiamenti di formato sono stati cinque. Il colore apparve nel n. 36 del 4-11 settembre 1967.

ERIS AVANZINI - Liegi (Belgio) - Questi gli indirizzi: Ovoro, distilleria Casoni, Finale Emilia (Modena); Everest Gomma, Fuisignano (Ravenna).

MARA MANTEGA - Monza (Milano) - Tutto — o quasi — quello che sapevano su Fryce, relativamente alla sua vita privata lo abbiamo scritto nelle brevi note che accompagnavano la presentazione dei piloti del Gran Premio d'Italia, e che speriamo abbiate visto sul n. 36. Non sappiamo se abbia fratelli o sorelle, né quante lingue parla, oltre il galles.

DARIO CARAZZATO - Merlara (Pavia) - Come abbiamo già avuto modo di segnalare, esiste il libro che fa per lei. Si chiama «Grand Prix Chronology», di Stephen Hirst, edizioni Ian Allan, Shepperton, Surrey (Inghilterra).

TULLIO BOSI - Lugo (Ravenna) - Si deve rivolgere alla FIS.Car, casella postale 9, 41034 Finale Emilia.

MASSIMO OCCLEPPO - Vercelli - Per quanto ne sappiamo, si tratta di un ennesimo tentativo di rendere poco pratico un motore rotante. Forse, la persona più adatta è proprio l'ing. Benzinger, autore di quell'articolo.

ROBERTO SALETTA - Torino - Per poter partecipare a gare automobilistiche è necessario avere da almeno un anno la patente di guida. Riguardo alla vettura, si può sempre iniziare con un gruppo 1, tanto per vedere che aria tira. Certamente, ci vuole una certa disponibilità di denaro.

ANTONIO FERIN - Bologna - In occasione della fine del Mondiale Piloti 1975, cioè dopo il Glen, pubblicheremo aggiornata la tabella dei risultati ed ogni altra statistica del campionato.

GUIDO CEROLINI - Pescara - Le consigliamo la rivista «Modelli», via Carnevali 68, 20158 Milano.

GLI APPUNTI

Correzioni documentate

Sarei lieto che aggiudicaste la prova speciale n. 5 «Passo Duran» del Rally del Bellunese all'equipaggio Zordan-Della Benetta, in quanto, da una verifica dei cronologici, mi risulta che Zordan ha impiegato 10'37", mentre Pittomi 10'40".

Mario Bedin - Vicenza

Essendo andato per la prima volta in finale nella sesta prova del Campionato Renault 5, a Pergusa, non ho trovato il mio nome nella classifica da voi pubblicata. Sono giunto 16., come da fotocopia allegata.

Gaspare Leonardi
Castelvetrano (Trapani)

Sempre pronti a correggere e chiarificare. Abbiamo solo qualche dubbio riguardo quanto afferma il signor Bedin, in quanto non abbiamo potuto verificare. Forse era meglio se ci mandava una classifica o una fotocopia dei tempi di entrata e uscita, come ha fatto il signor Leonardi.

Se nessuno si farà vivo, vorrà dire che diamo per scontata questa correzione.

L'APPELLO

Chi ha le mie foto?

Vi sarei grato se poteste pubblicare questo mio appello, visto che non ho ricevuto le foto da nessun fotografo specializzato, e che questo era il mio primo rally:

desidererei mettermi in contatto, tramite Autoprint, con chiunque potesse spedirmi, ovviamente dietro pagamento, foto o negativi scattati nelle prove speciali al n. 83 (Fiat 128 coupé) nella notte fra il 23 e 24 agosto scorso in occasione del 2. Rally delle Valli pinerolese.

Maurizio Nivoli -
Corso Racconigi 113, Torino

LA PRECISAZIONE

FORGHIERI non c'entra

Desidero ringraziarvi per l'attenzione che ancora una volta AUTOSPRINT ha voluto dedicare all'attività della nostra giovane casa. Apprezzo la qualità della vostra informazione, e proprio per questo desidero segnalarvi che tra l'ing. Mauro Forghieri e la nostra società non sussistono — né sono mai esistiti — rapporti di alcun tipo.

Non vorrei che si facesse un errato riferimento ai legami di personale amicizia che legano il nostro Amministratore delegato M. Piccinini e me stesso all'ing. Forghieri, e che prescindono del tutto dalle reciproche attività automobilistiche.

Tutte le MP finora realizzate e quelle di prossima costruzione sono state per intero concepite e progettate dal nostro «staff» tecnico.

Alex Riccardi - Direttore sportivo della MP - Roma

Avere i soldi non è mai stato un delitto, ma certamente nel caso della MP la tentazione di affermare che sono ragazzi che giocano a «Monopoli» con i soldi veri è grande. Esiste una «Società Monépasque de Construction Automobiles MP», che ha un presidente (nella persona di finanziere Pesenti), un amministratore delegato (Mauro Piccinini), un direttore sportivo (il nostro attuale interlocutore) un disegnatore («Se-gio Di Lernia»), un capitalista sociale di 1 milione di franchi francesi, una sede (al 6, Place Saint-Leon, Montecarlo), una segreteria (al 30 boulevard de Belgique, Monaco) e che finora ha costruito due macchine. Due di numero, intendiamo.

Certo, bisogna pur cominciare, ma forse un poco meno di sufficienza (tipo quella di imbucare a Roma datando Montecarlo) non guasterebbe, e concediamo pure ai due giovanotti l'intima amicizia con l'ing. Forghieri. Ora, il d.s. Riccardi ci informa garbatamente che Forghieri non c'entra nella progettazione della loro F.3; forse gli toccherà di scrivere di nuovo smentendo anche che c'entra l'ing. Gianni Marelli.

Ma cosa ci sarà di male, poi, a parlare di centri di rotolito fra progettisti, fra un drink e l'altro?

L'IRRITATO

Classifiche per scelta

Vorrei sapere perché vi ostinate a non pubblicare le classifiche di classe nei rallies. Forse che il terzo posto di classe di Borghesan-Danieleto a S. Martino di Castrozza, che hanno speso 90.000 lire di iscrizione ed hanno corso per 28 ore un rally europeo, è meno importante, per esempio, del 14. di classe di Forghieri che ha speso la decima parte d'iscrizione ed ha corso 8 minuti alla Coppa Teodori?

Ovviamente, rifiuto a priori ogni risposta semplicistica, tipo la mancanza di spazio o il ritardo da parte degli organizzatori nella pubblicazione delle classifiche.

Antonio De Cesari -
Castelnuovo Garfagnana (Lucca)

Ed invece il nostro non domo contestatore toscano si dovrà proprio accontentare di una risposta «semplicitica», come la chiama lui che evidentemente preferirebbe sentirsi rispondere con delle complesse astruserie. Si tratta di una questione di scelta: o noi, come nel caso della velocità, pubblichiamo le classifiche di classe e — qualche volta — i primi dieci della classifica assoluta, oppure, come nel caso dei rallies, pubblichiamo la classifica assoluta e — qualche volta — i primi dieci della classifica assoluta.

Ci sembra evidente che non possiamo in alcun modo spre-care dello spazio per pubblicare due volte gli stessi nomi. Prima un centinaio di persone in fila nell'assoluta, poi lo stesso centinaio di persone divise nelle varie classi.



LA FOTO

L'Alfa biancazzurra

Sono un vostro affezionato lettore e vi sarei grato se nella rubrica «Scriveteci, rimarremo amici» mi pubblicaste una fotografia della pilota bresciano «Pam» al volante della Alfa Romeo 33t3 della scuderia Brescia Corse.

Marino Prandi - Brescia

Ecco la foto, che si riferisce allo svolgimento della 1000 km d'Austria 1973, all'Oesterreichring, e ritrae «Pam» al volante della biancazzurra Alfa 33t3 che in coppia con Carlo Facetti condusse al settimo posto assoluto.

In quella stagione, la coppia «Pam»-Facetti fece molte gare importanti, fra cui la 1000 km di Monza (quinti assoluti), la 500 km di Imola, nella quale Facetti vinse la prima batteria ed arrivò quarto nella finale.

IL BIBLIOFILO

Due libri ricercati

Da molto tempo sono alla ricerca del libro di David Hodges «The Le Mans 24 Hours Race». Essendo l'autore vostro collaboratore, ho pensato di rivolgermi a voi. **Giorgio Pradella - Mogliano (Treviso)**

Sono un vostro lettore studente di ingegneria meccanica, e vi chiedo dove è possibile comperare il libro: «Motor Racing Mavericks» citato a pag. 13 di Autosprint n. 32. **Filberto Sappa - Caderno di Sedegliano (Udine)**

Il libro di Hodges era fino a qualche tempo fa al n. 791 del catalogo della Libreria dell'Automobile, via Marsala, Galleria Caracciolo 14, Roma. Iniziamo il lettore, se non l'ha già fatto, a provare lì. Lo stesso dicasi per il signor Sappa. Il libro è di Doug Nye, e l'editore è Batjsford, 4 Fitzhardinge Street, Portman Square, London W.1.

GLI ERRORI

Un preparatore e 10 secondi

Nel n. 32 di Autosprint, nel servizio sul Campionato di F. Ford, è scritto che al quinto posto della classifica è Aposkitis su BWA Vairani. E' invece noto che sia l'auto che l'assistenza è fornita da Adriano Morini di S. Martino Buon Albergo (Verona) ad Aposkitis e ad altri piloti. **Giuliano Gheller ed altri - Verona**

La presente per significarvi che nella vostra pubblicazione della classifica della corsa Rieti - Terminillo, nel gruppo 4 classe 2000 la vittoria è sta-



IL DITO SULLA PIAGA

Leggo da 5 anni AUTOSPRINT, e devo riconoscere che è il migliore nel trattare lo sport automobilistico, ed anche quello che costa di meno. Facendo un'analisi delle vostre edizioni nel corso di questi cinque anni, credo che la migliore annata sia stata il '71: le pagine erano di meno, ma più ampie, i servizi fotografici migliori, i manifesti regalo erano frequenti, il prezzo buonissimo (200 lire).

Ora, leggendo la risposta ai lettori apparsa sul numero 36, a proposito di un ulteriore aumento di prezzo, mi deludete molto. Di questo passo arriveremo a pagarlo chissà quanto... E chissà quanti saranno coloro che rinunceranno ad acquistarlo. Chissà perché poi gli aumenti si fanno sempre dopo le vacanze?

Francesco Di Marco - Roma

Sfogliando il n. 36 di Autosprint, ed arrivato a pag. 64 mi è veruto il mal di

Un «abbasso AUTO SPRINT», come è apparso in qualche scritta simpaticamente mostrata a Monza, per qualche solita accusa di «antiferrismo», lo accettiamo volentieri. Fa parte del gioco e della vostra come della nostra passione (perché la Ferrari o le macchine italiane vincano e non perdano). Ma un «abbasso AUTOSPRINT» come questo del signor Tacchini di Palermo per l'aumento del prezzo, proprio non lo accettiamo.

Sappiamo bene che il portafoglio è la cosa più cara per tutti, ma anche i nostri lettori dovrebbero saper bene che AUTOSPRINT è arrivato a modificare i suoi prezzi sempre per ultimo in tutta la stampa nazionale e sempre cercando di darvi una contropartita in qualche modo.

Certo, anche con le decals Martini-Brabham, signor Tacchini. Dovremmo vergognarcene? La Martini ce la ha simpaticamente messe a disposizione nella quantità di 145mila esemplari e noi le abbiamo inserite nella rivista, assumendoci l'onere della confezione e del montaggio. Che non è certo indifferente. Ci sarebbe piaciuto anche avere quelle della Ferrari, ma purtroppo a nessuno è venuto in mente di appoggiarci in una iniziativa del genere (coincidendo un «marchio» non poteva essere unilaterale).

I manifesti: credete che non ci costino nulla? Perché non vi capita di vederne in qualsiasi cartoleria quanto costano? Togliete il 50% di ipotizzabile prezzo effettivo e poi multipli-

Per quelle 50 lirette in più

stomaco leggendo che il prossimo numero aumenterà di altre piccole 50 lire. Così, a 50 lire alla volta, siamo arrivati a 400 lire. Ricordando i bei tempi in cui si comperava con 200 lire, adesso io vi dico dove volete arrivare.

Come me, altri giovani si troveranno in difficoltà dovendo fare i salti mortali per comperare il giornale, che non finisce mai di stupire. Bello l'adesivo della Martini, ma insignificante la partenza del Ricard: era questa la sorpresa? E i manifesti erano per tenerci buoni? Stringete la cinghia insieme a noi, perché la nostra si sta rompendo.

Con questo aumento perderete molti clienti, perché chi vuole starvi dietro ha bisogno di un portafoglio sempre, aperto. W l'automobilismo e sono spiacente, arrivato a questo punto, abbasso AUTOSPRINT.

Ernesto Tacchini - Pallavicino (Palermo)

cate per la tiratura di AUTOSPRINT: il conto è fatto di quanto «pesa» un regalo del genere sul prezzo di copertina.

No amici, purtroppo non è più il tempo della botte piena e della moglie ubriaca, ammesso che lo sia mai stato. Chi credete che sia stato il primo a opporsi a questo ulteriore aumento? Il direttore responsabile di AUTOSPRINT. Ma di fronte ai costi precisi di aumento per poter editare la rivista c'era poco da argomentare. Voi tutti pagate, certo, la bolletta della luce e del telefono. Immaginate solo che cosa andiamo a spendere di bolletta di telefono o telex per la trasmissione domenicale di tutte le notizie. O paragonate il prezzo di un quotidiano 5-7 anni fa e del nostro settimanale e vedete se la differenza di aumento verificatosi è proporzionale.

Non si può accettare nemmeno, come dice il lettore Di Marco, un paragone col '71. Anche come tipo di stampa. Certo, in macchina piano si rende

meglio il colore rispetto alla roto-offset, ma se volevamo conservare la rapidità non potevamo che cambiare sistema di stampa.

Una cosa è certa: ed è che se AUTOSPRINT vi ha chiesto 50 lire di più non le ha chieste per impinguare le tasche dell'editore o magari quelle dei giornalisti (per pura cronaca vi dirò che tutti i nostri collaboratori non hanno visto aumenti in questi anni tranne quelli strettamente sindacali). Ora scrivete pure «abbasso AUTOSPRINT», noi il nostro lavoro continueremo a farlo con la stessa passione e con lo stesso entusiasmo. Magari con rabbia se il giornale dovrà per forza costare di più.

Di tutti i giornali che si pubblicano nel firmamento nazionale, ce ne sono per tutti i gusti. Ma se si pubblicano, AUTOSPRINT è tra quelli che viene fatto con minori «intenti commerciali». (Così come non è nato con questa intenzione. E se lo è diventato un po' lo deve solo a voi).



Ci scusiamo con i nostri lettori ma per ragioni di spazio rimandiamo al prossimo numero le altre RISPOSTE di MERZARIO e DALLARA oltre quelle conclusive rimaste di CHITI, BRAMBILLA, LELLA e C. FIORIO

Scrivete al CAMPIONE

il settimanale dell'automobilismo giovane

Abbonamenti: (fino al 30 novembre) 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.

Una copia L. 400 (arretrato L. 800) **Abbonamenti:** (dal 1° dicembre) annuale L. 16.000 - semestrale L. 8.500 - estero L. 27.500 - Spedizione via aerea: Europa L. 38.000 - Africa L. 58.000 - Asia L. 62.000 - Americhe L. 64.000 - Oceania L. 94.000. Conto Corrente postale 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia **AG MARCO** - 20125 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.28. Spedizioni in abbonamento postale gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20129 MILANO.

Quanto costa **AUTOSPRINT** all'estero: AUSTRALIA \$ 0,80; AUSTRIA Sc. 25; BELGIO Bfr. 29; BRASILE Cr. \$ 19,00; CANADA \$ 1,15; DANIMARCA Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; GERMANIA Occ. DM. 3,50; GRECIA Drs. 60; INGHILTERRA Lgs. 0,50; JUGOSLAVIA Din. 19,50; LUSSEMBOURG Lfr. 32; MONACO Principato Fr. 5; OLANDE Hfl. 2,50; SPAGNA Ptas. 60; SUD AFRICA R. 1; SVIZZERA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20; LUSSEMBOURG Svizzera Sfr. 2,80; TURCHIA Lit. 20; U.S.A. \$ 1,15.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/38, BUENOS AYRES; **Australia:** COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent SUMMER HILL - N.S.W. 2130; **Austria:** MORAWA & CO., Wollzeile, 11, 1010 WIEN 1; **Belgio:** AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Sept. Publications 1, Rue La Petite Eglise, 1070 BRUXELLES; **Brazil:** LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril, 127, 2. Andar, 51/2, SAN PAULO; **Canada:** SPEEDLINE PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; **Danimarca:** DANSK BLADDISTRIBUTION VIMOGES, SCHROEDER, Hovedgades 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo 511 Y Luque, GUAYABUQUE; **Francia:** NOUVELLES MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISENNNE, 111, Rue Reaumur, 75006 PARIS Cedex 02; **Germania Occ.:** W.E. SAARBAACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Follerstrasse, 2, 500 KOELN 11; **Grecia:** THE AMERICAN Book & New Agency 68, Syngrou Avenue, ATHENS 403; **Inghilterra:** INPRENDIS LTD., 85 Bromley Common, BROMLEY - KENT BR 2 9RN; **Iran:** ZAND BOOKSHOP, 617 Keshmian Zand Avenue, TEHRAN; **Iraniano:** AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 161 Klaban Soraya, TEHRAN; **Jugoslavia:** PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; **Lussemburgo:** Grandireux MESSAGERIES AUL KREIBUS, Rue De Hollerich, LUXEMBOURG; **Malta:** W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 16/A Scots Street, VALLETTA; **Principato di Monaco:** PRESSAGE & FUSION S.A., 12, Quai Antoine, 1ER, MONACO; **Olanda:** VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isolatorweg 17, P.O. Box 658, AMSTERDAM; **Portogallo:** ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA., Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E LISBONA 1; **Spagna:** COEDICIA GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA 5; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO (PTY) LTD., Fanora House 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; **Svezia:** A8 SVENSKA PRESSBYRAN, Foreign Dept. Fock, S-104 15, STOCKHOLM 20; **Brasile:** KIOSK Fack S-104-32, STOCKHOLM 19; **Svizzera:** KIOSK A.G., Maulberstrasse, 11, BERN; **Naviglio & Cie.,** 517 Rue Lavrier, GENEVE; **SCHMITZ & GENGE AG.,** Sevogelstrasse, 34, 4002 BASEL; **MELISA S.A.,** Casella Postale 487, 6901 LUGANO; **Turchia:** YASAKI BASIN TIRLET LTD. STI., Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS-ISTANBUL; **Uruguay:** D.I.S.A., Paysandu, 878, MONTEVIDEO; **JULIO MUNIZ,** Avenida General Rivera 1393, MONTEVIDEO; **U.S.A.:** SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y. 11101; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco De Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OLCA direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 autom. Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.42.501 - Uffici di Bologna: Via Invernio 12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055) 293.274 - 293.239. Uffici di Genova: Via Verzeina 23. Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Vergerio, 17, 35100 Padova - Tel. 664944. Uffici di Torino: Corso. M. D'Assisi 69. Tel. (011) 658.582. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.225-891.427-895.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.350. 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 Felisnea Bologna



X-1 Integral «Air System» F.1



Definito da Fittipaldi e da altri piloti « il casco più sicuro e fantastico » completamente **ININFIAMMABILE** in tutti i suoi componenti calotta in tessuto di fiberglass e nylon a 7 strati aerazione interna per mezzo di presa d'aria impiego di particolari materiali a completo assorbimento



A.G.V.

Via XII Settembre 23-29 - 15048 VALENZA PO'

BARONE ROMA VIALE PARIOLI TEL. 5803002



RUOTE COMPONENTI SPEEDLINE M.C.

- Allargamento e restringimento sezione canale tali da permettere l'uso di pneumatici di diversa larghezza
- Rigidezza elevatissima
- Peso ridottissimo
- Possibilità di montaggio su vari tipi di moto con la sola sostituzione di due particolari
- Diminuzione dell'inerzia polare

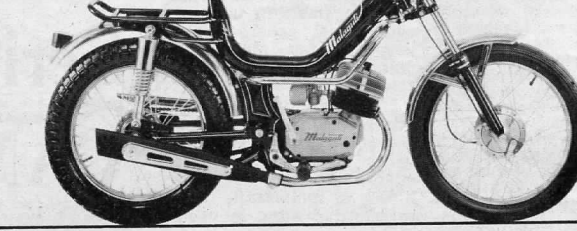
Racing Line

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)



FIFTY SPECIAL 4 MARCE 50 cc

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



LE TARIFFE - fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato a 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 a cassetto si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO



● **ABARTH RALLY** - 1850 - Ceccato 18 HP - Gr. 4 stradale - anatomici Recato cambio ravvicinato - autoloccante - Cromodora 8" - fari integrati - 100 W - ecc. perfettissima Ceccato - Schio tel. 0445.24.915 o 21.079 - L. 5.000.000.

● **ABARTH 1000 TCR** plurivittoriosa, accessoriata, rapporti vende per cambio categoria. Telefonare ore ufficio 055/78.12.86.

● **ABARTH 850 TC** Occasione, pentamare aggiornata, più carrello Levante Junior Officina Preparazioni Bazzanella tel. 0451.33.148 - L. 1.600.000.

● **ALFA GTA** due vetture, carburatori 1300, pronte per correre vendonsi L. 3.000.000 e L. 2.000.000 non trattabili. TALI - tel. 015/51.06.84.

● **BMW 2002 TII '74**, bellissima, nera, 20.000 Km. garanzia perfetta accessoriatissima. Tel. 080/32.02.54-23.20.40 ore pasti. L. 4.350.000.

● **CHEVRON**. Vendo Prototipo Chevron B-23/1600. Telefonare Bologna 34.44.25.

● **DALLARA SPORT 1000 o 1300** 16 valvole plurivittoriosa, accessoriata, rapporti vende « Ragasta » per cambio categoria. Telefonare 0545/25.117.

● **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 246 GT** gialla, perfettissima, accessoriata e stereofonia, da vero amatore. Telefonare ore ufficio 0544/32.066. L. 4.500.000.

● **FIAT 124 SPIDER** Ex Casa. Motore 1850 cambio e autoloccante Colotti. Ricambi vari. ANDYSON - Tel. 011/94.68.828 ore pasti.

● **FIAT 124 ABARTH RALLY '74**, Gruppo 3 preparata Ceccato, perfetta cambio ravvicinato prezzo interessante. Telefonare ore ufficio 0445/25.945.

● **FIAT 650** accessoriata, cambio ravvicinato, mal corso. Tel. 06/41.48.35. Lire 600.000.



● **FIAT BALILLA** Coppa d'Oro anno 1934, restaurata a nuovo, da concorso. MEDICI G & G - Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia tel. 0522/73.245-73.246.

● **FIAT CAMPAGNOLA FUORISTRADA** Diesel e benzina perfetta gomme nuove. Telefonare 02/22.43.80.

● **GIANNINI 500 8 ruote, 10"/12" 2 motori nuovi** Furgone 229 per trasporto accessori. Tel. **TAMBURINI-ZANDOTTI** 06/57.63.95. L. 2.000.000.

● **GIANNINI 650 Toni** PADRONE vende il suo Gianni 650 gr. 2 elaborato Lanini plurivittorioso, Colotti, 12 gomme prezzo vantaggiosissimo. Telefonare 081/68.14.52 dalle ore 17 alle 21.

● **G.R.D. 2000** anno '74. BOLOGNA. Tel. 34.44.25.

● **LANCIA STRATOS** privato vende, ottimo stato, un anno 16.000 Km. mai corso. Telefonare ore pasti 011/76.60.81.

● **LANCIA SPORT ZAGATO** 1971, rossa, moquette, cerchi lega, autoradio. Telefonare ore pasti 0731/29-61.

● **LANCIA FULVIA ZAGATO 1.3** Giani, 7 gare, 7 vittorie, Trofeo Montagna 1975, PALMAS tel. 055/53.957.



● **LOLA 290/1600** inurtata, come nuova, motore Abarth 16 Valvole, iniezione garantito, otto cerchi, 12 gomme, rapporti. Tel. 0583/47.421.

● **MATRA BAGHEERA** bianca modello '75, 8000 Km. autoradio, vendo contanti. Telefonare ore pasti. 0331/78.15.44.

● **OPEL ASCONA 1900** Conrero Gr 1 pronta corsa, cerchi e gomme. Telefonare ore ufficio: 011/78.09.011.

● **OPEL ASCONA CONRERO** Gr. 1 1975, 3 corse, 10 MS 6 racing con cerchi cambio di scorta, interfono. Telefonare ore ufficio Tel. 0161/53.558.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1 Conrero assetto Mardollo, pronta corsa. Telefonare ore pasti: 0586/55.047.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1 completa Conrero '75, cerchi, gomme, ricambi. Tel. 0437/25.482 ore 20 feriali.

● **RENAULT ALPINE A 110-1600** Gr. 4 Giada scocca Casa alleggerita 6 ruote gommate, motore nuovo. Agosto '75. Telefonare 0955/96.208 oppure 33.08.96. - Lire 6.500.000.



● **TRIUMPH TR 3** come nuovo 1961 nero interni bianchi, gomme 100%. Radio. Telefonare ore ufficio: 081/89.01.390.

MONOPOSTO

● **LOTUS 69 F.3** Pochissime gare, aggiornata '75, motore Novamotor 1800, inserzione dettagliata apparsa su AUTOSPRINT n. 33-34, per cambio categoria. GRAZIANO GASTALDO telefono 0125/23.55.

I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
AMOCO		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
MOTUL		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - G.T.)	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/60	L. 2.000
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetico 100%	L. 3.500
RAND		
Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 2.500
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.900
TEXACO		
HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050

ACCESSORI e parti speciali

● **CARRELLO** Robustissimo per trasporto bicilindriche. Telefonare ore pasti: 049/62.02.29 L. 150.000.

● **INTERFONI** Auto-Moto 9/12 volts impermeabilizzati perfetti. Novità. OSBE - Tel. 011/58.42.57.

● **FORD Twin Cams F.3**, mai corso. Tel. ore ufficio 045/73.811. L. 2.200.000.

● **PARAFANGHI** allargati Fiat 500 vendo prezzo molto interessante. Telefonare dopo ore 20 - 0473/70.125.

VARIE

● Vendo raccolte complete AUTOSPRINT dal 1968 al 1974. Alcune rilegate. Telefonare: 02/93.11.580.

● **ANNATE AUTOSPRINT** complete, 68-69-70-71-72-73-74. Telefonare 0444/50.56.83.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



● **FIAT 127** Gr. 1, pronto rally, competitivo, 1 gara, 1. classe Cuneo, vendo o permuta auto serie. Telefonare 019/34.813.

● **FIAT 128 COUPE'** Causa imminente partenza estero - svendo: 128 Coupé preparata Rally Gr. 1, motore alleggerito ed equilibrato, accessoriatissima, 14 gomme. Anche solo motore-cambio o permuta auto serie. Telefonare ore pasti: PIER GIACCHINO - BIELLA tel. 015/33.941.

● **GIANNINI 695 e 595** 12 gomme Sliks, 4 cinturati, 12 cerchi Speedline, Carrello, motore da redare, vendo o permuta con auto di serie. Tel. 030/72.20.42.

● **LANCIA HF 1600** Gr. 4 pronta corse, accettasi permuta. Telefonare 0323/61.365.

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 CAVIC-
CHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro
COPPINI - Andrea DE' ADAMICH -
Giò LUNI - Gabriela NORIS

Collaborano dall'ITALICOLO:

James HUNT - Jacky ICKX - Sandro
MUNARI

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Daniele Buzzone** (Roma) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Giulio Mangano** (Paler-
mo) - **Mario Morselli** (Modena) -
Giuliano Orzali (Milano) - **Guido Rancati** (Sanremo) - **Giorgio Rosset-
to** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Pado-
va) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Gianni
Vigliani** (Brescia) - **Tito Zogli** (Mi-
lano)

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 (Losanna) - **Jacques
R. Jaubert** (Marsiglia) - **Eoin S.
Young** (Londra) - **Lino Manocchia**
(New York) - **André Royez** - **Philippe
Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Stein-
mann** (Vienna)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglioni** -
Lino Ceccarelli - **Cesare De Agosti-
ni** - **Martin Holmes** - **Nuccio Ma-
riano** - **Carlo Mico** - **Doug Nye** -
Gerard Schmitt - **Piero Sodano** -
Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** -
Gianfilippo Centanni - **Onofrio Cola-
bato** - **Luigi Coppola** - **Gaetano
Cravadi** - **Franco D'Ignazio** - **Dionigi
Dionigi** - **Mauro Ferramosca** -
Vito Lettanzio - **Logan Bentley Les-
sona** - **Domenico Morace** - **Gigi Mo-
sca** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roc-
cato**

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Bal-
doni** - **Belle Epoque** - **Cevenini** -
Coppini - **D.P.F.I.** - **Equipe Motor** -
Giorgi - **Hruby** - **Laurent** - **Lini** -
Adriano Manocchia - **Mulone** - **Noris** -
Olympia - **Reinhard** - **Sainz** - **Serra**

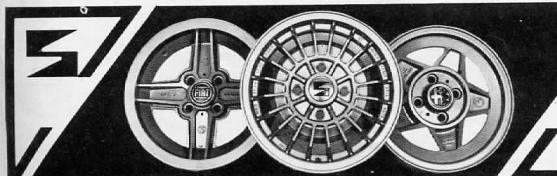
Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - **Werner Bühner** -
Cork - **Antonio Di Giusti** - **Giulio
Orzali** - **Giorgio Piola** - **Marco Siot-
to** - **Michael Turner** - **Massimo Val-
lese**

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

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



INDUSTRIA RUOTE
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

stilauto

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