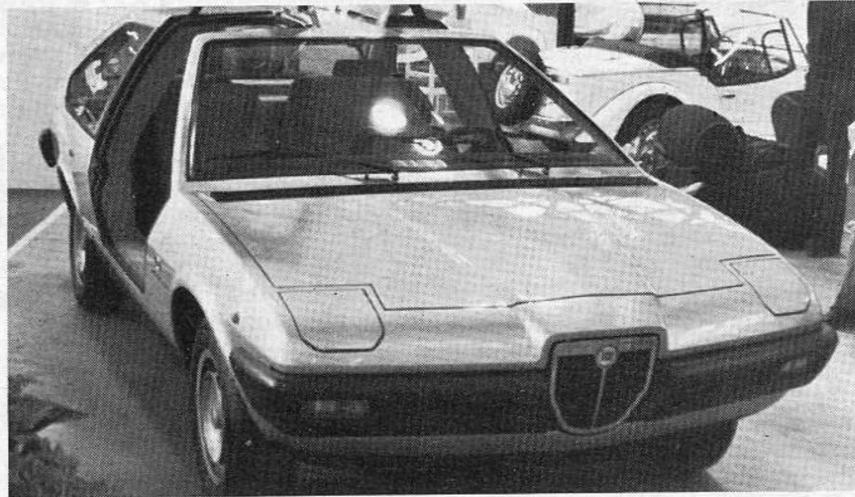


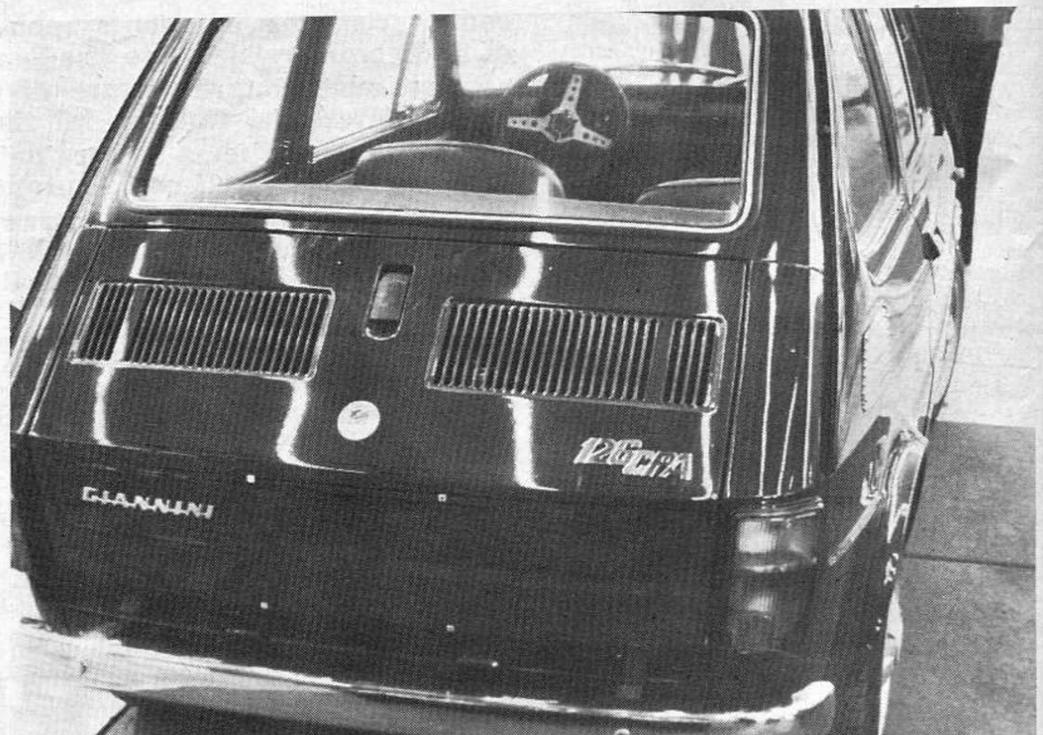


Contano più  
le foto che  
molte parole



Completiamo, con una panoramica fotografica, il « giro » sul Salone di Torino. A destra in alto, la «Medici» Maserati dell'Ital Design e la «Sylvia» Opel di Coggiola; in basso, la «Mizar» Lancia Beta di Michelotti e la «Roadster» su meccanica Fiat 128

# Dalle «maxi» alle «MINIME» di Torino '74



La Gianni Automobili era al Salone con la sua interessante 126 GPA, dotata di un motore portato a 794 cc con 34 CV a 5000 giri. Velocità 130 kmh

TORINO. Dalla 500 la cui cilindrata è stata portata a 390, alla due posti che va ad aria compressa si estrinseca la produzione dei carrozzieri «minori» che occupano lo spazio a loro riservato dietro ai più famosi Pininfarina, Bertone, ecc. Vediamone alcuni: **GIANNINI** presenta la sua 350 EC, la 500 economica il cui motore è stato portato a 390 cmc e che percorre con un litro di benzina ben 25 km. Il costo della EC è IVA compresa di 1.198.000, il maggior prezzo rispetto alla 500 lo si ammortizza facilmente con il risparmio di carburante.

Sempre di Gianni la 126 con il motore portato a 694 cmc nella versione GPS, e a 794 nella versione GPA 800. Le due 126 migliorate sono caratterizzate di una grande ripresa e dà una buona velocità che è di 130 e 135 kmh. Il prezzo delle cui vetture è rispettivamente di 1.420.000 e di 1.490.000 Iva compresa.

Ancora più economica della 350 di Gianni è la macchina ad aria compressa presentata da Sorgato, apprezzata anche al salone dell'ecologia dallo stesso presidente della FIAT avv. Agnelli. La macchina utilizza una serie di bombole ricaricabili

o con un compressore in due o tre ore o con una grande bombola in pochi minuti. Il costo di una ricarica e di circa 300 lire. L'autonomia ad una velocità media di 50 kmh è di 100 km. Carrozzata potrebbe essere venduta ad un prezzo inferiore al milione di lire.

Dall'aria compressa ai **JEANS**. Come i Jeans vanno in tutte le occasioni della giornata ecco la macchina adatta a tutte le occasioni la Jeans — Car appunto che segue la «moda pratica». La Jeans — Car è una simpatica vettura adatta alla città, alla campagna; alla pesca e anche per andare a teatro. Disegnata da Alberto Zironi, ha alcune soluzioni interessanti, come lo sportello che all'occorrenza si trasforma in una valigetta per il picnic, oppure per il verricello anteriore che ti permette di uscire da qualsiasi posizione scomoda.

Costruita in vetroresina e lamiera la Jeans — Car pesa 850 kg e monta il solito motore della VW 1300.

La **CARROZZERIA FIORE** di Napoli presenta a Torino «**GIPSY**» un fuoristrada per tutti gli usi su meccanica 127, adatta a trasformarsi in quattro versioni costa nella



A proposito di prestazioni fuori dal comune, i tre megafoni che escono dalla coda di questa «500» indicano chiaramente la presenza di un motore tricilindrico DKW. La vettura è un «prototipo» per le gare di autocross



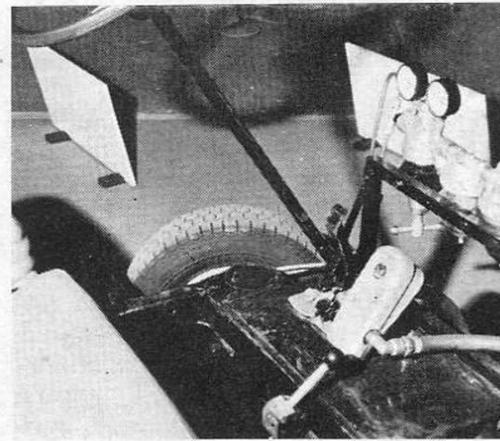
Sopra, il «pezzo unico» di Michelotti per un cliente statunitense, su meccanica Ferrari Daytona. Sotto, non inedita questa Moretti 127 coupé



Al Salone, l'austerità non aveva mancato di suggerire qualcosa. A destra, la «Chihuahua» con motore da 50 cc. Sotto, la Duetto a pedali (costa L. 300.000)



Sopra, la supereconomica Giannini 350 EC. Sotto, l'elettrica «ZeZe» 2000, dotata di maggior accelerazione



Qui sopra ed a destra, tre viste dell'interessante vettura (per ora c'è l'autotelaio) di Sorgato, funzionante con l'aria compressa contenuta nelle bombole ben visibili. A destra in alto vediamo anche il comando del «gas»

versione base 1.890.000 lire. La carrozzeria è in poliestere rinforzata con fibra di vetro, e la velocità massima è di 135 kmh. Sempre della FIORE una 127 meglio rifinita la **KESTRELL** che costa 1.650.000 lire e una 128 dal nome spagnolesco di **HIDALGO** che costa 1.950.000 lire. Queste versioni, personalizzate delle due popolari macchine della FIAT sono state prodotte fino ad ora in 2000 esemplari.

La **GAMC** ha ancora ridotto il pianale di una 500 e ci propone una minivettura lunga 2,15 metri chiamata **FROG**, è una berlina due porte che costa 1.500.000 lire.

Di **FISSORE** il fuoristrada **SCOUT** su meccanica 127, in grado di servire a tutti gli usi, pesa 670 kg e costa con il tettuccio rigido 1.900.000, senza, 150.000 lire in meno.

La razza di cani preferite da Xavier Cugat il **Chihuahua** è il simbolo della piccola macchina con motore da 50 cmc e da 125 cmc che ci presenta la **GOM**, una vetturessa a uno o due posti per brevi e ripetuti percorsi da città.

Coriasco ha fatto una familiare partendo dalla 127 molto ben riu-

scita e gradevole all'occhio, oltre che con un piano di carico molto grande che viene a costare IVA compresa poco più di due milioni.

**Safari, drag 2, Smash** sono i tre modelli che l'**Autogamma - Greppi** presenta per il 1975. Le tre vetture da fuoristrada montano il solito motore VW di 1192 cmc, un cambio a 4 marce e la carrozzeria in vetroresina in tutti e tre i modelli.

Della **Fila Jet** ecco il «**TOTEM**» con carrozzeria derivata dalla **NOVA** Inglese, la macchina che veniva venduta in scatola di montaggio.

Ora un gruppo di appassionati la produce in una piccola serie di 50 all'anno, per gli amanti di vetture personalizzate. La carrozzeria tutta in fibra di vetro, e leggerissima. Il pianale della vettura e della VW, mentre il motore che si può «ospitare» va dalla VW 1300 al Porsche 2700. I fari sono retrattili, e omologata per due persone la Totem, che è stata cronometrata ad una velocità di 210 kmh, con un motore VW di 1500 cmc. Il prezzo con il motore 1300 è, all'incirca, di tre milioni di lire.

g. c.



La «Frog» della GAMC è una tipica vetturessa cittadina, ancora accorciata nel pianale (della 500). Ora è lunga 2 metri e 15. Costa un milione e mezzo

# Panoramica - lampo sui nuovi dispositivi Superate le gloriose «catene»?

**TORINO** - Rapidissima rassegna del settore degli accessori che accusa le flessioni connesse a quelle dell'auto. Per l'inverno che pare debba essere rigido e nevoso. C'è lo «Snowgrip» dispositivo antineve, ghiaccio, fango che sostituisce le (superate?) catene e che si applica senza spostare la vettura.

Per evitare i cortocircuiti in caso di incidente, ecco un nuovo apparecchio **Camet** che consente la interruzione del flusso di corrente. Nuovi antifurto ad ultrasuoni, tergicristallo per i fari, nuovi depuratori per acqua, nuove serie di interruttori idraulici, autoradio abbinati a giradischi stereo.

Vasta la gamma dei proiettori fendinebbia. La **Star Brevetti** presenta un nuovo tipo di economizzatore di carburante. C'è l'avvisatore acustico elettropneumatico per autoveicoli aventi diritto di precedenza.

La **Valeo Sud** richiama per i nuovi radiatori di riscaldamento e di raffreddamento per autoveicoli caratterizzati dall'assenza di saldature. E ancora, **Banchi prova**, pulitrici a vapore, avviatori automatici, lamierati, nuove ruote in lega leggera, un apparecchio per accensione transistorizzata, volanti sportivi, sedili anatomici, saldatrici per officina, «consolles» in legno di noce e di rovere, equipaggiamenti vari per vetture destinate agli USA per norme ecologiche e di sicurezza.

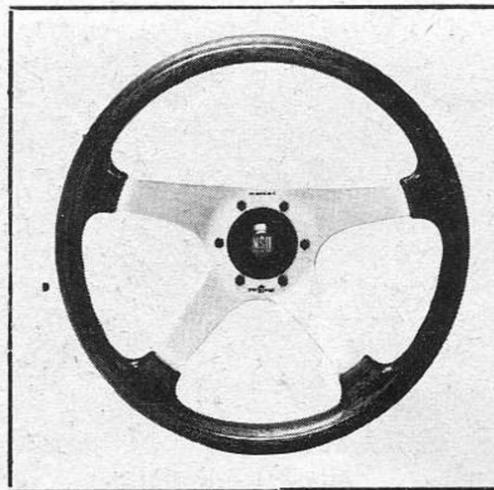
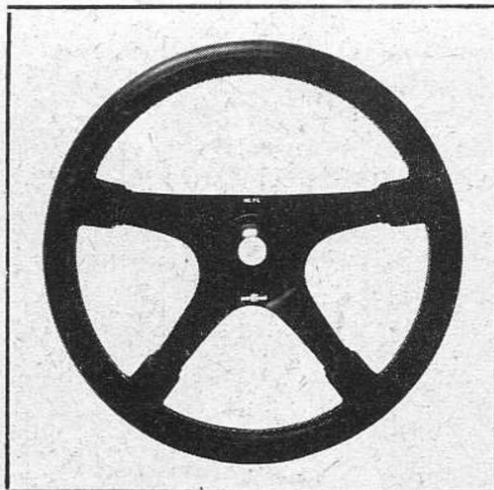
La **Magneti Marelli** è già sul mercato col campionario delle nuove parti di primo equipaggiamento sulla Fiat 131 Mirafiori. Proseguiamo: originali portabiciclette, potenziatori di accensione, contatti, condensatori, calotte, caricabatterie. Nuove macchine per il lavaggio dei pavimenti di officine ecc.

Per chiudere alla già accennata recessione che in parte viene compensata dalla riconosciuta utilità: di accessori inediti, si deve naturalmente aggiungere il ritocco (in su) di quasi tutti i listini.

## Nel 1975 L'AUTOMOTOR

**TORINO** - Il Salone Internazionale dell'Automobile ha registrato negli ultimi suoi giorni d'apertura una intensa attività: gran numero di visitatori, fra i quali il gen.le Scibetta vice-comandante della Guardia di Finanza e l'Addetto commerciale USA in Italia, e alcune manifestazioni collaterali come l'assemblea generale dell'Associazione Italiana Concessionari Produzione Automobilistica e la premiazione dei «Gentiluomini della Strada» giunta ormai alla sua 17.a edizione.

Il Comitato organizzatore ha intanto diramato le date delle manifestazioni che nel 1975 si svolgeranno a Torino Esposizioni: dal 14 al 18 maggio «AUTOMOTOR '75» la tradizionale mostramercato di ricambi, accessori e attrezzature per autoficine e autorimesse; dal 1 al 9 novembre il «4. Salone Internazionale del Veicolo Industriale».



Al Salone di Torino, la Personal ha presentato due nuovi bei volanti a quattro razze: il Personal «Hi-Fi», con impugnatura in pelle, ed il Personal Manta 4, in legno. Costano rispettivamente 30.000 e 29.000 lire



La «Renegade», un fuoristrada della American Motors. Sotto, la «Gipsy» di Fiore su meccanica Fiat 127



Sopra, a sinistra l'avvocato Agnelli interessato alla «Sulky» Casalini. A destra, la Mighty Mite, una fuoristrada costruita per l'esercito americano in pochissimi esemplari. E' questa l'unica presente in Italia. Sotto, l'aggressivo aspetto della «Jeans-Car», ovviamente telaio e motore Volkswagen



● La ISO non figurava al Salone. Notizie qui giunte riferiscono che il commissario inglese della fabbrica di Varedo si troverebbe in gravi difficoltà.

● Visita in sala stampa del nuovo presidente ANFIA ing. Adolfo Bardini accompagnato dall'uscente (31 dicembre) conte Biscaretti. Proprio mentre aveva luogo questa presentazione informale l'ing. Bardini (nella foto sotto: è col dr. Sala dell'Alfa) ha fatto le sue prime esperienze, un anticipo poco incoraggiante per la carica che andrà ad assumere. Il capo del parsiniale, infatti, era venuto ad annunciare che erano stati portati dei cartelli con slogan anche intimidatori e che le tre organizzazioni sindacali, che avevano diffuso un ciclostilato alla vigilia dell'inaugurazione piuttosto allarmante, erano intenzionate ad occupare il teatro adiacente per tenervi una dimostrazione, poi vi hanno rinunciato.

## A TORINO sdrammatizzano il reclamo sul Giro

**TORINO** - Al Salone abbiamo incontrato Roberto Briccarelli, collega e appassionato, commissario della CSAI da molti anni. In relazione al recente Giro d'Italia, e alle contestazioni che si sono avute, Roberto Briccarelli, ha puntualizzato: «Se vuoi che mi riferisca al "fattaccio" Casani (così definito) debbo dirti che ha torto perché non ha tagliato il traguardo. Nei suoi panni l'anno precedente, Govoni fu più fortunato perché, incappato in analogo infrazione, si corresse e poté piazzarsi. Non voglio entrare in altri particolari, permettimi soltanto di aggiungere che il fatto di aver percorso tratti di autostrada per me non significa nulla, purché vengano rispettati i chilometri e i controlli. Resta da esaminare il codice della strada, perché è chiaro che una macchina in gara con tanto di numero non dovrebbe entrare in autostrada. Dovrebbe aver coperto il numero...».

— Sinceramente ti debbo dire che ad ogni rally, gara di regolarità, chiamala come vuoi, ci sono sempre delle decine di reclami

«Hai ragione ritengo che anche la nostra categoria debba subire una trasformazione e un avvicendamento di forze; sono del parere che molti commissari, preparati teoricamente manchino di pratica, rinunciando quasi sempre agli ordini di servizio; non conoscono bene i percorsi e anche sulla percezione di particolari tecnici ci sarebbe molto da dire».

— E i cronometristi?

«Anche qui necessita un rinnovamento, ma cosa vuoi, lo facciamo per diletantismo col solo rimborso spese ed ecco che avvengono queste situazioni. Aggiungo che in qualche caso i concorrenti hanno ragione, ricevono in ritardo i regolamenti, non vengono messi al corrente di allegati agli articoli delle disposizioni regolamentari».

Mario Morselli



# Dal primato di velocità romano

# alle 80 ORE bolognesi

## Spuntano anche gli SPONSOR per i record-slot

E bravi i «romani de Roma» che per stabilire, finalmente, un record ufficiale nel terreno minato delle mini-slot, si sono cercati anche lo «sponsor»! Anzi, per la verità, due sponsor e neppure italiani, ma francesi: le Compagnie assicuratrici «GAN» e «AGF» che, dicono, «senza alcuna garanzia, fidandosi solamente della nostra parola e della nostra serietà, hanno contribuito finanziariamente in maniera determinante per lo svolgimento del tentativo, dato che, per i nostri mezzi, era praticamente impossibile sopportare la spesa per l'intervento dei cronometristi della F.I.C.».

I romani di Roma, dunque, al secolo Paolo BERNABEI, Angelo CASINI, Paolo FORCINA, Massimiliano FUGGER, Alessandro SANTONI e Stefano SGRELLI, hanno stabilito, alla presenza di quattro cronometristi ufficiali, il record, non di durata ma di velocità, sulle 200 e 250 miglia. Una impresa ufficiale che viene a dare un nuovo indirizzo, del resto già da molti auspicato, a questa gara a distanza fra giovanissimi, in attesa che mercé gli indirizzi che noi pubblichiamo e delle eventuali iniziative di AUTOSPRINT, si arrivi, finalmente, a scontri a squadre o a veri e propri campionati.

Nell'inviare la notizia del record in una lunga lettera (alquanto polemica e ricorrente di «gratuite» considerazioni sull'operato degli altri che si sono applicati nei tentativi, cosa che guasta un poco lo spirito sportivo che deve animare ogni qualsiasi tenzone) i «nostri» sono giustamente esultanti per il risultato ottenuto e soprattutto per la velocità di marcia fatta registrare dal mezzo impiegato nel corso delle 53 ore 29'08"2 che sono state necessarie per coprire le 250 miglia, pari a km. 402,336.

I ragazzi romani ci forniscono anche tutti i dati tecnici dell'impresa, con cifre e disegni che potrebbero servire da parametro a tutti coloro che desiderassero attaccare il record. Anzi, e ringraziamo i nuovi primatisti per l'idea suggerita, stabiliamo quali saranno d'ora innanzi, abbandonando la «durata», i record che potranno essere oggetto di competizione. Fermo restando il tipo di vettura che deve essere in scala 1:24 e il disegno e lunghezza della pista che dovranno riprodurre quella pubblicata nelle nostre pagine, i nuovi record da stabilire (o da attaccare) saranno i seguenti: 1 ora, 100 km., 200 km., 300 km., 200 miglia (km. 321, 8688), 400 km., 250 miglia (km. 402,336), 500 km. E non oltre perché altrimenti si sconfinerebbe nella durata, mentre è ormai pacifico che tutti tendono alla velocità, come è più giusto e logico.

Tornando all'impresa dei ragazzi di Roma, per meglio descriverla riproduciamo alcuni passi della lettera inviata. Detto degli sponsor GAN e AGF e dopo un vivissimo ringraziamento rivolto ai quattro cronometristi che hanno assistito all'impresa e al sig. Marco Bernabei per l'aiuto prestato in fase organizzativa, il portavoce del gruppo Paolo Bernabei, dice anche per gli altri: «Questo tipo di gare è di resistenza per il mezzo e non per i piloti, quindi è inutile badare al numero delle ore di corsa poiché le cose che veramente costituiscono il primato sono il numero dei chilometri percorsi e soprattutto la media oraria tenuta nella prova. Il motore da noi impiegato non è stato mai toccato, né prima né durante la gara, ed è rigorosamente di serie. L'automodello è stato mantenuto il più strettamente possibile di serie, salvo alcune modifiche che sono state: sbarra di metallo a protezione del treno posteriore, abolizione della carrozzeria nel corso della prova ed un sistema di collegamento pick-up motore ottenuto saldando ai pick-up i contatti striscianti ed i fili del motore, inserendo poi, alla metà di questi ultimi, due piccoli spinotti in maniera che per sostituire le parti consumate bastava staccare e riattaccare gli spinotti e sostituire tutto il blocco pick-up-contatti striscianti. Tutto il resto era di serie, persino i pneumatici. Il circuito da noi impiegato era particolarmente studiato per collaudare la vettura ad ogni condizione, tant'è vero che, con l'impiego di 28 rettilinei e 23 curve, esso è risultato in parte veloce ed in parte estremamente misto.

«Per il resto le cose non sono molto cambiate dalla volta scorsa (infatti quattro di questi ragazzi, assieme ad altri due amici, avevano stabilito tempo fa il primato ufficiale delle 39 ore - n.d.r.); l'impianto elettrico era comandato dalla stessa scatola di distribuzione e prevedeva 5 trasformatori ed 8 pulsanti, ed anche l'impianto di emergenza consisteva nel solito 'relé' che, in caso di mancanza dell'energia elettrica, avrebbe automaticamente messo in funzione una batteria d'auto-



I primatisti romani delle «250 Miglia», da sinistra, Santoni, Forcina, Fugger, Casini, Bernabei e Sgrelli, fotografati con alle spalle il nome degli sponsor. Sotto, a Bologna si brinda dopo le faticose «80 Ore» dei 13enni



bile. Lo slot era la solita De Tomaso Mangusta Ghia 5000 scala 1:24 (Policar art. 322).

«La '250 Miglia GAN-AGF' si è svolta nel garage di proprietà della famiglia Sgrelli, con inizio alle ore 13 di sabato 2 novembre e termine alle ore 18.29'08"2 di lunedì 4 novembre. Se poi si trovasse a ridire sui nostri primati adducendo la scala 1:24, noi rispondiamo che la differenza tra le slot scala 1:32 e la nostra consiste soltanto nella minore grandezza del telaio e della carrozzeria, dato che il motore è praticamente lo stesso, mentre pneumatici e differenziale da noi impiegati sono addirittura inferiori nelle prestazioni a quelli modificati usati per gli altri primati ufficiosi».

Così termina la lettera dei nostri e ad essa sono allegati tutti i dati tecnici rilevati e ufficializzati dai cronometristi della F.I.C. che noi conserviamo gli atti. Ma la settimana-slot non si ferma al primo primato ufficiale stabilito a Roma, in quanto registra altri tentativi ufficiosi che non possiamo ignorare.

Cominciamo con cinque ragazzini di Bologna, Camillo FRANCHI (anni 13), Luca FAVERO (anni 13), Luigi FILIPPETTI (anni 13), Simone MATTEUCCI (anni 13) e Gregorio MATTEUCCI (anni 14) che con una Policar-Daytona hanno pilotato per ben 80 ore! Purtroppo la loro fatica deve

continuare ad essere registrata sotto la voce di «ufficiosa», ma vale la pena di sentire quello che ci dicono visto che i loro genitori esterefatti hanno più volte telefonato in redazione per notificarci sull'andamento del tentativo, ma crediamo soprattutto perché frastornati dalla bolla che si era scatenata in casa Franchi. Scrivono i piccolissimi: «Siamo cinque ragazzi di Bologna accaniti lettori della rivista AUTOSPRINT che, in seguito ad un articolo da voi pubblicato nel mese di agosto sui primi records slots, già da molte settimane ci preparavamo a battere il sempre maggior numero di ore costituenti il suddetto record. L'idea è nata nella mente del nostro «coordinatore» Camillo Franchi (!) che dopo aver letto l'articolo ha formato il gruppo per il tentativo. L'impresa, soprattutto dal lato tecnico ha presentato molte difficoltà che per merito della grande collaborazione esistente fra di noi sono state facilmente o difficilmente superate. Anche moralmente abbiamo dovuto combattere. Infatti, verso la 44. ora, quando eravamo praticamente sicuri di avere il primato in pugno, ci è pervenuta la notizia, durante la telefonata fatta alla vostra redazione, che il primato da 48 saliva a 72 ore (e non sapevamo ancora che altri ragazzi, dei quali diremo poi, avevano raggiunto le 76 ore - n.d.r.). Benché un poco demora-

lizzati da alcune grosse difficoltà tecniche dovute ad una parziale ossidazione della pista e dalla perdita di 3 compagni (i Matteucci e il Filippetti) che hanno dovuto separarsi da noi per ragioni di forza maggiore (scuola, scuola cosa fai!), abbiamo tenuto duro in due per altre 26 ore fino a che due dei «fuggiaschi» non sono ritornati a darci una mano. Grottesca dimostrazione della nostra stanchezza fu un fatto che non possiamo mancare di dirvi: durante la seconda notte praticamente insonne, forse per distrazione o per antropofagia, uno di noi usò dell'aceto al posto dell'olio che avrebbe dovuto servire per lubrificare ingranaggi e motori». Anche i ragazzini di Bologna uniscono la tabella tecnica della prova che purtroppo, per ragioni di spazio, non possiamo ora pubblicare. Riassumendo, tuttavia, vi diciamo che nelle 80 ore del «tentativo» effettuato su una pista di metri 9,70, la loro Policar ha compiuto 50.012 giri per un totale di 485.1154 km, ad una media generale di 5,3874 kmh. Le fermate per il cambio dei contatti striscianti e per le varie messe a punto sono state 9, mentre ogni 50 minuti veniva effettuata l'iniezione raffreddante e ogni 200 minuti venivano cambiati i trasformatori.

In ordine d'importanza vengono quindi Danilo BAGGIO (un gradito ritorno) e Roberto PAROLIN da Rosà che in un unico tentativo hanno stabilito una «durata» di 76 ore ad una media oraria di km. 5,8540, ma con un primato di 923 giri in 60 minuti alla media di 9,4238 kmh. I nostri due giovani amici sono stati veramente sfortunati perché nello stesso periodo di tempo stavano «correndo» i cinque bolognesini alla caccia del loro 80 ore. Comunque anche l'impresa di Baggio-Parolin non è da sottovalutare in quanto ottenuta da sole due persone che hanno avuto la costanza e la forza di stare svegli per tanto tempo. Nelle 76 ore del loro tentativo che si è concluso con 36.113 giri complessivi e 444,9121 chilometri coperti, le fermate tecniche sono state una ventina per svariati motivi.

E poi, ancora, tre gruppetti di «velocisti puri», cioè di aspiranti primatisti sull'ora. Roberto LUSVARDI, Fabio CALEFFI e Federico VANNI da Modena, su una pista lunga metri 15,19 nei 60 tradizionali minuti, facendo ciascuno un turno di 20', hanno coperto 573 giri alla media di 8,70384 kmh. Non è molto!

Sempre sull'ora si sono cimentati Marco PIPPA e Roberto CANTALUPPI da Trezzano sul Naviglio che, con l'amatore cronometrista non ufficiale Danilo Migliavacca, hanno compiuto 1.890 giri di una pista della lunghezza di metri 5,88 ottenendo la media oraria di km. 11,1132.

Meglio di loro hanno fatto, comunque, Gianni SANDIGLIANO e Daniele NATALI da Borgo d'Ale che, dopo avere compiuto un primo tentativo alla media di 11,12616 kmh, lo hanno ripetuto a venti giorni di distanza, migliorando il loro stesso risultato e portando a 11,286224 kmh la media-record. In questo secondo tentativo la pista usata era lunga metri 9,696 coprendo della stessa 1.164 giri e 3/5.

Prima di concludere, citiamo l'appello lanciato ancora una volta da Oreste DEL SOLDATO (Via Chiantigiana 200 - GRASSINA - Firenze) che insiste per il lancio di un Campionato Italiano Slot, o quanto meno per gare nazionali, da effettuarsi sulla pista a 8 corsie, lunga 50 metri, di Grassina. Il pervicace Oreste conclude: «Ci siamo già messi in contatto con gli Slot-Car Club di Udine, Genova, Lucca e Torino. Attendiamo che altri ci scrivano e a primavera andremo a... cominciare».

Dello stesso identico tenore, o quasi, è la lettera inviata da Franco ULIANA (Corso Cosenza 74 - TORINO) che, dopo avere rilevato la inutilità delle prove di durata «mancando l'elemento essenziale: l'agonismo con gli avversari, cioè la lotta diretta per la vittoria», invita gli amatori a scambiarsi notizie per organizzare il Campionato Italiano di velocità slot «con l'appoggio di AUTOSPRINT», giungendo fino a proporre questo abbozzo di regolamento: «1) CARROZZERIA - deve riprodurre una F. 1 esistente e può essere costruito in qualsiasi materiale purché in scala 1:32; 2) TELAIO - costruzione libera; 3) MOTORE - di qualsiasi tipo, unica limitazione l'assorbimento che non potrà superare le 3 amp.; 4) GOMME - obbligatorio avere le gomme anteriori. Quelle posteriori non dovranno essere più larghe di 20 mm.; 5) DIMENSIONI - la vettura dovrà poter passare attraverso una sagoma larga 70 mm. e alta 60 mm.».

Ragazzi, avete sentito: non vi resta che prendere contatti con Oreste Del Soldato o con Franco Uliana per gettare le basi di una attività che oltre a piloti vi può vedere in lizza come costruttori.

## Un parto difficile

Noi sottoscritti piloti di Formula Italia sollecitiamo codesta CSAI — Commissione Sportiva Automobilistica Italiana — a voler provvedere AL PIU' PRESTO alla liquidazione dei premi di partenza e di classifica spettanti per la ns. partecipazione alle gare valevoli per il Trofeo Nazionale Conduttori 1974 di Formula Italia.

Denunciamo all'opinione pubblica e alle Associazioni interessate come fino ad oggi (3-11-74) Codesta CSAI, nonostante le ripetute ed insistenti richieste dei piloti e della stampa specializzata, non abbia versato neanche un acconto sulle somme di nostra competenza, adducendo giustificazioni (quando ci si è degnati di fornire spiegazioni) assolutamente infondate e di nullo valore.

Sono ormai 9 mesi che il Trofeo F. Italia 74 è cominciato, senza che siano stati pagati i premi fino dalle gare di marzo, e vogliamo segnalare come questo deplorabile atteggiamento della CSAI abbia influito in maniera determinante sull'abbandono dell'attività agonistica da parte di numerosi piloti, che, facendo assegnamento sulle piccole ma pur sempre indispensabili somme di loro spettanza, si sono trovati a fine stagione senza quelle 200-300 mila lire preventivate, e sono stati così costretti a terminare anzitempo la loro attività.

Chiediamo pertanto il sollecito pagamento di TUTTI i premi relativi alla stagione '74, e, in attesa di un cortese riscontro, ben distintamente salutiamo.

Seguono le firme dei seguenti piloti di Formula Italia: Hoz, Ongari, Bressa, Fiorini, Branca, Stefanoni, Ferrarotto, Fapini, Loio, Bertolini, Lenardon, Brancatelli, Pedersoli, Capolsini, Lelli, Peruzzi, Leoni, Buratti, Ciulli, Ponzone, Giacomelli, Prossliner, Beluardo, La Porta, Casamarte, Gianni, Albertin, Cesarini, Rossino, Abate, Cozzari, Sottanelli, Pizzi.

E' praticamente impossibile dire di più di quanto questa lettera non dica. Essa, inviata alla CSAI ed alle associazioni ANCAI e FISA, è stata inviata « per conoscenza » anche ad Autosprint: precauzione inutile, in quanto siamo stati proprio noi a seguire ed a denunciare a chiare lettere il vero e proprio scandalo dei premi non ancora pagati.

Ora, il Terzo Trofeo di Formula Italia è terminato, ma dopo i nove mesi « regolamentari » del parto, dei soldi ancora non si parla. E' stata una delle tante occasioni perse, al congresso di Genova, per cercare di dare delle giustificazioni — se non delle ragioni — all'incredibile ritardo. Noi la raccomandata dei piloti, partita il 3 novembre, l'abbiamo ricevuta il 6: possibile che ai destinatari principali non fosse ancora arrivata?

In relazione al trafiletto apparso sulla Vs. rivista n. 42 22-29 Ottobre pag. 41 in calce all'art. « Dalla nebbia il giovane Casarotto », a firma di C. Burlando, il Direttore di gara nella persona del Sig. Zeffirino Filippi, dopo contatti avuti con la Presidenza della sez. ARI (Ass. Radiotecnica Italiana) di Vicenza, dichiara quanto segue: che la cifra di L. 100.000 per prova speciale comportava, da parte dei radioamatori, l'impiego per ognuna di esse di due o più punti radio con due operatori per stazione, e che l'illazione relativa alle interferenze da parte dei radio amatori di Vicenza, è da imputarsi ad emissioni radio da parte di stazioni non appartenenti alla sezione di Vicenza e limitrofe, e non al corrente del servizio di radio assistenza che era stato autorizzato dal Ministero PP.TT.

Cordiali saluti.

Automobile Club - Vicenza

## AUTO SPRI NT FERMOPOSTA AUTO SPRI NT

CLAUDIO LANDI - Predappio (Forlì) — Stia tranquillo, la Fiat 903 coupé è uscita di produzione nel 1972, quindi resta omologato (in gruppo 1) fino a tutto il 1976.

MANUEL DUARTE BROZAO - Caracas (Venezuela) — La quota di iscrizione annuale al Club di Autosprint è di Lire 5.000. La scuola di pilotaggio di Morrogh ha il seguente indirizzo: via Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano (Roma).

MATILDE MUNDULA - S. Maurizio (Torino) — Cara Matilde, il « leggi lettere » (come lo chiami tu) di Autosprint ti ringrazia della tua simpatica lettera; è anche un po' imbarazzato, perché non è abituato a ricevere lettere così. A risentirci presto, allora.

PIETRO VOLONTE' - Saronno (Varese) — Autosprint '70 è ancora disponibile, al prezzo di lire 1500 spedizione inclusa. I fascicoli settimanali del 1970 esauriti sono questi: numeri 1, 2, 3, 7, 15, 16, 18, 26, 29, 31, 43, 49. Gli altri, costano 400 lire l'uno.

GIANNI AZZONI - Bologna — Anzio Zucchi, attualmente componente della Sottocommissione Velocità della CSAI, è stato effettivamente un valente pilota dilettante; vinse alcuni campionati della Montagna e di velocità (di classe) con la Fiat 600 e la Giulietta TI, disputando molte corse anche ufficialmente con l'Abarth 1000 bialbero, anche all'estero. Di queste, ricordiamo una vittoria di classe alla 500 Km del Nurburgring.

FABRIZIO FAVA - Bologna — Nella sua lettera al direttore lei ha dimostrato poca memoria. La tessera quella sera la consegnò prima che il redattore invitasse « al telefono » gli amici lettori venuti da Gorizia in un nuovo e ancora mal giudicato (da lei) tentativo di riguardo nei confronti dei tanti amici rimasti fuori. Certo se lei avesse dimostrato tutta la comprensione che ora, per lettera, vuol far credere di aver avuto, si sarebbe certo evitato quel mezzuccio della telefonata.

ERMENEGILDO LAZZARINI - Cassano Magnago (Varese). — La sua prima lettera non l'abbiamo mai ricevuta; già che c'era, poteva ripetere in questa le domande. Ora siamo da capo, e se non ci fa avere al più presto le sue richieste non potremo accontentarla.

DARIO LA FRANCESCA - Roma — Eccoci finalmente a lei. Il suo pezzetto è buono, non c'è che dire, ma siamo a livello di opinione. Non avevamo intenzione di denigrare la Guzzi 1000 Convert, sotto sottolineare come essa assomigli ormai più ad un'auto a due ruote che ad una moto. Non a caso è uscita dall'iniziativa di De Tomaso, che è un costruttore di auto.

GIANCARLO MARCONCINI - Angiari (Verona) — Tutte le informazioni più tempestive sull'attività della scuola piloti di Morrogh, le troverà settimana per settimana nel calendario gare pubblicato nella terza pagina di AS. A proposito di Morrogh, questo il nuovo numero telefonico: 48.44.29 (06).

CANDIDO TAMANTINI - Deruta (Perugia) — Le diversità strutturali sono molteplici, soprattutto in relazione al fatto che l'Offy è sovralimentato, mentre il DFV è aspirato. Un parallelo insomma non si può fare: il primo è un 4 cilindri in linea, l'altro un 8V; il primo è un 2650, il secondo un 3000. Unico punto in comune, la distribuzione bialbero con 4 valvole per cilindro.

LETTERA FIRMATA - Lecce — Non possiamo dare pareri di alcun genere sul « comportamento beffardo » cui fate cenno, poiché non abbiamo altra informazione che la vostra. Ad ogni modo, non è certo una novità riscontrare atteggiamenti di antipatica sufficienza in certi addetti ai lavori automobilistici.

IVAN MANTEGAZZA - Monza (Milano) — Ormai, Monza è così e così rimarrà, non crediamo verranno fatte altre modifiche agli impianti, in vista della scadenza della concessione di affitto. Per il resto, abbiamo già espresso il nostro parere.

DARIO MARCHETTI - Castel S. Pietro (Bologna) — Spiacenti di deluderla, ma non abbiamo i dati anagrafici dei piloti da lei citati.

GIULIANO BUCCI - Lammari (Lucca) — Quel prezzo si riferisce al modello completo di motore e servocomandi. Per l'apparato radio (che ovviamente va bene per qualsiasi altro modello), ci vuole una cifra analoga.

ARTURO POPPI - Cittadella (Padova) — L'esame medico (da ripetere ogni anno) di idoneità allo sport automobilistico è ovviamente abbastanza complesso. In più, vi sono visite mediche (con misurazione della pressione, controlli della vista, ecc.) prima di ogni gara. Se fossimo in lei, per prima cosa ci sottoporremmo alla visita attitudinale, non nascondendo al medico sportivo nessuno dei disturbi che lei accusa: è l'unica maniera per trarre una diagnosi attendibile sulle sue possibilità.

GERMANO VANONE - S. Giorgio di Nogaro (Udine) — Si rivolga allo Sport Club di Maggiore, via Don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara).

GIULIO PECORARO - Caltanissetta — Questo l'indirizzo della Good-year: piazzale Marconi 25, 00144 Roma.

LUCA SACCHI - Milano — La 127 quattro porte non è della Fiat, bensì della SEAT, la sua consociata spagnola. Si parlava anche di una sua eventuale importazione in Italia, ma per ora nulla di definitivo.

MARCO VERANI - Milano — Lei abita in una città dove non mancano certamente i negozi di modellismo, nei quali non mancano certamente le scelte. Fra l'altro, uno dei divertimenti di un « hobby » è proprio quello di andare a scoprire ciò che fa al caso proprio: e nel suo caso, non c'è che l'imbarazzo della scelta.

ALFREDO CAPELLI - Bergamo — Ci spiace, ma deve farcela da solo, in base a disegni o foto da noi precedentemente pubblicati. Infatti, non abbiamo i disegni quotati del boxer; a meno che non glieli mandi la Ferrari...

## LA MERAVIGLIA

### Non c'è rosa senza spine

Mi meraviglio molto che nella rosa dei candidati ai tre Caschi non siano stati inseriti i nomi degli unici piloti italiani che nel '74 hanno vinto in campo internazionale due ambiti trofei, cioè Giorgio Francia, che ha vinto il Polifac di Formula 3, e Riccardo Patrese campione mondiale di karting.

Roberto Teso - Padova

Lo avevamo sempre ripetuto, in occasione di ogni consegna dei caschi, che il criterio di valutazione dei « premiandi » prescindeva dai risultati o dai titoli acquisiti. Solo per i caschi iridati, introdotti più di recente, ci facciamo guidare dalla classifica del mondiale.

Avevamo sempre ripetuto (anche quando l'assegnazione dei caschi non era fatta tramite votazioni), che nelle scelte ci guidavano alcuni criteri-base: l'età, il potenziale tecnico-agonistico, e la non ripetizione dei caschi già assegnati. A questo proposito, ricordiamo che Francia ha avuto il « Bronzo » nel '72, mentre il « potenziale » di Patrese in automobile è ancora da dimostrare, anche se ci auguriamo che abbia presto la possibilità di farlo.

Insomma, crediamo di aver scelto per il meglio i nomi da suggerire ai lettori ed ai soci del Club, ma è evidente che quando si fa una « rosa » di nomi inevitabilmente si scontenta qualcuno. E poi lo dice anche il proverbio: « non c'è rosa senza spine »...

## LA CONSOLAZIONE

### I circuiti prossimi venturi

Sul n. 32 di Autosprint dell'agosto '72 apparve un articolo dal titolo « l'Autodromo fantasma » nel quale veniva esposta la precaria situazione in cui si trovava la Torino sportiva per la mancanza di un impianto adeguato che potesse soddisfare le esigenze dei piloti piemontesi. Si metteva in risalto in quello stesso articolo il disinteresse e l'apatia dell'ACI Torino che in quel periodo era pronto ad affossare qualunque iniziativa che partisse da clubs privati (vedi Cerrina).

Il « caso Cerrina » però aveva avuto il merito di muovere le acque e le sonnolente scuderie torinesi con una impenata d'orgoglio si erano fatte promotrici del progetto « Lombardore » che si sostituiva ad altri progetti finiti nel dimenticatoio (vedi Candia). A questo punto l'ACI, per non essere scavalcata, aveva proposto in alternativa a Lombardore il progetto di Avigliana (palesamente irrealizzabile per i costi troppo alti oltre che per oggettive difficoltà logistiche) e aveva costituito persino una commissione con il compito di stabilire quale dei progetti fosse il più facilmente realizzabile.

La scelta, dopo molte di-

scussioni, cadde su Lombardore. Alla fine del '72 pareva che le cose si fossero messe nel migliore dei modi: era stata costituita infatti una società per la costruzione dell'Autodromo, veniva garantito un interessamento concreto da parte del Comune e di una casa automobilistica del calibro della FIAT (così pare); inoltre vari operatori economici del settore accessoristici erano pronti a dare il loro appoggio.

A questo punto era lecito pensare che, superati gli ostacoli di ordine burocratico, entro l'anno anche Torino avrebbe avuto il suo Autodromo. Evidentemente era stato il clima natalizio a mettere tutti d'accordo. Nei primi mesi del '73 iniziarono i lavori di sbancamento e cominciò a prendere forma una parte del tracciato e delle tribune, ma tutto questo doveva durare molto poco: ad un certo punto le ruspe si fermarono e ben presto scomparvero dalla valle Fisca. Rimasero alcuni mucchi di terra e di sassi e con essi le speranze degli sportivi torinesi.

Ho letto a pag. 2 del n. 37 di quest'anno che la famosa società che in pochi mesi avrebbe costruito l'autodromo più bello d'Italia ha pensato di sostituire al progetto originale un progetto, certo un po' più modesto, ma senza dubbio molto più realistico, considerate le sue capacità: una pista d'autocross che farà senz'altro la gioia dei vari Osella, Monzeglio, Varese, quali avranno così una sede ideale per provare le loro vetture che su un percorso simile avranno senz'altro modo di evidenziare in maniera rapida e definitiva anche il più piccolo dei difetti.

Giorgio Bighelli - Torino

In Italia, in questi ultimissimi anni, sono stati realizzati parecchi nuovi circuiti permanenti (Misano, Casale, Mugello, Varano, il nuovo di Vallerlunga, ecc.) che aggiunti ai precedenti (Monza, Imola, ecc.), permettono agli appassionati di questo sport di cimentarsi nelle diverse specialità.

La stessa cosa purtroppo non è accaduta da Roma alla punta estrema della Sicilia; per cui i piloti isolani (numerosissimi) o debbono competere in qualche cronoscalata, peraltro in rapida estinzione, (vedi le sopresse « Monte Pellegrino », « Messina-S. Rizzo », « Catania-Etna », « Trapani-Erice », « Coppa Nissena », « Monti Iblei », e la nostra stessa Avola-Avola Antica che procede a singhiozzo) oppure nel velocissimo circuito di Pergusa che ci ritroviamo grazie alle lodevoli iniziative dell'ing. Mingrino, ma nel quale si organizzano solamente due gare l'anno riservate al gruppo 1, 2, 3, 4, (oltre naturalmente alle gare di F. 2 o Euro 2000 riservate ai piloti accasati).

Dunque fatta eccezione per le poche cronoscalate rimaste, e le due gare di Pergusa non resta altro ai piloti siciliani che recarsi a Vallerlunga, cioè a oltre 1.000 (mille) km di distanza.

L'andamento generale inoltre è quello di sopprimere giustamente le ormai superate gare su strada, cronoscalate comprese; però mentre



# Il sale, non lo zucchero

## LA FOTO

### Chris non c'entra...

Sono un ragazzo di 16 anni, lettore da oltre un anno della rivista, ed approfitto dell'occasione che mi viene data dall'elezione del Casco d'Oro per chiedervi un piacere. Quello di pubblicare una foto della Ferrari 512 che Chris Amon guidò e rovinò in uscita di strada nelle 1000 km di Monza del 1970. La vettura portava mi sembra il numero 1.

*Stefano Bai - Milano*

*Dobbiamo dire subito che il tanto sfortunato Chris Amon, in questa occasione, non c'entra proprio. Infatti, il neozelandese in quella occasione era in coppia con Merzario, appunto sulla 512 numero 1, e che sul finire della corsa venne messo sulla n. 3 (che era partita con Giunti-Vaccarella) nel tentativo di contrastare il passo alla Porsche 917 di Kimunen-Rodriguez, che poi vinsero la gara.*

*La decisione di passare Amon sulla n. 3 al posto di Vaccarella fu variamente commentata, e non del tutto giustificata anche se Amon forse era un pelo più veloce in assoluto dell'italiano. Per come andò a finire, poi, con Amon che al momento di ripartire per l'ultimo turno si vide innescare le fiamme sotto la vettura, si poteva lasciare le coppie come erano.*

*Ad ogni modo, veniamo alla foto. Essa rappresenta la 512 n. 1 arrampicata sul guard-rail di Lesmo. Fu in prova, ed a bordo c'era Merzario. La ragione fu una perdita improvvisa di pressione da un pneumatico, che fece sbandare l'auto. I suoi danni furono lievi, sufficienti comunque a rendere approssimativo l'assetto della vettura per il giorno della corsa.*

nel centro-nord alla soppressione delle gare stradali ha fatto seguito la costruzione di circuiti permanenti, nel meridione proliferano le soppressioni senza che nessuno muova un dito affinché lo sport continui con impianti permanenti; esempio tipico il circuito di Siracusa, che pur vantando un gloriosissimo passato (ricordiamoci che ha ospitato piloti come Farina, Villoresi, Taruffi, Fangio, Ascari, Moss, Castellotti, Musso, Bonnier, Clark, Bandini, Scarfiotti, ecc.) non è stato più riattivato o costruito ex novo, come i vari progetti presentati e tanto declamati dai vari politici locali lasciavano ben sperare. Più volte la stampa ha parlato di cospicui finanziamenti ottenuti per realizzare un modernissimo impianto permanente, rispondente alle più moderne norme di sicurezza; ma purtroppo di tutti questi bei progetti non restano altro che le vecchie imponenti tribune di calcèstruzzo (tuttora validissime), i box, con relativa tribuna stampa e i locali riservati ai cronometristi e alla stampa e alla direzione corsa, tutto in muratura e perfettamente conservato ed efficiente; niente c'è del nuovo tracciato se si eccettua un curvone dopo le tribune della lunghezza di non più di 50 m. peraltro incompleto e non asfaltato.

Quali i motivi palesi o occulti di questa mancata realizzazione? Forse i finanziamenti ottenuti (centinaia di milioni) sono stati insufficienti-

ti o forse il progetto del nuovo tracciato ha urtato gli interessi in materia di esproprio di qualche « potente » locale suscitandone l'infrenabile ira?

O forse si preferisce sacrificare gli interessi economici, sportivi e turistici che un circuito di tale importanza può offrire, a vantaggio del deleterio clientelismo purtroppo imperante in Italia?

*Sebastiano Di Stefano - Presidente del Centro Sportivo Automobilistico Avola (Siracusa)*

*Ecco, finalmente, due lettere che sono motivo di consolazione nel dolente quadro nazionale. Nord e Sud affrettati alle prese con il medesimo problema. Peccato solo che sia un problema irrisolto (ed irrisolvibile saremo tentati di dire). Non si vede infatti via d'uscita, attualmente soprattutto, agli « impasse » di fronte ai quali si sono arenati sia il futuribile autodromo torinese ed il glorioso ma fatiscente autodromo siracusano. L'uno perso nelle nebbie piemontesi, l'altro fagocitato dall'avanzare edilizio dell'isola.*

*Resta una considerazione, a proposito di quanto afferma il presidente Di Stefano. Che i nuovi impianti, Mugello (4 mila milioni di costo) a parte, sono sorti grazie all'iniziativa privata. E' grazie ad essa che il Piemonte ha Casale, almeno. Aspettando l'iniziativa pubblica, finisce come a Putignano.*

Sono un vostro lettore da circa 6 anni, ed è la prima volta che vi scrivo, non per sollevare questioni o polemiche di ordine tecnico-agonistico, ma per esporre alcune considerazioni sugli articoli apparsi nei numeri 43 e 44 di quest'anno.

Mi riferisco ai due articoli di Lini riguardanti la nuova F. 1 dei Fittipaldi. Infatti, mentre per quanto riguarda il nostro paese non avete mai mancato di parlare dei risvolti politici, economici e sociali che sono alla base di certe scelte e di certi indirizzi del mondo dell'automobile, una tale analisi manca totalmente nei suddetti articoli.

Sappiamo un po' tutti quale sia la realtà brasiliana d'oggi: un aumento vertiginoso del reddito nazionale è andato ad esclusivo vantaggio di poche famiglie che controllano l'economia del paese (come i produttori zuccherieri della Copersucar); la stragrande maggioranza della popolazione, invece, è totalmente esclusa da questo « miracolo economico » e deve accontentarsi di vivere nelle bidonvilles ai margini delle metropoli.

Il presidente della « repubblica », Ernesto Geisel, che vediamo al fianco dei fratelli Fittipaldi alla presentazione della nuova macchina, è il capo di un regime fascista che si regge sulla repressione poliziesca e sulle torture più feroci, intenzionato a mantenere ed accentuare le differenze e le ingiustizie esistenti.

Si rimane quindi quanto meno perplessi nel leggere nell'articolo di Franco Lini, a proposito dello stanziamento che ha permesso la realizzazione del progetto, di « solidarietà nazionale che invi-

Se volessimo inquadrare la nascita di ogni nuova vettura, o di qualsiasi altra iniziativa di questo sport, nel contesto politico-economico del relativo paese, non solo verremmo giustamente tacciati di presunzione, ma solleveremmo altrettanto giustamente un alto coro di proteste da parte di tutti i lettori. Esistono altri giornali a questi scopi, e chi vuole sapere di politica a questi livelli compera giornali politici, non AUTOSPRINT.

Il richiamo provocatorio del signor Pagelli ha un difetto di fondo. Potremmo intanto rispondergli che c'è una bella differenza fra l'occuparsi di ciò che accade in casa nostra e quello che accade oltre oceano; in secondo luogo potremmo rispondergli domandandogli a nostra volta perché gli preme tanto la situazione brasiliana non quella — poniamo — dell'est europeo, dove non ci risulta che se la passino poi tanto bene, in certe plaghe asiatiche, dove non hanno nemmeno da distarsi con un campione

diamo ».

Quale nazione? Quale solidarietà? Si tratta in sostanza di fornire al lettore, forse meno attento, forse meno sensibile, i dati per un giudizio obiettivo e non di tessere lodi di una iniziativa che nasce da una situazione di profonda ingiustizia.

Romano Pagelli - Roma

La nascita della « Copersucar » Fittipaldi costituisce, da quanto si può arguire dalle pagine del vostro giornale, l'avvenimento dell'anno. Neppure la Lotus 76 o la neonata Ferrari T5 hanno avuto simili onori.

Ma ciò è marginale. Quello che secondo me è deplorabile è l'esaltazione del patrocinio governativo alla creazione di questa nuova macchina da corsa. Non dimenticate che in certe regioni del Brasile la media di sopravvivenza si aggira attorno ai 29 anni, e che in Brasile esiste una « squadra » specializzata nell'uccidere coloro che lottano per rovesciare il regime fascista brasiliano.

Trovo pertanto di cattivo gusto pubblicare fotografie che immortalano il presidente Geisel vicino alla nuova macchina, e tengo a sottolineare che la progettazione e realizzazione di una F. 1 può essere certamente un fatto di indubbio prestigio, ma non può essere sufficiente a porre d'ufficio il Brasile fra i paesi « civilizzati ».

Sport non significa droga per il popolo, quindi non bisogna permettere che questi signori usino l'automobilismo come la loro nazionale di calcio, al fine di offrire ai cittadini brasiliani un'alternativa al dover pensare.

Maurizio Maggi - Stradella (Pavia)

del mondo calcistico od automobilistico che sia.

In terzo luogo, possiamo rispondergli che nostro compito è sostanzialmente quello di prendere atto di quanto accade nel nostro ambiente. Noi in Brasile ci siamo stati (non sappiamo i signori Pagelli e Maggi), ed anche se personalmente non ci staremmo volentieri, poiché lo giudichiamo un paese quanto meno caotico (oddio: non è che l'ITALIA oggi sia troppo diversa), abbiamo avuto modo di registrare quella « realtà » che è alla base della realizzazione della Copersucar. Una realtà impensabile da noi, dove non solo lo Stato non finanzierebbe una vettura da corsa, ma riserva all'industria automobilistica il meglio delle sue nefaste decisioni, anche però se ne succhia il sangue, come un vampiro adeguato ai tempi.

La presenza del presidente del Brasile nelle foto è un fatto cronistico: c'era, e lo abbiamo fotografato. Ma con i Fittipaldi, con Di-vila, abbiamo parlato di

corse, non di politica; non perché non ce ne occupiamo, ma perché abbiamo in odio l'uso sconsiderato che si fa ormai della politica, che viene rimescolata come ingrediente base in ogni discorso, in ogni apertura polemica, settaria, persino nello sport.

Ognuno, i nostri interlocutori in primo luogo, ha diritto di pensarla come crede e di ragionare sulla lunghezza d'onda che crede. Ma non può pretendere che tutti si comportino nella stessa maniera, e nessuno può venirci ad insegnare l'uso di questa libertà di pensiero, né pretendere che noi si interpreti quella che abbiamo definito « solidarietà nazionale » nella maniera tortuosa che gli è abituale.

Ed ora aspettiamo magari un avviso di reato per « apologia di fascismo ». Pare siano di moda, per chi non la pensa come « la massa » (una volta il terrorismo ideologico lo si faceva con manganelli e olio di ricino, ma la sostanza non cambia in questo povero Paese ubriacato di libertà solo a parole).

# Il campione del mondo



Movimentata (ma positiva) assemblea

## I « tredici » federali

FIRENZE - Al Palazzo dei Congressi di Firenze, dove il 10 novembre si è tenuta l'Assemblea straordinaria della FIK per il rinnovo triennale delle cariche federali, è spirata aria calda sin dalla mattinata. La presenza, mai riscontrata, di trecentodici persone fisiche portatrici di seicentoquattordici voti validi su un complesso di circa un migliaio di soci, era il termometro dell'interesse sportivo, agonistico, industriale e commerciale che accompagna il Karting da qualche tempo. Ambizioni non sopite, personaggi oramai fuori del contesto che hanno lottato per l'inserimento, una iniziale incomprensione fra i gruppi elettorali portatori delle maggioranze, i soliti polemici, una disputa di lana caprina, aveva in un certo senso avvelenato un poco l'ambiente durante la verifica dei poteri, tanto che l'apertura ufficiale dell'Assemblea ha avuto un movimentato avvio.

C'è stato uno scontro, diciamo, di sistema e d'intenti tra i gruppi elettorali, quello nordico che aveva una lista nazionale con una netta maggioranza, e quello degli altri gruppi, che temevano l'emarginazione assoluta, mentre poi si è verificato che la minoranza si è avvantaggiata della sportività d'interventi del gruppo maggioritario, che ha sorvolato con molta obiettività sulla polemica iniziale, dando la precisa sensazione della serietà con la quale intende cooperare alle sorti del Karting nel prossimo triennio. Una lezione di costume è stata pertanto, la vera nota dominante, dell'Assemblea. Una lezione che, pensiamo, continuerà ad imporre alla dirigenza nazionale una nuova linea d'azione e programmi di sviluppo. Il Karting è sport unico, ed è vano, controproducente, inutile, antisportivo volerlo ridurre ad interessi particolari e corporativi. E' visione globale e non settoriale; questo è l'asse portante, non altro.

Quando poi è cominciato lo spoglio delle schede e si è potuto constatare sin dalle prime battute che i timori erano infondati, ma solo frutto di un iniziale clima di diffidenza, tutti i timorosi erano sorridenti e in giro si sentiva solo dire « in sostanza volevamo la stessa cosa e non ci siamo capiti ». La lista dei tredici, che sotto riportiamo, racchiude veramente le forze operanti del Karting tanto da poterla definire « Lista Nazionale ».

Un duro lavoro attende ora gli apostoli della nuova politica di incentivazione, una responsabilità enorme è caduta sulle loro spalle. Sarà interessante ora conoscere come saranno distribuite, fra i tredici, le cariche direttive ad iniziarsi dalla Presidenza, se cioè il clima alleghiantone della fattività e possibilità, avrà il sopravvento sulle ambizioni.

## Ecco gli eletti

### CONSIGLIO FEDERALE

Dott. Lucio Ricci di Fano; avv. Potito Stofa di Fano; avv. Franco Pirro di Roma; dott. Augusto Fiordelisi di Piacenza; sig. Leonardo Arcari di Piacenza; dott. Gino Ziviani di Milano; dott. Andrea Restivo di Palermo; sig. Umberto Sala di Lissone; sig. Walter Bertoli di Brescia; sig. Gianni Mezzadri di Parma; sig. Bruno Grana di Milano; sig. G. Battista Foderaro di Catanzaro; sig. Ferdinando Venieri di Lugo.

### COLLEGIO DEI SINDACI

Comm. Pietro Rossi di Torino; dott. Ercole Villa di Milano; dott. Ferruccio Leone di Roma.

### COLLEGIO PROBIVIRI

Ing. Alberto Rogano; ing. Eugenio Danese; dott. Giovanni Gallo.

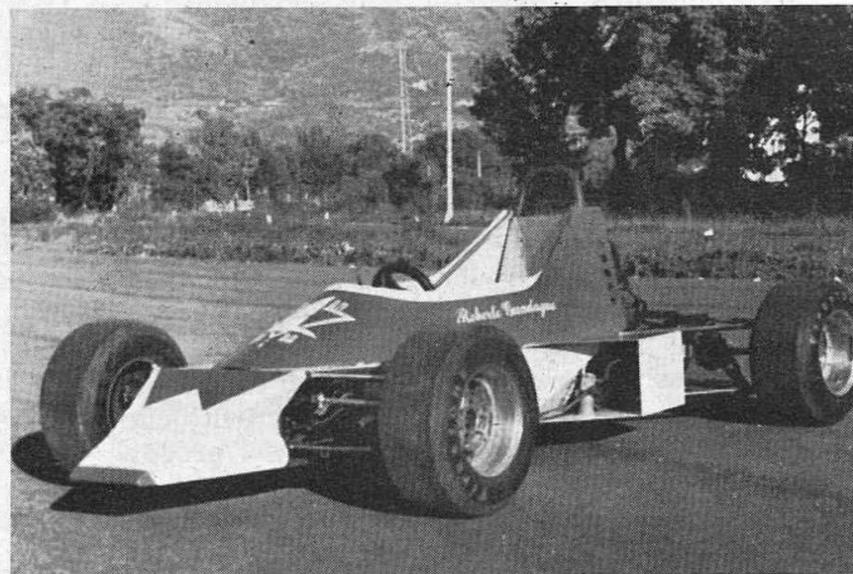


# passa all'automobilismo nel '75 PATRESE in F. ITALIA con la « NETTUNO »

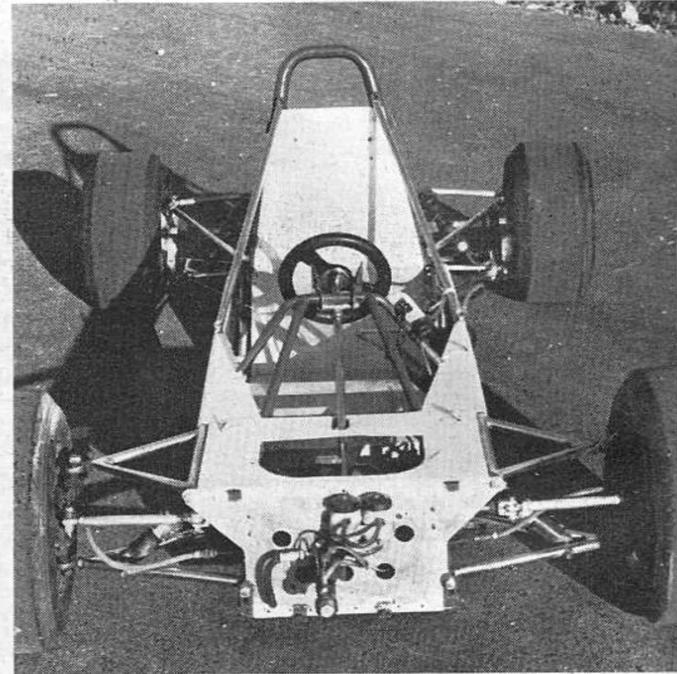
● La Scuderia NETTUNO di Bologna sta dando in questi giorni una decisa conferma alla voce che la vuole sempre presente in veste di « talent scout ». Dopo avere fattivamente contribuito al lancio ed alla scoperta del giovane vincitore del Trofeo Nazionale Formula Italia 1974, Gianfranco BRANCATELLI, in vista del passaggio del medesimo ai più impegnativi confronti della F. 3, a riprova della sua sensibilità sembra essersi già assicurata le prestazioni del ventenne Riccardo PATRESE (nella foto) Campione Mondiale Karting 1974, al quale verrebbe « passata » la F. Italia, sponsorizzata dalla « Baravelli Giocattoli », con la quale Brancatelli nel '74 ha colto tante affermazioni. La conferma definitiva del passaggio del giovane padovano alla Scuderia bolognese avverrà a giorni.

L'ha realizzata Roberto GUADAGNO e chiede l'appoggio FIK

## Una nuova F. 4 (da rilancio)



Ecco due visioni del nuovo K.250 che Roberto Guadagno si impegnerebbe a fornire al prezzo di L. 1.400.000 (motore escluso) se la FIK lo appoggiasse, aggiornando il proprio regolamento



ROMA - Ex-campione di aereomodellismo, ex-suonatore di chitarra classica, attualmente insegnante di meccanica in un istituto industriale e commerciante di articoli sportivi, Roberto Guadagno, 33enne reatino, ha da sempre una passione predominante: i K250. Con le piccole monoposto della F. 4 ha disputato anche un paio di stagioni con alterna fortuna e, prima di essere bloccato dai veti prefettizi e dalla convinzione che l'orizzonte è ormai chiuso per i K250 retti dall'attuale regolamento, ha anche organizzato quattro gare in circuito ricavato dai viali della città ai piedi del Terminillo.

E' vero che quasi tutti i K in circolazione sono stati recentemente aggiornati con il retrotreno pendolare « inventato » da Buratti ma la necessità di dover adottare i piccoli motori a 2 tempi che con la preparazione libera risultano molto costosi (500.000 lire per l'ormai imperverante bicilindrico Guzzi-Benelli) e dalla fragilità ormai proverbiale ha spinto molti piloti a riporre in garage il K in attesa di tempi migliori.

Proprio per queste ragioni è nata la ROGUA, una nuova ed interessante monoposto ideata da Roberto Guadagno che sta facendo ogni sforzo per restituire al settore quella vitalità che non molto tempo fa ha permesso la formazione di campioni come Francisci, Naddeo e Picchi. Se non altro in un periodo che ha visto rarefarsi sempre più i nostri costruttori nazionali non ci sembra merito da poco l'iniziativa di questo tenace rea-

tino che, se la Federazione Karting concederà il suo appoggio aggiornando il regolamento, è disposto a costruire una prima serie di 10 macchine da porre in vendita, senza motore ma con cerchi in lega scomponibili e gomme slicks (330.000 lire soltanto questi particolari), al prezzo veramente interessante di 1 milione e 400.000.

Cosa chiede Guadagno che ha già ricevuto l'appoggio di molti piloti disposti ad acquistare la macchina se la categoria avrà un futuro? Concettualmente il K sarebbe ancora caratterizzato dalla trasmissione a catena e dall'assenza del differenziale ma dovrebbe essere concessa maggiore libertà nella scelta delle gomme mentre il motore, assolutamente normale e sempre proveniente da una motocicletta di serie ma non necessariamente europea, dovrebbe avere un cilindrata non superiore ai 350 cc (ma non è detto che non si possa elevare il limite a 500 cc). Nel primo anno le macchine potrebbero correre assieme ai K250 attuali ma con classifica separata mentre in futuro, se l'iniziativa avrà successo, le « grosse » se ne andrebbero per conto proprio.

Disegnata « fuori orario » da Sergio Di Lernia che fa parte dello staff tecnico della monegasca MP e realizzata da Nicola Miulli (a suo tempo operaio specializzato della De Sanctis Corse) la Rogua presenta tutte le caratteristiche della monoposto da corsa e ben poco ha da spartire con gli ormai decennali K in circolazione e tanto meno con i kart. Con un

passo di 1800 mm la macchina ha un telaio in tubi tondi e quadri interamente irrigidito da pannelli in alluminio chiodato. Anteriormente la sospensione è del tutto classica con doppi triangoli a base molto larga molle ed ammortizzatori Koni mentre l'originalità viene fornita dalla presenza dei portamozi della Mini-Cooper corredati di freni a disco. Posteriormente vi sono portamozi in acciaio saldato, triangolo rovesciato, bielletta superiore, molle ed ammortizzatori della Koni e doppi puntoni di reazione.

La corona dentata della catena è supportata da un albero rigido al telaio che trasmette il moto alle ruote mediante due giunti elastici in gomma e due alberini (di provenienza Mini) uniti al portamozzo con giunti omocineticici « Rzeppa ». Sempre al retrotreno che è dunque oscillante vi è un unico freno a disco centrale (Mini-Cooper) mentre lo sterzo è un BWA tipo F. 3. I cerchi sono degli Speedline scomponibili ed hanno una misura di 6" davanti e di 8" dietro con gomme Firestone slicks 6,5/19,3-10.

Per i primi collaudi risultati piuttosto confortanti è stato montato un motore Kawasaki 500 H I del tutto normale ma una volta stabilito un regolamento preciso non vi sarà veramente che l'imbarazzo della scelta considerata la crescente diffusione di motociclette pluricilindriche da 350 a 500 molte delle quali hanno anche il vantaggio dell'avviamento elettrico.

In questa foto, un'immagine della gara ad handicap che ha concluso la giornata autocrossistica di Moncalieri. A destra, due prototipi tubolari: sopra quello di Eraldo Marenco, e sotto quello di Ferreri

## Primo bilancio AUTOCROSS

# 12 piste per 500 piloti

**PAVIA** - Una dozzina di tracciati in funzione e soprattutto circa cinquecento piloti in servizio permanente effettivo: è il bilancio della stagione italiana di autocross. In più, una popolarità in netto crescendo; mancano cifre ufficiali ma è facile valutare nell'ordine di diverse migliaia gli spettatori di ciascuna prova. C'è il rovescio della medaglia: cresciuto in fretta, l'autocross ha dato vita a troppe federazioni indipendenti e spesso in guerra fra loro col bel risultato di creare una situazione assai caotica fino a casi limite. Così è successo di piloti che messi all'indice da una organizzazione si sono subito rifatti andando a correre su altri tracciati dove la giustizia sportiva era gestita, in mancanza di regole unitarie, con altri concetti.

### I « buchi » del calendario

A soffrire della situazione è stato ovviamente il calendario con ammassamenti di gare in una giornata e « buchi » in altre che davvero non favoriscono nessuno, così come nessuno trae giovamento dal fatto che in tutto l'anno i due big della categoria « tubolare » (che è quella più spettacolare), Montagna e Fontanili, non si siano incontrati mai direttamente. Adesso si cerca di dare alla specialità quella credibilità necessaria per non guastare il « boom » degli ultimi due anni.

Per questo è nato un gruppo di lavoro composto di esponenti della Federazione autocross italiana e dai delegati CSAI, interessata ovviamente dalle cifre sopra esposte ad assumere il controllo della situazione. Nata la prima commissione, composta da Gaidano e Balzano (in rappresentanza degli autocrossisti) e da Quaroni, Filippi e Cannizzaro per la CSAI, sono iniziati i lavori per ristrutturare il tutto.

Il primo impegno è quello di esaminare quelle piste i cui proprietari ne facciano richiesta. La



Un altro modo di correre con i «ferri vecchi»

## Interstock

**FINALE EMILIA** - Il consuntivo della Federazione Italiana Stock Cars, dopo il primo esperimento del campionato italiano, le cui prove si sono svolte sulla pista di Empoli, può essere giudicato notevolmente positivo. Lo attestano l'adesione di concorrenti, l'affluenza di pubblico e le risultanze tecniche. Pola, Puviani e Bombarda che sono i responsabili della F.I.S.C., ma più che altro gli animatori di una specialità che ci è venuta da Oltre Manica, stanno già predisponendo i programmi per l'anno venturo, allorché si avranno prove internazionali intercalate a quelle di campionato. Le otto prove iridate sono andate in porto regolarmente per quanto ci sia stato il pericolo che proprio quella conclusiva, per diverse ragioni, « saltasse ». Ma poi tutto è stato risolto. Il campionato si è svolto unicamente sulla pista di Empoli in attesa che siano disponibili, nel prossimo anno altre sedi. Si parla di Carpi, di Concordia, della stessa Finale Emilia e anche di Modena (dove se non ci saranno gli Stock Cars di automobilismo agonistico non si parlerà più).

Il successo di Giorgio Fangareggi nella categoria super Stock ha premiato questo giovane pilota della « Modena Corse », altri due modenensi figurano ai posti d'onore, Ciriello di Carpi e Fregni di Finale Emilia. Nella categoria Stock si è affermato Dimitrio, il pilota toscano indubbiamente meritevole di questa affermazione; al secondo posto di Zannoni di Concordia. Dunque, in Provincia di Modena si lavora per lo sport dell'auto anche in una formula speciale che sembra interessare i giovani. Sicuramente nel prossimo anno i concorrenti saranno in maggior numero, anche perché si sono manifestate molte iniziative da parte di officine specializzate nel proporre mezzi a un prezzo ragionevole.

m. m.

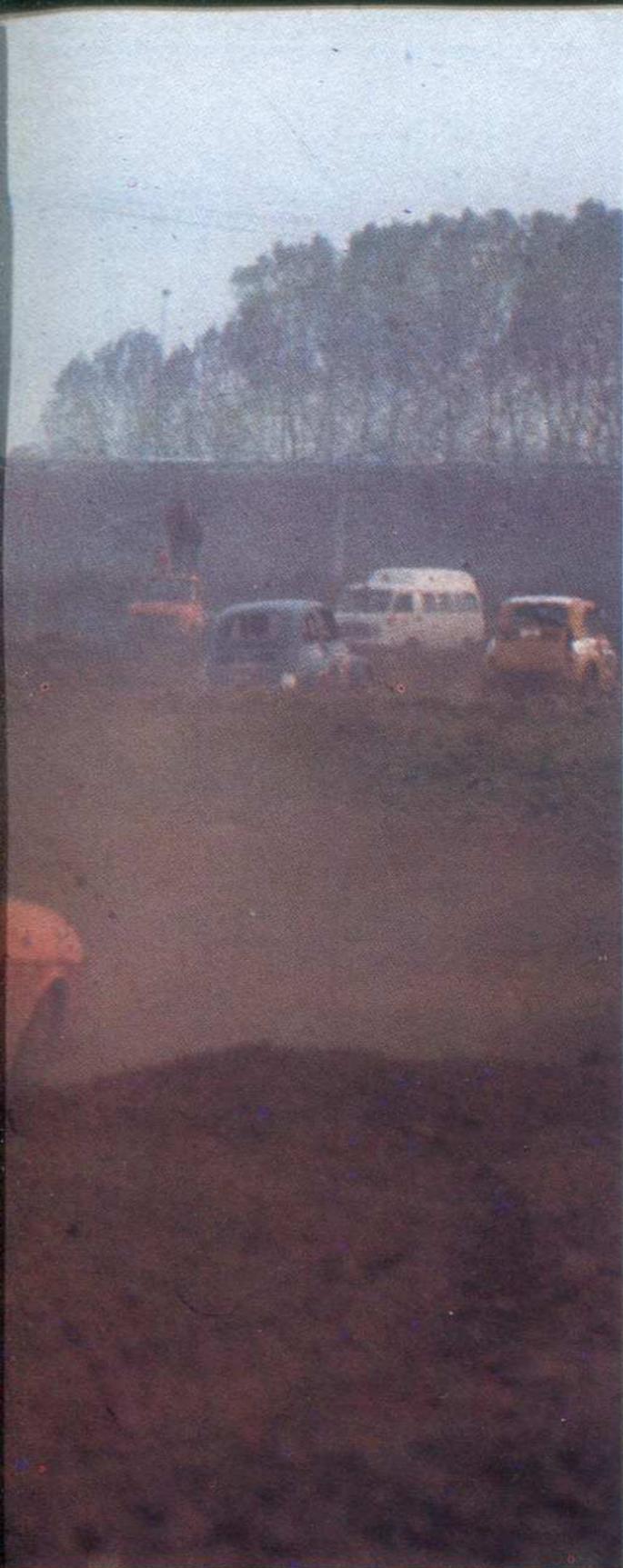
lista (destinata comunque ad allungarsi) comprende gli impianti di Gropello Cairoli, Maggiore, Ornavasso, Moncalieri, Udine, Spezia, Finale Emilia, Empoli, Legnago e Bra. Gli intendimenti sono di omologare per il rally cross i tracciati a fondo misto di terra e asfalto e per l'autocross quelli sterrati.

### Che cosa farà la CSAI

Stabilito dove si potrà correre nel 1975 (il « come » correre è presto detto: basta attenersi alle norme CSI) verrà studiato il Calendario. Infine si vedrà se istituire dei trofei o delle coppe CSAI, il primo passo verso la creazione di due veri campionati italiani di autocross e di rallycross.

Resta da vedere fino a che punto l'intervento della CSAI saprà (e vorrà) essere positivo. Conforta comunque che tra gli addetti ai lavori ci sia quel Quaroni spesso in contrasto nel passato anche prossimo con la burocrazia auto-sportiva nazionale.

g. r.



## Alla nordica l'eurocross

LYDDEN HILL - Franz Wurzz, che vediamo nella foto a sinistra con Bjorn Waldegard e Stig Blomqvist, è il nuovo campione europeo di Rallycross. I due più famosi avversari, noti rallyisti, si sono classificati rispettivamente al secondo e terzo posto nella classifica conclusiva del campionato. Pur classificandosi undicesimo, nell'ultima prova a Lydden Hill, il pilota austriaco ha mantenuto la superiorità nel punteggio sullo svedese Waldegard, seppur di soli 10 punti, 255 contro 245. Il duello decisivo dell'ultima prova è stato particolarmente acceso tra i due capifila. Sotto vediamo infatti la VW Memphis di Wurzz tamponare la Porsche Carrera di Waldegard e finire poi a testa in giù in una specie di capriola omaggio per quanti applaudivano il neo-campione.



# LUNGA VITA alla tua auto



Aggiungilo all'olio nuovo del motore  
Aggiungilo all'olio del differenziale  
Aggiungilo all'olio del cambio

Parlane col tuo meccanico  
lui è un tecnico  
e ti spiegherà perché



Lo usano  
i meccanici  
competenti

è un prodotto

## CHALLOILS

Direzione Generale:  
00138 Roma - Via Radicofani 35  
Telefono (06)84.00.643 (2 linee)

# Le nostre foto come modello

**FIRENZE** - Oltre dodicimila sono stati i visitatori della quarta mostra del modellismo organizzata a Firenze dai fratelli Dreoni: il numero è vero in quanto registrato da una apposita pedana segna-transiti. In pratica il doppio dell'anno scorso, a conferma ulteriore dell'interesse per il settore. Le auto fanno la parte del leone, ma quest'anno numerose le moto, i mezzi militari, i plastici con varie ambientazioni (guerra, fuoristrada, eserciti, grandi battaglie — quella di Waterloo era composta da 2500 pezzi realizzati in tre anni —) (aerei) che hanno completato il panorama che noi limiteremo alle quattro ruote.

## 185 gli espositori

185 gli espositori, da Michele Conti a ragazzi appassionati nel collezionismo e nella elaborazione. Michele Conti firmava una Fiat Zero del 1914, una Ferrari 312 B del 1970, una seconda Ferrari sport del 1972, tutte di proprietà dell'avvocato Gianni Agnelli. Tema della quarta mostra le marche d'auto. Erano così esposte sezioni dedicate alle più celebri auto: 25 anni di Porsche, presentata da Fioravanti e Cola, stupenda collezione dei modellini della Casa di Stoccarda; le Volkswagen pubblicitarie dei fratelli Quadrelli; le Mercedes di Lamberto Landi; sempre di Landi alcune splendide Rolls Royce; 47 modellini di Ferrari dal 1949 ad oggi di Diuccio Scotti; le altre Ferrari di Pantosti, le Alfa Romeo e Citroen BL di Alessandro Corti. Molti di questi pezzi hanno ormai quotazioni piuttosto elevate.

Accanto ai collezionisti gli elaboratori di modelli sempre più numerosi. Alla mostra erano « presenti » tutte le maggiori Ca-

se che sono impegnate nelle corse: rally, velocità, autocross. Non c'è che l'imbarazzo della scelta del tipo di gara, tanta è la « specializzazione ». Molte le versioni rally di tanti modelli frutto di appassionati lavori.

Fabrizio De Gennaro, di Firenze, ha fatto in tempo anche a presentare la nuovissima Fiat 131 e la Mini 120, lavorando su altri modelli (Fiat 125 e A112); forse un po' troppo la fretta. Molta pazienza ce l'ha avuta un ragazzo di dieci anni, Felladi, che ha scelto il cartone per i suoi modelli.

Presente anche una nuova marca, la Hobby Tecnica, che dovrà apparire fra breve sul mercato con modelli in ottone piuttosto belli, almeno a giudicare dai pezzi esposti. La mostra ha anche confermato la collaborazione che presta AUTOSPRINT agli appassionati: vale per tutti Emilio Fineschi che per i suoi modellini sportivi ha per fonte le foto di Autosprint, messo anche in vetrina.

## Anche Monza al... plastico

Presente anche un plastico automobilistico opera di Becucci e Spulcioni: si trattava della ricostruzione di una fase di attività dei box in occasione dell'ultimo Gran Premio d'Italia; c'è tutto: quattro formula uno, meccanici, gomme, attrezzi. Tra le collezioni di quest'anno, notevoli quelle dedicate alla Lancia da Stralanchi e Petrucci.

Archiviato il grandioso successo di questa edizione, si pensa alla quinta. Uno dei temi anticipati dai fratelli Dreoni è quello dei fuoristrada, civili e militari. I collezionisti sono avvisati.

Marco Grandini



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

# giannini

PIU' VELOCE  
PIU'  
ECONOMICA

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI   
CANDELE 

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 km/ORA  
L. 1.460.000 IVA COMPRESA

**"Oggi mi ha detto che sono bella. Ma un giorno potrebbe accorgersi dei miei "brufoli"."**

"Quando lo incontrai per la prima volta, a una festa tra amici e si incominciò a parlare, io avevo dei "brufoli" poco simpatici. Nonostante questo lui dimostrò subito un certo interesse per me. È diventato il mio ragazzo. Non ha mai accennato alla mia pelle, ma ora voglio che mi conosca come sono, senza "brufoli": voglio fargli una sorpresa. Già altre volte avevo tentato di eliminare i "brufoli".

All'inizio li toccavo spesso, anche se sapevo che così aiutavo l'infezione a estendersi. Poi mi impegnai nella dieta, niente dolci, pochi grassi e molte verdure, e in una vita sana il più possibile all'aria aperta. Raggiunsi anche discreti risultati, ma non completamente soddisfacenti. E ora ho deciso di farmi conoscere da lui col mio vero viso, quello pulito che avevo qualche anno fa. Vorrei sapere se c'è un rimedio efficace. Ma quale?"



**Clearasil crema antisettica ti aiuta a combattere i "brufoli".**

Il problema dei brufoli, che purtroppo arriva nell'età più bella, è complesso, ma superabile. Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. È una crema antisettica che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per combattere i "brufoli".



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa della infezione.



Il resorcinolo si combina con componenti antisettici per combattere i batteri all'interno, della zona infetta.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di "brufoli" e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi: Clearasil color pelle che nasconde i "brufoli" mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle. L'efficacia è identica.



AUT. MIN. 3961

ODC



Il boomerang - tivvù

# La polemica dal di dentro

Saltato il servizio sulle Scuole piloti — in Dribbling di sabato 9 — non è rimasto molto da vedere. Perché anche la «Domenica sportiva» del giorno successivo ha volutamente ignorato alcuni avvenimenti automobilistici che avrebbero meritato, almeno, la notizia del risultato finale. Ci riferiamo, ovviamente, alla «9 Ore» di Kyalami e ai rallies.

In compenso abbiamo potuto assistere a diversi servizi di Gino Rancati, dal Salone di Torino, inseriti in vari telegiornali. Rancati ha parlato di «discreta soddisfazione» e

«di cauto ottimismo» osservando che un anno di crisi come il 1974 ha «visto fiorire, in Europa, una quarantina di modelli tra nuovi e rinnovati» e concludendo quindi che la cinquantacinquesima rassegna torinese è degna di essere ricordata «per quello che ha fatto vedere e per la fiducia che ha provocato. Il lungo momento contrario all'automobile non è finito ma le nubi cominciano, seppur molto lentamente, ad essere meno nere».

A chiusura appena avvenuta della manifestazione Rancati ha fatto il



tv



radio

**Programmi dal 20 al 26 novembre 1974**

<p><b>MERCOLEDI' 20</b> NAZIONALE Ore 20,30 - Olanda-Italia.</p> <p><b>VENERDI' 22</b> NAZIONALE Ore 17,45 - «Rosso, giallo, verde», programma per i ragazzi sui problemi del traffico.</p> <p><b>SABATO 23</b> SECONDO Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 24</b> NAZIONALE Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,40 - «La Domenica sportiva»</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>LUNEDI' 18</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (ottava ed ultima puntata)</p> <p><b>MARTEDI' 19</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (ottava ed ultima puntata)</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport</p>	<p><b>SABATO 23</b> Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 24</b> Secondo programma Ore 12,00 - Anteprema sport Ore 16,00 - Domenica sport</p> <p><b>LUNEDI' 25</b> Programma Nazionale Ore 8,15 - Lunedì sport</p>	<p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MERCOLEDI' 20</b> Ore 22,10 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 23</b> Ore 17,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo Ore 22,25 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 24</b> Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDI' 25</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport</p> <p><b>MARTEDI' 26</b> Ore 23,05 - Notizie sportive</p>
--	--	--

## Due laureati (e un rimandato) all'ISTITUTO - AUTO

MODENA - Altri due «laureati» all'«Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile Ignazio Giunti» diretto dal dr. Doro Marotta. C'è stato anche un «rimandato» e questo dimostra anche una certa severità di giudizio da parte della Commissione Esaminatrice. Nella sessione autunnale il «collegio», presieduto dal prof. Bonfreschi, ha ascoltato le tesi di due giovani svizzeri: Daniel Tolck di Zurigo e Fabrizio Perini di Chiasso. Il primo aveva preferito la sezione stile e ha dimostrato, infatti, notevoli attitudini meritando il massimo dei voti 100-100 e lode. Il Perini aveva scelto «automotiva» e, discutendo una tesi molto impegnativa, si è guadagnato 96-100.

Concluso, dunque, con quattro «laureati» l'anno accademico 1973-'74, avranno inizio in dicembre i corsi 1974-'75 che vedranno impegnati gli allievi del primo anno (i corsi sono biennali) e dodici «matricole» iscritte. Il direttore ha interessanti programmi di adeguamento del suo Istituto alle crescenti esigenze. La inaugurazione del nuovo anno accademico avrà luogo il 5 dicembre presenti le Autorità della Provincia, la mamma di Ignazio Giunti, il Provveditore agli Studi, il Presidente della Camera di Commercio on. Mengozzi, esponenti di Case automobilistiche, dell'AC Modena.

punto della situazione concludendo che seppure «le parole austerità, preoccupazione sono sempre di attualità» occorre sottolineare che proprio da questo Salone «è venuta anche una parola di conforto. I costruttori italiani ed esteri, i carrozzieri — soltanto italiani ed è un peccato — hanno dimostrato la loro fiducia nel veicolo-automobile con novità e proposte interessanti. Il pubblico ha capito questo sforzo ed ha affollato Torino-esposizioni. Ha guardato, osservato, studiato ed ha anche scelto... L'atmosfera è stata positiva».

Rancati, tuttavia, non ha spiegato in chi e in che cosa occorre avere fiducia. Perché coloro che hanno portato lo scompiglio nel settore automobilistico sono sempre gli stessi; quelli che hanno gravato, e continueranno a gravare di tasse sempre più pesanti quel veicolo-automobile che è stato indicato da Gianni Agnelli come strumento di libertà e che, proprio nell'attuale momento, si rivela quasi come simbolo di una crescente carenza di quel diritto esaltato a parole e sacrificato nei fatti, anche loro sono sempre gli stessi. E allora?

Gio' Luni



**SOSTA  
AL BOX**

## HILL non molla

• Nonostante le voci contrastanti, **GRAHAM HILL** ha assicurato che nel 1975 continuerà a gareggiare. Ha detto: «Non ho nessuna intenzione di abbandonare. Certo, ci sono parecchi problemi da risolvere prima della stagione 1975, ma scenderò senz'altro in pista e punterò al titolo mondiale».

• Recentemente **DEPAILLER** è stato in ospedale per farsi togliere gli «aggeggi» vari dalla gamba che si ruppe in un incidente in moto che gli impedì di partecipare ai Grandi Premi del Canada e degli Stati Uniti del 1974.

• L'**ASTON MARTIN** ha superato con successo le prove di durata di 50.000 miglia necessarie per i regolamenti 1975, riguardanti le emissioni di scarico negli Stati Uniti. I risultati consentono la vendita di Aston Martin in quel paese.

## Il tris di COWAN

• L'inglese **ANDREW COWAN** ha vinto per la terza volta consecutiva il Rally Southern Cross in Australia (l'ha vinto però quattro volte in sei anni). In coppia con Bryson ha preceduto sul traguardo, al volante di una Mitsubishi Lancer ufficiale, i compagni di squadra Singh-Connelly.

• Vittoria nel campionato danese turismo di **ERIK HOYER** per il terzo anno consecutivo, questa volta al volante di una Capri gruppo 1.

• La Chevron B27 di **BOB HARPER** è stata equipaggiata con un nuovo motore tin-cam di 1600 cc, per essere inviata a Hong Kong perché David Purley potesse pilotarla nel GP di Macao.

• Dal primo gennaio 1973 al primo settembre 1974 i costi chilometrici di esercizio delle automobili, calcolati su una percorrenza annua di 20.000 chilometri, sono aumentati, a seconda del modello, da un minimo del 40 a un massimo del 60%.

# INTERSERIE a rapporto

**LAUBENHEIM** - Nonostante le voci a dir poco catastrofiche e gli scarsi risultati del 1974, sembra che l'Associazione **INTERSERIE**, e di conseguenza le gare dei «super-mostri» europei, non siano affatto defunte, ma che aspirino ad una vita migliore per la stagione sportiva 1975. Tale almeno è la speranza dei nuovi dirigenti dell'Associazione, Armin Mennicken presidente, Herbert W. Schmitz dirigente tecnico e Paul Goppert promotore e capo dell'ufficio organizzativo, che hanno indetto per venerdì 29 novembre ad Oberstaufen una riunione di tutti gli interessati alle corse Interserie, e cioè concorrenti, conduttori, sponsor e organizzatori, riunione nel corso della quale verrà discusso il seguente ordine del giorno: presentazione della nuova Associazione; nuova regolamentazione delle corse Interserie; definizione dei nuovi membri e varie.

# TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Dopo tre anni di preparativi torna a sembrare possibile che prima o poi si corra nelle strade di **BIRMINGHAM**. Agli inizi il progetto dell'ex pilota Porsche Martini Hone non aveva ottenuto la maggioranza dei voti del consiglio cittadino, ma ora con una nuova votazione si è avuto un 65-29 a favore perché venga concesso il permesso d'indire la corsa.

• La **PORSCHE AUSTRIA** ha deciso di cessare ogni attività in corsa e ciò significa che il campionato europeo Embassy di rallycross ha visto per l'ultima volta Wurz e Grunsteidl (su VW patrocinata dalla Memphis) nel round finale a Lydden.

• La distensione nell'**UNIONE SOVIETICA** si riflette sugli annunci delle vetture usate. Viene offerta per esempio una «Lancia Slavia 1965» che si trova a New York, poi una «Olds Cadillac Supreme», sempre a New York, mentre in California è in vendita per i sovietici interessati una «Rara Mercedes Cabaret del 1962».

• La **CITROEN** sta studiando la possibilità di sospendere la produzione durante le feste di Natale e di Capodanno, dal 20 dicembre al 2 gennaio. Per via di una diminuzione del 4% delle vendite, la Casa ha accumulato stocks eccessivi di vetture rimaste invendute.

• Non è ancora stata presa una decisione definitiva circa il circuito sul quale si svolgerà il **GP DI FRANCIA 1975**, ma avendo da poco visto il Paul Ricard, e avendolo paragonato con i circuiti di Dijon e di Clermont Ferrand, pare assurdo pensare che il grande premio possa svolgersi altrove che al Ricard. Inoltre, là le spiagge sono certamente più belle che a Dijon o a Clermont...

## La staffetta di Indianapolis

• L'anno prossimo la vettura staffetta a **INDIANAPOLIS** sarà una coupé Buick Century. Ci saranno poi circa 200 modelli identici che parteciperanno alle parate e ai festival pre-gara. Del resto a Indy la Buick ha sempre imperato. Louis Chevrolet e Bob Burman vinsero un paio di corse con queste vetture su quel circuito il giorno in cui venne ufficialmente inaugurato nel 1909, due anni prima che si corresse la prima «500», e le Buick sono state vetture staffetta anche nel 1939 e nel 1959.

• Il diretto interessato non ha ancora ricevuto la comunicazione ufficiale ma ufficialmente a **MARIO VENANZI** è stato restituito il primo posto nella gara di F. 850 a Varano in settembre e con i nove punti guadagnati scavalcherebbe Verrelli e si piazzerebbe al primo posto nella classifica del Campionato di F. 850. La CSAI si sarebbe decisa a questo passo dopo aver finalmente scoperto che il famoso «tappeto» era notoriamente adottato in buona fede da un pezzo.

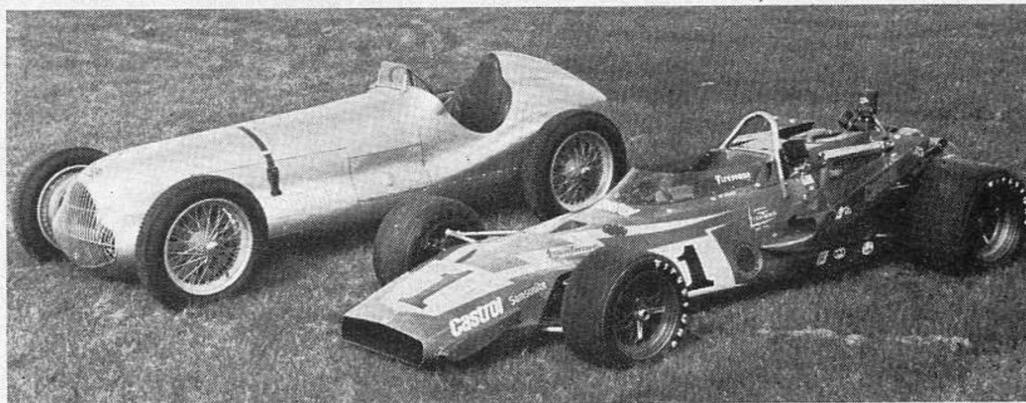
• Confermato che l'inchiesta pubblica circa la «rinascita» del circuito di **DONINGTON** si svolgerà il 27 novembre.

• **RENAULT** e **CITROEN** annunciano la chiusura di alcuni stabilimenti. La Renault ha infatti già chiuso quello di Cleon per due giorni per «equilibrare la produzione» e la Citroen farà altrettanto per tutti gli stabilimenti e uffici per quattro giorni lavorativi, nella settimana fra Natale e Capodanno.

• Nel 1973 il **PARCO AUTOMOBILISTICO** italiano è aumentato di circa un milione di unità rispetto al 1972; poiché nel 1973 sono state immatricolate 1.449.100 nuove vetture, ciò significa che poco meno di mezzo milione è andato distrutto o meglio ha aumentato le cattedre di rottami.



• **Tom WHEATCROFT**, al centro, posa orgoglioso con Neil Corner (a destra) e Arthur Birohall, dietro la BRM P25 del 1959 vincitrice del Campionato JCB con al volante appunto il pilota Corner. La vettura è entrata a far parte del favoloso patrimonio storico di auto sportive del museo di Donington. Nella foto sotto altre due nuove gemme del museo: si tratta della Multi Union II di Brooklands derivata dall'Alfa Romeo 1938-1939 e della Colt Ford di Al Unser vincitrice della 500 di Indy nel 1971.



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



I ricercatori della SALFORD UNIVERSITY hanno ultimato i piani per la progettazione di una «automobile per il futuro» che invece di fare affidamento sulla benzina o su qualsiasi altro tipo di combustibile ricavato dal petrolio, userà come propellente il comunissimo azoto che verrà riscaldato per aumentare la pressione e provocarne l'espansione. Il combustibile azoto potrà fare funzionare motori a turbina o comunissimi motori a pistoni con prestazioni indubbiamente superiori a quelle delle attuali auto ecologiche in certo qual senso «frenate» dal peso delle batterie elettriche. Il prototipo dell'automobile del futuro potrà essere pronto fra circa un paio d'anni.

## La primavera dell'auto a SUD

● Il collega Giulio Carpino è già uscito allo scoperto per lanciare la undecima edizione della SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA che, col patrocinio del quotidiano «Roma», dell'Azienda autonoma di soggiorno e cura di Napoli e della Regione Campania, si svolgerà alla Mostra d'Oltremare dal 24 aprile al 1 maggio. Con molto ottimismo la manifestazione prevede il Corso internazionale di eleganza per autovetture, la esposizione del veicolo commerciale e industriale leggero, il 4. Rally della Campania valevole per il Trofeo dei Rallies Nazionale 6. Zona, il tema-convegno moda motori, la sfilata di moda su autovetture e moto ecc. Vi saranno anche prove di autoveicoli su apposito circuito all'interno della Mostra d'Oltremare, il concorso di fotografia, la operazione sicurezza ed esame diagnostico motori e altri convegni.



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### TAM (tam) dell'auto- mobile

In un volume di 880 pagine, il TAM '74/'75 pubblicato da «Quattroruote» ci offre una completa rassegna di tutte le fabbriche d'auto del mondo e di tutte le vetture prodotte, dalle piccolissime giapponesi alle mastodontiche americane, dalle sconosciute cinesi alle velocissime «modenesi».

1.600 modelli descritti in ogni particolare, schede tecniche di ogni vettura, illustrazioni, fotografie, inserti a colori e disegni di «spaccati», più la storia di tutte le marche, fanno di questo volume una pubblicazione veramente preziosa, un vero strumento per scegliere e conoscere meglio la propria vettura.

Del resto, a sostegno di questa affermazione, basta consultare il sommario del TAM '74/'75: orientamenti tecnici attuali e loro possibile evoluzioni; statistiche; come si leggono le schede tecniche; le marche scomparse; le carrozzerie; le vetture a tre ruote; i fuoristrada a 4 e a 2 ruote motrici, ed altri argomenti, dicono esaurientemente dell'impegno profuso dai compilatori per offrire un'opera utile e completa.

Quattroruote  
TAM '74/'75  
TUTTE LE AUTO DEL MONDO  
Editoriale Domus - Prezzo: L. 2.500

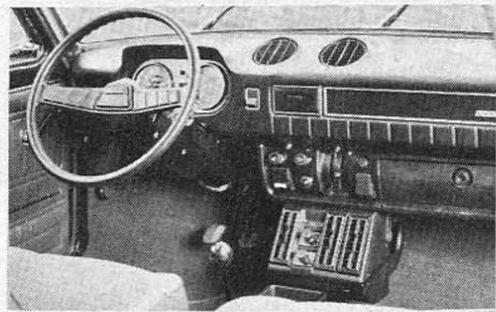
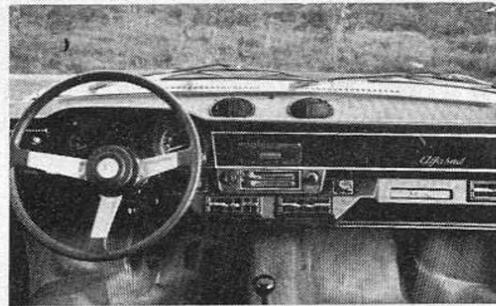
La città di Piacenza, ubicata nell'ultimo lembo della terra emiliana bagnata dal Po ai confini con la Lombardia, è stata, con Torino e Milano, una delle culle del nostro automobilismo. In quella città, infatti, ha avuto sede la fabbrica di automobili Marchand e nel suo entroterra si sono svolte molte edizioni di due «classiche» della salita automobilistica, la Bobbio-Penice, anno di nascita 1929, e la Castellarquato-Vernasca che ha sostituito la prima. Da Piacenza spiccava l'ultimo volo la Mille Miglia, abbandonando la via Emilia per portarsi al traguardo di Brescia.

Queste ed altre cose si possono leggere sull'agile ed interessante libro «LA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO PIACENTINO» scritto con ricercatezza, competenza e precisione dal nostro collaboratore, Gaetano Cravedi.

Gaetano Cravedi  
LA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO PIACENTINO  
Edito a cura dell'AC di Piacenza per i tipi dell'Editoriale Piacentina Gallarati e C.

● Il calendario olandese delle esposizioni prevede per il 1975 le seguenti manifestazioni riguardanti l'automobile: 22-28 gennaio AUTOVAK '75; 13-23 febbraio PERSONENAUTO RAI '75; 11-17 dicembre CARAVAN RAI '75. Tutte le manifestazioni si svolgeranno al Palazzo delle esposizioni RAI ad Amsterdam.

● Il presidente della BRITISH LEYLAND, lord Stokes, si è detto ottimista per quanto riguarda le esportazioni 1975 della Casa. Pare che gli ordini per autocarri e autobus BL siano al completo, la domanda per le Mini continua e l'Allegro ha avuto un'ottima accoglienza in Europa.



● Uno degli elementi di sicurezza e di comfort più apprezzato, è indubbiamente il condizionatore d'aria che, tuttavia, sino ad ora sembrava riservato alle vetture di grossa cilindrata. Attualmente, invece, per iniziativa della DIAVIA-FRIGETTE l'installazione di questo utilissimo accessorio può essere estesa anche alla gamma di vetture compresa nella fascia media-inferiore. La DIAVIA-FRIGETTE ha costruito un nuovo modello di condizionatore che può essere montato, in due versioni, su vetture FIAT 127 e 128 e sull'ALFASUD. Tenendo presente le caratteristiche delle citate vetture, la DIAVIA-FRIGETTE ha realizzato il suo nuovo modello nelle versioni monoblocco che viene ceduta al prezzo di L. 350.000 e personalizzato (L. 405.000) delle quali vi mostriamo la pratica applicazione, sull'ALFASUD la versione personalizzata (in alto); sulla FIAT 128 la versione monoblocco (sopra).

## Nel 1976 la Hyundai

● Gran Bretagna, Francia e Giappone sono i maggiori fornitori internazionali di componenti per la progettata vettura HYUNDAI che verrà costruita come si era già detto, nel grande nuovo complesso della Corea del Sud. La vettura verrà presentata nel 1976 e i primi prototipi erano esposti come si sa al Salone di Torino.

## Buggies bolognesi per re Feisal

● Un nipote di RE FEISAL è stato a Bologna per trattare l'esclusiva di importazione per i paesi arabi di dune buggies costruiti appunto a Bologna. Del resto già vari mesi fa il principe fece costruire dall'Automirage undici vetture rifinite in modo molto lussuoso.



● Tra le molte e nuove vetture presentate al SALONE DI MOSCA che celebrava il 50. anniversario dell'industria automobilistica sovietica c'era la Luaz-969 disegnata dalla Zaporozhye Auto Works. La vettura «mille usi», adattissima per il fuori strada, ha una potenza di 40 hp e raggiunge una velocità massima di 85 kmh. Sarà prodotta a partire dal 1975.

● La IRAN NATIONAL ha annunciato un importante programma di aumento nella produzione di vetture derivate da modelli costruiti su licenza della Chrysler UK. La Iran National investirà 240 milioni di sterline nei prossimi cinque anni.

● Nel 1975 l'UNIONE SOVIETICA produrrà 490 milioni di tonnellate di petrolio, cioè quasi 70 milioni in più rispetto al 1973, superando così gli Stati Uniti quale principale produttore del mondo.

● Una commissione formata da rappresentanti delle COMPAGNIE D'ASSICURAZIONE, del Conto consortile e del ministero dell'Industria dovrebbe dare vita fra non molto alle nuove tariffe per le polizze di responsabilità civile delle autovetture e di tutti gli altri veicoli assoggettati all'obbligo assicurativo.

● Il GOVERNO FRANCESE ha ordinato una riduzione dei limiti di velocità e un incremento dei trasporti pubblici, per risparmiare energia. E' stato però dichiarato che non ci saranno forti aumenti, né ora né poi, nel prezzo della benzina.

● Dopo aver condotta un'approfondita analisi sull'AVVENIRE DELL'AUTOMOBILISMO, l'industria automobilistica inglese ha concluso che per almeno venticinque anni non ci saranno cambiamenti di rilievo nei tipi di motori usati per gli autoveicoli.

● E' tutto pronto in Italia per l'adozione delle nuove TARGHE «bikini», così chiamate per le loro ridotte dimensioni. I modelli si sono già visti al Salone di Torino.

● La STATISTICS INT. di Londra ha deciso d'indire una ricerca di mercato nei principali paesi europei, per analizzare, fra l'altro, l'atteggiamento della gente nei confronti dell'automobilismo, nella nuova situazione creata dalla crisi petrolifera. Il programma sarà intrapreso in dieci paesi: Austria, Belgio, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Spagna, Svezia e Svizzera e per ogni paese saranno interrogati mille automobilisti.

## Premiati i «gentiluomini»

● Si è svolta a Torino la premiazione dei «GENTILUOMINI DELLA STRADA». Oltre alle undici premiazioni ufficiali, quasi all'improvviso ne è stata decisa una dodicesima per il carabiniere Tomà, che nell'ottobre scorso si comportò eroicamente in un conflitto a fuoco con banditi sull'autostrada Milano-Laghi.

● Quest'anno al SALONE DI LONDRA c'è stato un aumento di 25.000 unità nel numero dei visitatori. Ne ha infatti richiamati 426.917, contro 401.673 dello scorso anno.

● Kjell Qvale è stato nominato amministratore delegato della JENSEN, oltre che presidente della compagnia. Kevin Beattie si è dimesso da amministratore delegato per riprendere la sua antica carica di direttore del reparto tecnico.

● Soltanto fra cinque anni la VOLKSWAGEN riprenderà a realizzare utili: è questa la previsione espressa in un'intervista dal nuovo consiglio. Quest'anno la Casa chiuderà con una perdita di 500 milioni.

# Non c'è solo una dimensione «turistica» per il Caravanning

## Alle corse col CAMPER



Il modello 130 della Camper Italia, di Calenzano, su meccanica Ford Transit

## CORRERE in caravan

Seguendo le grandi manifestazioni motoristiche è praticamente impossibile ignorare gli aspetti folcloristici e spettacolari che gravitano intorno alla corsa vera e propria. Il caso più clamoroso è senza dubbio Indianapolis, ma anche in Europa vi sono gare, come Le Mans, che sono, oltre che un avvenimento sportivo, anche un evento turistico mondano, commerciale. Il «grande circo» delle corse si sposta da un autodromo all'altro, di nazione in nazione ma le sue componenti rimangono fisse: un gran lavoro per alcuni giorni e poi, finita la gara, in pochissime ore tutto scompare: camion officina, autobotti, tende, roulotte, motorcaravan, camper.

Ed è proprio di questi ultimi mezzi che vogliamo parlare dato il loro crescente sviluppo all'estero ed il loro arrivo anche in Italia. In realtà negli autodromi sono sempre più numerosi questi mezzi di trasporto e di abitazione insieme, prescelti per la loro praticità ed indipendenza proprio dai protagonisti (o spettatori) delle corse. Oggi — oltre alle doti prima citate — si aggiunge anche la economicità dell'uso di questi mezzi dati gli aumenti che hanno caratterizzato tutti i settori del turismo. Con i camper, poi, si ha il vantaggio di essere sul luogo della gara e non si è costretti ad andare a cercare alberghi che distano magari decine di chilometri.

Una ditta all'avanguardia in questo settore è la FATAM di Calenzano costruttrice dei Camper Italia, che ha già venduto nei primi mesi dell'anno tutta la produzione 1974, oltre cento unità, mentre nel 1975 tali mezzi saranno raddoppiati.

I modelli più richiesti sono quelli su meccanica Ford Transit, benzina e diesel, ma la Fatam ha realizzato camper anche su meccanica Fiat, Peugeot, Mercedes, Opel.

Il titolare della Fatam, Scagliarini, un uomo che ha girato mezzo mondo, per motivi di lavoro su caravan e camper, realizzò per sé il prototipo nel 1968 e la curiosità fu tale che cominciò a farne una piccola serie. Il successo non mancò e da qui l'allargamento dell'attività.

Il CAMPER FATAM nasce su misura e questo è un particolare molto interessante in quanto permette di assecondare in pieno le richieste dell'utente secondo l'uso previsto. La personalizzazione è spinta al massimo.

Il furgone di serie diventa Camper con una serie di semplici operazioni: sistemazione del rivestimento isolante, applicazione del tetto sopraelevabile, montaggio del locale cucina e toilette, dotazione di accessori. La FATAM, nei mesi invernali, è in grado di trasformare anche furgoni usati: la spesa si aggira fra il milione e mezzo ed i due, a seconda della dotazione.

Con questa trasformazione il furgone non aumenta di peso e quindi viaggia sempre in condizioni ideali, come se fosse scarico. Ciò significa una marcia più veloce e condizioni di uso di minimo affaticamento. I due modelli di punta sono i

CAMPER su telai FORD 100 e 130. Il primo ha un motore a benzina di 1500 cc. o diesel di 2360 cc. I posti letto sono complessivamente quattro e l'altezza utile a mantice aperto è di due metri. La completa dotazione di accessori (ghiacciaia, fornello, toilette, serbatoio acqua, trasformatore, radio) rendono molto confortevole il soggiorno e l'uso in viaggio del mezzo.

La versione benzina costa ora circa quattro milioni, quella diesel circa 700 mila lire in più, salvo i continui aumenti.

Il modello 130 è invece di dimensioni maggiori (è lungo metri 5,19 contro i 4,43 del modello 100) e può ospitare fino a sei persone. Anche questo è disponibile in versione diesel. Caratteristica di questo mezzo, la grande adattabilità ai fondi sterrati ed addirittura ai guadi, come abbiamo sperimentato durante la nostra prova, grazie anche alle ruote posteriori doppie. Il modello 130 costa circa cinque milioni a benzina, e settecento mila lire in più diesel.

VIAGGIARE costa sempre di più: carissimo benzina, caro autostrade, caro auto, una tantum, caro alberghi. Ne sanno qualcosa i piloti dilettanti che sempre più numerosi disertano le gare lontano dai luoghi di residenza; lo sanno gli appassionati che seguivano i loro campioni nelle varie gare; lo sanno infine gli organizzatori di corse motoristiche che in questi ultimi mesi hanno registrato notevoli flessioni negli incassi. Oggigiorno viaggiare costa troppo e da qui nasce la necessità di adottare nuovi sistemi, prima di rinunciare a tutto. Chi ha girato un po' l'Europa da corsa, ha notato che intorno alle maggiori manifestazioni motoristiche sono sempre più grandi gli «accampamenti» che fanno cornice alla gara. Tende, roulotte, camper, motorcaravan, autohome, pulmini ospitano centinaia e centinaia di tifosi, ma anche meccanici, accompagnatori, pure piloti. Due sono i motivi dell'incremento di questi mezzi: la praticità che offrono in quanto permettono di pernottare, per i piloti e meccanici, a due passi dai mezzi e il notevole risparmio di tempo e di soldi nei confronti della vita in albergo.

Proprio partendo da queste conside-

razioni e dalle constatazioni fatte all'estero, vogliamo proporre ai nostri lettori da corsa, un caravanning sprint con lo scopo di proporre una soluzione ai problemi che molti, anche piloti, hanno.

Nelle scorse settimane abbiamo avuto modo di provare alcuni modelli della più grande casa italiana costruttrice di caravan, la Roller, (alla fine di questo anno avrà costruito 12.000 roulotte, delle quali la metà vendute in Italia e le altre esportate) e l'unica a livello europeo avendo consociate e filiali in vari paesi del MEC. Una specie di Fiat delle roulotte, insomma, Con i rimorchi della Roller trainati da una delle più adatte vetture oggi sul mercato, la Renault 16 TL, abbiamo sperimentato la mobilità che offre questo mezzo di trasporto.

La gamma Roller è presente sul mercato con due serie di modelli: una più economica, la Raphael, e l'altra più lussuosa ed accessoriata chiamata Rembrandt. Notevoli nelle due serie le doti di abitabilità rispetto alle dimensioni.

I modelli variano su lunghezze che vanno da un minimo di m. 3,14 ad un massimo di m. 4,80. I pesi vanno dai 550 chili dei modelli più piccoli ai 750 dei più grossi. I prezzi da un milione e 135 per le caravan a tre posti, più eventualmente altri due, ai 2.375.000 delle cinque posti più tre; c'è da aggiungere poi l'IVA del 12 per cento. In linea di massima una caravan per quattro persone accessoriata bene costa sui due milioni di lire. Per celebrare il suo 25. anno di attività, la Roller, inoltre lancia sul mercato il modello «Anniversario». Metri 4,20 di lunghezza, 2,15 di larghezza, quattro posti letto in due ambienti separati, 700 chili. Cucina e toilette in coda, particolare cura nelle rifiniture e ricca dotazione di accessori. Questo interessante modello costa due milioni e centomila lire più IVA.

Ecco alcuni ragguagli economici. ● **SOSTARE IN UN CAMPEGGIO**, in due, più auto e roulotte costa fra le due e le tre mila lire a notte. La vettura in genere consuma circa il 4 per cento di benzina in più; l'assicurazione per l'auto aumenta in media del 5 per cento; il bollo della caravan è meno di cinquemila lire l'anno.

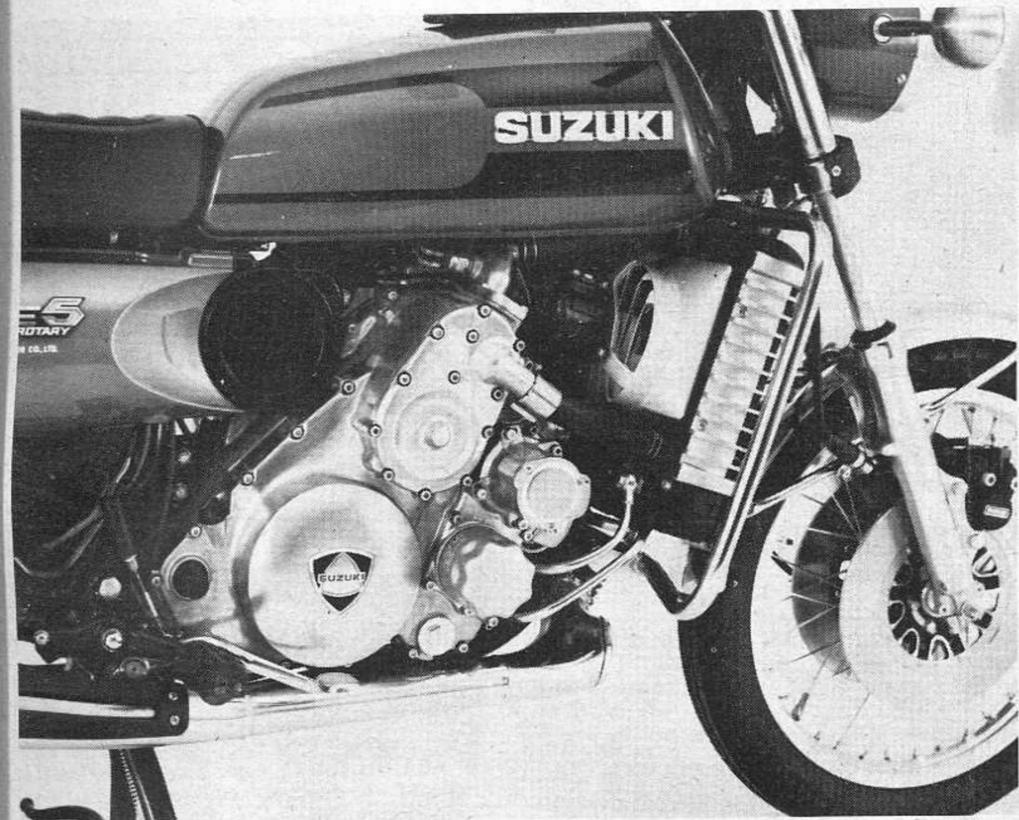
● **LE NOSTRE PROVE** le abbiamo fatte in modo particolare con il Roller 203, di m. 4,60 e del peso di 750 chili. La nostra Renault 16 TL (1565 cc, 150 orari, 66 cavalli a 5.000 giri, coppia molto bassa, traino massimo ammesso 880 chili) ha raggiunto punte velocistiche di 115 orari in quarta, di circa 110 in terza. La velocità di crociera è stata fra i 90 ed i 95 orari. Il consumo è stato di dodici litri per cento chilometri, contro i nove a vettura sola. La potenza in basso è una delle doti migliori di questa trazione avanti e permette buone accelerazioni anche con la caravan con la possibilità di viaggiare quasi sempre in quarta. Qualche problema di aderenza dell'avantreno su fondi sterrati, in alcune entrate ripide di campeggio dove le ruote tendono a slittare con facilità. Per il resto la 16 TL si è dimostrata all'altezza della fama che ha in Francia come trattrice mentre anche il Roller 203 non ha posto alcun problema di guida né di tenuta di strada, salvo quello di ricordarsi che dietro la vettura c'era un «coso» di cinque metri.

Marco Grandini



La Renault 16 TL con al traino la Roller «Raphael» 203, versione più economica della «Rembrandt». In entrambe, notevoli le doti di abitabilità

- Per aiutare i nostri lettori elenchiamo i campeggi vicino ai nostri autodromi, mentre per i paesi stranieri basta rivolgersi ai rispettivi uffici turistici per avere abbondante materiale.
- **Monza:** il camping è nelle vicinanze dell'autodromo, si estende su 34 mila metri quadri, ed è aperto da maggio a tutto settembre. Un altro campo un poco più distante è a Barlassina al bivio della strada Milano-Como.
- **Imola:** i campeggi più vicini sono a San Lazzaro di Savena, sulla Faenza-Rimini presso l'hotel Esedra ed il «Città di Bologna» in via Ca' Bianca.
- **Santamonica:** due campeggi a disposizione il «Misano» sulla litoranea sempre aperto ed il Conca d'oro presso il fiume Conca. Molti altri i campeggi vicini lungo il litorale delle vacanze.
- **Casale Monferrato:** per questo impianto i campeggi sono piuttosto lontani (Asti, Torino, Vercelli nel raggio variabile fra i 40 e i 60 km).
- **Magione:** l'impianto umbro è vicino al Lago Trasimeno che ospita vari campings; il più vicino è il Monte del Lago proprio a Magione, poi il Kursaal a Passignano; altri due un po' più lontani a Castiglione del Lago.
- **Mugello:** in attesa della realizzazione di un moderno campeggio a ridosso dell'autodromo, la zona offre possibilità di campeggiare in un arco di circa 30 chilometri nei campeggi di Montecatelli sulla strada della Futa, al «Val di Sieve» sulla traversa del Mugello, a Bivigliano, ed infine a Calenzano.
- **Pergusa:** per l'autodromo siciliano i campeggi sono lontani dall'impianto e bisogna raggiungere il litorale fra Catania e Messina dove sono presenti molti impianti.
- **Vallelunga:** per l'impianto della capitale non vi sono campeggi nelle immediate vicinanze, ma la vicina Roma ne ha cinque: 1 km 8 della via Aurelia, sul viale Cristoforo Colombo ad Acilia, al km. 13 della Cassia, sulla via Salaria presso il Forte Antenne, ed a Passoscuro su mare dalla via Aurelia. Il più vicino all'autodromo, una ventina di chilometri, è il Sette Colli al 13. chilometro della Cassia.



# La presentazione della moto SUZUKY ROTARY permette di approfondire il tema del WANKEL

## 400 anni di «rotante»

La ruota, per chi non lo sapesse è da 19" ossia non è microscopica. L'imponenza del gruppo motore è quindi dovuta alle sue effettive dimensioni. Sovrapposto alla campana-frizione vediamo il gruppo di mandata acqua e, sotto il relativo manicotto, la pompa olio del tipo a lobi; sotto ancora, la cartuccia-filtro. Seminascolato nell'ombra, il motorino di trascinamento della ventola aspirante, a innesto elettromagnetico

**CASTIGLIONE TORINESE** - Giacomo Agostini non ce ne voglia e, se proprio ci toglierà il saluto, pazienza; noi, per onestà di cronaca, dobbiamo confidarvi che c'è chi sta in sella meglio, ma molto meglio, di lui. Non ci riferiamo (rassicurati Mino) a Read, a Bonera o ad altri omacci del giro motociclistico internazionale. Ma le modelle che a Villa Monfort mimavano a richiesta del fotografo certi passaggi in velocità a cavallo delle nuove Suzuki, ninnoavano l'osservatore con prospettive inusitate e rotonde; l'occhio, si sa, riposa sulle curve e la geometria del retrotreno raccoglieva in conseguenza interessi plebiscitari. Fra i più interessati allo studio, abbiamo subito notato Luigino Pozzo che certo non nascondeva — gli occhi fuor dalla testa — il suo entusiasmo per le due ruote così bene integrate.

Si fa presto a rifilarci l'etichetta del porcellone, approfittando della nostra sincerità. Ma preferiamo correre il rischio pur di non tacere uno degli aspetti più dionisiaci della riunione promossa dalla SAIAD, rappresentante italiana della Suzuki Motor Co. Ltd. D'altra parte, l'incontro torinese raccoglieva ANCHE motivi di alto interesse tecnico, che non tardavamo ad afferrare sebbene intimiditi dal confronto coi moto-esperti dalla ormai prefabbricata reputazione. Piluccheremo fra gli altri la presentazione della RE-5, prima maxi-moto prodotta in grande serie ed equipaggiata con «motore rotante», come si usa ormai definire il rotativo Wankel anche se non ruota per niente, credeteci pure. Questa unità motrice, concepita nel '51 e nata nel '57 con la NSU in veste di osterica, va perdendo gradualmente l'aureola di misteriosa novità. La Suzuki stessa contribuisce d'altronde a sfatare inutili leggende e spiega nel dépliant illustrativo che «i principi essenziali del motore rotante risalgono ad oltre 400 anni or sono». Affrettandosi ad aggiungere subito dopo che «tale idea ha occupato la mente dei più fervidi ingegneri europei, senza che alcun di loro fosse capace di superare le difficoltà tecniche di un motore adatto all'uso comune». (Beca su e porta a casa...)

Non è il caso di offendersi e sfidare per così poco i nipponici a duello; nemmeno se, quattro anni fa, essi chiesero ed ottennero la licenza di costruzione proprio dall'europeissima Audi-NSU/Wankel. Basta pensare che ancora non ci si è messi d'accordo in sede di Unificazione Internazionale sull'equivalenza di cilindrata fra un motore Wankel e un motore alternativo. Il che dà un'idea di quanto il soggetto sia tuttora controverso e quindi sconosciuto, almeno nei dettagli.

Il discorso che si usa fare attorno alla cilindrata reale di un Wankel nasce dal confronto col monocilindrico alternativo e, soprattutto, dal computo delle fasi utili che si verificano in un ciclo di lavoro. Per fase utile intendiamo naturalmente quella di espansione della carica e relativa trasformazione in lavoro meccanico. In un motore classico a quattro tempi avremo com'è noto una fase utile ogni due giri dell'albero motore, mentre il più sbrigativo «due tempi» concretizza il suo ciclo vitale — compresa l'espansione — in un solo giro dell'albero stesso.

Se infine osserviamo il ciclo di lavoro di un motore Wankel, constateremo il ripetersi delle stesse condizioni per ogni singolo giro dell'albero motore. Ma adagio colla scoperta di un gemellaggio fra Wankel e Due Tempi, poiché va anche con-

siderato che le fasi utili del motore rotativo sono — almeno — due per ogni giro; cosa che, coi pistoni alternativi, può ottenersi da un monocilindrico solo ricorrendo al doppio effetto. Potrà quindi rattristare i panegiristi del Wankel, ma in fondo è giusto che la cilindrata ufficiale corrisponda al doppio del volume generato dal rotore fra i suoi valori massimo e minimo nell'arco di una compressione. Agendo diversamente, si potrebbero calcolare potenze specifiche romanzesche, ma valide al più come esercitazione dialettica sull'ottimismo.

Non mancano per altro validi motivi per elogiare il Wankel, come la sua struttura intrinsecamente più semplice e l'assenza di un assurdo via vai di masse. Quest'ultima da sola annulla o quasi le cause di rumorosità e di vibrazione meccanica,

rato a tutt'oggi che la RE-5 sarà d'ora in poi la cavalcatura di Barry Sheene, sua prima guida ufficiale.

Il problema nasce dalla forma allungata che la camera di scoppio assume agli alti rapporti di compressione e dal conseguente fenomeno di «squash» o deformazione della carica, costretta in un volume che varia la sua distribuzione a cavallo del punto morto. In un attimo, gran parte della carica stessa dovrà accelerare nel senso di rotazione, sorpassando in curva il rotore fino a trasferirsi da valle a monte dello spazio riservato.

Mentre i progettisti della Mazda hanno cercato di ovviare a questo inconveniente installando due candele distanziate, troviamo sulla RE-5 una candela singola come d'altra parte sui Wankel NSU. Non conosciamo la pressione media effettiva del

917. (Fatevi i conti voi).

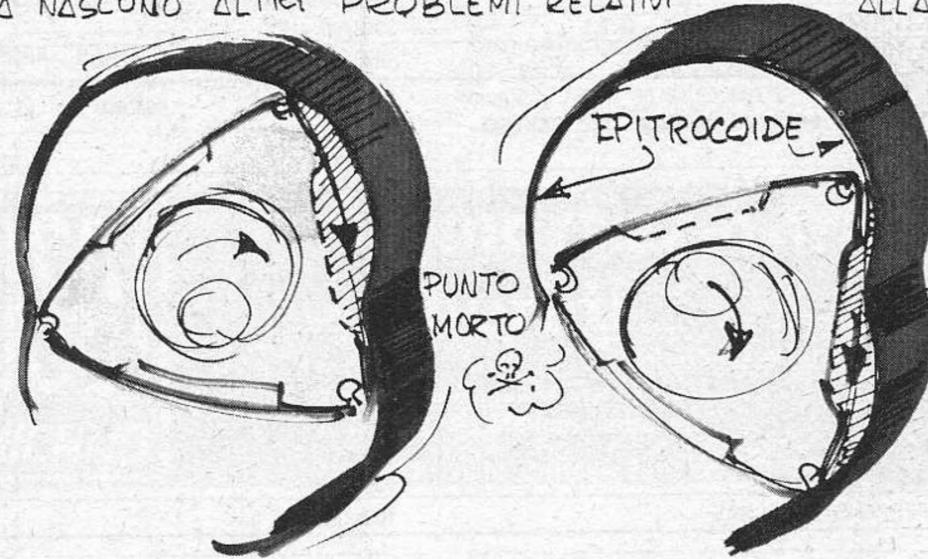
Il ricordo della «belva» di Zuffenhausen ci aiuta anche a proseguire il discorso Suzuki-Wankel.

Il sottaciuto materiale potrebbe benissimo essere il Nikasil, impiegato proprio per le canne del 917 quando la cilindrata raggiunge i cinque litri, in luogo del Chromal impiegato sui precedenti 4,5 e 4,9.

Ecco un esempio più recente dei soliti freni a disco, (strazianti ormai per l'abuso che se ne è fatto) atto a dimostrare che la tecnica racing è a livello demenziale solo per chi cerca le corse nello specchio.

Il riporto Nikasil, verosimilmente nickel-silicio, è oggi impiegato sulle unità motrici che equipaggiano, udite udite, le 500 sperimentali Citroën M. 35 ossia la ver-

RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLO "SQUASH", O TRAFILAZIONE DELLA CARICA A CAVALLO DEL PUNTO MORTO. SI HA IL VANTAGGIO DI UN'ALTA TURBOLENZA, MA NASCONO ALTRI PROBLEMI RELATIVI ALLA COMBUSTIONE COMPLETA.



AUMENTANDO IL REGIME DI RIVOLUZIONE, LA VELOCITÀ DI PROPAGAZIONE DELLA FIAMMA PUÒ ESSERE SUPERATA DALLA VELOCITÀ PERIFERICA DEL ROTORE CHE "INSEGUE" E -QUAL SA- GRESTANO - SMORZA.

fra le quali non vanno trascurate le inerzie, gli attriti e i detriti di un'antiquata distribuzione a valvole. Inoltre, chilo per chilo e metro per metro, il Wankel eroga una determinata potenza a partire — generalmente — da pesi ed ingombri inferiori a quelli del corrispettivo motore convenzionale.

Naturalmente, non saran tutte rose e donnine ben disposte: anche la Suzuki fa capire tra le righe che lo sviluppo di un motore del genere è costellato di soddisfazioni, ma anche di parolacce.

Il problema delle tenute, che si propongono per gli spigoli, per i fianchi e per il centro di ogni rotore, francamente è complesso e rimane un affar serio anche se da anni si sente dire che è risolto; (mediamente, una volta alla settimana). Le diaboliche perversioni di forma che si hanno tra volumi massimo e minimo delle camere tangenziali di lavoro, non facilitano la propagazione della fiamma né tampoco la lubrificazione, intesa come odissea della goccia d'olio.

Per noi corsaioli, le appena accennate difficoltà di rapida combustione posson suonare come un difetto, ma dobbiamo ammettere che la Suzuki non ha dichia-

motore Suzuki, mentre possiamo favorirvi quella dell'unità Neckasulm: 159 libbre/pollice quadro, pari a 11,18 kg/cmq. Niente male e confrontabile senza vergogna con quella di un buon bialbero similmente compresso.

Passando ai limiti dello scibile, possiamo ricordare la ghiottoneria Daimler-Benz con la quale alcuni anni addietro si balloccava Rudolf Uhlenhaut, beato lui. Mosso da un Wankel a quattro rotori, il prototipo Mercedes C. 111 disponeva di

### CITROEN M.35

9 : 1  
50 (DIN) a 5500  
7 kgm a 2745  
Solex 18/32 HHD

Rapporto di compressione  
Potenza  
Coppia  
Carburatore

circa 400 cavalli/freno a 7500 giri/minuto. Il che lo introdurrebbe di diritto fra i papabili di un eventuale campionato fra vetture sport.

Accettando il raddoppio della cilindrata nominale voluto dall'allegato «J», il motore germanico verrebbe infatti attribuita l'equivalenza con un 4800 cc a pistoni alternativi, il che ne riduce la potenza specifica a 85 cavalli/litro: un po' poco, per chi ricorda i 600 cavalli del «4,9» Porsche

sione Wankel della... AMI 8!

Riteniamo che la Suzuki abbia fatto ricorso allo stesso materiale, sia per la evidente parentela col materiale NSU, sia per il fatto che i motori da installare sulle dette vetture francesi erano costruiti a Neckarsulm.

Colpiscono inoltre certe ulteriori analogie, quali i 497 cc di singola camera dichiarati da entrambi i costruttori, mentre le differenze sono assai proporzionali come appare dal confronto:

### SUZUKI RE-5

9,4 : 1  
62 a 6500 (SAE, netta)  
7,6 max a 3500  
18/32 HHD (Mikuni?)

Per quanto riguarda il carburatore, il bollettino descrittivo SAIAD non è specifico. Si limita a stabilire genericamente che è «di tipo particolare» e che può definirsi come un doppio corpo a funzionamento differenziale. Ma non possiamo saziare la vostra (e nostra) curiosità a proposito di catalogazioni, identica per sigla a quella del modello Solex.

**Giuliano Orzali**

**AUTO  
SPRINT**

il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 - PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA Dm. 3,00 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDE Hfl. 2,90 - SPAGNA Pts. 70 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dép. Publications, 1 Rue de la Petitelle, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK BLADISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: O-VIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo S11 Y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NILCON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN ALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHRAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makdessi Street, Halim Hanna Bldg. - 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/104/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G. Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCY A.G., Sevogelstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegezzi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS - ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262, MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Cacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

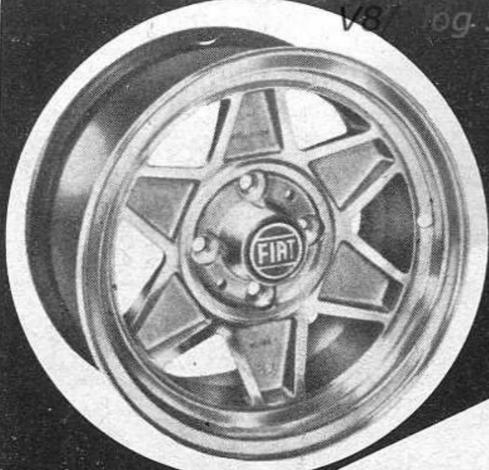
ALBERTO DALL'OCCA  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



V8 og. Scans

**QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA**

**RUOTE IN LEGA LEGGERA**

**STILAUTO**

MILANO - VIA BARNABA ORIANI 22/10 - TEL. 3086165

## Un promemoria pratico per tutti

# I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
<b>AMOCO</b>		
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
<b>Antigelo</b>		
AMOCO Super Antifreeze Permanent		L. 1.800
AMOCO Ready Antifreeze (già pronto per circuiti sigillati)		L. 1.500
<b>MOTUL</b>		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.300
CENTURY ES	20W/50	L. 1.500
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. 3.000
<b>INDUSTRIA PETROLCHIMICA DEL SEVESO</b>		
SUPERIPES	20W-50	L. 1.250
IPES MOTOR OIL HD S1	20W-30-40-50	L. 1.100
<b>OLEOBLITZ - REINACH</b>		
SPORT (bigrade)	20W/30 - 40/50	L. 1.400
UNIC (supermultigrade)	10W/40	L. 1.600
GTI (supermultigrade)	20W/50	L. 1.600
RACING (competiz. SE-CC)		L. 1.900
<b>RAND</b>		
Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 1.700
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.250
<b>TEXACO</b>		
HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050

# ZUMM

(brev.)

scarico-idea  
salva paraurti  
nuovo da

completo del  
kit di montaggio  
a lire 9.900

n/ ANSA  
marmitte

41034 Finale Emilia  
Telef. (0535) 98031/32  
Telex: 52113 ANSA



per la RENAULT 5

# AUTO

**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.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint** L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

**SI VENDE**

**AUTO**



● **ABARTH RALLY** gr. 3 da immatricolare, inirtata nuovissima, accessoriata, prezzo ottimo. Permutasi anche con vetture di serie. Telefonare ore ufficio: REGGIO EMILIA, tel. 34.841 - abitaz. 42.297.

● **ALFA ROMEO GTA 1600** gr. 4 pronta corse '75, cambio Colotti, slicks. Motore una gara. Tel. 030/98.02.15.

● **ALFA ROMEO GTA 1600** Monzeglio, perfetta, ultimi aggiornamenti, ricambi. Tel. CITTERIO - 0362/70.901.

● **A.R. GTA 1600** preparazione Monzeglio, aggiornata 1975, 6 slick 90%, numerosi ricambi, carrello. CARONNI PIERO - Tel. 0362/70.028 (ore ufficio).

● **AMS 1000** plurivittoriosa, perfette condizioni, con accessori e ricambi; conduttori Ceraolo e « Popsy-Pop ». Rivolgersi BAR-RAJA - Tel. 091/20.19.25.

● **BMW** gr. 2, 2002, motore e cambio nuovi, 2 differenziali, 8 cerchi e gomme acqua, asciutto-slick, carter secco, accessoriatissimo, competitivo. Prezzo ottimo. Permutasi anche con vetture di serie. Telefonare ore ufficio: REGGIO EMILIA 34.841 - ab. 42.297.

● **BMW 2002** blu scura, bellissima, dicembre '72, ovviamente mai corso, cerchi in lega, perfetta. 50.000 km. Accessori. Tel. 051/46.56.24. L. 2.200.000 solo contanti.

**CADILLAC Coupé De Ville** 1974, bellissima, mai urtata, prezzo eccezionale. Telefonare ore pasti: 059/21.82.70.

● **DAF 55 MARATHON 1150** gr. 1, revisionata DAF. Ricambi e assistenza. Telefonare ore ufficio: 0161/60.482. L. 1.500.000.

**FERRARI 250 GT COUPE'** 1959, telaio 1583 rossa, ottime condizioni. DINO CAPPA Via Fagheris, 29 - 20065 INZAGO (MI).

● **FIAT 128/1150** Scotti CV 130 slick cerchi Campagnolo 9" cambio sfilabile, carrello. MOSCARDINI - Tel. 0583/62.060.

● **FIAT ABARTH 124 RALLY** prep. completa gr. 4 Cibié 100 Watt, Britax, Cromadora, gomme racing e sterrato, Recaro, Tripmaster, speed pilot, interfono ecc. Telefonare ore pasti - 02/94.60.092.



# COMPRAVENDITA SPRINT

**SPRINT**

● **FIAT 128 COUPE'** 1150/1300 con o senza motore. TRIVELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

● **FIAT 124 ABARTH** Gr. 3 pronto corse, mai urtata, perfetta, Novembre '73, km. 15.000 reali. Tel. 02/92.85.528 ufficio, 02/92.82.407 abitazione. L. 3.500.000 trattabili.

● **FIAT 127** Gr. 1 Rally, pluriaccessoriata, 8 cerchi asfalto, 8 cerchi terra. Telefonare 055/47.24.19. L. 1.400.000.

**LANCIA HF 1600** 2. serie, perfetta, mai corso, 25000 km., elettronica, carrello. Telefonare ore ufficio: 0161/60.482.

## OFAR

di TEMISTOCLE ARGONDISO  
via Tuscolana 144-150 - Roma  
tel. 727077-7856596

GOMME RACING E TURISMO  
TUTTI I TIPI RUOTE IN LEGA ET  
ORIGINALI - SPOILER E PARAFANGHI  
MOTORI VOLKSWAGEN - FIAT - PORSCHE - BMW  
AMMORTIZZATORI KONI - BOGE.  
Occasione: 3 racing moto 350-450 - 19 DUNLOP



**LAND ROVER 88** bellissima vendo. MILANO - Tel. 30.68.68.

**LOLA T. 290** come nuova, motore Abarth, a richiesta 1300-1600-2000; si vende anche solo telaio completo per cambio categoria. Off. F.LLI VARESE - TORINO - Tel. 48.91.30.



**LOLA T. 294-BMW** scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081-681.462 ore 17-20.

● **LOLA SP 294** con o senza motore. TRIVELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

**LOLA FORD 1600 CC** vendesi con o senza motore. Completamente revisionata Poggi. Telaio come nuovo. Accessoriata, vari ricambi scorta + 10 cerchi con gomme slick e intermedie, completa di rapporti. VERA OCCASIONE. Telefonare ore ufficio: 0522/38.651-35.989.

**MASERATI MISTRAL 4000 CC** alluminio, immatricolata 1968, esattamente come nuova. DINO CAPPÀ - Via Fagheris, 29 - 20065 INZAGO (MI).

● **OPEL ASCONA 1900** Gr. 1, competitiva, aggiornatissima, accessoriata. BAUCE - Tel. 049/68.73.73 ore pasti.

● **RENAULT ALPINE 1600** Gr. 4, Rally, competitiva, 17 cerchi.  
**RENAULT R.16** gancio traino, motore nuovo. BEPI ZANCHETTI - Tel. 049/24.052 ore ufficio.

**SIMCA RALLY 2** perfetta, 1973. PADOVA - Tel. 32.639 ore ufficio. L. 1.000.000 contanti.

● **SIMCA R.2** Gr. 1, maggio '74, 11000 km., 3 gare, preparazione FREN, Koni, qualsiasi prova, vendo contanti. Telefonare: 015/25.392.

## MONOPOSTO

**FORMULA ITALIA N. 11** mai urtata, motore Giorgio, perfetto, 11 gomme 40% per allenamento, 4 cerchi anteriori, 4 posteriori. Telefonare ore 14-16. Tel. 095/22.54.15-22.18.32. L. 1.550.000.

**FORMULA ITALIA N. 32** Peruzzi.  
**FORMULA ITALIA N. 2** Leoni. Tel. 049/23.318 - 0546/21.650.

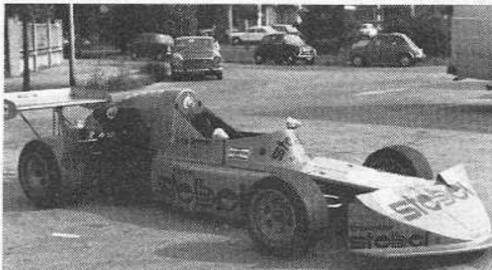


**MARCH 742 BMW F. 2** scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17-20.

**2 VETTURE F. MONZA** prezzo da trattare. SCUDERIA SALVATI - MILANO - Tel. 02/54.89.078.

● **TECNO F. 850** MARIO VENANZI vende Tecno F. 850 Colotti, 8 gomme, rapporti con o senza motore. Telefonare ore 15 06/34.31.38.

**MARCH F. 3** Campione d'Italia, completa motore Toyota con ruote gomme rapporti. Vendesi anche GRD-F. 3 vera occasione con o senza motore. Telefonare 02/99.60.405.



**MARCH 733** 733 aggiornata '74, 743, 742, SP 2000, vetture con o senza motore. TRIVELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

**BRABHAM BT 41** senza motore con 4 cerchi di scorta e cassa completa rapporti. Tel. 02/40.84.660. L. 3.200.000.

**FORMULA ITALIA** inurtata, buone condizioni. Tel. 0571/64.034.

## KART

**KART BIREL PARILLA** 3. categoria, pronto corse, nuovissimo due mesi vita. Telefonare: 039/32.748. L. 400.000.



## Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO via Certosa 281 tel. 30 68 68

## ACCESSORI e parti speciali

**CINTURE DI SICUREZZA** 6 punti d'attacco Formula L. 25.000; 4 punti L. 12.000. SCUDERIA SALVATI - MILANO - Tel. 02/54.89.078.

**MOTORE F. 3** Toyota Novamotor, solo 2 gare disputate, vero affare. Tel. 02/40.84.660. L. 2.800.000.

● **MOTORI BMW 2000** motori Novamotor Twin-Cam e Toyota. TRIVELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

## VARIE

**ENCICLOPEDIA « Milleruote »** (De Agostini-Novara) vendo. Molto conveniente. ANGELO TOVAGLIERI - Tel. 0331/62.64.19.

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO



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

● **FIAT 127** vendo-permutio 127 Gr. 2, 10 mesi, prep. Ceccato, pluriaccessoriata, competitiva, con 128 Coupé 1300 SL. Contanti. Telefonare ore pasti: 0523/26.273.

● **124 FIAT ABARTH RALLY** km. 12000, come nuova, paracoppa, assetto, Ceccato vendesi a L. 2.500.000 più spese, con eventuale permuta. ENZO ROSSI - Viale Po, 119 CREMONA - Tel. 22.203.

● **GIANNINI 590** « Piero » vende, permuta preparazione Vaccari, aggiornata '75, prove «2 Ore Vallelunga» 1'41''5/10. Telefonare 06/53.61.90 mattino.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1, preparazione completa Rally '74 con accessori: motore, cambio, ammortizzatori, coppia, autobloccante di scorta. Tel. 0444/24.648.

## MONOPOSTO



**2 F. 850 Tecno** Bellasi con pezzi di ricambio; 1 Sport Prototipo 1300-1600-2000 con o senza motore, 1 carrello a due piani per Formule. Prezzi di realizzo con permuta. Off. NETTUNO - Tel. 02/28.40.898 - Milano.

## SI COMPRA

### AUTO



**FERRARI** acquisto contanti 275 GTB4, 2 oppure 6, interessanti altri modelli, spiders, competizione. DINO CAPPÀ - Via Fagheris, 29 - 20065 Inzago (MI).

**FERRARI** Dino 246 GT, Miura, Bizzarini 5300 GT strada, buona meccanica, pagamento contanti. Tel. 06/84.52.440.

## MONOPOSTO



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

Ex Formula Junior 1.100 dal 1958 al 1963, con preferenza per il motore anteriore. Le acquistiamo in qualunque condizione con uniche clausole dell'invio di una fotografia chiara dello stato attuale e della richiesta del prezzo. Sono graditi altri dati. Indirizzare a RED TEAM, c/o Nino Balestra - Piazza Libertà, 37 - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424/23.555.

## VARIE

Meccanico elaborazione PORSCHE ed assistenza corse, offresi subito esperienza 6 anni in Germania disposto anche a trasferirsi subito, per ulteriori referenze telefonare a MILANO - 02/20.43.875.

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

**MARCO MAGRI**

**ALFO C. PREDIERI**

**ANTONIO RAMENGI**

Collaborano alle RUBRICHE:

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

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

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühler - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 46.56.24 - 46.56.32  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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