

## BLACK RACERS YEARBOOK '74

Official annual of the Black American Racers Association \$4.00

- Black racer pictorial
- Black racing pioneers
- How to get sponsorship for your racing effort
- Profiles of the great Black racers
- 1973 - A year of change for Black racers?



NEW YORK - I negri d'America hanno una storia nel campo automobilistico? Sono degli assi, hanno qualità spiccate, come ad esempio nell'atletica o nel rugby americani? Chi sono — tra loro — i veri « assi »?

Abbiamo cercato, per i lettori di AUTOSPRINT di concentrare la storia dei protagonisti « colored » dopo aver effettuato ricerche dappertutto e parlato con i dirigenti della BARA, **Black American Racing Association**. Le notizie sono riportate fedelmente, anche se in certi casi bisognava smussare certe « esaltazioni » troppo personali e razziali. Ma in questo caso avremmo fatto un disservizio ai nostri lettori, perciò abbiamo trascritto fedelmente i fatti salienti della breve cronistoria dei piloti negri. Ecco, dunque, la « grande fiaba » negra.

**L'altra  
America**



Uno dei primi piloti di colore a gareggiare in America fu Bill « Bullet » Scott, che vediamo con la moglie, nel 1936, dopo una gara a Los Angeles

**A**nche se il Governo degli Stati Uniti asserisce che non esistono nel paese discriminazioni razziali, in realtà i piloti di colore hanno avuto vita dura per trovare patrocinatori. Si valuta che almeno trenta negri abbiano partecipato a competizioni in America dal 1968, anno in cui furono notati per la prima volta. Hanno corso soprattutto in gare per vetture di serie, Midget e dragsters, grazie all'appoggio di Case quali Goodyear, Champion e Valvoline. Per proteggere i loro interessi, e per formare squadre di piloti e di meccanici di colore per il lavoro ai boxes, venne istituito il BAR (Black American Racers) nel 1969. Scopo degli appartenenti è di partecipare alle corse principali degli Stati Uniti e ad altre internazionali e la meta più importante consiste nell'iscrivere il primo conduttore negro, di una squadra negra, alla 500 d'Indianapolis, la maggior competizione americana.

In giugno si sarebbe detto che l'associazione avesse finalmente trovato « il suo uomo », nel ventiseienne Randy Bethea di Newport, Tennessee, un « veterano » che gareggia da sette anni, patrocinato dalle sigarette Viceroy, le stesse che patrocinano Andretti e Unser nella scuderia Parnelli (compresa la nuova F.1). Ora, però, la situazione è un poco mutata. In luglio ad Atlanta Bethea partecipò alla gara Super V ed ebbe un incidente, riportando una frattura multipla al piede destro. Attualmente è ingessato, si aggira con le stampelle e il suo medico gli ha detto di restare inattivo per il resto della stagione. Lo sostituisce, quale pilota di colore « numero uno », Benny Scott di Hollywood, un laureando in filosofia che insegna psicologia all'Università statale della California. Gareggia del 1960, quando iniziò col karting, passando poi alle gare in circuito nel 1968 con una Gordini Renault quattro cilindri. Nei successivi tre anni Scott gareggiò con una Austin Healey Sprite e dal 1972 partecipa alla serie di F. 5000, anche se nei due ultimi anni si è soprattutto dedicato alla Coppa d'Oro di Formula V. L'anno prossimo spera di essere fra gli iscritti a Indy, con Randy Bethea.

# il POTERE NERO da corsa



La Black American Racers Association fu fondata nell'agosto 1972 da Leonard Miller, insieme con Ronald Hines, Eugene Gadson e Charles Singleton, a Trenton nel New Jersey. Questa Associazione nacque per dare un riconoscimento a piloti, meccanici e proprietari di vetture di colore, nonché a tutte le persone e gli enti della « comunità corsaiola » che aiutano a promuovere la presenza dei negri nelle competizioni.

Le mete a breve scadenza dell'Associazione consistono nel fare pubblicità alla comunità dei piloti negri (più o meno dimenticati) di fronte al pubblico americano, nel risvegliare la passione nei giovani di questa minoranza per la carriera automobilistica e nell'incrementare l'interesse del pubblico formato di negri per lo sport dell'automobile. Le mete a lunga scadenza, invece, comprendono l'educazione dei soci per renderli capaci di organizzare buone squadre da corsa, la riduzione delle ineguaglianze di patrocinio di fronte alle quali si trovano i piloti negri al giorno d'oggi, e l'appoggio allo sviluppo e alla continuità delle corse in generale.

Come qualsiasi altra organizzazione nuova, la BAR deve molto alla gente che vi ha dedicato il tempo libero che poteva rubare alle attività in corsa. Sono dunque questi i « funzionari » del BAR:

**Malcom Durham, presidente, Hyattsville, Maryland.** Negli ambienti delle corse per dragsters, Durham è noto come il maggior « vincente » di colore nelle gare per dragsters, nella storia di questo sport. Quando i soci originari dell'Associazione dichiararono le loro preferenze, per la nomina di un presidente, Malcolm fu scelto all'unanimità soprattutto per la sua capacità, ammirata da tutti, nello spiegare le mete volute e anche per le sue conoscenze del mondo delle corse di dragsters.

**Wendell Scott, vice-presidente, Danville, Virginia.** Co-fondatore dell'Associazione, Scott le dedica molto del suo tempo libero. Nel corso degli anni si è scritto parecchio sul lavoro « da pioniere » svolto da Scott a favore dei negri per le corse NASCAR. La comunità corsaiola del sud lo ammira per la sua abilità di guida e per la foga che lo anima. E' considerato uno dei migliori piloti del sud di vetture di serie.

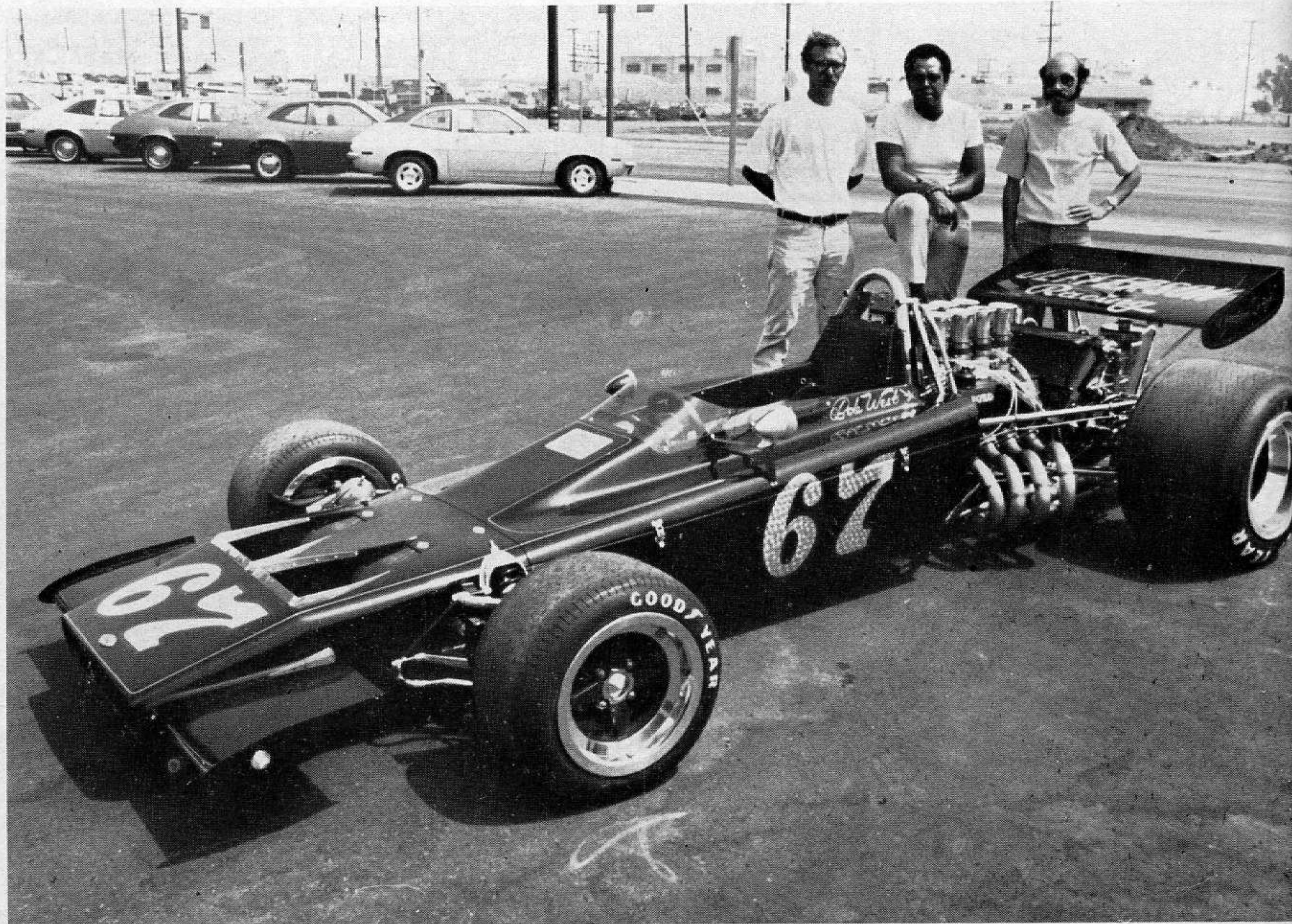
**Ronald Hines, segretario, Trenton, New Jersey.** Ron ha dedicato quasi tutto il suo tempo libero alle que-



Alcuni piloti negri fotografati ad Atlanta, in Georgia, con una Datsun

stioni riguardanti l'Associazione nel 1973. Si è diplomato in ingegneria meccanica all'università della Pennsylvania ed ha partecipato attivamente alle corse per dragsters, come pilota proprietario e meccanico. Guida normalmente una « rod »-Ford 33, con motore Chevy, con la quale va alle riunioni dell'Associazione.

**Leonard Miller, direttore generale, Trenton, New Jersey.** Fondatore dell'Associazione, Miller è noto quale il « Super negro » del gruppo. Sa fare un po' di tutto, ed eccelle in molte attività connesse con lo sport automobilistico. Avendo avuto una



La Formula 5000 con motore Ford per il pilota negro Bob West. Dietro la vettura il meccanico Pat McFall, il capo meccanico Marvin McAfee, detto « il George Bignotti negro », ed il proprietario della macchina, Jefferson

ottima educazione classica, e avendo partecipato regolarmente a ogni tipo di gara fino dal 1952, è diventato un'autorità sulle competizioni « nere ». E' il capo e il « polso » dell'Associazione e inoltre è direttore della Black American Racers Inc., del Team Progetto Indy e della Dynamic Programs, una ditta di consulenze con sede a Trenton.

Durante gli anni della crisi, esisteva negli Stati Uniti un piccolo gruppo di piloti negri i quali correvano dove e quando potevano. In California c'erano Rajo Jack, Mel Leighton e Bill « Bullet » Scott (padre del « professor » Scott del Team BAR). L'Indiana aveva Red Oliver, Bill Buchner, Charlie Wiggins e Charlie « Dinamite » Smith. A Chicago c'erano « Wild Bill » Jeffries e un certo signor Tucker che nel 1931 creò la corsa Golden e Glory Sweepstakes. Credetelo o meno, la Sweepstakes si svolse agli Indiana State Fairgrounds in onore della giornata dell'emancipazione. Dal 1931 al 1934 fu organizzata ogni anno, poi la crisi economica vi pose fine.

Poiché la corsa non aveva il nulla osta di nessun gruppo riconosciuto, era considerata « fuori legge ». Ogni anno venivano iscritti quindici conduttori negri e il primo posto in classifica rendeva mille dollari, il secondo 500, cifre non disprezzabili anche ai livelli del giorno d'oggi, ma veri e propri piccoli capitali all'epoca della crisi. Le vetture pilotate dai conduttori negri « fuori legge » erano grosse sprint con motore anteriore che correvano su pista sterrata. Interessante a dirsi, 14 delle 15 vetture venivano imprestate ai piloti negri da importanti proprietari « bianchi », allo scopo di dare impulso a questo tipo di gara.

Poiché nella maggioranza non si tenne nessun resoconto sulle corse dei negri negli anni '30, molti successi non fanno parte della storia dell'automobilismo agonistico. Comunque Bill Buchner vinse gli Sweepstakes del 1932 e Wiggins quelli del 1933 con una vettura di sua proprietà.

Durante quell'epoca, quando le corse per midget erano una delle manifestazioni americane in maggior sviluppo quale attrattiva per il pubblico, Bill « Bullet » Scott suscitò vivo entusiasmo negli appassionati al White Sox Park di Los Angeles sia nel 1936 che nel 1937. Questo audace pilota di midget prese parte a sfide speciali contro Fuller « il Topo », un altro demone negro della velocità sui circuiti per midget degli anni '30. Allora gli organizzatori attiravano il pubblico reclamizzando speciali « corse-sfida » che si svolgevano fra le manches di qualificazione e prima della gara principe della giornata.

### Fuller « il Topo » mai battuto

Fuller « il Topo » è ricordato per il fatto che durante la stagione di corse 1936 non fu mai battuto. Sconfisse Scott e si aggiudicò anche il Casco d'oro Bill « Bojangles » Robinson.

Mentre Rajo Jack, Bill Scott e Fuller « bruciavano » le piste in California, Summer « Red » Oliver poneva piede nella storia dell'automobilismo nell'Indiana. Ora settantunenne, Oliver era a quell'epoca uno dei piloti del Midwest più noti e con maggior successo. Iniziò la sua carriera in corsa come meccanico, nel 1929, e gareggiò per la prima volta sul circuito dell'Indiana negli anni '30. Alla sua ultima apparizione, appunto all'Indiana State Fairgrounds nel 1935, vinse una corsa di 100 miglia in cui vi fu una collisione che vide coinvolte 14 vetture. Per via di quanto era accaduto in quell'occasione, i piloti negri non poterono più gareggiare in quel luogo. Red continuò a correre fino agli inizi degli anni '50 e dal 1952 al 1954 venne spesso nominato in articoli apparsi su « Speed Sport Illustrated ». La sua foto apparve sulla copertina di « Speedway News », dopo una sua vittoria a « foto-finish » a Jackson, nel Michigan, nel

1952. Benché si sia ritirato dall'attività con le grosse sprint nel 1953, Red ha continuato ugualmente a gareggiare. Socio della Divisione Sicurezza dell'Auto Club degli Stati Uniti, ha tuttora una licenza di meccanico USAC ed ha funto da meccanico per la Johnny Lightning Special del Vel's Parnelli Jones e per la vettura STP Indy pilotata da Savage nella disgraziata « 500 » di Indy del 1973. Per la parte post-Indy della stagione USAC 1973, Red lavorò attorno all'ottima Eagle STP-Patrick Petroleum pilotata da Dalenbach.

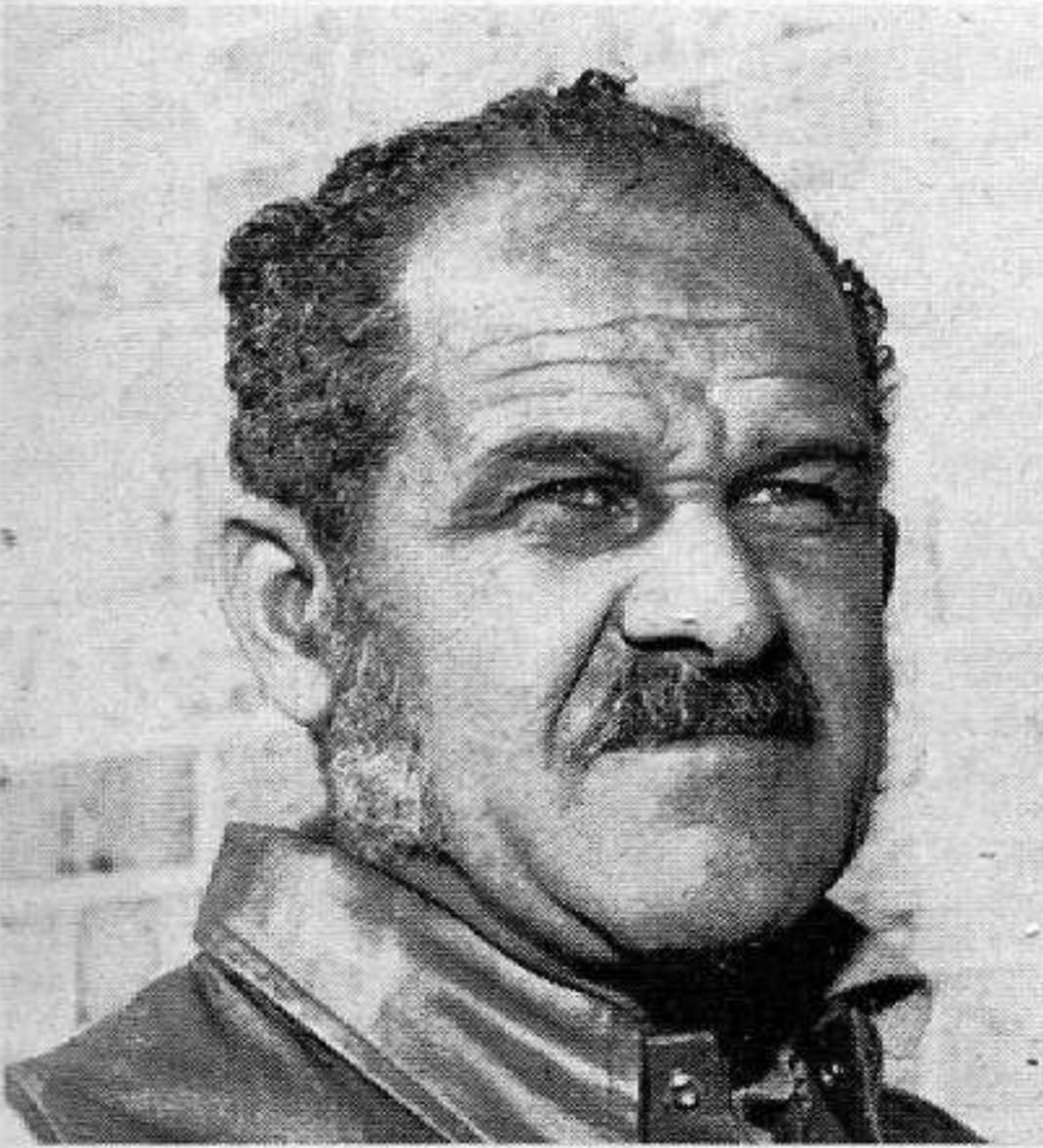
E' stato nel 1974 che la comunità corsaiola negra si è formata. Un anno che ha segnato l'inizio di uno sforzo per organizzare i piloti negri troppo spesso trascurati, creando un'associazione il cui scopo consiste nel migliorare e nell'accelerare lo sviluppo delle squadre da corse negre, attirando spettatori di colore sui circuiti della nazione.

Nonostante la riluttanza di alcuni organizzatori di corse di dragsters a prendere seriamente in considerazione « Giornate del Black American Racing », con la presenza dell'United Soul Racing Team, il Ddragway Aquasco nel Maryland organizzò uno show per professionisti negri.

Appassionati di dragsters arrivarono da New York, Baltimora, Washington e dintorni per assistere alla manifestazione. Almeno l'80% degli spettatori nelle tribune erano negri e i posti erano tutti venduti benché avesse piovuto incessantemente per i due giorni precedenti e il tempo fosse minaccioso anche nella giornata della gara.

Sebbene la comunità corsaiola negra cominciasse ad organizzarsi, e benché la manifestazione di Aquasco fosse stata un successo dal punto di vista finanziario, i piloti negri ricevettero meno di 5000 dollari come vero e proprio patrocinio nel 1973. Al tempo stesso i principali enti interessati seriamente alle competizioni furono multati (e i loro dirigenti criticati) per contributi illegali alla campagna per la rielezio-





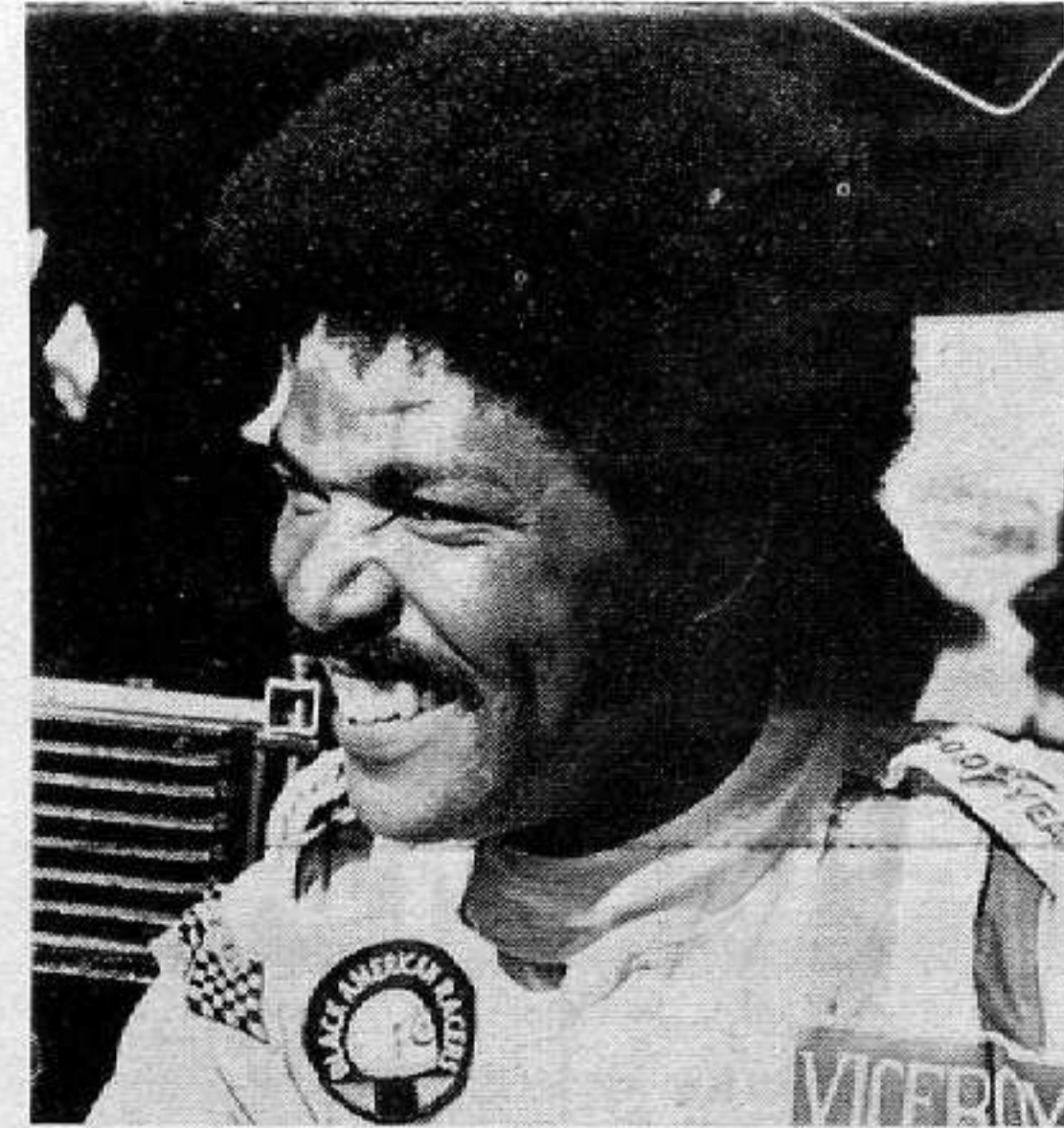
Wendell Scott, il vicepresidente della Black American Racers Assoc.



Questi è Malcom Durham, che è invece il presidente dell'associazione



Bob West è uno dei più apprezzati piloti di colore ora in attività



Benny Scott, figlio di «Bullitt» Scott, è il miglior pilota da corsa negro



Wendell Scott, l'uomo che ha rotto le barriere di colore nella NASCAR, fotografato con due figli



Malcom Durham fotografato al volante del suo «drag» durante una gara. Durham è stato eletto presidente dell'associazione nonostante non sia emerso in maniera spettacolare come pilota dragsters

ne di Nixon. Le squadre negre, sia di professionisti che di dilettanti, andarono di circuito in circuito con lettere degli stessi grossi enti in cui si dichiarava: «Spiacenti, i nostri bilanci per il patrocinio sono già impegnati».

Con ferma decisione i piloti negri professionisti, soprattutto nel settore dei dragsters, tentarono disperatamente di rimanere competitivi migliorando le loro prestazioni quasi settimanalmente. Mentre grossi enti orientati verso l'automobilismo erano coinvolti nello scandalo Watergate e nelle successive indagini, il settore marketing del paese continuava a comprare in abbondanza birra, whisky, hamburgers, STP, sigarette e tanti altri prodotti che sarebbe troppo lungo elencare. Come risultato



Leo Lilliard, un pilota negro che corre in Turismo con una Ford Pinto

centinaia di piloti trovarono patrocinio nel campo del marketing e della pubblicità, basato sugli utili tratti dai portafogli dei consumatori negri, mentre i conduttori di colore si sentivano dire che non erano «qualificati» per potere partecipare a programmi di marketing e pubblicitari. Sempre nel 1974 i piloti negri si resero conto che la loro chiesa aveva fatto il lavaggio del cervello alla comunità, indicendo campagne contro la velocità, le piste e la morte. Questo motivo non apparente, oltre alla mancanza di fondi, tenne lontani dallo sport au-

tomobilistico molti piloti negri, soprattutto dalle gare tipo Indy, NASCAR e su strada.

### Ecco i big di colore

**Ronnie Lyles.** Uno dei più bravi e più popolari professionisti del 1974 è Ronnie Lyles. Ronnie, che non è un novellino nelle corse per dragsters, iniziò nel 1966 come «pilota stradale» a Brooklyn. Ben presto la sua Chevelle '66 risvegliò la fiducia dei tanti amici del suo conducente. Comunque il maggiore successo di Ronnie fu l'ingresso, nel 1972, nell'United States Racing Team, un gruppo di conduttori professionisti che faceva tournées negli Stati Uniti. Mentre era parte del team Ronnie conobbe il presidente degli Stati Uniti, oltre a famosi personaggi del mondo delle corse quali Petty, Garlits e Indy Granatelli. Lyles è stato il primo professionista a comprare una vettura da corsa ex Sox & Martin, una Hemi Barracuda 1969, usandola per strada. La bianca vettura «del mistero» vinse un mucchio di soldi per il «pilota stradale» di Brooklyn. Inoltre servì per mettere in luce Lyles, portando al suo ingresso nelle legali corse sugli «strips» per dragsters, ove molti dei professionisti già noti riconobbero le sue doti. Nel 1968 Ronnie usava una Super Stock/B Dodge Dart con motore Hemi, con la quale vinse due gare di campionato Ihra e Ahra, oltre ai Winter Nationals Ihra. Nel 1969 e nel 1970 portò in pista con successo una bianca Hemi Cuda Sox & Martin 1969, poi, correndo con una A/ di serie modificata, vinse la gara Ihra del 1970 a Bristol. Nel 1971 gareggiò con una nuova Hemi Barracuda Sox Martin che gli valse un posto nell'United States Racing Team, con divi professionisti quali Bill Jenkins e Wayne Gapp. La sua stagione di maggior successo, comunque, fu quella del 1973 quando vinse due gare

NHRA della prima divisione.

**Malcom Durham.** Presidente del BAR, Durham è nettamente il principale pilota negro di dragsters della nazione. La sua carriera copre più di un decennio della storia delle gare per dragsters, punteggiato da vittorie. Verso la metà degli anni '60 Durham attirò per la prima volta l'attenzione su piano nazionale, con una serie di ottime «gare-sfida», sempre con vetture equipaggiate con grossi Chevy. A mano a mano che le macchine mutavano, conquistandosi poi il nomignolo di «funny-cars», la Supercar Engineering di Durham sfornava Chevy che regalavano regolarmente al pilota il posto del vincitore in gare in giro per il paese. Attualmente la sua serie di Strip Blazer Funny cars è stata sostituita da una Vega, per via dell'aumentata concorrenza in quella categoria. Come dice lo stesso Durham: «Ho deciso che ne avevo abbastanza di quelle Funny Cars. Volevo una vettura che potessi veramente pilotare, cioè con una trasmissione da manovrare».

**Wendell Scott.** Nella maggioranza i piloti e gli appassionati che seguono le corse NASCAR ricorderanno un episodio del 1973 che riguarda Scott: la collisione che coinvolse 21 vetture al circuito di Talladega il 6 maggio. Per via delle gravi ferite che aveva riportato, molti pensarono che Scott, il decano dei piloti negri, avrebbe dovuto appendere il casco al chiodo. Ma non fu così. Con abilità che non era scemata dopo l'incidente quasi fatale, Scott prese parte a quattro gare di cento miglia per vetture di serie di recente modello. Al termine della stagione si era iscritto a sei gare NASCAR, più a un'altra indipendente.

Il BAR, prima chiamato Miller Racing Inc., diventò noto come il «Team Progetto Indy» nella stagione 1973. Due piloti del BAR parteciparono a serie di gare per professionisti, tanto negli Stati Uniti che in Inghilterra, questo per cercare di fare progressi e di acquisire utile esperienza, oltre a mettersi in vista per soddisfare il desiderio nutrito

da tempo di potere essere al via della «500». Il pilota del team, Coy- le Peek, che i suoi fans chiamano affettuosamente «Casco Nero», gareggiò nella serie di Formula Ford per professionisti inglesi per i colori del BAR. Si trattava del primo conduttore negro conosciuto che corresse in Inghilterra. Il suo piazzamento migliore fu un secondo posto a Mallory Park. La sua meta è di uguagliare Bobby Unser in abilità, dato che è il pilota che ammira di più. L'altro conduttore del team BAR è Benny Scott, ritenuto il miglior pilota negro sui circuiti degli Stati Uniti. Nel 1973 partecipò alla serie Coppa D'Oro Super Vee VW, patrocinata dal presidente del BAR Miller. Gareggiando come indipendente, il suo miglior successo fu un ottavo posto a Pocono.

**Bob West.** Benché nel 1973 non abbia gareggiato, ora nessuna corsa per piloti negri potrebbe essere ritenuta completa senza la presenza di West. Appassionato di corse in circuito, partecipò a vari tipi di competizioni per i colori dell'SCCA. Cinque anni prima che la Porsche dominasse la Can-Am con le sue vetture con compressore, West correva con una McLaren di sua proprietà equipaggiata con un Chevy con compressore, partecipando al campionato su strada, una serie che diventò la Can-Am l'anno successivo.

**Leo Lilliard.** Come si comincia a gareggiare? Per Lilliard la risposta è «karting». Mentre i suoi amici nel Tennessee giocavano a pallacanestro, Leo ottenne due diplomi in ingegneria meccanica e cominciò a dedicarsi ai karts. Vinse ventisei trofei in quegli anni e nel 1968 si aggiudicò il campionato della costa orientale nella classe B limitata, trovano anche il tempo per scrivere numerosi articoli su riviste di karting, riguardanti la costruzione degli Enduro. Nel 1973 si comprò una Pinto. Si fece presto la fama di «militante», per la sua prontezza nel sacrificarsi per ottenere un trattamento equo per i conduttori negri.

Adriano Manocchia



**FRANCIA**  
la paura  
ma...

5

**PARIGI** - Lo sport automobilistico non deve essere la vittima di accuse: è anormale, per non dire indecente, attribuire all'automobile e alle corse tutti i vizi e, inoltre, equivale a uccidere la gallina dalle uova d'oro, uccidendo al tempo stesso buona parte dell'economia. Non è facile scoprire da dove parte l'incredibile campagna anti-automobile che imperversa da un po' di tempo in Francia e in Europa, campagna di cui un'industria già traballante farebbe volentieri a meno: Per fortuna lo sport automobilistico pare

resistere abbastanza bene a tali attacchi ed è proprio questo che ha voluto sottolineare Jean Marie Ballestre, presidente della Federazione francese, durante una recente conferenza stampa.

Il 1974 ha regalato alla Francia un titolo mondiale con la Matra-Simca e tre titoli europei, e questo parrebbe dimostrare che il paese gode di buona salute. Inoltre nel 1974 si sono potute organizzare 500 prove e per la prossima stagione viene proposta la cifra di 600. « **Diamo prova di civismo, dato che si**

suggerisce un'economia del 15% e, da parte nostra, annulliamo spontaneamente il 30% delle competizioni... » ha commentato il presidente.

Senza dubbio la Shell, e probabilmente la Matra-Simca, « abbandonata » dalla Chrysler, rinunceranno, ma per contro si ha la certezza che appariranno altri patrocinii. Del resto lo stesso Gutter, direttore del servizio promozione della Elf, ci ha detto che il bilancio 1974 è già stato riconfermato integralmente per il 1975. Si conoscono già i programmi dell'Alpine-Renault, della Ligier-Maserati e l'Antar è decisa a continuare ad appoggiare Ragnotti, mentre la BP farà altrettanto per Laffite e così via. Il quadro non è dunque pessimistico come vogliono fare credere certe persone e, come abbiamo detto, lo sport automobilistico resiste bene. In effetti il guaio non nasce per via della spettacolare campagna, anche se è fuori posto, ma piuttosto per colpa di chi regge questo sport. Alludiamo naturalmente alla CSI. I suoi responsabili stanno semplicemente uccidendo uno sport che dovrebbero invece valorizzare con ogni mezzo, questo per colpa di regolamenti contrari non soltanto al progresso tecnico, che resta il principale scopo delle corse, ma anche al fattore spettacolo, ormai inscindibile dalle competizioni. Ballestre ha accettato la vice presidenza della CSI nella speranza « **di potere fare qualcosa** ». In poche parole, per tentare di riportare la maggioranza verso concetti più equi... senza volere favorire una marca o un paese. Sempre con questo scopo, l'ing. Martin ha accettato di prendere il posto di Hébert in seno alla commissione tecnica. « **Ci siamo concessi un anno di tempo, altrimenti...** »

Altrimenti (parla Terramorsi della Renault Gordini): « **C'è troppa incoerenza, così non si può andare avanti: la CSI sta auto affondandosi... Non dimenticate il conflitto fra l'ACF e la Federazione, potrebbe verificarsi un fenomeno identico!** » Ligier è dello stesso parere e spera che i costruttori si uniscano, come accade per la F. 1, per fare sentire le loro voci. « **Comunque, saranno gli organizzatori a svolgere un ruolo determinante, decidendo di organizzare una prova valida per l'uno o l'altro campionato mondiale** » aggiunge.

Si rischia infatti di avere sorprese: benché il regolamento non sia ancora pubblicato ufficialmente, si sa già, per esempio che l'ACO, organizzatore della 24 Ore di Le Mans, girerà decisamente le spalle alla CSI a partire dal 1975. Pur ammettendo che questo gli è stato tanto più facile perché la decisione della Matra Simca di rinunciare era praticamente già nota, perché si sa anche che Ferrari l'anno prossimo si dedicherà di nuovo soprattutto alla F. 1, la posizione dell'ACO resta significativa.

Un costruttore pensa a lungo, prima d'intraprendere la costruzione di una vettura da corsa che rispetti un mucchio di regole precise. I signori della CSI dovrebbero ispirarsi a questo esempio e ammettere anche che le corse subiscono una evoluzione. Un campionato che diventa una formula « monotipo » non interessa nessuno, né gli « attori » né, il pubblico.

Jacques R. Jaubert

600 corse?

# tecnicamente

# COPPA

sci **Rossignol**

VINCITORI ASSOLUTI  
COPPA DEL MONDO MASCHILE 74



Costruire uno sci appositamente per vincere la Coppa del Mondo può essere un'impresa relativamente facile.

Difficile è costruire sci alla portata di tutti per quanto riguarda facilità, sicurezza e prezzo d'acquisto. E in grado di aggiudicarsi la Coppa del Mondo maschile 1974.

Quindi con la medesima accuratezza costruttiva.

Perciò con lo standard qualitativo che da 65 anni si chiama Rossignol.

SMASH - insuperabile sul ghiaccio e nelle curve a corto raggio

VIVA - lo sci per tutti per precisione, facilità, prezzo

ROC 501 - a prezzo competitivo un nuovo metalloplastico

**ROSSIGNOL**  
quando lo sci è per tutti

distribuiti in Italia da:  
**NICOLA ARISTIDE & FIGLIO**  
13051 BIELLA

**POOL**  
fornitori atleti  
AZZURRI FISI



Stanislao Sterzel, a sinistra, e Chicco d'Amore hanno rappresentato l'Italia nelle gare internazionali per Formula Ford in Venezuela



## **B** VENEZUELA Basta una F. FORD a fare entusiasmo

# L'AMERICA dei nostri giovani

MARACAIBO - Stanislaw Sterzel e Federico d'Amore, che vediamo nel fotocolor accanto alle loro Delta Mk.2, erano fra gli undici piloti stranieri presenti ad una piccola «temporada» per vetture di Formula Ford disputata in Venezuela, sull'interessante autodromo di «La Chinita», vicino a Maracaibo. Oltre ai due italiani, c'erano altri ottimi piloti non venezuelani, come il canadese Bill Brack, il messicano Rebaque, il belga Patrick Neve e l'inglese Lawrence, tutti contro il campione locale Bobby Dennet.

I nostri non hanno certo demeritato, anzi Sterzel è stato il protagonista assoluto delle gare, che avrebbe vinto entrambe se non fosse stato per la sfortuna nella seconda manche della gara di apertura. Dopo essere arrivato secondo prima manche del «Gran Premio Prensa Nacional», sotto il diluvio, Sterzel infatti veniva tamponato dalla Titan di Dennet alla fine del primo giro, e per lui svaniva ogni possibilità di vittoria per somma di tempi. Dennet vinceva così entrambe le manche e la corsa.

Il pilota italo-polacco si rifaceva però nella gara successiva, il «Gran Premio Feria della

Chinita»: vinceva in volata, su Rebaque, la prima manche e si imponeva di forza nella seconda, davanti al solito Rebaque, mentre Dennet rompeva il motore quando era in seconda posizione.

Le gare sono state seguite da un pubblico fantastico, ed hanno suscitato estremo interesse nella stampa e nella televisione locali, con lunghe interviste e servizi speciali sulle gare. L'autodromo che è stato teatro delle due gare internazionali è una bella pista di 4300 metri di sviluppo, molto larga e con ampi spazi di sicurezza con fondo in sabbia.

Purtroppo, è carente come attrezzatura e l'organizzazione è stata relativamente scarsa, con molti ritardi nelle partenze ed una certa confusione neolatina, anche a livello di cronometraggi. Altra lacuna, i commissari di percorso un po' incoscienti e vigili del fuoco non molto attrezzati.

Ad ogni modo, la calorosa accoglienza ed il desiderio di ampliare la loro esperienza internazionale ha quasi convinto Sterzel e d'Amore a ritornare in Venezuela per una gara il 15 dicembre nell'autodromo San Carlo, nelle vicinanze di Caracas.



# FAG

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



# FAG



Cosa c'è sotto i cofani australi?

# i MOSTRI a sorpresa



A Oran Park, il circuito di Sydney, si sono svolte nella stessa giornata, oltre al GP d'Australia, anche altre tredici gare, per vetture di vari tipi. Qui sopra vediamo la partenza delle « sport production », con in prima fila la Lotus Elan di Chris Roberts che vincerà la gara. A sinistra la solita sfilata di majorettes pre-gran premio. Sotto a destra un particolare dei

**SYDNEY** - Abituati alla nostra vecchia e cara Europa, la prima impressione che abbiamo provato sbarcando dal Jumbo che ci portava in Australia è stata la ventata di modernità, della quale tutta è pervasa la grandissima isola, che non può contare più di duecento anni di storia. Tutto, dal problema urbanistico, alla vita lavorativa dei venti milioni di abitanti, è impregnato di questo senso: e naturalmente ancora più il settore automobilistico, per il quale precipuamente ci trovavamo tanto lontani dall'Italia. L'Australia è certamente una nazione, o meglio, un continente molto ricco: tra l'altro scarsamente popolato (sempre a confronto con l'Europa naturalmente) e con immense possibilità ancora tutte da scoprire. A cominciare dal petrolio, che il sottosuolo dona con disinvoltura, a tutte le risorse

minerarie, materie prime appunto per il settore automobilistico. Settore naturalmente rigoglioso, anche se la produzione ha dovuto accusare diversi anni di ritardo per immagazzinare tecnologia e mezzi di produzione all'interno del continente stesso, ora in grado di produrre una serie di modelli completamente con le proprie forze.

Giovane naturalmente anche l'automobilismo, anche se dagli annali risulta che il GP d'Australia si disputi dal lontano 1928 sul tracciato dell'isola Phillip, di fronte a Melbourne. La CAMS (Confederation of Australian Motor Sport), una copia decisamente in meglio della nostra CSAI, risale al 1953 e da quella data regola lo sport motoristico suddividendo i vari trofei e titoli, che non si differenziano poi tanto da quelli occidentali.





boxes da campo: una serie di tende aperte, alla maniera di un accampamento medievale in vista dell'annuale torneo. Il tutto un po' improvvisato, ma ugualmente funzionale

Il massimo campionato australiano è infatti quello di F. 1: al vincitore viene attribuita la Gold Star, ricompensa che quest'anno, ad esempio, andrà sicuramente a Max Stewart che ha vinto quattro delle cinque gare in calendario. Le vetture sono più o meno le nostre (inglesi e americane) F. 5000, spinte da un motore derivato di serie che abbia una cilindrata massima inferiore ai 5 litri: il più noto in Australia è il motore Repco, che questa casa produce partendo dal basamento Holden, praticamente la copia degli Chevrolet americani. Le monoposto sono in maggioranza Lola, di fabbricazione inglese: ma vi sono anche vetture

**Leopoldo Canetoli**

CONTINUA A PAGINA 54







Sopra, monoposto F. Ford in attesa delle verifiche: i commissari australiani sono abbastanza pignoli, ma molto preparati. A sinistra, vetture « sport production » (le nostre GT) in attesa del via. A destra, una fase del G.P., con la Lombardi che ha appena superato un concorrente. Sotto, uno dei tanti incidenti tra le « sport sedan »: la grossa Camaro di James Smith è urtata posteriormente, costretta a un testa-coda, riprende passando per il prato



CONTINUA DA PAGINA 53

indigene, come la Match e la Elfin, completamente costruite «in loco». Più nota è forse la Match, presente ancora in qualche esemplare, dal momento che la produzione è cessata con l'abbandono recente del pilota costruttore dai campi di gara: rimangono alcune sue vetture (la Lombardi ad esempio ha corso con una di queste) longeve soprattutto per la loro robustezza, ma sul piano della competitività decisamente superate. Stesso discorso vale per la Elfin (la Elfin è un po' come la March australiana e fabbrica vetture da corsa per ogni categoria) portata ancora in gara da John McCormack, campione in carica, e da Garrie Cooper che materialmente le fabbrica.

La gara che ha maggior risonanza, rimane il GP d'Australia, quest'anno disputato per la prima volta a Oran Park e trasmesso in diretta a colori dalla TV fino in Giappone: ma molto nota è pure la serie Tasmania che si disputa nei mesi di gennaio-febbraio, corrispondenti all'estate australe, in quattro corse prima in Nuova Zelanda e poi in Australia.

Proseguendo in ordine di grandezza, non d'importanza certamente, abbiamo ancora la F. 2, che si disputa con monoposto spinte da motori quattro cilindri da 1600 cc, limitati alle due valvole per cilindro e pure dotati di alimentazione ad iniezione indiretta. In questo particolare settore i motori che vanno per la maggiore sono questa vol-



Tra le gruppo 1 australi è apparsa questa coraggiosa Alfetta, sponsorizzata da una ditta italiana: chissà poi perché le nostre più grosse aziende preferiscono veicoli pubblicitari esteri al posto dei piloti italiani!





ta d'importazione: si tratta dei Brian Hart inglesi (derivazione Cortina Lotus) che installati sulle Birrana, monoposto con telaio monoscocca e carrozzeria aerodinamica dominano il lotto specie con Leo Geoghegan e Bob Muir.

Vengono poi le F. 3, con motori 1300 cc a carburatori, sempre naturalmente derivanti dalla serie: quest'anno i motori più competitivi sono stati i giapponesi Mazda, ma anche gli Alfa Romeo e i Ford, oltre ancora ai Toyota, hanno fornito buone prestazioni. Per le monoposto anche qui tutto è di produzione locale. Come monoposto scuola abbiamo anche in Australia le F. Ford e le F. Vee: entrambe le categorie sono affollatissime e le vetture corrispondono più o me-

no a quelle che già abbiamo visto in Europa.

Una categoria completamente a sé è quella delle «sport sedan», certamente la più seguita e anche sotto un certo punto di vista per noi molto interessante perché mette in pratica anticipatamente, in un certo qual modo, il concetto della «silhouette». Si tratta di vetture che esteriormente mantengono le linee originarie, anche se in realtà le carrozzerie sono praticamente rifatte in poliestere o fibre sintetiche molto leggere: e questa è l'unica limitazione, oltre a quella di utilizzare un qualsiasi motore prodotto in una minima serie e di non più di cinque litri di cilindrata. Divertente, vero?

Sta di fatto che si sono viste

cose abnormi: le più chocanti erano due piccole Hillman Imp, o almeno sembravano tali esteticamente, che in realtà nascondevano rispettivamente un motore Chevrolet 5000 posto in posizione centrale e un motore Alfa Romeo 8V, presumibilmente ricavato da una Montreal e dotato per lo più di compressore!

Un'altra vettura divertente era una Volkswagen 1500, che nascondeva sotto le gonne addirittura un telaio McLaren M 10 naturalmente dotato del solito motore da F. 5000.

Tutte queste macchine, assieme ad altre più vecchie e di qualsiasi cilindrata corrono in una gara unica, appassionando tremendamente il pubblico, che il più delle volte riesce ad assistere, date le eccessive e spropositate

tate elaborazioni, a vere e proprie conclusioni da «demolition derby» con pezzi che volano dappertutto. Ecco, forse sta soprattutto in questa fase più spettacolare che sportiva la massima attrazione della maggior parte degli spettatori, ancora una volta convinti più dallo spettacolo che dalla disciplina sportiva.

Avevamo premesso che l'Australia è un paese giovane: e questa scelta rivolta più allo spettacolo puro che ai risvolti tecnici della competizione, è appunto il limite del loro modo di fare dell'automobilismo, anche se vi è una nutrita schiera che già si interessa allo sport dell'automobile come lo intendiamo noi, ad almeno 22 ore di distanza in Jumbo Jet.



# Un CUORE (FERRARI) e una « capanna »



**TORINO** - Una azzurra Stratos ● **ROMA** - Una azzurra Dino 308 GT 4. Non è solo il colore il comune denominatore delle due «VIP GT made in Italy», che abbiamo provato per i nostri lettori, ma lo è anche il progettore, per ambedue BERTONE, e il « cuore » che batte sotto il cofano che è di marca Ferrari, avendo scelto come si sa la Lancia il DINO 246 per la sua

lo di coupé standard quella della DINO. Così come la guida; da prototipo quella della Stratos divertente in città e in salita, leggera da guidare quanto pesante e ingombrante per contro è apparsa la rivale Dino in questa nostra prova parallela.

L'accelerazione, l'unica soddisfazione che ci si può levare oggi sulle nostre strade intasate, è bruciante sulla Stratos buona



La parte posteriore della Stratos, con le « palpebre » al lunotto in funzione antiabbagliante



Posteriormente, anche la Dino ha un vano portabagagli dietro al motore, di buona capienza

## comuni denominatori

«STRATOS WORLD CHAMPION» trionfatrice sulle strade di tutto il mondo con Munari, Mannucci e C...

Al recente Salone di Torino, l'assistente-alla-Presidenza-Ferrari, che « prestava » tanto volentieri i suoi due piloti Regazzoni e Lauda alla FIAT per farli immortalare vicino alla 131 Mirafiori, non ha invece voluto che i due ferraristi si facessero ritrarre vicini alla Stratos per simile foto allo stand della Lancia, non ostante il motore Ferrari che « palpita sotto il cofano ». A proposito del quale ci risulta che alla Lancia arrivano molte telefonate di possessori di DINO 246, che chiedono il « Kit » della Lancia-Stratos per « preparare » il Dino, forse anche per correre, oltre che per avere qualcosa di più dalla già potente 246.

Molte le differenze fondamentali fra le due vetture. Innanzi tutto la Stratos è nata come vettura da competizione, ammansita poi per essere prodotta e venduta in 500 esemplari per poter correre nel gr. 4. Prestazioni, quando si è al volante, più eccitanti della Dino che è nata per essere una normale vettura da GT.

L'ago dei favori (più sportivi) pende verso la Stratos. Innanzi tutto per la linea, moderna e corsaiola quella della Stratos, più rigorosa legata a un model-

sulla Dino nonostante i 600 cc in più. Ovvio che la differenza di peso si sente.

La stabilità è molto buona su ambedue le vetture, personalmente preferiamo quella della Stratos più dura, più piatta che dà l'impressione di essere « incollata » al terreno, comunque niente di ridire su quella della DINO un po' più morbida ma efficacissima.

Per contro sulla Dino si deve apprezzare l'abitabilità migliore netta nei confronti della Stratos: buona per due persone davanti, di fortuna i posti posteriori.

La Stratos ha due posti « secchi » asimmetrici, con più spazio per chi guida che per il passeggero. Sembra un abitacolo fatto su misura per Munari (grande, che guida) e Mannucci (più piccolo, al suo fianco).

A favore ancora della Dino dobbiamo segnalare la visibilità, ottima davanti, dietro e lateralmente, mentre sulla Stratos, davanti è OK, quasi nulla lateralmente e scarsa dietro. Per concludere sinteticamente, la STRATOS più divertente, più giovanile, più sportiva, sprint e linea in un connubio perfetto. La DINO una bella GT per lunghi viaggi ma senza gli acuti che forse il cliente spera di trovare comperando una Ferrari, anche se si chiama solo « DINO ».

Giancarlo Cevenini

LANCIA STRATOS	SCHEDA TECNICA	DINO FERRARI 308 GT 4
Centrale trasversale	Motore	Centrale trasversale
6 a V di 65°	N. cilindri	8 a V di 90°
92,5 x 60 mm	Alesaggio x corsa	81 x 71 mm
2418 cmc	Cilindrata	2926,9 cmc
9 : 1	Rapporto compressione	8,8 : 1
190 CV a 7000 giri	Potenza massima	255 CV a 7700 giri
2 alberi a camme in testa	Distribuzione	2 alberi a camme in testa
spinterogeno	Accensione	2 spinterogeni Marelli
3 Weber doppio corpo	Alimentazione	4 Weber doppio corpo
Monodisco a secco	Frizione	Monodisco a secco
Tubolare	Autotelaio	Tubolare
Coupé 2 posti	Carrozzeria	Coupé 4 posti
1430 mm	Carreggiata anteriore	1470 mm
1460 mm	Carreggiata posteriore	1460 mm
3710 mm	Lunghezza	4300 mm
1750 mm	larghezza	1710 mm
1110 mm	Altezza	1210 mm
2180 mm	passo	2550 mm
980 kg	peso	1365 kg
5 velocità + RM	Cambio	5 velocità + RM
Indipendenti (regolabili)	Sospensioni	Indipendenti
Autobloccante	Differenziale	Autobloccante
Cremagliera	Guida	Cremagliera
A disco	Freni	A disco con servo.
—	Consumo	20 x 100 km
205/70 VR 14	Pneumatici	205/70 VR 14
1 2 3 4	Velocità raggiunta in	1 2 3 4
68 99 136 183		66 99 136 183
230 kmh	Velocità massima	250 kmh
10.725.000	Prezzo IVA compresa	11.700.000





# Vi chiede nelle curve abitudine al passo (molto) corto

## STRATOS Le PAGELLE

LINEA	10
MOTORE	9
ABITABILITA' (per 2 persone)	8
CAMBIO	8
CONSUMO	8
DIFFERENZIALE	8
GUIDA	9
STABILITA'	10
FRENATA	9
STRUMENTAZIONE	7
RIFINITURE	6
PRESTAZIONI	9
ACCELERAZIONE	9

TORINO - Chi ha avuto la fortuna come noi di guidare la Stratos capisce perché Munari stia vincendo con questa macchina il Campionato del Mondo... Questa piccola (come misure) ma grande (come prestazioni) vettura, nata per le corse, si fa apprezzare proprio per quelle qualità che generalmente in una vettura nata per la serie non troviamo.

La linea è eccezionale, ne sono la prova le decine di persone che attorniano la vettura quando questa è ferma da qualche parte. Il passo corto e l'accelerazione fantastica, anche grazie al peso contenuto, ti fanno «sgattaiolare» nel traffico cittadino come se si fosse al volante di una «super-mini 500», mentre il generoso motore (ex-Dino 246) riprende a tutti i regimi, anche i più bassi.

In autostrada poi (piena di traffico ma... vuota di polizia) si tiene con un filo di gas una velocità di 200 kmh con grande tranquillità.

L'interno asimmetrico è un po' scomodo come accessibilità, ma quando ci si è dentro è ampio e ci si può muovere in due comodamente; è quanto di più corsaiolo si possa trovare in produzione attualmente. La strumentazione è come quella del Dino 246, i sedili duri ma comodi rivestiti di una finta pelle «made in Japan» più morbida e più traspirante della pelle vera, è forse quanto di meglio oggi offra il mercato.

Alla guida si apprezza subito la discesa dalle corse. Volante piccolo con comando diretto e preciso, macchina di una estrema leggerezza. Si guida in città «ad occhi chiusi», in autostrada «vola», in salita... è un sogno. Grazie alle dimensioni ridotte, alla grande facilità di regolazione della barra stabilizzatrice, per cercare la soluzione migliore per il proprio modo di guidare, anche piloti della mass-media come il sottoscritto possono attingere a notevoli exploit.

Il cambio a 5 marce è un po' duro da azionare con la seconda che tende ad «impuntarsi», ma è preciso negli innesti, anche se si sarebbe preferito una corsa più corta.

### Incollata all'asfalto

La stabilità è favolosa, in tutte le condizioni d'impiego. Dai tornanti alle curve velocissime, la macchina è incollata all'asfalto. Bisogna un po' abituarsi nelle curve caratteristiche della vettura dal passo molto corto altrimenti è possibile fare testa-coda. Appena «compresa», la Stratos si può guidare in tutta sicurezza ad alte medie che ben difficilmente altre macchi-

ne possono tenere, in special modo in salita.

Il rumore all'interno della vettura è superiore a quello che ci si aspetta, ma d'altra parte bisogna tener presente che la vettura è nata per correre, e non per fare delle passeggiate, poi si è adattata anche questa esigenza all'idea originale della Stratos, e a dire il vero si è ottenuto una ambivalenza corsa-turismo al disopra di ogni aspettativa.

### Accelerazione eccitante

Quattro freni a disco assicurano una frenata potente e sicura in qualsiasi condizione d'impiego, con un po' di sforzo sul pedale. Quando si frena violentemente, la macchina non dà nessun segno di sbandamento e i sedili anatomici tengono bene sia il guidatore che il passeggero.

Il motore molto potente e generoso, sembra si adatti meglio sulla Stratos che sull'originale Dino per cui era nato. L'accelerazione è eccitante, e con partenza da fermo anche grazie al differenziale autobloccante abbiamo raggiunto i 100 kmh in 5"4; si sarebbe potuto fare addirittura meglio se non avessimo avuto qualche difficoltà nell'inserire la seconda. In velocità massima abbiamo cronometrato la Stratos a 236 kmh, mentre il km da fermo lo abbiamo raggiunto in 25".

Il motore della Stratos sopporta molto bene anche i fuori giri e in certe tirate abbiamo toccato anche i 9000. Nelle varie marce abbiamo raggiunto le seguenti velocità con punte appena un po' oltre il limite dei giri dato dalla Casa. In prima 70 kmh, 2. 105, 3. 135, 4. 190, 5. 236, velocità di tutto rispetto per una vettura il cui peso è al di sotto dei 1000 kg.

A guidarla, rimpiangi di non essere nato con quelle doti di pilota che ti permetterebbero di portarla in una corsa. Comunque la Stratos nata dall'abile e futuribile matita di Bertone, plasmata con la solita classe dalla Lancia è quanto di meglio un pilota-cliente o anche solo un cliente può chiedere da una macchina: se hai velleità sportive la Stratos te le appaga, se hai velleità da turismo ad alte prestazioni la Stratos te le dà.

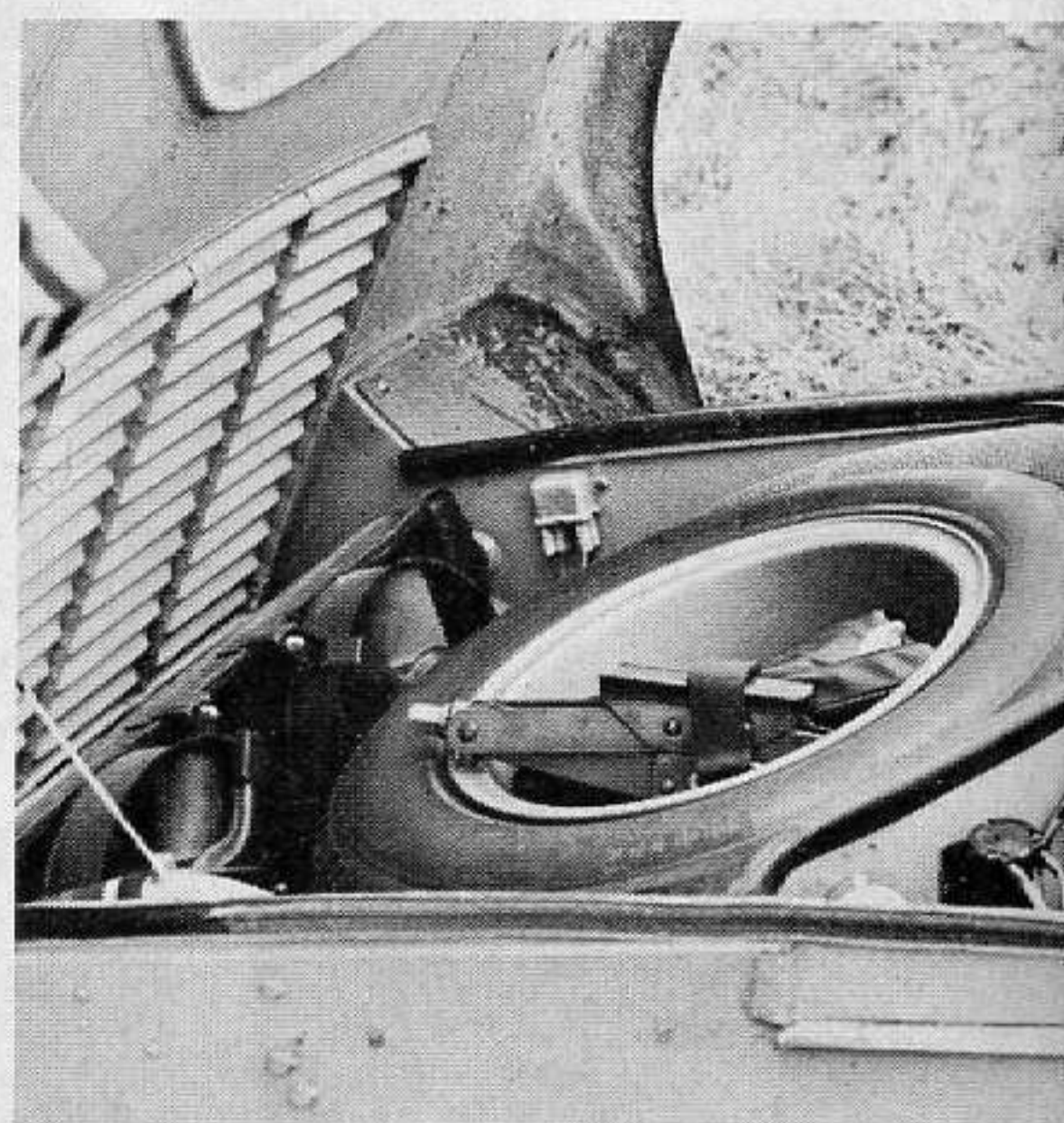


Le forme caratteristiche della Lancia Stratos HF, estremamente personali



A sinistra, il V6 del Dino 246 montato trasversalmente nel vano motore della Stratos HF

Sotto, il posto di guida (c'è Fittipaldi al volante) ed il vano anteriore della Lancia Stratos



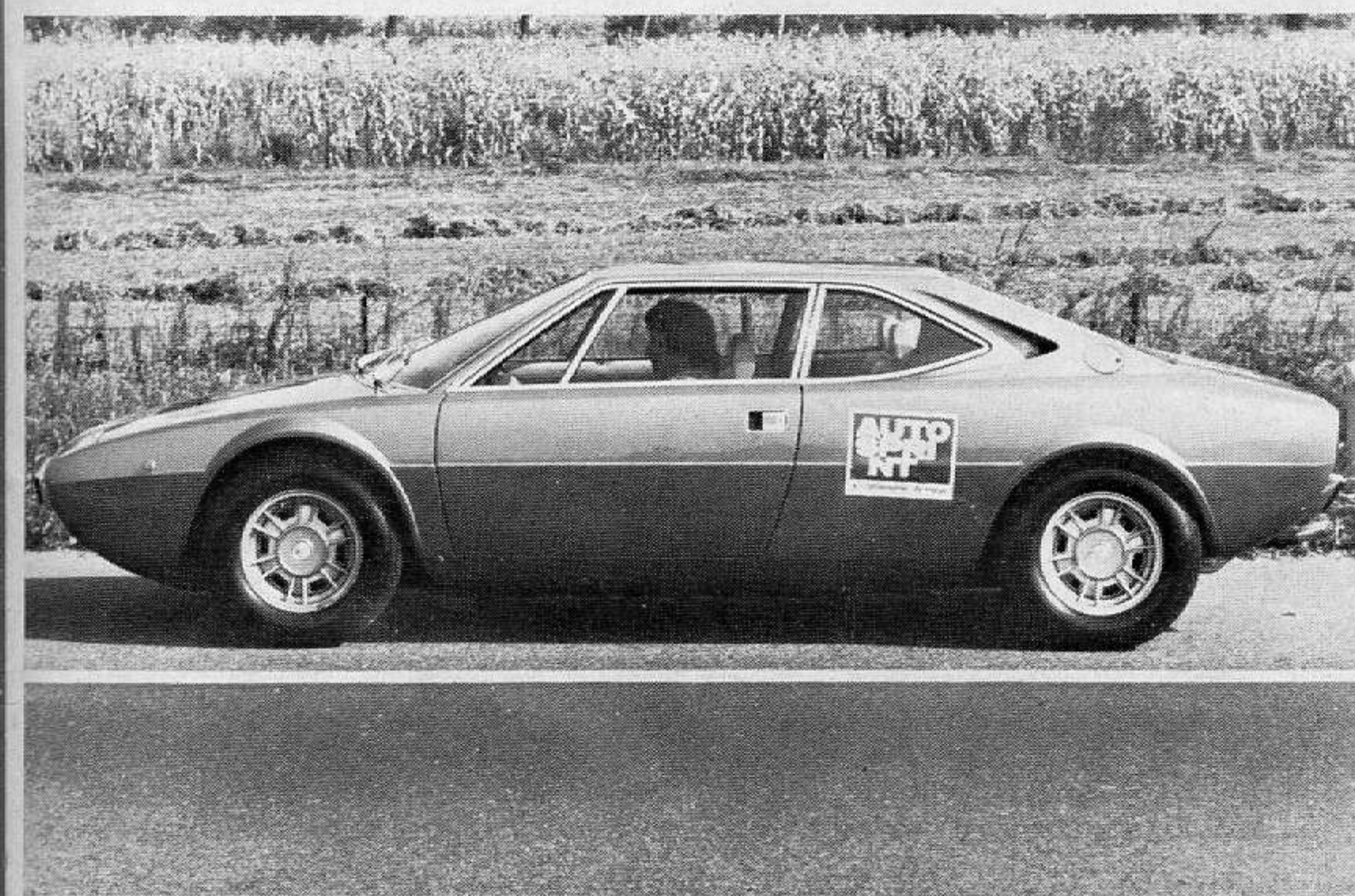


confronto **DINO**

7	LINEA
8	MOTORE
8	ABITABILITA' (per 2 persone)
8	CAMBIO
6	CONSUMO
8	DIFFERENZIALE
7	GUIDA
8	ETABILITA'
9	FRENATA
10	STRUMENTAZIONE
9	RIFINITURE
8	PRESTAZIONI
7	ACCELERAZIONE

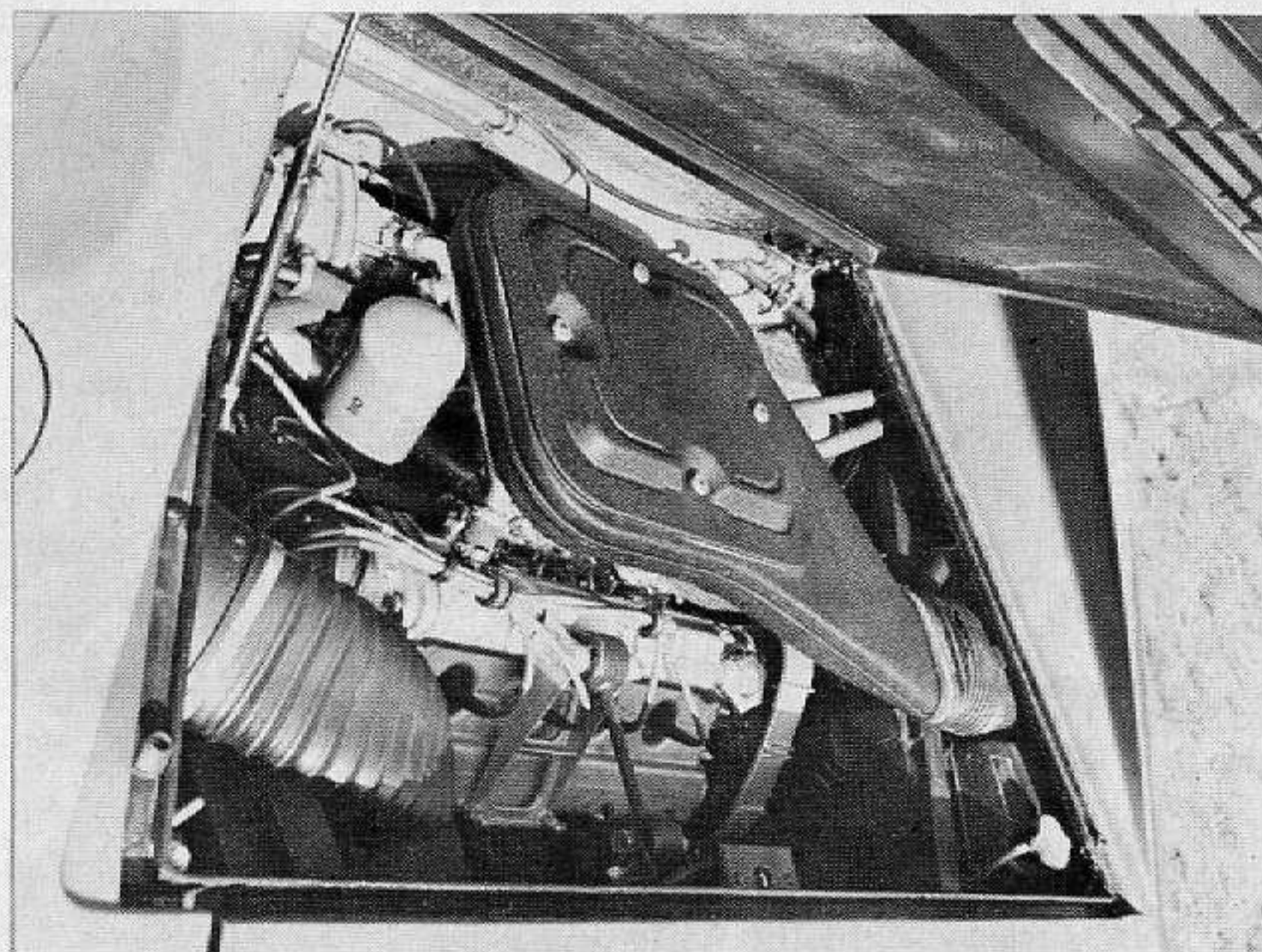
# Si fa un « tredici » non solo per i milioni che costa

ROMA - Avrà un nuovo motore sempre ad otto cilindri ma con una cilindrata leggermente inferiore ai 2000 cmc, per poter « evadere » l'IVA del 18 per cento, il DINO 308 GT4 (si chiamerà 208?) dall'inizio del prossimo anno, per cercare di smuovere un mercato tragicamente fermo per queste vetture pur di pregio (seicchi a parte).

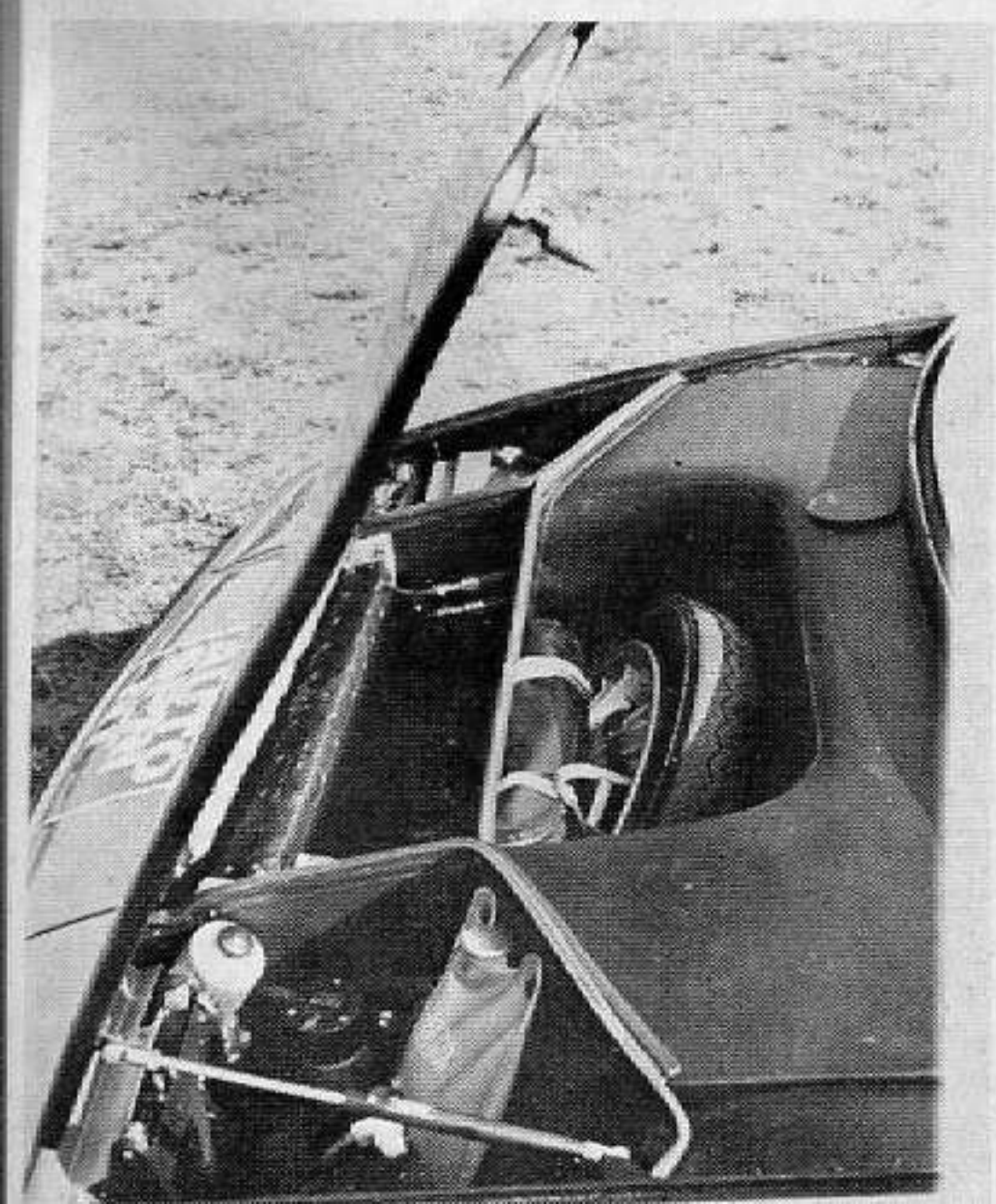


Più slanciata, lateralmente, la Dino 308 GT. Passo lungo e 2 posti + 2

A destra, motore trasversale posteriore anche per la Dino 308 GT, qui, però, ad otto cilindri



Anche sul Dino la ruota di scorta è anteriore, con i radiatori. Strumentazione completissima



Una settimana passata a Roma ci ha dato la possibilità di provare per i nostri lettori la DINO 308 GT4 reginetta del salone di Parigi '73, e commercializzata dall'inizio di quest'anno.

La linea della vettura disegnata da Bertone è bella, ma « non è una Ferrari » come ci hanno detto alcuni clienti, che volevano qualcosa di meno classico ma più avveniristico come linea.

Al volante ci si trova a proprio agio, anche se è un po' faticosa la manovra di entrata. I due posti anteriori sono comodi, mentre i posti posteriori sono più una pro-forma che altro, al massimo ci sta un bambino e una « 24 ore ». Il motore va in moto in un sussurro, e anche alle alte velocità non è rumoroso, la visibilità è buona, mentre il cambio a 5 marce è un po' duro da azionare.

Nel traffico di Roma la macchina è ingombrante e pesante da guidare, mentre appena fuori città appena si può « tirare » qualche marcia diventa subito più agevole guidarla.

La « console » centrale sembra un oggetto spaziale tanti sono gli « aggeggi » di servizio che vi trovano posto, dalla radio stereofonica, ai pulsanti per i vetri elettrici, alle manopole per l'aria condizionata, oltre a posacenere, accendisigari, comando dello starter, interruttore per lo sbrinamento del lunotto termico, ecc.

Leve levine levette sul cruscotto completissimo con sette strumenti circolari e una trentina fra spie e pomelli vari sono tutti a portata di mano e bene in vista per chi guida.

## Ripresa condizionata

Il motore è generoso, ma il peso della vettura non gli fa attingere delle prestazioni eccezionali in ripresa. Da fermi, abbiamo impiegato 7"2 per raggiungere i 100 kmh. Una prestazione decisamente al di sotto di una vettura che porta un nome tanto prestigioso.

Il motore ad 8 cilindri è molto elastico, e riprende in qualsiasi marcia già da 2000-2500 giri, mentre il cambio un po' duro e con gli innesti molto ravvicinati, ma con la posizione della 5. molto lunga da innestare, perde al massimo 2000 giri nei cambi marcia.

La posizione di guida è molto ri-

posante, con i sedili che tengono bene lateralmente nelle curve prese in « allegria »; la ventilazione interna è ottima anche se mancano i deflettori che sono molto comodi specie per chi fuma. Manca purtroppo lo specchietto di cortesia dal lato del passeggero, e « lei » si arrabbia molto per questa defaillance.

## Frenata perfetta

Una cosa che abbiamo apprezzato molto è stata la frenata, pronta e sicura in tutte le condizioni d'uso, da quelle improvvise in città, a quelle prolungate in autostrada ad oltre 200 all'ora.

La velocità massima che siamo riusciti a cronometrare non è stata eccezionale. Non siamo riusciti a raggiungere i giri promessi dalla Casa (7400 in quinta), ma appena al di sotto di 7000, per una velocità cronometrata appena superiore ai 230 kmh.

In quinta partendo da 100 kmh, abbiamo impiegato a raggiungere i 200 kmh 26"2, mentre da 50 a 130 kmh in quinta abbiamo impiegato 18"6.

I quattrocento metri con partenza da fermo sono stati raggiunti in 15"5, mentre il km sempre da fermi lo abbiamo raggiunto in 27"."

Il consumo della nuova DINO 308 GT4, è da « sceicchi arabi », nel traffico cittadino abbiamo consumato 25 litri per fare 100 km, in autostrada a non superare i 170 eravamo sui 20-22 litri, mentre superando questa velocità, bisogna farsi seguire da un autobotte...

Il baule non è molto ampio, le valigie grandi non ci stanno, mentre vi trovano posto tre valigie medie. Un altro handicap della DINO è il motore molto difficile da raggiungere nei suoi organi per chi in officina vi deve lavorare attorno. Il prezzo con i vertici che ormai hanno raggiunto le vetture è degno di una Ferrari. L'esemplare da noi provato era corredato di aria condizionata (520.000 lire), vetri elettrici (156.000 lire), vernice metallizzata (195.000 lire), radio (130.000) e lunotto termico (39.000) che aggiunte al prezzo delle DINO su strada che è di 11.700.000 lire portano il totale a 12.740.000 lire.





## DONINGTON «bloccato»

● Le discussioni riguardanti il permesso per organizzare gare al circuito di DONINGTON previste per il 27 novembre, non si sono svolte e sono state rinviate ai primi di gennaio. « Sono veramente bloccato — ha detto Wheatcroft —. Così passiamo a un altro anno e ciò significa inevitabili ritardi». Intanto, però i lavori continuano sul circuito.

● Il team ALAN McKECHNIE, che con Bob Evans ha vinto il campionato europeo di F. 5000 1974, non parteciperà alla serie 1975. Le trattative per un finanziamento non sono andate in porto e il pilota con il quale la squadra aveva preso contatti, Keijo Rosberg, non è stato in grado di trovare un patrocinatore. La Lola T332, vincente quest'anno, è in vendita.

● Gli SVIZZERI non organizzano il loro Grand Prix nazionale dal 1958 e vorrebbero farlo risorgere. Dopo vari, vani tentativi per organizzarlo quale gara non di campionato a Hockenheim, ora sembra che la corsa possa svolgersi sul circuito di Digione ed è stata scelta la data provvisoria del 24 agosto 1975.

● Buone notizie per la rinascita della F. 3: il BARC organizzerà una corsa per queste vetture in Inghilterra nel 1975. Un portavoce ha detto che si deve aiutare questa formula, che è sempre stata un vivaio per futuri piloti di Grand Prix. Pare che si stiano facendo progressi per organizzare un campionato europeo 1975 e per ora la Francia è la sola che si oppone.

● Il giornalista di «Motoring News», MURRAY TAYLOR, rimasto ferito nell'incidente in cui ha perso la vita Paul Thompson, collaboratore di Autosprint, è migliorato e ha potuto fare ritorno a casa.

## POSEY in TASMANIA

● L'americano SAM POSEY (e forse anche Amon) dovrebbe partecipare alla coppa Tasmania con una Talon. L'ultima volta nella quale vi prese parte fu due anni fa, con una Surtees TS8B della Norris Industries.

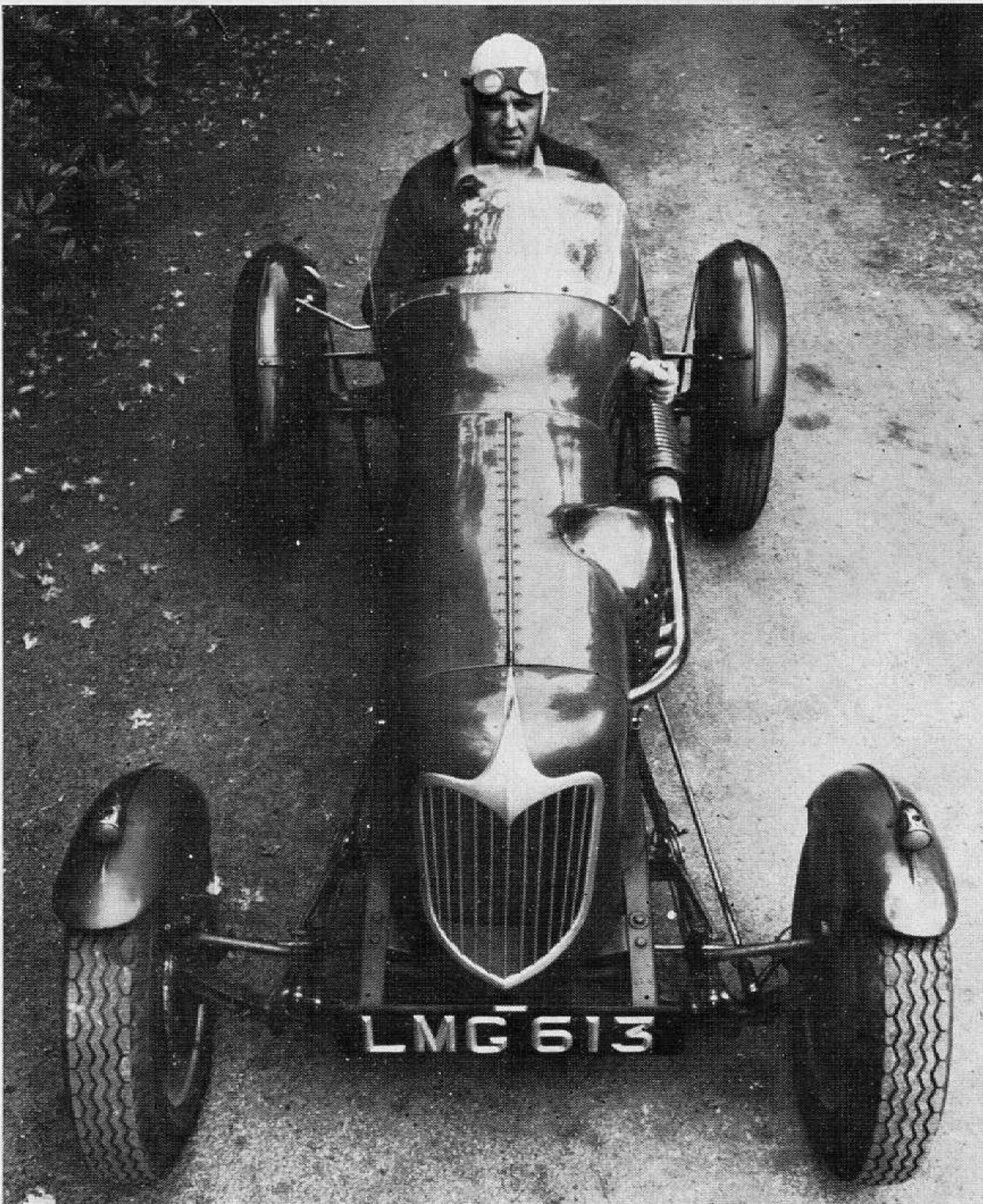
## Ricordiamo PAUL THOMPSON

PARIGI - Abbiamo appreso con vivo rammarico dell'imatura scomparsa di uno dei giovani giornalisti inglesi fedeli collaboratori di Autosprint, PAUL THOMPSON. Ha trovato la morte alcuni giorni fa in un incidente stradale avvenuto in Francia, incidente nel quale è rimasto ferito il suo compagno di viaggio, il giornalista neo-zelandese Murray Taylor.

Dopo studi per specializzarsi in campo commerciale, Thompson aveva lavorato per la Rio Tinto Zinc, passando poi al giornalismo dopo avere fatto la comparsa nel film «Le Mans». Innamorato del suo lavoro, instancabile, macinava chilometri con la sua Austin A40 fra una corsa e l'altra, e divertiva i suoi amici raccontando, per esempio, di essersi fermato su una spiaggia deserta per «ricostruire» praticamente il motore. Collaborava regolarmente alla rivista «Autosport» e a «Motor».

● Strano, l'annuncio della SHELLSPORT circa il suo patrocinio del campionato di F. 5000. Cioè non è stato dato un annuncio, o si è semplicemente lasciato che la notizia si spargesse per conto suo. Sembra che i dirigenti della Shell fossero preoccupati circa una pubblicità controproducente, mentre erano appena stati annunciati grossi utili e contemporaneamente la Casa chiedeva il permesso per aumentare il prezzo della benzina. Se un annuncio avesse suscitato appunto pubblicità controproducente si temeva che i dirigenti potessero semplicemente annullare qualsiasi attività nello sport motoristico.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT



LONDRA - Questi è Paul Foulkes-Halraud, un collezionista di auto antiche fortunato proprietario di questo pezzo unico, una Ford del '37 appartenuta a sir Malcom Campbell che non aveva mai gareggiato. Foulkes l'ha scoperta in un garage del Sussex, perfettamente conservata, ed ha intenzione di farla correre (finalmente!) nelle gare inglesi per veterane.

● MIKE WILDS ha provato recentemente una Surtees Grand Prix TS16 a Goodwood. Era presente anche Pescarolo, mentre Beltoise e Dolhem si sono fermati un momento, diretti a trovare Wheatcroft e a visitare il circuito di Donington.

● Il RAC inglese ha aumentato il prezzo delle licenze per il 1975. Le tariffe rivedute comprendono le licenze per corse e rallies e per concorrenti.

● Il GP di NUOVA ZELANDA (Pukekohe, 11 gennaio), che in passato era patrocinato dalle linee aeree neo-zelandesi, per ora non ha patrocinio per il 1975. Sempre parlando di Coppa Tasmania per adesso l'unica iscrizione «da fuori» dovrebbe essere quella di Al Unser, con una Lola Viceroy Parnelli.

● La British Airways ha già annunciato che co-patrocinerà, insieme con il quotidiano «Daily Mail», la CORSA DEI CAMPIONI 1975. Pare che nella decisione c'entri molto Jackie Stewart, nella sua veste di «uomo PR vagante» della British Airways.

● L'australiano WARWICK BROWN ha confermato che nel 1975 farà l'intera stagione nord americana di F. 5000, patrocinato dalla Kenalloy Eng. che gli sta comprando due Lola. Si pensa anche d'iscriverlo alla 500 Miglia d'Indianapolis.

● La «PILOTE ELF 1974» è stata vinta dal ventunenne Serge Meynard, che prima di passare all'automobile era un ottimo kartista.

● Il pilota francese YVES MARTIN, rimasto seriamente ferito in una gara in salita tempo fa, sta rimettendosi ed è già in convalescenza.

● Con STOMMELEN ormai alla Lola (Alfa) per il 1975 si parla sempre più della possibilità che Graham Hill si ritiri o, per lo meno, che faccia soltanto qualche gara. A questo proposito la TV svizzera ha trasmesso un programma di mezz'ora «dedicato al ritiro di Hill». Anche se in Inghilterra tutti pensano che sia vicino per «Baffo» il momento di appendere il casco, nessuno però lo sa con certezza... eccettuato gli svizzeri. La TV svizzera, del resto, teletrasmise analogo film poco prima del ritiro di Stewart.

● Durante il matrimonio di JAMES HUNT, il prete ha fatto una predica sulla vita e sulle corse: «Si nasce sulla linea di partenza, il primo giro è l'infanzia, quello successivo l'adolescenza, quello seguente il lavoro ecc.» Quando è arrivato al «giro del matrimonio», dicendo che è il più veloce di tutti, una aristocratica voce ha esclamato in tono solenne dal fondo della chiesa: «Suppongo che a questo punto lo sposo rinuncerà».

## L'onestà YARDLEY

● La YARDLEY ha dato un ricevimento a Londra per dire addio alle corse, dopo cinque anni (due con la BRM, tre con la McLaren). Un dirigente, nel suo discorso, ha detto che la Casa ha tratto grandi benefici dall'attività nelle competizioni, che è servita a modernizzare la sua immagine di fronte al pubblico.

● DENYS DOBBIE, che in passato si occupava della DART, è diventato presidente della Knockhill Developments e si adopera per accelerare i lavori sul nuovo circuito scozzese di cui si è già parlato. Il circuito si trova fra Edimburgo e Perth e si attende di ora in ora il permesso del RAC per organizzarvi una gara di rally-cross.

● Nel 1975 è probabile che si disputi una gara di F.5000 su un circuito stradale negli STATI UNITI. La data sarebbe in aprile o maggio, il luogo Long Beach, California, poco distante da Hollywood. Se la corsa avrà successo, i promotori sperano di organizzare una gara di F. 1 nel 1976.

## E' un radiale vero racing il Kleber F. ITALIA

TORINO - Ancora un grosso traguardo raggiunto dalla Kleber italiana, che dalla prossima stagione equipaggerà di pneumatici CM 24 tutte indistintamente le monoposto di F. Italia. I CM 24, adatti sia a piste asciutte che bagnate, sono stati ritenuti particolarmente idonei per queste monoposto scuola, che dal 1975 disputeranno il loro quarto trofeo. Come è noto la Firestone, che si trovava nell'impossibilità di continuare a fornire le coperture racing per le F. Italia, ha dovuto abbandonare questo settore ed è stata sostituita dalla Kleber, che preparerà pneumatici di dimensioni 10.16/13 anteriori e 12.19/14 posteriori. A differenza del pneumatico precedentemente adottato, un vero e proprio racing a tele incrociate, il nuovo Kleber è un pneumatico radiale, che non dovrebbe venire a costare più di 25.000 al pezzo.

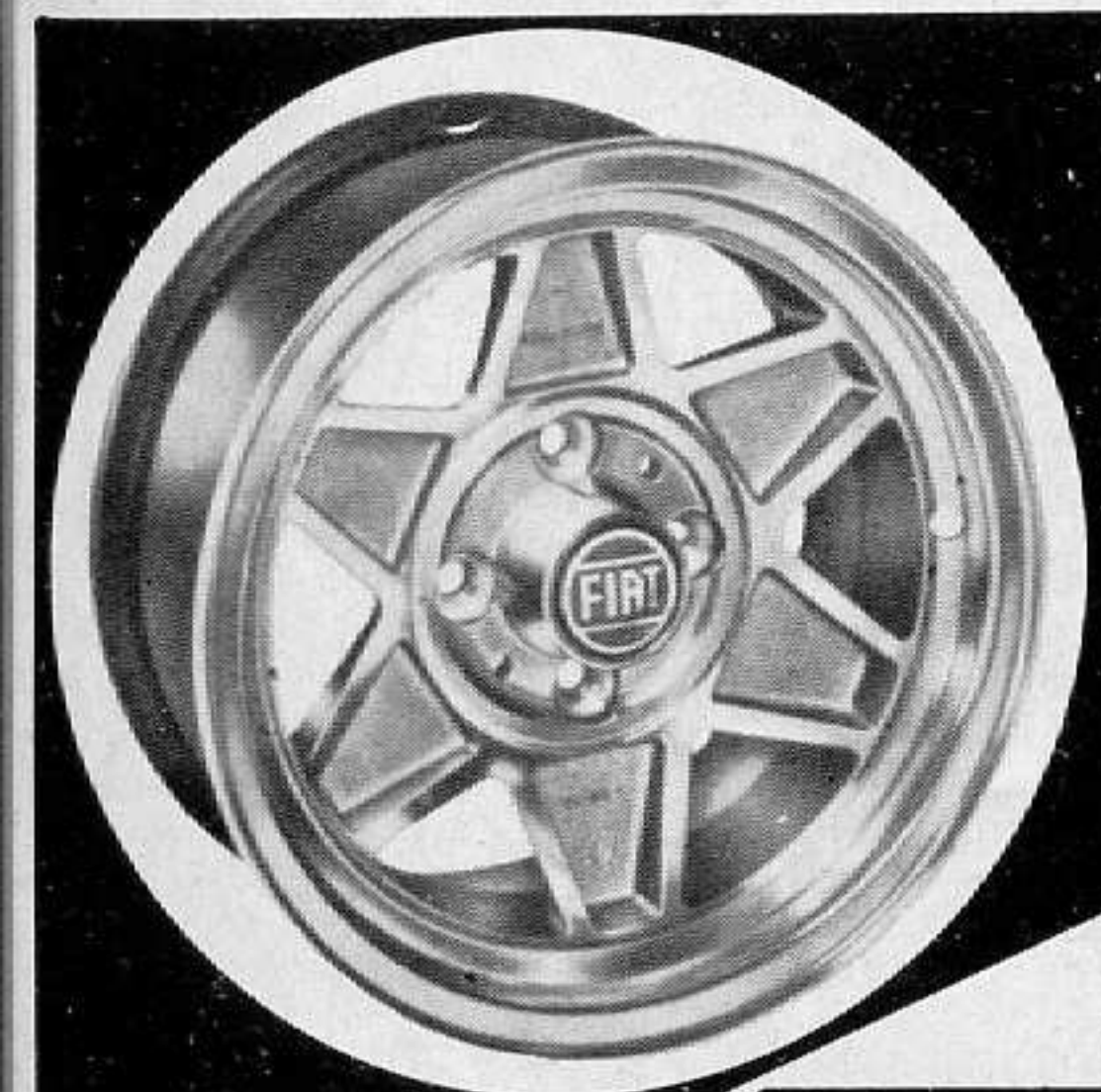
QUALITA'  
ELEGANZA  
SICUREZZA



RUOTE  
IN LEGA  
LEGGERA

STILAUTO

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





● Le due **FORD** che hanno partecipato all'Avon Tour of Britain sono state vendute. Quella di Clark è stata comprata da David Cowan, quella di Gerry Marshall da Appleby.

● Benché la pilotasse **DAVE WALKER**, la nuova Van Diemen Super Ford, pur avendo alettoni e pneumatici da corsa, ha girato a Snetterton a una velocità di poco superiore a quella segnata da Patrick Neve in Formula Ford.

● La **British Air Ferries** ha deciso di passare dalla Formula Ford alla F.3 nel 1975, dopo che il pilota Keegan (della British Air Ferries) aveva provato la March F.3 di Santo.

## Un'ALFA made in URSS?

**MOSCA** - Il dott. Gaetano Cortesi, presidente e amministratore delegato dell'Alfa Romeo, è stato ospite della Unione Sovietica per una decina di giorni, proficuamente impiegati in visite a stabilimenti e in contatti ufficiali con personalità dell'industria motoristica russa. Il dott. Cortesi che era accompagnato da dirigenti Alfa, Alfa Sud e Finmeccanica, ha avuto un lungo incontro con il Ministro dell'industria automobilistica sovietica Alexander Tarasov, con funzionari del Ministero per il Commercio Estero, del Comitato della Scienza e della Tecnica e con i dirigenti del Centro Studi macchine utensili. La delegazione italiana ha visitato gli stabilimenti della «Zhiguli» a Togliattigrad, quelli della «Moskwitch» a Mosca e una grande fabbrica di autocarri in corso di costruzione sul fiume Kama. Il dott. Cortesi avrebbe concordato con i sovietici la costruzione di un gruppo di lavoro per un'opera comune.



# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

● **Bubbles Horsley**, della Hesketh, ha ripetuto che nel 1975 in squadra ci sarà soltanto James Hunt. Ammette di avere parlato con la Dempster Developments a proposito di Mike Wilds, ma aggiunge «è un progetto diverso che non ci riguarda».

● Dal 24 gennaio al 2 febbraio si svolgerà a **MONTECARLO** una esposizione delle vetture che hanno partecipato al campionato mondiale piloti e di quelle che si sono messe in luce nei rallies di tutto il mondo. Ci saranno anche F.2 e F.3.

## II TOUR ai Campi Elisi

● Il **TOUR DE FRANCE** si concluderà con una tappa a Parigi, che verrà disputata lungo un tratto di sei chilometri dei Champs Elysées, ripetuto più volte.

● Il ministro dei lavori pubblici belga ha detto che il circuito di **FRANCORCHAMPS** sarà migliorato secondo le nuove norme di sicurezza.

● Per soddisfare le esigenze dei clienti che esigono dalle macchine grandi prestazioni, la **BRITISH LEYLAND** ha creato il «Leyland ST» un nuovo impianto che provvede a sviluppare le prestazioni dei modelli Leyland, in particolare Dolomite, Marina, Allegro e quelli sportivi.

● **Bernard UNETT**, **Bill SYDENHAM**, **Alan MINSHAW** e **Jeff WARD**, al volante di una Hillman Imp 998 della tre rispettivamente di tre vetture Avenger **CHRYSLER**, hanno vinto quattro campionati britannici per vetture di serie.

● Fra le piccole novità che circolano a Londra in questo momento: la **GRD** ha cessato la produzione di vetture da corsa; corre voce insistente che **Harper**, così incerto su ciò che avrebbe fatto nel '75, ora possa fare gareggiare una March F.1 per **DAVID PURLEY**; **John Nicholson** parteciperà a un maggior numero di gare F.1 nel 1975 con la Lyncar completamente ricostruita.

● Torna alla F.5000 **GORDON SPICE**, che nella stagione 1974 si è limitato a tentare di rendere competitiva la Plymouth Barracuda nel gruppo 1. Oltre ad avere avuto varie proposte, appunto per la F.5000, Spice gareggerà in una squadra di due vetture gr. 1 nelle corse inglesi e suo compagno sarà il pilota americano di F.2, ex campione di Formula Atlantic, **Bill Gubelmann**.

● La **DE TOMASO PANTERA** ha ricevuto l'Oscar della sicurezza stradale per il 1974. Il riconoscimento è stato consegnato alla Casa al simposio internazionale dell'educazione e della sicurezza, svoltosi a Torino in occasione del Salone dell'Automobile.

## Più straniere negli USA

● Sul mercato degli **STATI UNITI**, mentre calano le vendite di vetture americane, aumentano invece quelle delle automobili straniere che in ottobre hanno segnato un aumento del 6,33 per cento rispetto allo stesso mese del 1973. I migliori risultati li ha ottenuti la Fiat, passata da 53.935 a 61.180 vetture vendute. Seguono lo **British Leyland**, l'**Audi** e la **Honda**.

● La **CITROEN** licenzierà da due a tremila dei suoi 53.700 dipendenti. Quest'anno la produzione della Casa non supererà i 700.000 veicoli, contro i 751.457 dello scorso anno.

● Per il raggiungimento di una nuova politica commerciale, basata su una forma associativa o su un consorzio promozionale, i rappresentanti di aziende produttrici di particolari motoristici si troveranno a **MILANO** il 9 dicembre per un incontro informativo.

● Nell'ambito dei riconoscimenti per le attività economico commerciali, la Camera di Commercio di Roma ha assegnato alla **RENAULT ITALIA** la Medaglia d'Oro Progresso Economico per il suo dinamismo commerciale.

● Nel dopoguerra in **JUGOSLAVIA** circolavano 13.000 automobili, ora sono circa 1 milione e 300.000 e oltre la metà è uscita dagli stabilimenti della Zavodi Crvena Zastava, la più grande fabbrica del paese.

## NO all'ALFA portoghese

● Il consiglio dei ministri portoghese non ha approvato la progettata realizzazione a Sines di un impianto di costruzione **ALFA ROMEO**, capace di produrre 60.000 veicoli l'anno. Ogni decisione è per ora sospesa.

● La carrozzeria **VIGNALE** ha mandato ai suoi dipendenti lettere di licenziamento dopo avere deciso di sospendere ogni attività nei giorni scorsi. Oltre alla liquidazione è stata offerta un'indennità extra di L. 400.000.

● Alla fine del settembre 1974 la produzione annuale della **JAGUAR** e della **DAIMLER** ha toccato un livello record con 33.000 unità, cioè il 10 per cento in più rispetto all'anno precedente.

● I lavori della Fiat in **BRASILE** stanno seguendo l'andamento prestabilito. Al prossimo salone biennale del 1976 la Casa sarà presente come «cittadina brasiliana». Lo ha detto l'ing. Gioia, recatosi a San Paolo per l'inaugurazione del nono salone del Brasile.

● La fabbrica inglese di ruote in lega di alluminio **GNK** ha stipulato un accordo con la **TOPY Industries** di Tokyo in base al quale la fabbrica giapponese potrà produrre, su licenza, le ruote **GNK** per 10 anni.

● La **Burman**, nota fabbrica di ingranaggi da sterzaggio, ha creato una compagnia consociata che presiederà alle esportazioni dirette dei prodotti **BURMAN** e alla concessione di licenze di produzione a fabbriche straniere, fra le quali **ALFA ROMEO**.

● E' confermato che quasi certamente le tariffe per l'**ASSICURAZIONE** delle automobili (responsabilità civile) aumenteranno dal 20 per cento.

● La neo-provincia di **ORISTANO** ha la sigla «OR», sulle targhe di riconoscimento di autoveicoli, rimorchi e macchine agricole.

● Patrocinato dalla **BBC**, nel 1975 sui circuiti di Brands Hatch, Silverstone, Thruxton, Oulton Park, Mallory Park e Snetterton, si svolgerà in venti gare, un campionato per berline di produzione.

● La **BP** ha confermato il raggiunto accordo con la Libia su tutte le questioni che la riguardano nel bacino petrolifero di Sarir.

● Il rag. **Franco Caiano** dell'Ufficio Stampa e P. R. della **FIAT**, ha auto il grande dolore di perdere l'adorata madre **Angela**, nata Delmastro, di 61 anni. Al caro amico il più vivo cordoglio di **AUTOSPRINT**.

● E' morto a Legnano, alla vigilia di compiere cento anni, un pioniere dell'automobile, **GUGLIELMO GHIOLDI**, fondatore della Fabbrica Italiana Automobili Legnano (**FIAL**). Se non fosse scoppiata la prima guerra mondiale forse a Legnano sarebbe sorta una grande Casa automobilistica. Oltre a costruire motori a scoppio, assorbiti dalla Fiat, Ghioldi presentò nel 1905 un prototipo di vettura e nel 1909 era già pronta la Fial-Legnano Tipo A a due posti, con motore a due cilindri da 8 HP.



● Pensiamo che a nessuno piacerebbe essere investito da questa mastodontica macchina costruita dalla Terex Division della **GENERAL MOTORS** presentata nei giorni scorsi a Las Vegas. La **TITAN**, così è denominato il mostro, è la macchina per movimento terra più grande del mondo, ha una portata di 350 tonnellate e un motore da locomotiva, pure prodotto dalla **GM**, da 3.000 HP. Per rendersi conto delle proporzioni della **TITAN**, basta osservare l'altezza del pubblico che la circonda e le cinque vetture comodamente alloggiato sul pianale.

● Dall'1 all'11 gennaio prossimo, alla National Hall di Londra, si svolgerà «**SPEEDSHOW '75**», mostra delle vetture da corsa che sarà organizzata dal British Racing e Sport Car Club e dalla SMMT. Al posto d'onore la **MARLBORO TEXACO McLAREN** con la quale Emerson Fittipaldi si è aggiudicato il Campionato Mondiale piloti F.1.

● Secondo notizie che circolano in Giappone **John SURTEES** sarebbe in contatto con la fabbrica locale di gomme «**Bridgestone**» per un programma intensivo di prove e collaudi che ufficialmente dicono siano per le gomme di grande serie ma che in realtà sarebbero il preludio ad un intervento massiccio della **Bridgestone** nel campo delle competizioni ad alto livello.

● Quale cambiamento, in questi tempi duri, tutto fa prevedere che il dodicesimo **RACING CAR SHOW** londinese avrà successo, infatti gli espositori sono già 110. Lo Show si svolgerà dall'1 all'11 gennaio.

● Tra l'**ACI** e **CIT** è stato stipulato un accordo di collaborazione per lo sviluppo del turismo in base al quale verranno aperti uffici **CIT** presso le sedi provinciali **ACI**.

● **CHRYSLER**, **FORD** e **AMERICAN MOTORS** hanno annunciato temporanei licenziamenti e ferie obbligatorie per migliaia di operai. Le misure sono dovute alla necessità di ridurre la produzione per via della diminuzione nelle vendite.

● Pochi giorni fa i posti di frontiera dell'**OLANDA** sono stati bloccati per impedire l'esportazione di fiori, frutta e verdura. Il blocco è stato attuato da oltre 500 autisti di camion da trasporto, con circa trecento autocarri. Era un atto di protesta per l'applicazione imminente di uno strumento che calcola automaticamente le ore di guida e quelle di riposo, per evitare che gli autisti stiano al volante più a lungo di quanto esige il regolamento.



## Radio - spie al box

Vi scrivo per chiedere una vostra opinione sull'utilità delle comunicazioni radio tra box e macchina in corsa. Io credo che le soluzioni già attuate (vedi Tyrrell) non debbano limitarsi a rendere possibile comunicare con il pilota fermo al box, ma risolvere il più complesso problema di comunicare con lui, e a doppio senso, durante la corsa.

Secondo me, le rice-trasmissioni sarebbero molto utili sia nelle corse di F. 1 che in quelle Sport (con buona pace di Teddy Mayer che le ritiene utili solo per le USAC) e per diversi motivi, fra i quali:

1) Comunicare dal box tranquillamente (e non con le fuggevoli e necessariamente concise tabelle di segnalazione) ogni genere di informazione sui distacchi, andamento della gara, variazioni della tattica in corsa a seconda degli eventi, insomma tutto quello che si ritenga necessario e che altrimenti con le tabelle sarebbe più problematico far capire;

2) Possibilità per il pilota (ovviamente con un impianto rice-trasmittente) di trasmettere al box (e solo al « suo », possibilmente) i suoi eventuali problemi, consultandosi sul da farsi poiché chi sta al box qualche volta può decidere meglio e più freddamente del pilota (vedi Lauda a Brands Hatch), infine, chiedere tutte le informazioni di cui può aver bisogno in corsa;

3) In sede di collaudo, potrebbe « dettare » al box le sue impressioni immediate sul comportamento della macchina.

Le difficoltà sono nel realizzare in pratica le trasmissioni (vedi Fittipaldi al Glen in prova): circuiti « piatti » a parte, poter comunicare anche solo per un tratto « a vista » del circuito già sarebbe vantaggioso. Non credo comunque che sia un problema irrisolvibile (ripetitori sul circuito?) anche per quel che riguarda il peso e l'ingombro in macchina dell'impianto rice-trasmittente.

Renato Polverini - Roma

No, non sarebbe certamente un problema irrisolvibile. Ma, a parte le difficoltà di « esclusiva » cui lei accenna nella lettera (con la possibilità che anche altri teams, parimenti o più organizzati « scientificamente », traggano beneficio da quanto il pilota comunica al suo box), pensiamo che un collegamento del genere rappresenterebbe una complicazione in più, e non da poco, nel già molto macchinoso ingranaggio di una competizione ad alto livello.

Sicuramente, non è il caso della F. 1 dove — per lo meno per ora — la gara è talmente « tirata » ed i passaggi davanti al box così frequenti da rendere inutile l'uso di una rice-trasmittente.

Nei rallies, invece, la cosa sta prendendo piede, anche per evidenti questioni di sicurezza nelle prove più impegnative, vedi Safari.

Scorrendo il n. 46 di Autosprint leggiamo con meraviglia le espressioni contenute in un trafiletto in seconda pagina, nella « Zanzara ».

Concordiamo perfettamente con voi nella critica al volantino incriminato; ci sentiamo però gravemente danneggiati in quanto anche l'Automirage è di Bologna ed ha presentato un nuovo modello di Dune Buggy mentre quella « patetica azienda di mini costruzioni automobilistiche » non è precisamente di Bologna e non ha presentato un Dune Buggy ma un ciclomotore a tre ruote carrozzato che non può certo definirsi un Dune Buggy.

Da ciò l'ancor più grave sospetto di chi legge che si tratti della nostra azienda. Siamo certi che vorrete con la correttezza che vi distingue, chiarire l'equivoco.

Automirage S.r.l. - Bologna

Veramente, con questa lettera, siete voi a chiarire il possibile equivoco, nel quale in realtà non era difficile cadere.

AUTO  
SPRI  
NT

FERMOPOSTA

AUTO  
SPRI  
NT

SALVATORE LOMBARDO - Palermo — Si rivolga a questo indirizzo: Nova Automotive, Willments Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton (GB).

NELLO GATTO - Bologna — Siamo lieti che lei la pensi in quel modo, che sia anche il nostro modo è del tutto casuale. L'importante è essere liberi di ragionare con la propria testa.

LUCIANO BENEDETTI - Siena — Caro amico, alla tua età è molto bello occuparsi di queste cose, e fare dei tentativi. Non bisogna però dimenticare che l'aerodinamica di una vettura è un tutto armonico, non basta cioè affastellarvi le migliori idee del momento per farla rendere al meglio. Certi esperimenti in galleria del vento, poi cancellati dalla prova in circuito, lo stanno a dimostrare.

MIRCO MESSI - Ancona — La scheda tecnica, con dati e misure ufficiali, della Ferrari 312 T è stata pubblicata a pagina 30 di Autosprint n. 40, dell'inizio di ottobre. Non sappiamo quali altri dati vogliate sapere, anche perché altri dati non ne abbiamo.

GIACOMO SCUDIERI - Monopoli (Bari) — Siamo spiacenti, ma non solo non abbiamo ricevuto l'inserzione, ma nemmeno la lettera. Già che c'era, poteva ripetere il quesito nella lettera successiva, quella (arrivata!) in cui lamentava la mancata risposta. Così, invece, ci deve riscrivere.

LETTERA NON FIRMATA - Milano — Ognuno può avere le proprie opinioni, che sono rispettabili nella misura in cui si ne assume la paternità. Ma quale giudizio possiamo dare di tante sciocchezze per di più anonime? Caro « addetto ai lavori », ci riscriva, si firmi, e le risponderemo punto per punto.

MAURIZIO CITARDA - Palermo — Una foto della Porsche 908-3, a colori, è stata pubblicata su Autosprint n. 37 a pagina 14. Non è proprio quella che voleva lei, ma è molto simile.

MAURO GUCCI - Firenze — La premiazione di AUTOSPRINT, come lei legge a pag. 11, è « aperta »: l'invito è generale. Però aspetti ad esprimere dubbi o meraviglie per eventuali presenze: non tutti sono così refrattari al compromesso (di comodo) come il nostro direttore, che in 25 anni di professione è stato sempre coerente a questo modello (e convinto che quella giornalistica non sia una categoria, un clan, ma una professione individuale). Tutti hanno il diritto, non v'è dubbio, ad avere un'opinione personale, l'importante è però sempre non contraddirsi. (Anche se ormai è diventato uno sport).

GUIDO DETTINO - Schio (Vicenza) — Se non ha preferenze, segua questa rubrica, in essa settimanalmente compaiono indirizzi delle case da corsa. Se invece le interessa qualcuna di queste in particolare, ci faccia una richiesta specifica.

GIANLUIGI CUTINITTA - Cusano (Milano) — Non abbiamo la data di uscita di quei piloti stranieri, ci spiace. Andy Sutcliffe è inglese.

ANTONINO CARAPUCCI - Ascoli Piceno — Non abbiamo la foto che lei desidera. Per quanto riguarda quella vettura svedese, essa è rimasta allo stadio di prototipo in piccolissima serie, e non ci risulta abbia mai varcato i confini scandinavi.

ROBERTO ROLLE - Torino — Si rivolga alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

MINO GARANZINI - Confienza (Pavia) — Un libro che può fare al suo caso è « Grand Prix Racing, facts and figures », di Monkhouse e King-Farlow, edito da Foulis, Londra. Solo che arriva fino al 1963.

ROBERTO VAGLIETTI - Maranello (Modena) — Allora lei non si era spiegato bene. Vedremo allora di ricostruire quello che desidera, se ci dà un po' di tempo. Nel frattempo, le dobbiamo un aggiornamento: le « pole positions » di Jacky Ickx non sono undici, ma quattordici. Nella risposta che le avevamo pubblicata nel n. 46 mancano: il G.P. di Germania 1968 (9'04"0), il G.P. d'Italia del 1970 (1'24"14) ed il G.P. degli USA 1970 (1'03"07).

MASSIMILIANO SALLA - Concorezzo (Milano) — Lei non è un buon lettore. Non è vero che Autosprint « abbia sempre cercato di giustificare le sconfitte Ferrari ». E' vero che abbiamo sempre cercato di spiegarle, nonostante certe spiegazioni potessero non piacere alla Ferrari stessa ed ai suoi tifosi. Ed è proprio per questo che i nostri lettori lo sanno. Quanto alla sua classifica mondiale, essa ha il valore delle tante altre che sono state ideate: è puramente indicativa.

CLAUDIO MASTRANGELO - Roma — Lei non ci dice in che mese ha acquisito la patente; infatti, la licenza per correre la si può avere solo dopo almeno un anno di patente. Riteniamo che un colloquio con Morrogh possa essere interessante: questo il suo telefono 484.429.

GIORGIO COTELLI - Alessandria — I suoi concetti sono in linea di massima esatti, ma attenti a non generalizzare: vi sono delle vetture a trazione anteriore estremamente « bisbetiche » se non trattate con perizia. Tenga presente che, al fini di quella che lei chiama « sensazione di sicurezza », un leggero sottosterzo è preferibile, ma che la vastissima gamma delle ipotesi di strada, traffico, e guida fa sì che questa non sia una condizione « garantita » da nessun veicolo.

ALFREDO LIPARI - Dusseldorf (Germania Occidentale) — Comprendiamo benissimo la sua situazione, d'altra parte noi avevamo dei tempi di chiusura molto perentori per il Casco d'Oro, e per il relativo « referendum » fra i lettori. E' già molto che siano arrivate due sue schede su tre.

GIOVANNI APRILE - Cologno Monzese (Milano) — L'indirizzo della Marlboro è questo: 7, avenue de Tivoli, 1007 Losanna. Di decals ne abbiamo inserite, qualche volta.

LA SPERANZA

## I dolori del giovane Giorgio

Apprendiamo dalla rubrica postale di Autosprint n. 47 le ansie e i lamenti dell'amico lettore signor Giorgio Brighelli di Torino e pertanto onde lenire detti « dolori » ci affrettiamo a rispondere in merito.

Questa Società, pur avendo pagato lo scotto di cointeressare l'Automobile Club di Torino alla costruzione dell'impianto di Lombardore, rimarginate le ferite che devono intendersi nelle lunghe perdite di tempo provocate oltre che dall'Ente torinese anche dalla CSAI e da alcuni nostri tecnici incaricati alla redazione finale e completa del progetto, sta attendendo il parere definitivo della CPV, chiesto in via preventiva per poi poter presentare alla Regione Piemonte la documentazione tendente ad ottenere la dichiarazione di pubblica utilità e poter occupare, espropriandoli, i rimanenti terreni non acquistati.

La nostra volontà rimane ferma nell'oggetto sociale da conseguire e non accettiamo alternative come l'autocross anche se propostoci tempo addietro. Noi siamo fiduciosi di poter superare entro la prossima primavera, questo nuovo impatto burocratico e quindi ricominciare i lavori sospesi (che non sono semplici mucchietti di polvere, ma ben 50.000.000 di lire).

Le sonnolenti Scuderie Torinese, in contropartita delle assicurazioni avute da questa Società, si sono assunte l'onere di vigilare e rintuzzare democraticamente le varie deficienze dell'Ente torinese.

Geom. Francesco Cosentino  
Torino

Noi siamo, diremmo istituzionalmente, dalla parte dei costruttori privati di autodromi, ed il cortese geometra Cosentino lo sa bene. Ciò non toglie che, per dovere professionale, dobbiamo anche essere obiettivi sui problemi da risolvere e quindi leggermente scettici sui tempi di attuazione che ci vengono presentati.

Ad ogni modo, la « S.p.A. Autodromo di Torino - Lombardore » ha tutta la nostra simpatia, oltre che il « tifo » degli appassionati piemontesi.

LA LEZIONE

## Il navigatore di ricambio

Sono da tempo appassionato di automobilismo, ed in particolare di rallies. Mi riferisco alla gara di campionato mondiale corsa in Inghilterra. Con vivo stupore e perplessità ho appreso la notizia della sostituzione dell'indisposto Mannucci con Piero Sodano (Fiat), notizia che mi ha lasciato allibito e non poco.

Come può un'équipe quale la Lancia a causa dell'assenza di un suo uomo utilizzare

di punto in bianco un navigatore della squadra che maggior interesse avrebbe avuto nel vedere i suoi equipaggi, e non quelli della Lancia, ai vertici della classifica?

E ciò mi fa sorgere un grosso dubbio: che il CMM sia solo un grosso bluff, legato ad interessi commerciali e non di prestigio sportivo. Non poteva Cesare Fiorio utilizzare il libero da impegni Garzoglio, uomo Lancia? Sarebbe come se Giagnoni, nel derby milanese, non potendo utilizzare Chiarugi avesse chiesto ed ottenuto Boninsegna da Suarez!

Prospero Gastaldi  
Novi Ligure (Alessandria)

Lei si fa delle domande troppo grosse. In primo luogo, è evidente che il disimpegno di Mannucci si è proposto in maniera improvvisa, a pochissimo dal via, e che soluzioni « casalinghe » non ce n'erano. In secondo luogo, Sodano non è in pratica più un uomo Fiat.

In terzo luogo, l'episodio dimostra proprio il contrario di quello che vorrebbe insinuare lei, e cioè certi valori, come l'amicizia ed il rispetto reciproco (oltre che l'amore per questo sport), sono ancora ben più saldi di tutte le possibili connivenze aziendali.

GLI INDIRIZZI

## Tutto per il rallyman

In risposta all'articolo pubblicato su Autosprint n. 46, nella rubrica « Espresso », vi ringrazio di aver fatto il mio nome per i bisognosi di interfono, con i quali non mancherò di mettermi in contatto a stretto giro di posta.

Faccio presente inoltre che gli indirizzi non sono quelli giusti, perché in via Redi a Novara c'è l'amico Gianfranco Capra, redattore del sempre ricercato giornale delle « Tre Gazzelle ». La scuderia Tre Gazzelle ha sede in Piazza Martiri 4, Novara, mentre il sottoscritto abita in via S. Adalgiso 7, Novara.

Lodovico Quaglino - Novara

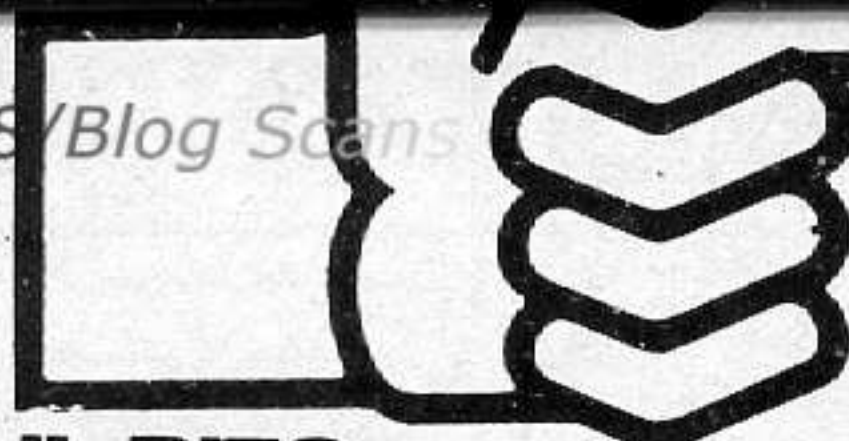
Sono un appassionato di automobilismo, e in particolare di rallies, ed ora, che sono finalmente un po' tranquillo avendo terminato gli studi universitari ed il servizio militare, vorrei iniziare a farmi dapprima qualche esperienza come navigatore, ma le mie conoscenze nel mondo delle corse sono limitate.

Vi prego quindi di dare l'opportunità, pubblicando la lettera, a chiunque sia interessato alla mia proposta, di mettersi in contatto con me.

Marco Marmieri  
via dei Transiti 21, Milano

Ecco, in queste due lettere, un concentrato di quanto può servire ad un rallyista: scuderia, dotazione di interfono, un navigatore ed anche un aedo, « privato » ma non per questo meno valido. Quindi, occhio agli indirizzi.





## IL DITO SULLA PIAGA

Forse basterebbe la telefoto a sinistra per chiudere la « polemica brasiliana » condita di molto zucchero (politico) ma di poco « sale » (sportivo, sig. Calzavara, sportivo, intenda bene...). Però, proprio perché crediamo ai diritti delle minoranze, desideriamo offrire una replica ai tre lettori che hanno voluto fare eco alle tesi del sig. Pagelli.

Scontata dunque la tesi del sig. Pino Casamassima da Salò, che ottempera al vizio nostrano di definire « qualunque malefico » chiunque rifugga dal farsi irreggimentare nella pedissequa ortodossia di rispetto al precetto della « politique d'abord »:

Come avevo sempre sospettato voi di Autosprint rientrate nella vasta cerchia di coloro che pensano alla politica come ad una astrazione, avulsa dalla realtà! I frutti di questo albero malefico del qualunquismo germogliano in Parlamento, dove si consumano i risultati delle scelte politiche di ogni cittadino. Mi riferisco a quel qualunquismo che nutrendosi di agnostico fatalismo non agisce per mutare una situazione politica di cui però si lamenta in continuazione a livello epidermico...

... mi permetto di consigliarvi una più attenta analisi dei Paesi a regime socialista, poi potrete, se ne avrete il coraggio, gratificare l'iniziativa della Copersucar lodevole per aver contribuito allo sviluppo dell'automobilismo agonistico in un Paese dove si riesce a trovare, lo zucchero anche per miscelare le torture ed i festeggiamenti sontuosi a Fittipaldi.

Pino Casamassima - Salò (Brescia)

E' avvilente davvero che, in presunzione polemica, egli ci addebiti comportamenti fatalistici che tutto il nostro settimanale impegno, negli argomenti e nei problemi veri di questo nostro sport, contraddice.

Nessuno peraltro ha il diritto di pretendere che, per sostenere altrui assunti politici, morali, sociali, culturali, noi si debba coinvolgere tutti i lettori in problemi e questioni che non c'entrano assolutamente con le corse e con l'automobile.

Portavoce di tanti che la pensano così, ecco quello che molto semplicemente scrive il sig. Brandolini:

Il signor Maggi trovava deplorabile la esaltazione della costruzione, sotto il patrocinio governativo, della vettura sportiva « Copersucar », deviando quindi il discorso su di un piano strettamente politico, di cui non credo necessario discutere. Ora, essendo il vostro un settimanale di automobilismo, e non un giornale a carattere politico, penso che le considerazioni del soprannominato signore siano fuori luogo.

Non credo dunque che la costruzione di questa vettura, o la loro nazionale di calcio (come dice il signor Maggi) servano solo per offrire ai brasiliani « una alternativa al dover pensare ».

Se l'uomo passasse la sua vita solo pensando, che uomo sarebbe? Fra l'altro, questo atteggiamento del signor Maggi non è certo molto simpatico nei confronti del popolo brasiliano, che mi sembra venga considerato alla stregua di selvaggi che vengono « imboniti » a forza di foot ball e di gare automobilistiche. E' proprio sicuro che i sudamericani non siano in grado di scegliersi o di esaltarsi con gli sport che prediligono? E' giusto che un individuo cerchi ogni tanto di accantonare i suoi problemi e pensieri passando alcune ore divertendosi, e credo che l'automobilismo, od un altro sport, siano i mezzi ideali per fornire questo divertimento.

Giuseppe Brandolini - S. Giulietta (Pavia)

Era peraltro facile che qualcuno replicasse con questo contrappunto:

La vostra appassionata difesa del nostro Sport si è trasformata in difesa dell'auto in generale, in difesa di quella classe politica che ha favorito il nostro illusorio « progresso e benessere su tali scatole di latta mosse da petrolio rapinato a due dollari il barile, in difesa della società capitalistica tecnologica i cui effetti distruttivi sono stati denunciati, oltre che dalla conferenza della FAO sulla fame nel mondo, anche da insigni economisti e filosofi italiani ed esteri, la maggior parte dei quali non sono certo marxisti.

Le vostre argomentazioni denunciano la più completa mancanza di analisi e conoscenza di quelle che sono state le ragioni del nostro sviluppo economico, il tutto spesso condito con una certa saccenza. Il titolo, « Il sale non lo zucchero », è chiaramente offensivo.

Un conto è parlare di una macchina, un conto è fare gli elogi di un paese che, come dice Pagelli, « si regge sulla repressione poliziesca e sulle torture più feroci » (vedi il recente tribunale Russell). Un conto è esaltare Fittipaldi, un conto è esaltare un governo che paga le auto da corsa per speculare su quello che questo potrà significare. Allora, scusate, voi avallate la teoria dello sport come droga.

Dario Calzavara - Roma

... E dite che i lettori che vogliono sapere di politica non comprano Autosprint, ma giornali specializzati. Più che giusto! Ma allora, perché specialmente quando si sono scatenate le misure anti-auto il vostro giornale ha introdotto tutte quelle pagine di politica economica, finanziaria e sociale, presuntuosamente manipolata, ed ha emesso sentenze inappellabili contro forze politiche, sindacali, operaie?

... Quegli stessi industriali che sono i responsabili della maggior parte di evasioni fiscali in Italia, e cioè 5.000 miliardi di disavanzo della bilancia commerciale con l'estero. Ecco perché l'economia italiana è in crisi, soprattutto quella dell'auto, altro che scioperi!

Mauro Lorenzetti - Roma

Ma si rispondono in pratica da soli. In quei casi, il tema « politico » ha riguardato e riguarda da vicino l'automobile e le corse, ed AS si occupa proprio (e solo) di auto e di corse. Per di più erano problemi nostri, italiani. Perciò in questo caso sì che ci è parso dovere « politico » l'occuparcene.

Che poi lo abbiamo fatto con argomenti che alcuni possono accettare ed altri no, fa parte del diritto democratico alla libertà di opinione. In ogni caso è bugiardo affermare che la colpa di certe situazioni sia stata data solo agli operai ed ai sindacati, nelle questioni che sono sorte. Abbiamo semplicemente presentato i fatti e la maggioranza — a nostro parere, con buona pace sindacale — ampiamente dimostravano quelle conclusioni. Ma in altri episodi e considerazioni, anche recentissime, siamo stati di ben diversa opinione. Basta rileggersi qualche pagina.

Purtroppo però, si sa che soprattutto in questi argomenti solo il parere in contrasto suscita una reazione; quello consono alle proprie opinioni lo si considera un diritto scontato. Lo slogan « sport, oppio dei popoli » sta diventando sempre più un assunto retorico oltre che banale. In realtà è sempre stato un alibi (culturale), ma potrebbe alla lunga diventare un boomerang. Forse solo allora potremo dire di aver riacquisito la più piena capacità di sereno giudizio critico senza più continuare a confondere il sacro col profano. (Dove il sacro potrà pur essere la politica, ma solo se onesta nel produttore dosaggio del suo limite).



## LA FOTO

Giovani brasiliani al primo test di prova della F. 1 « nazionale » COPERSUCAR a Interlagos (Telefoto AP)

### LA DESCRIZIONE

## A caccia del C.R.

Come si ricava il centro di rollio, avendo una rappresentazione grafica frontale di un avantreno o di un retrotreno? Su di un numero di alcune settimane fa, avete pubblicato una foto della nuova Ferrari F. 1 partendo dalla quale, « tirando quattro righe », si ottiene il centro di rollio.

Osservando la suddetta fotografia, mi è sembrato di capire che il centro di rollio è il punto ricavato sulla mezzeria della vettura dalla retta che unisce il punto d'incontro dei segmenti che costituiscono il prolungamento dei bracci delle sospensioni, con la metà della ruota dello stesso lato della sospensione presa in esame, nel suo punto di contatto con il terreno.

Scusate se la mia descrizione risulta un po' macchinosa, ma non ho potuto far di meglio.

Adriano Ghiselli - Vigevano (Pavia)

Sarà anche macchinosa, come descrizione (non avremmo fatto molto meglio noi...) ma è esatta. E' così che si ricava il famigerato C.R.

### MODELPOSTA

## Le rarità Mercury

Rileggendo l'interessante articolo sul modellismo apparso su Autosprint-Mese n. 3, ho trovato scritto: le rarità Mercury n. 18 Fiat 600 berlina, n. 20 Berlina, n. 21 Spider.

Ora vorrei sapere se possibile i numeri 20 e 21 a quale modellino sono riferiti. Io penso che il primo sia la Giulietta TI, mentre il secondo la Giulietta spider.

Gilberto Rosetti - Padova

Lei ha quasi ragione. Diciamo quasi poiché il n. 20 della Mercury, seconda serie di numerazione, riproduce l'Alfa Giulietta TI in scala 1:48. Il n. 21, sempre della seconda serie, rappresenta invece la Ferrari Sport 750 in scala più piccola, circa 1:60. Il primo modello è uscito nel 1961,

il secondo — più raro — nel 1960.

Nella prima serie di numerazione, i n. 20 e 21 si riferiscono rispettivamente, all'autocombinata Limousine ed all'autocombinata spider, entrambe presentate nel '47 nell'ambito di una scatola che consentiva il montaggio di tre autocarri e di queste due vetture su due telai identici.

Tutte queste informazioni si trovano nell'interessante volumetto di Bossi, Batazzi e Teobaldi « Storia della Mercury », distribuito da Idea 3, c.p. 78, Grugliasco (Torino).

Essendo collezionista di modelli di auto antiche, vorrei sapere dove posso trovare, nella mia città, modelli della « Dugu », visto che ne trovo soltanto della « Rio », bellissimi ma purtroppo non inesaureibili.

Marco Taveri - Mantova

Il sistema più rapido per sapere dove acquistare i modelli della Dugu è quello di scrivere direttamente alla fabbrica: Sispla, via Luigi Zignone 26, 13017 Quarona Sesia (Vercelli).

Vorrei avere l'indirizzo di queste marche di automodelli, o del loro importatore: Gama, Barlux, Dinky Toys, Martoys. Vorrei inoltre sapere quali altre marche, oltre a quelle ed alla Politoys, fabbricano automodelli (già montati) in scala 1:25 o moto-modelli in scala 1:15, e possibilmente gli indirizzi.

Roberto Vianello - Roma

Questi gli indirizzi richiesti: Martoys, via Ramazzini 6, 20129 Milano. Dinky Toys, ditta E. Parodi, piazza S. Marcellino 6, 16124 Genova. Barlux, Baravelli Import-Export, via Lazio 19/A, Zola Predosa 40069 Bologna. Gama, la Mini Miniera, via Peano 19, 12100 Cuneo.

Automodellini in scala 1/25 sono prodotti dalla Mebetoy del gruppo Mattel, 28040 Oleggio Castello (l'esatta scala è 1:24); dalla Dinky Toys, dalla Gama, dalla Barlux oltre che dalla Polistil.



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

**Diffusione:** concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.26. 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. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDA Hfl. 2,90 - SPAGNA Pts. 60 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

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

**Argentina:** VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; **Austria:** Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; **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 BLADDISTRIBUTION V/Mogens Schroeder, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIDEO HERMANOS, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; **Francia:** BRENTANO'S, 37 Avenue de l'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE 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 ALMAGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHERAN; **Libano:** THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makdissi Street, Hallim 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 AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegezzi 4, 6901 LUGANO; **Tailandia:** 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 (Chacao), CARACAS; **Brasile:** LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAULO; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

## Editoriale il borgo s.r.l.

**ALBERTO DALL'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. Tel. (02) 62.40.654.961 - **Uffici di Bologna:** Via Imerio 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 Tommaseo 94. Tel. (049) 39.206. **Uffici di Torino:** Corso. M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 658.582. **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.

Fotolitografia Felsinea Bologna



**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va 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 850** pentamarce, perfetta ottima svendo. Affarone. Tel. 055/67.04.68 - 49.15.28 L. 950.000.

● **ABARTH 595** preparazione Aldo Adolfo più carrello Levante, prezzo trattabile, vend. COSSI RAFFAELE - Monfalcone - Telefono 75.966.

**ALFA ROMEO 33** stradale originale, perfettissima, unica al mondo.

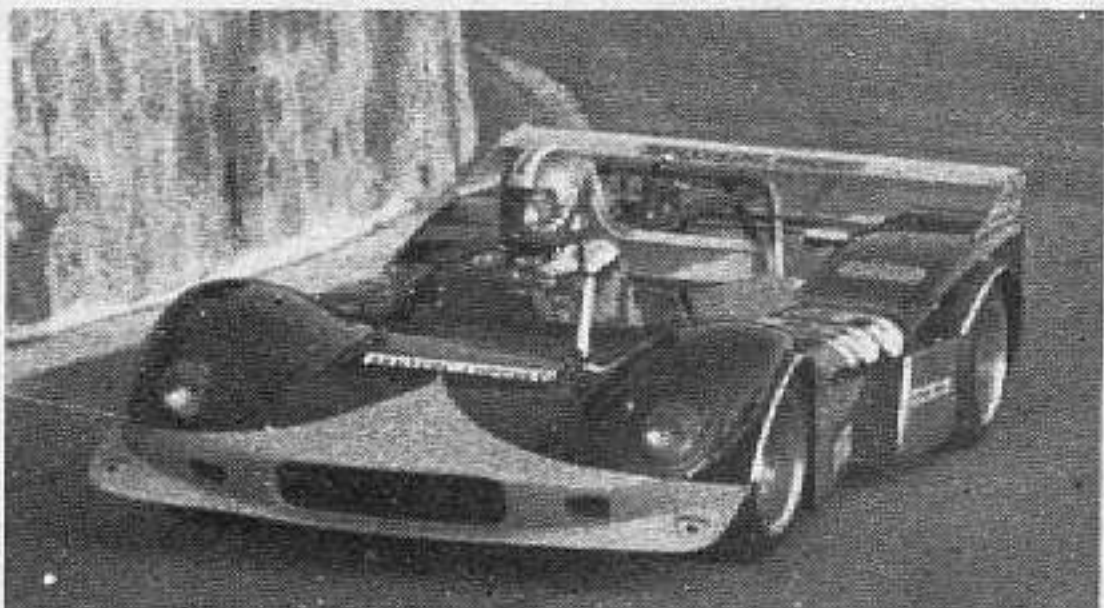
● **ALFA ROMEO GTA** iniezione plurivittoriosa. NICO DE ANGELIS - Casella Postale 68 - Ascoli Piceno - Tel. 0736/61.036.

**ALFA ROMEO GTC 1600** completamente revisionato. Telefonare: LAVENO - 0332/66.74.47 - L. 1.600.000.

● **A.R. GTA 1300** ad iniezione.  
● **A.R. GTA 1600** a carburatori. Tel. 011/31.01.65.

● **A.R. GTA 1300 cc Junior** Gr. 2 svendo scocca completa, cambio ravvicinato, 5 cerchi con Slicks 80%. Prezzo veramente interessante. Tel. 0438/59.584.

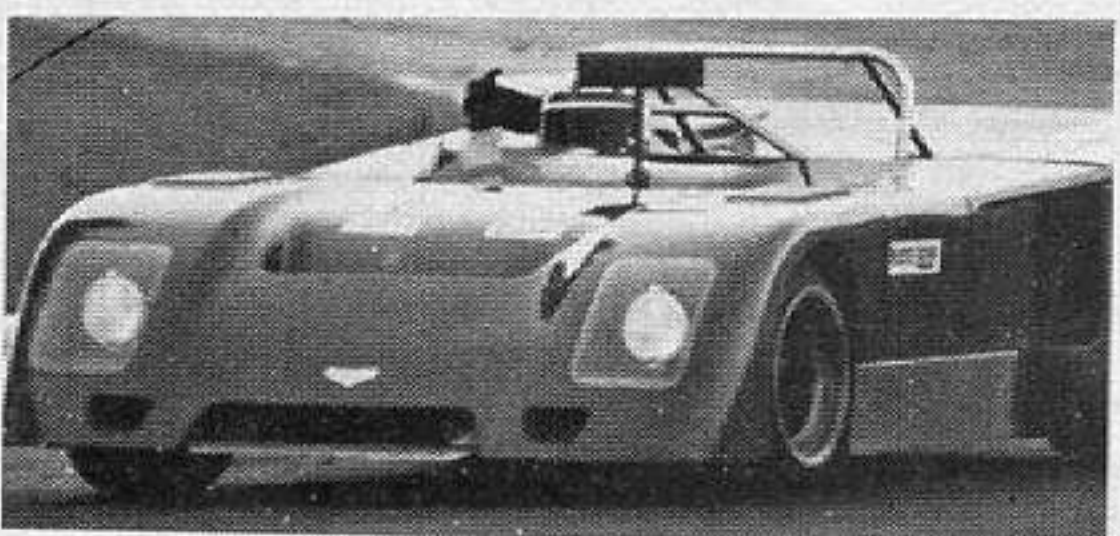
● **ALFA ROMEO GTAm** Confortola, vende competitiva ultravittoriosa. Si accettano offerte presso Off. BALDUZZI - Via del Concarico - 20075 LODI (MI). Tel. 0371/63.976.



**AMS 1000** cedo per cambio categoria, vittoriosa Trofeo Montagna, due motori completi Tecno doppia ghigliottina con vari ricambi, cambio Hewland MK8 cinque marce, tre coppie coniche, trenta rapporti, dodici gomme misto-asciutto-acqua. Inoltre cedo quattro Campagnolo Tecno F2 10"/12" e sospensioni anteriori AR complete freni 33. Telefonare dopo ore pasti: 0572/48.229.

● **AMS 2000** ultima costruita, tutti gli aggiornamenti, motore Armaroli potentissimo ultime versioni. Disponibile qualsiasi dimostrazione solo a vero interessato. NICO DE ANGELIS - Casella Postale 68 - 63100 Ascoli Piceno - Telefonare ore pasti 0736/61.036.

● **A 112 ABARTH** Gr. 2 Rally, accessoriata, motore Breda, ricambi originali, poche corse, 9 terra 5 asfalto. Telefonare ore ufficio 0161/61.149.



**CHEVRON** ultima costruita del tipo B-23, originale di fabbrica, consegnata agosto 1973, sdoganata, unica del genere con migliori al telaio, mai urtata, poche gare, cambio FG400. Solo telaio o con motore nuovo imbottito HART 2000 - 280 HP garantiti. Usata da Marzi. Telefonare: PASINI Luigi. Tel. 0522/72.245.

**CHEVRON B21/1600** vincitrice Trofeo della Montagna. JACONO. Tel. 0932/98.25.63 ore pasti.

**DAIMLER S.P. 250** anno 1963 completamente revisionata. Colore nero interno cuoio rosso, ruote a raggi, una tantum pagata. Eventualmente hard-top. Telefonare ore ufficio 011/50.50.11. L. 1.950.000.

● **DALLARA 1300** 2 valvole, anno 1973 completamente revisionata e aggiornata « RAGASTAS » vende per cambio categoria. Telefonare ore 20-21, tel. 0522/38.162.

**DALLARA 1000 iniezione** come nuova eccezionalmente competitiva, serie rapporti, corredata di vari ricambi, più testa nuova di scorta. Telefonare Officina FALORNI tel. 0571/64.034.



**DE TOMASO PANTERA GTS** anno 1972, motore particolare, cerchi speciali, parafranghi allargati. Telefonare ore ufficio: 0523/98.44.61.



**FERRARI 212 Berlinetta Touring** 1951, perfettamente restaurata. Telefonare ore pasti: 035/25.22.92.



## Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri

Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

● **CHEVRON B-23** con cambio, senza motore, vendesi. FRANCO BERNABEI. Tel. 06/39.91.02. Ore 10-13 e 16-19.

**DE TOMASO PANTERA** rossa 1972. 20.000 km, una tantum pagata, perfetta. Telefonare ore ufficio 0521/33.459.

**FERRARI 365 GT4 2+2 '74**, km 8500, come nuova ancora da immatricolare. Telefonare: PACESCHI, tel. 055/88.63.41.

**FIAT ABARTH 124 RALLY** costretto a vendere da crescita figlia. Vettura perfetta, dicembre '72, bianco-nera, sedili anatomici, mai corso. Solo 2.500.000. Telefonare (051) 465.632 interno 25 ore ufficio.

● **FIAT 128 GIANNINI** Gr. 2, preparazione Imberti, aggiornata '75 scocca '73, inurtata, assolutamente competitiva. Vendesi per cambio categoria, al miglior offerente. Tel. GILENA - 035/ 97.04.28.

● **FIAT 124 RALLY ABARTH** motore 1850 cc 175 HP. Preparazione completa Gr. 4 Ceccato, veramente competitiva. Telefonare ore ufficio 0445/24.730.

● **FIAT ABARTH 124 Rally** Gr. 3 perfetta pronta corse, accessoriatissima. Telefonare ore ufficio: TORRIANI tel. 02/77.53 interno 258.

● **FIAT ABARTH OTS 1000** perfettissima, usata solo in gara plurivittoriosa, cambio Colotti con autobloccante. NICO DE ANGELIS - Casella Postale 68 - Ascoli Piceno. Telefonare ore pasti 0736/61.036.

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

**FIAT 128 Rally** Gr. 2. Preparazione completa rallye. Tutte le protezioni per qualsiasi prova. Telefonare ore pasti - PIER GIACHINO - Biella - Tel. 015/33.941 - L. 1.200.000.

● **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, Cromodora, gomme racing e sterrato, Recaro, Tripmaster, speed pilot, interfono ecc. Telefonare ore pasti - 02/94.60.092.

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

● **GIANNINI 500** Gr. 2 vendesi per cambio categoria miglior offerente. Telefonare dopo ore 20 - Tel. 010/40.69.46.



**JAGUAR XK 150** 1960, restaurata per concorso. MEDICI G&G. Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia - Tel. 0522/32.225 - 44.640.

**BETA COUPE' 1800** giugno '74, non preparata, motore nuovo di fabbrica, mai urtata, perfettissima, in garanzia. Telefonare ore ufficio: 011/51.87.96.

**LANCIA AURELIA B 10** anno 1952 completamente revisionata, km reali 94.000, unico proprietario, colore nero interno panno beige, una tantum pagata. Telefonare ore ufficio 011/50.50.11. L. 1.800.000.

● **LANCIA HF 1,6** Gr. 3 perfetta. Scocca '74. Completa 10 cerchi, gomme. Telefonare: 019/41.762.

● **FULVIA HF 1300** gruppo 3 revisionatissima. Telefonare sera 40.21.74 Napoli. Lire 1.050.000 trattabili.

● **LOLA 290 ABARTH 1600** eventualmente 1300/2000, plurivittoriosa, inurtata, slick pioggia e vari ricambi, prezzo interessante visibile OSELLA, BONACINA ufficio 011/90.02.009, casa 90.03.585.

**LANCIA FULVIA HF 1600** Gr. 4 completa di tutto. Pronta per correre. MAURIZIO AMBROGETTI - Telefonare ore pasti 02/70.01.91.

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



● **PORSCHE G. 4 3000** tipo '74, vende per cessata attività. Rivolgersi TAMAUTO TUNING - Tel. 0321/71.072.





● **OPEL ASCONA** 19 giugno 1974. Motore radiale 185 HP. Motore ghisa 160 HP. Motore normale nuovo. Telefonare ore ufficio: 049/63.08.16.

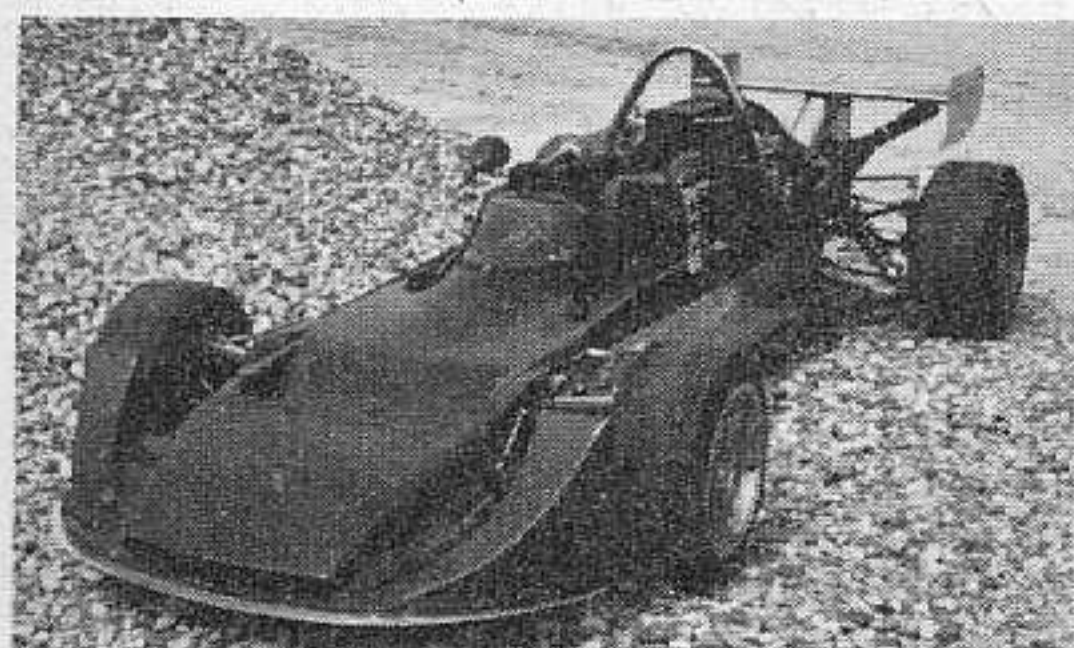
● **OPEL ASCONA** Gr. 1 Conrero. Assetto Casa dell'Ammortizzatore pluriaccessoriata. Vendesi contanti. Telefonare ore ufficio 0523/28.956.

**OPEL ASCONA** Gr. 1 Conrero, assetto, ammortizzatori, pluriaccessoriata. Vendesi contanti. Telefonare ore ufficio: 0523/28.956.

**PORSCHE 911 S 2200** bianco. BONETTI - Via Gocciadoro, 23 - Trento. Tel. 0461/25.188.

## MONOPOSTO

**F. FORD DELTA MK2** completa o solo telaio cambio per cessata attività vendo, dotata di ricambi, 18 rapporti, 4 cerchi, carrello Pedretti seminuovo. Regalo eventualmente acquirente tute ignifuga FPT fiammante. Telefonare orario di lavoro: 06/32.75.249, ora di cena: 06/32.75.033.



**GRD 374, F3 374, F3 375, Sport 2 litri 1600 e 2000** con o senza motore. MONZEGGIO tel. 011/31.01.65.

**F. 850 DE SANCTIS** vendesi per cambio categoria, motore nuovo, cambio Lavazza, pronta corse. Prezzo interessante. PREPARAZIONI S. GIUSTO, Viale III Armata 17 - Trieste - Tel. 040/37.695.

**MARCH 743 F. 3** competitiva, 2 motori Novamotor Twin-Cam ricambi, camion attrezzato per trasporto - Tel. 02/24.87.441 ore ufficio.

**LOLA F. FORD «LUCAS»** vende Lola Formula Ford motore Alloni, perfetta, pronta corsa. Telefonare: 02/57.69.25-0332/28.53.48.



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

## VARIE

**Banco Prova** Quick, Borghi & Saveri, vende Officina GREGORIO - Via Montramito - VIAREGGIO - Tel. 0584/42.540.

## ACCESSORI e parti speciali

**CAMBIO** automatico, ponte post. completo FIAT 130 (3200) km 7000. Motore AUDI 100 LS km 15000. Telefonare LAVENO - Tel. 0332/66.74.47.

**DIFFERENZIALE** Per tutti i modelli Alfa Romeo: differenziale con coppia conica 9/41. Mozzi anteriori completi di disco freno e pinze. LUCIO SCHIAVON - V.le delle Fosse - 36061 Bassano del Grappa (Vicenza).

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

**MOTORE BETA 125** ottimo 2. categoria. Tel. 0535/55.028 - L. 300.000 (trattabili).

## KART

**KART 125 TAFUNI** vende Birel motore Beta G.S. 10 primi posti 1. classificato italiano scuderia per passaggio categoria. Tel. 0535/55.028 - L. 600.000.

**KART 125 FERRARI** vende motore Beta 125 G.S. 6 primi posti. Tel. 0535/55.028 L. 400.000 (trattabili).

## 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 - VIIGLIANO BIELLESE - Tel. 015/51.06.84.

● **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 650** Campagnolo Slick 80% competitiva, accessori, vendesi o permutasi con Lola F. F. o BWA F. F. (solo telaio e cambio) BETTI Tel. 0573/37.341 ore 20-21.

**LANCIA HF** Cambierei Lancia HF Lusso del '72 ottima più L. 700.000 con Alpine Renault 1600 oppure con Dino Ferrari. Telefonare ore pasti 06/32.87.554.

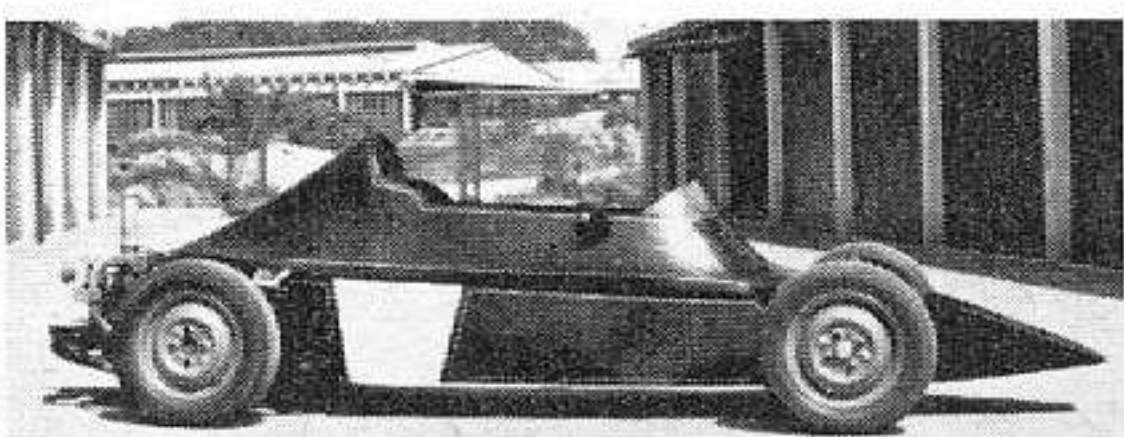
## O F A R

di TEMISTOCLE ARGONDIZZO  
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

**PORSCHE 911 S-2.4** dicembre '72, 20000 km reali, vetri elettrici, gommata, radio, anche permuta con media piccola cilindrata, telefonare ore pasti: 059/36.34.58 - Lire 5.000.000 trattabili.

## MONOPOSTO



**FORMULA MONZA** nuove usate vende noleggia permuta con vetture di serie. VAR- GIU - Via Papi 18 - Milano - Tel. 02/54.01.55.

**BRABHAM BT 41** seminuova senza motore con moltissimi ricambi, si vende o si permuta. Tel. 02/57.69.25-0332/28.53.48.

**F. 850 DE SANCTIS** passo corto tutta serie rapporti ricambi eventualmente carrello e Opel Traino anche permuta. CAPPONI - Sanremo - tel. 0184/83.377.

**F. FORD BWA** perfetta, pronta corse, permuta anche con auto di serie. Autofficina CANGRANDE - Verona - Tel. 045/73.811.

## ACCESSORI e parti speciali

**MOTORE E CAMBIO** 5 marce BMW preparato 160 HP, Weber 45 DCOE. Telefonare ore 20: Tel. 0535/51.139 - L. 700.000.

## VARIE

**MOTOSLITA SkiCondor** neve come nuova. Bellissima eventualmente permuta con auto. CAPPONI - Sanremo tel. 0184/83.377.

## SI COMPRA

### MONOPOSTO

● **TERME DI MIRADOLLO 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.

### AUTO

**FERRARI DINO 246 GT** Acquistasi contanti FERRARI DINO 246GT di recente immatricolazione, solo se in ottimo stato. Telefonare ore pasti 0761/53.208.

## ACCESSORI e parti speciali

**SERBATOIO OMOLOGATO** cinture sei punte, anticendio, per Formula Monza, di occasione. Telefonare ore lavoro tel. 039/52.485.

## VARIE

A Milano Assistenza Corse preparazione F. Italia per Trofeo 1975. AUTOTECNICA Via Paulo 3/A - Tel. 02/54.69.047.

FEDERAZIONE ITALIANA STOCK CAR con sede in FINALE EMILIA (Mo) ricerca persona 25-30enne appassionato competizioni motoristiche per mansioni organizzative di responsabilità. Impiego a tempo pieno. Retribuzione adeguata alle capacità. Preferibilmente residente Emilia-Romagna e Toscana.

Ricerca studenti universitari od altre persone con disponibilità di tempo libero per collaborazione-organizzazione gare (commissari di pista, segnalatori ecc.) residenti Firenze e provincia; MO, RE, FE, BO. Le selezioni si terranno presso l'ESSO MOTOR HOTEL, Via Stalingrado - Bologna. Venerdì 6 e sabato 7 dicembre dalle ore 15 alle 20.

● **Vetture sportive**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

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

Collaborano alle RUBRICHE:

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

Altri collaboratori in Italia:

**Gianluca Bacchi M.** (Parma) - **Daniele Buzzonetti** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciussa** (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** - **Agencia 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

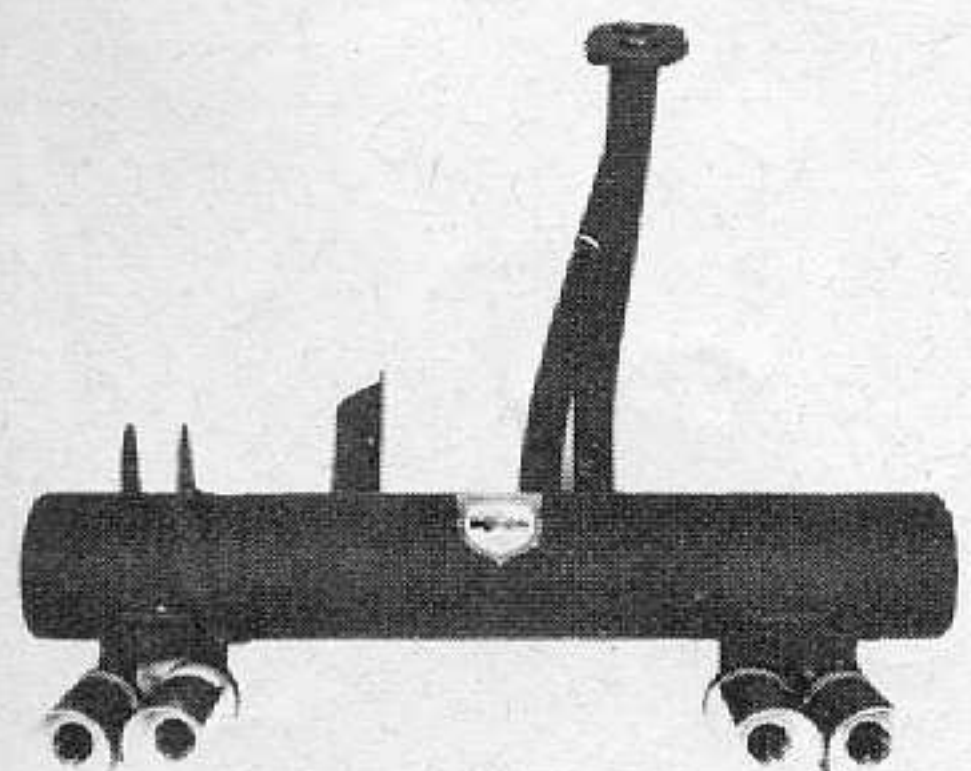
AUTOSPRINT - Registraz. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

# Mille Miglia

SILENZIATORI SPECIALI PER AUTO

## FIAT X 1/9

MILLE MIGLIA  
Via Macallé 6  
FOSSANO (CN)  
tel. 0172/61.364



# Mille Miglia