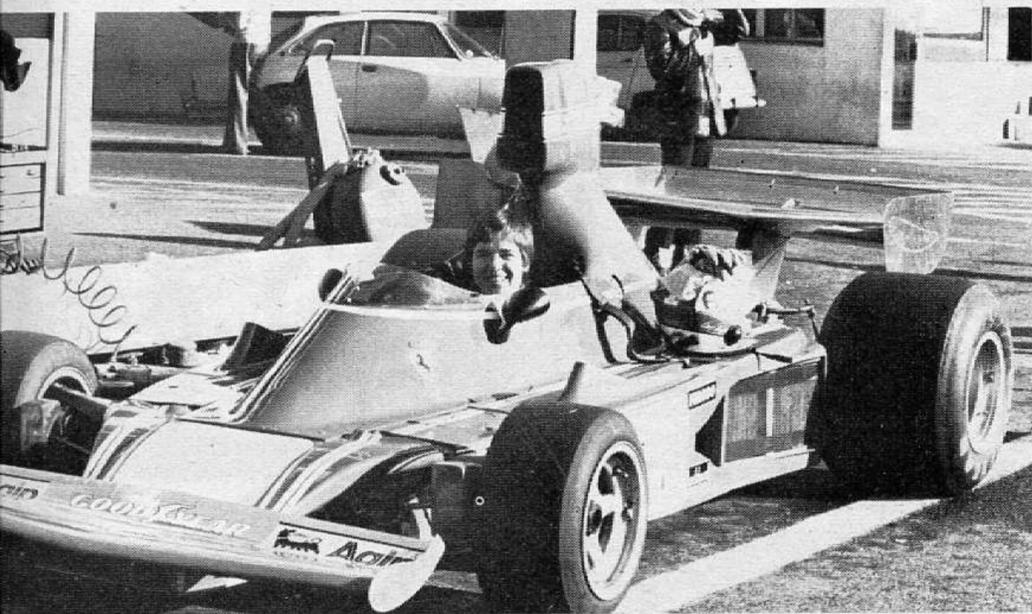


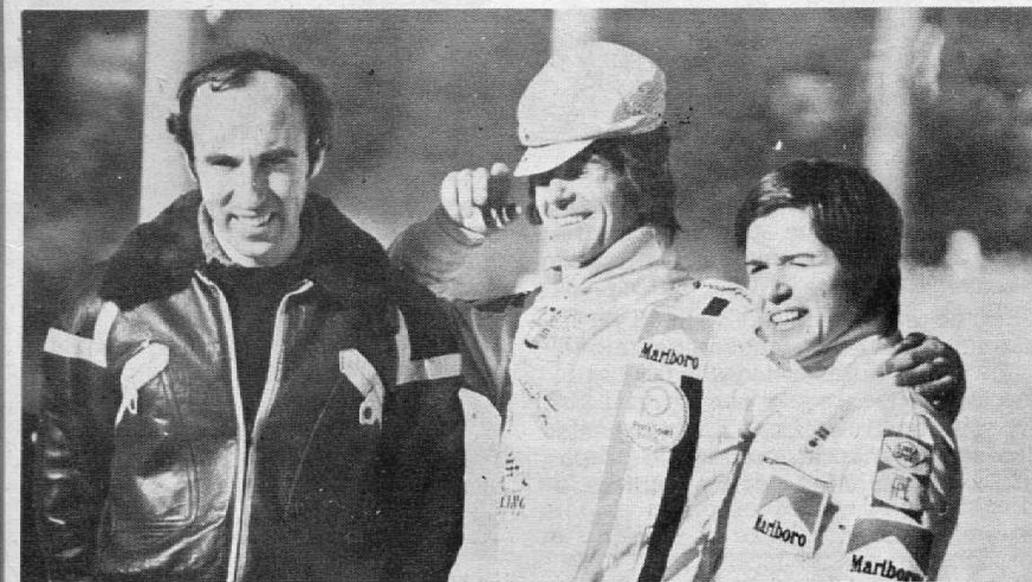
LE CASTELLET - Capitata al Paul Ricard per caso (ma non tanto), Lella Lombardi ha ovviamente seguito con molto interesse le prove della Ferrari e delle altre macchine. Quando le abbiamo proposto di posare per una fotografia un poco particolare, vale a dire seduta nell'abitacolo della Ferrari, non si è fatta pregare, visto che Regazzoni era d'accordo di cederle l'abitacolo della 312 B3 per qualche minuto. E poiché anche Forghieri non ha fatto difficoltà, ecco che possiamo offrirvi queste immagini esclusive. Per ora sono soltanto una curiosità, ma... non si sa mai! Almeno come marca di F. 1: leggete sotto...



Lella Lombardi infatti correrà la prossima stagione in F.1. Ormai è cosa certa, è solo questione di ore: il mosaico si sta ultimando ed è molto probabile che nel giro di pochi giorni l'alessandrina saprà con certezza su quale monoposto dovrà cominciare le prove. Di diverse proposte ormai le possibilità si sono alquanto ridotte e rimangono due alternative, delle quali la prima forse la più probabile.

Si tratterebbe di Frank Williams che potrebbe affiancarla ad Arturo Merzario (ecco i tre assieme nella foto) con la seconda macchina che aveva già guidato Laffite: oppure rimarrebbe la possibilità di una terza McLaren, esattamente l'ex telaio di Fittipaldi gestita da una squadra autonoma, magari lo stesso team che all'inizio dello scorso anno seguiva Mike Hailwood.

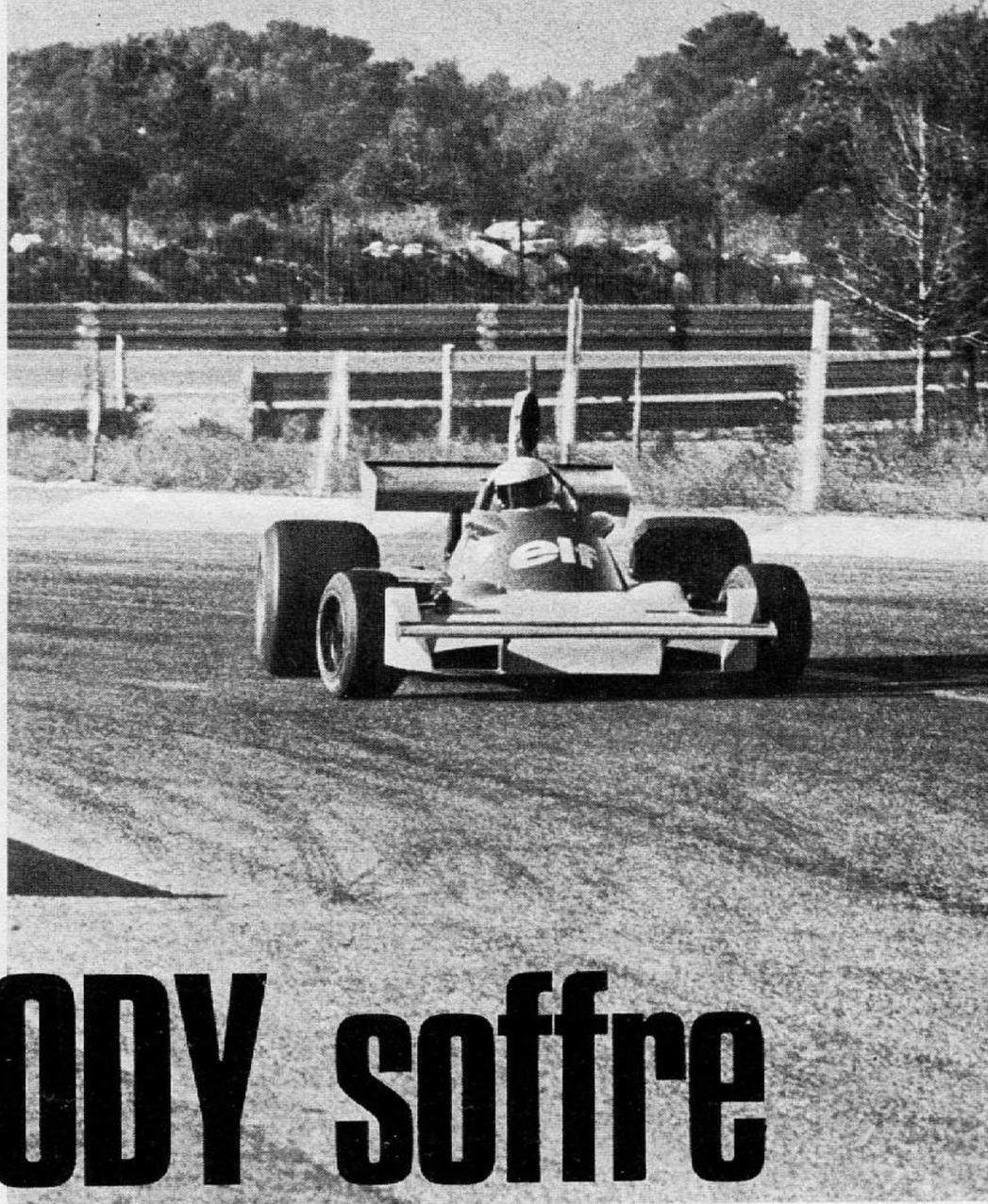
LELLA sogna, JODY soffre



Lella, che in questi giorni ha molto girato per « riorganizzare » tutti i suoi sponsor, sarebbe felicissima di correre in squadra con Arturo: « sarebbe una squadra tutta italiana » ha detto, e se tutte le trattative vanno in porto potrebbero disporre delle nuove monoposto sin dal mese di aprile. Per questo motivo tutti gli altri programmi sono stati un po' messi da parte: certo è che sarà sempre più difficile per lei disputare anche il campionato americano di F. 5000, anche se pare che concomitanze non ve ne saranno. Tra l'altro per la Lombardi le prospettive ulteriori continuano ad ammuccinarsi: c'è sempre l'offerta dell'Alpine Renault che la vorrebbe per l'Euromarche 2000, e proprio per discutere tali possibilità dovrà recarsi martedì a Parigi.

E' molto probabile quindi che al termine della prossima settimana potremo sapere, magari addirittura per televisione, quali saranno i prossimi programmi di Lella, che è reduce dal Paul Ricard dove ha assistito alle prove Goodyear delle quattro squadre di F.1. In questa occasione il suo principale sponsor è stato visto parlare fitto con Teddy Mayer della McLaren: ma è invece più probabile che da Frank Williams, assente in tali giornate, possa giungere una risposta affermativa molto presto.

Scheckter in acrobazia, nelle prove al Ricard, con la Tyrrell rinnovata nell'aerodinamica. Jody ha dovuto soffrire parecchio per tenerla in pugno...



DALL'INVIATO

LE CASTELLET - Il circuito Paul Ricard ha ospitato le prime grandi manovre della stagione 1975, con le prove delle macchine che si stanno preparando alle prime gare del campionato mondiale. Gennaio è ormai alle porte, anche se sembra che Watkins Glen sia stato ieri, e tutti debbono far presto.

Dopo la Ensign, che è stata al Paul Ricard nelle settimane passate, più per un test di nuovi piloti (due danesi) che per la messa a punto della macchina, le cose serie sono cominciate con la presenza simultanea della Ferrari, della Tyrrell e della McLaren, venute a collaudare quelle che dovranno essere le soluzioni migliorative (almeno sperano) da usare nei Grandi Premi di Argentina e Brasile.

Ci si aspettavano macchine nuove, e invece abbiamo visto solo macchine conosciute, dotate di qualche modifica. Dalla Ferrari non ci si poteva attendere la macchina nuova, la 312 T che essendo ancora « fresca » viene programmaticamente riservata per le corse da aprile in poi. D'altra parte le Ferrari, se si dimentica la vicenda di Watkins Glen, sono state ancora molto forti nelle ultime gare della stagione 1974, e quindi non vi è la necessità impellente di cambiare. La McLaren, dal canto suo, è convinta che la sua macchina di fine stagione sia stata buona e che occorra soltanto qualche ritocco, per mantenere Fit-

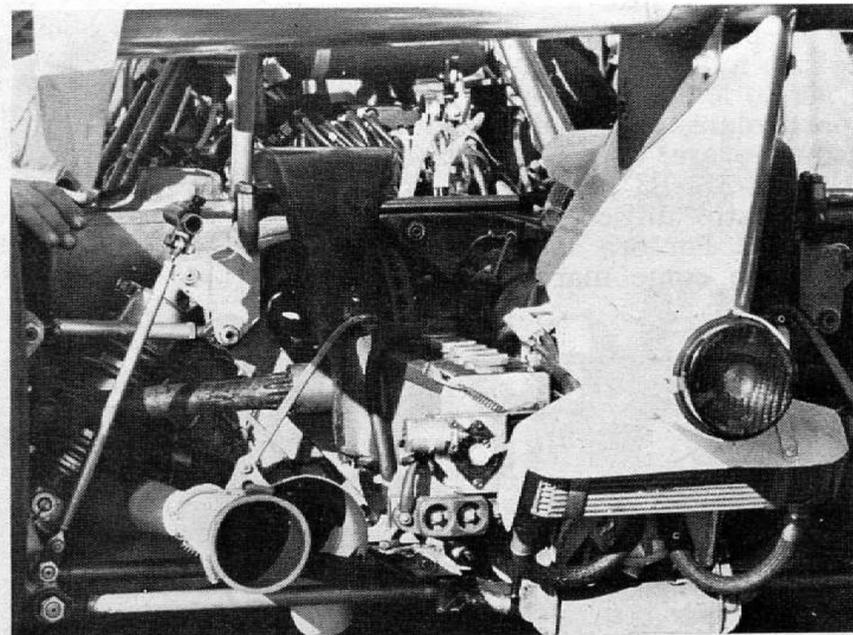
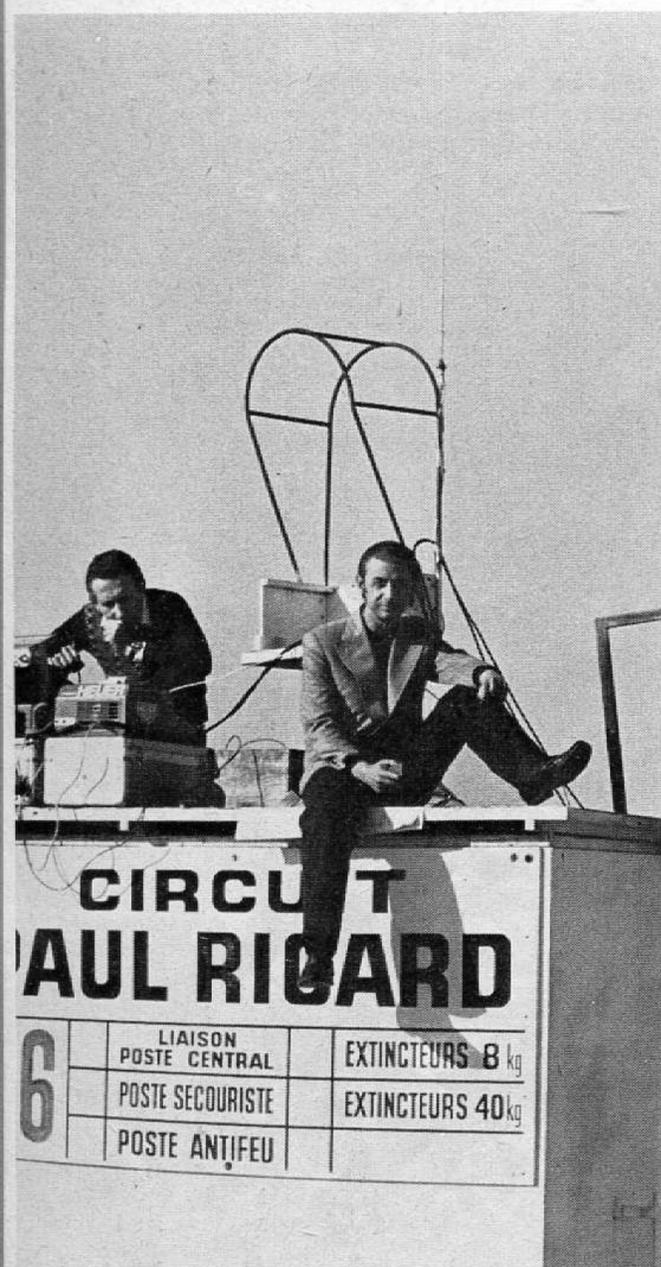
tipaldi in posizione di privilegio sugli schieramenti di partenza. Alla Tyrrell, invece, sanno benissimo che la 007 non è all'altezza delle migliori, soprattutto sui circuiti veloci, e che quindi occorre fare qualcosa di diverso.

Sul Paul Ricard abbiamo visto le Ferrari 312 B 3 dotate di nuove sospensioni posteriori, con parecchio di cambiato in tutta la zona del cambio, per esempio con la eliminazione della centinatura-supporto che era stata finora usata, e che era di un solo grosso pezzo in lega leggera fusa. Ora le stesse funzioni sono assolate da parti in lega leggera fusa molto più piccole, il che ha permesso di guadagnare peso ma soprattutto ha fatto modificare la geometria della sospensione, alla ricerca di determinati cinematici che dovrebbero migliorare la tenuta di strada e la conducibilità della macchina. In sostanza per la Ferrari si può dire che le prove di questi giorni sono state effettivamente utili e che sono state fatte sulle soluzioni che saranno effettivamente utilizzate. Prove oneste, in altre parole.

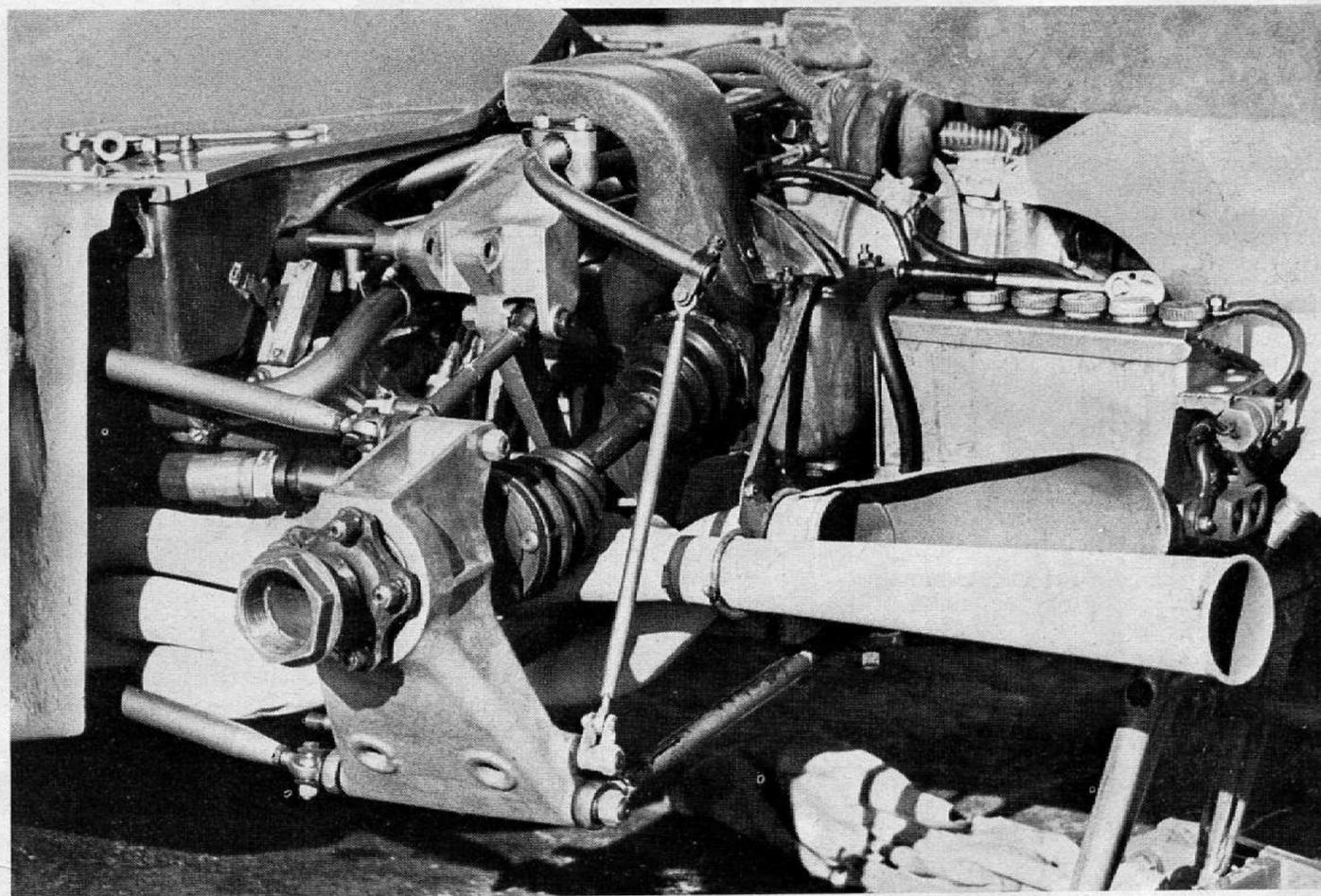
Per cui le Ferrari che abbiamo viste debbono essere considerate davvero quelle che correranno in Argentina e Brasile. Naturalmente le scelte definitive che riguardano, per esempio, gli alettoni e certe particolarità aerodinamiche

Franco Linf

CONTINUA A PAGINA 38



Una delle Ferrari aveva ancora i semiassi a scorrimento costruiti in casa. A destra, Regazzoni che ha avuto una brutta avventura per rottura di una sospensione. In Italia, qualche giornale ha sorvolato sull'avaria abbastanza preoccupante, ritirando fuori il solito ritornello di Clay « scassamacchine ». Sotto, ecco la nuova struttura posteriore della Ferrari



Appostati a metà circuito del Ricard, a prendere i tempi, erano Ghedini e Guglielmetti, venuto anche lui per seguire le prove alettoni alla Ferrari

Più « neutre » le FERRARI

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

sono da farsi sul posto, di volta in volta, come sempre.

Per la McLaren quello che si è visto di nuovo riguarda le sospensioni e soprattutto quella anteriore, con notevole modifica della struttura e dei cinematismi, qualche esperimento sulle sospensioni posteriori e qualche tentativo di miglioramento della aerodinamica. Sulla sospensione anteriore sono stati modificati i bracci superiori, non più a tubi ma in pezzo unico di lamiera scatolata e la posizione degli ammortizzatori, che da completamente interni e inclinati dall'alto in basso verso l'interno della macchina sono stati posti in posizione contraria, talché la parte inferiore adesso sporge verso l'esterno. Sul posteriore si è visto come la ricerca dei punti di attacco migliori per i puntoni di reazione sia sempre da trovare, anche se adesso lavorano su quello inferiore mentre l'anno scorso abbiamo visto operare su quello superiore. Per la aerodinamica, infine, abbiamo rilevato la carenatura degli specchietti retrovisori, incorporati nella linea dell'abitacolo, e la prova di una parte superiore dell'abitacolo più al-

ta di quella finora usata, oltre ad una presa d'aria per il motore più bassa e profilata.

E veniamo alla Tyrrell. Contrariamente a quello che ci si attendeva la macchina portata al Paul Ricard era la 007, sulla quale — oltre a qualche spostamento degli attacchi delle sospensioni — non si è visto altro che un muso sperimentale, molto avvolgente e gibboso. dotato

di un alettone anteriore staccato e supportato da due parti di lamiera. Un poco quello che si è visto sulle Hesketh.

Poiché sappiamo che alla Tyrrell stanno costruendo macchine nuove, e che sono differenti dalle 007, quel che si può pensare è che Tyrrell abbia un poco « barato », in queste prove, affermando che stanno preparando le macchine per l'Argentina e

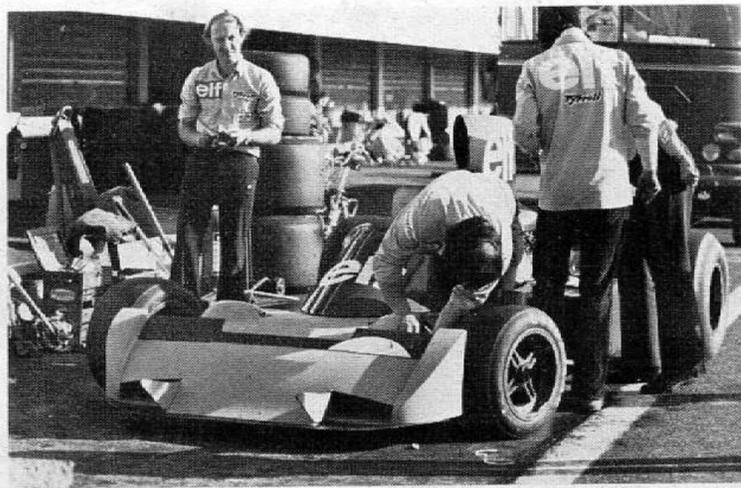
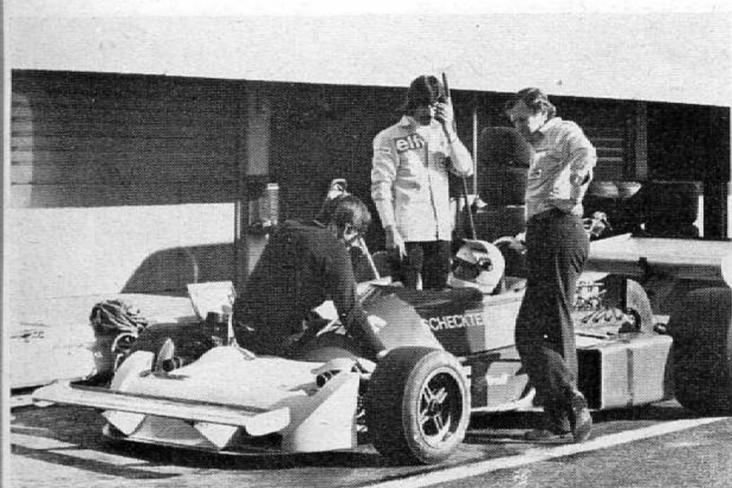
Brasile. La verità è che egli non ha voluto probabilmente far vedere agli avversari quello che Derek Gardner ha fatto, e quindi è venuto qui con la macchina vecchia, allo scopo di fare delle esperienze comunque, ma senza svelare le soluzioni aerodinamiche che ha scelte. Pare infatti che la novità delle Tyrrell 1975 sia soltanto nella linea aerodinamica, per migliorare penetrazione e stabilità alle velocità maggiori.

Detto questo è evidente che i risultati delle prove debbono essere valutati per quello che valgono, cioè soltanto indicativi. I tempi ottenuti ciascuno sono di valore relativo, perché occorrerebbe sapere davvero in quali condizioni sono stati ottenuti. Forse non vale la pena di considerarli, appunto per le ragioni che vi abbiamo dette.

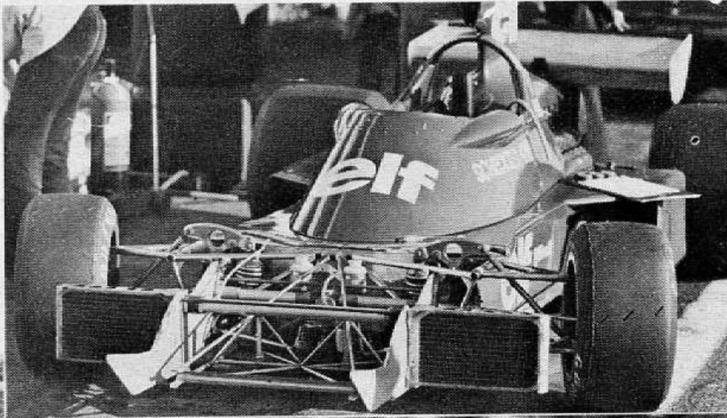
Tenendo conto del fatto che la Ferrari aveva portato al Paul Ricard tutta una attrezzatura di rilevamento dei tempi sul giro, dei tempi parziali dei settori tortuosi e delle velocità massime alla fine del rettilineo, si può presumere che McLaren e soprattutto Tyrrell non abbiano voluto fornire indicazioni agli avversari, e che quindi si può

I tempi sempre per LAUDA

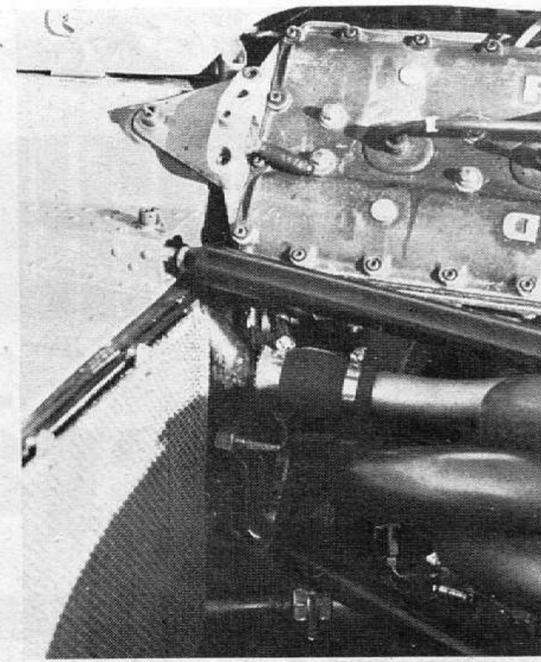
LE CASTELLET - Nonostante che per queste prove Goodyear non fosse previsto un vero e proprio servizio di cronometraggio, qualcosa è sempre rimasto sui cronometri degli interessati. Sono tempi ufficiosi, presi qua e là, ma che comunque possono servire per rendere l'idea delle possibilità delle varie macchine in funzione delle nuove gomme. Niki Lauda è stato subito il più veloce martedì, girando in 1'10"4 però con le gomme vecchie; il giorno dopo ancora Lauda più veloce degli altri, è riuscito a spiccare un buon 1'10"9. Emerson Fittipaldi, da parte sua, girava tranquillamente sul piede dell'1'11" che riusciva a ottenere pare con grande facilità: gli altri simantenevano sull'1'12" con Regazzoni, poi seguito da Depailler (1'12"3) e Scheckter (1'12"4). Per l'ultima giornata di prova, assente Regazzoni già partito per Zurigo, ancora Lauda più veloce: 1'10"6 contro gli 1'11"2 di Depailler e 1'11"4 di Emerson Fittipaldi



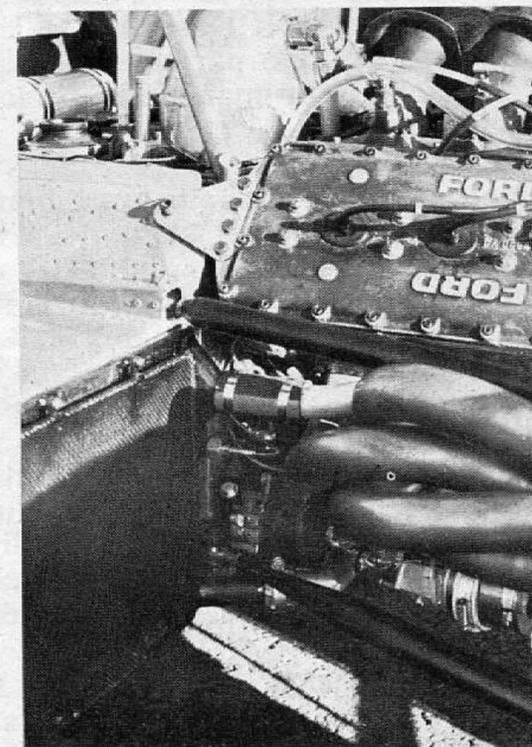
La Tyrrell 007 aveva il muso sperimentale avvolgente, dotato di alettone anteriore e freni sulle ruote. A destra, struttura anteriore (e radiatori) di sostegno per la nuova carenatura anteriore provata al Ricard dalla Tyrrell



La 007 è stata provata anche senza l'alettone anteriore, ma è risultata meno maneggevole. Qui sotto, ecco come si presenta la linea laterale della Tyrrell dotata del nuovo muso. Scheckter l'ha provata in varie soluzioni



Nuovo e vecchio sulla McLaren. Sopra, la vecchia con i molti punti di attacco sperimentali. Sotto, la nuova versione è stata rinforzata negli attacchi motore-scocca



già più nervose le rivali

AI MUGELLO attendono il «regalo»

supporre che le prestazioni non siano state... oneste. Quindi trascuriamo di tener conto dei tempi, che tra l'altro sono sempre aleatori, perché le condizioni sono particolari.

Quel che possiamo dirvi è che la osservazione visiva delle macchine in azione, che abbiamo compiuta effettuando continui spostamenti sul circuito, ci ha permesso di constatare come le Ferrari siano state le migliori in assetto, sempre molto «pulite», dandoci l'impressione di essere state preparate per essere il più possibile neutre e docili. La McLaren, con la nuova sospensione anteriore, ci è invece apparsa molto «nervosa», vale a dire con reazioni brusche alle sollecitazioni del pilota sullo sterzo e sull'acceleratore, pur essendo ben in strada. Per contro la Tyrrell, anche tenendo conto dello stile di guida di Jody Scheckter (certo non un pennellatore), è stata senza dubbio la peggiore, con caratteristiche sovrasterzanti marcatissime, che non sono diminuite con la eliminazione dell'alettone anteriore, operata ad un certo punto. Insostanza questa 007 modificata ha accentuato le caratteristiche negative di quelle nelle ultime gare. Però, come vi abbiamo detto, non crediamo che Tyrrell ab-

bia portato al Paul Ricard le vere macchine che intende usare, per cui non diamo molto peso a questa che parrebbe essere una classificazione peggiorativa per le Tyrrell.

Alle prove hanno partecipato, però le varie squadre, Regazzoni e Lauda, Scheckter e Depailler e Fittipaldi e Mass, nuova recluta della McLaren. Niente di particolare da segnalare, salvo l'incidente capitato a Regazzoni, che in rettilineo si è sentito la macchina sbandare senza ragione, compiendo un testa coda spettacolare. Pare che abbia ceduto proprio una delle nuove parti in lega leggera della sospensione posteriore, si presume per un difetto di fusione.

E' augurabile che sia così, perché se il cedimento è avvenuto per fatica ci sarebbe da rifare tutti i calcoli.

Da dire c'è che alla Ferrari si sono visti visi nuovi. Claudio Degoli, che è alla Ferrari da parecchio e pare adesso andrà spesso alle corse, e Antonio Tomaini, passato alla Ferrari, da poco, dalla Abarth.

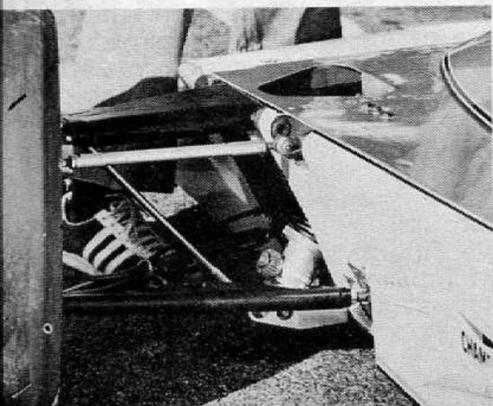
Regazzoni e Lauda sono apparsi in forma, e allegri. Lo erano però anche gli altri. Vedremo chi lo resterà dopo le gare sudamericane.

f. l.

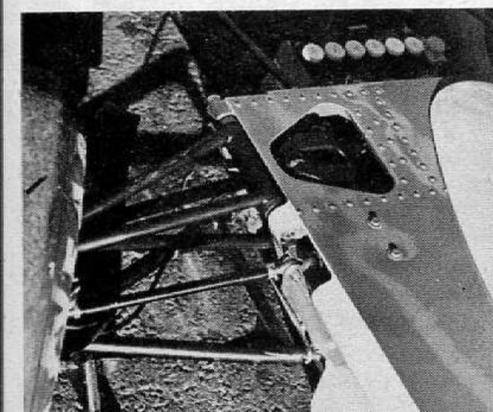
FIRENZE - Una Lamborghini Urraco 3000 ha girato per due ore sul Mugello giovedì scorso guidata da Bob Wallace e dal collaudatore Mori. Poi si è saputo che non si trattava di un test, ma solo di una prova a fini giornalistici per un periodico inglese (Fittipaldi docet...).

Gli ospiti, dopo, hanno detto: «La pista è particolarmente adatta alle nostre vetture, quindi pensiamo di tornare senz'altro sul Mugello».

I dirigenti dell'AC Firenze intanto aspettano Ferrari: sia l'ingegnere Enzo Ferrari, sia le vetture del cavallino rampante. Il «Drake» che ha già visto l'impianto all'inizio dei lavori in occasione della consegna del premio HP della scuderia Biondetti nel 1972, ha infatti promesso di visitare la pista ora completa: da ciò si spera che poi vengano a girare sul Mugello le rosse vetture di Maranello. Qualcuno ha detto che ciò potrebbe avvenire prima di Natale, una specie di regalo insomma.



Sopra, la nuova sospensione anteriore della McLaren: braccio superiore unico, ammortizzatore più basso. Sotto, quella del vecchio modello



Due modi diversi (o NO?) di vedere il futuro delle corse (extra F.1)

PORSCHE OBBIETTIVO '76 LE MANS

tornerà col «turbo»

sfida
ai consumi

DALL'INVIATO

STOCCARDA - Una assolutamente imprevedibile bistecca «Cordon bleu-Fitzpatrick» ed un ancora più imprevedibile discorsetto in tedesco da parte del John Fitzpatrick in carne ed ossa hanno concluso la affollata cena che la Porsche ha offerto, seguendo la tradizione, ai piloti che hanno partecipato a quella specie di campionato di marca che è la «Coppa Porsche».

C'era stata una conferenza stampa, al mattino, che ha avuto un tema inatteso. Scontata e confermata la decisione della Porsche di non partecipare alle gare del 1975, ma anche confermata la decisione di tornare alle gare con la squadra ufficiale nel 1976, la conferenza stampa di quest'anno era stata imperniata sul «bilancio tecnico del 1974». Ed in sostanza si è trattato di una accurata esposizione di quello che alla Porsche è stato tratto dalle corse, per giungere alla conclusione che seguendo con coerenza la linea di politica sportiva sempre adottata, alla Porsche si fanno le corse per imparare cosa fare nella produzione normale.

La esposizione, effettuata dai tecnici responsabili delle diverse attività, è stata accompagnata visualmente da una inedita mostra delle parti componenti delle varie macchine della linea attuale, permettendo così di vedere a confronto immediato quali sono state le differenze tecniche tra l'uno e l'altro tipo di vettura, dalla «911» destinata soltanto alla circolazione normale fino alla «turbo» di serie recentemente immessa sul mercato e che è stata illustrata come il compendio di tutte le esperienze compiute su tutti gli altri modelli. Un grafico molto eloquente dimostrava come dalla Porsche 911 si sia giunti alla Turbo adottando nel prodotto finale che esce dalle linee di montaggio le soluzioni che si sono dimostrate più valide su ogni modello intermedio.

Di programmi sportivi non si è parlato, nel senso che non ce ne sono, per il futuro immediato. Però è risultato chiaro che nel 1976, quando le regole ufficiali delle corse di durata saranno diverse dalle attuali, la Porsche tornerà

in campo con la turbo ora in produzione di serie, ovviamente adattata alle specifiche esigenze delle corse. Il che significa che la futura squadra ufficiale disporrà di macchine da 3 litri con sovralimentazione, vale a dire delle quasi 4 litri e mezzo, se la formula di equivalenza tra motori aspirati e motori sovralimentati, resta quella che è.

A questo proposito, facciamo una divagazione: perché mai per tutte le macchine un motore da 2140 cc. sovralimentato corrisponde ai 3000 cc. di un motore «aspirato», e invece nella F. 1 (3000 cc) la sovralimentazione permette soltanto motori da 1500 cc?

Intanto però le Porsche non spariranno dalle piste. Le turbo che hanno corso nel 1974 sono state vendute a clienti privati. Una l'ha comperata Peter Gregg (confermatosi campione americano) che ha comprato anche due motori e due cambi; la vedremo probabilmente nelle gare americane, e forse anche in Europa. Un'altra l'ha comperata il tedesco Heidrich, che corre in Spagna e un'altra interessa Herbert Muller, che nel 1975 sarà molto attivo. Muller infatti, oltre che a qualche gara del campionato mondiale marche, punta molto sulla interserie, e vi si sta preparando con mezzi diversi. Ha comperato una Porsche 908-3 ed è la macchina che era stata guidata da Siffert alla Targa Florio del 1970. Ne ha modificato la carrozzeria, con un frontale molto avvolgente e con la parte posteriore che è praticamente uguale al «codone» delle 917-Turbo, e vi ha installato il motore Porsche 6 cilindri che sarà dotato di turbocompressore.

Con questa macchina, che pesa soltanto 600 chili, Muller pensa di poter fare delle buone cose sui circuiti della interserie, per i quali tuttavia ha anche una Porsche 917-20. Il programma di Muller, per la interserie, è interessante perché si accompagna al mantenimento del nome della Martini Racing Team nelle corse, nonostante la sospensione del programma ufficiale Porsche. Cosicché in sostanza la Martini continua anche nelle gare delle macchine sport o biposto, oltre che tornare alla F. 1 con la Brabham.

Franco Lini

PARIGI - Presentando il regolamento ufficiale della 24 ORE di Le Mans 1975, l'automobile Club dell'Ouest ha annunciato che... stanno studiando il totale rifacimento delle regole della loro gara, e che nel 1976 vi sarà qualcosa di completamente differente. In questo senso, affermano, deve essere inteso il regolamento 1975, che è il primo passo verso un adeguamento della corsa alle condizioni attuali. Intenzioni lodevolissime se fossero spontanee ed avessero principi informativi nuovi: un poco meno se si pensa che quasi tutte le cose vengono sbandierate come innovazione che sono state da molto tempo oggetto di critiche, che l'A.C.O. non ha mai voluto ascoltare.

Poiché noi siamo sempre stati abbastanza chiari, nell'esprimere le nostre opinioni su certe presuntuose prese di posizione di Le Mans, non possiamo che compiacerci di questo... ritorno alla ragione.

Vi abbiamo già anticipato la settimana scorsa che una delle novità importanti è data dalla limitazione dei consumi con la imposizione di un numero minimo di giri da compiere tra un rifornimento e l'altro, sia di benzina sia d'olio. Il minimo è di 20 giri (chilometri 272,800). Altra innovazione è la soppressione della punzonatura di tutte le parti della macchina, escluso il telaio. Finalmente a Le Mans hanno capito che il fatto di fermarsi a cambiare qualcosa, sia semplicemente la batteria o sia addirittura tutto il gruppo propulsore, è di per se stesso una grossa penalizzazione, perché mentre si effettuano le riparazioni o sostituzioni i concorrenti continuano a marciare. E quindi che la fiscalità finora applicata era fuori posto. Quindi niente più limitazioni, e permesse tutte le riparazioni e sostituzioni, il che avrà come effetto di avere in gara — alla fine delle 24 ore — molte più macchine di quante fossimo abituati a vederne, e soprattutto in condizioni migliori.

Sono ammesse le macchine sport prototipo (gruppo 5) secondo le regole internazionali in vigore, cioè con limitazione a 3000 cc mentre le altre macchine (gran turismo di serie, gran turismo speciale, turismo speciale) non avranno nessuna limitazione di cilindrata.

Novità anche per le qualificazioni. La 24 Ore di Le Mans del 24 marzo avrà valore qualificativo effettivo, considerando i tempi sul giro ottenuti da chi vi partecipa. Questa gara di marzo, inoltre, varrà anche a collaudare le macchine dal punto di vista dei consumi, per via della limitazione dei 20 giri senza rifornimento. Ed anche le prove ufficiali di giugno, nei giorni immediatamente precedenti la corsa, terranno conto di questa limitazione, perché le macchine dovranno obbligatoriamente compiere un test di prove di almeno 20 giri senza rifornimento. Per questa ragione le prove ufficiali di giugno saranno raddoppiate in durata, con due turni di 5 ore.

f. l.

Sconfitte le «cinture» negli USA

NEW YORK - Come si ricorderà, negli ultimi due anni da Washington e Detroit sono giunte notizie contrastanti circa la cintura di sicurezza. Washington imponeva, Detroit nicchiava. Intanto nelle vetture 1974 venivano obbligate le cinture che ti costringevano al loro uso mediante un noiosissimo segnale che continuava a suonare se la macchina veniva messa in moto. Un altro dispositivo impediva l'accen-

sione del motore se la cintura non era attaccata nel giusto senso. Ora, finalmente, da Washington è giunta notizia ai costruttori di Detroit che le cinture di sicurezza non dovranno essere applicate più per legge.

Sembra, tuttavia, che i dirigenti del Ministero dei Trasporti americano insistano nel voler far applicare invece per legge il «sacco» antiurto, in tutte le nuove macchine probabilmente a

partire dal '76, poiché quelle per l'anno venturo sono già nei saloni e non possono essere modificate. Un portavoce del ministero interessato ha detto che tale legge però dovrà essere varata dal Congresso, perciò richiederà molto tempo. Comunque, nel 1975 i guidatori non saranno più assillati dal ronzio dei «cicalini» sotto il sedile che rammentavano il mancato aggancio della cintura.



Lo avreste capito?...

Quella che vedete a sinistra non è, come si potrebbe pensare, una Ferrari 512, ma una «copia» leggermente ridotta costruita da due appassionati di Reggio E., Gatti e Silvestri

La... 132 vestita da «512»

SPECIALE AUTOSPRINT

REGGIO EMILIA - Quando venne presentata la 512 Ferrari, lo Scia di Persia ne volle subito una assolutamente (ma con l'aria condizionata) e Ferrari gliela fece pagare (in petrodollari) la bella sommetta di 42 milioni. Oggi chi si voglia levare lo «sfizio», può spendendo molto meno (4.500.000 lire circa) e girare con una vettura che assomiglia molto alla 512 Ferrari ma che ha un motore che permette di girare anche in città.

Due ex piloti, Gatti e Silvestri di Reggio Emilia, hanno infatti costruito una vettura copiando il telaio della 512 M di Juncadella e accorciandolo di 15 cm, montando sul tutto un motore della FIAT 132 portato a 2000 da Valtellina. La macchina viene costruita solo su ordinazione (visto i tempi), il telaio è un traliccio tubolare scatolato all'altezza dell'abitacolo dove sono alloggiati i serbatoi della benzina della capacità di 40 litri ciascuno.

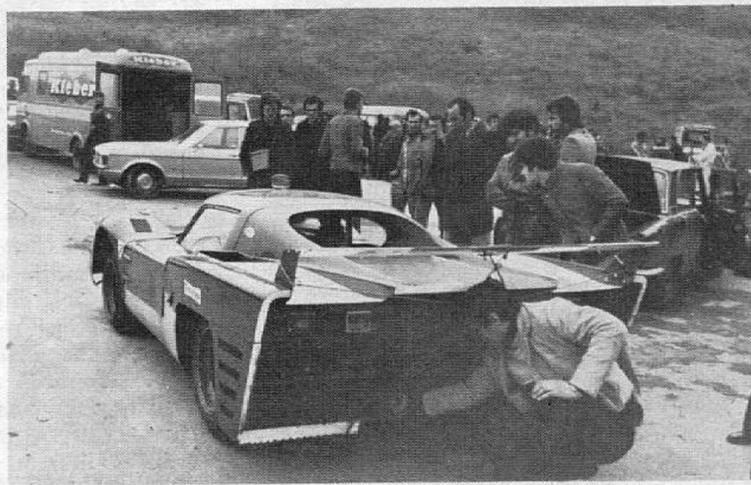
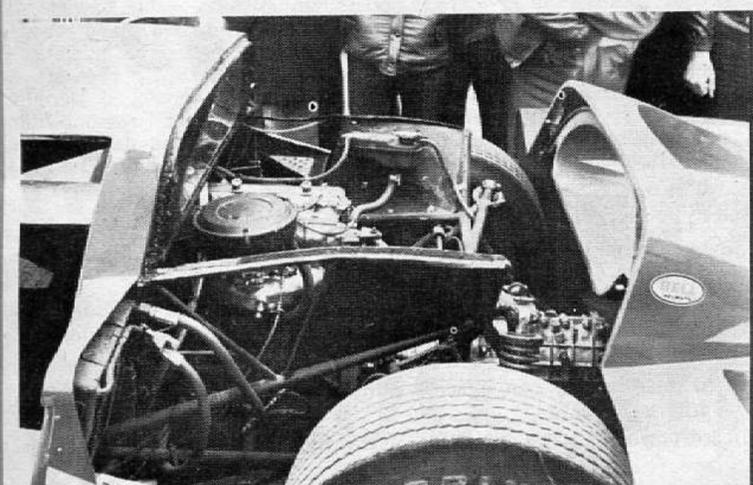
La vettura leggerissima (pesa infatti 740 kg) monta un differenziale autobloccante Colotti, e il cambio a 5 marce della Fulvia HF. Con il motore a due valvole è stata cronometrata una velocità massima di 240 kmh, mentre vi è la possibilità anche di una testa a quattro valvole che oltre all'accelerazione maggiore fa aumentare anche la velocità.

I freni sono a disco, posteriori Dunlop, anteriori Girling autoventilati che offrono una frenata sicura, almeno così assicurano i due costruttori. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti con triangoli diretti regolabili, il peso della vettura è molto ben distribuito, 510 kg posteriormente, 230 kg anteriormente, fa sì che la vettura abbia una stabilità eccezionale.

Il passo è di 2420 mm, la carreggiata anteriore è di 1720 mm mentre quella posteriore è di 60 mm superiore.

Il motore in posizione centrale come sull'originale 512, può essere sostituito (con un 8 cilindri Ford ad esempio) ma da alcune prove fatte dai due appassionati ex piloti, l'optimum lo si otterrebbe montando un motore di 2600-3000 cc. Ideale sarebbe quello della Fiat 130.

g. c.



Il motore di questa «silhouette» da passeggio è il noto bialbero Fiat 132 portato a 2 litri circa di cilindrata

La parte posteriore della «special» di Gatti e Silvestri. Vi spicca un alettone che è a tutta larghezza

La ESCORT hot-rods

LONDRA - Pare che lo sport automobilistico abbia più di un campione mondiale. Il signore con la scintillante tuta è il campione mondiale 1972-73 dei «hot-rods» (bielle ardenti) in passato campione sudafricano e attualmente europeo. Benché si dedichi soprattutto a questo sport da pista ovale, in passato ha messo in mostra doti ottime in attività più importanti, come per esempio i rallies. La vettura è naturalmente una Escort con grande alettone posteriore e presa d'aria montata sul tetto collegata a un raffreddatore, presumibilmente indispensabile dato che Lee in gara usa soltanto la seconda marcia. Il motore di questo «dispositivo» è un Holbay. Le ottime condizioni della vettura probabilmente non reggeranno alla prima gara, perché parte di questo sport è rappresentato da urti violenti. Infatti, per una misura di sicurezza non esistono parti in cristallo e l'interno è una massa di tubi che formano, comprensibilmente, una gabbia protettiva.

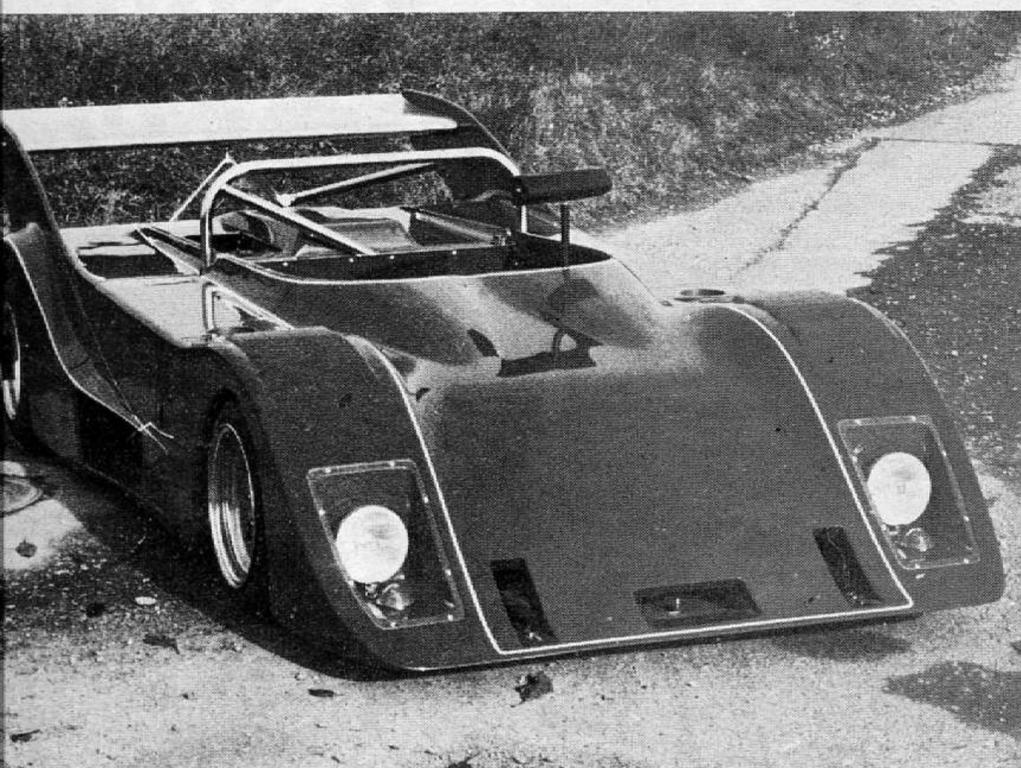
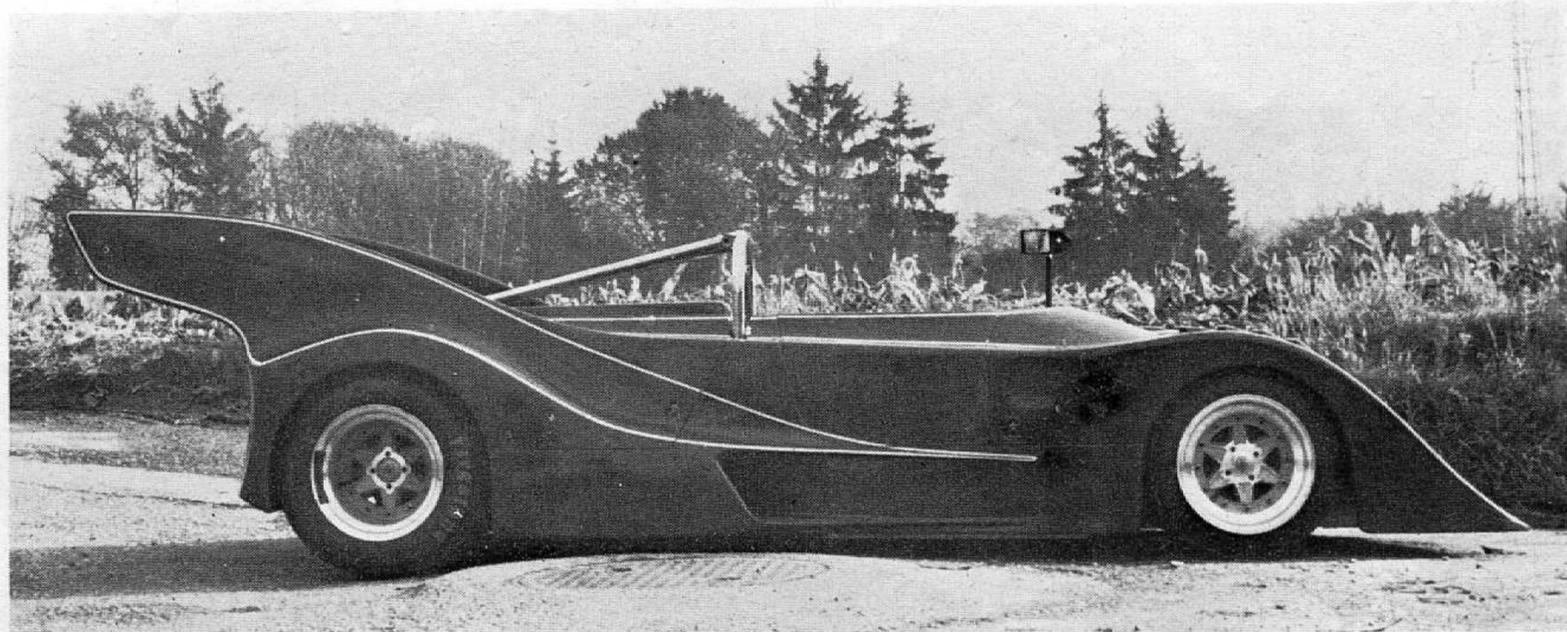


CHEETAH

dueltri

svizzera

A destra, filante e slanciata la linea della nuova Cheetah, con prese laterali tipo NACA per i radiatori. Sotto, il muso è di forma classica, con «labbro» molto pronunciato



LOSANNA - L'interesse che l'Euromarche 2000 sta creando attorno alle vetture di due litri appare sempre più crescente: ormai molte case hanno deciso più o meno seriamente di dedicarsi a questa categoria, che promette d'ora in poi sempre gare più appassionanti. L'ultima casa in ordine di tempo è sorta in Svizzera, fondata da Charles Graemiger che ha esposto al Jochen Rindt Show una nuova vettura, interamente costruita nella sua officina, battezzata Cheetah.

La macchina appare moderna e filante: molto presto inizieranno le prove su pista, che si terranno al Paul Ricard con l'attenta guida di Reine Wisell.

Charles Graemiger, il costruttore della Cheetah non è nuovo a esperienze in cam-

po automobilistico: da sempre innamorato dell'ambiente sportivo, aveva fatto parte per diversi anni dell'équipe di Carroll Shelby alle grandi prove internazionali. Passato in seguito alla Ford Advanced Vehicles sotto la direzione di John Wyer, rientrava definitivamente in Svizzera come concessionario BMC, Lotus e BMW.

Nella sua attività è stato appoggiato, per la costruzione della bella barchetta, da altri personaggi di primo piano, come Emil Elias, che per primo ha iniziato i collaudi, Tim Corfield-Davis che si è unito a Graemiger in agosto, e Donald Foster, ex Elva e McLaren, responsabile in Svizzera della costruzione della monoscocca e delle sospensioni della Cheetah.

QUESTE LE CARATTERISTICHE TECNICHE:

TELAIO monoscocca con telaio tubolare posteriore che sostiene il motore, realizzata in alluminio L 72 incollato e rivettato.

SOSPENSIONI anteriori a doppi triangoli sovrapposti con molle elicoidali e ammortizzatori posteriori con braccetti paralleli inferiori e bielletta superiore, puntoni longitudinali e molle elicoidali ammortizzatori, completi di barre stabilizzatrici ant. e post.

FRENI Lockheed a quattro pistoncini, con dischi ventilati.

CAMBIO Hewland FGA 400 a 5 marce.

CARROZZERIA in poliesteri rinforzati e fibra di vetro della Specialised Mouldings.

PASSO 2330 mm.

CARREGGIA 1330 mm. anteriore / 1380 mm posteriore.

PESO (senza carburanti) 756 kg.

SCHNITZER sfida con un turbo

l'egemonia ALPINE nell'Euro 2000

La straripante serie di vittorie nell'Euromarche 2000 della squadra francese Alpine Renault deve avere aperto un po' gli occhi a tutti quanti, telaisti e motoristi, che, se la scorsa stagione hanno un po' lasciato perdere questa categoria, con un inverno davanti non si vogliono certo lasciare sopraffare un anno ancora. Tra l'altro, le sport due litri continuano ad avere un crescente successo, per cui è abbastanza logico che case specializzate debbano pur tenere in conto anche questa richiesta, visto che all'Alpine non hanno poi a disposizione più di quattro o cinque macchine per la prossima stagione.

La prima casa interessata in questo (e lo era a dire il vero già dalla scorsa stagione) è la March, che dopo essersi conquistata di prepotenza mercati come quello della F.2 e F.3 ambisce entrare con la sua produzione anche in questo settore. E a tal scopo ha messo in produzione una vettura abbastanza rivoluzionaria, particolarmente studiata almeno sotto il punto di vista aerodinamico, che intende (e sta in questi giorni) collaudare nel migliore dei modi. La vettura, «rolling chassis» franco England verrà a costare 7350 sterline: l'importatore sarà sempre Trivellato che sta già

aspettando almeno il primo modello.

In questi giorni la macchina è stata sottoposta a seri collaudi: il primo a salirci sopra è stato l'australiano Buzz Buzaglo, che se ne è dichiarato entusiasta, ma collaudi più approfonditi li sta conducendo Carlo Giorgio, che presumibilmente sarà il primo italiano ad averne una. Tra l'altro la March, che sia per la presenza di Sandro Angelieri come direttore del reparto vendite, sia per l'attiva collaborazione con Trivellato ha combinato ottimi affari con i piloti italiani, è sempre più attenta alle richieste e soprattutto

Solo a NATALE in vacanza la scuola MORROGH

Sta per concludersi anche per la Scuola Morrogh l'attività '74. L'anno scolastico è stato dei più promettenti e il numero degli alunni è andato aumentando sensibilmente. La Scuola che si tiene a Vallelunga anche in questo mese, tutti i sabati e domeniche, resterà chiusa i giorni 14 e 15 e riprenderà poi regolarmente. Nel periodo natalizio, per consentire di sfruttare le vacanze scolastiche, Morrogh farà scuola a Vallelunga tutti i giorni esclusi solo il 25 e 26 dicembre.

alle possibilità future con i ragazzi dal passaporto verde. In questi giorni ha contattato anche Mauro Nesti, che dovrebbe svolgere per la casa di Bicester una serie di ulteriori collaudi, soprattutto per scegliere il motore.

E già, perché quello del motore si presenta come il dubbio più amletico da risolvere, visto anche l'interesse da parte delle case, specialmente tedesche, che ci terrebbero a portare avanti l'ormai ultracollaudato quattro cilindri della BMW. E' noto infatti che la casa bavarese sta approntando un motore appositamente studiato per l'Euro 2000, basandosi appunto sulle esperienze ottenute dai motori di F.2, che trasformerebbe per l'occasione in modo da renderlo più robusto e soprattutto più longevo. Per ora si conosce solo indicativamente il prezzo: intorno ai 28.000 marchi, prezzo per ora stabilità per il motore di F.2 completo di pompe benzina, box dei transistori ed altri accessori.

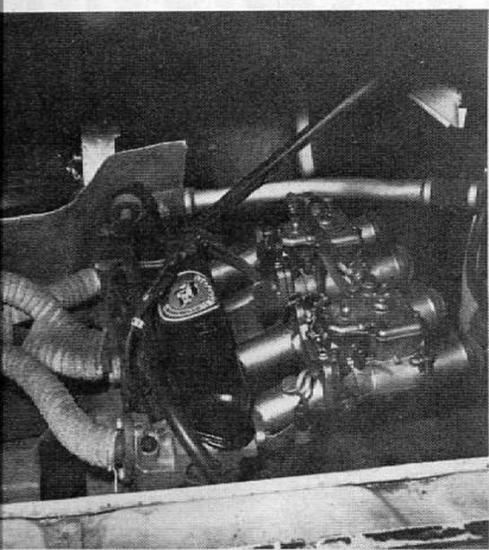
Ma la notizia più interessante viene sempre dalla GERMANIA, da un altro noto motorista: si tratta di Schnitzer che avrebbe già pronto un due litri, sempre derivato BMW con compressore. Naturalmente la cilindrata non sarà due litri, ma bensì 1420 (che con il coefficiente

1,4 darebbe appunto la cilindrata desiderata) e fornirebbe, stando dalle prime prove al banco, l'esorbitante potenza di 360 cv!

Il tutto è naturalmente già pronto e lo si può ottenere previo esborso di 33.000 marchi (più IVA e spese varie): rimarrà da vedere se la CSI, che in questi giorni sta appunto vagliando la proposta di ridimensionamento del coefficiente diminutivo per i motori sovralimentati, proposta portata avanti naturalmente non dai tedeschi, deciderà in maniera diversa, per esempio accrescendo tale coefficiente o addirittura vietando il turbocompressore.

Alla March naturalmente hanno interesse a fare prove comparative con questi nuovi motori: ma non dimenticano i plurifrazionati, come l'otto cilindri di Romeo Ferraris, che già si trova a Bicester per essere installato sul telaio. Il «Cosworth milanese» è stato in questi ultimi periodi ulteriormente migliorato: Carluccio Facetti lo ha provato a Monza sul solito telaio Lola rimanendone sbalordito. Pure entusiasta ne è rimasto Enzo Osella, che dopo averlo provato a Casale sta ora installandolo sulla sua nuova PA 3 per il cliente «Alval».

Ecco il mini-mostro dei modenesi fratelli GOZZOLI



Sopra, il motore 4 cilindri Ford montato centralmente sulla Gozzoli da gimkana. A destra, i due fratelli di Maranello con il loro « mostro », sponsorizzato da un mobiliere-tifoso

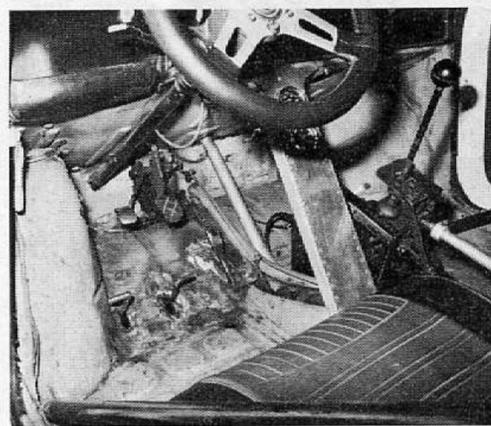
Con tre pedali la cinquecento da 200 all'ora

MARANELLO - L'aver messo in gara, in alcune prove di gimkana, una 500 azionata da un motore Ford 1600, è stato per i fratelli Giancarlo e Luciano Gozzoli, una prova di coraggio perfettamente riuscita. La vetturessa-monstre, si è dimostrata fra le più valide in gare di questo genere, potendo sviluppare il suo sprint dato dai 130 cavalli che consentono una velocità di 220 orari, ovviamente soltanto in parte sfruttabili in gimkane dove si possono toccare gli 80 circa.

Il rafforzamento che, attraverso segmenti e barre, ha fatto Giancarlo Gozzoli della struttura geometrica della vettura, ha consentito di eliminare qualunque sussulto o sfasamento di stabilità. Si noti, inoltre, che le ruote da F. 3 8x13

con pneumatici di 7 pollici di larghezza, hanno dato alla « Gozzoli » una sua « personalità » corsaiola davvero interessante. Dopo i successi sono venute le richieste di piloti clienti ed ora Giancarlo sarà impegnato a soddisfare queste esigenze, al prezzo di lire 2.500.000 circa.

Il peso totale senza pilota è di 535 kg con un rapporto peso-potenza di 4,1:1. Il peso anteriore è di 214 kg quello posteriore di 321. La Gozzoli raggiunge i metri 400 da fermo in 11"8. Il passo è di 1830, la carreggiata anteriore e quella posteriore di 1240. Cambio Volkswagen-Colotti, volante « Gozzoli », tre pedali per frenare a destra (su una ruota) a sinistra (idem) e sulle quattro ruote.



Sopra, si notano i due pedali del freno supplementare per frenate « laterali ». Sotto, nel vano motore c'è il cambio, sostenuto da un traliccio



Si cerca di rilanciare
una felice iniziativa

MODENA da scuola PILOTI

MODENA - Si riparla di scuola di pilotaggio, e sono proprio i modenesi che vorrebbero istituire dei corsi specializzati nel momento di maggiore asprezza della polemica per far uscire allo scoperto le giovani leve nostrane.

In un club di tifosi che intenderebbero ereditare la sigla di quel Circolo della Biella del quale non si hanno da tempo notizie, è stata lanciata la proposta. E subito si è posto mano a una bozza di schema che prevedeva: 1. La sede-pista; 2. Macchine a disposizione; 3. Tariffe e costi di gestione; 4. Riconoscimenti eventuali; 5. Responsabili e direttore.

Noi pensiamo che i De Niederhausern, Gozzoli, Stefanini potrebbero essere fra i più indicati a realizzare l'impresa non facile. Certo che se ai tempi di Mimmo Dei e della Centro Sud (1959) venne ufficializzato Pietro Taruffi, oggi per far tutto modenese si potrebbe invitare Guerino Bertocchi che vediamo come maestro indiscusso per i giovani.

E per la pista e per le vetture? Rimasto ormai un documento da passare all'archivio e alle memorie storiche cittadine di opere non realizzate la pista di Marzaglia, si potrebbe riattaccare la musica per l'autodromo della Madonnina. E proprio in questi giorni si sta varando un progetto per le moto da presentare al Prefetto.

In tale rosea prospettiva si colloca il progetto della « scuola » che dovrà tener conto di due esigenze primarie: la disponibilità di vetture e le tariffe da richiedere ai giovani. Per i mezzi sappiamo che si raccoglieranno vetture monoposto sino alla F. 3 e sport sino a tre litri, e anche oltre se si volesse. Per le GT non vi sono problemi.

Un « Circolo della Biella » — dunque — che potrebbe essere rinnovato con la scuola, non limitandosi a una funzione prettamente emblematica o di rappresentanza, ma efficace in questo momento.

m. m.

I nuovi orizzonti per la Casa milanese

L'ALFA da campeggio

FIRENZE - Ora c'è un'Alfa Romeo da campeggio: dopo le vetture sportive, le corsaiole, i prototipi il marchio del Biscione, (segno dei tempi?), è anche su un veicolo destinato ai campeggiatori, al turismo autonomo, ai grandi viaggi.

Il nome del nuovo mezzo è Autocaravan A 410 realizzato dalla Laverda di Trento (del gruppo che fa anche le note motociclette), su meccanica Alfa Romeo A 12. Sul telaio, dotato di motore diesel Perkins di 1760 cc, con potenza di 50 cavalli a 3800 giri, i tecnici della Laverda hanno « sposato » una « unità abitativa » con caratteristiche nuove e già proposte con la ormai famosa serie Blu delle roulotte tradizionali. La novità più evidente è la grande vetrata nella parte anteriore che porta a quattro i posti occupabili anche durante i viaggi: gli occupanti dei sedili superiori viaggiano come ad una finestra con una visibilità massima. Il comfort è molto elevato e notevole il numero degli accessori montati, quali frigorifero, scaldabagno, locale toilette. Il veicolo è lungo cinque metri e mezzo e largo m.

2,05; altezza massima metri due e settanta. Peso a vuoto kg. 1840, peso complessivo kg. 2600. La velocità massima dovrebbe aggirarsi intorno ai cento orari, mentre la casa afferma un consumo particolarmente contenuto. L'Autocaravan Laverda A 410 ospita quattro persone, ma con un « conto » abbastanza salato dato che il prezzo su strada supera i sette milioni di lire.

Il debutto di questo nuovo modello è avvenuto in occasione della undicesima edizione della Mostra internazionale di Calenzano, unica in Italia, che ha dimostrato, nonostante tutto, come il caravaning vada avanti. Tutte le maggiori case italiane erano presenti, molte le straniere per una scelta di oltre duecento modelli. Fra le altre novità nu nuovo rimorchio della Roller chiamato « Anniversario » per festeggiare i 25 anni di attività della maggiore casa italiana. Si tratta di una caravan della classe quattro metri, particolarmente dotata di accessori e con gli ambienti separati, proposta ad un prezzo di poco più di due milioni e

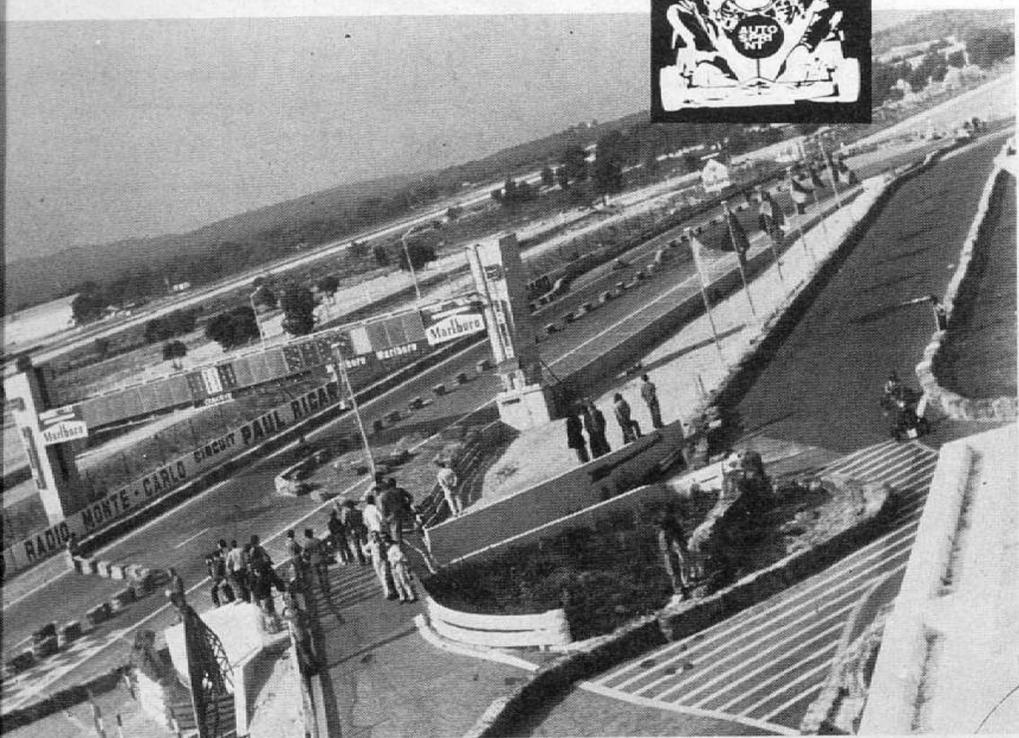
trainabile da vetture di 1200-1300 di cilindrata. Intanto la Roller si estende anche all'estero e nelle scorse settimane ha iniziato la produzione anche un nuovo stabilimento in Belgio. Molti i modelli nuovi alla mostra: per nuovi intendiamo disposizioni interne più razionali e rispondenti a più esigenze; maggiore dotazione di accessori; cura dei particolari. D'altra parte il pubblico non sembra disposto a comperare modelli cosiddetti economici che poi vanno, prima o poi, accessorizzati e tanto vale farlo subito. Naturalmente, come per altri settori, anche qui vi sono stati aumenti: una caravan per quattro persone, come minimo, costa due milioni; le più grandi e più dotate superano i cinque.

C'è però da rilevare che in questi mesi autunnali è prassi delle case costruttrici praticare sconti non indifferenti, che cessano con l'anno nuovo, anche dell'ordine del 10-12 per cento. Chi pensa alla caravan farà bene a scegliere ora.

Marco Grandini



La nuova autocaravan Laverda A410 su meccanica Alfa Romeo motore diesel. 4 posti, oltre sette milioni



Il percorso di gara era stato ricavato sul rettilineo di partenza ed in parte nella zona box, per una lunghezza complessiva di 1500 metri circa



Un giorno Kastellet...



LE CASTELLET - Grande festa del karting sull'...autodromo più moderno di Francia. Nell'ultima settimana di novembre, infatti, al Paul Ricard si sono dati convegno circa 150 kartisti francesi che, alla presenza dei Commissari della Federazione Internazionale Karting, hanno sottoposto a prove di... collaudo l'impianto automobilistico, sede dei Campionati Mondiali karting 1975. Non erano presenti, seppure invitati, i rappresentanti italiani (che del resto avevano chiesto uno spostamento di data), impegnati nell'assemblea generale di categoria.

Inutile dire che le prove hanno avuto tutte esito positivo e che il Paul Ricard ha dimostrato di avere tutti i requisiti per ospitare la prova mondiale: sicurezza, organizzazione interna, servizi e soprattutto, cosa inedita per i kartisti, box molto ampi e al coperto. Sarà quindi su questo autodromo che dall'1 al 5 ottobre 1975 i kartisti di tutto il mondo cercheranno di dare un successore all'italiano Riccardo Patrese, iridato 1974.

La CIK si finanzia in Italia

E' in corso in questo periodo l'omologa dei nuovi motori da parte della Commissione Internazionale Karting. Sono i propulsori della classe internazionale che terranno banco per il triennio 1975-1977.

Alle Case tradizionali europee e unica americana, che si avvale della etichetta belga, come la *Iame*, *BM Motori*, *Dap* e *Mac Culloch*, si sono aggiunte la *Sirio* e la *Imi* italiane, la *Tapias* spagnola, la *Vokinger* svizzera, e la *Fielalvouse* inglese. Se si esclude la *Sirio*, che entra a vele spiegate e con precisi intenti sia sportivi che industriali, nel mondo del karting, ed in un certo senso anche la *Imi* che presenta un propulsore che si discosta nettamente come concezione tradizionale del motore kart, cioè a valvola rotante, le Case restanti, anzi più che le Case i singoli costruttori, già ex-piloti o meccanici, affrontano il mercato più per « sfizio », come direbbero a Napoli, che per convinzione, anche perché sono tutti già in partenza buoni clienti delle nostre Case costruttrici che vanno per la maggiore.

Su quattordici nuovi propulsori, ben undici sono italiani, dei quali quattro della *BM*, quattro della *Sirio* e tre della *Iame*. La *CIK* ha sguinzagliato i suoi componenti in contemporanea in tutta Europa con intendimenti drastici e quasi punitivi nei confronti dell'industria italiana, in questa nuova farsa d'omologa, perché di vera farsa si tratta quando ancora sussiste la condizione di presentazione di appena 25 esemplari per assurgere a costruttore e, questo dopo aver bocciato la seria

tesi italiana, onde non inflazionare inutilmente il mercato e rendere più economico il prezzo d'origine, degli almeno cento esemplari.

Ma tant'è!... i vari *Vokinger* e compagni andranno a far pariglia, dopo aver apportato confusione e... diciamo pure malessere economico al karting internazionale, legati come sono i principianti all'industria italiana, che resta l'unica cosa seria, come componente principe di tutta l'attività, anche se l'inflazione dei costruttori è stata concepita come allargamento concorrenziale al quasi monopolio delle nostre Case. Tutto questo naturalmente mentre la nostra delegazione nella *CIK*

sta a guardare, anzi v'è di più, appoggia la tesi dei venticinque e non quella dei cento esemplari.

Questo è un verso della medaglia, poi c'è l'altro, quello diciamo economico-finanziario. Premesso che la *CIK* è una sottocommissione della *CSI* e come tale senza nessuna funzione amministrativa, tanto che Leon, segretario della *CIK*, restò sorpreso oltre che contrariato quando vide nel 1972 affluire denaro a suo parere non pulito, si dà il caso che la *CIK*, da qualche tempo, ha preso il vezzo di finanziarsi e, ancor più sorprendente, proprio per il novantanove per cento in Italia.

Cheever dilemma 1975

• **CHEEVER** è il dilemma 1975. Il suo caratterino tutto americano l'ha in un certo senso fatto nascere; l'avvento poi al vertice dei valori agonistici di tanti giovanissimi in cerca di posto al sole, l'ha reso acuto in modo tale da provocare in un recente avvenimento sportivo un'aperta contestazione. La ventata ultima di Genova lo ripropone palesemente. Lino Ceccarelli sul finire della conferenza stampa della *CSAI*, il 15 novembre a Roma, l'ha apertamente e giustamente sollevato in modo ufficiale, tanto che l'ing. Rogano disse di sconoscere che il *Cheever*, cittadino americano, venisse utilizzato nelle formazioni nazionali karting. Chiese lumi al dr. Blasi presente. Ceccarelli in verità prospettava ben altro in aperta antitesi della ventata ligure.

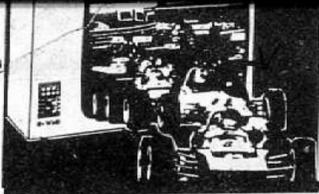
Ora, cosa deciderà la *FIK*? Che *Edy* sia cittadino americano e tale intende restare, è cosa certa, ma il caso a nostro parere non ha attinenza con le decisioni di Genova. C'è di fatto che *Cheever* è nato in Italia come pilota, da noi si è formato, alla nostra scuola è progredito, da noi è stato valorizzato e tante altre considerazioni ci sarebbe da aggiungere.

• **NECCHI** e **GORINI**, **GORINI** e **NECCHI** sono le due « perle » del mercato karting di fine 1974. I due, ancora sotto vincolo *BM* sino al momento dello stappo di fine anno, sono corteggiati, avvicinati, contrattati, disputati.

• E se poi... se poi **PIERO NECCHI** di tutto dimentico e memore dei suoi famosi giri viennesi (*Danubio blu*) toccato da Mercurio incorresse nel peccato *VENIALE* di sempre? Beh, andrebbe a nuove nozze senza fichi secchi! Il mestiere si addice a *Piero*.

Evviva! In questo periodo in cui siamo la peste debitoria europea, il karting sempre contro corrente, trova modo di finanziarsi in Italia. Infatti, mentre sinora era contemplata una lieve tassa di omologa fissa per le Case costruttrici, che poteva anche passare come una specie di rimborso spese, per l'omologa in corso si è pensato oltre che di portare a 700 franchi svizzeri tale imposta sportiva, perché d'imposta si tratta, si è ampliata tale imposta ad ogni tipo di motore omologato. Pertanto la *BM* e la *Sirio*, che hanno in via di omologazione quattro tipi di motore e, per i quali la visita è unica, con la sola differenza di contare sino a cento invece che sino a venticinque, oltre ad altre trascurabili faccende peraltro sempre a carico delle Case, si vedono assoggettate al pagamento di ben 2800 franchi svizzeri per la misera somma in moneta italiana di L. 700 mila. Se poi aggiungete le altre omologhe, si raggiunge un autofinanziamento illegittimo di ben 2.450 mila. Un vero scandalo, che additiamo alla *CSI*.

Si comprende bene il rimborso spese di aereo, di vagone letto, di albergo di prima categoria, per i delegati *CIK*, ma non certo questo tipo di tassazione. Vorremmo ad ogni modo chiedere alla *CIK* il bilancio consuntivo del 1974 visto e considerato che è diventata anche sottocommissione con incassi. Tanto ci si attende almeno. Come ci si attende un chiarimento dalla *CSI*, sollecitato come dovrebbe dalla nostra *CSAI* nella sede opportuna.



Un mondiale in sintesi

Del blocco-spese TV ha già fatto le spese la LANCIA

Chi, la scorsa settimana, si è posto all'ascolto e alla visione della «Domenica Sportiva» avrà senza dubbio gioito nell'apprendere, dal sommario letto da Paolo Frajese, che tra i servizi in programma ne era stato previsto uno anche sull'automobilismo. «La Lancia ha vinto il Campionato mondiale dei rallies — ha precisato Frajese — deciso all'ultima prova così come si decise, ricorderete, all'ultima prova il Campionato mondiale di Formula I», lasciando giustamente supporre che le notizie sarebbero state solo, e an-

ca retrospettiva»; perché se fino a questo momento si è lamentata, da parte della Rai, l'impossibilità di far fronte ai costi eccessivi dei servizi (soprattutto di automobilismo!), ora, con la riforma appena varata dal governo, dovremo aspettarci una maggiore stretta di cordoni. Le spese, come si sa, dovranno essere limitate grazie alla spada di Damocle che è stata posta sull'azienda di Stato e che non le consentiranno più gli abituali «allegri passivi». Al dieci per cento di deficit, sottolinea la nuova legge, scatta l'opera-



MENTI SCUDERIA INDUSTRIA ARREDAMENTI



DE ADAMICH
in tournée

BIBBIENA - Alcune sere or sono, nella Sala Maggiore del Convento di S. Lorenzo in Bibbiena, gremita da un folto pubblico, ha avuto luogo una serata con Andrea de Adamich, organizzata dalla Scuderia «Carlo Benelli» di Bibbiena. La manifestazione si inserisce in un ciclo nato dalla collaborazione tra la F.I.S.A. e il «Marlboro World Championship Team», al quale la Scuderia «Benelli» ha aderito, prima in Italia.

In apertura il presidente della Scuderia, dott. Fabrizio Conti, ha presentato agli intervenuti (tra cui il presidente provinciale dell'ACI ing. Rogliatti e il presidente della Commissione Sportiva ACI Boninsegni) il simpatico ospite, e gli ha poi consegnato la tessera di socio onorario della Scuderia. Ha preso poi la parola Andrea de Adamich che ha iniziato illu-

strandando un filmato riguardante il campionato mondiale F. 1 1973, nonché un altro filmato sui rallies.

Quindi de Adamich ha tracciato un sintetico e preciso quadro dei problemi più scottanti dell'automobilismo, il che ha permesso all'attento uditorio di intervenire con numerose domande. Il pilota ha risposto volentieri ai quesiti, mettendo in luce la sua preparazione specifica, soffermandosi particolarmente sui problemi della valorizzazione dei giovani.

La tournée oratoria nelle Scuderie di Andrea, che ha visto anche puntate nel Veneto, si è ripetuta a IESI, dove ha affrontato anche un «confronto» con l'ing. ROGANO, Presidente CSAI.

Nella foto: il presidente della Scuderia Benelli, dott. Fabrizio Conti, e Andrea De Adamich.

Premiato anche AUTOSPRINT a SESTO

SESTO - Il fatto che la scuderia Sesto Corse disponesse dell'aula conciliare al Comune di Sesto San Giovanni per la premiazione dei suoi piloti e la presentazione ufficiale del sodalizio, lascia intendere che a Sesto si veda di buon occhio lo sport del volante.

Nata senza pubblicità il 7 marzo di quest'anno, la dinamica Squadra Corse presieduta dal geom. Ceccarini ha preferito devolvere tempo e sforzi nell'impegno agonistico; il che a quanto pare funziona, se nel corso di questa prima stagione hanno preso la via di Sesto 7 vittorie e 24 piazzamenti da parte di 19 soci corridori.

Ce n'è un po' per tutti i gusti, naturalmente senza iniziare di primo acchito con... la Formula Uno. Dalla sezione Kart, giurisdizione di Ermanno Alfieri campione Sociale si passa all'auto in varie formule, dai cadetti della «Monza» fino alla partecipazione dell'ottobre scorso all'impegnativo Giro d'Italia.

Fra i premiati, Romano Zanini collezionista di bei piazzamenti con la Fiat Abarth 124 Spider preparata da Biraghi e l'avv. Santulli che con piacere rive-



Il presidente della Sesto Corse, Ceccarini, consegna la Targa ricordo per Autosprint al nostro Orzali

diamo sulla breccia dopo l'incidente che lo aveva allontanato dalle piste per un bel po'. Sua era infatti la partecipazione all'Auto Giro con la Junior 1600 potenziata da Ivo e Gianni Mercatelli.

Altro Mercatelli premiato, il giovane Giulio che ricordiamo per le belle vittorie monzesi in notturna, caratterizzate da gioiosi piloti. Gli facevano ala (sempre per la «Monza») Alfredo Crema ed Ermete Piccaluga.

Infine, i giovani leoni della «850»: Giacomo Ballarino, Gianni Franchini, Franco Pozzoli, Gianfranco Zago ed Orazio Raggiolo terminavano di spolverare il tavolo dei premi riservati ai piloti.

Eppoi sì, lo diciamo per dovere di cronaca ma anche con petto in fuori e pancia in dentro: veniva premiato anche AUTOSPRINT.



Qui siamo all'autodromo del Mugello e il grande striscione indica chiaramente la «postazione» dei commissari di percorso del Club AUTOSPRINT di Prato. Il segretario Francesco Del Monaco, con la scopa in mano, detiene le insegne di capoposto, mentre accosciato e sorridente fa parte del gruppo un «pompieri» della CEA di Bologna. A destra: Mauro Nesti, il «re italiano» della montagna, pur appartenendo alla Scuderia Nettuno, è ben lieto di esibire sul cofano della sua Lola-BMW l'insegna del Club AUTOSPRINT di Prato, del quale è uno dei soci onorari

(Foto NEDO COPPINI)

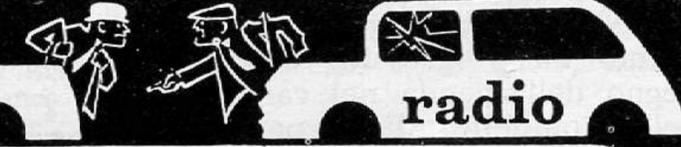
Il CLUB AS - PRATO prolifica

PRATO - Il dinamico Club AUTOSPRINT di Prato, ormai prossimo a festeggiare il suo quarto compleanno, nel 1974 è decisamente sceso in campo anche nel terreno minato delle competizioni, avendo a portacolori il campione Mauro Nesti, indiscusso numero uno italiano delle corse in montagna, il formulista Renzo Lodola e il «mexicano» Drovandi. A questi si aggiunge una schiera di «minori» suddivisi in varie specialità e con risultati abbastanza apprezzabili.





tv



radio

Programmi dall' 11 al 17 dicembre 1974

MERCOLEDI' 11	NAZIONALE	SABATO 14	Secondo programma
Ore 21,40 - Mercoledì sport		Ore 11,35 - Ruote e motori	
VENERDI' 13	NAZIONALE	DOMENICA 15	Secondo programma
Ore 17,45 - «Rosso, giallo, verde», programma per i ragazzi sui problemi del traffico.		Ore 12,00 - Anteprema sport	
		Ore 16,00 - Domenica sport	
SABATO 14	SECONDO	LUNEDI' 16	Programma nazionale
Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport		Ore 8,15 - Lunedì sport	
DOMENICA 15	NAZIONALE	TV Svizzera	
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport		VENERDI' 13	
Ore 17,15 - Notizie sportive		Ore 18,00 - La Cicala: incontro fra ragazzi e Clay Regazzoni	
Ore 21,15 - La Domenica sportiva		SABATO 14	
		Ore 16,45 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo	
		Ore 22,30 - Sabato sport	
		DOMENICA 15	
		Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati	
		Ore 22,05 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)	
		LUNEDI' 16	
		Ore 19,45 - Obiettivo sport	
		MARTEDI' 17	
		Ore 22,55 - Martedì sport	
TUTTI I GIORNI	SECONDO		
(esclusi sabato e domenica)			
Ore 18,45 - Telegiornale sport			

che, il coronamento commentato di un esauriente servizio filmato.

Quando, dopo la lunga serie calcistica, è arrivato il momento tanto atteso si è appreso dallo stesso conduttore del programma che avremmo dovuto «vedere un filmato di repertorio che ci mostra appunto... ecco, questo è Andruet e... il successo è stato particolarmente importante perché in genere... e questa è la Biche che è la seconda di guida di Andruet... E' particolarmente importante perché il giro della Corsica in genere è vinto dalle francesi Alpine che invece si sono classificate solamente seconda e terza».

Mentre Frajese leggeva le notizie relative al campionato, alla prova conclusiva e alla condotta della Fiat in tutta la stagione, sul video correvano le immagini veloci e oltremodo scarse dei due principali protagonisti, Andruet e la Biche, appunto, ripresi per poche frazioni di secondo durante un attimo di sosta nel corso di un'altra gara.

Un po' poco, troppo poco, esageratamente poco; tuttavia dovremo, d'ora in avanti, abituarci a questo genere di «crona-

zione «defenestramento» del Consiglio di Amministrazione e del Direttore generale dell'ente. Le economie, è logico, saranno il chiodo fisso dei più alti dirigenti; si premureranno di effettuarle proprio sui programmi per non dover sacrificare tutte le altre «spese indispensabili» che, in moltissimi casi, indispensabili non sono affatto se non per i singoli che ampiamente e immeritatamente ne beneficiano.

Intanto, forse per prepararsi alle future e più drastiche economie, la tv continua a propinarci quell'insulso e anticonstruttivo programmino dal titolo «Rosso, giallo, verde» le cui intenzioni, pensiamo, sarebbero dovute essere quelle di educare i ragazzi a una maggiore coscienza civica e stradale e che invece si rivela, settimana dopo settimana, artefatto e inconcludente. E niente affatto educativo. Perché i ragazzi sanno benissimo — meglio certamente del realizzatore della trasmissione — che i controlli vengono effettuati molto ma molto di rado e che quindi possono impunemente circolare con il motorino truccato,

Gio' Luni

Il momento è particolarmente difficile per le industrie

ITALIA NAZIONALIZZAZIONE

Già tre anni fa una riunione segretissima
gettò le basi della «diversificazione» torinese

Con i Programmi Speciali la FIAT vuole resistere

• Nella tabellina qui riprodotta la produzione di base delle due case PEUGEOT e CITROEN recentemente riunite sotto un unico talamo. Come si può vedere le due produzioni sono abbastanza differenziate, con un netto vantaggio per la Peugeot, che dispone di una gamma più completa, con macchine coupé e spider di diverse cilindrate, più il nuovo coupé che monta il motore a sei cilindri fatto in collaborazione fra Peugeot, Volvo e Renault. Un consistente vantaggio per la Peugeot è di avere una gamma completa di vetture Diesel, vetture che in questo momento «tirano» moltissimo su tutti i mercati, visto il costo proibitivo dell'«essence».

LA PRODUZIONE PEUGEOT e CITROEN

	cc	kmh	Lire
CITROEN			
Dyane 4	435	104	1.117.000
Dyane 6	602	120	1.204.000
Ami 8	602	123	1.411.200
GS Special	1015	148	1.892.800
D speciale	1985	170	2.934.400
DS 23	2347	185	4.368.000
CX	1985	170	
PEUGEOT			
104 L	954	135	1.680.000
204 GL	1130	140	1.850.000
304 GL	1288	150	2.030.000
504 GL	1971	162	3.015.000
504 V6	2664	186	6.370.000
<i>Produzione diesel</i>			
204 Diesel	1357	127	2.555.000
504 LD diesel	1948	132	3.315.000

GRAN BRETAGNA

Quasi contemporaneamente alla decisione del Governo Francese di accordare un prestito a condizione agevolata alla Citroen al fine di rendere operante l'accordo di concentrazione con la Peugeot (che nel giro di una decina di anni al massimo acquisirà l'intero pacchetto azionario della Citroen), a Londra il governo Wilson concedeva un prestito di circa 100 milioni di sterline alla British Leyland, il colosso dell'industria britannica dell'automobile in evidente difficoltà finanziaria. Più che di un prestito, si tratta di un avallo ad un prestito che un consorzio di banche corrisponderà a breve termine, che in definitiva rappresenta un anticipo dell'operazione che segnerà la partecipazione (o addirittura il controllo) dello stato sulla British Leyland.

Il primo ministro Harold Wilson ha intanto nominato sir Don Ryder,

m. c.

In quelle quattro ore, infatti, Umberto Agnelli aveva dato il via, ufficialmente, ai «programmi speciali» ad una ristrutturazione interna che sembrava tener conto della crisi del '74. Il venti luglio del '71, con un anticipo di tre anni venivano adottati quei correttivi capaci di assicurare la sopravvivenza dell'azienda indipendentemente dalla situazione politica-economica del Paese.

A quel tempo Cefis, ancora

La 131 è arrivata in CANADA

TORONTO - Alquanto critica anche la situazione automobilistica canadese. La American Motors di Brampton, lascerà a casa per un periodo indefinito oltre 650 operai, intanto la produzione di tutte le vetture del 1975 è molto in ribasso, così pure le vendite, mentre sono salite di oltre il 40% le vendite delle vetture piccole.

La FIAT-CANADA, si prepara a presentare sul mercato canadese la nuova 131. La vettura sarà messa in vendita verso il 20 di marzo, mentre la LANCIA-BETA, che doveva essere messa in vendita in aprile, subirà un altro ritardo di un mese, per portare le appropriate modifiche richieste dalla legge canadese. La vettura comunque è stata ben accettata sin dalle sue prime (private) apparizioni...

• Letta su un annuncio pubblicitario in un giornale di Toronto: «Vendesi vettura, ottime condizioni, usata solamente nel fine settimana da anziano signore...» L'amico De Roia, garantisce però che l'annuncio è del pilota di Toronto Mc Carter, che usava la Camaro per correre nella Trans-Am...

impegnato nella riorganizzazione del settore chimico, non poteva rivaleggiare con la Casa torinese. Ma la sua presenza (specie per chi lo conosceva bene, ed alla corte di Umberto Agnelli vi sono ex-collaborato-

ri di Mattei per i quali «l'ufficiale di cavalleria» non ha segreti) non faceva presagire nulla di buono per il futuro. Dal 20 luglio del '71 comincia quindi un progressivo disimpegno dell'azienda nel campo dell'automobile. Allora, per la prima volta, fu usato un termine «diversificazione produttiva», che tre anni dopo diverrà uno «slogan» di dominio pubblico. Si preparava, insomma, la gestione privata dello stato.

Più tardi anche Cefis entrava in campo ma le sue fortune declinavano con la caduta del governo. Ora, con Moro presidente del consiglio, è la Fiat ad avere il coltello dalla parte del manico. E' la prova è proprio la conclusione dell'accordo con i sindacati. La Fiat, infatti, non sembra voler seguire la strada dell'aiuto di stato (come hanno fatto Leyland e Citroen). Un accordo di questo genere non può che andare a scapito della libertà di azione indispensabile nella gestione di una «multinazionale» complessa come quella torinese. Rimane aperta la strada dei progetti speciali. Dal piano ferroviario (4 mila miliardi), al piano autobus (1500 miliardi), ai piani di sviluppo territoriali, alla edilizia sanitaria, abitativa e scolastica, tutto è pronto.

Ed allora Agnelli con la firma dell'accordo (subito dopo la formazione del governo Moro) ha probabilmente voluto mettere le mani avanti su questi progetti. L'obiettivo era quello di «barattare» la gestione dello stato col mantenimento dei livelli occupazionali. A quanto pare tutto è andato secondo i piani.

SPECIALE AUTOSPRINT

TORINO - E' il 20 luglio 1971, Umberto Agnelli convoca tutti i direttori del gruppo in una sala di Corso Giambone, allestita in tutta fretta. Dopo quattro ore di colloquio serrato la riunione è sciolta. Di che cosa si è parlato? Occorrerà attendere tre anni per saperlo con esattezza. Certo qualcuno era stato in grado di fare congetture più o meno giustificate, ma la verità superava di gran lunga qualsiasi illazione. In fondo la conferma dei sospetti è arrivata, inaspettatamente, proprio all'indomani dell'«accordo-resa» (almeno in apparenza) concluso con i sindacati.

C'era da stupirsi, e lo avevamo rilevato, di una così totale arrendevolezza della casa torinese. Una arrendevolezza che contrastava vistosamente con alcuni episodi di un recente passato. Per chi ricordava la brusca risposta data dalla Fiat al tentativo di mediazione del ministro del lavoro Bertoldi, la decisione irrinunciabile del ricorso della cassa integrazione (sia pure a sue spese), l'accordo della settimana scorsa non poteva che suscitare perplessità.

Non solo si era rinunciato a qualsiasi limitazione dell'orario lavorativo per tutto il '75, contro ogni previsione (e cogliendo di sorpresa la direzione dell'Alfa Romeo) ma si era anche accettata una cogestione della «crisi» fino ad ora ostinatamente rifiutata. Eppure le ragioni di questo comportamento sono estremamente valide e trovano spiegazione proprio nell'ordine del giorno della importante riunione di Corso Giambone.

omobilistiche ma le soluzioni diventano molto diverse

RE necesse est? FRANCIA

La «dote di Stato» non accontenta i sindacati per CITROEN+PEUGEOT

PARIGI - Alle ore 20 squilla il telefono in casa Hercolani a Roma. Dall'altra parte del telefono è Parigi; un segretario annuncia che Monsieur si scusa ma non potrà intervenire alla cena. Laudomia Hercolani, «Domietta» per gli amici, si rassegna a non avere «Valy» alla sua tavola. La colpa di questa assenza è tutta dell'accordo Peugeot-Citroen che si sta discutendo a Parigi, mercoledì 4 dicembre. La principessa Hercolani, che i quotidiani dicono cara amica da sempre del presidente della Repubblica francese Giscard d'Estaing, «Valy» per gli amici, sarà la prima in Italia a sapere dell'avvenuto matrimonio fra le due Case automobilistiche francesi, con la dote (cospicua) dello Stato.

Così un altro «marriage» si è celebrato nel tormentato mondo dell'automobile sempre più in crisi. Peugeot e Citroen pur mantenendo le loro reti di vendite ben divise, saranno d'ora in avanti un tutt'uno. Per il 1975 la Citroen sarà la maggior azionista con il 53,2 per cento del gruppo ma fra un anno la Peugeot diventerà la padrona assoluta della fabbrica dell'orgoglioso Francois Michelin, il re del pneumatico.

Per prendere la Citroen, Francois Gautier presidente della Peugeot ha voluto precise garanzie, dopo aver fatto controllare l'azienda che versa in non floride acque, messo in sospetto da una risposta negativa che alcuni mesi fa Francois Michelin gli diede quando gli fu chiesto di garantire «con il capitale personale» la solvibilità dell'azienda Citroen.

Gautier aveva ragione di sospettare: la Citroen è un pozzo senza fondo che mangia miliardi (ne sa qualcosa la Fiat), e l'annuncio che si doveva fare all'inizio di novembre dell'avvenuta fusione delle due aziende tardava a venire, perché la Peugeot rifiutava l'acquisto. E' intervenuto allora il Presidente della Repubblica francese Giscard d'Estaing che ha fornito di una «dote» la Citroen (210 miliardi di lire) perché il matrimonio non fallisse anche questa volta come il precedente, dopo quello già fallito con la Fiat.

I termini dell'accordo sono i seguenti: ● Lo Stato francese ha concesso alla Citroen un prestito per 15 anni al tasso del 9,75 per cento di complessivi 1450 milioni di franchi pari a circa 210 miliardi di lire.

neo direttore della National Enter British Board (una specie della nostra IRI) come presidente di una commissione di esperti chiamata a verificare l'effettiva situazione industriale, patrimoniale e amministrativa della B.L. Il fatto che i 100 milioni di sterline superino abbondantemente il valore dell'intero pacchetto azionario dell'industria e che per far fronte a debiti contratti fino ad oggi occorranno altri 300 milioni di sterline preoccupa notevolmente l'ambiente parlamentare sindacale britannico. La fabbrica, che dà lavoro a 175 mila dipendenti nei suoi 59 stabilimenti, farà registrare nel 1974 un passivo di circa 40 milioni di sterline. Cinque sono le cause che avrebbero determinato la sfavorevole congiuntura nella B.L.: i ripetuti scioperi, le eccessive rivendicazioni salariali, i prezzi imposti dallo stato, l'aumentata concorrenza estera e la diminuita domanda.

A rendere più grave la situazione si aggiungano le difficoltà incontrate dalla Lucas (accessori elettrici) e dalla Wilmot Breedon (utensileria) che sono state costrette a ridurre gli orari di lavoro e a far ricorso ai licenziamenti. Con l'avvenuta operazione finanziaria, condotta dal ministro dell'industria Tony Benn la British Leyland è immediatamente in grado di garantire la totale piena

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 48

● Un miliardo e cinquecento milioni andranno alla Citroen per sanare il suo bilancio e far partire la nuova società da una parità almeno illusoria, cinquecento milioni andranno invece alla Renault per acquistare la Berliet, la società della Citroen specializzata in autocarri.

Il prestito accordato da Giscard d'Estaing è accompagnato dalla clausola di partecipazione ai risultati. La produzione Citroen rimarrà differenziata da quella Peugeot, così come gli autocarri Berliet saranno differenziati da quelli Saviem. Questa mossa di Giscard d'Estaing è stata una risposta ai sindacati di sinistra che volevano che la Citroen fosse nazionalizzata, chiedevano il blocco di ogni aiuto statale e il blocco dei licenziamenti, in attesa che una commissione facesse luce sulle attuali difficoltà finanziarie della società di Francois Michelin, e sull'utilizzo dei fondi pubblici già concessi al re dei pneumatici.

«Davanti alla competizione internazionale sempre più accanita, dobbiamo irrobustire l'economia francese. Ora è l'automobile che ha bisogno di noi e siamo intervenuti. Interveremo ancora ogni qualvolta dovremo difendere lo sviluppo e l'occupazione e per migliorare la nostra competitività sui mercati europei e mondiali». Così ha commentato a notte tarda a riunione finita Monsieur le President con i presenti alla riunione, prima di fare la telefonata di scuse in Italia.

Il giorno dell'annuncio ufficiale dell'avvenuto matrimonio, la Michelin e la Peugeot hanno annunciato un'offerta pubblica per la Citroen, attraverso uno scambio di titoli nella misura di una obbligazione convertibile Michelin più due azioni convertibili Peugeot per 30 azioni Citroen. L'operazione finanziaria è condotta dalla banca Lazard, e il calcolo tiene conto di un prezzo di 463 franchi per ogni obbligazione Michelin, di 247 per l'obbligazione Peugeot e di 30 franchi per l'azione Citroen.

Con la rinuncia del proprietario della Casa del «Quai de Javel», Francois Michelin, ai crediti verso la Citroen, l'unione delle due industrie è diventata operante.

Giancarlo Cevenini

Il Governo inglese ha «comprato» la LEYLAND per bloccare gli arabi

LONDRA - Un viaggio semiclandestino di Lord Stokes, il gran capo della British Leyland-Innocenti in Egitto, ha fatto sì che il Governo inglese si affrettasse a concedere un grosso prestito alla Casa nazionale di automobili (anch'essa in crisi come tutte), per evitare che il capitale arabo che sta minacciando in tutto il mondo le grandi aziende industriali, si impadronisse dell'azienda.

Il prestito concesso in questi giorni altro non è che una pedina di un grande mosaico che entro breve tempo dovrebbe interessare molte delle industrie inglesi dell'automobile. Il piano consisterebbe nel rilevare e nazionalizzare tutte le maggiori industrie di automobili che operano in Gran Bretagna, dalla BL Innocenti che verrà così nazionalizzata entro la fine del '75, alla Ford, alla Chrysler e all'Aston Martin.

Dopo l'annuncio della concessione di aiuti finanziari straordinari alla British Leyland da parte del ministro dell'industria Tony Wetzwood-Benn, fatta ai Comuni, le reazioni sono state due e ben distinte nel mondo politico finanziario industriale britannico. La prima è stata la Borsa che ha reagito negativamente alla notizia (diversamente da come si sperava). Il titolo della Leyland è crollato di un quarto del suo valore, e si teme che la prossima settimana esso cali ancora, dopo l'annuncio del calo di oltre un terzo dei profitti Leyland negli ultimi mesi. Negli ambienti della Borsa si teme molto la nazionalizzazione dell'industria britannica privata, che era un po' l'orgoglio della Gran Bretagna con le belle vetture tipo Jaguar, Rover, e Mini esportate in tutto il mondo.

L'altra reazione violenta anche se meno sentita dal grande pubblico è venuta dagli ambienti industriali privati britannici che hanno accusato il Governo senza mezze frasi di non aver messo a punto misure atte a salvare l'industria automobilistica dal collasso nel preciso intento di dare l'avvio al piano di nazionalizzazione a cui abbiamo accennato prima.

«Dopo che Ford ha licenziato 1750 impiegati, la Chrysler ha sospeso 700 dipendenti e l'Aston Martin fa sempre più ricorso alla cassa integrazione, non si poteva fare altro che intervenire rilevando il pacchetto azionario della British Leyland per far fronte alla grave crisi delle aziende del settore».

Così ha dichiarato il ministro dell'industria Tony Wetzwood Benn dopo l'annuncio alla Camera dei Comuni dell'aiuto alla British Leyland. Così anche la più grande industria inglese del settore, seconda nel mondo al di fuori degli USA, si avvia ad una nazionalizzazione che non è da tutti ben vista.

Nessun problema sembra invece investire l'Innocenti, la ditta italiana acquistata nel 1972 dalla BL, assieme ad altre 24 case automobilistiche, fra le quali le prestigiose Jaguar, Rover e Triumph, anche perché l'industria italiana con le sue Mini, e con la nuova serie 90 e 120, tiene bene il mercato ed è l'unica industria che fino a questo momento non ha dovuto intervenire con la cassa integrazione, avendo un mercato che è ancora buono.

g. c.

Paese che vai, Rischi tutto che trovi

Le «126» in Polonia fanno da cabina (e da premio) al telequiz

SPECIALE AUTOSPRINT

VARSAVIA - Mentre ai vincitori dei telequiz, la RAI distribuisce gettoni d'oro, oltre-cortina assicurano i vincitori con sostanziosi e utili premi, come quello di una automobile. Questo avviene a Varsavia nel corso di un programma quiz che viene programmato la domenica sera dalla TV. I concorrenti siedono a bordo di quattro «126», sistemate in uno studio l'una accanto all'altra. Le domande che sono rivolte ai concorrenti sono di questo genere: «Quante tonnellate di petrolio ha ricevuto la Polonia attraverso l'oleodotto "Amicizia sovietica"?». Per dar respiro allo spettatore e garantire una adeguata suspense, lo spettacolo è intervallato da numeri di ballo e canto, mentre le telecamere non si stancano mai di inquadrare le quattro autovetture.

L'onore della piccola quattroposti di essere la mattatrice dello spettacolo va attribuito al fatto di lanciare il paese nell'era dell'automobile, come lo stesso leader comunista Edward Gierek spera, e questa speranza viene proprio dalla Fiat che ha cominciato a punteggiare le strade finora vuote delle città polacche.

La Polski-Fiat 126 made in Polonia rappresenta il mantenimento della promessa fatta quattro anni fa quando Gierek si impegnò a innalzare il livello di vita dei suoi compatrioti dopo essere andato al potere in seguito ai sanguinosi disordini provocati da una serie di fallimenti economici. Una delle promesse fatte, per incentivare la produttività, fu appunto la creazione di una macchina popolare. Per propagandare questa vet-

tura le autorità si avvalgono in pieno del mezzo televisivo.

Nonostante il tentativo propagandistico, la domanda delle «126» non è eccezionale anche perché i salari medi in Polonia si aggirano intorno ai 2.800 zloty (81.000 lire) il che significa che per acquistare la «126» al costo di 69.000 zloty, bisognerebbe mettere da parte il guadagno di due anni. Su una popolazione attiva di circa 17 milioni, solo 140.000 persone hanno finora prenotato la vettura. Il numero totale delle auto private in questo paese di 33 milioni di abitanti è di 780.000. La cifra ovviamente crescerà quando la produzione della 126 avrà raggiunto il ritmo ottimale e i polacchi non saranno più costretti ad aspettare anni per le consegne. Il complesso di Bielsko Bala che cominciò a costruire due anni fa, non ha ancora raggiunto il pieno stato operativo. Dalle oltre cinquemila vetture uscite finora, per l'anno prossimo si prevede una produzione di 40.000 macchine mentre per il 1978 si toccheranno le 200.000 unità.

Bruno Boglioni



Una... STRADA difficile

LONDRA - Questo «mostro» il cui nome è «STRADA 4/88», attualmente prodotto in un numero limitato di esemplari, è l'ultima creatura della STRADA CARS Ltd. di Carlton Park (Gran Bretagna), in fatto di «due posti» di tipo sportivo. La vettura monta il collaudato motore 1600 della Ford-Mexico e raggiunge una velocità massima di 180 kmh. Di fronte a questi dati, i «velocisti» italiani potrebbero a ragione ben dire: tanta... STRADA per nulla!

Con l'accordo sindacale dei «ponti» di 26 giorni

L'ALFA ha guadagnato tempo fino a maggio '75

MILANO - Come era facile prevedere, dietro la scia dell'accordo Torino-FIAT, anche Milano-Alfa Romeo ha chiuso la vertenza con i sindacati.

L'accordo firmato la settimana scorsa prevede lunghi ponti per un totale di ventisei giorni, e la cassa integrazione per alcune migliaia di operai. Queste due prime misure permetteranno di ridurre la produzione entro giugno di ventimila auto, il primo ponte si effettuerà dal 23 dicembre al 7 gennaio, gli altri ponti saranno effettuati dal 17 al 23 marzo, e dal 24 aprile al 4 maggio. Oltre a ciò, circa tredicimila operai di Arese e del Portello verranno messi in CI ogni venerdì, sino al 30 maggio. Gli operai in CI godranno dell'80 per cento del salario lordo, 66 per cento a carico della CI, e il rimanente 14 per cento con l'intervento dell'Alfa Romeo.

I ventisei giorni di inattività dell'Alfa Romeo permetteranno di produrre circa ventimila vetture in meno,

per riportare lo stoccaggio a limiti di sicurezza. Il problema molto dibattuto nelle ventisei ore di trattative ininterrotte prima della firma dell'accordo all'Intersind di Milano è stato quello del controllo delle reali giacenze di inventario. Si è giunti ad un accordo secondo il quale vi sarà un controllo congiunto dello stoccaggio finché durerà la crisi. Alla firma dell'accordo il neo presidente dell'Alfa Romeo dott. Cortesi ha dato garanzia per i livelli occupazionali, si è impegnato anche in una politica di diversificazione, nel limite del possibile, per un maggior inserimento produttivo e commerciale nel settore dei veicoli industriali impegnandosi a realizzare autocarri, autofurgoni, minibus e motori Diesel veloci verso la fine del 1977.

Al termine dell'affaticante riunione, il presidente dell'Alfa Romeo ha dichiarato: «Attualmente la nostra società esporta il 60 per cento della

produzione, e opera in piena concorrenza internazionale. Anche le vendite in Italia avvengono in concorrenza con le maggiori industrie mondiali che sono presenti con i loro prodotti nelle stesse fasce di cilindrata e di prezzo dell'Alfa Romeo. E' quindi logico che l'Alfa Romeo veda i suoi problemi non solo sul piano preliminare per uscire dal "difficile oggi", ma anche su quello di prepararsi adeguatamente sul "domani" con l'obiettivo di raggiungere un elevato grado di efficienza produttiva e qualitativa dei suoi stabilimenti».

Per ora si è giunti ad un accordo che durerà fino a maggio, quando si ridiscuterà il problema, con delle decisioni congiunte che verranno prese d'accordo con i sindacati visto che questi d'accordo con l'azienda controlleranno di persona lo stoccaggio delle auto invendute.

GRAN BRETAGNA

CONTINUAZIONE DA PAG. 47

occupazione e di ampliare la ristrutturazione collettiva in funzione del nuovo modello di sviluppo.

A far da tramite con il governo Wilson sarebbe intanto preposto il 35.enne amministratore delegato della Jaguar (e numero tre della British Leyland) Geoffrey Robinson. Mister Robinson è stato per qualche tempo stretto collaboratore di Wilson: la sua fede laborista e le sue innegabili capacità manageriali ne fanno uno dei più qualificati potenziali «uomini che contano» nell'ambiente politico inglese. Provenendo già da un'esperienza positiva (l'acquisto-affare della Innocenti-Auto) mister Robinson sarebbe la persona ideale nelle trattative con il governo per la compravendita di tutto o parte il pacchetto azionario della British Leyland sottraendolo così alle mire ambiziose degli sceicchi arabi.

l. c.

g. c.

350 espositori rappresentanti 20 Paesi hanno puntato grosso sul (primo) **SALONE di BEIRUT**, ma la realtà è un po' diversa...

Uno sceicco vorrebbe ritrovare popolarità in Europa con le corse

BEIRUT - Lo avevamo visto per la prima volta al controllo bagagli, avvolto nel tradizionale barracano bianco. Aveva superato con disinvoltura i meticolosi controlli che occorre affrontare in serie, una volta sbarcati all'aeroporto di Beirut, prima di entrare in Libano. Ma gli sceicchi sono esenti da qualsiasi operazione di dogana ed Al Minkara (il nome lo abbiamo saputo dopo) non faceva eccezione. Più tardi lo incontriamo al Salone dell'auto. Parla un ottimo francese (noi un po' meno) e si dimostra pronto a fare amicizia.

«Buona l'idea di un Salone dell'automobile in Medio Oriente — dice — è strano che qualcuno non ci abbia pensato prima. Io, ad Amman, lo potrei organizzare senza difficoltà».

«Prima c'è stata la affannosa ricerca di una sede — dice l'organizzatore e presidente del «Personal Motor Club» Antoine A. Matar — poi quella degli allestimenti e dei contatti con gli operatori stranieri». Ma tutto è andato per il meglio, grazie anche ad una certa dose di inventiva. Oltre 350 espositori, in rappresentanza di 20 Paesi hanno aderito alla manifestazione, nonostante la stampa locale abbia ostentatamente ignorato, fin dalla vigilia, l'avvenimento.

Ma per lo sceicco Al Minkara l'argomento preferito è lo sport

La verità la apprendiamo appena scesi dall'aereo, il tassista che ci porta dall'aeroporto internazionale di Beirut all'Holiday Inn, sede del primo salone dell'automobile Medio Oriente ha le idee chiare: «Siamo contrari a questo genere di manifestazioni, non vogliamo, a casa nostra, delle "stupide" vetrine per turisti». L'apprezzamento non è incoraggiante ma si rivela in parte fondato.

Il miraggio di uno sbocco Medio-orientale per le grandi case produttrici di automobili esce ridimensionato da questa prima rassegna libanese. Alla base di tutto c'è un equivoco di cui occorre rendersi conto. E' necessario cioè distinguere e trattare in diverso modo i vari aspetti del problema. Se per mercato orientale ci si limita a considerare il potenziale di acquisto rappresentato dagli europei ed americani con «cittadinanza-ombra» presenti in massa in medio oriente allora la politica commerciale seguita fino ad ora può essere giustificata. Ferrari, Maserati, Lamborghini possono effettivamente trovare uno sbocco all'immobilità mondiale. Ma non c'è da farsi troppe illusioni.

Quantitativamente (anche se nessuno è disposto a presentare cifre precise) il fenomeno non supera il centinaio di esemplari all'anno. Ed in questo numero vanno comprese anche le sportive americane che in Libano (ed in medio oriente in generale) hanno vita facile grazie al basso costo della benzina (in ogni caso inferiore alle 90 lire al litro).

In queste condizioni parlare di alternativa orientale sembra azzardato. D'altra parte i tanto mitizzati «sceicchi», dopo una prima fase di evoluzione della quale gli americani sono stati i più pronti ad approfittare (con le versioni «arabizzate» della Cadillac di cui qualche esemplare sopravvive ancora), hanno imboccato la strada della razionalità. Non sembra più esserci posto, insomma,

per le stravaganze o per l'auto-simbolo. Bruciando tutte le tappe, i paesi arabi sembrano essersi allineati (con sgradevole anticipo) sulle posizioni europee. Per i costruttori di auto, allora, l'unica via aperta sembra quello della motorizzazione di massa.

Ma anche qui i problemi sono molti. Il Libano (ma l'esempio può essere esteso agli altri paesi arabi, con l'unica eccezione del Kuwait) sta attraversando una fase di «stallo» dalla quale non sarà tanto facile riprendersi. Ci sono le incerte vicende politiche, lo stato di provvisorietà determinato dai difficili rap-

porti con Israele, a ritardare uno sviluppo che, iniziato tre anni fa, sembrava inarrestabile. Nel '74 le immatricolazioni non hanno subito apprezzabili incrementi ed il parco circolante (circa 500.000 veicoli) detiene un poco invidiabile primato di anzianità. Ma al di là di questo stato di cose (certamente contingente) c'è anche la volontà del Libano (e di tutti i paesi arabi) di evitare, per quanto possibile, ogni dipendenza dall'estero.

Sembra allora che l'unica strada per inserirsi costruttivamente in Medio Oriente sia quello di vendere tecnologia. Proprio in questa chiave

si giustifica il primo salone della auto di Beirut, per la massima parte dedicato proprio alle attrezzature di fabbrica e d'officina. E l'interesse dei visitatori, già del primo giorno, convergeva su queste apparecchiature. Esaminati di sfuggita gli stand delle più famose «sportive» rimanevano incantati di fronte a ponti elevatori, compressori, apparecchi detector per la rilevazione elettronica dei guasti.

In questo campo, dal punto di vista commerciale, si sono ottenuti i risultati più importanti. C.A.R., Cecato (il cui stand era vuoto per il mancato arrivo della nave da carico sulla quale era imbarcata la merce da esporre), Facom, Filgomma sembra abbiano ottenuto le prime importanti commesse. Nel settore auto, giapponesi ed americani sembrano per ora senza rivali.

Nel campo delle sportive successo incondizionato per Ferrari B.B. (30 milioni) e per la nuova Dino otto cilindri presentata in prima assoluta per il medio oriente (17 milioni). Curiosità anche per la De Tomaso che a Beirut esponeva la Pantera e la Deauville. La «Orsa» che presentava l'edizione rinnovata della «Spring» (meccanica Seat 850) è stata premiata per la lunga trasferta da un inaspettato successo convalidato, sul piano pratico, da un buon numero di ordinazioni.

Nel campo degli accessori gli italiani hanno fatto la parte del leone. Ruote, volanti, rivestimenti per sedili avevano tutti nomi ben noti. Novolan, Personal, Esap, BWA sono ormai conosciutissimi ed apprezzati anche in Libano. Ben rappresentato anche il settore motociclistico. Benelli, Moto Guzzi, Fantic Motor, Piaggio, MV, sono marche ben conosciute sul mercato ed in diretta concorrenza con i giapponesi. C'è solo da rammaricarsi per la mancata presenza di Fiat, Lancia ed Alfa Romeo.

Anche in Svizzera calo vendite?

LUGANO - La Svizzera famosa per la sua precisione da orologiaio non ha ancora diramato i dati definitivi di immatricolazione delle vetture nuove. Si conoscono solo quelli relativi al periodo gennaio-agosto '74 (in Italia proprio in questi giorni abbiamo avuto i dati di gennaio-dicembre '73!!!). Su tutte le marche che vendono vetture in Svizzera (che giova ricordarlo è paese non produttore) solo cinque hanno ottenuto un progresso. Per le altre, buio...

Il progresso più grande lo ha ottenuto l'Alfa Romeo che ha aumentato le sue vendite del 40,7%, mentre la Ford-USA è passata da 177 a 931 vetture (42,67%) contro le 5.631 della casa del biscione.

La VW ha il 14,28% di più rispetto al corrispettivo dell'anno scorso, la BMW che proprio recentemente ha calato il prezzo della sua macchina più invenduta la «520» di 380.000 lire ha visto il suo venduto aumentare del 10,2%. Un grosso progresso è stato fatto anche dalla Lancia che ha venduto il 21,1% in più del '73.

Vendite Svizzera periodo Gennaio-agosto	1974	1973	Percent.
Opel	22.037	17.563	-20,3%
VW	12.490	14.268	+14,2%
FIAT	16.117	13.224	-18 %
Renault	12.900	12.851	- 0,4%
Ford-Ted.	16.761	12.682	-25,2%
Citroen	10.364	9.997	- 3,5%
BLMC	11.800	9.172	-22,3%
Peugeot	10.536	8.645	-17,9%
Audi-NSU	9.479	6.721	-29 %
Chrysler Fr.	6.851	6.170	- 9,9%
Alfa Romeo	3.810	5.631	+40,7%
Toyota	11.136	5.376	-51,7%
BMW	4.106	4.523	+10,2%
Volvo	6.879	4.467	-35,1%
Datsun	4.924	3.695	-25 %
Mercedes	2.662	2.165	-18,7%
Lancia	849	1.028	+21,1%
Ford USA	177	931	+42,6%
Autobianchi	729	683	- 6,3%
DAF	937	572	-39,0%
Porsche	283	168	-40,6%

In novembre però c'è stato uno stop abbastanza preoccupante, anche se ancora non allarmante.

7

La
CINA
è
vicina

Una passione nata in go-kart diffonde il «virus» in ASIA

Yip, Yip MACAO...

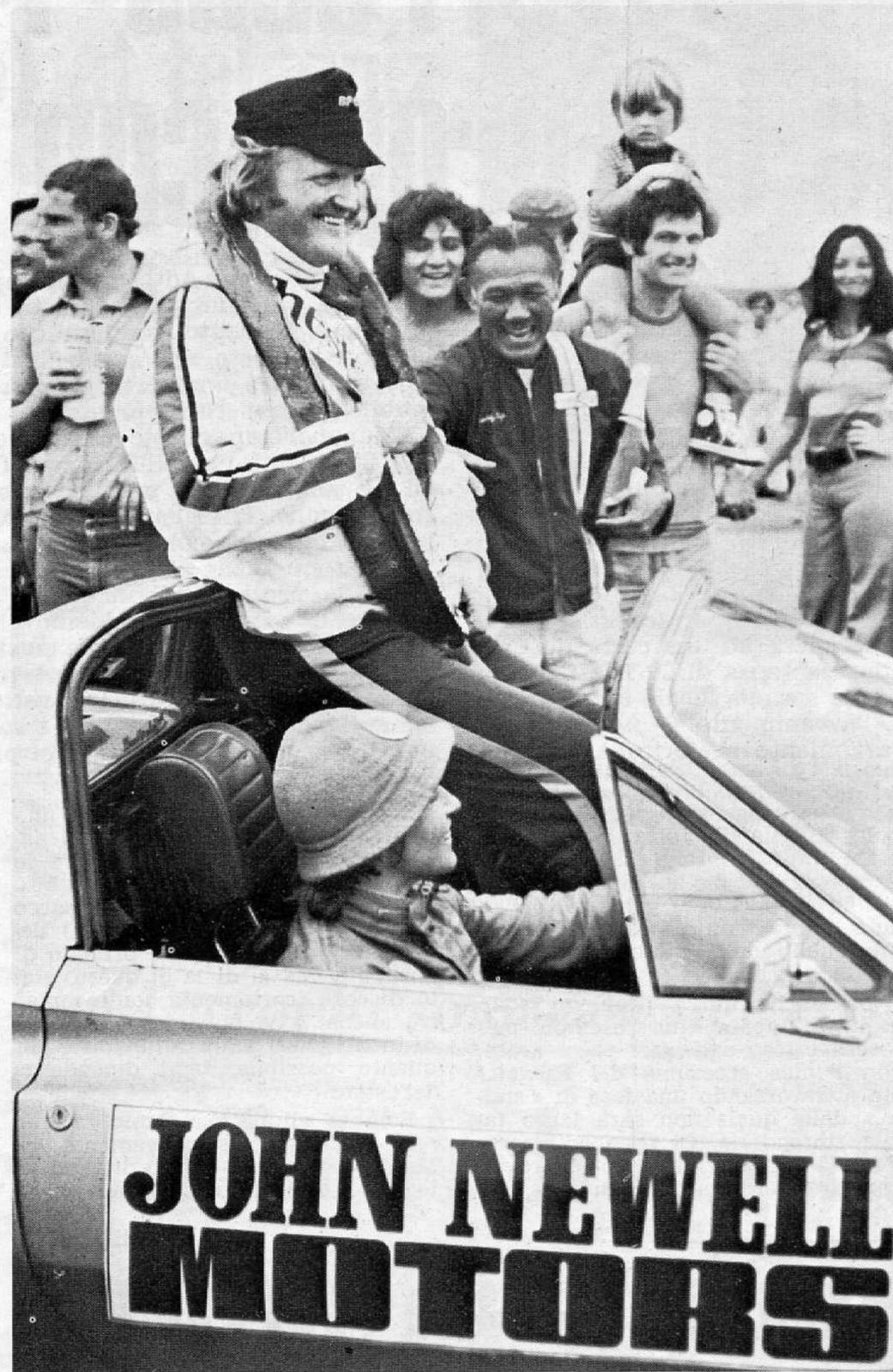
SYDNEY - Non è proprio possibile parlare di corse che si svolgono nelle regioni orientali del nostro globo senza ricordare quello strepitoso personaggio che è Teddy Yip, certamente malese di origine ma ormai cittadino del mondo. Gran parte delle corse nelle zone che vanno dall'Australia al Giappone lo vedono presente, in funzione di protagonista o di mecenate locale, di contestatore o di appassionato sponsor.

A dire il vero la «base» di Yip è Macao, un'isoletta abbastanza piccola ex colonia portoghese, a poche miglia da Hong Kong (e quindi da Canton) proprio di fronte alla costa cinese. Per la fortunata posizione Macao è naturalmente in pieno «boom» turistico, e il buon Yip occupa una parte prominente nello sviluppo e dell'organizzazione di questa isoletta. «Sono stato poco tempo fa a Messina — ci diceva — a comprare diversi aliscafi per migliorare i servizi di collegamento con la costa: ora stiamo andando molto bene e per la prossima stagione contiamo di fare grandi cose». Questo colloquio si svolgeva qualche tempo fa in un hotel di Sydney, dove il simpatico cinese-all'italiana era piombato per rapire Lella Lombardi e portarsela sulla sua isoletta a disputare il suo Gran Premio. Già, perché il suddetto personaggio organizza da diversi anni una gara in un circuito a dir poco improvvisato e — dicono — in mezzo alle case con vetture un po' raccolte dappertutto, dalle F. 2 alle F. Atlantic sino alle turismo più o meno di serie.

A Lella la prima scelta

«Qui in Australia ho appena comprato un paio di Birrana (sono monoposto di F. 2 locale n.d.r.) ed altre vetture per arricchire il mio parco macchine: ma là ho già una March e una Chevron di F. Atlantic: Lella può venire e scegliere la macchina che più le piace. Quella che lei non userà la prenderà Schuppan, e la rimanente ancora la userò io».

Già, dimenticavamo di dire



Sorreggendo il magnum di champagne Teddy Yip continua a congratularsi con Lella Lombardi dopo il suo sfortunato GP d'Australia: sorridente in piedi sulla Dino Ferrari il solito Max Stewart, fortunoso vincitore della corsa

la cosa più divertente: Yip è anche pilota e guida con disinvoltura qualsiasi tipo di vettura, anche se il suo forte è sempre il go-kart, col quale continua a correre in diverse parti del mondo.

«Conosco AUTOSPRINT perché me lo fa leggere ogni tanto Patrese, che incontro ogni tanto in gare internazionali di kart» e ci mostra subito una copia del nostro settimanale che conserva sempre sotto braccio, dove si parla in un articolo di lui e del suo pupillo Schuppan.

«Poi con Lella ho diversi

programmi: ci terrei ad averla qualche giorno mia ospite, anche al di fuori della stagione delle corse, perché per me è un tal personaggio, e le sono veramente affezionato»: ma Lella, dopo più di un mese di trasferte in giro per il mondo per certe offerte non ci sente proprio e non vede l'ora di tornarsene a casa.

Così il povero Yip, di fronte a impegni improrogabili denunciati dalla Lombardi (che parla anche di F. 1 per costringerlo a desistere...) deve accontentarsi di seguirla durante il G.P. d'Australia, tenendosela

ben stretta per significare la «grande» amicizia che li lega.

E l'assiste proprio fino in fondo, assicurandosi con pressioni da intenditore che gli ammortizzatori funzionino sulla linea di partenza e iniziando al momento del via una serie di scongiuri all'altezza della situazione. Poi ci spiegherà in separata sede, tutta la serie di amuleti e le forme di cabale che utilizza nel precorsa, in funzione propiziatoria.

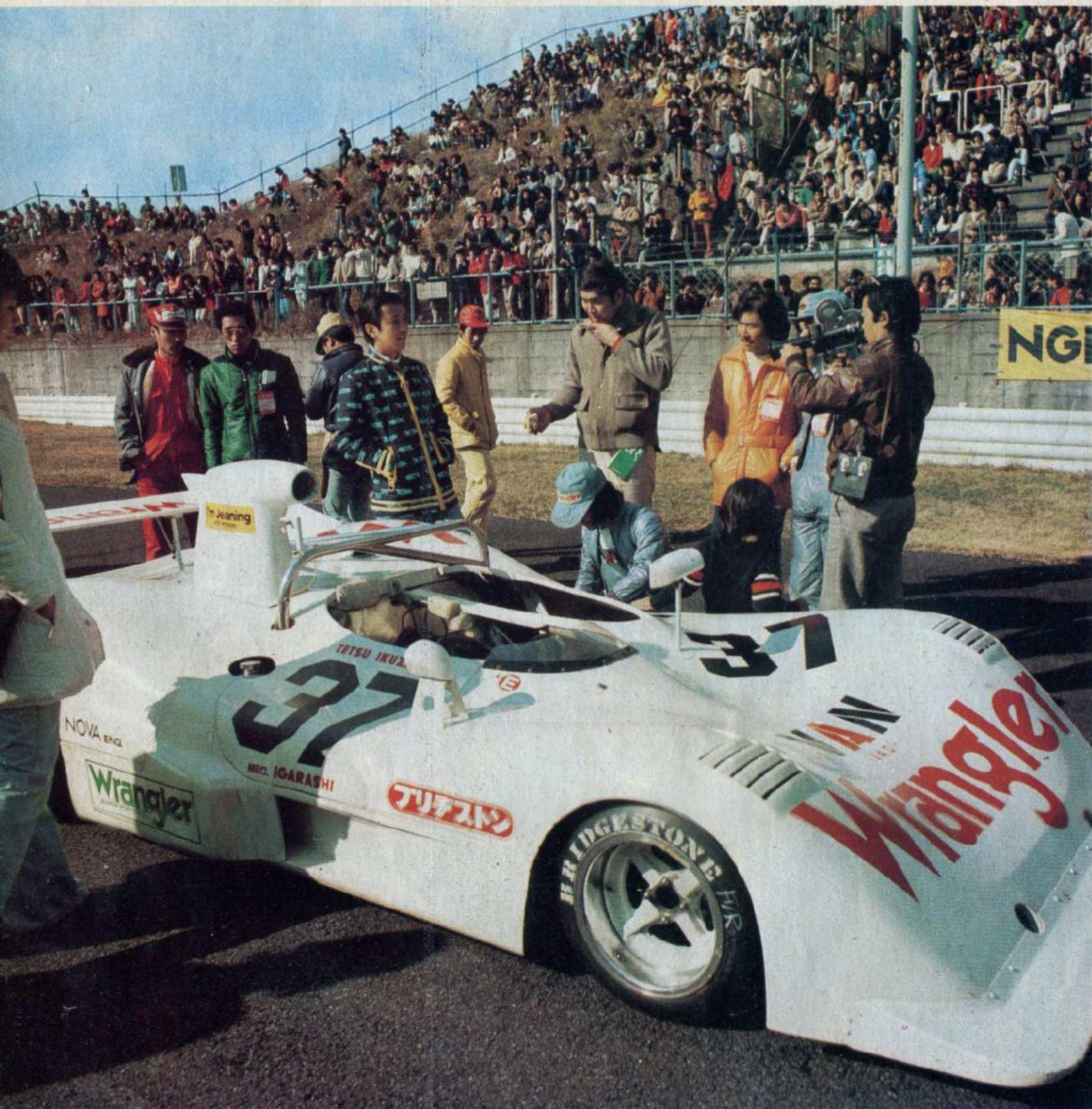
«Vedi questa medaglietta, me la regalò la mia ragazza: ora sono sposato con quattro figli, ma la porto lo stesso in ogni occasione». E la ripone dopo una serie di baci bigotti: sulla piastrina di metallo giallo sono incisi, ai quattro angoli, i simboli delle quattro più importanti religioni, la stella di Davide, il crocifisso, un piccolo Budda e qualcosa di altro che mi sfugge, oltre naturalmente ad una amorosa dedica.

Poi il discorso naturalmente cade sui programmi futuri, visto che il Theodore Racing (a proposito, era questo il significato della scritta cinese sull'alettone della F. 1 di Schuppan) continuerà la prossima stagione, sempre appunto con l'australiano Vern Schuppan.

Una rinuncia forzata

«Non potrò più fare la F. 1: mi dispiace, ma finché a livello internazionale la Cosworth continuerà a fornire i migliori motori alle grosse case, lasciando gli scarti a noi privati, non è più possibile competere. La prossima stagione faremo certamente il campionato americano di F. 5000 con una Lola: poi volevo fare anche la Can-Am ora non è più possibile. Si era parlato anche di programmi con la berlinetta Alpine Renault due litri, e il discorso non è ancora chiuso: ma per ora mi sta molto a cuore l'organizzazione delle mie società e non so come potrò seguire questo bellissimo sport. Ad ogni modo verrò certamente in Inghilterra all'inizio dell'anno e sentirete ancora parlare di me!».

Leopoldo Canetoli



8

GIAPPONE

a sorpresa

A sinistra, la GRD di Tetsu Ikuzawa, profondamente ritoccata nell'aerodinamica, al via della gara Sport 2 litri, al Mount Fuji Circuit. A destra, il manifesto della « dimostrazione » delle Formula 1 in terra giapponese

Con HIRO-TOSHI ritorna la HONDA

DALL'INVIATO

TOKYO. Hirotoshi Honda, 31 anni, figlio di Soichiro Honda, fino a ieri non aveva niente da fare. Cresciuto tra gli agi, dopo aver studiato ingegneria alla Università di Tokyo ed essersi laureato, non aveva più avuto altre preoccupazioni che quelle di spendere piacevolmente i tanti soldi accumulati dal padre nei trent'anni dalla fine della guerra ad oggi.

Il padre è quel Soichiro Honda, ex-operaio, che ha avuto l'idea di utilizzare i motori dei minuscoli mezzi a due ruote che gli americani avevano costruiti per i loro paracadutisti, e che a guerra finita avevano abbandonati nei loro immensi depositi, senza saper cosa farsene.

Dal « surplus » americano Soichiro Honda ha ricavato le sue prime motociclette, stranissimi trabiccoli sgorbiati il cui unico pregio era quello di muoversi trasportando i primi giapponesi proletari motorizzati. Da allora ad oggi la Honda ha compiuto progressi immensi e quando Soichiro Honda ha deciso di ritirarsi, l'anno scorso, ha lasciato al Giappone una fabbrica modello e soprattutto il prestigio di un nome che si è imposto nel mondo attraverso i successi sportivi, appoggiati ovviamente da una tecnica ad altissimo livello.

Ora la fabbrica è diretta da un consiglio di amministrazione che è senza dubbio molto serio ed oculato, ed ha come direttore generale

un uomo di gran valore, ma a questo consiglio d'amministrazione manca la scintilla della fantasia, e le intuizioni avventurose, che erano del fondatore. Ed anche se il direttore generale ha conservato taluni entusiasmi, e la propensione per le attività sportive, i signori del Consiglio non vogliono sentir parlare di corse, almeno per le auto.

Il direttore generale è l'ing. Yoshio Nakamura, padre di quella Honda monoposto di F. 1 che è stata macchina brillante e molto interessante. Dal reparto corse è asceso alla guida della fabbrica, anzi delle fabbriche che la Honda ha in giro per il mondo, ma non ha cambiato i suoi slanci per lo sport, anche se non può far altro che seguire le direttive del consiglio di amministrazione.

Ora pare che le cose stiano cambiando, ed è qui che entra in ballo Hirotoshi Honda, rampollo ricco e sfaccendato di Soichiro.

Hirotoshi è stato compagno di scuola e di Università di Tetsu Ikuzawa, che dopo la laurea si è messo a lavorare, ma anche a correre, e lo ricordiamo nelle stagioni europee degli anni passati.

Con Tetsu Ikuzawa amico e per meo di sport e con Yoshio Nakamura che è sempre molto vicino allo sport, si capisce come piano piano si possa essere arrivati a coinvolgere Hirotoshi Honda in un progetto che ha precise intenzioni sportive, e che adesso sta diventando realtà.

Hirotoshi Honda ha infatti deciso di costituire una società avente il preciso scopo di progettare e realizzare le trasformazioni sportive di motori, da offrire a chi vuol fare dello sport. Una società che si chiama MUGEN (non so cosa voglia dire) e che in poche parole avrà l'ambizione di diventare la Cosworth giapponese.

A dirigere la Mugen sarà Tetsu Ikuzawa, e Yoshio Nakamura ne sarà l'attento, assiduo e prezioso consigliere tecnico.

Come vedete il cerchio si chiude e gira-gira si arriva ad un reiningresso della Honda nelle corse, anche se senza (anzi un poco contro) il parere del consiglio di amministrazione della Casa.

La Mugen sarà società indipendente, e non necessariamente legata alla Honda, ma è chiaro che piano piano anche gli amministratori della Honda potranno sentirsi coinvolti. Tanto più che il vecchio Soichiro, pur avendo abbandonato gli affari, resta pur sempre il padrone, e nonostante l'età non ha abbandonato gli entusiasmi ed il gusto delle avventure.

Tanto per cominciare alla Mugen si sono già messi a lavorare sul motore Honda 1300 derivato dalla « Civic », per metterlo a disposizione di quelli che fanno le corse nazionali. E sono a buon punto.

Però pensano di passare presto a qualcosa di più impegnativo, un motore da due litri che possa essere in grado di battersi con quelli eu-

ropei, in modo da fare una F. 2 tutta giapponese. Nella gamma dei motori Honda pare che per il momento non ci sia il modello adatto, ed è per questo che probabilmente si metteranno a lavorare su un motore Nissan. Però vien preso in considerazione anche un 6 cilindri Honda...

E poi... e poi non è detto che non arrivino alla progettazione e costruzione di un motore da formula 1.

Parlandocene, Yoshio Nakamura aveva un'aria eccitata, ed è facile immaginare come sia proprio questo scopo finale che lo abbia spinto ad appoggiare le idee di Ikuzawa, ed a consigliare Hirotoshi Honda nell'iniziare questa nuova attività.

Il progetto di ritornare alla F. 1 deve essere abbastanza ben delineato fin d'ora, tra l'altro, perché l'ing. Nakamura, parlandocene, aveva tutta l'aria di affermare che in questo caso la Mugen sarà appoggiata direttamente dalla Honda.

Noi aggiungerei che tutta la faccenda appare chiara e razionale: un anno di « rodaggio » della Mugen coi motori più piccoli; poi le esperienze con motori più impegnativi, e infine la progettazione e costruzione di quello della F. 1. E date le esperienze passate è anche abbastanza facile prevedere che il futuro motore Honda F. 1 sarà un dodici cilindri.

Diciamo nel 1977?

Franco Lini



PROVE extra

La versione 2 valvole dell'Alfetta gruppo 2 durante la nostra breve prova sulle strade del Sanremo

Ho guidato l'ALFETTA da rally



L RIENTRO dell'Alfa Romeo nel giro dei rallies può considerarsi a giusta ragione come il fatto più importante di tutta l'annata perché il duello Lancia-Fiat, nonostante in un recente passato abbia raggiunto vette di indiscutibile interesse, aveva bisogno di un'alternativa proprio a vantaggio di queste due « case » che tanto hanno fatto per la divulgazione e il successo di questa specialità in Italia.

Il ritorno dell'Alfa, atteso per anni, è arrivato allora al momento giusto a dare linfa anche agli organizzatori che ultimamente si vedevano il loro parco macchine molto nutrito quantitativamente ma estremamente impoverito a livello di vetture « big », quelle che fanno notizia e quindi anche pubblicità alla manifestazione.

Ecco allora che l'aver al via una Alfetta G. 2 ufficialmente assistita dall'Autodelta rientra tra i sogni proibiti dei vari Stochino, Rava, ecc., ed il fatto che tutto ciò si sia avverato non può che esaltare tutto l'ambiente.

Ma perché poi proprio l'Alfetta e non, magari, il GTV 2000? L'Alfetta perché è un modello più recente eppoi perché, incattivita com'è con quei parafranghi allargati, appare molto più gradevole e « nuova » per il gusto degli appassionati cui poco importa sapere se il peso-potenza è forse meno favorevole o se la tenuta di strada, in certe condizioni, può rivelarsi più precaria.

Ed al fascino di questa vettura ultrapotente ed allo stesso tempo così da turismo non siamo rimasti insensibili neppure noi tanto che della promessa avuta a S. Martino di Castrozza di poterla provare ne abbiamo fatto una ragione di vita o di morte non appena la squadra Auto-

delta ha messo piede sul suolo sanremese per la seconda uscita ufficiale. E' affare di settimane passate ma non crediamo che l'occasione offertaci alla vigilia di quella gara non sia di interesse ancor oggi.

La vettura gentilmente messaci a disposizione non era ovviamente quella di gara bensì il muletto usato per le prove.

« Per favore, non si dimentichi che sono quindici giorni che la maltrattano su queste strade... » ci suggerì un



L'Autodelta ha concluso al Tour de Corse la sua prima « mini-stagione » di esperienze rallistiche con l'Alfetta. Questa è quella di Beguin-Delaval

meccanico mentre assieme a Trombotto, che era al volante, uscivamo dal Garage Alfa di Sanremo.

« Vedi come sono affezionati tutti, qua, ai propri colori » commentava il pilota « anche l'ultimo meccanico si preoccupa di far bella figura. Per questa gente dire Alfa è dire qualche cosa di più che la gestione sociale del loro datore di lavoro, è qualche cosa di proprio. Vedessi in che modo intervengono per le riparazioni e so-

prattutto il tempo che impiegano, anzi che non impiegano; sono di una rapidità sbalorditiva ».

Mentre Trombotto continuava a tessere le lodi a tutto il reparto corse, ci inerpavamo verso Coldirodi inseguiti dagli sguardi della gente cui non poteva passare inosservata questa macchina tutta infangata e dal frastuono assordante solo in parte minimizzato dal terminale di scarico di tipo « cittadino » montato posteriormente.

Intervallandolo soltanto con alcune istruzioni di guida tendenti a chiarirne il comportamento in curva, in frenata ed in accelerazione oltre a spiegarne anche le reazioni, il discorso è passato a Zeccoli, il noto pilota-collaudatore romagnolo, che per quindici giorni si è trasferito in terra ligure in appoggio agli uomini dell'assistenza, ed al « diesse » Corbari:

« ... ecco vedi, l'aver avuto al fianco un pilota esperto come Zeccoli, è

stato di grande aiuto, specie provando i tratti d'asfalto dove la sua esperienza mi ha insegnato diverse cose che spero di mettere a frutto in gara. Questi (l'ALFA ndr) fanno le cose veramente sul serio e vedrai che finiranno per andare molto lontano ».

Così una chiacchiera dopo l'altra (e qualche piccolo spavento, normale e prevedibile d'altronde) siamo arrivati al bivio per S. Romolo. Sanremo là in fondo, una macchia bianca di cemento tra l'azzurro del cielo e del mare. Di traffico adesso non ce ne è proprio più, ma le strade strettissime sono tutte in costa su dei salti grandi così. E' quello che pensavamo quando Trombotto se ne esce con un: « Ecco, adesso provala tu, fai solo attenzione che ci sono montate delle gomme da neve piuttosto consumate... ».

Volevamo dirgli che forse stava scherzando, poi ci accorgiamo che prudentemente ha già abbandonato l'auto e ci ritroviamo soli con noi stessi e la voglia di maledire il giorno che abbiamo chiesto di metterci al volante.

Puntando sui poteri taumaturgici dell'autoconvincimento cominciamo a ripeterci che la vettura di cui siamo al volante è solo la versione a due valvole per cilindro e non la più potente sedici valvole che al contrario verrà guidata in gara, e che pertanto la potenza non dovrebbe superare i duecento cavalli, e mettiamo in moto.

Leggermente a disagio per la posizione assurda del sedile (a Trombotto piace guidare come i camionisti perché questa posizione è poco affaticante) e per il volante dalle ridotte dimensioni (sulla vettura da gara un più funzionale volante a due razze sostituirà quello a tre razze del

Queste le «apparizioni» in gara delle ALFA-RALLY finora

- 11. Rally di S. Martino di Castrozza, 29-31 agosto
8. Trombotto-Zanchetti (Alfetta) 1. del gr. 2
41. Ormezzano-Cartotto (Alfasud) 1. classe 1300 gr. 1
- 12. Rally di Sanremo, 2-5 ottobre
Trombotto-Zanchetti (Alfetta) ritirati per rottura cinghia iniezione
Ormezzano-Cartotto (Alfasud) ritirati per rottura supporto motore
- Rally dei 333 minuti, 9-10 novembre
20. Dall'Ava-Maiga (Alfetta)
- 18. Tour de Corse, 30 novembre - 1 dicembre
10. Frequelin-Thimonier (Alfetta)
Beguín-Delaval (Alfetta) ritirati per penalità (vettura rimasta senza benzina)



Qui sopra, una delle Alfasud TI che con Leo Bertorelli, John Dooley e Peter Hilliard hanno partecipato al RAC Rally. Sotto, il «titolare» del posto di guida dell'Alfetta gruppo 2, Trombotto, in coppia con Zanchetti



muletto) innestiamo la prima rassicurati anche dalla presenza di un macroscopico roll-bar.

Il comando dell'accelerazione durissimo e la frizione al limite della usura non è che ci permettano una partenza proprio disinvolta, comunque l'auto si muove in mezzo al baccano prodotto dal tubo di scarico che sbatte contro la protezione inferiore del motore ed il classico sospiro di sollievo dura solo il tempo di cambiare marcia, un'operazione che pen-

ticamente quella di serie, comunque il cambio di gara è già migliorato ed avrà minori scompensi». Quello che proviamo noi, infatti, presenta seri problemi in discesa, soprattutto scalandolo prima dei tornanti o delle curve più secche privando la vettura dell'indispensabile freno motore, quello stesso che ti avrebbe convinto che non saresti in nessun modo finito a Sanremo in... linea d'aria. Per fortuna a frenare ci pensano gli organi più ovvii: i freni che sono dei Loo-



Molto potente e benissimo frenata, l'attuale Alfetta trova il suo limite nel peso eccessivo. Ben presto, dovrebbe arrivare anche la versione coupé

savamo più ostica e che al contrario si è rivelata dolcissima. Non è che si proceda proprio ad andatura sostenuta, il motore quindi non gira a pennello; il fatto si spiega con l'assenza del Dinoplex che al contrario è montato sulla vettura «buona». La seconda appare subito estremamente lunga e troppo ravvicinata alla terza.

«Non è una soluzione ideale» ci dirà poi Trombotto «ma è già molto meglio di S. Martino quando la soluzione dei rapporti al cambio era pra-

ckheed del tipo montato sui modelli 33, ed appaiono subito eccezionali.

In curva notiamo poi come lo sterzo non sia eccessivamente demoltiplicato (a S. Martino fu uno dei nei più lamentati), ovvio quindi che all'Autodelta hanno saputo provvedere al più presto; «un fatto molto importante» ci spiegherà Corbari «che ci ha permesso di montare su cerchi da nove e dieci pollici dei pneumatici racing, cosa che era impossibile fare a Castrozza».

Ma non è la sola modifica: tutto l'assetto (ammortizzatori Koni) è stato cambiato come pure la geometria dell'avantreno grazie all'adozione di nuove barre di diverso diametro e sistemate più in alto. Il che sta a significare un insieme decisamente più omogeneo e stabile... per i corridori, ma sicuramente più faticoso da guidare per noi che, tutti sudati anche per la tensione generata dalla paura di andare a sbattere (la macchina costa fior di milioni), ci aggrappiamo allo sterzo in ogni tornante cercando di vincere la forza centrifuga che, sollecitata dal peso complessivo della vettura, cerca in tutti i modi di mandarci fuori strada. Sono sensazioni, ma abbiamo l'impressione che per finire un rally dovremmo farci prestare le braccia da Bud Spencer; la stessa sensazione che proviamo in rettilineo incontrando una pozzanghera d'acqua solo in parte evitata: l'autobloccante al cinquanta per cento, infatti, entra in funzione bruscamente intraversando l'Alfetta quel tanto che basta a farci pensare per ritrovare la giusta traiettoria.

Ecco, il grande fascino di questa vettura trova forse il suo limite nell'eccessivo peso, ma non è detto che non si proceda in futuro a qualche alleggerimento o che, meglio ancora, non si faccia questa esperienza solo in funzione dell'Alfetta GT. E' quello che abbiamo chiesto più volte a Trombotto dopo avergli lasciato il volante per il ritorno a Sanremo, se è vero che chi tace acconsente, abbiamo l'impressione che presto proveremo anche questo modello, magari al fianco di... Andruet (a leggere le ultime notizie).

Carlo Cavicchi

Una nuova
STORIA
dell'
auto



**Dai SUMERI
ai (quasi) 2000**

Nata dalla profonda conoscenza in materia che hanno ENZO ANGELUCCI e ALBERTO BELLUCCI, ecco sul mercato, per i tipi della Arnoldo Mondadori, una nuova storia dell'automobile che non si limita ad un semplice ripescaggio di date e di cifre, ma che della «trazione su ruote» risale fino alle origini.

Ecco, pertanto, le notizie che vanno dai carri dei Sumeri alle geniali intuizioni di Leonardo, dal carro a ruote che «andava a vela» ai primi veicoli spinti dal vapore, per giungere, attraverso la storia delle genti, fino all'automobile di oggi, «frutto paziente e laborioso di molti ingegni e moltissimi talenti» come dicono gli Autori.

Una storia rapidissima, ma dettagliatamente illustrata che sanziona il passaggio dalla creazione artigianale, alla nascita dell'industria, che informa sulle competizioni, ma che ricorda anche il contributo e la rivoluzione che l'automobile ha portato nella guerra e le ripercussioni che le produzioni belliche hanno poi avuto sull'uso pacifico dell'auto, che parla delle vetture «classiche» e dell'automobile come mezzo di trasporto popolare e fatto di costume.

Mille disegni in bianco e nero e a colori illustrano l'ampio racconto che in appendice, poi, viene corredato da particolari rubriche, fra cui la «Storia delle case» automobilistiche e la «Nomenclatura del motore» indubbiamente utilissime a chi ama questo mezzo di vita.

Z. Angelucci - A. Bellucci
LE AUTOMOBILI
Arnoldo Mondadori - Editore
Prezzo L. 10.000



V8/Blog Scans

Dubbie le Sport a Daytona

DAYTONA - Come si era più o meno detto, nei regolamenti ora pubblicati della 24 Ore di Daytona (1-2 febbraio) si informa che se a metà dicembre ci saranno meno di otto iscrizioni del gruppo 5, da parte di almeno due costruttori, questa classe sarà annullata: Inoltre le vetture devono avere meno di due anni di età e, in tal caso, pare improbabile che sport-prototipi partecipino alla gara. Per conseguenza la corsa sarà difficilmente valevole per il Campionato Marche 1975.

TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

Referendum per correre

Recentemente si è parlato di un possibile GP di Svizzera nel 1975, da svolgersi però in un altro paese. Ora corre voce che entro i prossimi tre anni ci sarebbe invece un Grande Premio elvetico in patria. Un gruppo di appassionati ha già raccolto fondi per comprare un terreno ove costruire un circuito nei pressi di Basilea. Ora occorre un referendum nazionale, per fare togliere il divieto imposto alle corse dopo il disastro di Le Mans nel 1955. In Svizzera si può svolgere un referendum se 10.000 persone o più lo richiedono.

A quanto pare la Matchbox continuerà a patrocinare le vetture del Team Surtees F.1 nel 1975, insieme con un nuovo patrocinatore il cui nome verrà presto svelato.

Il circuito di Oulton Park (che va e che viene) pare tornato alla fase di programmazione. Comunque, la decisione di procedere verrà presa soltanto dopo che la situazione economica (quanto se ne parla!) sarà chiarita l'anno prossimo. Sembra tuttavia che ci si proponga di rinunciare del tutto a parte dell'esistente circuito.

Dopo avere confermato che non si occuperà più del team Norton di moto, la Players continua a ribadire che non cambierà nulla nei suoi impegni con la Lotus.

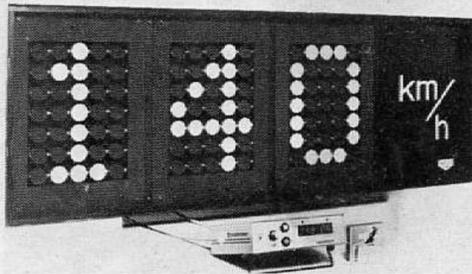
Frank Gardner ha deciso di lasciare le corse europee per fare ritorno in Australia nei prossimi giorni. Laggiù correrà con una delle Holden di Bob Jany e intanto si parla molto di Stuart Graham quale pilota che lo sostituirebbe sulla Camaro.

Tutti i piloti che parteciperanno a corse a Silverstone fra l'8 marzo e il 15 ottobre 1975 potranno concorrere al Premio Vandervell dell'anno. Devono però essere possessori di licenza da corsa da non più di dodici mesi, infatti il premio è per « novellini ».

Dalle voci che corrono sembra molto improbabile che la McLaren possa fornire una vettura (la terza) a Hailwood, anche soltanto per qualche gara e tanto meno per tutta la stagione.

Recentemente un ispettore del RAC si è recato al circuito di Knockhill in Scozia e ha detto che, stando ai lavori già svolti, dovrebbe essere possibile concedere la licenza per rallycross entro poche settimane.

Il Monoposto Club spera di fare rinascere la Formula Junior nel 1976. Per ora si sono trovate venti persone con le vetture adatte e interessate a fare tornare i bei vecchi tempi.



La HEUER-LEONIDAS S.A. di Bienne, ha realizzato un nuovo apparecchio di punta, lo SPEEDMETER, un calcolatore di velocità elettronico, da utilizzare nello sport; nell'industria e nel traffico. Lo SPEEDMETER, che come si nota nella foto è di forma compatta e molto ridotta (21x21x7 cm) è alimentato da una pila a 12 V e pesa circa 2 chilogrammi. Grazie ad una uscita codificata, i risultati registrati possono essere riportati su tabelloni d'affissione, oppure su stampatrici.

AMON già sfiduciato

Risulta che durante le più recenti prove della Surtees TS 16 la vettura sia stata pilotata di nuovo da Wilds, poi da David Morgan e da Kurt Rieder. Wilds ha inoltre provato ancora la BRM. Parlando delle sue uscite con la P 201, Amon avrebbe detto « inconcludenti ».

Mo Nunn ha ripetuto recentemente che l'olandese Roelf Wunderink piloterà quasi certamente per lui e per l'Ensign in F. 1, nel 1975, patrocinato in Olanda dalla HB Alarm Systems. La nuova F. 1 è a buon punto e dovrebbe debuttare all'International Thophy a Silverstone.

Sono già stati annunciati i particolari preliminari per il Circuito Internazionale di Galway 1975, che si svolgerà dal 7 al 9 febbraio. Il rally sarà prova valevole per il campionato europeo e avrà un notevole monte premi, con ben mille sterline (oltre un milione e mezzo) per il vincitore.

Gordon Spice, di cui abbiamo già detto che tornerà in F. 5000, ha comprato la Lola T 332 ex di McGuire.

WATSON fuori?

Nel 1975 la Hexagon non sarà più in F. 1, per le note ragioni: aumenti dei costi e mancanza di patrocinio (evidentemente la voce sul patrocinio Gitanes è svanita). Naturalmente Watson ha un contratto con la Brabham, ma sembra piuttosto improbabile che Ecclestone possa fornirgli una vettura.

Mike Pilbeam, il progettista del telaio della promettente BRM P 201, ha declinato l'offerta fattagli da Stanley di restare nel « nuovo » team e attualmente fa il tecnico-progettista indipendente. Per il momento lavora attorno a molti progetti non di F. 1 però ci tiene a restare nel mondo delle corse e attende offerte, soprattutto per la F. 1.

Ian Grob ha programmi ambiziosi per fare una completa stagione 1975 di gare di lunga durata con John Hine, partecipando inoltre al maggior numero possibile di rounds del campionato europeo due litri. Ha intenzione di comprare una nuova Chevron B 31 e motori Hart due litri in lega. Dovrebbe iniziare il programma alla Sei Ore di Daytona.

Nel 1975 si svolgerà in Inghilterra un campionato per turismo « classiche », allo scopo d'incoraggiare gare per « turismo stradali » costruite prima dell'1 gennaio 1975. La carrozzeria dovrà essere assolutamente originale e così pure il motore. Non saranno concessi pneumatici da corsa.

FORD «taglia»

Sembra che, poichè i problemi commerciali sono in complesso stati più gravi del preisto ultimamente, la Ford Motor Sport taglierà più di quanto si credeva la sua attività sportiva 1975. Corre perfino voce che il settore corse di Colonia potrebbe cessare di esistere e questo sarebbe un duro colpo per le corse del gruppo 2.

La Delta Eng., una ditta di Farnham, ha costruito una nuova vettura per la Formula 4, denominata Delta IRS 4. Nelle prime prove, con alla guida il pilota ufficiale Fergus Tait, la vettura ha già girato sul circuito da club a Brands Hatch a una velocità superiore di un paio di secondi a quella dell'esistente record della formula.

DAVID PURLEY ha superato brillantemente l'esame per « guida di primo piano » ed è quindi entrato a fare parte dell'« Istituto per piloti abili ». Fino al mattino della prova Purley pensava di usare la sua Dino ma poi, per non rischiare che le accadesse qualcosa ha optato per una Rover 2000.

Al Museo di Donington si è da poco finito di « restaurare » una Brabham Repco BT 25 costruita per la corsa 1968 a Indianapolis.

Pare che le prime prove dell'Embassy Lola con motore Alfa si faranno più avanti in questo mese.

Il GP DEL MESSICO fu abolito per il comportamento del pubblico che invase la pista, ma sull'Autodromo Ricardo Rodriguez si è corso recentemente, quando vi si è svolta la 1000 km per GT e Super V, presenti oltre 52.000 spettatori.

Il vice direttore corsa della Graham Hill Racing, John Hewitt, che prima aveva lavorato per la McRae e per la Surtees, ha dato le dimissioni. Non ha voluto fare commenti.

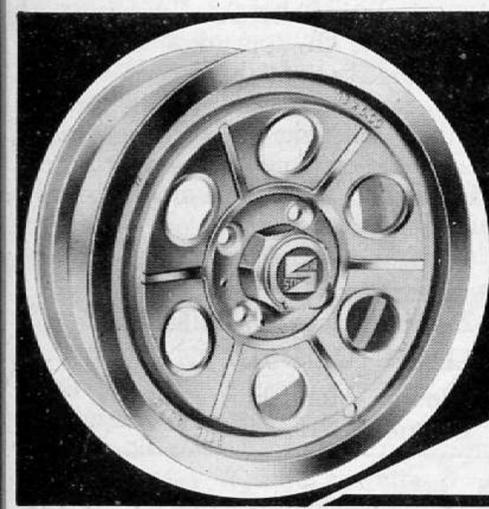


FULVIO BACCHELLI non è soltanto quel dinamico rallista che tutti gli sportivi ormai conoscono. Quando non è impegnato in competizione, egli si occupa con particolare impegno, e nell'ambito dell'azienda di famiglia la UNIVERSAL-TECNICA di Trieste, dello specialissimo reparto dedicato all'alta fedeltà. La sua specializzazione è molto nota in quel campo e serve a richiamare a Trieste appassionati ed intenditori da tutta Italia. Il biondo Fulvio, anzi, invita chiunque si interessi all'« hi-fi » a scrivergli (via delle Zudecche 1) o a telefonargli (040-793439) per informazioni e consigli.

Dopo un primo test, pilota Matt Spitzley, la nuova MARCH SUPER RE-NAULT è stata provata per quattro ore a Silverstone dallo svedese Gunnar Nilsson che ha girato attorno a 59" (l'attuale record di F. 3 sul circuito corto è di 57").

E' ormai sicuro che nel 1975 ci sarà il nuovo campionato Formula Ford 2000 che prevede diciassette prove; conterranno i quindici migliori risultati. Come si è già detto questo campionato è per vetture Formula Ford con motori Ford Pinto due litri.

Il direttore di pista di Snetterton, Brian Feltham, ha avuto un insolito incidente: è caduto dalla tribuna d'onore alle « S » e si è rotto una clavicola oltre a riportare una lieve frattura al cranio. Sta però già meglio.



QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA



RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

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

● Vern Shuppan è stato invitato a pilotare l'Eagle 1973 di Fred Carello alle 500 d'Indianapolis e dell'Ontario 1975. Fra poco l'australiano andrà negli Stati Uniti a provare all'Ontario e proverà anche la Eagle F. 500 di Gurney.

● Dopo le risorte speranze perché si ottenga il permesso di organizzare una corsa a Birmingham, ora si parla di un'altra proposta per indire una gara a Cardiff. E' già stato esaminato il possibile percorso stradale ed era presente, in veste di consulente, anche Stirling Moss. Pare che l'entusiasmo sia grande, nella capitale galles.

V8/Blog Scans

L'elettrica che sfonda

● Un concessionario americano della Vanguard (elettrica) dice di fare affari d'oro, perché i suoi clienti non possono permettersi una «seconda vettura» costosa e si rivolgono dunque a lui per acquistare la Vanguard. Questa macchina costa dollari 2390, raggiunge 45 km orari e si può «ricaricare» ogni sera mediante una normale spina. Pesa circa 60 kg, porta due passeggeri e offre spazio per quattro grandi sacchi di «compere».



GIRO MONDO

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

Il libro di LELLA

● Molti giornalisti si sono lamentati, dopo la gara di F. 5000 all'Ontario, di non essere riusciti a intervistare Lella Lombardi. Indagini in merito hanno rivelato che la persona addetta ai contatti con la stampa della conduttrice italiana era stata sostituita da Peter Manso, biografo di Jackie Stewart, e che bisognava quindi trattare con lui per poter parlare alla signorina Lombardi... ma i giornalisti l'hanno saputo troppo tardi. Pare che MANSO stia scrivendo ora un libro su Lella.

● Sabato 21 dicembre, alle ore 11, nella Chiesa parrocchiale S. Salvatore di Cornano, Domenico Santonastaso condurrà all'altare la gentilissima signorina Maria Francesca Zagari. Al valoroso pilota «cadetto» e alla futura signora, tutti i complimenti di AUTOSPRINT.

Il rilancio con la zucca

● Pur di vendere, un commerciante americano di automobili si «acconcia» nei modi più strani: un giorno si mette in testa il tipico cappello dei Padri Pellegrini, tempo fa si aggirava con una enorme zucca sotto il braccio e così via. Nonostante la crisi, nel mese di novembre ha venduto soltanto 14 vetture in meno che nello stesso mese dello scorso anno.

● Recentemente la FORD americana ha aumentato di nuovo il prezzo dei suoi modelli 1975, ma temendo che la notizia potesse danneggiare ancor più le vendite lo ha fatto in sordina.

● In Svezia dal primo gennaio sarà obbligatoria la cintura di sicurezza per chi guida un'automobile e per il passeggero anteriore. Esentati soltanto i tassisti, e le persone di statura inferiore a m. 1,50, gli invalidi con dispensa speciale.

● Nel mese di ottobre la produzione di vetture in Germania è stata di 295.168 unità, cioè più che in settembre ma meno che nell'ottobre 1973.

Agosto F.2 a SILVERSTONE

● E' confermato che il BRDC ha chiesto un round del campionato europeo di F.2 che dovrebbe svolgersi a Silverstone il 31 agosto prossimo. Sarebbe la prima volta che la F.2 torna sul circuito, dal 1967, e si tratterebbe del primo round del campionato europeo disputato in Inghilterra dopo quello di Mallory Park, nel marzo 1973.

● Se in Italia le polizze per la responsabilità civile aumenteranno, come si dice, ciò sarà sempre più in contrasto con quanto avviene in altri paesi europei ove le tariffe sono state invece ridotte (in Svizzera, per esempio, di oltre il 6%).

● Re Feisal ha aumentato dell'85% le imposte sugli introiti delle compagnie petrolifere che operano nell'Arabia Saudita. Il decreto è retroattivo del primo novembre.



● L'ing. FRANK PERKINS è comunemente conosciuto fra i milioni di visitatori dei vari Saloni dell'Automobile, come il «DEMOLITORE» per eccellenza, cioè come colui che ama «FARE A PEZZI LE AUTOMOBILI». Niente di «PIU'» e di «MENO» vero nell'insieme, visto che Perkins «sega» le macchine (e nella foto infatti stringe fra le mani detto attrezzo) per creare, con i pezzi ricavati, dei veri e propri oggetti di studio che, dopo avere suscitato l'entusiasmo degli osservatori nel vedere questi semoventi, vengono acquistati dalle università e scuole tecnologiche, dove trovano impiego per scopi istruttivi.

La paura americana

● Il presidente della Chrysler ha detto: «L'attuale situazione dell'industria automobilistica americana trascinerà il Paese non soltanto nella recessione, ma ancora oltre, cioè nella vera e propria crisi».

● Il misterioso acquirente di parte della Daimler Benz è il Kuwait e la sua partecipazione è del 14,6% nella società.

● Sono quasi finiti i lavori per la redazione del progetto del nuovo codice della strada. Le norme stradali, pare, diventeranno sempre meno elastiche e più precise.

● La Volkswagen avrebbe perso complessivamente, in tutto il mondo, 22 milioni di marchi per il calo delle sue vendite. Spera però di avviare discretamente il 1975 con la vendita dei nuovi modelli Golf e Scirocco.

● Il «6. SARP», salone internazionale di macchinari ed attrezzature per la ricostruzione di pneumatici, e il «2. SIAC», salone internazionale di attrezzature per officine e carrozzerie, si svolgeranno nel quartiere fieristico di Bologna del 7 all'11 maggio 1975. Numerosissime le adesioni già pervenute al comitato organizzatore.

● La FORD ha annunciato che dopo il «Thanksgiving Day» sospenderà altri 3700 dipendenti a tempo indefinito, altri 4500 per una settimana. Saranno così 15.000 gli operai e impiegati sospesi a tempo indeterminato, 21.400 quelli sospesi temporaneamente.

● La Jensen ha licenziato il venti per cento dei suoi dipendenti «meno importanti». Il presidente della Casa ha detto che i suoi operai «non lavorano abbastanza e se ne infischiano». Benché la richiesta per le Jensen sia forte, soprattutto negli Stati Uniti, in agosto sono state costruite soltanto 87 Interceptor e 392 Healey, contro 104 e 440 rispettivamente (numeri previsti).

● Anche la famosa Casa inglese d'aste, Christie's, è entrata nell'era permissiva: ha messo in vendita infatti dieci dei famosi calendari Pirelli che sono stati esposti in mezzo a quadri d'autore. Essendo ormai introvabili, questi calendari hanno oggi molto valore e copie dell'ultima edizione furono inviate al duca d'Edimburgo, a lord Snowdon e al marito della principessa Anna. In precedenza ne aveva richieste anche il primo ministro canadese Trudeau.

● Fra Iran e Chrysler Co. è stato firmato un accordo in base al quale la produzione della Iran National, casa automobilistica iraniana, salirà da 50.000 a 90.000 autoetture annuali. Con il nuovo programma l'occupazione passerà da 5.700 lavoratori a circa 28.000.

● A tutte le ditte artigianali che esportano al «3. EXPOMOTOR», in programma a Milano-Fiera dal 27 febbraio al 3 marzo 1975, l'Ente Regione Lombardia verserà un contributo pari all'80% delle spese sostenute per la loro partecipazione.

FIAT 128 per otto

● Anche l'associazione argentina dei giornalisti dell'industria e del commercio dell'automobile ha eletto la Fiat 128 «automobile dell'anno 1974». E' l'ottavo riconoscimento internazionale del genere.

● Traendo la sua esperienza dal vivo, cioè dalla pratica dello sport automobilistico, Roberto Percivale ha dato vita alla O.M.P. - Roll-bar, una giovane e dinamica azienda genovese che si è specializzata nella produzione in serie di roll-bars e nella costruzione di collettori speciali di scarico, nonché di altri particolari meccanici in fusione di alluminio, andando incontro alle esigenze di molti preparatori nazionali.

● Nei prossimi giorni il Governo francese deciderà, nel quadro della riorganizzazione dell'industria automobilistica, quanto farà per facilitare la fusione tra Citroen e Peugeot. Sarebbe stato promesso un aiuto statale per coprire in parte il deficit della Citroen.

E' un LUXOR necessario

● Un nuovo modello si è aggiunto alla gamma dei famosissimi Sirio, Mirage, Saturno, Polaris e così via che da anni qualificano la produzione della Carello. L'ultimo fendinebbia si chiama LUXOR e la sua caratteristica principale è di essere stato disegnato da uno dei più famosi designer italiani. Il risultato è un faro extrapiatto, grazie all'adozione delle lampade alogene H3, e «tutto in vista». Grazie ad un notevole sforzo realizzativo, il faro esce senza cornice, con la lente che si prolunga dietro la parabola permettendo di vedere tutto l'interno del proiettore. Esteticamente si è ottenuto un prodotto piacevolissimo e soprattutto mai visto prima d'ora, strutturalmente invece si è perfezionato quanto già di meglio si era fatto migliorando ancora le già elevate prestazioni dei modelli precedenti. Il LUXOR verrà prodotto in forma rotonda e rettangolare ed a parabola bianca e gialla per meglio adattarsi esteticamente ad ogni tipo di vettura.

Gli sponsor di se stessi

Siamo due appassionati di automobilismo, ed in quanto tali non sopportiamo che certe cose vengano taciute. Con stupore abbiamo appreso, da un articolo del quotidiano «Tutto» in data 19-11-74, che l'effettuazione della decima edizione della «Iglesias-S. Angelo» è stata resa possibile grazie al contributo morale e soprattutto finanziario dei due valorosi piloti Luigi Diaz e «Il Brizzolato».

La denuncia è stata fatta da un altro pilota, Antonello Palmas, al momento della premiazione. Naturalmente, fino a quel momento, i meriti e le lodi erano tutti per il comune di Iglesias e per l'AC di Cagliari, che invece tenta di affossare l'automobilismo sardo. Già abbiamo visto nel calendario 1975, la mancanza della Coppa Olivari, segno questo di una mancanza di volontà che non fa certo onore all'Automobile Club cagliaritano.

Mauro Saba e Angelo Naseddu
Carbonia (Cagliari)

Rileggendo quanto avete pubblicato nella cronaca della Coppa Città di Iglesias, mi sono accorto che avete commesso alcuni sbagli. Il mio nome compare al 6. posto della gruppo 1 classe 1000 con il tempo di 5'47", anziché al 4. posto con il tempo di 5'40"7. Ciò mi è particolarmente dispiaciuto in quanto la «Iglesias» è la mia prima gara.

Vi scrivo anche a nome di un mio amico pilota, 2. classificato nella 2000 gruppo 1, con il tempo di 5'25"7, e di nome Bolacchi e non classificato con il tempo di 5'27"7 e con nome Volacchi.

Antonio Aru
Villacidro (Cagliari)

Vi scrivo riguardo la classifica della Coppa Città di Iglesias del 17 novembre. Sul vostro giornale avete scritto che primo della classe 700 gruppo 2 è il pilota Antonio Audisio, e secondo Natale Paddeo, del «team Spadero».

Dato che il pilota Audisio è stato estromesso dalla classifica per una irregolarità tecnica (blocco 126 non omologato), vi pregherei di correggere la classifica.

Natale Paddeo
Olbia (Sassari)

Errori ed omissioni sono dovuti gli uni al solito problema della trasmissione telefonica, le altre al fatto che — di solito — i risultati delle verifiche si sanno sempre quando il giornale è già stampato.

Per quanto riguarda la lettera dei due amici di Carbonia, confessiamo di essere rimasti piuttosto sorpresi da quanto affermano. Vi sono dei piloti che vanno a cercare gli sponsor per correre, altri (come evidentemente il caso citato) che si trasformano essi in sponsor pur di avere di che correre. Certo, l'AC di Cagliari sarà rimasto piuttosto soddisfatto di questa imprevista collaborazione: a patto che non diventi un'abitudine...

Ho letto nel n. 47 della vostra rivista il breve articolo «A Torino sdrammatizzano il reclamo sul Giro», a firma dell'amico Morselli, nel quale mi vengono attribuite dichiarazioni sull'argomento. Premetto che io non sono Commissario Sportivo della CSAI, bensì dell'Automobile Club di Torino. Di tali dichiarazioni riconosco come mie soltanto quelle riferenti alla questione Casoni e a quella dei percorsi autostradali, non invece le altre che seguono, perché io non ho mai inteso esprimere valutazioni dell'operato dei colleghi commissari e dei cronometristi.

Le sarò grato se vorrà pubblicare questa rettifica, secondo la buona prassi giornalistica. La prego intanto di gradire i miei migliori saluti.

Roberto Bricarelli - Torino

Accettiamo di buon grado qualsiasi rettifica — sia pure come versione di parte — che riguardi quanto appare su AUTOSPRINT. Da questa, deduciamo che la grave accusa di impreparazione lanciata dal presidente dell'ANCAI, ing. Ceard, al convegno CSAI di Genova (noi solo sappiamo quanto azzeccata) riguarda i commissari di tutta Italia fatta eccezione per quelli residenti od operanti in Piemonte.

AUTO
SPRI
NT

FERMOPOSTA

AUTO
SPRI
NT

ROBERTO FAUSTINELLI - Avellino — *Stia tranquillo. L'importante è che lei abbia cambiato anche la cartuccia, oltre al tipo di olio, e che abbia effettuato il successivo cambio d'olio con un po' di anticipo sui chilometri previsti.*

TOMASO TINTI - Modena — *Quello che lei afferma non è altro che la sintesi di quanto noi andiamo esprimendo, sul giornale, da parecchi anni. E per fortuna, pare che della necessità di ampi spazi ai lati dei circuiti si sia finalmente accorta anche la CSI.*

LEONARDO GALAMINI - Fusignano (Ravenna) — *E' giusto che lei, come tifoso ferrarista, si dichiari soddisfatto dalla stagione '74; ma è altrettanto vero che il team modenese si è lasciato sfuggire un mondiale ormai vinto, e che lei sarebbe stato anche più soddisfatto. Ad ogni modo, su Autosprint-Anno leggerà la verità (definitiva) della sconfitta.*

ALBERTO DI GIUSEPPE - Ancona — *Abbiamo capito, e faremo tesoro della vostra testimonianza oculare. Ma non siate pedanti: se dovessimo pubblicare tutte le «testimonianze» e le «versioni dei fatti» invierei dai nostri lettori staremmo freschi!*

FRANCO RAFFIN - Mestre (Venezia) — *Ad integrazione della risposta che lei ebbe in questa rubrica cinque settimane fa, ecco altri indirizzi: Matra, boîte postale 1, Vélizy (Francia); Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna.*

VITTORIO PICCINI - Brescia — *In Italia esiste la scuola di pilotaggio di Henry Morrogh, il cui indirizzo — più volte pubblicato — è il seguente: Corso Vittorio Emanuele, 13, 00063 Campagnano di Roma. In Svizzera abbiamo questo indirizzo: Unnus Hendrichs, scuola antisbandamento, 6703 Osogna (Canton Ticino).*

CARLO DE DOMINICIS - Napoli — *Non si tratta di un segreto di stato ma solo di ragioni di spazio. Abbiamo dato la «distinta» dei punteggi totalizzati dalle schede «valide», le 230 che indicavano primo Fittipaldi e pensiamo sia sufficiente. Ad ogni buon conto le schede sono a disposizione presso l'Intendenza di finanza di Bologna.*

LORENZO BERSELLI - Casinalbo (Modena) — *Se non mastica latino le diciamo che «conditio sine qua non» significa condizione senza la quale... E lei quella condizione, cioè di indicare il vincitore del mondiale, non l'ha soddisfatta, come dice nella lettera. E allora i suoi undici punti, non servono a niente. Tanti avevano fatto più di nove ma indicando vincitore Lauda o Regazzoni. Si fidi, le schede con indicato solo Fittipaldi al primo posto erano proprio 230. Le accuse fatte non sono pesanti si tranquillizzi. Sono sciocchezze.*

PIETRO SCARRONE - Torino — *Abbiamo un indirizzo del Torino Karting Club, ma risale a qualche anno fa e non siamo sicuri che sia ancora quello: presso Rossi, via Pomba 29, 10123 Torino.*

FIorenzo GIUDICE - Firenze — *Quello di Firenze è un AC «sportivo», ed il suo ufficio sportivo è retto da gente che se ne intende. Andate in viale Amendola, e domandate: vi sarà risposto esaurientemente, e fra le altre cose vi sarà detto che già da ora si possono iniziare le pratiche per le licenze 1975. Se avete la collezione di Autosprint, nel n. 10 di quest'anno c'era un servizio esauriente sulla faccenda. Per iniziare, meglio una gruppo 1.*

GIULIANA GALBUSERA - Monza (Milano) — *Queste le notizie relative agli albi d'oro. Rally di Montecarlo, 1911 Rougier (Turlat); 1961 Martin-Bateau (Panhard); 1962 Carlsson-Haggbom (Saab); 1963 Carlsson-Palm (Saab); 1964 Hopkirk-Liddon (Mini Cooper); 1965 Makinen-Easter (BMC); 1966 Toivonen-Mikander (Citroen). Questi sono i vincitori, le città di partenza da lei indicate non hanno riferimento diretto. Gran Premio di Montecarlo, 1962 Bruce McLaren (Cooper Climax); 1963 Graham Hill (BRM). Per le altre informazioni, ci vorrà un po' più di tempo, a patto che si riesca a mettere insieme «alcune notizie».*

EUGENIO BRAMBILLA - Parma — *Questi gli indirizzi: BM Motori, via Caorsana 57, 29100 Quarto (Piacenza); IAME, largo Zandonai 3, 20145 Milano; Birel kart, via S. Carlo 39, 20035 Lissone (Milano).*

MARCO SMITH - S. Martino di Castrozza (Trento) — *Questo l'indirizzo richiesto: via Ormea 1, Pino Torinese (Torino).*

GIANPIERO FERRARI - Reggio Emilia — *La Formula Atlantic è una formula inglese, che utilizza motori fino a 1600 derivati da vetture prodotte in almeno 1000 esemplari; alimentazione a carburatori. Invece, la quasi analoga F. B può avere l'alimentazione anche ad iniezione. Per il resto, sono come i formula 2.*

LELIO SAVARESE - Napoli — *Quella vettura della General Motors è rimasta un prototipo sperimentale. Tutto quanto si sapeva (e non era molto) fu scritto a suo tempo nei servizi relativi al Salone di Parigi. Eventualmente, si rivolga all'ufficio stampa della Chevrolet, 30003 Van Dyke, Waneu, Michigan (USA).*

PAOLO LOMBARDO - Firenze — *L'idea potrebbe essere buona, ed avevamo già pensato tempo fa a qualcosa del genere. Solo che è piuttosto complesso, anche per i permessi di riprese concessi malvolentieri da certi organizzatori.*

LETTERA FIRMATA - Genova — *Ormai, con la parità dei sessi, essere donna non è poi una qualifica degradante neppure nel mondo delle corse automobilistiche. Ci si può comportare come qualsiasi appassionato, insomma. Per gli indirizzi, consigli ed altro si rivolga al Jolly Club, piazzale Istria 12, Milano, telefono (02) 600.318.*

DA NORD A SUD

Un giro per tutte le regioni

A pag. 22 di «AUTOSPRINT» n. 47, nel riportare il testo della nostra circolare è stato ommesso un «non» che inficia, il significato di tutto il periodo e quindi ha comportato uno spiacevole malinteso ai lettori ed anche vostro.

Infatti ci permettiamo rinviare una copia di detta Circolare affinché si apporti la necessaria correzione. Ci permettiamo ribadire il concetto di non essere contro il Giro d'Italia che ben vedremo organizzato anche da altri AA.CC. italiani di concerto con l'A.C. Torino e perché non anche dall'A.C.I. centrale o C.S.A.I. e tutto questo per non deauperare il calendario sportivo dell'A.C. Torino di una classica della salita come la Cesana-Sestriere che ha contato la partecipazione della quasi totalità dei piloti torinesi con una affluenza, sulle rampe del Sestriere, di circa 10.000 persone.

Non dimentichiamo che per istituzione noi abbiamo il dovere di tutelare gli interessi degli sportivi torinesi e soprattutto in campo locale. Di contro il Giro d'Italia ha annoverato la presenza del solo 20% dei piloti di Torino ed una affluenza di pubblico alla partenza ed all'arrivo di alcune migliaia (circa 2000) ed un semi-pieno all'Autodromo di Casale.

Cioè, dal nostro punto di vista dilettantistico ma non troppo, lo Sport oltre che espressione fisico-tecnica deve essere spettacolo e come tale deve essere curato dagli Organizzatori. Assente il pubblico o l'ambiente ideale per ospitarlo, lo spettacolo cessa, l'indice di gradimento cala ed allora è inutile gravarsi finanziariamente ed occorre rivedere la politica organizzativa.

Altro presupposto essenziale della spettacolarità di simili gare è che le Case si impegnino a parteciparvi oltre che qualitativamente anche quantitativamente affinché quei regolamenti particolari opportunamente redatti per soddisfare le esigenze di dette case non vengano ridicolizzati e riversati negativamente sui privati.

Francesco Cosentino
Scuderia Nord-Ovest - Torino

Anche se cronologicamente lontani dagli eventi del II Giro d'Italia ci sembra opportuno proprio in questi giorni in cui l'ANCAI prenderà le decisioni per il prossimo anno sportivo, sottolineare la piega antimeridionale che i «tutori» (leggi C.S.A.I.) dello sport automobilistico stanno dando a quest'ultimo.

Sappiamo che a molti la nostra potrà sembrare un'affermazione superflua o addirittura razzista: ma se obiettivamente la si esamina nella sua, magari dura, semplicità, rivelerà certamente la delusione di noi sportivi siciliani e, più in generale, meridionali, costretti a dover cogliere gli affascinanti aspetti del Giro automobilistico d'Italia solo dalle fotografie, per al-

tro bellissime del vostro settimanale, e non già dal «vivo»; delusione, che in noi continuamente si alimenta, dal momento che siamo fermamente convinti che il Giro d'Italia abbia la possibilità, in un prossimo e vicino futuro, di estendersi fino alle appendici della nostra Italia.

Da Valledlunga in giù non vi sono autodromi, eccezion fatta per quello di Pergusa, che per validità e titolazione non ha nulla da invidiare ai vari Misano, Casale, etc.; ma vi sono in più tante di quelle cronoscalate impegnative da far impallidire i più bravi specialisti.

Ciò che fa dispetto, è che proprio noi in Sicilia veniamo esclusi da una delle più belle competizioni automobilistiche su strada. Noi, che in Sicilia, abbiamo organizzato il favoloso Rally di Sicilia, la leggendaria Targa Florio, e tante gare in salita e in autodromo, cui hanno preso parte i più prestigiosi nomi dell'automobilismo sportivo.

Al fattore prettamente sentimentale subentra d'altronde un fattore altamente e più puramente sportivo, che nelle attuali condizioni, viene sempre più impietosamente smorzato da quello economico. Un pilota del sud infatti per partecipare deve andare incontro a spese ingenti in quanto la sua trasferta è più lunga come chilometraggio e come permanenza.

Potrà sembrare superfluo ripeterlo ma l'automobilismo è uno sport, e sport significa uguaglianza e parità di diritti, pertanto non è giusto pensare solo ai grossi nomi e alle grosse squadre, ma anche ai privati, che non corrono per affermazioni propagandistiche, ma per puro senso agonistico.

G. Spinosa - Scuderia Cefalù
Corse - Cefalù (Palermo)

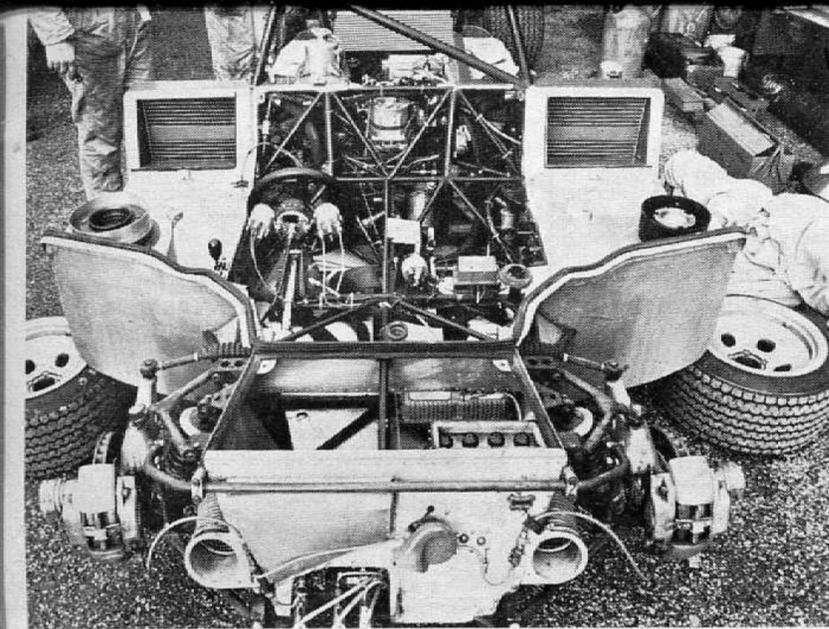
A Francesco Cosentino dobbiamo doppie scuse. Per l'involontaria omissione di quel «non» (la frase esatta è: «le grandi Case che fra l'altro pretendono e non si impegnano a partecipare...») nel contesto del comunicato, e per averlo attribuito, nel titolo, alla «Torino-Corse» e non alla «Nord-Ovest».

Poco male, poiché si vede che anche l'altro sodalizio torinese, se non ha protestato, sarà d'accordo con le tesi di Cosentino, che si possono riassumere così: non contestiamo il Giro, contestiamo il fatto che in nome di esso l'AC Torino si dissanguia di denaro ed impegno a scapito delle gare prettamente locali, come la Cesana-Sestriere.

Una tesi un poco gretta e provinciale, ma che è in linea con la politica protezionistica che — evidentemente — pretendono i piloti piemontesi.

Di ben altro avviso sono gli amici siciliani, che contestano il Giro solo per il fatto che non allunga le sue pro-paggini fino agli estremi lembi d'Italia. Qui c'è poco da scegliere: ci vogliono soldi, e molti.

E' questa l'unica ragione per cui — fino ad ora — il Giro d'Italia è stato prima un giro dell'Italia del Nord, poi un giro dell'Italia del nord e del centro. Diamogli tempo: in definitiva, ha solo due anni di vita. A meno che



LA FOTO

La FERRARI «spellata»

Sono un vostro non tanto giovane lettore, e vi sarei molto grato se mi pubblicaste la foto del telaio a traliccio in tubi, senza i pannelli d'alluminio, della Ferrari 312P che vinse il campionato Marche 1972.

Giovanni Pace - Roma

Caro amico, lei ci chiede veramente troppo. Fotografare una Ferrari «nuda» è molto più difficile, al giorno d'oggi, di fotografare nuda una famosa attrice. Per di più come la vuole lei, cioè proprio «spellata», era possibile vederla solo al reparto corse Ferrari a Maranello, all'interno del quale è già difficile entrare, ma è impossibile fotografare.

Si deve pertanto accontentare di questa istantanea, che per quanto riguarda le «rosse» di Maranello è al limite della pornografia. Si riferisce proprio alla versione campione del mondo '72, cioè a quella a passo corto (quella «lunga» apparve dopo la 500 Km. di Imola). Purtroppo i pannelli di alluminio ci sono tutti, e ben chiodati. Per contro, si può notare l'intralicciatura della parte centrale della vettura.

L'AC di Torino, pur di rendersi benemerito all'intera Italia sportiva, non decida di spingere il Giro in Sicilia prelevando i fondi destinati alle tre gare che ha iscritto a Casale...

I CURIOSI

Non turbatevi con il turbo

Sono un appassionato di automobilismo, e vi scrivo per chiedervi se mi potete dare informazioni in merito a dove posso rivolgermi per avere delle documentazioni in opuscoli o libri che spieghino tutto sul turbocompressore.

Carlo Matordes - Milano

Sono un lettore del vostro giornale e da un po' di tempo mi sono messo in testa di montare un turbocompressore sulla mia vettura, ma non sono ancora riuscito a trovare una ditta fornitrice, e quindi vorrei sapere da voi, se vi è possibile, l'indirizzo di rappresentanti ed anche di una qualche casa costruttrice di questi turbo.

A. Weber - Vezia (Svizzera)

Vi ho scritto per sapere qualche dato tecnico sulla turbo compressione a gas di scarico, e quanti tipi ne esistono. Se non fosse possibile rispondere alla mia domanda, datemi almeno qualche nome di un libro in cui potrei trovare quello che vi ho chiesto.

Paolo Canardi
Empoli (Firenze)

A letteratura sui turbo andiamo malino. C'è qualcosa sul mai abbastanza lodato

«Motori Endotermici», di Dante Giacosa (ed. Hoepli), e qualche cosa su «Supercharging cars and motor cycles» di M. Brierley.

Altrimenti, scrivere all'ing. Michael May, Rolle, Ginevra (Svizzera). Ma attenzione, amici, prima di fare la spesa riflettete bene: non è né facile né economico montare un turbocompressore. Anzi, per piccole cilindrate è molto meglio un compressore a comando meccanico.

MODELPOSTA

I manuali da collezione

Vorrei, per cortesia, gli indirizzi delle case editrici dei seguenti libri: Model Car Collecting - Brian Jewell; Catalogue Mondial des Modeles Reduits Automobiles; The Complete Book of Building and Collecting Model Automobiles; The International Register of Model Vehicle Collectors.

Paolo Tron - Loano (Savona)

Questi gli indirizzi richiesti: The International Register of Model Vehicle Collectors, di Rob Hillman, 27 Burns Lane, Mill Hill, London NW7; Model Car Collecting, Temple Press Books, 42 Russell Square, London WC 2; Catalogue Mondial des Modeles Reduits Automobiles, Edita S.A., Lousanne (Svizzera); The complete book of building and collecting model automobiles, Crown Publ. Inc. 419 Park Avenue South, New York N.Y. 10016 USA.

Tutti questi libri sono stati pubblicati parecchi anni fa, ed è probabile che siano difficili da reperire se non addirittura esauriti.

IL DITO SULLA PIAGA

Caro Autosprint, vorrei prendere lo spunto dal commento a quello che voi avete definito un fatto di giustizia sportiva (Il premio di 25 milioni dirottato a Frank Williams invece che a Ferrari) per fare un discorso un po' più ampio.

Spero non me ne vorrete se questa mia non ha il pregio della concisione, ma non vi scrivo per veder pubblicato il mio nome ma per fare un discorso con persone che reputo intelligenti oltre che appassionate, anche se non sempre, ovviamente, con le stesse idee. Questa volta, infatti, non siamo assolutamente d'accordo. Il vostro scopo è quello di voler far utilizzare a Ferrari un pilota italiano e in tal senso fate una proposta (non voi, ma l'ANCAI) che definirei ridicola è il meno che si possa dire. O utilizzi tu — Ferrari — pilota italiano, o noi dirottiamo il premio dei 25 milioni che dovrete avere (e che ti sei ampiamente meritato e guadagnato in base al regolamento 1974), a un costruttore che abbia utilizzato un pilota italiano (leggi Merzario) cioè Frank Williams o altri. A parte il fatto che Ferrari di quei 25 milioni può benissimo infischiarne (capirai, con bilanci da un miliardo che tirano a Maranello), è il modo in cui questa proposta viene fatta che mi lascia amareggiato.

Non ci sono dubbi che quello che l'ANCAI ha proposto come base e come spirito dell'iniziativa, sia più che giusto, ma se vogliamo cercare di far salire su questo benedetto sedile di F. 1 il didietro di un nostro pilota, non è questa la maniera più adatta.

Se io fossi un pilota italiano e dovessi andare alla Ferrari solo perché il costruttore è stato posto in uno stato di disprezzo morale, e l'ha fatto solo perché non ha potuto evitarsi questa mos-

E' frustrante, e probabilmente anche fastidioso a molti dei nostri lettori, il dover ripetere, puntualizzare e spiegare quello che è il nostro pensiero così come è stato stampato più e più volte sulle pagine del giornale. Ma non possiamo sottrarci a questo «dovere» nella speranza che ogni volta sia quella buona.

Il nostro pensiero lo ha sintetizzato efficacemente Vaccarella, a Genova. Egli ha detto: «...Io capisco che Ferrari abbia dei suoi interessi da curare, ma quando si prendono piloti stranieri, dimostratisi in partenza non certo superiori al pilota italiano messo a piedi, è inutile che a questo costruttore l'ACI e la CSAI continuino a dare dei premi extra, come i 25 milioni annuali!».

La faccenda della «multa» è tutta qui. Per di più, come lei dice, non sono certo quei soldi in più o in meno ad importare a Ferrari. Ed il togliersi non sarebbe stato un problema di bilanci, quanto un giudizio morale per una politica pluriennale di cui tutto si può dire ma non che è stata impostata con la lungimiranza che un programma serio di valoriz-

La cambiale dell'onore

sa, come pensate reagirei io? Mi sentirei talmente investito da una grande responsabilità che mi sentirei in dovere di dimostrare in continuazione, a chi ha dovuto prendermi, che valgo realmente il sacrificio fatto, con la ben nota conseguenza psicologica. Francamente penso che io rifiuterei la guida. Capite?

Che dia un senso di orgoglio il vedere un pilota italiano in prima fila nello schieramento di un G.P. è indubbiamente vero, ma nessuno può IMPORRE al Drake scelte che solo lui o il suo entourage possono e debbono fare.

Se veramente si ha a cuore la dignità dei piloti italiani e se veramente si vuole portarli alla F. 1, bisogna studiare bene il problema e cercare una politica comune con la CSAI, la FISA e tutti i massimi organi del nostro bellissimo sport per cercare di portare sponsor a squadre di F. 1 e F. 2 che utilizzino piloti italiani. Fare agevolazioni di ogni genere a queste squadre oltre a quelli che può dare uno sponsor, sennò continueremo a vedere uno spettacolo come quello della squadra azzurra di F. 2, naufragare nelle difficoltà economiche dopo aver bellamente dilapidato qualcosa come 150 milioni in 5 gare.

E per finire (scusatemi questo lungo sfogo) un'ultima cosa: come mai solo quest'anno tutti questi personaggi si sono mossi contro Ferrari che, guarda caso, ha fatto un mondiale favoloso ed ha delle vetture competitivissime, e non gli altri anni quando, guarda sempre caso, il cavallino sembrava un po' affaticato tanto da apparire con le briglie al collo su bianco casco di un qualificante pilota italiano?

Massimo Mazzetto -
Stanghella (Padova)

zazione dei piloti italiani necessariamente richiede. (E che oggi ci si vuol garantire). Ed è per questo che non ci sentiamo certo di cantare vittoria, ora che la Ferrari ha emanato il comunicato che lei avrà già letto sui giornali e in altra pagina di **AUTO-SPRINT**. Quello che stupisce non è tanto il prontissimo coro laudativo dei troppi che pochi giorni prima incautamente ironizzavano sulle « assurde pretese » dei nostri piloti; quello che stupisce è il timore che purtroppo alla Ferrari siano convinti di aver fatto « il massimo che potevano » per i piloti italiani, di aver tappato definitivamente la bocca a quanti l'accusavano di disinteressarsene.

In realtà è stata al massimo firmata una cambiale di speranza come avvenne decine di altre volte, senza poi che la si potesse presentare all'incasso. Per convincersi di ciò non occorre riflettere neppure tanto. Lei stesso, signor Mazzetto, anticipa esattamente la situazione. Nelle prove di Fiorano con le Formula 2 (quanto produttori, poi, non sappiamo proprio), Serblin e Leoni saranno dei

sopportati; avranno addosso, peraltro, e sei mesi prima di prendere quel famoso volante in mano, gli occhi, l'invidia e le critiche dell'opinione pubblica, dei loro colleghi piloti e dei giornali; dovranno portare un pesantissimo fardello senza averne altra contropartita che l'«onore» di pilotare una Ferrari.

Non è con questo genere di promesse che si rivalutano i piloti italiani. E' così che li si affossa, considerandoli comunque piloti di serie B per il solo fatto di ritenere di doverli allenare e senza offrire loro un vero contratto. In pratica, dando loro dei «dilettanti».

Purtroppo, signor Mazzetto, Serblin e Leoni non diranno di no. Loro in definitiva sono giovani, ed il lungo calvario di chi li ha preceduti forse non lo ricordano neppure, e sicuramente non gli interessa. Il grande fascino che emana la «sirena» di Maranello ha fatto centro ancora una volta: quando Ferrari chiama, si battono i tacchi e si corre. Speriamo solo che Gabriele e Lamberto non abbiano un risveglio troppo brusco.

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 - PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA Dm. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDE 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 1134/55, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dép. Publications, 1 Rue de la Petitelle, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDIO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE 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., Makkessi Street, Halim Hanna Bldg. - 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 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; Thailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS - ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262, MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



I nostri MANIFESTI

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

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

DIECI MANIFESTI ASSORTITI L. 1.000

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

Raccoglitori cm. 22,5x31,5
L. 1.200 (soci 1000)
Ricordare che: ne occorrono 3 per rilegare 1 anno

Per rilegare il 1974 sono necessari:
1 raccoglitore «grande» (cm. 23x35) L. 1800 (soci 1500)
2 raccoglitori «piccoli» (cm. 22,5x31,5)



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

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

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

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

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



desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

Manifesti plastificati:

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

Manifesti normali:

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

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

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

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

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

Pagamento anticipato

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



MORGAN 4 Cil. motore Ford GTS 1973 con 4 gomme nuove pochissimi km. MEDICI G. & G. - Via Emilia All'Angelo 48 - Reggio Emilia - tel. 0522/32.225 - 44.640.

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

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

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

● **AMS 2000** con motore 1600 Cosworth a cinghia nuovo con 8 ruote complete bagnato e asciutto, oppure vendo anche solo telaio completo di cambio FT 200 e alcuni rapporti. Tel. 011/27.98.77.

● **A 112 ABARTH** Gruppo 1, marzo '74; pronta corse, due motori, due assetti, 8 cerchi, 8 gomme. Vendo per cambio categoria. Telefonare ore ufficio 071/52.382.

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



DE TOMASO PANTERA GTS anno 1972, motore particolare, cerchi speciali, parafranghi allargati. Telefonare ore ufficio: 0523/98.44.61. L. 5.000.000 trattabili.

FERRARI DINO 246 rosso, buona meccanica, gomme nuove. Telefonare: 049/66.29.63. L. 3.700.000 contanti non trattabili.

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

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

● **FIAT ABARTH 124 RALLY** anno 1973, km 9000 preparazione Gr. 3 completa - Tel. 045/38.291.

● **FIAT-ABARTH 1600** Gr. 4 preparazione Casa 1974, cambio Abarth perfetta, pronta corsa. Telefonare: ANNA CAMBIAGHI - Tel. 02/70.17.72.

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



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

FIAT 128 RALLY Gr. 2, preparazione completa rallye. Tutte le protezioni per qualsiasi prova. Telefonare ore pasti - PIER GIACHINO - Biella - Telef. 015/33.941 - L. 1.200.000.

JAGUAR XK 150 Coupé 1959. Perfetta - SCARSELLI - Tel. 030/30.22.81 - 82 ore uff.

O F A R

Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

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

MATRA BAGHEERA 2 1974, km 16.000, mangianastri stereo. COLORNO (PR). Telefonare ore 20 0521/81.663. L. 2.900.000 contanti.

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

PORSCHE 911/S 2200 agosto 1971 perfettissima, metallizzata, km 45.000, accessoriatissima. TESSARI - Jolly Hotel Castrovillari - Cosenza. L. 4.300.000.



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

● **RENAULT ALPINE 1600** Gr. 4, aggiornata rally. Tel. 0424/26.211.

● **RENAULT ALPINE 1600** Gr. 4 Rally, preparazione Giada, competitiva, prezzo interessante. GOI - Tel. 0381/85.435 pomeriggio ore ufficio.

● **RENAULT ALPINE 1600** gruppo 3 vincitrice Campionato FISA e Triveneto 1974, al migliore offerente. Telefonare ore pasti al 049/80.911.

● **SIMCA R.2** preparazione completa Gr. 1 rally, pochi chilometri, inurtata, 1973. Telefonare: 0184/83.557.

SIMCA RALLY 1 1972, ottime condizioni. DELLA TORRE, Leno (Brescia). Tel. 030/90.61.58. L. 900.000 trattabili.

CAMION OPEL BLIZ attrezzatissimo per trasporto qualsiasi tipo auto corsa, seminuovo. Per informazioni rivolgersi a MOMO, Via Ciro Menotti 11 - 20129 MILANO. L. 5.000.000.

MONOPOSTO

F. MONZA completa, nuova senza motore. Telefonare dopo ore 15,30: 02/68.88.764. Lire 1.000.000 trattabili se contanti.

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



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

ACCESSORI e parti speciali

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

2 TURBOCOMPRESSORI adatti per motori oltre 2000 cc. Per informazioni rivolgersi a MOMO - Via Ciro Menotti 11 - 20129 MILANO.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

● **ABARTH 850** plurivittoriosa, accessoriatissimo, pronto corse, svendo al miglior offerente anche permutando. Telefonare: FIRENZE - 49.15.28 - 67.04.68.

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

FERRARI 250 GT berlina 1958 rosso granata soli 10 esemplari prodotti, N. telaio 1009 perfette condizioni di carrozzeria e di meccanica, preparazione corsa dell'epoca vendo permutio. BRUNO DI BELMONTE Renato - Via Lazzarini 10 - PADOVA - Tel. uff. 049/65.44.52, ab. 049/66.48.45.

● **124 FIAT ABARTH RALLY** km 12.000, 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.

JAGUAR XK 140 Coupé anno 1955 Le Mans, originale in ogni particolare, ottima meccanica, colore rosso fiamma, vendo o permutio con Renault Alpine o altre vetture. Inviare offerte a BRUNO DI BELMONTE Renato - Via Paruta 1-3-5 - 35100 PADOVA - Tel. uff. 049/65.44.52; ab. 049/66.48.45.

PORSCHE 911 S-2.4 dicembre '72, 20.000 km reali, vetri elettrici, gommata, radio, anche permuta con media piccola cilindrata, telefonare ore pasti: 059/36.34.58 - Lire 5.000.000 trattabili.

TRIUMPH TR 4 IRS rosso-nero ruote a 72 raggi, tonneau-cover, antinebbia, gommatissimo, meccanica in garanzia. Zero chilometri. Vera occasione vendo o permutio. BRUNO DI BELMONTE Renato - Via Lazzarini 10 - PADOVA - tel. uff. 049/65.44.52; ab. 049/66.48.45.

MONOPOSTO

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

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

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE 750 YAMAHA km 3000 vendo o cambiasi con cambio Colotti per Fiat 500. Telefonare: 0966/23.226.

SI COMPRA

AUTO

ABARTH 1000 Sport-Prototipo, motore Abarth 1000, Gr. 2. Qualsiasi stato. Indirizzare a: LAFFI - Via Cassandra 2 - Capodiponte (25044).

FIAT FUORISTRADA FIAT CAMPAGNOLA acquisto per contanti in ottime condizioni. CESARINO VERGANI - 22050 Calco (Como).

MONOPOSTO

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

VARIE

Assistenza, preparazioni, eventuale trasporto. Per una stagione economica in F. ITALIA. Preventivo anticipato. Indirizzare a: LAFFI, Via Cassandra 2, 25044 CAPODIPONTE (BS).

● **Vetture sportive**

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:
FRANCO LINI

Redazione:
MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
ANTONIO RAMENGLI

Collaborano alle RUBRICHE:

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

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

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

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

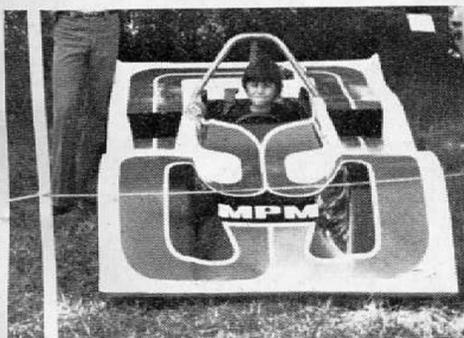
AUTOSPRINT - Reg. Trib. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969



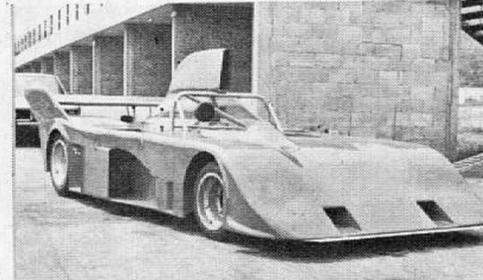
12062
CHERASCO (CN)
Via Roma 7
Tel. (0172)
48194/48284

MACH

Impianti completi di scarico preparati Gruppo 2
Marmitte preparate special Rally
Collettori speciali di scarico
Salvacoppe dell'olio
Marmitte speciali
Spoilers



PROTOTIPO TUBOLARE carrozzeria vetroresina, motore Fiat 500-650 prep. Fontana, collettore Alquati, 2 doppi carburatori cambio ravvicinato LAVAZZA ruote 165/70, SR 10, per gare sprint, gimkane, cross. Cedo, anche separatamente al migliore offerente. Tel. 0431/22.19. Prezzo base L. 600.000.



TELAIO-MOMO per motore oltre 3000 cc. Per informazioni rivolgersi a MOMO - Via Ciro Menotti 11 - 20129 MILANO.

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