

La doppia
2 ORE
romana

domenica **SPRINT**

Nella gelata VALLELUNGA



Pellicce e passamontagna sono stati una benedizione per tutti, con il freddo che faceva a Vallelunga. A destra, « Gimax », Soria e Barberio precedono il gruppo di Sport e GT



Non c'era certo molto pubblico, ma il sole non bastava a riscaldare i pochi tifosi. Sopra, la moglie ed il figlio di « Joe » Bigliuzzi, ben coperti, assistono dai box alle gare



MERZARIO a metà

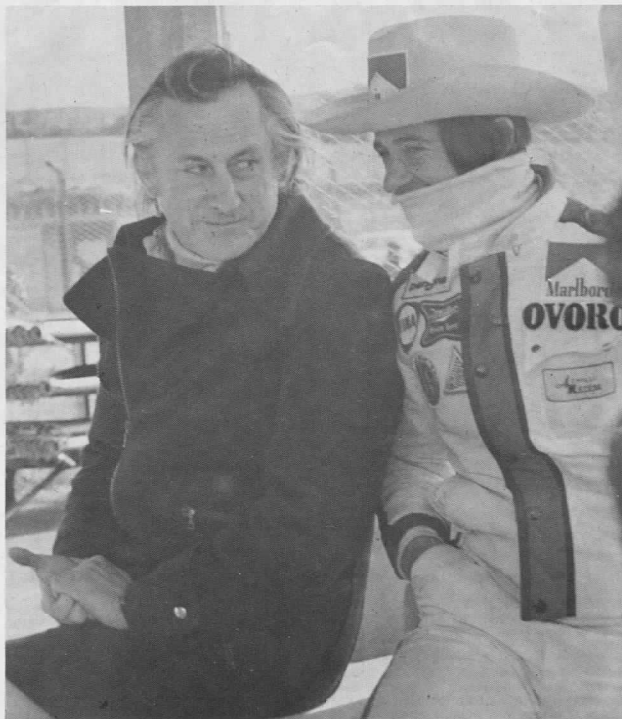


SPECIALE AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Messa in piedi soltanto un mese fa, la doppia 2 Ore di Vallelunga non ha avuto comunque l'aspetto della gara-scampolo almeno come numero di partecipanti. Indubbiamente le distanze abbastanza lunghe, con i rifornimenti ed il cambio del pilota hanno ancora un fascino anche in tempi di gran premi al computer. La formula « inventata » dalla Gruppo Piloti Romani si è dunque ancora una volta rivelata centrata anche se purtroppo la giornata limpidissima ma rovinata da una temperatura polare e da un fastidioso vento di tramontana ha consigliato il grosso pubblico a restare al caldo.

E' stato un peccato perché pur se in gare del genere occorre un occhio un po' smaltiziato per gustare interamente lo spettacolo, le cose piacevoli non sono mancate. A cominciare naturalmente dall'ora e venti di lezione di guida impartita da Arturo Merzario che con l'Escort di « Pal-Joe » prima e poi con la Pantera di Micangeli è stato il punto focale della giornata. Il classico « tocco in più » che ha dato un sapore del tutto particolare alla gara insomma, anche se la discutibilissima sfida (?) con il « gentleman » Finotto, montata da diversi quotidiani (e della quale Arturo non ha voluto assolutamente parlare), non c'è stata semplicemente perché lo sfidante nonché ideatore unico non si è presentato...

L'organizzazione infine è stata abbastanza precisa, soprattutto con gli orari pur se ancora una volta c'è stata più di una pecca da parte dei famosi commissari di gara romani. Non è ammissibile che una vettura (la Chevron di Francischi-Del Fante) esca dai boxes, entri in garage per una riparazione e poi torni in pista senza che nessuno la fermi. Ed anche le vetture ripartite dai boxes con la batteria ausiliaria od i rifornimenti di olio prima dei 70 giri prescritti, sono espressioni di un certo pressapochismo ed anche di un provincialismo che può essere cancellato. L'ordine e l'organizzazione ai boxes, c'erano; perché passare sopra su errori che potevano essere evitati?



I due amici « Pal-Joe » e Merzario, indiscussi protagonisti della gara per le Turismo e le GT di media cilindrata. Merzario ha poi partecipato anche all'altra gara, con la Pantera, ma non è andato molto lontano

Il CONI rifiuta i milioni in più all'auto- mobilismo?

ROMA - Venerdì sera l'avvocato Carpi si è recato dal presidente Onesti per chiedere ufficialmente che la somma stanziata annualmente dal CONI in favore dell'automobilismo (88 milioni) sia aumentata considerando il favore che sta incontrando lo sport del motore. Non sembra che i risultati siano stati però esaltanti perché non c'è stato alcun comunicato stampa dell'ACI come invece aveva promesso Carpi fin da mercoledì scorso. C'è stato solo un breve comunicato della CSAI che si è limitata ad osservare che il CONI ha preso in considerazione la proposta.

2 ORE FUNARO SPORT
TURISMO 3000 GT 1600

FINOTTO latita ARTURO doppia

ROMA - Sono due Ford-Escort ad aprire il varipinto serpente di 24 vetture. Al palo la macchina della Valtellina di Merzario (che ha segnato il miglior tempo) e «Pal-Joe» con a fianco la gemella di «Dino» che al posto di Finotto ha preso come secondo pilota il giovane Veneziano.

Per il primo posto la gara non avrà praticamente storia e l'unico dubbio sarà a quale giro Merzario riuscirà a doppiare tutti i concorrenti per più e più volte. Nei primi giri comunque ad inseguire le Escort fuggitive ci provava l'Alpine-Terosi 1600 di Righetti-Rampa che precedeva a sua volta Murru-«La Secura» (Alfa GTA m-Virdis), Randazzo-Coco (Alfa GTA-Ferraro), Sacchini-Bigliazzi (Alfa GT Am-Facetti), Faraldi-Bruzzese (Alfa GTA-Bruzzese), «Il Ragno»-Pirolli (Ford Capri-Cantarelli), Gargan-Pittini (Fiat 128-Trivellato), Pusceddu-Pozzo (Alfa GTA-Monzeglio) e Musumeci-Marini (Alfa GTA-Monzeglio). Dopo 20° di gara Arturo ha già 48" su «Dino» e sta per doppiare Righetti che comunque è sempre terzo (il primo pilota degli equipaggi menzionati è quello che ha preso il via) mentre rinviene molto bene Gellini davanti a Randazzo ed altrettanto fanno «Galeo» e «Il Brizzolato» (Alfa GTA-Virdis) che arrivano alle spalle di Sacchini. Bella anche la rapida rimonta di Francischi-«Roland» (Alfa GTU-Angelini) che però poco dopo è costretta ad una lunga sosta per cambiare una gomma buccata.

Dopo 40° Merzario ha già doppiato tutti segnando un buon tempo sul giro mentre alle spalle di «Dino», Righetti viaggia

con l'Alfa di Murru alle costole ed ancora dietro il trio Gargani-Randazzo-Faraldi sembra impegnato in una gara di pochi giri. Faraldi però urterà ai Gimini e nel successivo inseguimento abbandonerà per rottura mentre poco prima la stessa sorte era toccata alla GTA di «Galeo» che dopo 30° aveva iniziato un breve calvario.

Poco prima della conclusione della prima ora sono molti gli equipaggi che si danno il cambio rifornendosi di benzina dalle autopompe messe a disposizione dall'Agip mentre Merzario è a disposizione di «Pal-Joe» per non fermarsi prima di un'ora e venti di gara. Da qualche giro però il campione d'Italia sembra un po' in difficoltà e si sa già poi che il cambio ha soltanto la quarta e la quinta funzionanti: cosa che non gli impedirà di doppiare tutti per quattro volte. Bella comunque anche l'onestissima corsa di «Dino» che per supplire ad un compagno assolutamente inesperto ha corso per un'ora e mezza. L'ultima parte della gara vede ancora più sugli scudi la bella corsa della 128 di Gargani-Pittini che saranno quarti assoluti mentre altrettanto bella la gara della piccola 128-1150-Giuliani di Bartoli-Nieri, regolare e non assoluta dietro alla GTAM di Murru che però era entrato ai boxes a marcia indietro e con una incredibile manovra per cambiare una gomma buccata.

2 ORE TELEMERCATO

GRUPPO 5-4 OLTRE 2000

PANTERA all'olio 1° GIMAX

In prima fila e comunque al palo c'è solo la March 75-BMW di «Gimax»-Sterzel perché Turizio-Giannotti (Lola-Ford Cosworth) hanno dato forfait per mancanza di gomme. Con buone possibilità anche Sorìa-«Gianfranco» (Osella PA 2 Abarth) e Blotti-Barberio (Osella PA3 BMW) mentre Merzario, che corre in coppia con Maurizio Micangeli sulla De Tomaso Pantera (Sala-Marvetti) di quest'ultimo, parte a metà schieramento perché



Merzario con la Ford Escort di Valtellina non ha avuto alcuna difficoltà a doppiare tutti più volte



Sopra, «Lucien» riparte senza la carenatura anteriore della sua AMS, rovinata in un'uscita. Sotto analoga disavventura alla GTA di Faraldi-Bruzzese



4 ORE DI VALLELUNGA, gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 22-23 novembre 1975.

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Piero Mani 19'16"2, media 99,616 kmh; 2. Ragazzi 19'17"3; 3. Bonechi 19'17"7; 4. «Il Siciliano» 19'29"5; 5. Cittadini 19'44"5 (tutti su Fiat 850).
Giro più veloce: di Mani in 1'53"2, media 101,766 kmh.
Classe 1000: 1. Emilio Riganti 18'28"4, media 103,904 kmh; 2. Antonini 18'28"5; 3. Antonelli 18'39"2; 4. Brenti 18'39"6; 5. «Bacozza» 18'44"7; 6. Poponi 18'45"6; 7. Giachini 19'03" (tutti su A. 112 Abarth).
Giro più veloce: Antonini 1'49"4, media 105,299 kmh.
Classe 1300: 1. Gianfranco Riccitelli 17'47"5, media 117,904 kmh; 2. Virzi 17'50"1; 3. D'Elia 17'50"3; 4. Fani 17'51"7; 5. Notaro 17'52"2; 6. Rodinò 17'53"4; 7. Sismondo 17'53"8; 8. «Wintroph» 17'59"3; 9. Benedetti 18'10"4 (tutti su Simca Rallye 2).
Giro più veloce: di Riccitelli e «Wintroph» 1'45", media 109,712 kmh.
Classe 1600: 1. Paolo Menicahatti 17'57"4, media 106,926; 2. Bocchetti 18'03"2; 3. Lofredo 17'17"2 a 1 giro (tutti su Alfa Romeo).
Giro più veloce: Bocchetti 1'46", media 108,678 kmh.
Classe 2000: 1. Vittorio Ciardi 17'22"4, media 110,515 kmh; 2. Aglietti 17'50"2; 3. Morabito 18'13"1; 4. Marrone 18'17"4 (tutti su Alfa Romeo GTV).
Giro più veloce: Ciardi 1'42"7, media 112,169 kmh.
Classe 3000: 1. Rinaldo Drovandi (Opel Commodore) 16'45"4, media 114,579 kmh; 2. Zanuccoli 16'49"3; 3. Taroni 17'30"6 (tutti su Opel Commodore).
Giro più veloce: Drovandi 1'39"2, media 115,123 kmh.
GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Domenico Pesce (Matra

Simca Bagheera) 17'51"5, media 107,512 kmh; 2. Salamina 16'29"6; 3. Rulli 16'30"8.
Giro più veloce: Pesce 1'45"6, media 109,088 kmh.
Classe 1600: 1. Francesco Di Lorenzo 16'39"1 media 115,503 kmh; 2. Gosche 16'50"3; 3. Bonanni 17'02"3; 4. De Santis a 1 giro (tutti su Alpine Renault).
Giro più veloce: Gosche 1'37"9, media 117,670 kmh.
Classe 2000: 1. «Archimede» 16'39"3, media 115,230; 2. «Tobi» 16'39"7 (tutti su Alpine)
Giro più veloce: Archimede 1'37"8, media 117,788 kmh.
Classe oltre 2000: 1. Paolo Bozzetto (De Tomaso Pantera) 16'19"8, media 117,575 kmh; 2. «Spiffero» (De Tomaso) 16'29"9; 3. Regis (De Tomaso) 16'24"4; 4. Ciacciarelli (Porsche Carrera) 17'17".
Giro più veloce: Bozzetto 1'36"6, media 119,254 kmh.
GRUPPO 2
Classe 500: 1. «Pal-Vox» 18'51"1, media 101,841 kmh; 2. Gentili 19'00"7; 3. Renzi 19'17"3; 4. Bianchi 19'27"7; 5. «Ragus» 19'47"8; 6. Grassani 20'07"4; 7. Tocchi 20'16"8; 8. Di Fabio 20'37"9 (tutti su Fiat Giannini).
Giro più veloce: «Pal-Vox» 1'51", media 105,900 kmh; 2. Giuseppe Anastasi 19'09"7, media 105,792 kmh; 2. Gentili 18'16"6; 3. Di Francesco 19'32"6; 4. Dettori a 1 giro; 5. Guarnieri a 1 giro (tutti su Fiat Giannini).
Giro più veloce: Gentili 1'43"6, media 111,195 kmh.
Classe 700: 1. Antonio Pedrone 17'36"3, media 119,130 kmh; 2. Bifulco 18'03"2; 3. Ruffante a 1 giro; 4. Minutolo a 1 giro; 5. Sessa a 1 giro (tutti su Fiat Giannini).
Giro più veloce: Nocci 1'43"6, media 111,195 kmh.
Classe 1150: 1. Bartoli-Nieri (Fiat 128) 71 giri 19'05"8, media 112,387.
Classe 1300: 1. Gargan-Pittini (Fiat 128) 74 giri 20'13"3, media 116,890; 2. Papa-Villa (Al-

fa Romeo GTA) 64 giri.
Giro più veloce: Faraldi-Bruzzese 1'33"9, media 122'681 kmh.
Classe 1600: 1. Francischi-«Roland» (Alfa Romeo GTJ) 70 giri in 20'10"24, media 111,030; 2. Alfano-Pescatore (A.R. GTJ) 69 giri; 3. «Rubio»-Ronchi (Alfa Romeo GTJ) 63 giri...
Giro più veloce: Francischi-«Roland» 1'36"8, media 119,008 kmh.
Classe 2000: 1. Merzario-«Pal-Joe» (Ford Escort) 80 giri 2'00"4", media 127,912; 2. «Dino»-Veneziano (Ford Escort) 73 giri; 3. Ciardi-Bigliazzi (A.R. GTV) 73 giri; 4. Murru-«La Secura» (A.R. GTAM) 71 giri...
Giro più veloce: Merzario-«Pal-Joe» 1'23"7, media 134,422 kmh.
GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Vergero-De Vito (Fulvia Zagato) 54 giri 2'01"41", media 85,197.
Giro più veloce: Vergero-De Vito 1'43"9, media 110,873.
Classe oltre 2000: 1. Restivo-«Apache» (Porsche Carrera) 80 giri 2'00"34", media 127,398 kmh; 2. Di Giola-Gargano 79 giri; 3. Geronataloni (Lancia Stratos) 77 giri; 4. Lovato-Carter (Porsche Carrera) 75 giri; 5. Benusi-glio-Carminati (Porsche 914/6) 65 giri.
Giro più veloce: Calocchi-Micangeli (Alpine) 1'24"5, media 136,493 (tempo sub giudice).
GRUPPO 5
Classe 1300: 1. «Pal-Joe»-Benusi-glio (Osella) 83 giri 2'01"19", media 131,355; 2. Gallo-«Pibo» 82 giri 2'01"56".
Giro più veloce: Francischi-Del Fante e «Pal-Joe»-Benusi-glio 1'22"4", media 139,806.
Classe 1600: 1. Anastasio-Arè (Chevron) 82 giri 2'01"05", media 130,118.
Giro più veloce: Solinas-Filannino (Osella) 1'21", media 142,222.
Classe 2000: 1. Sterzel-«Gimax» (March) 88 giri 2'32", media 140,099; 2. Di Lotti-Barberio (Osella) 86 giri 2'54".
Giro più veloce: Sterzel-«Gimax» 1'17"2, media 149,223.

in prova ha potuto fare solo pochi giri prima di fermarsi per una perdita di olio da una guarnizione. In gara non sarà più fortunato e dopo essersi fatto largo a gomitate tra la «folia» sarà costretto a fermarsi già al primo giro. Riprenderà ancora per poco deliziando i pochi spettatori fagelati, con alcune gomme di gresca e il bestione modenese e poi abbandonerà per guai di pressione. «Gimax» dunque subito in testa senza eccessiva difficoltà tanto che dopo 15' il milanese avrà un vantaggio di 23" su Sorìa, Blotti, Filannino-Solinas (Osella PA1), Francischi-Del Fante (Chevron-Angelini 1300), «Pal-Joe»-Benusi-glio (Osella Ford Cosworth 1300), Gallo-«Pibo» (Chevron-Ford Cosworth 1300) e Di Giola-Gargano (Porsche-Carrera-Boldrin). Intanto si erano già fermati Pettiti-Cornale (Chevron-Ford) e «Lucien»-Ernesti (AMS-Ford AN1-1300) saranno costretti a togliere il cofano per rimediare ad una uscita di strada del primo Dopo 20' Filannino si ferma in un tumo di olio ed un quarto d'ora dopo anche Sorìa prenderà la strada dei garages con la parte anteriore della vettura segnata. Poco prima era iniziato il dramma di Francischi costretto ad una prima sosta con la frizione fuori uso per bolle di aria nella pompa: riprenderà ma si fermerà ancora rientrando addirittura nel piazzale dove quasi per scherzo verrà eseguito lo spurgo. Sceso Francischi monterà sulla macchina Del Fante che chissà come riuscirà a rientrare in pista tra l'incredulità dei presenti: farà anche diversi giri prima di essere fermato con la bandiera nera. Il comando della classe 1300 passerà dunque a «Pibo» (al volante nella prima parte) e Gallo mentre davanti «Gimax» improvvisamente è costretto a diminuire il ritmo sia per l'olio (parte della macchina di Filannino) che gli ha



Tre fasi dello spiacevole episodio che ha visto per protagonisti « Cloubar » e Percivale. Quest'ultimo si gira e viene centrato in frenata dalla A.112 di Maria Teresa Ferraro. Come si nota, la 850 è pressoché distrutta



impregnato la visiera sia per la fatica che deve compiere a guidare una macchina che è « cucita » su misura per Sterzel che è molto più alto del milanese.

Al 34. giro la sosta per dare il cambio a Sterzel regalerà il primo posto a Bilotti che condurrà con un buon margine ma il pilota polacco-milanese dimostrerà di essere ormai entrato in buona confidenza con la March ed in breve si ha la sensazione che la gara è ancora in discussione. Nel Gruppo 4 sembra abbastanza sicura la marcia di Di Gioia che tiene a bada « Apache » Restivo (Porsche Carrera Tam-Auto), Nataloni « Gero » (con la Stratos-Tam-Auto del primo dotato del motore a 16 valvole di Dameda che ha dato l'impressione di essere ormai ad un buon punto di preparazione) a Capra-Lepri (Porsche Carrera Boldrini). Di Gioia sarà l'ultimo a fermarsi ma quando lo farà dopo un'ora e venti Restivo « Apache » batteranno immediatamente davanti con

un distacco subito incolmabile mentre con la « piccola » Stratos « Gero » che finalmente per la prima volta quest'anno è riuscito a guidare con soddisfazione la macchina torinese guadagnerà nella seconda parte della gara ben 53" sul battistrada e con un ottimo ritmo si portava al sicuro dal ritorno di Di Gioia. Purtroppo proprio all'ultimo giro un rubinetto (lo stesso guaiò che aveva rallentato Nataloni prima dei cambi di guida) della benzina non poteva venire aperto e svaniva in un soffio la seconda piazza.

Intanto per l'assoluto Bilotti si era fermato dopo 1 ora e 15" ed a quel punto Sterzel allungava la zampata decisiva che permetteva alla March di ritornare nettamente in testa senza discussione fino al termine. Dietro l'Osella 2000 c'era invece la consorella 1300 di « Pal-Joe »-Benusiglio che precedeva a sua volta i regolari Anastasi Arté (Chevron-Ford AN) primi della classe 1600. Quinti assoluti e se-

GRUPPI 1 e 3

Tamponate a go-go nel FISA

A destra, fra « Cloubar » e Percivale le cose si erano scaldate così...



GRUPPI 1 e 3

Non molti i partecipanti nella terza gara dello Challenge FISA ma lotta molto aperta nelle classi con il titolo in palio. Di scena per prime (al sabato) la 1000 e la 850: nella prima per un accademico primo posto si daranno battaglia per dieci giri Riganti e Antonini che a due giri dal termine passerà ai Cimini. Sembrava fatta ma una infilata di Riganti alla Roma capovolgerà il risultato.

Al calor bianco la 850 con Ragazzi subito via inseguito da Percivale e « Cloubar ». Quest'ultimo per ricambiare una toccata del ligure ai Cimini, si renderà autore di una plateale sportellatura al semaforo con Percivale di traverso urtato dalla A112 della signora Ferraro che sopravveniva dietro. Davanti intanto rinveniva bene Mani che vinceva ma il titolo FISA andava comunque al padovano Ragazzi.

Monotona la 1300 con Riccitelli subito mattatore davanti a Virzi e D'Elia sgranati mentre nella gara per le classi superiori si attendeva la lotta tra le Commodore di Drovandi e Zanucoli. Il primo però se ne andava subito ai Cimini e vinceva gara e FISA mentre nella 2000 il già titolato Ciardi doveva tamponare un Aglietti in realtà in veste un po' di « tappo », per vincere la gara.

In Gr. 3 supremazia della Bagheera di Pesce ma titolo alla Fulvia di Salamina nella 1300 mentre nella 2000 « Archimede » si poneva al sicuro dalle decisioni del Tribunale di Appello vincendo davanti a « Toby ». Senza difficoltà Bozzetto nella oltre 2000 ma comunque per tutti le verifiche sono in corso e stando almeno alle indiscrezioni c'è aria di sorprese.

La giornata prevedeva anche brevi gare per il gruppo 2. Bella la gara della 500 con « Pal Vox » (Tamburini) che prendeva il comando a metà del primo giro dopo una variazione al semaforo del sardo Paddeu (Sanna). Invano Gentili (Gentili) riuscirà a trovare il buco per passare il pilota bresciano sempre senza difficoltà. Nella gara per le classi 600 e 700 Padrone (Lanini) e Nocci (Falassi) hanno ridato vita alla bella gara di un mese fa ma questa volta Padrone passava subito ai Cimini e quando il toscano si girava al semaforo, il conto era ormai chiuso. Senza storia invece la classe minore con Anastasi (Castelli) sempre davanti.



In testa-coda al tornante la Chevron di Pettiti-Cornale, mentre passa la Chevron-Angelini di Francischi-Del Fante, che in seguito si dovrà ritirare

« BARONIO »
niente monoposto
senza sponsor?

● Rischia veramente di restare in garage la monoposto di Formula Renault vinta da « Baronio » al termine della Coppa R5? Il romano è il primo ad augurarsi di no perché a 32 anni non si sente affatto imbarazzato nel gran salto in monoposto ma fino ad ora i tentativi per trovare uno sponsor sono andati a vuoto. La ricerca comunque continua anche perché la cifra non è poi così allucinante e l'interesse è vivo per questa categoria. Anche Cesare Dameda, patron della Delta sta costruendo una mosca per la Super Renault e dovrebbe farla appunto provare a « Baronio » per confrontarla con la Martini che la Renault gli ha procurato

condi della 1300 erano dunque « Pibo » Gallo che poco prima di metà gara avevano ceduto la piazza a « Pal-Joe » e con il successivo rifornimento Gallo non era riuscito a rimontare Benusiglio. Questo almeno secondo i cronometristi e secondo il team-Osella che ha seguito la gara mentre i due romani sostengono che è stato conteggiato loro addirittura un giro in meno. Quel giro che sarebbe decisivo non solo per essere terzi assoluti ma addirittura per vincere la classe. Un piccolo pasticcio insomma, di non facile soluzione senza la tabella cronologica soprattutto perché a tutti pare di ricordare che « Pal-Joe » si è trovato davanti verso la fine della prima parte della gara mentre nella seconda parte non vi sono state grosse variazioni. Solo un controllo alle tavole dei cronometristi potrà dunque sciogliere il problema.

Daniele Buzzonetti

Anche se tradito da una valvola a Ontario

PETTY sesto titolo stok



ONTARIO - Al 169. giro una valvola è saltata e la Dodge rosso blu di Richard Petty è rientrata al box. Sfumata la possibilità di portar via altri 30 mila dollari, Petty ha avuto la consolazione di vedersi fregiare ufficialmente del sesto titolo nazionale, mentre sul podio d'onore, al termine della 500 miglia, che fa scendere il sipario sul campionato Nascar Stock Car, saliva il ciclopico Buddie Baker che con la nuova Ford vinceva un'altra tappa prestigiosa.

La corsa è stata movimentata, combattuta, e Petty pur non avendo conquistato la « pole position » si era innestato subito tra i primi e si faceva rispettare guidando anche e spesso il varioripinto plitone.

Alla vigilia era David Pearson a strappare la migliore posizione al via girando alla media record della pista di 247,023 Km. Poi nella corsa Pearson veniva « soffiato » a pochi giri dalla fine da Baker il quale a tutto gas girava gli ultimi chilometri vincendo meritatamente la corsa dinanzi a 50 mila spettatori.

E' stata una gara che ha registrato soltanto alcune scivolote, un paio di motori « bruciati » che di conseguenza hanno generato testodea senza conseguenze. Anche la media, nonostante quattro bandiere gialle lunghissime è stata di riguardo. Insomma uno show finale degno dei protagonisti della Nascar i quali ora vanno a riposo, ma solo per un paio di mesi, in attesa della 24 ore di Daytona, per poi riprendere, a metà febbraio per un'altra serie sempre più ricca e sempre più affascinante.

500 MIGLIA DI ONTARIO (California), gara di velocità per il campionato NASCAR - 23 novembre 1975

1. Buddy Baker (Ford) che gira alla media di 202,721 kmh; 2. David Pearson (Mercury); 3. David Marcis (Dodge); 4. Cale Yarborough (Chevrolet); 5. Bobby Allison (Matador).

E' una supersfida di MIDGET in programma in CALIFORNIA

La « notte dei tacchini »

NEW YORK - In seno alla USAC (United States Auto of America) — tipo Indy — da segnalare la prossima « notte dei tacchini », alla sua 35.ª edizione organizzata dal milionario costruttore J.C. Agajanian, riservata alle vetture « midget » nella città di Irwindale, in California.

La classica delle « minori » vedrà il campione americano 1975 « Sleepy » Tripp, il « rookie » dell'anno Larry Patton, il quattro volte campione della categoria e vincitore della scorsa edizione Mel Kenyon, i fratelli Pancho e Dan Carter, il veterano di Indy Gary Bettenhausen, Lee Kunzman e Tom Bigelow, insieme al vincitore di Indy 1974 Johnny Rutherford che piloterà una Shannon-Vega.

● Nel corso del banchetto annuale di Indianapolis del 17 gennaio '76 due tra i più prestigiosi awards — il Loctite Award ed il Gilmore Award — verranno assegnati ai « meccanici » più famosi degli USA. In lizza per il pre-

mio che potrebbe essere paragonato all'Oscar di Hollywood per gli attori, sono: Giorgio Bignotti, A.J. Foyt, Jimmy Mc Gee, l'ex-capo meccanico di Mario Andretti, Jud Phillips, Dennis Daviss ed A.J. Watson unitamente al meccanico di Roger Mc Cluskey, Chuck Pooper.

Votano i giornalisti specializzati di automobilismo e stando alle prime votazioni si può dedurre che nel « rush » finale si vedranno molti meccanici appaiati. Il voto di AUTOSPRINT è andato a Giorgio Bignotti.

Si provano
gomme « lunghe »
per la F. 3

LONDRA - Le recenti prove a Silverstone hanno visto interessare la March, la Modus, la Ralt e la Safir ed

Con motori 5000 e 3000 F.1
e un obiettivo « mondiale »

Torna la CAN-AM

SPECIALE AUTOSPRINT

NEW YORK - L'assenza dalle piste americane della signora Can-Am è durata soltanto pochi mesi. Il suo ritorno è a furor di popolo, che ha protestato soffocando letteralmente di lettere lo Sport Car Club of America che, esaminata attentamente la situazione è giunto alla conclusione: nel 1976 si riprenderà a correre qualche gara sulle piste interessate, con macchine il più possibile eguali di motore, per poi dichiarare « campionato » la serie di corse che verranno effettuate nel 1977.

Lee Hill, il « chairman » di Chicago dello SCCA, ha detto testualmente: « Nel 1976 faremo effettuare da 4 a 6 gare per poi "espandere" nel 1977 con la serie Can-Am "official". Tutto dipenderà, comunque, dal numero di corse che faremo effettuare nel 1976. Nel Wisconsin, a Pocono, in California, tutti han visto la ripresa della Can-Am di buon occhio. Staremo a vedere il responso del 1976 ».

— Ed i motori, croce e delizia dei costruttori?

« Nel '76 vada come vada, ma nel 1977, la Can-Am tornerà in veste mondiale. Intanto adotteremo motori o tutti cinque litri come nella formula 5000 o tre litri come nella formula 1. In tal modo tutti potranno acquistare i motori ad egual prezzo. Poi vince il migliore ».

— Can-Am in veste mondiale? Cosa significa?

« Faremo sì che alcuni piloti — per esempio il vostro Mario Casoni, Arturo Merzario, Brambilla se non sarà impegnato nella "uno" o la Le Mans — potranno parteciparvi, se garantiranno la completa partecipazione alla serie. Molti costruttori sono in cerca di piloti, e gli europei vanno bene ».

— Ed il turbocompressore?

« Lo tollereremo per il 1976, ma nel 1977, niente da fare. Il turbo ha assassinato la Can-Am e non si ripeterà massacrò. E' troppo costoso, mostruoso, e non tutti possono applicarlo ».

— I premi, gli sponsors, ci saranno?

« Per ora gli Stati Uniti non presenta-

no questi problemi. I premi escono e sono abbastanza remunerativi (eccome...). Gli sponsors spunteranno quando vedranno che la Can-Am è una delle gare che accoppia macchina e pilota elevandoli a livello mondiale ».

Da un primo sondaggio effettuato a mezzo telefono con Jimmy Hall — il noto « creatore » della Chaparral « aspirapolvere », Roger Penske, e Dan Gurney, abbiamo compreso che tutti sono interessati alla Can-Am.

Hall sta lavorando su un progetto da mesi, malgrado la Can-Am fosse stata sotterrata da tempo, Penske è disposto a ridimensionare le sue Porsche « monstre » con le quali Mark Donohue fece strabiliare, Dan Gurney si è detto estremamente interessato sia come macchina che come pista, quella di Long Beach in California.

A proposito di quest'ultima, Dan ha detto: « Hanno scritto che Long Beach

ESPOSAUTO
46 mila
visitatori

LUGANO - Chiuse le porte del-

l'Esposauto 1975 si tira un primo bilancio della rassegna, che è stata visitata da 46.000 appassionati, dei quali almeno 3000 allievi delle scuole cantonali. Buona parte dei visitatori sono giunti dalla vicina Italia, specie dalla Lombardia e dal Piemonte: molti altri sono giunti anche dall'interno della Svizzera. Erano per lo più amici di Silvio Moser, l'ideatore della prima Esposauto nel 1968, e in molti si sono commossi assistendo al filmato che ripeteva le fasi delle stagioni sportive dell'indimenticabile pilota ticinese, scomparso in tragiche circostanze sulla pista di Monza. Ben 58 macchine sono state presentate al pubblico, rappresentanti ogni categoria, oltre a diversi accessori sportivi e articoli inerenti all'auto. Particolarmente soddisfatti anche gli espositori, tanto che molti di loro hanno già garantito una loro partecipazione per la prossima edizione, che si terrà tra due anni e avrà probabilmente a disposizione una superficie doppia di quella attuale.

è una bidonata, ma vorrei chiedere se c'è qualcuno capace di costruire in meno di un anno una pista alla Montecarlo, senza presentare che poche lacune tecniche, che indubbiamente verranno corrette. Montecarlo, la vecchia signora, presenta piaghe ogni anno, ma nessuno osa accusarla. E' questo un segno di gelosia o di cecità? ».

Poi Gurney ha toccato il tasto Can-Am. « Ottima idea, ma soltanto con motori eguali. Un cinque litri sarebbe l'ideale. Il motore Chevrolet è perfetto e non richiede eccessive modifiche ».

Non siamo riusciti a conoscere il parere della Shadow, che come sempre, nel '76 non avrà più come sponsor la ricca ditta di petrolio UOP, ma sarà egualmente in lizza, diretta da Don Nichols che certamente troverà un « patron ». Sappiamo tuttavia che la Shadow è interessatissima alla Can-Am.

Lino Manocchia

Colpi di scena in serie nel RAC: la serie nera delle macchine italiane continuata con WALDEGAARD

LOMBARD RAC RALLY, gara internazionale valida per il Campionato Mondiale Rallies - York, 22-26 novembre 1975.

Posizioni dopo 24 su 72 prove speciali:

1. Makinen-Liddon (Ford Escort) 1.42'26"; 2. Blomqvist-Sylvan (SAAB 96) a 45"; 3. Clark-Mason (Ford Escort) a 2'22"; 4. Pond-Richards (Opel Kadett) a 2'54"; 5. Fowkes-Harris (Ford Escort) a 3'47"; 6. Brookes-Brown (Ford Escort) a 3'48"; 7. Verini-Russo (Fiat Abarth) a 4'33"; 8. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) a 4'41"; 9. Sclater-Holmes (Toyota) a 4'43"; 10. Sparrow-Crellin (Vauxhall) a 4'46"; 11. McCartney-McMaon (Porsche Carrera) a 4'50"; 12. Coleman-O'Sullivan (Ford Escort) a 4'51"; 13. Aaby-Nyborg (Ford Escort) a 5'10"; 14. Lampinen-Sodano (Lancia Beta coupé) a 5'41"; 15. Rockey-Tucker (Ford Escort) a 5'55".

SPECIALE AUTOSPRINT

YORK - Il Lombard RAC Rally è iniziato come una gara in cui la fortuna era molto incerta, con il comando che passava fra SAAB, Ford e Lancia nei primi due giorni e soltanto Waldegaard ha potuto tenere il comando per un po' di tempo prima di subire la rottura di trasmissione alla sua Stratos che gli è costato certamente ogni possibilità di vittoria. Quando è calata l'oscurità, nella seconda giornata, il veterano Timo Makinen era in testa, ma la SAAB e la Opel lo stavano inseguendo da vicino e le macchine italiane erano ben piazzate fra i primi 20.

L'atmosfera era ravvivata dai pronostici, quando venivano fatte le verifiche sotto un cielo nordico, freddo e azzurro che prometteva delle gelate durante la notte e la possibilità di prove speciali su superfici scivolose nella mattinata del primo giorno. Questa è forse stata la più grande concentrazione rallistica dell'anno, con l'assenza solo dell'Alpine e della Peugeot fra i maggiori team del 1976. Le macchine che all'ultimo minuto non sono partite hanno ridotto i concorrenti a 236, l'ultima macchina non partita è stata la Chrysler-Avenger della casa di Colin Milkin, il cui motore si è rotto completamente (una spaccatura del cilindro) mentre stava guidando verso le verifiche. Ogni concorrente — c'erano 17 paesi rappresentati — ha percepito la sfida, eppure c'era un solo chiaro favorito alla vittoria, Bjorn Waldegaard.

SAAB subito al comando

Alla partenza, il tempo era come ci si poteva aspettare in Inghilterra in novembre, con il ministro dei trasporti che ha dato il via alle prime macchine (questo fatto in se stesso era notevole, e sembra conferire una nuova «rispettabilità» dello sport in Inghilterra).

Le prime fasi del rally non erano disputate nelle foreste, che danno il carattere a questa gara, ma che hanno offerto agli appassionati (in grande numero) l'occasione di vedere le macchine in azione. A Bramham Park c'erano sorprendentemente in testa due piloti della Saab, Blomqvist e Eklund, i più veloci, seguiti da Waldegaard, Vatanen, Clark, Walfridsson e Roerli.

Alen ha perso molti secondi dopo un testa-coda, poi Munari ha picchiato contro le balie di paglia e contro una stacciatona allo stesso tempo. Le nuove Opel erano guidate abbastanza lentamente, Airikalla sembrava avere l'intenzione di piegare le valvole del motore della macchina del gruppo 1 (Vauxhall Magnum coupé), Kallstrom ha fatto un testa-coda, che gli è costato del tempo, con la sua Datsun e la Toyota ha avuto delle noie. Ove Andersson ha avuto serie noie alla scatola del cambio (poco dopo ha rinunciato perché

gli mancavano le marcie a parte la 1. e la 5). Mikkola era già irritato: è partito tardi (e furioso) dopo aver perso la chiave di accensione della sua Toyota!

La successiva prova ha visto ancora nella Saab la più veloce, Munari ha fatto un altro testa-coda e Airikalla è incorso nello stesso sbaglio davanti al direttore generale della General Motors, che era arrivato con l'aereo per vedere le prestazioni della Vauxhall. Croft ha visto i meccanici della Fiat iniziare una giornata di ansia per la macchina di Alen, perché la guarnizione della testa stava rompendosi: emetteva del fumo sempre più spesso per il resto della giornata, e si versava del liquido a ogni occasione.

Nella prova di Ingleby le cose hanno cominciato a diventare serie, e alla fine si trovavano al comando Blomqvist e Clark e lo svedese ha detto: «ancora molto duro lavoro davanti a noi?». Entrambe le macchine avevano la protezione della scocca danneggiata. Il più veloce in que-

tipo di prove e sembrava anche che avesse problemi di maneggevolezza (negati dalla Lancia). Nella prova di Olivers Mount ha capito male delle note e ha perso minuti preziosi.

Dopo che 148 macchine avevano passato la prova di Wyeham, questa veniva cancellata perché ci doveva passare un'ambulanza per recarsi a un incidente. Tony Stubbs si è rovesciato con la sua Lada, e mentre si stava rovesciando la porta si è aperta e egli è caduto fuori in parte e la macchina sopra di lui. Stubbs è stato trasportato all'ospedale. Alen ha guidato in modo notevole con la Fiat che aveva ovviamente il motore giù di potenza. E ancora riuscito a fare tempi quasi competitivi nelle prove, deciso di tornare in qualche modo a York. Anche la Stratos della Chequered Flag aveva il motore con meno di 6 cilindri, eppure Walfridsson stava tenendo la macchina in contatto con i primi. Fra questi Eklund si è ritirato per-

ve speciali convergono presso a una torre anti-incendio.

Qui si erano radunate le squadre di servizio della Ford, Lancia, Opel e qui Alen ha fatto delle visite regolari per prendere dell'acqua, facendo ancora dei buoni tempi, a spese di minori danni alla carrozzeria anteriormente e posteriormente; qui Lampinen ha detto «Nessun problema». Fiorio era filosofico per la semplice perdita del cofano motore della Stratos, la Ford ha scoperto che le noie con i freni di Clark hanno fatto sì che egli stesse correndo con il freno posteriore destro permanentemente rovente; qui Tony Fall era felice con il progresso delle nuove Opel: qui la Toyota si trovava di fronte al fatto che il tubo dell'acqua rotto era costato a Mikkola sei minuti (ma il peggio doveva ancora venire, la sua Gèlica si è fermata a 2 Km all'interno della prova speciale 14, il che ha significato che la Toyota doveva dipendere dalla macchina più vecchia guidata da Sclater-Holmes).

Con l'oscurità veniva il gelo, in modo tale che i piloti ritardati dovevano lottare con il ghiaccio e con strati imprevedibili di nebbia. In quel momento però, i piloti in testa avevano completato le prove speciali della giornata e stavano tornando a York per la prima fermata per la notte. La maggior parte dei team aveva considerato la prima giornata importante perché il quadro era cambiato dalle scorse edizioni del RAC. Quest'anno, le macchine dovevano ripartire la mattina del 23 novembre nell'ordine in cui avevano terminato le prime nove prove (perché una buona prestazione faceva loro «guadagnare» posizioni migliori di partenza) e il regolamento diceva che soltanto 200 macchine avevano l'autorizzazione di ripartire. Di fatto, 201 macchine si sono classificate e gli organizzatori non avevano il cuore di mandare via la 201esima, Wilson in una Opel.

Records battuti dalle assistenze

Con tutto il lavoro che c'era da fare a York, la Ford ha cambiato la sospensione anteriore e i freni della Escort di Clark, i meccanici della Fiat hanno cambiato la guarnizione della testa nella macchina di Alen in solo 63 minuti ed egli è arrivato al controllo con soltanto 10 secondi da sprecare prima di trovarsi fuori tempo massimo. I team italiani erano in generale contenti. Il direttore della Fiat ha detto: «Alen ha fatto un lavoro meraviglioso», mentre la Lancia era impressionata dalla maniera in cui Walfridsson ha tenuto testa ad un motore malato.

Queste le posizioni a York dopo la prima giornata:

1) Waldegaard-Thorzelius (Lancia Stratos) 57'02; 2) Makinen-Liddon (Ford Escort) 57'28; 3) Blomqvist-Sylvan (Saab



Marku Alen ha perso terreno per la guarnizione della testa bruciata

sta prova è stato Waldegaard, che cominciava ad avere in mano la gara, adesso che le «vere» prove speciali avevano iniziato. Tuttavia, nella seguente prova ha fatto un altro testa-coda. Dopo di che doveva cominciare la sua risalita che ha permesso alla Lancia di andare in testa. John Taylor ha ritirato la sua Escort, il che ha posto fine agli sforzi del team. Johansson (Saab) ha protestato per essere stato ostacolato da un elicottero che stava facendo delle riprese...

Clark è andato per poco tempo al comando, poi ha rallentato pernoie con il freno a mano.

Una delle Opel principali, quella di Kullang, si è ritirata. Munari sembrava trovarsi in difficoltà, e ha spiegato più tardi che non aveva esperienze in questo

chè il motore della sua Saab si era grippato.

Nel corso di tre prove Waldegaard ha annullato un deficit di 19" su Clark, trasformandolo in un vantaggio di 23 secondi. Una volta al comando, poi ha avuto anch'egli il suo problema della giornata. In un veloce rettilineo, nella foresta di Wyeham, era in quinta quando ha calcolato male un solco sul tracciato. Qualcuno troverà un giorno il cofano motore di una Lancia Stratos. Al punto di servizio successivo, i meccanici della Lancia hanno montato in tutta fretta temporaneamente le luci posteriori con del nastro adesivo.

La notte è calata quando i piloti delle prime posizioni si trovavano nella foresta di Dalby, in mezzo alla quale quattro pro-



Dopo un inizio incerto e sfortunato, Munari e la Stratos inseguono i primi

58'14; 4) Vatanen-Bryant (Ford Escort) 58'21; 5) Clark-Mason (Ford Escort) 58'24; 6) Roehrl-Berger (Opel Kadett) 59'13; 7) Pond-Richards (Opel Kadett) 59'26; 8) Rocky-Tucker (Ford Escort) 59'26; 9) Fowkes-Harris (Ford Escort) 59'41; 10) McCartney-McMahon (Porsche Carrera) 60'06; 11) Brokes-Brown (Ford Escort) 60'07; 12) Aaby-Nyberg (Ford Escort) 60'09; 13) Coleman-O'Sullivan (Ford Escort) 60'19; 14) Waldriss-Jensen (Lancia Stratos) 60'20; 15) Sparrow-Grellin (Vauxhall Magnum) 60'28; 16) Selater-Holmes (Toyota Corolla) 60'33; 17) Alen-Kovimaki (Fiat Abarth 124) 60'34; 18) Munari-Manucci (Lancia Stratos) 60'37; 19) Verini-Russo (Fiat Abarth 124) 60'40; 20) Lampinen-Sodano (Lancia Beta) 60'47.

Semiassie K.O. per Waldegaard

Molto prima dell'alba di questa giornata, un numero sorprendentemente alto di appassionati si sono radunati per osservare la seconda partenza, e vedere alcune macchine partire in modo assai riluttante e andare soltanto fino ai meccanismi in attesa. La notte umida non è stata gentile con le macchine.

C'erano tre prove speciali prima del primo controllo a Trowell. Le prove di Clipstone hanno fatto una vittima: a «Clipstone 2» c'era cioè che Makinen ha chiamato «un bruttissimo salto», che ha tradito il suo compagno Vatanen che ha completamente perso il controllo.

Makinen è emerso dalla foresta di Clipstone chiaramente al comando. Waldegaard è apparso molto tardi, ancor una volta senza cofano del motore. Si era rotto un semiassie e ha ricevuto il massimo di penalità. Un meccanico era corso nella prova speciale con un semiassie di sostituzione e per provare che il servizio era buono. Waldegaard era uno dei piloti più veloci nella seguente prova speciale (Blidworth). Al posto di controllo ha detto «Forse posso farcela a tornare in una posizione ragionevole nel finale». Però una vittoria Lancia cominciava a sembrare molto dubbia.

C'era adesso una lunga corsa verso due prove in un parco, che hanno giustificato di essere state inserite a causa della folla che aveva proporzioni di quella dei Gran Premi, ma senza i guardrail, con macchine come le due Stratos della Casa che passavano rumorosamente con gomme da corsa a un metro dalla prima fila di appassionati. Clark piombava di nuovo dietro a Blomqvist e Roehrl, quando i suoi freni anteriori gli davano delle noie.

Per inciso, l'altra Stratos ha subito noie peggiori al motore ed è stata ritirata. Waldegaard stava guidando veloce come sempre (con una Stratos intatta) e si trovava al 152esimo posto quando la notte

è calata domenica sera. C'era il sospetto che fosse fuori tempo massimo, ma gli organizzatori lo facevano proseguire ugualmente.

L'ordine fra i piloti in testa cambiava di nuovo. Roehrl aveva noie alla scatola del cambio, poi nella prova speciale di Cricket St. Thomas ha colpito delle balles di paglia e un muro, il liquido dei freni si è incendiato il che ha messo in azione l'impianto antincendio automatico della macchina. Sebbene il personale di assistenza sia riuscito di togliere la macchina dalla prova e ad effettuare delle riparazioni provvisorie, le penalità lo ha eliminato dalla competizione, e presto la Opel è stata ritirata. Drummond, il quale durante la giornata aveva rapidamente migliorato la sua posizione dal 21esimo posto a York, ha avuto anch'egli noie che gli sono costati 3 minuti, giusto nel momento in cui aveva la sua Escort in posizione tale da attaccare Verini. La prestazione di Verini ha contribuito a controbilanciare la delusione della Fiat per il ritiro di Alen, che ha rotto la cinghia della distribuzione. Quando cominciava a fare buio Verini era avanzato fino al 19esimo posto. Anche Lampinen ha fatto progressi costanti, sebbene non spettacolari nella sua Beta.

Le speranze della Lancia sono adesso naturalmente concentrate maggiormente su Munari, che sembrava essersi ritrovato nel corso della seconda giornata, e che stava diventando un forte concorrente. Nel pomeriggio era avanzato al 12esimo posto poi lui rapidamente è passato un gruppo di diversi piloti, prendendo il 7. posto dopo la prova di Cricket St. Thomas. In quel momento Aaby mancava fra i piloti al comando (era al 9. posto all'inizio del pomeriggio).

Il Rally va verso il Nord

Dopo Cricket St. Thomas c'era un controllo e una fermata di riposo, prima che il rally si dirigesse verso il nord per una notte nelle montagne gallesi. Vi sono ancora molta strada, e molte prove speciali classiche nelle montagne di Galles, prima che il rally raggiunga di nuovo York, per un'altra sosta per la notte, il 24 novembre. Poi c'è un'altra giornata e mezza nella Scozia, prima della fine.

Perciò il risultato non è per niente deciso, ci sono sette marche di macchine fra i primi dieci, ci sono degli ottimi piloti come Lampinen, che non sono per niente fuori portata. Se continua il grado di attenzione dei primi due giorni, il Lombank RAC Rally del 1976 di Gran Bretagna può benissimo avere un risultato sorprendente, è già abbastanza sorprendente che ci siano soltanto due piloti scandinavi fra i primi dieci in una gara che per tanto tempo era stata considerata come specialità scandinava.

David Hodges

Bissato alle Cevennes il titolo Sport e GTS

HENRY tricolore blu

LE VIGAN - Che Bernard Darniche non abbia potuto fare a tempo ad ottenere una vettura ha fatto il gioco di Jacques Henry al Criterium delle Cevennes. Era in effetti questa l'ultima minaccia che si frapponeva fra Henry ed il titolo di campione francese rallyes per le Sport e le GTS. In assenza di Darniche, Henry ha bissato il suo titolo vincendo alla Cevennes, ma non certo facilmente, poiché i due primi giri sono stati dominati da Guy Freuquin, che questa volta aveva abbandonato la sua abituale Alfa per un'Alpine A 310 «casa» offertagli dal suo sponsor Christine Laure.

Purtroppo, Freuquin rompeva la barra antirullo ed era infine costretto al ritiro per guai alla pompa dell'acqua. Henry aveva così partita vinta, ma doveva ugualmente faticare con la sua vettura che aveva problemi d'assetto. Malgrado i suoi sforzi, Serpaggi non riusciva ad insidiare Henry, anche perché nel primo giro aveva perso parecchio tempo in un'uscita di strada. Si sono ritirati sia Lefebvre (Porsche) che Nusbaumer (Alpine), entrambi per uscita di strada.

In Gran Turismo di Série, la vedette locale Jacques Almeras dominava al principio della gara ma doveva poi fermarsi per la rottura di un giunto. La vittoria di gruppo era così una lotta serrata fra le Carrera di Jean-François Mas e di Bondil, con vittoria di quest'ultimo approfittando anche della rottura di un supporto motore, che rallentava Mas.

In Turismo speciale, altro bel duello fra Gerard Sainpy su Escort e Jean-Louis Clarr su Ascona. Sainpy era vittima di due forature, Clarr aveva serie noie ai freni ma riusciva a vincere il gruppo. In Turismo di serie, infine, malgrado una bella corsa di Serf con una Ford Escort, Bernard Beguin non è stato mai seriamente impegnato, vincendo con l'Alfa Romeo GTV della Sofar. Fra le dame, la bravissima Michele Mouton vinceva nuovamente la classifica femminile, risultando però anche la più veloce fra le Alpine gruppo 3, preceduta nel gruppo solo da tre Carrera.

Daniel Boutonnet

CRITERIUM DELLE CEVENNES, gara internazionale valida per il campionato di Francia dei Rallyes - Le Vigan, 22-23 novembre 1975.

LA CLASSIFICA

1. Henry-Gelin (Alpine 1800) 3.51'13"4; 2. Serpaggi-Subirini (Alpine 1800) 3.53'42"5; 3. Bondille-Brunel (Porsche Carrera) 3.59'09"9; 4. Mas-Gilbert (Porsche Carrera) 3.59'27"2; 5. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 3.57'13"9; 6. Sainpy-Roberty (Ford Escort) 4.53'9"9; 7. Enjbert-Bousquet (Alpine Renault) 4.03'27"80; 8. Teilhol-Brosse (Alpine Renault) 4.05'43"3; 9. Favolini-Roscini (Porsche Carrera) 4.07'17"4; 10. Mouton-Conconi (Alpine Renault) 4.10'22"11; 11. Beguin-Andreov (Alfa Romeo) 4.10'32"8.

CARLSON «3 città» con l'ASCONA

BRUXELLES - Se lo svedese Carlson, assieme all'olandese De Jong, con un Opel Ascona, ha vinto il Rally delle «3 città sorelle» in Belgio, non si può tuttavia dire che egli abbia dominato questa prova molto difficile, lunga 1680 chilometri. Nella prima parte della gara, «Didi-Lux» (Fiat Abarth) si erano infatti installati al comando della classifica provvisoria.

Ma il più restava ancora da fare, poiché durante la seconda notte di gara i piloti andavano incontro alla nebbia ed al ghiaccio, e così Carlson, in una prova speciale, riusciva a sopravvivere «Didi»; prendendogli una manciata di secondi che poi riusciva a conservare fino al traguardo. Entrambi comunque erano fuori dalla portata degli avversari, fra i quali si facevano luce Plas-Chavan che con la loro Renault 17, si rendevano protagonisti di una bella rimonta che li portava al terzo posto dopo una lotta a collo con la Porsche di Gustavsson. Alla fine, 42 delle 76 vetture alla vigilia giungevano al traguardo di Anversa. Il rally è stato molto ben organizzato, uno dei migliori da queste parti.

André Royez

RALLY DELLE «3 CITTÀ» SORELLE - Bruxelles-Anversa, 21-23 novembre 1975.

LA CLASSIFICA

1. Carlson-De Jongh (Opel) 2.22'42"1; 2. «Didi-Lux» (Fiat Abarth) a 25"; 3. Plas-Chavan (Renault 17) a 2'19"; 4. Gustavsson-Declercq (Porsche) a 3'; 5. Jettten-Jetten (Opel) a 5'21"; 6. Goblet-Lopes (Sunbeam) a 5'49"; 7. Bjelvelde-Bons (Datsun) a 6'21"; 8. Coisoulet Collin (Opel) a 8'25"; 9. Schroeven-Van Bruggen (Datsun) a 13'7"; 10. Rimersma-Meester (Opel) a 13'13".

Regolarità con reclamo

GARAFFA Campione 2a zona

TERNI - Queste gare che dovrebbero svolgersi all'insegna della pura sportività hanno talvolta degli strascichi polemici poco piacevoli. Infatti il concorrente Garaffa ha presentato reclamo circa l'inserimento della gara nel calendario nazionale regolarmente approvato dalla C.S.A.I. reclamo che è stato respinto dai commissari sportivi della gara. Al via, tutti i migliori regolaristi del centro-sud, tra questi Garaffa e Taloni che, distanziati di un solo punto per l'aggiudicazione del titolo, si sono presentati al via molto tesi.

Reclamo a parte però Garaffa si è dimostrato ben concentrato e preparato ed è riuscito, se pur di poco, a battere il suo diretto antagonista Taloni aggiudicandosi il trofeo della regolarità seconda zona.

TROFEO DELLE ACQUE, gara nazionale di Regolarità - Terni, 23 novembre 1975.

LA CLASSIFICA

1. Vincenzo Garaffa (Lancia 1300) p. 14,6; 2. Taloni (Innocenti) p. 14,8; 3. Cavalluzzi (Lancia Beta) p. 17,2; 4. Cauduro (Fiat 128) p. 20,6; 5. Menichetti (Alfetta) p. 22,8; 6. Speranza (Fiat 127) p. 26,9; 7. Amici (Fiat 128) p. 29,6; 8. Sannito Mariaragata (Alfasud) p. 31,9; 9. Giangiulii (Alfetta) p. 36,8; 10. Mostarda (Fiat 128) p. 51,5; 11. Muzoli (Fiat 137) p. 12; Pappalardo Enrichetta (Fiat 127) p. 55,9; 12. Giannotti (Fiat 128) p. 59,2; 14. Ripa (Fiat X-1/9) p. 59,5; 15. Contilli (Fiat 127) p. 78,2; 16. Fatati (Fiat 128) p. 79,2; 17. Paolotti (Daf 66) p. 105,6; 18. Masoni (Alfasud) p. 116; 19. Calabrò (Fiat 128) p. 174,1; 20. Perrucci Idilia (Fiat 128) p. 185,4; 21. Morrelli (Passat) p. 199,9; 22. Ferraresi (Fiat 128) p. 202,3; 23. Li Gobbi (Fiat 132).

Il «VALLI IMPERIESI» assegna il titolo tricolore del TRN



«Tony» Fassina, vincitore del TRN 1975 al volante della Lancia Stratos

3-3 nelle «Speciali»

COLLE D'OGGIA (km 5 tempo 6'00")
Lorenzelli 7'51"; «Tony» 7'54"; Montaldo 7'56"; Vudafieri 8'05"; Pittoni 8'05".

MONTE TEGLIA (km 10 tempo 12")
«Tony» 13'06"; Lorenzelli 13'16"; Vudafieri 13'19"; Montaldo 13'24"; Pittoni 13'38".

MONTE CEppo (km 6,650 tempo 8'00")
Vudafieri 12'46"; «Tony» 13'05"; Pittoni 13'18"; Del Prete 13'23"; Lorenzelli 13'33".

MONTE BIGNONE (km 5,800 tempo 7'00")
Lorenzelli 8'07"; «Tony» 8'08"; Pittoni 8'22"; Montaldo 8'23"; Vudafieri 8'24".

LANGAN (km 5 tempo 6'00")
Lorenzelli 8'02"; Vudafieri 8'11"; Pittoni 8'13"; Montaldo 8'26"; Mancini 8'43".

MONTE CEppo (km 6,650 tempo 8'00")
Vudafieri 12'46"; Lorenzelli 13'13"; Montaldo 13'15"; Pittoni 13'33".

MONTE BIGNONE (km 5,800 tempo 7'00")
Vudafieri 8'02"; Lorenzelli 8'18"; Ferraro 8'30"; Pittoni 8'30"; «Tony» 8'32".

«EOLO» abbandonata

● La simpaticissima **PIERA ANGELA BENSI** («Eolo») era inconsolabile: nonostante il superbo trofeo attribuitole quale unico equipaggio femminile, l'impossibilità di non poter usufruire, come i suoi colleghi del cambio delle gomme (l'Alfa Romeo era presente per il solo Pittoni), l'aveva costretta a correre anche sull'asfalto (75% della gara) con gli MS con la conseguenza di terminare soltanto quarantatreesima, malgrado sia la sua Alfard 71 che le sue doti avrebbero meritato qualcosa di più.

● Tutti gli anni a **MAGAO**, nella disputa della gara più importante del calendario, a causa della insicurezza della pista (un circuito semipermanente che si snoda attorno alle case) ci scappa l'incidente. Quest'anno è stata la volta di Jim Sweeney, pilota di Hong Kong, che al volante di una Porsche 911 è uscito di pista ferendosi e coinvolgendo alcuni spettatori, tre dei quali hanno riportato ferite.

VUDAFIERI e il «gas» guastano la festa a TONY

SPECIALE AUTOSPRINT

IMPERIA - Nonostante i sempre più pesanti impegni che competono agli organizzatori; nonostante che l'animale sponsor, ieri così facile a vedersi e domestico, sia diventato abbastanza raro; nonostante i problemi locali che appesantiscono il passo dell'A.C. Imperia; nonostante la richiesta alle due scuderie organizzatrici (Imperia Corse e Ghepard Team) da parte del comune imperiese di una cauzione di dieci milioni per gli eventuali danni che la folla avrebbe potuto arrecare ai giardini pubblici (ecco uno dei motivi principi del dirottamento dell'arrivo a Ventimiglia), la quarta edizione del «Rally Valli Imperiesi», che ha avuto il merito, naturale o casuale che sia, di aver portato sul teatro di gara i migliori ralisti nazionali accompagnati dagli staff ufficiali della Lancia, Fiat ed Alfa Romeo, si è concluso felicemente la mattina di domenica 23 novembre davanti al comune di Ventimiglia.

I dubbi di TONY

Il copione che voleva l'equipaggio della Grifone «Tony»-De Marco su Lancia Stratos vincitore non è stato rispettato. Il simpatico pilota di Valdobbadiene già alla partenza ci aveva espresso i suoi dubbi in una sua vittoria scontata. «Non sono assolutamente pessimista per natura ma non riesco a sentirmi nei panni del vincitore predestinato. Un banale guasto meccanico, due forature in prova speciale, una errata scelta dei pneumatici nella prova del Ceppo ove è previsto ghiaccio ed il risultato è compromesso». Ed il banale guasto all'acceleratore ha dato questa volta ragione a Tony.

Il copione è stato invece rispettato con la sua vittoria nel Trofeo Rallies Nazionali anche se la prevista vittoria ha tentato a venire, come un turacciolo restio. Nick Bianchi e Tabaton,



Il bravissimo Vudafieri ha vinto con la Porsche il «Valli Imperiesi»

la festa a TONY

che lo hanno sempre seguito da vicino, hanno temuto fino alla fine della gara che non champagne, ma aceto dovesse venir fuori dalla bottiglia.

La classifica parla chiaro, è lo specchio fedele delle forze in campo, secondo il rapporto dei valori reciproci. Il vincitore è Vudafieri che quest'anno è «esplosivo». Al volante di una Porsche ha dimostrato di andare veramente forte, in tutte le condizioni. Il pilota di Castelfranco Veneto assecondato da Salvador, l'ex-navigatore di De Eccher, nella conquista del titolo di campione italiano rallies gruppo tre dell'anno scorso, ha fatto una gran corsa fino alla fine, sveltissimo e velocissimo.

Nessuno s'inganni sull'esiguità del vantaggio dell'equipaggio della «Friuli» nel giudicare il valore della sua vittoria. La vicinanza dei tempi conseguiti e la vicinanza dei migliori valori in gara, è prova di maggior merito nel vincere. Soltanto la forza e la resistenza degli avversari dan-

è aggiudicato la coppa CSAI Rallies nazionali per la prima zona. Lorenzelli è diventato un pilota di rilievo ed è una conferma delle qualità potenziali del rallyismo italiano, come possono dimostrare i suoi migliori tempi in 3 delle 7 prove speciali. In classifica troviamo poi Pittoni che in coppia con Luana Vanzi ha condotto una ottima gara marciando ai massimi livelli nonostante note al cambio.

Molto bene gli «albarella»

«Tony» quarto, da par suo, ha dato una riprova del suo carattere e della sua forza di volontà. Rotto il pedale dell'acceleratore nel corso della terza prova speciale è giunto alla fine nonostante il suo navigatore De Marco impazzisse per manovrare l'acceleratore con le mani. Montaldo-Pozzi, nonostante noie meccaniche nel corso dell'ultima prova (o si è fatto del gioco di squadra per permettere a «Tony» di insediarsi in quel quarto posto necessario per la conquista del Trofeo anche nel caso di un problematico accoglimento del ricorso di Pittoni presentato dopo il Rally di Romagna o di un eventuale ritiro di Vudafieri?) ha corso in modo brillante.

«Dobbiamo dire un gran bene, infine, anche dei portacolori dell'Albarella, Mancini-Martelli che insediandosi al 6. posto assoluto, hanno conquistato il titolo del gruppo tre del TRN; di Quaraciri-Del Prete che con l'Alfasud TI hanno vinto nel gruppo uno e di Del Prete-Cianci che sono riusciti a portare al traguardo la Lancia Beta del «Grifone» insediandosi al settimo posto assoluto.

Carlo Burlando

CLASSIFICA FINALE TRN

1. «TONY» (Lancia Stratos) p. 54
2. LORENZELLI (Fiat Abarth 124) » 52
3. VUDAFIERI (Porsche Carrera) » 51
4. PITTONI (Alfetta GT) » 51
5. MONTALDO (Lan. Ful. e Stratos) » 44
6. CECCATO (Fiat Abarth 124) » 41
7. MANCINI (Porsche Car.) 1. Gr. 3 » 39
8. «LUCKY» (Opel Com.) 1. Gr. 1 » 34,5

no la misura esatta del valore di una vittoria. Battendo i piloti del calibro di Lorenzelli, Pittoni, «Tony», Montaldo, ecc. non poteva vincere per quarti d'ora. Sempre presente nei primi nelle prove speciali, tutti ricorderanno la sua inesorabile offensiva nelle due prove del Ceppo, ove unico concorrente a salire con gomme non chiodate, ha vinto con netto margine nei confronti dei diretti avversari.

Alle spalle di Vudafieri, l'equipaggio della «Torino-Rally» Lorenzelli-Collarati su Fiat-Abarth 124 che con la piazza d'onore si

● A **NICK BIANCHI** abbiamo chiesto quali saranno i partecipanti della squadra ufficiale Lancia al Rally delle Valli Piacentine. Trincerandosi dietro al riserbo, ha detto: «Dovrebbero essere «Tony» e De Eccher su Stratos; Pregliasco e Carello su Beta», a conferma cioè di quanto Cesare Fiorio ha detto nell'intervista «fiume» della settimana scorsa, su AUTOSPRINT.

MERZARIO al rally di Piacenza?

Qui sotto, il « mostro » Alfa Romeo Alfetta GT con motore 3 litri V8 che Andruet guiderà a Piacenza all'«Elecar Rally» per l'ultima gara del campionato 1975

MILANO - Arturo Merzario potrebbe essere la grossa bomba del prossimo Elecar Rally di Piacenza. La notizia è più che fondata e lo stesso ing. Chiti si è mostrato abbastanza divertito (e incuriosito) all'idea di vedere l'Arturo su un'Alfetta GT. Se correrà, il pilota comasco sarà infatti alla guida di una di queste vetture con il motore ad otto o sedici valvole mentre il prototipo tremila sarà a disposizione di Andruet.

Quest'ultima macchina è oramai pronta, e all'Autodelta si conta molto sulla prova piacentina per avere una prima idea delle sue possibilità. Nel '76 infatti non sarà più possibile correre con i Gr. 5 causa l'avvento della nuova regolamentazione e pertanto l'Alfetta tremila la si rivedrà solo a metà stagione, ad omologazione in Gr. 4 avvenuta.

A Piacenza la vettura sarà già al limite di peso previsto dal nuovo Annesso J per le tremila. La carrozzeria è tutta in alluminio mentre il cofano anteriore (che sarà bombato per poter contenere i cornetti dei carburatori del motore otto cilindri) e portellone posteriore saranno in plastica. I colori resteranno i soliti con in più diverse finiture in nero mentre il cambio sarà quello ad innesti frontali di recente adozione. La potenza infine dovrebbe aggirarsi attorno ai 333 CV, quasi 100 in più della Stratos (!).

Se Andruet fosse impossibilitato a venire a correre l'Elecar Rally, è molto probabile che alla guida vi passi Ballestrieri mentre sull'Alfetta a sedici valvole della Corsica corrobberà Chicco Svizzero che è già stato messo sull'allarme.

● La complicata alchimia dei punteggi per la conquista del trofeo TRN ha portato ad Imperia gli «Staffs» ufficiali della Fiat, Alfa Romeo e Lancia. La Fiat rappresentata dal dr. Mordenti e da Bellotti che insieme ai 12 meccanici seguono dall'inizio del trofeo con 2 furgoni i clienti sportivi Fiat, questa volta per maggiormente assistere Lorenzelli, ha portato ad Imperia anche una 125 dell'assistenza ufficiale richiesta a Corso Marche. La Lancia era presente oltre che con il solito Nick Bianchi, con Sergio Bertola, che dal 1. dicembre prossimo lo coadiuverà nell'assistenza ai clienti sportivi Lancia. L'Alfa Romeo, infine, oltre ai meccanici dell'Autodelta a disposizione, unicamente per la alfetta gr. 2 di Pittoni-Vanzi, si avvaleva di Silvio Maiga non troppo soddisfatto della smentita relativa ad una conferma di Salvay a dirigente sportivo Alfa Romeo Rallies. «Per il momento, ci ha detto, Maiga, mi limiterò a fare il navigatore di Ballestrieri alle Valli Piacentine, poi vedremo».

● LUCKY, uno dei più capaci e preparati piloti da rallies, nonostante il suo ritiro, dovuto a guasti meccanici, era uno dei più turbolenti e mattacchioni alla premiazione. Ne aveva ben donde: nonostante il ritiro, si era aggiudicato il trofeo nazionale rallies del gruppo turismo di serie con una Opel Commodore preparata dal «mago» Comero.

● Sarà effettivamente l'ultima gara del cuneense Mondino? Non possiamo certo affermarlo in quanto il pilota della «Genzianna-Vetro» non si è voluto sbottonnare. Certo è che questo non troppo felice rally delle Valli Imperiesi (ritiro per rottura del radiatore nel corso della prima prova) è l'ultimo che Mondino correrà con l'Opel Ascona.

GIRO DELLE VALLI IMPERIESI, gara nazionale valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali - Imperia, 22-23 novembre 1975.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vudafieri-Salvador (Porsche Carrera) 1.12' 08"; 2. Lorenzelli-Collorafi (Fiat Abarth 124) a 13"; 3. Pittoni-Vanzi (A.R. Alfetta GT) a 24"; 4. «Tony»-De Marco (Lancia Stratos) a 1'27"; 5. Montaldo-Pozzi (Lancia Stratos) a 1'45"; 6. Mancini-Martelli (Porsche Carrera) a 4'56"; 7. Del Prete-Cianci (Lancia Beta coupé) a 4'57"; 8. Garin-Rossi (Lancia HF) a 8'04"; 9. Isnardi-Scimone (Opel Ascona) a 8'14"; 10. Brion-Vinotti (Lancia HF) a 8'22"; 11. De Maestri-De Maestri (Fiat 128 coupé) a 9'09"; 12. Morielli-Barello (Lancia 1.6) a 9'32"; 13. Cimarosti-Cimarosti (Fiat 124 Abarth) a 9'38"; 14. Ferrero-Ceccarelli (Fiat 124 Abarth) a 9'57"; 15. Zorzato-Barello (A.112) a 10'19"; 16. Zoso-Cantore (Fiat 124 Abarth) a 10'36"; 17. Caffa-Gagliardi (Lancia HF) a 10'44"; 18. Quaciarri-Di Muzio (Alfasud TI) a 11'25"; 19. Filippi-De Mela (Lancia HF) a 11'28"; 20. Filippa-Filippa (Fiat 128 C) a 11'56"; 21. Zunino-Giamberardino (Fiat 128) a 12'23"; 22. Bosisio-Bosisio (Opel Ascona) a 13'21"; 23. Cola-Poggio (Alfasud TI) a 13'22"; 24. Leporace-Bartoli (Fiat 128) a 13'23"; 25. Delfino-Capriotti (Lancia Fulvia) a 13'33"; 26. Supato-Barberis (Fiat 128) a 14'07"; 27. De Cesari-Tromba (A.112) a 15'02"; 28. Ajmar-Cauda (Fiat 128) a 15'04"; 29. Ameglio-Renna (A.112) a 15'27"; 30. Gambera-Schivazappa (Fiat 128) a 16'01"; 31. Boliolo-Gandolfo (Alpine Renault) a 16'15"; 32. Vincenzi-Giusto (Fiat 128) a 16'18"; 33. Bisio-Cervari (Simca R.2) a 16'25"; 34. Curci-Carmignani (Fiat 128) a 16'32"; 35. Parisi-Barberis (A.112) a 16'43"; 36. Rizzi-Siccardi (Alfasud TI) a 16'47"; 37. Basso-Ceriani (A.112) a 17'03"; 38. Ferraro-Orsetti (Lancia HF) a 17'25"; 39. Buschiazzo-Gallese (Fiat 127) a 17'50"; 40. Malacarne-Pastorino (Fiat 127) a 17'59"; 41. Orenigo-X (Ford Mexico) a 18'45"; 42. Calvini-Buttelli (A.112) a 18'53"; 43. Chiabotti-Vaschetto (Fiat 128) a 19'07"; 44. «Eolo»-Macario (Alfasud TI) a 19'33"; 45. Biamonti-Incudine (Lancia HF) a 19'34"; 46. Aloi-Aloi (Fiat X-1/9) a 19'35"; 47. Ghisellini-Bertoni (A.112) a 19'58"; 48. Landra-Cuni (Fiat 128) a 20'37"; 49. Sini-Fellari (Fiat 850) a 20'42"; 50. Bianco-Bianco (Fiat 128) a 20'48"; 51. Bonifazio-Pesce (Fiat 128) a 20'49"; 52. Enrico-Reale (Alfasud TI) a 20'54"; 53. Maselli-Policchi (Fiat 128) a 22'06"; 54. Reggio-Magnani (Lancia Fulvia) a 22'21"; 55. Galero-Ressia (Fiat 125S) a 22'57"; 56. Gandolfo-Cianelli (A.112) a 23'38"; 57. Meggiolino (Fiat 124 Abarth) a 23'49"; 58. Marchesini-Marchesini (Lancia HF) a 25'34"; 59. Garamone-Gastaldi (Simca R.2) a 25'24"; 60. Sandi-Gravino (Opel Ascona) a 26'25"; 61. Paletta-Cavichia (Simca R.2) a 26'35"; 62. Ferrando-Castellaro (Lancia HF) a 28'43"; 63. Semeria-Rossi (Fiat 125) a 28'55"; 64. Fisore-Sassone (Alfasud TI) a 30'17"; 65. Ascheri-Barlocco (Lancia) a 32'03"; 66. Piccioli-Bacci (Lancia HF) a 36'50".



● SELEZIONI a LIMONE PIEMONTE, 10 gennaio; S. MARTINO DI CASTROZZA, 11 gennaio; CIELO ALTO/CERVINIA, 8 febbraio; APRICA, 15 febbraio; ABETONE, 22 febbraio; ETNA, 29 febbraio; ROCCARASSO, 7 marzo.

● FINALE a MADONNA DI CAMPIGLIO, 27/28 marzo.

Se sai sciare, puoi vincere due GTA jr.

MILANO - Due Alfa Romeo GTA 1300 junior sono il primo premio dell'originalissimo concorso che l'Alfa Romeo, in collaborazione con la casa di sci Fischer e la Stock di Trieste hanno organizzato per la prossima stagione invernale. Presentato a Milano, il concorso è riservato ai soli possessori di vetture Alfa Romeo (divisi per categorie) e si snoderà su sette prove in alcune delle più famose stazioni sciistiche italiane: Limone Piemonte, S. Martino di Castrozza, Cielo Alto-Cervinia, Aprica, Abetone, Etna e Roccaraso mentre la finalissima si effettuerà a Madonna di Campiglio.

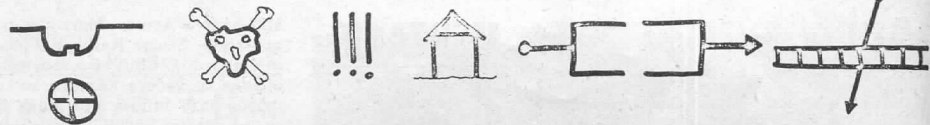
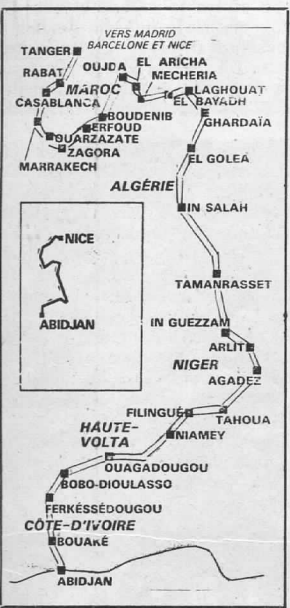
Il tempremi complessivo supererà i cinquanta milioni e possono farci un pensiero pure i familiari dei possessori di vetture Alfa. Anche Merzario, che era alla presentazione assieme a Ballestrieri, avrebbe voluto essere della partita, ma i suoi impegni sportivi contrastano con le date in calendario ed è costretto a rinunciare. Per concorrere all'Alfa-Fischer è indispensabile avere la tessera FISJ che si può richiedere anche presso i concessionari Alfa Romeo che sono a disposizione per qualsiasi chiarimento.

● L'iscrizione alle gare eliminatorie sarà effettuata presso le Concessionarie Alfa Romeo, accompagnata dalla quota di

L. 3000 per ogni concorrente; tutti gli iscritti devono essere muniti di tessera FISJ che potrà essere fatta tramite Concessionario.

● La gara è riservata ai proprietari di vetture Alfa Romeo ed ai loro familiari. Saranno considerati tali al momento dell'iscrizione alla gara anche coloro che avranno firmato con un Concessionario il contratto per l'acquisto di una vettura Alfa Romeo.

● Categorie dei partecipanti - Giovannissimi nati negli anni dal 1962 in poi; - Giovani nati negli anni dal 1956 al 1961; - Seniores nati negli anni dal 1944 al 1957; - Amatori nati negli anni dal 1936 al 1943; - Veterani nati nel 1935 o prima - Femminili - Giovani nate negli anni dal 1958 e seguenti; - Seniores nate negli anni dal 1944 al 1957; - Dame nate negli anni dal 1943 e precedenti. Da queste categorie sono esclusi i classificati FISJ e Maestri di sci.



Con questi simboli a cercare la strada giusta

ECCO LE TAPPE DEL RALLY

COSTA D'AVORIO. COSTA AZZURRA

- 1. Abidjan-Niamey (km 1.724)
- 2. Niamey-Agades (km 870)

- 3. Agades-Arlit (km 241)
- 4. Arlit-Tamanrasset (km 640)
- 5. Tamanrasset-Fes (km 2.595 traversata del deserto del Sahara)

- 6. Fes-Missour (km 193)
- 7. Missour-Rich (km 232 compresa prova speciale)
- 8. Rich-Casablanca (km 453 compresa prova speciale)
- 9. Casablanca-Nizza (km 2.312)

dalla COSTA d'AVORIO a quella AZZURRA

Con 10 ruote le ALFASUD!

PARIGI - Due rappresentanti del gentil sesso, Dominique Perrier e Marie Ertaud sono state fra le prime ad iscriversi al Rally Costa d'Avorio - Costa Azzurra. Fino a questo punto niente di particolarmente eccitante, se non fosse che le due signorine (o signore) hanno intenzione di fare questa cavalcata di 10.000 km. a bordo di due moto Honda 250 XL... a fianco di un pilota francese che si è iscritto (pagando un milione) con un ciclomotore di 88 cmc!!!

D'altra parte questa gara non è certamente per persone normali... e qualcuno ancora più bizzarro di chi l'ha inventata e organizzata (Jean Claude Bertrand) è pur giusto che ci sia.

Più che un rally, questo organizzato da Bertrand è un raid. Si parte con qualsiasi mezzo, 2, 3, 4 ruote, fuori strada. Dune Buggies, ecc... da Abidjan, la capitale della Costa d'Avorio e dopo un «viaggio» di 10.000 (diecimila) km. si (dovrebbe) arrivare a Nizza. Per «elettrizzare» un po' la «monotona» cavalcata che prevede fra l'altro anche la traversata del Sahara (re Hassan II permettendo) alla settima e all'ottava tappa delle nove in programma, ed esattamente alla Missour-Rich e alla Rich-Casablanca, «voilà» due prove speciali cronometrate (sono le stesse PS del Rally del Marocco...).

Fino ad ora alla massacrante prova si sono iscritti 86 equipaggi, in maggioranza francesi... ma anche cinque vetture italiane.

L'Alfa Romeo con tre Alfisud preparate con il Kit dell'Autodelta per il gr. 1 delle quali, un abitante della Costa d'Avorio che Cavallari già conosce avendolo avuto come «jolly» ai rally del Bandama che ha fatto. Le altre due macchine saranno guidate da Uberti - Dini e forse Ambrogetti, mentre alla guida della terza vettura vi saranno Pappi - Taglietti e Zani.

Per regolamento è ammesso che a bordo della vettura vi siano tre persone, e questi fino ad ora sono i nomi, ma al momento del via forse qualcuno seguirà il raid sulle vetture dell'assistenza. Al seguito di queste tre vetture che gareggeranno, vi saranno un gruppo di meccanici su due Alfisud giardinetta, più una terza vettura per il DS della spedizione che potrebbe essere Salvy (se l'ing. Chiti lo lascerà partire). L'idea di partecipare a questo raid è venuta ai concessionari Alfa Romeo di Brescia e di Mantova, che hanno avuto la collaborazione della stessa casa per quanto riguarda il reperimento delle vetture Alfisud e per i pezzi speciali che occorrono.

Anche la Fiat sembra interessata in un primo momento a questo raid, e aveva preparato due spider 124 nella versione Africa (con aria condizionata) ma poi questa soluzione è stata scartata, come è stata scartata la possibilità di mandare la 131 che ha recentemente debuttato nei rallies con Pianta e Scabini. Sembrava poi ad un certo momento che la casa torinese volesse tentare l'avventura con due 128 3P, che sarebbero state affidate a Baghetti e a Piazzi, ma anche questa soluzione sembra messa da parte.

Partiranno invece come «inviati speciali» al seguito per fare un reportage fotografico due FIAT, una 131 che sarà guidata da Giancarlo Baghetti, e una Campagnola che sarà guidata da Galliani. Non c'è nessuna velleità «sportiva» però in questa partecipazione FIAT in quanto a due baggisti sopradetti si sono iscritti regolarmente come partecipanti alla gara per avere l'assistenza che è garantita dall'organizzazione sui 10.000 km. del percorso, ma è loro intenzione, quando il rally giungerà a Casablanca (raggiunta la civiltà quindi) abbandonare e proseguire per Tunisi e altri lidi... Così almeno assicurano in Fiat...

Fra gli iscritti dell'ultimo momento il concessionario di Genova della Porsche e della VW, Molino che in coppia con Ferraris sarà alla guida di un «Maggiolino» economico con motore di 1600 cmc. L'unica modifica fatta a questa macchina è l'adozione di un serbatoio supplementare e un rinforzo fatto all'avantreno direttamente da Stoccarda.

Fra gli 86 iscritti, oltre alle rappresentazioni del gentil sesso... in due ruote dette all'inizio, vi saranno anche la nove volte campione di Francia Claudine Trautman e Marianne Hoepfner che guideranno due Peugeot 504. Nessuna marca si è iscritta ufficialmente se si escludono le moto le quali sono rappresentate su tutto il percorso per una questione logistica, infatti ogni 90-100 km esse hanno bisogno di fare rifornimento.

Le marche di moto ufficialmente presenti, sono: Honda, con 8 veicoli di cilindrata diversa (125, 250, 350 cmc), Kawasaki, KTM, Motobecane, Yamaha, e forse la nostrana Ducati.

Molte Peugeot, tante Citroen CX, fuori strada, (Renault in forse), compongono il grosso degli iscritti. Cerchiamo di vedere ora chi sono i nomi più interessanti che fino ad ora hanno dato la loro adesione.

Con la Datsun si sono iscritti Turco, Saffer e Cerf, tre potenziali vincitori. Fra le tante Peugeot (è possibile

Preparate dalla Citroen direttamente vi saranno due CX 2000 affidate a Patrick Vanson e Récliaux, mentre un terzo pilota è ancora in aspettativa... (per Bertrand) avendo pagato l'iscrizione con un cheque... spider... (pardon scoperto).

In gara con la Renault vi saranno anche Dorangeon e un altro da designare con una R 12, mentre a Briavione è affidata una R 12 Break a quattro ruote motrici preparata dalla ditta francese SIMPAR.

Il campione belga di autocross Deladrienne si è fatto preparare un Dune Buggy speciale con motore Porsche 3000 cmc... un altro di cui non si sa ancora il nome ha iscritto una vettura a tre ruote, tutte e tre motrici. Range Rover e tante Jeep completano lo schieramento fino a questo momento. Anche le vetture diesel sono ammesse al via, per ora si sono iscritte tre Toyota, ma si stanno aspettando anche le Peugeot, e forse la nuova Citroen CX per collaudarla...



Le tre Alfisud TI preparate dall'Autodelta per il Rally dalla Costa d'Avorio alla Costa Azzurra avranno la possibilità di «moltiplicare» le ruote su un medesimo asse per mezzo di speciali colonnette di fissaggio prolungate. L'ideale per aumentare l'aderenza e togliersi d'impaccio

affittare anche per questo rally già preparate a L. 1.800.000) che saranno le macchine da battere, troviamo il campione francese di trial, Figuerau, e altri dieci nomi non molto conosciuti. Si aspettano per questa marca le iscrizioni «bomba» degli ultimi minuti che saranno senza dubbio le più interessanti.

Fra i nomi più conosciuti dai nostri lettori il pilota francese di F. 2 Lafosse che sarà alla partenza con un Range Rover preparato dalla British Leyland che avrà a bordo un cameraman della televisione francese che filmerà tutto il rally.

Anche se Chelins non è molto d'accordo perché non si vuole esporre a brutte figure non essendo convinto delle qualità (per questa prova) della R 17, alle sue spalle tutti spingono perché le due vetture che sono state preparate dalla casa per Gerard Larrousse e per Marie-Claude Beaumont prendano il via, (fino ad ora le iscrizioni non sono ancora avvenute).

Il rally Costa d'Avorio - Costa Azzurra è «sponsored» dal caffè Costa d'Avorio e dalla linea aerea Air Afrique. Sono previsti alla partenza 100-120 equipaggi, di cui il 40% saranno auto, un altro 40% moto, e il rimanente 20% City Car una specie di camioncini con la sola cabina e un vasto piano di carico alle spalle, per portare benzina e tutto quanto occorre.

Il raid sarà seguito da cinque aerei monitor, su uno dei quali ci saranno anche i commissari tecnici, la competizione sarà filmata da 5 troupes cinematografiche dell'organizzazione, una italiana, una francese, più la TV francese.

Un grosso camion Mercedes farà da vettura «scopa» per quelle vetture che rimarranno in panne lungo il percorso.

L'avventura partirà il giorno di Natale da Abidjan.



Solo tecniche le novità giapponesi

La 21. edizione del salone di Tokyo si è aperta all'insegna della difficoltà che anche in Giappone travagliano l'industria automobilistica, dovute però in massima parte a problemi ecologici. Il governo ha infatti imposto controlli alle emissioni nocive tali da spaventare ogni costruttore

Il problema è l'anti-pollution

TOKYO - Dopo un anno di assenza, ritorna il Salone di Tokyo che è stato aperto il 31 ottobre scorso nella consueta sede di Harumi. Nonostante questo sia il primo auto-show dopo due anni, non si sono viste in pratica grosse novità. I costruttori giapponesi sono ora totalmente impegnati a dotare le loro vetture degli opportuni accorgimenti per ridurre le emissioni nocive, che il governo giapponese ha deciso di combattere ponendo dei limiti che sono addirittura più severi di quelli americani in generale e californiani in particolare.

Da ciò dipende il fatto che la maggior parte dei modelli nuovi giapponesi non sono cambiati granché al di fuori, ma molto all'interno dei cofani. La Honda ha il suo sistema CVCC, la Toyokogyo (Mazda) e la Mitsubishi dei reattori termici e un sistema di ricircolazione dei gas di scarico, e sono le marche che per ora non solo hanno superato i controlli di emissione per il '75, ma già quelli del 1976. Anche la Subaru, che costruisce solo piccole cilindrate, ha superato i controlli con un sistema basato su

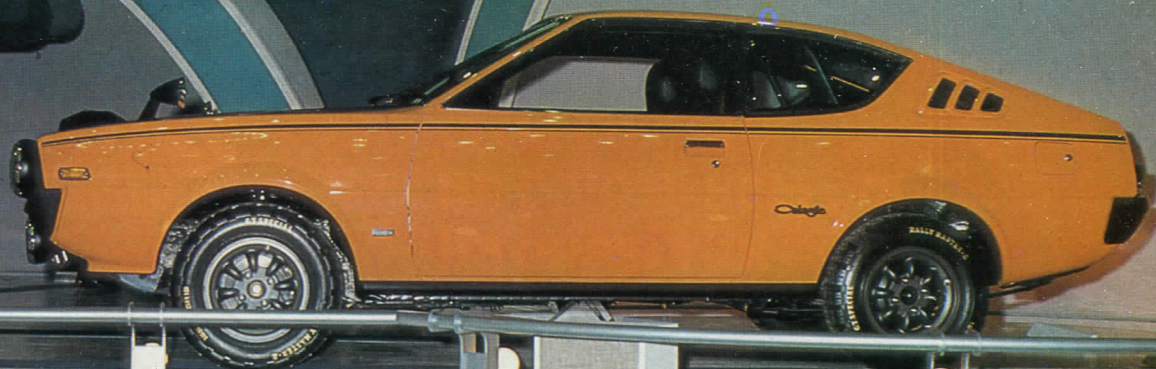
un'unica piccola valvola che fa entrare aria fresca nel collettore di scarico subito a valle della valvola.

Attualmente, sono Toyota e Nissan le case in difficoltà con i dettami governativi, soprattutto a causa della grande varietà dei loro modelli. Attualmente, le due Case hanno entrambe allo studio tutti i sistemi conosciuti, in attesa di scegliere quello più idoneo, inclusa l'iniezione elettronica. La Toyota ha anche sperimentato il sistema CVCC della Honda, ma lo sforzo dei tecnici è indirizzato verso un perfezionato sistema di convertitore catalitico. Ogni convertitore utilizza 1 grammo (per i motori fino a 1600) e 2 grammi (per gli oltre 1600) di platino; esso è distribuito in innumerevoli lamine di circa 3 mm. di diametro nell'interno del labirinto del convertitore, per una superficie che alla fine risulta amplissima. Nel passare attraverso questo labirinto, a contatto con il catalizzatore l'HO si ossida in H₂O, cioè acqua, mentre il CO viene ossidato in CO₂, cioè acido carbonico gassoso.



Sopra, la Suzuki «Jimmy». Qui sotto, la Toyota MP-1, in cui la sigla «MP» sta per «multi-purpose», cioè moltiusi. Si tratta di un interessante esperimento stilistico, basato sul telaio della Toyota Crown*2600 cc





TOKIO 75

Qui sopra, la « Celeste » della Mitsubishi. La casa ex-costruttrice dei famosi caccia « Zero » è, assieme alla Mazda ed alla Honda, una di quelle che hanno superato i tests antipollution anche per il 1976. La Mitsubishi era presente al Motor Show anche con un veicolo sperimentale sicuro (ESV) chiamato « SV », basato sul modello a quattro porte della Galant (foto DPPI)



Nelle foto, un paio di vetture sperimentali della Nissan-Datsun. Sopra la AD-1, un prototipo che è uno studio di stile espressamente per il Salone. Sotto, la GR-1, il più sofisticato fra gli ESV costruiti in Giappone ma anche tutto sommato più vicino ad una eventuale produzione in grande serie



TOKYO - A ravvivare l'ambiente un po' freddo del Salone giapponese, (fra l'altro mancavano vere novità nel campo sportivo) molti costruttori hanno presentato alcuni interessanti dream-cars sperimentali. Il più interessante era senz'altro l'ibrido gas-turbina che la Toyota aveva realizzato basandosi sulla sua vettura di prestigio « Century ». Essa era stata dotata di una piccola turbina a gas con 75 CV di potenza collegata ad un generatore di corrente, il tutto piazzato al posto del V8 di serie. Il generatore comanda a sua volta due motori elettrici da 22 KW a 7700 giri collegati alle ruote anteriori, motori, senza l'intermediario né di cambio, né di differenziale.

La vettura pesa quasi due tonnellate soprattutto a causa delle venti batterie ad alte prestazioni che immagazzinano l'energia prodotta dal generatore, mentre la turbina a gas pesa da sola 120 kg. Secondo i tecnici della Toyota, questo « ibrido » gas-elettrico ha una velocità massima di ben 160 kmh, con una velocità di crociera di 120 kmh, consumando kerosene per la turbina. Il problema maggiore per adesso è come raffreddare i roventi gas di scarico della turbina, e come migliorare il rendimento, per cui verrà quanto prima sperimentato uno scambiatore di calore.

Singolare poi la Nissan GR-1, ultimo sviluppo della ESV della casa: oltre ai cuscini gonfiabili antiurto ed alle gomme di sicurezza, incorpora un sensore alcolico che non permette l'accensione del motore se chi è al volante è un po' « brillo »! La Nissan ha anche presentato una Cedric mossa da un motore a vapore, che può entrare in funzione appena 60" dopo l'avvio (si deve formare il vapore...) ed ha 28 kgm di coppia a soli 800 giri!

La Nissan ha anche presentato un esercizio di stile, chiamato AD-1, realizzato nel nuovissimo « Advanced Styling Studio » degli stabilimenti della Casa. Si tratta di un attraente coupé sportivo a motore centrale, che utilizza una versione ad iniezione del 4 cilindri Datsun Cherry di 1400 cc. Disegnata con l'aiuto del tunnel a vento, la AD-1 ha un coefficiente di penetrazione di solo 0,26. Il tettuccio superiore è staccabile, secondo una moda diffusa già in Europa.

GUBBIO - Dopo le passerelle dei Saloni annuali, le nuove General Motors '76 sono arrivate in Italia. Sia la **MANTA** che l'**ASCONA**, due modelli di successo del colosso automobilistico americano hanno subito un «restyling», sono state ammodernate nella carrozzeria, mentre la meccanica è rimasta al 90 per cento eguale. La **MANTA** ha ora un nuovo motore di 1900 cc ad iniezione elettronica Bosch **L-jetronic**, che sviluppa 105 CV a 5400 giri, mentre nella gamma Ascona al modello di 1900 cc è stata affiancata una versione «**S**» cui è stata leggermente aumentata la potenza, ma soprattutto appiattita la curva di coppia. Sia la Manta che l'Ascona vengono costruite negli stabilimenti della Adam Opel in Germania, la prima è nata nel 1970 per inserirsi con successo nel mercato dei cosiddetti «coupé per famiglia», fino ad ora ne sono stati costruiti 150.000 esemplari dei quali oltre 20.000 sono stati venduti nel nostro Paese.

L'**ASCONA** è invece un successo maggiore della General Motors, nata nel 1970, ven-

ne presentata infatti in prima mondiale al Salone di Torino, e a tutt'oggi ne sono stati costruiti 350.000 esemplari. Inizialmente l'Ascona venne dotata di due motori, uno di 1600 e l'altro di 1900 cc. In seguito, per venire incontro ad un maggior numero di automobilisti, fu montato anche il propulsore di 1200 cc che ottenne un buon successo di pubblico. L'Ascona iniziò quindi la sua avventura corsaia, che le ha dato diversi successi e che è stata una componente essenziale del successo di vendite che ha accompagnato questa vettura nel suo cammino fino ad oggi. L'Ascona nella versione 1.9 SR giova ricordarlo, vinse nel '73 il campionato italiano rallies gr. 1 con Bray-«Rudy», l'anno seguente fece il bis con Presotto-Perissinot, e quest'anno con Bray-«Rudy» ancora.

L'Ascona vinse nel '74 il campionato Europeo e la Mitropa cup, mentre il suo più grande successo quest'anno è stato il Rally dell'Acropoli con Rohrl. L'Ascona modello '76 è dotata di una nuova carrozzeria più moderna e di un abitacolo più confortevole, con

questa produzione essa si vuole inserire in quella fascia di mercato che sta fra la Kadett e la Rekord, con un obiettivo ben preciso, una vettura le cui doti di abitabilità, comfort e prestazioni siano analoghe a quelle del modello superiore, mentre i costi di esercizio non si discostino da quelli della popolare Kadett.

Anche la Manta, che come idea nacque come vettura dall'abitabilità e dal comfort eccezionale, con la nuova serie, completamente ridisegnata come carrozzeria intende esaltare tali qualità.

L'aggressività e la bellezza della linea, fanno chiaramente capire come la Manta sia una vettura di ispirazione chiaramente sportiva, e questa ispirazione è esaltata nella nuova versione con il motore ad iniezione di 1900 cc, che le fa raggiungere una velocità di circa 185 kmh.

Sono già sul mercato italiano dagli inizi di ottobre, le due macchine che un bel viaggio in Umbria ci ha dato modo di provare e di apprezzare.



Il posto di guida della 1200 è il medesimo per la nuova Ascona (a sinistra) e per la Manta



La differenza c'è ma si vede (poco)

GUBBIO - Sia la Manta che l'Ascona che abbiamo provato nella versione '76 avevano il motore di 1200 cc. Un motore dalle prestazioni non esaltanti, ma che ha due grossi pregi: un consumo limitatissimo e una durata misurata in centinaia di migliaia di chilometri. E' il solito 4 cilindri in linea già conosciuto, e montato fin dall'origine sulle due vetture.

Sono molte le cose che si trovano uguali oltre al motore su queste due macchine. Il cruscotto innanzi tutto, l'interno, i sedili e i comandi: uguali in uno come nell'altro modello, non ti fanno capire su che vettura sei se non guardi fuori per vedere la carrozzeria. E' questa infatti la vera grossa novità della Manta e dell'Ascona.

Il rinnovamento più riuscito che salta subito all'occhio lo ha avuto la MANTA che già nel precedente modello era più moderna dell'Ascona; ora è stata ridisegnata ed appare come una bella vettura, un coupé modernissimo ed avveniristico per la sua parte anteriore molto profilata con fari incassati e con uno spoiler di ispirazione chiaramente corsaia.

L'**ASCONA** invece è rimasta più classica, molto bella anche lei, ma

normale senza acuti stilistici, come invece si hanno sulla Manta. Tutte e due ad ogni modo belle vetture. Classica berlina l'Ascona, modello coupé-sportivo la Manta.

L'abitabilità su tutte e due è stata molto curata e alla guida, con tutti gli strumenti incassati nel cruscotto ben visibili e al riparo da qualsiasi riflesso, ci si trova subito a proprio agio.

Sedili comodi ed avvolgenti, visibilità molto ampia da tutte le parti (è stata aumentata rispetto ai modelli precedenti del 52 per cento), mentre il cambio che è azionato da una corta leva al centro del tunnel di trasmissione è a portata di mano, molto facile da usare e con le marce che entrano molto bene anche in scalata.

La posizione di guida è quella caratteristica delle vetture americane o americaneggianti, con volante molto basso che ti sfiora le gambe, ma basta abituarci ed è facile e comodo guidare.

Come già detto, i due modelli provati avevano il motore di 1200 cc, che ci è sembrato francamente molto scarso di potenza. Sull'**ASCONA** que-

sto propulsore è certamente troppo piccolo, ma d'altra parte se si vuol consumare poco non si può girare a molti giri... quindi l'una cosa o l'altra. Inoltre questi motori della nuova serie arrivati dalla Germania, sono già stati approntati per funzionare con benzina senza piombo, e per ottenere ciò si è perso anche un paio di cavalli dai già pochi che c'erano. Sulla MANTA invece, grazie alla aerodinamica e alla maggior leggerezza rispetto al quattroporte Ascona, la mancanza di potenza la si avverte meno, pur non avendo sotto il piede nulla di eccezionale.

La tenuta di strada è ottima in tutte e due le vetture, così come la frenata potente che non dà mai segni di affaticamento, anche se si frena molto. Lo abbiamo potuto constatare in alcune strette stradine umide per raggiungere la tenuta di Ascagnano, un posto fuori dal mondo che sembra impossibile esista ancora. E' una tenuta dove si allevano cavalli e confina con quella di Agnelli della grandezza di 5 Km quadrati. Qui, spento il motore, l'unico rumore che si sente è quello delle ghiande che cadono dagli alberi.

La prova è stata completata da un lungo tratto di autostrada dove con la Manta abbiamo sfiorato i 145 Km/h, cinque Km in meno invece con l'Ascona. La superstrada per Perugia, ha fatto rimpiangere di non avere un po' più di potenza, le curve con tutte e due le vetture hanno fatto apprezzare la stabilità, anche se si sarebbero preferite sospensioni un po' più dure.

Nel complesso due macchine molto ben riuscite, personalmente con leggera preferenza per la Manta, sia come disegno dell'insieme che per quel po' di brio che ha in più. La meccanica è quella conosciuta (e apprezzata) da tanti acquirenti GM in Italia e in Europa.

L'appunto sulla «scarsa potenza del motore di 1200 cc.» cade già se si guida la 1600, mentre nella versione 1900 oltre che belle l'Ascona e la Manta diventano anche piccole bombe, ovviamente a scapito dei consumi. E con l'ennesimo aumento della benzina c'è da pensarci: potenza e meno soldi in tasca... oppure meno CV ma più lire in sacoccia?

Giancarlo Cevenini

20 novembre - ROMA - Riunione Sezione Tecnica Karting - Sottocommissione CSAI; 22, ROMA - Riunione Sezione Sportiva Karting - Sottocommissione CSAI; 23, PISTA CALABRIA - Vibo - naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA DEL SOLE - Firenze - Torneo Sociale Ricreativo - Riservato ad invito cl. 100 e 125 cc; 29, MILANO - Convocazione Consiglio Federale FIK; 30, PISTA DEL SOLE - Firenze - Torneo Sociale Ricreativo - Riservato ad invito - cl. 100 e 125 cc; 7 dicembre, ALBERGO GARDEN - Bologna - Calendario Nazionale Karting 1976; 7, PISTA DEL SOLE - Firenze - Torneo Sociale Ricreativo - Riservato ad invito - cl. 100 e 125 cc; 8, PISTA DEL SOLE - Firenze - Torneo Sociale Ricreativo - Riservato ad invito - cl. 100 e 125 cc.



LE PROSSIME GARE

Atto di coraggio a FIRENZE (corse ad invito)

FIRENZE - I coraggiosi della Pista del Sole di Firenze, con buona pace della apposita commissione, puntando da un decennio di attività vuole che il tracciato sia reso più agile con nuove misure di sicurezza, hanno rotto gli indugi avviando a titolo sperimentale un Torneo sociale di tipo ricreativo e con l'etichetta di « riservato ad invito ». La Federazione ha recepito le esigenze degli organizzatori toscani, avallando da loro coraggiosa iniziativa ed il torneo ha preso il via con la prima delle cinque prove previste. Un Torneo che naturalmente vede in lizza le forze del karting toscano con qualche infiltrazione extra regionale.

Infatti, i protagonisti sono Bandinelli nella seconda categoria della classe 100 cc: che sigla la sua prima vittoria, lasciandosi nella scia Mancini e Giuglioli. Raddi prevale con facilità su Fusi e Guerrini nella terza categoria. La 125 merita gli onori della cronaca per la vicinanza delle due gare e per il numero dei partecipanti. I pochissimi nella prima categoria vincono su Zullo e Bonavita una gara resa dura da avversari che non gli hanno dato respiro.

Biancalani nella seconda categoria, sulla cresta dell'onda dopo la vittoria di Imola, non si è voluto smentire. Assistito in questa finalissima appendice stagionale da un mezzo perito e di rimarcata potenza, ha vinto la prima di Firenze su Pieracini e Picchianti.

LE CLASSIFICHE

100 - 3. cat.: 1. Raddi; 2. Fusi; 3. Guerrini; 4. Fei; 5. Margheri. 100 - 2. cat.: 1. Bandinelli; 2. Mancini; 3. Giuglioli; 4. Sorini; 5. Fusi. 125 - 1. cat.: 1. Picchianti; 2. Zullo; 3. Bonavita; 4. Spinelli; 5. Fionchi. 125 - 2. cat.: 1. Biancalani; 2. Pieracini; 3. Picchianti; 4. Focardi; 5. Puccinelli.

CASTRO torna a gareggiare in SICILIA

MARINEO - Gare di rodaggio, sinora, sull'impianto siciliano con un accanito torneo ricreativo che voleva o almeno intendeva far riprendere confidenza ai piloti isolani, sia con il tracciato, sia ancora con i mezzi a lungo rimasti inattivi. Poi desiderio degli organizzatori che preferivano un andare meno convulso nell'avvio dell'impianto. L'agonismo però non è contenibile specie quando rientra a gareggiare a Castro, ai suoi nazionali, che ha mantenuto inalterate le sue caratteristiche di sferzata violenza. Scompare presto però Castro dalla scena e vi subentra un duello Di Liberto - Leotta, che dura ben poco per avvia al palermitano. Anche Leotta è in difficoltà e finalmente Imperato, che insegue un sogno di vittoria da tempo immemorabile, può coronarlo tenendosi alle spalle un validissimo Corrado.

La seconda categoria la vince al piccolo trotto Fabroni in testa sin dal primo giro. Fabroni accelera quando si profila la minaccia del duo Mistretta e Calè che possiede quanto occorre per vincere tergiversa dietro Mistretta e così agevolata la parsimonia agonistica di Fabroni. In terza categoria ha ceduto il sin dalla partenza Di Trapani, imponendo subito a Riservato un distacco di venti metri che sfrutta sapientemente. A pochi giri dal termine però è in testa-coda, così sopravvive Riservato che acciuffa una vittoria caduta dal cielo.

La Porta, nella 125 prima categoria, va fornendo un finale di stagione brillante. L'ex baffuto pilota ha dominato da lontano sia Di Matteo che Scionti, il quale ha avuto il suo da fare per dominare le bizzze del suo motore. Nella seconda categoria è ancora il giovanissimo Verrillo che si fa ammirare, ma la vittoria premia Leonardo in giornata positiva che regola con facilità Buscemi.

LE CLASSIFICHE

100 - 1. cat.: 1. Imperato; 2. Corrado; 3. Lastrino; 4. Brusca; 5. Leotta. 100 - 2. cat.: 1.

ROMA - I convegni, le riunioni, i gruppi e le colazione di lavoro sono di scena. E' il loro tempo di fine stagione quando i motori tacciono ed i piloti vanno in breve riposo.

Fra le tante riunioni della Federazione si è inserito anche l'incontro a Roma del gruppo di lavoro della Commissione Internazionale Karting (CIK) sotto la presidenza del francese Alazard. E' bene parlare subito di questo lavoro del gruppo CIK, che ha avuto il merito di riconoscere a posteriori, codificandoli, i motivi che portarono la rappresentativa italiana a non prendere il via a Fulda in occasione della Coppa Junior, per la mancata sicurezza determinata da vari fattori elencati poi nei reclami dei piloti. Ricorderete che quel giorno per tragicamente la conduttrice inglese Lorain Peck. Quei fattori erano: ● mancata sicurezza del tracciato per la sua configurazione; larghezza carente ed ostacoli pericolosi ai margini del tracciato; ● elevata potenza dei propulsori per la carente preparazione e non affezione dei piloti juniores; ● aumento del peso da 110 a 120 kg sempre per ragioni di sicurezza.

Il gruppo di lavoro della CIK, facendo sue le richieste italiane, per la classe juniores decide: 1) effettuazione delle competizioni su piste sicure sotto ogni profilo e già ampiamente collaudate con gare ad alto livello. (Infatti la Coppa Junior 1976 avrà svolgimento sulla pista di Wholen in Svizzera); 2) propulsori ridotti di potenza con l'adozione di carburatori da 24 Ø; 3) peso da 110 kg a 125.

Mai plagiò più pertinente e per il quale non c'è da adire alcuna autorità. Inoltre il gruppo CIK ha accettato finalmente la vecchia istanza italiana della istituzione su scala internazionale di una classe promozionale, sul tipo della nostra terza categoria, riservata ai piloti giovanissimi e con prezzo bloccato. Il principio è stato sancito e la futura classe prenderà il nome di « Formula Europa ».

E' un primo passo molto positivo e foriero di una profonda innovazione dei metodi agonistici e sportivi a breve termine, non prima però pensiamo del 1977 con un timido avvio nel 1976. La riunione della CIK, prevista a Losanna per il 6 dicembre, metterà a fuoco la « Formula Europa » che trova attualmente solo una remora nell'adozione del telaio tipo, causa una cronica non disposizione dei costruttori a codificare in omologhe i vari tipi di telai. E' però questo un andazzo che giustamente la CIK e le autorità sportive nazionali vogliono eliminare.

CONVEGNO FORMULA 4 K 250: del Convegno di Magione abbiamo già parlato. A Fano il 16 corrente, vi è stata un'appendice di carattere tecnico con le presenze di quasi tutti i piloti della Formula.

CONVEGNO CL. 125 CC.: come stabilito è stato tenuto a Fano nei locali della Pista del Mare il 16 corrente. E' stato un convegno veramente esaltante, forse uno dei pochissimi, se non l'unico, che ha registrato la presenza di circa settanta piloti oltre ad altri direttamente interessati alle sorti della classe con cambio, ormai nel contesto karting non più da cenerentola ma da valida protagonista.

L'incontro con i reggenti della FIK aveva carattere consultivo ed è stato condotto a ruota libera. Delle giuste critiche e delle proposte responsabili da portare all'atten-

Fabroni; 2. Calò; 3. Mistretta; 4. Montalo; 5. Iervolino. 100 - 3. cat.: 1. Riservato; 2. Di Trapani; 3. Montalo; 4. Pastorelli; 5. Prinzivali. 125 - 1. cat.: 1. La Porta; 2. Di Matteo; 3. Scionti; 4. La Rosa; 5. Parrinello. 125 - 2. cat.: 1. Leonard; 2. Buscemi; 3. Verrillo; 4. Miroddi; 5. Giuffrè.

CREPALDI-PANARO a MONDOVI' nella « 3 ORE »

MONDOVI' - La coppia Crepaldi-Panaro per il rotto della cuffia ed in modo drammatico, si è aggiudicata la gara di durata « Tre Ore » monregalese, prevalendo sull'accoppiata Cavalleri-Massinian solo nell'ultimo giro a tempo già scaduto perché Cavalleri, in panne per

Tempo di convegni e regolamenti

Formula EUROPA novità per il '76

zione e ratifica dell'autorità competente, proposte che per essere più che pertinenti non potranno non essere ratificate, anche se lasciano alquanto perplessi le sei prove del Campionato Italiano 1976. Ecco, in breve, le proposte: 1) Campionato Italiano 1976, per le due categorie, in sei prove delle quali quattro valide per l'acquisizione del punteggio che sarà così assegnato: 9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1 dal primo al sesto; 2) ogni prova dovrà interessare solo una giornata di gara; 3) numero minimo di partenti 12 (dodici) per la validità della gara ai fini dell'assegnazione del punteggio; 4) Campionato Scuderie 1976 in unica prova con la composizione delle squadre con due conduttori della 1. e due della 2. categoria; 5) le sei prove dovranno interessare tutte le piste ed autodromi dislocati in Italia. Pertanto almeno due nel Sud (Calabria e Sicilia). Esclusioni dei circuiti cittadini dalle prove titolate. Dette prove dovranno essere esclusivamente riservate alla cl. 125 cc. Dinamica di ogni gara su tre finali. Batterie per ridurre i partenti al numero di capienza del tracciato; 6) svolgimento delle sei prove nell'arco di tempo marzo-luglio 1976 ad iniziare per ragioni climatiche, con le prove del centro sud; 7) iscrizioni preventive come già praticato per la prova unica; 8) potenziamento del monte premi per le prove titolate; 9) formazione delle rappresentative nazionali (se con dieci piloti): i primi 5 in classifica del Campionato di 1. categoria e i primi 2 della 2. categoria. Gli altri tre su designazione dell'autorità competente. Riduzione in percentuale dei coefficienti qualora le rappresentative dovessero essere formate con un numero di piloti inferiore a 10.

Il Convegno della 125 inoltre ha assunto importanza rilevante con il lancio su scala nazionale, tenendo presente la regolamentazione internazionale, della classe E da 250 cc. Detta classe che rimanda al motociclismo per l'adozione dei propulsori, è praticamente l'attuale 125 cc. con motori da 250 cc. Da precisare che la classe E — da non confondere con il K 250 — è prettamente kartistica, riprendendo l'ortodossia. E' divulgata molto in Europa, come Inghilterra dove annovera ben 1.000 piloti, Austria, Polonia, Cecoslovacchia. La sua importanza sportiva ha assunto tale valore da essere stato previsto, per il 1976, il Campionato d'Europa con svolgimento in Inghilterra nei giorni 11 e 12 agosto.

Per le sue peculiari doti tecniche e di potenza trova impiego su piste karting di lunghezza almeno di 1.000 metri e larghezza 7-8 e, quasi esclusivamente sugli autodromi e circuiti provvisori di particolare rilevanza. E' agonisticamente validissimo di contenuto spettacolare ad alto livello. L'eventuale sua adozione troverebbe in Italia teatri di gare sufficienti sia su qualche pista che nei piccoli autodromi. La segnalazione FIK è stata recepita con entusiasmo dai convenuti tanto che seduta stante è stato deciso di mandare in esecuzione un mezzo prototipo sulla scorta della regolamentazione internazionale già in atto ed affidato per la realizzazione alla Tony Kart di Prevalle con la consulenza di Camillo Rinaldoni, esperto di indubbio valore della FIK oltre che della Federazione Motociclistica. Il prototipo sarà presente a Roma con la prima prova del Torneo dei Campioni sulla Pista d'Oro.

la rottura della catena, ha dovuto raggiungere il traguardo a piedi e quando l'avversario che lo seguiva a distanza vi era già transitato. Sono così finite a pari giri le due coppie regine del Piemonte, con duecento giri compiuti sotto una pioggia a dirotto che ha messo a dura prova organizzatori, ufficiali di gara e piloti per l'intero arco della faticosa gara. Venti-quattro gli equipaggi partiti, venti gli arrivati, un dato positivo trattandosi di gara di durata, non solo, ma disputata in condizioni particolarmente sfavorevoli.

Corri-Perone hanno a lungo guidato la gara seguiti da Cavalleri-Massinian e Crepaldi-Panaro. A conclusione delle due ore di gara scompare la coppia Corri-Perone per avaria meccanica, mentre si scatena l'offensiva di Crepaldi che in poco meno di mezz'ora recupera cinque giri sulla coppia Cavalleri-Massinian che a 15 minuti dalla fine guida indisturbata. All'ultimo giro il colpo di scena

del fermo drammatico di Cavalleri, il suo arrivo appiedito e il pianto per aver perduto così banalmente una gara tanto bagnata di pioggia prima e di lacrime poi.

Il Karting Club Torino che predilige le gare di durata, chiude una positiva stagione agonistica, mentre annunzia la prossima, più ricca di gare ad alto livello.

LE CLASSIFICHE

1. Crepaldi-Panaro; 2. Massignan-Cavalleri; 3. Gorio-Pozzo; 4. Masella-D'Onofrio; 5. Gallarotti-Marangoni; 6. Bertolini-Ferrazzi; 7. Boni-Audenino; 8. Bagnino-Verde; 9. Camoletto-Vigilino; 10. Rosso-Venezian; 11. Soletti-Rosso; 12. Penzo-Cappello; 13. Pangallo-Bendini; 14. Goffrè-Battino; 15. Guerra-Trombini; 16. Pagliarini-Pagliarini; 17. Motta-Cané; 18. Gerbella-Scorzella; 19. Novarese-Razzano; 20. Punginelli-Punginelli.



Cambio-moto sulla JPS 11

● La nuova scatola del cambio che la Lotus sta sviluppando sarà, a tutti gli effetti, un sistema senza frizione (per quanto riguarda la manovra dei piloti), ma non sarà basato sul sistema elettro-idraulico AP che è stato provato senza successo nella Lotus 76, anche essa senza successo. Sarà invece basato sui cambi, sempre in presa di tipo motociclistico; il pilota dovrà usare il pedale della frizione solo per far partire la macchina da ferma.

● **DALLA MEXICO ALLA SUPER FORD** - Rinaldo Drovandi, recente vincitore del Challenge Ford Mexico, pur rimanendo nell'ambiente Ford compirà il grande balzo. Sta trattando in questi giorni l'acquisto di un telaio competitivo, sul quale installerà un motore preparato dal fiorentino Cortini. Correrà anche al solito sponsorizzato dal Garage Rondine di Prato iscritto dalla Mugello Corse.

● **IN QUALE MODUS FARE LA F.1?** - Risulta che la Modus abbia ancora l'intenzione di continuare con un progetto di F.1, benché sarà data ad esso solo una limitata priorità e saranno trattate prima le ordinazioni da parte di clienti per macchine di cilindrata inferiori. L'aspetto che suscita curiosità è questo: perché e per chi una F.1? Tony Brise è stato un uomo della Modus e considerato il fatto che Hill sta prendendo in considerazione un contratto di solo un anno con la Embassy e il fatto che si sta sempre lamentando di mancanza di mezzi finanziari, non si può fare altro che chiedersi se il capo della Modus, Teddy Savoury, non stia già pensando al 1977...?



La Hardie Ferodo 1000, meglio nota come 1000 km di Bathurst, è certamente la gara più importante che si corra in Australia in tutta la stagione. Anche quest'anno la gara è stata dominata dalle grosse turismo della classe D, oltre 3000 e fino a 6000, e la vittoria è andata alla Holden Torana SLR 5047 di Peter Brock, che nella foto vediamo incollato alla ruota della Falcon 5760 di Allan Moffat, che sarà costretto al ritiro

● **RILANCIO DELLE GT AMERICANE CON LA IMSA** - La International Motor Sport Association che patrocina le gare americane per vetture GT ha presentato un nuovo regolamento per rilanciare le GT americane. La serie '76 sarà patrocinata da due sponsors e vedrà 31 gare con regole tecniche decisamente favorevoli alle grosse GT americane e restrittive per le scampioni europee Porsche e BMW.

● **SCOMPIONO LE SUPER SALOON?** - Sembra che le corse «Super Saloons» (una categoria che, sotto molti aspetti ha anticipato l'idea della «silhouette») possano sparire dal calendario inglese l'anno prossimo. Sarà principalmente una vittima dell'inflazione e del semplice fatto che ha raramente fornito buone corse per il pubblico pagante.

Anche la F. Atlantic sembra condannata in Inghilterra, il che è un po' ironico considerando il suo successo in Canada e il fatto che anche il Sud Africa l'ha adottata adesso.

● **RIAPRIRA 'WARWICK FARM?** - Pare che lo stato del New South Wales abbia espresso parere positivo sulla riapertura del circuito di Warwick Farm, vicino a Sidney che era stato epico teatro di battaglie automobilistiche nel corso della Tasman Cup. Il tracciato, ora adibito alle corse per cavalli, lungo quasi 4 km., era stato chiuso nel 1973.

● **PADDOCK PIANO PER BRANDS HATCH** - La nuova autostrada di fianco a Brands Hatch sta adesso prendendo forma velocemente e anche il profilo del nuovo paddock. Coloro i quali hanno sofferto nel vecchio saranno felici di sapere che ci sono molti indizi che Brands Hatch abbia veramente in futuro un paddock piano. Indizi anche di una nuova concezione dei notissimi box, con il sospetto che sia possibile che si facciano dei box nuovi in un'altra parte del circuito. Che questi pensieri siano mai tradotti in progetti e poi concretizzati, dovrà, immagino, dipendere dal risultato delle trattative di vendita del circuito...

● **DE DION PER LA DELTA** - Cesare Donea, simpatico titolare della Delta di Milano sta mettendo in produzione le nuove monoposto per il 1976. Diversa sarà la Super Ford, e completamente nuova una Super Renault monoscocca adatta anche per la F.3. Tutte queste monoposto avranno il ponte De Dion.

● **GARA CLUB RIMANDATA PER IL MALTEMPO** - La gara di regolarità fra i partecipanti ai corsi di pilotaggio della scuola di Henry Morrogh, che si doveva tenere domenica 16, è stata rimandata a causa del maltempo a domenica 30, con inizio alle ore 10.

● **DIVENTARE MECCANICI DA CORSA** - Esiste una scuola specializzata in Francia, con corsi regolari da novembre a marzo, per meccanici da corsa. Personale specializzato illustrerà la teoria e la pratica su monoposto da competizione. Per tutte le informazioni rivolgersi a J.C. Leysalle - 30 rue du Blanc Soleil - Val des quatre Pignons - 78650 Beynes - Francia.

● **CAMBIA VOLTO BRANDS HATCH** - Nel corso dell'inverno si faranno dei lavori a Brands Hatch per creare delle zone libere all'interno delle curve, una cosa che mancava nella maggior parte delle curve di questo circuito e che ha causato una certa preoccupazione a dei piloti consapevoli del fattore sicurezza. La prima curva che sarà affrontata è il tornante, una cosa che non sarà popolare presso il pubblico che è abituato a osservare da vicino i piloti in azione.

● **DESIGNER BABY** - Il designer della Hill, Andrew («Andy») Smallman è probabilmente il più giovane e meno conosciuto dell'attuale generazione di designer di F.1. A soli 25 anni è venuto alla Hill all'inizio di quest'anno dopo aver fatto due anni da sostituto a Tony Southgate alla Shadow; quel periodo è stato la sua prima esperienza con il lavoro di progettazione di macchine da corsa.



AAA X-1/9 vendesi

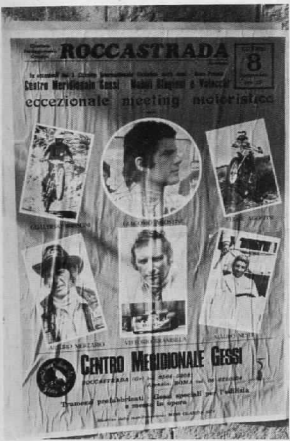
Alcuni mesi orsono su queste colonne pubblichiamo che l'Abarth avrebbe messo in vendita i suoi prototipi X-1/9. Venimmo subito smentiti però. Adesso si scopre invece che era vero e che l'offerta viene rinnovata (ma non ci sono compratori), tant'è che queste macchine vengono addirittura giudicate ottime per il rallycross.

● **UN PREMIO PER MARIO** - L'International Rally Association, riunitasi a Stoccolma ha deliberato di assegnare per il '75 un premio a Mario Mannucci quale miglior copilota dell'anno. Un riconoscimento estremamente meritato, che Mannucci comunque si è guadagnato non certo solo quest'anno.

● **TORNA IL VAL FORMAZZA** - Il calendario '76 del TRN comprenderà un'altra volta il Rally della Val Formazza, la splendida corsa organizzata dalla scuderia Vaemia. Caratteristica della gara sarà di essere anche questa una «ronde»: una prova cioè, lunga attorno ai trenta chilometri, tutta su asfalto, verrà ripetuta più volte.

● **GR. 1 NEL '76 PER ZANDONA'** - Stanco delle continue disavventure che gli ha procurato la sua pur potentissima Ascena Gr. 2, il veneto Zandonà tornerà ai vecchi amori. Farà allora tutta la stagione con una Opel Commodore sempre preparata da Carenini.

● **TACCHINI IN AUSTRIA** - E' quasi certo che l'8 di gennaio, Vanni Tacchini e Gianti Simoni torneranno a correre. In programma, in Austria, c'è lo Janner Rally (valido quest'anno per l'euroconduttori). La gara è a percorso segreto e l'occasione è propizia per una indimenticabile settimana bianca.



ROCCASTRADA - Veramente eccezionale questo cast di assi che gli sportivi di Roccastrada (beati loro) hanno potuto godersi, assieme alla madrina della manifestazione niente po' po' di meno che Miss Olanda 1974. Chissà se ci saranno stati proprio tutti: comunque è interessante far notare che questo bel mondo motociclistico era stato invitato per assistere a un Gran Premio sì, ma ciclistico!

Pasqua a sorpresa per l'Elba

Non è stato un colpo da poco, quello che ha preso gli organizzatori elbani all'uscita del calendario FIA. Il loro rally europeo, infatti, è stato messo in data per i giorni di Pasqua '76 e peggior periodo decisamente non poteva esserci. Passi infatti per la concomitanza europea con il Circuito d'Irlanda, passi (ma non è giusto, comunque) per la concomitanza col Safari, ma come la mettiamo con gli albergatori locali che per quel periodo hanno già tutto pieno e con le strade praticamente impossibili da chiudere? Della faccenda se ne sta occupando adesso la CSAI ed è sperabile si possa fare qualche cosa, magari ottenendo lo spostamento all'8-9 aprile come già si vociferava. Per Pasqua comunque, all'Elba non si correrà (anche perché non si sa dove si vanno a pescare i commissari).

● **CONTINUANO LE PROVE SURTEES** - All'inizio di novembre Alan Jones ha provato una Surtees TS16 a Goodwood, evidentemente solo allo scopo di permettere loro di scambiare delle impressioni reciproche (la macchina aveva un motore tritematico giù di potenza, perciò non è stato possibile raggiungere dei buoni tempi). Un altro pilota in programma di provare su questa macchina è Patrick Neve.

● **PURCHÉ NON CI SIA WITTMAN** - Corre voce che Simoni, dopo aver fatto di tutto con Tacchini per fare annullare una prova alla Monaco-Vienna-Budapest che ha fruttato la Mitropa Cup, non abbia trovato altro modo per calmare i bollori di Wittman che promettergli un interessamento per fargli avere uno spider Fiat (di quelli in liquidazione) ad un prezzo di favore. Ma di prezzi di favore sembra che in Fiat non ne parli nessuno e lui non sa cosa dirgli...



Per rifare l'itinerario di Alessandro il Grande, quattro coraggiosi toscani, Enrico Glauser, Fabrizio Vecchi, Roberto Testa e Sergio Mazzone si sono serviti di questo moderno Bucefalo, un F 12 Alfa Romeo che senza accusare il benché minimo inconveniente si è sciroppato in 40 giorni oltre 20.000 km. Un percorso, attraverso Jugoslavia, Grecia, Turchia, Persia e Afghanistan lungo il quale, per circa 2.000 km le strade non esistevano e dove il furgone Alfa è stato « spremuto » duramente in tutti gli organi meccanici

● **TROPPO POTENTE L'ALFASUD** - La versione usata da Pittoni al 333 Minuti era quella con il motore a carburatori e non quella già annunciata con l'iniezione Spica. Il motivo della rinuncia è stata la troppa potenza del motore che attorno ai scemila giri attaccava di botto tutti i suoi 140 CV rendendo problematica la guida. Verrà riprovata non appena all'Autodelta monteranno il regolatore.

● **GIANNINI VA ALLA MAGLIANA** - Ormai completamente trasferita tutta la Giannini Automobili alla Magliana a Roma, in via Idrovore 57, più avanti di circa 500 metri del centro Fiat Eur. Si è già completamente spostato il magazzino ricambi, ed entro il mese di novembre anche la Direzione, l'Amministrazione e i vari uffici verranno trasferiti. I nuovi numeri di telefono sono: 5267741/2/3/4.

● **ANCHE LA LOLA NEL MONDIALE SPORT** - Interessante l'iniziativa di Marco Capoferri, pilota della Nettuno che ha corso ultimamente con vetture Pantera De Tomaso. Ha acquistato in blocco le due Lola sport tre litri, con i motori Cosworth con le quali hanno corso Pianta e Brambilla la scorsa stagione, e al volante delle quali disputerà il Campionato Mondiale Sport 1976.



AVON a valanga

● 250.000 pneumatici radiali saranno forniti dalla Avon Tyres alla Svezia, in base al contratto firmato dalla Casa inglese con la Trelleborgs Gummifabriks. Il tutto per un valore di circa 15 miliardi.



LIMBURG - Pare che abbia ancora effetto il « gatto nero » specie sugli automobilisti che se lo sono trovati a Limburg, in Germania su questo grosso cartellone fiancheggiante l'autostrada. Gli italiani sotto sotto avranno fatto i debiti scongiuri, mentre sembra che gli automobilisti di altre nazioni lo tengano presente come portafortuna. Sta di fatto che in questo caso vuole mettere in guardia per le pendenze notevolissime che si incontrano, la più forte delle quali è proprio quella che scende dalle colline di Elzer Berg

● **VELOCITA' 50, CARBURANTE 3 LITRI E MEZZO** - Tutto ciò si può ottenere con la nuova versione della Robin Reliant a tre ruote, veicolo versatile, sia per passeggeri che per merci. La straordinaria economia è stata ottenuta, badate bene, aumentando la cilindrata da 750 a 850 cmc.

● **OLTRE 450 MILA VISITATORI AL SALONE LONDINESE** - Celebrava le sue nozze di diamante il Salone Internazionale dell'Auto di Londra e nell'occasione il numero dei visitatori ha raggiunto la punta record: 450.487 persone, ovvero il 6% in più di quelli registrati lo scorso anno.

● **MIGLIOR RENDIMENTO CON I COMPONENTI « VESPEL »** - L'industria automobilistica tedesca per garantire la costanza della fasatura e un migliore funzionamento dei punti di contatti nei distributori d'accensione, ha montato sulle proprie vetture i « componenti di precisione VespeL » fabbricati dalla Du Pont.

● **INAUGURATO A MILANO LO « SHOW SPORT »** - Collegato al piano strada con un sistema di scale mobili e ricoprendo un'area utile di circa 1850 mq., è stato inaugurato a Milano il Setor sportivo dello Show-Sport di Di Consiglio, nel quale gli interessati possono trovare tutto per tutti gli sports.

● **MODUS PADOVANE** - E' quasi tutto pronto, mancano solo pochi accordi finali, per l'arrivo delle Modus F3 che la Interauto di Padova importerà dalla prossima stagione. Per ora dovrebbero arrivare otto monoposto, praticamente identiche a quella della scorsa stagione, la prima delle quali sarà per Paolo Bozzetto, che disputerà l'europeo con un motore Toyota Nova.

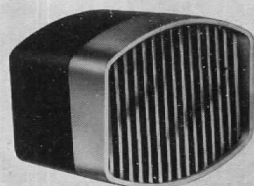
● **DAYTONA INAUGURA LE SILHOUETTES** - Gli organizzatori di Daytona hanno confermato che la loro gara inaugurerà il Mondiale Marche 1975; sarà la 15. edizione della 24 Ore e aprirà una spettacolare settimana motoristica, conosciuta come Speed Week '76 che culminerà con la disputa della classica NASCAR Grand National, giunta alla 18. edizione della Daytona 500.

● **CHI VUOLE SCAMBIARE AUTOMODELLI?** - Si terrà a Torino il 21 febbraio prossimo il 1. Toys Meeting, borsa di scambio per collezionisti di automodelli e giocattoli d'epoca, alla quale interverranno modellisti di diversi paesi. Chi volesse prenotare un tavolo (2500 lire) o necessita di informazioni si può rivolgere a Marco Bossi, Casella Postale 78, 10095 - Grugliasco (TO).



LEYLAND torna in corsa

La Leyland inglese rientra nel mondo dello sport automobilistico facendosi patrona del più importante campionato britannico di berline « di marca », di un programma rally per vetture di serie e in più iscrivendo vetture Leyland ufficiali nel campionato turismo. La serie « National Mini Challenge » comprenderà le classi Mini 850, 1000 e 1275.



Osservate bene la foto e cercate di interpretare nel migliore dei modi la traduzione letterale del breve comunicato che la accompagna. Dice: « Con "L'uccellino spacca-rechie" attaccato dietro la griglia della vostra macchina, attirerete tanta attenzione. Suoni come quelli di un felice, cinguettante uccellino. Applicatelo dietro i fari e osservate i sorrisi. Otterrete anche un buon margine di sicurezza! ». Pubblicità americana della KOLIN INDUSTRIES Inc. di Bronxville, nello Stato di New York, ma ciò non toglie che l'appellativo di « oggetto misterioso » sia più che appropriato.

● **AUTO CORAZZATA PER CAPI DI STATO** - Progettata appositamente con una corazzatura a prova di proiettile la Panther BMVR verrà a costare più di 60.000 sterline (oltre 90 milioni di lire). Costruita in lega da corazzata di alluminio simile a quella usata per i carri armati Skorpion, monta vetri a prova di proiettile e una mitragliatrice calibro 12,5 sul tetto!

● **FRIZIONI BORG & BECK PER GLI USA** - Importante contratto per la produzione di frizioni per il parco macchine USA è stato siglato in questi giorni dalla Automotive Products Ltd, che fornirà le frizioni Borg & Beck per le vetture della American Motors. La Automotive Products è una delle fabbriche più importanti del mondo ed equipaggia 8 vetture su 10 costruite in Gran Bretagna.



AMSTERDAM - Sono ricorsi a un nuovo tipo di segnaletica, abbastanza espressivo, gli abitanti di Amsterdam, che ai bordi della Einstein Avenue non riuscivano più a sopportare il rumore intenso provocato dal traffico. Si sono appellati alle autorità comunali, che hanno pensato di ridurre il limite di velocità da 110 a 70 kmh, e per giustificare una limitazione così illogica per un tratto di strada così scorrevole hanno aggiunto questo cartello esplicativo, che indica che il rumore delle auto disturba le case vicine.



Gloria di gruppo

Sono un tuo grato lettore da diversi anni, ed anche se avrei da fare qualche recriminazione riguardo il prezzo, ti compro puntualmente ogni settimana fin dal lontano 1968.

Da otto anni aspettavo quella vittoria Ferrari che finalmente è giunta il 7 settembre a Monza. Avrai capito già che sono un tifoso ferrarista, pur non trascurando tuttavia le vittorie che il gruppo Fiat ha conquistato quest'anno.

In questa atmosfera di felicità non posso trascurare il mio rammarico per quello che la Fiat potrebbe fare e non fa soprattutto nel campo dei Rallyes. Perché mai la Casa di Mirafiori ha abbandonato progetti come la 030 ed altre che già facevano spere gliore ancora maggiori? Perché la Fiat lascia il passo alla Stratos ed ancor peggio all'Alfa Romeo?

Il progetto 131 rimpiazzerà nel cuore di chi la pensa come la gloriosa spider 124-Abarth?

Carlo Bladelli - Verona

Ma lei in che mondo vive? Come appassionato di rallyes, ci pare singolare che lei non sappia dell'esistenza del «gruppo», quello stesso che in questi giorni reclamizza a tuttappena nei quotidiani le sue tre vittorie prestigiose, F. 1 con la Ferrari, Mondiale Rallyes con la Lancia ed Europeo con la Fiat.

La politica di gruppo ha stabilito di dividere i compiti, ed ha anche distribuito le macchine. Così la 030 è diventata una Lancia, la X-1/9 2 litri è morta prima di nascere, ed alla Abarth (non alla Fiat attenzione, ché è tutto Fiat, anche la Lancia) è rimasta la berlina 131.

Rimpiazzerà lo spider nel cuore dei tifosi, ma soprattutto nelle parti alte delle classifiche? Vedremo. Per lo meno essa nasce già «adulta», cioè accuratamente studiata per il suo impiego specifico, in modo da non ripercorrere la gloriosa ma lunga rincorsa della 124 che nelle sue successive versioni era sempre migliore ma inguaribilmente in ritardo con le necessità o con i livelli delle avversarie. Con il risultato di ottenere meno gloria di quella che obiettivamente (anche in funzione degli sforzi profusi) avrebbe potuto avere.

Vorrei che mi rispondeste, tramite Autosprint, a questa domanda: chi è Franco Linzi?

Carlo Celano - Bologna

Boh?!...

AUTO SPINT FERMOPOSTA AUTO SPINT

DONATO FUMAGALLI - Monte Marenzo (Bergamo) - Ecco gli indirizzi richiesti: Polistil, via Caio Mario 11/15, Milano; Dreoni, via Cavour 31 R, Firenze.

MARCELLO PROVENZANO - Palermo - Purtroppo lei non è il primo a scriverci per questo problema. Abbiamo ad ogni modo passato la sua segnalazione all'ufficio diffusione.

LUIGI SERAFIN - Udine - Un X-1/9 ha corso qualche gara a livello di prototipo, non essendo mai stata omologata nella sua versione 2 litri 16 valvole. Il freno a mano viene utilizzato per far «girare» l'auto in curve molto strette, come i tornanti: le ruote posteriori si bloccano ed il retrotreno sbanda con estrema facilità. Sta all'abilità del pilota farlo sbandare dalla parte giusta e per lo stretto necessario per non fare testa-coda.

CLAUDIO PUSTERLA - Voghera (Pavia) - Dieci domande in una volta sono troppe. Vediamone alcune. Aumentare la pressione dei pneumatici serve sempre. Per una vettura come la sua, che soffre di sottosterzo, aumenti intanto solo quella delle ruote anteriori: facendo delle prove, troverà la pressione migliore. Lasci stare le dimensioni delle ruote posteriori: peggiorano il sottosterzo. Con più pressione, aumenta l'usura al centro del battistrada. Non tocchi la scatola filtro aria; peggiorerebbe le cose. Ti resto ad una prossima puntata.

VITO GAMBETTI - Bolzano - Questo l'indirizzo: PIS Car, casella postale 9, 41034 Finale Emilia.

FRANCESCO AMEZZOLI - Asolo (Treviso) - Sono disponibili films sul Rally di Montecarlo e sul Safari. Siamo in attesa di un film di Grand Prix, sul quale daremo dettagli quanto prima anche relativamente alle prenotazioni. Su Ictx non abbiamo niente, però lei può seguirne la rubrica su Autosprint ed intuirne le intenzioni.

GIUSEPPE BARBERIS - Acqui Terme (Alessandria) - Purtroppo, al di fuori delle nostre iniziative del «Market», non possiamo inviare materiale in quanto ci serve per l'archivio.

MARCO GHIDETTI - Soresina (Cremona) - Il suo attacco alla Casa di Bourne è commovente. D'altra parte, come avrà saputo e letto, l'Autosprint è «nuboso», quindi inutile che lei ci ponga delle domande specifiche cui gli stessi interessati ora come ora non sono in grado di dare risposta.

ALBERTO GIUSSANI - Villasanta (Milano) - Montare due contagiri ha solo uno scopo pratico. In una gara di durata, se se ne guasta uno, c'è quello di scorta. L'odore che lei ha sentito non dipendeva dal carburante, bensì dal lubrificante da corsa, che bruciando ha un odore caratteristico.

GIAMPAOLO ANGELINI - Pesaro - Può stare tranquillo che, da parte nostra, faremo tutto quello che è possibile. E' un'ingiustizia da riparare.

PIERLUIGI e NINO MOLteni - Cantù (Como) e **LAURA BACCALARO** - Torino - Ognuno è responsabile delle proprie opinioni, purché le motivi. E quelle espresse da Regazzoni in quella «intervista» non ci paiono molto fondate. Senza contare, poi, che se c'è un pilota che non ha proprio di che lamentarsi a proposito di Autosprint questi dovrebbe essere proprio il ticinese...

ENZO MONTESI - Forlì - Abbiamo letto con attenzione i suoi appunti e li abbiamo «girati» a chi ha fatto l'articolo. Ad ogni modo, facciamo così: lei, la prossima volta che ha occasione di muoverci delle critiche, sia un poco meno saccente. Forse glielle pubblicheremo.

PAOLO MESSORI - Verona - La considerazione che lei fa è giusta, e non è così muovissima, dato che si basa su principi fisici. D'altra parte, la pratica insegna che l'aderenza di un'auto aumenta con l'aumentare della superficie di contatto del pneumatico sul terreno. Tenga presente che in curva vi sono dei fortissimi trasferimenti di pesi, e che fra gomme ed asfalto vi sono degli attriti radenti, con fenomeni di vero e proprio «incollaggio» dipendente dalla particolare mescolata dei pneumatici da corsa.

DIEGO VISIGALLI - Milano - L'indirizzo che le interessa è il seguente: Camillo Alquati, via Dante 87/91, Cremona, telefono 0372/20450. Le conviene informarsi direttamente.

CLAUDIO BAGLIARI - Verona - Grazie, anche se in ritardo, per le belle parole di incoraggiamento.

IVAN ARRIGNI - Milano - L'Alfa Romeo GTV tipo «Avenire», con diversi carburatori, scarico libero ed una accurata scelta dei materiali eroga circa 160 CV. Montava anche pneumatici racing, freni ventilati, rapporti ravvicinati. La velocità massima si può stimare attorno ai 210 kmh. L'Alfetta GT, pur omologata in gruppo 1, risulta meno competitiva (in gare di velocità) rispetto alla GTV soprattutto per il fatto che il suo motore è un 1780 cc e non un 1962 cc.

EZIO GHISLANDI - Barzana (Bergamo) - Non abbiamo «schemi» o piani di montaggio di monoposto di alcun tipo, ci spiace. I regolamenti li chiedi alla CSAI, via Pola 9, Milano. Un consiglio: piuttosto che cominciare subito con il volerla costruire, perché non cercate una vecchia F. Monza o una F. 850 da pagare poco e vi allenate rimettendola insieme?

LUCIO PAPPACENA - Pontecagnano (Salerno) - Siamo spiacenti, ma non abbiamo momentaneamente nulla di quanto ci chiedete.

TIZIANO BRAMBILLA - Pessano (Milano) - Con Niki Lauda abbiamo regalato quest'anno due manifesti: uno in Autosprint n. 27, l'altro in Autosprint n. 38. Ci meraviglia che ora lei ce ne solleciti un altro. Se li vuole, li può chiedere al nostro ufficio diffusione.

MARIO DE ANGELIS - Galliate (Novara) - Provi a chiederlo alla Goodyear italiana, Piazzale G. Marconi 25, Roma.

CARLO CAROLI - Ospedaletto Lodigiano (Milano) - Caro Carlo, le più recenti modifiche delle norme CSI in materia di F. 1 hanno fatto investire parecchio («purtroppo») il tuo progetto. A parte ciò, le ruote anteriori ci sembrano troppo piccole, il muso troppo largo, l'abitacolo troppo stretto. Ad ogni modo, complimenti lo stesso!

I REGOLAMENTI

La 34 non è un camion

Sono un perito meccanico e come tutti i periti usciti dalle scuole italiane in questi tempi di meccanica ne so ben poco. Vi scrivo comunque a proposito della Tyrrell 34, la 6 ruote come è stata chiamata. In riferimento appunto a questa macchina, avrei da esporvi dei dubbi che spero vorrete fugarli.

Penso che un'auto in quanto tale sia universalmente conosciuta come veicolo a 4 ruote, e vorrei quindi sapere se il regolamento dice qualche cosa al riguardo. Da parte mia penso che una F. 1 debba avere 4 ruote.

Si avrà certamente un guadagno di aderenza in curva? Personalmente penso che non si avrà un guadagno accettabile. E l'attrito volente maggiore ed i maggiori pesi non saranno troppo per il Cosworth?

Vorrei sporgere delle riserve sulla sterzata della 34. Voi paragonate la 34 ad un T1R, ebbene avete visto il sistema di sterzata di un T1R, del due assali anteriori in curva il 1. assale sterza di più del 2., questo per ragioni che non sto a spiegare.

Sbaglio, o tempo addietro la carenatura anteriore di una Formula 1 doveva arrivare al massimo alla mezzatura delle ruote anteriori? Nella 34 la carenatura copre completamente le ruote anteriori.

Massimo Viviani - Ispra (Varese)

Ogni perplessità è autorizzata a proposito della Tyrrell 34, ma non certo quella che Tyrrell e Gardner non abbiano letto il regolamento, prima di impostare una macchina del genere. Infatti, dal punto di vista regolamentare, la «6 ruote» è a posto, anche per quello che riguarda gli ingombri anteriori. Infatti, il regolamento prescrive una larghezza massima delle parti davanti alle ruote anteriori di cm. 150, e la 34 è larga 140; esiste peraltro la prescrizione che queste carenature anteriori non possano superare, in altezza, i cerchi delle ruote anteriori. Ed anche se non sembra, il muso della Tyrrell 34 non è più alto dei cerchi.

Per quanto riguarda la geometria di sterzata, effettivamente la teoria vorrebbe che una ruota sterzasse meno mano a mano che ci si avvicina al treno posteriore, cosa questa che viene scrupolosamente rispettata nei veicoli da trasporto con due treni sterzanti sia per una questione di passo (data la grandezza delle ruote, le differenze sono notevoli) sia per una questione di consumi, cioè per evitare strisciamenti dannosi per la salute del battistrada.

Nelle vetture da corsa, invece, si può passare sopra a certi problemi, tanto è vero che da tempo le monoposto raramente soddisfano la geometria teorica di sterzata anche fra ruote reciproche. Nella «34», in effetti, Gardner ha inizialmente fatto sterzare i due assali dello stesso

numero di gradi, ma si tratta di geometrie provvisorie che andranno verificate in prova. Si tratta di una modifica molto semplice.

I DIFFIDENTI

La fortuna fotografata

Senza fare polemica, vi chiedo come mai in tutti i vostri concorsi a sorteggio i soci all'estero non hanno mai avuto fortuna? E' veramente una sgradevole coincidenza.

Claudio Corradino-Angiletti Couvet (Svizzera)

Non è perché non ci fidiamo, ma sarebbe più regolare se pubblicassi delle fotografie relative alle operazioni di sorteggio dei premi messi in palio tra i lettori.

Insomma a noi (ti scrivo a nome di un gruppo di amici) farebbe piacere vedere la «dea bendata», alias «gentile fanciulla» estrarre gli ambiti premi, e non solo in questa occasione ma anche in futuro. Questo ci aiuterebbe a chiudere la bocca a tutti i denigratori di Autosprint.

Ennio Marzotti - Mestre (Venezia)

Faremmo torto all'intelligenza dei «denigratori» se ritenessimo di risolvere certi dubbi semplicemente pubblicando una foto. Questa maniera di sentirsi ripagati per le proprie iniziative è avvilente tanto da farci dubitare di ripetere. Ci piacerebbe poi sapere il perché di certi sospetti: forse avremmo interesse a favorire qualcuno piuttosto che un altro, oppure credete che quelli che vincono siano tutti nostri parenti?

Quanto al signor Angiletti, lo invitiamo ad un semplice calcolo di probabilità, avvertendolo che i soci all'estero sono appena l'1,7% del totale.

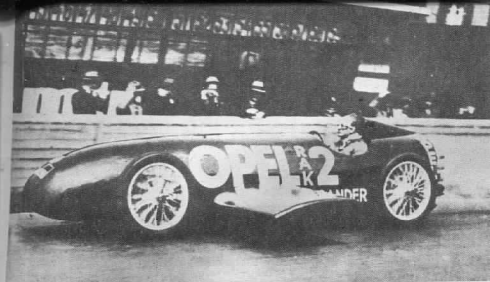
E' inutile a questo punto forse ricordare che quando i premi sono «consistenti», interviene la Intendenza di Finanza. Cosa ne direste di una bella istantanea dell'intendente?

IL RINGRAZIAMENTO

I camerati di Saluzzo

Giorni fa mi recai a Saluzzo per assistere al 100.000 Trabucchi. Essendo giunto sul posto soltanto poche ore prima della partenza, non ho avuto modo di procurarmi una tabella dei tempi e delle località di passaggio. Non sapendo quindi a chi rivolgermi, pensai di chiedere informazioni a qualche scuderia che faceva assistenza nei paraggi.

Mi rivolsi quindi al Rally Club Oltrèpo, e nonostante il fervente lavoro che dovevano svolgere con le loro macchine, sono rimasto colpito dalla cortesia da loro usatami. Questi simpatici ragazzi mi hanno fornito tutti i dati da me richiesti e quindi grazie a loro ho potuto assistere alla gara. Vorrei anche salu-



LA FOTO

Una «follia» OPEL

In un opuscolo della Opel ho trovato la fotografia che vi allego, con la seguente didascalia: «Negli anni '30 la Opel ha anche sperimentato delle vetture a razzo. Come mostra la foto, l'idea di mettere le ali alla rovescia alla vettura per appiccicarla al terreno non è poi così recente».

Vorrei sapere se possibile chi era il temerario pilota di questo razzo.

Antonio Fallavollita - Pistoia
 La «rocket» della Opel era un veicolo interessante, ma che svolse in pratica solo dei fini pubblicitari anche perché era piuttosto pericoloso, tanto è vero che uno dei figli del fondatore della Casa, Adam Opel, si ferì al volante di esso, poiché era proprio lui il pilota.

Come si vede chiaramente dalla foto, le tozze ali laterali non sono infatti «alla rovescia» come dice la didascalia, ma diritte, cioè portanti, come quelle degli aerei, salvo una leggera incidenza verso il basso. Con le appendici alari messe così, non ci meravigliamo che il veicolo avesse tendenza a decollare...

tere e ringraziare il signor Bruno Scabini per la cortesia e simpatia di cui è dotato.

Credo che questi piccoli episodi non fanno che avvalorare il carattere sportivo dell'automobilismo.

Gabriele Brandolini - S. Giulietta (Pavia)
 Diciamo che certi piccoli episodi riescono a mantenere vivo il ricordo che in questo mondo c'è ancora l'educazione ed un senso di cameratismo che purtroppo altrove si è perso. Ma allora, a Saluzzo qualcosa cosa di buono c'è stato...

LA SORPRESA

Brimble e la «008»

Egredi signori, di solito trovo la vostra rivista molto precisa e piacevole da leggere. Tuttavia, leggendo il numero del 30 settembre 1975 ed i diversi commenti sulla nuova Tyrrell 008, ho trovato citazioni mie che certamente non ho mai fatto.

Sarei interessato a sapere, perciò, da chi provengono queste informazioni e chi è il vostro giornalista D.H.? Questo genere di false citazioni possono risultare imbarazzanti nell'ambiente delle corse, specialmente quando i commenti che si presume abbia fatto io sono talmente poco intelligenti e proprio il contrario del mio punto di vista.

Ray Brimble, Graham Hill Racing Division, Feltham (Gran Bretagna).

D.H. non è una sigla poi tanto misteriosa, poiché sta per David Hodges, di Londra, che lei dovrebbe conoscere e con il quale può mettersi in contatto forse più facilmente di noi. Gli abbiamo mandato una copia del-



Ho letto che la C.S.I. in una delle ultime riunioni ha proceduto a modifiche nelle caratteristiche delle vetture di Formula 1 e del Campionato Marche. Confesso di non essere molto aggiornato e se non erro, qualche prescrizione deve essere ancora definita.

In un precedente mio scritto su Autosprint, ho esposto alcune delle assurdità tecniche, rilevate ormai da molti sulle caratteristiche delle F.1. Confermavo però che sarebbe stato altrettanto assurdo pretendere, con un bagaglio di soluzioni costosamente realizzate, di capovolgere i regolamenti tecnici. Prospettavo però alcune caratteristiche da rivedere gradualmente. Di positivo so che la C.S.I. ha disposto varianti nei deflettori monopiani, nelle dimensioni delle gomme, nelle prese d'aria. Ma la C.S.I. deve prevedere ed indicare con un preavviso di qualche anno tutto quello che in avvenire deve pretendersi per cercare di riavvicinare le vetture da grande competizione alle macchine di gran serie.

Credo ad esempio che si debba rialzare il peso minimo di queste macchine. La storia dei trascorsi campionati ci mostra degli sbalzi troppo violenti. Per molti anni, agli inizi dei campionati, la base fu quella della limitazione delle cilindrate. Poi verso il 1930 e successivi, ci fu la cilindrata libera ed il limite

Il «PESO» del peso

di peso, ma in senso opposto all'attuale (peso massimo 750 kg.). Poi, dopo l'ultima guerra, si ritornò ai limiti di cilindrata 1500 cc. con compressore e 4500 cc. senza.

Si arrivò, come oggi sotto aspetti diversi, a traguardi assurdi. Dalle 1500 surcomprese si ottennero 400 HP. Ma i consumi di carburante arrivarono alle stelle con rendimenti termo-dinamici catastrofici. Con 1 litro di carburante si faceva poco più di 1 km. Poi avemmo le 2.500 cc. (erano i tempi di Maserati e della Lancia) ed infine dopo il '60 la formula attuale delle tre litri con il limite di peso, ma in senso inverso.

Io l'ho già scritto, credo che questo limite debba essere rialzato per ridurre il costo delle vetture di formula. Il titanio (5000 e più lire al kg.) deve scoppinare, come si devono evitare certe scarnificazioni alla fresa di molti pezzi per guadagnare qualche kg. L'aumento del peso favorirà la riduzione degli alettoni. Mi sembra che siano previsti, come nel campionato Marche, i compressori con cilindrata ridotta. Questa è ottima soluzione comparativa purché si tratti di turbo compressori. Credo che il recupero dell'energia cinetica dei gas, anche se ci sarà un po' più (non molto) di consumo specifico azionando un compressore, sia cosa interessante.

Dr. Ing. Pasquale Borracci presidente dell'AC di Firenze

la sua lettera, in modo che sia preavvertito a proposito di quanto gli viene contestato.

MODEL-POSTA

Vorrei sapere se esiste il modello della Ferrari 312 B3 quella con i radiatori laterali ed il muso largo, non quella che iniziò a correre al Montjuich. E se c'è anche quella a becco d'anatra che corse alla fine del '73 con Merzario. Insomma, tutte le Ferrari Formula 1 dal 1970 in avanti, ma in scala 1/43.

Inoltre, qualche cenno sull'esistenza di modellini di prototipi Ferrari. Infine, avere dei dettagli su come ordinare i modellini di Michele Conti.

Paolo De Risi - S. Leucio del Sannio (Benevento)

Questi, a nostra conoscenza, i modelli di Ferrari F.1 disponibili in scala 1:43, tra quelli da lei indicati: B3 1974, John Day e Hobby Technic; B3 1973, Hobby Technic; B2 1/2 1972, Tron Kits; B 1970, Minialtre (plastica); la 312 T è inoltre presente nelle serie FDS e Hobby Technic.

Per quanto si riferisce alle sport-prototipo ecco le disponibilità: 512 S, Solido 181, Politoys E 22; 512 M Sumoco, Solido 197 (Safir Super Champion ha presentato tutta una serie di 512 in diverse colorazioni); 312 P, Solido 194 (anno 1971), Mebetoy 8553 (anno 1972), Norev 835 (anno 1973). Il costo è piuttosto variabile: purtroppo i prezzi di listino uguali ovunque, rimangono una pia intenzione; scriva a qualche negozio specializzato e si faccia inviare il preventivo.

Per quanto si riferisce al pagamento della 312 T di Conti-Day può rivolgersi al medesimo negozio specializzato (ad esempio, Zeppelin a Milano, viale Premuda 10) oppure direttamente a Michele Conti chiedendo il pagamento contrassegno.

Effettivamente, in ogni «formula» ci sono dei momenti in cui appare chiaro che il progresso è in stallo. Magari se ne avvantaggiano altri aspetti, come la economicità (intesa nel senso di sfruttamento del materiale e delle esperienze) o come lo spettacolo. L'attuale Formula 3000 è da vari critici (si veda anche l'«opinione» di Ickx a pag 2) considerata priva ormai di ulteriori sviluppi anche pratici.

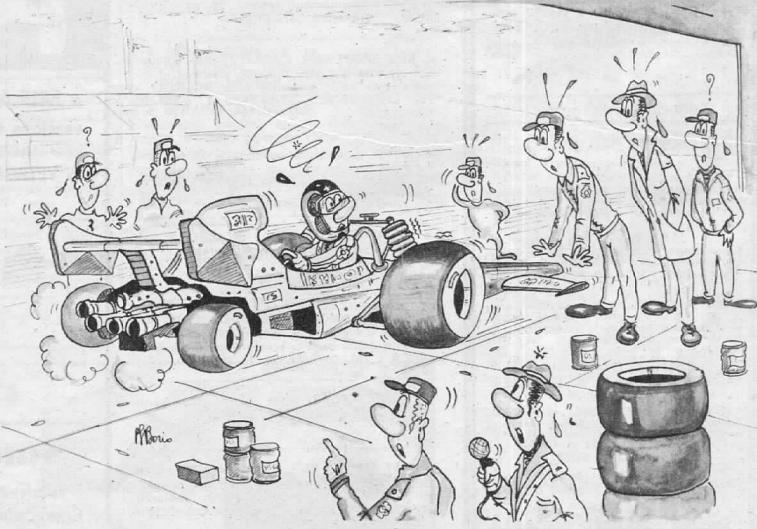
Ci sarebbe la sovralimentazione, come suggerisce Borracci, che attualmente resta

fissata al coefficiente 2 considerato giustamente ancora troppo limitativo, rispetto ai motori aspirati di cilindrata doppia, ma che è un campo comunque investigato da qualcuno (l'Alpine).

Quanto all'aumento del peso minimo si finirà per arrivarci ed avrà un «peso» determinante. Nel recente Annesso J in vigore dal '76 si nota già un certo lievitare dei pesi previsti per le varie classi di cilindrata, ed effettivamente è prevedibile che un ulteriore aumento della sicurezza passi da questa via.

Per lo meno, all'Alfa potranno montare i serbatoi di sicurezza nelle 33-t-12 del gruppo 6 (passate da 650 a 700 chili minimi) senza remore di handicapparne le prestazioni.

Vedremo cosa ci riserverà l'immediato futuro, ma certamente ogni ulteriore passo va fatto con estrema circospezione nel presupposto che ogni formula si giovi del massimo della stabilità, e sarebbe seccante portarsi dietro scelte sbagliate per alcuni anni.



«Sì!... HO FATTO UN TESTA-CODA!... PERCHÉ?»

Abbonamenti: (fino al 30 novembre) annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000; spedizione aerea: Europa L. 34.000 Africa L. 54.000 - Asia L. 53.000 - Americhe L. 50.000 - Oceania L. 90.000. Conto corrente postale n. 84323.

Una copia L. 400 (arretrato L. 800)
Abbonamenti: (dal 1. dicembre) annuale L. 16.000 - semestrale L. 8.500 - estero L. 27.500 - spedizione via aerea: Europa L. 38.000 - Africa L. 58.000 - Asia L. 52.000 - Americhe L. 64.000 - Oceania L. 94.000. Conto Corrente postale 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia AGO MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.26. Spedite in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA S. 225; AUSTRIA S. 27; BELGIO 3fr. 34; FRANCIA F. 5; GERMANIA DM. 60; GRECIA D.R. 88; INGHILTERRA Lps. 0,55; IRAN Rials 150; LUSSEMBURGO Lfrs. 92; OLANDA Hfl. 3; P. TO DO \$200.000; SPAGNA Ptas. 35; SUD AFRICA R. 1,30; SVIZZERA Fr. 4,40; CANTON TICINO Fr. 3.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/95, BUENOS AIRES; **Australia:** COMEGAL PTY. LTD., 92/2 Carron Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2190; **Austria:** MORAWA & CO., Wollzeile, 11, 1010 WIEN I; **Belgio:** AGENEC DE MESSAGERIE DE LA PRESSE S.A., Sept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 6, 1070 BRUXELLES; **Brazil:** LIVRARIA LEONARDO DA SILVA LTDA., Rua Santa De Abreu, 172 - Andar. 5/22, SAN PAULO; **Canada:** SPEEDIMPEX LTD., 5629 Papineau Avenue, MONTREAL SE 30; **Danimarca:** DANSK BLAD-DISTRIBUTION /VODGENS SCHROEDER, Hovedvejstgade 5, KOENHAGEN; **Ecuador:** OVIDEO HERMANOS, AGENCIA DE Publicaciones S.A., Chimboraço Sil U. Ulica, GUAYACUIL; **Francia:** NOUVELES MESSAGERIE DE LA PRESSE PARISIENNE, 111, Rue Beaumar, 75080 PARIS Cedex 02; **Germania Occ:** W.E. SAARBACH, G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Follerstrasse, 2, 500 KOELN I; **GRECIA:** THE AMERICAN, Book & New Agency 59, Symonou Avenue, ATHENS 403; **Inghilterra:** IMPRENDS LTD., 85 Bromley Common, BROMLEY - KENT BR 2 9RN; **Iran:** ZAND BOOKSHOP, 57 Kerkimian Zand Avenue, TEHRAN; **IRANIAN:** AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 15 Kiaban Soraya, TEHRAN; **Jugoslavia:** PROSVETA, Terazije 19, BEograd; **Lussemburgo:** Grandecolor MESSAGERIE AUL KRUIS, 5 Rue De Hollerich, LUXEMBOURG; **Malta:** W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, SALETTE; **Principato di Monaco:** PRESSDES DIFFUSION S.A., 12, Quai Antoine, 1ER, MONACO; **Olanda:** VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isolatorweg 17, P.O. Box 4029, AMSTERDAM; **Portogallo:** ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E LISBONA 1; **RUSSIA:** SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOL D.H. E LIBRERIA, Evaristo San Miguel, 9, MADRID; **SPAGNA:** SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA 5; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO (PTY) LTD., Fanora House 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; **Svezia:** A8 KIOSK, PRESSBYRAN, Foreign Dept. Fock, S-104 45, STOCKHOLM 20; **BRON:** LINDBERG, Fack S-104-32, STOCKHOLM 18; **SVIZZERA:** KIOSK AG, Maaßerstrasse, 11, BERN; **NAVILLE & OIE:** Rue Lavitler, GENÈVE; **SCHMIDT AGENEC AG:** Sevgelstrasse 34, 4002 BASEL; **MELISA S.A.:** Casella Postale 487, 6901 LUGANO; **Turchia:** YABANCI BAGIN TEVIZAT LTD. STI., Barbaros Bulvarı 51, BESIKTAS-ISTANBUL; **Uruguay:** D.I.S.A., Paysanda 876, MONTEVIDEO; **JULIO MUÑEZ:** Avista Consejo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; **U.S.A.:** SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-18 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y. 11101; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco De Miranda 487 Sorocaima (Chacao), CARACAS.

Editoriale del borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OLCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40-65.95; **Uffici di Bologna:** Via De Cortigi, 1, Tel. (051) 23.61.89-24.49; **Uffici di Firenze:** Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 263.214-293.339; **Uffici di Genova:** Via Varnazza 23, Tel. (010) 587.852; **Uffici di Padova:** Via Vergerio, 17, 35100 Padova, Tel. 654944; **Uffici di Torino:** Corso. M. D'Azeglio 50, Tel. (011) 555.092; **Uffici di Roma:** Via Savia 37, Tel. (06) 841.9.228-851.427-866.821-858.367; **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. 45.55.11 centrino automatico.

Fotolito: Zinografica, Falsinea Bologna



LE TARIFFE fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va con tagliando 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 comprovantità a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditori.

SI VENDE

AUTO

● **ABARTH X-1/9** preparazione Vaccari, gr. 4 nuovissima, una sola gara. Vendesi con o senza motore. Telefonare 06/52.61.705.

● **ABARTH 695 ADOLFO** - Tel. 051/82.80.61.

● **ABARTH OSELLA 1000** cuneo, costruzione 1974, plurivittoriosa, pluriaccoppiata. Telefonare 081/68.14.62 dalle ore 17 alle 21.

● **ALFA ROMEO SUPER TI** vendesi a collezionista Alfa Romeo Super TI Quadrifoglio, perfetta. Tel. 091/21.20.02 ore 10-13.



● **ALFA 33.3** perfetta, gomma asciutto-bagnato, rapporti salita. Vincitrice Trofeo Montagna Sport V Zona 1975. Tel. 080/23.55.65-21.17.70 ore 17-21.

● **ALFA GTA 1600** ricambi, rapporti gomma bagnato. Tel. 080/23.55.65-21.17.70 ore 17-21.

● **GIULIA SUPER 1600** + gancio roulotte, ruote chiodate, accensione elettronica, radio, antifurto, motore seminuovo. Telefonare PESARO 0721/64.123 dopo ore 20. L. 800.000 trattabili.

● **ALFETTA** agosto 1973, perfetta, accessorizzata. Tel. 075/74.318-26.150. L. 3.000.000 non trattabili.

● **AMS 1000** con motore SCA iniezione, 135 HP, aggiornamenti tecnici '76, ex «BRAMEN» x. Telefonare 0473/87.264.

● **AMS SPORT 1000 CASATI (Rahan)** vende, con gomma bagnato, rapporti, carrello, 1 testata con valvole. Autoficina BAGNOLI - Tel. 055/25.35.39 - 055/84.81.86. L. 5.300.000 non trattabili.

● **A.112** dipendente vende 112, 70 HP, semestrale rossa, 4600 km. inurata, accessorizzata, garanzia Casa. Tel. 011/21.04.68 serali. L. 2.250.000.

● **DE TOMASO PANTERA** gr. 3, 1974, cerchi 10 K, spoiler e cambio ravvicinato. Motore appena revisionato, mal corso. Telefonare SPORTWAGEN 059/88.51.83 SASSUOLO (MO).

● **FERRARI 365 GTC** 1969, perfetta di carrozzeria e meccanica, aria condizionata: veramente come nuova. Telefonare Studio MALANCA - Tel. 0376/23.909. L. 4.500.000.

● **DINO FERRARI 2400** anno 1973, km. 18.000, color argosta. ZAVALLONI - Tel. 0544/90.157.

● **FIAT 130 COUPE'** novembre 1973, unico proprietario, grigio scuro metallizzato, cambio automatico, aria condizionata: impianto gas, impianto stereo. Telefonare ore ufficio BOLOGNA 051/30.49.12.

● **FIAT 500** e **FIAT ABARTH 595** entrambe «Lavazza», prezzo occasionale. GIONCARDI tel. 0932/96.33.52 ore ufficio.

● **FIAT 124 ST** gr. 1 pronta corso. SIMON-TACCHI - Tel. 049/65.06.31 mattina e ore past. L. 1.800.000.

● **FIAT 128** gr. 2, 1150, competitiva, 5 marce Colotti, Carrello. Rivoglieri Officina SEGALINI - PARMA - Tel. 0521/42.917.

● **FIAT 590** motore e assetto «Cevenini», autobloccante, mai corso. Telefonare ore past. 0576/26.002.

● **FIAT 128 RALLY** perfetta, elaborata Romeo Ferraris, 126 CV effettivi, GUIDO RA-VA - Tel. 02/47.08.18 - L. 2.100.000.

● **GIANNINI 500** gr. 2, competitiva, aggiornata '76, ricambi motore e cambio, anche separatamente. Tel. 0925/33.130.

● **GIANNINI** scozza, gr. 2/590, ruote 10", assetto eccetera, mancante solo motore, cambio. Tel. 06/36.01.640 ore uff. L. 550.000 trattabili.



● **LANCIA HF 1600** gr. 4 pronta rally, motore cambio nuovi. CANTELLI Sprint-Car - Tel. 051/35.99.19.

● **LANCIA STRATOS** elaborazione Giani, 19 vittorie di classe, Diamo qualsiasi garanzia meccanica, ANTONIO RUNFOLA - c/o Autoficina Giani - Tel. 055/53.957 - FIRENZE. L. 16.500.000 non trattabili.



● **LANCIA HF 1.6** gr. 3, preparazione completa Alfa Romeo Motors, superaccessoria, 26 gomma. Tel. 02/56.48.67 past. L. 2.000.000.

● **LOLA 1300** inurata, motore Armaroli, 114 valvole, 195 HP, completa di gomma acqua asciutto e salita. Telefonare ore ufficio 0451/81.022.

● **MERCEDES 3500 COUPE'** anno 1973 settembre, km. 22.000, con aria condizionata color argento metallizzato. ZAVALLONI - Tel. 0544/90.157.

● **ASCONA CONRERO** gr. 2, motore col 168 HP, freni autoventilanti, gomme e cerchi, due assetti. STEFFEN - Tel. 0322/54.07 orario ufficio. L. 4.000.000.

● **OSCA MASERATI 1500 SPORT** 1951, ex Cabianca, raro esemplare originale in tutti i particolari: modello M.T.4, telaio n. 1151 motore n. 1509. Telefonare Studio MALANCA 0375/23.909. L. 4.900.000.

AUTOMOBILI
tiber car

42 RATE SENZA CAMBIALI PER
Alfa Sud, Alfaletta, A.112, A.112 AbARTH, 126, 127, 128, 128 317, 131, 132, Fiatina Beta, Beta coupè, Mini 90 e 120, Dyane, RS, RS15, Simca 1000, BMW 1950, 520, Escort, Opel Ascona, Volkswagen Golf, Volvo etc. STESSA CONDIZIONI PER USATO CON GARANZIA.
ROMA - Via Volturne (ang. Via Ostiense) 381.515

● **PORSCHE CARRERA 2.7** settembre '74 come nuova. PORSCHE 911 T 2,2 giugno '76. GIORGIO MARTELLI - P.zza Trento Trieste 2 - Tel. BOLOGNA 34.25.00.

● **VW PORSCHE 914 2.0**, 1974, 20.000 km. bianca, ruote lega originali, barre stabilizzatrici. Tel. 0143/775.737. L. 3.500.000.

● **PORSCHE CARRERA 3.0** nuovo, produzione '76, pronta consegna. GIORGIO MARTELLI - P.zza Trento Trieste, 2 - BOLOGNA. Tel. 34.25.00.



● **RANGE ROVER** colore giallo, anno 1973 tetto apribile, pochissimi chilometri. Ditta MEDICI GAG - Via Emilia all'Angelo, 48 REGGIO EMILIA - Tel. 0522/73.245-73.246.

mirage auto dune buggy
s.r.l.

«MIRAGE» 4 posti
versione invernale
con HARD TOP
IN VETRORESINA

Per informazioni inviare
L. 300 in francobolli a:
AUTOMIRAGE - Via Mazzini, 26
BOLOGNA
Telefono 051/307.886 - 397.456

COMPRAVENDITA SPRINT

**AUTO
SPRINT**

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

Franco Lini

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
LEOPOLDO CANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - **Carlo CAVIC-
CHI** - **Giancarlo CEVENINI** - **Mauro
COPPINI** - **Andrea DE ADAMICH** -
Gabriella NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglietti** -
Lino Ceccarelli - **Cesare De Agostini** -
Martin Holmes - **Nuccio Marino** -
Carlo Micci - **Doug Nye** -
Gerard Schmitt - **Piero Sodano** -
Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

I disegni tecnici (e noi) di:

Russel Brock bank - **Werner Bührer** -
Cork - **Antonio de' Giusti** - **Gioianno
Orzali** - **Giorgio Piola** - **Marco Sisto** -
Michael Turner - **Massimo Villane**

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

AUTOSPRINT - Registraz. Tribunale
di Bologna n. 3355 del 25-2-1989

LE VITTORIE CHE CONTANO

Campionato Italiano Assoluto Turismo gr. 2 - '75
1. ROLANDO CIARDI SU FIAT GIANNINI 590 CC.
Preparazione: **BACCI Romano & Figli** Tavernelle Val di Pesa



26100 CREMONA
Via Dante, 87-91 - Tel. 0372/20450

Pistoni: **ASSO**
Collettore: **ALQUATI**
d'aspirazione: **ALQUATI**
con carburatore: **WEBER**
ALQUATI
ALQUATI
Valvole: **ALQUATI**
Ventola raffreddamento: **ALQUATI**
Gruppo trasmissione dentato, albero motore, dinamo: **ALQUATI**
Coppa olio: **ALQUATI**
Rapporti al cambio: **ALQUATI**
Differenziale autobloccante: **ALQUATI**
Gruppo scarico: **ALQUATI**



CAMILLO ALQUATI

● **TECNO F. 850** Fasanella vende, perfectissima, Colotti, tutti rapporti, qualsiasi prova. Off. ZEDDE - ROMA - Tel. 57.40.583.

● **F. MONZA** per informazioni telefonare ore giornaliere NOVA MILANESE (Mi) - Tel. 0362/41.991.

● **LOLA F. FORD** «Lucas» vende, vincitrice campionato '75, pronta montaggio motore 2000 Super Ford - Tel. 0332/28.53.48.

KART



● **KART 3.** categoria Birel Parilla. **ROBERTO JORIO** - Salita Arenella 13/a - NAPOLI - Tel. 37.89.21 ore pasti. L. 250.000 trattabili.

● **TONY ALA D'ORO** campione d'Italia 1975. cl. 125 II, cilindri, gomme, ricambi, cambio modificato. Anche separato. **MELONARO GIANPAOLO** - Tel. 0734/86.73.90.

Kit Trasformazioni

**Porsche Turbo
BMW Turbo**

SPAMPINATO
Zibido S. Giacomo (Mi)
Tel. (02) 9057072



MONOPOSTO



● **DELTA MK3 SUPER FORD** 5 vetture vendesi eccezionalmente con senza motore - DELTA p.zza G. Perego 11 - MILANO - Tel. 31.85.346-99.57.247.

● **F. 3 ENSIGN** Novamotor '75, tre gare, come nuova, due carrozzerie e completa ricambi, otto cerchi, gomme bagnato e asciutto. Vendesi anche senza motore. Telefonare 06/36.01.694.

● **FORMULA ITALIA** aggiornata, pronta corsa. Telefonare ore ufficio 02/41.43 interno 425 altrimenti 02/39.43.22 - ONGARI. Lire 1.800.000 trattabili se contanti.

● **F. 850** pronta corsa, con carrello. Tel. 0544/34.530 interno 66 30.891. L. 800.000.

● **F. ITALIA** nuova, pronta corsa, vendesi causa cambio categoria. Tel. 031/70.10.22.

● **FORMULA RENAULT ALPINE** ex Tambay Elf, trasformabilissima super Renault, super Ford F. 3, come nuova. Telefonare mattino 02/22.98.38, pomeriggio 02/28.40.898.

ACCESSORI e parti speciali

● **MOTORE FWA 1600** revisionato per Sport gr. 5. Telefonare 0376/21.345.

● **COPPIE CONICHE** 10/39-12/30, 7 rapporti, collettore carburatore 40 per Fiat 500, compressore volumetrico. **MOTORCAR DEFILIPPI** - Tel. 011/63.68.24. L. 200.000.

● **MOTORE F. ITALIA ADOLFO** - Tel. 051/82.80.51.

HELUETIA

ROZZANO (MI)
VIA MONVISO 79
TEL. (02) 8252979

SPOILER ANTERIORE LIT. 21.000
PARAFANGHI ALLARGATI (SERIE 4) LIT. 58.000



VARIE



● **VENDO** per facile costruzione Mini Ferrari 312 motorizzata, carrozzeria resina, disegni particolareggiati, fotografie. Esclusiva, favolosa. Tel. 011/29.73.01.

● **CEDO** Auto Italiana, Quattroruote dal 1961, Autosprint dal 1968. Scrivere FELICIO LI - Via De Rege, 18 - 17011 ALBISSOLA CAPO.

● **CEDO ANNATE** Autosprint 1970-1972, Autosprint-Mese 1972, Rally 1973. **FEDERICO** - Tel. 049/30.947-0532/24.905.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



● **OPEL ASCONA 1.9** gr. 1, rally Conrero, anche permute. Telefonare ore pasti 059/35.90.36. L. 1.400.000 trattabili.

● **RENAULT ALPINE 1600** Giada, gruppo 4, una gara, motore nuovo, anno costruzione 1973. Accetto permute - Tel. 0965/33.08.96.

SI COMPRA.

VARIE

● **COMPRA SI O CAMBIASI** autografi piloti in buona condizioni. Cercasi anche autografi mogli piloti. Casella Postale 45 - 40017 SAN GIOVANNI PERSICETO (Bologna).