

58^a

DOMENICA
26 maggio
(o lunedì
se piove)
la 500 Miglia

Si annuncia
una rivoluzione
tecnica

nuova
era

COSÌ' (IN 33) AL VIA

A. J. Foyt (Coyote-Foyt) 308,335	W. Dallenback (Eagle) 305,204	Mike Hiss (Eagle) 301,671
G. Johncock (Eagle) 299,735	Mario Andretti (Eagle) 299,317	Mike Mosley (Coyote) 298,881
Bobby Unser (Eagle) 297,948	Tom Sneva (Eagle) 297,901	David Hobbs (McLaren) 297,396
Dick Simon (Eagle) 296,863	G. Bettenhausen (McLaren) 296,847	J. Caruthers (Eagle) 296,134
George Snider 296,044 (Eagle)	Salt Walthers (Eagle) 295,938	Steve Krisiloff (Eagle) 293,673
Bill Vukovich (Eagle) 293,642	Jerry Grant (Eagle) 292,185	Lloyd Ruby (Eagle) 292,612
Jerry Karl (Eagle) 291,956	Bill Simpson (Eagle) 291,294	Duane Carter (Eagle) 290,593
John Martin (Eagle) 290,273	Tom Bigelow 289,851 (Eagle)	Rick Muther (Eagle) 289,796
J. Rutherford (McLaren) 306,427	Al Unser (Eagle) 295,877	R. McCluskey (Eagle) 292,659
Jim Hurtubise (Eagle) 290,083	Johnny Parson (Eagle) 289,821	Jim McElrigh (Eagle) 285,241
Bob Harkey (Eagle) 284,289	Jan Opperman (Parnelli) 283,483	Larry Cannon (Eagle) 279,906

Per qualificarsi ANDRETTI ricorre all'EAGLE di riserva

INDIANAPOLIS - Le posizioni di partenza, conquistate sabato scorso non hanno subito sussulti, soprattutto nelle prime posizioni. Il regolamento, alquanto antiquato ed ingenuo della « signora » USAC è quello che è, ed anche se Johnny Rutherford — con la sua gialla McLaren è riuscito a raggiungere le 190,446 miglia orarie, 306,427 kmh, dovrà accontentarsi di partire dalla 25. posizione, anziché dalla seconda, come la media indica, soltanto perché sabato scorso alle 11, orario fissato per le sue prove, il pilota texano si è presentato con cinque minuti di ritardo onde completare la messa a punto della sua macchina.

Le giornate che hanno preceduto la gara sono state veramente stressanti per alcuni piloti, come Mario Andretti ed Al Unser. Dopo aver « lavorato » sulla nuovissima Parnelli Jones di Maurice Phillippe per oltre 4 mesi, al momento del « redde rationem », il bolide bianco-rosso recalcitrava ed Andretti era costretto a pilotare una Eagle di riserva di Parnelli Jones con la quale ha ottenuto comunque una media di 186.027 miglia orarie, cioè 299,317 kmh, capace di farlo inserire al centro della seconda fila tra due assi, Mike Mosley e Gordon Johncock.

Per l'ex vincitore della scorsa edizione, non c'è stata pace... George Bignotti aveva applicato, come detto in altro servizio, un ventilatore al turbo compressore e nessuno aveva trovato da ridire, ma quando Gordon ha sfiorato le 196 miglia, oltre 315 kmh, le proteste sono piovute copiose come la pioggia che è caduta a scrosci all'una di sabato, interrompendo ancora una volta il periodo delle prove di qualifica.

Ora la macchina di Johncock è stata « sequestrata » dal direttore di gara onde farla esaminare dal comitato tecnico. Se questi troverà il bolide diverso dagli altri, lo squalificherà e Bignotti — e con esso 300 mila spettatori — si vedrà privato del miglior asso del momento. Regolamenti stupidi, dicevamo, che purtroppo ancora esistono in un mondo sofisticato, emancipato.

Superlativa la prova di qualifica di Rutherford il quale lo scorso anno conquistò la pole position con una performance eccezionale e se il pilota fosse partito con mente e spirito più calmi, se il regolamento non avesse imposto alla macchina di star ferma esposta al clima umido e negativo al box anziché in garage, forse Johnny ora sarebbe stato in prima posizione. Ma poi ci sarebbe stata la clausola del solito regolamento che non consente ad un pilota che si qualifica la settimana seguente di prendere il posto di un altro anche se questi ha ottenuto la posizione di partenza a velocità inferiore.

Per Rutherford, la 58. edizione di Indy è stata una triste saga che potrebbe concludersi felicemente domenica prossima se la dea bendata gli stenderà una mano benevola, poiché Rutherford merita la vittoria. Al Unser aveva anche bruciato un motore, durante l'ora di prove di sabato scorso ed anche egli non fu puntuale al suo orario e si è dovuto accontentare della 26. posizione, malgrado abbia sfiorato le 183,889 miglia orarie che, altrimenti, lo avrebbero visto al 14. posto.

Conclusione poco lieta, quella delle prove. Comunque tutto l'insieme di contrattempi e contromisure, potrebbero trovare una smentita domenica con una gara spettacolare, come i 300 mila spettatori si attendono di vedere, sempre che il « dio della pioggia » non si accanisca di nuovo rovesciando sulla capitale della velocità cateratte d'acqua sfasciando così un sogno che si riproduce ogni anno in technicolor nella mente di milioni di appassionati d'automobilismo.

Dal 1975 la monoposto F. INDY anche in F. 5000

INDIANAPOLIS - Con una saggia decisione, presa in occasione della « Giornata della Madre », lo Sport Car Club of America a braccetto con la United State Auto Club, ha deciso che entro il 1976, o molto probabilmente anche entro l'anno prossimo, le macchine tipo Indy, con una modifica al motore, potranno partecipare alle gare di Formula 5000.

La decisione tende, soprattutto, a rendere « antiquati » i motori Offenhauser a turbo compressore che costano di solito 35 mila dollari e passa.

« Questo sarà l'inizio di una nuova era », ha commentato Cameron Argetsinger, direttore esecutivo della SCCA, dopo che i due importanti enti automobilistici hanno raggiunto un accordo di massima che alcuni definiscono « definitivo » e pronto ad essere attuato.

Intanto già quest'anno, alcune macchine del tipo Indy entreranno nell'agone 5000 proprio a Lexington nel Mid Ohio, il 2 giugno, quando scatterà il campionato.

Mario Andretti sarà al volante di una nuovissima vettura disegnata da Phillippe. AUTOSPRINT ha già pubblicato il bolide in azione a Riverside mentre Dan Gurney presenterà due e forse tre macchine « Lola-Gurney » che dovrebbero rendere la vita difficile alle Trojan, alle Chevron e compagne.

La decisione del gemellaggio non ha colto di sorpresa i costruttori di bolide USAC, i quali hanno commentato: « Era ora. Con questo turbocompressore che manda in rovina tutti, non sappiamo più a che santo rivolgerci ». Come è noto nella categoria 5000 si usano motori « Stock-block » meno costosi e più resistenti dei turbocompressori.

I dirigenti delle due Federazioni si sono riservati la prerogativa di modificare il regolamento della Formula 5000 qualora qualche modello (leggi tipo Indy) dovesse presentare netti vantaggi sulle « minori », ma si spera che entro il prossimo autunno, tutto il Campionato sarà regolato e « pareggiato ».

Il team PARNELLI fa debuttare il giovane OPPERMAN

INDIANAPOLIS - La scuderia Parnelli Jones, privata del suo terzo pilota Joe Leonard infortunatosi ad Ontario, ha provveduto a fornire il giovane Jan Opperman, campione della categoria « sprint » di una Parnelli Jones edizione 1973. Opperman ha provato per ultimo piazzandosi così nella 32. posizione alla media di 176.186.

Vel Miletich il patron milionario ha commentato: « Jan è un grande pilota. Mi ricorda Parnelli Jones. Se userà la medesima tattica di Parnelli, la 58.ma edizione potrebbe offrire qualche sorpresa ».

Mario Andretti, malgrado la posizione centrale della seconda fila non è apparso troppo lieto. « Fa male quando ti affanni a mettere assieme un nuovo bolide e poi questi ti fa cilecca al momento giusto. Comunque, prima di Pocono a luglio, avremo modo di provarlo a Milwaukee. Per la terza "perla" della corona USAC, sono certo che il nuovo modello non deluderà ».

« Un pronostico? E' difficile. Con certi regolamenti idioti, con la schiera dei partenti superlativa, qualsiasi pronostico è un nebulosa. Personalmente spero di farcela per la seconda volta ».

Il « ventilatore » di BIGNOTTI sotto accusa

INDIANAPOLIS - Intanto ad Indy, sono iniziate le discussioni tra dirigenti e costruttori dei bolide che parteciperanno il 26 alla 500 miglia. Il « meccanico-genio », Giorgio Bignotti, si è presentato dinanzi alla commissione tecnica per sostenere la sua tesi a proposito di un ventilatore speciale che iniettava aria sulla presa d'aria del compressore.

Questa doppia ventilazione avrebbe aiutato il pilota della scuderia Bignotti-Patrick, Wallie Dallenback, a qualificarsi in seconda posizione con due miglia in meno rispetto al vincitore della Pole Position, A.J. Foyt, scatenando, naturalmente le ire degli altri piloti.

Tom Binford, direttore della pista ha opposto il braccio di ferro nei riguardi di Bignotti ed ha imposto che Dallenback corra col medesimo doppio ventilatore col quale ha raggiunto le 109 miglia in prova questo, però stando a quanto afferma Bignotti, non consentirebbe a Dallenback di finire la corsa poiché con tale sistema consumerebbe molto tempo prima i 280 galloni (1120 litri) di carburante assegnati per l'intera gara.

Ma Binford ha replicato che Bignotti ha fatto male a far qualificare la macchina col ventilatore ausiliario, mentre gli altri hanno applicato la valvola che riduce l'afflusso dell'aria nel turbocompressore.

I dirigenti della USAC, mentre dice che Bignotti non ha compiuto un imbroglio volontario, riconferma la decisione secondo la quale il meccanico della Patrick non potrà apportare modifiche sostanziali ai bolide di Dallenback.

Staremo a vedere cosa accadrà domenica prossima quando i 33 superbolide si scateranno sul catino dell'Indiana per contendersi un milione di dollari. L'inizio si presenta eccitante. La corsa non potrà non essere altrettanto.

a. m.

Lino Manocchia

l. m.



I consueti giorni di « follia » hanno invaso Indianapolis. In questi giorni, nella capitale dell'Indiana si susseguono le sfilate a suon di musica

INDIANAPOLIS - Pioverà, non pioverà? Piloti, meccanici, dirigenti sfogliano la margherita sperando che Giove non si scateni proprio il 26 maggio, quando si svolgerà la 58.ma edizione di Indianapolis. Dopo le avvisaglie già nelle prime prove, sembra proprio che il tempo si sia accanito contro questa corsa spettacolare. Infatti, ogni vigilia e quasi sempre il giorno della gara, le nubi s'accavallano, e rovesciano acqua a catinelle, proprio sul catino più grande d'America dove oltre 250 mila persone di ogni parte del mondo si accalcano per assistere alla « saga » dei 33 magnifici.

Lo scorso anno, per tre giorni di fila piovve, il sole fece capolino, riaccese le speranze, poi scomparve, quindi tornò, sino a che, a terzo giorno, le preghiere dei gran sacerdoti dell'Olimpo automobilistico scongiurarono il pericolo e si corse. Fu una corsa disgraziata, sfortunata. Un uragano che coinvolse vite umane, protagonisti per i quali l'opinione pubblica chiese rimedi immediati. Ed i dirigenti dello « speedway » più noto del mondo si diedero subito da fare. Bisognava allargare la corsia dei box di almeno tre metri, bisognava togliere il muretto della curva 4, quello prima del rettilineo frontale, dove il povero Svede Savage andò ad urtare esplodendo, bisognava allontanare gli spettatori, troppo vicini al muretto protettivo del rettilineo d'arrivo, dove i bolidi passano ad una velocità intorno ai 320 kmh, e bisognava agire immediatamente.

Per la 58. edizione, tutte queste precauzioni sono state prese. Il muretto protettivo è stato innalzato di mezzo metro, le poltrone di prima fila sono state tolte e gli spettatori saranno ad almeno cinque metri dal muro, protetti da una grossa rete. Insomma, stando a quanto affermano gli esperti di Indy, quest'anno la gara dovrebbe scorrere « liscia », e questo è quanto tutti sperano, poiché Indy non merita l'appellativo di « corrido » come i soliti denigratori vorrebbero affermare.

Solo per ANDRETTI la macchina nuova

mine delle quattro ore, un « rookie » un novellino tenutosi in coda ad una velocità costante si venga a trovare in testa per la « rottura » di qualche grosso protagonista, o per un incidente o un guasto meccanico.

Quante macchine termineranno la 500 MIGLIA?

● Anche questo è un enigma. Di solito, non più di 15 o 16 macchine tagliano il traguardo. Non tutte però si arrendono per guasti meccanici, ma può capitare che, ad un giro dalla fine il carburante venga a mancare facendo svanire i sogni di vittoria. Lo scorso anno, Johncock, dopo aver tagliato il traguardo non sentì più il motore. Per poter raggiungere il « Victory lane », il podio dovette spingere la macchina, aiutato successivamente dai suoi meccanici. Dieci secondi di anticipo, e Johncock avrebbe perso 300 mila dollari e la gigantesca coppa d'argento.

Noi, senza sfoderare uno spirito nazionalistico, puntiamo su Andretti. L'asso di Nazareth ha il mezzo e le qualità eccellenti. Se questo è veramente l'anno d'oro per l'oriundo di Montona, e a Monza ne abbiamo avuto la riprova, Andretti dovrebbe trionfare per la seconda volta. In tal caso, questa volta, il bacio sul podio non glielo darà più l'ex patron Andy Granatelli, come fece nel 1969, ma la meravigliosa « miss Indy ».

Quest'anno QUALI VELOCITÀ si toccheranno?

● Lo scorso anno Gordon Johncock riuscì a toccare le 159 miglia orarie, una media alta se paragonata a quella delle passate edizioni; o addirittura a quella di 50 anni fa, quando Murphy, Dario Resta o De Paolo riuscirono a toccare le 90 miglia, poco più di 140 kmh.

Gli « intenditori » di velocità asseriscono però che senza gli incidenti ormai noti — vedi Savage, Walther ecc. — forse la media sarebbe arrivata sulle 170 miglia orarie, ma che quest'anno, anche senza l'intervento delle bandiere gialle per eventuali incidenti, macchie di olio sulla pista ecc., la media non supererà le 160 miglia e ciò è dovuto al fatto che la federazione USAC ha imposto la riduzione della portata del turbo compressore, ha ridotto l'area dell'alettone posteriore, ed ha soprattutto ridotto il quantitativo di carburante che dovrà essere contenuto in un solo serbatoio, posto alla sinistra del pilota per evitare, in caso di urto contro il muro, che il carburante s'incendi.

La riduzione alla valvola del turbocompressore, naturalmente, può essere azionata a volontà, in alcune macchine, come quella, ad esempio, di Bobby Unser che guida una Eagle di Dan Gurney, ma non può essere aperta per un lungo tempo poiché farebbe consumare maggior carburante il quale, come detto è stato ridotto.

Prima, una macchina tipo Indy percorreva un miglio e mezzo con un gallone (quattro litri) di benzina, oggi deve percorrere, col medesimo quantitativo, un miglio e 8,

● Quest'anno il 60 per cento delle macchine provengono dalle officine di Dan Gurney. Sono le « Eagle », le Aquile che il biondo costruttore-pilota californiano ha preparato per i vari clienti i quali le hanno affidate alle sapienti mani dei capo meccanici, come Giorgio Bignotti ecc, che le hanno trasformate, corrette, aggiungendo, dando all'Aquila una forma diversa nell'aerodinamica, nell'avantreno e nelle sospensioni.

Soltanto la « Parnelli Jones » si è permessa di costruire, per Andretti, il bolide nuovo. La « creatività » di Maurice Phillippe ha modellato una vettura che a Trenton ha risposto bene, e se non fosse stato per un pistone, Mario avrebbe conquistato la 300 Miglia con molta facilità, nonostante l'accanita battaglia scatenata dal compagno di squadra Al Unser, su Eagle, e da Gordon Johncock, della scuderia Bignotti.

A proposito di quest'ultima, va detto che, come per la scorsa edizione, il papà della STP, don Andy Granatelli, ha preso sotto la sua benefica ala l'intero « team » di tre macchine sponsorizzando con molti biglietti da mille piloti e vetture le quali porteranno i colori rosso arancione. Anche il veterano del Texas, A.J. Foyt, pilota-costruttore, è presente con la sua « Coyote » arancione, dal motore Foyt, che appare tra le favorite dopo un inizio di stagione non eccezionale.

Ci saranno le McLaren della scuderia Penske-Norton, e le McLaren « officials » le quali, pur avendo annunciato di non volere o potere competere per quel turbocompressore troppo costoso, torna ad Indy sapendo che una vittoria sullo speedway dell'Indiana vuol dire continuare a correre aiutando anche altri settori, cosa che nessun'altra manifestazione può offrire con tanta parsimonia.

per cui più andranno forte, più carburante consumeranno e meno saranno le chance di finire la corsa. A questo aggiungete la rigorosa legge imposta dal neo eletto « starter » di Indy il quale senza troppe titubanze ha detto: « Se il plotone non si allineerà subito in maniera perfetta, farò compiere un numero illimitato di giri facendo loro consumare maggior carburante ». Per cui i piloti ora sanno di doversi allineare al più presto, entro i due giri dietro al « pace car » per poi scattare alle 13 precise del 26 maggio.

Chi vincerà?

● Come ho detto in apertura, è impossibile puntare il dito su un preciso pilota o una data macchina. Sono troppi i fatti che concorrono. Sulla carta, Mario Andretti, Gordon Johncock, Foyt, Bobby Unser e Al Unser sono i preferiti. Comunque, siccome si tratta di una gara a lunga durata e migliaia sono i particolari che possono interpersi alla vittoria, potrebbe darsi che al ter-

sul «catino» vi sia soltanto questa:

8 milioni di dollari per 1000 punti USAC

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - Otto milioni di dollari inseguiranno, il 26 prossimo, mille punti validi agli effetti della classifica del campionato nazionale USAC ed un milione e passa di dollari di premi. Tanto sono costate le 33 tra le più sofisticate, le più moderne macchine della categoria con a bordo il meglio dell'ultima leva di piloti, che scatteranno dopo l'ormai famosa frase emessa da Tony Hulman, «patron» dello Speedway: «Gentlemen start your engine» ovvero signori accendete i motori.

Otto salve di cannone, diecimila palloncini variopinti ed il clamore di circa 300 mila spettatori assiepati lungo il catino dell'Indiana. Poi, il via.

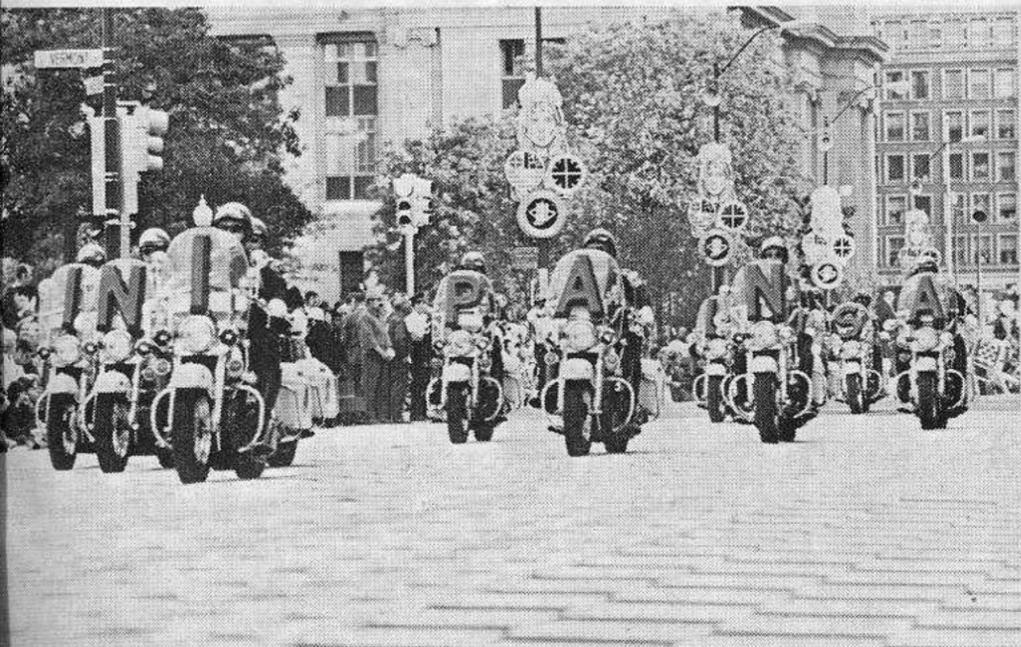
Per quattro ore circa il rombante carosello accentrerà gli occhi del mondo sportivo, facendo dimenticare una volta all'anno tutto il resto dell'attività agoni-

lata sarabanda. La 500 Miglia di Indianapolis, alla 58. edizione, assomiglierà in un certo senso, ad una gara per Stock Cars. Perché i piloti dovranno usare il cervello al massimo dando alla macchina un ritmo normale onde far bastare il carburante, e dovranno essere associati ad una squadra che lavora col margine di decimi di secondo nei «Pit Stop» e nel cambio dei pneumatici, proprio come fanno i famosi fratelli Wood nella NASCAR.

La presenza dei 250 mila spettatori già alle prove di qualifica dei moderni, poderosi bolidi che si sono «rivestiti» anche dopo l'ultima gara di Trenton, mutando musetto, carrozzerie e sospensioni, conferma la nostra asserzione: la gara è attesissima, anche per i grossi nomi dei piloti impegnati a rincorrere la vittoria. Le proteste, dopo le prime prove di qualifica, da parte dei

quando l'applicò alla suo Offenhauser senza però riuscire a qualificarsi. La maggioranza degli esperti è del parere che una simile protezione frena la velocità del mezzo di almeno 10 miglia orarie, comunque bisognerà attendere la reazione dei dirigenti della USAC i quali potrebbero farla applicare — volenti o nolenti — in tutti i bolidi.

Quanto ai motori, in maggioranza sono i 4 cilindri Offenhauser-Drake che sino ad oggi sono risultati i migliori, anche se un po' fragili allorché vengono sottoposti a lunghi sforzi, eccezione fatta per A. J. Foyt il quale monta un motore Foyt-Coyote che gli ha permesso di guadagnare la «pole position» ed i 20 mila dollari in palio, nella prima sessione di qualificazioni. Vincerà chi parte dalla prima posizione? E' capitato soltanto nel 1963 con Parnelli Jones, nel 1956 con Flaherty, nel 1953 con



Alcuni momenti delle sfilate che precedono la 500 miglia. I poliziotti in moto scorrono su di un tappeto di lana spesso 3 cm., tutto a scacchiera

Sulla Avenue principale di Indianapolis, gli allievi delle scuole medie dello stato dell'Indiana vengono applauditi da circa mezzo milione di persone

L'inutile speranza

Quest'anno, a differenza della scorsa stagione, non si è parlato della probabile presenza della Ferrari e neppure di un suo motore su una vettura di Bignotti o di Parnelli. E neppure si sono visti, come due anni fa, tecnici di Maranello per ravvivare inutili speranze per cui si pensa che la presenza nel 1952 di Alberto Ascari su Ferrari è destinata a restare soltanto negli annali della corsa.

stica. E non crediamo di esagerare. E' pur vero che la 500 Miglia di Indy non decide il campionato nazionale ma vista nel suo valore intrinseco, possiamo asserire che una 500 Miglia di Indy vale cinque campionati nazionali

Indy, quest'anno, sarà più difficile delle passate edizioni, per svariati motivi tecnici. I piloti, questa volta, più che mai assumeranno il ruolo principale. Perché non si tratterà soltanto di premere l'acceleratore e girare a folle velocità. Le restrizioni, la valvola regolatrice al turbocompressore, il carburante limitato, le svariate soste al box per il rifornimento indicheranno chi sarà il vincitore di questa indavol-

grosi «cow boy» come Unser, Foyt, Bettenhausen ecc., non hanno ottenuto alcun risultato. La restrizione del carburante era stata stabilita ancor prima della crisi energetica ed i piloti protestatari si sono sentiti rispondere che la restrizione del carburante è soltanto un modo per ridurre la velocità. «Non siamo in crisi energetica, ma vogliamo una riduzione nella "Speed"», han detto ad Indy.

Una novità — che in un certo senso non è «assoluta» — è la gabbia di tubolari posta sull'abitacolo della macchina di Mel Kenyon. Una prima edizione di questa protezione fu presentata qualche anno fa da Bruce Walkup,

Bill Vukovich (padre) e nel 1938 con Floyd Roberts. Se andate a chiedere a Bobby Unser se è vero, vi sentirete rispondere che è soltanto questione di fortuna: «Sono partito un paio di dozzine di volte dalla prima posizione, anche in altre piste, ma spesso non sono riuscito nemmeno a finire la corsa».

Andretti, invece è di parere diverso: «Chi parte dalla prima posizione diventa una lepre e tutti gli si buttano addosso. Ma per resistere deve avere un mezzo ed un motore superlativi, altrimenti, lo sforzo lo butta fuori gara prima del tempo».

Lino Manocchia

1. TAPPA

Per ciascun concorrente, la prima colonna indica le penalità parziali, la seconda quelle totali.

		1 MIKKOLA PEUGEOT	2 DARNICHE ALPINE	3 BARBASIO FIAT-ABARTH	4 ANDERSSON PEUGEOT	5 MAKINEN PEUGEOT	7 MEHTA LANCIA	10 MUNARI LANCIA	14 KALLSTROM DATSUN	15 THERIER ALPINE	16 AALTONEN PEUGEOT	17 NICOLAS ALPINE	18 PRESTON FORD ESCORT	19 WALDEGAARD PORSCHE	20 PAGANELLI FIAT-ABARTH	21 HUTH PEUGEOT	26 DAVINDER COLT-GALANT	35 RHEMTULLA DATSUN	38 ULYATE FIAT-ABARTH	46 JOGINDER COLT
1 TALA	1																			4 4
2 3 BRIDGES	1																			1 5
3 KANGONOI	1																			
4 MUSONOKE	1	2 2	3 3	3 3	4 4	2 2	6 6	2 2	49 53	2 2	10 10	5 5	5 5	3 3	8 8	6 6	9 9	6 6	7 7	9 14
5 NKUBU	1	49 51	182 185	34 37	43 47	25 27	43 49	28 30	1 54	55 57	42 52		34 39	29 32	34 42	51 57	144 153	248 254	123 130	162 176
6 MERU	1	51	17 202	1 38						4 61	1 53	ritirato	1 40	2 34	11 53	2 59	1 154	5 259	3 133	9 23
7 LEMBOLOIO	1	9 60	15 217	12 50	8 55	7 34	29 78	11 41		12 73	13 64		76 116	8 42	11 64	14 73	12 166	14 273	11 144	
8 MARALAL	1																			
9 SUGUTU MARMAR									62 135											56 241
10 T. FALLS	1	47 107	109 326	107 157	56 111	20 54	74 152	81 122		48 121	73 139		54 170	42 84	74 138	66 139	64 230	80 353	67 211	
11 NKUBU	2								167 302											
12 MERU	2	181 288	184 510	169 326	163 274	34 88	184 336	159 281	4 306	36 157	166 305		172 342	202 286	156 294	178 317	168 398	158 511	163 374	167 408
13 LEMBOLOIO	2	1 289	5 515	6 332	3 277	12 100	7 343	3 284	13 319	4 161	13 318		14 356		4 298	4 321	10 408	10 521	5 379	2 410
14 MARALAL	2	11 300	24 539	93 425	16 293	19 119	22 365	17 301		12 173	57 375		10 366	12 146	14 312	19 340	28 436	21 173	21 400	13 423
15 T. FALLS	2	18 318			20 213	ritirato		35 336	8 185	15 188	?		22 388	19 165	17 329	24 364	?	23 196	22 422	19 442
16 KIGANJO	2	9 157	12 257	27 318	9 158		9 230	9 126	19 204	52 240	11 255		9 242	6 171	8 165	11 201	10 209	4 200		
17 BARISHO	2	14 171	32 284	18 336	16 174		20 250	12 208	9 213	25 265	23 278		20 262	12 183	14 179	19 220	24 233	26 226		
18 3 BRIDGES	2	7 178	12 296	9 345			10 260	7 215	2 215	6 271	15 93		5 267	5 188	6 185	10 230	10 243	11 237	8 217	6 187
19 TALA	2		4 300	3 348	7 181		3 263	1 216		8 279	6 299		1 268			2 232	6 249	4 241	2 219	
20 NAIROBI	2		28 328	8 356	10 191		2 265			51 330			7 275	11 199	6 191	68 300	84 332	2 243		
		178	328	356	191		265	216	215	330	299		275	199	191	300	332	243	219	187

N.B. - Nelle prove speciali di NAIROBI 1, KIGANJO 1, BARISHO 1 e MUSONOKE 2 i concorrenti non hanno riportato penalità.

2. TAPPA

		1 MIKKOLA PEUGEOT	2 DARNICHE ALPINE	3 BARBASIO FIAT-ABARTH	4 ANDERSSON PEUGEOT	7 MEHTA LANCIA	10 MUNARI LANCIA	14 KALLSTROM DATSUN	15 THERIER ALPINE	16 AALTONEN DATSUN	18 PRESTON FORD ESCORT	19 WALDEGAARD PORSCHE	20 PAGANELLI FIAT-ABARTH	21 HUTH PEUGEOT	26 DAVINDER MITSUBISHI	35 RHEMTULLA DATSUN	36 FRITZHY PORSCHE	38 ULYATE FIAT-ABARTH	46 JOGINDER COLT LANCER	50 SHANKLAND PEUGEOT
20 NAIROBI	3	178	328	384	191	265	216	215	330	299	275	201	202	302	333	248	340	219	187	273
21 LANGATA				9 343							2 277		11 213							
22 SUSWA		15 193	139 467	10 403	15 206	12 277	13 229	10 225	20 350	14 313	11 288	10 211	12 225	14 316	10 343	6 254	12 352	12 231	12 199	12 285
23 NAROK		10 203	15 482	9 412	11 217	14 291	11 240	10 235	ritirato	13 326	116 404	10 221	6 231	12 328	20 363	20 274	34 386	12 242	7 206	13 298
24 LOLGORIEN		26 230	13 495	9 421	16 233	18 319	19 259	71 306		13 339	16 420	10 231	23 254	44 372	10 373	8 282	10 396	17 260	14 220	21 319
25 KISII		80 310	47 542	23 444	27 260	39 358	28 287	51 357		32 371	42 462	32 263	23 277	33 405	32 405	32 314	45 441	26 286	33 253	37 356
26 SONDU		24 334	47 589	10 454	27 287	23 381	17 304	35 392		15 386	21 483	14 277	16 293	14 419	19 424	36 350	19 460	12 298	15 268	26 382
27 KISUMU	ritirato	ritirato	2 456	3 290	6 387		4 396		4 390					5 424				3 301		9 391
28 KAKAMEGA				4 294	4 391	13 317	13 409		19 409	14 497	10 287	10 303	18 442	15 439	13 363	11 471	10 311	23 291	17 408	
29 BUNGONA			5 461	10 314	9 400	4 321	8 417		6 415	9 506	4 291	6 309	7 449	10 449	11 374	4 475	11 322	9 300	7 415	
30 KIMILILI			10 471	11 325	3 403	3 324	14 431		4 419	5 511	2 293	11 320	8 457	4 443	21 395	8 483	13 335	2 302	4 419	
31 MOUNT ELGON			6 477	7 332	8 411	6 300	7 438		7 426	10 521	5 298	5 324	7 464	7 450	24 408	9 492	7 342	7 309	7 426	
32 KITALE			23 500	25 357	13 424	5 335	6 444		7 433	7 528	6 304	14 338	13 477	8 458	16 423	59 551	35 377	8 317	4 430	
33 SIGOR			80 580	ritirato	56 480	39 374	35 479		43 476	48 576	37 341	42 380	18 495	45 503	57 480	36 587	44 421	40 357	44 474	
34 CHESONGOCH			42 622		34 514	31 405	30 509		31 507	34 610	26 367	29 409	32 597	29 532	37 519	ritirato	33 454	28 385	32 506	
35 ITEN			ritirato		132 646	112 517	78 587		61 568	50 660	49 416	ritirato	94 621	51 583	64 583		101 555	65 450	82 588	
36 KABARNET					49 695	36 553	30 617		33 601	36 696	35 451		38 659	30 613	38 621		34 589	28 478	38 626	
37 KIPKORIAN					46 741	43 596	35 652		31 632	36 732	42 493		39 698	33 646	42 663		36 625	30 508	38 664	
38 NAKURU					9 750	12 608	11 663		16 648	6 738	6 499		7 705	9 655	11 674		39 664	9 517	7 671	
39 LANET					2 752															
40 NAIVASHA					17 769	14 622	16 679		21 669	15 753	9 508		18 723	14 669	16 690		16 680	16 533	15 686	
41 KINANGOP					1 770		2 681		6 675	4 757	1 509		1 724	1 670	1 691		2 682		1 687	
42 KIJABE					16 786	8 630	10 691		8 683	10 767	8 517		10 734	11 681	10 701		11 693	8 541	10 697	
43 NAIROBI					58 844	30 660			9 692	49 816			12 746	10 691			71 764	12 553	8 705	
					844	660	691		692	816	517		746	691	701		764	553	705	

Squadra speciale PIRALLY anche per « privati »

MILANO - Anche i « privati » potranno godere, a partire da questo mese, dell'assistenza Pirelli nelle gare del campionato italiano rallyes e in quelle del trofeo nazionale della specialità. Questa la decisione della nostra grande casa di pneumatici, attualmente sulla cresta dell'onda con le vetture della FIAT e della Lancia e della General Motors al comando delle classifiche nel mondiale, nell'europeo maschile e femminile e in quello italiano, vetture equipaggiate con i cinturati della serie « Rally » e « Supersport ».

L'assistenza Pirelli verrà effettuata da una squadra di tecnici specializzati guidati da Giovanni Gariboldi, che potrà disporre di appositi autocarri attrezzati per la bisogna. Da notare che sempre a favore dei piloti privati la Pirelli ha preso anche la decisione di cedere a particolari condizioni i pneumatici Rally e Supersport che questi volessero acquistare.

3. TAPPA

		7 MEHTA LANCIA	10 MUNARI LANCIA	14 KALLSTROM DATSUN	16 AALTONEN DATSUN	18 PRESTON FORD ESCORT	19 WALDEGAARD PORSCHE	21 HUTH PEUGEOT	26 DAVINDER COLT-GALANT	35 RHEMTULLA DATSUN	38 ULYATE FIAT-ABARTH	41 HERRMANN PORSCHE	46 JOGINDER COLT	50 SHANKLAND PEUGEOT
44 NAIROBI	5	844	660	691	692	816	517	746	691	701	764	882	553	705
45 ATHI RIVER														
46 SULTAN HAMUD					9 701									
51 KIBWEZI														
52 NDI	1													10 715
53 MWATATE		15 859	9 669	9 700	10 711	9 825	10 527	18 764	139 830	11 712	8 772	ritirato	10 563	34 749
54 MAUNGU	1	9 868	6 675	6 706	4 715	5 830	13 540	10 774	18 848	6 718	4 776		8 571	7 756
55 MARIAKANI	1				2 717		72 612	2 776	4 852					
56 MALINDI		17 885	8 683	11 717	12 729	11 841	11 623	20 796	12 864	13 731	11 787		12 583	17 773
57 TEZO					1 730				7 871		71 858			
58 JARIBUNI		9 894	6 689	7 724	9 739	7 848	7 630	9 865	4 875	11 742	8 866		8 591	7 780
59 MAZERAS		13 907	10 699	9 733	36 775	8 856	11 641	13 818	8 883	10 752	6 872		14 605	8 788
60 MOMBASA					2 777		19 660		12 895				22 627	
61 FERRY	1				2 779									
62 FERRY	2													
63 MSAMBWENI														
64 LUNGA - LUNGA		5 912	3 702	3 736	3 782	3 859	3 663	5 823	4 899	4 756	3 875		4 631	4 792
65 KINANGO		7 919	5 707	5 741	6 788	4 863	6 669	7 830	5 904	5 761	3 878		7 638	4 796
66 MARIAKANI	2	9 928	10 717	6 747	7 795	6 869	7 676	8 838	92 996	9 770	5 883		6 644	7 803
67 MAUNGU	2			3 750	1 796									
68 TAITA HILLS		16 944	12 729	16 766	15 811	13 882	14 690	23 861	18 1014	15 785	13 896		15 659	20 823
69 NDI	2	18 962	10 739	12 778	13 824	12 894	14 704	17 878	90 1104	22 807	14 910		16 675	15 838
70 EMALI														
71 MAKONGO		7 969												
72 KALII														
73 NGELANI MKT.														
74 MUA FARM		6 975	3 74											

La matematica non è un'opinione

nemmeno all'African SAFARI

IL RADAR delle cifre svela il «furto»

«Quello lì — diceva Munari dopo l'arrivo a Nairobi indicando il vincitore Joginder — dovrebbe essere ancora nel fango di Meru invece che sul podio del vincitore».

È stato l'EAS più contestato della sua storia. Gli organizzatori per salvare la manifestazione hanno annullato il «CO» di Musonoke e quello di Meru, con il risultato di mettere in gara semiconosciuti piloti locali che erano in netta difficoltà nei confronti degli europei che stavano dominando in lungo e in largo la gara.

Il tabellone dove le penalizzazioni erano state scritte, era poi stato frettolosamente corretto, ma AUTOSPRINT si era segnato tutto, e vi può dare la classifica vera, con cui il Safari avrebbe dovuto terminare, tenendo presente che la scusa presa dagli organizzatori, «strada spazzata via dall'acqua e crollo di un ponte» si è dimostrata poi una colossale bugia.

Sommando ai punti che avevano al loro arrivo a Nairobi i superstiti le penalizzazioni della Musonoke Meru, questa è la vera classifica del 22. EAS rally, fra parentesi la posizione che hanno i piloti nella classifica ufficiale diramata dagli organizzatori.

1. Waldegaard-Thorszelius	Porsche	738	(2.)
2. Munari-Drews	Lancia Marlboro	772	(3.)
3. Kalstrom-Bilstam	Datsun 260 Z	834	(4.)
4. Joginder-Doig	Colt	849	(1.)
5. Aaltonen-Stiller	Datsun	876	(6.)
6. Preston-Barnard	Ford Escort	934	(9.)
7. Huth-Heckle	Peugeot 504	938	(8.)
8. Mehta-Doughty	Lancia Marlboro	1024	(11.)
9. Ulyate-Smith	Fiat-Abarth	1043	(10.)
10. Remtulla-Jivani	Datsun 260 Z	1064	(5.)
11. Shankland-Bates	Peugeot 504	1098	(7.)
12. Davinder-Taylor	Galant	1286	(12.)
13. Noon-Heather	Colt	1315	(13.)
14. Van Leeave-Mitchell	Colt	1745	(14.)
15. Choda-Choda	Colt	1944	(15.)
16. Smith-Gullick	Datsun 1800	2471	(16.)

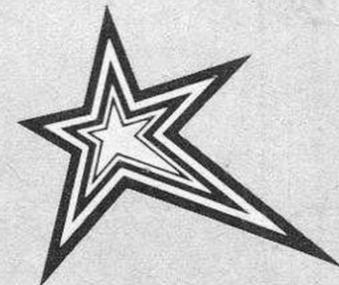
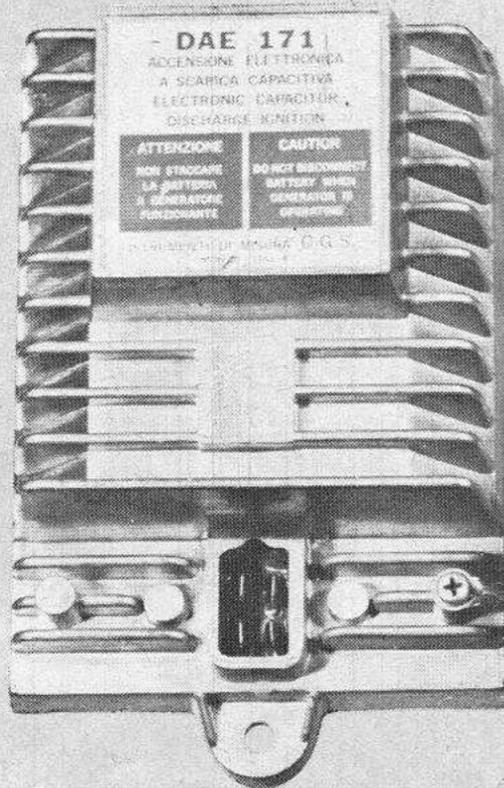
Come si può ben vedere chi ha guadagnato da tutta la situazione è stato Joginder che ha vinto mentre in realtà dovrebbe essere al quarto posto. Chi ci ha rimesso più di tutti è stata la Porsche che con Waldegaard si è vista sottrarre una vittoria, mentre la Lancia era in seconda posizione con Munari e in ottava con Mehta, nella realtà è invece terza e undicesima. La Fiat che risulta decima con Ulyate è in realtà nona, e ci rimette in questo modo un punto in classifica mondiale.

che la coppia Shankland-Bates con la Peugeot 504 che è al settimo posto e invece dovrebbe essere all'undicesimo, per tutti gli altri le posizioni cambiano di poco, escluso per il «benzinaro» di Nairobi Preston che con la sua Ford Escort è al nono posto, mentre in realtà dovrebbe occupare la sesta posizione, e l'indiano Remtulla-Jivani che ha ricevuto dopo Joginder l'aiuto più sostanzioso... è al quinto posto, mentre dovrebbe essere al decimo.

Un bell'aiuto ha ricevuto an-

g. c.

...arrivano le vacanze, pensa anche alla tua automobile rivolgendoti al miglior elettrauto



ACCENSIONE ELETTRONICA A SCARICA CAPACITIVA

C.G.S.

ISTRUMENTI DI MISURA S.p.A.

DIVISIONE AUTO
via Marsala, 24 - Monza
Tel. (039) 86441 int. 150



...e poi:

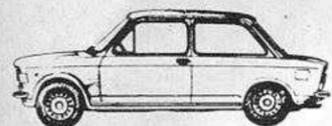
ANTIFURTO ELETTRONICO
CONTAGIRI ELETTRONICO
INTERMITTENZA ciclica d'emergenza
REGOLATORE elettronico di tensione

Cominciano a tornare i conti FIAT

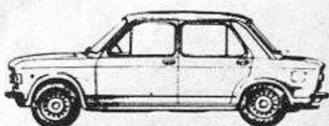
La rinnovata gamma delle 128

Berlina 2 porte	con motore 1100 e 1300
Berlina 4 porte	con motore 1100 e 1300
Familiare	con motore 1100 e 1300
Coupé sport e sport L	con motore 1100 e 1300
Rally	con motore 1300
Berlina 2 porte in versione special	con motore 1100 e 1300
Berlina 4 porte in versione special	con motore 1100 e 1300

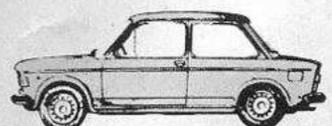
con motore 1100 cm³



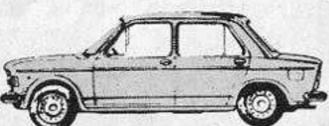
berlina 1100 2 porte



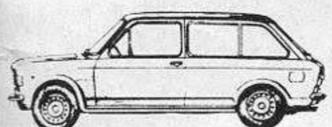
berlina 1100 4 porte



Special 1100 2 porte



Special 1100 4 porte

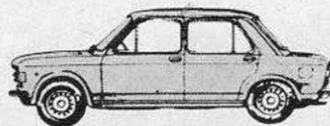


familiare 1100

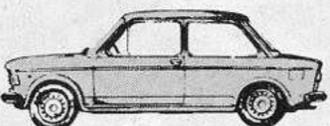
con motore 1300 cm³



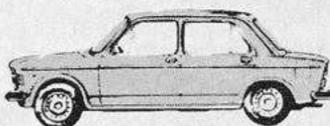
berlina 1300 2 porte



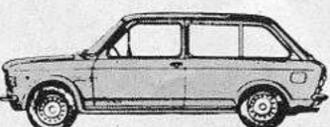
berlina 1300 4 porte



Special 1300 2 porte

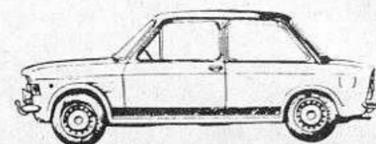


Special 1300 4 porte

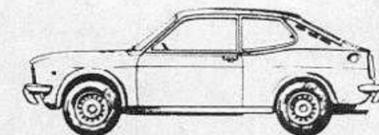


familiare 1300

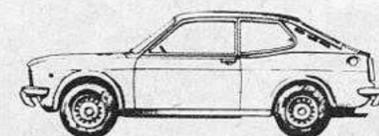
Le sportive 128



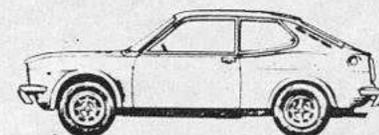
Rally



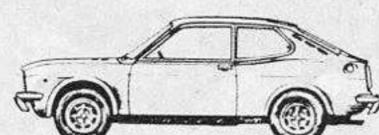
coupé 1100 Sport



coupé 1300 Sport



coupé 1100 Sport L



coupé 1300 Sport L

128 x 7 = 15

Al volante non si rimpiange una 2000

TORINO - Una verde 128 Special 1300 è stato oggetto di una piccola prova per i lettori di AUTOSPRINT. Seduti al volante della nuova 128 Special si apprezza immediatamente due cose: i sedili avvolgenti e il nuovo disegno degli interni, più lussuosi e più moderni. Il motore va in moto con un borbottio appena percettibile e l'insonorizzazione nella tangenziale intorno a Torino (mentre superavamo di circa 30 Km la velocità massima permessa era ottima).

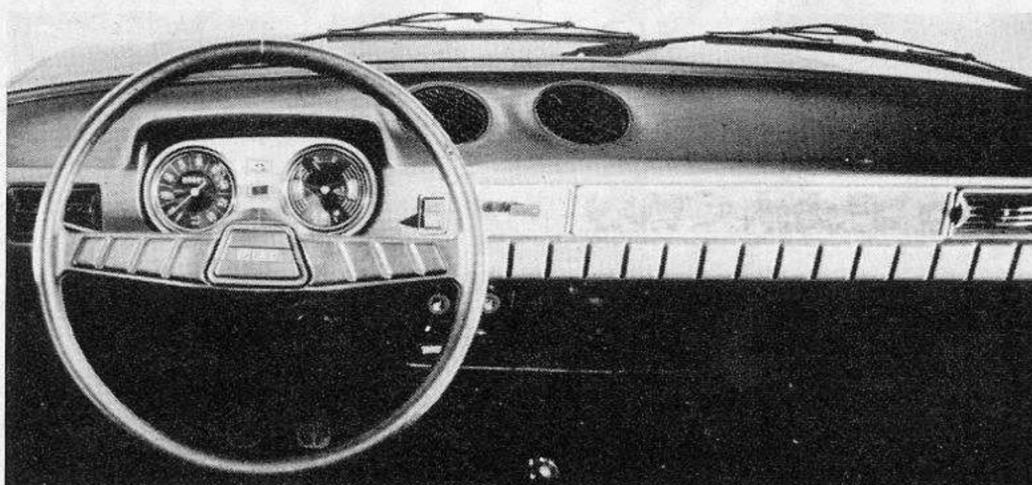
Lasciata la tangenziale, abbiamo preso una strada di montagna tutta curve e controcure, per raggiungere il colle di Braida a 1007 metri d'altezza. Proprio in questo tratto della prova abbiamo apprezzato il nuovo motore della 128 special, che avendo molta coppia in basso, praticamente ci faceva risparmiare una marcia, il tutto unito alla trazione anteriore ed al volante molto diretto che rende piacevole questo genere di guida.

L'accelerazione è stata egualmente positiva, abbiamo impiegato a raggiungere i 100 kmh con parten-

che molto si avvicina ad una macchina di grossa cilindrata, con il grande vantaggio di un costo iniziale inferiore, e di un consumo decisamente modesto.

Quello che ci sembra più interessante in questa nuova versione Special della 128, è il motore di 1300 cc, come quello che già equipaggia i modelli sportivi del-

La 128 con il motore 1100 sviluppa 55 CV DIN a 6000 giri, per una velocità massima di 140 kmh. La 128 con il motore di 1100 cc consuma, ad una velocità costante di 120 kmh, 8,8 litri per 100 km, mentre la Special con il motore di 1300 cc ne consuma 10,2, questi consumi nella realtà saranno inferiori quando la vettura



La sigla « special » è arrivata anche alla gamma Fiat 128. Ecco il nuovo cruscotto della special 128, disponibile con motori 1100 e 1300, 2 o 4 porte

la famiglia 128, con una decina di cavalli in meno, ma con una coppia particolarmente elevata, ai regimi bassi e medi, a vantaggio dell'elasticità di marcia, e quindi del consumo di benzina.

La velocità massima è stata contenuta in 145 kmh, più che sufficiente visti i limiti di velocità che non si decidono a togliere in Italia.

sarà in mano ai clienti, che avranno così una piacevole sorpresa, in quanto calcolati sulla conta per eccesso. Sempre prendendo come base l'eventuale cliente che non si può più permettere una 2000, e che scende ad

Giancarlo Cevenini



CONTINUA A PAGINA 61



**Le NUOVE SUPER tengono
conto di tutti gli aumenti
(di prezzo e dei consumi)**

Dalla GIULIA non si divorzia

L'aspetto è quello ben noto, ma la « grinta » è nuova: si tratta del più recente modello di Alfa Romeo, la « Nuova Giulia Super », di 1300-1600 cc

ARESE - « Disegnata dal vento », tredici anni fa nasceva la prima Giulia. La gamma viene ora rinnovata con due nuove versioni « super », la 1300 e la 1600. In questi tredici anni di vita la Giulia dell'Alfa Romeo ha dimostrato la sua vitalità estrinsecandosi in circa 10 modelli nell'arco di tempo suddetto. Praticamente una Giulia all'anno, a mantenere sempre giovane una idea che fu del recente « giubilato » presidente dell'Alfa Romeo ing. Luraghi, e del compianto ing. Satta, recentemente scomparso.

Cinquecentomila « Giulia » sono state fino ad oggi prodotte e girano in tutto il mondo a testimonianza di una idea nata quasi cinque lustri fa, e tutt'ora valida.

Forse i programmi della casa di Arese, prima che gli sceicchi arabi bloccassero l'economia automobilistica mondiale erano differenti, si pensava allora di montare il motore della Giulia 1300 su un corpo macchina uguale all'Alfetta che nonostante la crisi è stata fino ad oggi venduta in circa 65.000 esemplari, ma tutti i progetti sono rientrati precipitosamente nei cassetti per la crisi che ha bloccato il settore delle quattro ruote.

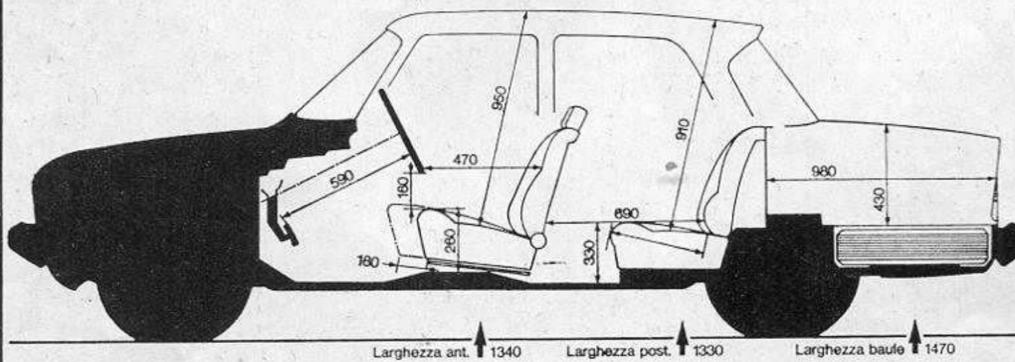
Da questa crisi si è salvata « l'idea Giulia », ed ora i rappresentanti dell'Alfa Romeo, sfruttando questa macchina datata tredici anni or sono con parecchie migliorie estetiche e meccaniche e offrendo all'acquirente due motori su un medesimo corpo, rispettivamente di 1300 e di 1600 cc, rilanciano sul mercato facendo affidamento sulle collaudate capacità della macchina le « Giulia nuove super ».

Con qualche centinaio di migliaia di lire in più dall'attuale prezzo si potrà avere subito la nuova macchina nella cilindrata desiderata. Non spaventi il lettore questa manciata di migliaia di lire in più perché, con l'attuale andamento delle materie prime, si sta aspettando l'autorizzazione del CIP (comitato interministeriale prezzi) per aumentare tutti i listini delle macchine nuove.

GIULIA NUOVA SUPER

**1300
1600**

**L'identi-kit
e che cosa
c'è di nuovo**



Corpo vettura e finizioni:

- 1 Scocca di nuovo disegno nella parte anteriore e posteriore; cofano motore posteriore a superficie liscia
- 2 4 proiettori gemellati allo iodio Ø 136 mm
- 3 Nuova maschera radiatore con corpo centrale di nuovo disegno
- 4 2 feritoie per presa aria dinamica sotto paraurti anteriore
- 5 Nuove cornici fari
- 6 Paraurti anteriore e posteriore in acciaio inossidabile, di nuovo disegno con nuovi rostri
- 7 Nuovo sistema di insonorizzazione nel cofano
- 8 Spazzole tergiliccia antiriflesso
- 9 Nuovi coprimozzo in acciaio stampato
- 10 Volante in legno a calice a 3 razze
- 11 Plancia centrale di nuovo disegno
- 12 Pavimento rivestito in moquette

	1300	1600
Cilindri n.	4 in linea	4 in linea
Alesaggio e corsa mm	74 x 75	78 x 82
Cilindrata cc	1290	1570
Potenza CV-SAE	103/6000	116/5500
Coppia Kgm	14/3200	16,5/2900
Passo mm	2510	2510
Carreggiata ant.	1324	1324
Carreggiata post.	1274	1274
Lunghezza	4185	4185
Larghezza	1560	1560

Altezza massima	1430	1430
Peso in ordine di marcia Kg	1010	1040
Velocità massima	oltre 165	oltre 175
1 Km con partenza da fermo sec.	35,5	33,5
Numero posti	5	5
Impianto elettrico	12-50	12-50
Capacità serbatoio	46	46
Prezzi base (con IVA):	1300, 2.576.000	1600, 2.693.900

- 13 Sedili anteriori e posteriori di nuovo disegno e con nuove finizioni (velluti e texalfa)
 - 14 Appoggiatesta regolabili sui sedili anteriori
 - 15 Nuovi pannelli porte
 - 16 Profilato della plancia di nuovo disegno con impiallacciatura inferiore di colore nero opaco
- Strumentazione**

e comandi:

- 17 Strumenti con colore di fondo antiriflesso
- 18 Nuova disposizione strumenti temperatura acqua e pressione olio
- 19 Nuova disposizione comandi aria calda e fredda
- 20 2 bocchette aerazione orientabili collocate nella parte alta della plancia centrale

L'Alfa Romeo ha chiesto circa 45 giorni fa al CIP di poter aumentare del 13% i suoi listini, così come la Fiat ha chiesto di poter aumentare del 13,50% e queste due industrie trascineranno tutte le altre.

Ora il prezzo delle nuove Giulia tiene presente già questo aumento che, per ora, non è stato ancora autorizzato dagli organi competenti. D'altra parte, se si dovesse richiedere ora un aumento dei listini rispetto a soli 45 giorni fa, si chiederebbe di poter aumentare del 25% in luogo del 13% richiesto. In un mese e mezzo infatti, oltre al recente balzo di 10 punti della contingenza, tutti i prezzi delle materie prime sono spaventosamente aumentati. Un dato vale per tutti: il rame è aumentato del 300%!!!

Indiscusse qualità tecniche, e ricchezza di dotazioni, fanno sì che la gamma Giulia sia la più completa e desiderabile delle berline medie. L'aerodinamica e la compattezza della Giulia « disegnata dal vento » non sono giustamente cambiate, perché fanno parte del suo successo commerciale. Alcuni particolari sono però cambiati, la scocca è ora delineata con maggiore rigore stilistico, quattro fari uguali, e il classico scudetto Alfa (allargato come quello della 2000) e gli spigoli più vivi, danno un aspetto più moderno e nuovo alle Giulia Nuove Super.

Si è voluto rimodernare l'interno della macchina dando alle già eccellenti prestazioni di prima un elegante e un confort nella cabina di comando veramente degni di nota. Volante in legno, tutti i comandi a portata di mano e bene in vista, mentre nella plancia centrale vi sono i manometri dell'acqua e dell'olio. I sedili sono stati completamente ridisegnati per un maggior comfort e hanno ora il poggiatesta incorporato. Qualità delle rifiniture, e l'eccellenza delle tappezzerie oltre alla silenziosità del mezzo, completano un ambiente « salottiero » tranquillo e lussuoso.

L'unica cosa che... era impossibile



La rivincita dell'automobile partirà dal SALONE di TORINO

Si parla di LURAGHI Presidente ANFIA

TORINO - Già tutto esaurito per il prossimo Salone d'autunno a Torino. Non c'è più un millimetro di area disponibile. Luigi Giovannetti, direttore della manifestazione, indica in questo dato inconfutabile un chiaro esempio della validità presente dell'auto e un sintomo di reazione a coloro che vorrebbero mettere tutti a piedi. E speriamo che chi ci governa (o ci governerà) venga a Torino e prenda contatto con gli espositori e il pubblico. Sottolinea Giovannetti:

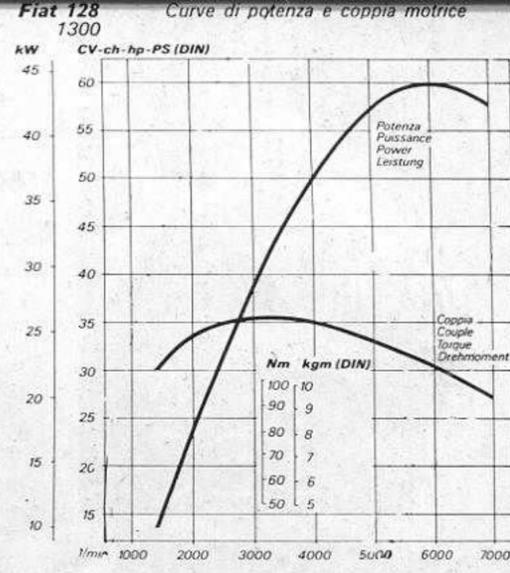
«Io credo che in questi ultimi mesi si sia avuto un netto miglioramento, parlo dell'automobile. Non possiamo, però pretendere che il malato sia guarito. No, il medico lo ha autorizzato a mettere un piede giù dal letto e a nutrirsi con una minestrina. Pretese assurde che l'ammalato possa andare subito a giocare al pallone! Il resto, io credo, verrà. C'è volontà in tutti».

Come AUTOSPRINT anticipò, il conte Biscaretti «lascerà» la presidenza ANFIA - Salone a fine anno. Per il sostituto di Biscaretti non si vogliono scoprire le batterie anzitempo; l'avv. Gianni Agnelli presidente della Confindustria ci pare voglia indicare un uomo uscente dal grembo della organizzazione. Che possa trattarsi di Luraghi? Sarebbe una scelta.

Negli incontri e nelle conversazioni torinesi, nelle soste dell'ENVIRONMENT '74, si è parlato molto anche della Citroen; erano venute notizie incontrollate sull'interessamento Ford. Che qualcosa ci sia è risultato a tutti e tutti ne sono convinti. Ma è chiaro che si attende in Francia la elezione del nuovo presidente che, come i suoi predecessori, dovrà, eventualmente, concedere determinate autorizzazioni. Si ricorderanno le operazioni FIAT-MICHELIN ecc.

Non si crede, però, che una «industria nazionale» possa subire radicali riconversioni di capitali. Qualche operazione con piccoli spostamenti di pacchetti azionari non vengono tuttavia esclusi. E forse sarebbe un primo passo Ford per agganciare la fabbrica francese, attendendo tempi migliori e vantaggiosi (se le cose non dovessero andar bene per la Citroen) per fare ulteriori avanzamenti in questa opera di penetrazione europea diretta.

Mario Morselli



♣ 128 x 7
CONTINUAZIONE DA PAG. 59

una cilindrata minore che nell'intenzione dei responsabili FIAT si potrebbe rivolgere alla 128 Special 1300, gli interni della macchina sono stati rinnovati, per un miglior comfort e un perfezionamento del posto guida. Il volante è di nuovo disegno ed è imbottito, mentre dal lato passeggero il vano portaoggetti è stato sostituito da un ampio cassetto con sportello sotto la plancia.

Esternamente la 128 Special si distingue per la calandra di nuovo disegno e per due nuovi proiettori rettangolari, paraurti più grandi di nuovo disegno con una fascia centrale protettiva di gomma, mentre le fiancate sono percorse da una modanatura con inserita una protezione in PVC per proteggere le fiancate dai colpi delle altre auto nei parcheggi.

Le coppe delle ruote sono nuove, e i tergicristalli sono in nero antiriflesso, mentre il serbatoio della benzina è dotato di serratura a chiave. Nella parte posteriore i gruppi ottici sono stati arricchiti da due luci di retroarcia. La plancia è ora veramente completa e comprende anche il termometro acqua oltre all'accendisigari, mentre il lavacrystalli è a comando elettrico.

Tappeti in «bouclé» per una maggiore insonorizzazione dell'abitacolo che ha ora dei sedili di nuovo disegno con uno schienale avvolgente che «tiene» molto lateralmente, mentre la selleria è in vellutino oppure in finta-pelle. A tutte queste migliorie la FIAT ha aggiunto alla già ampia scelta di colori due nuovi metallizzati, l'alluminio e l'azzurro chiaro.

◆ al volante

za da fermo 15"7, mentre il km lo abbiamo raggiunto in 36"6.

La prova, purtroppo breve, ha fatto apprezzare le due cose principali che questa nuova Fiat. Il motore molto elastico che anche nel traffico riprende in quarta senza problemi, e l'abitabilità che come era nell'intenzione di chi l'ha voluta non fa rimpiangere una vettura di 2000 cc.

Le dolenti note vengono dai prezzi, per ora non ancora comunicati ufficialmente, ma chi vorrà il motore 1300 dovrà pagare circa 60.000 lire in più; mentre l'allestimento special ne costerà altre 1000.000. Comodità e prestazioni costano certamente queste 160.000 lire.

La linea generale è immutata, salvo pochi particolari. Curatissimo l'interno (sotto). Il cambio è a 5 marce



migliorare, erano le qualità meccaniche della Giulia, che infatti sono rimaste invariate. Il cambio è ora di serie a cinque marce sulle due versioni di 1300 e di 1600 cc; questa quinta marcia consente di economizzare motore e carburante, molto importanti al giorno d'oggi. Con la quinta innestata si risparmiano 1000 giri del motore, che all'atto pratico vuol dire che le nuove Giulia a 120 kmh in quinta consumano 10 litri per 100 km, poco più di quanto consumi una utilitaria sotto i 1000 cc.

Sessanta anni di esperienze corse, hanno permesso ai tecnici dell'Alfa Romeo di mettere a punto delle barre antirollio, che permettono alla Giulia di essere una delle macchine più stabili che siano sul mercato. E' un miracolo di equilibri, di tarature e di distribuzione di pesi, che la rendono insuperata nelle prove di tenuta di strada.

I freni a disco con servofreno a depressione comandati da due circuiti idraulici indipendenti, più un modulatore che impedisce il bloccaggio delle ruote, rendono estremamente valida e sicura la Giulia in qualsiasi caso d'emergenza.

Per gli amanti dello sport basta ricordare un dato per rendere affascinante questa nuova versione Giulia: in tutte le sue versioni nel 1973 la Giulia ha dominato in migliaia di gare su strada e su pista in tutto il mondo, collezionando circa trecento vittorie assolute e undici campionati nazionali, oltre ad essere negli ultimi sette anni nelle versioni GTA la Campionessa Europea del Turismo.

Linea, affidabilità, prestazioni in tutta sicurezza sono gli elementi più in vista di una macchina indovinata da sempre... Sì, è il caso di dirlo: nemmeno i divorzisti penserebbero a scrivere NO per la Signora Giulia Alfa Romeo.

g. c.

Le altre AUTO di PRIMAVERA



Escort in fiore

La Ford lancia la Escort bicolore, chiamata «Primavera». La meccanica della 1100 XL, paraurti sdoppiati, gomme 165SR-13, volante sportivo ed interno intonato alle tinte della carrozzeria. Il sovrapprezzo è di 95.000 lire



Soltanto spagnola?

Arrivano dalla Spagna molte idee per l'utente Fiat. Dopo la Seat 127 quattro porte, ecco la 133, una via di mezzo fra la 126 e la gloriosa 850. Di quest'ultima mantiene il motore, nelle versioni a super (37 CV) e normale (34 CV). 2 porte, velocità 125 kmh

g. c.



RAC: niente più austerità corse

• In **INGHILTERRA** è finita la crisi del petrolio almeno per quanto riguarda le corse. Il RAC (divisione sportiva) ha annunciato che il 30 per cento di economia nel carburante, imposto dal Governo durante la crisi, non sarà più necessario.

• **Robert FEARNALL** lascia la rivista inglese «Autosport» per diventare direttore stampa e promozione del circuito di Silverstone, a partire dal primo giugno.

• Un membro dell'associazione della F. 1 ha detto che, a seguito di accordo raggiunto col RAC l'anno scorso, sarà l'associazione a decidere chi potrà prendere il via al **GP JOHN PLAYER**. Chi in prova si dimostrerà troppo lento, «non gareggerà».

• In un villaggio inglese si sperimenta l'annunciata vettura con motore a idrogeno, la **ELDEN Formula Atlantic** il cui motore, un Ford 1600 a flusso incrociato è stato elaborato dalla Piper.

• Anche se un poco migliorate, le condizioni di **Silvio MOSER**, dopo il grave incidente di Monza permangono gravi. Il pilota è ricoverato in un ospedale in Svizzera.

• **Gabrielle KONIG** sarà l'unica conduttrice inglese nel GP femminile a Monaco e dovrà vedersela con Yvette Fontaine, Liane Engeman, «Biche», ed Eeva Heinenon fra le altre.

GRD crisi

• **Derek WILD**, prima direttore del settore sviluppo della GRD, è passato alla Modus per aiutare nello sviluppo delle vetture Formula Atlantic, F. 2 e due litri. Altri dipendenti della GRD sono stati licenziati.

• Anche se **John Coombs** è taciturno come sempre, si è fatto il suo nome in rapporto al team **Baty CHEVRON** di F. 2.

• Per adesso non c'è segno di ripresa, per il circuito inglese di **LYDDEN**. Un rappresentante del RAC doveva ispezionare la pista per controllare se i lavori chiesti dal RAC erano stati fatti, ma poco prima è stato avvertito del contrario, sicché dovrà aspettare che i proprietari del circuito gli comunichino la conclusione dei lavori.

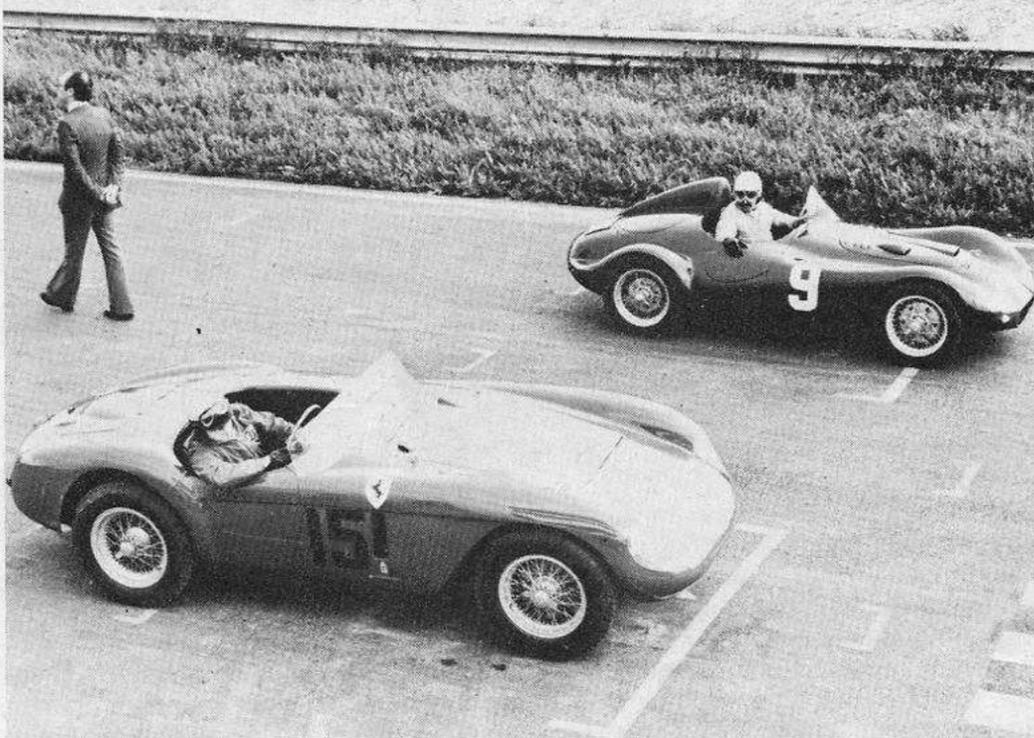
• Verso la fine del mese si avranno già dei particolari sul **RALLY SHERRY** del mese di settembre, mentre il regolamento vero e proprio sarà pronto in luglio. Il percorso sarà di poco più di km 1000, diviso in due settori, con 20-25 tratti speciali i cui venti già scelti coprono km 266.

• Quest'anno non si è svolto il **SALONE di BRUXELLES**, ma il comitato organizzativo ha già prenotato le date dal 16 al 26 gennaio per l'anno prossimo.

F. 1 anche in PORTOGALLO

LISBONA - Un GP di F. 1 in Portogallo valevole per il campionato mondiale, in programma per il 6 aprile 1975, aumenta a sedici le prove di quell'anno. Il calendario provvisorio della FIA è per il resto più o meno immutato, salvo per lo «scambio» nelle date dei grandi premi di Monaco e del Belgio. Il Campionato Marche comprenderà nuove prove a Pergusa in maggio e a Brasilia, mentre quella di Brands Hatch si correrà di nuovo in settembre. I rounds del campionato di F. 2 per ora sono saliti a 17, coi nuovi a Jarama e al Ricard, più uno in Belgio per il quale non si è ancora scelto il circuito.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT



MAGIONE - Anche in Italia sta dilagando la passione delle «veterane da corsa». A Magione, il «Jaguar Day» del 1. maggio ha avuto un buon successo per la partecipazione molto qualificata e per l'agonismo delle tre gare nelle quali è culminata la giornata. Nella prima corsa, vince **Fabrizio Castellani** con un'Alfa Zagato 1900 SS; nella seconda, dominio di **Augusto Monti** con l'agile **Giaur 750**; nella terza, riservata alle vetture Jaguar, vittoria di **Roberto Causo**, su XK 150, entusiasta animatore di queste gare. Nella foto, poco prima della partenza della seconda corsa, in prima fila la Ferrari tipo Monza di **Giuseppe Medici** e la **Giaur** di **Monti**, che stabilirà il tempo migliore della giornata.

A. A. A. attenzione LADRO!

Di ritorno da Palermo, durante una sosta a Roma, la vettura di **MANNUCCI** ed **AMBROGETTI** è stata «alleggerita» di tutto quanto si trovava nel baule. Con le valigie, fu rubata anche una borsa contenente carte e documenti.

In seguito a ciò, **Mannucci** ed **Ambrogetti** non sono in grado di compilare l'elenco di quei piloti che hanno versata loro la quota di associazione all'ANCAI in occasione del Rally di Sicilia.

L'ANCAI rivolge quindi un appello a tutti gli interessati, che sono pregati di comunicare alla segreteria (autodromo nazionale di Monza, telefono 22.448 e 22.366) il numero della ricevuta in loro possesso ed il preciso nominativo ed indirizzo per l'invio della tessera.

Dopo di che sarà possibile l'inserimento dei nominativi nello schedario dei soci, a valere a tutti gli effetti anche per i premi di fine anno.

• **Mike WILDS**, attualmente quarto nel campionato di F. 5000, potrebbe forse debuttare in Formula 1 al **John Player British GP** il 20 luglio. Pare che la March impresterà la sua 741 che usa per le prove alla Dempster, affidandola a **Wilds** per la gara.

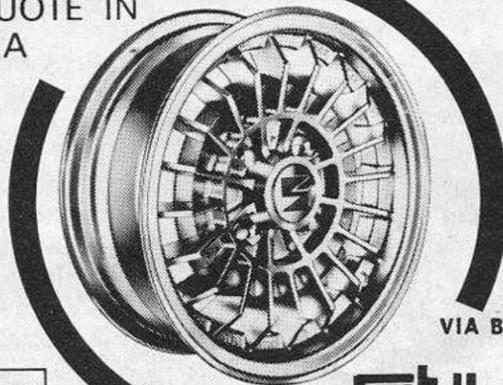
• **Bob HARPER**, che patrocina il Team Hong Kong di F. 2 per **Purley** e **Quester**, è già piuttosto deluso per lo scarso appoggio che gli fornisce la March. Intanto spera di patrocinare una gara «mista» per F. 1 e F. 2 in agosto, su uno dei circuiti dell'MOD.

INDUSTRIA RUOTE IN LEGA LEGGERA



FIAT
BMW-FORD
ALFASUD
SIMCA

Modello
GRIFO 5 1/2 x 13



NOVITA'
74

MISURE REG.
T.U.V.
GERMANIA

MILANO
VIA BARNABA ORIANI 22/10
Tel. 30.86.165

STILAUTO

• Anche il comune di Frugarolo, in provincia di Alessandria, si è ricordato della sua campionessa in gonnella, nativa e abitante appunto del piccolo centro lombardo. Il giorno 1. maggio infatti nel Palazzo comunale il sindaco ha consegnato a **Lella LOMBARDI** una medaglia per meriti sportivi: nella motivazione si parla di trionfali successi nel campo automobilistico comprendenti il titolo italiano F. Mexico 73, vari successi in annate precedenti e un secondo posto di classe al Mugello di alcuni anni fa.

• Il rally **COPPA CITTA' DI MODENA** dato in un primo tempo per incerto, avrà invece regolarmente luogo nella seconda domenica di giugno avendo i responsabili superato ogni difficoltà burocratica.

• Per discutere alcuni importanti questioni tecniche di interesse comune, si sono incontrati a Torino nella sede dell'ANFIA presidenti e dirigenti di case automobilistiche di sedici nazioni.

• La VW ha confermato che aumenterà i prezzi delle proprie vetture del 6 per cento e fra non molto, per compensare l'aumento dei costi e del lavoro, dopo il nuovo contratto.

Torna la F. 1 ad ALBI

• Al GP di Spagna c'era il francese **Armand BROUZES** che effettuava «sondaggi» presso le squadre, i piloti e gli organizzatori di F. 1 per sentire se sarebbero disposti a partecipare a una gara di F. 1 non di campionato ad Albi più avanti nell'anno. Le prime reazioni sono state positive e si è chiesto a **Beltoise** d'ispezionare il circuito. Quanto alla data, sarebbe a cavallo fra il GP d'Italia e quello del Canada.

• Una flotta di trenta furgoni postali elettrici costruiti in Inghilterra ha sostituito tutti i furgoni a combustione interna di Cupertino, nella **CALIFORNIA** settentrionale. L'ordine è stato eseguito dalla **Harbilt Electric Trucks and Vehicles**.

• L'**ASTON MARTIN** è riapparsa sul mercato americano con un ordine per duecento vetture, che al prezzo odierno valgono due milioni di sterline. Distributrice ed esportatrice della marca negli Stati Uniti era la **Royston**, che ora ha acquistato la compagnia in America diventandone agente esclusiva.

MOSCA no al rally

• Il **Royal Motor Union** di Liegi ha annunciato che il **RALLY LIEGI-MOSCA-LIEGI**, in calendario per agosto, non si svolgerà. Sebbene si ritenga sicuro che per quell'epoca ci sarebbero tutti i necessari permessi per utilizzare il previsto percorso, al momento non ci sono e non si vuole correre il rischio di rovinare la competizione. Intanto continuano i contatti, nella speranza di fare svolgere la corsa nel 1975.

• La **CHRYSLER FRANCE** ha annullato gli ultimi licenziamenti temporanei, perché ritiene che ci siano i primi segni di ripresa sul mercato automobilistico.

• A Londra, dal 7 al 12 marzo 1975, avrà luogo una esposizione riservata al settore accessori, ricambi e attrezzature per la manutenzione dei veicoli, alla quale potranno partecipare 90 espositori. La manifestazione si svolgerà sotto il patrocinio della **SMMT**.

• Chiunque si classifichi nella prossima gara per vetture storiche che si svolgerà a SILVERSTONE riceverà dalla Martini e Rossi una bottiglia di cognac.

• Caldo, afa, aria irrespirabile, ecco i principali nemici degli automobilisti durante la guida. Per evitare i casi di disagio, la sonnolenza durante la guida e la lentezza di riflessi, **VEGLIA BORLETTI** ha realizzato un condizionatore che in un attimo trasforma sei metri cubi d'aria viziata in fresca brezza primaverile.

Lo... spoiler salvapedoni

LONDRA - Un nuovo dispositivo studiato dalla **BRITISH LEYLAND** per ridurre il numero dei morti e dei feriti fra i pedoni, implica una concezione nuova per la parte anteriore delle vetture. La prima macchina sperimentata dotata del « salvapedoni » sarà esposta a Londra dal 3 al 7 giugno, in occasione della Conferenza Internazionale del veicolo sicuro. Tre elementi principali sono: un nuovo paraurti anteriore a non più di cm 33 da terra, un cofano a cuneo e una sbarra di contenimento.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

200 miliardi il deficit BL

• La **BRITISH LEYLAND** ha annunciato un deficit di sterline 16.600.000 (circa duecento miliardi) per il periodo di sei mesi terminato il 31 marzo. Nello stesso periodo dello scorso anno la Casa aveva avuto un utile di 22.800.000 sterline.

• Dal 15 al 17 luglio esperti sulla sicurezza automobilistica, in rappresentanza di sei paesi, terranno la terza conferenza internazionale ESV. I paesi rappresentati saranno Australia, Stati Uniti, Francia, Italia, Giappone e Germania Federale.

• Dal 17 al 21 maggio, avrà luogo al Palazzo delle Esposizioni di Ginevra, il SITEV, prima esposizione internazionale dei fornitori dell'industria del veicolo. Nazioni di tutto il mondo esporranno materie prime e prodotti manifatturati, suscettibili di essere usati da tutti i costruttori di veicoli.



• Per il settimo anno la Danimarca ha eletto, fra 35 vetture, la **FIAT 126** «automobile dell'anno». Segue a distanza la Honda Civic, poi la Passat e l'Alfasud. La giuria era formata da venticinque giornalisti ed esperti danesi.

Meno auto in Inghilterra

• In **Gran BRETAGNA**, il fatturato di automobili nuove nel primo trimestre del 1974, ha registrato una flessione del 29,8 per cento nei confronti dello stesso trimestre 1973. Soltanto la British Leyland ha registrato un lieve aumento, mentre Ford, Vauxall e Chrysler sono in netta perdita.

• A **RICHMOND**, in Virginia la **DU PONT** costruirà un nuovo stabilimento, destinato a produrre annualmente 25.000 tonnellate della sua nuova fibra «Kevlar», nota sin dal 1970, sotto il nome di «Fibra B» per il rinforzo dei pneumatici.

• La **PETROL INJECTION Ltd.** ha messo in produzione la versione del proprio sistema elettropneumatico TJ di iniezione della benzina, con controllo delle emissioni, per vetture passeggeri. Il TJ soddisfa le più moderne esigenze sia sul controllo delle emissioni, sia per il minor consumo di carburante.

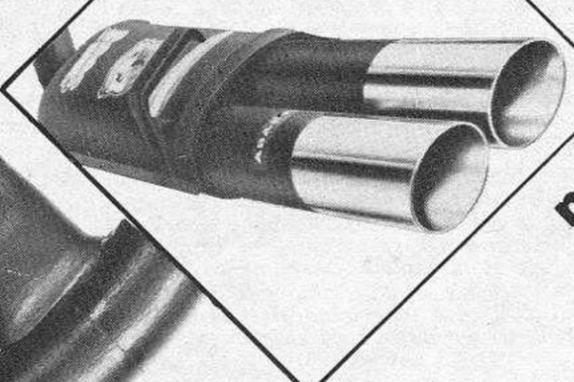


il volante **ABARTH** è bello ma non basta!

E' soprattutto sicuro

Prezzo al pubblico (IVA esclusa) completo di mozzo Lire 26.000

perché nasce dall'esperienza **Abarth** raccolta nelle competizioni sportive e nella costruzione delle vetture speciali.
E' costruito in "Avional" 50/10 con impugnatura rivestita in vera pelle impunturata.
E' montato di serie sulla Fiat Abarth 124 Rally e sulla Abarth Autobianchi A112.



ABARTH

marmitte speciali sembrano costose ma... lo sono veramente?

Se si considera la costruzione e si tiene conto dei materiali impiegati: perché si guarda anche alla durata, se si apprezza - da competenti - anche il "peso" dell'esperienza **Abarth...** allora sì, il prezzo acquista la giusta dimensione. E vediamo qualche prezzo:

- Alfa Romeo Giulia 1300-1600 imp. completo L. 50.300
- Alfa Romeo Giulietta 1300-1600 imp. completo L. 16.400
- Fiat 127 imp. completo L. 24.400
- Fiat 128 "tipo America" imp. completo L. 24.000
- Autobianchi A112 imp. completo L. 23.900
- BMW 1600-2002 imp. completo L. 38.300
- Mini Minor imp. completo L. 28.000
- Mercedes 200 8-220 8 imp. completo L. 35.500
- Opel Manta e Ascona 1600 imp. completo L. 28.000
- Porsche 911 (tutti i tipi) imp. completo L. 68.200
- Volkswagen 1300-1500 imp. completo L. 40.000
- tutti i "posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori" L. 37.800
- L. 22.400
- L. 64.700
- L. 40.600



SELECOM SpA
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:
ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA
(dis. Bertone)