

Fra quattro settimane tornerà in edicola il

QUERIN SPORTIVO

completamente rinnovato nella forma e nei contenuti.

Avrà lo stesso formato di Autosprint e sarà stampato con roto-offset su 68 pagine in bianco e nero e a colori.

Le polemiche, i retroscena, gli scandali, la politica di tutto il calcio italiano saranno raccontati dalle firme più prestigiose.

GIANNI BRERA commenterà il campionato di calcio.

ALDO GIORDANI curerà 12 pagine di basket

E inoltre boxe, ciclismo, atletica, tennis, auto, ippica, rugby, nautica.

Una formula nuova per un settimanale «nuovo» in tutte le edicole mercoledì 2 ottobre

QUERIN SPORTIVO L'UNICA RIVISTA SETTIMANALE INTERAMENTE DEDICATA AL CALCIO, AL BASKET E AGLI ALTRI SPORT MAGGIORI

Al pettine i nodi della crisi-auto

Mercoledì 11 settembre la verità FIAT

TORINO - Ora il primo appuntamento è per l'11 settembre. Per quella data, infatti, è previsto il primo incontro tra i sindacati e la Fiat. L'obiettivo è quello di definire una politica comune, una strategia di compromesso capace di allontanare il pericolo della Cassa di Integrazione. Fino ad ora questo provvedimento sembrava inevitabile. Umberto Agnelli, in una intervista concessa ad un quotidiano di Torino, aveva fatto un quadro particolarmente preoccupante e realistico della situazione. Era stato ribadito l'«ultimatum» del 30 settembre. Dopo quella data l'impegno Fiat, almeno per quello che riguarda i livelli occupazionali, sarebbe venuto meno.

D'altra parte le cifre con le quali i sindacati tentano di opporsi alle decisioni della casa torinese lasciano perplessi. Si parla, e lo abbiamo scritto la settimana scorsa, di «cali» irrilevanti, dell'ordine del sei per cento. Ma sono dati che non convincono nessuno. La tendenza a drammatizzare una situazione tutt'ora sotto controllo che i sindacati attribuiscono alla Fiat è tutta da dimostrare.

Ma c'è di più. Gli stessi dati ufficiali peccherebbero per difetto. Qui è difficile poter puntare su cifre sicure, c'è un muro di reticenza, schermi insuperabili. Eppure molti fatti concorrono ad avvalorare questa ipotesi. Una piccola inchiesta condotta a livello locale, interessando una diecina di concessionari Fiat, è stata sconcertante. Le vendite sono praticamente bloccate, altro che flessione, qui si parla piuttosto di totale mancanza di ordinazioni!

E poi c'è un altro episodio che può dare il senso esatto della situazione. La Lancia, alla chetichella, sta abbandonando la sede torinese di Borgo San Paolo. Le linee di montaggio della «Beta» vengono smantellate una alla volta. Ormai, in città, ne rimane soltanto una e funziona solo al 70 per cento delle sue possibilità. La versione ufficiale parla di un trasferimento dello stabilimento in una località del biellese, Vernone. Ma qui i lavori sono appena iniziati, e sembra che non vi sia troppa fretta nel portarli a termine.

La realtà potrebbe essere una altra. Anche se alla Lancia c'è ancora una forte resistenza in questo senso è iniziato l'adeguamento ai nuovi piani Fiat. A Vernone, con ogni probabilità, si prepara la catena di montag-

gio per la nuova ammiraglia destinata a sostituire in un prossimo futuro la «130», berlina coupé. I prototipi circolano già da parecchio tempo.

Si tratterà di una vettura convenzionale con motore di tre litri e mezzo di cilindrata. Sembra esclusa una derivazione diretta dal modello Fiat.

In corso Marconi vi sono altri motivi di preoccupazione. La «austerità» e la crisi economica hanno avuto sull'auto un effetto non del tutto previsto. Calata la produzione delle vetture di piccola cilindrata c'è stato un rilancio nell'interesse per le «medie» europee. La «132» per adesso tira (anche se non nella misura denunciata dalla casa) e lo stesso accade per la «128». Questo fenomeno si è verificato quattro mesi fa ed ormai è stato quantizzato. Purtroppo la tendenza è stata ignorata dagli uomini di governo. Ancora una volta preferendo una politica di demagogia ad una più aderente alla realtà hanno preferito ricorrere all'abolizione dell'«Una Tantum» per le piccole cilindrate mettendosi contro corrente rispetto all'andamento del mercato.

Ora i sindacati chiedono alla Fiat di rinunciare alla Cassa di Integrazione, lo chiede lo stesso governo tramite l'interessamento del ministro del lavoro Bertoldi. Ma i problemi sono parecchi e nessuno aiuta la Fiat a superarli. Si parla della necessità di costruire 200.000 auto in meno. E' una cifra allarmante che impone rapide scelte produttive. E questa volta il potere di contrattazione di governo e sindacati è ridotto.

La politica europea della Fiat è alle porte, la sua dipendenza dal mercato interno diminuisce giorno per giorno. Non ci vuole molto a capirlo. La Fiat Svizzera vende le «POLSKI», in Scandinavia si vendono bene le Fiat «ZHIGULI» costruite in Russia. La Francia importa le POLSKI, le «LADA» e le ZASTAVA. La Germania Ovest ancora le «POLSKI». Motori polacchi arriveranno in Italia a partire da ottobre (probabilmente per equipaggiare la «131»).

I sindacati vedono in questa concorrenza «interna» un motivo di debolezza della casa torinese. La verità, probabilmente, è un'altra. L'11 settembre alla Unione industriale nell'incontro tra sindacati ed Umberto Agnelli dovrebbe venire fuori, una volta per tutte.



Secondo in SVEZIA

KNUTSTORP - Altra bella prova di Giorgio Francia nel corto ed accidentato circuito svedese di Knutstorp, in una gara internazionale valida per il campionato svedese di Formula 3.

Il nostro pilota, ormai certo della vittoria nel Trofeo Polifac, che riprenderà quest'altra settimana, è stato battuto dall'idolo locale Conny Andersson, anch'egli come Francia al volante di una March-Toyota Novamotor. La gara è stata vivacizzata dalla presenza dei due piloti ufficiali della March, Henton e Chateaubriand, che però sono stati sonoramente battuti. La gara si è svolta in due manche con classifica finale per somma di tempi; entrambe le volte Andersson e Francia si sono aggiudicati il primo ed il secondo posto.

GARA A KNUTSTORP, INTERNAZIONALE DI F. 3, 1 SETTEMBRE 1974.
CLASSIFICA FINALE

1. Conny Andersson (March) in 38'10"2;
2. Francia (March) 38'18"7; 3. Nordstrom

(GRD) 38'22"2; 4. Henton (March) 38'30"2;
5. Chateaubriand (March) 38'34"5; 6. Sigurdson (Brabham BT 41) 38'43"5.

Giro più veloce: Andersson, in 1'02"9, media 125,09 kmh.

DIMITRIO leader negli «stock»

EMPOLI - Nuovo successo di pubblico alla pista Arno di Empoli, per una nuova prova del Trofeo Nazionale per Stock Car, organizzato dalla Federazione Nazionale Stock Cars. Molto combattuta la finale per le stock trasformate, dominata per la maggior parte dalla Giulia 1600 di Meschiani, poi giratosi proprio allo scendere dei 40 giri previsti. La vittoria è così andata a Dimitrio, su Fiat 1300, che con questa vittoria balza in testa alla classifica provvisoria del campionato, la cui prossima gara è per il 15 di settembre.

Ecco le classifiche:

Stock-Car - Empoli, 1 settembre 1974
1. batteria: 1. Giorgio Meschini; 2. Albera; 3. Cavicchioli; 4. Montanelli; 5. Degli innocenti; 6. Forcari; 7. Terreni.

2. batteria: 1. Paolo Zanoni; 2. «Charly Ontario»; 3. Dimitrio; 4. Banti; 5. Ferrari; 6. Morandi; 7. Secchioni.

Finale: 1. Salvatore Dimitrio; 2. Cavicchioli; 3. Meschiani; 4. Banti; 5. Zanoni; 6. «Charly Ontario»; 7. Morandi.

FISCAR:
Classifica provvisoria del Trofeo Nazionale
1. Salvatore Dimitrio; 2. Meschiani; 3. Albera; 4. «Charly Ontario»; 5. Zanoni; 6. Stefani.

Superstock
Finale: 1. Giorgio Albera; 2. Morandi; 3. Fregni; 4. Alberghini; 5. Zanoni.

● Schuppan ha confermato che Yip rinuncerà a patrocinare l'Ensign, perché ritiene che le gare di Grand Prix non sono equilibrate. Si dedicherà quindi alla F. 5000 e alla Can-Am.

Ha effettuato un test segreto con Donohue

Debutta a MOSPORT la PENSKE F. 1

MOSPORT PARK - Che Roger Penske ci tenesse tanto alla segretezza lo avevamo constatato due anni fa, quando portò al debutto la Porsche 917-10. Ora poi, con la F. 1 non lascia intentato nessun stratagemma pur di tenere sia il pubblico che la stampa ben lontani dalla sua ultima creazione: però, se con i primi ha avuto buon esito, la stessa cosa non si può dire di quella piccolissima parte della stampa che, con un po' d'intuizione, ha fatto una capatina sull'area di Mosport i giorni 29 e 30 agosto.

L'aspettativa non è stata delusa perché Penske stava appunto conducendo due giornate di prove con la nuova F. 1 con alla guida il sempre valido Mark Donohue. La compagine americana teneva tanto alla segretezza da pretendere dalla direzione di Mosport la garanzia che nessuno avrebbe varcato il cancello d'ingresso: naturalmente il proprietario della pista, Hides, non ha acconsentito e quando siamo arrivati in pista abbiamo immediatamente constatato che nella zona dei box non esisteva nessuna attività; però abbiamo subito incontrato il responsabile di Penske per le pubbliche relazioni, Dan Luginbuhl.

Abbiamo chiesto a Luginbuhl chi piloterà la vettura nella prossima stagione e scherzando ci ha detto:

«Abbiamo moltissimi nomi in considerazione, e siamo disposti ad esaminare qualsiasi interessamento compreso naturalmente il vostro...».

Se vogliamo analizzare le parole del dipendente di Penske non possiamo che dedurre 2 cose ossia: una decisione su chi porterà al debutto la F. 1 al Gran Premio del Canada il 22 settembre non

Con la gara di KASSEL è finita la storia dei «mostri» europei

Nemmeno le cauzioni salvano l'INTERSERIE

KASSEL-CALDEN - Una competizione Interserie si è svolta per la prima volta sulla pista di un aeroporto: a Kassel, 200 km. a nord di Francoforte. Davanti a 15.000 spettatori e con l'assistenza di un tempo soleggiato e non troppo caldo, sedici conduttori europei di «mostri» hanno preso la partenza, ma malaguratamente questa corsa era, fin dall'inizio, nata sotto il segno della superiorità delle Porsche-turbo. Il solo Manfredini, al volante di una 3 litri Lola del Jolly Club poteva assicurarsi il settimo posto che con un po' più di fortuna avrebbe potuto anche essere il quinto.

Fra l'altro il monte premi di questa Interserie era stato ridotto del 20 per cento in quanto alla corsa non erano iscritte vetture sprint e, inoltre, perché fosse dato il via con un congruo numero di vetture, gli organizzatori avevano preteso da Kauhsen, Kelleners e Muller il versamento di una cauzione di 8.000 dollari! Nonostante questo né Kinunen, né Loos hanno preso la par-

tenza e al via non v'erano, di interessanti, che le due turbo di Kauhsen e Muller, la McLaren di Helmut Kelleners e la Porsche 5,6 di Ernst Kraus. Oltre a Manfredini v'erano inoltre Jost con la sua Porsche 908/3 e lo svizzero Schultes con una 3 litri Lola-Ford. Gli altri partecipanti presentavano vetture di nessun interesse. Era assente anche Vern Schuppan che avrebbe dovuto guidare la seconda vettura di Kauhsen, ma una settimana prima della gara, nel corso di un test, la vettura era preda di un incendio e non se ne poteva salvare nulla.

La corsa ha avuto uno svolgimento molto semplice. Kelleners è partito in testa ed è rimasto al comando per alcuni giri insidiato da Kraus molto presto messo fuori causa da un testa-coda. Intanto avanzavano Kauhsen e Muller che si portavano nella scia di Kelleners per superarlo poco dopo. A metà gara, Kauhsen che era in testa non poteva parare un attacco di Muller che si involava per andare a vincere indisturbato.

Dopo questa misera esibizione dei mostri, è facile fare la previsione della certa fine di questo tipo di corse. La Porsche non ha più pezzi di ricambio per le 4,5 turbo e nemmeno per le vetture con motore da 5 litri ed è certo che la casa di Stoccarda non ha più alcun interesse alla categoria. Se gli organizzatori vorranno continuare ad offrire le grosse vetture dovranno adottare il nuovo regolamento Can-Am: vetture da 650 kg. con motore 3 litri competizione o 5 litri stock-block. La gara di Kassel è stata indicativa al proposito!

Peter Beck

LE CLASSIFICHE
Gara INTERSERIE

1. Herbert Muller (Porsche 917-10 turbo) in 47'52"4 media 165,200 kmh; 2. Kauhsen (Turbo Porsche) 48'03"1; 3. Kelleners (McLaren) a 1 giro; 4. Kraus (Porsche 5600) a 2 giri; 5. Jost (Porsche 908-3) a 2 giri.

Divisione «Sport 500»

1. Jost; 2. Lenz; 3. Manfredini; 4. Obermoser; 5. Mueller-Perschl.

Classifica INTERSERIE

1. Muller, punti 50; 2. Kelleners, 44; 3. Kauhsen, 35; 4. Jost, 20; 5. Kraus, 10.

● Dopo l'ennesimo fiasco in Austria della BRM, qualcuno ha pensato di capire che per la prossima stagione il team inglese correrà con uno sponsor inglese e soprattutto con piloti inglesi. Naturalmente è piuttosto difficile ottenere informazioni di prima mano da Lou Stanley, ma pare che a Monza la scuderia porterà la solita macchina da affittare e due macchine da corsa (dietro le quali come al solito i coniugi Stanley cercheranno di infilarsi dentro ai box...). Gran parte del futuro BRM dipende da quanto Aubrey Woode, ritornato al team per la terza volta, riuscirà a spremere dai motori V12. La sua ricomparsa alla BRM naturalmente mette fine al progetto McNally V12, che doveva essere usato anche da Hesketh. Assieme a Woods il progetto è stato abbandonato quando il primo motore era giunto a circa un mese dalle prime prove.

Gilberto Gatto

Lapierre in cima al pino

FRANCIA - Corsa Le Pin - Gara di 1. Lapierre (March) 4'4"7
velocità in salita

Lapierre ha vinto con buon vantaggio sul secondo arrivato, Daumet su Chevron. Dominio delle Opel Commodore nella turismo di serie, mentre nella turismo speciale ha vinto una Simca 1000 Rallye.

Bandiere rosse per un acquazzone a Brands Hatch: molte piroette, una ripresa arrangiata e gomme provatissime

Lo spettacolo con Tony DEAN

LELLA senza ricambi gomme

BRANDS HATCH - Una pioggia torrenziale era già caduta nei giorni prima delle prove, ma per la prima sessione la pista era abbastanza asciutta e il sole addirittura brillava al momento dello schieramento per la gara. La pole position era stata guadagnata da Bob Evans, con il tempo di 43"6, affiancato da Vern Schuppan (44"4) su una identica Lola: nella seconda fila, ambedue con il tempo di 44"5 Mike Wilds contento della sua March abbastanza stabile, anche se purtroppo non disponeva di un gran motore.

In terza fila Ashley (44"7) al quale era stato cambiato in fretta e furia un ammortizzatore, e Lunger che aveva qualificato la sua Brabham BT 43 in 44"9 e si lamentava ancora dell'aerodinamica della vettura: seguiva Gethin (44"9) non troppo contento della sua Chevron.

Nella fila seguente ci doveva essere Pilette che aveva realizzato un buon 45" prima di distruggere la monoscocca della sua Chevron: in questo modo Tony Dean era rimasto solo. Poi seguivano Keizan (45"3) sulla Lola Embassy, Craft (45"5) con la solita Chevron, Magee (45"5) con la Chevron e Belso con la Lola (45"6). Lella Lombardi era finita in ottava fila con il tempo di 45"7 a causa di una foratura in prova e dell'assenza totale di gomme di ricambio rimaste sul camion. Nella stessa fila era Summer (46"1) su Trojan seguito dagli ultimi qualificati.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Tony Dean ha ottenuto una splendida vittoria nella gara di F. 5000 valevole per il campionato Rothmans, battendo i validi Magee e Bob Evans in una corsa altamente spettacolare, partita con sole, fermata per un grande diluvio e quindi fatta ripartire: molti piloti in queste condizioni sono stati bloccati da incidenti.

Alla partenza dopo il giro di riscaldamento McGuire urtava con il musetto Hobbs che perdeva tempo: ne approfittava Evans che con uno scatto magistrale si metteva al comando davanti a Schuppan, Gethin, Keizan e Ashley.

Al secondo giro le posizioni erano già cambiate: Schuppan con una ardita manovra prendeva il comando, mentre Keizan lasciava la posizione ad Ashley. Evans rimaneva attaccato al leader, Gethin e Lunger sostavano rapidamente ai box e all'11. giro mantenevano le posizioni: la Lombardi era 11., subito davanti a Craft, e migliorava la sua posizione quando anche Keizan era costretto ad una sosta ai box.

Le posizioni parevano ormai consolida-

te con Evans all'attacco di Schuppan per la prima posizione, Ashley terzo, poi Dean e Magee in lotta per la quarta posizione seguiti da Wilds.

Ma al 15. giro Schuppan usciva di strada violentemente, probabilmente scivolando sul molto olio che aveva lasciato il motore di Belso: la sua Lola picchiava contro il terrapieno al Paddock e rimaneva fuori uso, senza alcun danno per il fortunato pilota. Così Evans prendeva il comando, con Ashley pressato da vicino da Dean e Craft che attaccava la Lombardi per la sesta posizione.

Finché il nuvolone nero, che girava già da tempo sul circuito, non scaricava tutta insieme la tanta acqua che conteneva: e le bandiere che fermavano la corsa non facevano a tempo a salvare Gethin che con i suoi slicks piombava fuori strada danneggiando la sua Chevron.

In questo frangente erano state usate la bandiera a scacchi e quella rossa, ma amichevolmente si veniva all'accordo di ricreare uno schieramento «arrangiato» per correre gli altri venti giri. In questo nuovo schieramento figuravano quindi appaiati Evans e Dean, poi Ashley e Magee, Wilds e Craft, seguiti dalla Lombardi.

Al termine dell'acquazzone la partenza: Evans non era molto rapido, così Dean prendeva il comando davanti a Magee ed Ashley. La Lella inizialmente era nona,

Non sarà la ROTHMANS a sostenere il campionato '75

Le 5000 non «fumano più»

LONDRA - Cosa c'è di nuovo nella F. 5000? Noi ci siamo posti la domanda, e ora cerchiamo di rispondervi. Per ora a dire il vero abbiamo un «programma di massima» per il '75: questo è stato stilato per rispondere alle voci di un ritiro della Rothmans e di certi teams, tali da mettere in dubbio il futuro di questa formula. In effetti è vero: la Rothmans si ritira e la Embassy non ha nessuna intenzione di prendere il suo posto, ma abbiamo letto che «trattative con un nuovo sponsor sono in corso e per il 1975 la serie di gare sarà certamente effettuata anche con un nuovo incremento al monte premi». Questo aumento dovrebbe ammontare a circa un quinto in più e sarebbe suddiviso tra i migliori dieci piazzamenti per ogni gara (il premio per il vincitore diventerebbe di 2000 sterline al posto delle attuali 1500).

Per quel che riguarda gli abbandoni delle squadre certamente qualcosa cambierà, ma il team VDS (Gethin e Pilette quest'anno) ha chiaramente negato di abbandonare la F. 5000 per un'altra categoria. Probabilmente non vedremo più Bob Evans il prossimo anno in F. 5000, dal momento che è stato avvicinato da almeno quattro scuderie di F. 1 e Mike Wilds potrebbe essere il secondo ad abbandonare questa categoria

per passare alla F. 1. Ma questo nel mondo dell'automobilismo era già scontato in partenza, e tra l'altro non potrà essere deciso fino all'inizio del prossimo anno.

Il calendario per le gare di F. 5000 sembra all'ingrosso abbastanza simile a quello di quest'anno, con gare oltre che in Inghilterra in Belgio, Olanda, Danimarca, Spagna e Portogallo. Le gare in Italia sono molto in forse, e questo dipende soprattutto dalla situazione economica, che speriamo muti sensibilmente la

Una SHADOW F.5

● Si sono sentite in giro molte voci che la SHADOW possa schierare una F. 5000 per la prossima stagione.

prossima stagione: per Spagna e Portogallo poi si tratterebbe di due gare da disputarsi al Jarama e all'Estoril. Pare anche ormai saltata la gara che si disputava in Irlanda, a Mondello Park, già in situazioni critiche quest'anno.

Non vi sono invece concrete probabilità di un programma abbinato con gare al di là dell'Atlantico, anche se anche quest'anno un paio di piloti americani, come ad esempio Brett Lun-

ger hanno tentato a più riprese di abbinare gare al di qua e al di là dell'oceano.

Per rispondere quindi definitivamente alla domanda «che farà la F. 5000 nel '75» sarà bene attendere quella data e pensiamo che come al solito tutto sia sempre in funzione delle più o meno abbondanti disponibilità di denaro...

E appare anche ormai troppo chiaro che la Rothmans si stia ritirando da tutte le forme di sponsorizzazione sia alle auto che alle moto dalla fine di quest'anno, più o meno sulla falsariga di quanto stanno facendo tutte le altre compagnie di tabacco che stanno un po' tirando i remi in barca da un po' di tempo a questa parte. Come esempio maggiore potremmo citare la Marlboro che certamente non sta spendendo in campo automobilistico tutti i soldi che aveva impegnato nel '73 e la stessa Embassy, che solo poco tempo fa sembrava certa di prendere il patrocinio della F. 5000 ora non appare più tanto convinta.

Incerti sono anche i programmi della Yardley per la prossima stagione; è anche possibile che abbandoni questo settore dello sport, oppure che continui con la McLaren ma con macchine sport.

F. 5000 A BRANDS HATCH - Gara internazionale valevole per il campionato Rothmans Circuito di Brands Hatch, 26 agosto 1974

LE CLASSIFICHE

PRIMA PARTE

1. Bob Evans (Lola T 332) 15.11"6; 2. Dean (Chevron B 24) 15.33"8; 3. Ashley (Lola T 330) 15.35"2; 4. Magee (Chevron B 24) 15.35"2; 5. Wilds (March 74 A) 15.44"2; 6. Craft (Chevron B 28) 15.53"2; 7. Lombardi (Lola T 330) 15.54"8; 8. Gethin (Chevron B 28) a 1 giro; 9. Robinson (McLaren M 19) a 1 giro; 10. Sumner (Trojan) a 1 giro. **Giro più veloce:** Gethin e Schuppan 44"2, media 162,54 kmh.

SECONDA PARTE

1. Tony Dean (Chevron B 24) 36.24"6; 2. Magee (Chevron B 24) 26.27"8; 3. Ashley (Lola T 330) 36.30"8; 4. Craft (Chevron B 28) 36.45"6; 5. Evans (Lola T 332) 36.52"4; 6. Robinson (McLaren M 19) a 1 giro; 7. Hobbs (Lola T 332) a 1 giro; 8. Wilds (March 73 A) a 1 giro; 9. Wattiez (Lola T 330) a 2 giri; 10. McInerney (Lola T 330) a 2 giri; 11. Sumner (Trojan) a 2 giri; 12. Lombardi (Lola T 330) a 3 giri.

RISULTATO FINALE

1. Tony Dean; 2. Magee; 3. Evans; 4. Ashley; 5. Craft; 6. Wilds; 7. Robinson; 8. Hobbs; 9. Wattiez; 10. Lella Lombardi e Sumner.

ma poi perdeva posizioni non trovandosi a suo agio su questa pista bagnata. Tre giri dopo Lunger attaccava Ashley, a sua volta attaccato da Hobbs. Al 15. passaggio Hobbs era quarto, Craft attaccava Ashley ma non riusciva a carpirgli la terza posizione. Ma la pista stava via via asciugandosi e i piloti che montavano gomme da bagnato cominciarono a sentirsi in difficoltà: Lunger risaliva rapidamente fino al secondo posto, ma poi si girava e rompeva un cerchio, assieme a Hobbs che si fermava per la veloce sostituzione ai box di una gomma afflosciata. Alla fine della gara i pneumatici erano veramente provati, specialmente quelli di Evans: la spuntava Dean davanti a Magee e al regolare Ashley. Tony Dean quindi per somma di piazzamenti si aggiudicava la gara davanti a Magee e ad Evans: la Lombardi giungeva 10. a pari merito con Summer.

David Hodges



Non ostante il suo impegno ed il perfezionatissimo «buggy» da cross, questa volta (a destra) il francese Maurin ha dovuto arrendersi all'italiano Fontanili. Sopra: un'Alfa 2000 fra le vetture che hanno inaugurato la nuovissima pista a Tolmezzo



Prima vittoria
contro stranieri

AUTOCROSS FONTANILI tipo export

MAGGIORA - Ha vinto un italiano. E la notizia, ovviamente, fa sensazione. E' un grosso fatto, un avvenimento che fa addirittura storia se si considera che mai, prima d'ora, i migliori piloti dell'Europa Occidentale si erano sfidati tutti assieme in una gara di autocross. Il «battesimo» si è avuto a Maggiora, una località ormai divenuta famosa per il suo attaccamento alle discipline sportive «fuoristrada». Si ricordano, in passato, le sfide fra il nostro Longo ed il tedesco Wolfshohl nel ciclocross, è attuale il momento del motocross sul campo del Motaccio del Balmone ed è infine a livello di «pietra miliare» l'appuntamento autocrossistico del 25 agosto curato in ogni particolare dai dirigenti dello «Sport Club». Incontro al quale sono convenuti oltre seimila spettatori per ammirare le gesta di una trentina di piloti d'Italia, Francia, Belgio e Germania dell'Ovest.

Davanti a tutti è arrivato Osvaldo Fontanili, parmense di 34 anni, da due campione d'Italia, di professione autotrasportatore. Ha superato, con un vantaggio di una cinquantina di metri, il campionissimo francese Gerard Maurin e di 17" il campione belga Guy Delardriere. Fontanili ha chiesto tutto al proprio «mostro» (una Maserati-Lusenti da 4700 cc.) tanto che il rabbioso avvio lungo il rettilineo innanzi le tribune gli ha permesso di prendere il comando e di non mollarlo più fino al termine.

Si è lottato sul filo dei secondi, prima a quattro (Fontanili, Maurin, Delardriere e l'altro francese Garrido) e, dalla terza tornata, solamente a due: il nostro miglior rappresentante ed il trentatreenne di Lione che di professione fa il costruttore di auto da cross. Maurin guadagnava terreno nelle curve (la sua Renault-Gordini 1300 era più maneggevole), ma Fontanili con la potenza del proprio mezzo ristabiliva immediatamente le distanze sui rettilinei. Ed il «tricolore», in questo duello, ha abbassato il record della pista: 1'45"55 sul giro, alla media di 52,880.

Al campione d'Italia abbiamo chiesto quando ha creduto di poter avere la vittoria in pugno. Ci ha risposto: «Mai, solo sulla linea d'arrivo mi sono goduto questa stupenda realtà». Maurin è apparso soddisfatto dell'esperienza internazionale. «Voi in Italia — ha detto — avete un grande campione. Arrivare dietro a Fontanili è già un grosso successo».

Di contorno è stata disputata una gara nazionale riservata a vetture di serie. Nella classe fino a 1100 ha vinto il biellese Roberto Scanavino (Fiat 750) davanti a Tombesi e a Zanetta.

La classifica
1. Osvaldo Fontanili (Italia) in 8'51"5; 2. Maurin (Francia) 8'53"4; 3. Delardriere (Belgio) 9'08"1; 4. Garrido (Francia) 9'30"6; 5. Marcoup (Francia); 6. Cretin (Francia); 7. Schodyn (Belgio); 8. Valfredini (Italia); 9. Bourdon (Francia); 10. Migliorisi (Italia).

Ruggero Quadrelli

Nuova pista a TOLMEZZO (fianco torrente)

TOLMEZZO - Anche la Carnia ha la sua pista di autocross. La passione di un giovane gruppo di sportivi dopo due anni di infruttuosi tentativi, finalmente è stata premiata. Lungo l'ex alveo del torrente But, alla periferia di Tolmezzo, si snoda ora un tracciato di circa 700 metri di lunghezza che ha il pregio di unire alle difficoltà naturali del percorso, una amena tribuna incoronata da un suggestivo paesaggio montano.

La pista attende ora l'omologazione ufficiale, ma intanto gli appassionati locali e del Friuli-Venezia Giulia, già vi ci sono cimentati in gara tra l'entusiasmo di oltre un migliaio di appassionati. Molti trofei e coppe, reperiti da enti e aziende della regione, sono stati distribuiti in quella prima gara che si è svolta quasi alla «macchia» anche se i tutori dell'ordine non erano lontani.

L'autodromo belga si è riempito per fine agosto PELTIER solo per minuti impensierito a NIVELLES

NIVELLES - Ha fatto buon tempo anche in Belgio in questi giorni e tutte le gare in programma domenica scorsa si sono svolte senza problemi: pertanto ci si domanda perché il pubblico abbia ancora una volta disertato l'autodromo. E' certamente vero che i dirigenti di tale impianto non sono particolarmente brillanti in fatto di pubbliche relazioni e di rapporti con la stampa, ma ciò non sembra ancora sufficiente a giustificare tale disinteressamento.

Le corse, nell'insieme, sono state dominate dal risultato di Alain Peltier e della sua BMW della Precision Liegeoise-Gitane: niente di nuovo sotto il sole, visto che se tutte le gare hanno avuto lo svantaggio di essere state dominate da una vettura indiscutibilmente superiore, non per questo si sono susseguite in maniera monotona, tanto erano interessanti le varie lotte per le posizioni di rincalzo.

Ed è stata proprio nell'ultima corsa della giornata (tutte queste gare valevano per il campionato del Belgio) che abbiamo trovato Peltier, impensierito per soli pochi minuti dalla Porsche di Haxhe. Per di più, nel giro successivo l'altra BMW pilotata da Hughes de Fierlant privava Haxhe della seconda posizione: era evidentemente il successo su tutta la linea della BMW e di Peltier che realizzavano anche il miglior tempo sul giro. Ma nella classifica provvisoria del campionato belga è ancora Vanierschoot, al volante della Alpine, che dopo aver battuto la Pantera di Regout si trova in prima posizione e ha ancora rinforzato, con questo successo la sua posizione di leader.

1. CORSA

Turismo fino a 1600 cc.

Michel Dedeys al volante dell'Alfa Romeo prende la testa all'abbassarsi della bandierina ma al secondo dei 12 giri è superato da Halvoet al volante della Toyota Celica: a loro volta sono seguiti dall'Alfa di Polak e dalla Simca di Carlo. Al comando la lotta è veramente molto bella, tra Dedeys, che ha ripreso il comando durante il 5. giro e Halvoet che non si lascia per niente distanziare: altrettanto affascinante la lotta tra l'Audi di Dubois e l'Alfa di Speckart, in testa al secondo plotone. Ma alla fine Dubois deve abbandonare: la situazione non cambia di molto, con Dedeys che si impone ad Halvoet, artefice tra l'altro del miglior giro in 1'46"6:

2. CORSA

Turismo oltre 1600 e GT 1600

E' la volta di Rene Tricot, con la grossa Commodore che passa in testa al primo giro tallonato dall'ex campione del mondo di karting Goldstein al volante di un'altra Opel GSE: in terza posizione c'è Alain Dex con una Lotus Europa che guida quindi il gruppo delle GT e passerà presto in seconda posizione alle spalle di Tricot. La gara non sarà priva di emozioni: proprio nel forcing

finale Alain Dex riuscirà a spuntarla di qualche metro su Tricot e realizzerà il giro più veloce a 135 kmh di media.

3. CORSA

GT gruppo 3 e 4 e gruppo 2

Al volante della De Tomaso Pantera Hervé Regout spunta per primo al termine del rettilineo davanti all'Alpine di Vanierschoot: li segue Bourgoignie con la Ford Capri davanti alla Commodore di Berndtson. A metà gara, dopo sei giri le posizioni restano immutate e tutto pare già deciso: ma non si erano fatti bene i conti con Vanierschoot e la sua Alpine che nel corso dell'ultimo giro, proprio nell'ultima curva passa la De Tomaso e vince la gara in questa maniera straordinaria.

4. CORSA

GT oltre 1600 cc. e gruppo 2

Jean Louis Haxhe, al volante della sua Porsche, è il più veloce al via della quarta corsa, ma al termine del primo giro è già Peltier che comanda la situazione al volante della BMW: sarà seguito ben presto da de Fierlant, che soffierà la seconda posizione alla Porsche e con queste posizioni si concluderà, senza altri colpi di scena la gara. Ancora una

volta, sui circuiti belgi, le turismo gr. 2 dimostreranno di essere più veloci delle GT speciali.

5. CORSA

Simca e Ford Mexico

Nella gara riservata alle Simca Rally 2, Remy Marquet è stato come suo solito il più veloce, realizzando il miglior tempo sul giro in 1'50"2. Molto vicino al vincitore è finito comunque Van Der Heydel. Nella gara per le Mexico, ha prevalso Van Der Smissen davanti a De Leener. Da rilevare che le medie di queste due gare sono state molto simili, ed i giri più veloci assolutamente identici.

André Royez

Gara a Nivelles, valida per il campionato belga di velocità - 25 agosto 1974

LE CLASSIFICHE

1. CORSA

1. Michel De Deyne (Alfa Romeo) 21'39"8 media 123,770; 2. Hovoet (Toyota Cel) 21'41"8; 3. Polak (Alfa Romeo SP) 21'50"8; 4. Hecq (Audi 80 GT) 21'59"6; 5. Duobis (Audi 80 GT) 22'04"3.

Giro più veloce: Hovoet in 1'46"6, media 125,763 kmh.

2. CORSA

1. Alain Dex (Lotus Europa) 20'15"7, media 132,332 kmh; 2. Tricot (Opel Com.) 20'15"9; 3. Goldsteine (Opel Com) 20'18"5; 4. Vanierschot (Alpine 1600 S) 20'48"0; 5. Ver-naeve (Triumph Dol.) 20'51"6.

Giro più veloce: Dex in 1'38"6.

3. CORSA

1. Albert Vanierschot (Renault Alpine) in 19'12"6 media 139,577 kmh; 2. Regout (De Tomaso) 19'12"8; 3. « Davit » (De Tomaso) 19'42"2; 4. Bourgoignie (Ford Capri) 19'59"3; 5. « Fifi » (Fiat 128) 20'23"3.

Giro più veloce: Regout in 1'34"6.

4. CORSA

1. Peltier (BMW CSL) 17'57"6, media 149,291; 2. De Fierlant (BMW CSL) 18'19"3; 3. Hashe (Camel Pors) 18'21"8; 4. « Alai nDex » (Ford Escort) 19'13"1; 5. Miroux (Datsun 240 Z) 19'14"6.

Giro più veloce: Peltier in 1'28"6.

SIMCA RALLYE 2

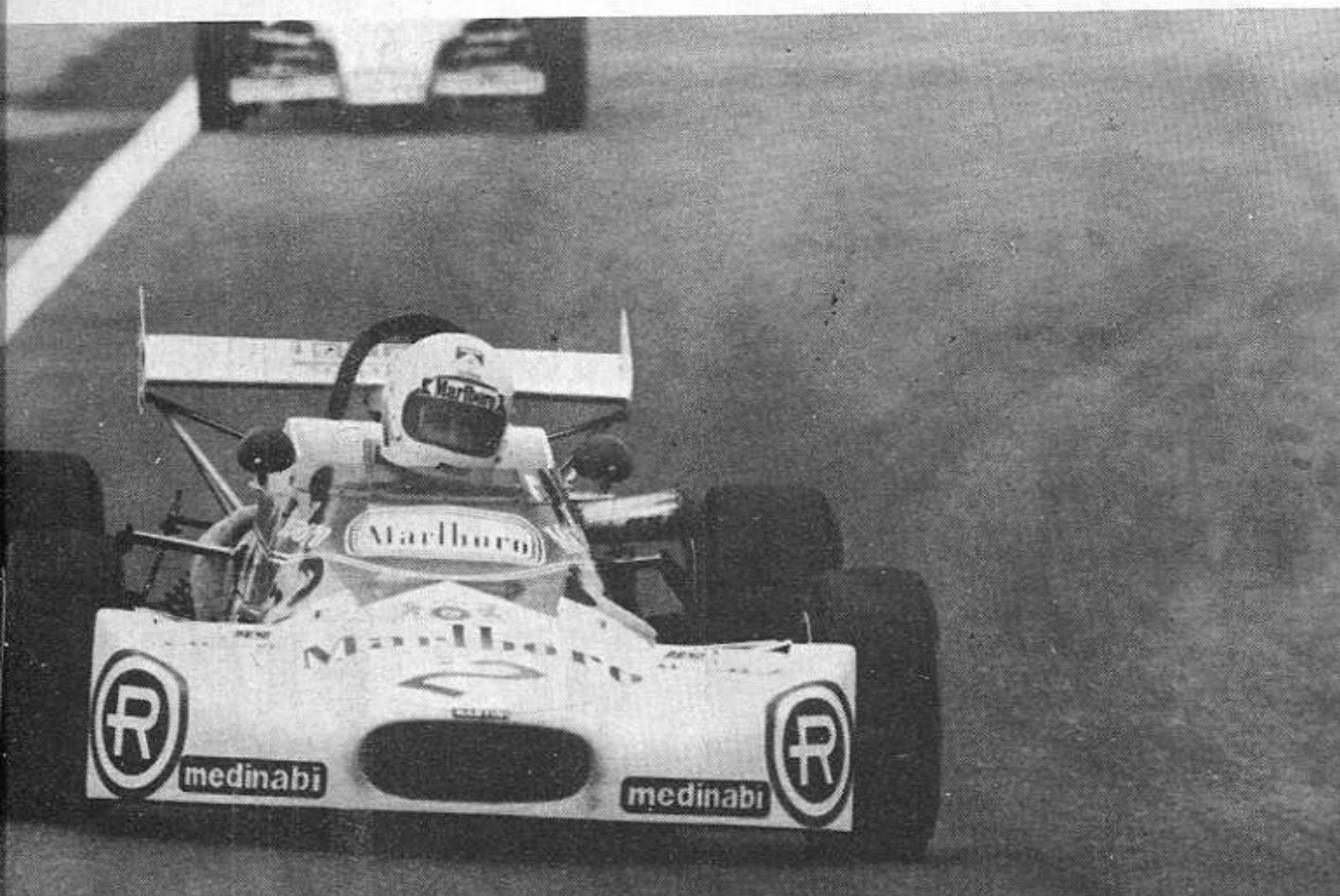
1. Remy Marquet 22'17"5, media 120,281 kmh; 2. Van Der Heyden 22'33"0; 3. Delhaes 22'39"8; 4. Gaspard 22'52"5; 5. Moreau 23'06"9.

Giro più veloce: Marquet in 1'50"2.

FORD ESCORT MEXICO

1. Vandersmissen 22'17"00, media 120,326 kmh; 2. Deleener 22'21"00; 3. De Jamblinne 22'24"3; 4. Loyens 22'24"4; 5. Semoulin 22'24"9.

Giro più veloce: Vandersmissen in 1'50"2.



Le nuovissime Formula Seat 1800 hanno fatto la loro gara di campionato al Jarama. Ha vinto Villaceros (sopra), con la versione costruita in Spagna della popolare Martini. Sotto, le due Selex di Javier Juncadella e Salvador Canellas, piloti ufficiali della Selex, vetture per ora troppo sovrasterzanti

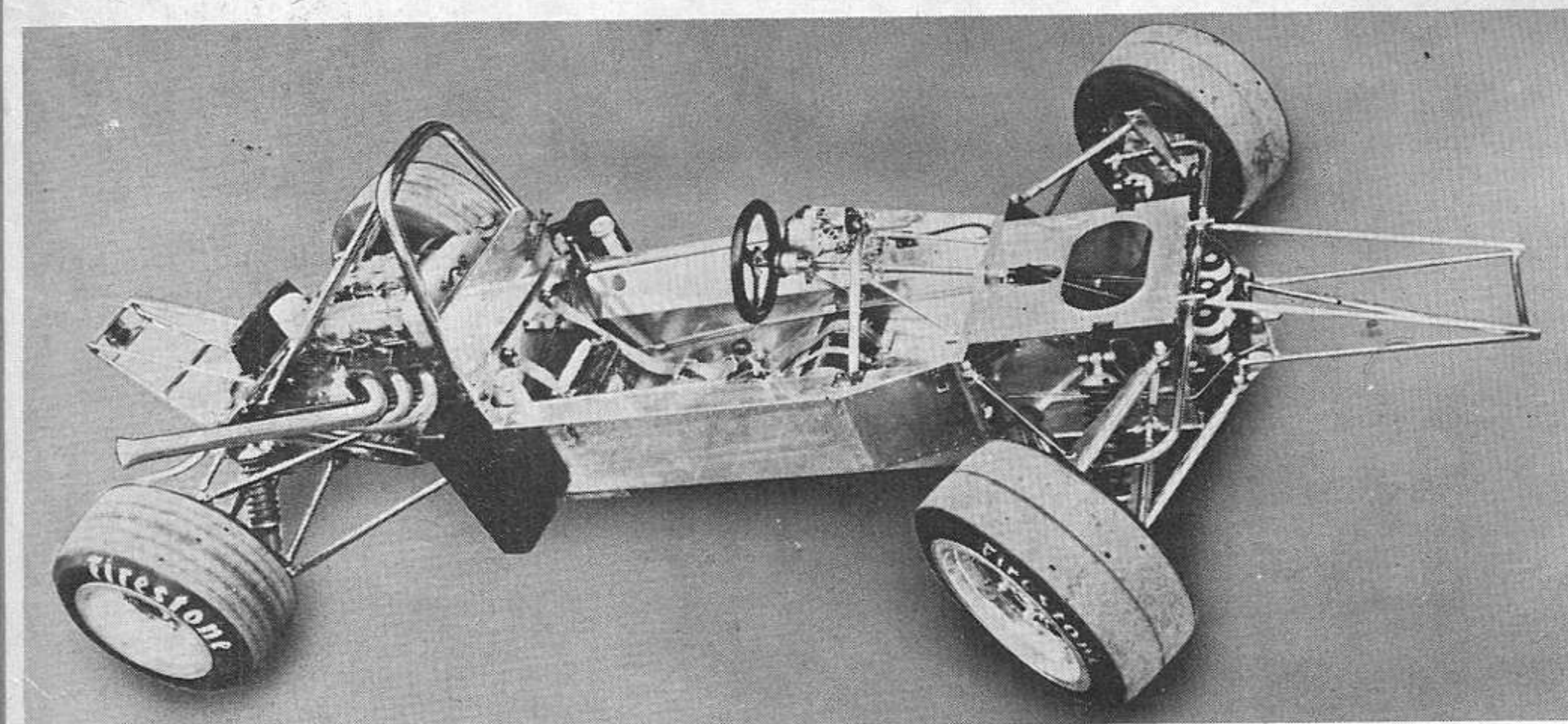


Migliorati i telai (ma costa meno quello francese della MARTINI)

Si avvicinano alla F. 3 i nuovi «F. SPAGNA»

MADRID - Con una gara di esibizione nel luglio scorso, al Jarama, si è ufficialmente lanciata la nuova formula nazionale spagnola, la F. Seat 1800. Derivata, come regolamento, dalla Formula 1430, anche questa nuova formula addestrativa utilizza un motore Seat, precisamente il bialbero 1800 a due carburatori doppio corpo. Con minime preparazioni, questi motori sviluppano dai 135 ai 145 CV, dando alle F. 1800 prestazioni da F. 3. Della terza formula internazionale le F. 1800 adottano poi tutte le specifiche di sicurezza ed aerodinamiche, come limitazione dei pneumatici e degli ingombri.

Per invogliare alla formula, la Seat ha conservato la piacevole abitudine di regalare motore e cambio Hewland agli acquirenti di un telaio. I telai per ora disponibili sono due: il Selex, di cui sono stati già venduti 23 esemplari, al costo di 4.350.000 lire l'uno, ed il Martini, costruito su licenza francese, venduto



Il telaio scatolato e la bella linea che caratterizzano la nuovissima Selex ST-4 per la Formula 1800. La macchina monta per regolamento motore Seat bialbero a 4 carburatori e il cambio Hewland Mk6

per ora in 5 esemplari, e che costa 3.800.000. Il Martini è identico al telaio F. 3 e F. Renault in tubi, mentre il Selex, progettato dall'ing. Jaime Xifre, è un raffinato monoscocca, molto ben costruito.

Alle gare di Formula Seat 1800 sono ammessi tutti i piloti, di qualsiasi nazionalità. Gare verranno disputate in Spagna (al Jarama, Montjuich, ed al nuovo circuito di Calafat), ed in Francia, al Paul Ricard. Abbastanza interessanti i premi: 270.000 lire al primo, 190.000 al secondo, 125.000 al terzo, e così via fino al decimo. Al miglior tempo in prova andranno l'equivalente di 62.000 lire, mentre altri premi sono previsti per le classifiche parziali a metà corsa.

In più, vi sono concreti aiuti pubblicitari, da parte di Michelin, Firestone, Ferodo, C.S., Purolator ed altre case.



giannini

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

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI **Esso**
CANDELE **MAGNETI MARELLI**

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA
L. 1.200.000 IVA COMPRESA

L. G. Canomanuel

In GERMANIA e a ROMA due grandi APPUNTAMENTI



LE
PROSSIME
GARE

Un padre troppo esuberante per DE CESARIS

GIULIANOVA - La classe 125 cc. e particolarmente i piloti delle Marche che sono poi fra i più qualificati, si è ritrovata quasi al completo sulla pista di Giulianova, dopo la conclusione dei campionati nazionali, per una verifica dei risultati di Fano che ancora lasciano qualcuno insonne. Soprattutto nella prima categoria dove nel testa a testa fra Giardinieri e Vitali si è inserito quale terzo incomodo Marcaccioli.

Una gara scintillante e una vittoria sudata, ma senza ombre per Silvano Giardinieri che in finale ha imposto un tale ritmo che gli altri non hanno potuto sostenere. Ma questa gara ha soprattutto messo in mostra la scarsa vena di Marino Vitali, cosa preoccupante in quanto pochi giorni ancora ci dividono dalla gara europea il Campione uscente sembra denunciare il proseguimento di una grossa crisi.

Lorenzi e Gianniberti, due validissimi piloti della seconda categoria, sono stati preceduti da Evangelista e Panzolini, che oltre a tenere a distanza i primi due, hanno offerto una prova validissima di quelle che sono oggi le loro possibilità agonistiche. Mauro Villa in terza categoria va spaziando in tutte le piste in cerca di vittorie. Puntualmente l'ha trovata anche sulla pista Gialla e così è stato «disco rosso» per il romano Andrea De Cesaris che rischia di doversi «fermare» causa l'esuberanza paterna. E sarebbe un vero peccato.

LE CLASSIFICHE
Cl. 125 - 1. categ.: 1. Giardinieri; 2. Vitali; 3. Marcaccioli; 4. Damiano; 5. Giuliani.
Cl. 125 - 2. categ.: 1. Flenghi; 2. Battotielli; 3. Moretti; 4. Melonaro; 5. Panzolini A.
Cl. 100 - 1. categ.: 1. Nanni; 2. Bellini; 3. Montani; 4. Di Santo; 5. Giuliani M.
Cl. 100 - 2. categ.: 1. Evangelista; 2. Panzolini; 3. Lorenzi; 4. Gianniberti; 5. Ventura.
Cl. 100 - 3. categ.: 1. Villa; 2. De Cesaris A.; 3. Di Vita; 4. Montani; 5. Vincenzi.

Le notturne combattevano l'afa

REGGIO EMILIA - Il rifugiarsi nelle gare notturne, specie nel nord, aveva un po' lo scopo di sfuggire la calura. Il motivo però non ha retto in questo agosto di fuoco anche se i piloti vi accorrono sempre in modo copioso. In questo clima, Cavagni e Mercatelli nella classe 100 seconda categoria, dopo essersi divise le vittorie nelle due finali, avrebbero dovuto giungere alla fine a pari punti, mentre è accaduto per Mercatelli quello che il pilota non avrebbe mai pensato, la panne più banale, che ha dato modo a Cavagni di finire lo sfoglio della margherita «vinco o non vinco».

Ancora peggio nella classe 125 seconda categoria. Le due vittorie delle finali sono siglate da Scalabrini e Zullo, ma niente da fare per i due, perché la vittoria assoluta premia la costanza di Corradini che da buon ragioniere amministra così bene un secondo e terzo posto da risultare il vincitore, mentre Scalabrini e Zullo pensano ancora se convenga andare forte o un po' più al risparmio. Come se tanto non bastasse, stessa musica nella terza categoria per Sisti e Bandinelli che si sono presi il lusso di vincere con sufficienza le due finali, ma ha goduto il terzo, cioè Incerti (il nome è stato tutto un programma) che nell'incertezza di finire o non finire, ha preferito arrivare due volte secondo alle spalle dei due vincitori in alta lena, e così raccogliere il frutto della sicurezza, cioè della vittoria.

Una scaramuccia le gare della 125 prima categoria. Un discorso amichevole in quattro, tra Barilli, Mazzola, Boni ed il corrucciato Cavecchi, finito naturalmente con la vittoria di Barilli su Mazzola, che quest'anno è stato solo l'ombra del brillante pilota del '72 e '73.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 - 3. categ.: 1. Sisti; 2. Bandinelli; 3. Facchini; 4. Lazzarini; 5. Gaioni.
Cl. 100 - 2. categ.: 1. Cavagni; 2. Mercatelli; 3. Giorgi; 4. Sangiorgi; 5. Ghinossi.
Cl. 125 - 1. categ.: 1. Barilli; 2. Mazzola; 3. Boni; 4. Cavecchi.
Cl. 125 - 2. categ.: 1. Corradini; 2. Scalabrini; 3. Zullo; 4. Sgarbi; 5. Di Prima.

EUROPEI e tricolori

ROMA - Il karting nazionale viene chiamato a tamburo battente a due importanti appuntamenti agonistici. Dei due il primo è per la classe 125 cc. con la squadra azzurra impegnata in Germania per il Campionato d'Europa individuale. E' un appuntamento senza oracoli anche perché i piloti della nostra formazione, ad esclusione di due o tre, si presentano con insufficienti mezzi tecnici.

I tedeschi, questa volta nella loro tana e doviziosamente preparati, intendono restituirci lo smacco patito a Brescia nel 1973, ad opera di Vitali, Giardinieri e Perlino. Dei nostri, escluso dalla rosa del pronostico Vitali per le sue precarie condizioni di forma, solo Costanzo, Giardinieri e Perlino hanno delle possibilità e dei tre si fa preferire il catanese Costanzo, sia per la dovizia dei mezzi a disposizione, sia ancora per la sua innata predisposizione, a «capire» subito ogni tracciato. Costanzo inoltre, conosce molto la difficile pista tedesca per avervi riportato in giugno una splendida vittoria contro gli stessi avversari che ritroverà il 14 settembre.

Baroni, che ancora non si sa se riuscirà a far parte della rappresentativa, merita un discorso a parte. Con Baroni in gara le nostre possibilità di successo aumentano; mancando il «Mago» tutto è affidato a Costanzo, Perlino e Giardinieri. Interessante sarà seguire la gara di Luigi Giannini.

All'altro appuntamento sulla pista d'Oro di Roma il 14 e 15 settembre sono chiamati tutti i piloti della classe 100 per i titoli tricolori. Ci saranno tutti i migliori e già le iscrizioni ci dicono che la lotta sarà ai ferri corti. Relativamente facile è pronosticare i favoriti della prima categoria. Alla chiusura dei conti saranno Gorini, Necchi e Patrese i piloti che dovranno sommare i punti per raggiungere il titolo.

Più arduo e più aperto è il pronostico per la seconda categoria dove si affacciano i vari Rovelli, Elio De Angelis, Masini, Venturi, Bernazzoli, Scarabelli ed ancora una decina di piloti tutti con il visto sul passaporto per prendere l'aereo della vittoria. La lotta sarà accesa, senza risparmio ed alla fine si restringerà, a nostro parere, al terzetto Rovelli-De Angelis-Scarabelli. Nella terza categoria il titolo non dovrebbe sfuggire a Corrado Fabi che si presenta preceduto da una lunga serie di vittorie, oltre che con una serietà di preparazione da far riflettere gli avversari che sono molti, a cominciare da Casiraghi, Andrea De Cesaris, Roberto De Angelis e Villa, forse il più quotato per fermare Fabi. Campionati altamente qualificati specie per gli interessi industriali alle spalle.

Un percorso grato al pubblico a GRIGNANO

GRIGNANO - Uno di quei circuiti cittadini veramente strapaesani, all'insegna del tutto veramente provvisorio, che quando finiscono bene come quello di Grignano, lo si deve soltanto allo spirito sportivo ed alla buona volontà di tutti, piloti, ufficiali di gara, organizzatori ecc. Tutto bene pertanto a Grignano nella ripresa di attività da parte del Karting Club Estense, dopo una parentesi di vuoto organizzativo. Sergio Sandonati si è ricordato del suo primo amore sportivo. Gare naturalmente dure per i piloti impegnati in un percorso non dei più ortodossi, ma spassose per il folto pubblico.

Vittoria di Danilo Sisti nella 100 terza categoria, con Franceschini quasi sovrapposto come un francobollo al vincitore per come sono arrivati sul traguardo, e questo non è niente, perché nella stessa cartolina c'erano Calini e Viti, cioè il terzo e quarto arrivato. Meritata e senza peccato la vittoria di Sisti. Più facile e senza affanno la vittoria di Boldrin su Alfieri e Riva nella seconda categoria, anche se Alfieri in evidente giornata poco buona, ha lottato allo spasimo per avvicinare l'avversario.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 - 3. categ.: 1. Sisti; 2. Franceschini; 3. Calini; 4. Viti; 5. Stivi.
Cl. 100 - 2. categ.: 1. Boldrin; 2. Alfieri; 3. Riva; 4. Mantovani; 5. Goria.
Cl. 125 - 2. categ.: 1. Ravaglia D.; 2. Vischioni; 3. Marangoni; 4. Ambroso; 5. Venturi.

Volata a tre a Ponte d'Arbia

PONTE D'ARBIA - Dilagano si può dire i circuiti cittadini in Toscana. Di turno questa volta quello di Ponte d'Arbia magnificamente organizzato dal Siena K.C. Si fa sempre più interessante il confronto fra i numerosi sodalizi sportivi della Toscana. Va assumendo forma di alto agonismo, sinora per la verità sul filo della correttezza ad esclusione di qualche neo.

Fosco Beligni, Meloni e Franci nella seconda categoria della 100 cc sono stati a contatto, si può dire, di ruote, per tutto l'arco della gara intessuta di sprint interessanti. Non sono riusciti a superarsi nettamente e, quasi sulla stessa linea infatti, sono arrivati Beligni e Meloni con l'ombra di Franci a ridosso. Ha vinto il più esperto, anche se Franci, deve il suo terzo posto ad una indecisione sul finale.

LE CLASSIFICHE
Classe 100 cc 3. categoria: 1. Giuseppe Pieruccini; 2. Grazioso Macchietti; 3. Francesco Gorelli; 4. Terenziom Picciarelli; 5. G. Piero Passeri; 6. Piero Vergari.
Classe 100 cc 2. categoria: 1. Fosco Beligni; 2. Natalino Meloni; 3. Marco Franci; 4. Mauro Baldi; 5. Bruno Giuggioli; 6. Vasco Beligni; 7. Franco Moschimi.
Classe 125 cc 2. categoria: 1. Bruno Giuggioli; 2. Mauro Lastri; 3. Renato Gori; 4. Albano Bini; 5. Ettore Picchianti; 6. Fernando Norselli.
Classe 125 cc 1. categoria: 1. Leopoldo Piccioni; 2. Mario Natali; 3. Florio Monti.

ZUMM

(brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900

ANSA
marmitte

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



per la RENAULT 5



**SOSTA
AL BOX**

BMW F. 1 nel 1977

• **JOCHEN NEERPASCH** ha nuovamente firmato per la BMW e ciò sta a significare che la Casa tedesca rientrerà in pieno nell'Euroturismo 1975. Neerpasch ha inoltre assicurato la continuazione degli studi per migliorare il motore per F.2 mentre ha negato qualsiasi progetto per la F.1 aggiungendo che, se del caso, se ne parlerà nel 1977.

• Entro la fine del mese **NEERPASCH** ha detto che verranno messi in vendita i motori BMW della F.3. Il tecnico tedesco ha escluso di poter finanziare il progetto di un motore tre litri di F.1.

• Si è visto **DAVID PURLEY** al volante della Ferrari 512 M di Herbert Muller a Croix-en-Ternois. Era la prima volta che David guidava una vettura di così grossa cilindrata, dopo aver disputato con una Cobra 4,7 alcune gare di club.

• Nonostante l'annullamento delle gare F. 5000 di Imola e di Casale, **JOHN WEBB** ha detto che il Campionato Rothmans è comunque valido in quanto contano 14 risultati conseguiti e le corse saranno in tutto 18.

Si rivede LEN TERRY

• **LEN TERRY** e **CIRYL MALEM** hanno formato la **DORSET CAR COMPANY** che si occuperà dello studio, disegno ed eventuale realizzazione di vetture sport e monoposto su ordinazione.

• **LEO PITTONI**, attualmente secondo nella classifica della MITROPA CUP, è stato estromesso dalla squadra rally-CSAI perché gareggia con vettura straniera. Per sopperire al mancato... aiuto federale è intervenuta la fabbrica di **Marmite ANSA** che si affianca così alla **BOERI SPORT**, alla **PERSONAL**, alla **FIRESTONE** e alla **KLEBER COLOMBES** per coprire le spese di Pittoni rispettivamente in gare internazionali e nazionali.

• Contrariamente alle notizie che davano **RAFFAELE PINTO** in preparazione per il Tour, sembra invece che il forte pilota **FIAT** si stia preparando esclusivamente per il Rally di Sanremo per aumentare le chances della casa torinese nella conquista del mondiale marche.

• Il troppo caldo non fa bene alle corse. Dello stesso parere sembra essere il presidente **Ing. MINGRINO** che chiederà alla **CSI** di anticipare di almeno un mese le classiche Coppa Città di Enna e Gran Premio del Mediterraneo.

• **NEIL TRUNDEL** il secondo capo meccanico del Rondel Racing, è passato alla Tyrrell. Il suo posto è stato preso da Jon Greaves che precedentemente aveva prestato la sua opera presso la March, la GRD e la Hexagon.

• Le solite spie riferiscono che la nuova **MARCH F. 1** del 1975 ha una monococca molto simile a quella della Hesketh!

RITOCATO il calendario FORD

ROMA - Proprio in questi giorni è stato definito il calendario Ford dell'ultima parte della stagione. Pertanto, le date pubblicate su **AUTOSPRINT** della scorsa settimana, sono così ritoccate:

Formula Ford: 22 settembre (Mugello); 29 settembre (Magione).

Mexico: 22 settembre (Monza); 29 settembre (Magione).

In più, c'è la possibilità che Formula Ford e Mexico corrano un'ultima volta il 9 ottobre, al Mugello, nel caso che l'autodromo toscano recuperi una gara.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• **EDDIE KEIZAN**, il conduttore sudafricano che già si è cimentato in Formula 1, ha fatto il suo debutto in Inghilterra al volante della F.5000 ex Guy Edwards, dopo che alla vettura erano stati apportati importanti cambiamenti, incluso il sistema frenante tipo F.1.

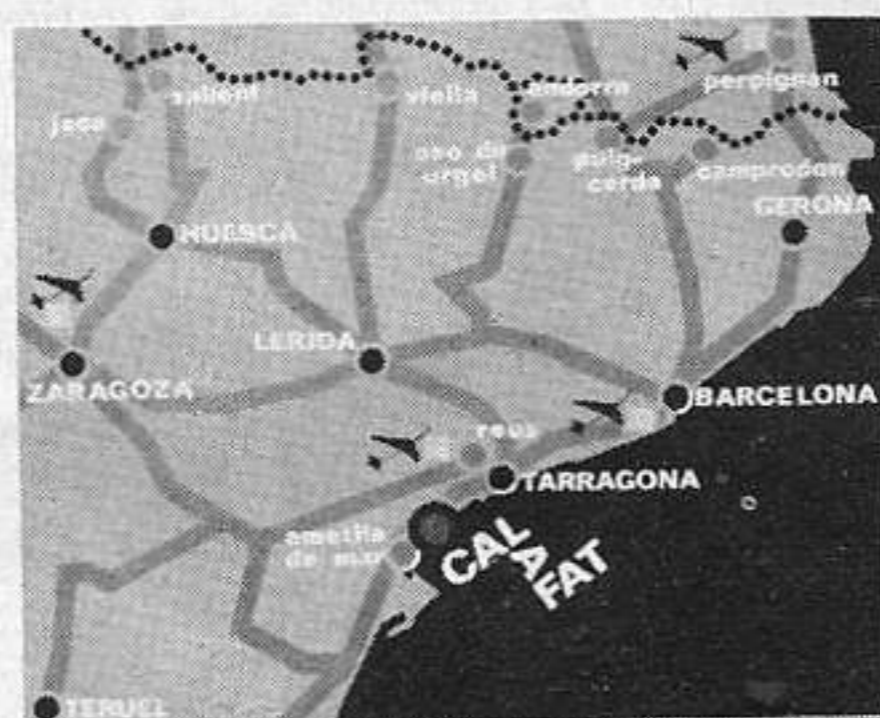
• La **ELF PETROLEUM** ha fatto sapere di essere assai contenta dei risultati conseguiti nella presente stagione sportiva, soprattutto perché Depailler è quasi sicuro vincitore dell'Euro F.2, mentre Scheckter potrebbe anche vincere il... mondiale F.1.

McLAREN 3000 sport ?

• In vista dei futuri cambiamenti ai regolamenti tecnici delle vetture Sport con l'adozione, oltre che degli attuali 3 litri speciali, anche dei motori stock block da 5000 cc., **TEDDY MAYER** ha lasciato intendere che anche la **McLAREN** potrebbe avere interesse a questo tipo di corse.

• Il **RALLY DI CIPRO** è stato cancellato per i noti eventi e la Rothmans che ne era la sponsor ha invitato i concorrenti che avevano pianificato la partecipazione a prendere parte al **RALLY DEL LIBANO** del 18-20 ottobre che pure si svolgerà sotto il suo patrocinio.

• Per mancanza di sponsor **ANDY SUTCLIFFE** dovrà temporaneamente sospendere la propria attività in F.2 avendo il Brian Lewis Racing annunciato di non potere più proseguire pagando direttamente le ingenti spese richieste dalla partecipazione alle gare.



Il circuito della COSTA DORADA

BARCELONA - Il 29 settembre verrà inaugurato il nuovo impianto di Calafat, in Catalogna, il secondo circuito permanente spagnolo, dopo il Jarama. E' un tracciato di 2.521 metri di sviluppo, abilitato a gare internazionali fino a 2 litri. Si trova a 140 km d'autostrada da Barcellona, in una incantevole zona di sviluppo turistico, la Costa Dorada, a 4 chilometri dal mare.

REDMAN con PENSKE ?



• Dopo le voci che hanno dato prima Mass e poi Ickx al volante della nuova F.1 di Penske, fonti confidenziali ma bene informate danno per certa la presenza di **BRIAN REDMAN** nel cockpit della nuova monoposto. Redman sarebbe il preferito perché alle sue qualità di pilota, unisce quelle di collaudatore.

• Alla McLaren circolano con insistenza voci sul ritiro dall'attività sportiva di **DENNY HULME**: il «fattaccio» avverrebbe dopo la disputa degli ultimi due Gran Premi della stagione e il suo successore dovrebbe essere Hans Stuck.

• Le possibilità di correre con la M.P. di F.2 nel '75 oltre alle sempre maggiori difficoltà che un pilota semi-privato incontra nella stessa categoria, hanno infine consigliato **CARLO GIORGIO** a varare fin d'ora i suoi programmi per il '75. Con ogni probabilità il romano gestirà assieme a «Gero» e per i colori del Jolly-Club la nuova March G. 5 2000 che la casa di Bicester sta collaudando in questo periodo e della quale si dice un gran bene. L'accordo sarebbe possibile per il diretto intervento della March e l'unica difficoltà sarebbe il reperimento di un motore vincente, vista l'ormai scontata inferiorità dei quattro cilindri. Carlo Giorgio vede molto di buon occhio l'otto cilindri Tecno (anche nella versione 3000).

CRAWFORD alla LOTUS

• Nel mese di luglio era apparso a tutti che la brillante carriera di **JIM CRAWFORD** stesse per infrangersi contro la scogliera dei problemi finanziari. Ora giunge conferma che ha firmato un contratto con la Lotus, cosa abbastanza singolare per una casa completamente dedicata alla F.1 che tra l'altro non ha rinnovato nessun contratto a parte quello di Fittipaldi. A questo proposito Peter Warr ha detto: «Stavamo cercando da tempo un giovane con grandi possibilità, e Crawford pare sia il migliore di questa categoria: se i suoi progressi saranno soddisfacenti non è improbabile che possiamo anche bloccarlo con un contratto per i prossimi tre anni».

• Tutti i motori, a carburante o ad iniezione, che la BMW appronterà per il mercato statunitense 1975, saranno perfettamente in regola con le disposizioni del Dipartimento di Stato per la difesa dell'ambiente.

• E' giunto alla settima edizione il **CONCORSO EUROPEO PHILIPS** per giovani ricercatori, riservato a ragazzi di età compresa fra i 12 e i 21 anni. L'oltretutto dei lavori dovrà avvenire non oltre il 31 dicembre 1974 ed i premi (3 da 500 mila lire e 7 da 200 mila) verranno consegnati nell'aprile 1975. La segretaria del Concorso si trova a Milano, piazza IV Novembre n. 3 telefono 6994.

V8/Blomscans
 • Attualmente la **FORD** inglese ha sul mercato una versione Ghia della nuova Capri II, o con un due litri, quattro cilindri o con un tre litri V6. Fra le caratteristiche di lusso della Ghia Capri ci sono nuovi sedili anteriori con poggiatesta incorporati, tappeto a moquette, finestrino con vetri azzurrati e un tettuccio in acciaio che si può aprire e inclinare.

• In **INGHILTERRA** gli appassionati di vetture «veterane» accettano qualsiasi sfida. Una Sunbeam 12/16 del 1913 era stata sepolta in un orto nel 1916, quando il suo proprietario morì nella prima guerra mondiale. Prima, però, la vettura era stata incendiata, tagliata in due e ridotta in briciole a martellate. Ora un certo Elliot Elder ha comprato i resti per otto sterline, li ha tirati fuori dal terreno e sta ricostruendo la Sunbeam.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

CRISI ovunque

• Il famoso «cervellone» elettronico di **FLENSBURG** del quale abbiamo diffusamente parlato su **SPRINT-Mese** a proposito della ricerca di ladri d'auto, ha sentenziato che nei primi sette mesi del '74, le immatricolazioni di veicoli nuovi sono diminuite in Germania del 23% rispetto il pari periodo del 1973.

• La Volkswagen avrebbe deciso di chiudere la fabbrica **AUDI-NSU** di Neckarsulmen che attualmente dà lavoro a circa 10.000 persone, anche se questa possibilità è nettamente smentita dal presidente dell'Audi-NSU stessa. Licenziamenti sarebbero in programma anche presso le altre fabbriche tedesche.

• Anche il **GIAPPONE** è duramente toccato dalla crisi automobilistica tant'è vero che nel primo semestre 1974 le vendite all'interno sono diminuite ben del 30,7% nei confronti del 1973.

Ripresa FORD

• Le vendite della **FORD** sono in leggera ripresa in Europa e le 81.000 vetture immatricolate nel mese di giugno, hanno portato l'indice di penetrazione della casa dall'8 per cento all'11 per cento gli indici dell'anno precedente. Anche la vendita dei veicoli commerciali è aumentata.

• Secondo voci assai accreditate, sembra che la **VOLVO** desideri portare al 75% la sua quota azionaria in seno alla **DAF**. La Volvo attualmente possiede un terzo delle azioni della DAF.

• Il gruppo **FIAT-CONCORDE** ha investito 110 milioni di dollari per lo sviluppo delle sue fabbriche in Argentina a Cordoba, Santa Fé e Buenos Aires

• La Commissione petrolifera dello stato del **KUWAIT** sta esaminando la possibilità di nazionalizzare delle aziende produttrici di petrolio che operano sul territorio. Fra queste la Kuwait Oil Co, che appartiene alla BP, la Gulf Oli Co, e la statunitense Aminoil Inc.

• Il Governo dell'**URUGUAY** ha indetto una gara internazionale fra le società petrolifere per la ricerca e lo sfruttamento dei giacimenti di petrolio nel suo territorio. Ai vincitori della gara verrà offerto un contratto della durata massima di 30 anni.

• Alla periferia di Londra, nella zona di Boston Manor, in prossimità della stazione della metropolitana che porta a Piccadilly, la **LONDON TRANSPORT** realizzerà il suo primo parcheggio sotterraneo a più piani, della capienza di 2.000 autovetture. E' prevista una spesa di 4 milioni di sterline.

• Il **SITEV** che dal 17 al 21 maggio di quest'anno ha accolto una enorme quantità di visitatori provenienti da 30 paesi diversi, verrà ripetuto nel 1975 dal 27 al 31 maggio al Palazzo delle Esposizioni di Ginevra.



E' imminente il lancio sui mercati europei della nuova vettura dell'Audi, la «50», in pratica una versione della VW «Golf» di recente diffusione. Monta il motore 1100 trasversale, ed è disponibile in due versioni di 50 e 60 CV

• **RICARD BAYA** direttore dei rapporti con il personale delle fabbriche **IKA-RENAULT** di Cordoba in Argentina è stato ucciso dai terroristi alla periferia della città. La **RENAULT** francese che controlla le due fabbriche ha annunciato che molto probabilmente le chiuderà.

• Quattro società petrolifere degli **STATI UNITI** sono sotto inchiesta per una questione di sopraprezzi applicati indebitamente e non conteggiati come da disposizioni dell'Amministrazione federale dell'Energia.

• In **FRANCIA** a partire dal 15 agosto, sono entrati in vigore i nuovi prezzi relativi alla nafta ed al gasolio, prezzi che si traducono per il consumatore in un rincaro pari all'8 per cento sul prezzo precedente.

• Per la venticinquesima volta in 32 anni, la **GENERAL MOTORS** ha ricevuto il riconoscimento per il più alto livello di sicurezza sul posto di lavoro di tutta l'industria americana. Nella GM la frequenza degli incidenti è del 0,68% per ogni milione di ore lavorative.

Sarà proprio l'ITALA 51 S. della Coppa Alpi?

MODENA - Un appassionato che abita ai confini fra Bologna e Ferrara dice di possedere la **ITALA 51 sport** con la quale i modenesi **Claudio Sandonnino** e **Ferruccio Testi** vinsero nel 1921 la Coppa delle Alpi. Non vogliamo mettere la mano sul fuoco sulla autenticità di questa macchina, comunque questo signore (sulla ottantina) che ha ancora in tasca una delle prime patenti di guida rilasciate in Emilia, sostiene che questa è l'Itala di quel famoso raid. Sandonnino morì nel dopoguerra e il figlio **Mario Sandonnino** potrebbe aiutare in questa ricerca.

Testi è scomparso dopo Sandonnino e, forse, l'unico oggi che potrebbe riconoscere questa **ITALA 51 sport** sarebbe **Orlandi padre**. Non crediamo che nemmeno **Stanguellini** sia in grado di procedere al «riconoscimento ufficiale».

Questo modello del 1922, del quale con progetto dell'Ing. Orasi non uscirono molti esemplari (data la situazione difficile della azienda che ebbe in quel periodo una vita travagliata sino alla sua scomparsa come Società **Itala-Saca**, è stato ricostruito artigianalmente con la ricerca paziente di tutte le parti accessorie mancanti.

Si trova in un garage espressamente riservato accanto alla villa del proprietario, ed è stata assicurata, ci dicono, per una cinquantina di milioni.

Le richieste per averla da parte di collezioni private, sono rimaste senza esito. Quale ne sarà il destino dopo la scomparsa del suo proprietario?

Un nostro sposo

• Alle ore 10 di sabato 24 agosto, nella Chiesa di S. Giacomo fuori le Mura **Silvano Faroni**, apprezzato linotipista del nostro giornale, ha condotto all'altare la gentile **Francesca Capristo**. Ai felici coniugi i complimenti di tutta la famiglia di **AUTOSPRINT**.



MOTUL

sicurezza
 nella
 lubrificazione

Già 4000 modelli «circolano» in ITALIA

In SUDAFRICA i mondiali radiocomandati

Da S. Damaso a Johannesburg, la strada è lunga, ma i modelli in scala 1/8 - RC la percorrono tutta: un concentrato da tutti gli stati del mondo per disputarsi il campionato mondiale il prossimo anno. Il successo tutto italiano della SG Racing Car ai recenti campionati europei, ha scatenato le miriadi di appassionati americani che non stanno nella pelle e che si vogliono misurare con gli europei. Sabattini recente campione d'Europa per la F. 1., (lo è anche nelle sport dove ha vinto Bernascone ma con una sua macchina) è avvisato... I campionati mondiali avranno luogo il prossimo anno in una data da destinarsi, ma fin da ora le «Case» più direttamente interessate si stanno preparando.

Come sempre in Italia mancano gli sponsor... è così nelle vere corse, è così in scala... 1/8, mentre altri hanno soldi e sponsor a bizzeffe. E' il caso dell'Olanda che si è presentata agli Europei di S. Damaso con due piloti, Ron e Groen, che avevano a disposizione due macchine sia nella F. 1 che nelle sport e che reclamizzano una ditta olandese, la Rokato.

Nonostante il dispendio di mezzi le due macchine olandesi, anche se tecnicamente superiori, non ce l'hanno fatta contro le SG di Sabattini, ma se la vittoria è stata senza ombra di discussione nella F. 1, solo la più nera sfortuna non ha permesso a Ron di vincere l'Europeo delle sport. La ditta Rokato che sponsorizza le due macchine olandesi, ha speso una notevole cifra per allestire le macchine da presentarsi a questi Europei. Si sussurava in giro che costassero oltre un milione l'una... Non si prenda paura il lettore, alla fine hanno vinto le normalissime macchine di serie che potremmo comperare tutti dal prossimo gennaio a 100.000 lire, alla SG e che vengono addirittura offerte con lo sconto ai nostri soci dei club di Autosprint.

Come la Lotus 72 ai tempi di Rindt campione del mondo, le due macchine olandesi sono una meraviglia di tecnica in scala 1/8. La frizione automatica altro non è che quella della DAF, barre di torsione che servono da ammortizzatori, sospensioni indipendenti esattamente riprodotte, scarichi accordati col motore appositamente studiati ecc. For-

se bastava solo che ci fosse Re-gazzoni alla guida per essere la Ferrari che sta spopolando il mondiale...

Con meno dispendio di mezzi, ma con un risultato positivo anche la SG aveva preparato 10 macchine appositamente studiate per questo campionato europeo. Il loro costo a livello di prototipi era di sole 300.000 per essere poi commercializzate a gennaio a 100.000 lire, sia come sport che come F.1. In F.1. ha vinto la UOP Shadow, la macchina che anche nel «vero» mondiale, a detta dei tecnici se ci fosse il compianto Revson forse avrebbe già vinto qualche GP.

La lotta per l'alloro è stata fra queste due macchine. Se l'olandese aveva una maggior accelerazione e una tenuta superiore in curva, aveva però problemi con il motore, la cui preparazione costa all'incirca 120.000 lire mentre le SG leggermente meno veloci e meno stabili ma con una tenuta superiore alla distanza, e con meno noie di carattere meccanico essendo nell'insieme più semplici e quindi più redditizie sui 30 minuti di durata della corsa.

Gli olandesi avevano vetture anche molto più leggere, circa il 20 per cento in meno delle italiane e di molte altre nazioni partecipanti, un totale di circa 2 kg, contro i 2,400-2,600 delle altre macchine in gara.

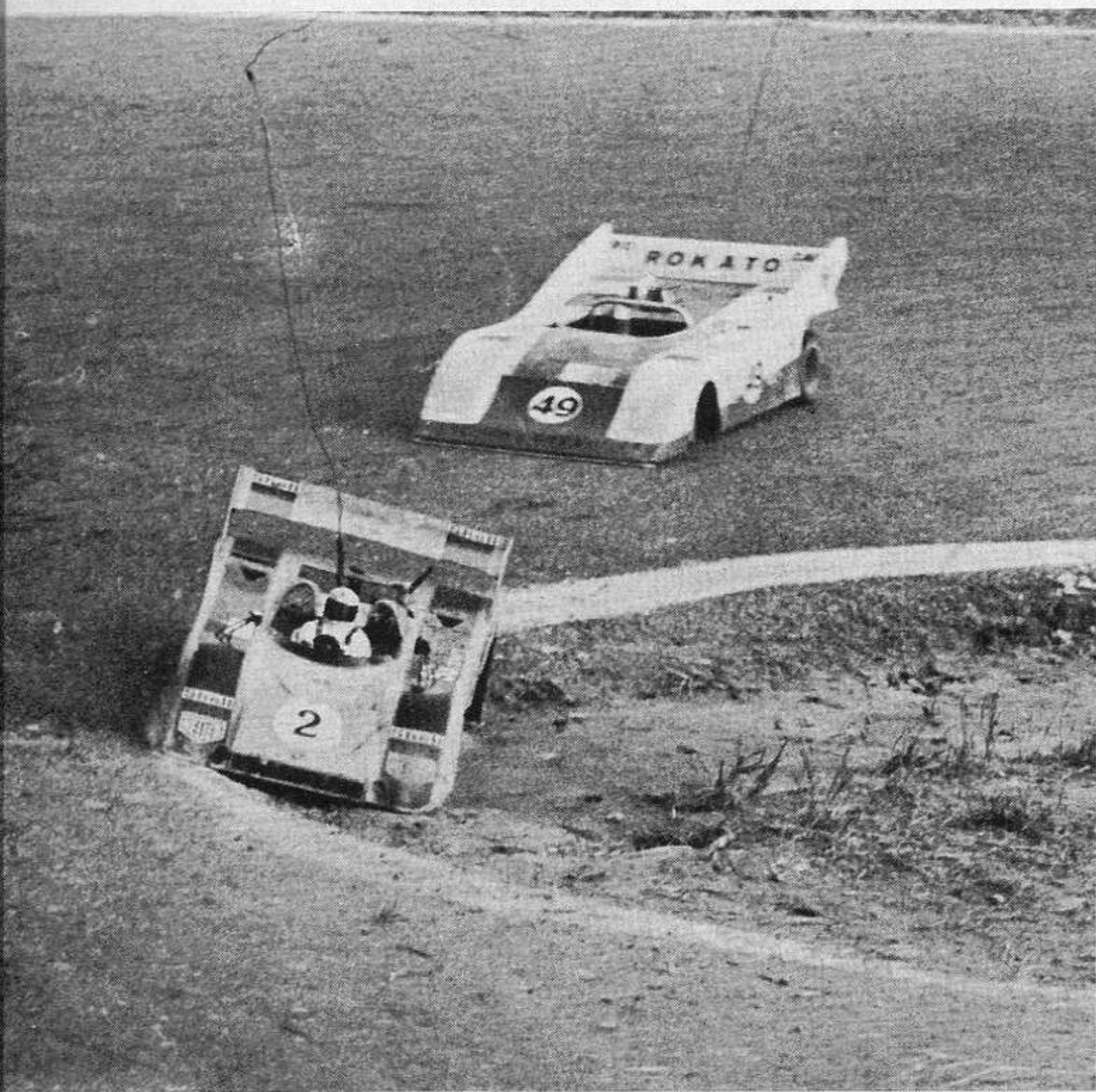
Tecnicamente alla pari, con le dominatrici italiane SG e le olandesi, erano le vetture degli svizzeri, che avevano delle «Associated» d'oltreoceano leggerissime, dal costo di poco inferiore al milione di lire, macchine professionali che non hanno però ben figurato agli europei, e sempre in ombra per la conquista del titolo assoluto.

Chi poteva essere una minaccia per gli italiani e gli olandesi erano i tedeschi che disponevano di macchine superveloci, ma che si sono ritirati dalla competizione perché hanno giudicato la pista troppo stretta per le loro macchine super-sprint, ma hanno giurato che si rifaranno ai campionati del mondo.

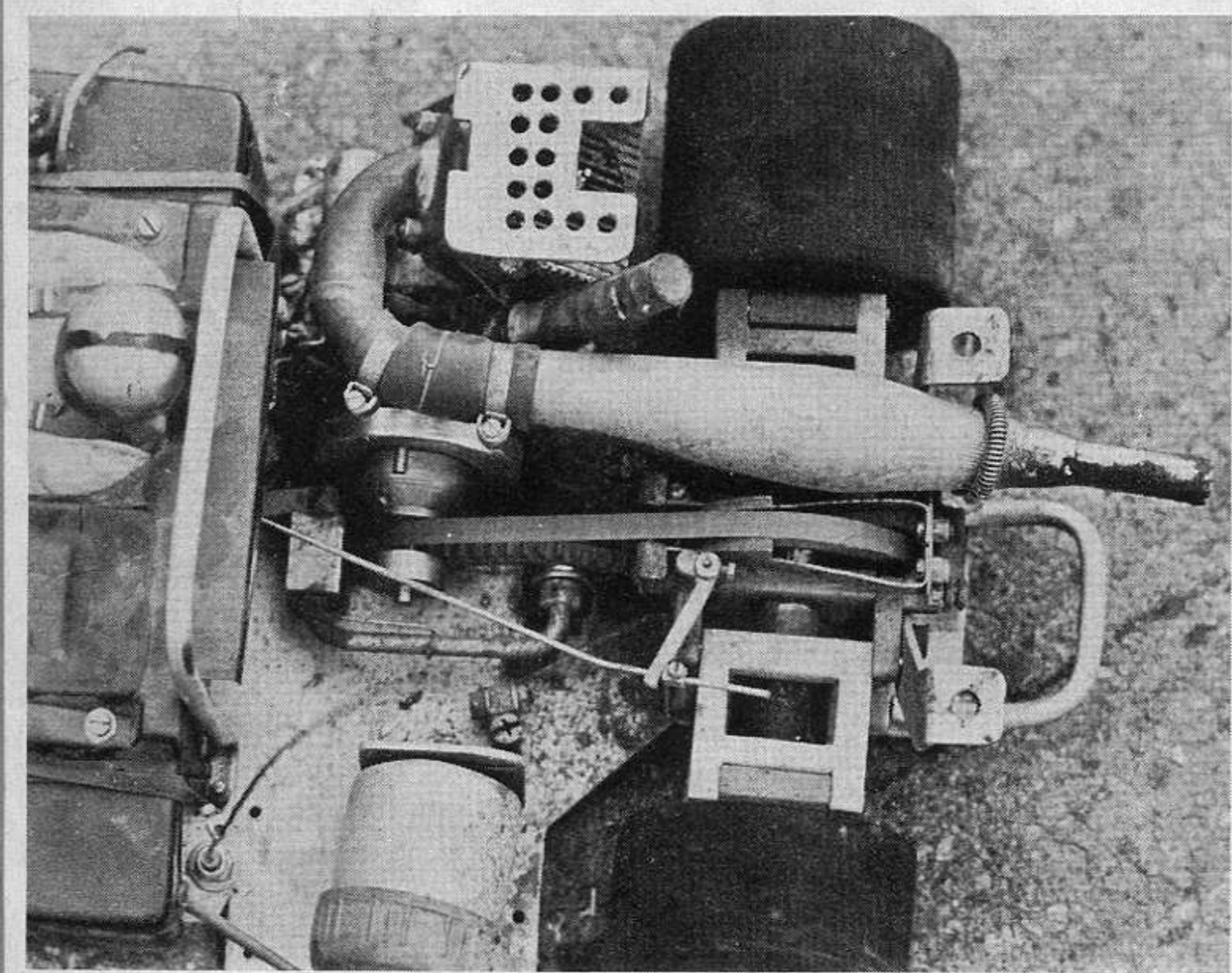
Gli svedesi avevano macchine tedesche ma non hanno ben figurato, mentre gli austriaci, presentatisi con macchine di diverse nazionalità ma poco competitive,

Giancarlo Cevenini

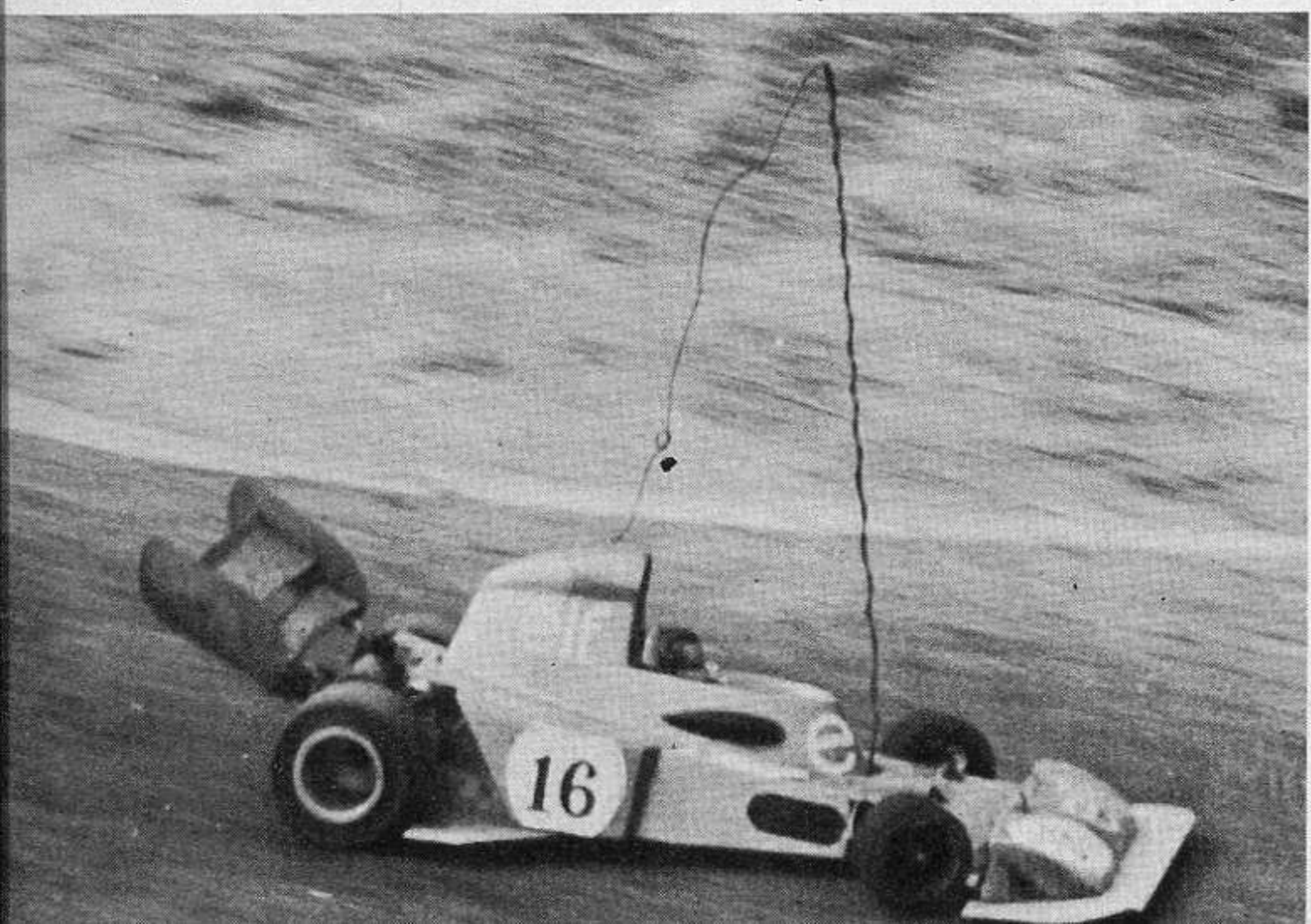
CONTINUA A PAGINA 66



Quello che più ha appassionato il pubblico presente agli europei per modelli radiocomandati, a Modena, è stato il realismo delle situazioni agonistiche create dalle vetture in scala 1/8. Eccone un esempio nella foto



Lo scarico tipicamente duetempistico e la trasmissione a cinghia con puleggia finale di diametro variabile nelle vetture della squadra Rokato. Sotto, importante anche l'aerodinamica: doppio alettone su una Tyrrell



DE TOMASO
in chiave FORD

LONGCHAMPS ai SALONI in ritrovato gemellaggio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Abbiamo riferito sul penultimo numero di AUTOSPRINT della venuta di Lee Jacocca, maxi dirigente FORD, e delle possibilità di sviluppo del suo incontro con Alessandro De Tomaso. Pare che si possa «ricostruire» una alleanza che aveva dato i suoi risultati positivi prima del gran divorzio.

La Longchamps 2+2 ha suscitato entusiasmo in Jacocca che ha richiesto una delle prime (se non la prima) uscite dalla officina della «Bruciata» per proprio conto. Sulla base di questa esperienza personale pare che quanto è stato fatto con la Ford possa essere ripreso da De Tomaso con la sua nuova costruzione.

La macchina sarà pronta, secondo quanto si suppone, a Parigi e poi sarà in Italia al Salone «della speranza» che si svolgerà a Torino. De Tomaso prosegue intanto la assistenza Pantera e ha la concessione Europa-USA per i ricambi e gli accessori. Se si considera che sono in circolazione qualcosa come sette o ottomila Pantera è giustificato chi parla di somme giornaliere notevoli di fatturato a Modena.

Intanto il nuovo motore Ford-De Tomaso elaborato per le competizioni sta dando risultati rimarcevoli, perché la potenza pare ci sia stata portata a limiti da sport-prototipo. Non si crede però, che De Tomaso o chi per esso voglia avventurarsi nel settore delle Sport, per quanto c'è chi afferma che i recenti contatti con la Marlboro potrebbero preludere a qualcosa di veramente notevole.

De Tomaso ora sta ricercando una pista di prova. Visto che per Marzaglia i mesi e gli anni passano, sull'area che ha disponibile nelle adiacenze del nuovo stabilimento potrebbe realizzare, a tempo di record e in economia una sede per provare le sue macchine. Ormai soltanto i costruttori possono fare delle piste; come dire che debbono arrangiarsi per sopravvivere. Il vecchio autodromo ormai ospita solo i circhi (sul ghiaccio).

m. m.



La versione 2+2 della De Tomaso Longchamps è la novità modenese che verrà presentata ai Saloni europei

A Detroit si cerca un rilancio nel '75 con le subcompact

Si parte da 4500 dollari per una nuova auto USA

DETROIT - Più piccole, più stravaganti, più costose. Questo il quadro delle automobili che nel 1975 sfrecceranno sulle ampie «highway», un quadro che sembra risentire ancora della crisi energetica da poco spirata. Forse la caratteristica più importante delle nuove macchine americane è quella riguardante il consumo del carburante. Tutte, indistintamente, marceranno consumando di meno ed inquinando ancor di meno l'atmosfera. Invece, la notizia inquietante per gli acqui-

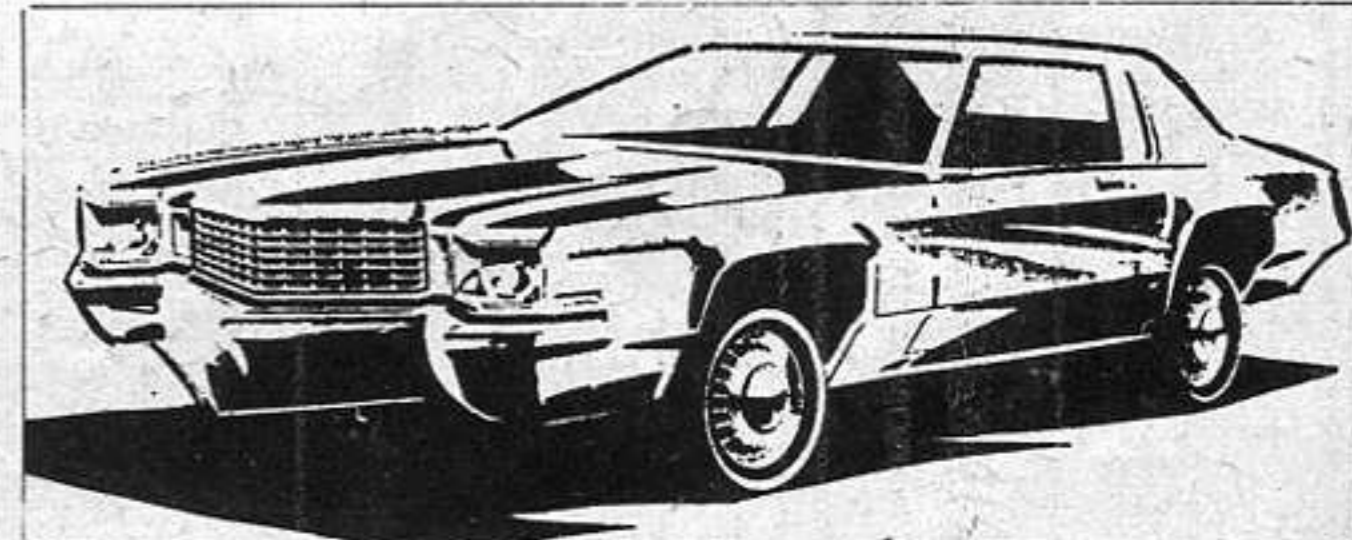
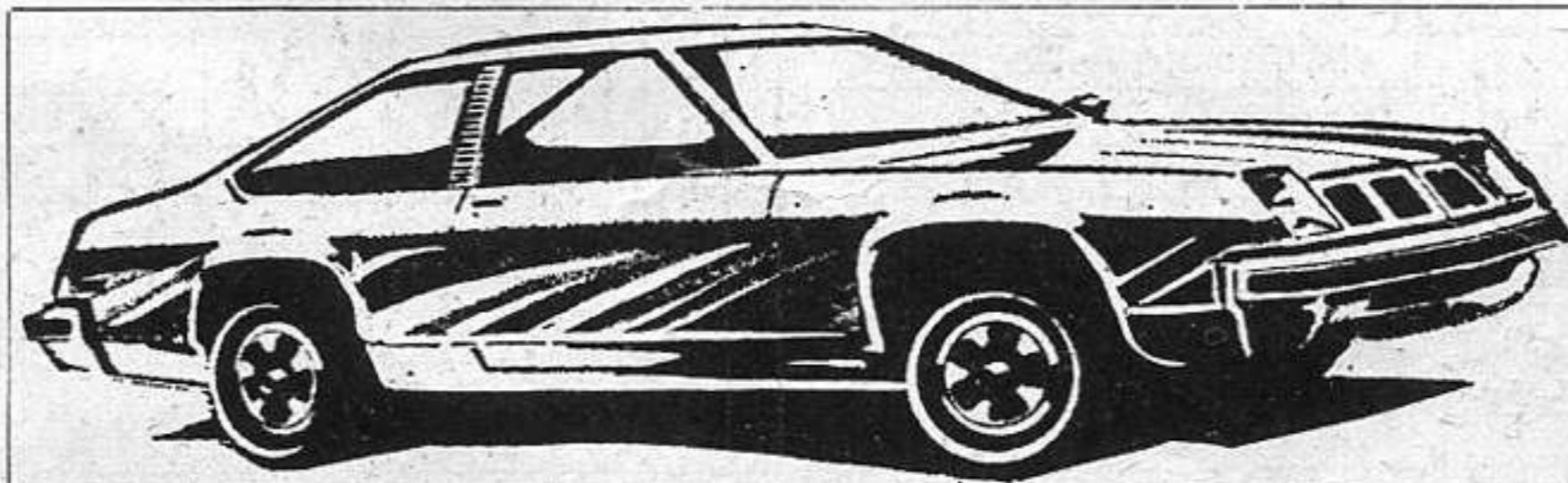
- uso dei pneumatici «radial» che fanno risparmiare benzina;
- riduzione del peso della macchina;
- aumento della efficienza del motore e della trasmissione.

Un fattore molto influente sui nuovi prezzi è l'applicazione — in base al regolamento federale — dei mezzi anti-pollution (catalizzatori) per neutralizzare due elementi inquinanti pericolosi: monossido carbonico ed idrocarbonico. Quanto all'ossido d'idrogeno, le Case

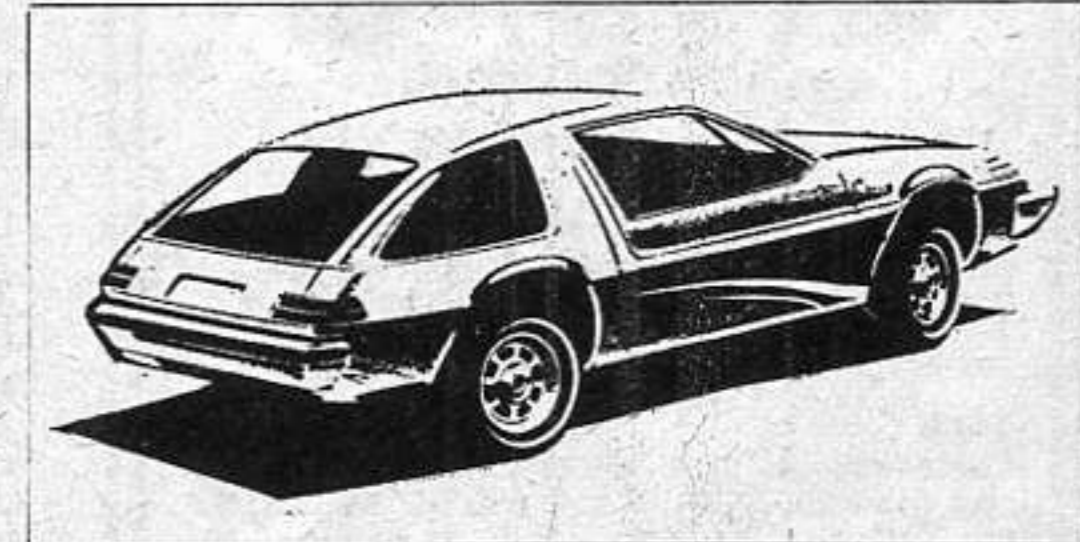
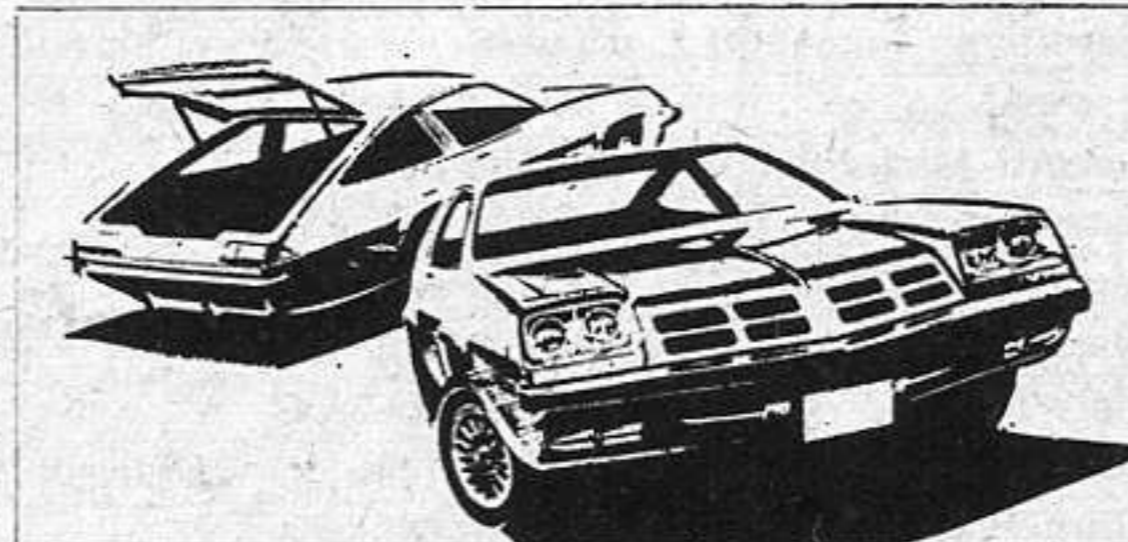
tata nel numero scorso di AUTOSPRINT) oltre alla Pontiac «Astre» venduta adesso soltanto in Canada.

FORD: nuova Ford Granada e Mercury Monarch, compatte di lusso più grandi delle Maverich e Comet. Saranno fornite di infinite cromature e pellami di lusso.

AMERICAN MOTOR COMPANY: la Pacer debutterà a metà gennaio del 1975; sei cilindri, con un cofano molto corto e aerodinamico, vedrà applicato prima dello scadere del 1975 il motore Wankel a



La Pontiac Ventura della GM, molto vicina alla Chevrolet. La Plymouth Satellite (a destra) ha il muso completamente nuovo, oltre a svariate rifiniture interne. Caratteristica comune la pesantezza nell'assieme anteriore



A sinistra, la Mercury Monarch, un tantino più grossa delle comuni compatte. Al centro, la Chevrolet Vega Special della General Motors. Verso la fine del 1975, la G.M. applicherà i motori Wankel a queste vetture compatte ed eleganti. A destra, la 6 cilindri, derivata dalla nota Gremlin della AMC. Forse anche qui il Wankel nel '75

renti è quella inerente il costo: aumenti anche se controllati dopo la sortita Ford anti GM.

Otto modelli, che usciranno dalle catene di montaggio, saranno completamente nuovi, molto stravaganti, cromatissimi, imbellettati onde attirare l'attenzione degli acquirenti i quali dovrebbero riportare il record del livello vendite a circa 10 milioni di unità, contro le probabili 7.7 milioni di unità di quest'anno.

Onde stimolare le vendite, Detroit ha messo in azione una catena di innovazioni:

- motori più piccoli e relativa carrozzeria «compatta»;

costruttrici rimedieranno grazie ad un sistema di controllo della temperatura del motore ed una carburazione più efficiente che farà inoltre risparmiare anche il carburante. Questi congegni anti inquinanti costeranno agli acquirenti da 135 a 160 dollari extra, e ciò è dovuto al fatto che le ditte dovranno applicare bocchettoni speciali che «accetteranno» soltanto le bocche dei distributori di carburante senza «lead» (piombo).

Ecco le nuove macchine che arriveranno sulle strade americane nel '75.

GENERAL MOTORS: tre nuove vetture sport subcompatte delle Chevrolet ed Oldsmobile. (Ma è la Monza 2+2 già presen-

rotazione.

Molto interessante appaiono il profilo e le caratteristiche del motore della Pontiac Ventura che ha subito una totale revisione dal 1968, avvicinandosi molto alla Chevrolet Vega special.

Comunque, abbellimenti e cambi a parte, chi dovrà acquistare una nuova macchina edizione 1975 dovrà cominciare a contare da 4500 dollari (2.700.000 lire circa) in su. Dieci anni fa, con 5500 dollari si acquistava una Cadillac.

«Quelli erano altri tempi», commentava un disegnatore di Detroit.

Adriano Manocchia

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

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

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 - PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA Dm. 3,20 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDE Hfl. 2,90 - SPAGNA Pts. 55 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

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

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

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

CONTINUAZIONE DA PAG. 62

sono stati sempre in ombra. Per ultimi i francesi, nettamente i meno competitivi del gruppo, con motori inferiori a tutti gli altri, praticamente non sono mai esistiti.

In Italia sono state vendute circa 4000 di queste vetture in scala 1/8, la maggioranza dei compratori però preferisce adoperare la macchina solo per divertimento privato, e pochi sono coloro che si avvicinano alle gare, credendo che chi le fa siano professionisti con chissà quali mezzi a disposizione. Il motore Su-

per-Tigre che ha vinto questi europei con la SG è un normale motore che costa 40.000 lire, e che sviluppa 0,8 CV a 37.000 giri e ha l'unica raffinatezza nel pistone in alluminio e camicia in bronzo cromato.

Sono circa un centinaio gli appassionati che si cimentano nelle competizioni, gli altri 3900 si facciano avanti, partecipino anche loro, non c'è nessun rischio, ma solo divertimento... e la speranza chissà di andare in Sud Africa l'anno prossimo per disputare il mondiale...

g. c.

Uno SCONTO speciale per i radiomodelli SG ai soci del CLUB



La S.G. Racing CAR (via della Beverara 148/4 Bologna) Campione d'Europa (in scala 1/8) nelle categorie Sport e F.1, offre una magnifica occasione ai soci dei club AUTOSPRINT applicando uno SPECIALE SCONTO DEL 10% ai titolari della tessera '74 del Club che acquisteranno una delle sue macchine presso uno dei seguenti negozi in tutta Italia:

Hobby Model	via Carli 10/b	S. Remo
Bertama	via Borgaro 52	Torino
Veronesi	viale Sagra S. Michele 12	Torino
Allevi	c.so Torino 10	Novara
Bernascone	via Rossellini 8	Milano
Movo	p.zza Principessa Clotilde 8	Milano
Taccani	via Battistotti Sossi 12	Milano
Gulliver	via Pecchio 5	Milano
Corrado modellismo	via S. Paolo 8/A	Reggio Emilia
Model Zoom	via Battistelli 8/B	Bologna
Benetti	via Rialto 1	Bologna
Giocar	p.zza Caduti	Ravenna
Brigliadori	via Gambalunga 52	Rimini
Tris d'Assi	via Sordi 4	Rimini
Model Verona	via Porta Palio 46	Verona
Italo	piazza Cesare Battisti	Trento
Tommasin	via Arco Vallarosso 12	Padova
Guarnieri	via S. Fermo 13	Padova
Model Club	via B. Barcella 22	Mestre
* Morassuti	Riviera XX Settembre	Mestre
* Morassuti	via Gorizia 15	Padova
Model Berg	via Garibaldi 14	Bergamo
Morali di Gamba	via Zambonate 52/56	Bergamo
Albert Model	c.so Magenta 51/A	Brescia
Hobby Center	via Bertano 30	Mantova
Passeri Biagio	via N. Fabrizi 28/30	Pescara
Dumbo modellismo	c.so Mazzini 108	S. Benedetto del Tronto
Model Hobby	c.so Umberto I 191	Civitanova Marche
Prosperi Chiodo	Borgo Pinti 99/R	Firenze
Rocchi	via V. Emanuele 273	Firenze
Modellismo Innocenti	p.zza S. Maria in Castello 11/12	Prato
Tarantola	via F.lli Rosselli 66/68	La Spezia
Machetti Modellismo	via Oberdan 22/B	Grosseto
Costantini Sergio	via Tancredi Cartella 41	Roma
Giorni modellismo	via G. Ferrari 5	Roma
Galleria Tuscolana	via Q. Vario 15/19	Roma
Hobby model	via Taranto 66/C	Roma
Casa del modellismo	via S. Anna dei Lombardi 18	Napoli
Centro Hobby	via Putignani 93	Bari
Hobby Shop	via Terrasanta 77	Palermo
Le Mans	via G. Leopardi 65	Palermo
Dess dr. Peppino	c.so Vittorio Emanuele 2	Cagliari
Vergani di Ziverani	via Manzoni 9	Gallarate
RC model Hobby	via S. Biagio 107	Vicenza

* Pacchetti SpA divisione Morassuti

Il prezzo delle auto è di 98.000 lire sia per le F.1 che per le SPORT, macchine complete di gomme, motore e carrozzeria.

Sono disponibili le seguenti vetture:

SPORT

- Porsche 917 Can-Am
- Ferrari 712 Can-Am
- BRM Can-Am
- Alfa Romeo 33tt12

FORMULA 1

- Ferrari B3
- UOP Shadow
- Lotus
- BRM P 160
- Tyrrell
- McLaren

Viaggio speciale di 8 giorni a Watkins Glen F. 1

AI G.P. USA per gridare « Forza Ferrari »!

MILANO

1 ottobre - martedì - 1. giorno
Ritrovo dei partecipanti all'aeroporto di Milano, partenza per New York con volo regolare di linea, arrivo in serata, trasferimento dall'aeroporto all'Hotel, pernottamento.

NEW YORK

2 ottobre - mercoledì - 2. giorno
Prima colazione in hotel, mattinata dedicata alla visita di Manhattan in pullman con guida, pomeriggio libero, pernottamento.

NEW YORK

3 ottobre - giovedì - 3. giorno
Prima colazione in hotel, giornata libera a disposizione, pernottamento.

NEW YORK

4 ottobre - venerdì - 4. giorno
Prima colazione in hotel, trasferimento all'aeroporto e partenza in aereo per Elmira, trasferimento dall'aeroporto all'hotel, resto della giornata a disposizione, pernottamento.

ELMIRA

5 ottobre - sabato - 5. giorno
Prima colazione in hotel, giornata a disposizione per assistere alle prove del Grand Prix F. 1 con trasferimento in pullman a Watkins Glen, rientro nel pomeriggio, pernottamento.

ELMIRA

6 ottobre - domenica - 6. giorno
Prima colazione in hotel, trasferimento a Watkins Glen per assistere al Grand Prix, rientro ad Elmira in serata, pernottamento.

ELMIRA

7 ottobre - lunedì - 7. giorno
Prima colazione, trasferimento all'aeroporto e partenza in aereo, via New York per Milano.

MILANO

8 ottobre - martedì - 8. giorno
Arrivo in mattinata, fine dei nostri servizi.

Quota di partecipazione L. 390.000

Soci Club Autosprint sconto L. 10.000

LA QUOTA COMPRENDE:

- Viaggio aereo Milano-New York-Elmira e ritorno con servizi di linea.
 - Sistemazione in hotels di 1. categoria a New York ed Elmira in camere doppie con servizi.
 - Trasferimenti dall'aeroporto all'hotel e viceversa a New York.
 - Visita della città di New York in pullman con guida.
 - Trasferimenti da Elmira a Watkins Glen per le prove e per il Grand Prix.
 - Biglietti di ingresso al circuito per le prove e tribuna numerata per il Grand Prix.
 - Assistenza di un accompagnatore per tutta la durata del viaggio.
- Le prenotazioni vanno inviate alla:

BONONIA VIAGGI - Galleria del Toro, 3 - BOLOGNA - Telefono (051) 27 34 10 - 26 29 60