

# CONCENTRAZIONE anche per De Tomaso?

MODENA - Ormai fuori dal giro di valzer delle concentrazioni c'è soltanto la «De Tomaso Automobili» (Lamborghini è troppo «indipendente» per pensare a soluzioni di questo genere della sua industria, alla quale certo non mancheranno i corteggiatori). Non sarebbe però escluso, giudicando con elementi che si manifestano sempre con maggiore concretezza, ad una metamorfosi di questo genere anche per l'azienda dell'argentino stabilitosi a Modena da molti anni.

C'è chi sta facendo l'occhiolino alla fabbrica modenese (e a quella torinese della Ghia, parente diretta con la De Tomaso Automobili). Chi? Difficile dirlo. Intanto la collaborazione De Tomaso-USA è in pieno sviluppo e diremmo anche in fase espansionistica. Le Mangusta, in ragione di 300 all'anno, varcano l'Oceano per essere poi dirottate anche in Australia, in Canada, in Messico, nei Paesi Sudamerica-

ni, nel Sud Africa e addirittura in Giappone e in Indonesia. Sino al 1971 la «De Tomaso Automobili» ha la sua produzione assicurata.

E' certo che quanto si fa alla De Tomaso Automobili è seguito molto. Sembrava, a un certo punto, che la Maserati dovesse finire nel giro De Tomaso Ghia-Capitali americani ecc. Per mezzo miliardo in più l'affare sarebbe stato più vantaggioso per la Maserati, ma De Tomaso arrivò leggermente in ritardo, quando l'accordo con la Citroën era già stato sottoscritto. Ora dal ricercare la compartecipazione per potenziare la sua struttura, la De Tomaso è passata alla fase opposta, quella cioè di essere «corteggiata» a sua volta. Chissà, potremmo saperne qualcosa forse a fine anno. Ora cominciano a non mancare i grossi motori italiani da sostituire a quelli americani che hanno azionato sino ad oggi le Vallelunga, le Mangusta ecc.



**L'auto tesi di laurea**

**DETROIT - Con questa auto, che gli è costata di lavoro e materiale 1.040 dollari (cioè circa 650 mila lire), Richard A. Petit ha praticamente conseguito la sua laurea nell'Università dello Stato americano del Wayne.**

## Un esempio da seguire quello dell'A.C. ASCOLI

Di una interessante ed utilissima iniziativa si è reso in questi giorni protagonista l'A.C. di Ascoli Piceno. In collaborazione con il Gruppo Sportivo dello stesso Automobile Club, i dirigenti ascolani hanno infatti organizzato un corso per Commissari di Percorso, durato tre giorni e tenutosi nei locali della sede sociale in via Indipendenza. Il corso, che aveva anche il fine di aggiornare i commissari che sono stati utilizzati nella cronoscalata al Colle S. Marco, ha avuto il seguente svolgimento: nella prima giornata, si è parlato di ordinamenti e regolamenti sportivi, di competizioni (classifiche, organizzazione e svolgimento); di concorrenti e conduttori (licenze, diritti ed obblighi).

Nella seconda giornata, il tema è stato le automobili (regolamentazione tecnica nazionale ed internazionale) ed il controllo medico ed il soccorso di emergenza. Infine, nella terza ed ultima seduta, si sono esaminati i doveri ed i poteri degli ufficiali di gara; le penalità; i reclami e gli appelli.



## Collaudo d'emergenza per Vallelunga F. 2

ROMA - Il Gran Premio Roma s'ha da fare. E se si fa, come è inevitabile (in caso contrario la capitale e l'automobilismo sportivo italiano farebbero una brutta figura), il merito spetterà principalmente a Luciano De Luca. In questi giorni il direttore dell'autodromo di Vallelunga si sta facendo in quattro per venire a capo di una delicata situazione determinatasi in seguito ad una decisione delle competenti autorità circa la non agibilità della pista di Campagnano per le corse di F. 2 e F. 1 e di prototipi e sport oltre 2000 cc.

Il G.P. di Roma del 12 ottobre conta come ultima (e forse decisiva) prova del Trofeo d'Europa per conduttori di F. 2 e proprio non crediamo che possa essere tanto facilmente annullato, dal momento che in futuro sarebbe problematico reinserirlo nel calendario internazionale. Perdere questa manifestazione sarebbe veramente un grande peccato, ed è bene che lo sappiano anche i membri della commissione provinciale di vigilanza sui pubblici spettacoli che qualche mese fa, al termine di un sopralluogo a Vallelunga, si pronunciarono per una ridotta attività agonistica, mancando certi requisiti in materia di sicurezza.

Per poter ospitare una gara «vietata», l'impianto dovrà essere sottoposto a modifiche che ne accentuino le misure di sicurezza, anche se le relative spese (non indifferenti) saranno a fondo perduto, che all'indomani del G.P. Roma la pista sarà messa sottosopra per l'inizio dei lavori del nuovo autodromo. Tale commissione di vigilanza (della quale alcuni componenti sono tuttora in ferie) dovrà stabilire — di concerto con De Luca (che qualcosa di più ne sa in fatto di «tecnica») quali e quante varianti apportare all'impianto. Ovviamente, questo organo collegiale dovrà dare un'autorizzazione preventiva per i lavori e, quindi, un nullaosta definitivo perché il G.P. Roma si possa disputare nelle richieste condizioni di sicurezza.

Si ha ragione di ritenere che le rettifiche consisteranno nella realizzazione di un guard-rail di nuovo disegno, la cui faccia sia a 90 gradi con il piano (inclinato) della pista, per una lunghezza di circa 250 metri dai boxes all'altezza dell'ingresso delle vetture. Tale barriera sarà continua (verrà quindi chiuso il varco che consentiva il passaggio al parco delle verifiche, direttamente dalla pista) ed avrà un'altezza di 72-74 centimetri. Nel misto del tracciato saranno costruiti cordoli (ove mancano) che delimitino l'asfalto dal prato. Le prime due o tre file della tribuna che dà sul rettilineo d'arrivo saranno sacrificate; una rete metallica (anche lì) obbligherà il pubblico a tenersi all'indietro di un paio di metri e, conseguentemente, è salva pure la norma che vuole gli spettatori su un piano (prossimo alla pista) più rialzato. Con l'adozione di queste misure protettive, De Luca è convinto (in buona fede) che la commissione receda dalla sua decisione e consenta il regolare svolgimento del G.P. Roma. Il direttore dell'autodromo, al quale è stata affidata soltanto (sic!) la questione dell'agibilità del circuito, non vede l'ora di informare ufficialmente il suo presidente e gli sportivi della disposta idoneità di Vallelunga per la F. 2.

### Una corsa prototipi di ricambio

Frattanto l'A.C. Roma vuole cautelarsi nel caso di una conferma negativa da parte della commissione. Mungo ci ha anticipato che è previsto un G.P. riservato a sport e prototipi fino a 2000, con un'eventuale gara di contorno per monoposto F. 850. Non sarebbero escluse altre competizioni di categorie inferiori, ove la CSAI le ritenga necessarie per il raggiungimento del «minimo» stagionale. A proposito della CSAI, il regolamento del G.P. Roma di F. 2 non è stato ancora approvato e firmato dall'ing. Campanella, pare che la bozza debba fare ancora qualche viaggetto (postale) tra Roma e Milano. Ci mancherebbe pure che la classica manifestazione dell'ottobrata romana venga messa in «forse» da uno scherzo CSAI.

### Williams pilota (solo) d'aerei

Incontri. Franco Bernabei, amareggiato dalla scarsa considerazione degli organizzatori di Enna che l'avrebbero «punito» (per i fatti del '68) riservandogli il minimo dell'ingaggio per il G.P. del Mediterraneo di F. 2, è partito per il Trentino. Dopo una settimana di riposo, raggiungerà Modena dove proverà la De Tomaso F. 2 in vista di Albi e Roma (e Jacky Ickx?). Bernabei ha pure in programma in questo finale di stagione la F. 3 a Vallelunga e Monza. Un crescendo verdiano (di speranze).

Jonathan Williams, l'inglesino di Roma, non ha dato peso alla sconfitta-Serenissima di Pergusa ma secondo taluni è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso delle delusioni. Avrebbe deciso di continuare a fare il pilota, ma d'aereo!

Lino Ceccarelli





Le nuove  
**VOLKSWAGEN**  
da un  
milione e mezzo

# Riesumata la «jeep» delle S.S.

Incurante dell'assopirsi delle mode, delle inchieste di mercato e dei « si dice » (molto spesso veri) dell'ambiente automobilistico, la Volkswagen continua imperterrita a sfornare « maggiolini » per questo e gli altri quattro continenti, senza perdere d'occhio un necessario e costante adeguamento tecnico dei suoi modelli. Per il 1970, il colosso di Wolfsburg, protagonista di una delle « concentrazioni » automobilistiche che usano tanto in questo periodo, presenta due nuovi modelli, agli estremi opposti della sua produzione, accomunati forse solo dal prezzo: la berlina di maggior prestigio della gamma, la **411 LE**, ed una simpatica vetturetta da campagna, chiamata in Italia « **Pescaccia** ».

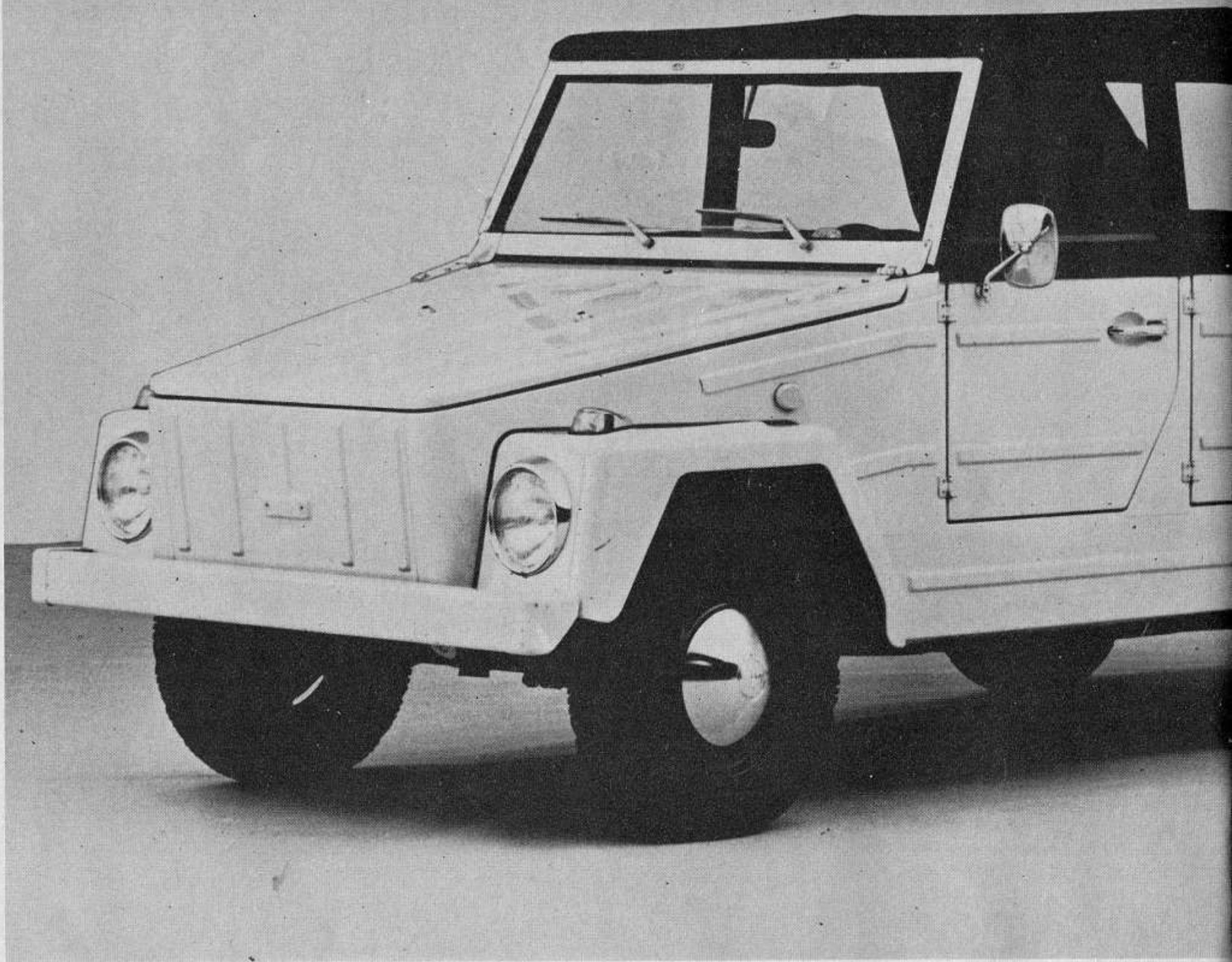
La **411 LE** è una berlina a quattro porte di linea abbastanza originale, con un impianto consueto per la tecnica Volkswagen, cioè motore posteriore raffreddato ad aria, ma proprio il motore, a quattro cilindri contrapposti di circa 1,7 litri di cilindrata, racchiude una prelibatezza tecnica: parliamo dell'alimentazione ad iniezione indiretta regolata da un impianto elettronico transistorizzato. Questo impianto realizzato in collaborazione con la Bosch, è stato tempo fa studiato dai tecnici della VW in relazione alle tassative norme « anti-pollution » richieste negli USA per le vetture di nuova produzione. Naturalmente, stanti i rapporti di stretta collaborazione fra la VW, la consorella Porsche e la associata Mercedes, anche queste Case stanno utilizzando il sistema per le vetture esportate negli States. Ora arriva anche in Europa questa vettura, che vanta delle discrete prestazioni (135 kmh di crociera) ed una buona potenza (85 CV a 4900 giri-min), il tutto a condizioni accessibili, dato che il prezzo di listino è stato fissato in **L. 1.495.000 I.G.E.** compresa.

Oltre ai vantaggi dell'alimentazione ad iniezione, cioè migliori accelerazioni e minime perdite di potenza per variazioni di quota, l'impianto di regolazione elettronico permette di avere sempre la quantità di miscela ottimale nei cilindri, giungendo quasi all'ottimum di carburazione,

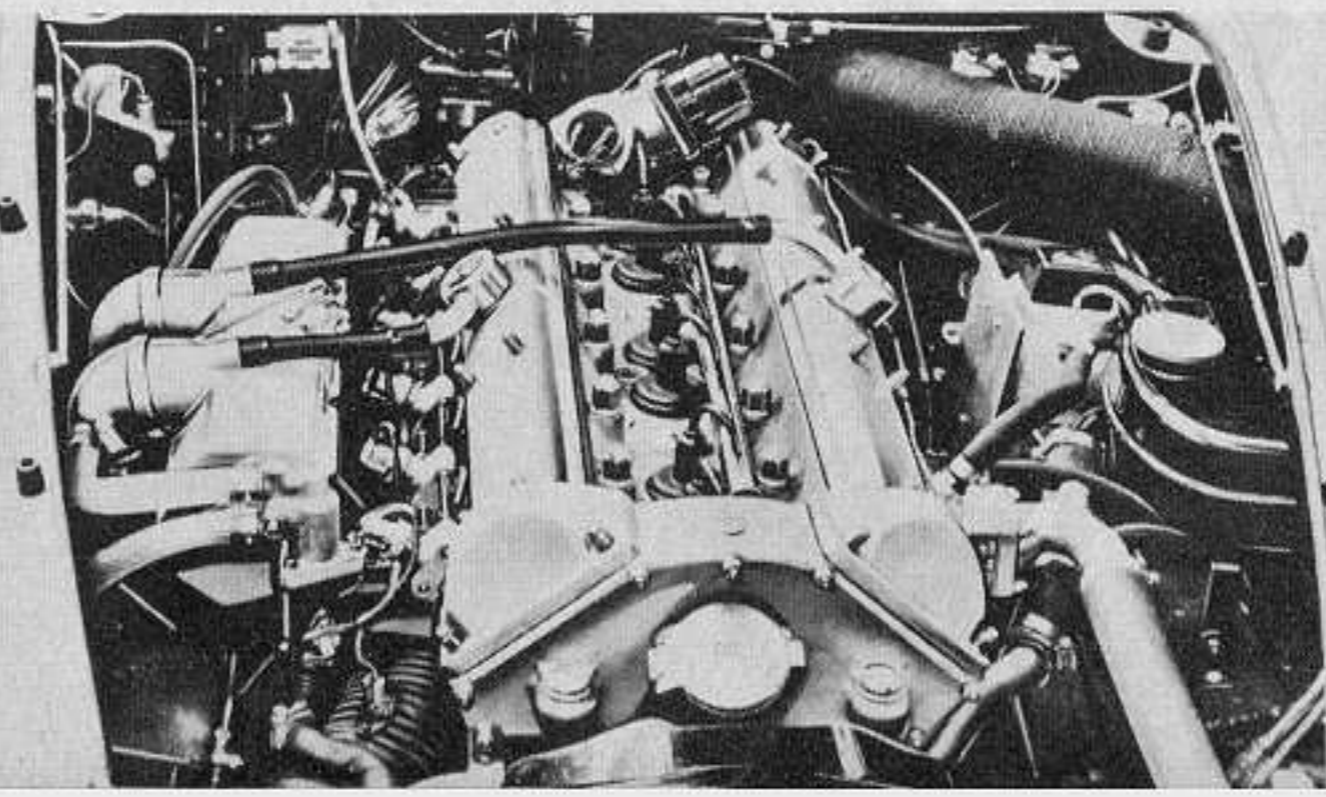
il che minimizza la produzione di gas incombusti ed ossido di carbonio, riducendo parimenti i consumi. Il « cervello » ottiene questo considerando diversi parametri, fra cui il carico della vettura, il regime di rotazione e la temperatura del motore, nonché delle richieste di prestazioni del guidatore.

Il modello **181**, la « **Pescaccia** » cioè, è come un mosaico, risultando composta da una certa varietà di parti proveniente da alcuni modelli di larga serie, a parte naturalmente la carrozzeria. Anche essa, però, a guardar bene richiama alla mente qualcosa di noto: assomiglia, e non solo per la parte meccanica che si intuisce posteriormente, alla camionetta costruita durante la guerra dall'allora neonata fabbrica per la Wehrmacht e per le divisioni SS. Alla Volkswagen non si sono preoccupati troppo di ingentilirne l'aspetto, fedeli forse al principio che gli eventi bellici stimolano la perfezione tecnologica. In effetti la « **Pescaccia** » (peccato che non si possa usare un termine analogo negli altri paesi, è un nome simpatico) si dimostra una vetturetta versatile e tetragona, una vera « all-purpose » direbbero gli americani. La sua altezza minima da terra è di oltre 20 cm; è lunga 3 metri e 78 e pesa 900 kg mentre la sua velocità massima è di 110 kmh, giustificata dai rapporti un po' corti. Essi d'altra parte consentono alla « **Pescaccia** » di superare salite del 55%.

Vediamo ora quali sono i principali componenti meccanici di questa vettura: il motore, il cambio, la pedaliera provengono dalla VW 1500; il retrotreno è dotato del riduttore che equipaggia i veicoli industriali; parte del telaio (rinforzato in più punti) derivano dalla 1500 coupé, mentre i freni anteriori a tamburo sono della 1300 e quelli posteriori del veicolo industriale. In sostanza ci troviamo di fronte ad un interessante esempio di vettura per il tempo libero, in grado anche, qualora se ne presenti la necessità, di muoversi con un discreto carico su terreni difficili; il suo prezzo di listino, I.G.E. compresa, è di **lire 1.450.000.**



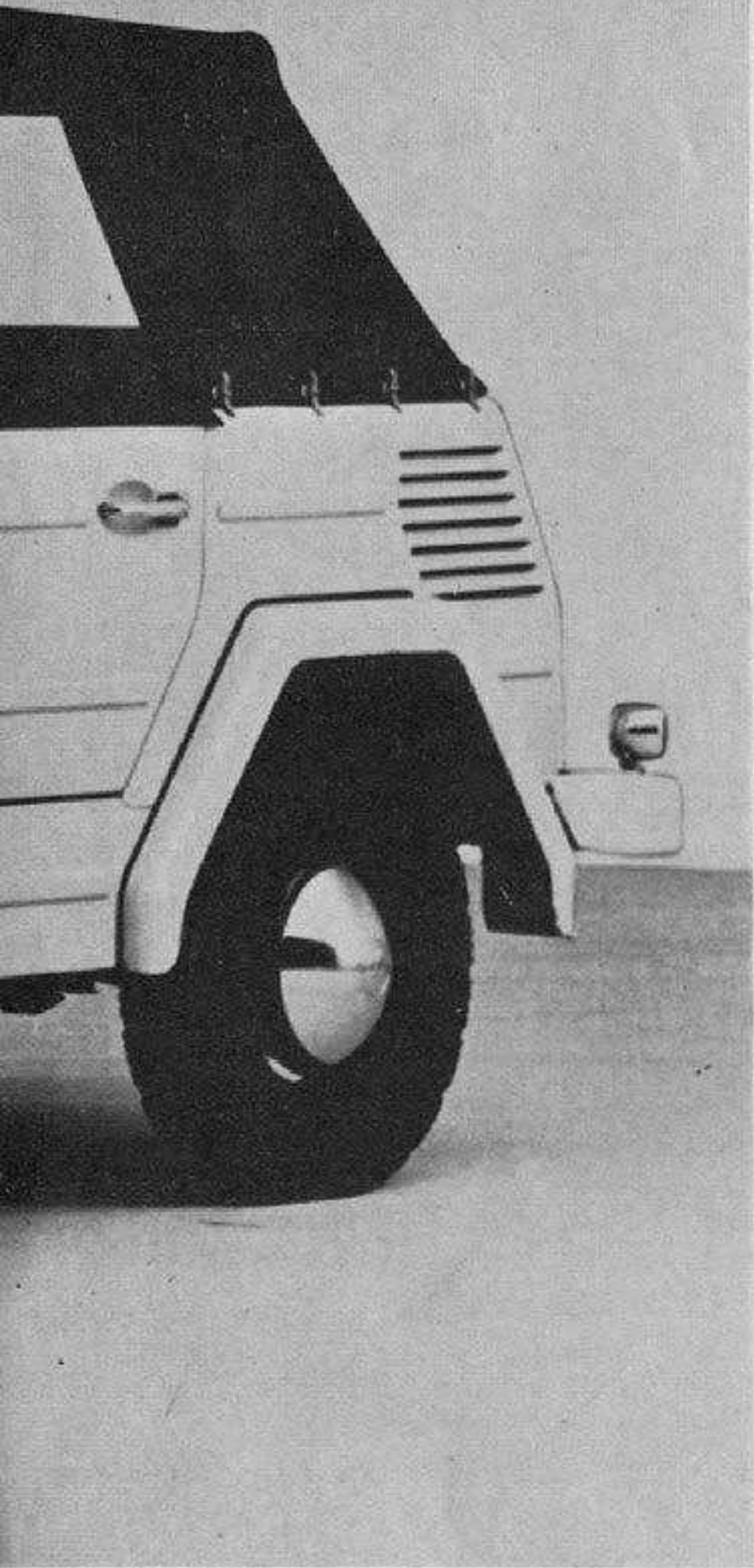
## L'ASTON MARTIN elettronica



L'Aston Martin ha presentato una versione Mk2 della sua DB6. La principale innovazione consiste di un sistema elettronico Brico d'iniezione, primo ad essere montato su una vettura inglese di serie (a sinistra). La vettura monta ruote più larghe e anche l'interno è stato portato al livello di quello della DBS. Velocità massima oltre 240 chilometri orari

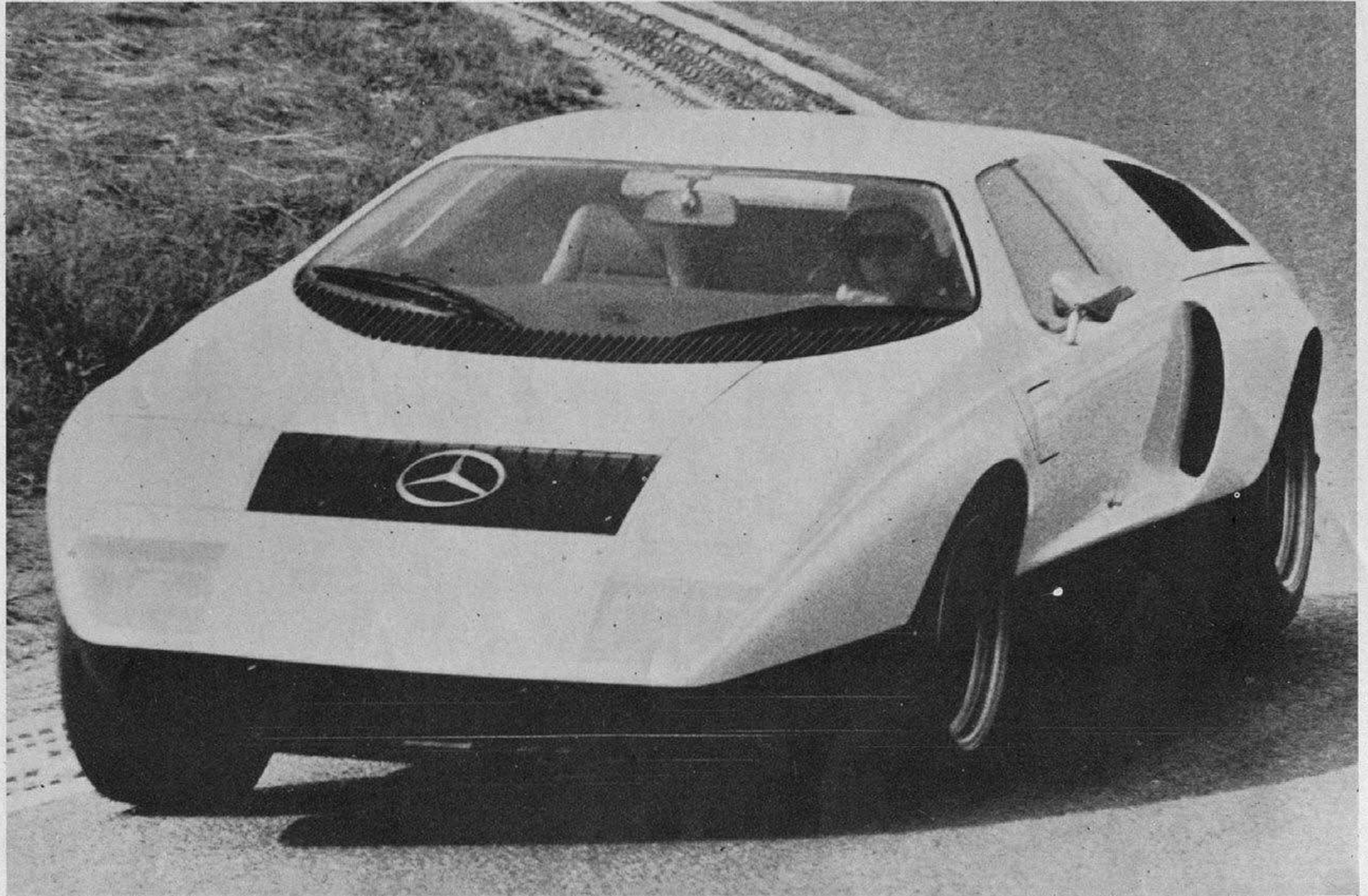


# Ecco la fantaMERCEDDES



La nuova VOLKSWAGEN Pescaccia (Mod. 181) è capace di superare pendenze del 55 per cento. Costruita con l'esperienza di 15 milioni di Volkswagen, la Pescaccia è equipaggiata col motore raffreddato ad aria da 1500 cc e 53 CV (SAE) della Volkswagen 1500, il cui movimento viene trasmesso alle ruote posteriori. E' lunga 378 cm, ha una altezza libera dal suolo di 20,5 cm, un peso a vuoto di 900 kg. e una velocità di crociera su strada, di 110 chilometri/h.

La VOLKSWAGEN 411 LE ha un motore di 1679 cc alimentato ad iniezione di benzina a comando elettronico: eroga 85 CV e consente una velocità di 155 kmh



## GT da passeggio? o sport da corsa!

L'identi-kit tecnico

Ecco i dati tecnici (provvisori) della nuova MERCEDES-BENZ C 111

● **MOTORE** - Motore Wankel a 3 rotori (trirotores) 600 cc (paragonabile ad un motore a pistoni di 3600 cc), collocato davanti al retrotreno (motore centrale) - **Potenza massima** (DIN): circa 280 CV a 7000 g/min. - **Coppia massima** (DIN): circa 30 mkp dai 5000 ai 6500 g/min. - **Alimentazione**: ad iniezione diretta a mezzo pompa meccanica a 3 pompanti - **Impianto accensione**: accensione a transistor con candele a « scintilla mobile » per ogni rotore - **Raffreddamento**: raffreddamento ad acqua con radiatore disposto anteriormente e due ventilatori elettrici - **Lubrificazione**: a mezzo pompa ad ingranaggi con scambiatore olio raffreddato ad aria e filtro disposti sul circuito principale.

● **TELAIO** - Piattaforma ad elementi in lamiera di acciaio saldati e chiodati - **Frizione**: monodisco a secco comandata idraulicamente - **Gruppo propulsore**: scatola unica per cambio a 5 marce, completamente sincronizzate, e differenziale (ZF 5 DS-25/1) in blocco col motore; differenziale parzialmente autobloccante e semiassi ruote posteriori a doppi giunti - **Sospensioni anteriori**: ruote indipendenti a quadrilateri articolati con assi di oscillazione obliqui realizzanti l'effetto anti-beccheggio in frenata - **Sospensioni posteriori**: ruote indipendenti ad ancoraggio tipo competizione, 3 bracci trasversali e 2 longitudinali per ogni ruota - **Molle**: 2 molle elicoidali, ammortizzatori con elementi pneumatici disposti concentricamente alle molle, 1 barra stabilizzatrice - **Molle posteriori**: 2 molle elicoidali, ammortizzatori con elementi pneumatici disposti concentricamente alle molle, 1 barra stabilizzatrice - **Pneumatici**: 195 VR 14 per strada - **Direzione**: sterzo con madrevite a circolazione di sfere e segmento dentato, ammortizzatore idraulico - **Freno di esercizio**: freno a doppio circuito idraulico, freni a disco anteriori e posteriori a raffreddamento interno - **Freno di stazionamento**: freno « duo » a tamburi interni con leva a mano - **Serbatoi carburante**: due serbatoi da 60 litri disposti nei longheroni laterali.

● **CARROZZERIA** - In resina poliestere a fibre di vetro, incollata e chiodata al telaio, portiere ad apertura alare - **Sedili**: 2 sedili anatomici regolabili longitudinalmente e schienali regolabili micrometricamente.

● **DATI GENERALI DELLA VETTURA** - Passo 2620 mm - Carreggiata anteriore 1380 mm - Carreggiata posteriore 1370 mm - Lunghezza massima 4230 mm - Larghezza massima 1800 mm - Altezza massima 1125 mm - Peso a vuoto in ordine di marcia 1100 kg, circa - Velocità massima 260 kmh circa - Accelerazione 0-100 kmh 5 secondi circa - Rapporto peso/potenza 3,9 kg/CV circa.

Costretta dalle ripetute indiscrezioni e alla vigilia della presentazione ufficiale al Salone di Francoforte, la Mercedes ha diramato queste foto originali del nuovo coupé molto sportivo, battezzato con la sigla di progetto: C 111.

Si sono fatte molte illusioni su questa vettura e sulle sue finalità. Nel comunicato per i giornalisti, la Casa di Stoccarda tiene a precisare che:

«... Il modello C 111 non è previsto per una sollecita introduzione sul mercato...»

«... In sostanza il C 111 per ora non vuole significare altro che una dimostrazione di alta capacità tecnica e una concezione moderna e progressista della Daimler Benz...»

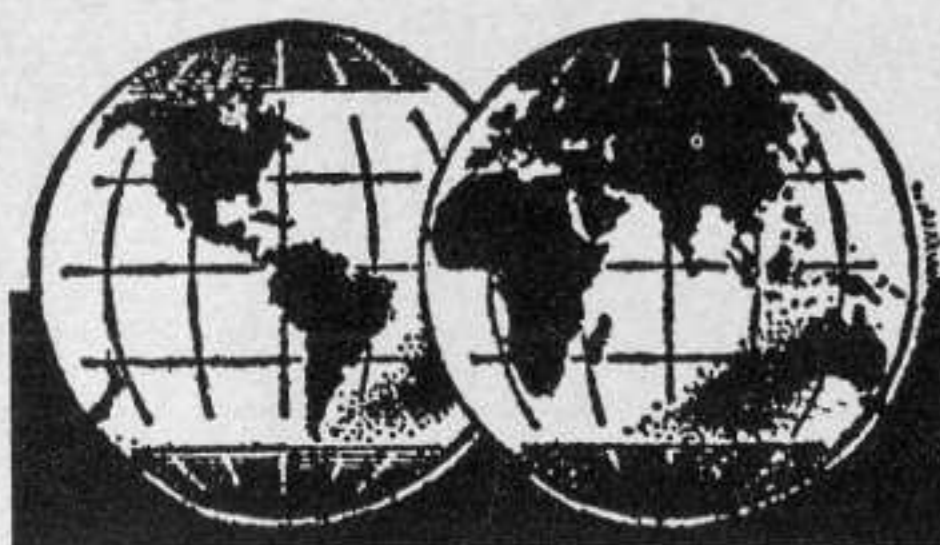
Per esprimere più chiaramente questo concetto viene sottolineato lo slogan pubblicitario base con il quale la Daimler Benz presenterà nell'anno prossimo (come dice testualmente il comunicato), la vettura:

« Il programma delle 17 migliori idee Mercedes Benz si è accresciuto un poco: di un pezzo di futuro ».

A parte il preciso riferimento al 1970, questo coupé (che nelle foto vedete in prova ad Hockenheim) appare una vera e propria vettura sport. Ecco perché si parla sempre più di ritorno alle corse anche nel Mondiale Marche.







autonotizie  
**GIROMONDO**

## La gimcana dei mini DUETTO

RIMINI - Per tutto il mese di agosto, i bimbi dei turisti ospiti della riviera riminese sono gli entusiasti protagonisti di una iniziativa che, con il patrocinio dell'Azienda di Soggiorno, l'Alfa Romeo, ha organizzato nel grande parco dell'Indipendenza. A bordo di piccole vetture elettriche, che riproducono fedelmente il famosissimo «Duetto», gli equipaggi gareggiano in una animata minigimkana. Lungo un tracciato disseminato di semafori elettronici, segnali di stop, giochi di abilità e tratti di retromarcia, i giovanissimi equipaggi si battono con entusiasmo per aggiudicarsi i premi che la Casa milanese ha doviziosamente messo in palio

### Un motore « pulito » al 75%

● La General Motors sta già sottoponendo a esperimenti il nuovo motore che dovrebbe ridurre l'inquinamento di circa il 75%. Secondo le previsioni il motore potrebbe essere messo in produzione nei prossimi due anni.

● Un rodéo automobilistico si è concluso tragicamente a Perth, in Australia. Dodici vetture avevano preso il via nella gara che aveva scopi benefici, ma all'ultima curva dell'ultimo giro due concorrenti si sono urtati. Una vettura è volata oltre lo steccato di un metro e mezzo ed è piombata sul pubblico: tre morti e quindici feriti, di cui alcuni gravi.

● Le autovetture e motocarrozzette a uso privato e i motocicli immatricolati prima del 31 dicembre 1962, e non sottoposti a precedenti revisioni, dovranno essere sottoposti a controlli di revisione per accertarne la sicurezza e la silenziosità entro il 31 ottobre 1970.



### 215 milioni di veicoli nel mondo

● Nel mondo circolano 215 milioni di veicoli a motore, mentre nel 1964 la circolazione era di poco superiore ai 167 milioni. Il 47,4% dei veicoli circolanti attualmente si registra negli Stati Uniti, il 18,6% nei paesi del MEC, il 9,1% nei paesi dell'Efta, il 5,6% in Giappone, il 19,3% complessivamente negli altri paesi.

● All'inizio del 1969 il «carico» del traffico stradale in Italia era di un autoveicolo ogni sei abitanti. Nel 1963 il rapporto era di un autoveicolo ogni 11,5 abitanti.

● In Israele sono stati aperti al traffico 15 chilometri (fra Hadera e Zikhron Yaakov) della prima autostrada del paese, che collegherà lungo il litorale Tel Aviv e Haifa. In totale 88 chilometri. Entro l'anno si aggiungeranno al tronco altri 13 chilometri in direzione di Haifa, che dovrebbe essere collegata entro il 1970.

### La nave stradale JENSEN

● La Jensen ha presentato la «Director» di 6300 cc, il cui arredamento è opera dell'architetto che ha progettato il lussuoso interno del «Queen Elizabeth». Per la segretaria dell'executive che acquisterà la vettura, lo stilista ha disposto a bordo macchina per scrivere, radiotelefono, dittafono e frigorifero. Il padrone avrà inoltre a disposizione televisore e rasoio elettrico.

● Gli incidenti stradali e il numero delle vittime sono in diminuzione in Italia, stando ai dati dell'ISTAT relativi ai primi quattro mesi dell'anno.

● Fra un paio di mesi ci sarà la Torino-Piacenza. Entro la fine di ottobre o i primi di novembre l'arteria dovrebbe essere tutta percorribile, con un paio di aree di servizio in funzione.

### Più «virili» i tassisti greci

● I tassisti greci hanno ricevuto una circolare in cui si vieta loro basette troppo basse, baffi troppo folti, capelli troppo lunghi. La circolare precisa che i tassisti devono sfoggiare «capigliatura virile» e abiti decenti per fare buona impressione ai turisti.

● La registrazione di veicoli stranieri in Francia è salita a 196.000 nei primi sei mesi dell'anno contro i 121.000 dello stesso periodo del 1968.

● Il conto finale del traffico italiano di ferragosto è pesante: dalla mattina di sabato 9 alla mezzanotte di lunedì 18 hanno perso la vita sulle strade 293 persone, mentre altre 7784 sono rimaste ferite. Complessivamente gli incidenti hanno raggiunto la cifra di 10.470. Stradale e carabinieri hanno multato un ventesimo degli automobilisti: 417.696 contravvenzioni, cioè altrettante violazioni alle più elementari norme del traffico.

## Motore bolognese raffreddato ad aria

Di un interessante esperimento (già realizzato), opera di tre tecnici e progettisti bolognesi, non si è più parlato. Avemmo notizie precise sulla costruzione, avvenuta quasi in segreto... per... non destare inspiegabili e diremmo assurdi sospetti, di un motore a 8 V raffreddato ad aria e con comando desmodromico delle valvole. Una geniale e, in certo senso, anche rivoluzionaria costruzione che avrebbe potuto offrire la possibilità sia ai tre ideatori, sia anche alle fabbriche interessate, di poter realizzare qualcosa di inedito.

Al contrario, dal 1963, non se ne è più parlato. Le cause? Abbiamo già detto che l'opera venne accantonata per rivendicazioni particolari delle quali qui non è il caso di parlare. La materia non è molto chiara. Sarebbe interessante sapere se questi impedimenti a distanza di tanto tempo, sono stati superati e se vi è possibilità di riparare di questo motore.

Il motore è denominato M.T.A. (Monetti, Taglioni, Auregli) a 8 cilindri a V di 97 gradi. L'alesaggio è di mm 64,8, la corsa di mm 56. Massimo giri 14.000 con regime di utilizzazione da 6.000 a 10.500. La cilindrata totale è di 1486 cc, che eroga al banco CV DIN 208 suscettibili di miglioramento. Il rapporto di compressione è di 1:10. Pistone a cielo sagomato, due segmenti di tenuta e un raschiaolio; albero a gomiti componibile in 12 pezzi, su otto supporti di banco, tramite cuscinetti a sfere. Bielle gemellate sulla manovella. Interasse fra i gruppi di cilindri mm 140. Bielle su rulli. La trasmissione del moto avviene mediante un albero secondario collegato all'albero motore da due serie di ingranaggi a denti diritti. Il comando della distribuzione è a caduta di ingranaggi. Il comando desmodromico delle valvole si svolge con questo sistema: un solo albero portante il moto per bancata, con la camma che comanda la chiusura, tramite due bilancieri con estremo a forcilla. Un secondo albero segmentato (un segmento per ogni testata, quindi 8 segmenti), in posizione superiore porta le due camme che comandano l'apertura a mezzo di un'altra coppia di bilancieri. Il sistema è a due valvole per cilindro con un angolo di circa 65 gradi. La lubrificazione è forzata con una pompa; la canalizzazione è ottenuta con un condotto ricavato in fusione che sale alle teste attraverso la cartella della distribuzione. L'alimentazione è assicurata con 8 carburatori Weber Tipo 36 IDS a vaschetta separata; uno per cilindro anche se raggruppati a due nella fusione. La capacità della coppa di lubrificazione è di litri 18. Doppia accensione con due distributori mossi dagli ingranaggi della stessa distribuzione con una bobina per candela.

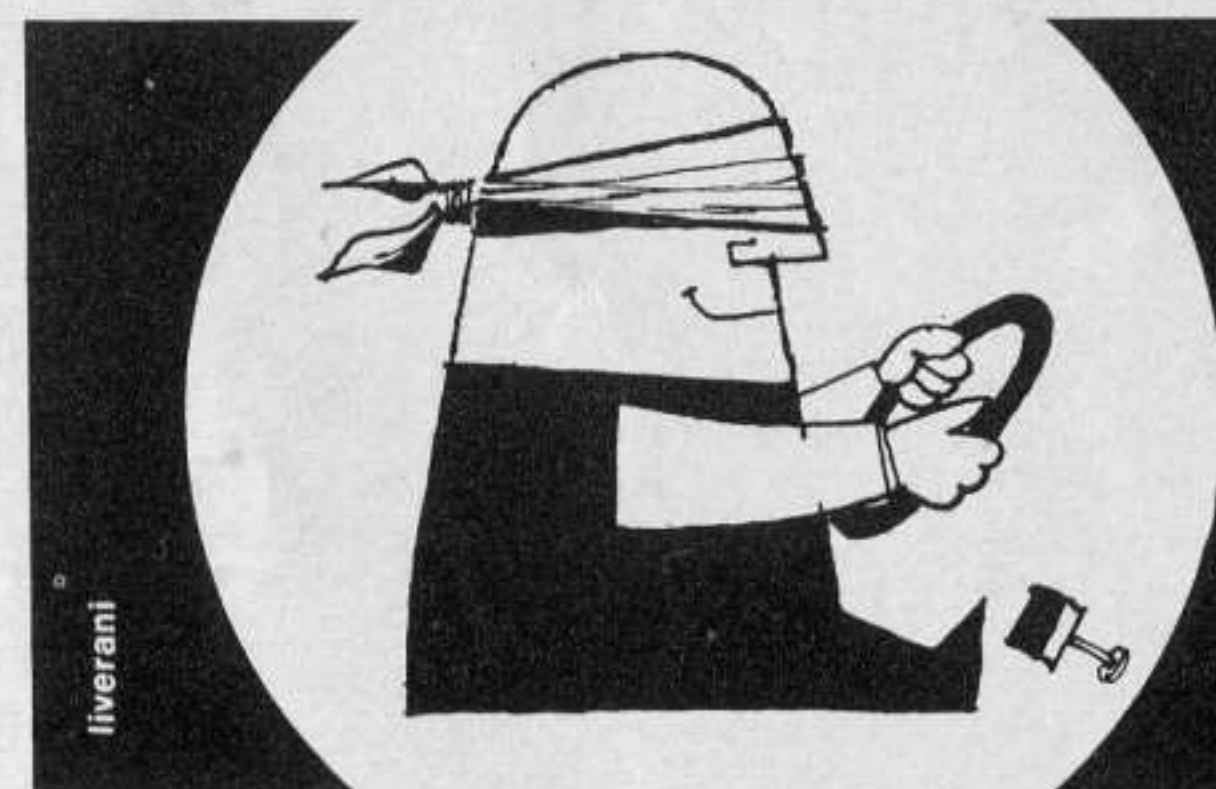
### La scomparsa di MONCALIERI

MODENA - E' scomparso all'età di 54 anni, vittima di un incidente della strada, una nota figura del nostro mondo automobilistico: il cavalier Gian Luigi Moncalieri che fu per oltre un ventennio segretario alla «Maserati». Il suo compito è stato per molto tempo anche quello delle «Pubbliche Relazioni». Una persona buona di carattere e molto brava nella svolgere il delicato compito di segretario. Era conosciuto in Italia e all'estero. Sempre discreto, prudente, timoroso di compromettere quelli che sono i normali segreti di una azienda automobilistica, era però prezioso e cortese coi giornalisti che non rinviiava mai a mani vuote, pur non compromettendo il cosiddetto segreto d'ufficio.

Era stato in contatto, ai tempi della partecipazione della «Maserati» alle corse, con famosi piloti quali Nuvolari, Varzi, Alberto Ascari, Fangio, Musso, Behra, Marimon, Gonzalez, Villoresi.

Uno sportivo autentico, tanto da interessarsi anche di hockey e pattinaggio a rotelle essendo per molti anni vice presidente della Società Amatori Modena.

Ai familiari e alla «Maserati» le nostre più vive condoglianze.



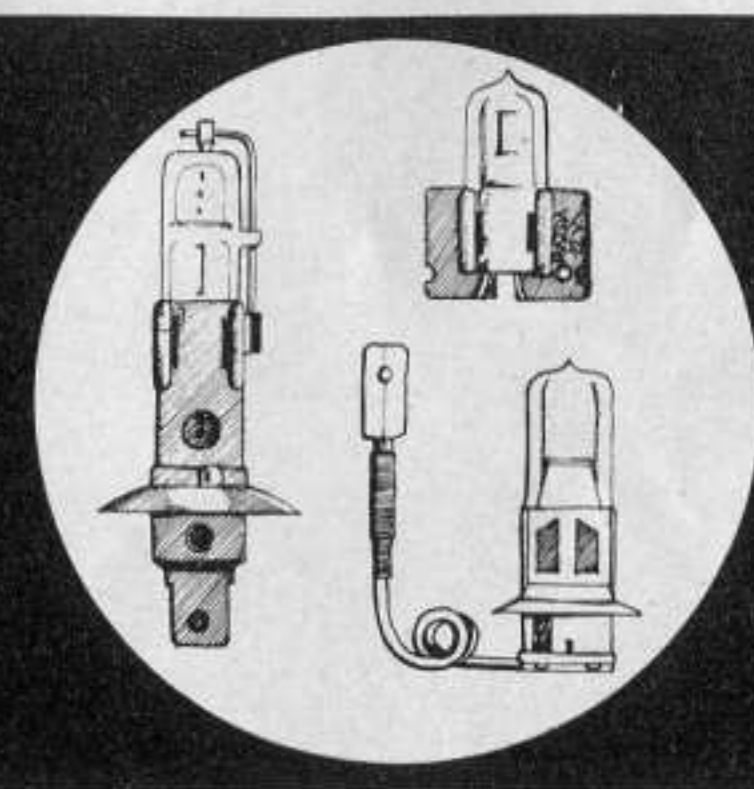
# non giocate a mosca cieca

MONTATE LE NUOVE LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

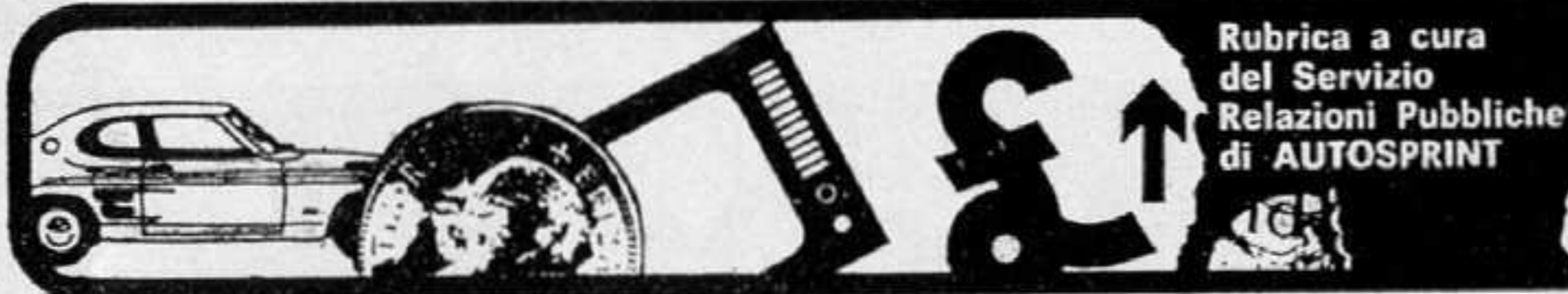
## MAZDA

nei tipi H1 - H2 - H3

Richiedetele ai migliori Elettrauto







# INFORMATUTTO

Ora sono le SIMCA  
le auto straniere  
più vendute in Italia

● Dalla fine dello scorso maggio la SIMCA è passata al primo posto fra le marche estere importate in Italia. Anche la produzione della Casa (capitale americano) è in via di grande incremento.

● La CITROEN ha annunciato ribassi dei prezzi di alcuni modelli sul mercato italiano. Per i modelli Dyane 4, Dyane 6, Ami 8, Ami Weekend e Mehari la riduzione sarà del 10%. Per la ID 19 lusso il ribasso sarà di circa il 5%.

● Nei primi sei mesi del 1969 la VOLKSWAGEN ha costruito un milione e 13.000 vetture, contro 898.000 del periodo gennaio-giugno 1968.

● La DAIMLER BENZ ha festeggiato la uscita dalle catene di montaggio della fabbrica di Sindelfingen del 250 mil-

lesimo motore ad iniezione che è stato montato su una 280 SE.

● La PEUGEOT ha reso noti i risultati del primo semestre 1969, in cui si rileva un notevole incremento del 38% rispetto al primo semestre dello scorso anno (scioperi primaverili); del 23,5% rispetto allo stesso periodo del

1967. I veicoli prodotti in questa prima metà dell'anno sono stati 262.472.

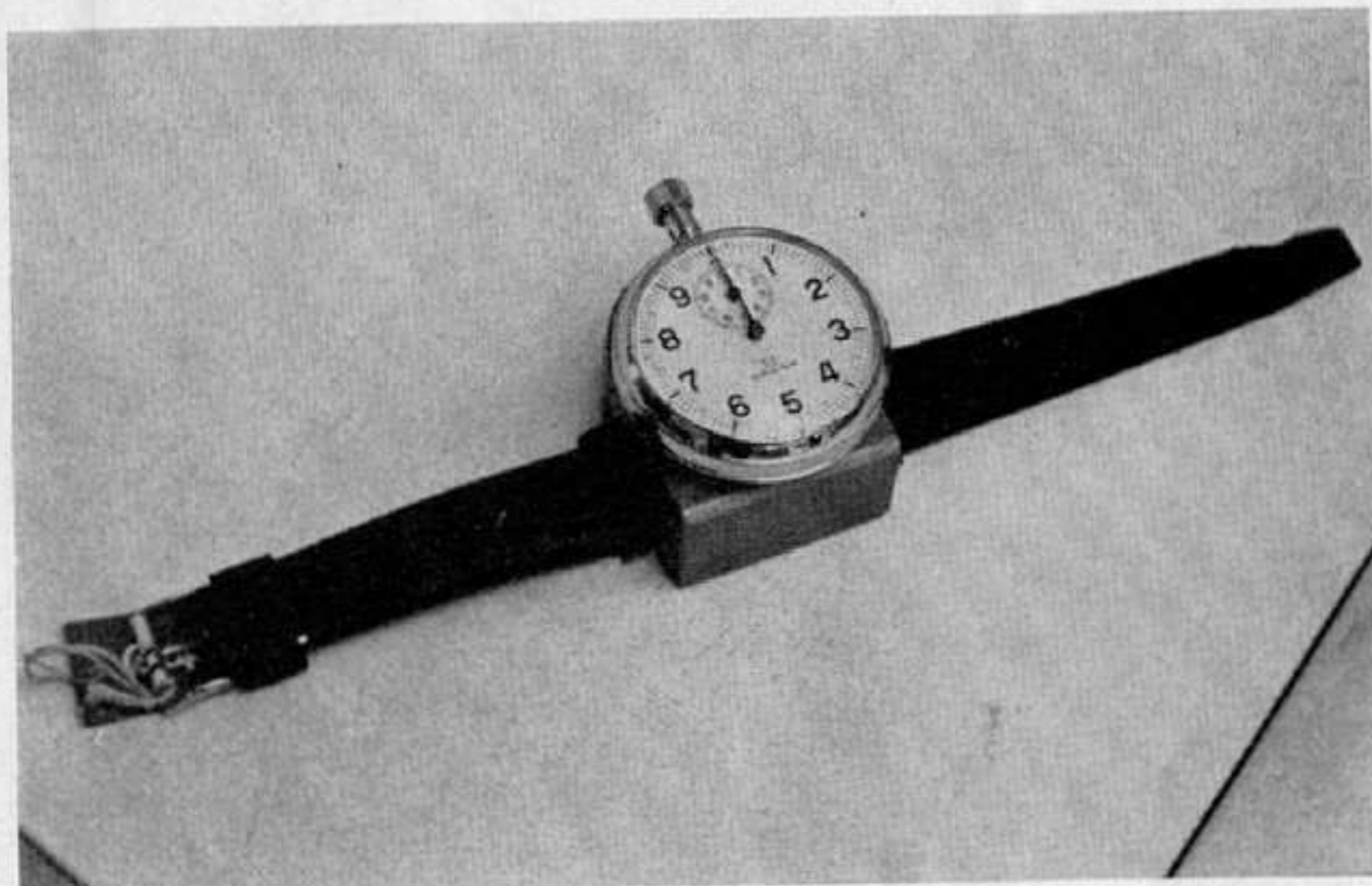
● Il centro di ricerche della MOBIL di Dallas analizzerà, con uno speciale microscopio a luminescenza, inventato e costruito dai suoi tecnici, sottili strati di rocce lunari nel tentativo di meglio conoscere l'origine del satellite e la sua struttura.

● La giuria degli Oscar per l'esportazione ha assegnato alla KLEBER-CO-LOMBES l'Oscar 1969.

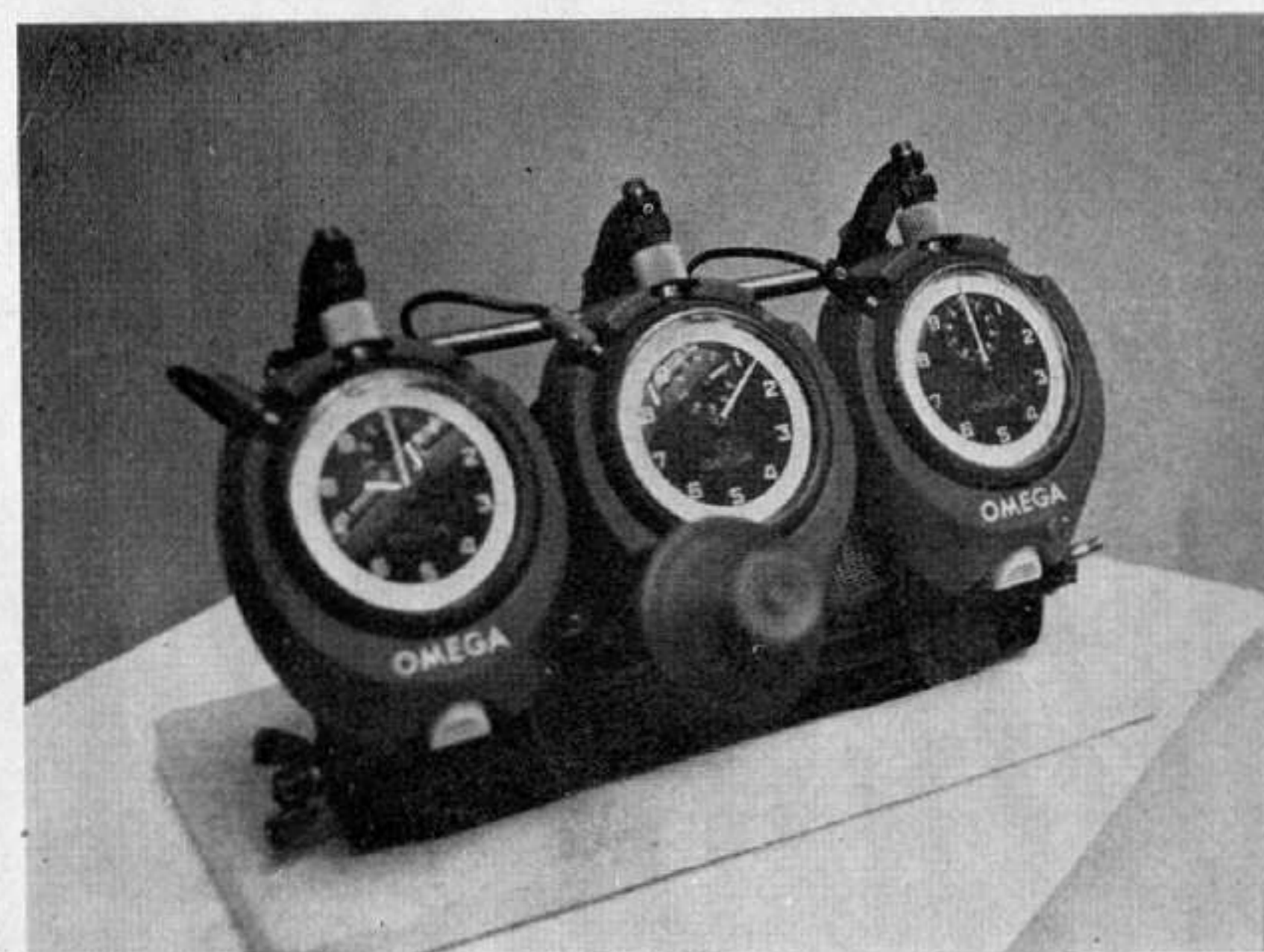
● Nel mese di luglio sono stati iscritti al PRA 135.062 veicoli con un aumento di 10.522 rispetto al luglio 1968, pari al 7,79%.

● E' stato costituito il comitato permanente per l'educazione stradale, il cui compito consiste nello stimolare e coordinare studi e iniziative che in materia vengono svolti da enti e associazioni.

## Il «BIP» da polso



Questo normale contasecondi è montato su una minuscola «scatoleta» che emette un suono al passaggio della lancetta su ogni secondo. Il tutto, come si vede può stare al polso come un orologio

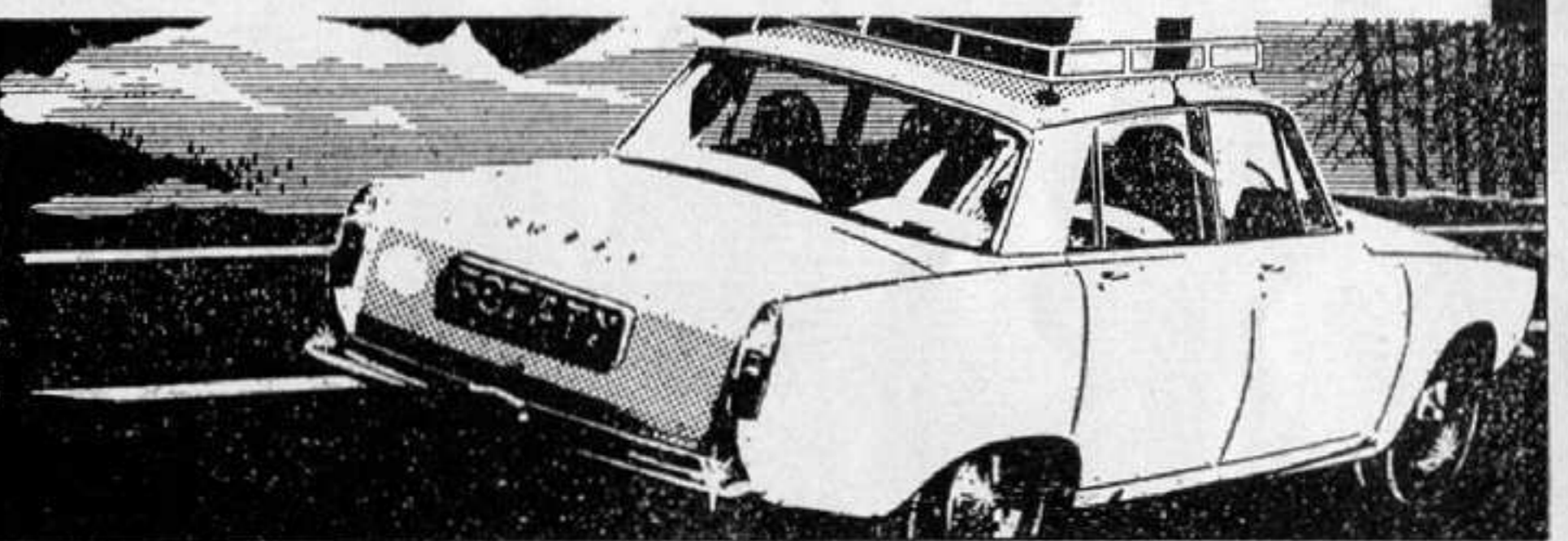


La serie dei tre contasecondi ormai comunemente usata più che nell'ambiente regolaristico (era in voga prima dell'avvento del bip elettronico) in quello velocistico per staccare in circuito, i tempi giro per giro, è stata dotata essa pure di un contatore acustico

## A.A.A. Autocompravendita

SI VENDE	CARATTERISTICHE	PREZZO	RIVOLGERSI A:
FILM A COLORI SUPER 8	Gran Premio Mugello '69 Durata 5 minuti	L. 5.000 (trattabili)	FABRIZIO CONTI - Via Marcucci, 32 - 52011 BIBBIENA (AR) - Tel. 90.19 (ore pasti)
F. 850	in fase di avanzata costruzione - affarone	—	GIORGIO BRENTINI - Viale Bezzani, 75 - MILANO - Tel. 42.36.440
ALFA 2600 SPRINT	ex Ragazzi plurivittoriosa - vengo causa impegni di lavoro - assetto Dal Fiume - Autobloccante - Scocca nuova roll bar - 2 serie rapporti ponte - qualsiasi prova	L. 1.500.000 (anche a rate)	GIUSEPPE TARPANI - Magione (Perugia) - Tel. 075/84.31.26 (ore pasti)
MOTORE ALFA 2600 SPRINT	normale	L. 100.000 (anche a rate)	GIUSEPPE TARPANI - Magione (Perugia) - Tel. 075/84.31.26 (ore pasti)
MOTORE ALFA 2600 SPRINT	preparato carburatori Weber doppio corpo 45	L. 400.000 (anche a rate)	GIUSEPPE TARPANI - Magione (Perugia) - Tel. 075/84.31.26 (ore pasti)
FIAT 2300 BERLINA PER TRAINO	impianto gas - radio e gancio	L. 300.000 (anche a rate)	GIUSEPPE TARPANI - Magione (Perugia) - Tel. 075/84.31.26 (ore pasti)
CARRELLO PEDRETTI	modificato trasporto qualsiasi vettura - immatricolato	L. 400.000 (anche a rate)	GIUSEPPE TARPANI - Magione (Perugia) - Tel. 075/84.31.26 (ore pasti)
PORSCHE S.90	pronta corse - elaborazione Turing - rapporti, autobloccante ecc.	—	VIVIANI - Via Solferino, 26 - 25100 BRESCIA
<b>SI CAMBIA O SI VENDE</b>			
G.T. JUNIOR/68	pronta corse - preparazione Autodelta - ultimi aggiornamenti - permuta anche con auto di serie	L. 1.550.000	LUCIANO GRASSI - C.so Garibaldi, 20 - REGGIO EMILIA - Tel. 43.911
ALFA ROMEO SPRINT 1300	pentamarce, rapporti - assetto Dal Fiume - motore et gomme nuovissimi accessoriatissima ottimi piazzamenti	L. 350.000	FABIO FABIANI - Via P. Maioli, 11 - 56027 SAN MINIATO
SPORT PROTOTIPO	acquistasi contanti - inviare foto dettagliate e prezzo	—	PIERLUIGI MUCCINI - P.zza F. del Rosso, 3 - PISA - Telefono 25.617

TARIFE: fino a un massimo di 15 parole Lire 1.500; 20 parole L. 2.000; 25 parole L. 2.500; oltre L. 3.000. Inserzioni gratuite per gli abbonati.



# OLIO FIAT

anche  
per le altre  
automobili





RIMARREMO AMICI...

# Gli umoristici premi di Bordighera

Unisco una lettera a me inviata dal dr. Pietro Mancini, direttore dell'AC di Milano, della quale vedrei volentieri la pubblicazione, anche per informare i miei compagni di... sventura su come stanno le cose. Si tratta di questo: il 29 febbraio del corrente anno, l'AC Milano, l'Azienda Autonoma di Soggiorno di Bordighera e la Innocenti di Milano organizzano una gara, il « Meeting invernale di regolarità ».

In data odierna, siamo in agosto, i premi della gara non sono ancora stati distribuiti, a parte una umoristica lettera inviata ai premiati con scritto: Buono per... senza che vi fosse specificato a chi tale buono dovesse essere inviato, ed è stato vano il mio tentativo di scoprirlo (e poi qualcuno dice che certe gare non sono delle cacce al tesoro).

Oltretutto ho avuto l'appoggio degli amici Vacca e Leone, ma vane sono state le nostre minacce telefoniche e letterarie, evidentemente per via dei nomi stranamente... esotici, mah! Nessuno si fa vivo, e presto ritengo passeremo a vie di fatto con l'intervento di qualche amico regolarista e avvocato.

Tante grazie all'Azienda Autonoma di Soggiorno di Bordighera per la festiciola mondana, ma i buoni di soggiorno di cui si parlava come premio quando ce li mandate? Vi promettiamo solennemente che ci comporteremo in modo civile nonostante le nostre abitudini di calpestare le aiuole e di mangiare l'erba.

In quanto all'Innocenti di Milano, non vedo per quale ragione abbia speso tanti soldi per la pubblicità di una gara, e poi

sprecare tutto con una dimostrazione, come minimo, di leggerezza, e oltretutto di mancanza di riguardo nei nostri confronti. E' tutto, grazie per l'accoglienza e salutoni!

Venanzio Agnello  
Albissola Mare (Savona)

Ecco la lettera cui si riferisce il signor Agnello

Ci riferiamo alla Sua lettera del 29 corrente, relativa al premio spettante per la classifica della gara « Meeting invernale della regolarità », e le precisiamo quanto segue:

come Lei potrà notare dal regolamento particolare della gara, questo Automobile Club di Milano ha collaborato alla organizzazione soltanto per la parte tecnica della manifestazione, essendo la stessa organizzata ed indetta dall'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Bordighera, e dalla « Organizzazione Mario Acquarone » di Milano, con la Segreteria Organizzativa facente capo al sig. Fusato della Società Innocenti.

Il nostro Ufficio Sportivo più volte si è interessato per i premi accennati nella Sua lettera, anche per i due altri premiati da Lei citati. Purtroppo il sig. Mario Acquarone si è reso irreperibile, e poiché lo stesso avrebbe dovuto rispondere di detti premi, ci si è rivolti anche alla Innocenti. Anche da parte della Innocenti non si è potuto avere alcun chiarimento.

Mentre da parte nostra Le assicuriamo un continuo interessamento fino alla consegna di quanto spettanteLe, Le con-

sigliamo di rivolgersi direttamente alla Azienda Autonoma di Bordighera ed alla società Innocenti.

Non appena in possesso di elementi che possano in qualche modo favorirLa, sarà nostra premura informarLa.

Il direttore  
(Dr. Pietro Mancini)

Dalla gentilissima lettera del direttore dell'A.C. Milano si arguiscono due cose, caro signor Agnello: innanzi tutto che lo stesso A.C. è in evidente imbarazzo per essersi associato ad una iniziativa così poco felice, che ora comporta, per venire fuori, un impegno maggiore di quello che sarebbe occorso per organizzare direttamente il « meeting », invece di associarsi semplicemente.

In secondo luogo, anche se non chiaramente espresso, ci sembra che si possa dedurre che il dr. Mancini è poco convinto delle possibilità che voi possiate entrare in possesso dei vostri premi: quel « si è reso irreperibile », riguardo al signor Mario Acquarone, è tragicamente indicativo.

Se al contrario, come è anche possibile pensare, i premi consistono solo in buonisoggiorno, evidentemente l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Bordighera vi inviterà, statene certi, ma probabilmente in ottobre, quando la stagione estiva sarà finita e quella invernale non ancora cominciata. Stiamo scherzando, naturalmente, ma vogliamo restare nel clima ironico della sua simpatica lettera. E poi, a Bordighera, non si tiene il Festival dell'umorismo?

## I retroscena di Zeltweg

Caro Autosprint, sono un tuo giovane lettore, e come tale ho visto sul numero 30 della rivista il servizio relativo alla vittoria riportata a Zeltweg da de Adamich con l'Alfa 3000. Ho poi letto un articolo sullo stesso argomento, tratto dal quotidiano « Stadio » del 5 agosto a firma Marcello Sabbatini, al confronto del quale il tuo servizio appare, a dir poco, scervo di particolari.

Mi chiedo come mai tu abbia passato quasi sotto silenzio i retroscena di questa corsa, divenuti quasi di scottante attualità quando Steinemann ha ritenuto opportuno chiamare a Zeltweg per la gara del 10 agosto addirittura Siffert, Redman e le 917, per battere le Alfa e lavare così la sconfitta del 27 luglio.

Giancarlo Mazzotti  
Cesena (Forlì)

E' evidente che le notizie di prima mano giunteci in redazione la sera stessa della corsa non erano complete sul punto riguardante il « trattamento » usato dai responsabili della gara di Zeltweg del 27 luglio, anche se già dal nostro pezzo si poteva dedurre che qualcosa non era andato per il verso giusto. D'altra parte, una volta saputo come veramente erano andate le cose, non abbiamo ritenuto opportuno ritornare sull'argomento sulle pagine di « Autosprint » (ricordi che chi ha firmato l'articolo su « Stadio » è il nostro direttore) sia perché ormai la notizia era passata in secondo piano, sia soprattutto per evitare polemiche forse irritanti, anche in vista della gara mondiale del 10 agosto.

Il fatto poi che la Porsche si sia presentata in forze all'autodromo di Zeltweg, è anche giustificato dal fatto che la gara era, se pur l'ultima, valida per il Campionato Marche, ed inoltre sarebbe servita all'ulteriore messa a punto della Sport 917, vettura di punta di Stoccarda per la prossima stagione, il cui collaudo continua incessantemente. Quanto all'altra domanda, riguardo al trafiletto che ha avuto occasione di leggere, sulle sovvenzioni governative francesi alla Matra il discorso, sia pure un po' troppo schematizzato, è in gran parte vero, e non è affatto un mistero.

## La B 20 mascherata

Credo di poter soddisfare la curiosità del lettore Mauro Motta di Saronno, e la vostra, espressa nella « posta » del n. 32 di Autosprint, per quanto riguarda la misteriosa macchina stile « anni 20 » notata dal signor Motta a Viareggio.

Si tratta di una vettura costruita da un appassionato con il telaio di una Lancia Aurelia B 20, ed il motore della stessa da 2500 cc a sei cilindri a V, opportunamente ringiovanito ed elaborato fino ad una potenza di 140 CV. Ammortizzatori e scatola dello sterzo sono della Fiat 1400, mentre le ruote posteriori sono della Ferrari 330 GT e le anteriori sono quelle originali della B 20.

Il peso di questa vettura è di 810 kg, e dotata di rapporti corti raggiunge una velocità di 160 kmh, ed in 8"5 i 100 kmh. Inoltre posso dirvi che l'appassionato che ha costruito questa vettura utilizzava questo motore su uno scafo solo per il raid Pavia-Venezia, ma poi ha pensato di servirsi montandolo su questa specie di « Hot Rod ».

Tomaso Tartarini - Ferrara

Detto fatto, signor Motta. In brevissimo tempo, grazie all'attento nostro lettore ferrarese, abbiamo potuto svelare il piccolo « mistero » che interessava lei quanto noi. Cogliamo l'occasione per ringraziare calorosamente il nostro informatore signor Tartarini; peccato solo che, assieme alle informazioni, non abbia potuto fornirci anche una foto. Assieme a lui vogliamo ringraziare anche i signori Umberto Berselli e Severino Cipriani di Firenze, i quali hanno pure segnalato il nome dell'officina che ha realizzato questa trasformazione, che è: Autofficina Montagni e Fiesoli, via Masaccio 44, Firenze.

tecnica ed agonistica, e decisamente mal regolamentata: la « regolarità-sprint ».

Non è azzardato affermare che queste interessanti gare sono dei veri e propri « mini-rallyes », e proprio perché « mini », aperti ad una maggiore partecipazione quantitativa; in relazione a questa peculiarità, dote comune, ed in previsione della promozione da Trofeo a Campionato che avverrà nella stagione futura, riteniamo necessario, nell'interesse stesso della validità agonistica, rivederne gli attuali regolamenti.

Innanzitutto ci sembra ingiusta ed inutile la limitazione inferiore delle cilindrata ammesse (oltre 600 cc) e ciò perché: non è concepibile che con una 500 di serie si possa partecipare ad un rallye (facendo acrobazie per non andare fuori tempo massimo) e non ad una gara Sprint, ove è più difficile andare f.t.m., data la brevità del percorso. E bisogna rendersi conto che l'automobilismo vuole e deve diventare uno sport di massa, e non d'élite, e ciò per ragioni di sopravvivenza. Inoltre con gli attuali regolamenti si arriva all'assurdità di ammettere in gara, ad esempio, una Ami 6 o Dyanissima di serie (602 cc) escludendo delle 500 preparate, delle 595 o delle NSU Prinz IV.

Poi sono anacronistici i coefficienti, perché sono coefficienti per classe e non per vettura (come un tempo) e ciò in pratica finisce col favorire alcune vetture (leggi Gordini, e non ce ne vogliono i possessori) e col danneggiare altre (leggi Fulvia HF). I coefficienti sono spariti anni or sono dai rallyes, e non vediamo perché siano stati riesumati: o ci vogliono, ed allora si usino anche nei rallyes, o meglio, se non sono necessari, siano aboliti ovunque.

Per concludere ci sembrerebbe logica l'abolizione dei coefficienti e l'istituzione di premi di classifica di classe, includendo tutte le vetture ed adottando la stessa suddivisione in classi dei rallyes (eventualmente inserendo la classe fino a 600 cc qualora il numero dei parenti fosse sufficiente) basando la classifica per il campionato sulla classifica assoluta. Infine, si cerchi di non far cadere le gare di regolarità sprint negli eccessi distruttivi dei rallyes, di cui si è recentemente lamentato anche un pilota esperto e competente come Arnaldo Cavallari. Cordialmente.

Marco Brandi ed altri - Milano

L'idea che per trasformare lo sport automobilistico da sport d'élite (quale, per forza di cose, in un certo senso è) a sport di massa basti inserire le vetturine di meno di 600 cc

nelle prove valide per la Regolarità Sprint ci sembra alquanto peregrina. E' vero che, statistiche alla mano, nel nostro paese circola un numero indescrivibile di 500, ma già i regolamenti della Sprint sono aperti in larga misura alle vetture anche utilitarie più diffuse, specie inquadrate nel gruppo I, per cui ci pare che ci voglia poco per poter partecipare. Inoltre bisogna considerare che una 500 di serie sarebbe veramente anacronistica in una prova di un certo impegno come sono e devono essere le Sprint, mentre una 500 preparata risulterebbe probabilmente un tantino fragile.

Il fatto poi che, teoricamente, una 500 possa partire al via di un grosso rallye internazionale, non significa che in pratica ciò si verifichi: il buon senso, a volte, deve supplire alla mancanza regolamentare. Le quali mancanze, in definitiva, si riassumono nel fatto che la suddivisione in classi, per i rallyes, parla di « fino ad 850 » (per la prima classe), mentre per la sprint è specificato « da oltre 600 fino ad 850 ». Basterebbe aggiungere quel « da oltre 600 » per uniformare il regolamento alla realtà.

Ripetiamo comunque integralmente la lettera di questi appassionati della Regolarità Sprint, precisando che il nostro servizio apparso sul n. 32 di Autosprint relativo al settore rallyistico e regolaristico, voleva fare esclusivamente il punto sulla situazione di classifica delle varie specialità prima della pausa estiva. Infatti non siamo entrati particolarmente addentro al problema della Regolarità Sprint (anche se abbiamo confermato alcune vostre osservazioni) stando al parere di alcuni partecipanti alle gare di quest'anno, lo schema e la formula di questa specialità hanno trovato ampi consensi: comunque tutti i suggerimenti saranno estremamente graditi prima di una eventuale ristrutturazione della formula per il '70, anche se ci giunge nuova la notizia di un suo passaggio da Trofeo a Campionato.

## Rosselli ha vinto

Essendo stato a correre a Popoli, leggo solo ora su Autosprint il resoconto del vostro corrispondente signor Romano Murri sulla corsa Rieti-Terminillo.

In tale resoconto si dichiara per ben tre volte — nell'articolo stesso, nella classifica ed in un trafiletto a parte — che dopo aver vinto la classe 1300 Turismo gruppo 2 su Alfa Romeo GTA Junior sarei stato tolto di classifica per « irregolarità tecni-

che ». Tutto ciò non risulta assolutamente né a me né ai commissari tecnici.

Vi avverto che mi sono già messo in contatto con il mio avvocato, poiché non posso tollerare assolutamente e per me, e per il mio preparatore Gianfranco Cortini, che la verità venga così sfacciatamente contraffatta. Distinti saluti.

Alberto Rosselli  
Bagno a Ripoli (Firenze)

Sia il nostro Murri, sia i dirigenti dell'A.C. organizzatore ci avevano fatto notare l'errore, ed avevamo preparato una rettifica. Ma l'arrivo della lettera dell'interessato ci dà modo di ripristinare la verità rispondendo direttamente a Rosselli.

E' successo questo. Nel ricopiare il pezzo stenografato, è stato commesso un errore, dei meno adatti, lo riconosciamo, ed è stata trascritta la parola « squalificato » al posto di « verificato ». Nel rileggere la notizia, ci siamo molto meravigliati, conoscendo la serietà di Cortini e le ambizioni dell'ottimo Rosselli, comunque ci siamo preoccupati di aggiornare il pezzo sotto questo aspetto, e son saltate fuori le ire « frasette » incriminate.

Rosselli era stato sottoposto a verifica dietro reclamo del secondo arrivato « Baronio » il cui preparatore, Angelini, aveva chiesto fosse verificata la cilindrata e che fosse misurato il diametro dei condotti. Infatti, a volte, per diminuire il diametro, a tutto vantaggio del « tiro », essi vengono ridotti rispetto al diametro originale mediante dei riporti di materiale. Da Rosselli tutto era in regola, e da parte nostra non possiamo che rallegrarcene, non senza esserci scusati con gli interessati per l'equivoco. Solo ci spiace un poco che Rosselli usi nei nostri confronti un tono veramente fuori luogo. Tono che è stato ribadito con una comunicazione di querela, che non sappiamo

vetture  
e ricambi originali

# ABARTH

pronta consegna  
BOLOGNA  
via L. Calori 9 - tel. 231884



# DOVE corriamo domenica?

AGOSTO E SETTEMBRE

Data Corsa Località	Validità	Tipo di gara	Vincitore assoluto ediz. precedente Primati
<b>27-28</b> Rallye Africa c AFRICA DEL SUD	●●●	Regolarità	
<b>27-31</b> Rallye Baltico GERMANIA	●●●	Regolarità	
<b>28</b> Trofeo Cadetti A.C. Milano	○ VIII Prova	Velocità in circuito	
<b>28-30</b> Rallye S. Martino di Castrozza A. Aut. S. Martino	● Camp. europ. rallyes	Regolarità	Gass - Brettnauer (Porsche)
<b>29-31</b> Rallye Cordatic UNGHERIA	●●●	Regolarità	
<b>31</b> Corsa a Elkhart Lake STATI UNITI	●●● VI Can-Am	Velocità in circuito	Hulme (McLaren)
<b>31</b> Giro Valli Biellesi AC Biella	○	Regolarità	Baldrighi
<b>31</b> Trofeo Castello Mesola Ass. Tur. Mesola	□	Regolarità	
<b>31</b> Ollons Villars SVIZZERA	●●● Camp. europ. montagna	Velocità in salita	Mitter (Porsche) 3'55"4 media kmh 122,334
<b>31</b> Cefalù Gibilmanna AC Palermo	● Camp. GT Trofeo T Trofeo mont.	Velocità in salita	Lo Piccolo (Dino)
<b>31</b> Corsa di Huy BELGIO	○	Velocità in salita	
<b>31</b> Corsa du Beaulonais FRANCIA	○	Velocità in salita	Maublanc (Abarth) Maublanc 8'42"8
<b>31</b> Corsa a Knutsdorp SVEZIA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Wissell (Tecno)
<b>31</b> Corsa a Mantorp Park SVEZIA	●●● 2.a Coppa del Nord	Velocità in circuito	
<b>31</b> Trofeo di Zandvoort OLANDA	●●● Challenge europ.	Velocità in circuito	
<b>1</b> Corsa a Snetterton INGHILTERRA	●●● IX F. 5000	Velocità in circuito	
<b>1</b> Guards Race (Brands Hatch) INGHILTERRA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Gethin (Titan)

<b>1-7</b> Coppa delle Alpi FRANCIA	●●● Camp. europeo rallyes piloti	Regolarità	Vinatier-Jacob (Alpine)
<b>5-6</b> Corsa di Vaals OLANDA	○	Velocità in salita	
<b>5-7</b> Rallye dell'Avus GERMANIA	○	Regolarità	
<b>7</b> Trofeo Mattei AC Piacenza	●	Regolarità	
<b>7</b> G.P. d'Italia AC Milano	●●● Camp. mondiale piloti F. 1	Velocità in circuito	Hulme (Brabham) Distanza: Hulme 1.40'14"8 media kmh 234,022 Giro: Oliver (Lotus) 1'26"5, media kmh 239,306
<b>7</b> Coppa Intereuropa AC Milano	●●	Velocità in circuito	Nomex (Porsche)
<b>7</b> Pedavena Croce d'Aune AC Belluno	□	Velocità in salita	
<b>7</b> Tolentino Colle Paterno AC Macerata	□	Velocità in salita	Laureati (Alfa 33) Laureati 2'14"2, media kmh 94,433
<b>7</b> Monrea'e S. Martino AC Palermo	□	Velocità in salita	
<b>7</b> Colle Maddalena AC Brescia	□	Velocità in salita	Schetty (Abarth)
<b>7</b> Corsa a Riverside STATI UNITI	●●● IX Trans-Am	Velocità in circuito	Kwech (GTA)
<b>7</b> 500 Km del Nürburgring GERMANIA	●●●	Velocità e durata	Schetty (Abarth) Ortner (Abarth) 9'13" media kmh 148,700
<b>7</b> Coppe Avvenire (Zolder) BELGIO	●●● F. 3	Velocità in circuito	Pike (Titan)
<b>7</b> Corsa a Hamenlina FINLANDIA	●●● F. 3	Velocità in circuito	
<b>7</b> Corsa al Gaisberg AUSTRIA	●●● Camp. europeo montagna	Velocità in salita	Mitter (Porsche) Stommelen (Porsche) 3'39"2, media kmh 142,03 ('67)
<b>7</b> Corsa de la Faucille FRANCIA	○	Velocità in salita	Maublanc (Abarth) Maublanc 5'02"2
<b>7</b> Corsa a Richmond STATI UNITI	○	Velocità in circuito	
<b>11</b> Trofeo Cadetti SIA Monza	○	Velocità in circuito	
<b>10-14</b> 36 Ore del Nürburgring GERMANIA	●●●	Regolarità	
<b>12-14</b> Corsa a Bridgehampton STATI UNITI	●●● VII Can-Am	Velocità in circuito	Donohue (McLaren)
<b>12</b> G.P. di Albi FRANCIA	●●● F. 2, F. 3	Velocità in circuito	F. 2: Pescarolo (Matra) F. 3: Cévert (Tecno)
<b>13-14</b> Corsa a Andesstorp SVEZIA	●●● Coppa del Nord	Velocità in circuito	
<b>13-14</b> Corsa a Phoenix IRLANDA	○	Velocità in circuito	
<b>13-14</b> Autoraduno Regolarità Milano AC Milano	○	Regolarità	

LEGENDA: ●●● = internaz.; ●● naz. a part. straniera; ● = naz.; □ = « chiusa »

# MOTORAMA

TV

CRONACHE DEI PROGRAMMI DAL  
TEMA AUTOMOBILISTICO a cura di GIO' LUNI

da martedì 26 agosto a lunedì 1° settembre

**MERCOLEDI' 27** Programma nazionale  
Ore 22,00 — Mercoledì Sport - Telecronache dall'Italia e dall'estero

**GIOVEDI' 28** Programma nazionale  
Ore 21,00 — Il triangolo rosso: « Gli amici » (terzo episodio) con J. Sernas, R. Garrone, E. Pandolfi  
Ore 22,00 — Controfatica, settimanale del tempo libero.

**DOMENICA 31** Programma nazionale  
Ore 22,45 — La domenica sportiva - Risultati, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

**TUTTI I GIORNI**  
Ore 19,45 — Telegiornale Sport

## RADIO

**VENERDI' 29** Secondo progr.  
Ore 20,45 — « Passaporto », settimanale di informazioni turistiche

**SABATO 30** Progr. nazionale  
Ore 11,15 — Dove andare - Itinerari inediti o quasi per i turisti della domenica: Salice Terme.

**DOMENICA 31** Secondo progr.  
Ore 17,30 — « Musica e sport »

**TUTTI I GIORNI** Secondo progr.  
Ore 8,13 - 17,00 — Buon viaggio, notizie per gli automobilisti

**Informazioni sul traffico**  
(a cura della Soc. Autostrade)

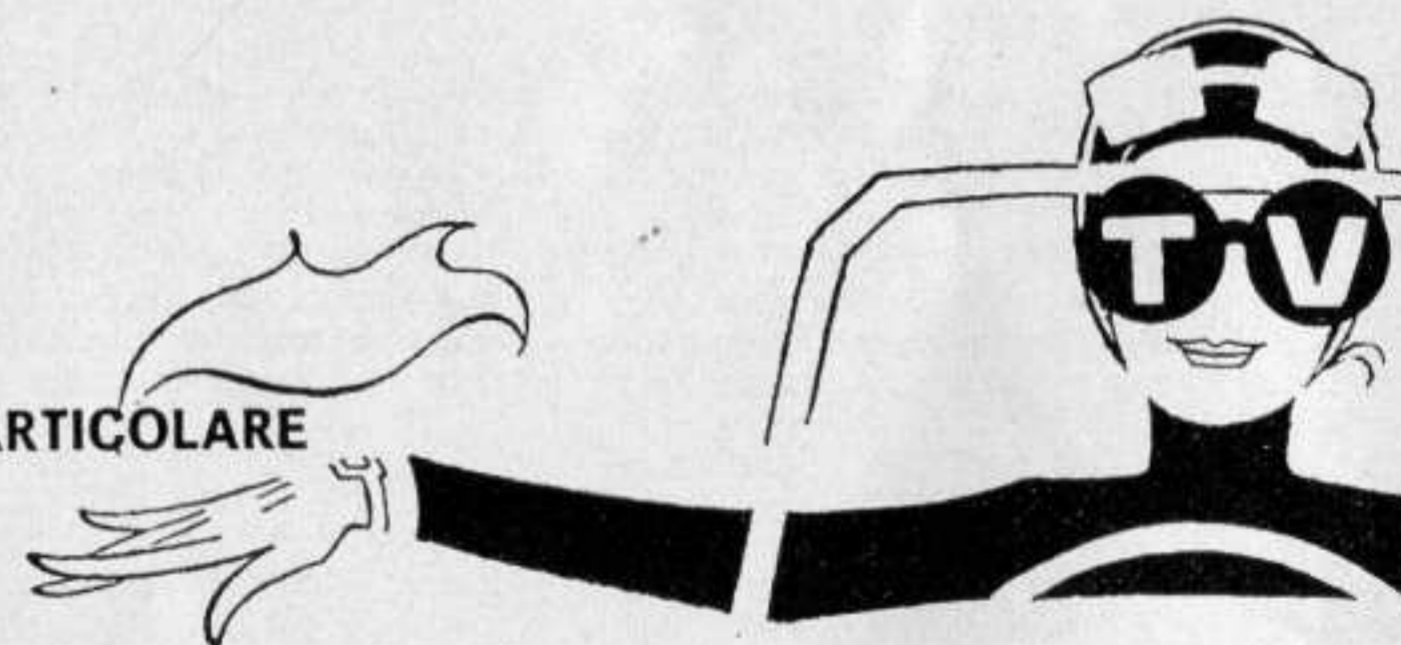
**SABATO - DOMENICA**  
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 10,00 - 12,00 - 13,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo progr.  
Giornale Radio: ore 6,25 - 7,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,15 - 13,30 - 14,30 - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 -

**LUNEDI'** Programma naz.  
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 10,00 - 12,00 - 13,00.

Secondo progr.  
Giornale Radio: ore 6,25 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,15 - 13,30 - 24,00.

## VIDEO PARTICOLARE



Giovedì 28 agosto, ore 21,00, programma nazionale

## La tragica «gara» di giovani incoscienti

Una assurda gara notturna tra giovani «bene» al volante di potenti vetture che i loro genitori hanno prestato o regalato, finisce in tragedia. Uno dei ragazzi muore mentre la sua compagna giace per lungo tempo in stato di choc all'ospedale. Lo sceneggiato di turno — mutati nomi e località — prende lo spunto da un fatto realmente accaduto, uno dei tanti tristissimi episodi che caratterizzano la vita automobilistica del nostro paese. Esso, vuole non soltanto sottolineare l'eccessiva spiccolatezza ma soprattutto mettere in guardia e sensibilizzare i genitori; coloro che dovrebbero frenare gli istinti ribelli dei figli e non favorirli con acquiescente indifferenza per i pericoli e le conseguenze troppo spesso irreparabili. Nel racconto di giovedì assisteremo addirittura a un'altra gara: quella dei genitori dei ragazzi implicati nell'incidente per tentare, attraverso «potenti» conoscenze, di soffocare lo scandalo e impedire che la giustizia faccia il suo corso e i responsabili vengano puniti. Nella narrazione televisiva nessuno si preoccupa di «ascoltare» o di lasciarsi «impressionare» dai personaggi influenti. Nella vita di tutti i giorni, negli episodi «veri», accade proprio sempre la stessa cosa?