

go. Che desiderare di più? Ma le prime grosse difficoltà non erano certo quelle atmosferiche, bensì quelle tecniche, tutte concentrate a Montecarlo, nel parcheggio sotterraneo del Larvotto, ai tavoli delle verifiche (vedere riquadrato a pag. 77).

Mentre le auto coi numeri di gara prendevano posto sul lungomare di Montecarlo c'era chi, tristemente, imboccava l'autostrada in direzione Ventimiglia. Al via solo 87 equipaggi (nonostante le quasi 300 richieste d'iscrizione alla fine di ottobre) e la palma della sfortuna era tutta per l'equipaggio 81: la Giulietta Sprint bianca di Alberto Mondinelli grippava un pistone cinquanta chilometri prima della frontiera. La gara finiva ingloriosamente già il giovedì sera, nel piazzale di un autogrill. Ma passiamo alla cronaca. A Montecarlo la febbre della gara sale col trascorrere dei minuti e mentre i poliziotti monegaschi sembrano avere occhi solo per le auto coi numeri sulle portiere (ne bloccheranno una dozzina coi loro micidiali ceppi tra le ruote a due ore scarse dal via per divieto di sosta) si tenta tra giornalisti e addetti ai lavori una specie di Toto-Montecarlo. Riuscirà Ormezzano a ripetere il bis? «Tramezzino» ha cambiato auto (una Flavia Zagato al posto della Volvo 544 Sport) e ha ritrovato un compagno d'eccezione, Gino Macaluso, ex navigatore ufficiale Lancia socio del Club Italia. Ben decisi a contrastarlo sono Vittorio Setti (su Alfa Romeo 2600 sprint), il pilota-istruttore Carlo Rossi (sulla stessa Mercedes Pagoda che l'anno scorso, unica auto in gara senza gomme chiodate, volò a incastrarsi sui cespugli delle Langhe), Jean Sage, ex direttore sportivo Renault in coppia con Michele Crema (su una rossa Giulietta Sprint del Club Italia). Molto più sornioni e distaccati, in gara per l'accoppiata del Challenge della neve, Cavriani-Addis (Alpine A 110), Cabella-Cabella (padre e figlio su Fiat 1100 Tv), Canetoli-Canè (su Fulvia HF). Ma, dato che quando si tratta di regolarità diventa temibile anche una modesta cilindrata, l'attenti a quei due vale anche per Gialli-Sestini, re del cronometro mascherati da semplici turisti o quasi su una Dauphine Gordini. Il via è alle 16 e 30 e la prima auto a salire faticosamente sulla pedana è la mastodontica Bugatti dell'olandese Michel Oprey, pronto ad accorrere sempre alle gare per autostoriche, dovunque esse siano. Mentre le ultime auto accendono i fari nel piazzale del porto le prime affrontano il col Turini senza neve. Una



Cravetto-Recchi su Lancia Aurelia B 20.



Palazzani-Ziletti su Lancia Aurelia B 20.



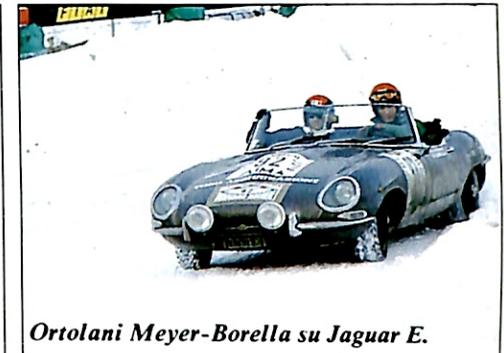
Cajani-Ripamonti su Alfa 1900 Ti S.



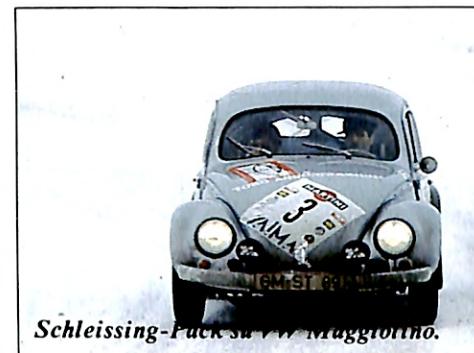
Arbizzi-Ciabatti su Saab 96.



Rossi-Ferreri su MG B Gt.



Ortolani Meyer-Borella su Jaguar E.



Schleissing-Fuck su VW Maggiolino.



Cantera-Neuschuler su Morris Cooper S.



Sage-Crema su Alfa Giulietta Sprint.



Cupellini-Miserez su Porsche Speedster.

Tutti i risultati della Montecarlo-Sestriere

Cl.	Equipaggio	Vettura	Penalità	Cl.	Equipaggio	Vettura	Penalità	Cl.	Equipaggio	Vettura	Penalità
CLASSIFICA UFFICIALE ASSOLUTA											
1	Cané/Canetoli	Lancia Fulvia HF	70	50	Lucchini/Franchi	Ford Cortina	3987	Gruppo B - Categoria Granturismo oltre 2000			
2	Palazzani/Ziletti	Lancia Aurelia B20	101	51	Cantera/Neuschuler	Morris Cooper S	4361	1	Pallanzani/Ziletti	Lancia Aurelia B20	101
3	Cavriani/Addis	Alpine A110	102	52	Pietra/Dosi	Lancia Appia GT Z	4381	2	Cocchia/Sani	Lancia Aurelia B20	135
4	Cocchia/Sani	Lancia Aurelia B20	135	53	Schleissing/Galliano	Volkswagen 113	4457	Gruppo B - Categoria Granturismo fino a 2000			
5	Grimaldi/Grimaldi	Lancia Fulvia HF	149	54	Verdecchia/Castiglio	A.R. Giulia	4646	1	Giribaldi/Borgarello	Porsche 356	304
6	Bianchini/Bianchini	Lancia Fulvia HF	160	55	Rogna/Rogna	MGB GT	5212	2	Brignone/Tresoldi	Porsche 356	594
7	Ormezzano/Macaluso	Lancia Flavia Zagato	185	56	Zanon/Spalla	Lancia Aurelia B24	5576	3	Ramello/Billotti	Triumph Vitesse 6	11292
8	Fini/Stanguellini	Fiat 2300 Coupé	191	57	McCarthy/Walsh	Volvo 544B	6250	Gruppo B - Categoria Granturismo fino a 1150			
9	Tessore/Mollica	A.R. Giulietta	209	58	Capra/Otto	A.R. Giulia T	6261	1	Casalini/Montan	Austin Healey Spryte	3411
10	Arbizzi/Ciabatti	Saab 96 V4	216	59	Grossi/Ferraris	Ford Mustang	6331	Gruppo C - Categoria Turismo oltre 2000			
11	Barbieri/Bompani	A.R. Giulia TI	247	60	Stirano/Gaidano	Fiat 1600 Osca	6727	1	Fini/Stanguellini	Fiat 2300 Coupé	191
12	Grandori/Senin	A.R. Giulia GTA	254	61	Riedner/Seufert	Fiat 1100 TV	6840	2	Setti/Rinaldi	A.R. Sprint 2600	1386
13	Monti/Liri	Porsche 911 S	255	62	Oprey/Meiners	Bugatti GS	8295	3	Grossi/Ferraris	Ford Mustang	6331
14	Giribaldi/Borgarello	Porsche 356	304	63	Jervolino/D'Auria	A.R. Giulia	9022	Gruppo C - Categoria Turismo fino a 2000			
15	Avandero/Veronesi	A.R. Giulietta Spider	345	64	Gilberga/Mas	A.R. GT	10337	1	Ormezzano/Macaluso	Lancia Flavia	185
16	Brignone/Tresoldi	Porsche 356	594	65	Turitto/Viale	Lancia Fulvia 2C	10794	2	Barbieri/Bompani	A.R. Giulia	247
17	Bonetti/Bortesi	Lancia Aurelia B20	709	66	Hands/Atkinson	Lancia Aurelia B10	10964	3	Sangenis/Busquet	A.R. GT	2166
18	Valseriati/Favero	Porsche 356	762	67	Ramello/Billotti	Triumph Vitesse 6	11292	4	Nardini/Castellaneta	BMW 1800	2744
19	Munaron/Reale	A.R. Giulietta Spider	809	68	Holt/Percival	MG TF	18292	5	Lucchini/Franchi	Ford Cortina	3987
20	Scaioli/Silvestri	Alpine A110	922	69	Pea/Pea	Flavia Zagato	18741	6	Capra/Otto	A.R. Giulia	6261
21	Morilla/Casas	Lancia Fulvia C	1051	70	Bortesi/Arbizzani	Austin Cooper S	19554	7	Jervolino/D'Auria	A.R. Giulia	9022
22	Herreo/Jose	Saab Montecarlo	1054	71	Mantoan/Miglioretti	Lancia Flavia Coupé	20598	8	Gilberga/Mas	A.R. Giulia	10337
23	Messa/Bartoli	Alpine A110	1346	72	Manley/Greenweel	Allard M	20983	9	Pea/Pea	Flavia Zagato	18741
24	Morazzoni/Piantanida	Lancia Fulvia HF	1354	73	McLean/Clyffe	Lancia Aurelia B20	43508	10	Mantoan/Miglioretti	Flavia Coupé	20598
25	Cajani/Minoia	A.R. 1900 TI	1382	74	Arutunoff/Clayton	Cooper Ford	43511	Gruppo C - Categoria Turismo fino a 1300			
26	Setti/Rinaldi	A.R. Spint 2600	1386	CLASSIFICA UFFICIALE CLASSI							
27	Gallini/Garbero	Renault Gordini	1440	Gruppo A - Categoria Granturismo oltre 2000							
28	Rossi/Ferrero	MGB GT	1464	1	Triccerri/Onesti	Lancia Aurelia B20	2273	1	Morilla/Casas	Fulvia Coupé	1051
29	Dron/Beales	Ford Zephyr (1959)	1600	2	Cravetto/Pilo Boil	Lancia Aurelia B20	3824	2	Herrero/Jose	Saab	1054
30	Corazzari/Moreschi	Ferrari 250 GTE '63	1600	3	Manley/Greenweel	Allard M	20983	3	Campia/Fiorito	Fulvia Coupé	1909
31	Ferrari/Ferrari	A.R. 1900 Sprint	1689	4	McLean/Clyffe	Lancia Aurelia B20	43508	4	Ceresa/Gualco	Austin Mini Cooper	3657
32	Cupellini/Miserez	Porsche Carrera	1698	Gruppo A - Categoria Granturismo fino a 2000							
33	Muzii/Morpurgo	Renault 4CV	1859	1	Bonetti/Bortesi	Lancia Aurelia B20	709	5	Madronal/Palacios	Austin Cooper	3809
34	Campia/Fiorito	Lancia Fulvia Coupé	1909	Gruppo A - Categoria Granturismo fino a 1300							
35	Sangenis/Busquet	A.R. GT	2166	1	Holt/Percival	MG TF	18292	6	Cantera/Neuschuler	Morris Cooper	4361
36	Coulter/West	Mini Cooper S	2210	Gruppo A - Categoria Granturismo speciale fino a 2000							
37	Triccerri/Onesti	Lancia Aurelia B20	2273	1	Ferrari/Ferrari	A.R. 1900 Sprint	1689	Gruppo C - Categoria Turismo fino a 1150			
38	Valentini/Rossi	Mercedes 280	2319	Gruppo A - Categoria Turismo fino a 2000							
39	Ortolani/Lovato	Flaminia Zagato	2559	1	Cajani/Minoia	A.R. 1900 TI	1382	1	Tritto/Viale	Fulvia 2C	10794
40	Nardini/Castellaneta	BMW 1800 TI	2744	2	Oprey/Meiners	Bugatti GS	8295	2	Bortesi/Arbizzani	Austin Cooper	19554
41	Giovannone/Comune	Porsche 356 B	2936	3	Hands/Atkinson	Lancia Aurelia B10	10964	Gruppo D - Categoria Granturismo oltre 2000			
42	Casalini/Montan	Austin Healey Spryte	3411	Gruppo A - Categoria Turismo fino a 1300							
43	Germanetti/Seia	Lancia Fulvia HF	3432	1	Scheissing/Galliano	Volkswagen 113	4457	1	Valentini/Rossi	Mercedes 280	2319
44	Capelli/Ferrari	Fiat 1100 TV	3512	Gruppo A - Categoria Turismo fino a 1150							
45	Ceresa/Gualco	Austin Mini Cooper	3657	1	Riedner/Seufert	Fiat 1100 TV	6840	Gruppo D - Categoria Granturismo speciale fino a 2000			
46	Ortolani/Borella	Jaguar E SP	3747	Gruppo D - Categoria Granturismo oltre 2000							
47	Madronal/Palacios	Austin Cooper 1275	3809	1	Corazzari/Moreschi	Ferrari 250 GTE	1600	1	Rossi/Ferrero	MGB GT	1464
48	Cravetto/Pilo Boyl	Lancia Aurelia B20	3824	2	Ortolani/Lovato	Flaminia Zagato	2559	2	Rogna/Rogna	MGB GT	5212
49	Galimberti/Giordano	Fiat 1200 Cabrio	3977	Gruppo D - Categoria Granturismo speciale oltre 2000							

Cl.	Equipaggio	Vettura	Penalità
3	Zanon/Spalla	Aurelia B 24	5576
Gruppo B - Categoria Granturismo speciale fino a 2000			
1	Cupellini/Miserez	Porsche Carrera	1698
Gruppo B - Categoria Granturismo speciale fino a 1150			
1	Pietra/Dosi	Appia GT Z	4381
Gruppo B - Categoria Sport fino a 2000			
1	Arutonoff/Clayton	Cooper Ford	43511
Gruppo B - Categoria Turismo oltre 2000			
1	Dron/Beales	Ford Zephyr	1600
Gruppo B - Categoria Turismo fino a 2000			
1	McCarthy/Walsh	Volvo 544B	6250
Gruppo B - Categoria Turismo fino a 1150			
1	Muzii/Morpurgo	Renault 4CV	1859
2	Capelli/Ferrari	Fiat 1100 TV	3512
Gruppo C - Categoria Granturismo oltre 2000			
1	Ortolani/Borella	Jaguar E SP	3747
Gruppo C - Categoria Granturismo fino a 2000			
1	Valseriati/Favero	Porsche 356	762
2	Munaron/Reale	A.R. Giulietta Spider	809
3	Giovannone/Comune	Porsche 356 B	2936
4	Stirano/Gaidano	Fiat 1600 Osca	6727
Gruppo C - Categoria Granturismo fino a 1300			
1	Tessore/Mollica	A.R. Giulietta	209
2	Avandero/Veronesi	A.R. Giulietta	345
3	Galimberti/Giordano	Fiat 1200 Cabrio	3977
Gruppo C - Categoria Granturismo special fino a 2000			
1	Verdecchia/Castiglio	A.R. Giulia	4646
Gruppo C - Categoria Granturismo special fino a 1150			
1	Cavriani/Addis	Alpine A 110	102
Gruppo D - Categoria Turismo fino a 2000			
1	Cané/Canetoli	Fulvia HF	70
2	Bianchini/Bianchini	Fulvia HF	160
3	Arbizzi/Ciabatti	Saab 96	216
4	Monti/Liri	Porsche 911	255
5	Morazzoni/Piantanida	Fulvia HF	1354
Gruppo D - Categoria Turismo fino a 1300			
1	Grimaldi/Grimaldi	Fulvia HF	149
2	Grandori/Senin	A.R. Giulia	254
3	Gallini/Garbero	Renault Gordini	1440
4	Coulter/West	Mini Cooper	2210
5	Germanetti/Seia	Fulvia HF	3432



Le due berline Subaru 4x4 Turbo in dotazione ai fotografi di AutoCapital in tutte e due le gare del Challenge della neve.

gag da cabaret è innescata dalla Mini Cooper di Bortesi-Arbizzani: una distrazione all'altezza di Peille e, tagliando sul percorso, il colle leggendario è preso d'assalto in senso inverso. Ben dieci auto seguono la Mini e, salendo, incrociano così tra lo smarrimento generale Oprey & C. guadagnandosi penalità a carriolate al controllo orario. La gara punta ora verso l'Italia e la carovana incontra la neve sul col di Tenda: al primo tornante ghiacciato alcune auto assaggiano subito le lamiere del guardrail esterno. Il peggior incontro ravvicinato è per l'Aurelia B 10 degli inglesi Hands-Atkinsons e i due si fermano prima del tunnel a lavorare con il cric per liberare la ruota anteriore sinistra semibloccata.

L'impressione ad Alba è di finire di colpo al Carnevale di Rio, dal buio delle Langhe e dalle curve tra i vigneti addormentati si passa infatti ai riflettori da stadio di San Siro, alle riprese della tivù, ad un'atmosfera da grande kermesse tra disc-jockey e piatti di agnolotti fumanti. E da Alba si passa ben due volte, dopo un giro tortuoso nelle Langhe, estenuante come pochi: se l'anno scorso su quelle stesse strade ci si perdeva con la neve che copriva anche i cartelli, nascondeva case e persone, stavolta si corre solo il rischio di prendere sonno. I 36 di media, senza ostacoli, possono far stramazzone anche un toro. Verso il mattino si risale lentamente la valle Susa e le gomme chiodate riprendono a mordere la neve ghiacciata, si punta verso Cesana. Al Sestriere le autostoriche entrano da attese comprimarie nella grande festa per il via al Mon-

tecarlo moderno: le Delta integrali di Saby, Biasion e Fiorio salgono su una pedana gemella insieme alla Bugatti di Oprey, alla VW del 1953 di Schleising-Schleissing, alla Allard M di Many-Greenwell. La stanchezza è sui volti di tutti ma, fatto trenta bisogna fare trentuno, l'ultima prova è sulla pista di ghiaccio. Qui le emozioni non mancano. I 74 superstiti si lanciano in «lunghi» terribili contro i muri di neve, in sorpassi allo spasimo (soprattutto la B 20 di Tricerri e la Bugatti di Oprey), in sbandate più o meno controllate. E ci sono i piccoli drammi. L'Alfona 1900 di Cajani si rifiuta di partire e spingerla sul ghiaccio è davvero impresa titanica, la 4 Cv di Muzii-Morpurgo si ferma di colpo al terzo giro, a trenta metri dall'arrivo, sfiancata come un ronzino. Alla sera al gala la vittoria (a sorpresa) è per Canetoli-Canè su Fulvia HF davanti a Palazzani-Ziletti (Aurelia B 20) e Cavriani-Addis (Alpine A 110). Ma la notte è breve e l'avventura non è finita.

Coppa delle Alpi

La Coppa delle Alpi inizia, per una trentina di equipaggi, con una levataccia. Bisogna raggiungere Torino dalle nevi del Sestriere in un mattino gelido, ripetere le verifiche tecniche e sportive per prendere il via, alle 11,30, al secondo atto del Challenge della neve. La Coppa delle Alpi è una gara con due diverse anime, Asi e Csaì, con classifiche (e penalità) diverse. In pratica si tratta di due gare da correre sullo stesso percorso. Non ci sarà quindi un vincitore assoluto, ma ci saranno due trofei finali, uno per le vetture iscritte nella sezione Asi, uno per quelle nella sezione Csaì. Nella sede torinese dell'Acì si ripetono gag già viste a Montecarlo,

M. Grecchi



Center



Quando i chiodi non bastano

In grande, la Fiat 1100 Tv di Cabella-Cabella, vincitrice della Coppa delle Alpi, in sbandata controllata durante la prova speciale di Madonna di Campiglio. Da notare il navigatore sistemato sul sedile posteriore per aumentare l'aderenza della vettura sulla neve. Qui sopra, dall'alto in basso, Riedinger-Mayer su Austin Healey Sprite MK I; Ramponi-Fachini su Jaguar MK II e Ambrogetti-Mocavelli su Fulvia HF. A sinistra, Cima-Colombo su Lancia Aurelia B 20 e Ditter-Mayer su MG PA.

Setti-Rinaldi su Alfa Romeo 2600 Sprint.



Natali-De Carli su Porsche 356 Coupé.



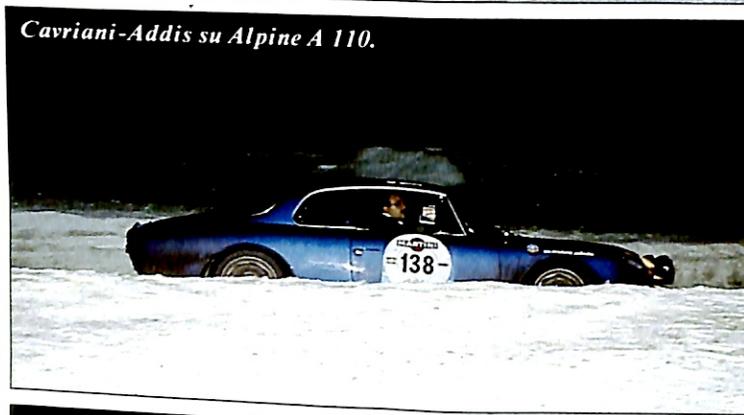
Coulter-West su Morris Cooper S.



Neill-Clark su Morris Cooper S.



Cavriani-Addis su Alpine A 110.



Ambrogetti-Mocarelli su Fulvia HF.



Voltolini-Botta su Alfa Romeo Giulietta Ti.



S. Bacchi

R. Carrer

P. Carrer

tra fiche che mancano e documenti non in regola. Quattro equipaggi, esclusi, sceglieranno di gareggiare praticamente fra di loro, fuori classifica. Tra questi una coppia ben conosciuta, i fratelli Marcello e Roberto Busetto su Fulvia HF che, tra indecisioni sullo stile *Indietro tutta* (chiedi tu la fiche o la chiedo io?), hanno scoperto proprio alle verifiche che nessuno dei due si era mai mosso. Al via 156 equipaggi e la cornice di piazza San Carlo offre un colpo d'occhio stupendo. Per qualcuno però già la pedana è l'inizio dei guai. La costosissima Mini Cooper S di Ermanno Ronchi, patron della Erreuno, va arrostato. Prende il via in una nuvola di fumo e subito dopo la pedana Ronchi cambia le garnizioni della testa, recuperando già al primo controllo orario il tempo perduto. La Giulietta sprint di Gino Valenzano rischia addirittura di cadere dalla pedana: con la ruota nel vuoto il coequipier Giorgio Tessore e alcuni spettatori la tengono sollevata a braccia perché possa ripartire. Prima di Chivasso un gregge di pecore ferma la carovana: il tempo perduto scatena bagarre a raffica fino alla prova di Biella. Ci sono da percorrere qui 200 metri in 18 secondi. Solo tre i netti (Ambrogetti-Mocarelli; Ferrari-Ferrari; Barbieri-Bompani).

Il tempo di un breve spuntino e si prende la direzione di Lugano. Alla frontiera tutti i timori di controlli meticolosi sulla rumorosità delle vetture e sulla chiodatura delle gomme che tanto avevano preoccupato i concorrenti, svaniscono all'istante: la Svizzera attende entusiasticamente la gara, tanto che a Lugano le auto sfilano in passerella nel centro storico cittadino sotto le telecamere della televisione. L'organizzazione dell'AcS è esemplare. La tappa è lunga e a St. Moritz mancano ancora oltre sei ore di strada. È già buio, ma la carovana marcia spedita senza inciampi. La sorpresa è però in agguato sulle rampe del San Bernardino.

Al primo grande impatto con la neve, subito scatta la competizione. Si notano le Mini Cooper e le Lancia HF che cominciano a punzecchiarsi. Sul loro terreno però le piccole inglesi sembravano avere le ali alle ruote. I tornanti del San Bernardino fanno la prima vittima illustre della gara: l'equipaggio Mombellardo-Mombellardo è tradito da un pistone dell'Alfa Romeo 1900 Super e sarà costretto all'abbandono.

La neve però è solo un'illusione e sparisce sull'altro versante del Bernardino. Poche ore di sonno e si è di nuovo in pista. Questa volta si tratta di un percor-

Dron-Beales su Ford Zephyr Mark II.



Iachino-Leto di Priolo su Fiat 2300 S.



Waser-Fehlmann su Citroën ID 19.



Michèle Lupi su Lancia Flaminia Coupé.



Senin-Ellegi su Ford Mustang.



Zambeletti-Pesenti su Morris Cooper S.



Avandero-Veronesi su Giulietta Spider.



Antenucci-Luraschi su Giulia Ti Super.



Vullo-Ronchi su Morris Cooper S.



Della Valle-Pozzetti su Flaminia Sport.



Holt-Percival su MG Tf.



S. Bacchi

R. Carre

S. Bacchi

Italia-Inghilterra: ma ha vinto l'America

In grande, la Ford Mustang di Senin che all'ultimo momento ha sostituito alla guida della vettura ufficiale Ford il pilota di formula uno Stefan Johansson assente per improvvisi impegni di lavoro. L'equipaggio di riserva ha comunque ben figurato, aggiudicandosi la Coppa delle Alpi tra le vetture Csai. In piccolo, dall'alto in basso, Setti-Rinaldi su Alfa Romeo 2600 Sprint; Bonetti-Bortesi su Aurelia B 20 e Dubini-Pesenti su Morris Cooper S. A lato, Rossi Polvara-Tronchetti su Jaguar XK 140 Spider.



AIM
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

MARTINI



S. Bacchi



Avandero-Veronesi su Giulietta Spider.



Iachino-Leto di Priolo su Fiat 2300 S.



Riedner-Seufert su Fiat 1100 T.



Ormezzano-Macaluso su Flavia Zagato.



Fioravanti-Cantù su Fiat 1600 Coupé.



Valentini-Rossi su Fiat Abarth 124.

R. Carrer



Renato Pozzetto e Mauro Forghieri alla partenza in piazza San Carlo a Torino. Alla guida dell'Aurelia B 20 Mario Vecchi.

A. Ronchi

Club Italia sugli scudi

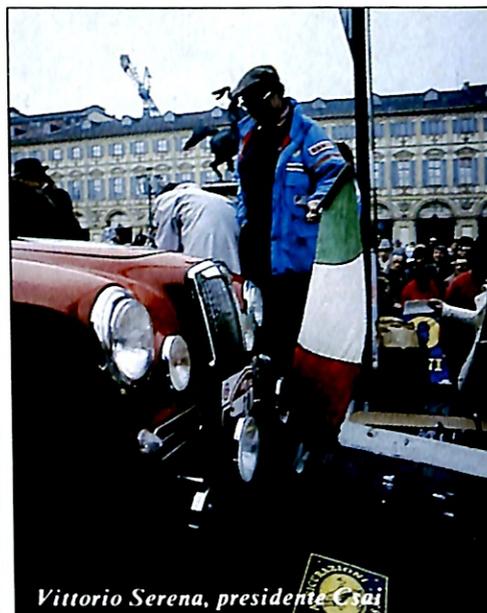
La sfida era stata lanciata sin da maggio in occasione della Mille Miglia, ma solo alla Coppa delle Alpi è stato possibile raccogliertela: il duello tra gli equipaggi del Club Italia e Club Britannia è stato così uno dei grandi leit-motiv della gara. Se sfida però doveva essere, vincitore assoluto è risultato il Club Italia. Un equipaggio solo della compagine italiana ha ottenuto, infatti, un risultato peggiore del miglior classificato tra gli inglesi: si tratta dell'equipaggio Fioravanti-Cantù su Fiat 1600 Coupé piazzatosi all'89° posto. Gli altri equipaggi hanno veleggiato in posizioni molto più elevate. Migliore di tutti è, anche se in tono minore rispetto al suo standard, l'equipaggio Marin-Marin, presentatosi al via su Osca Zagato 1600 e giunto ottavo assoluto. Al decimo posto ecco un altro equipaggio del Club Italia, Cravetto-Recchi su Lancia Aurelia B20. Più sotto si è invece fermato il vincitore della Montecarlo-Sestriere dell'anno scorso Federico Ormezzano in coppia con Gino Macaluso su Lancia Flavia Zagato (16° posto); buono anche il piazzamento di Gino Munaron che, in coppia con Cesare Reale, su Alfa Romeo Giulia Spider ha ottenuto un 35° posto. Più distanziati Avandero-Veronesi su Alfa Romeo Giulietta Spider (40° posto) e Forghieri-Vecchi su Aurelia B 20 (64° posto). Tra le vetture Csaì piazzamento di metà classifica (11° posto) per Valentini-Rossi, al volante di una Fiat Abarth 124.



Giuseppe Lucchini e Guido Avandero.



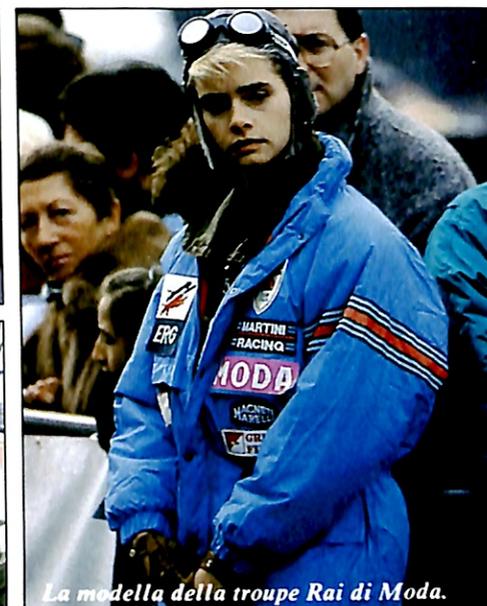
Jean Sage, ex d.s. Renault.



Vittorio Serena, presidente Csaì.



Vittorio Zanon e Jean Sage.



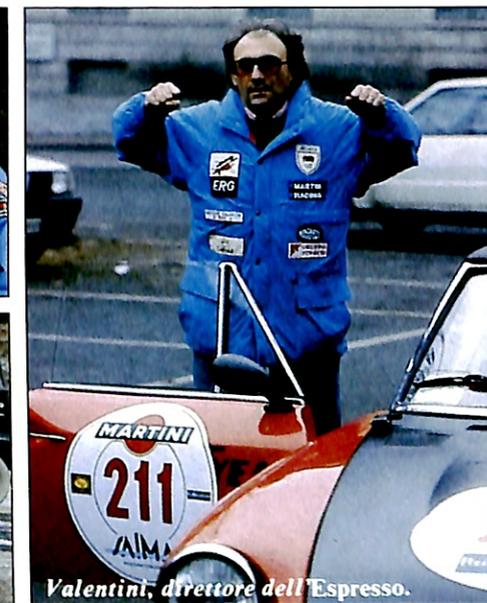
La modella della troupe Rai di Moda.



Pescetti, Vecchi e Forghieri.



Mauro Forghieri e Mario Vecchi.



Valentini, direttore dell'Espresso.



Gino Munaron

so chiuso scavato nella neve a Pontresina che i concorrenti dovranno percorrere in due tempi differenti: un minuto e trenta le vetture Csaì e 15 secondi in più per le vetture Asi. Finalmente per molti è giunta l'occasione di divertirsi veramente e non mancano testa-coda e derapate spettacolari. Un volo su una muraglia di neve costerà 12.999 penalità e quindi la gara ad Alberto Mondinelli su Bmw 3.0 Csi del *Corriere della Sera*. Partenza da St. Moritz verso sera in direzione Bernina. Ed è discesa folle (anche perché la strada è tutto un lastrone di ghiaccio) su Tirano. Passata di nuovo la frontiera, si risale l'Aprica e, tagliato in due l'abitato di Edolo avvolto in una nebbia innaturale, si fa tappa a Ponte di Legno. Qui doppia prova speciale, una tra le vie del paese (annullata per un pasticcio tra i cronometristi accorsi in numero insufficiente a garantire un corretto controllo dei concorrenti), l'altra fino al passo del Tonale, da raggiungere in 23 minuti. Il passaparola è di non incantarsi perché il controllo è assai tirato; tutti (meno al-

R. Carter



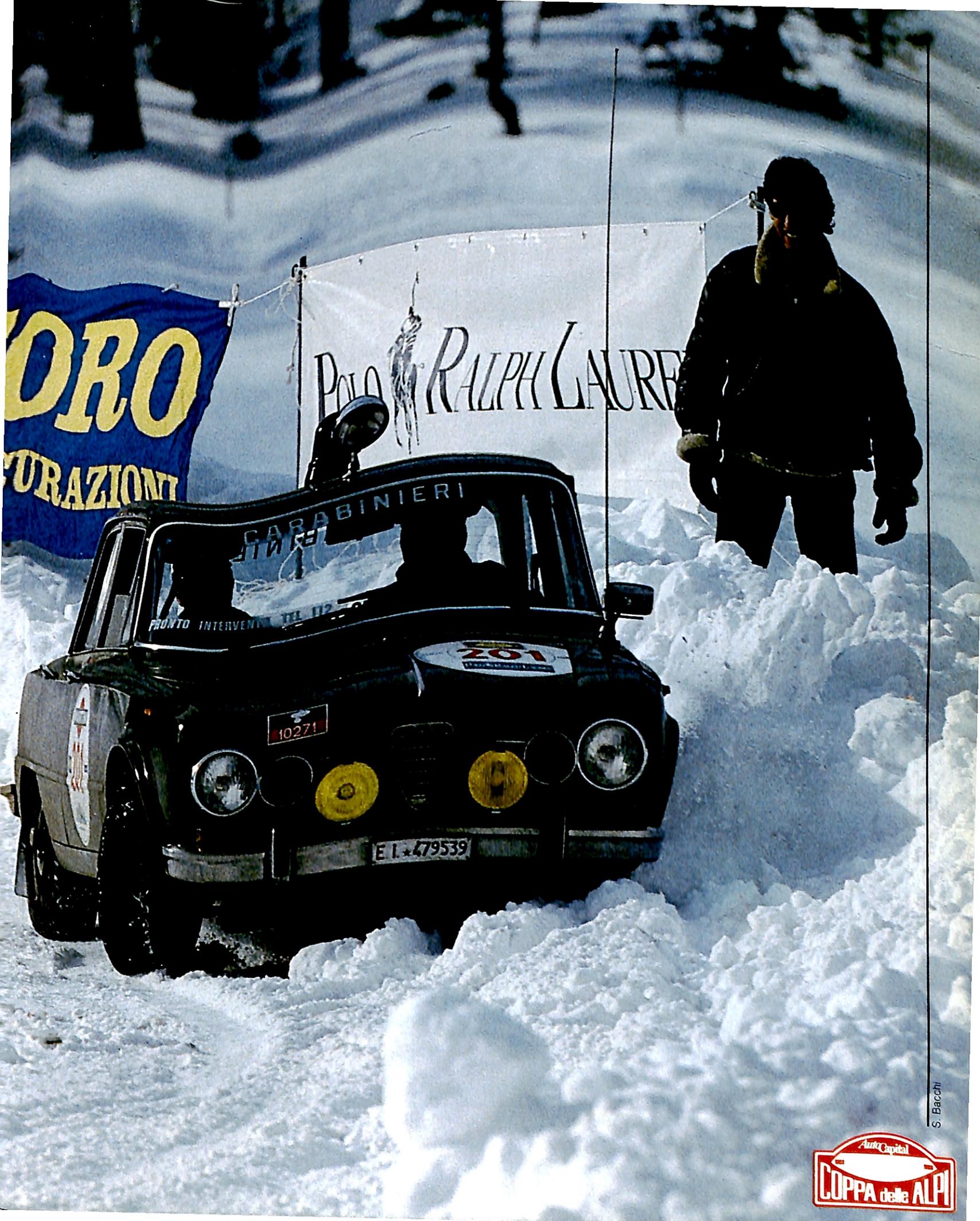
I più applauditi? I carabinieri

L'applauso più lungo è stato per loro. Alla premiazione della Coppa delle Alpi Aldo Antenucci e Antonio Luraschi hanno addirittura strappato un'ovazione mettendo in ombra perfino i vincitori assoluti della gara. Cosa aveva fatto questo anonimo equipaggio (classificatosi 14° assoluto Csai) per guadagnarsi in soli tre giorni tanta simpatia? Si era semplicemente presentato al via in perfetto spirito rievocativo, come del resto richiedeva la gara. E se la loro partecipazione aveva anche l'intento di condurre in porto una importante operazione simpatia nei confronti dell'Arma, sicuramente il bersaglio è stato centrato. Per tre giorni e tre lunghissime notti un brigadiere e un appuntato si sono trasformati in pilota e navigatore di rally alle prese con cronometri, radar e controlli orari. «Per 19 anni abbiamo inseguito i banditi, ora siamo noi a guardarci le spalle per evitare che gli altri concorrenti ci superino», sostenevano con aria smarrita. In realtà anche se esordienti in una gara (è la prima volta in assoluto nella storia dei carabinieri che accade una cosa simile) ben poco era stato lasciato al caso. Antenucci e Luraschi sono stati messi assieme come equipaggio dopo una attenta selezione tra diversi piloti delle pattuglie torinesi. Per

esercitarli alla fatica fisica di una lunga ed estenuante guida notturna i due carabinieri hanno dovuto sottoporsi, loro malgrado, a un severo allenamento sia in palestra sia per strada. Solo le esigenze del servizio quotidiano li hanno salvati da una dura preparazione atletica già programmata dai superiori dell'Arma, coordinati dal generale Roberto Jucci e dal colonnello Maurizio Albieri. Per prendere confidenza con le prove cronometrate che contraddistinguono le gare di regolarità, l'equipaggio ha perfino seguito un breve corso presso la squadra corse della Lancia. Grande attenzione è stata posta anche nell'allestimento della vettura: una Giulia Ti Super del 1971 recuperata a Bologna presso Enzo Branchini, un socio del Club Italia. Alla vettura è stato dato poi il look originale delle gazzelle di un tempo anche nei dettagli: dalle decalcomanie di tipo e misura uguali a quelle di 20 anni fa all'antenna, alla radio di dotazione, alla sirena e al lampeggiante di allora. Il motore è stato solo messo a punto. Questa della Coppa delle Alpi non sarà però un'apparizione una tantum; in programma non c'è ancora niente ma è sicuro che l'equipaggio Antenucci-Luraschi sarà al via in una delle prossime classiche per autostoriche.

Il brigadiere nella neve

L'equipaggio dei carabinieri Antenucci-Luraschi in piena derapata sulla pista ghiacciata di Pontresina. I due militari non vinceranno la gara, ma si aggiudicheranno il trofeo della simpatia. Nelle foto in piccolo, Antenucci-Luraschi impegnati in altre fasi della manifestazione.



DRO
URAZIONI

POLO  **RALPH LAUREN**

CARABINIERI

FRONTO INTERVENTO DEL 112

201

10271

E I 479539

S. Bacchi

AutoCapital
COPPA delle ALPI



Mc Meekin-Bell su Jaguar Mark VII.



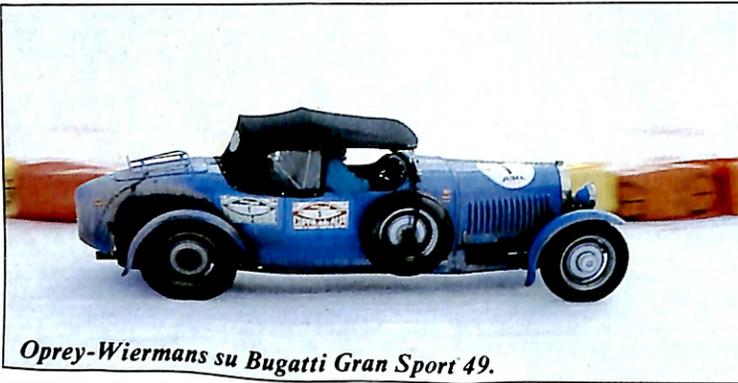
Silva-Borghi su Lancia Flavia Coupé.



Bonetti-Bortesi su Lancia Aurelia B20.



Tenconi-Burdisso su Abarth 750 Zagato.



Oprey-Wiermans su Bugatti Gran Sport 49.



Palazzani-Ziletti su Lancia Aurelia B20.



Di Canossa-Di Canossa su Lancia Aurelia B24.

S. Bacchi

R. Carrer

cuni) corrono e incappano nelle penalità del controllo orario segreto. Un'esperienza da ricordare per la prossima edizione della Coppa delle Alpi.

Tre equipaggi transitano a zero penalità (Tinarelli-Tinarelli, Natali-De Carli, Morazzoni-Costa).

L'ultimo strappo prima di scendere su Campiglio è la prova speciale di Folgaria, poco più di nove chilometri da superare in 15 minuti. Quattro i passaggi al netto e tutti i migliori nell'arco di pochi decimi. In grande anticipo sulla tabella di marcia è l'equipaggio Capuzzo-Vettoretti, su Alfa Romeo 1900, che sembra colto da raptus del recupero. I due arrivano nel piazzale del controllo orario in soli quattro minuti e mezzo e solo allora capiscono di aver letto male la tabella di marcia: invece di 15 minuti pensavano di dover coprire il tratto in cinque minuti. Un vin brulé galeotto offerto prima della prova speciale ai concorrenti e la piacevole sosta per gustarlo, metterà in crisi molti. Il tempo a disposizione per raggiungere Madonna di Campiglio è infatti ridotto e c'è traffico sulla strada. L'indomani, martedì, due prove speciali attendono a Campiglio i piloti: saranno le prove più appassionanti, anche perché contribuiranno a dare un volto preciso alla classifica. Si tratta di una salita innevata di quasi due chilometri, preceduta da un breve slalom con controllo intermedio e di un anello ghiacciato zeppo di ostacoli.

La prima prova è fatale a Gialli-Sestini su Dauphine Gordini fino a quel momento in testa alla classifica provvisoria. La piccola utilitaria francese proprio non ce la fa ad aggredire l'ultima salita e i 30 cavalli a disposizione si rivelano del tutto insufficienti. Dietro di loro, l'ex pilota ufficiale Fiat, vincitore di tre rally di Montecarlo, Franco Cavriani, si fa prendere la mano e, strappando gli applausi del pubblico, si guadagna penalità per essere giunto in anticipo al controllo orario. L'abile pilota, assistito dal navigatore Alberto Addis, perderà la Coppa delle Alpi, ma si aggiudicherà il trofeo più ambito, quello del Challenge della neve. Sfortunato anche Patrizio Cantù su Fiat 1600 Coupé. La sua auto si ferma di colpo in un tornante, non resta che mettere il navigatore nel baule e riaccendere l'auto in retromarcia per risalire: sette (interminabili) minuti di ritardo e 4.024 penalità. Iachino-Leto di Priolo su Fiat 2300 S, tentano la carta del sidecar. Iachino al volante, Leto di Priolo sul sedile dietro a fare da contrappeso saltando come un camoscio. Risultato buono: il lo-

Del Bo-Nespoli su Saab 92 B.



Arutunoff-Clayton Jones su Cooper Ford.



Sordi-Beretta su Lancia Flaminia Coupé.



Morazzoni-Costa su Lancia Fulvia HF.



Govoni-Arborini su Maserati 3500 Gt.



Bianchini-Bianchini su Lancia Fulvia HF.



Manley Tucker-Greenwell su Allard M.



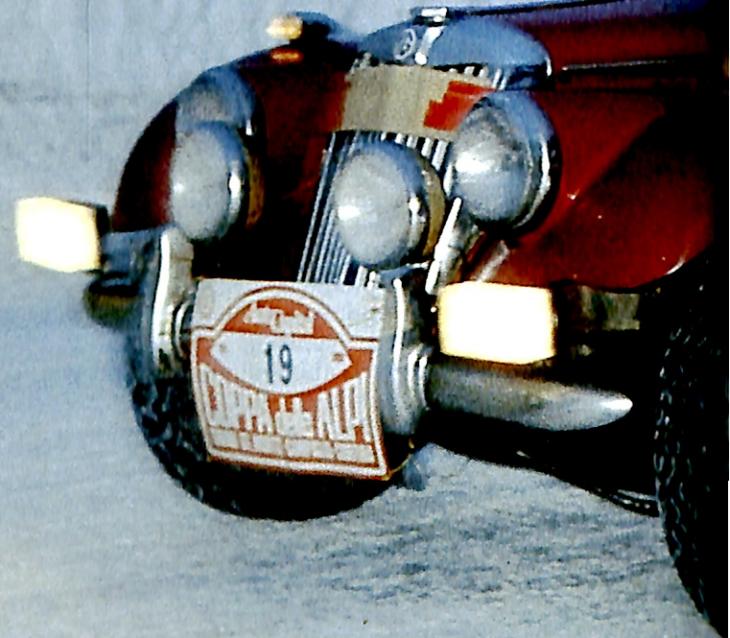
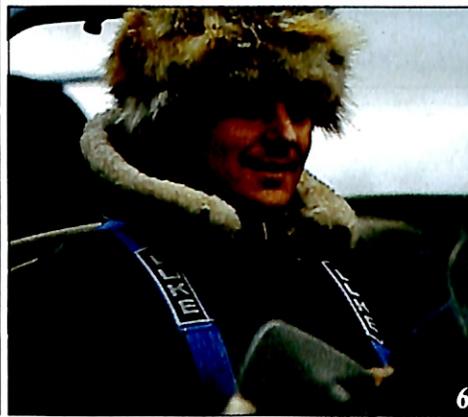
Conrad-Arpagaus su Lancia Aurelia B20.



Ammendola-Cavadini su Lancia Aurelia B20.

Tutti gli uomini della Regina

In queste pagine, la numerosa schiera degli equipaggi del Club Britannia. Nella foto grande, la MG Tf della coppia Holt-Percival sulla strada ghiacciata che scende dal Bernina. In piccolo: 1) Coulter-West su Morris Cooper S; 2) Morgan-Morgan su Morgan in attesa del turno alla prova finale di Fiames; 3) Manley Tucker-Greenwell su Allard M Coupé; 4) da sinistra a destra, Tony Dron, direttore di Classic Car, il coéquipier Mike Beales, Jeremy Coulter e David West; 5) Mc Meekin-Bell su Jaguar MK VII; 6) Charles Morgan; 7) Dron-Beales su Ford Zephyr; 8) Neill-Clark su Morris Cooper S.



Club Britannia: atteso alla rivincita

Erano attesi in 14, poi alla fine solo dieci hanno superato la pedana di piazza San Carlo a Torino. E di questi appena sette hanno raggiunto Cortina: la prima uscita internazionale del Club Britannia non può certo considerarsi un en plein. Anche in classifica i risultati sono così: il miglior piazzamento, quello di Tony Dron-Beales (il primo è il direttore del prestigioso mensile *Classic Car*) non è andato più in là del 78° posto.

Questo nonostante che la Ford Zephyr dell'equipaggio di punta del club inglese non abbia mai avuto inconvenienti di sorta. Dietro di lui Neill-Clark su Morris Cooper S (82° posto), Hands-Atkinson su Au-

relia B10 (91°), Holt-Percival su Mg Tf (98°), Manley Tucker-Greenwell su Allard M Coupé (99°) mentre al fanalino di coda della classifica assoluta Asi (105° posto) è giunto l'equipaggio Mc Lean-Cliffe su Aurelia B20. Fuori classifica e inserito nella categoria dei distratti (quegli equipaggi cioè che si sono presentati alla partenza senza essere in regola con i documenti) Morgan-Morgan su Morgan, cui comunque è andato il premio Polo-Ralph Lauren per l'equipaggio più elegante in gara. Costretti al ritiro Arutunoff-Clayton Jones (Ford Mk IV Sport), Coulter-West e Thurgood-Hannen (equipaggi entrambi a bordo di Morris Cooper S).





Brogliano su Fiat 1100 S MM.



Breitfeld-Artioli su Volvo Pv 444.



La Flaminia dell'equipaggio di Moda.



Setti-Rinaldi, primi per errore.



Un falso sponsor fra tanti veri.



Gino Munaron, nono nel Challenge.



Leto di Priolo-Iachino, sponsor in gara.



L'assistenza del Registro Porsche.



La Porsche 356 di Mauro Valdambrini.

S. Bacchi

A. Ronchi

R. Carrer

Gli altri protagonisti

Le auto più rappresentate all'ultima Coppa delle Alpi erano le Lancia HF e le Mini Cooper seguite da Aurelia, Flaminia e Giulietta. Mescolate tra le 142 vetture al via a Torino ce ne erano alcune però che meritavano un'attenzione particolare. Sia per la rarità del modello sia per la particolarità della scelta in funzione rallistica. Tra le più anziane dopo la Bugatti di Oprey spiccava la MG PA Compressore di Rolf Ditter, presidente del Ferrari Club tedesco. La vettura, del 1934, ha vinto più di 100 Grand Prix negli anni 30. Seguiva la Al-lard M Coupé del '48 di Manley-Greenwell: un'auto come questa vinse il Rally di Montecarlo nel '53. Rara anche la Citroën 11 BL di Bonfante-Morellato, che si aggiudicò la Coppa delle Alpi nel 1949. A fare da cornice c'erano poi molte auto un tempo popolari e ora difficili da vedere in una gara per autostoriche. È il caso della VW 111 (Schleissing-Schleissing) la prima versione del Maggiolino, della Steir Puch 650 T (Capuzzo-Tenani), versione austriaca della Fiat 500, della Lancia Appia (Gandini-Gandini) ovvero l'alternativa lusso alla Fiat 1100 negli anni 50, della Dauphine Gordini (Gialli-Sestini) versione pepata dell'utilitaria francese, della bicilindrica Saab 92 B, la prima Saab prodotta, della Citroën D 19 che si aggiudicò il Montecarlo nel '59 e nel '66 e, infine, della Panhard BT 24 (Dal Pozzolo-Baratta) cioè l'ultimo modello della casa francese prima di essere assorbita dalla Citroën.

ro è il 56° tempo. In sei comunque passano a zero penalità. Tra questi i due equipaggi che si aggiudicheranno poi la vittoria finale: Cabella-Cabella su Fiat 1100 TV che escono allo scoperto (finora hanno gravitato in posizioni defilate) e Senin-Ellegi in gara tra le vetture Csai su Ford Mustang. Ottengono il netto anche Simoncini-Polvani su Jaguar XK 140. Polvani, in particolare, merita una citazione speciale per lo stoicismo con cui ha gareggiato; contravvenendo alle disposizioni del medico che gli ha vietato di partecipare alla manifestazione, ha preso il via con forti dolori articolari che solo le iniezioni del suo meccanico Angiolino riuscivano in parte a lenire. Si classificherà tuttavia al decimo posto assoluto. Nella prova pomeridiana sul lago ghiacciato sono in molti a ballare il valzer e a girarsi sulla pista. Spettacolare la formula delle due vetture che si inseguono, anche se obbligate a rispettare un tempo prefissato per ogni giro. Sicuramente è stata la prova più gradita dal pubblico, assiepa-



L'attrezzatura di Cecchi-Dal Dossa...



...e quella di Solmi-Bursi.



Marin-Marin, il ricordo di tanti duelli.



Il portafortuna di Agnelli-Cavallari.



Raeker-Krug su Porsche 997.



Lo scongiuro anglosassone di Tony Dron.



Sally Clayton Jones e Anatoly Arutunoff.

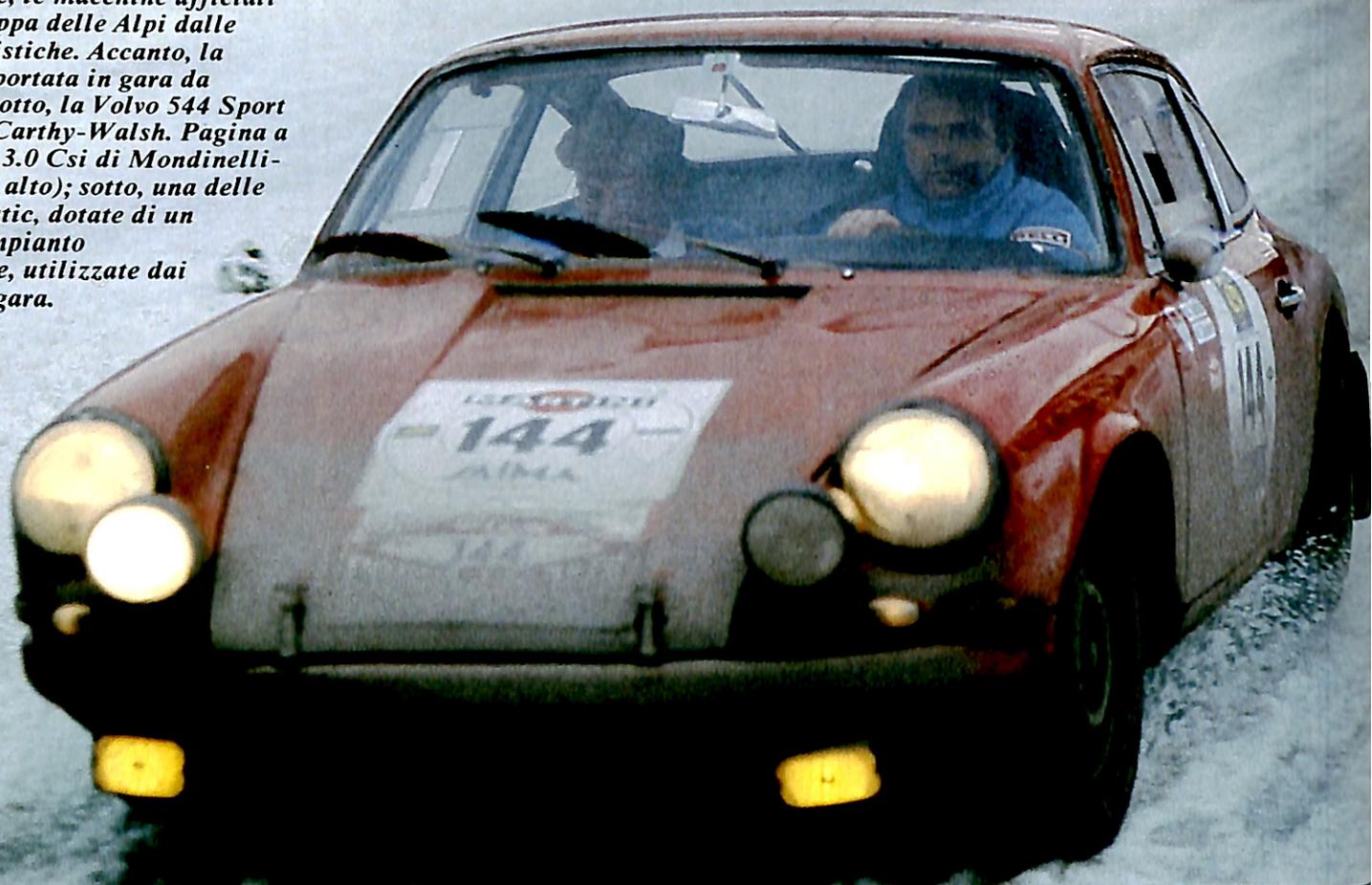


Noie al via per Vullo-Ronchi.



Disavventure sulla strada per Di Canossa-Di Canossa.

In queste pagine, le macchine ufficiali iscritte alla Coppa delle Alpi dalle case automobilistiche. Accanto, la Porsche 911 R portata in gara da Zanon-Ilotte; sotto, la Volvo 544 Sport guidata da McCarthy-Walsh. Pagina a fianco, la Bmw 3.0 Csi di Mondinelli-Mondinelli (in alto); sotto, una delle Mercedes 4-matic, dotate di un potentissimo impianto ricetrasmittente, utilizzate dai commissari di gara.



Auto ufficiali e sponsor

Fatto più unico che raro alla Coppa delle Alpi i nomi degli sponsor non erano solo sulle fiancate delle macchine in gara ma erano mescolati anche ai concorrenti. Primo tra gli sponsor corsaioli è arrivato l'equipaggio della Toro Assicurazioni, Giovanni Iachino (direttore marketing della compagnia torinese) — Massimo Leto di Priolo, su Fiat 2300 S classificatosi al 34° posto assoluto. Dietro di loro, staccati di sei posizioni, ecco Avandero-Veronesi (quest'ultimo distributore esclusivo per l'Italia del marchio Polo-Ralph Lauren); su Alfa Romeo Giulietta Spider; undici lunghezze indietro, cioè al 51° posto assoluto la coppia Di Canossa-Di Canossa (proprietari della Saima, nota casa di spedizioni internazionali) su Lancia Aurelia B24. Meno raro ma sicuramente insolito nelle gare per autostoriche (fa eccezione in questo senso la Mille Miglia) la presenza al via di alcune case ufficiali. Alla Coppa della Alpi erano in gara la Porsche, con un modello particolare di 911 R del 1965, la Volvo con una 544 Sport del 1959, la Bmw con un modello 3.0 Csi, la Ford con una Mustang 289 High performance (una delle vetture americane più famose). Proprio quest'ultima ha ottenuto il miglior risultato in gara, vincendo addirittura la Coppa della Alpi nella sezione riservata alle auto Csaì. Al volante avrebbe dovuto esserci il pilota di formula uno, Stefan Johansson, ma all'ultimo momento impegni professionali lo hanno trattenuto negli Stati Uniti. Lo ha sostituito il pilota del Club Italia, Stefano Senin. Dietro alla Ford il miglior piazzamento è stato quello della Porsche, guidata da un gentleman driver d'eccezione: Vittorio Zanon, ne-presidente dell'Asi. In compagnia di Mario Ilotte, Zanon si è piazzato al 28° posto assoluto nella sezione Asi. Presente ufficialmente, anche se non con autostoriche ma con un team di modernissime 4-matic superaccessorate, figurava anche la Mercedes: erano queste le auto in dotazione alla direzione di gara e, munite di potentissimi radiotelefoloni, hanno consentito di tenere sotto controllo in ogni momento la lunga carovana dei concorrenti. Infine l'Alitalia: con uno sforzo logistico organizzativo eccellente, il pierre Patrizio Carità ha portato a Cortina una ventina di giornalisti di tutto il mondo.

to in alto e con una visuale totale del circuito.

Si riparte che è già notte per l'ultima cavalcata verso Cortina di 370 chilometri e con 13 passi alpini da varcare.

A Ora, nel piazzale dell'Autoexpò, Bianchini-Bianchini su Lancia HF contestano la prova speciale di accelerazione. C'è in verità troppa folla accalcata al traguardo, dove le vetture giungono



Tutti i risultati della Coppa delle Alpi

In questa pagina sono riportate le classifiche finali della Coppa delle Alpi, del Challenge della Neve (che riunisce i risultati della Coppa delle Alpi e della Montecarlo-Sestriere) e le classifiche di classe stilate secondo le regole dei Trofei Auto-Capital. Non esiste quindi un vincitore assoluto della Coppa delle Alpi, ma i premi finali sono stati attribuiti a due equipaggi, risultati rispettivamente primi assoluti tra i concorrenti iscritti nel raggruppamento delle vetture Asi e tra quelli iscritti con le vetture Csaì.

VETTURE SEZIONE ASI

Pos.	Equipaggio	Vettura	Anno	Pen.
1	Cabella/Cabella	Fiat 1100 TV	1954	74
2	Setti/Rinaldi	AR 2600 Sprint	1962	89
3	Bonetti/Bortesi	Lancia Aur. B20	1954	95
4	Cavriani/Addis	Renault Alp. A 110	1964	124
5	Benvenuti/Coran	Porsche 356 AC	1958	133
6	Tinarelli/Tinarelli	Lancia Aur. B20	1951	138
7	Luzzago/Luzzago	Triumph TR3	1956	140
8	Marin/Marin	Osca Zagato 1.6	1962	143
9	Gualco/Ceresa	Morris Cooper S	1964	159
10	Cravetto/Recchi	Lancia Aur. B20	1954	168
11	Polvani/Simoncini	Jaguar XK 140	1955	180
12	Riedner/XX	Fiat 1100 TV	1953	181
13	Scagliarini/Ventura	Jaguar XK 120	1953	186
14	Frey/Aebi	Aston M. DB 2/4	1955	188
15	Orlandini/Ferrara	Jaguar XK 120	1953	201
16	Ormezzano / Macaluso	Flavia Z.	1964	206
17	Roda/Frigerio	Lotus Elan	1963	208
18	Ganassin/Ganassin	Porsche 356/B	1963	217
19	Cajani/Minoia	AR 1900 Ti Super	1954	218
20	Majno/Majno	Jaguar XK 120	1951	227
21	Ferrari/Ferrari	AR 1900 Sprint	1953	240
22	Ortolani/Lovato	Lancia Flaminia SZ	1960	246
23	Banderas/XX	MG A	1959	275
24	Gandini/XX	Lancia Appia	1958	278
25	Capelli/Ferrari	Fiat 1100 TV	1956	300
26	Prandelli/Botti	Lancia Aurelia B20	1956	300
27	Fini/Stanguelini	Fiat 2300 S. Coupé	1965	301
28	Ilotte/Zanon	Porsche 911 R	1965	304
29	Bormolini/Bormolini	Porsche 356/R	1960	335
30	Guaitamacchi/Guggiari	Morris Cooper S	1965	343
31	Sordi/Beretta	Lancia F. Coupé	1963	344
32	Raganelli/Faiella	AR Giulietta S.	1964	361
33	Gialli/Sestini	Renault Dauph. G	1959	367
34	Leto di Priolo/Iachino	Fiat 2300 S	1963	369
35	Munaron/Reale	AR Giulietta Spider	1964	387
36	Brignone/Tresoldi	Porsche 356 C. T5	1960	389
37	Rasini/Borghetti	AR Giulia Sprint	1963	389
38	Silvestri/Silvestri	Porsche 356 C	1964	399
39	Lapicciarella/Ferragamo	AR Giulietta Spider	1961	410
40	Avandero/Veronesi	AR Giulietta Spider	1960	411
41	Valenzano/Tessore	AR Giulietta S	1962	418
42	Bonfante /Morellato	Citroën 11 BL	1952	438
43	Treves de Bonfilii/Bortolami	Fiat 2300 S Coupé	1962	439
44	Waser/Fehlmann	Citroën D19	1965	455
45	Sasso/Meneghetti	Porsche 356 B	1962	458
46	Cavagna/Ravetta	AR 1900 Spider	1954	461
47	Rossi Polvara/Tronchetti	Jaguar XK 140 S	1955	476
48	Alberti/Bardelli	Jaguar XK 140 FHC	1955	482
49	Bossi/Brogliano	Fiat 1100 S. M-M	1949	485
50	Balzani/Castori	Lancia Zagato S.	1963	513
51	Di Canossa/			

Pos.	Equipaggio	Vettura	Anno	Pen.
	Di Canossa	Aurelia B24	1957	518
52	Govoni/Arborini	Maserati 3500 GT	1961	518
53	Ferri/Crosetto	Lancia A. B20/GTS	1953	520
54	Bracciaioli/Colli	AR Giulia Sprint	1963	543
55	Ramponi/Fachini	Jaguar MK2 34	1963	543
56	Sinistrario/Sinistrario	Lancia Flaminia Z	1962	546
57	Raimondi/Raimondi	AR Giulietta Ti	1960	597
58	Begagli/XX	Lancia Flaminia C.	1962	661
59	Morpurgo/Moro	Renault 4 CV	1956	669
60	Pietra/Vidoli	Lancia Appia Z GT	1957	772
61	Del Bo/Nespoli	Saab De Luxe 9 2B	1956	780
62	Agnelli/Cavallari	Lotus Cortina	1964	802
63	Breitfeld/Artioli	Volvo PV 444	1953	817
64	Forghieri/Vecchi	Lancia Aurelia B20	1957	903
65	Beghetto/Marsilli	AR Giulietta SS	1960	937
66	Solmi/Bursi	Porsche 356 A	1958	962
67	Zambeletti/Pesenti	Morris Cooper S	1965	990
68	McMeekin/Bell	Jaguar Mark VII	1954	1000
69	Domenicali/Biscondini	Lotus Seven S1	1958	1145
70	Bergami/Bottone	Lancia Atena	1958	1155
71	McCarthy/XX	Volvo 544/B	1959	1173
72	Valdambriini/XX	Porsche 356 SC	1964	1230
73	Natali/De Carli	Porsche 356 C.	1963	1244
74	Seiler/M. del Rio	Aurelia GT/B20	1954	1386
75	Bortesi/Arbizani	Morris Cooper S	1963	1429
76	Beretta/Beretta	Lancia Aurelia B22	1953	1605
77	Brand/Gischas	Austin Healey S.	1958	1667
78	Dron/Beales	Ford Zephyr Mark II	1959	1690
79	Conrad/Arpagaus	Lancia Aurelia B20	1957	1768
80	Wright/Payne	Lotus Elite Serie I	1959	1913
81	Schleissing/Schleissing	Volkswagen 111	1952	1964
82	Neil/Clark	Morris Cooper S	1964	2140
83	Ceccon/Dal Dosso	Fiat 1200 Spider	1961	2345
84	Voltolini/Botta	AR Giulietta Ti	1960	2382
85	Ranalletta/Contestabile	Lancia Appia GTE Z	1960	2526
86	Rolf/Majer	MG Pa Compressore	1934	2538
87	Ammendola/Cavadini	Lancia A. B20/Cor	1952	2812
88	Malavasi/Pasolini	Auto Union F 12	1960	3073
89	Fioravanti/Cantù	Fiat 1600 Coupé	1963	3129
90	Minarelli/De Nicolais	AR Giulietta Ti	1960	3473
91	Hands/Atkinson	Lancia Aurelia B10	1953	3779
92	Tenconi/Burdizzo	Abarth 750 Zagato	1957	4088
93	Riccardi/Denti	Alfa Romeo 1900	1952	4821
94	Raeker/Kruig	Porsche 597	1956	5384
95	Cima/Colombo	Lancia Aurelia B20	1958	6131
96	Franceschetti/Franceschetti	Lancia Aurelia B20	1952	6308
97	Oprey/Wiermans	Bugatti GS 49	1929	6393
98	Holt/Percival	MG TF 1250	1954	6427
99	Manley/Tucker/Greenwell	Allard M Coupé	1948	7390
100	Calavita/Barbaro	Lancia Flavia Zagato	1963	9234
101	Dagnino/Stagno	Lancia Aurelia B24	1957	9571
102	Riedinger/Mair	Austin Healey Spryte	1958	11997
103	Ponzano/Crippa	Porsche 356 Sc	1964	17464
104	Bossola/Bossola	Lancia Flaminia S	1962	27425
105	McClellan/Cliffe	Lancia Aurelia B20	1953	34075

CLASSE UNICA

1	Bergami/Bottone	Lancia Artena	1932	1155
2	Rolf/Majer	MG Pa Compressore	1934	2538
3	Oprey/Wiermans	Bugatti GS 49	1929	6393

VETTURE SEZIONE CSAI

Pos.	Equipaggio	Vettura	Anno	Pen.
1	Grandori/Senin	Ford Mustang	1965	318
2	Jasson/Segre	Morris Cooper S	1970	377
3	Silva/Borghi	Lancia Flavia	1963	429
4	Bianchini/Bianchini	Lancia Fulvia HF 1.6	1970	433
5	Lavizzari/Cabella	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	463
6	Gallini/Ricagni	Renault Gordini R8	1968	549
7	Ambrogetti/Mocarelli	Lancia Fulvia HF 1.6	1970	564
8	Canetoli/Cané	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	594
9	Morazzoni/Costa	Lancia Fulvia HF 1.6	1970	643
10	Santori/Giugiario	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	705
11	Valentini/Rossi	Fiat Abarth 124 Sp	1971	721
12	Arbizzi/Cattani	Saab 96/s	1969	941
13	Rondinelli/Rondinelli	Renault Alpine A110 VB	1971	1098
14	Antenucci/Luraschi	Alfa R. Giulia Ti S.	1971	1486
15	Magnani/Casati	Lancia Flavia C. 1.8	1965	1639
16	Dal Pozzolo/Baratta	Panhard BT24 M 8 S	1966	2196
17	Malaguti/Pozzilli	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	2286
18	Miano/Zangara	Alfa R. Jun. Zag. 1.3	1970	3205
19	Capuzzo/Vetoretto	Alfa Romeo 1900	1953	3317
20	Monti/Degan	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	3614
21	Bianco Mengotti/Bari	Lancia Fulvia HF 1.6	1969	5246
22	Mondinelli/Denti	BMW 3.0 CSI	1971	14508

I PREMI DI AUTOCAPITAL

Periodo 1 (vetture ante '45) - Classe unica

1. Bergami-Bottone su Lancia Artena
2. Rolf-Mayer su MG PA
3. Oprey-Wiermans su Bugatti Gran Sport

Gruppo 2 (1946-1955) - GT/GTS sino a 1300 cc

1. Bossi-Brogliano su Fiat 1100 S MM

Gruppo 2 - Gt/Gts sino a 2000 cc

1. Tinarelli-Tinarelli su Aurelia B20
2. Cajani-Minoia su AR 1900 Ti Super
3. Holt-Percival su MG TF

Gruppo 2 - Gt/Gts oltre 2000 cc

1. Bonetti-Bortesi su Aurelia B20
2. Cravetto-Recchi su Aurelia B20
3. Polvani-Simoncini su Jaguar XK 140

Gruppo 2 - Turismo sino a 1300 cc

1. Cabella-Cabella su 1100 TV
2. Riedner-XX su Fiat 1100 TV
3. Schleissing-Schleissing su VW 111

Gruppo 2 - Turismo sino a 2000 cc

1. Bonfante-Morellato su Citroën 11 BL
2. Cavagna-Ravetta su AR 1900 Super
3. Breitfeld-Artioli su Volvo PV 444

Gruppo 3 (1956-1960) - Gt/Gts sino a 1300 cc

1. Avandero-Veronesi su AR Giulietta Sprint
2. Pietra-Vidoli su Appia Zagato
3. Beghetto-Marsilli su AR Giulietta SS

Gruppo 3 - Gt/Gts sino a 2000 cc

1. Benvenuti-Coran su Porsche 356 A

2. Luzzago-Luzzago su Triumph TR3
3. Banderas-XX su MG A

Gruppo 3 - Gt/Gts oltre 2000 cc

1. Ortolani-Lovato su Lancia Flaminia Z
2. Prandelli-Botti su Lancia Aurelia B20
3. Conrad-Arpagaus su Lancia Aurelia B20

Gruppo 3 - Turismo sino a 1300 cc

1. Gandini-XX su Lancia Appia
2. Capelli-Ferrari su Fiat 1100 TV
3. Gialli-Sestini su Dauphine Gordini

Gruppo 3 - Turismo sino a 2000 cc

1. McCarthy-XX su Volvo 544
2. Dron-Beales su Ford Zephyr Mark II

Gruppo 4 (1961-1965) - Gt/Gts sino a 1300 cc

1. Cavriani-Addis su Alpine A 110
2. Raganelli-Faiella su AR Giulietta Sprint
3. Lapicciarella-Ferragamo su AR Giulietta Spider

Gruppo 4 - Gt/Gts sino a 2000 cc

1. Marin-Marin su Osca Zagato
2. Ormezzano-Macaluso su Flavia Zagato
3. Roda-Frigerio su Lotus Elan

Gruppo 4 - Gt/Gts oltre 2000 cc

1. Govoni-Arborini su Maserati 3500
2. Sinistrario-Sinistrario su Lancia Flaminia Z
3. Bossola-Bossola su Lancia Flaminia Sport

Gruppo 4 - Turismo sino a 1300 cc

1. Gualco-Ceresa su Mini Cooper S
2. Guaitamacchi-Guggiari su Mini Cooper S
3. Raimondi-Raimondi su Giulietta Ti

Gruppo 4 - Turismo sino a 2000 cc

1. Waser-Fehlmann su Citroën D 19
2. Agnelli-Cavallari su Lotus Cortina

Gruppo 4 - Turismo oltre 2000 cc

1. Setti-Rinaldi su AR 2600 Sprint
2. Stanguellini-Fini su Fiat 2300 S
3. Sordi-Beretta su Flaminia Coupé

Gruppo 5 (vetture Csaì) - Gt/Gts sino a 1300 cc

1. Miano-Zangara su AR Junior Zagato

Gruppo 5 - Gt/Gts sino a 2000 cc

1. Silva-Borghi su Lancia Flavia
2. Bianchini-Bianchini su Fulvia HF 1.6
3. Lavizzari-Cabella su Flavia HF 1.6

Gruppo 5 - Gt/Gts oltre 2000 cc

1. Grandori-Senin su Ford Mustang

Gruppo 5 - Turismo sino a 1300 cc

1. Jasson-Segre su Morris-Cooper S
2. Gallini-Ricagni su R8 Gordini
3. Arbizzi-Cattani su Saab 96

Gruppo 5 - Turismo sino a 2000 cc

1. Antenucci-Luraschi su AR Giulia Super
2. Capuzzo-Vettoretti su AR 1900

Gruppo 5 - Turismo oltre 2000 cc

1. Mondinelli-Mondinelli su Bmw 3.0 Csi

Challenge della neve: i primi dieci assoluti



1° Cavriani-Addis su Alpine A 110; 2° Ormezzano-Macaluso su Flavia Zagato; 3° Fini-Stanguellini su Fiat 2300 S; 4° Bianchini-Bianchini su Fulvia HF; 5° Canè-Cantetoli su Lancia Fulvia HF; 6° Avandero-Veronesi su A.R. Giulietta S; 7° Bonetti-Bortesi su Aurelia B20; 8° Arbizzi-Ciabatti su Saab 96; 9° Munaron-Reale su A.R. Giulia Spider; 10° Setti-Rinaldi su A.R. 2600 Sprint.

S. Bacchi

I trofei speciali

Ai primi tre classificati del Challenge della neve sono andati rispettivamente i trofei offerti dalla Saima, dalla Martini e dalla Toro Assicurazioni. Una coppa Toro Assicurazioni ha premiato inoltre la coppia più giovane in gara, l'equipaggio Cima-Colombo su Aurelia B20, 43 anni in due. La coppa offerta dal Comando generale dell'Arma dei carabinieri ha premiato l'equipaggio più sportivo in gara alla Coppa delle Alpi, Bianchini-Bianchini su Fulvia HF; una coppa offerta dalla Saima ha premiato il giornalista miglior classificato alla Coppa della Alpi, Luca Grandori, direttore di *AutoCapital*; il trofeo Polo-Ralph Lauren è andato invece all'equipaggio più elegante dell'intero Challenge della neve, gli inglesi Morgan-Morgan su Morgan.

L'Alpine A 110 con cui i due vicentini Franco Cavriani e Alberto Addis hanno vinto il Challenge della neve.

a velocità elevata e loro, in coerenza con lo spirito delle gare di regolarità, affrontano i 150 metri con tempo imposto di otto secondi, a passo d'uomo, impiegandoci più di un minuto. Un gesto che costerà loro la vittoria finale tra le vetture Csaì.

Ritorna più tardi a farsi vedere la neve, sui passi del Valles e del Rolle, e qualcuno, sottovalutando le difficoltà del tracciato, lascia sulle fiancate un ricordo indelebile. Ma il divertimento è superiore, dicono tutti, anche al conto del carrozzerie.

L'unico ad andare tranquillo è Chicco Cabella. La 1100 TV ha un freno bloccato e sarebbe proprio un peccato compromettere a questo punto la gara.

L'auto infatti si è rotta nelle Langhe piemontesi, durante la gara precedente, e solo l'intervento di un meccanico in grado di recuperare un bilanciante ha consentito all'equipaggio milanese di prendere il via a Torino. Si tratta quindi solo di resistere. L'arrivo a Cortina è alle prime luci dell'alba. L'ultimo sforzo è sul miniaeroporto innevato di Fiammes, dove i concorrenti devono compiere una lunga serpentina con quattro controlli orari in veloce sequenza.

La prova non muta il volto della classifica Csaì, dove Senin-Ellegi su Ford Mustang corrono come lepri ormai irraggiungibili, ma è il sigillo a una gara condotta con grande accortezza sin dall'inizio da Cabella-Cabella. Padre e figlio infilano infatti due passaggi netti su quattro, sbaragliando il campo da ogni avversario, compreso l'equipaggio Setti-Rinaldi, fino a questo punto in te-

GRAN/TURISMO.

Rover rilancia il fascino della Gran Turismo con un'auto dalle caratteristiche di lusso e potenza assolutamente uniche.

Rover 820 Sterling, 2000 cc, sedici valvole, Twin Cam, iniezione elettronica Multipoint, 140 cavalli di potenza, velocità massima 205 all'ora.

Tutta l'esperienza telaistica inglese al servizio di una avanzata, raffinatissima tecnologia.

Passo lungo per il massimo comfort di marcia, sospensioni con barre antirollio.

Quattro freni a disco, anteriori autoventilanti, trazione anteriore, servosterzo progressivo, cerchi in lega.

Microprocessori e sensori a filo caldo per la gestione ed il controllo delle fasi del motore, dei tempi di apertura degli iniettori e della quantità di carburante immesso.

Il massimo della potenza, nel massimo del lusso: radica di noce, volante in pelle. A richiesta, selleria in

cuoio Connolly, aria condizionata, tetto apribile.

La perfetta insonorizzazione dell'abitacolo ha come giusto complemento la predisposizione HI-FI con 4 altoparlanti e 2 tweeters.

Chiusura centralizzata con telecomando, quattro alzacristalli elettrici, sedile di guida regolabile in altezza e nel supporto lombare, sedili posteriori regolabili, lavatergiferi.

Viaggiare "gran turismo", con una potenza ai vertici delle 2000 aspirate, nella tradizione di raffinatezza che da sempre è retaggio Rover.

Rover 820 S.I. 2000 cc. L. 25.796.000 IVA inclusa f.co Concessionario. Rover 820 Sterling 2000 cc. L. 27.942.000 IVA inclusa f.co Concessionario. Rover 825 Sterling 2500 cc., 6 cilindri a V, 24 valvole, 173 CV, 215 Km/h, L. 45.719.000 IVA inclusa f.co Concessionario.



LA TRADIZIONE ALL'AVANGUARDIA.

ROVER 2000 cc/16 valvole.

Gli indirizzi dei 500 Concessionari ed Officine Autorizzate Austin Rover sono sulle Pagine Gialle alla voce Automobili-Vendita.



Le cifre della Coppa

L'organizzazione di questa Coppa delle Alpi ha comportato uno spiegamento di forze che solo la Mille Miglia storica riesce a superare. Niente è stato lasciato al caso. A cominciare dal direttore di gara Csai, Lucio De Mori, già collaudato direttore di gara del Rally di Sanremo, prova del campionato mondiale Rally e direttore di gara del Rally di Piancavallo, altra prova titolata. A dare man forte a De Mori c'erano altri otto commissari sportivi Csai scaglionati lungo il tragitto in modo da intervenire immediatamente a ogni necessità. A complicare la vita degli organizzatori c'erano anche i tanti piccoli e grandi problemi che comporta lo spostamento di quasi 600 persone da una località all'altra: dalla sistemazione alberghiera (oltre 50 hotel coinvolti) ai pasti da assicurare a tutti (più di 5000 in tutto il periodo della gara) alla predisposizione dei servizi di sicurezza da avviare in caso di necessità. Per la prima volta in una gara di questo tipo, tutti i 100 chilometri di colonna rappresentati dalle vetture in gara erano costantemente sotto controllo. Una società milanese (la Elettroprima) specializzata in sistemi di telecomunicazione, aveva predisposto un servizio di ponte radio degno di un servizio di controsospionaggio. In ogni momento il direttore di gara aveva sotto controllo la situazione, dal traffico sul percorso, alla condizione delle strade all'esistenza o meno di problemi da parte dei concorrenti. Tre Mercedes fuoristrada dotate di altissime antenne facevano da ombrello per tutte le altre Mercedes Quattro-matic a disposizione dell'organizzazione che potevano così comunicare tra loro agevolmente, in qualsiasi punto della colonna di vetture si trovassero. A fare da scopa nel caso di inconvenienti tecnici c'era infine un camion dell'Acì del dipartimento veneto che ha seguito i concorrenti sin dalla partenza. L'Acì del Veneto per venire incontro nel modo più efficiente ai concorrenti ha attivato e coordinato perfino un servizio di assistenza composto da numerose officine meccaniche dislocate in punti strategici del percorso che, per l'occasione, restavano aperte anche di notte. Due medici al seguito, uno in testa e uno in coda garantivano invece un pronto intervento sanitario che per fortuna non è mai stato richiesto. Se comunque tutto è filato liscio (tranne che per un paio di disfunzioni tecniche e per qualche altra piccola mancanza) e la gara ha potuto svolgersi nel migliore dei modi, il merito va soprattutto alle 31 persone dell'organizzazione riconoscibili da una singolare tuta da sci fosforescenti. Si tratta di persone che hanno affrontato questa avventura per puro spirito di passione sottoponendosi a un severo tour de force che fino all'ultimo non ha scalfito la gentilezza e la disponibilità che li ha contraddistinti fin dalla partenza.

Ma qualcosa deve cambiare

Non sono tutte rose quelle nate intorno alla Montecarlo-Sestriere e alla Coppa delle Alpi. La maggior parte dei concorrenti, giunti alla partenza con proposito di divertirsi, hanno dovuto fare i conti con una assillante burocrazia sportiva. Burocrazia che i commissari di gara non possono fare altro che applicare come è loro dovere. Inoltre una serie di errori o di equivoci tra organizzatori e autorità sportive hanno aggiunto zone d'ombra a questa festa unica al mondo. Certo, la prima colpa è dei molti concorrenti che sono arrivati alle verifiche con i documenti sbagliati o addirittura mancanti, pretendendo poi un aggiustamento pasticciato delle cose in nome di un non meglio identificato spirito di tolleranza da parte dei commissari. Ma è anche vero il contrario: in Italia la normativa è talmente complessa da trasformare l'ammissione alla gara in una vera impresa. *AutoCapital* ha verificato che per le gare di regolarità di gennaio erano necessari più o meno gli stessi documenti che permettono di correre alla 24 Ore di Le Mans. Questo è sbagliato. Se la legge vuole così, le autorità che la fanno rispettare hanno il potere-dovere di cambiarla, e alla svelta. Altrimenti questo sport (la regolarità) che a parole tutti vogliono incoraggiare, rischia di morire soffocato dalle scartoffie e dall'eccesso di zelo. Mentre questo numero di *AutoCapital* va in macchina sono in corso una serie di colloqui al massimo livello tra Asi e Csai per dirimere le tante questioni sul tappeto. Trovare una soluzione non è difficile: procrastinare le cose servirebbe solo a vanificare sforzi ed entusiasmi di chi in questo sport si fa parte attiva. *AutoCapital* non entra ovviamente nel merito della questione, ma si limita a farsi portavoce delle richieste dei concorrenti, i quali, fino a prova contraria, sono coloro che danno motivo di esistere alle gare e alle istituzioni sportive. In particolare si vorrebbe: 1) la massima chiarezza e con largo anticipo dei documenti necessari ai piloti e alle macchine per gareggiare. 2) una netta separazione della burocrazia tra gare di velocità e di regolarità. Il che significa, per quest'ultima spe-

cialità, una licenza più semplice da ottenere per il conduttore, una fiche semplificata (con la media di 40 o 50 all'ora che senso hanno le verifiche tecniche eccedenti i dispositivi di sicurezza?), e una norma precisa che stabilisca l'equipollenza delle fiche Asi e Csai. 3) una normativa più realistica per quanto riguarda la pubblicità. Attualmente gli spazi esigui disponibili sono spesso occupati dagli sponsor degli organizzatori, i quali giustamente devono assicurarsi i fondi per indire la gara. Ma questo non deve andare a vanificare gli sforzi dei concorrenti che, grandi o piccoli che siano, hanno comunque le loro difficoltà a trovare e a gratificare chi li appoggia. Senza aumentare gli spazi e trasformare le autostoriche in caroselli semoventi è comunque possibile trovare una via d'intesa. 4) una disposizione che imponga agli organizzatori di comunicare per iscritto ai concorrenti con l'anticipo di almeno due mesi, l'accettazione alla gara, la divisione in categorie e classi, gli eventuali sistemi di classificazione e tutte quelle notizie di gara che gli attuali regolamenti si guardano bene dal dettagliare. È una norma elementare di educazione e di rispetto nei confronti del concorrente che ha il diritto (pagando tasse d'iscrizione sempre più salate) di non buttare energie e soldi al vento. 5) la presenza di uno o più commissari alle verifiche che in qualità di ombudsman siano a disposizione dei concorrenti per aiutarli nei casi controversi o di difficile interpretazione, dando la sensazione ai licenziati di essere aiutati e non tollerati, come purtroppo talvolta avviene. Questo mezzo decalogo è talmente ovvio e semplice che si prova quasi vergogna a enunciarlo, ma purtroppo in Italia la mentalità della burocrazia statale tende a influenzare tutte le cose. I nodi venuti al pettine possono e devono essere l'occasione per un definitivo chiarimento delle cose. Se così non fosse, ciascuno si prenderà la responsabilità, di fronte all'opinione pubblica, di spiegare se intende promuovere o affossare le gare storiche, e *AutoCapital*, su questo argomento, non lascerà nulla d'intentato.

Luca Grandori

sta alla classifica provvisoria. Nessuno però è al corrente del sorpasso in quanto, per un errore del computer, la coppia Cabella finisce addirittura tra gli equipaggi ritirati. Stessa sorte tocca ad Orlandini-Ferrara, piazzatisi poi sulla vera classifica al 15° posto. Alla premiazione gli applausi saranno tutti per Senin-Ellegi, vincitori Csai e Setti-Rinaldi, vincitori Asi della Coppa delle Alpi.

Questi ultimi vincitori, ma solo per una notte. Il tempo soltanto di telefonare e

illudere mezza Modena già pronta a festeggiare la performance nel più puro stile pantagruelico.

L'indomani i due modenesi Setti e Rinaldi scopriranno infatti di essere solo secondi, accettando però con cavalleresco fair-play la beffa del computer. Intanto su Cortina e su tutte le montagne attorno scende una fitta nevicata: tornare a casa è come ripartire per un'altra Coppa delle Alpi.

Roberto Denti
Gilberto Milano

HANNO RESO POSSIBILE LA REALIZZAZIONE DI QUESTO ANNUNCIO: PANDA PHOTO, TRANSCOLOR SISTEMI INTEGRATI E L'EDITORE DI QUESTA RIVISTA.



UNA MARGHERITA NON E' ANCORA



Esistono ancora in Italia prati di margherite, di narcisi e di primule, ma non tutto è rose e fiori. C'è infatti una flora meno appariscente e vistosa fatta di genziane e orchidee, stelle alpine e ninfee che, non protetta, può rischiare di scomparire. Si può trovare soprattutto nelle oasi e nelle riserve naturali create dal WWF, zone di particolare interesse naturalistico in cui gli equilibri ecologici sono mantenuti e molte piante come l'orchidea di palude ed animali come, ad esempio, la lontra, minacciati di estinzione, sono protetti. Sono 26 aree in parte acquistate e in parte gestite dal WWF in cui è ancora possibile ammirare la natura incontaminata: coprono un totale di quasi 15.000 ettari, lo 0,05% dell'intero territorio nazionale. È una presenza sporadica, quanto un quadrifoglio rara, e per questo importante. Potrebbe essere molto più consistente. Ma queste oasi costano, in termini di fatiche, di uomini e soprattutto di denaro. E al WWF i soldi servono anche per tante altre attività: la protezione delle specie in via di estinzione come il lupo, la lontra, il cervo sardo o la foca monaca, l'educazione e il coinvolgimento dei bambini e dei giovani, la denuncia degli inquinamenti e la lotta contro il nucleare, contro la caccia e il degrado del territorio. Iscriverti al WWF significa aiutare l'associazione in tutte queste iniziative e anche proteggere, con le oasi, quanta più natura è possibile. È un fiore all'occhiello che non deve restare una rarità.

30.000 LIRE *
PER TUTELARE 30 ETTARI DI NATURA
SONO ANCORA FACILI DA TROVARE.

UN QUADRIFOGLIO.

Per ricevere gratis informazioni sulle nostre attività e sulle modalità di iscrizione ritagliare e spedire a:
WWF - Via Salaria, 290 - 00199 Roma.

NOME _____

COGNOME _____

VIA _____

CAP _____ LOCALITÀ _____

* Quota d'iscrizione al WWF





QUANTE AUTO

AVREBBERO IL CORAGGIO

DI METTERE

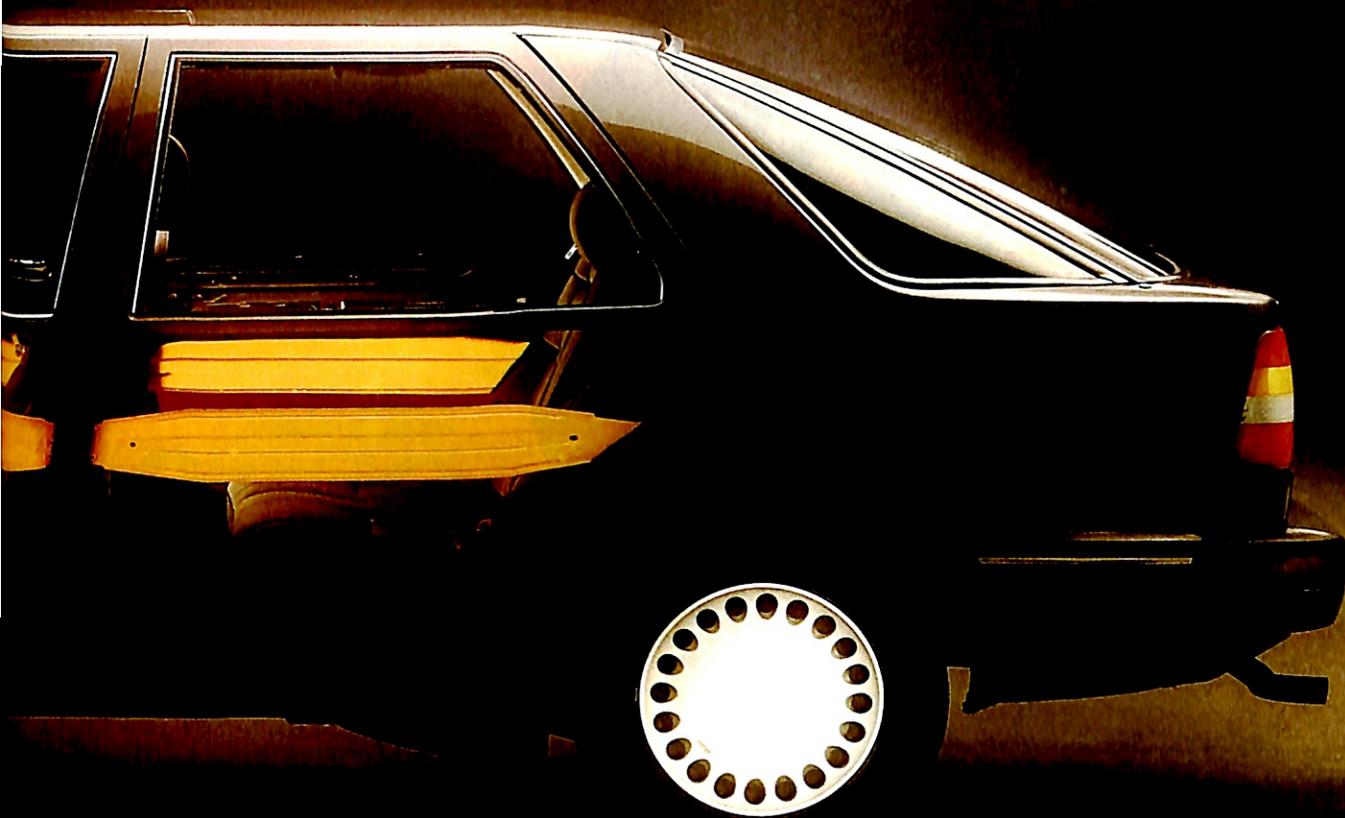
A NUDO LA PROPRIA

SICUREZZA?



Non chiedete alla prima auto che capita di mostrarvi cosa si cela dietro parole come "robustezza" o "solidità", probabilmente arrossirebbe imbarazzata.

Raramente, infatti, un'auto circonda il proprio guidatore con tanta sicurezza: il piantone dello sterzo della SAAB 9000



è progettato per deformarsi gradualmente in caso di urto frontale; le 4 portiere sono protette da traversine d'acciaio; i montanti laterali hanno sezione quadrata per essere ancora più solidi; l'abitacolo è circondato da una robusta gabbia in acciaio; perfino al serbatoio della benzina è stato riservato un posto tranquillo

davanti all'assale posteriore.

Anche alla tenuta di strada la SAAB 9000 ci tiene molto: baricentro particolarmente basso, il peso maggiore grava sull'avantreno, pneumatici da 15 pollici.

Su una SAAB 9000 la sicurezza va più forte dei suoi 200 km/h*.

*9000 116 130 CV, 190 km/h. *9000 T16 175 CV, oltre 220 km/h.

SAAB
PREZIOSE COME L'INTELLIGENZA.

FIERI DI FIRESTONE



SAATCHI & SAATCHI



FIREHAWK SV. Firehawk vuol dire Falco di Fuoco. E come un falco, ogni Firehawk artiglia l'asfalto con decisione, senza mollarlo mai. Vola deciso sulla strada, guardandosi intorno con aria fiera. Macina i chilometri senza sentire la stanchezza. Il computer ha dato loro una fibra robusta; l'esperienza ha insegnato loro a superare ogni ostacolo. Firehawk sa di essere il migliore: per questo si concede solo alle auto migliori. L'acqua lo aggredisce all'improvviso, ma non riesce a fermarlo. L'auto scatta, inchioda, curva, supera senza deviare di un millimetro dalla traiettoria stabilita. Neanche lo sterrato frena la sua corsa. Il volo continua preciso e sicuro, mentre la struttura del pneumatico ammortizza le vibrazioni. Nell'auto, chi guida non ha avvertito niente; e continua il viaggio con l'aria fiera di chi ha appena montato i suoi nuovi Firehawk SV.

Firestone
Sviluppiamo Fiducia



Maserati tipo 26, rossa,
consegnata nel 1928
a Luigi Fagioli.



Maserati tipo 8CM, rossa,
consegnata nel 1934
a Tazio Nuvolari.



Maserati tipo 6CM, rossa,
consegnata nel 1938
a Luigi Villorosi.



Maserati tipo 250F, rossa,
consegnata nel 1956
a Manuel Fangio.



Maserati tipo Touring, bianca,
consegnata nel 1959
a Gino Bartali.



Maserati tipo Mistral, blu,
consegnata nel 1964
a Peter Ustinov.



Maserati tipo Quattroporte,
bordeaux, consegnata nel 1968
a Raul Gardini.



Maserati tipo Mexico, blu,
consegnata nel 1968
a Virna Lisi.



Maserati tipo Ghibli, rossa,
consegnata nel 1969
a Jean Paul Belmondo.

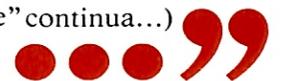


Maserati tipo Bora, blu,
consegnata nel 1972
a Karim Aga Kahn.



Maserati tipo Biturbo Spyder,
rossa, consegnata nel 1987
a Alain Prost.

(...e la "collezione" continua...)



Guidatori al top: la nostra collezione.



C'è qualche nostro cliente che fa collezione di Maserati. Noi, alla Maserati, facciamo collezione di clienti. Negli anni, abbiamo avuto la fortuna di inserire molti "pezzi unici", nella nostra collezione. Straordinari capitani d'industria, eccezionali sportivi, artisti inimitabili, brillanti scienziati: il meglio che doti d'intelletto, cultura, personalità abbiano potuto produrre. E, chissà perché, hanno scelto una Maserati.



MASERATI
La classe, per tradizione

H HONDA

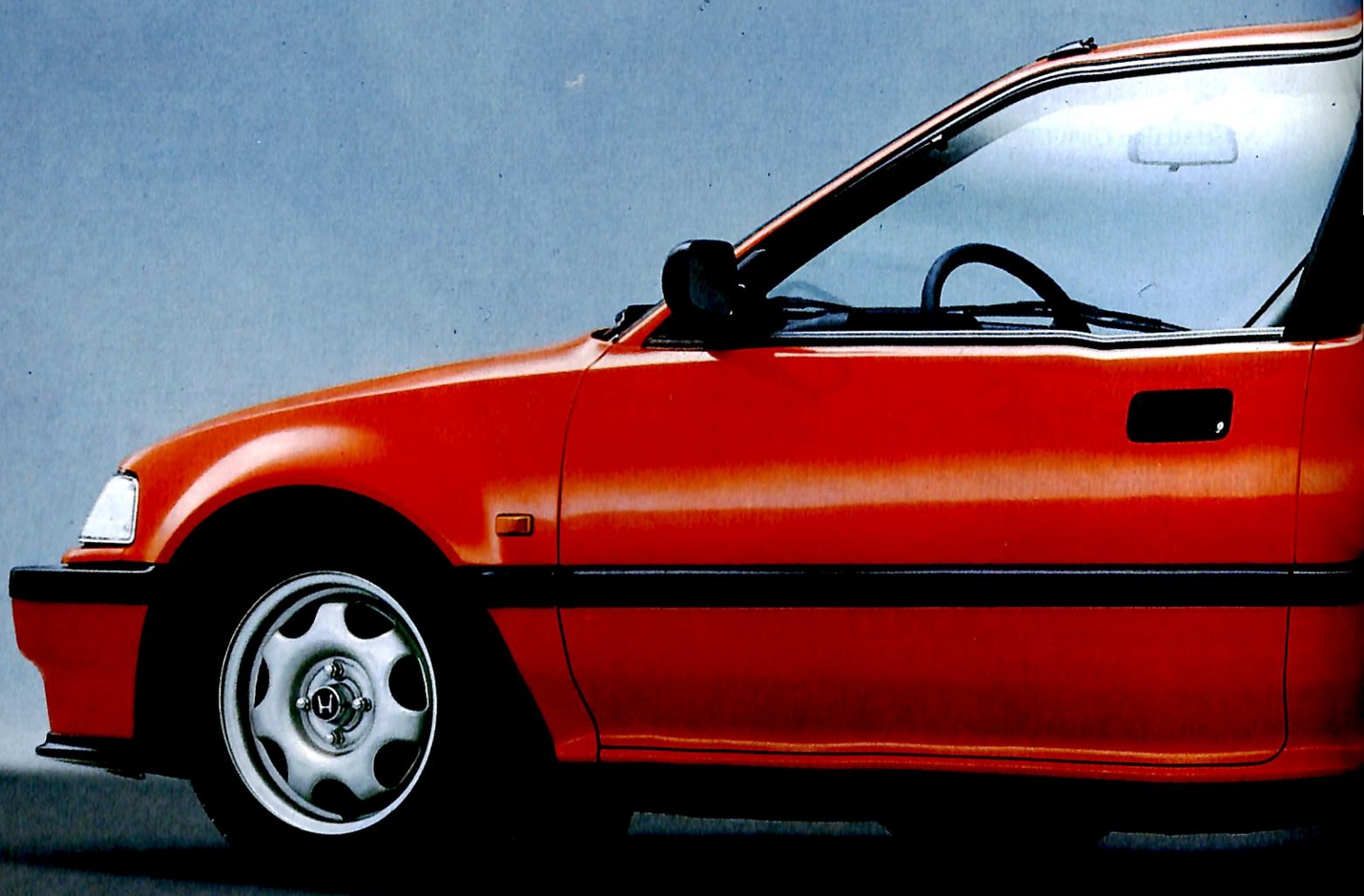
Il Futuro in Movimento

Honda Civic è la piccola sportiva, pensata in grande in ogni suo particolare, a cominciare dal motore: 16 valvole, caratteristica che, assieme alle altre raffinate soluzioni tecnologiche adottate per il suo propulsore, fornisce alla vettura una potenza ed un'elasticità di marcia esaltanti.

Honda Civic è stata scolpita

dal vento, ed il risultato ottenuto è la sua esclusiva linea in cui si fondono eleganza e sobrietà. La confortevole raffinatezza degli interni, la immediata sensazione di spazialità che si avvertono entrando nel mondo Civic sono particolarmente affascinanti.

Honda Civic è nata per la città, ma ha la vocazione per i



La generazione tecnologica.

grandi viaggi, grazie al divano posteriore a ribaltamento frazionato e ad una capacità di carico insospettabile.

Per apprezzarla compiutamente, basta sfruttare il suo ampio bagagliaio, reso piatto dall'adozione delle sospensioni a doppi bracci trasversali: le stesse che hanno consentito di realizzare un pianale particolar-

mente basso e di garantire, quindi, una stabilità eccellente in ogni condizione di guida.

Honda Civic affronta la vita con grinta. La versione 1600 cc, con i suoi 130 cv, doppio albero a camme in testa ed iniezione elettronica programmata (PGM-FI), farà provare le esclusive emozioni di una tecnologia d'avanguardia.

Honda Civic: la generazione tecnologica che offre il massimo in meno di quattro metri.

H HONDA
CIVIC
1.6i-16



*I purosangue/Una linea inusuale,
una meccanica d'eccezione e un prezzo
abbordabile. Con questo cocktail
la Maserati vuole tornare
alle vere granturismo della sua tradizione*

Karif

Biturbo o non Biturbo? A prima vista
Sì, eppure nella sua linea c'è qualco-
sa di diverso. È più aggressiva, più slan-
ciata: più Maserati che mai. La nuova
Karif, che nel nome riprende la tradizio-
ne dei venti (desertici) inaugurata con
Mistral e Chibli, è una vera coupé due
posti (più due molto di fortuna) che uni-
sce la genealogia delle Biturbo con la
più pura stirpe del Tridente, quella delle
3500 Gt e delle Mexico degli anni 50 e
60. La Karif, anche se per molte ragioni
si può considerare un'auto nuova, man-
tiene profondi legami con la famiglia di
origine, e in particolare con la 430
(vedere AutoCapital n. 2/88) da cui ere-
dita la meccanica di base. Rispetto alle
precedenti coupé e berline è però molto
più radicale, senza compromessi: così
l'ha voluta Alejandro De Tomaso, che



ha colto nell'aria i segni di un ritrovato amore per la guida dichiaratamente sportiva, e quindi per auto concepite solo per questo. È nata così una vettura leggera (meno di 13 quintali), dotata di un motore tre litri erogante ben 285 cavalli con una coppia poderosa (44 kgm). Una vettura stradale con prestazioni da monoposto: da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi, il chilometro da fermo in 25,9 secondi, una velocità massima di 255 km/h.

Tutto questo a un prezzo di 65,5 milioni di lire. La cifra non è definitiva, in quanto la vettura viene mostrata in forma statica al Salone di Ginevra, mentre la versione definitiva verrà presentata al Salone di Torino, alla fine di aprile. Anche l'inizio della produzione e delle consegne non è stato ancora fissato. In gran

parte dipenderà dall'accoglienza che il pubblico riserverà alla macchina. Una cosa è sicura: il prezzo, più elevato rispetto a tutte le coupé Biturbo che hanno preceduto la Karif sarà l'elemento determinante per dare a questa vettura quell'aura di esclusività che è forse mancata alle altre piccole Maserati sin qui prodotte. Per il favorevole rapporto prezzo-prestazioni infatti le Biturbo hanno finito per diventare la famiglia di base delle sportive di lusso, auto di successo ma dall'immagine alla fine un po' abusata. I successivi allestimenti sempre più lussuosi e tecnologicamente raffinati sono valsi a imporre la Biturbo anche a palati raffinati, ma per un vero salto di qualità ci voleva qualcosa in più. La Karif potrebbe essere proprio questo: la versione trainante per i modelli più nor-

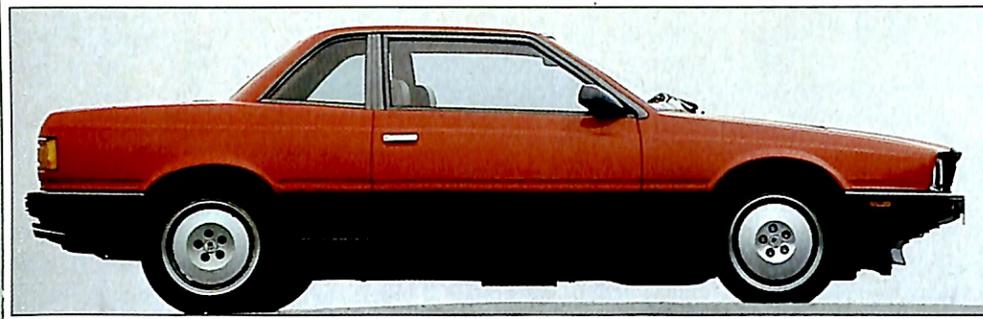
mali della gamma. La Karif è una sportiva senza compromessi, persino nei soli tre colori in cui verrà proposta di serie: rosso, nero e beige (una scelta, quest'ultima, perlomeno singolare per una macchina di questo tipo: non sarebbe stato preferibile un classico argento metallizzato?). Negli interni, che saranno in buona parte derivati da quelli della 430, la selleria in pelle, di serie, potrà essere a scelta nera, blu, grigio chiaro o beige. Una gamma addirittura eccessiva, per il genere di vettura: il carattere della Karif infatti si sposa perfettamente con una carrozzeria rossa e interni neri, senza tanti orpelli.

Per chi avrà il coraggio di osare, il massimo dell'aggressività sarà il monocoloro nero fuori-nero dentro, un insieme da Corvette. Perché la Karif nasce per l'i-



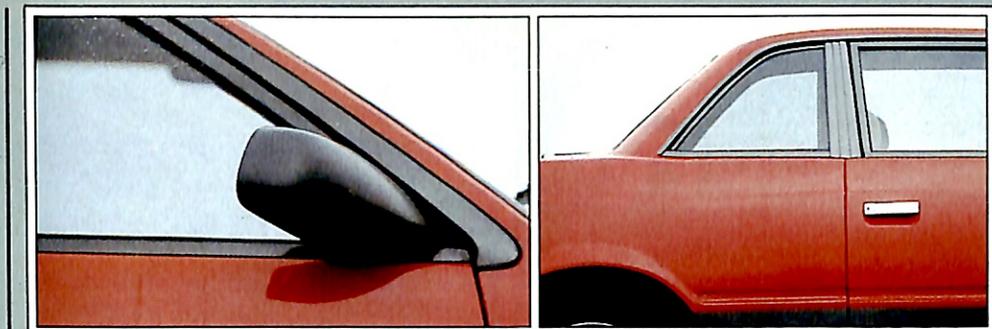
In queste pagine, la Maserati Karif in curva durante la prova fatta da AutoCapital. La nuova granturismo del Tridente dovrebbe costare 65,5 milioni di lire, tutto compreso.

Unusual body, exceptional performances, reasonable price. The new Maserati Karif is a real GT, just like the 3500 GT and Mexico of the '60s.



Nella foto grande, la vista posteriore della Maserati Karif, che dà risalto alla nuova linea del padiglione. Nelle foto piccole, da sinistra: la linea slanciata della fiancata, il frontale, il retrovisore esterno, un particolare del padiglione.





talia, ma guarda all'estero: è già predisposta per il catalizzatore, obbligatorio in America e Germania, e si sta preparando la versione con guida a destra per i mercati del Regno Unito. *AutoCapital* ha avuto la possibilità di provare prima di tutti un prototipo della Maserati Karif, ancora fresco di reparto esperienze Maserati e provvisorio in molte parti, specie nell'abitacolo, ma pressoché definitivo nella meccanica, e l'ha affidato a Duilio Truffo. Ecco le sue impressioni, corredate da un esame più approfondito della meccanica della vettura.

Ecco finalmente la vera Biturbo. Il mio primo pensiero, di fronte alla nuova Maserati Karif, è stato proprio questo: superati gli anni bui, in cui anche le coupé con caratteristiche marcatamente sportive si dovevano camuffare da berline (sia pure a due porte), stanno ora tornando sul mercato delle vere granturismo, a due posti o poco più, di linea slanciata ed elegante, come la Karif, appunto. Il musetto è simile a quello della 430, ma dominato da un nero opaco uniforme in cui spicca il solo tridente cromato, oltre alle cornici grigie dei fari. Grigi sono anche il paraurti anteriore







Nella foto grande, la plancia e il posto guida della Karif provata da AutoCapital ricavati provvisoriamente usando gli interni delle Biturbo due litri. La versione definitiva si richiederà alle finiture usate per la nuova 430. Nella foto in alto, l'abitacolo comodo solo per due persone: i due posti posteriori d'emergenza offrono pochissimo spazio per le gambe.

(con spoiler integrato) e quello posteriore, con grigliatura tra i quattro tubi di scarico per guadagnare ulteriore aggressività; pure grigi i fascioni nella parte inferiore delle fiancate, aggiunti per dare più slancio alla linea. La caratteristica dominante della Karif è però il cockpit: la cupoletta un po' rétro, appoggiata su una carrozzeria a cuneo moderna, crea uno strano effetto, più simile a una Tvr o a una Triumph Tr7 che non alla Mercedes Pagoda, cui del resto nelle proporzioni si richiama la nuova Maserati. La lunghezza del tetto non supera il centro ruota posteriore rendendo compatta la vettura, come certe coupé americane anni 30.

L'interno è chiaramente quello di un prototipo: infatti sono stati utilizzati gli allestimenti delle vecchie Biturbo, dai sedili, al volante, al condizionatore di modello diverso da quello adottato per la 430. Nella versione definitiva, la Karif offrirà interni assai diversi, più simili a quelli della berlina da cui deriva. Della 430, di certo, per ora ha il motore tre litri, in lega leggera, 18 valvole, con iniezione e accensione elettroniche, che ho già provato sulla berlina ma con 35 cavalli in più.

F. Fontana

È una giornata fredda e umida, quando inizio una prova diversa dal solito, quella di un prototipo praticamente sconosciuto. Avvio il motore: subito mi accorgo che c'è qualcosa di diverso dalla 430, una grinta notevole. Giù la frizione, leva del cambio tutto a sinistra in giù, innesto la prima e parto: terribile.

Il tempo morto nella risposta del turbo è veramente minimo, uno dei più pronti che mi sia mai capitato di provare, e posso assicurare che la spinta che sento nella schiena è veramente forte. In 1ª non si può accelerare oltre la metà corsa del pedale dell'acceleratore, quando il motore arriva a 3.500 giri circa le ruote iniziano a pattinare: non rimane che cambiare marcia. Innesto la 2ª e la scena si ripete, ma riesco a dosare meglio il gas e posso tirare con cautela, facendo attenzione a non esagerare. Quando passo in 3ª e cambio svelto, la Maserati Karif continua a far slittare le ruote di potenza: quasi non credo a quello che provo, sono a oltre 100 km/h e la potenza che trasmetto a terra è ancora così esuberante da provocare questo fenomeno. Sono obbligato a un divertente lavoro di braccia per mantenere la mia traiettoria e riesco finalmente a prendere 5.500 giri in 3ª, passando poi in 4ª. Finalmente non c'è più slittamento posteriore: nei pochi secondi in cui non si sono manifestati pattinamenti, mi sono trovato a 200 km/h. I tempi di accelerazione sono incredibili. La potente Karif richiede molta concentrazione nella guida, ma passata la prima mezz'ora ci si abitua e la spinta nella schiena che poco prima sembrava incontrollabile diventa abituale e divertente. Durante questa fase di accelera-



zione avverto naturalmente l'azione dell'autobloccante posteriore, che non è mai brusco nell'inserimento e permette di trasmettere a terra tutta la potenza. Continuo il mio percorso in autostrada, sperando che smetta di piovere, ma dopo 100 chilometri non mi resta che tornare: sta quasi nevicando. Al ritorno percorro un'altra strada con curve veloci miste e con il terreno che presenta qualche gibbosità. In queste curve, che affronto in terza e quarta marcia, si ha l'impressione che la nuova Maserati curvi in ritardo rispetto all'azione del pilota. In fase di rilascio questo fenomeno non si manifesta quasi, mentre in accelerazione è più evidente, ma è soprattutto una sensazione: potrebbe essere l'azione dell'autobloccante. Nei percorsi veloci, questa sensazione quasi da trazione anteriore dà sicurezza al pilota. Molto diverso il comportamento in curve dal raggio stretto, dove al limite può essere necessario controsterzare. È passata più di un'ora dalle prime accelerazioni su fondo viscido, e ora ho più padronanza di questa bomba: ora la guida è realmente divertente. Il rollio nelle curve veloci è abbastanza contenuto, mentre si nota maggiormente in curve più lente, ma di lungo raggio. L'impressione è che la parte posteriore tenda a inclinarsi progressivamente per cui più la curva è lunga più la Karif rolla (naturalmente è solo un'impressione). Penso che una barra antirollio posteriore dovrebbe aiutare il retrotreno, sfruttando l'autobloccante che lavora molto bene, e sono sicuro che quando entrerà in commercio questo problema sarà risolto brillantemente.

Lo scatto è veramente bruciante, si passa alle marce superiori con una rapidità incredibile simile alle vetture da competizione. Dopo essermi divertito nella guida veloce metto alla prova anche l'elasticità del motore: in quarta marcia a 50 km/h, la coupé Maserati possiede una progressione notevole, sembra di avere il cambio automatico. Si può benissimo partire in seconda e dopo 20

La Maserati Karif e le sue concorrenti



	Maserati Karif	Ferrari 328 GTB
MOTORE		
Posizione	anteriore	posteriore
Numero cilindri	6 a V di 90°	8 a V di 90°
Alesaggio x corsa (mm)	94x67	83x73,6
Cilindrata (cc)	2.790	3.186
Rapporto di compressione	7,8:1	9,8:1
Potenza max (CV)	285	270
Regime di potenza max (giri/min.)	6.000	7.000
Coppia max (kgm)	44,0	31,0
Regime di coppia max (giri/min.)	4.000	5.500
Distribuzione	bialbero in testa per bancata 3 valvole per cilindro	bialbero in testa per bancata 4 valvole per cilindro
Alimentazione	iniezione e accensione elettroniche	iniezione meccanica Bosch K/KE-Jetronic
TRASMISSIONE		
Trazione	posteriore	posteriore
Cambio	5 marce + Rm	5 marce + Rm
AUTOTELAIO		
Sospensione anteriore	indipendenti, Mac Pherson, barra stabilizzatrice ammort. telescopici doppio eff.	a ruote indipendenti trapezi trasv. a bracci triang. molle elicoidali e ammort. telesc., barra antirollio
Sospensione posteriore	indipendenti, bracci indep. e trasversa, molle elicoid. e ammortizz. a doppio effetto	ruote indipendenti, trapezi trasvers. a bracci triang., molle elic. e ammort. telesc., barra antirollio
Sterzo	a cremagliera con servo	a cremagliera
Freni anteriori	a dischi ventilati	a dischi ventilati
Freni posteriori	a dischi	a dischi ventilati
Cerchi	7jx15	7 - 8x16
Pneumatici	205 - 225/50 Vr 15	205/55 - 225/50 Vr 16'
CARROZZERIA		
Tipo	coupé	coupé
Numero porte/posti	2/2+2	2/2
DIMENSIONI E PESI		
Lunghezza (m)	4,01	4,26
Larghezza (m)	1,71	1,73
Altezza (m)	1,31	1,13
Peso (kg)	1.281	1.265
Capacità bagagliaio (l)	550	200
Capacità serbatoio (l)	82	74
PRESTAZIONI		
Velocità max (km/h)	255	263
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec.)	4,8	6,4
PREZZO chiavi in mano (Iltre)	65.500.000	94.668.000
TASSA DI POSSESSO	214.900	311.300

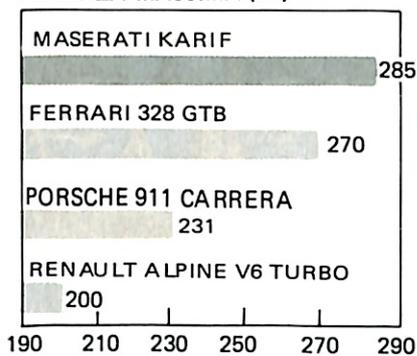


Porsche 911 Carrera

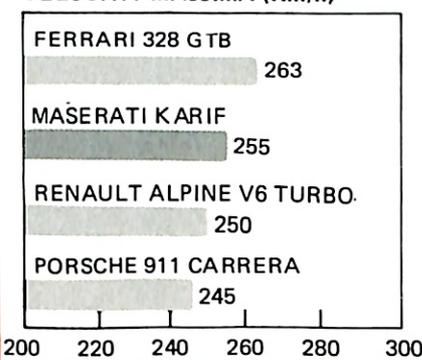
Renault Alpine V6 Turbo

posteriore	posteriore
6 boxer	6 a V di 90°
95×74,4	91×63
3.164	2.458
10,3:1	8,6:1
231	200
5.900	5.750
29,0	29,6
4.800	2.500
monoalbero in testa per bancata	monoalbero in testa per bancata
iniezione elettronica digitale DME	iniezione elettronica Turbo Garrett, intercooler
posteriore	posteriore
5 marce + Rm	5 marce + Rm
ruote indipendenti, triangoli di guida e ammortizzatori idraulici	ind., quadrilateri trasv., triangoli sovrapposti, molle elicoidali, barra antirollio
ruote indipendenti con bracci obliqui	indip. quadrilat. trasv., triangoli sovrapposti, molle elic., barra antiroll.
a cremagliera	a cremagliera
a dischi ventilati	a dischi ventilati
a dischi ventilati	a dischi ventilati
6j - 7j×	6×15 (ant.), 8,5×15 (post.)
195/65 - 215/60 Vr 15	195 - 225/50 Vr 15
coupé	coupé
2/2+2	2/2+2
4,29	4,33
1,65	1,75
1,32	1,20
1.210	1.180
200	90+220
85	72
245	250
6,1	7,0
79.005.000	66.796.000
311.300	183.900

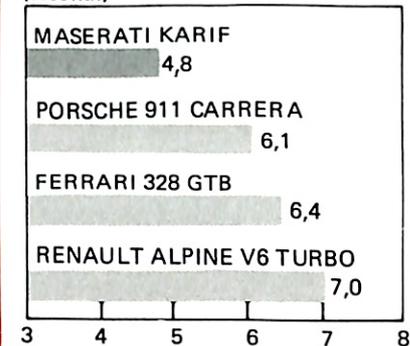
POTENZA MASSIMA (Cv)



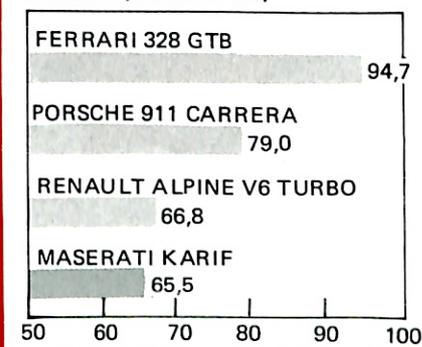
VELOCITA' MASSIMA (Km/h)



ACCELERAZIONE 0-100 Km/h (secondi)



PREZZO (milioni di lire)



Nella pagina accanto: il bagagliaio della Maserati Karif, abbastanza ampio. In questa pagina: la Karif in controsterzo durante la prova di Duilio Truffo per AutoCapital.

metri passare in terza con un filo di gas: la coppia ai bassi regimi di questo motore dev'essere veramente eccezionale. Alla fine della prova, trovo un po' affaticati i freni, all'inizio molto potenti. La causa può essere un certo surriscaldamento dei dischi anteriori, forse dovuto al disegno del cerchione molto compatto, che non permette una buona estrazione di aria calda dal gruppo pinza-disco. Ma devo tenere presente che sto usando un prototipo sul quale i tecnici Maserati stanno ancora lavorando. Al ritorno dalla prova sono curioso di vedere la scheda della Karif. Una rapida scorsa ai dati la dice lunga su alcuni comportamenti: 285 cavalli di potenza e una coppia massima di 44 kgm a 4.000 giri. Disponendo di una coppia così alta è normale che durante l'uso cittadino si possano tranquillamente usare la terza e la quarta marcia senza strappi, disponendo sempre di una buona accelerazione. L'autobloccante è il Ranger già utilizzato sulla 430 che dà al pilota una reazione tipo Sensitork ma con percentuale di trazione che arriva quasi al 100%.

Non ci sarà da stupirsi, allora, se la Karif non riscuoterà il completo consenso dei signori della buona borghesia lombarda e piemontese, persone abituate ad auto meno grintose, che non desiderano richiamare l'attenzione su di sé ogni volta che si fermano a un semaforo. La Karif è infatti una macchina con prestazioni che impressionano non solo il passeggero ma anche chi la guida e che possono portare a commettere errori. Insomma è una vera macchina sportiva adatta a piloti molto esperti, che potrebbe, e pare che questo sia l'orientamento di De Tomaso, cercare quanto prima l'omologazione alle gare da parte della Csai.

Duilio Truffo

Specialisti / *Continua il viaggio di AutoCapital nelle Tre Venezie alla scoperta dei più bravi restauratori di auto d'epoca. In questa seconda puntata, i nomi e gli indirizzi dei meccanici, dei preparatori e degli artigiani specializzati nella ricostruzione di ammortizzatori, ruote, cambi e quant'altro occorre per la riparazione di un'autostorica*

L'altro Veneto



Nella foto grande, Luigi Bonfanti, specializzato nel restauro delle Alfa Romeo di qualsiasi epoca. La vettura su cui è sdraiato è una 1750 Gran Sport del 1931. Nella foto piccola, una nutrita rappresentanza degli specialisti nel restauro delle Tre Venezie. The travel of AutoCapital in Veneto, Trentino and Friuli-Venezia Giulia continues, searching for the best ones among classic cars restorers. Here are their names and addresses.

I meccanici più bravi, i preparatori in grado di spremere fino all'ultimo cavallo di potenza e gli altri artigiani esperti nelle lavorazioni meccaniche sono i protagonisti di questa seconda tappa che *AutoCapital* dedica ai restauratori di auto storiche del Veneto. Come per gli specialisti della carrozzeria citati nel numero scorso, anche nel campo della meccanica le Tre Venezie, cioè il Veneto, il Trentino e il Friuli-Venezia Giulia, si inseriscono nei primi posti di un'immaginaria graduatoria sulle regioni italiane più ricche di esperti di auto d'epoca. Il risultato di tale situazione è assai favorevole ai collezionisti che, in mezzo a tanta abbondanza di manodopera altamente specializzata, non hanno che la difficoltà della scelta.



CARROZZIERI

Orlando Farina. È uno dei più quotati carrozzieri veneti. Le storiche le tratta da oltre dieci anni ma sempre in misura inferiore alle auto moderne. Lavora spesso in collaborazione con Luigi Bonfanti e non ha specializzazioni di sorta anche se finora ha lavorato molto sulle Alfa Romeo. *Orlando Farina, via Monte Pertica, 36060 Fellette di Romano d'Ezzelino (VI), tel. 0424/34772.*

Fabio Grespan. Solo da tre anni si dedica alle auto storiche ma si è subito messo in mostra per alcuni suoi lavori. Ai 20 anni di attività come carrozziere riparatore Grespan ne unisce altri 11 passati a Berna come costruttore di auto pubblicitarie. Sta per aprire un centro restauri specializzato. *Carrozzeria Grespan, via Marconi 103, 31020 Catena di Villorba (TV), tel. 0422/919228.*

Silvano Vicino. Esegue modifiche, irrigidimenti, alleggerimenti e ricostruzioni di parti in alluminio per auto da corsa: carrozzerie, telai, roll-bar e altro. Lavora anche sulla vetroresina, il kevlar e il carbonio. Sulle storiche si cimenta solo se si tratta di vetture sportive e da corsa. *Vicino Autoriparazioni, via Marconi 2, 31050 Venson di Piave, (TV), tel. 0421/464088.*

PREPARATORI

Luciano Ambrosini. Si è formato alla scuola di Pino Trivellato, uno dei più noti preparatori italiani di auto da corsa, alle cui dipendenze è rimasto dal 1958 al 1976. Dal 1986 è in società con il giovane meccanico Diego Zardin. Con lui ha costituito un'officina specializzata nella realizzazione di prototipi per le gare in salita e in pista e per la preparazione delle auto storiche. Soprattutto Giulietta, Abarth e Flaminia Zagato. Alla preparazione dei motori abbina la realizzazione di assetti speciali e alleggerimenti della carrozzeria. *Diagnocar, via Lago di Tovel 39, 36077 Altavilla Vicentina (VI) tel. 0444/574685.*

Gianni Bortolami. Concessionario Alfa Romeo a Padova. È specializzato unicamente nella preparazione delle Alfa, soprattutto i vari modelli di Giulietta e da poco anche della 2600 Sprint. Una sua vettura ha vinto il trofeo Giulietta 1987. Pensa lui a tutto e la consegna delle auto è pronto corsa. *Officina Bortolami, via Moncenigo 9, Zona Voltabarozzo, 35100 Padova, tel. 049/750493.*

Eros Crivellari. Concessionario Ferrari di Venezia, Treviso e Padova, il noto preparatore mestrino si dedica prevalentemente alle vetture di Maranello di qualsiasi epoca e alle Abarth. Ex pilota di successo (è conosciuto come il re della cronoscalata Trieste-Opicina dove era imbattibile) conosce particolarmente bene le vetture delle due case per averle guidate e preparate personalmente nelle sue numerose imprese. *Autorimessa Crivellari, viale Stazione 34, 37170 Mestre (VE), tel. 041/929226.*

Franco Cavriani. È l'esperto delle Porsche nel Veneto; vetture che ha sempre conosciuto per averle trattate da quando era ragazzino nell'officina paterna. Il padre Fulvio, che a 76 anni dispensa ancora consigli utili al figlio, è infatti dal 1929 che si occupa di motori e dal 1951 di quelli della casa di Stoccarda (l'officina è autorizzata all'assistenza Porsche, Audi e Volkswagen). Lui, Franco, la passione della meccanica l'ha sempre avuta e oggi nel restauro, nella preparazione e nella messa a punto delle Porsche storiche ha pochi rivali. Dalla sua, infatti, può vantare anche l'esperienza acquisita in tanti anni di gare automobilistiche. Ex pilota ufficiale Fiat Cavriani è stato vincitore di classe in tre rally di Montecarlo (nel 1969, 1970 e 1971) e vincitore di tre campionati italiani di velocità in salita. L'ultimo successo è di questi giorni: a bordo di un'Alpine A 110 si è aggiudicato il Challenge della Neve (vedere servizio da pag. 44). *Officina Ca-*



Nella foto, da sinistra a destra, Ermanno Fracasso, Emilio Marcato, Ennio Fincato e Luciano Benvoluti, i quattro fondatori della Rettifica padana di Padova, una tra le più quotate officine venete del settore, specializzata in autostoriche.





E. Nocera

vriani, corso Padova 35, Vicenza, tel. 0444/505039.

Tiziano Introvigne. È l'unico preparatore del Bellunese. Fondatore e presidente dell'Arri, il Registro italiano Alpine Renault, è di conseguenza il più attrezzato e documentato specialista di questa bella sportiva francese. Sulle Alpine può eseguire qualsiasi intervento, dalla riparazione all'assetto, al restauro meccanico. La sua officina è comunque specializzata nella preparazione di auto sportive per gare di velocità di ogni tipo. Prima di essere folgorato dalle Alpine, Introvigne ha preparato in particolare le Lancia HF, le AR Giulietta e le Fiat 500 Gruppo due, per le quali dispone ancora di diverso materiale di ricambio. Non ha problemi invece per i ricambi delle Alpine che possiede in gran quantità anche nei particolari più rari. *Motorauto, via Monte Grappa 45, 32100 Belluno, tel. 0437/926424.*

Paolo e Mariano Lucca. Restauratori e preparatori meccanici, si assumono anche l'incarico e la responsabilità della gestione di restauri completi. Quello che non fanno loro in casa lo distribuiscono ad artigiani di fiducia. Nati professionalmente come meccanici generici, dal 1973 hanno iniziato a dedicarsi alle auto storiche. Il settore che prediligono è quello delle sportive dal 1950 in poi. Portano a scocca la vettura e una volta completato il restauro di tutte le parti pensano loro al riassetto delle parti occupandosi di tutto, dalle gomme al recupero dei pezzi di ricambio. Mariano, che coordina i lavori di restauro, si occupa anche dell'attività commerciale, di vendita e di recupero su commissione di auto storiche, che i due fratelli hanno avviato mettendo a frutto i numerosi contatti e la conoscenza dei mercati esteri, soprattutto di quello tedesco. Su commissione la ditta Lucca ricostruisce qualsiasi pezzo di ricambio. *Autoriparazioni Lucca, via Balista 6, 38068 Rovereto (TN), tel. 0464/421313.*

Giuliano Michelotto. È considerato il mago italiano delle Ferrari. Al punto che la casa di Maranello ha pensato di stabilire con lui uno stretto rapporto di collaborazione. Si impegna esclusivamente sulle Ferrari di qualsiasi età, che mette a punto e restaura con assoluta maestria. L'impegno con la Ferrari lo ha molto distolto dai lavori di restauro che ha notevolmente ridotto. *Officina Michelotto, via Chiesa Nuova 27, 35100 Padova, tel. 049/8713811.*

Adriano Nicodemi. È l'esperto veneto delle Jaguar da competizione. Su queste vetture esegue interventi radicali in ogni parte consentita dal regolamento, facendo raggiungere ai propulsori di Coventry potenze notevoli. Pensa a tutto lui, compresa la ricostruzione dei pezzi mancanti e gli interventi di alleggerimento sulla carrozzeria. Ex pilota e meccanico d'auto da corsa per diverse scuderie venete, Nicodemi non si ferma alle Jaguar ma si cimenta su tutto ciò che è inglese o sportivo. *Adriano Nicodemi, via Emilia e Romagna, Zona Artigianale Saonara, 35020 Padova, tel. 049/644299.*

Luigi Pellanda. Ex pilota, dal 1966 si cimenta nella preparazione di vetture sportive. Da quando cioè, carburatorista alla Solex di Milano, la sera si dilettava a preparare le vetture con cui correva: dalla Fulvia HF alle Alfa Romeo Gta, GtaM e 2600, alle Fulvia Zagato e alle Abarth 595 e 695. Con le Bmw 1600 e 2000, messe a punto con le sue mani, ha vinto cinque volte consecutive il campionato del Triveneto, (dal 1975 al 1979). Dal 1978 ha iniziato a restaurare motori facendosi una discreta esperienza sulle Alfa Romeo TZ 2, sulle Osca 1500 bialbero, sulle Ermini e sulle Maserati A6 Gcs, motore dal quale ricava fino a 180 cavalli. Si occupa di tutta la parte meccanica, elettrica e quando è il caso anche del restauro delle ruote a raggi. *Officina Autosport, via Roma 56, 36060 Schiavon (VI), tel. 0444/665377.*

Ettore Pivato. Ha cominciato con le Porsche e le Triumph per dedicarsi successivamente alle Lancia (Flaminia Zagato in particolare) e alle Alpine. Oggi alla preparazione di vetture sport moderne affianca il restauro delle auto storiche con un'attenzione preminente alle Saab. Per le vetture svedesi dispone anche di



Qui sotto, Mariano (con gli occhiali) e Paolo Lucca, meccanici, restauratori e commercianti di auto d'epoca di Rovereto. Sono gli unici specialisti di queste vetture a operare sulla direttrice Verona-Bolzano. Nella pagina qui a fianco, nella foto in alto, Adriano Nicodemi di Padova, uno dei massimi esperti nella preparazione delle Jaguar e delle auto inglesi in genere. Nella foto in basso, una vicina all'altra, tre generazioni della famiglia Cavriani, specializzata nel restauro meccanico e nella preparazione per le gare storiche delle Porsche. Da sinistra, Franco, tre volte primo nella sua categoria al Rally di Montecarlo e per altre tre volte nel campionato italiano di velocità in salita, il figlio Enrico e il nonno Fulvio.



un fornito magazzino di ricambi originali. *Ettore Pivato, viale della Pace 76, 36100 Vicenza, tel. 0444/504326.*

Roberto Rosa e Roberto Carollo. Fanno interventi sulla meccanica, messe a punto e preparazioni per le gare di velocità. Sono specializzati in Alfa Romeo (Giulietta in particolare). *Rosa e Carollo, via Lavarone 43, 36016 Thiene (VI), 0445/364603.*

Renzo Sernagiotto. Dal 1968 prepara auto da rally mentre tra le storiche la sua specialità sono le Stratos, le Fiat 124 Abarth e le 131 Abarth. *Autofficina Sernagiotto, via A. De Gasperi 32, 31031 Caerano di San Marco (TV), tel. 0423/85149.*

Danilo Tesini. Ex pilota e costruttore di auto da corsa sin dalla fine degli anni 40 Tesini è uno degli ultimi grandi personaggi che hanno fatto la storia dell'auto, ancora in attività. Nato come carburatorista, si è dedicato successivamente alla progettazione (è suo il primo motore bialbero costruito in Italia) e alla realizzazione di vetture da competizione. Oggi è impegnato nelle gare di Formula 2000, nella F3 e nel Gruppo A con vetture preparate da lui e nel restauro delle auto storiche che, come si può dedurre, conosce molto bene. Su queste ultime esegue preparazioni per le gare storiche di velocità ed efficaci messe a punto. Ricostruisce da sé qualsiasi parte meccanica mancante. *Danilo Tesini, Vicolo San Giuseppe 3, 37100 Verona, tel. 045/8000745.*

Renzo Zaghet. Concessionario Ferrari da pochi anni, ha sempre avuto un grande amore per le Alfa Romeo. Soprattutto per le Gta con cui ha vinto il Campionato italiano nel 1975. Con le storiche ha iniziato nel 1984 preparandone non più di cinque all'anno. Cura anche gli assetti. *Renzo Zaghet, via San Giovanni del Tempio 11, Sacile (PN), tel. 0434/72098.*

Valerio Zardo (Valle). Dal 1970 è impegnato nella preparazione di vetture per tutte le specialità della velocità. Alle storiche ci è giunto solo di recente, nel 1984 diventando subito il preparatore di fiducia della scuderia trevigiana Piave Jolly. Attrezzato di banco prova, frese e torni, non ha specializzazioni particolari ma



si adatta facilmente alle esigenze di qualsiasi vettura. *Valle Elaborazioni, via Trieste 135, Arcade (TV), tel. 0422/774285.*

MECCANICI

Luigi Bonfanti. Il restauro meccanico è la sua specializzazione principe. Anche se non l'unica. Bonfanti infatti può curare da una semplice messa a punto a un restauro completo. Tecnicamente si definisce capocommessa, si assume cioè la responsabilità dell'intero restauro di una vettura anche se gli interventi sulla carrozzeria e sulla tappezzeria vengono eseguiti da artigiani esterni di sua fiducia.

Il suo forte sono i restauri delle Alfa Romeo di qualsiasi epoca, vetture che conosce a occhi chiusi per averle seguite e studiate sin dal 1955 quando fu assunto dalla casa di Arese presso il servizio assistenza clienti. E dove rimase per dieci anni fino a diventare il responsabile del servizio tecnico delle filiali vivendo gomito a gomito con i grandi progettisti che hanno fatto la storia dell'Alfa. La passione sfrenata per i motori e per il restauro trovano la giusta dimensione nel 1982 quando dopo quasi 18 anni passati nella concessionaria Alfa Romeo di Bassano, Bonfanti decide di lasciare l'attività commerciale per mettersi a restaurare vetture. Non solo Alfa Romeo ma qualsiasi vettura lo interessa e lo stimola alla ricerca. Da 19 anni è nella commissione tecnica Asi che presiede dal 1975. *Bonfanti Garage, via Monte Verena 32, 36022 S. Zeno di Cassola (Bassano del Grappa), Vicenza, tel 0424/570351.*

Aldo Carrozzo. Si adatta a mettere a punto qualsiasi motore. Ha esperienza sulle Maserati A6 Gcs, sulle Osca e sulle Abarth. *Aldo Carrozzo, via Cunizza da Romano 8, 36060 Romano d'Ezzelino (VI), tel. 0424/36617.*

Federico Dalan. La sua grande specialità sono le Mercedes che conosce per averle assistite in oltre 15 anni di lavoro come capofficina presso il concessionario Mercedes di Padova. Oggi è lui stesso concessionario ma per l'Alfa Romeo, a Schio, dove esegue restauri meccanici e messa a punto sulle vetture di Arese di ogni epoca. Contemporaneamente è titolare di un'officina autorizzata Maserati a Padova nella quale esegue anche restauri sulle vetture del Tridente. Con lui è impegnato il figlio Ruggero di 26 anni. *Autofficina Antoniana, via della Meccanica 1, Camin (PD), tel. 049/761453.*

Emanuele Daniele. È stato uno dei primi a mettere in pista le auto storiche, ma se ne è subito pentito quando si è scontrato con coloro che anche su queste vetture chiedevano elaborazioni esasperate. È specializzato sulle auto inglesi, Jaguar in particolare, che conosce molto bene per aver lavorato sin dagli anni 60 nel servizio assistenza europeo della casa di Coventry. Torinese di nascita e figlio d'arte (il padre Pietro è stato uno dei più grossi esperti di vetture Lancia) dal 1965 ha scelto come residenza il Friuli. *Tecnauto, via Spilimbergo 1, 33170 Pordenone, tel. 0434/31424.*

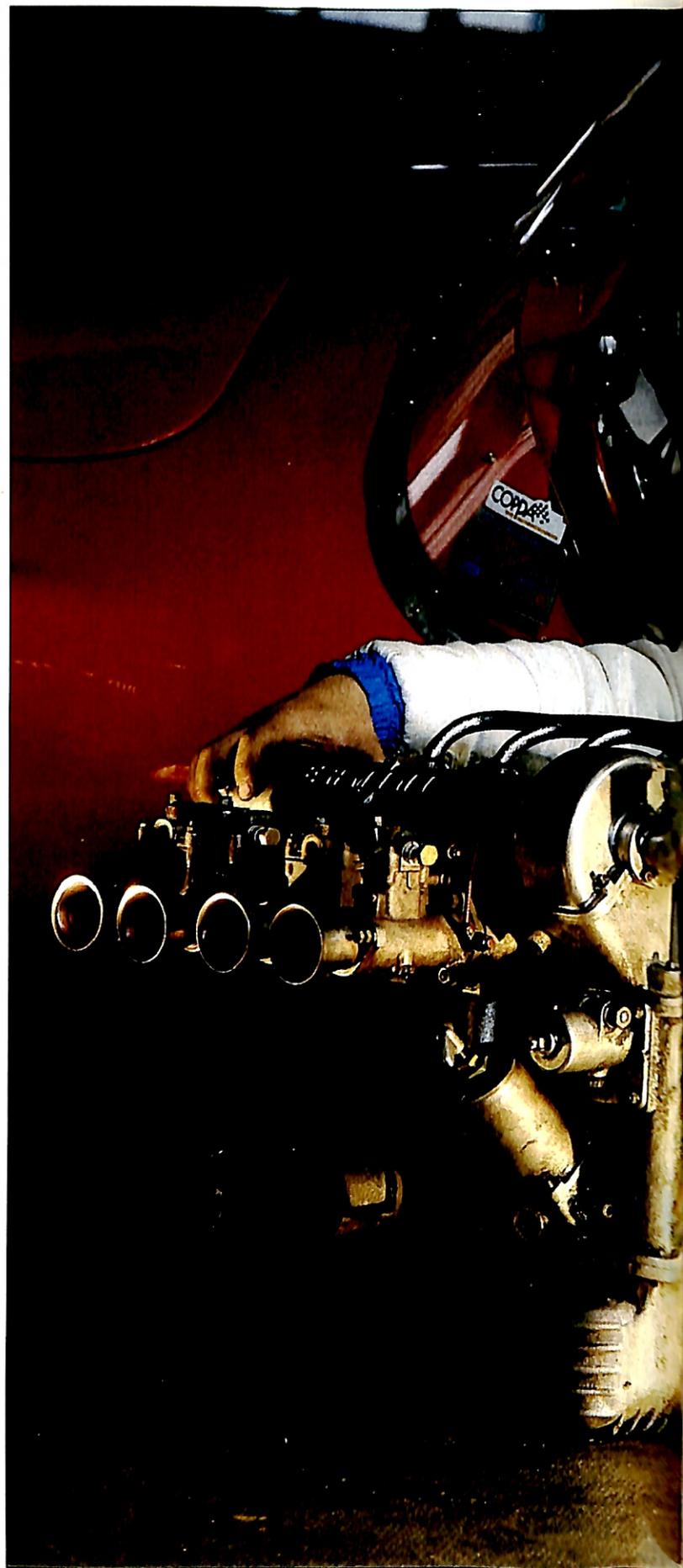
Rinaldo Feltracco. Meccanico in pensione, esegue messe a punto in prevalenza su vetture anteguerra. Lavora da solo e si adatta a ricostruire anche gli impianti elettrici. *Rinaldo Feltracco, via Castello 172, 31020 Sernaglia della Battaglia (TV), tel. 0438/860126.*

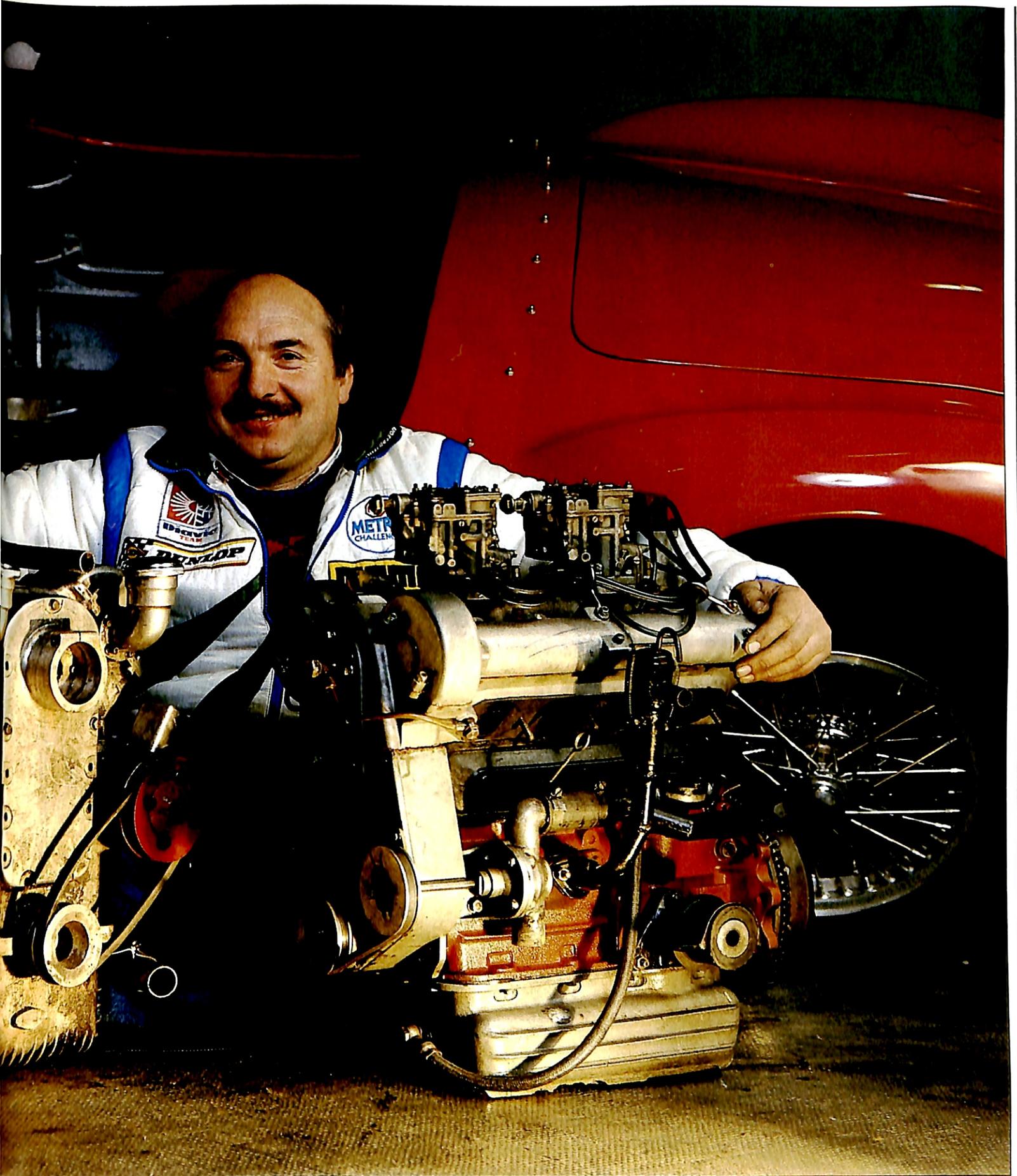
Gilberto Franzoso. Meccanico restauratore autodidatta, si occupa delle storiche a tempo perso e solo per passione. Ricostruisce personalmente i pezzi mancanti. È specializzato sulle Cisititalia. *Gilberto Franzoso, via Calibri 45, tel. 0424/33597, 36067 Termini di Cassola (VI).*

Emilio Guerra. Autorizzato sin dagli anni '60 a fornire assistenza



Nella foto, Luigi Pellanda di Vicenza, preparatore di vetture storiche e pilota di discreto successo. Molti dei preparatori in attività nel settore delle auto storiche hanno in passato gareggiato, esperienza che si rivela utile nel lavoro di restauro.







E. Nocera