

AutoCapital

**Grande
concorso:
prova e vinci
la Sierra Cosworth**



Mensile - N. 3 - Marzo 1988 - Lire 7.000
Sped. abb. post. gruppo III/70

**Bmw serie 5: come
è fatta, come va
la berlina nata per
battere Thema e 164**



**Esclusiva mondiale:
in prova la Karif,
la nuova sportiva Maserati**

AutoCapital

911. L'INARRESTABILE CORSA NEL TEMPO ALL'INTERNO DI UNA
FORMA DIVENTATA ORMAI LEGGENDARIA, PORSCHE 911 È PURA TECNOLOGIA IN CONTINUA
EVOLUZIONE. OGGI PORSCHE 911 CARRERA VUOL DIRE 231 CV, UNA VELOCITÀ DI 245 KM/H ED
UN'ACCELERAZIONE CHE CONSENTE DI RAGGIUNGERE I 100 KM/H IN 6.1 SECONDI. LA 911 TURBO SVILUPPA
UNA POTENZA DI 300 CV, TOCCA I 260 KM/H ED ARRIVA AI 100 KM/H IN 5.4 SECONDI. DUE SPLENDE REALTÀ
NELLE VERSIONI COUPÉ, TARGA E CABRIOLET. E DIECI ANNI PER LA RUGGINE PASSANTE, TRE
ANNI PER LA VERNICE E DUE PER L'INTERA VETTURA SONO LE GARANZIE PORSCHE. NON CI
SONO CONFRONTI POSSIBILI: QUESTA SERIE DI DATI PARLA DA SOLA DEL LIVELLO TECNOLOGICO E DELL'ATTENZIONE
DEDICATA AD OGNI PARTICOLARE DELLA PRODUZIONE DI QUESTE SPORTIVE CHE HANNO IL DONO DI ESSERE UNICHE
NELL'INTERPRETARE LA STRADA E NELL'ASSECONDARE IN TUTTA SICUREZZA I DESIDERI
DI CHI LE POSSIEDE. PER PORSCHE OGNI RISULTATO OTTENUTO È SOLO IL NUOVO LIMITE DA
SUPERARE. LA RICERCA PORSCHE È COSTANTE, PUNTUALE, CONTINUAMENTE TESA AI RISULTATI TECNOLOGICAMENTE
PIÙ AVANZATI, QUELLI CHE DA SEMPRE SONO LA FORZA DEL SUO NOME. IL VOSTRO BIGLIETTO DA
VISITA INVIATO ALLA PORSCHE-ITALIA CI CONSENTIRÀ DI METTERCI IN CONTATTO CON VOI. SARÀ UN
VERO PIACERE FARVI SCOPRIRE DAL VIVO CHE COSA VOGLIA DIRE LASCIARSI SEDURRE DA UN MITO.
PORSCHE-ITALIA, VIA CA' STIMABILE, 1 - 35129 PADOVA **PORSCHE**
CONCESSIONARI ESCLUSIVI PORSCHE SI TROVANO SULLE PAGINE GIALLE. EMOZIONI TECNOLOGICHE





Si fa un gran parlare, da un po' di Stempo, della cosiddetta seconda macchina. La quale, per definizione ormai acquisita, è l'auto che in famiglia viene usata dalla moglie, dai figli o dal capofamiglia stesso per gli spostamenti brevi, principalmente urbani. Di qui deriva l'altro assioma: la seconda macchina deve essere piccola, economica e funzionale. In base a questi presupposti, seconde macchine per eccellenza vengono definite le varie Y10, Polo, Uno, R5 e compagnia. Bene, credo che sia giunto il momento di rivedere questo concetto. La tendenza del mercato italiano, in termini di vendite e di ricerche di marketing, dimostra infatti che la seconda macchina non è più intesa come l'utilitaria microscopica, ma come un'auto capace di essere alternativa in tutto e per tutto all'ammiraglia di famiglia. Senz'altro meno costosa, ma non troppo diversa. Le ragioni di questa evoluzione non vanno cercate solo nell'accresciuto benessere del consumatore, ma proprio nel diverso modo di utilizzare l'auto di scorta. Le utilitarie di ridotte dimensioni avevano uno dei loro punti di forza nell'agilità e nella facilità di parcheggio: ebbene, oggi nei centri urbani non si posteggia più, né con una macchina grande né con una piccola, perché il traffico tende ad essere proibito in assoluto. Chi ancora può recarsi in centro deve parcheggiare negli autosilos o nei garage privati, dove il posto macchina è indipendente dalle dimensioni della stessa. Ma la seconda macchina è sempre più usata per il tempo libero: i week-end e le vacanze oggi coinvolgono in lunghi spostamenti indipendenti tutti i membri della famiglia e nessuno ha più voglia di pigiarsi come un'acciuga in

pag. 16

La seconda auto? Più grande è, meglio è

una vetturessa due posti più due con le valigie da tenere in braccio. La moglie ha bambini, cani e attrezzi sportivi da trasportare in lungo e in largo. I figli più grandi riempiono l'auto di amici e partono per lunghi viaggi carichi come muli: nessuno di loro pretende una Volvo, ma tutti respingono il viaggio alla Alberto Sordi con la 600 e la damigiana sul tetto. Resta poi il capofamiglia che usa la seconda macchina per andare in ufficio, o in alternativa alla cosiddetta grande. Ebbene, il papà ha ormai deciso che le lunghe code nel traffico a bordo di una scatoletta rumorosa possono venire alleviate dal confort offerto da una due volumi o da una piccola station wagon. E non tutti i suoi week-end necessitano di una Thema: se moglie e figli hanno già confiscato la macchina grossa per impegni più robusti, una Golf, una Delta o una Escort Voyager non la fanno rimpiangere più di tanto. Ma, si può obiettare, le utilitarie, in futuro, chi le comprerà? Nessun problema: per i giovani c'è sempre una prima macchina. Anche se, in famiglia, dovesse essere la terza o la quarta.

Luca Pauderi

P.S.: a pag. 16 i lettori di *AutoCapital* troveranno le regole del concorso che permetterà a uno di loro di vincere una Ford Sierra Cosworth tre volumi. È la seconda volta che *AutoCapital* mette in palio questa macchina: fa piacere constatare che la prima è già diventata un pezzo da collezione.





Le protagoniste / Arriva finalmente la macchina destinata a riportare la Bmw ai livelli di prestigio del passato: motori a sei cilindri, Abs di serie, elettronica intelligente a profusione. La lotta però è dura: per battere Mercedes, Lancia Thema e Alfa 164 scendono in campo tutte le versioni

**Cinque
per cinque**



Capital

Un'eredità pesante da raccogliere e una sfida difficile da sostenere. Il compito che aspetta la nuova serie 5 della Bmw è dei più impegnativi, per molte ragioni. Prima di tutto, la casa di Monaco punta oggi in larga misura proprio sulle sue nuove berline della gamma intermedia

per riguadagnare quelle posizioni perse sul mercato nel corso degli ultimi anni: dopo che la nuova serie 7, apparsa nell'estate di due anni fa e accolta con molto favore dal pubblico (1.559 esemplari venduti nel 1987, con una penetrazione sul mercato pari al 49,8%), ha riportato verso l'alto l'indice di gradimento nei

Il frontale delle Bmw serie 5. Sono quattro i modelli a benzina: 520i (35,3 milioni), 525i (solo su richiesta, 49 milioni), 530i (solo su richiesta, 59 milioni), 535i (64,5 milioni di lire). Bmw's all new 5-series aim at the top, more than ever. Who'll win in the fight with Mercedes, Thema and 164?



La Bmw 535i in prova con Duilio Truffo. Questo modello è dotato, in origine, dell'assetto sportivo e dell'Abs, e a richiesta può ricevere il differenziale autobloccante tarato al 25 per cento, il controllo automatico della stabilità Asc, il controllo alle decelerazioni Msr.

confronti della Bmw nella fascia più alta del mercato, oggi tocca alle berline della fascia intermedia rafforzare le posizioni della casa in Europa e in America, in attesa che la comparsa della nuova serie 3 permetta di completare l'opera anche al livello di base. Poi, la nuova serie 5 è l'erede di una gamma di modelli che, pur apprezzati per sostanziosità

tangibile e valore intrinseco, erano ormai invecchiati oltre misura nello stile della carrozzeria e dell'allestimento interno, tanto da passare dai 5.813 esemplari venduti nel 1985 ai 1.523 dello scorso anno; e far capire ai tanti possibili acquirenti di Bmw che i tempi delle linee di cintura alte e dei parabrezza in piedi sono solo ricordi del passato non



sarà forse facile per i nuovi modelli della serie 5. Infine, la concorrenza oggi in questa fascia di mercato è agguerrita: nomi come Alfa 164, Lancia Thema, Mercedes serie 200-300, Saab 9000, Audi 100-200 o Volvo 740 non lascerebbero dormire sonni tranquilli a nessun progettista o uomo di marketing.

Eppure, alla Bmw i visi sono sereni. Le

nuove macchine, dicono, hanno le carte in regola per battersi al meglio. Quali carte, quali armi? Per individuarle, *AutoCapital* ha affidato due esemplari della nuova gamma una 535i, il modello più ricco e potente della serie, e una 520i, quello che sarà sicuramente il più diffuso in Italia (grazie all'Iva contenuta al 18%) a Duilio Truffo, che li ha provati e

analizzati. Ecco le sue impressioni in presa diretta.

Sceglietela rossa. Un'eresia? No, o almeno non sempre. Tradizionalmente la berlina di classe si acquista grigia metallizzata, nelle varie sfumature dall'argento al canna di fucile, oppure nera o bianca. Blu no, fa troppo ministe-





Nelle quattro foto a sinistra, dettagli significativi delle nuove Bmw serie 5. Dall'alto, in senso orario: la nuova mascherina inserita in un pannello in lamiera verniciata come il resto della carrozzeria; i paraurti avvolgenti (che assorbono senza danni urti fino a 4 chilometri all'ora) e il ridotto sbalzo anteriore della carrozzeria; i fari ellissoidali, che offrono una resa luminosa più elevata e senza dispersioni; la sigla sulla coda e gli originali fanalini posteriori su due livelli. In basso, nella foto grande, e qui sotto, ancora due viste della 535i di coda e in prova.

riale. Eppure, con le nuove Bmw serie 5 si può uscire dal gregge, rompere con le tradizioni senza alcuno scadimento sul piano del gusto. Perché sono macchine belle: equilibrate nelle dimensioni, con un aplomb e una linea riuscitissima che sta a metà tra quella della berlina e quella della coupé di classe. Segno dei tempi: chi se la sarebbe sentita di comprare una vecchia Bmw serie 5 rossa? I particolari più riusciti della nuova linea: la calandra, con la classica mascherina Bmw inserita in una sorta di pannello verniciato come la carrozzeria; la scalfatura che solca longitudinalmente il cofano motore; i montanti posteriori del padiglione, che danno slancio a tutta la macchina; i paraurti rac-

cordati alla scocca. Lasceranno qualche perplessità i fanali posteriori, che si sviluppano su due livelli differenti: più bassi verso la targa, divengono più alti nella parte che va ad abbracciare lo spigolo posteriore della carrozzeria, un po' come sulle berline della serie 7. La nuova serie 5 è più imponente della precedente: è più lunga di 10 centimetri, più larga di cinque, ha un passo di 13,5 centimetri maggiore ed è appena più bassa: tre millimetri.

Sotto la sua nuova pelle, la Bmw serie 5 nasconde un concentrato di qualità e di intelligenza costruttiva. Alcuni esempi? Lamiere zincate (in svariati casi su entrambe le fasce) per il 54% del peso della macchina: una efficace protezione dalla corrosione. Impianto frenante con Abs di serie su tutti i modelli. Paraurti montati su una doppia struttura metallica scatolata in grado di assorbire urti fino a 15 km/ora senza danneggiare il resto della scocca: la struttura scatolata è facilmente sostituibile e ciò consente un'avvertibile economia di tempo e di danaro nel riparare l'auto dopo un incidente di non grave entità (i paraurti stessi sono comunque in grado di assorbire urti fino a 4 km/ora senza alcun danno). La cellula dell'abitacolo non si deforma negli urti frontali fino a 56 km/ora (un dato che supera quello richiesto dalle norme di omologazione americane). A far parte integrante della qualità della macchina entra anche l'elettronica: non quella appariscente, made in Taiwan, fatta di cruscotti pieni di led e lucine come le astronavi di Star Trek o di vocine metalliche che avvertono anche che a casa è rimasto acceso il fornello sotto la caffettiera, ma l'elettronica intelligente, applicata alla meccanica di precisione. Mi riferisco ai dispositivi antiscivolo che le nuove serie 5 prevedono: oltre Abs l'Asc, che impedisce il pattinamento delle ruote in accelerazione, e l'Msr, che evita la tendenza al bloccaggio delle ruote motrici quando si scala la marcia troppo bruscamente sui terreni viscosi o scivolosi. Alla base di tutti questi dispositivi ci sono sensori che rilevano i giri compiuti da ciascuna ruota istante dopo istante e che informano dei dati rilevati una centralina elettronica; quest'ultima confronta i dati via via ricevuti e, quando avverte che una delle ruote inizia a girare in modo anomalo rispetto alle altre (per esempio perché si sta bloccando in frenata o perché inizia a pattinare su una placca di ghiaccio), ne modifica il movimento attraverso una serie di comandi elettromeccanici. Un altro esem-





S. Bacchi



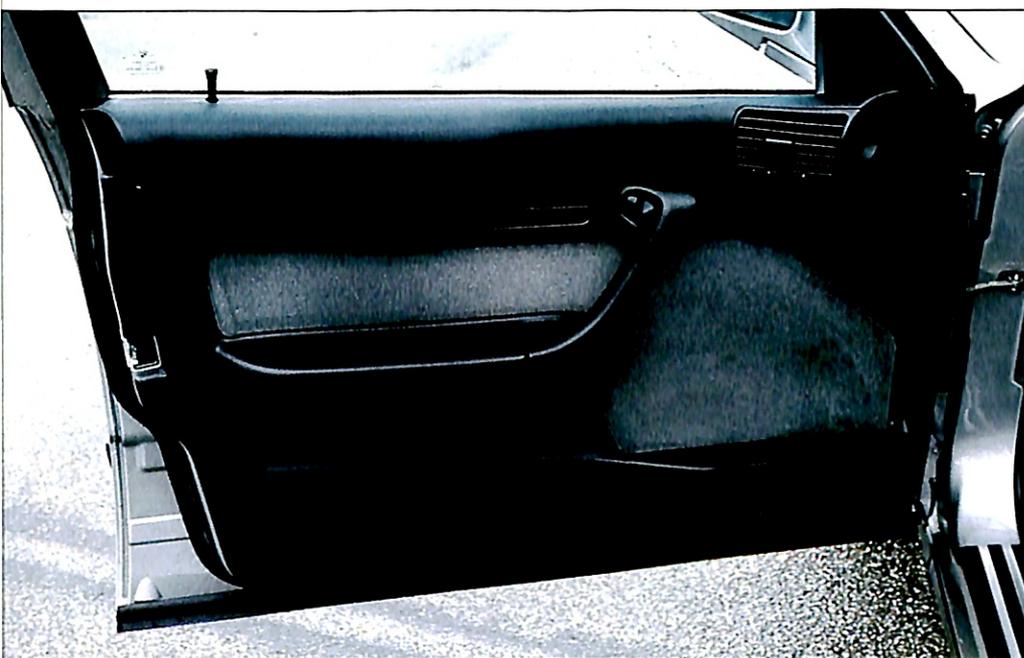
In queste pagine, particolari degli interni delle nuove Bmw serie 5. A sinistra, nella foto grande:

il posto di guida e i due sedili anteriori; le cinture di sicurezza hanno il punto d'attacco della bandoliera al montante delle porte a regolazione automatica. In basso, a sinistra: il divano posteriore (sopra) e i tasti per la regolazione elettrica dei sedili (sotto); a destra, sotto i sedili, le griglie del condizionamento. In questa pagina: il volante e la plancia portastrumenti di foggia avvolgente (qui sotto), e il pannello della portiera con le bocchette per l'aria (più in basso).

pio di elettronica intelligente impiegata nella costruzione delle nuove Bmw serie 5 consiste nel dispositivo che adegua la pressione del braccio sinistro del tergicristallo sul parabrezza alla velocità raggiunta dalla macchina: a maggiore velocità equivale maggiore pressione. Altri dettagli dell'intelligenza costruttiva che caratterizzano la nuova serie 5: i quattro fari ellissoidali, il cui fascio di luce si concentra meglio risparmiando l'abbagliamento a chi viene in senso contrario e l'autoabbagliamento a chi guida in caso di pioggia o di nebbia; i cristalli anteriore e posteriore incollati alla scocca, una soluzione che consente di incrementare la rigidità torsionale

della scocca stessa a tutto vantaggio della precisione di funzionamento delle sospensioni e, quindi, del comportamento attivo della macchina; la ruota di scorta, collocata in modo tale da fungere da vero e proprio ammortizzatore mobile a difesa del serbatoio della benzina in caso di tamponamento.

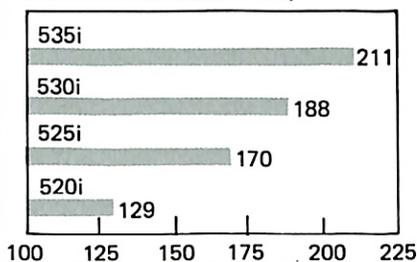
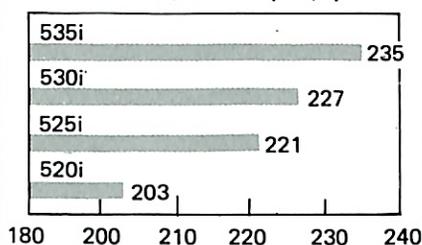
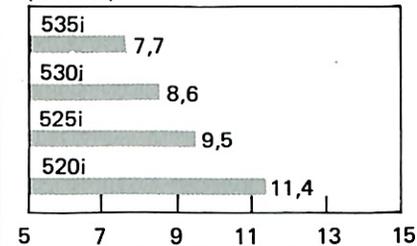
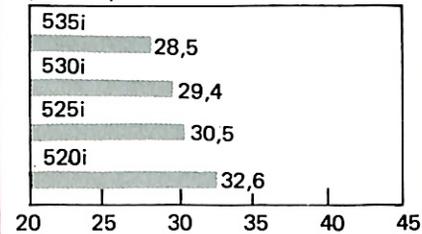
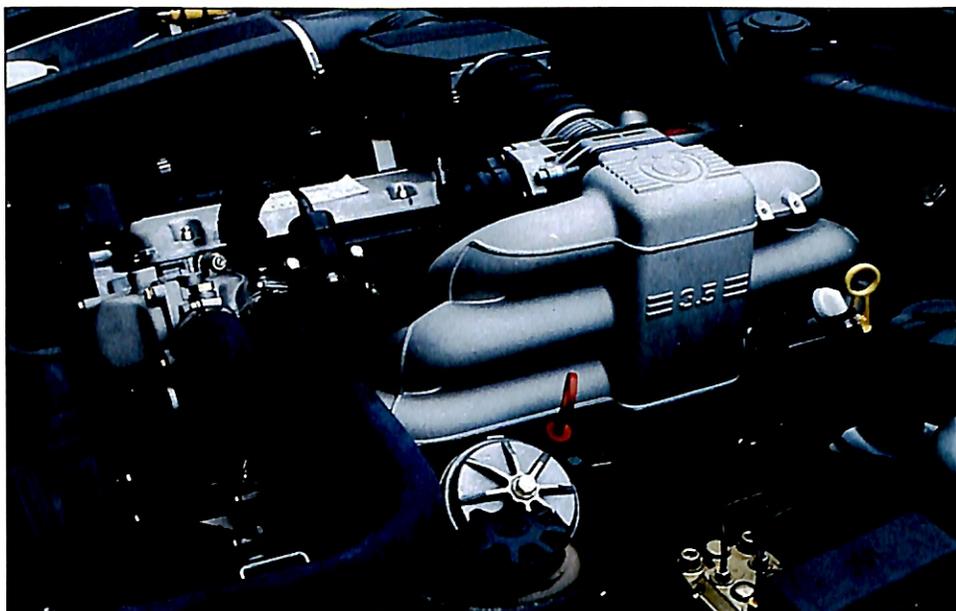
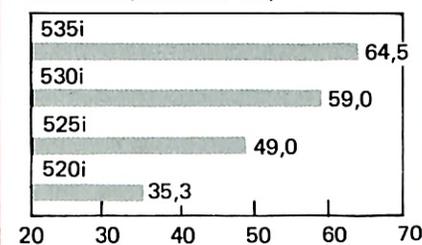
Date simili premesse, sono ansioso e curioso di mettermi al volante. Provo, per prima, la 535i, la più potente e veloce del lotto: 3.430 cc, 211 Cv a 5.700 giri, 335 km/ora di velocità massima. Mi siedo al volante: non molto cambiata rispetto alla vecchia versione, la plancia ha ancora un andamento avvolgente rivolto verso il guidatore. Osservo i dettagli: il posacenere ha una sede apposita per lo spegnimento della sigaretta, tra i due sedili anteriori è previsto il vano per radiotelefono. Sulle portiere anteriori ci sono due bocchette di convogliamento per l'aria (quelle per lo sbrinamento del parabrezza sono all'estremità della plancia), lungo il tunnel della trasmissione sono ricavate sedi in cui corrono le canalizzazioni per il condizionamento dell'aria ai posti posteriori. Prima di mettermi in moto mi lego con la cintura di sicurezza: sorpresa (piacevole), il punto superiore d'attacco della bandoliera non è fisso, ma si muove in verticale per meglio adattare la cintura stessa alla statura e alla conformazione fisica del guidatore. Parto: mi colpiscono, per prima cosa, la silenziosità del motore e la grande dolcezza dello sterzo, che inizia poi a irrigidirsi e a trasmettere qualche sensazione, non appena raggiunti i 20-25km/ora. Apprezzo subito l'elasticità del motore a sei cilindri (un frazionamento scelto per tutti i nuovi modelli della serie 5): anche in quarta marcia, da 1.500 giri, si può riprendere con dolcezza e con buona progressione. Prendo rapidamente confidenza con la macchina, mi spingo a 210 km/ora: a non controllare il tachimetro non ce ne si accorgerebbe neppure. Trovo una serie di curve impegnative, sono veloci ma chiudono in uscita: frenata dura, quarta, giù il gas, il retrotreno rimane attaccato al terreno e la macchina esce dalla curva senza difficoltà. La 535i si comporta con precisione, non si avverte sovrasterzo in entrata. La strada si fa ancor più tormentata, le curve divengono più vicine l'una all'altra, comincio a lavorare di cambio: scalo facendo la doppietta, poi mi ricordo della presenza del dispositivo Msr e provo a scalare senza troppi riguardi. Mi aspetto reazioni pesanti sulla trasmissione, invece le marce entrano fa-



Bmw 520i, 525i, 530i e 535i a confronto



	520i	525i	530i	535i
MOTORE				
Posizione	anteriore long.	anteriore long.	anteriore long.	anteriore long.
Numero cilindri	6 in linea	6 in linea	6 in linea	6 in linea
Alésaggio × corsa (mm)	80×66	84×75	89×80	92×86
Cilindrata (cc)	1.990	2.494	2.986	3.430
Rapporto di compressione	8,8:1	8,8:1	9,0:1	9,0:1
Potenza max (Cv)	129	170	188	211
Reg. pot. max (giri/min.)	6.000	5.800	5.800	5.700
Coppia max (kgm)	17,7	22,6	26,5	31,1
Reg. coppia max (giri/min.)	4.000	4.300	4.000	4.000
Distribuzione	monoalbero in testa	monoalbero in testa	monoalbero in testa	monoalbero in testa
Alimentazione	iniezione elettronica Motronic	iniezione elettronica Motronic	iniezione elettronica Motronic	iniezione elettronica Motronic
TRASMISSIONE				
Trazione	posteriore	posteriore	posteriore	posteriore
Cambio	5 marce + Rm	5 marce + Rm	5 marce + Rm	5 marce + Rm
AUTOTELAIO				
Sospensione anteriore	a ruote indipendenti, con incidenza variabile; braccio a terra positivo; molle elicoidali e ammortizzatori concentrici; barra antirollio; dispositivo antibeccheggio in frenata			
Sospensione posteriore	a ruote indipendenti con quadrilatero deformabile; molle elicoidali e ammortizzatori di precisione; dispositivo antibeccheggio in partenza e frenata			
Sterzo	servosterzo con circolazione di sfere controllato dal regime motore			
Freni anteriori	a disco	a disco + Abs	a disco + Abs	a disco + Abs
Freni posteriori	a disco	a disco + Abs	a disco + Abs	a disco + Abs
Cerchi	6J×15	6½J×15	6½J×15	7J×15
Pneumatici	195/65 R 15	195/65 Vr 15	205/65 Vr 15	225/60 Vr 15
CARROZZERIA				
Tipo	berlina 3 volumi	berlina 3 volumi	berlina 3 volumi	berlina 3 volumi
Numero porte/posti	4/5	4/5	4/5	4/5
DIMENSIONI E PESI				
Lunghezza (m)	4,72	4,72	4,72	4,72
Larghezza (m)	1,75	1,75	1,75	1,75
Altezza (m)	1,41	1,41	1,41	1,41
Peso (kg) a vuoto	1.400	1.450	1.510	1.525
Capacità bagagliaio (l)	600	600	600	600
Capacità serbatoio (l)	80	80	80	80
PRESTAZIONI				
Velocità massima (km/h)	203	221	227	235
Acceler. 0-100 km/h (sec)	11,4	9,5	8,6	7,7
Consumo medio (l/100km)	9,6	9,3	10,6	11,0
PREZZO chiavi in mano (L.)	35.300.000	49.000.000	59.000.000	64.500.000
TASSA DI POSSESSO (L.)	141.775	183.865	291.620	350.505

POTENZA MASSIMA (Cv)**VELOCITA' MASSIMA (Km/h)****ACCELERAZIONE 0-100 Km/h (secondi)****ACCELERAZIONE 0-1000 m (secondi)****PREZZO (milioni di lire)**

Qui sopra, un dettaglio del motore da 3,5 litri della Bmw 535i: sulla nuova serie 5 tutti i motori sono a sei cilindri. Qui accanto, un set di valigie Samsonite visualizza la capienza del vano bagagli (600 litri).

cilmente e il retrotreno non riceve i contraccolpi che mi sarei aspettato. Infilo un tratto di misto stretto: esco da una serie di tornantini in seconda, affondo l'acceleratore, il sovrasterzo di potenza fa la sua comparsa ma è facile da padroneggiare.

La 535i è una berlina che si lascia guidare come una coupé: l'assetto è sufficientemente rigido e l'Abs viene in aiuto. Un solo appunto al cambio: la seconda marcia è un po' troppo corta, quando si mette la terza il regime del motore cala eccessivamente.

Salgo adesso sulla 520i, 1.999 cc, 129 Cv a 6.000 giri, 203 km/ora di velocità massima, Abs solo optional. Su questa macchina manca anche il differenziale autobloccante al 25% che mi aveva facilitato la guida sulla 535i. Come si comporterà? Il fatto che il motore disponga di ben 82 cavalli in meno si avverte, ma non nel modo fastidioso che mi sarei aspettato: la coppia è ancora notevole, in quarta il motore è meno

elastico ma basta rimanere sopra i 2.000 giri per non avere problemi. Il comportamento non differisce sostanzialmente da quello della 535i: solo nella serie di curve in discesa si manifesta un sovrasterzo più marcato in inserimento.

Un suggerimento a chi sceglierà la 520i? Il montaggio dei cerchi e delle gomme della 535i, un poco più larghi (7Jx15 con pneumatici 225/60 VR 15 contro 6Jx15 con pneumatici 195/65 R15H) può migliorare ulteriormente il comportamento della macchina, oltre a sottolineare maggiormente l'impressione visiva di potenza e di completezza.

Scendo dalla 520i, chiudo la portiera, penso a quante ne vedrò circolare da qui a non molto sulle strade di tutti i giorni. Nella mani, probabilmente, di professionisti di vario genere (pubblicitari e architetti, medici e imprenditori) abbastanza arrivati da desiderare una berlina di immagine elevata e di gusto sicuro, ma ancora abbastanza giovani nello spirito da non voler rinunciare a prestazioni vicine a quelle di una vera sportiva e a una linea non troppo commendatoriale. Quel tipo di persone, insomma, che se mai riescono ad arrivare al terzo miliardo, tra la Rolls-Royce e la Bentley Turbo scelgono quest'ultima: così non sono obbligati a farsi portare in giro dall'autista.

Duilio Truffo

Le grandi iniziative di AutoCapital / La nuova Sierra Cosworth, che in Italia sarà venduta in soli mille esemplari, è il superpremio di questo concorso che mette alla prova la cultura automobilistica e le capacità di guida dei lettori. Giudice straordinario: il tre volte campione del mondo Jackie Stewart

Prova e vinci una Sierra Cosworth



Un premio d'eccezione: una Ford Sierra Cosworth, un'auto riservata solo a mille italiani. E un concorso d'eccezione, che si svolge in due tornate. La prima avrà il compito di selezionare 100 fortunati che, guadagnatisi comunque un abbonamento per un anno ad *AutoCapital*, conquisteranno anche la possibilità di aggiudicarsi la fiammante Sierra Cosworth. La seconda consiste in una prova di abilità di guida che stabilirà il vincitore. Si terrà sul circuito dell'auto-dromo di Misano e avrà come presidente della giuria un personaggio eccezionale: il tre volte campione del mondo di formula uno Jackie Stewart.

Quindi un originale schema di concorso e un premio di grande interesse, come è nella tradizione di *AutoCapital*. La nuova Sierra Cosworth, infatti, presentata staticamente al salone di Bruxelles nello scorso gennaio e provata in anteprima sul numero di febbraio di *AutoCapital*, è la diretta erede della vettura che nella stagione agonistica appena conclusa ha vinto il campionato mondiale marche turismo. Anzi, con sei titoli nazionali conseguiti e 26 vittorie con-

Qui sopra, una vista della Ford Sierra Cosworth, che AutoCapital mette in palio tra i lettori. Nella pagina a destra, un particolare della coda con il marchio Cosworth.

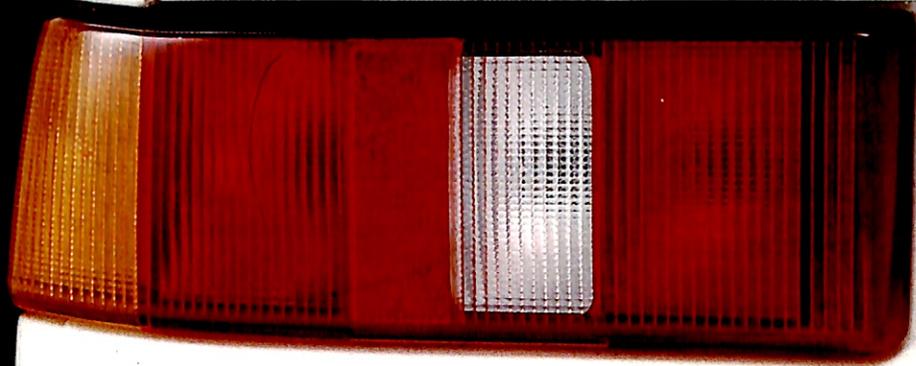
Ford Sierra Cosworth: a similar car has been chosen by AutoCapital as the first prize for a new super-contest.

quistate in rally internazionali, è la macchina che ha ottenuto il maggior numero di successi in Europa nel 1988. Rispetto alla macchina dominatrice della stagione di gare 1987, la Sierra Cosworth ha qualcosa in più: la coda, che la inserisce nella categoria delle berline a tre volumi. Per il resto ha molto in comune con le regine delle gare. A cominciare dal motore, un vero concentrato di classe e tecnologia avanzatissima: il Cosworth, due litri, turbo intercooler a 16 valvole: 204 cavalli di potenza per 242 chilometri all'ora capace di passare da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi.

Un'auto, questa, a cui non è difficile pronosticare un futuro di istant classic. Delle mille vetture destinate al mercato italiano (le cui consegne avranno inizio

Grande Concorso

SIERRA
COSWORTH





R. Carrer

alla fine di marzo) a metà febbraio 500 erano già state vendute a scatola chiusa. Un concessionario della Lombardia ha ricevuto ordini per 12 esemplari dei 15 che gli spettano come contingente. La Sierra Cosworth, d'altra parte, un preciso compito da assolvere ce l'ha. Quello di fare da locomotiva trainante per l'intera gamma Ford. E lo sta svolgendo egregiamente. L'asso nella manica di questa berlina è senza dubbio il prezzo, inferiore ai 36 milioni di lire chiavi in mano. Una cifra appetibile per una berlina che offre prestazioni da granturismo di razza e, all'interno, finiture e confort da vera supercar.

La vettura messa in palio da *AutoCapital* sarà consegnata al vincitore da Jackie Stewart.

Il regolamento del concorso

Il concorso **Prova e vinci una Ford Sierra Cosworth**, aperto a tutti i lettori e agli abbonati di *AutoCapital*, si svolge in due fasi distinte. Ecco le norme.

Prima fase. Su questo numero (a pagina 21) e sul prossimo (aprile 1988) *AutoCapital* pubblica due diversi questionari, il primo di 22 domande e il secon-

do di 21 domande riguardanti la storia, la tecnica e la produzione delle berline Ford.

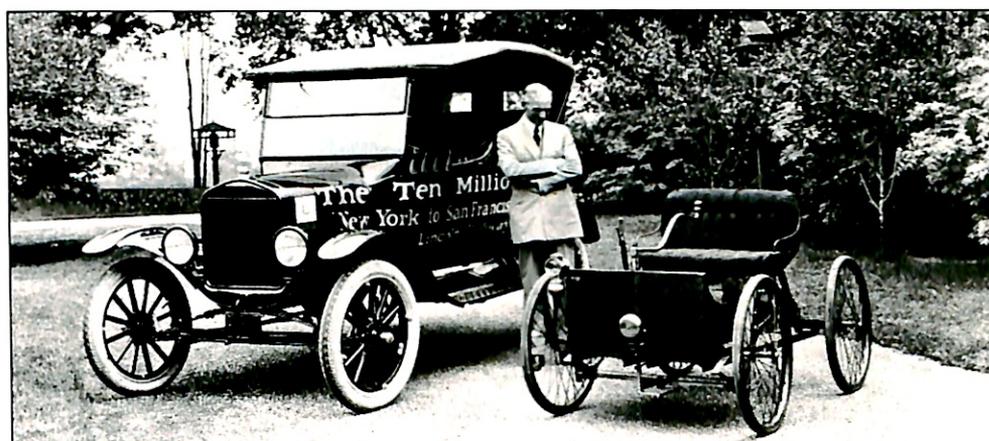
Per ogni domanda sono previste tre risposte, indicate rispettivamente con le lettere A, B e C, delle quali una sola è quella corretta. Per partecipare al concorso bisogna annullare con una X la casella corrispondente alla risposta che si ritiene essere quella esatta. Dopo aver risposto alle domande del questionario, occorre compilare il tagliando con i propri dati anagrafici, ritagliare il questionario stesso e inviarlo all'indirizzo indicato.

Il tagliando pubblicato su questo numero di *AutoCapital* dovrà essere inviato entro il 25 marzo 1988, il secondo tagliando (quello che verrà pubblicato sul numero di aprile 1988) dovrà essere inviato entro il 25 aprile 1988 (farà sempre fede la data del timbro postale). Ogni lettore può inviare più questionari di marzo e di aprile (purché originali e non in fotocopia, pena in quest'ultimo caso l'annullamento). Ma si può partecipare anche con un solo questionario di un solo mese.

Per ogni questionario verranno selezionati fino a un massimo di 50 lettori che

In questa pagina, in alto, una vista di profilo della nuova Ford Sierra Cosworth; nelle foto piccole, a sinistra il posto di guida, col volante e il pomello del cambio in pelle; a destra l'ampio abitacolo con i sedili rivestiti in panno pregiato. Nelle due foto in alto della pagina a fianco, Jackie Stewart, tre volte campione del mondo di formula uno che presiederà la giuria del concorso AutoCapital-Ford; a sinistra, in gara con la Tyrrel Ford Cosworth nel 1973; a destra mentre prova una Ferrari F1 nella sua nuova veste di giornalista. Foto piccola al centro, una Consul; foto piccola in basso, una Granada; a destra in basso, una Ford T: tre modelli cui fanno riferimento alcune domande del concorso.

avranno risposto esattamente a tutte le domande. Per l'ultima domanda di ogni questionario (la n. 23 del primo e la n. 22 del secondo) non viene suggerita risposta. Si tratta di domande molto importanti. Infatti, nel caso in cui i lettori che hanno risposto esattamente alle domande di ogni questionario fossero più di 50 (cioè più del numero consentito



Olympia

Publifoto

Scheda tecnica della Ford Sierra Cosworth

Motore: anteriore, a quattro cilindri in linea.

Alesaggio e corsa: 90,8x77.

Cilindrata totale: 1.993 cc.

Rapporto di compressione: 8:1.

Potenza massima: 204 Cv a 6.000 giri.

Coppia massima: 28,1 kgm a 4.500 giri.

Distribuzione: bialbero, 4 valvole per cilindro.

Alimentazione: a iniezione elettronica Weber-Marelli; turbocompressore Garrett-Ai-Research con intercooler.

Cambio: manuale a cinque marce più rm.

Sospensioni: anteriori indipendenti schema McPherson con puntoni di reazione e barra antirollio; posteriori indipendenti con bracci obliqui, barra antirollio e ammortizzatori.

Freni: a disco sulle quattro ruote con sistema elettronico antibloccaggio ABS; servofreno attivato da accumulatore e azionato dalla pompa primaria elettrica; regolazione automatica.

Cerchi: in lega leggera 15x7.

Pneumatici: Dunlop Sport D40 205/50 VR15.

Dimensioni: lung. m 4,494, largh. m 1,698, alt. m 1,376.

Passo: m 2,608.

Carreggiata ant./post.: m 1,444/m 1,460.

Peso: kg 1.650.

Capacità bagagliaio: 413 litri.

Serbatoio carburante: 65 litri.

Velocità massima: 242 km/ora.

Prezzo chiavi in mano: 35,8 milioni

Tassa di possesso: 141.800 lire

per passare alla seconda fase del concorso) verranno scelti coloro che avranno risposto con maggiore approssimazione proprio alla domanda n. 23 per il primo questionario, e alla domanda n. 22 per il secondo. Qualora non si riscontrassero 50 partecipanti con tutte risposte esatte, per arrivare comunque ai 50 selezionati per questionario, si

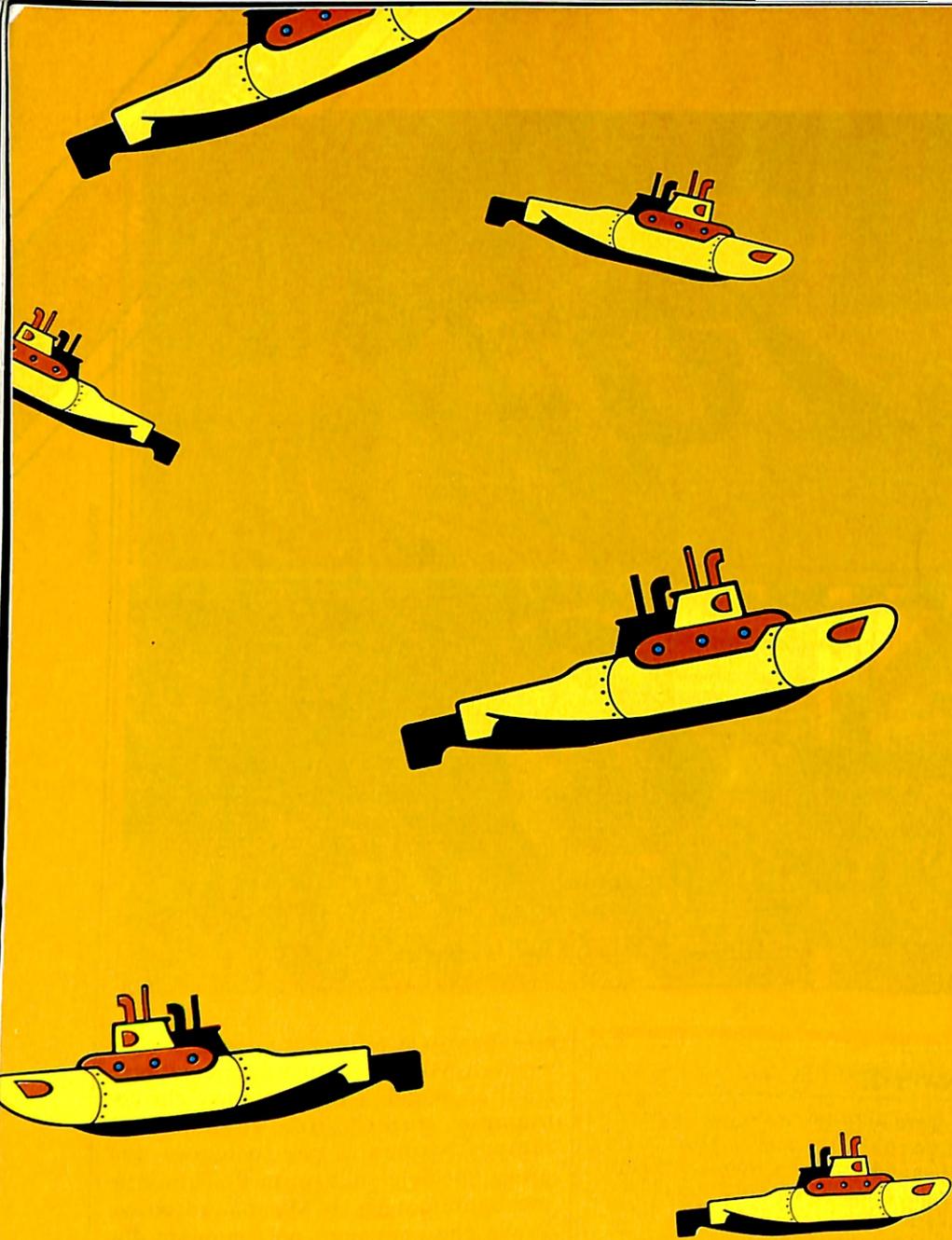
procederà alla graduatoria tra coloro che avranno risposto correttamente al maggior numero di domande. I 100 selezionati alla fine della prima fase del concorso vinceranno un abbonamento per un anno ad *AutoCapital*, o il rinnovo, sempre per un anno, se già abbonati.

Seconda fase. I 100 finalisti che avran-

no superato la prima fase verranno convocati a Misano (in una data compresa fra il 23 maggio e il 10 giugno e che comunque *AutoCapital* comunicherà tempestivamente) per sostenere una prova speciale sulla pista dell'autodromo Santamonica di Misano Adriatico. Prova che consisterà nel compiere due giri della pista alla guida di una Ford Sierra Cosworth assolutamente identica a quella posta in palio.

Nel corso di questa prova la giuria, presieduta da Jackie Stewart e formata dai piloti istruttori Siegfried Stohr, Heribert Stohr e Duilio Truffo, e dal direttore di *AutoCapital*, tenderà a selezionare il guidatore (che verrà proclamato vincitore del concorso) più capace e più attento. Cosciente delle proprie capacità, attento nel percepire le caratteristiche della macchina, senza mai superare i limiti o metterne in crisi la stabilità. L'attenzione della giuria sarà quindi concentrata sulla correttezza delle tecniche di guida usate dal concorrente e sulla sua sensibilità.

Al termine di tutte le prove la giuria, alla presenza dell'intendente di finanza, designerà il vincitore della Ford Sierra Cosworth.



Da oggi, in auto, è facile sognare ad orecchie aperte.

Risentendo le dolci note di Yellow Submarine con i nuovi sintolettori Fujitsu-Ten. Ti sembrerà di ascoltare i Beatles dal vivo, con Harrison e Mc Cartney scatenati sotto i riflettori.

Perché Fujitsu-Ten, con la nuova autoradio serie M, può rendere la tua auto una sala concerto.

E se vuoi la musica al laser, permetti il Compact Disc, con il lettore computerizzato e l'analizzatore di spettro con equalizzatore incorporato. Ecco perché può capitarti di vedere i sottomarini gialli oltre il parabrezza, quando metti in auto un sistema audio Fujitsu-Ten.

*Con le autoradio Fujitsu-Ten inizi da:
Autoreverse; Sintonia digitale; Frontale illuminato; Segnale acustico di conferma; Sistema di allineamento automatico Azimut su nastro; Ultra Tuner.
E arrivi a:
Doppio Fader; Alta potenza; Memory scan; Dolby; Ricerca brani; Toni separati.*

N.B.: Tutte le Autoradio Fujitsu-Ten sono montate in plancia estraibile completa di supercapacitor e maniglia per trasporto.

concessionaria per l'Italia
MELCHIONI

TEN FUJITSU TEN CAR AUDIO



**I SOTTOMARINI GIALLI
SUONANO BENE SU FUJITSU-TEN.**



Concorso AutoCapital-Ford
Prova e vinci una Ford Sierra Cosworth
Questionario n. 1 marzo 1988

● 1) Il celebre modello T era eccezionalmente leggero, grazie al largo impiego di acciaio al vanadio per la sua struttura. Quanto pesava la sua versione più leggera?

- A** 540 kg **B** 575 kg **C** 625 kg

● 2) Il primo acquirente non americano di una Ford, nel 1903, fu

- A** un commerciante di Brighton
B un avvocato di Londra
C un medico di Liverpool

● 3) La piccola Ford modello Y costruita nello stabilimento di Dagenham strappò nel 1932 alla Austin Seven il primato di vettura più economica sul mercato inglese. Infatti era venduta a sole

- A** 100 sterline
B 120 sterline
C 150 sterline

● 4) La ripresa produttiva nello stabilimento Ford di Colonia dopo l'ultima guerra fu molto lenta. Quante vetture Taunus vi furono prodotte nel 1948?

- A** 330 **B** 1.020 **C** 1.580

● 5) La versione più economica del modello Ford V-8, lanciato in Usa nel 1932, era il Roadster. Il suo prezzo era di

- A** 420 dollari
B 460 dollari
C 530 dollari

● 6) La Ford fu l'ultimo fra i grandi costruttori americani ad adottare un circuito frenante idraulico per le sue vetture. In che anno?

- A** 1935 **B** 1936 **C** 1939

● 7) Nel 1949 furono lanciate sul mercato americano due berline denominate Meteor e Monarch. Chi le costruiva?

- A** la Ford Usa
B la Ford canadese
C la Ford australiana

● 8) La prima Ford costruita nello stabilimento tedesco di Colonia, una modello A, uscì dalla catena di montaggio...

- A** il 27-2-1931
B il 2-6-1931
C il 12-9-1931

● 9) Qual era il prezzo sul mercato tedesco della prima berlina Ford Taunus, presentata a metà del 1939?

- A** 2.460 marchi
B 2.870 marchi
C 3.100 marchi

● 10) Il rapporto di compressione del quattro cilindri di 1.172 cc delle Ford Taunus prodotte fra il 1948 e il 1951 era di

- A** 6,6:1 **B** 7,0:1 **C** 7,4:1

● 11) Radicalmente impoverita rispetto alla Taunus 12M, la Taunus 12, presentata all'inizio del 1953, era priva di

- A** cambio sincronizzato
B impianto di riscaldamento
C illuminazione interna

● 12) Che cosa significavano le iniziali «F» e «K» in due ovali intrecciati sulle fiancate delle Taunus?

- A** Ford-Karosserie (Carrozzeria Ford)
B Ford-Kraftwagen (Vettura Ford)
C Ford-Köln (Ford Colonia)

● 13) I freni a disco anteriori furono adottati di serie sulla berlina Taunus 17M a partire dal

- A** febbraio 1959
B gennaio 1960
C luglio 1963

● 14) In quale anno fu introdotto di serie sulle Taunus 12M lo starter automatico?

- A** 1962 **B** 1963 **C** 1964

● 15) Dalla collaborazione tra la Ford e la Osi di Torino ebbe origine la fabbricazione in joint-venture...

- A** della sola berlina Anglia Torino
B dell'Anglia Torino e di una coupé su meccanica 20M TS
C della sola coupé su meccanica 20M TS

● 16) In che anno fu presentata la speciale versione a 16 valvole da 120 Cv della Escort 1.6 elaborata da Keith Duckworth?

- A** 1970 **B** 1971 **C** 1972

● 17) La Consult e la Granada nacquero nel 1972 da un unico progetto comune an-

glo-tedesco. Con quale sigla era contraddistinto questo progetto?

- A** CG **B** X10 **C** MH

● 18) Durante la fase di progettazione la futura Fiesta era conosciuta all'interno della Ford come...

- A** progetto KX
B progetto Wildcat
C progetto Bobcat

● 19) Il marchio ovale in colore blu per un certo periodo non figurava su tutte le Ford prodotte a Colonia. A partire da quale anno fu adottato su tutte?

- A** 1974 **B** 1975 **C** 1976

● 20) In che anno fu inaugurato il circuito privato di collaudo della Ford a Lommel?

- A** 1965 **B** 1967 **C** 1968

● 21) Al momento del lancio la lunghezza complessiva della Sierra a due volumi, paraurti compresi, in confronto con quella della Taunus ultima serie era...

- A** maggiore di 54 mm
B maggiore di 32 mm
C minore di 12 mm

● 22) Quale costruttore ha collaborato con la Ford nello sviluppo del motore diesel 1.6 da 54 Cv montato sulle Fiesta, Escort e Orion?

- A** VM
B Klöckner-Humboldt-Deutz
C Perkins

● 23) Al momento del suo lancio, nel 1982, la Sierra era un berlina eccezionalmente avanzata sotto l'aspetto aerodinamico. Il valore medio del suo Cx era di 0,34, ma nelle prove nella galleria del vento Daimler-Benz di Stoccarda era stato raggiunto, con uno dei sei prototipi sperimentali, un valore assai più basso. Quale? (Indicarlo con tre decimali).

Barrare con una x la risposta che si ritiene esatta, compilare in stampatello il tagliando qui sotto e inviare in busta chiusa a: Concorso AutoCapital-Ford/Prova e vinci una Ford Sierra Cosworth - Casella Postale n. 10913 - 20185 Milano

Nome _____

Cognome _____

Indirizzo _____

Città _____ Cap _____

Telefono _____

Autorizzazione ministeriale richiesta

FIAT TIPO

L'ULTIMA TEN



Lubrificazione specializzata OLIOFIAT

1108 CC. 56 CV DIN. 150 KM/H 1372 CC. 72 CV DIN. 161 KM/H 1580 CC. 83 CV DIN. 170 KM/H

T A Z I O N E .



LA FIAT TIPO E' IDEATA E COSTRUITA PER ESSERE PORTATA COME UN VESTITO SU MISURA.

SI ADATTA AD OGNI GUIDA COME IL GUANTO SI ADATTA ALLA MANO, E' FACILE E DIVERTENTE. DA' IMMEDIATA FIDUCIA.

LA FIAT TIPO RAPPRESENTA UN PASSO DA GIGANTE NEL MODO DI ESSERE COSTRUITA. ROBOT MODERNISSIMI, AUTOMAZIONE MAI VISTA, CONTROLLI SEVERISSIMI OGGI SONO INDISPENSABILI ALLA QUALITA' COSTRUTTIVA. ANCHE QUESTO DA' FIDUCIA SOPRATTUTTO NEL TEMPO.

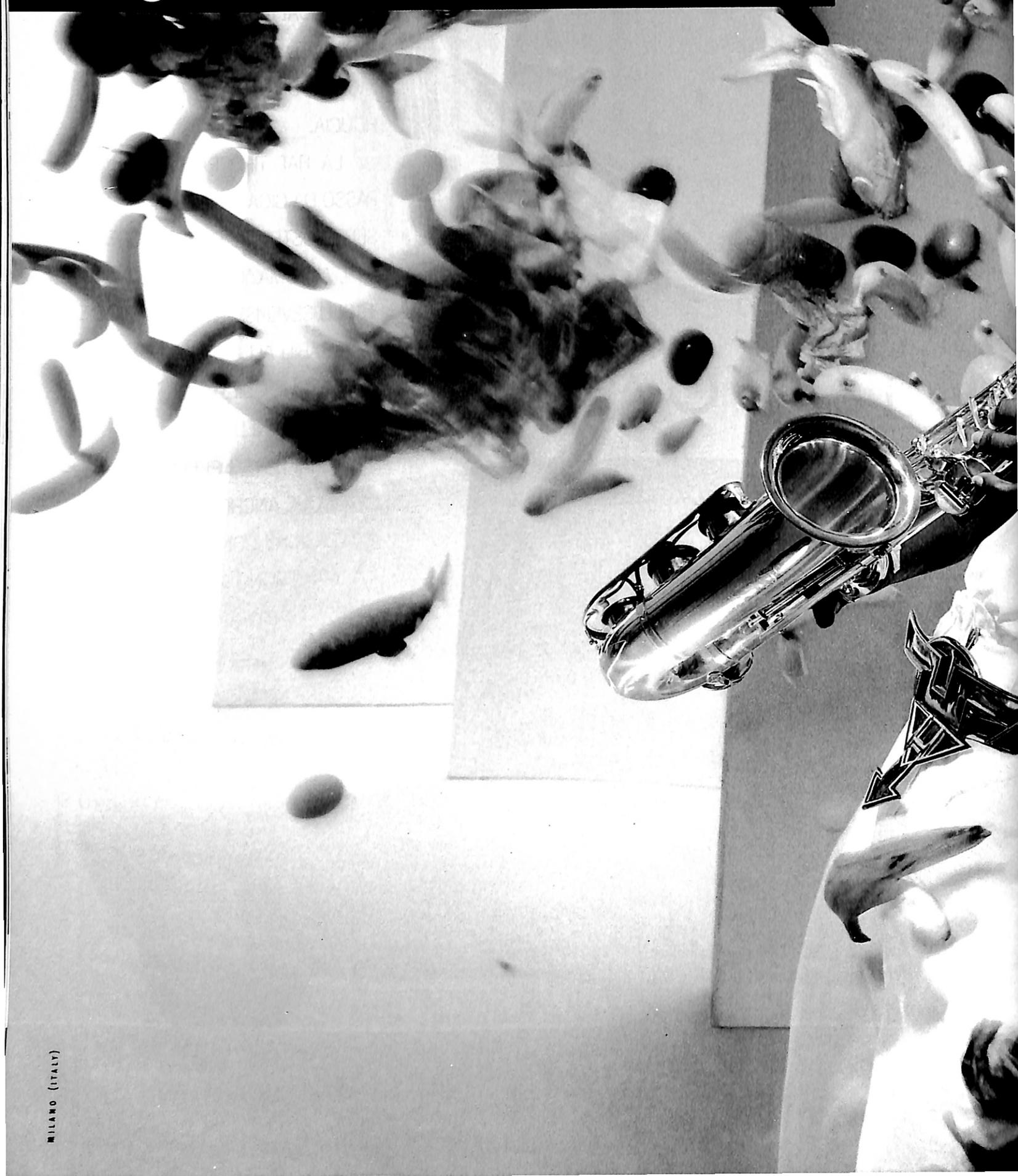
IMBATTIBILE NEI CONSUMI, SFIDA CHIUNQUE ANCHE NELLE PRESTAZIONI, VERSIONE CONTRO VERSIONE.

MA CI SONO ALTRI PRIMATI DELLA TIPO. E' LA PIU' SPAZIOSA, LA PIU' COMODA, LA PIU' SILENZIOSA AUTO NELLA SUA CATEGORIA. CATEGORIA? MA LA TIPO ESCE DALLE CATEGORIE TRADIZIONALI E NE INVENTA UNA NUOVA. LA CATEGORIA TIPO: PER QUESTO SI CHIAMA COSI'.

FIAT

KM/H DIESEL 1697 CC. 58 CV DIN. 150 KM/H TURBODIESEL 1929 CC. 92 CV DIN. 175 KM/H

**Ai vostri altoparlanti per auto,
chi gli ha dato la patente?**





Vita dura per la musica in auto, l'ambiente che si è rivelato il più critico e difficile, da che auto è auto, per le condizioni di ascolto. E vita spericolata per idoli e pop star, costretti a piegarsi ai giudizi genuini degli uditi più fini.



Per garantire la migliore qualità alla buona musica, RCF ha progettato la nuovissima linea di altoparlanti RXL, di potenza compresa tra 40 e 300 W, che si colloca per la tecnologia innovativa e lo stile di design al top dell'Hi-Fi Car Stereo.

7 diversi modelli con prestazioni raffinate, sottoposti da RCF a rigorosi esami di affidabilità.

Sofisticata membrana in fibra di carbonio per una maggiore efficienza acustica in ogni tipo di clima.

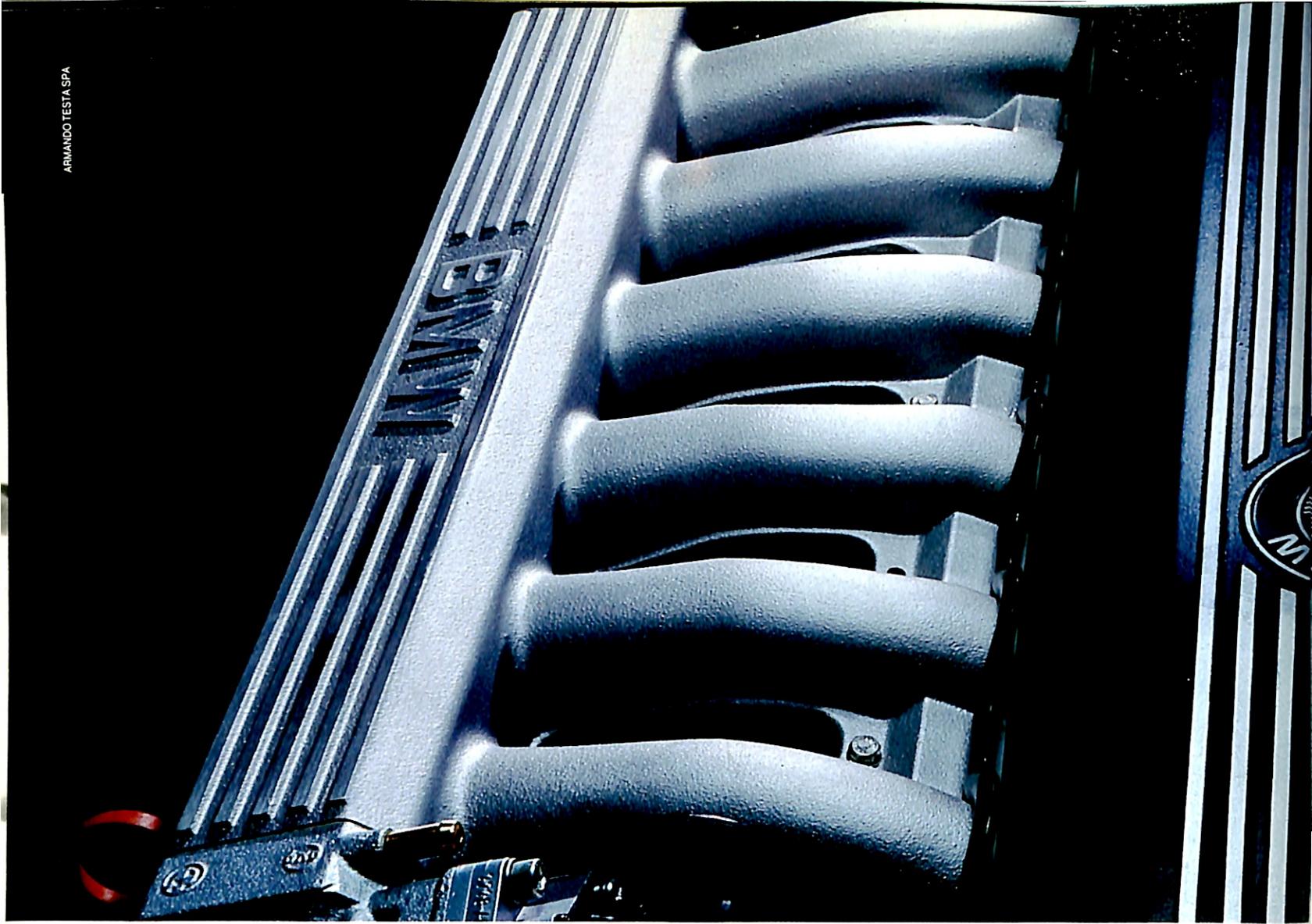
Dotazione di robusti cestelli, realizzati da un disegno esclusivo RCF. Magneti dimensionati per assicurare massima sensibilità, dinamica, e tenuta in potenza.

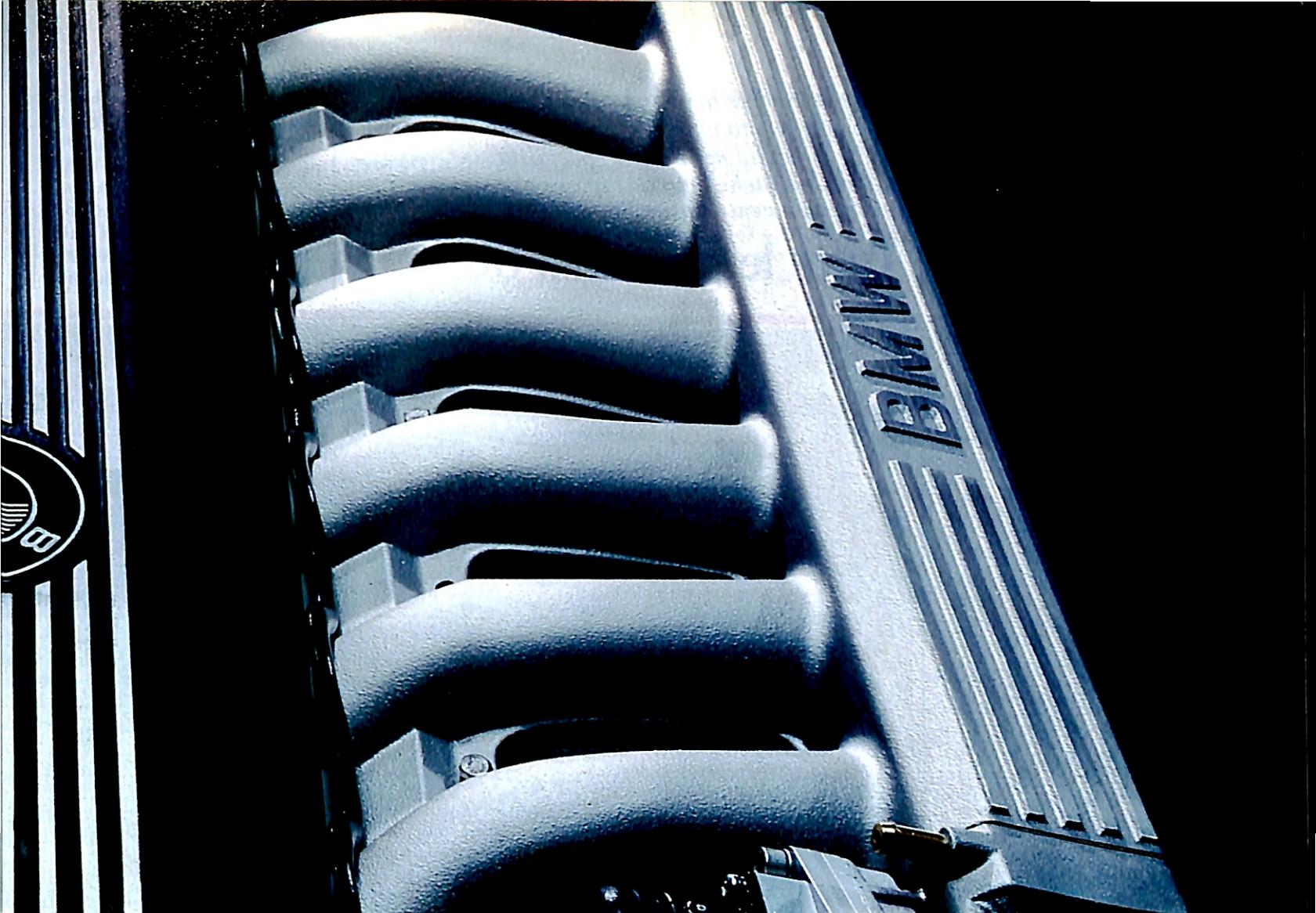
Gli altoparlanti RCF offrono il migliore equilibrio su tutti i toni musicali e sono stati studiati con un occhio particolare per le misure di predisposizione sui vari modelli di auto.

L'orecchio è quello autorevole di chi, in fatto di altoparlanti, ormai da quarant'anni se ne intende.



Quarant'anni a voce alta.





BMW 750iL. (PARTICOLARE)

È il nuovo propulsore a 12 cilindri BMW: una pietra miliare nell'arte dell'ingegneria. Concepito completamente "ex novo" per ottenere il massimo dalla più moderna tecnologia. Il motore della BMW 750iL ha la formidabile potenza di 300 CV, una rotazione morbida come il velluto, una perfezione costruttiva assoluta nelle parti meccaniche. Tutti i sistemi importanti sono doppi per garantire la massima affidabilità: come la gestione totalmente elettronica Motronic 3, separata per ciascuna linea di cilindri. BMW 750iL è un'auto sorprendente e irraggiungibile che raramente si incontra da vicino. E dopo un attimo è già scomparsa.

Piacere di guidare.



Calendari / Per la prima volta sarà superato il tetto delle cento manifestazioni per autostoriche. Molte le novità nelle varie specialità automobilistiche in una stagione che si preannuncia entusiasmante

Tutte le gare dell'88

La stagione agonistica iniziata con le gare invernali del Challenge della neve si preannuncia tra le più entusiasmanti per gli appassionati di autostoriche. *AutoCapital* è in grado infatti di pubblicare in anteprima i calendari completi di tutte le ma-



Il calendario Csaì autostoriche: i campionati di velocità e le prove

Data	Manifestazione	Tipo di gara	Validità
Campionato di velocità:			
20/3	Coppa d'Italia di primavera: 2 ore a Misano	Durata in circuito - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
3/4	Pasqua del pilota a Magione	Circuito - Nazionale	Campionato Italiano e Trofei Csaì
10/4	6° Trofeo città di Todi	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
24-27/4	4° Coppa d'Italia	Lunga durata - Internazionale	Fia European Historic Rally Trophy
8/5	16° Trofeo Bis città di Orvieto	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
22/5	24° Pieve Santo Stefano/Passo dello Spino	Salita - Nazionale	Senza validità di Campionato e Trofei Csaì
22/5	39° Coppa intereuropea a Monza	Circuito - Internazionale	Camp. europeo Fia - Trof. Fisa - Cop. F
5/6	11° Caprino/Spiazzì	Salita - Internazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
12/6	Gara a Varano	Circuito - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
19/6	Coppa d'Italia d'estate: 2 ore a Misano	Durata in circuito - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
26/6	Cronoscalata del Monte Maddalena	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
3/7	11° Cividale/Castelmonte	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
10/7	21° Susa/Moncenisio	Salita - Internazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
21/8	4° Piancamuno/Monte Campione	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
4/9	3° Trofeo città di Amatrice	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
18/9	9° Trofeo provincia di Oristano	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
25/9	9° Salita della Val Martello	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
2/10	31° Coppa Selva/Fasano	Salita - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
9/10	Gara al Mugello	Circuito - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
6/11	Gara a Vallelunga	Circuito - Nazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
16-20/11	Giro d'Italia	Lunga durata - Internazionale	Campionato italiano e Trofei Csaì
Campionato Rally			
25-27/3	3° Sanremo Rally storico	Internazionale	Trofeo Fia - Trofeo Csaì Rallies
15/5	Revival Intelvi	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
22/5	1° Rally Autostoriche	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
29/5	5° Rally del Pane - Historic cars	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
3/7	7° Rally del casentino	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
10/7	3° Rally di Ceccano	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
10/7	12° Rally dell'Appennino reggiano	Nazionale	Senza validità di Trofeo
24/7	1° Rally sprint San Pellegrino Terme	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
28/8	2° Coppa dell'Appennino Autostoriche	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
11/9	Coppa d'Italia sulle Dolomiti	Internazionale	Trofeo Csaì Rallies
30/9-1/10	4° Rally d'autunno - 500 minuti Historic	Internazionale	Trofeo Csaì Rallies
16/10	Targa Florio Autostoriche	Internazionale	Trofeo Csaì Rallies
30/10	12° Trofeo Maremma	Nazionale	Trofeo Csaì Rallies
Gare di regolarità			
14-16/1	2° Montecarlo Sestriere	Internazionale: già disputata	Alcune di queste prove saranno valide per i Trofei <i>AutoCapital</i> , le cui modalità saranno illustrate sul prossimo numero. Le vetture iscritte dovranno essere munite di fiche d'identità Fisa/Csaì o certificato di omologazione Fisa/Asi. Conducenti ammessi: due per vettura, muniti di licenze Csaì di regolarità o velocità.
17-20/1	Coppa delle Alpi	Internazionale: già disputata	
25-27/3	3° Coppa dei fiori	Nazionale	
8/5	Giro dei Castelli Pinerolesi	Nazionale	
15/5	Revival Intelvi	Nazionale	
27-29/5	Coppa intereuropea 1940	Internazionale	
29/5	5° Rally del Pane - Historic Cars	Nazionale	
12/6	Trofeo Col. A. François	Nazionale	
19/6	6 Ore	Nazionale	
23-26/6	Coppa d'Italia: Lido di Venezia-Deauville	Internazionale	
11/9	Coppa d'Italia sulle Dolomiti	Nazionale	
11/9	1° Coppa del re	Nazionale	
25/9	1° Giro dei laghi del Canavese	Nazionale	

nifestazioni sia Csaì sia Asi e il 1988 si delinea come un anno record sia per numero sia per qualità di competizioni. Nuove gare unite al revival di prove che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo italiano si affiancheranno infatti ai classici ap-

puntamenti per autostoriche. Per l'Asi dopo otto anni di silenzio rinasce il Campionato Asisport mentre contemporaneamente acquista sempre più spessore il campionato di regolarità dell'Historic Racing: quest'anno si presenta al via con un calendario di

ben dieci gare, quattro in più rispetto all'87. Sul fronte della regolarità c'è da segnalare l'ingresso alla grande della Csaì con un campionato vero e proprio (13 gare in calendario) che, contrariamente a quanto consente l'Asi, apre la partecipazione

delle vetture sino a tutto il 1971. Inizia infatti con l'88 (e il via è stato proprio a Montecarlo) l'attività per le vetture del periodo G nazionale: per ora queste vetture potranno prender parte solo a gare di regolarità ma è indubbiamente già un grande

di regolarità

Vetture ammesse	Organizzatore
GT, GTS, Sport/GTS Prot. coeff. 2 - Monoposto, coeff. 1 - turismo	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè, via Caprera 31 - 35138 Padova - tel. 049/8713311
Sport/Gts Prototipo, Monoposto, coefficiente 1	Amub località Bacanella - 06063 Magione (PG) tel. 075/840303
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Automobile Club Perugia via Mario Angeloni 1, 06085 Perugia tel. 075/71941
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 2	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè via Caprera 31 - 35138 Padova tel. 049/8713311
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Associazione la Castellana via Sette Martiri 12, 05018 Orvieto (TR) tel. 0763/90869
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Comune di Pieve Santo Stefano piazza Pellegrini 1 - 52036 Pieve Santo Stefano (AR) tel. 0575/799696
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, Monoposto, coeff. 1 - Turismo	Automobile Club Milano corso Venezia 43 - 20121 Milano tel. 02/782519
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Automobile Club Verona via della Valverde 34 - 37122 Verona tel. 045/595333
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, Monoposto, coeff. 1 - Turismo	SO.GE.SA. via Emilia Est 13 - 43100 Parma tel. 0521/482174
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 2 - Monoposto, coeff. 1 - Turismo	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè via Caprera 31 - 35138 Padova tel. 049/8713311
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Team Mille Miglia via Trento 15 G - 25128 Brescia tel. 030/41644
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo coeff. 1 - Turismo	Scuderia Red White via Manzano 33 - 33043 Cividale del Friuli (UD) tel. 0432/731831
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo coeff. 1 - Turismo	Circolo sportivo Amici del Moscato corso Matteotti 1 - 12051 Alba (CN) tel. 0173/33603 - 65425
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Team Mille Miglia via Trento 15 G - 25128 Brescia tel. 030/41644
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Automobile Club Rieti via Luccardi 26 - 02100 Rieti tel. 0746/43339 - 42661
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Automobile Club Oristano via Tirso - 09025 Oristano tel. 0783/212458
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Racing Team Merano - c/o Heinrich Unterholzer via Tinzi 1, 39028 Silandro (BZ) tel. 0473/70147
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 1 - Turismo	Azienda di Soggiorno e Turismo di Fasano via I. Ciala 10 - 72015 Fasano (BR) tel. 080/713086
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, Monoposto, coeff. 1 - Turismo	A.I.M. S.r.l. - c/o Autodromo del Mugello 50038 Scarperia (FI) tel. 055/846351 - 846354
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, Monoposto, coeff. 1 - Turismo	Vallelunga Aci Sport S.p.A. - c/o Autodromo di Vallelunga 00063 Campagnano di Roma (Roma) tel. 06/9041009
GT, GTS, Sport/GTS Prototipo, coeff. 2 - Turismo	Automobile Club Torino e Cat Promotion S.r.l. via C. Cattaneo 10 - 21013 Gallarate (VA) tel. 0331/796265
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Sanremo Rally s.r.l. via Matteotti 12 - 18038 Sanremo (IM) tel. 0184/84518 - 79708
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	U.S. Lanzo d'Intelvi via Paraviso - 22024 Lanzo d'Intelvi (CO) tel. 031/840626
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Squadra Corse Impruneta via della Croce 39 - 50023 Impruneta (FI) tel. 055/575664
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Ferrari Club Basso Polesine via A. Moro, villaggio Perla, 4ª Strada 3 - 45019 Taglio di Po (RC) tel. 0426/660341
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Scuderia Etruria via Berni 41 - 52011 Bibbiena (AR) tel. 0575/593819
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Random Team piazza Berardi 30 - Ceccano (FR) tel. 0775/600329
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Automobile Club Reggio Emilia via Secchi 9 - 89100 Reggio Emilia tel. 0522/35744
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Bl. Gl. Racing via G. M. Scotti 20 - 24100 Bergamo tel. 035/260200
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Scuderia Modena Corse via del Sagittario 3 - 41100 Modena tel. 059/336908 - 225518
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè via Caprera 31 - 35138 Padova tel. 049/8713311
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Praxis S.n.c. via San Giovanni Lupatoto 1/A - 37134 Verona tel. 045/509799
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Automobile Club Palermo e C. I. Autostoriche S.r.l. c/o Diemme Caffè, via Caprera 31, 35138 Padova t. 049/8713311
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo	Scuderia Maremma Corse via Litoranea 133 - 58022 Follonica (GR) tel. 0566/43339
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Sanremo Rally S.r.l. via Matteotti 12 - 18038 Sanremo (IM) tel. 0184/84518 - 79708
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Associazione Pinerolo Sport - c/o Corio via Bertone 4 - 10095 Grugliasco (TO) tel. 011/3095098
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	U.S. Lanzo d'Intelvi via Paraviso - 22024 Lanzo d'Intelvi (CO) tel. 031/840626
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Classic Cars Co. International via Privata Bertocchi 9 - 20136 Milano tel. 02/83361072
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Ferrari Club Basso Polesine via A. Moro, villaggio Perla 4ª Strada 3 - 45019 Taglio di Po (RO) tel. 0426/660341
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Automobile Club Ferrara via Padova 17 - 44100 Ferrara tel. 0532/52721-2-3
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Praxis S.n.c. via San Giovanni Lupatoto 1/A - 37134 Verona tel. 045/509799
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè via Caprera 31 - 35138 Padova tel. 049/87311
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Coppa d'Italia Autostoriche S.r.l. - c/o Diemme Caffè via Caprera 31 - 35138 Padova tel. 049/87311
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Automobile Club Arezzo e Stella Azzurra viale L. Signorelli 24ª - 52100 Arezzo tel. 0575/258338
Turismo, GT, GTS, Sport/GTS Prototipo costruite fino al 31-12-1971	Associazione Pinerolo Sport - c/o Corio via Bertone 4 - 10095 Grugliasco (TO) tel. 011/3095098



Due immagini di gare che si sono disputate nel 1987. A sinistra, in pista per la Coppa Intereuropea; a destra, un passaggio del Raid storico di Piancavallo.

risultato per gli appassionati poterle far uscire dai garage per riportarle al loro terreno di un tempo, le competizioni. Vediamo ora più in dettaglio quanto riserva, specialità per specialità, il 1988.

Gare di velocità. Mettendo assieme le prove in circuito e in salita saranno 21, contro le 14 dello scorso anno e le 11 del 1986. La tradizionale gara di endurance di apertura cambia sede e si sposta, come già preannunciato, all'autodromo di Misano. L'appuntamento al Mugello per le autostoriche non esce comunque dal calendario, ma slitta a ottobre, tra le gare di chiusura della stagione. Ben dodici le prove in salita a conferma di un interesse crescente e di un'indubbia spettacolarità: ritornano in vita gare di grande fascino e richiamo, dodici contro le sei dell'anno scorso. Chiuderà comunque la stagione una nuova gara di lunga durata: ritorna l'originale Giro d'Italia con una formula circuito più salita già riproposta con grande successo dalla Coppa d'Italia. In pratica ci saranno nell'88 due gare dallo stesso volto.

Gare di rally. Salgono a quota 13 (contro le sei dello scorso anno) le gare di rally per autostoriche. Ben tre gare nuove sono al via in terra di Toscana, risorge nel Pole-



Il campionato europeo velocità

	Manifestazione	Validità
1 maggio	Brands Hatch (GB)	Coppa Fia
8 maggio	Zandvoort (NL)	Coppa Fia - Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
22 maggio	Monza (I)	Coppa Fia - Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
5 giugno	Brands Hatch (GB)	Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
19 giugno	Monthéry (F)	Coppa Fia - Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
7 agosto	Zolder (B)	Coppa Fia - Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
14 agosto	Nürburgring (D)	Coppa Fia - Trofeo Fisa - Coppa Fia Gt
28 agosto	Salzburgring (A)	Coppa Fia Gt
25 settembre	Most (CS)	Coppa Fia Gt

CAMPIONATO EUROPEO VELOCITÀ. La Coppa Fia è riservata a vetture Sport prototipo, il Trofeo Fisa a formule junior e Sport prototipo, la Coppa



Asi calendario auto 1988 - Le manifestazioni Asi e il campionato

Mese	giorno	Classe	Denominazione	Club organizzatore
Gennaio	17/20	Asisport	Coppa delle Alpi	Historich Racing
Marzo	23/27	Interreg.	2° Raduno auto epoca Turisport 88	Club sardo
Marzo	25/27	A	Transappenninica 88	Crame
Aprile	9/10	Asisport	Coppa delle Riviere	Cisitalia I. C.
Aprile	16/17	A	Coppa degli Appennini	Saracino
Aprile	22/25	A	2° Targa della Capitanata	Dauno
Aprile	24/25	Interreg.	Giro del Lazio	C. R. La manovella
Maggio	5/8	A	Mille Miglia 88	Musical Watch VCC
Maggio	14/15	Interreg.	Coppa dell'Umbria	Camep
Maggio	14/15	Asisport	8° rievocazione storica circuito P. Bordino	VCC Bordino
Maggio	14/22	A	Giro d'Italia	C. R. La manovella
Maggio	18/22	A	Carovana 3 - 1° raid campano auto sport	Camec
Maggio	21/22	A	gara da definire	R. F. I.
Maggio	28/29	Asisport	4 regioni Anciennes	VCC Carducci
Maggio	28	Interreg.	XI rievocazione storica delle Langhe - Trofeo Mattasoglio	Clams
Maggio	28/29	Interreg.	Coppa Cosenza	Camecs
Maggio	28/29	A	Susa - Moncenisio	VCC Torino
Maggio	15	Interreg.	1° automotoraduno città di Asti	Camea (Asti)
Giugno	3/5	Asisport	2° coppa dei due mari	Adriatic (Rimini)
Giugno	4/5	Interreg.	Raduno di Salsomaggiore	Cpae
Giugno	4/5	Di marca	Convenzione annuale italiana - Montese di Modena	Military VCC
Giugno	18/19	Asisport	Trieste-Opicina	Club 20 all'ora
Giugno	18/19	Interreg.	Monte Rosa-Macugnaga	Sams
Giugno	18/19	Interreg.	Auto storiche nel millenario di Sparanise	Camec
Giugno	19	Interreg.	1° rievocazione storica Bologna - Rocca Roffeno	Alzavalvola
Giugno	19/27	Asisport	La Sicilia dei Florio, primo giro di Sicilia	Panormus
Giugno	24/26	A	4° trofeo Antonio e Pietro Di Lorenzo	Om&nd Abruzzo
Giugno	24/26	Asisport	Circuito del Valentino	R.F.I.
Giugno	30/3	A	Giro di Calabria	Camecs
Luglio	1/3	Asisport	Stella alpina	Scuderia trentina
Luglio	2/3	Interreg.	Raduno della Ciociaria	Camef (Frosinone)



Dieci gare per il Challenge Historic

Ecco di seguito il calendario delle gare relative al campionato di regolarità istituito dall'Historic Racing Club Italiano. Non è ancora quello ufficiale ma può già essere considerato molto vicino al programma definitivo. Delle dieci gare in programma solo cinque daranno in ogni caso punti validi per la classifica finale. I dettagli e il regolamento del Challenge saranno comunque resi noti più avanti dagli organizzatori.

Data	Località	Manifestazione
23-25/3	San Remo	Coppa dei Fiori
16-17/4	Arezzo	Coppa degli Appennini
28-29/5	Pavia	Rally 4 Regioni Anciennes
1-2-3/7	Trento	Stella Alpina
8-9-10/7	Aosta	Rally della Val d'Aosta
23-24/7	Piancavallo	Raid di Piancavallo
1-2-3/9	Cortina	Coppa d'oro delle Dolomiti
17-18/9	Quarrata	Coppa della Collina
1-2/10	Recoaro	da definirsi
22-23/10	Belluno	Trofeo Città di Belluno

Organizzatore

Aston Martin Owners Club c/o Tinnivelli Lodge Harestone Hill, Caterham Surrey CR3 6DL, tel. 0044/88342830
H.A.R.C. Postbus 15422 1001 MK Amsterdam Olanda, tel. 0031/29493306 (ore serali), telex: 41896 Cenav NL
Autodromo nazionale di Monza, Ufficio Sportivo, 20052 Monza Parco
Historic Sport Car Club, West Lodge Norton Wilshire SN 16 OJS, tel. 06663/543, telex: 858940
A.S.A.V.E. 129 rue J.B. Charcot, 92400 Courbevoie (F), tel. 0049/720057
B.R.A.V.O., rue B. Chêne, 84623 Magnee 3, Belgio, tel. 0032/11423943 oppure 41463549, telex: 39219 Omlop B
A.V.D. Sportabteilung Lyoner Strasse 16, 6000 Frankfurt 71, tel. 0049/69.6606251-2, telex: 0863919
Sportclub Salzburgring 5400 Vigaun 9, tel. 0043/6245.4200 - 6221.7301 (circuito)
Automotoklub, Banske stavby Most - Gottwaldova 2957, 43493 Most, tel. 0042/796906, telex: 184459, 184215, 184757 a vetture Gt e Gts storiche.

Asisport

Mese	giorno	Classe	Denominazione	Club organizzatore
Luglio	2/3	Interreg.	2° raduno Masciano-Sant'Angelo	Om&nd Abruzzo
Luglio	8/10	Interreg.	10° targa auto storiche città di Lecce	Scas (Lecce)
Luglio	15/17	A	Rally Valle d'Aosta	R.F.I.
Luglio	22/24	A	Raid storico di Piancavallo	Historic racing
Luglio	27/31	A	4° raduno della Maiella - 7° raduno Dannunziano	Om&nd Abruzzo
Agosto	11/20	Asisport	Trofeo terra/mare	Adriatic (Rimini)
Agosto	19/21	Interreg.	4° raduno dei monti Sibillini	Caem (Macerata)
Settembre	2/4	A	Coppa d'oro delle Dolomiti	Historic racing
Settembre	9/11	A	Vecchio Piemonte	VCC Torino
Settembre	10/11	Interreg.	Old rallye	Crame
Settembre	10/11	Interreg.	Tartaruga d'oro	Amans/Cavec
Settembre	15/18	A	Raduno Bugatti	Officina ferrarese
Settembre	16/18	Di marca	gara da definire	Lancia club
Settembre	17/18	Interreg.	8° raduno città di Quarrata	Camet
Settembre	24/25	A	Isola dei conigli	Musical Watch VCC
Settembre	24/25	Interreg.	3° giro dei laghi varesini	Gams
Settembre	24/25	A	14° rievocazione Criterium di Roma	C. R. La manovella

Asi calendario moto 1988 - I raduni di motostoriche

Maggio	8	Raduno di primavera a Fusignano	Crame
Maggio	28/29	7° gran premio città di Arco	Gameas
Maggio	28/29	48 ore delle Langhe/Trofeo Mattasoglio	Clams
Maggio	15/5	1° automotoraduno storico città di Asti	Camea Asti
Giugno	4/5	Circuito dei tre monti-Imola	Crame
Giugno	12	Rievocazione storica città di Fossano	Clams
Giugno	18/19	Trofeo Paletti Monterosa	Gams
Giugno	19	Bologna-Rocca di Roffeno	Alzavalvola
Giugno	25/26	Moto storiche in gran prix	Il velocifero
Luglio	10	Giro dei sette colli	Le veterane
Settembre	10/11	Rievocazione storica circuito Chienti e Potenza	Caem
Settembre	24/25	3° giro dei laghi varesini	Gams

sine il Rally del Pane, in Sicilia torna agli antichi splendori la Targa Florio e grosse novità attendono i piloti anche sulle Prealpi.

Gare di regolarità. La grande novità di rilievo internazionale è la Venezia-Deauville, una gara nuova che porterà le autostoriche praticamente da costa a costa attraverso l'Europa. Si afferma sempre più la tendenza ad affiancare a gare di velocità gare di regolarità: molte prove per autostoriche nel 1988 saranno infatti di tipo double-face, prima partiranno le vetture iscritte al rally e in coda quelle iscritte alla prova di regolarità.

Manifestazioni Asi. Salgono a 48 (ma il calendario può ancora ampliarsi) da 43 che erano l'anno scorso le gare Asi. La novità più eclatante è il ritorno del Campionato Asisport (di cui *AutoCapital* parlerà diffusamente nel prossimo numero) che si articola su dieci prove (evidenziate nel calendario pubblicato qui a fianco). Queste gare daranno vita a una classifica finale che premierà i primi tre piazzamenti. Al vincitore assoluto andrà il trofeo Saro Rolandi, intitolato allo scomparso ideatore del Campionato Asisport. Questa edizione del campionato, decisa quasi all'ultimo momento, sarà per forza di cose un po' viziata sin dall'origine. Le prenotazioni infatti dovevano chiudersi entro il 1987 mentre ora i concorrenti si trovano a dover decidere a campionato avviato. L'Asi studierà quindi per l'anno in corso una formula risolutiva che non danneggi nessun concorrente.

Le gare Asi sono classificate in quattro modi: A (nazionali e internazionali), Interregionale (aperta a concorrenti della regione in cui si svolge la gara e delle regioni confinanti), Asisport (valide per il campionato ed evidenziate in bianco nella tabella) e di marca (riservate alle vetture di una sola casa).

Classic Marathon / Ecco finalmente tutto quello che c'è da sapere per partecipare alla più avventurosa e impegnativa gara storica dell'anno. Con l'aiuto della Pirelli

Da Londra a Londra, via Cortina

Tenuto segreto sino all'ultimo, il radar della gara trascinerà in una magica avventura lungo le strade d'Europa ottanta equipaggi. L'ora X scatterà il 19 giugno: partenza da Londra verso le Dolomiti e ritorno, ben 2.800 miglia da divorare in nove giorni. Niente più giro di boa a Zagabria ma a Cortina (e da adesso a giugno c'è da aspettarsi ancora di tutto: gli inglesi amano infatti tutto ciò che è in progress) in un cocktail rallistico che, stando alle premesse e alle promesse, farà rivivere le emozioni d'un tempo. La Classic Marathon ripercorrerà le strade delle antiche sfide del rally dei Tulipani, della Coupe des Alpes, della Liegi-Roma-Liegi, del Montecarlo. Ecco tutto quello che c'è da sapere, punto per punto.

Il percorso. Partenza e arrivo a Londra con fermate notturne a Versailles, Aix-les-Bains, Brescia, Cortina e Mulhouse. Il tracciato della gara includerà ben dodici prove speciali (in pista a Monza, e ridando vita anche a vecchie cronoscalate) e una volta raggiunta Cortina riporterà i concorrenti a Brescia: da qui a Mulhouse non è dato sapere quale via (almeno orientativamente) si prenderà. Gli organizzatori si riservano anche all'ultimo momento il diritto di scegliere una via alternativa.

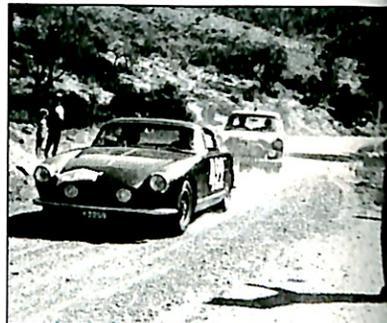
Vetture ammesse. Solo i modelli di auto che hanno preso parte ai rally internazionali prima del dicembre 1967 o che, se di costruzione posteriore al 31/12/67, siano identiche a queste. La precedenza sarà a ogni modo riservata ai modelli «25 years old», cioè pre-1964. Tre le categorie, A, B e C (rispettivamente per vetture turismo, Gt e Vintage) con divisioni in base all'età e alla cilindrata: solo la categoria C sarà a classe unica, comprendendo auto costruite dal 1925 (con freni sulle quattro ruote) sino al 1948. La categoria A dovrà praticamente rispettare le regole del vecchio Grup-

po I (divieto di accensioni elettroniche, niente differenziali autobloccanti, pneumatici standard, solo due fari supplementari o antinebbia che non vadano oltre una potenza di 100 watt ciascuno), la categoria B consentirà invece preparazioni in linea con il vecchio Gruppo 2 (devono essere usati ricambi in linea non solo con l'evoluzione sportiva ma soprattutto con l'anno di costruzione della vettura).

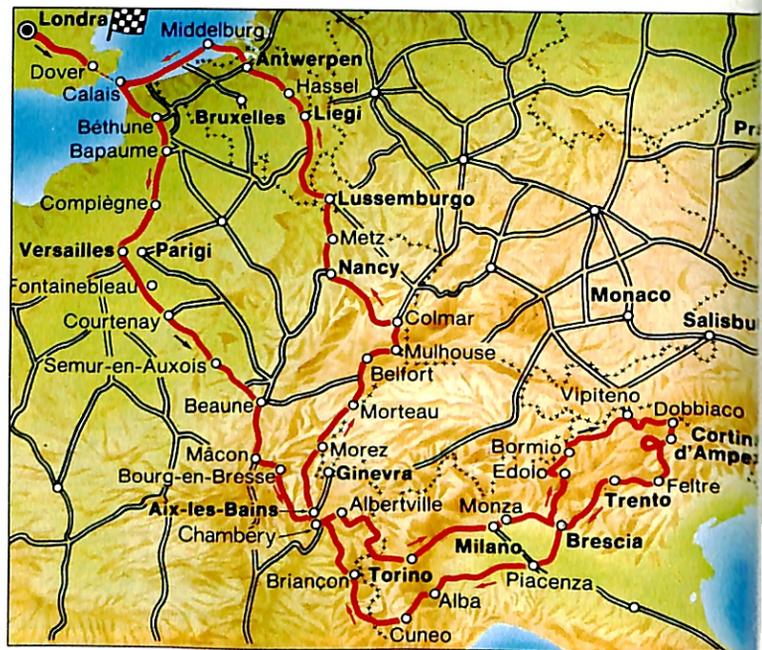
Iscrizione. Le auto saranno ammesse su invito dell'organizzazione e le iscrizioni saranno chiuse alle ore 17 del primo aprile (proprio così), mentre la tassa ufficiale è fissata in 850 sterline. Per prender parte alla gara ogni concorrente dovrà essere in possesso di licenza internazionale di velocità, l'auto dovrà essere non solo in regola con le norme del Codice della strada (e quindi bollata, targata e assicurata) ma in possesso di fiche Csaì o Asi. Le iscrizioni verranno accettate ad esaurimento in base alla data di invio della domanda. La pubblicità dei concorrenti è ammessa su un quadrato di 130 centimetri quadrati sui lati posteriori della vettura.

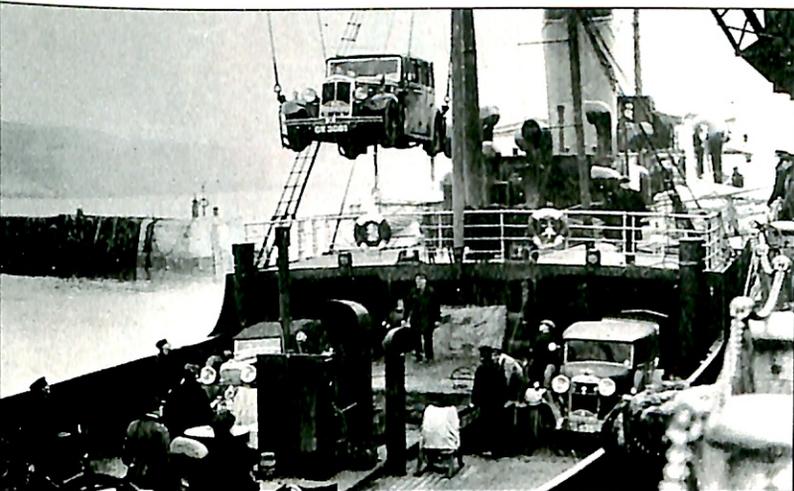
Curiosità del regolamento. Ogni ricognizione sul tracciato è ritenuta fuori dallo spirito della gara (e infatti il road book sarà dato ai concorrenti solo sei giorni prima del via); l'ora ufficiale sarà l'ora della Bbc; nessun concorrente dovrà guidare per più di 200 miglia ininterrottamente; un'auto in gara dovrà essere mossa esclusivamente dal suo motore pena la squalifica (eccezione fatta per l'intervento di un carro attrezzi, per una manovra a spinta al fine di liberare la strada per gli altri concorrenti o per un qualcosa determinato, è detto proprio in questi termini, dalla forza di gravità). Ogni auto dovrà presentarsi al via in condizioni «immacolate» e i piloti non dovranno indossare tute e vestiti moderni. Anche i caschi integrali vanno banditi per-

ché fuori dallo spirito della Classic Marathon. Assai lunga la lista delle infrazioni al regolamento, ben 39. Ventisei di queste comportano l'esclusione immediata o la non ammissione alla partenza. Alcune infrazioni sono punite persino con 30 o 60 minuti in più sulla tabella di marcia, ce ne sono anche di veniali (da uno, due o tre minuti) ma nessuna infrazione è punita con una multa (anche se era prevista all'inizio una casella «money»). Quali le penalizzazioni più curiose? Quelle per aver coperto il numero o la targa della gara (30 minuti); per aver perso, coperto o alterato il numero o la targa della gara (squalifica); per aver usato più di sei pneumatici (un'ora); per aver fumato, guidato nell'opposto senso di marcia o non aver allacciato le cinture di sicurezza durante una prova speciale (squalifica). Punito con la squalifica è anche il possesso di note del percorso, l'uso di alcool e di droghe in gara, il rifornimento di carburante (non solo quindi una qualsiasi riparazione meccanica) in regime di parco chiuso al termine di ogni tappa. Alla partenza funzionerà un banco prova motori per stabilire che la potenza massima corrisponda a quella dichiarata dal costruttore. Molti i premi in palio. C'è un trofeo Pirelli (è offerto dalla consociata inglese e c'è anche di più: la dizione esatta della gara è diventata adesso Pirelli Classic Marathon) insieme a una Alpine Cup a premiare i migliori equipaggi, ma riconoscimenti



Nelle immagini, le vetture, le strade e le difficoltà dei rally europei di un tempo a cui si ispira la Classic Marathon '88. Sotto, il percorso provvisorio della gara.





andranno ai primi tre di ogni categoria, ai primi di classe, ai primi tre equipaggi femminili, a tutti gli equipaggi che arriveranno a Londra (però con una tabella di marcia in regola), agli equipaggi rispettivamente meglio attrezzati e meglio vestiti, cioè in perfetta sintonia con lo spirito rievocativo della Classic Marathon. Premi speciali verranno offerti anche dai giornali inglesi di settore: una coppa Classic Cars andrà così alla prima due posti sportiva oltre i 2.500 cc, una coppa Practical Classic alla berlina anni '60 oltre i 1.300 cc meglio classificata, una coppa Motor Sport per l'auto anteguerra meglio piazzata, una coppa Guild of Motoring Writers al miglior sforzo (non si capisce se al volante o alla macchina per scrivere) di un giornalista specializzato, la coppa Skoda all'equipaggio più sfortunato e allo stesso tempo più coraggioso. *AutoCapital* premierà i primi tre equipaggi italiani.

Organizzazione. Per ulteriori informazioni e per iscrizioni biso-

gna rivolgersi a Mr. Philip Young, Bramble Bay Cottage, Cousley Wood, Wadhurst, E. Sussex (tel. 0892.88/3692).

Due perdite per l'automobilismo

A pochi giorni di distanza se ne sono andati Piero Taruffi e Donald Healey. Piero Taruffi, nato ad Albano (Roma) 82 anni fa, fu pilota prestigioso sia in pista (vinse il G. P. di Svizzera nel '52 su Ferrari) sia nelle corse su strada. Di lui ricordiamo i trionfi alla Carrera Messicana (1952), alla Targa Florio (1954) e all'ultima Mille Miglia (1957). Donald Healey, nato a Perranporth (Cornovaglia) 90 anni fa, è stato invece l'inventore delle auto che portano il suo stesso nome: dopo una lunga esperienza come responsabile tecnico della Triumph, Healey cominciò nel dopoguerra a far uscire dalla sua officina di Warwick le prime Healey, le Nash e Jensen-Healey, e soprattutto le Austin Healey.

Burocrazia

A cura di Luigi Bonfanti



Inizia da questo numero la collaborazione ad *AutoCapital* di Luigi Bonfanti, restauratore, collezionista nonché presidente della commissione tecnica Asi, l'Automotoclub storico italiano, l'Ente morale giuridicamente riconosciuto dallo Stato che tutela e rappresenta gli interessi generali dell'automobilismo e del motociclismo storici. In questa rubrica Luigi Bonfanti affronterà, mese dopo mese, tutti i temi relativi ai problemi tecnici e burocratici connessi al riconoscimento della storicità di una vettura.

Si inizia con l'illustrazione dei differenti documenti rilasciati dall'Asi ai propri associati, che permettono di ottenere, oltre all'esenzione del pagamento del bollo annuale, la possibilità di partecipare a tutte le varie manifestazioni organizzate dall'Asi stessa. Luigi Bonfanti risponderà anche a tutti i quesiti, sottoposti dai lettori, riguardanti il riconoscimento della storicità di una vettura. Gli interessati potranno scrivere a Luigi Bonfanti c/o *AutoCapital*, via Rizzoli 4, 20132 Milano.

I documenti Asi per le vetture

I documenti che l'Automotoclub storico italiano può rilasciare ai propri associati secondo le norme stabilite dalla Fiva (Fédération internationale des véhicules anciens) sono i seguenti.

Attestato di iscrizione

È il primo e più semplice documento, che serve a comprovare l'inserimento di un autoveicolo nel Registro nazionale Asi ed è rilasciabile anche per veicoli in fase di restauro. Per ottenerlo è sufficiente redigere una domanda sull'apposito modulo e inoltrarlo all'Asi attraverso il proprio club, allegando una fotografia e le fotocopie del libretto di circolazione e del foglio complementare, unitamente alla tassa di lire 20.000. Oltre a permettere all'Asi di avere un panorama sempre più completo del parco storico esistente, questo documento è necessario per ottenere l'esenzione dal pagamento della tassa di possesso.

Passaporto Fiva

La Fiva ha stabilito l'emissione di questo documento, uguale per tutti i paesi, necessario per la partecipazione a manifestazioni sia nazionali sia internazionali. Esso identifica il veicolo e il suo proprietario e deve venire esibito alle verifiche sportive prima dell'effettuazione di una determinata manifestazione. Per ottenere tale documento l'associato, inviando la domanda all'Asi, deve indicare la marca e il tipo

del veicolo, i numeri di telaio, motore e targa, allegando tre fotografie di 3/4 anteriore della vettura e la tassa di lire 100.000. Questo documento può anche venire rilasciato direttamente in occasione di manifestazioni, qualora sia stata prevista la presenza di un commissario autorizzato. La validità del passaporto è limitata all'anno di emissione. L'associato ha comunque diritto di ottenere in seguito il certificato di omologazione della vettura, qualora effettui l'intera pratica relativa prima della scadenza del passaporto stesso.

Certificato di omologazione

È senza dubbio il documento più importante. È riservato a veicoli in particolare stato di buona conservazione e funzionalità e viene rilasciato qualora l'associato abbia inoltrato una domanda per l'ottenimento di una classificazione e qualificazione del veicolo stesso.

La pratica per tale ottenimento richiede a volte un lungo e meticoloso lavoro di ricerca ed esame da parte della Commissione tecnica ma il complesso argomento legato all'omologazione di un veicolo verrà trattato nel prossimo numero di *AutoCapital*. Va al momento solo aggiunto che il certificato di omologazione sostituisce, per le manifestazioni nazionali, il passaporto Fiva, che può essere richiesto per la partecipazione a quelle internazionali.



ABBONARSI E' UN BRIVIDO ROSSO



Allestimento esclusivo, scala 1:18, firmato Bburago. Apertura anteriore e posteriore su elementi motore compreso rigorosamente riprodotto in ogni dettaglio. Portiere, pneumatici, interni e pannelli fedeli all'originale. Volante, ruote sterzanti, doppiopala verniciatura, finitura e lucidatura a mano. Base supportata in autentica radica



CEDOLA
DI COMMISSIONE
LIBRARIA

NON AFFRANCARE
L'affrancatura è a carico
del destinatario da adde-
bitarsi sul conto di credito
speciale n. 398 presso
l'ufficio postale di Milano
A.D. [Aut. n. 80454/7071
del 12-11-1946 della Dir.
Post. di Milano]

AutoCapital



RCS Rizzoli Periodici

Servizio Abbonamenti

Via A. Rizzoli 2 - 20132 MILANO



b urago

FERRARI GTO (1984)

b urago

nostro tempo che è già mito:
epoca. Realizzata per te in
nella tua collezione, con uno
andoti subito ad Autocapital,
che ne vale 134.000: 84.000
utocapital più 50.000 lire, il
alternativa,
", puro e
recapito
copie di
ero. E in
un anno.



AutoCapital

Rally di Sanremo: ecco il regolamento

Il successo dell'edizione 1987 si può dire che abbia aperto la strada alle gare dai due volti: uno di velocità, l'altro di regolarità. Fedele a questa formula si presenta anche quest'anno il Rally di Sanremo, gara di apertura del Trofeo Csai Rally (valida anche per il campionato europeo) e del Campionato regolarità dell'Historic Racing Club. In questo raggruppamento il Rally prenderà il nome di Coppa dei Fiori. In aggiunta a quanto scritto il mese scorso ecco più in dettaglio il regolamento delle due gare.

Rally di Sanremo. Il radar per gli equipaggi ammessi

sarà disponibile a partire da lunedì 7 marzo. Le verifiche invece si terranno venerdì 25 dalle ore 9.00 alle ore 12.00 a Sanremo sul lungomare delle Nazioni. Le classifiche saranno stilate in base alla seguente classificazione: Periodo D: vetture sport post vintage (costruite dal 1931 al 1940); Periodo E: vetture sport, GT, GTS costruite dal 1941 al 1960/1961 secondo le nuove disposizioni Csai. Periodo F: vetture sport, GT e GTS costruite dal 1961/1962 al 1965 e vetture turismo costruite dal 1950 al 1965.

La partenza della prima vettura avverrà da Sanremo alle ore 15.01 di venerdì 25 marzo. L'arrivo è previsto per le 19.11.

La seconda tappa prenderà il via alle 8.01 di sabato 26 marzo per concludersi alle 17.13. È previsto un riordino a Ceriale alle 12.12 con colazione offerta dalla città di Ceriale. Complessivamente saranno 427 chilometri, di cui 80 ripartiti su ben 12 prove speciali.

Coppa dei Fiori. Il percorso è lo stesso del rally con sette prove di precisione da percorrere in un tempo prefissato, a velocità media non superiore ai 50 km/h, e con due rilevamenti segreti. Le vetture saranno divise in quattro categorie.

A: vetture costruite fino al 1945;
B: dal 1946 al 1955;
C: dal 1956 al 1965;
F: dal 1966 al 1971.



Gli orari della gara saranno comunicati a tutti i concorrenti nel giorno delle verifiche. Per maggiori informazioni rivolgersi al Sanremorally, casella postale 331, 18038 Sanremo, telefono 0184/84518 telex 270511 Royalh I.

Amarcord al Grand Hotel

TRANSAPPENNINICA

Si svolgerà dal 26 al 27 marzo la terza edizione della Transappenninica, una delle più importanti manifestazioni di regolarità di inizio stagione. Anche quest'anno la sede del meeting avrà come palcoscenico il prestigioso Grand Hotel di Rimini che contrariamente al passato ospiterà i concorrenti anche nella tappa intermedia. Il percorso della gara non toccherà più infatti la città di Arezzo, ma si snoderà in due

tappe giornaliere in territorio romagnolo. Sabato 26 marzo verranno toccate le famose località di San Leo e Novafeltria, per spostarsi ancora a ovest di Rimini fino a Galeata, e Rocca San Casciano da dove inizierà il ritorno a Rimini passando per Predappio, Meldola, Sogliano e Santarcangelo di Romagna. In totale 233 chilometri. Il giorno dopo sarà visitata invece la parte sud di Rimini, passando per San Marino, Gradara, Cattolica e Riccione. Solo 93 chilometri che impegneranno i partecipanti esclusivamente per la mattinata. Il Comitato organizzatore per venire incontro

alle richieste pervenute da numerosi appassionati ha deciso di allargare al 1962 (in un primo tempo sembrava volesse fermarsi al 1957) l'ammissione delle vetture, purché omologate Asi o in corso di omologazione. La tassa di iscrizione è fissata in 400.000 lire per autovettura con equipaggio di due persone e comprende l'ospitalità completa dal mattino di sabato 26 fino alla premiazione che avrà luogo nel pomeriggio di domenica 27 nei saloni del Grand Hotel. Per qualsiasi altra informazione rivolgersi al Comitato organizzatore, presso Studio Siboni, via Guidone n. 13,

48100 Ravenna, tel. 0544/35372, al quale dovranno essere inviate le schede di iscrizione.

Gay Mg owners club, il viziato della spider

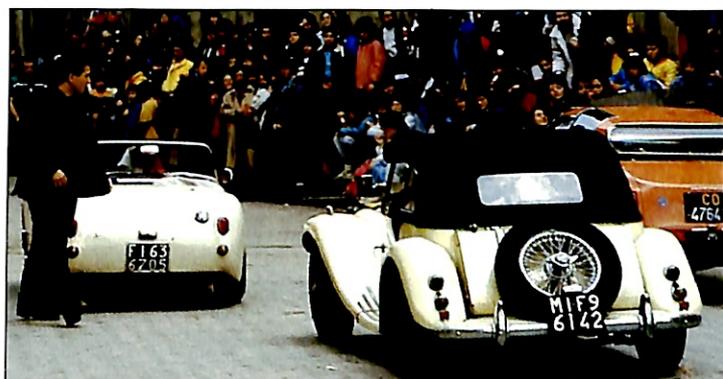
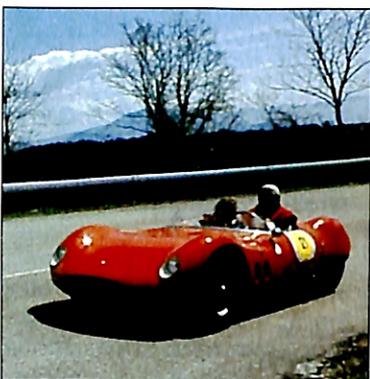
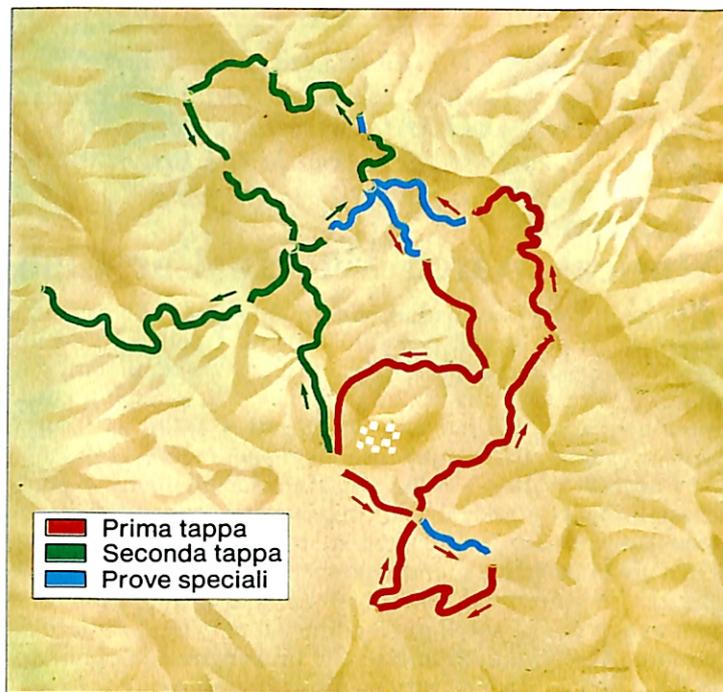
Poteva nascere solo in Inghilterra, patria delle Mg e delle associazioni per gli scopi più disparati: il gay Mg owners club è infatti rivolto esplicitamente a proprietari e simpatizzanti della casa dell'ottagono che non facciano mistero di altre preferenze. Il primo incontro, tenuto nello scorso mese di novembre, ha raccolto 23 partecipanti e 17 auto, ma sembra che molte nuove adesioni stiano giungendo da ogni parte dell'Inghilterra. Gli scopi del club non sono agonistici; è invece esplicita volontà dei fondatori raccogliere adesioni anche al di fuori dei confini inglesi, per organizzare raduni e incontri. Per qualsiasi ulteriore informazione, il recapito del gay Mg owners club è presso: Francis Walsh, tel. (0044) 1.4391941 dell'abitazione, e dell'ufficio (0044) 1.4523754.



Nel Casentino a tutto gas

Fedele alla formula collaudata dei «due giorni tutto compreso», ritorna la Coppa degli Appennini, in calendario il 16 e il 17 aprile. Grosse novità in programma per questa seconda gara valida per il Challenge H.R.C.I. e per il Trofeo *AutoCapital*: le prove non stop saranno infatti 5 e tutte su percorsi molto suggestivi di montagna, in modo da aumentare notevolmente la selezione. Ben 10 saranno i valichi da superare nel corso delle due tappe, che si svilupperanno su circa 270 km e ricalcheranno in parte i vecchi percorsi del Rally Alpe della Luna nonché la mitica Pieve-Passo Spino. Per questa seconda edizione gli organizzatori del Club Saracino hanno preparato anche un ricco carnet di passaggi attraverso luoghi tra i più carichi di storia e i più suggestivi dal lato naturalistico. Si potrà infatti godere del panorama di tutta la Valdichiana, dal Monte Dogana fino al Lago Trasimeno (così come lo vide Annibale) oppure comprendere la grandezza di Michelangelo dalla pace che pervade la piccola valle di Caprese. Si potrà ammirare l'austerità del Monte della Verna o rimanere senza parole attraversando le foreste secolari del Parco regionale camaldolese. Non mancherà anche un po' di Medioevo con gli antichi castelli di Romena e di Poppi ed il passaggio sulla Piana di Campaldino, teatro di battaglie di dantesca memoria. Il programma orario prevede il ritrovo e le verifiche presso l'Hotel Minerva sabato dalle 8.30 alle 11.00 con partenza della prima vettura alle 1.30. Alla sera, tradizionale cena di gala con la consegna delle targhe di partecipazione d'argento a

tutti i partecipanti. L'indomani, seconda tappa dalle ore 8.30 con arrivo a Castel-franco di Sopra in Valdarno alle 12. Buffet e trasferimento ad Arezzo dove si svolgerà la premiazione nei saloni dell'Hotel Minerva dalle ore 15.30. Le categorie ammesse saranno le classiche: turismo preparato, GT, GTS e sport e, forse, alcune gruppo G particolarmente prestigiose per le quali sarà necessaria la fiche e la licenza Csai. Le iscrizioni dovranno pervenire entro il 26/3/1988 alla Segreteria Coppa degli Appennini, via Isonzo 37, 52100 Arezzo, tel. 0575/356365, accompagnate da una foto della vettura e dalla tassa d'iscrizione, 300.000 lire a equipaggio.



Alcune immagini della scorsa edizione della Coppa degli Appennini e, in alto, la mappa del percorso. I concorrenti dovranno superare dieci passi appenninici e affrontare ben cinque prove speciali in salita.





Il club del mese / È famoso in tutto il mondo perché organizza la Mille Miglia per auto storiche, ma la sua attività non si ferma a questa gara

Musical Watch Veteran Car Club

È forse il club più invidiato del mondo, dato che organizza la Mille Miglia per autostoriche, è collegato ad un vero e proprio hangar per il restauro e le elaborazioni dei motori (Mirabella racing), ha soci che corrono in gare automobilistiche a tutti i livelli. Di recente è salito agli onori delle cronache sportive perché alcuni suoi membri (Giuseppe Lucchini, Vittorio Palazzani, Remo Ramanzini) si sono lanciati in una grande avventura sportiva, fondando un piccolo team per correre in Formula Uno.

Un'attività frenetica quindi agita i saloni di via Somalia 8 a Brescia, la segreteria è eternamente indaffarata, il telefono non smette mai di squillare, il clima è quello barricadiero di sempre. Assediati da richieste che provengono da ogni parte del mondo, oggetto di pressioni di vip, politici e teste coronate i soci del Musical Watch tirano dritto, non cambiano di una virgola il loro modo di agire né il criterio di selezione per i partecipanti alle loro gare. Certo non ci sono più i rintocchi da pendolo tipo Big Ben che ritmavano le riunioni fiume d'un tempo (di qui il nomignolo di Musical Watch) ma una tradizione è rimasta inossidabile negli anni, il ritrovarsi il martedì sera ai tavoli del ristorante La mezzeria in via Trieste. Il chiodo fisso del club è sempre stato rimettere in piedi la Mille Miglia: la prima volta, in verità un poco in sordina e con solo 19 auto al via, fu nel lontano

1959. L'idea si rivelò comunque vincente e i sei studenti che si chiudevano ogni sera nella magica stanza dell'orologio musicale avevano ragione ad insistere, la loro «X Miglia» (si chiamava allora proprio così) sarebbe cresciuta anno dopo anno sino a diventare la corsa più famosa del mondo. Ma il club bresciano ha altre frecce all'attivo: ha organizzato raduni internazionali sul Garda, rievocato il Gran Premio d'Italia (ricostruendo addirittura la famosa curva parabolica della Fascia d'Oro, sulla strada per Montichiari), inventato meeting per autostoriche in Franciacorta, a Casaloldo, all'isola gardesana dei Conigli. Uno degli ultimi fiori all'occhiello è la mostra mercato di pezzi di ricambio a Montichiari, giusto in occasione del passaggio della Mille Miglia. A trent'anni di distanza dalle prime riunioni oggi il Musical Watch Car Club vanta ben 242 iscritti. Per entrare nel club bisogna versare una tassa annuale di lire 60 mila. Il club esclusivo è diventato ormai con il passare degli anni un club come tanti altri e la sua tessera (questo va precisato) non aiuta assolutamente a prendere parte alla Mille Miglia. Per salire sulla pedana del via in viale Venezia occorre infatti ben altro: possedere una macchina super o essere in compagnia di un vip.

La scheda

via Somalia 8, 25100 Brescia tel. 030/280036

Presidente: Giuseppe Lucchini

Consiglieri: Vittorio Palazzani, Costantino Franchi, Ezio Ziletti, Gino Danieli, Manuel Vigliani, Gino Munaron, Pasquale Zaccone, Giampiero Toninelli, Amedeo Gnutti, Pierluigi Bassini, Sandro Bianchi, Domenico Paterlini, Giovanni De Marmels, Emilio Comelli.

La lunga stagione dei fan dell'MG



Sono sei le manifestazioni ufficiali in programma per l'MG Club d'Italia nel 1988, ma innumerevoli altre sono

quelle non ufficiali (regionali e interregionali, monomarca e plurimarca) che vedranno la partecipazione dei soci del club romano. Si incomincia il 16 e il 17 aprile ad Anagni (Frosinone) dove si ripeteranno i fasti del Trofeo città di Anagni che nella passata edizione si è caratterizzato per la generosa accoglienza riservata ai numerosi partecipanti. Il 27, 28 e 29 mag-

gio si terrà invece nei dintorni di Siena l'annuale MG Day che vedrà impegnati equipaggi italiani ed esteri. Il 25 e 26 giugno alla tenuta del Borro le MG saranno ospiti nella proprietà di Amedeo d'Aosta mentre il 24 e 25 settembre Città di Castello ospiterà il raduno annuale del club. Il mese di ottobre infine chiuderà il calendario delle manifestazioni ufficiali con due importanti appuntamenti: il primo di tre giorni (sette, otto e nove ottobre) che avrà come sede la Sicilia; il secondo di un giorno, 30 del mese, a Capannelle dove si terrà la giornata conclusiva delle attività del Club.

Una MG Td durante una prova speciale in un raduno della stagione 1987.

A proposito di indirizzi

Dall'agenda '88 pubblicata a pagina 153 del numero 1/87 di *AutoCapital* non sono comparsi gli indirizzi dei club: Registro storico italiano Austin Healey, via privata Bertacchi 9, 20136 Milano, tel. 02/8361072, telex 326096.

Motor Club della Polizia Italiana, via F.G. D'Acquapendente 33, 35126 Padova, tel. 049/685444.

Ha cambiato numero di telefono invece Maurizio La Notte, autore di un appello ai possessori di Fiat X 1/9, apparso a pag. 74 del n. 1/88 di *AutoCapital*. Il nuovo numero è: 0881/24624 mentre l'indirizzo è in via V. della Rocca 19, 71100 Foglia.



Al miglior offerente la collezione Niccolai

Dopo qualche anno di attesa spasmodica da parte dei più accorti collezionisti di auto storiche, vanno finalmente all'asta le vetture della collezione di Guido Niccolai, coinvolto nel fallimento della banca fiorentina Steihausling di cui era amministratore e azionista. Appassionato degli sport improntati sulla velocità (è stato un campione anche nella specialità dell'off-shore) Niccolai aveva realizzato negli anni una discreta raccolta di vetture sportive che saranno vendute all'incanto nell'asta pubblica di venerdì 18 marzo nei locali concessi dalla succursale Fiat di Firenze (in viale Belfiore 57) a partire dalle ore 16.00. Le vetture saranno comunque accessibili agli interessati da lunedì 14 fino al momento dell'asta. La raccolta si compone di 11 pezzi piuttosto eterogenei tra loro e non tutti in perfette condizioni. Si deve aggiungere poi che si tratta di vetture ferme da circa cinque anni con tutte le conseguenze che una sosta così prolungata comporta. Pezzo forte della collezione è una Cisitalia D 46 Formula con telaio n. 001 che Niccolai aveva ritrovato in un circo. Interessante anche la Ferrari 330 12 cilindri 2 + 2 nella versione monofaro, la Bizzarrini 5300 GT Strada, che però è da sdoganare e la De Tomaso 1500 F2 restaurata molto bene da Ettore Bogani di Firenze. Altro pezzo interessante è la Alfa Romeo Gta 1300 che tranne per la tappezzeria e qualche altro piccolo particolare si presenta in ottime condizioni. Un'Abarth 1000 da restaurare, una Cisitalia 303 F che di valore ha solo il nome (è considerata tra le auto più brutte), una Lancia Aurelia B 24 America con targa straniera e quindi da sdoganare, una Lancia Aurelia B 20 in buone condizioni, una Alfa

Aste d'auto: dove l'incanto è garantito

Per alcuni fanno i prezzi di mercato, per altri danneggiano il settore delle autostoriche. Le aste hanno decretato l'ascesa a quotazioni stratosferiche di alcuni modelli, Bugatti e Ferrari in testa, ma anche di altre marche più o meno conosciute.

Resta comunque il fatto che, per molte auto (soprattutto inglesi) le aste sono il mezzo migliore per trovare quanto si cerca.

Particolarmente interessante si prospetta la seduta del tre marzo da Christie's a Londra dove verranno messi all'incanto i disegni originali di Giovanni Michelotti, il carrozziere e stilista torinese, e quella del 11 maggio a Montecarlo, sempre organizzata da Christie's, dove saranno battuti alcuni dei più prestigiosi modelli Alfa Romeo, Ferrari e Maserati.

Data	Località	Casa d'aste	Telefono
3 marzo	Londra	Christie's	0044.1.5817611
7 marzo	Ginevra	Sotheby's	02.783911
19-20 marzo	Bristol Exhibition Centre, Bristol GB		0044.272.650465
26 marzo	Stoneleigh, Warwickshire GB	Walton & Hipkiss	0044.21.7455256
30 marzo	Biggleswade, Bedfordshire GB	Phillips	0044.1.6296602
9-10 aprile	Bingley Hall, Stafford GB		0044.743.271444
10 aprile	Alexandra Palace, Wood Green, Londra GB	Bonhams	0044.1.847 0788
11 aprile	Brocket Hall, Hertfordshire GB	British Car Auctions	0044.42.873 7440
18 aprile	Dutch Motor Museum, Amsterdam	Christie's	06.6542785.
20 aprile	Allington Castle, Maidstone, Kent GB	Lambert & Foster	0044.892.832325
23-24 aprile	Las Vegas, Nevada, Usa	The Auction	001.702.794.3174
			001.702.369.7430 (fox)
11 maggio	Loews Hotel, Montecarlo	Christie's	06.6542785
18 maggio	Biggleswade, Bedfordshire GB	Phillips	0044.1.629 6602
21 maggio	Surrey, GB	Sotheby's	02.783911
4 settembre	Ingliston, Edimburgo GB	Phillips	0044.1.629 6602
1 ottobre	Malvern GB	Phillips	0044.1.629 6602

Romeo 1900 S di colore blu e una Fiat Topolino C completano la serie. Per altre informazioni si può fare riferimento a Remo Rega, direttore dell'Istituto vendite giudiziarie di Firenze che risponde al numero di telefono 055/2340888-889.

Con le autostoriche sulla Piazza Rossa

Si terrà dal 28 agosto al 10 settembre 1988 la seconda edizione del Rally internazionale dalle Alpi agli Urali. Oltre 4.300 chilometri sulle antiche strade mitteleuropee che non più di 80 concorrenti dovranno percorrere su vetture storiche suddivise nella categoria Turismo fino al 1965 e Gran Turismo fino al 1963 oltre a una categoria Evoluzione fino al 1972. La quota di partecipazione è stata stabilita in 2.800.000 lire ed è comprensiva dell'ospitalità completa dal 28 agosto al 10 settembre. Le iscrizioni vanno inviate al-

l'Organizzazione Raduni Classic Cars Open, via privata Bertacchi 9, 20136 Milano entro e non oltre il 15 marzo 1988. Altre informazioni possono essere richieste alla segreteria organizzativa dalle ore 11.00 alle 13.00 e dalle 17.00 alle 19.00, tel. (02) 8361072-8326096.

Rinnovo di cariche al Porsche Club



È cambiato il consiglio direttivo del Porsche Club Italia. La nuova struttura del sodalizio in cui non compare più la figura di Franco Ottaviano che ha rassegnato le dimissioni da presidente è così composta:

Presidente: Camillo Clivio;
Vicepresidente: Gian Carlo

Candiani; **Consiglieri:** Luciano Rancati e Stelio Taraschi. Segretaria sarà Paola Di Noia. Dato l'elevato numero di soci in tutte le parti d'Italia, il nuovo direttivo intende nominare in futuro dei rappresentanti locali; per ora è certo quello di Torino nella persona di Rino Rossi. È stato anche predisposto il calendario (non ancora ufficiale) delle manifestazioni: *fine marzo:* Rally del Chianti; *sette maggio:* raduno internazionale a Imola; *18 giugno:* raduno a Varano de' Melegari; *luglio* (data da decidere): viaggio turistico sportivo in Grecia; *nove settembre:* raduno a Budapest; *primi di ottobre:* raduno internazionale a Monza. Inoltre i soci potranno partecipare ai più importanti raduni internazionali incluso il giubileo di Kirchen-Hausen a maggio. In attesa di una sede definitiva, il club avrà sede in via XX settembre 24, 20123 Milano, tel. 02/4812134, telex 324167.

ADRIATIC VETERAN CARS



Coast to coast per autostoriche

Programmi ambiziosi per l'Adriatic Veteran Cars di Riccione: dopo il buon successo della prima Coppa dei Due Mari (40 iscritti nonostante nessun annuncio sui giornali) per la prossima estate si riparte alla grande. Per la seconda edizione del coast to coast per autostoriche in programma dal 3 al 5 giugno il tracciato, secondo indiscrezioni, presenterà alcune modifiche. La tappa tirrenica non si concluderà a Follonica. Toccherà invece

le saline di Volterra, Bolgheri, San Guido e Marina di Cecina.

La parte sportiva risulterà più impegnativa con più controlli orari e a timbro. L'attività dell'Adriatic Veteran Cars non si fermerà comunque alla Coppa dei Due Mari, ma prevede in agosto un altro prestigioso appuntamento. Si tratta di un trofeo inedito, il Trofeo Terra-mare, che condurrà dall'11 al 20 agosto i concorrenti da Rimini addirittura all'isola di Malta e ritorno. La manifestazione avrà carattere di gara di regolarità, sarà riservata a 60 equipaggi e seguirà un insolito itinerario. Partenza da Rimini con arrivo a Napoli dove le vetture verranno imbarcate sino a Palermo; qui si dovrà attraversare la Sicilia sino ad Agrigento. A Porto Empedocle ci sarà un secondo imbarco con arrivo a Malta. Nell'isola ci

sarà una lunga sosta, cinque giorni di festosa vacanza ospiti del Valletta Yachting Club (in occasione di una regata internazionale riservata a barche storiche) prima di

Una Lancia Aurelia B24 al via da Riccione per la Coppa dei Due Mari 1987.

riprendere la via del ritorno. A premiare il vincitore della gara ci sarà a Riccione una splendida coppa in argento, copia del trofeo Terra-mare di Benvenuto Cellini. Per ulteriori informazioni rivolgersi ad Adriatic Veteran Cars, via Ticino 10, 47036 Riccione (Fo), tel. 0541/48630.



PUBLIC

**SE ANDARE IN CENTRO
VI TERRORIZZA
SIETE SU UN'AUTO
SBAGLIATA.**



E' giusto andare in centro senza farsi venire l'esaurimento nervoso; è giusto non spendere un capitale per fare il pieno; è giusto parcheggiare senza tamponare l'auto degli altri e senza "far male" alla propria; è giusto che i giovani abbiano la loro prima auto e gli adulti, perchè no, la seconda. Innocenti ha fatto la 500, giustamente.

500

INNOCENTI

INNOCENTI 500. L'AUTO GIUSTA.



Considerazioni sulle Turismo

Per diversi motivi le vetture della categoria Turismo, da molti e per lungo tempo richieste, avrebbero dovuto rappresentare nel 1987 la parte più cospicua di un pur già notevole parco: l'ampia possibilità di scegliere il modello più adatto ed il prezzo di acquisto più basso rispetto ad una sportiva pura, la possibilità di una preparazione quasi equivalente a quella di una Gran Turismo Speciale e la conseguente certezza di prestazioni di rilievo, il piacere intrinseco di gareggiare in una categoria che è stata sempre la più affollata facevano presagire un impiego massiccio di queste auto. Al contrario bisogna riconoscere che al loro primo anno di attività hanno deluso per la scarsa presenza alle gare di velocità, proprio mentre le altre autostoriche da competizione (le cifre lo dimostrano) hanno vissuto un momento magico.

Qualcuno ha avanzato l'ipotesi che la causa di tutto ciò debba ricercarsi nella demotivazione di quei conduttori intenzionati a impegnarsi in questa categoria e non incentivati dalle prospettive di vittoria di un titolo se non al di fuori del Trofeo Rally.

L'ipotesi potrebbe anche avere fondamento ma sarebbe deprimente pensare come sarebbero cambiati i tempi: per diversi anni infatti i piloti di autostoriche delle altre categorie hanno corso senza mai chiedere niente, per il solo piacere di correre e di poter dimostrare di essere una crescente realtà sportiva.

Una realtà alla fine premiata, certo, ma soltanto nel 1981 e con una Coppa Csaì destinata ad un solo vincitore assoluto quando i corridori erano ormai più di 100, per arrivare poi nel vicino 1985 e diventare una realtà comprovata al primo Campionato italiano e ai Trofei di categoria.

In questa logica di attese e di verifiche è presumibile che un riconoscimento non verrà certo negato alle Turismo, se con il tempo dimostreranno di essere non una sparuta pattuglia ma un serio e compatto squadrone: per adesso pare piuttosto più realistico pensare che l'impasse iniziale sia stata determinata da un calendario incerto e dall'esiguo numero di gare riservato a queste vetture, probabilmente in un primo tempo ritenute confinate dagli organizzatori ai soli rally.

Adesso ci sono le premesse per una spinta vigorosa al decollo: da un lato la nuova classe 1150 sembra fatta apposta per le Turismo, che fino a questo limite di cilindrata hanno visto in tutti i tempi la maggior partecipazione alle gare, dall'altro gli organizzatori, or-

mai consapevoli della loro importanza come fatto sportivo e di spettacolo, hanno iscritto a calendario per queste auto un numero incredibile di gare di velocità in circuito e in salita.

Parliamo ancora dei coupé Alfa Romeo 1900

È stata accolta la richiesta presentata a suo tempo dal rappresentante italiano in seno alla Commissione autostoriche della Federazione internazionale degli sport automobilistici (Fisa) e riguardante l'allargamento delle carreggiate delle vetture Alfa Romeo 1900 Sprint e Super Sprint così da consentire loro il montaggio di cerchi da 15 pollici con canale da 5 o 5 pollici e mezzo, altrimenti impossibile conservando le carreggiate d'origine. L'aumento concesso in deroga al regolamento è pari a 3 pollici, ma alla sola condizione che le ruote non sporgano dai parafranghi.

Come sempre la variazione dei dati sulle fiche d'identità dovrà essere vidimata dalla Sottocommissione autostoriche.

Ultime notizie sulle nuove fiche d'identità

I termini di validità delle vecchie fiche d'identità Csaì (entro i quali dovranno essere sostituite con il nuovo modello) sono stati definitivamente fissati al 30 giugno per quelle riguardanti le vetture GT e GTS e al 31 Dicembre 1988 per quelle delle altre categorie: praticamente con l'entrata in vigore delle fiche Fisa.

Rientra invece la possibilità, prospettata in un primo tempo, di poter usare soltanto quest'ultima anche per le gare nazionali. Per due motivi:

1) le vetture monoposto a motore centrale 1954-60 nelle gare nazionali potranno correre classificate come appartenenti al periodo E, ma per le norme Fisa nelle gare internazionali saranno sempre comprese nel periodo F e dovranno quindi avere due fiche;

2) la fiche Fisa è redatta in francese e potrebbe dimostrarsi di difficile interpretazione per i verificatori nelle gare italiane. Quindi tutti dovranno avere due fiche di cui riassumiamo l'utilizzo: fiche Csaì nelle gare nazionali;

fiche Fisa (e Csaì come riscontro) nelle gare internazionali che si svolgono in Italia; fiche Fisa nelle gare internazionali all'estero.

Errata corrige

Per errore tipografico alla nona riga del primo argomento trattato sul numero scorso (Tutte le novità 1988) si legge «...che dimostra cilindrata e categoria...».

L'esatta frase è invece «...che dimostra classificazione e categoria...».

Quattro mostre da non perdere

Con la stagione delle gare entra nel vivo anche il calendario delle mostre scambio riservate agli accessori e ai ricambi di auto d'epoca. Il 19 e il 20 marzo a Frosinone si terrà la prima mostra scambio di auto, moto e accessori della provincia laziale. La sede sarà presso i padiglioni Fiere Centro Italia, in via Casilina Nord all'altezza del km 81,6. L'orario per i visitatori sarà dalle 14.00 alle 18.00 per la giornata di sabato 19 e dalle 9.00 alle 18.00 di domenica 20. Per informazioni e adesioni contattare il Camef Frosinone, via Plebiscito 42,

03100 Frosinone, tel. 0775/853230 oppure: Pierluigi Vassallo, tel. 0775/200075 (orario ufficio); Giuseppe Bottini, tel. 0775/872215 (dalle 14.00 alle 15.30); Bruno Pollastrini, tel. 0775/853909 (dalle 20.30 alle 21.30).

Il 26 e il 27 marzo anche Piacenza entrerà per la prima volta nel circuito delle manifestazioni per lo scambio di pezzi di ricambio. Nel quartiere fieristico piacentino, in via Emilia Parmense 17, si terrà la prima Mostra scambio automotociclo d'epoca a cui saranno abbinati il primo concorso nazionale moto d'epoca città di Piacenza e il primo concorso nazionale ciclo d'epoca. Insomma,



un inizio in grande stile per una città all'esordio in questo campo. Per altre informazioni rivolgersi a Vittorio Tessera (tel. 02/95320438) oppure a Tino Sacchi (tel. 02/90631759). Domenica 17 aprile invece si svolgerà a

Reggio Emilia la più nota e frequentata delle mostre scambio di inizio stagione. La manifestazione avrà luogo presso il Centro espositivo dell'Ente Fiera di Reggio Emilia (zona industriale di Mancasale) a 300 metri dal casello autostradale di Reggio Emilia dell'autostrada del sole.

L'orario è dalle 7.30 alle ore 18.30. Agli espositori potranno depositare all'interno della mostra il proprio materiale a partire dalle ore 11.00 di sabato 16 aprile. La mostra non prevede spazi riservati, pertanto non è necessaria l'adesione anticipata. Per altre informazioni telefonare allo 0522/294859 - 585327 - 511370.

Audi 80. Un ragionamento che fila.

Per la sua concezione così originale, per le sue caratteristiche e per le sue qualità, la Audi 80, fin dal primo momento, ha dimostrato di sapere convincere: proprio come convince ogni ragionamento che fila. Una forma compatta che anticipa il futuro, una

1.038 punti di vendita e Assistenza
in Italia. Vedere negli elenchi telefonici
alla seconda di copertina e nelle
pagine gialle alla voce Automobili.



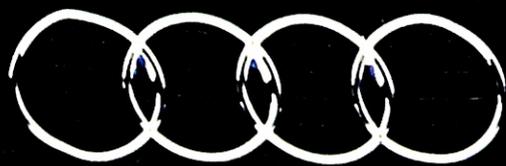
grande abitabilità interna, prestazioni brillanti, consumi contenuti, un CX di 0,29 a garanzia di una silenziosità di marcia prossima all'assoluto anche alle alte velocità, un'ampia scelta di brillanti motori a benzina di 1600 cmc, di 1800 cmc, di 1800 cmc a inie-

zione e 1600 Turbo Diesel. La Audi 80, come tutte le Audi, ha la carrozzeria totalmente zincata per la più efficace delle protezioni contro i danni del tempo. È inoltre disponibile con la trazione integrale permanente quattro, dotata di differenziale centra-

le Torsen e con ABS, che garantiscono il meglio in fatto di mobilità e di tenuta di strada in tutte le situazioni. A richiesta il "procon - ten", una sicurezza esclusiva Audi per la massima protezione del guidatore e del passeggero anteriore. Ragionateci sopra.



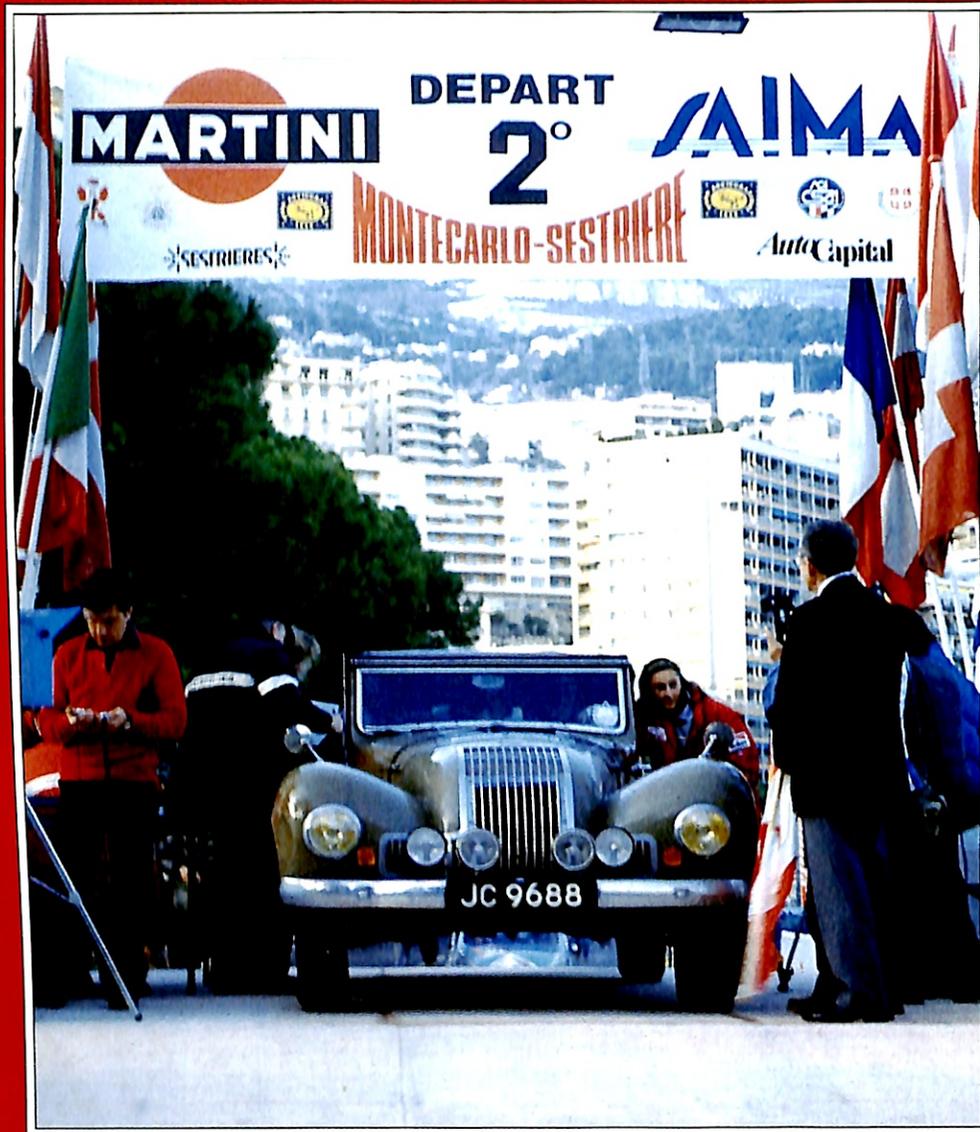
All'avanguardia della tecnica.



quattro

Audi 80

Le grandi iniziative di AutoCapital / È stata una faticata micidiale per uomini e macchine. Ma gli oltre centocinquanta protagonisti della Montecarlo-Sestriere e della Coppa delle Alpi possono ricordare la loro impresa con un pizzico di orgoglio: mai gara storica è stata così lunga e impegnativa. Anche senza il bisogno dei chiodi...



Challenge della neve 1988





Da venerdì 15 a mercoledì 20 gennaio l'automobilismo storico ha vissuto alcuni dei suoi giorni più belli. Nonostante la mancanza della neve, gli inevitabili inconvenienti improvvisi e le difficoltà burocratiche, tutti i concorrenti del Challenge della neve partecipanti alla Montecarlo-Sestriere e alla Coppa delle Alpi hanno potuto godersi in piena libertà 2 mila chilometri con le loro macchine. Era questo l'obiettivo che *AutoCapital*, patrocinatore della manifestazione, si era prefissato. In questo eccezionale servizio che tutta la redazione e lo staff fotografico hanno portato a termine con non poche difficoltà, *AutoCapital* vuole ringraziare tutti coloro che hanno permesso questo lungo

ponte invernale in chiave storico-sportiva. In primo luogo il grazie va ai concorrenti, che hanno reso la gara un kolossal. Poi agli sponsor Martini, Polo, Ralph Lauren, Saima e Toro Assicura-

A sinistra e qui sopra, le partenze delle due gare: al via a Montecarlo la Allard M Coupé dell'equipaggio Manley Tucker-Greenwell del Club Britannia, al via a Torino l'Alfa Romeo 1900 Ti di Branchini-Mandelli del Club Italia. La sfida tra i due club è stata il motivo di interesse delle due gare. 150 crews were at the start of the Challenge della neve 1988, the winter event sponsored by AutoCapital. Here's the chronicle of the race.



Due cuori e una capote

Un passaggio spettacolare sulla salita del Sestriere della Cooper Ford Mk IV S dell'equipaggio statunitense Arutunoff-Clayton Jones: i due saranno in gara anche nella Coppa delle Alpi, ma dovranno arrendersi a pochi chilometri dal traguardo per il cedimento dell'avantreno. La vettura era una delle più rare del Challenge della neve, al punto che nemmeno i proprietari sono in grado di ricostruirne esattamente la storia. L'unica cosa sicura è che si tratta di uno dei bolidi realizzati da Charles Cooper utilizzando componenti di vetture di serie degli anni '50. Probabilmente il punto di partenza era un motore Vauxhall. L'auto resta parcheggiata abitualmente in un garage di Modena ed è utilizzata dall'equipaggio per correre nelle migliori gare italiane.





MARTINI
118
confronto

MONTICARLO-SESTRIERS

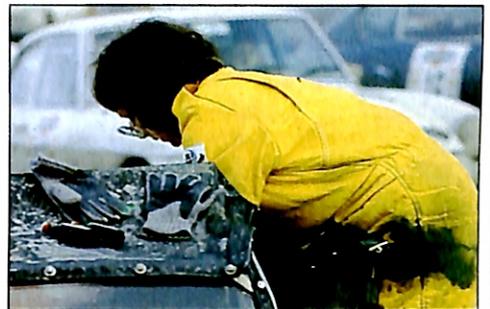
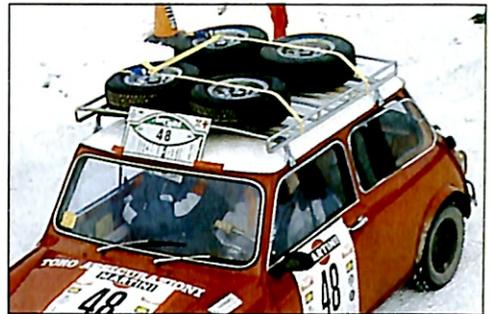
Konic

zioni, a chi come la Mercedes Benz Italia, l'Alitalia, l'Autoexpò, la Elettroprima hanno collaborato all'organizzazione. Un grazie alle case automobilistiche (Audi, Austin Rover, Bmw, Ford, Lancia, Subaru e Suzuki) per avere messo a disposizione dei giornalisti e dei fotografi di *AutoCapital* vetture in grado di superare ogni difficoltà del percorso. Infine agli organizzatori, Sporting Club Sestriere, Historic Racing Club Italiano, Ac di Monaco, Ac svizzero e ticinese, Acì e aziende di soggiorno delle località interessate e a quanti altri hanno lavorato per la riuscita delle gare. Gare che, dalla pagina seguente, vengono descritte chilometro per chilometro.

Montecarlo-Sestriere

Tanto attesa quanto (sotto sotto) temuta, grande protagonista nella precedente edizione, la neve quest'anno è mancata all'appuntamento. Come una bizzosa star ha dato forfait senza preavviso, trasformando un rally impegnativo come il Montecarlo-Sestriere in una lunga passeggiata notturna un po' avara di grandi avventure e magiche emozioni. L'illusione che si ripettesse però, in extremis e come per magia, lo stesso copione di dodici mesi prima albergava nel cuore di tutti i partecipanti. Nella giornata di venerdì 15 gennaio su Montecarlo si erano addensate incerte nuvolaglie, il mare si era tinto improvvisamente di piombo e le notizie che giungevano dal Turini, dal Tenda e da Limone Piemonte (pur con una attendibilità da Radio Fante) narravano di fiocchi di neve larghi e soffici, di possibili bufere nella notte, di gelo e ghiaccio a volontà. E tutti, a sentire simili bollettini, sembravano i bimbi irrequieti di *Pattini d'argento*, si sgomitavano e si fregavano le mani con un lucichio divertito negli occhi. Del resto già giovedì pomeriggio le autostoriche incolonnate sull'autostrada verso Genova si erano sorbite un buon aperitivo invernale: una violenta nevicata aveva ammantato di bianco il passo del Turchino in un'atmosfera da *Dottor Ziva-*

A sinistra, il primo incontro ravvicinato con la neve dell'Alpine A110 di Scaiola-Silvestri sui tornanti del col di Tenda. A destra, una sequenza di immagini dal diario della Montecarlo-Sestriere; in basso, il passaggio del testimone al Sestriere tra le autostoriche e le auto moderne al via per il rally di Montecarlo.

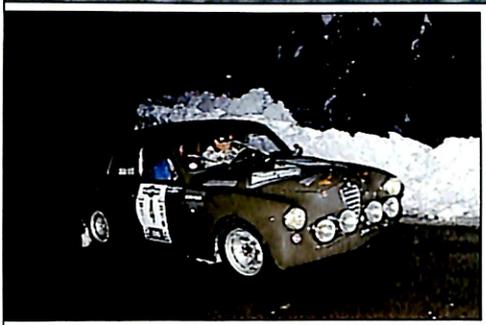


R. Carrer

S. Bacchi

Olympic Photo





Alla ricerca del tempo perduto

In grande, la Saab 96 di Arbizzi-Ciabatti contro il cronometro nel tratto francese della Montecarlo-Sestriere. Sopra, dall'alto in basso, la Morris Cooper S di Cantera-Neuschuler, la Bmw 700 di Ronco-Ciccolini, la Mercedes Pagoda di Valentini-Rossi. A destra, l'Alfa Romeo 1900 di Serena-Branchini.





Zanon-Spalla su Lancia Aurelia B-24 S.



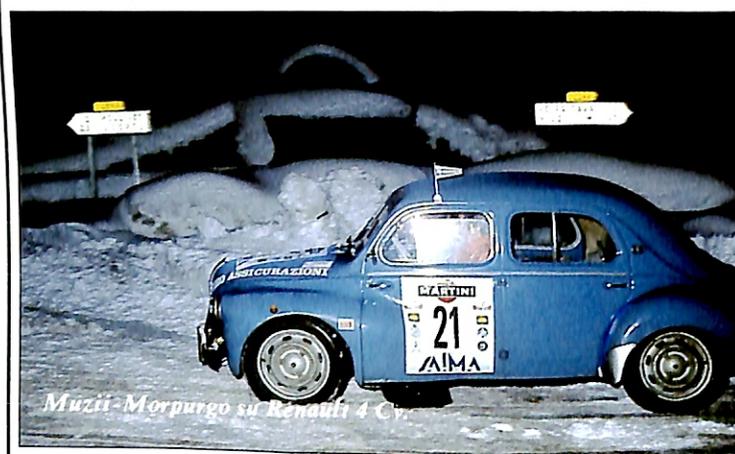
Fini-Stanguellini su Fiat 2300 S.



Riedner-Seufert su Fiat 1100 T.



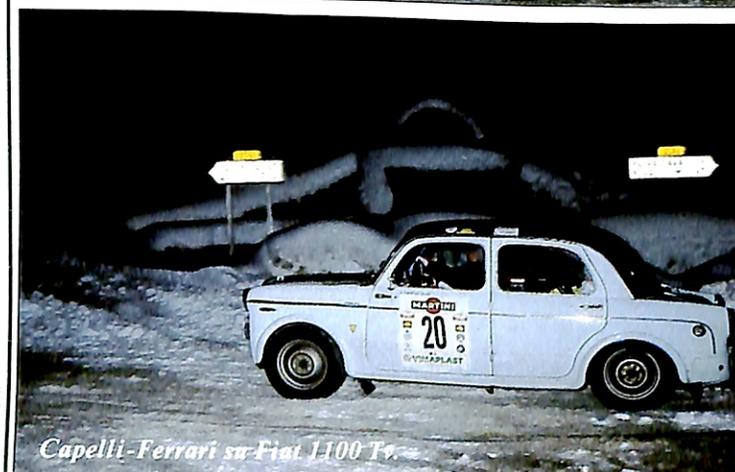
Valentini-Rossi su Mercedes Pagoda.



Muzii-Merpurgo su Renault 4.



Ceresa-Gualco su Austin Cooper S.



Capelli-Ferrari su Fiat 1100 T.



Munaron-Reale su Alfa Romeo Giulia Spider.

S. Bacchi