

DOVE corriamo domenica?



su tutte le piste con **Sinclair DTR**

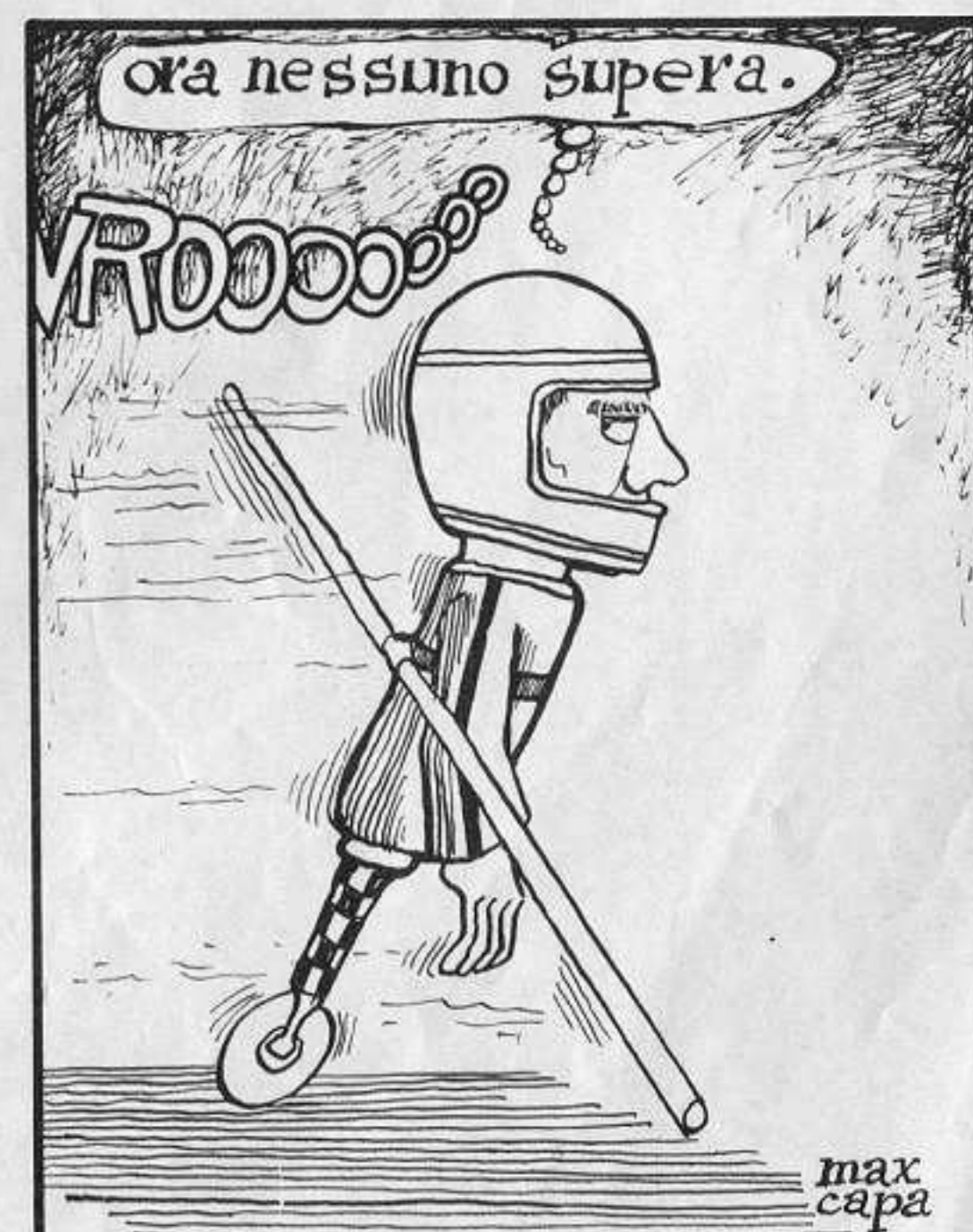
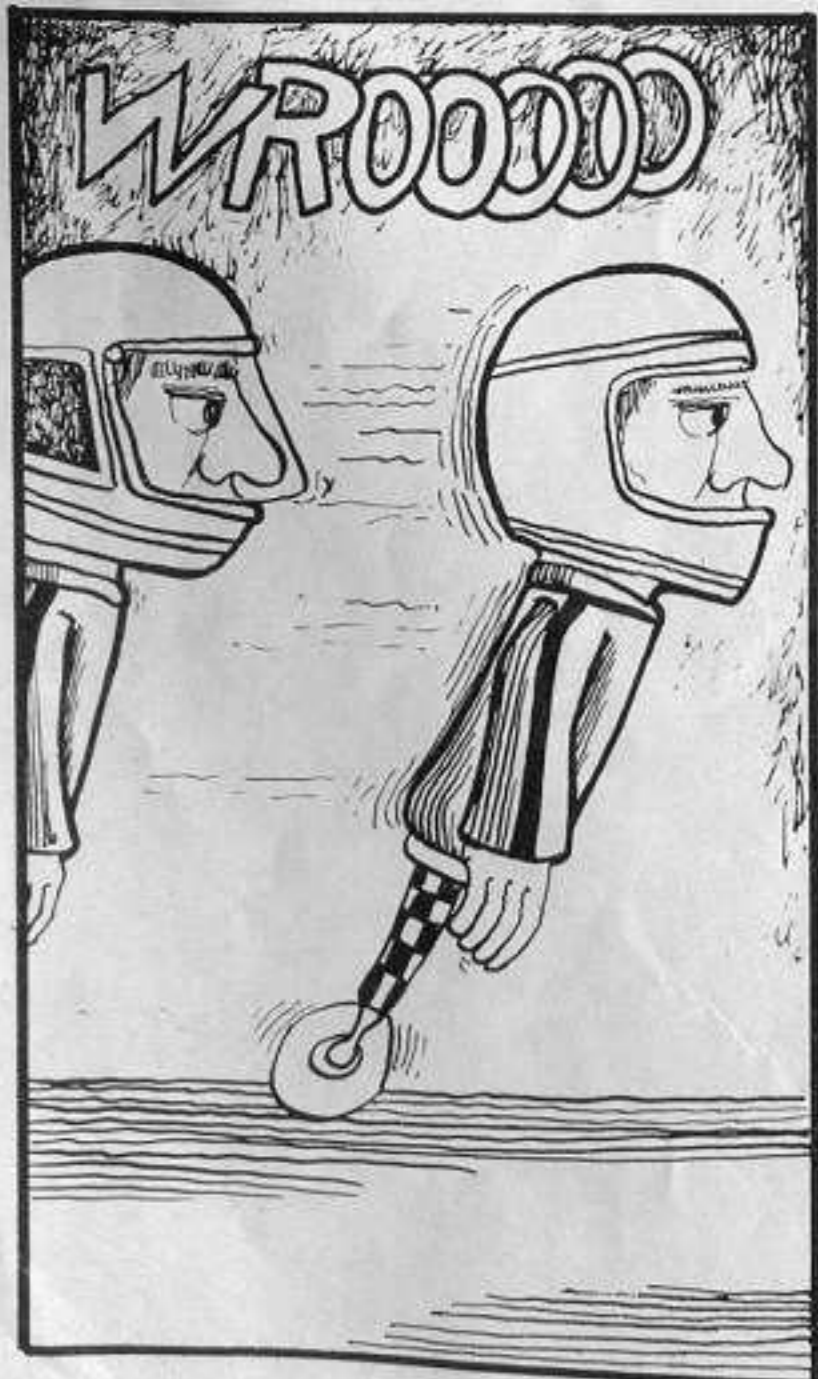
SETTEMBRE

Data Corsa Località	Validità	Tipo di gara	Vincitore assoluto ediz. precedente Primati
18-20 Rallye Bad-Neuenhar GERMANIA	● ●	Regolarità	
19 Corsa a Oulton Park INGHILTERRA	● ● ● ● XVIII F. 5000	Velocità in circuito	Walker (Lola)
19-27 Tour de France FRANCIA	● ● ● ● XV camp. mond. rallyes piloti	Regolarità	Larrousse-Gelin (Porsche)
20 Giro di Madera PORTOGALLO	● ● ● ●	Regolarità	
20 GP del Canada CANADA	● ● ● ● XI camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Ickx (Brabham) Giro: Ickx 1'18"1, media kmh 183,586 Dist.: Ickx 1.59'25"7
20 Coppa Autodromo AC Milano	● F. 3	Velocità in circuito	
20 Trofeo Ardenne BELGIO	● ● ● ● VIII Trofeo europ. Marche 2000	Velocità in circuito	
20 Catania-Etna AC Catania	● Camp. GTS, SP Trofeo TS Trofeo mont.	Velocità in salita	Capuano (Porsche)
20 Castione-Presolana AC Bergamo	● Trofeo mont.	Velocità in salita	
20 Chianti Classico AC Siena	□ Part. ore 11	Velocità in salita	Pilone (Abarth) Pilone 4'06"2, media kmh 119,900

20 Coppa Teramo AC Teramo	□	Velocità in salita	
20 Trofeo delle Dune OLANDA	● ●	Velocità in circuito	Van Lennep (Porsche)
20 Scott Brown Memorial (Snetterton) INGHILTERRA	● ●	Velocità in circuito	
20 Castelli Svevi AC Bari	● Trofeo reg.	Regolarità	Marinelli (Fulvia)
20 Raduno Alfa AC Ferrara	Riserv.	Regolarità	
20 Coppa Valtellina AC Sondrio	□	Regolarità	
20 Coppa del Carso AC Trieste	● Trofeo reg. Sprint	Regolarità	
20 Corsa a Skarpnack SVEZIA	● ● ● ● F. 3	Velocità in circuito	
20 Corsa di Belvaux LUSSEMBURGO	● ●	Velocità in salita	
20 Corsa a Martinsville STATI UNITI	● ●	Velocità in circuito	Petty (Torino)
20 Corsa di Sewen FRANCIA	● ●	Velocità in salita	
20 Coppe di Parigi FRANCIA	● ● ● ●	Velocità in circuito	
20 Limonest Mont Verdun FRANCIA	● ●	Velocità in salita	
20 Corsa a Thruxton INGHILTERRA	● ● ● ● F. 3 Interserie	Velocità in circuito	Fittipaldi (Lotus)
20 Rallye Jeanne d'Arc FRANCIA	● ●	Regolarità	
21 Giro d'Europa GERMANIA	● ● ● ●	Regolarità	Vogt-Walner (Opel)
24-25-26 Alpe della Luna Alto Tevere	● ● ● ● Camp. it. rallyes Part. giovedì ore 22	Regolarità	Ballestrieri-Audetto (Fulvia)
26 Trofeo regolarità AC Trento	Ris.	Regolarità	

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

SPRINTino



OPEL

OBBIET

made CONRERO

TORINO - La «vita» agonistica della Opel 1900 GT è iniziata un po' in sordina, come spesso accade per quelle vetture che hanno caratteristiche esteriori da vettura sportiva e, sotto, un solido e sano impianto da vettura da famiglia.

Molti, cioè, erano convinti del fatto che la Opel GT rappresentasse un tentativo concreto ed intelligente per realizzare una vettura sportiva ma «affidabile», sicura e fedele nel traffico di ogni giorno; ma erano pochi quelli che avevano visto in essa le qualità di una sportiva di razza, le doti per farne una «vettura da corsa».

Fra questi, Virgilio Conrero. Il preparatore torinese non ha bisogno di presentazioni, tante e tanto riuscite sono state le sue trasformazioni sportive su vetture di ogni tipo e cilindrata. Conrero stesso, quando gli proposero di preparare una Opel GT, rimase un po' perplesso. La vettura tedesca è omologata nel Gran Turismo Speciale, classe 2000, «feudo» incontrastato delle collaudatissime Porsche 911 a 6 cilindri, una vettura difficile da battere.

Alla sua prima uscita, la Opel GT di De Paoli fa segnare tempi eccellenti al Bondone, pur non vincendo la classe, preceduto solo dalla Porsche



La Opel GTS preparata: 175 CV DIN a 7200 giri, 220 kmh

di quella vecchia volpe di Sepp Greger. La faccenda non passa inosservata, ma si attende una controprova, che non si fa attendere, ed è clamorosa. Al Gran Premio del Mugello, Giampaolo Benedini vince la GTS 2000, precedendo di pochi secondi la Porsche di «Massimo» e Schenetti.

Intendiamoci: nessuno, a cominciare da Conrero, si fece illusioni particolari. La vittoria del Mugello scaturì anche da favorevoli circostanze, ma evidentemente la «base» era buona, sufficiente in ogni caso da giustificare il proseguimento delle esperienze su questa vettura.

Siamo andati a trovare Conrero nella sua officina di Moncalieri, per vedere in quale maniera ha aggiunto la «S» alla GT Opel, raddoppiandone quasi la potenza.

L'elaborazione della vettura è iniziata naturalmente dal motore, al quale sono state apportate le modifiche consuete: lavorazione dei manovellismi, alleggerimento delle masse alterne, equilibratura, nuovi pistoni (tedeschi), modifica della distribuzione e dell'alimentazione, lavorazione della testata. Il motore, un quattro cilindri in linea, con albero a cammes in testa, ha reagito molto posi-

tivamente alla preparazione, e si può dire che ha rappresentato lo scoglio meno arduo. Compresso 11,8:1, alimentato da due carburatori doppio corpo Weber 45 mm, si è dimostrato sufficientemente potente, giungendo ad erogare 175 CV DIN a 7200 giri, con ottime caratteristiche di utilizzazione ai vari regimi. E' stato anche aggiunto un radiatore dell'olio, per aumentare la quantità di lubrificante in circolo e favorirne il raffreddamento.

Più radicale il lavoro relativo all'assetto della vettura. Conrero ha lavorato la balestra anteriore, sostituito le molle posteriori, montato ammortizzatori Koni registrabili, e sostituito i silent-block in gomma con giunti sferici «uniball». Per quel che riguarda la trasmissione, non poche sono state le difficoltà da superare; infatti, non è stato possibile reperire un cambio ravvicinato (sempre a quattro marce) adatto alle caratteristiche delle competizioni, e si è ripiegato su una scatola di derivazione Kadett, con scarti fra una velocità e l'altra relativamente ampi, mentre, al ponte, il rapporto più «corto» sviluppava pur sempre quasi 185 kmh. Da un certo punto di vista, questa è una ulteriore dimostrazione delle qualità di fondo della gran turismo Opel.

1° ARRIVATO: raid

materiali e tecniche
d'avanguardia
nella costruzione di
volanti sportivi

ricavati da un unico disco
di alluminio con
impugnatura anatomica
antiurto, nei diametri
da 310 a 360 mm.,
dispongono di mozzo
intercambiabile per ogni tipo
di vettura.

Vengono forniti in legno
di mogano, in pelle e in simil
pelle, con cucitura a mano.

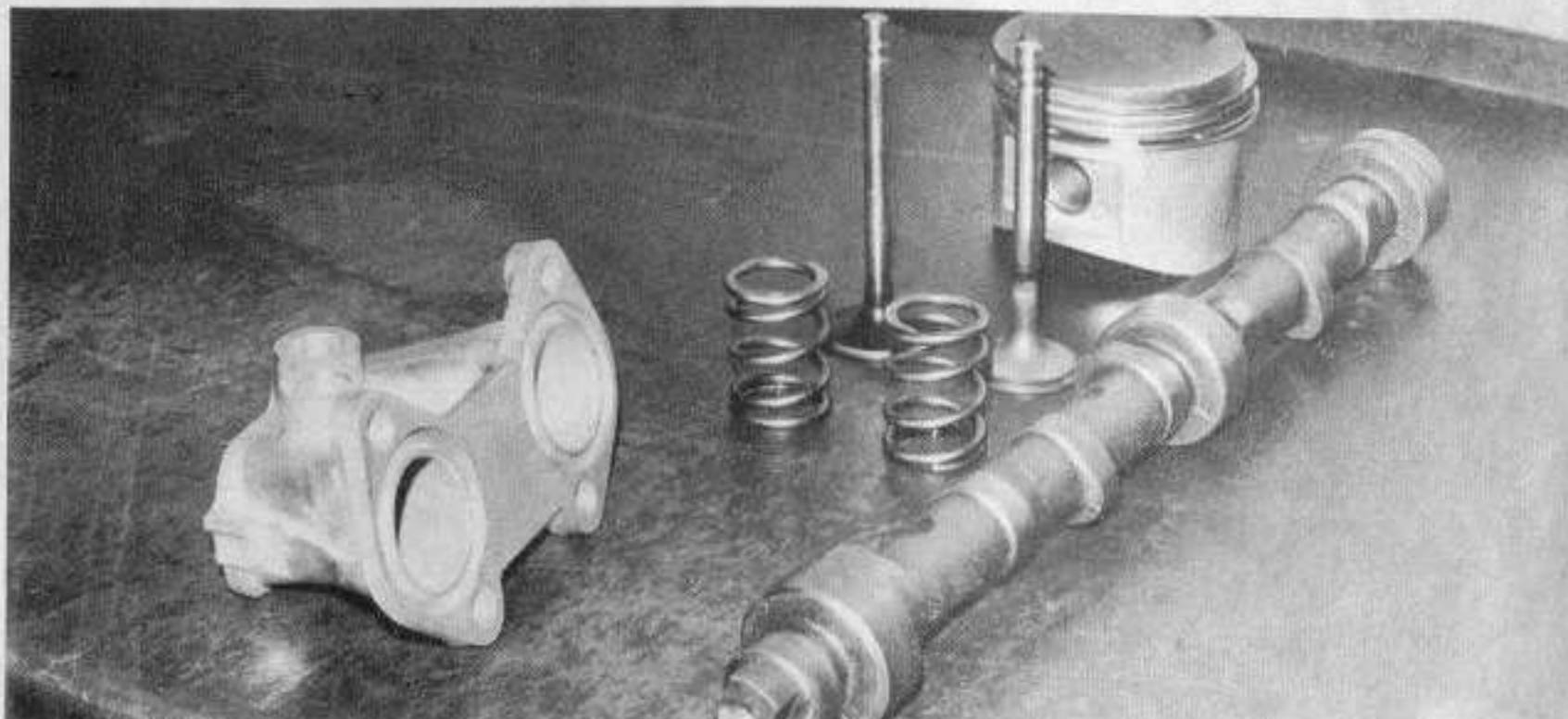


raid c.v.s.
costruzioni volanti sportivi
44043 mirabello (fe)
via argine postale, 69

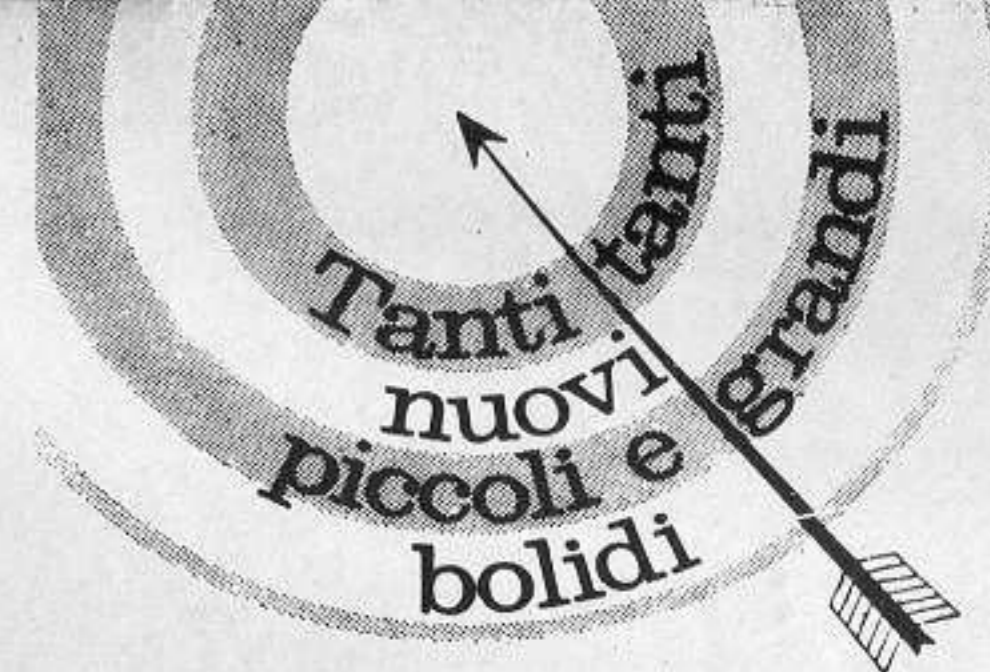
C. D. 2 - BOLOGNA



A confronto, il pistone della GT normale (a sinistra) e della GTS gruppo 4. Quest'ultimo tipo di vettura ha il cielo bombato, il raschiaolio diverso ed i segmenti di tenuta alquanto più sottili



A sinistra, lo speciale collettore di aspirazione costruito da Conrero, con circolazione dell'acqua. Accanto l'asse a cammes, un pistone e le valvole di fabbricazione tedesca che hanno dato qualche noia



La Opel GT 1900 normale: 95 CV DIN a 5400 giri, 185 kmh

IN QUESTO SCHEMA, LA CURVA DI POTENZA DELLA OPEL GT ELABORATA PER IL GRUPPO 4 DA CONRERO

GIRI MOTORE	CV CORRETTI
3.000	71
3.500	87,2
4.000	104,5
4.500	124,2
4.800	135,8
5.000	139,7
5.500	150,7
6.000	161,2
6.500	169,1
6.800	172
7.000	175,6
7.100	175,1
7.200	174,8

La coppia massima è risultata di 20,26 kgm, a 5000 giri.

La potenza in progressione il suo segreto

MA COME SI COMPORTA IN CORSA, LA OPEL GT ELABORATA? Dopo averla provata nella sua versione normale, ed averne apprezzate certe doti e criticate certe caratteristiche, ci interessava il parere di qualcuno che l'avesse condotta al limite per un tempo sufficiente a farsene un'idea precisa, ed abbiamo pertanto pensato a Giampaolo Benedini. Questo, quanto ci ha dichiarato il pilota mantovano:

« Premetto che il mio parere di fondo sulla Opel GT gruppo 4 può essere influenzato, in senso positivo naturalmente, dalla mia vittoria di classe al Mugello. Una vittoria nella quale non speravamo molto, ma che alla luce dei fatti la mia Opel si è meritata. Infatti, contro la coalizione delle Porsche, avevamo deciso di fare una corsa regolare, con la nostra vettura pressoché alla sua prima corsa impegnativa. Le Opel erano due, una per me ed una per De Paoli, che però si è ritirato con una valvola rotta. Avevamo montato dei Goodyear 4,75-10,00/13, il rapporto al ponte più "corto" (quello da 180 e passa) ed un serbatoio da 100 litri, al limite della capacità ammessa, che in definitiva ha contribuito non poco alla mia vittoria.

Già nel corso delle prove, avevo avuto parecchie noie agli ammortizzatori, che erano stati sostituiti prima della corsa, mentre avevo avuto modo di rilevare la quasi inutilità dell'autobloccante montato, solo al 50 per cento.

In gara, dopo un primo giro discreto, mi preparavo a migliorare quando il bloccaggio di un ammortizzatore mi ha costretto a rallentare; ad ogni modo sono arrivato in fondo benissimo, e per di più senza essere costretto a sostare per il rifornimento.

La cosa che più mi ha colpito di questa vettura è l'ottima progressione di potenza, con un ottimo "tiro" già a regimi molto bassi, fino ai 7500 massimi. Anche la stabilità è ottima, e ricorda quella delle Alfa GTA: la vettura, in appoggio sulle ruote esterne, è molto sincera, e leggermente sovrasterzante, simile in questo alla versione di serie. In ogni caso, le ottime caratteristiche dello sterzo,

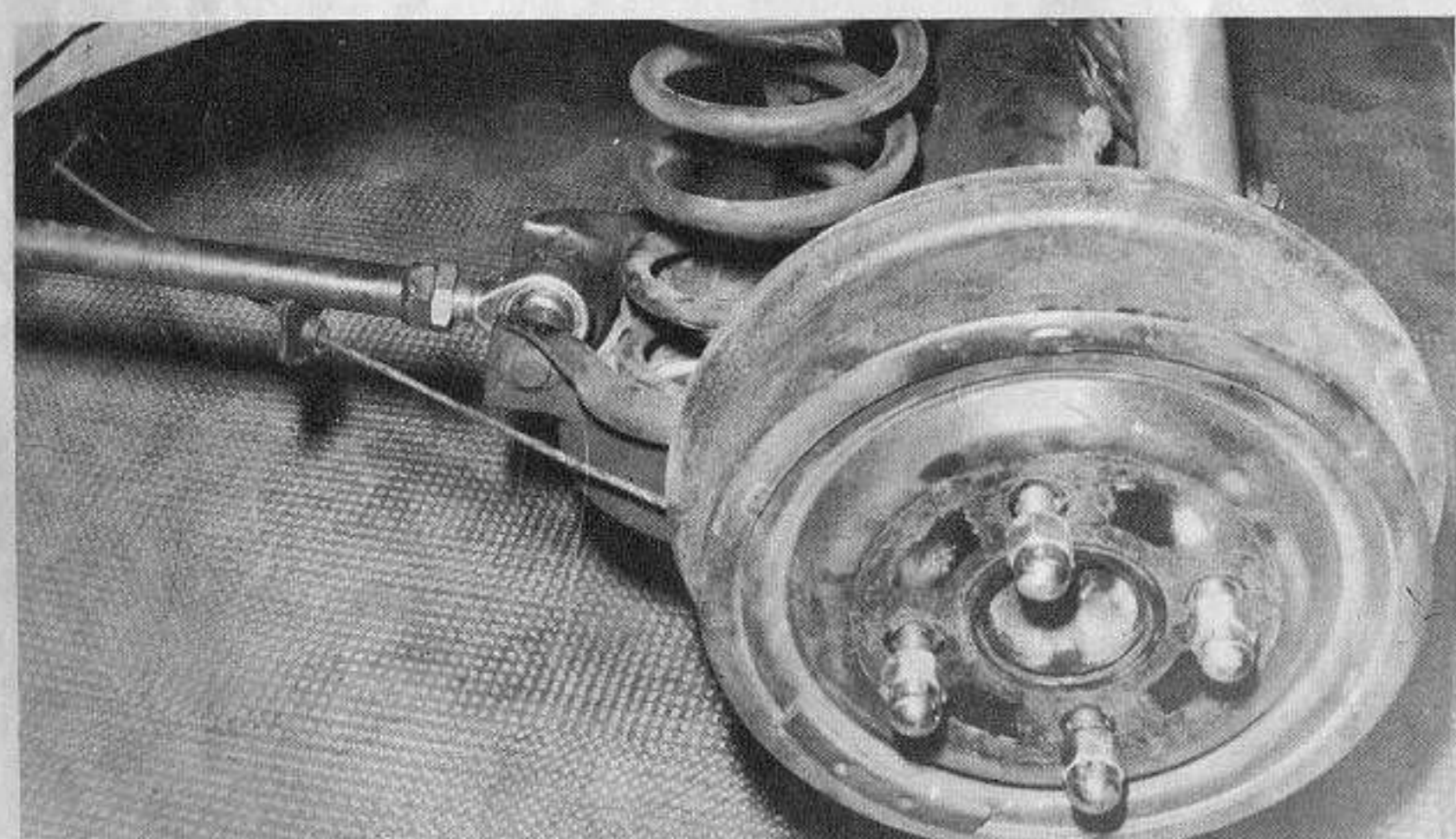
leggero e molto preciso, aiutano a richiamare in linea la vettura anche in situazioni, diciamo così, "limite". Sono rimasto solo un po' scontento del retrotreno, i cui attacchi si sono allentati, ma è una semplice questione di messa a punto.

In complesso, ho molta fiducia in questa vettura: innanzi tutto, per il fatto che, sia pur così nuova, ha già dimostrato ottime qualità. Inoltre, sarei curioso di provarne una con i rapporti lunghi, dato che la Opel GT ha ottime caratteristiche di penetrazione, e sono certo che nei circuiti veloci, come Monza, riesca a raggiungere velocità molto elevate. Vedremo quest'altr'anno. »

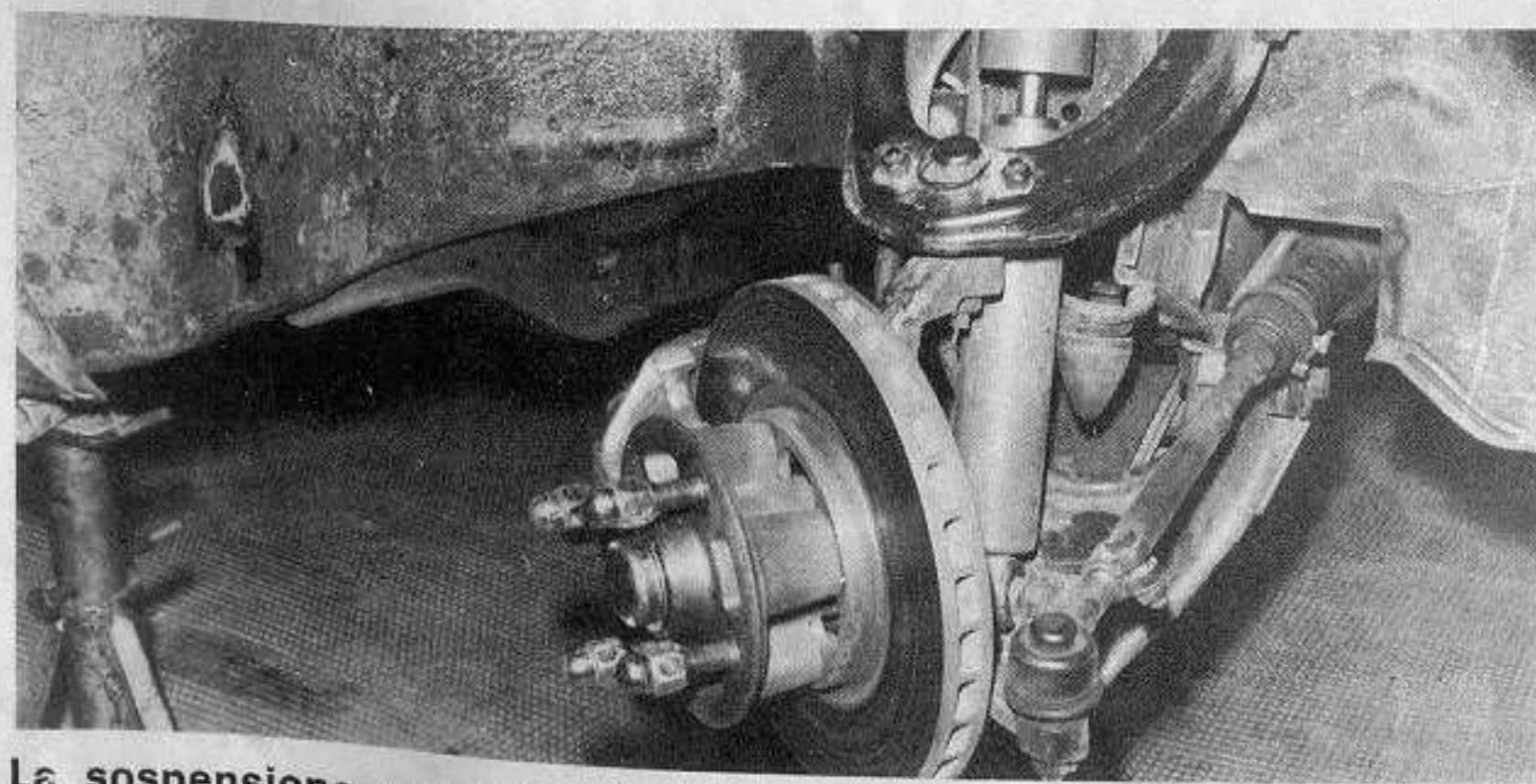
NUOVE TESTATE DA OLTRE 200 CV

Per questa vettura si prospetta un interessante avvenire. Dovrà essere perfezionata nel motore (sarà omologata una nuova testata da « oltre 200 CV »), nell'assetto (nuovo autobloccante) e anche nella scocca, che per ora non è stata affatto alleggerita; inoltre, l'Autotecnica Conrero metterà in vendita, nella prossima primavera, una scatola di elaborazione per l'uso stradale, comprendente albero a cammes, valvole, molle, collettori aspirazione, carburatori doppio-corpo da 40 e scarico speciale. Una Opel GT da 130 CV DIN, insomma: la sportiva della General Motors ha mostrato, in corsa, di gradirne anche di più.

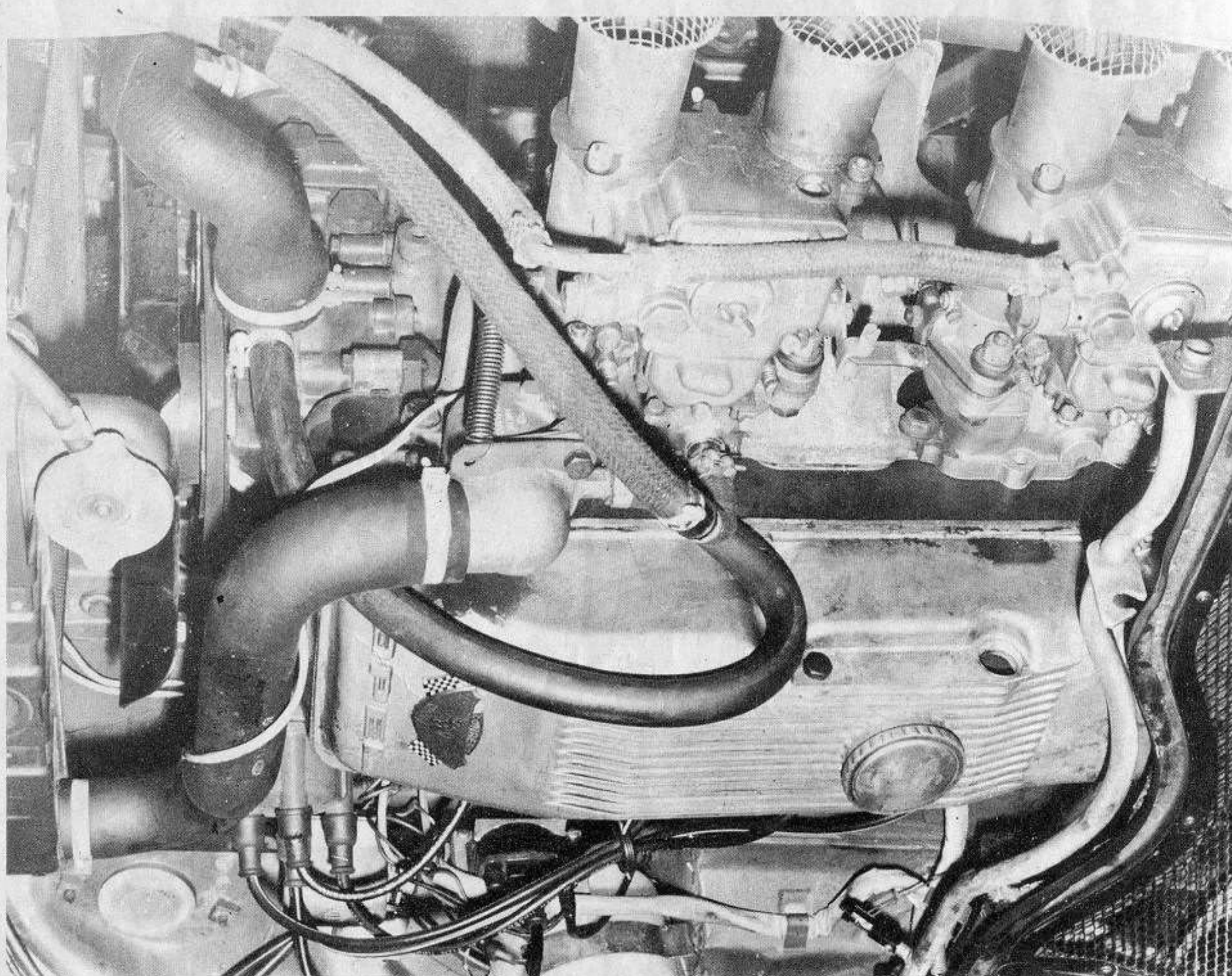
I. C.



La sospensione posteriore. I freni sono ancora a tamburo; si nota il puntone di reazione articolato su di un giunto a sfera



La sospensione anteriore. I dischi freno sono raffreddati da aperture radiali, e si sono dimostrati ottimi in ogni situazione



Alla destra del vano motore, si notano i due carburatori doppio-corpo del tipo Weber da 45 mm

QUI MODENA

● Telefonata a Maranello dell'avv. Gianni Agnelli all'ing. Enzo Ferrari dopo il successo di Regazzoni. Il costruttore, nella domenica afosa, era nel suo studio, solo, con un gran mucchio di carte e di documenti sul tavolo. Ha vissuto la vittoria della sua macchina in tranquillità. Poi è arrivata la telefonata di Agnelli e i due si sono parlati a lungo. Agnelli ha assistito alla corsa dal posto della direzione di corsa. Ha voluto lasciare l'autodromo prima della fine rientrando in elicottero a Torino dove ha saputo la grande notizia. Agnelli è un grande, autentico sportivo. Sapete che ama molte discipline agonistiche, ma le sue preferite sono l'automobilismo e il calcio; cioè la Ferrari e la Juventus. Ora spetta alla squadra guidata da Picchi di farsi luce; la Ferrari ha fatto valere i suoi diritti; non ha fatto attendere il Presidente della Fiat.

SURTEES pensa ai motori Maserati

MODENA - I successi dei 12 cilindri hanno risollevato antiche velleità. Ma si tratta proprio di velleità o di fatti reali? Comunque, ecco che negli ambienti vicini alla Maserati non si sottace che la Casa del Tridente ha sempre sostenuto la tesi e che è stata una delle prime, con l'ing. Giulio Alfieri, ad affrontare questo tema. Ma questi motori che un personaggio autorevole ci ha dichiarato essere ancora in condizioni da poter essere impiegati, giacciono coperti di polvere nelle scuderie inglesi che li impiegarono. C'era stato un tentativo di Moser che poi si è rivolto altrove. Comunque Siffert, proprietario di una Cooper-Maserati, avrebbe intenzione di far fare degli esperimenti a qualcuno e pare che sia stato interessato anche Gian Carlo Baghetti. Ma c'è chi vorrebbe interessare Surtees, che ebbe già a condurre una delle Cooper-Maserati.

Tutto questo alla Maserati officine viene seguito con attenzione e con compiacimento. Lo stesso ing. Alfieri, commentando con amici il secondo successo consecutivo della Ferrari, ha fatto rilevare che la strada seguita è giusta. Forse avrebbe voluto aggiungere il tecnico: «Se avessimo proseguito anche noi, forse saremmo a far compagnia alla Ferrari». Ma di queste cose alla Maserati si parla così, marginalmente; mentre è certo che Alfieri non è che provi soltanto curiosità, ma anche un sentimento di nostalgia e di insopita aspirazione. Era a Monza domenica scorsa e ha visto tutto, anche i motori della BRM che hanno molto dei Maserati di quattro anni fa; ma è certo che se oggi il progettista di grandissimo valore ci si mettesse, potrebbe lavorare sul 12 prima versione, apportandovi quelle novità e quelle innovazioni che non mancano nello studio e nella inventiva di Giulio Alfieri.

Manuel Fangio a Modena. Incontro con gli amici. Le scene ben note.

«In questa città — dice Fangio — ritorno sempre con entusiasmo; non appena si delinea la Ghirlandina sento già odore dei motori in prova ed entro immediatamente nel clima di una città ineguagliabile. Sono venuto per salutare cari e vecchi amici, per avere le ultime notizie sulle fabbriche. Mi pare che Modena abbia resistito molto bene al periodo recentemente trascorso in Italia a causa delle vicende sindacali. Vedo che si lavora con fervore...».

A Fangio piace parlare di questa città posta fra Secchia e Panaro e delle sue priorità automobilistiche.

Il supercampione apprende che Modena è stata la prima, nel 1905, a organizzare il «miglio lanciato» col famoso Nazzaro. Sì, appena fuori dalle vecchie mura, a est della città verso Bologna, in località San Lazzaro. E Fangio, con molto orgoglio, sottolinea che a Modena ha disputato una delle sue prime corse in Europa. C'erano Alberto Ascari, Villorosi, Farina. Sono passati 22 anni; il campionissimo era ancora giovane. Si è ritirato dalle corse al momento giusto; c'era molto da rischiare; in fondo non si può chiedere troppo al proprio destino.

Ammirato del vecchio autodromo modenese (appena costruito quando lui vi venne a correre), ne fece costruire uno di analoghe caratteristiche, ma di maggior sviluppo, a Buenos Aires. Ora Fangio conferma il ritorno della Temporada mondiale; si stanno per rivivere i bei tempi. Però Fangio vorrebbe fare qualcosa anche qui a Modena: istituire una scuola di pilotaggio da corsa. Idee, per il momento. Figuratevi i giovani con un professore in cattedra della fama di Manuel Fangio! Siamo certi che non avrebbero nulla da «contestare».

Fangio considera sempre il suo amico numero uno

Prof. a Modena? Fangio ci pensa

a Modena Guerrino Bertocchi, che gli fu a fianco per buona parte della sua attività. Fangio, lo sapete, non partiva se Guerrino non gli metteva a posto il casco, se non gli abbassava gli occhiali e se non dava una ripassatina agli specchietti retrovisori.

Si disse bene nel definire quel periodo la «Epoche di Fangio». E chissà che al sottoscritto non venga il proposito di scrivere qualcosa sulla vita di questo grandissimo personaggio dell'automobilismo, riferendo però episodi e aneddoti che nessuno conosce. Più che una storia sarebbe una aneddotica che farebbe forse tanto comodo ai giovani con consigli, ammaestramenti pratici, esempi di valore eccezionale. Vorremo scrivere della vita privata di Fangio corridore, della sua alimentazione, delle sue confidenze, delle sue credenze a certi ricorsi.

Chissà che non ci decidiamo; sarebbe interessante riferire anche di certe sue superstizioni.

Fangio a Modena si sente come a casa sua; lo dice sempre: Enzo Ferrari, Adolfo Orsi, Bertocchi, Alfieri, Giorgio Fini; tutti i meccanici che ricorda ancora del periodo ferrarista e maseratista. Ma sa bene Fangio che Modena non è esplosa soltanto nell'ultimo trentennio; conosce le tappe che hanno portato la città a questa fama; sa, ad esempio, che Stanguellini, padre dell'attuale costruttore, fu il primo a toccare la vetta di San Pellegrino con la Fiat 1 MO accolto dal sindaco e dalla banda. Sa che una delle prime «Coppe delle Alpi» fu vinta da Sandonino-Testi; sa che le prime auto comparvero a Modena ai primi del secolo come la De Dion Buton del marchese Rangoni che aveva un cigno al posto del cofano. A Fangio questo ambiente piace perché è familiare, sincero, semplice e quando può passa da Modena per vivere in questo ambiente. Ma se avesse veramente la intenzione di istituire una scuola piloti chissà Modena dove potrebbe arrivare!

Mario Morselli

Riguarda: la trazione della 128

La trazione della 128

è anteriore con motore trasversale. Sfrutta meglio lo spazio. Semplifica la carrozzeria. Elimina l'ingombro del ponte posteriore (trasmissione e differenziale). Dà un bagagliaio più ampio. Consente di costruire un abitacolo più rigido e più indeformabile, con corpo di carrozzeria irrobustito da ossature e traverse.

FIAT
128



4 MILIONI
costerà la
FIAT russa

TURNER
nuovo d. s.
FORD-Europa

MOSCA - Le prime Fiat 124 di fabbricazione sovietica sono uscite dalle catene di montaggio del nuovo stabilimento di Togliattigrad. La vettura, nata in seguito ad un importante accordo commerciale con la Casa italiana, si chiama «Zhiguli» dal nome delle colline che sovrastano il Volga in prossimità del nuovo stabilimento, messo in piedi quasi completamente con macchinari ed assistenza italiani.

La fabbrica è ancora da terminare, ma si prevede che per la fine di quest'anno già ventimila vetture saranno immesse sul mercato. La 124 sovietica si distingue dalla vettura originale in alcuni particolari irrobustiti. Essa costerà circa 5.600 rubli, cioè quasi 4 milioni di lire.

LONDRA - Stuart Turner è stato nominato direttore sportivo della Ford Europa. Nell'annunciare questa importante nomina la Ford ha anche sottolineato come la sempre crescente complessità dello sport automobilistico in Europa rendesse ormai assolutamente necessaria la designazione di un profondo esperto del settore, quale è appunto Stuart Turner, che dedichi la sua attenzione esclusivamente a questo soggetto.

Nel suo nuovo posto, Turner sarà responsabile del coordinamento di tutte le competizioni a carattere internazionale, dalla Formula 1 ai rallies, in cui siano impegnate le Ford europee.

Fino ad ora Stuart Turner aveva ricoperto la carica di direttore sportivo della Ford inglese.

● Grossi programmi a Maranello nel settore della produzione. Dopo la costruzione del nuovo reparto per le «Dino» ora si potenzierà l'effettivo dei dipendenti. Si parla di circa 1000 unità entro il prossimo anno. Ma vi sono altri programmi che stanno maturando e dei quali si riferirà a suo tempo.

● Di quando in quando viene in visita a Maranello la vedova del prof. Vittorio Valletta che ha una grande ammirazione per l'ing. Enzo Ferrari. Viene a trovare il nipote, ing. Dondo. Sono visite particolarmente gradite a Maranello.



ABARTH

VETTURE DA
CORSA USATE?
RICAMBI? ASSISTENZA
ALLE CORSE? PREPARAZIONI?

OSELLA

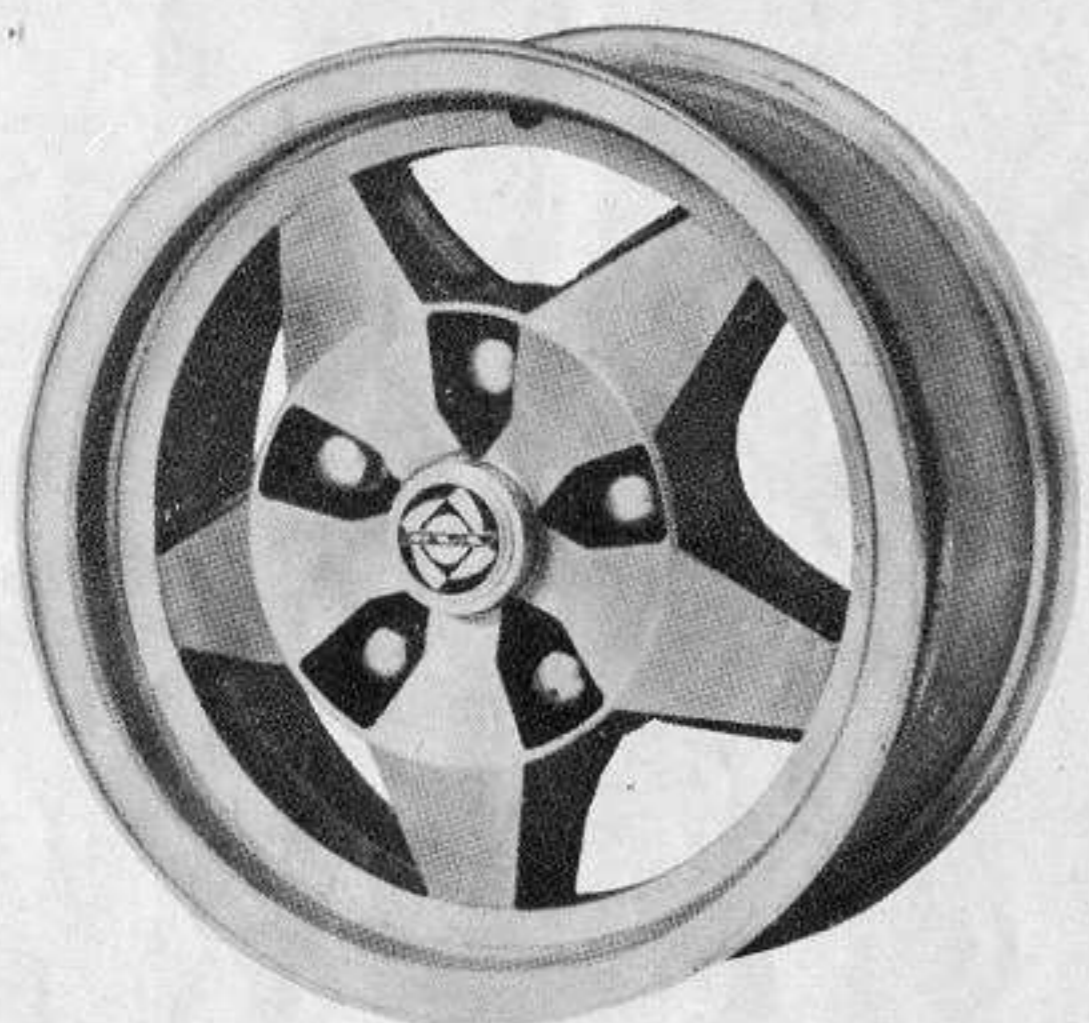
VIA GUASTALLA n. 14 - 10124 TORINO Telefono 87.66.42

Attenzione!!! La ARBINT ci comunica che tutti i posters raffigurati nella pagina accanto possono essere forniti dalla BAXFIELD montati sotto vetro, con cornice laccata bianca al prezzo di L. 3.000 per ogni montatura. Se desiderate usufruire di questo servizio comunicatelo alla BAXFIELD, Via Previati 3, 20149 MILANO, all'atto dell'ordinazione...

**PRESSO I MIGLIORI GOMMISTI:
"SPORTSTAR",
la ruota
in lega**



**IL MEGLIO PER LA STRADA...
SI AFFERMA NELLE COMPETIZIONI**



PER VETTURE:

ALFA ROMEO - AUDI - AUTOBIANCHI - BMW - CAMARO -
DAF - FIAT - FORD - HUMBER - LANCIA - MERCEDES -
MGB - MINI - MINI COOPER - MUSTANG - NSU -
OPEL - PORSCHE - RENAULT - ROVER - SIMCA - SUMBEAM -
TRIUMPH - VOLKSWAGEN - VOLKSWAGEN PORSCHE

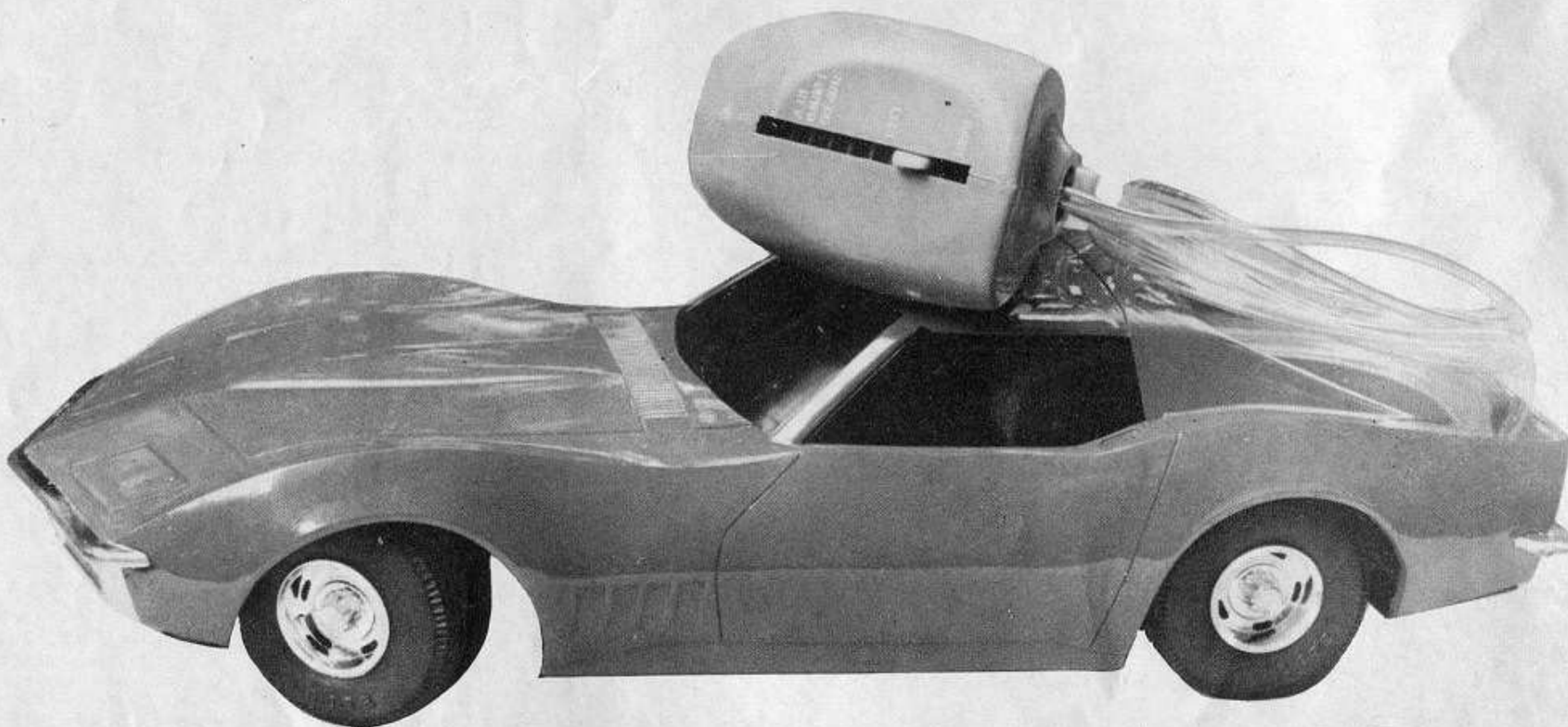
A. BENZONI & C.

20124 MILANO
VIALE RESTELLI, 31 - Tel. 6884704 - 683468

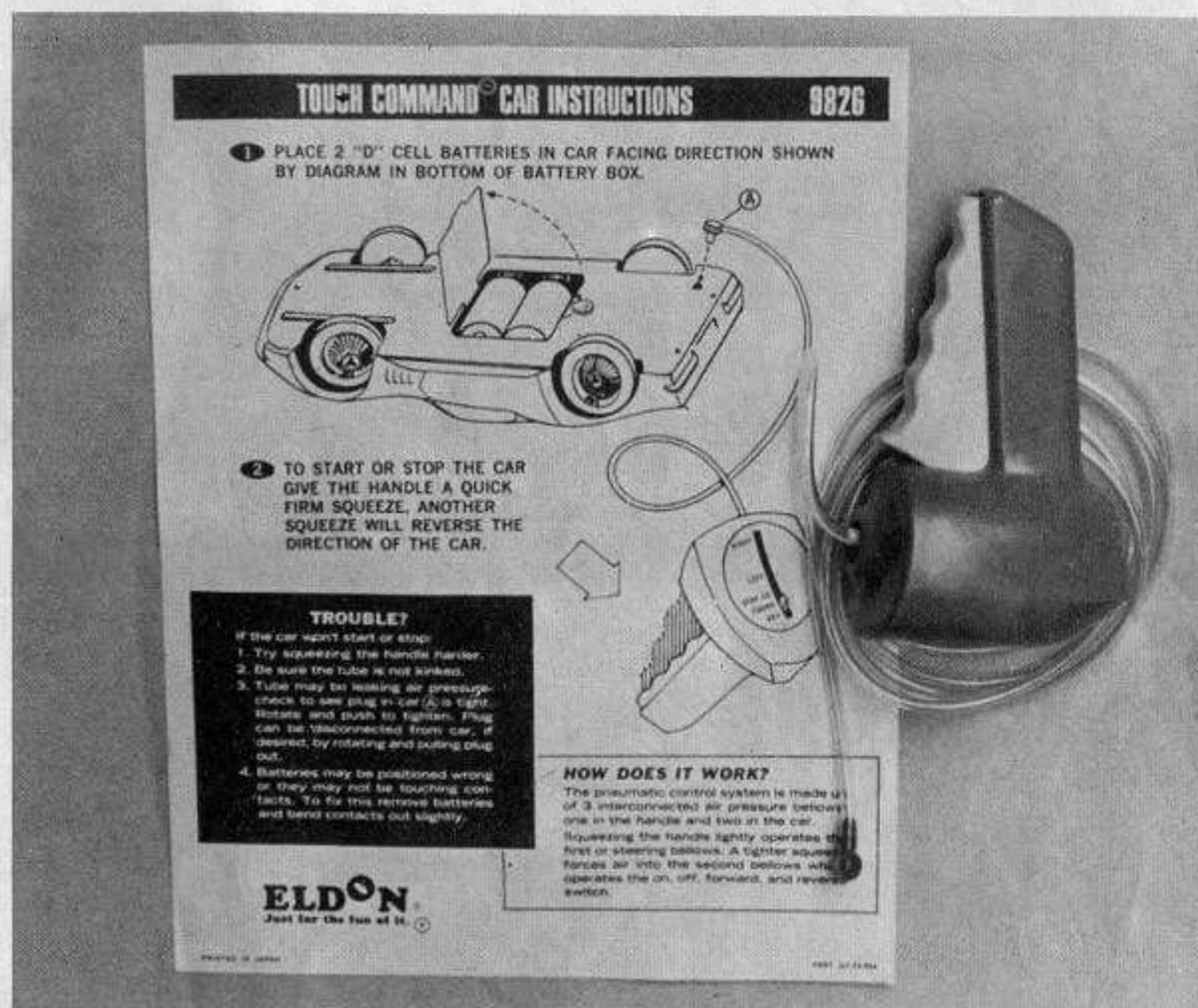


Nuove prospettive tecniche
anche nei telecomandi

Il pneumo-modello



Davvero di nuova concezione questa CORVETTE STING RAY prodotta dalla casa americana Eldon: I comandi sono pneumatici ad aria compressa. All'interno della manopola di comando infatti è sistemato un piccolo cilindretto in plastica flessibile, comprimibile: la pressione dell'aria trasmessa attraverso il cavo in plastica trasparente, agisce a sua volta su due analoghi cilindretti posti sulla vettura, uno collegato al sistema direzionale, l'altro all'apparato motore (elettrico, funzionante a pile). Agendo gradatamente sull'impugnatura della manopola si comanda lo sterzo, esercitando invece una forte pressione si fa entrare in funzione il secondo apparato (avanti, fermo, indietro). E' importata in Italia dalla FANTASYLAND di Milano costa L. 4.900. Le decals fornite nella confezione sono da applicare



COMUNICATO

L'Agenzia Fotografica John's Photo di Firenze, Borgo Ss. Apostoli 29 - tel. 283.149 comunica di aver eseguito il giorno 16 agosto a Zeltweg, un eccezionale filmato sul trionfo FERRARI nella corsa automobilistica:

G.P. AUSTRIA F.1

I films, prodotti in limitato numero di esemplari, sono in B-N o colore KODAK-EKTACHROME, il prezzo di acquisto è:

MUTI	
60 mt. - 8 mm bianconero	L. 6.800
60 mt. - 8 mm a colori	L. 9.800
60 mt. - SUPER-8 a colori	L. 12.800
SONORIZZATI	
60 mt. - 8 mm a colori	L. 14.600
120 mt. - 16 mm a colori	L. 68.500

I films dovranno essere richiesti direttamente alla John's Photo, spedizione in contrassegno



Questi tre modelli (ALFA ROMEO UNIVERSAL, FERRARI 250 GT, e TOYOTA-7) sono della casa giapponese Otaki (Fantasyland - Milano): in scala 1/24 hanno motore e ruote orientabili: prezzo L. 1.500 cadauno



In Italia non è conosciuta la SUZUKI SS 360 presentata in scatola di montaggio dalla Eidai (Il giocattolo - Bologna). In scala 1/18 è dotata di motore elettrico Mabuchi FA 13, le portiere sono apribili, le ruote sono sterzabili. Sono in vendita al prezzo di Lire 2.500



Particolarmente richieste sono le decals: quelle che presentiamo sono di produzione estera importate dalla Fantasyland di Milano: la serie in scala 1/24 costa 600 lire: l'altra L. 1.300: comunque per poter dare un'idea ai nostri lettori delle dimensioni di questi modelli, le abbiamo fotografate raffrontandole ad una moneta da 100 lire