

LEGGETE SUBITO

Lo «sbriciolamento» del potere fa già anarchia nello sport auto

# Perchè la CSI non si dimette?

«Accusato» da Marcellino di... ottimismo ad ogni costo, (ma in altro argomento n. d. d.), rinunciò all'uso del termine che mi era venuto in mente per primo, per definire quel che sta accadendo nel mondo sportivo automobilistico.

Anziché di sfacelo, come sarebbe più aderente alla realtà, parleremo dunque di una «vacanza di governo», a proposito di fatti più o meno recenti che travagliano le strutture del mondo internazionale.

I termini, comunque, han poca importanza, quando le cose reali son lì a dimostrare le situazioni: comunque la si chiami una crisi è sempre una crisi. Il nostro mondo, quello delle corse, è in crisi, non ci son dubbi, anche se l'apparenza è di florida costituzione. Si fanno tante corse, la gente si appassiona sempre più, tutto va molto bene. In apparenza.

In realtà tutto va molto male. Lo stato euforico, determinato dalla superficialità del benessere, ha ingenerato la paurosa progressiva decadenza dei principi basilari su cui dovrebbe poggiare ogni struttura sensata. Non è fatto esclusivo della organizzazione dell'automobilismo sportivo, direte, ed avete ragione. Basta guardarsi intorno...

A noi, qui, interessa lo sport dell'automobile, che si sta avviando allo sfacelo, pur se la facciata d'oggi parrebbe dimostrare il contrario. Costituitosi in organizzazione internazionale, nell'intento di ordinatamente programmare le sue attività ed il suo sviluppo, lo sport dell'automobile si ritrova da una quindicina d'anni senza testa. Superficialità, miopia, spesso incapacità, hanno portato gli organismi centrali alla impotenza; e quel che è peggio alla supina accettazione di sconfessioni e prevaricazioni che hanno avuto come risultato l'annullamento della credibilità. Per cui al governo centrale, presunto propulsore direzionale, si è pian piano sostituita l'azione dei raggruppamenti particolari. Gli «extraparlamentari», per usare un termine in voga, si fanno le loro leggi, riguardando quelle ufficiali. E mentre il «governo» sta a guardare, forse anche incapace di rendersi conto della realtà, ci si avvia (ci si è avviati da tempo) verso la totale anarchia.

Non sono fantasie, bolle, ma fatti.

I regolamenti internazionali ufficiali, balordi frutti di patteggiamenti e di interessi particolaristici limitati nel tempo, si rivelano inadatti o invecchiati. Ecco dunque sorgere regolamenti «extraparlamentari», paralleli a quelli ufficiali. Mentre il governo sportivo si balocca con le «silhouettes», il Tour de France prima e Le Mans poi inventano i «prototipi stradali», aderenti alla logica ed allo spirito di una categoria importante. Mentre il governo, per accontentare qualcuno, si fa convincere a snaturare le macchine da Turismo, ecco nascere la «Formula Francorchamps» (semplice ritorno al buon senso).

Convinti di essere dalla parte del giusto, i... ribelli rinunciano ai riconoscimenti ufficiali e vanno per la loro strada. Qualunque sia l'opinione che si può esprimere a questo proposito, un fatto è certo: la coesione della organizzazione internazionale si sbriciola.

Si fanno calendari che urlano vendetta, ed è di questi giorni la concomitanza tra 1000 km. del Mugello, 4 ore di Monza e 4 ore di Le Mans (che è stata costretta ad annullarsi, per mancanza di concorrenti).

Gli «extraparlamentari» si organizzano, rendendosi conto di come sia facile ottenere quel che si vuole solo alzando la voce. I piloti da Gran Premio, esigua minoranza (anche se con molti titoli) sovvertono l'equilibrio tecnico e finanziario con imposizioni spesso contraddittorie, e nessuno avverte l'assurdità di vicende che coinvolgono tutti a beneficio di pochi. E fosse sempre stato beneficio!

I cosiddetti costruttori di F. 1, diventano i padroni del vapore, e dettano legge, tecnica e finanziaria. Si organizzano ed attuano azioni da vero e proprio «racket», con la mafia delle varie «famiglie» che impone le proprie leggi.

Il «governo» si limita ad assistere, quando addirittura non si accorge di quel che accade.

Nessuno pare rendersi conto che quando il capopopolo dei piloti cambierà cambieranno anche l'idee e richieste; che quando l'affarista agitatore dei «castruttori» avrà avuto abbastanza utili potrà andarsene, e ne verrà magari un altro più esoso o più furbo.

Nel frattempo le cose precipitano.

A Kyalami, poche settimane fa, c'è stata la scandalosa esclusione della Copercusur dal GP del Sud Africa. Non per incapacità del pilota, ma solo perché la «mafia» della F. 1 non ha voluto spartire con uno di più la torta del monte premi. A Brands Hatch, subito dopo, in una corsa non ufficiale e quindi non legata a schemi fissi, l'organizzatore (che avrebbe dovuto essere padrone di casa sua) si è visto imporre la volontà di un gruppo, a scapito di un altro. E sarà così anche a Silverstone.



Io non c'entro... sembra dire l'ing. Rogano, presidente CSAI, al Mugello con il segretario generale ALFA avv. Mazzi in missione speciale (Kauben sotto osservazione?). Nei problemi ALFA certo che Rogano non c'entra, ma nel caos CSI credete proprio di no?

La F.F.S.A. ha dovuto inscenare la presa di posizione un poco grottesca delle ultime settimane, a proposito della sede del G.P. di Francia, per attirare l'attenzione sulla necessità di giungere a regole precise, che non lascino spazio al ricatto costante, od i capricci di questo o quello. Ed in fondo aveva ragione, perché quelli che contestarono Clermont-Ferrand non avevano contestato Mosport poco tempo prima.

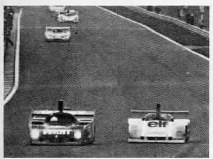
Il «governo», in tutto questo, latita. Semplicemente non esiste!

Ecco perché, anche se oggi le cose vanno bene, se la gente accorre al richiamo delle corse, se tutto sembra felice e florido, noi diciamo che si sta andando allo sfacelo. L'unità dello sport in tanti nuclei che si ignorano l'un l'altro, solo preoccupati di difendere ciascuno i loro interessi contingenti, senza preoccuparsi del dopo.

Quelli che del «dopo» dovrebbero preoccuparsi, cioè prevedere, sono soltanto una bella stizza di nomi su un foglio di carta. Non vedono oltre il prossimo viaggio interessante, oltre la prossima occasione di far passerella. Hanno permesso che altri scelgano e decidano, o impongano. Di dimettersi, per contestata inutilità, non passa loro per la testa?

Franco Lini

MUGELLO cifrato



DA PAGINA 6



Il Presidente dell'ALFA si spiega



I «mostri» si estinguono



A PAGINA 52



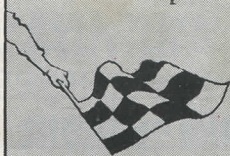
- 23 DOMENICA SPRINT
- 34 LA ZANZARA
- 47 MOTORAMA
- 48 GIORNALE SCUDERIE
- 62 TUTTE SPRINT
- 64 POSTA ESPRESSO
- 66 COMPRA VENDITA



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPIRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051) **45.54.48**



# DOVE

## corriamo domenica



### APRILE

### Le corse in calendario dal 4 al 13 aprile in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4-6	Rally Hansseatic	Germania			● ● ●	Rally	
5	Rhein-Nahe Rally	Germania			● ● ●	Rally	
5-6	1000 km. Dijon	Francia	Circuito di Dijon di km. 3,289		● ● ● T2, GT4, S, C2 Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	1973: Matra-Simca 670 (Pescarolo-Larrousse) media di 179,525 kmh. Nel 1974 non si è disputata.
5-6	Premio di Vienna	Austria	Aspern Flugplatz		● ● ● F1, T2, GT3, GT4 FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
5-6	Coppe del Belgio	Belgio	Circuito di Zolder di km. 4,220		● ● ● T1, T2, GT3, GT4 S, FV	Velocità in circuito	Peltier (BMW-CSL) in 20'39"1
5-6	Criterium de Touraine	Francia			● ● ● T1, T2, GT3, GT4 Europ. Cond. Rallies coeff. 1	Rally	Henry (Alpine). La gara non era valida per il campionato.
5-6	Arboe Rally	Austria			● ● ● T1, T2, GT3, GT4	Rally	
5-6	Rally Vasco-Navarro	Spagna			● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
5-6	Criterium de Nancy	Francia			● ● ● Tg	Fuoristrada	
5-6	Criterium de Roergue	Francia			● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
5-6	Autosciatoria Dolomiti	AC Trento			●	Autosciatoria	
5-6	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Vallelunga	ore 8-13	●	Velocità in circuito	Scuola di pilotaggio.
6	200 Miglia di Trenton	Stati Uniti	Circuito di Trenton		● ● ● G9	Velocità in circuito	Bob Unser (Eagle Gurney) media 202,119 kmh.
6	Salita Belmonte-Avola	AC Siracusa	P. Avola A. Avola Antica di km.7,800	ore 8,30	● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Scola (March-BMW) in 4'21"8 media 107,257 kmh.
6	Rally Linea-Mobili	AC Siena	P. Colle Val d'Elsa A. Siena	ore 7,01 ore 13,25	●	Rally	1973: Ballestrieri (Lancia). 1974: non disputato.
6	4. Trofeo S. Donato milanese	Scud. Sporturismo	Circuito Ple	ore 10	●	Autotorneo	Lanteri (Mini Cooper).
8	Slalom di Mons	● ● ●	Slalom				
8-12	Trans Kalahari Rally	● ● ●	Rally				
11-13	Corsa a Silverstone	● ● ● F1, 5000, T1	Velocità in circuito	F.5000: Redman (Lola T332) media 209,590 kmh. F.1: Hunt (Hesketh) media 214,980 kmh.			
12-13	Memorial Jim Clark Hockenheim	● ● ● F.2, T1, T2, GT3, GT4, FF, FSV Camp. Europeo Cond. F.2	Velocità in circuito	F.2: H. J. Stuck (March-BMW) media 199,620 kmh.			
12-13	Trofeo d'Austria	● ● ● T2, T1, GT3, GT4, FV, FF Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Stuck-Ickx (BMW 3.0 CSL) 180 giri in 4.00'00"44			
12-13	Corsa al Jarama	● ● ● T1, T2	Velocità in circuito				
12-13	Coppe di Croix en Ternois	● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito				
12-13	Corsa a Manfeild	● ● ● G9	Velocità in circuito				
12-13	Salita al Col de Vence	● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Miesset (March) in 2'20"12 nuovo record			
12-13	12 Ore dell'Est	● ● ● T1, T2, GT3, GT4	Rally	Coeuille-Jimmy (Alpine) p. 1500			
12-13	Mobel-Run	● ● ● T1, T2, GT3, GT4 di consumo	Gara				
12-13	Metz Rally	● ● ●	Rally				
13	Trofeo A. Bevilacqua Imola	● ● ● GT4 Camp. Europeo Gran Turismo	Velocità in circuito	Schickentanz in 1.11'23"6 media 193,987 kmh. (La corsa venne disputata all'Autodromo di Monza).			
13	Coppa Vini Emiliani Coppa Renault	F.It, FR5	Velocità in circuito	F.It: Roberto Farneti in 13'39"1 media 176,168 kmh.			
13	Rebel 500	● ● ● STK	Velocità in circuito	Dave Pearson (Mercury) media 241,710 kmh.			
13	Corsa a Djursland	● ● ● T1, T2, FF	Velocità in circuito				
13	Salita di Zittig	● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita				
13	Slalom Nurnberg	● ● ●	Slalom				
13	Rallycross Britaxring	● ● ●	Rallycross				
13	Rallycross Valkenswaard	● ● ●	Rallycross				
13	Autocross Kaiserstuhl	● ● ●	Autocross				
13	Rallycross Svampabanan	● ● ●	Rallycross				
13	Gara a Vallelunga	● ● ● T2, F850, FF, Mex	Velocità in circuito	F.850: Venanzi (Tecno) media 121,651 kmh.			
13	8. Trofeo AC Parma	● ● ● T2, S, F, Monza	Velocità in circuito	"Gianfranco" (Abarth Osella 2000) media 127,937 kmh.			
13	Coppe Scuderie Torinesi	● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, F3, F850, FF, Mex, F, Monza	Velocità in circuito	Sport: Filanino (Dallara) media 127,937 kmh. F.Monza: Quartero (Zepetto) 95,294			

### DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

13 aprile: RALLY CITTA' DI GORIZIA - rinviato ● 13 aprile: COPPA MONTI IBLEI RAGUSA - ancora in attesa di autorizzazione PS ● 13 aprile: 4. COPPA DEL SALENTO LECCE - rinviato al 24-25 maggio.

LEGENDA: ● ● ● = internazionale; ● ● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa

Leggete il  
**QUERIN  
SPORTIVO**

il  
settimanale di sport  
diretto da Italo Cucci

**Il giornale che comincia  
dove gli altri finiscono**

IN QUESTO NUMERO

**INCHIESTA**

**Il valzer  
degli allenatori**

**SPECIALE**

**Tutto sulla  
Daytona di Imola**

- L'ARCIPOSTA di Gianni Brera
- IL BASKET di Aldo Giordani
- SERVIZI ESCLUSIVI SUL CALCIO E UN PANORAMA COMPLETO DI TUTTI GLI SPORT

Torniamo sul **CONTRORDINE**  
politico a proposito del mezzo  
automobilistico «individuale»

**L'errore di  
LA MALFA**

**N**ella conferenza dei partiti comunisti europei tenutasi a Dusseldorf, la settimana scorsa, ha già scritto qualche numero fa esaurientemente il nostro direttore. C'è però da tornare sull'argomento per sottolineare un aspetto secondo noi addirittura rivoluzionario e che i giornali hanno passato sotto silenzio. Per la prima volta, infatti, i partiti comunisti hanno scoperto l'Europa e l'hanno scoperta grazie all'automobile. Nati come entità individuali in opposizione ad una politica difensiva (nei confronti di Mosca) degli Stati Uniti, si sono andati diversificando negli anni e a tal punto da non avere, in molti casi, alcun punto di contatto al di là delle generiche dichiarazioni programmatiche. Ora è proprio il problema del mezzo di trasporto privato, un sistema alla base del sistema produttivo capitalistico, a fornire questa occasione.

Il fatto che i partiti comunisti abbiano accettato di riconoscere in questo (fino a poco tempo fa) contestato prodotto un elemento catalizzatore capace di far superare campanilismi e le rivalità ideologiche, deve far riflettere. Forse se questa presa di posizione fosse avvenuta un anno fa ora ci troveremmo di fronte ad una «crisi» ridimensionata e soprattutto prevedibile nel suo sviluppo. Forse se a Dusseldorf fosse stato invitato anche La Malfa avrebbe potuto finalmente spiegare ai suoi (ex)-ispiratori i motivi che lo avevano spinto, nel novembre del '73, a caldeggiare l'aumento della benzina.

«E' necessario un cambiamento di fondo — aveva detto — oggi come oggi chi risparmia sulla benzina e sull'uso dell'automobile può ancora dirottare il suo potere d'acquisto sul televisore o sul frigorifero, cioè sempre su consumi individuali. Invece bisogna contenere il potere d'acquisto in questo settore ed utilizzare il denaro per meno auto, più scuole e trasporti pubblici».

Ora a Dusseldorf è proprio il mezzo di trasporto individuale ad essere rilanciato. In Italia, d'altra parte la fine del piano autobus ed i propri turni estesi al 50 per cento della popolazione scolastica si incaricano di sottolineare le capacità di previsione di La Malfa. Nell'auto i comunisti cercano la possibilità di individuare interessi comuni a livello europeo. Nell'auto i politici italiani hanno trovato il pretesto per portare allo scoperto i discordi sussurrati tra i banchi del Parlamento.



**IL PRECURSORE**

«Anche se costasse di più noi faremmo dei motori raffreddati ad aria». Dice così il titolo di questo avviso pubblicitario della Volkswagen brasiliana, pubblicato sulla rivista Quattrorodas.

Abituati come siamo, dal 1971, a vedere le fioriture di prese d'aria dinamiche sulle macchine della F. 1, con forme e volumi che avevano tendenza a ingigantire, prima della limitazione, l'avviso della VW do Brasil potrebbe essere scambiato per una facile maniera di sfruttare un elemento vistoso delle corse a fini propagandistici.



Solo che questo disegno, con l'enorme presa d'aria, è stato pubblicato nel 1965, molto tempo prima che i «geniali» progettisti delle monoposto pensassero a questa soluzione.

Un precursore, l'anonimo disegnatore pubblicitario brasiliano che ha avuto l'idea di questa trovata, che di sicuro è stata giudicata stravagante, a quel tempo. Sicuramente senza volerlo, ha anticipato le soluzioni adottate oggi dai tecnici della meccanica d'avanguardia.

# Attività sportive e dichiarazione dei REDDITI

## niente facilitazioni ma forse un appiglio c'è

# Avete il «coraggio» di chiedere l'art. 60?

ROMA - I pessimisti sostengono che è stata persa una occasione che difficilmente si ripresenterà in futuro ed effettivamente la nuova legge sulle imposte dirette ha un po' deluso le generali aspettative che già avevano previsto particolari facilitazioni per le erogazioni liberali fatte in favore dello sport. Al contrario i legislatori della nuova normativa che è in vigore dal primo gennaio di quest'anno si sono completamente dimenticati dei non pochi mecenati spinti dalla passione che annualmente sostengono sforzi anche non indifferenti per favorire le discipline sportive.

Naturalmente il discorso vale anche per l'automobilismo che, se al pari di quanto succede in numerose nazioni la legge avesse permesso la detrazione dal reddito delle somme devolute per fini sportivi, avrebbe potuto trarre enorme giovamento nel suo sviluppo. Naturalmente non vogliamo alludere ai moderni sponsor che perseguono soltanto (o quasi) fini pubblicitari perché in questo caso il discorso diventa più complicato a causa di un altro tipo di tassazione diretta del 12 per cento che colpisce ogni forma di pubblicità. Stando ad alcune (purtroppo) affrettate anticipazioni la nuova legge avrebbe dovuto favorire soltanto le società sportive rette da uno statuto dal tono tipicamente olimpico e che non avessero perseguito fini di lucro: dunque, le scuderie automobilistiche in genere non avrebbero certamente avuto difficoltà ad entrare nella lista.

Non c'è stato niente da fare e si prevede che anche in futuro le cifre stanziate per lo sport saranno considerate come in passato spese di liberalità e dunque soggette ad imposta. Questo almeno ci è stato precisato dal dottor

FERNANDO NOIA del Ministero delle Finanze che però non ha del tutto escluso che, una volta formatasi una disciplina giuridica sulla ancora fresca legge che regola le imposte, non possa essere sfruttato l'articolo 60 del paragrafo che disciplina l'imposta sul reddito e che prevede alcuni tipi di oneri di utilità sociale che sono soggetti a detrazione.

L'articolo potrebbe rivelarsi una simpatica novità e non è detto che in futuro chi devolve somme in favore dello sport possa effettivamente detrarre dalla dichiarazione dei redditi (invogliando quindi i mecenati ora restii ad esporsi) ma al momento le disposizioni dei legislatori sono ancora ovattate nella nebbia del linguaggio burocratico ed occorrerebbe il passo deciso di un primo «audace» per smuovere le acque.

«Le erogazioni liberali — dice l'articolo 60 — fatte a favore dei dipendenti per specifiche finalità di creazione, istruzione e beneficenza sono deducibili per un ammontare non superiore al cinque per mille dell'ammontare della retribuzione per lavoro dipendente risultante dalla dichiarazione annuale». Come si nota non si parla propriamente di sport ed inoltre per forza di cose l'interessato alla erogazione dovrebbe costituire una sezione sportiva legata a filo doppio con l'azienda che conduce. Quest'ultimo particolare comunque non dovrebbe costituire un problema perché già esistono numerosi precedenti con svariati sport e se qualche interessato deciderà di sfruttare questa nuova legge ancora un po' fumosa non è detto che questo articolo 60 non possa fare anche il caso dell'automobilismo.

d. b.

## Che cos'è la «Constatazione Amichevole» lanciata dagli assicuratori

# Amichevolmente scontri

MILANO - Mentre in Parlamento, come al solito, ammufliscono i progetti di legge relativi ad una modernizzazione dello spinoso problema della Responsabilità Civile, l'ACI si è improvvisamente ricordato di essere un ente a cui è affidato un servizio di interesse pubblico, e d'accordo con l'ANIA, l'associazione delle imprese di assicurazione, ha deciso di precedere la burocrazia ufficiale, lanciando anche in Italia il «constat amiable». Con questo termine tanto bello nella lingua originale, quanto pessimo nella traduzione letterale, «constatazione amichevole» (ci stupisce che gli strateghi della pubblicità lo abbiano avallato per la imponente campagna pubblicitaria legata all'operazione con la motivazione che il facile gioco di parole «constatazione» - «contestazione» è il legame che evidenzia gli scopi del progetto) si identifica la procedura, che in Francia dal 1968 e negli altri paesi del MEC successivamente, consente agli automobilisti di semplificare in caso di incidenti con leggeri danni materiali il sistema di denuncia del danno stesso alla compagnia assicuratrice e conseguentemente la liquidazione dei danni.

In altre parole il «constat amiable» non è altro che un modulo su cui sono specificati in duplice copia i dati anagrafici dei due conducenti e le modalità dell'incidente. I protagonisti dello scontro, grazie al formulario, possono immediatamente

te assieme compilare la denuncia che controfirmeranno entrambi prima di inviaria alla rispettiva società assicuratrice. Il formulario che in ogni caso non costituisce una dichiarazione di responsabilità, una volta in mano ai periti dell'assicurazione, permette a questi ultimi di evitare anti-economiche perdite di tempo per cercare di stabilire, attraverso le singole dichiarazioni dei due autisti o al limite attraverso la ricerca di testimonianze nella maggior parte dei casi poco attendibili, le reali modalità dell'incidente e quindi di abbreviare i tempi di liquidazione del danno.

### Un vantaggio per tutti

Naturalmente questa semplificazione all'atto pratico si traduce in un vantaggio economico solo per le imprese assicuratrici, ma alla lunga con l'eliminazione dei passaggi intermedi, a cui sono soggette oggi le pratiche per la liquidazione dei danni anche leggeri, potrebbe tradursi anche in un vantaggio economico per gli utenti con riduzioni di tariffe, sempre fermo restando il vantaggio di vedersi liquidati i danni in un tempo infinitamente inferiore a quello odierno.

Il frontespizio del modulo di dichiarazione «congiunta» che dovranno riempire i protagonisti di un incidente.

Per il momento l'iniziativa dell'ACI e dell'ANIA si limiterà alla Lombardia, e alle Tre Venezie, le regioni dove secondo le statistiche si verifica circa il 31,5 per cento di tutti questi incidenti lievi. che

nel complesso della totalità dei sinistri per R.C. rappresentano tra l'altro in Italia più dell'80 per cento.

Nella speranza dell'avv. Carpi che ha illustrato l'iniziativa, è che ben presto il «constat amiable» possa essere esteso a tutto il territorio nazionale. I formulari

### Una ideale patente di civiltà

I formulari distribuiti gratuitamente presso le sedi dell'ACI o delle compagnie di assicurazione, possono essere indubbiamente una «patente di civiltà» e non solo perché lo slogan pubblicitario li identifica così, ma anche perché una volta entrati nell'uso comune, come insegna l'esperienza degli altri paesi, dovrebbero servire a smorzare i toni di litigiosità, a difesa, a tutti i costi, dei propri interessi, che ancora oggi caratterizzano l'atteggiamento dei conducenti di automobili in occasione di incidenti di trascurabile entità. Incidenti dove invece a prevalere non dovrebbe essere l'animosità individuale, ma l'educazione di chi si rende conto di vivere in un contesto civile tra persone civili disposte a stringersi la mano anche di fronte alle piccole contrarietà di cui il progresso ci rende vittime.

t. z.

Quando si esagera  
nella cronaca nera

## Un garage e i 3 delta del rapito



ROMA - Che la sorte di Gianni Bulgari, ennesimo involontario attore dell'odiosa sequenza di rapimenti, stia a cuore a tutti ed ancora più agli sportivi che lo ricordano ottimo pilota-gentleman degli anni sessanta è fuor di dubbio, ma sarebbe interessante sapere quale contributo possa avere portato allo sviluppo delle indagini la straparlata storia che un probabile mitomane ha raccontato ad un quotidiano romano che a sua volta non ha esitato a riportarla integralmente, dedicandogli uno spazio che fu sopporre soltanto la mancanza di temi più validi nella mente del cronista che si firma Ajmp.

Il volontario teste-mitomane con un incredibile volo di fantasia è riuscito ad introdurre (ed il quotidiano a sua volta) nella misteriosa vicenda addirittura Gino e Lucio De Sanctis, gli ex-costruttori romani notoriamente amici del commerciante rapito.

Questo dunque il racconto senza capo né coda. Qualche anno fa il teste ebbe la necessità di reperire una macchina da corsa destinata all'esposizione in un cinema e per soddisfare lo scopo fu messo in contatto con il sor Gino De Sanctis, contattato, a detta del mitomane, in un garage di via Sicilia, attualmente sotto inchiesta per il rapimento e che i De Sanctis tra l'altro non hanno mai posseduto.

Dal sor Gino comunque fu indirizzato al figlio Lucio che allora costruiva telai a via dei Monti di Pietralata ed entrando nell'officina fu colpito dal famoso stemma della casa romana: le tre frecce gialle in campo verde. Chiedendo a Lucio chi fosse l'autore dell'elegante disegno, gli fu indicato un giovane che quel giorno si trovava nell'ufficio (cosa d'altronde non certo difficile in quel periodo): Gianni Bulgari. E' evidente l'assoluta illogicità della storia alla quale comunque il quotidiano non esita a dedicare ben 66 righe.

La morale da trarre è quindi evidente ed è odioso che vengano tirati in ballo personaggi che sono soltanto amici del rapito. Il sor Gino tra l'altro attualmente è ricoverato in clinica e non si trova in buone condizioni di salute: doppiamente fastidioso dunque il forzato aggancio. Si possono capire i doveri giornalistici ma quando non esiste il minimo logico nesso sarebbe meglio che certe favole restassero nella macchina.

# Due curiose vicende ai vertici burocratici del nostro sport (che lasciano certo perplessi) **Ma chi è il segretario CSAI?**

## Solo la firma di SALITI sblocca BRANCATELLI

ROMA - Qualcuno dice che il cambiamento di residenza di Gianfranco Brancatelli da Torino a Roma sia stato causato dalla necessità di tenere sotto pressione la CSAI che non soltanto deve pagargli i premi dello scorso anno ma soprattutto deve consegnargli la F. 3 nuova di zecca che spetta al vincitore del Trofeo della F. Italia. In effetti se non è vera gli somiglia, perché soltanto il diretto interessato potrebbe raccontare gli sforzi sostenuti per ottenere quanto gli spetta da una CSAI che continua nella sua scandalosa voluttà del disinteresse in omaggio alla quale sembra che la voce «premi e contributi» sia considerata l'ultima ruota del carro.

Del tutto singolare poi il comportamento nei confronti di Brancatelli al quale la CSAI, sfruttando ad arte la mancata precisazione sul regolamento sportivo, avrebbe voluto rifilare la somma di 10 milioni e non la F. 3 di prammatica. Con Martini (che ha visto i soldi soltanto a metà settembre) nel '74 gli accordi furono quelli ma a parte che allora la cifra

corrispondeva al valore di una F. 3, il pilota romagnolo aveva optato per il liquido perché correva in F. 2 mentre Brancatelli aveva tutti i diritti di ottenere una March-Toyota nuova che attualmente costa 14 milioni e 250 mila lire.

Finalmente nei giorni scorsi il braccio di ferro è finito (e Brancatelli ha potuto presentarsi a Casale, anche se poi ha subito distrutto la macchina), anche se nella cifra stanziata sono compresi i 2.660.000 lire di premi vinti durante la stagione e mai visti in realtà. Dopo il sì, il bello doveva però ancora venire perché il segretario-CSAI De Nitto inviava alla March un telex di richiesta nel quale non veniva precisata la data del pagamento. Naturalmente gli inglesi rispondono picche ed oltre alla data chiedono una lettera scritta con firma autografa. A quel punto De Nitto faceva marcia indietro perché evidentemente tutto era campato in aria e trincerandosi dietro un ben strano moralismo («se non possiamo pagare che figura ci facciamo»), diceva, come se la CSAI di figure incredibili non ne avesse già collezionate a iosa) interrompeva le trattative.

Come dire che Brancatelli sarebbe rimasto ancora a piedi se non avesse trovato un alleato nell'ex-segretario CSAI Saliti che in questa occasione ha se non altro dimostrato di avere un certo coraggio. Personalmente Saliti inviava il telex ed una lettera, con la sua firma nella quale si precisava che il pagamento sarebbe stato concluso entro il 15 aprile che tra l'al-

tro dovrebbe essere anche il termine massimo entro il quale (apriti cielo!) pare saranno pagati tutti i premi del '74. Un po' di respiro su questo fronte insomma anche se ora resta da domandarsi chi sia attualmente il segretario della CSAI.

## DE NITTO e le gomme a rovescio

ROMA - Sarà stato di origine freudiana il lapsus nel quale è incorso il neo-segretario CSAI De Nitto che, probabilmente a causa del rumoroso andirivieni di persone nella sala in cui si stava eleggendo il presidente Carpi, ha involontariamente scambiato i termini del problema sulla questione del controllo del battistrada dei pneumatici? In realtà grazie all'intervento decisivo della FISA, dell'ANCAI e di alcuni neo-delegati di zona i pneumatici dovranno presentare un battistrada di almeno 3 mm, ma soprattutto saranno controllati soltanto prima della partenza e non dopo l'arrivo come pretendeva la CSAI. Comunque l'equivoco dovuto alla fretta ed all'influenza che ha costretto a letto l'addetto stampa è ora chiarito con gran sollievo dei piloti.

## Che cosa vuol dire la sentenza del TNA che ha con- fermato CALO' campione FISA (contro i commissari)

# Stop al «cavillo» tecnico

ROMA - Che il Tribunale Nazionale di Appello fosse l'unico organo della CSAI che non disdegnasse andare contro-corrente impegnandosi anche in sentenze coraggiose ce ne eravamo accorti fin dai fatti del Giro d'Italia e l'ultima sentenza emessa dal dottor Arienzo in merito al caso Nardini-Calò ne è la controprova. Infatti il pilota romano che si era appellato contro la classifica della Finale FISA disputata a Magione, nella quale si era classificato al secondo posto alle spalle di Calò, si è visto riconoscere i propri diritti ma le posizioni acquisite in gara non sono state oggetto di mutamenti perché il TNA non ha ritenuto che le irregolarità tecniche riscontrate sulla De Tomaso Pantera vittoriosa potessero risultare effettivamente vantaggiose per il pilota.

La Pantera di Calò presentava dei collettori di scarico del tipo 4 in 2, omologati dalla casa per il Gr. 3 internazionale, al posto dei collettori di tipo 4 in 1 montati all'origine. A questo punto applicando alla lettera il regolamento tecnico del turismo e gran turismo di serie CSAI Calò sarebbe stato escluso dalla classifica ma il Tribunale ha preferito esaminare globalmente la vicenda e tenere conto della provata buona fede del pilota delfino che oltre tutto aveva corso per tutta

la stagione con la vettura nelle medesime condizioni.

Non soltanto si è potuto dimostrare che la vettura era stata venduta all'origine dalla casa con gli scarichi omologati nel Gr. 3 internazionale ma è stato stabilito che i particolari incriminati offrivano una resistenza alla evacuazione dei gas pressoché uguale a quella fornita dagli scarichi di serie perché entrambi i tipi soddisfacevano le condizioni prescritte dal Ministero dei Trasporti che impone di non superare i 91 decibel di intensità sonora.

Una sentenza alla garibaldina dunque e per molti versi del tutto intelligente per il coraggio dimostrato nel rifiutarsi di applicare alla lettera un regolamento che, se è vero che deve essere considerato al pari della Bibbia da piloti e commissari, può ugualmente ammettere dei casi in cui la rigida interpretazione burocratica urta contro le aspettative dei veri sportivi che accolgono a mente serena un risultato a tavolino soltanto di fronte ad una frode provata. D'altronde se il TNA non avesse la possibilità di fornire una propria interpretazione ai casi che si presentano non avrebbe nemmeno ragione di esistere: sarebbe sufficiente un ufficio tecnico con semplici impiegati in grado di

leggere il regolamento, al posto di un giudice.

Questa sentenza inoltre non ci sembra nemmeno così pericolosa come è parsa ad alcuni, che si sono affrettati a dichiarare che potrebbe costituire un invito per i piloti a frodare deliberatamente nonché un precedente che peserà su tutti i procedimenti futuri. A parte il fatto che un precedente in materia già esiste (vedi caso Conte assolto alla fine del '66 per avere montato a sua insaputa dei rapporti al cambio della sua Austin-Cooper 1071 non omologati ma non in grado di variare le prestazioni) a noi sembra che il Tribunale abbia voluto soltanto dimostrare che il giudice sportivo può essere di valido aiuto nel risolvere quei cavilli tecnici che, soprattutto nei gruppi 1 e 3, si presentano con frequenza.

Da rilevare infine che il tribunale ha provveduto a biasimare il comportamento dei commissari delegati della gara (Amendola sportivo e Galmanini tecnico) che hanno sollecitato il pilota Nardini a ritirare il suo reclamo perché avrebbero provveduto di ufficio quando il regolamento sportivo prescrive che un reclamo non può mai essere ritirato.



Marettina nel Triveneto

per l'esclusione dal nuovo Esecutivo CSAI

# Volevano rapire ROGANO!

**PADERNO DI PONZANO** - La mancata elezione di un rappresentante del « Triveneto » in seno al Comitato Esecutivo della CSAI, ha sollevato numerose polemiche negli ambienti automobilistici triveneti, tanto che si era parlato di un possibile « rapimento » del presidente della CSAI ing. Alberto Rogano. La cerimonia delle premiazioni dei campioni triveneti 1974 svoltasi nella tranquilla cornice della monumentale Villa Guarnieri, ha offerto l'occasione al presidente dell'Automobile Club di Treviso, dottor Cesco Van den Borre di spiatellare con semplicità il « piano » che era stato preparato ma che poi alla fine è stato abbandonato. Rogano sapendo che il Triveneto aveva i suoi giusti motivi per lamentarsi di questa esclusione è intervenuto a Villa Guarnieri per chiarire la situazione e per dire che il « Triveneto è un organismo che non è secondo a nessuno. E' una constatazione obiettiva » — ha detto il presidente della CSAI, riferendosi alla mancata elezione di un esponente del Triveneto nel Comitato Esecutivo della CSAI. « Circa le cause — ha proseguito Rogano — posso dire che tale esclusione è dovuta al meccanismo rappresentativo ed elettivo, in base al quale sono composti gli organi della CSAI, meccanismo che, come ho avuto modo di dire, non è certamente perfetto, ma è perfezzibile. A questa risposta formale desidero aggiungere però il mio personale sincero rincrescimento, attenuato dalla certezza che nell'ambito di uno spirito partecipativo che al di sopra di ogni formalismo deve guidare l'opera della CSAI, non mancheranno certamente le occasioni né le possibilità di dare al Triveneto quella presenza autorevole e qualificata che certamente ad esso compete ».

Il presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana è quindi passato a riferire del contributo offerto dal Triveneto nel campo automobilistico. « Il Triveneto — ha proseguito il presidente Rogano — con i suoi 884 licenziati è al secondo posto in Italia subito

dopo il Piemonte che ne ha 901. Per meglio capire ciò che questo significa possiamo dire che il Triveneto conta il 12 per cento dei licenziati dell'automobile. Nella sua giurisdizione operano 23 scuderie che svolgono quella funzione capillare di inquadramento e di indirizzo che noi vorremmo vedere estendersi in tutta Italia ».

Prima dell'ing. Rogano aveva parlato il presidente delle commissioni sportive del Triveneto dottor Felice Sacconi il quale ha fatto una rapida carrellata di quanto è stato fatto nella passata annata fornendo interessanti dati relativi alla partecipazione dei piloti e soprattutto ai risultati conseguiti dai piloti triveneti in campo nazionale a conferma della bontà del vivaio nostrano. Le presenze nelle varie gare valevoli per il triveneto sono state 1403 così distribuite: 698 nella velocità, 178 rallies internazionali e 527 nei rallies nazionali. Nei confronti del 1973 c'è stata una flessione di 268 presenze e ciò trova riscontro nelle tre competizioni in meno disputate nel 1974. Nel settore dei rallies nazionali si sono classificati

32 conduttori esordienti primo gruppo e 45 nel secondo gruppo. Per il 1975 le prospettive sono confortanti. Le gare iscritte per il campionato triveneto 1975 sono ventuno di cui 11 corse in salita e dieci rallies di cui 4 internazionali. Ecco le competizioni valevoli per il campionato triveneto 1975, velocità: 8 giugno, A.C. Pordenone; Trofeo Città di Pordenone e Varano; 11 giugno, A.C. Padova, gara a Varano; 15 giugno, Scuderia Friuli; Tolmezzo-Verzegnis; 22 giugno, A.C. Vicenza; Coppa Citta di Asiago; 29 giugno, A.C. Verona, Coppa A.C. Verona a Varano; 6 luglio, A.C. Bolzano, Bolzano-Mendola; 13 giugno, A.C. Trento: Trento-Bondone; 20 luglio, A.C. Belluno: Pedavena-Croce d'Aune; 21 settembre, A.C. Venezia: Trofeo Venezia a Varano, 28 settembre, A.C. Belluno: Coppa Nevegal.

Rallyes internazionali: 30 maggio, A.C. Pavia, rallye delle quattro Regioni; 28 giugno, A.C. Udine rallye del Friuli e delle Alpi Orientali; 26 luglio, Comunità Alto Tevere: rally Alpe della Luna; 28 agosto, S. San Martino rally di San Martino di Castrozza. Rally nazionali: 18 maggio, A.C. Venezia: Challenge 1975; 14 giugno, A.C. Padova, rally delle Prealpi; 2 agosto, S. Tre Cime: rally alle bellunesi; 12 ottobre, A.C. Verona: rally Due Valli; 3 novembre, A.C. Vicenza: rally Trofeo Campagnolo.

Sacconi ha poi ricordato i piloti triveneti che hanno conseguito in campo nazionale risultati di prestigio quali Rino Amighini di Verona, Gabriele Serbin di Vicenza, Francesco Pera della Merano Corse, Giancarlo Ronchi della Pieve Jolly Club ed ancora Angelo Presotto e Maurizio Perissnot di Pordenone, Claudio De Echer e Claudio Salvador della Friuli, Francesco Svezzer della Pieve Jolly Club e Giorgio Tauffer e Dante Bonelli.

E' seguita la premiazione dei campioni con la consegna di ben 96 coppe ad altrettanti campioni.

Attilio Trivellato

## I campioni veneti

**VELOCITA'** - Campionato per squadre di AG: AC Padova; per Scuderie: Pieve Jolly Club; di classe per conduttori: Carletto, Amighini, Dai Mas, Friso, « Alan ». **RALLIES INTERNAZIONALI** - Campionato per squadre di AG: AC Vicenza; per Scuderie: Pieve Jolly Club; per primi conduttori: Donatella Tomiz; per secondi conduttori: Gabriella Mamolo. **RALLIES NAZIONALI** - Campionato per squadre di AG: AC Vicenza; per scuderie: Città di Schio; per primi conduttori: Tauffer, di classe per primi conduttori: Gosatti, Bof, Baldan, Svezzer, Schirato, Calore, Tormene, Ceradini, Tauffer, Polese; di classe per secondi conduttori: Mezzavilla, Bassani, Sabbion, Braito, Fiorese, Donatoni, Degan, Urthaler, Bonelli, Zaltron.

ternazionale rag. Ernesto Lazzaretti, il segretario provinciale padovano della Federcronometristi cav. Cesare Ragazzi, e numerosi piloti in rappresentanza di altre scuderie. Con la semplicità che è ormai lo stile della Padova Corse il presidente Franco Badile ha letto alcune note che gli erano state passate dal validissimo collaboratore Antonio Maniero.

Il 1974 è stata una annata positiva in particolare per quello che riguarda i risultati. Una nota lieta riguarda l'affermazione di Daniele Spongia, uno studente di Valdobbiadene che con il padre Romano come secondo conduttore si è imposto nella speciale classifica per esordienti nel settore dei rallies nazionali. Per quanto riguarda il 1975 Badile ha ricordato brevemente i risultati ottenuti nella recente Coppa Mario Dalla Favera con il terzo posto da parte di Pittoni-Mursia il settimo di Zanetti-Penariol e la terza poltrona nella classifica per scuderie a conferma che la Padova Corse è senza dubbio tra le più forti scuderie del « Triveneto ». Parole di consenso e di apprezzamento verso i piloti del sodalizio padovano sono state successivamente pronunciate dal direttore dell'AC di Padova dottor Milita e dal delegato della Csaì per il Veneto Filippi. Nell'occasione è stato presentato ai soci il nuovo consiglio direttivo che risulta così composto: presidente dottor Franco Basile, vicepresidente Alvaro Ambivero, segretario Daniele Cecchet, direttore sportivo Mario Brunoro, pubbliche relazioni: Fabio Penariol e Antonio Maniero. Al termine dei discorsi ufficiali il vicepresidente Ambivero a nome dei piloti, in segno di riconoscimento, ha consegnato un dono al presidente Badile.

Sono stati quindi premiati i campioni sociali delle varie specialità con coppe artistiche mentre delle targhe sono state consegnate ai meccanici e ai collaboratori e a tutti i piloti è stata consegnata una medaglia ricordo.

**Classifiche campionato sociale, rallies:**  
1. Piero Bo, 2. Alvaro Ambivero, 3. Daniele Cecchet, 4. Francesco De Biasi, 5. Bruno Baldan, 6. Daniele Spongia, Copiloti: 1. Alvaro Bassani, 2. Fabio Penariol, 3. Romano Spongia, 5. Sergio Sabbion, 6. Ettore Luciani. Velocità: 1. Fran-

cesco Bortolami, 2. Paolo Palombi. Dame: 1. Gabriella Geminiani. Premi speciali sono stati consegnati al preparatore Michelotto e al navigatore Luciano Licini.

**Altri piloti premiati** « Fling », Greco, Zanetti, Ambivero, Bof, Manfrinato, Bortolami, Palombi, Furlan, Daniele Spongia, Rebuli, Baggio, Michielon, Cecchet, Mutinelli, Penelleno, Luciani; copiloti: Volpato, Maniero, Michelotto, Maria Peirana, Lilly Bellavere, Romano Spongia, Visconti, Bassani Geminiani, Sabbion, Penariol, Bedin, De Biasi e Camposampiero.



Romano Artoli consegna la targa ricordo a Ferrari, presenti Niki e Clay

## I ferraristi di BOLZANO a Maranello

**MARANELLO** - Una ottantina di bolzanini, tutti appassionati di automobilismo, hanno fatto visita giorni or sono agli stabilimenti della Ferrari di Maranello. La gita, organizzata dai titolari del « Garage 1000 Miglia » di Bolzano, ha dato la possibilità ai partecipanti di rendersi così personalmente di come nascono le vetture più prestigiose d'Italia e di seguire brevemente l'appuntamento della 213 T che Regazzoni e Lauda hanno portato all'esordio nel Gran Premio del Sud Africa.

Dopo la visita alle officine, il gruppo si è

spostato sulla vicina pista di Fiorano. Qui il commendatore Ferrari, attorniato dai due piloti Regazzoni e Lauda, ha presentato l'ultima creatura del Cavallino rampante, il modello Dino 208 GT4. I due conduttori si sono quindi esibiti in alcune tornate.

Prima di lasciare la pista, Romano Artoli, titolare del Garage 1000 Miglia, ha consegnato al commendatore Ferrari una targa ricordo con la seguente didascalia: « All'ing. Enzo Ferrari, da sempre allievere dell'automobilismo mondiale, l'incitamento dei suoi fedelissimi e ammirati sostenitori del Garage 1000 Miglia, giunti in "pellegrinaggio" a Maranello ». La gita si è conclusa nelle accoglienti sale del ristorante Cavallino.

## Campionato auto-slalom in Alto Adige

**MERANO** - La scuderia « Altoatesina » di Merano ha organizzato un campionato regionale di autoslalom che si articola in dieci prove. A questa manifestazione, alla quale sono ammesse tutte le vetture in regola con il codice della strada, possono partecipare tutti coloro che sono in possesso della patente di guida valida. Sono escluse Jeep, Dun Buggies e vetture che montano pneumatici da neve, chiodati o catene.

Per il campionato sono valide metà più una delle gare perciò il concorrente che le avrà effettuate tutte e dieci avrà il diritto di togliere i peggiori punteggi ai fini della classifica finale. Vi saranno ben sei vincitori di classe e il trofeo scuderia « Autoatesina » spetterà al corridore che avrà ottenuto il maggior punteggio assoluto. Le classi ammesse sono le seguenti: fino a 850, fino a 1000, fino a 1300, fino a 1600, fino a 2000, e oltre 2000; unica per dame.

La prima prova si è svolta domenica scorsa 23 marzo a Postal; le altre si effettueranno il 6 aprile a Bressanone, il 4 maggio a Bolzano, il 2 giugno a Brunico, il 29 giugno a Vipiteno, il 3 agosto a Bolzano, il 31 agosto a Bressanone, il 5 ottobre a Lana, il 2 novembre a Salsobadene e il 7 dicembre a Merano.

Dei sei vincitori di classe, a fine campionato, verranno gratuitamente iscritti alla scuderia « Altoatesina » per l'anno 1976. Al vincitore assoluto sarà messa a disposizione per l'anno 1976 una Formula Italia e sarà sponsorizzato per il campionato italiano come pilota.

## PADOVA - corse pipistrello portafortuna

**ORIANO** - Otto anni fa quando è stata costituita la Scuderia Padova Corse erano in pochi a credere che il sodalizio avrebbe fatto... molta strada. Della solidità del club e dell'entusiasmo che sono animati dirigenti e soci ce ne siamo resi conto partecipando alla tradizionale riunione di fine stagione svoltasi al « Burchiello » lungo la romantica riviera del Brenta, situato a metà strada tra Padova e Venezia. La Padova Corse ora dopo otto anni di attività è una grande famiglia composta di piloti che sono assistiti dalle mogli veramente sportivissime e in grado anche di preparare al marito il necessario cestino per le gare, ed anche magari dare una mano ai meccanici per l'assistenza trascorrendo lunghe notti al freddo per dire una parola di incoraggiamento e dare un bacio al loro consorte, oppure da giovani animati da una grande passione per l'automobilismo. Si tratta per la maggior parte di studenti, rappresentanti di commercio che si ritrovano quasi ogni sera per discutere dell'attività della loro scuderia come una seconda famiglia. A capo di tutti questi giovani è il dottor Franco Badile, laureatosi recentemente in economia e commercio il quale dedica gran parte del suo tempo per una sempre maggiore affermazione della scuderia che ha per simbolo il pipistrello nero su fondo giallo. E' questo un simbolo che ormai è andato a ruba e che si vede di frequente per le strade e perfino i bambini delle scuole elementari lo portano attaccato alla loro cartella come un portafortuna.

Alla bella ed elegante serata erano presenti il delegato della CSAI per il Veneto rag. Zeffirino Filippi, il direttore dell'Automobile Club di Padova dottor Stelio Milita, il commissario sportivo in-



Confermati da Peano  
Presidente G.M. Italia

## Più aiuti a chi corre su OPEL

ROMA - La General Motors Italia ha dato il «la» all'attività sportiva dell'anno facendo il censimento sportivo 1974. Nei saloni dell'Hotel Parco dei Principi il dr. Peano, presidente della Casa automobilistica, sportivo fra gli sportivi, ha ribadito con franchezza i concetti dell'utilità delle corse nei riflessi delle vendite affermando tra l'altro: «Ogni anno, per testimoniare una verità che diventa sempre più vera, io sono qui per riconfermare a voi, nostri clienti affezionati, la grande utilità pratica della vostra attività sportiva, cioè della vostra più diretta collaborazione alla contribuzione di una nuova immagine della Opel. Sono qui per esternarvi la nostra riconoscenza per quanto con i vostri successi avete fatto per dimostrare anche l'Ascona sia la vettura di serie più valida per le competizioni rallistiche. Chi corre aggiunge il proprio

più prezioso, contributo a quello dei progettisti e dei costruttori. Le belle e tante vittorie che avete ottenuto anche questo anno sono culminate nella conquista di due ambiti titoli: il campionato italiano dei rallies internazionali vetture di gr. 1 e lo challenge Mitropa Cup. Titoli che ci giungono tanto più graditi perché ottenuti dai nostri entusiasti clienti che già da tre anni ci dimostrano la loro fiducia. Certamente sono stati anni di grosso impegno per noi, ma il successo costante ed il vostro coraggio, la vostra capacità, l'entusiasmo che avete saputo trasmetterci, ci ha convinti a portare avanti un programma, anzi ad incrementarlo per il 1975, nonostante le "note difficoltà" che tutte le Case automobilistiche stanno attraversando. Cosa ci proponiamo di offrirvi per il 1975? Proseguimento nella nostra politica originaria che prevede unicamente un impegno verso i clienti sportivi che aiuteremo ancora con premi, agevolazioni nell'acquisto delle nostre vetture, disponibilità di un nuovo modello di successo, la Commodore 2,8 GS/E che già nel '74 si è conquistata una meritata fama nella velocità, ed una assistenza che verrà maggiormente incrementata».

Dopo l'intervento del dr. Di Camillo che ha espresso l'alto apprezzamento della G.M. per Virgilio Conrero «il primo artefice dei nostri successi in Italia, il primo dei nostri piloti che con la sua equipage "magica" di meccanici preparatissimi, instancabili ed appassionati, rappresenta l'ancora di salvezza cui appoggiarsi con fiducia in ogni frangente» è cominciata la sfilata dei premiati: dai Campioni d'Italia gr. 1 Angelo Presotto e Maurizio Pessinotto a via, via, Riccardo Ricci, Claudio Zanucoli, Francesco Svizzera, Luigi Battistoli, Antonio Bellotta, Mauro Bompiani, Salvatore Brai, Giorgio Bramino, Luigi De Marco, Alfredo Fagnola (terzo assoluto al rally di Sanremo), Piero Filippi, Tullio Illicher, Elvio Novarese, Serena Pittoni, Leo Pittoni, Roberto dal Pozzo (Rudy), Angelo Tabanelli, Giacomo Torelli, Carlo Torneme.

c. b.



Il dottor Peano, presidente della G.M. Italia premia Angelo Presotto. A sinistra, è il turno di Conrero

## Piloti nuovi per il gatto nero

COLLE VAL D'ELSA - Quindici piloti correranno quest'anno per i colori della Squadra Corse Valdelsa — quella del gatto nero — che entra nell'ottavo anno di attività. Anche il 1974 è stato un buon anno per la formazione di Colle come conferma il bilancio tracciato nel corso della festa annuale dal direttore sportivo Stefano de Santi: 182 partecipazioni a gare, con 29 vittorie di classe, 18 secondi e 32 terzi posti. Dal punto di vista organizzativo da registrare la effettuazione di cinque gare di regolarità chiuse che, come negli anni passati, hanno il fine di reclutare nuove leve per l'attività agonistica permettendo di far quadrare i bilanci dei giovani appassionati. Una strada questa che altre scuderie ora battono anche in seguito all'aumento dei costi nelle gare ufficiali, pur se crescono le difficoltà per disputare queste prove. La Valdelsa intende continuare — lo ha confermato il presidente Alessandro Nencini — con lo spirito dilettantistico che la distingue e come dimostra l'indipendenza della formazione da ogni sponsorizzazione lasciando liberi i piloti di trovare eventuali finanziatori.

Nelle scorse settimane la squadra di Colle ha addirittura ricercato nuovi piloti ed alla richiesta sono pervenute decine di domande che ora sono al vaglio del Consiglio che effettuerà una selezione in vista di un allargamento delle presenze sui campi di gara.

Per il 1975 oltre alla velocità i colori della Valdelsa saranno di scena nella coppa Renault 5 con Fabiani, nei rally con una Ford Capri RS 2600 di Chiti e la Gordini 1600 di Jannone, nelle prove di stock car con Martini.

E' intenzione dei giovani dirigenti del sodalizio organizzare anche una sezione di karting, poiché nella zona sono circa una decina i piloti intenzionati a svolgere attività, anche in considerazione della rinnovata Pista del Sole di Firenze.

La festa della Valdelsa si è conclusa con l'allegria premiazione dei vincitori del campionato sociale e degli altri piloti. Il migliore del 1974 è risultato Gianfranco Razzanelli che si è aggiudicato il titolo con largo margine su Sergio Bacci e Mauro Croci. Seguono, nell'ordine, Agnorelli, Bianucci, Verdiani, Bigazzi, Donnini.

Ha rimediato però  
con le ceramiche

## TRICOLORE senza lambrusco

REGGIO EMILIA - Cercare temi per far rivivere l'attività della scuderia Tricolore è non solo difficile, ma sarebbe anche inopportuno. E' troppo viva, infatti, la storia di questa scuderia da vari lustri operante nel settore delle competizioni automobilistiche. Quando si parla della scuderia Tricolore, non si può non ricordare il nome del compianto Luciano Lombardini che fu fondatore, prima di diventare «navigatore» di Munari, di questa scuderia nella quale ha lasciato una traccia indelebile. La foga, l'ardore, il calore che sono l'espressione più genuina di una profonda passione, di un attaccamento che non conosce ostacoli del presidente gar. Galaverni e dei suoi validissimi e più diretti collaboratori costituiscono la caratteristica e suggestiva pennellata che ha dato il tono ed il colore alla stagione 1974 della scuderia Tricolore.

Il numero delle vittorie conseguite (tre assolute e 54 di classe), le 324 partecipazioni a gare di velocità e di rally, la fama di cui sono accreditati i suoi 37 licenziati, la forza, la vitalità e la sua eccellente organizzazione interna hanno fatto, della Tricolore, una delle «ottime» dello sport automobilistico italiano.

Il presidente gar. Galaverni, dopo aver ringraziato gli intervenuti ha trattato in cifre i risultati conseguiti dalla scuderia facendo voti per un sentite maggiore sviluppo. Ha reso noto l'imprevista mancata conferma dello sponsor Lambrusco DOC, che fortunatamente non ha avuto influssi negativi scoprendo una nuova forma di finanziamento nella ceramica Europa. E' seguita la premiazione. Si sono via via succeduti al tavolo presidenziale il campione italiano sport «Bramen», Nino Campani, «Achille» che quest'anno sarà al volante di una Osella PA 3, Ciccì Bonvicini, Giorgio Giorgi, Roberto Curatolo, Detino Campani, Carlo Sidoli, Sergio Bigliardi, i tre fratelli Ferretti (Romano, «John John» e «Ragastas»), Sergio Rabitti, Guglielmo Manini, Giovanni Bottazzi, Davide Mediani, Ivan Foroni.

Alla premiazione era presente, invitato d'onore, il pilota della Ferrari Regazzoni che, ricevuto per sé e per Lauda un premio ricordo, passato nelle mani del pubblico è stato sottoposto a domande a ripetizione delle quali stralciamo quelle che ha nostro avviso ci sono apparse le più interessanti. Alla domanda che ne pensa della Ferrari T, Regazzoni che ha dimostrato di avere sulla vettura molta fiducia tracciandone le lodi, ha dichiarato: «A differenza dell'opinione di certa stampa sportiva, è una vettura eccezionale che sin dalla sua prima apparizione ha dimostrato in pieno le sue grandi doti». A chi gli chiedeva cosa pensasse di Merzario e della Lombardi, Regazzoni ha così dichiarato: «Merzario è un pilota validissimo, forse un po' troppo osannato da certa stampa che in ogni gara sembra che corra per "ripicca"». Circa la Lombardi Regazzoni ha precisato che l'alexandrina non sfugirà al fianco dei suoi colleghi maschi: «Il fatto stesso di guidare una F. 1 cosa estremamente faticosa, testimonia la buona stoffa di base della Lombardi».

Carlo Burlando

● A causa di una serie di gare concomitanti ed aderendo a talune sollecitazioni pervenute da parte di concorrenti impegnati in altre prove, il comitato organizzatore della 11ª edizione della *Autosprint delle Dolomiti*, che era in programma a Levico Terme ed in Panarotta 2002 (Trento) per sabato e domenica 22 e 23 marzo, ha deciso di rinviare lo svolgimento della manifestazione stessa a sabato e domenica 5 e 6 aprile. Le iscrizioni si accettano all'Automobile Club di Trento.

## La DOLOMITI piange Alex DRUST

BRESSANONE - Alex Durst, un giovane di 20 anni appena compiuti, molto noto a Bressanone, è morto l'altra sera uscendo di strada, al volante della sua nuovissima Alpine Renault. Il ragazzo, membro del direttivo della scuderia «Dolomiti» di Bolzano, aveva acquistato da poco la vettura in quanto aveva intenzione di intraprendere l'attività agonistica.

Grande appassionato di motori, era molto amico dell'«azzurro» di sci Erwin Stricker. Alex, longilineo e magrissimo al punto che gli amici lo chiamavano «ciccione» per scherzare sulla sua figura, era uno dei ragazzi più conosciuti a Bressanone per il suo carattere aperto, cordiale e scherzoso. In seno al direttivo della scuderia «Dolomiti» si era battuto per l'uscita della rivista «Racing Flash».

## Un SALITI parco per l'HORSE Club

ROMA - Centro di pubbliche relazioni e pubblicità della famosa casa di aperitivi, il Martini Club di Roma diretto dallo sportivo ed appassionato Bonaventura Franco, è ormai il passaggio obbligato di qualsiasi cerimonia o riunione a carattere automobilistico della capitale e naturalmente non poteva fare eccezione la scuderia Horse Motor Club che ha riunito nei saloni di viale Mazzini soci, amici e simpatizzanti per il classico consuntivo della stagione precedente.

Scuderia composta da giovani e con un presidente giovane, la Horse ha tenuto fede alla sua veste dinamica e controcorrente ed ha preferito sciogliere la cerimonia dagli schemi obbligati che prevedono i discorsi in bella sequenza per favorire gli incontri spontanei ed a ruota libera. Ridotto al minimo dunque il flash-back della stagione precedente che nel complesso non è stata avara di soddisfazioni pur se con gli invitati accordi pubblicitari con

la società americana Movoline e con la BWA-Ruote, favoriti dall'ex-pilota di F. 3 Franco Tofani che è agente per il Lazio delle ditte citate, si poteva sperare in un carnet più denso.

Dopo il saluto del consiglio direttivo e dopo qualche breve parola di circostanza del delegato-CCSAI per il Lazio Saliti, che in questa occasione non ha impegnato a lungo il microfono come non ha disdegnato fare altre volte, si è proceduto alla premiazione che al contrario è durata ben più dei discorsi perché tra coppe, medaglie e materiale sportivo la Horse non aveva dimenticato proprio nessuno, giornalisti compresi.

Nel campionato sociale della velocità il giovane Radici l'ha spuntata sul pilota-preparatore Gentili (premiati entrambi con coppa e cerchi in lega) mentre ai posti successivi la classifica vede i nomi di Rotti, «Shaft», Chiavacci, Fiorelli, Grassani, Pozzuoli e Luca-

telli. Nel settore rallies (la scuderia in origine era nata per propagandare la specialità nel Lazio ed ancora si spera di smuovere le acque del tutto statiche nell'ambiente romano) al primo posto ex-aequo troviamo il dirigente ed anima della Horse Meneghetti e Lazerotti, seguiti da Cerrone e Carosi.

Altre medaglie per meriti speciali sono state attribuite a Ricci, Saccone, Barone, De Gregorio e Longo mentre targhe particolari al merito sportivo sono state consegnate a Franco Tofani, che ha dato fiducia alla scuderia a Franco Bonaventura per la sua ineguale spinta allo sport automobilistico romano ed a Carlo Silvestro che da sempre è un po' l'animatore della Horse. E' da ricordare, una volta tanto, che si è ricordato anche di alcuni giornalisti che esercitano nel settore sportivo ed una medaglia ricordo è stata consegnata a Giubilo, Masini, Carmignani, Malaguti ed al corrispondente di AUTOSPRINT.





**SOSTA  
AL BOX**

## Fa causa allo sponsor

● E' iniziata la causa intentata da Surtees alla Bang & Olufsen per il mancato pagamento del denaro del patrocinio l'anno scorso.

● Al Rally Rothmans in Giamaica ci sarà anche Lampinen. La gara prevede prove selettive, autocross e così via e sarà quindi difficile per gli equipaggi europei non avvezzi a cose del genere.

● Qualche giorno fa il capo della Southern Organs e David Morgan hanno corso un brutto rischio, quando il loro elicottero preso a nolo è precipitato in un pantano poco lontano da Mallory Park per via di una forte grandinata. Tutti illusi.

● Un altro brasiliano debutterà in Inghilterra quest'anno. Si tratta di Henrique Camara Lima Barbosa de Oliveira di Rio, che piloterà una Formula Ford MRE semi ufficiale. Oliveira in Brasile correva nella turismo

● E' stata soppressa la gara di F. 5000 in programma a Karlskoga nel mese di agosto. Gli svedesi la sostituiranno con una corsa internazionale di F. 3 e sperano di organizzarne altre anche ad Anderstorp, Mantorp Park e Knutsdorp.

● Tony Brise, il pilota ufficiale della Modus Formula Atlantic spera di partecipare alla serie Players canadese. Userebbe un'altra Modus, con base in Canada.

● Lo svedese Palm è senza guida dopo lo scioglimento del team svedese di F. 2, ma pare che abbia trovato un patrocinio per partecipare a tre grandi premi di F. 1: svedese, olandese e inglese.

● Dopo la rottura del suo contratto con la BRM, Mike Wilds vorrebbe continuare comunque a correre. Gli piacerebbe tornare in F. 5000 e pensa alla possibilità di farlo con una Chevron.

● Come abbiamo già detto il francese Dolhem ha avuto un incidente in sci e starà lontano dalle piste per almeno tre mesi. Il suo posto nel team Gitanes Ligier sarà preso da Migault già dal Mugello.

## Una passeggiata con STEWART

LONDRA - Il 17 marzo si è inaugurata a Silverstone una serie di giornate «Elf Grand Prix». Questa serie è appoggiata da Ford, Renault, Goodyear e dai passati e presenti piloti di Tyrrell: Stewart, Scheckter, e Dépailler. Il concetto consiste nel dare ad alcuni giornalisti scelti una prova pratica della guida su alcuni dei principali circuiti e sul calendario provvisorio appaiono il Ricard, il Nurburgring, si spera Monaco, forse Monza e Zolder. Forse avrete le mie impressioni prima dell'International Trophy e già mi scuso se le mie foto non riusciranno bene, soprattutto

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

tenendo conto del fatto che stringerò certamente la macchina fotografica fra le mani tremanti, poiché Stewart mi ha detto che «andrà forte» come vorrei essere capace di fare io! Scherzi a parte, se questa iniziativa significherà che giornalisti dell'automobile dotati di esperienza avranno la possibilità di descrivere ai lettori i circuiti di campionato mentre li percorrono piloti di primo piano, coi loro stili diversi, si può dire che, pur reclamizzando i loro prodotti, Elf, Ford, Renault e Goodyear faranno anche un grande piacere agli appassionati. Ci assicurano inoltre che, anche su una turismo modificata, una «passeggiata» con Stewart sarà una notevole esperienza...

● L'8. Trofeo dell'Automobile Club di Parma si svolgerà sul circuito S. Cristoforo di Varano de' Melegari domenica 13 aprile e comprende una serie di gare riservate alle vetture Sport gr. 5 delle classi 1000, 1300, 1600, 2000 e 3000, Turismo speciale delle classi 1300, 1600, 2000 e 3000 e alle monoposto Formula Monza. Le verifiche avranno luogo sabato 12 aprile dalle 8 alle 10,45 e le prove ufficiali nella stessa giornata con inizio alle 9/30. La partenza della prima gara verrà data domenica alle ore 13.

● Pare che Beltoise ci tenga molto a tornare in F. 1 e, anche se dovrà pilotare la nuova Ligier più avanti, ha detto che non se ne prevede il debutto fino al GP di Svizzera a Dijon in agosto. Beltoise vorrebbe invece correre anche a Monaco e in Francia.

● A una recente asta italiana è stata venduta una Fiat Torpedo del 1911 per oltre tredici milioni di lire. In meno di un'ora sono state vendute venti vetture, fra le quali un'Alfa RLT del 1925 e una Chenard e Walker del 1912.



LONDRA - E' stato finalmente confermato che la produzione della Jaguar tipo E è finita (avevamo accennato tempo fa che la cosa era già successa, ma non era stata annunciata sinché c'erano ancora vetture invendute). In complesso sono state costruite 72.584 Jaguar E da quando il modello fu presentato a Ginevra nel 1961; 12.320 (cioè il 17%) furono vendute in Inghilterra, 49.032 negli Stati Uniti. Fra parentesi in America le tipo E V12 da corsa continueranno a essere utilizzate da Bob Tullius e da Lee Mueller. La Jaguar ha conservato l'ultima tipo E per la sua collezione personale e sarà esposta permanentemente accanto alla XK 120 1953 illustrata nella foto. Il direttore generale della Jaguar, Geoffrey Robinson, è quello appoggiato alla E. La vettura che rimpiazzerà la E — non prevista prima dell'estate — sarà più sofisticata e meno sportiva.

● A PRIMAVERA '75, la rassegna dei giovani svoltasi a Genova dal 15 al 23 marzo, frequentatissimo lo stand del «Mini AUTOSPRINT slot Racing Club» che ha dato svolgimento ad una serie di seguitissime manifestazioni.

● Recentemente Peter Warr ha detto che la Lotus s'interessa ancora a Jim Crawford e che si spera di fargli fare qualche prova in un prossimo futuro.

● Per via delle elezioni, il Rally del Portogallo è stato posticipato dal 24 aprile al primo maggio.

● Il servizio soccorso stradale dell'ACI ha compiuto vent'anni. Gli automobilisti assistiti dal 1955 sono circa cinque milioni.

● Durante il 1974 la produzione automobilistica nel mondo si è contratta dell'11% e le flessioni maggiori si sono avute nei paesi extra europei.

● Prima era stato escluso, ora se ne riparla, cioè della possibile fusione fra Volvo e Saab. Il direttore della Volvo, nell'ammettere tale possibilità ha detto che la giudica logica dato che considera «pazzesco» che la Svezia abbia due fabbriche automobilistiche.

● La Vauxhall ha annunciato una versione di lusso della Viva 1255, la Viva S. Il primo grosso ordine arrivato, per questa versione in produzione limitata, è stato di 700 vetture per la Svezia.

## La terza COPERSUCAR

● Un terzo telaio della Copersucar F. 1 è già a buon punto e se le parti mancanti arriveranno in tempo, la vettura potrebbe fare il suo debutto europeo all'International Trophy.

● La General Motors ritiene che il cuscinio d'aria abbia suscitato poco interesse fra gli automobilisti americani. Si prevedeva infatti di montarne a richiesta almeno 50.000 e invece è stato montato soltanto su 5911 vetture del gruppo.

● Nel 1974 sono stati percorsi sulla rete della società Autotrade 13 miliardi, 981 milioni di chilometri corrispondenti a 19 miliardi di viaggiatori-chilometro e a 18 miliardi di tonnellate-chilometro.

● Il numero di spettatori alla Corsa dei Campioni era di circa 40.000 e, date le condizioni del tempo, gli organizzatori sono stati abbastanza soddisfatti.





# gianniini

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

**PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA**

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI  

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA - L. 1.460.000 IVA COMPRESA

La Volkswagen ha rinunciato all'idea di costruire uno stabilimento negli Stati Uniti. Lo ha annunciato uno dei maggiori azionisti della società, ministro dell'Economia in Bassa Sassonia.

● La Società Autostrade ha attualmente in avanzata fase di costruzione nuovi tronconi per complessivi km. 315 e lavori di ampliamento per altri km. 215.

● L'inglese Reliant, che costruisce veicoli a motore a tre ruote, ha limitato a quattro le giornate lavorative di circa la metà dei suoi dipendenti per la diminuita richiesta.

## I figli di LEONE a scuola piloti

ROMA - La passione per le automobili da corsa dei due giovani figli del presidente Leone, Paolo e Giancarlo, è piuttosto nota. Nessuna meraviglia dunque se entro un periodo di tempo piuttosto breve i fratelli Leone saliranno sulle monoposto della scuola di Morrogh per un corso speciale che si terrà al di fuori delle lezioni. Naturalmente Morrogh si sente molto responsabilizzato dal compito che lo attende, ma che certamente svolgerà con la cura e la valentia di sempre.



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### TUNMER da F.1 a F.A

● Il sud africano Guy Tunmer, che al GP del Sud Africa si piazzò undicesimo con una Lotus 72 della Gunston, si cimenterà nelle corse europee con una March Formula Atlantic con motore Nicholson. La sua prima gara sarà l'International Trophy. Lo stesso Tunmer farà altre gare in Europa: ad esempio correrà, con John Lepp (March 2000) le 1000 di Digione e di Monza.

● La nuova Ralt di F3, progettata da Tauranac, è apparsa pochi giorni fa a Silverstone pilotata da Schenken. Ha girato bene, su pista umida, segnando 57'8, un poco più veloce della March ufficiale di Ribeiro, pure presente sul circuito. La nuova Ralt correrà con Larry Perkins e Thruxton.

● Peter Gethin ha ricevuto il Trofeo Chris Williams, premio annuale che viene dato al pilota che dà le migliori prestazioni su una Chevron privata durante la stagione. Gethin l'ha ottenuto (per la seconda volta) per le sue prestazioni in F. 5000 per il team VDS.

● Una Mini 1275 GT ha vinto il Rally di Hong Kong della Rothmans, la Casa di sigarette che come si vede svolge ancora qualche attività in corsa. I piloti erano MacDonald e Lamont e le Mini si sono inoltre aggiudicate il premio per squadre.



MILANO - Le Lancia Stratos e le Beta Coupé che dopo le vittorie a Montecarlo e in Svezia guidano la classifica del Mondiale Rallyes Marche, montano le ruote «SPEEDLINE» prodotte dalla E.S.A.P. di Tabina Caltana. Ruote in lega leggera di particolari caratteristiche che le fanno apprezzare anche dalla Ferrari per la sua produzione sportiva. Fra queste caratteristiche vanno ricordate la rapida scomponibilità, l'intercambiabilità e la sostituzione parziale dei componenti le cui doti meccaniche garantiscono una eccezionale resistenza agli urti, senza pericoli di rotture ma con semplici piegamenti delle parti sollecitate nell'urto.

### REGAZZONI in ROVER

● Clay Regazzoni ha comprato una Range Rover e non è il primo a farlo, tra i piloti da Grand Prix.

● I dirigenti dell'AC belga di Spa hanno annunciato la presenza di due vetture Alfa Romeo 33-TT 12 al via della 1000 km di Francorchamps, che si disputerà il 4 maggio prossimo. Al volante delle due vetture italiane saranno gli equipaggi Marzario-Ickx e Pescarolo-Bell, che dovranno lottare contro le solite Porsche Turbo di Muller-Van Lennep, Jost-Casoni, Kinnunen-Zapico e la Lola tre litri di de Cadenet-De Fierlant.

● E' rientrato in Gran Bretagna Richard Divila, il disegnatore della Copersucar di Wilson Fittipaldi: si stabilirà definitivamente nei dintorni di Londra dove monterà la F.1 brasiliana che si trova ora in tante casse, smontata in mille pezzi.

### 4 milioni di MINI

● Nello scorso febbraio la British Leyland ha conseguito sul mercato inglese il 44,9% delle vendite di vetture nuove. La Mini ha superato i quattro milioni di esemplari venduti in tutto il mondo da oltre quindici anni.

### Più bici che auto

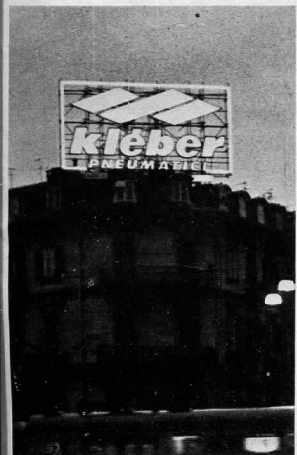
● Sono già tre anni consecutivi che gli americani hanno comprato più biciclette che automobili. Si ritiene logicamente che ciò dipenda dal desiderio di risparmiare benzina.

● In occasione di una cena sociale organizzata dal G.S. Belloli-Juniorcorse è stata annunciata l'istituzione di un trofeo biennale intitolato a Paolo Monti, il non dimenticato campione scomparso in un incidente stradale la scorsa stagione. Il regolamento del trofeo è tuttora in fase di elaborazione: possiamo preannunciare che il premio verrà assegnato a un pilota italiano di età inferiore ai 25 anni che si sia particolarmente distinto nella stagione agonistica 1975-1976.

● Si trova ancora in ospedale José Dolhem per le fratture riportate in un recente incidente sciistico. Dovrà ancora rimettersi a riposo per tre mesi e il suo posto al volante della Ligier sarà sempre occupato da Francois Migault.



● No, non si tratta, come potreste pensare, di un confortevole salotto con vista di un chalet di montagna, ma dell'interno di una Caravan ELNAGH della serie Soleado, esattamente quale si dice che «dentro c'è tutto, anche l'architettura». Una serie, la Soleado, che non significa un semplice miglioramento del prodotto, ma che sta ad indicare un salto di qualità, tale da porre queste caravan in diretta contrapposizione ai più celebri modelli europei. La SOLEADO ELNAGH si chiama così proprio perché alla enorme visibilità delle vetrate, unisce i colori dominanti giallo ocra, marrone e senape, tanto per essere in carattere.



● Sul fronte di un vecchio palazzo di Piazza dello Statuto a Torino, campeggia, da qualche giorno, una enorme insegna luminosa che date le dimensioni (circa 14 metri di lunghezza) e la posizione strategica, polarizza l'attenzione di tutti i passanti. Si tratta del nuovo «marchio» della KLEBER-COLOMBES ITALIANA, la casa produttrice dei noti pneumatici radiali. Il nuovo marchio differisce dal precedente per una più moderna interpretazione grafica del format classico motivo della «doppia losanga».

**interfono trasmittente ricevente tipo universale per l'installazione rapida su qualunque tipo di casco**

prezzo di vendita al pubblico IVA compresa L. 75000



MILANO - L.GO CORSIA DEI SERVI 11 - TEL. 700.728 / 704.846

in vendita anche presso lo stand ASTRON AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA





## LA FOTO

# Un record imbattibile

Sarei molto felice se potessi rivedere una foto del velocissimo e indimenticabile pilota francese Francois Cevert alla guida della sua Matra Simca n. 7 nella 1000 Km. di Monza 1973, ultima competizione del Mondiale Marche sullo stradale senza chicanes. Gradirei anche sapere dove Cevert disputò il suo primo GP titolato e i dati tecnici della Matra Simca. Per ultimo gradirei sapere chi era la cosiddetta prima guida tra Cevert e Beltoise nelle gare di durata.

Giampiero Dall'Olio - Rho (Milano)

Il primo GP di F. 1 di Cevert fu il GP d'Olanda 1970 dove al volante di una March dovette ritirarsi al 30. giro per la rottura del motore. Difficile dire chi fosse la prima guida sulla Matra Simca del Mondiale Marche: propendiamo per una mancanza di tale attribuzione, considerando anche il grande affiatamento che c'era tra Francois e Beltoise, legati anche da stretta parentela (la sorella di Beltoise era moglie di Cevert).

Questi i dati principali della Matra Simca MS 670: monoscocca con motore posteriore portante sospensioni anteriori e posta a triangoli sovrapposti con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, freni Girling, peso 650 kg. Motore 12 cilindri a V di 60°, alesaggio/corsa 79,7x50, cilindrata 2099 cc, potenza max 480 cv.

Ricordiamo che il compianto francese resterà l'uomo più veloce nella pur decennale storia di Monza, poiché in quella occasione si corse per l'ultima volta, in una prova mondiale, sul tradizionale circuito privo di chicanes. E fu proprio Cevert ad ottenere il giro più veloce, in 1'21"9 a 252,747 kmh, massima velocità raggiunta in assoluto a Monza nel tracciato stradale.

mai questa rotazione da noi non esiste? e come mai i piloti conosciuti di Padova corrono quasi tutti con altre scuderie?».

Il mio pensiero, e vi assicuro che non è solo mio, è che per gli egoismi e le ambizioni «celestiali» e biancoazzurre che dir si voglia, di pochi intimi si sia voluto sacrificare l'interesse di molti.

Lettera firmata  
Padova

Rispettiamo l'anonimato che ci chiede, anche se non lo comprendiamo, in quanto non è poi che la spari tanto grossa. Cosa vuole, accade anche che la passione abbia degli andamenti ciclici, e che i praticanti non siano più tanti o tanto bravi come una volta. Ma può anche darsi che i rallisti padovani, emigrino verso scuderie che, come si suol dire, offrono di più, anche perché si è ormai superata l'attrazione campanilistica che poteva rappresentare la scuderia della propria città.

Questa è solo un'ipotesi, ovviamente, e saremmo lieti di avere dei lumi dai diretti interessati. Ai quali, se proprio insistono, dovremo anche rivelare il nome del loro anonimo contestatore. In privato, naturalmente.

## L'ERRORE

### HP in libertà

Innanzitutto vi ringrazio per avermi inserito nel bel servizio dedicato ai preparatori italiani, apparso sul numero 13 di Autosprint, ma forse dovrei ringraziarvi anche per l'avermi attribuito la capacità di aver tratto, dal motore Formula Italia, la bellezza di 153 CV! I miei clienti, quando lo hanno saputo, mi sono corsi dietro per pretendere anch'essi un esemplare di questa eccezionale unità. Peccato, però, che i CV vivisti al banco siano «solo» 135... Spero che l'errore di stampa mi porti comunque fortuna!

Gianni Cevenini  
Bologna

L'errore, che di errore chiaramente si trattava, non ha però messo in agitazione solo i clienti del simpatico preparatore bolognese, ma anche i suoi rivali. Ce n'è stati un paio che ci hanno telefonato preoccupati di verificare che effettivamente il linotipista avesse «mescolato» i numeri!



IL DITO  
SULLA PIAGA

# L'amarezza non è sarcasmo

Caro signor Sabbatini, sono un suo abbonato «via aerea» ed anch'io questa volta voglio farle perdere un po' di tempo, poi se vuole rispondere solo a quello che più le interessa, faccia lei.

Benché nato all'estero, ed all'estero principalmente vissuto, mi sento italiano specialmente per lo sport, che mi è sempre stato a cuore, in primo piano l'automobilismo, e da anni sono un assiduo abbonato a riviste automobilistiche e ad Autosprint da quando è iniziato ad uscire, trovandolo molto interessante ed apprezzandolo molto, anche se non siamo sempre della stessa opinione, ragione questa che mi ha ultimamente deciso a scrivervi.

Per primo, signor Sabbatini, riguardo i suoi articoli, molto ben scritti ma con tanto sarcasmo nei confronti del signor Ferrari e le macchine che portano il suo nome, e non perde occasione di punzecchiarlo. Non sa che a tanti sportivi specialmente italiani all'estero, ciò fa tanto male? Perché essi non pensano che lei ha ragione o no, e quale può essere la causa della sua guerra fredda a Ferrari, essi sanno solo che le macchine Ferrari portano i colori italiani come in altri tempi fece l'Alfa (e speriamo ancora), ma al momento è il turno delle Ferrari, e pensano che la sua rivista si debba mantenere sul piano sportivo. Secondariamente, riguardo Franco Li-

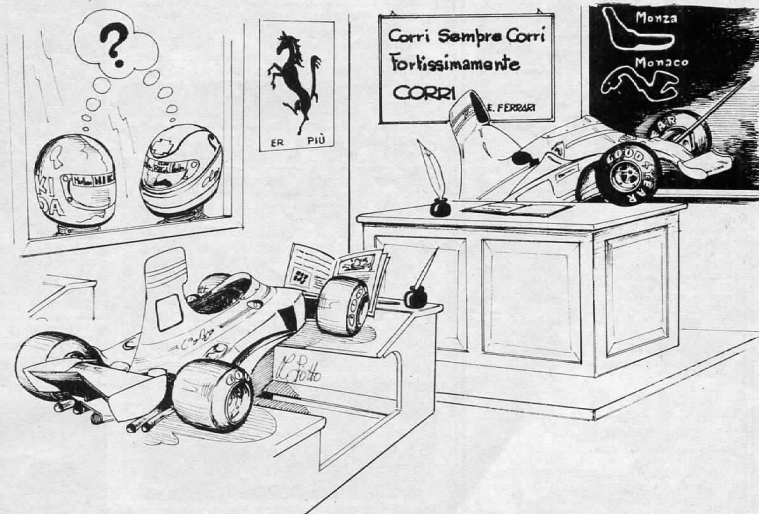
ni, per il suo criticare l'organizzazione di Kyalami specialmente per quanto riguarda i telefoni ed i telex. Cosa pensava, il signor Franco Lini, di arrivare il giorno prima della corsa e che tutti fossero a sua disposizione perché è un blasonato reporter di AUTOSPRINT? Perché non è venuto un po' prima, come hanno fatto i brasiliani ed altri per organizzarsi, loro avevano a disposizione due stanze sopra i box con tutti i loro telex, telefoni e radio. E il signor F.L. non è un novellino di Kyalami, e sapeva come stavano le cose.

A mio parere, signor Sabbatini, credo che il signor Lini ci deve pensare due volte a ritornare a Kyalami, perché Bli-gnault di sicuro non dimenticherà facilmente quello che ha scritto su AUTOSPRINT?

Non credo che il signor Cevenini abbia avuto niente di cui lamentarsi e credo di aver cercato di essergli d'aiuto, e la vostra diretta al Real Fini ha avuto un po' anche il mio interessamento, oltre all'aiuto di qualche Santo... ed avete avuto un buon successo.

Tanto vorrei ancora dire, ma credo che lei ne abbia già abbastanza di leggere questa mia, solo mi scusi dei miei errori grammaticali.

Bart Ciccon - Johannesburg -  
(Sud Africa)



Il mio non è sarcasmo, caro amico, ma amarezza. Ed è rabbia, perché è da 25 anni che non faccio quasi che scrivere le stesse cose sulla Ferrari. Crede che sia colpa se non accetto le cose che vanno come vanno? I giornalisti sono (e dovrebbero essere) prima di tutto cronisti. E purtroppo si è anche cronisti per la realtà negativa. I paraocchi, i pannicelli caldi li lascio ad altri colleghi. Non riesco, anche in nome del prestigio nazionale, a metterli. Però sono il primo a dolermi del fatto che all'estero venga sperperato, con le sconfitte che purtroppo la Ferrari si

crea in casa, un patrimonio come quello del "cavallino". E lo dimostra la sua lettera. Sta tranquillo, che se la Ferrari vivrà sarò il primo io ad essere soddisfatto. E non solo perché ciò può aumentare la tiratura di AUTOSPRINT, ma perché non accetterò mai che la Ferrari continui a perdere applicando anche (troppo) spesso la famosa massima del marito che fa dispetto alla moglie...

Quanto al resto, non credo che Lini sarà molto preoccupato per le ire di Bli-gnault. Che la realtà di Kyalami, dal punto di vista delle telecomunicazioni,

non fosse quella degna di un Gran Premio mondiale lo sa bene anche lei, ed il fatto che i brasiliani siano arrivati prima e si siano riusciti ad organizzare dimostra proprio che quello che mancava era l'organizzatore locale, troppo spesso eccessivamente agitato (non solo con Lini).

E' questa, inoltre, una buona occasione per ringraziarla di quanto ha fatto per i nostri inviati in Sud Africa, e della sua lettera. Non si preoccupi della grammatica: riceviamo lettere molto peggiori, dall'Italia.



## MONOPOSTO



**F-MONZA** Vendo per cessata attività F-MONZA e 850 competitive, pronte per gare. Visionabili c/o Esposizione CATTAFI - Via Roma - NOVA MILANESE - Tel. 0362/40.764.

● **FORMULA ITALIA** perfetto 12 gare, aggiornato '75 - Telefonare: HOZ-MILANO ufficio 62.78 interno 255, casa 68.88.236.

**F-850 MONZA** telaio BWA, mai urtata, pronta corse, motore da rodare, per informazioni telefonare al 0341/56.366.

**F-850 BELLASI** come nuova, motore una corsa, bellissima, competitiva, prezzo interessante. MAGNANI - ALBA - Tel. 0173/43.889.

**FORMULA ITALIA 1973 RIVA** vende Formula Italia 1973, furgone 241 Diesel nuovo, attrezzato per trasporto vetture corsa. Telefonare Autorimessa VALBREGGIA - Tel. 031/51.21.82.

## MOTO



**KAWASAKI 900** Telefonare ore lavoro al 02/23.00.124.

## ACCESSORI e parti speciali

**ROLL-BAR, Armstrong** 2 fari Cibè 100 Watt, marmitta Rally, 2 sedili originali, cofano con spoiler posteriore PER PORSCHE 911. Telefonare ore 9-17 041/45.93.00.

**MOTORE FULVIA 1300** come nuovo, mai corso con cambio 5 marce. Telefonare 0173/21.29 dopo ore 20.

PER FIAT 850, SPORT, COUPE', vendo 2 ammortizzatori Koni, post. nuovi, L. 15.000; 4 Kiebur MS competition; 2. 155/13 80%; L. 97.000. Accensione elettronica Marelli asc. 103 nuova in garanzia L. 40.000 - LUIGI SARTORI - Via Nasario Sauro - 31041 CORNUA (Treviso).

Per tutti i modelli Alfa Romeo: 1 differenziale con coppia conica 9/41, mozzini anteriori completi di disco freni e pinze - LUCIO SCHIAVON - V.le delle Fosse - BASSANO DEL GRAPPA (VI) - Tel. 0424/24.879.

**BARONE ROMA**  
VIALE PARIOLI TEL. 580.30.02

Sedile Carrera  
ribaltabile L. 90.000

**Racing Line**

**MOTORE DALLARA 1000 cc.** 4 valvole, 145 CV., iniezione, usato, revisionato, aggiornato - L. 2.800.000.

**MOTORE DALLARA 1000 cc.** nuovo - Lire 4.800.000 - Tel. 0525/53.117.



## Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituiscono immediatamente balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

● **MATERIALE DISPONIBILE PER 2000 GTV** motore Autodelta gruppo 1 internazionale nuovo, 2 cambi ravvicinato e normale, 2 ponti completi 8/41-10/41, 8 cerchi Campagnolo in lega per internazionale, 9 cerchi Campagnolo 7 pollici per gruppo 2/1976, 4 gomme - Telefonare PEZZALI 0375/81.523 - 82.038 oppure DALLARA 0525/53117.

## VARIE

**FURGONE SUPER JOLLY** impianto a gas, perfette condizioni - Telefonare: 02/35.51.700.

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO



● **ALFA ROMEO GTA 1300** iniezione, pochissime gare, gomme slick-bagnato-rapporti; GTA 1300 carburatori 150 HP; motore scorta. PIETRINO TALI - VIGLIANO BIELLESE - Tel. 015/51.06.84.

● **GRD 374 FORD NOVAMOTOR 2000** « occasionissima » Gaudenzio Mantova vende o esamina qualsiasi permuta, perfettissima competitiva - Tel. 0342/60.26.84.



● **FORD CAPRI 3000** plurivittoriosa, ottimo stato, pronta corse, completa ricambi vendesi o permutati vettura stradale. Telefonare ufficio. 041/43.91.36.

● **LAMBORGHINI URRACO 1973**, aria condizionata, km 23.000. Vendo-permuta con Gr. 2-4-5 - Tel. 081/88.19.965.

**MONTREAL** verde metallizzato, accetto permuta. Telefonare PIERO - 0523/98.24.45.



● **OPEL COMMODORE 3000** Campione Italia 73-74, ottimo stato, pronta corse, completa ricambi vendesi o permutati vettura stradale. Telefonare ufficio: 041/43.91.36.

## MONOPOSTO



**F-850** pronta corse, con ricambi, prezzo interessante, permutati anche con vettura di serie. Telefonare: 0131/54.194.

● **TECNO F-3** pronta corse, con o senza motore, prezzo e pagamento interessanti. Si accetta scambio merce. SCARPENTI - Tel. 0185/30.11.02 - 30.94.87.

**BWA F-FORD** si vende o si permuta con o senza motore, completamente revisionata - Tel. 0332/26.53.48.

## SI COMPRA

### AUTO



Si compra FERRARI, MASERATI, anno 1960 al 1967 anche con motore fuso. Pagamento contanti. Rivolgersi a: Dott. Ing. MICHAEL W. LEDERMAN - Via Genova, 2/3 - BOLOGNA - Tel. 46.12.17.

● **FERRARI CALIFORNIA** Rivolgersi a GARAGE ZENI - VIA Mantova, 8 - 20135 MILANO.

**RENAULT ALPINE 1300-1600** solo se occasione. Pagamento contanti. Telefonare 0523/81.692 dopo ore 21.

### KART



**KART 3**, categoria, se vera occasione scrivere a GIACOMO PUCCINI - Via Livornese, 173 - 55100 PISA.

## ACCESSORI e parti speciali

**CARRELLO** acquisto carrello omologato buone condizioni per Formula Ford, telefonare 081/36.62.80.

### VARIE

**ARRETRATI AUTOSPRINT** anno 1968: n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 25, 28, 39 - CARLO VARNI - 15050 CASTELLAR GUIDOBONO.

● Cerco documentazioni, piani, foto su vetture sport anni 1947-1965 marca Stanguellini, Moretti, Maserati, Osca, soprattutto versione Le Mans. Rivolgersi MANOU AUTO SPORT, Passage du Commerce, 72 - LE MANS (Francia).

● **VETURE SPECIALI**

LUCIANO CONTI

direttore

MARCELLO SABBATINI

direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI

ALFO C. PREDIERI

LEOPOLDO CANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Carlo CAVICCHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro COPPINI - Andrea DE ADAMICH - GIO LUNI - Gabriela NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:

James HUNT - Jacky ICKX - Sandro MUNARI

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Salvatore Cusa (Cagliari) - Marco Grandini (Firenze) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Guido Rancati (Sanremo) - Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia) - Tito Zogli (Milano)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Daniel Boutonnet (Parigi) - Luis Gonzales Canonmanuel (Madrid) - Adriano Cimarroni (Bern) - Bernard Martin Dondoz (Marsiglia) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Boglietti - Lino Ceccarelli - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano - Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Luigi Coppola - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigi Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Logan Bentley Lesona - Domenico Morace - Gigi Mosca - Marcello Rigo - Riccardo Roccatto

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Baldoni - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motors - Giorgi - Hruby - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brock bank - Werner Bühler - Clark - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piana - Marco Stot - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 San Lazzaro di Savena (BO) Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734 40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 45.55.11

Telex: 51212 - 51283 AUTSPRINT

AUTOSPRINT - Registrat. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

## CICLOMOTORI

SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

# Malaguti

FIFTY SPECIAL  
4 MARCE  
50 cc

Consumo: lt.  
1,92x100 km.  
(Norme  
CUNA)

