

Il pilota-padrone lo aveva  
lasciato solo nel motel

# UN LUPO blocca Vallelunga!

● ROMA - Se fosse ancora in voga la « Domenica del Corriere » vecchio stile, l'episodio si sarebbe certamente guadagnato l'onore della copertina con l'illustrazione di Achille Beltrame. Sabato pomeriggio dunque, Francesco Zappacosta, abruzzese di Chieti, decideva di lasciare il proprio cane di nome Lupo, un magnifico esemplare di pastore tedesco, al Motel di Vallelunga e di scendere in pista con la propria F. 850. Non lo avesse mai fatto! Dopo un po' l'acutissimo animale che evidentemente non aveva molta voglia di starne solo, si metteva alla ricerca del padrone e non ci impiegava molto a « capire » che stava girando in pista.

Detto fatto, scavalcava il cancello di fronte al piazzale dell'autodromo, si portava direttamente in piena curva Roma e, incredibile ma vero, lasciava transitare le macchine che non lo riguardavano ma, una volta arrivata quella del padrone, si lanciava in un inseguimento sfrenato. Intanto dalla direzione si erano accorti dell'incredibile episodio e non impiegavano molto a fermare tutti i piloti in pista con somma gioia della brava bestia che finalmente poteva raggiungere (ed infilarsi a tuffo nell'abitacolo della formula) lo sconcertato padrone fermo alla curva Viterbo e che non credeva ai propri occhi.



Caos alla curva Viterbo al primo giro della gara per le bicilindriche, per questo bel « mucchio » di 500 concitamentate tenuto sotto controllo, mentre ripassano i primi, da commissari di percorso e dagli stessi protagonisti

**I TROFEO D'INVERNO - Gara nazionale di velocità in circuito - Il prova - Vallelunga, 19 gennaio 1975**  
**LE CLASSIFICHE**  
**GRUPPO 500:** 1. Paolo Di Tomassi (Fiat) 17'37", media 79,932 kmh; 2. Chiavacci (Fiat) 18'16".  
Giro più veloce: Di Tomassi in 1'12"8, media 82,582 kmh.  
**Classe 600:** 1. Enrico VIII (Giannini) 17'11"6, media 87,424 kmh; 2. Stornio (Giannini) 17'41"8; 3. Padrone (Giannini) a 1 giro; 4. Gentili (Giannini) a 1 giro. Giro più veloce: Enrico VIII in 1'08"9, media 89,865 kmh.  
**Classe 700:** 1. Vincenzo Laganà (Abarth) 17'19"2, media 86,773 kmh; 2. Costanzi (Giannini) 18'09"5; 3. Proietti (Giannini) a 1 giro; 4. Paddeu (Giannini) a 1 giro; 5. De Rosa (Abarth) a 2 giri; 6. Lusco (Giannini) a 5 giri.  
Giro più veloce: Proietti in 1'03"8, media 90,000 kmh.  
**Classe 1150:** 1. Pad (Abarth) 14'56"4, media 93,894 kmh; 2. Squillace (Fiat 128) a 5 giri.  
Giro più veloce: Squillace in 1'03", media 95,428 kmh.  
**Classe 1600:** 1. Roberto Nardini (Porsche) 16'19"4, media 92,084 kmh; 2. Valdina (Alpine) 16'32"1; 3. Alprandi (Alpine) 16'35"8; 4. Poscheddu (Porsche), a 5 giri.  
Giro più veloce: Valdina in 1'04"2, media 93,644 kmh.  
**Classe 2000:** 1. Bruno Rocco (BMW) 14'56"5, media 100,575 kmh; 2. Dino (Alfetta) 15'01"3; 3. Vak-Psant (BMW) 15'50"1; 4. Agliateffi (BMW) a 5 giri.  
Giro più veloce: Rocco in 59", media 101,898 kmh.

**GRUPPO 3**  
**Classe 1150:** 1. Marco De Palma (Fiat 128) 17'54", media 83,942; 2. Simeone (Fiat 128) a 1 giro.  
Giro più veloce: De Palma in 1'10"6, media 85,155 kmh.  
**Classe 1000:** 1. Carlo Riganti (A 112) 17'55"6, media 83,917 kmh; 2. « Giorgio » (A 112) 17'58"4; 3. Bertele (A 112) 17'09"2.  
Giro più veloce: Riganti in 1'10"5, media 85,270 kmh.  
**Classe 1300-1600:** 1. Carter (Alpine) 14'07"6, media 99,295 kmh; 2. Rampa (Alpine) 14'11"2; 3. Gellini (A.R. GTA) 14'24"7.  
Giro più veloce: Carter in 58"7, media 102,419 kmh.  
**PRIMA FINALE MISTA**  
**Turismo, gruppo 1 a 1.** Roberto Nardini (Porsche) 21'52"3, media 91,616 kmh; 2. Valdina (Alpine) 22'20"3; 3. Tacchini (A.R. GTA) 22'51"1; 4. Corti (Fulvia) a 1 giro; 5. Salami (Fulvia) a 1 giro; 6. Pacetta (A.R. GTV) a 1 giro; 7. Bertel (A 112) a 2 giri; 8. Cimmino (Simca R2) a 2 giri; 9. Rocca (Simca R2) a 5 giri.  
Giro più veloci: Gruppo 1, classe 2000-3000: Tacchini 1'07"7, media 88,803 kmh; Gruppo 3, classe 1300: Corti 1'09"1, media 87,004 kmh; Gruppo 1, classe 1000: Bertel 1'11"9, media 83,616 kmh; Gruppo 1, classe 1300: Cimmino 1'12"5, media 82,924 kmh.  
**GRUPPO 3**  
**Classe 1300:** 1. Domenico Pesce (Simca Bagheera) 17'22"4, media 86,523 kmh; 2. Corti (Fulvia) 17'23"5; 3. Salamina (Fulvia) 17'32"5; 4. Guersolli (Fulvia) a 1 giro; 5. Gargan (Fulvia) a 2 giri; 6. Alprandi (Fulvia) a 2 giri.  
Giro più veloce: Pesce 1'09"7, media 87,510 kmh.  
**GRUPPO 1**  
**Classe 2000-3000:** 1. Mario Tacchini (A.R. GTV) 17'07"2, media 89,176 kmh; 2. Ferlito (Opel C.) non comunicato; 3. Pacetta (A.R. GTV) 17'38"8.  
Giro più veloce: Tacchini 1'07"5, media 89,096 kmh.  
**Classe 1300:** 1. G. Carlo Chianucci (Simca R2) 17'07"2, media 87,775 kmh; 2. Rocca (Simca R2) 17'36"1; 3. Panzarotto (Simca R2) 17'15"4; 4. Cimino (Simca R2) a 1 giro.  
Giro più veloce: Chianucci 1'07"6, media 88,934 kmh.  
**SECONDA FINALE MISTA**  
**Gruppi 2, 4, 5:** Claudio Francisci (Chevron) 18'27"9, media 108,517 kmh; 2. Bilotti (Osella) 18'33"7; 3. Gellini (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Rampa (Alpine) a 1 giro; 5. Nardelli (Alpine) a 1 giro; 6. Righetti (Alpine) a 2 giri.  
Giro più veloci: Gruppo 5, classe 1300: Francisci 54", media 111,333 kmh; Gruppo 4, classe 1600: Gellini 59"1, media 101,728 kmh; Gruppo 4, classe 2000: Righetti 1'00"1, media 100,033 kmh; Gruppo 2, classe 1600-2000: Rocco 58"6, media 102,593 kmh.  
**Formula 850:** 1. G. Bruno DeIantese (Lucky) 15'52"2, media 97,895 kmh; 2. Conti (Del Giovane) 15'21"9; 3. Fasanella (Lucky) 15'33"3; 4. Ferrari (Dema) 15'40"9; 5. Ider (Tony) 15'48"1; 6. Fabiani (Atecar) 15'50"1; 7. Dattoli (De Sanctis) 15'51"9; 8. Di Giovanni (Lucky) a 2 giri.  
Giro più veloce: Di Giovanni e Ider 1'00"7, media 99,044 kmh.  
**Classe 850:** Claudio Francisci (Chevron) 13'44"1, media 109,418 kmh; 2. Gallo (Lola) 13'52"8; 3. Barberio (Chevron) 13'53"7; 4. Bilotti (Osella) 13'54"5.  
Giro più veloce: Francisci 53"7, media 111,955 kmh.  
**Gruppo 4 a 1.** Mario Nardelli (Alpine) 14'15", media 98,441; 2. Righetti (Alpine) a 7 giri.  
Giro più veloce: Nardelli 1", media 100,200.



In queste foto, alcune sequenze della ammucciata. Si riconoscono Fasanella, De Rosa, Paddeu, Lauro, e il 114, Di Tomassi, che vincerà la gara

**VALLELUNGA** - Ancora una volta non indifferente lo sforzo della scuderia Gruppo Piloti Romani che è riuscita con questo Trofeo d'Inverno (primo «via» della stagione 1975) ad avere ragione dell'epidemia di influenza, della difficoltà per ottenere la licenza e soprattutto dell'assenteismo dell'AC Roma che non ha ancora dato una risposta alla richiesta di aiuto da parte del sodalizio romano. Comunque quest'ultimo ha trovato la collaborazione della concittadina scuderia Blue Team e soprattutto del presidente Marcello Gallo che ha messo in palio le coppe Ticire e Studio A.

**GRUPPO UNO**

**Tachini indisturbato con l'Alfa GTV**

Almeno per quanto riguarda la lotta per le prime posizioni risulterà la gara più monotona della giornata perché Giancarlo Chianucci, miglior tempo in prova con la Simca che guida abitualmente il fratello Rosalido, soltanto per mezzo giro poteva cercare di contrastare l'Alfa GTV di Tachini che non impiegava molto a condurre assolutamente indisturbato. Dietro al pilota di Bergamo erano comunque tranquilli lo stesso Chianucci e Ferlito (Opel Commodore) mentre non tardavano a venire ai ferri corti le 128 di Di Tonno e De Palma per il predominio della classe

sono proprie le popolari «mezzo litro». Senza contare che già al primo giro la classe veniva falciata da una sbandata di Modica all'uscita della «S» che metteva fuori causa anche Chiavacci, Fasanella e Lauro. Anche Del Fante (Tamburini) che pareva esente da pensieri e conduceva senza discussione doveva ben presto uscire di scena con grossi guai al motore cedendo la posizione al giovane De Tommasi (Tamburini) autore di una gara molto regolare e pulita.

Nelle classi più grosse se ne andava per quasi metà gara Cesarini (Giannini Mazzieri) che si trascinava «Enrico VIII» (Giannini 600 Castelli) e Laganà (Giannini 700 Castelli) mentre proietti (Giannini 700 Falessi) doveva abbandonare ad un giro dal termine ma risulta comunque autore di un eccezionale nuovo record in 1'03"8 che è probabilmente frutto di un errore perché la media di 90.000 kmh è troppo bassa. Tornando ai primi, fuori Cesarini, si tuffavano in testa le due macchine di Castelli che conducevano fino al termine. Nella gara per le classi da 1000 a 2000 risultava veramente interessante il lungo duello tra «Dino» (Alfetta-Autodita 16 valvole) e Rocco (BMW 3re 16 valvole) che per molti giri conducevano coda contro muso, con Rocco che cercava tutti i buchi per passare il coriaceo pilota di Salerno.

A metà gara trovava finalmente lo spiaraggio giusto all'uscita della Viterbo e

va bene e verso la fine Valdina desisteva nettamente. Sorpresa invece nella classe 1300 dove Pesce con la Matra Bagheera che alle verifiche aveva denunciato un peso non certo confortante di 945 kg., riusciva ad avere ragione delle più potenti e leggere Lancia HF che nelle mani dello scatenato Corti e di Salamina potevano solo pantare alle posizioni di onore.

**GRUPPO QUATTRO-CINQUE**

**Assente Serblin stravinisce Francisci**

Ancora una volta assieme le gran turismo e le sport in una gara che sta ormai diventando classica. Peccato comunque che all'ultimo momento siano stati costretti a dare forfait Gabriele Serblin (Fiat X-1/9 Trivellato) e Marazzi (Alpine 1600 - Terrosi), autori di ottimi tempi in prova: 59"5 e 57"6, rispettivamente. Per l'assoluta, soltanto Gallo (Lola-Ford Smith) cercava inizialmente di bloccare la fuga di Francisci (Chevron-Angellini) ma in breve il pilota del Blue Team nulla può contro lo strapotere della macchina curata dal «magro» romano.

In GT fuori subito Righetti (Alpine-Terrosi) per un testa-coda alla Viterbo, Emergono le 1600 di Gellini (Alfa GTA

**FORMULA 850**

**Kartisti in evidenza in F. 850**

Pochi iscritti e gara abbastanza monotona nonostante le previsioni della vigilia. Ancora una volta l'exkartista Del Fante (Lucky-Colombo) se ne andava indisturbato anche grazie ad un motore piuttosto competitivo. Ma il romano ha chiaramente dimostrato di essersi guadagnato la vittoria perché per metà gara la sua macchina era chiaramente handicappata da un guai ad un ammortizzatore anteriore. Leggermente sotto tono Conti (Di Giovane-Zedde) che arrivando lungo al tornante buttava banalmente alle ortiche l'unico momento della gara che poteva favorirgli il primo posto. Da notare il debutto di Italo Ider, approdato alla F. 850 (comunque una Lucky non competitiva) dopo avere stravinuto nel '74, il K250.

**FINALI MISTE**

**Gallo cerca la rivincita**

Nella prima finale per i gruppi 1 e 3 Valdina cercava ancora una volta di contrastare la marcia di Nardini ma dopo un giro (e dopo una piccola scorrettezza in



Qui sopra, una movimentata fase di gara al tornantino, durante la corsa delle gruppo 1. Vediamo Riganti prendere la scorcioiata. Gli altri sono Di Palma, Di Tonno e Cimmino. Sotto, a sinistra, Vecchione in testa-coda mentre passano «Vak Psant» e Tagliaferri. A destra, Francisci, 1.o nella 2000 S



Sopra, la Bagheera di Pesce davanti alle Fulvia di Corti e Salamini. Sotto, Serblin con la X-1/9 di Trivellato. Peccato abbia fatto solo le prove



1150. Conduceva inizialmente Di Tonno che però si girava platealmente nella «S» e per il giovane romano finivano i problemi. Molto bella anche la lotta nella classe 1000 dove «Giorgio» (112 Abarth) sembrava inizialmente tranquillo. Dopo tre giri però il pilota reatino si scompondeva e veniva infilato da Riganti (A 112 Abarth) che resisteva fino al termine ai coriacci tentativi del rivale.

**GRUPPO DUE**

**Subito il mucchio delle 500**

In pista 19 bicilindrliche delle classi 500, 600 e 700 e questa volta le meno numerose

riusciva ad andarsene di forza e non più disturbato, mentre lo stesso si può dire per «Vak-Psant» (BMW-Ranieri) che si aggiudicava la 1600.

**GRUPPO TRE**

**Bagheera « pesante » sulle Lancia**

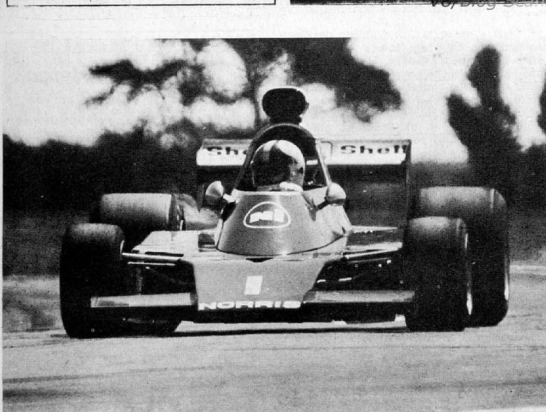
Nelle prove era emerso il giovane senese Valdina (Alpine) ma in gara Nardini (Porsche Carrera) non faticava a staccare il pilota della berline francese che comunque riusciva a riguadagnare terreno nel tratto misto in virtù della maggior maneggevolezza. Il notaio romano resisteva

Angellini, Rampa (Alpine-Giada), e «Carter» (Alpine-Terrosi) che tutte in fila e vicinissime tra loro danno vita ad una lotta molto seguita. Dopo qualche giro «Carter» riesce a passare Rampa (tra l'altro uno dei tanti piloti della giornata con addosso la neozelandese) e si butta all'ingestimento di Gellini che comunque sembra tranquillo.

Dopo un po' al tornante il fatto che ha deciso la gara in favore del pilota veneto, e che ha aperto una piccola polemica. All'ingresso Gellini entra leggermente scomposto e «Carter» ne approfitta per dare una puntatina alla GTA che finisce per girarsi definitivamente. A quel punto la gara era chiusa, ma i rapporti dei commissari parlano chiaramente di manovra non proprio protocollare.

rettilinee) doveva ancora una volta cedere di fronte alla più potente Porsche. Nella seconda finale riservata agli altri gruppi se ne andava inizialmente Gallo che per tre giri riusciva a resistere agli assalti di Francisci che alla terza tornata riusciva però a passare al semaforo mentre dopo non molto Gallo era costretto a fermarsi per la banale rottura della cinghietta di distribuzione. Scatenati ancora una volta Rampa e Gellini («Carter» non si è presentato in finale) ai quali si è unito subito Rocco che riusciva a passare Rampa ma poi era costretto a cedere per una foratura. Tornava ancora primo Rampa che si scatenava letteralmente ma alla fine dopo un corpo a corpo avvicinate ma sempre molto pulito era Gellini a prevalere.

**Daniele Buzzonetti**



Chris Amon, con la nuova Talon, una F. 5000 statunitense, non ha molta fortuna nella serie australiana. A Christchurch aveva fatto il miglior tempo, ma a pari merito con lui era McRae: la monetina non lo ha favorito

## McRAE ce l'ha fatta a vincere a CRISTCHURCH

LADY WIGRAM TROPHY - Terzo round Coppa Tasmania - 18 gennaio 1975.

LA CLASSIFICA dei giri  
1. Graham McRae (McRae GM2) 50'29"17;  
2. McCormack (Elfin) 50'58"77; 3. Walker (Lola) 51"; 4. Stewart (Lola) 51'21"11; 5. Lawrence (Lola) 43 giri; 6. Oton (Lola) 43 giri; 7. Murdoch (Begg) 43 giri; 8. Doyle (Surtees) 41 giri; 9. Smith (Lola) 40 giri; 10. Millen (Chevron) 39 giri.  
Giro più veloce: McRae 137"6.

### CAMPIONATO TASMANIA DOPO LE PROVE

Brown 15 - Lawrence 15 - Walker 10 - McRae 9 - McCormack 7 - Murdoch 7 - Bartlett 4 - Smith 4 - Stewart 3 - Oton 1.

Così (in 17) al via

|                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| G. McRae<br>1'07"1         | C. Amon<br>1'07"1          |
| W. Brown<br>1'07"3         | J. Walker<br>1'08"4        |
| J. McCormack<br>1'09"0     | D. Oton<br>1'10"2          |
| K. Smith<br>1'10"9         | J. Murdoch<br>1'12"9       |
| G. Baker<br>1'13"1         | N. Doyle<br>1'13"8         |
| S. Millen<br>1'16"4        | B. Robertson<br>1'16"8     |
| M. Baker (DNS)<br>1'29"4   | J. Laney (DNS)<br>1'27"9   |
| G. Lawrence<br>senza tempo | K. Bartlett<br>senza tempo |
| M. Stewart<br>senza tempo  |                            |

# Anche la monetina contro AMON!

CRISTCHURCH - Il neozelandese Graham McRae ha ottenuto la sua prima vittoria, dopo il GP d'Australia del 1973, vincendo il terzo round della Coppa Tasmania sul circuito di Wigram, ricavato da un aeroporto nei pressi di Christchurch. Pilotava la McRae GM2.

Agli inizi ha dovuto affrontare la sfida di Warwick Brown e di Amon, che hanno però entrambi dovuto abbandonare per guasti meccanici. McRae aveva ottenuto la posizione al palo, ma c'era stato anche lo zampino della fortuna perché la Talon di Amon aveva segnato l'identico tempo di 1'77"1 e si è «giocata»

a Baker (Begg) con 1'13"1, Doyle (Surtees TS9B) con 1'13"8, Millen (Chevron) con 1'16"4 e Robertson (Elfin) con 1'16"8.

Poiché il circuito di Wigram è un aeroporto in funzione ci sono soltanto due sessioni di prove il sabato e nella prima i tempi non vengono cronometrati. Graham Lawrence, Stewart e Bartlett sono stati costretti a partire dal fondo dello schieramento, avendo avuto noie meccaniche nella prima sessione di prove. Il motore della Lola di Lawrence si era rotto e analogo guaio è accaduto a Stewart con la Lola T400; quanto a Bartlett, le cose gli sono

andate ancor peggio, infatti ha danneggiato la monoscocca e la sospensione anteriore della Lola T400 dopo essere salito sul cordolo alla forcella. Le riparazioni sono state effettuate durante la notte con l'aiuto di un tecnico aeronautico locale, che ha svolto un ottimo lavoro sulla monoscocca. La scarsa differenza nei tempi segnati dal terzetto migliore dava ottime premesse per una lotta serrata, purché non ci fossero stati guasti meccanici.

Alla partenza mobile McRae è scattato in testa, ma già alla prima curva si è scatenata la sfida lanciata dall'impetuoso duo formato da Brown e da Walker sicché le tre vetture procedevano praticamente affiancate, accelerando all'uscita del tornante. McRae ha però conservato il suo vantaggio, tallonato da Brown, fino al quarto giro quando l'austra-

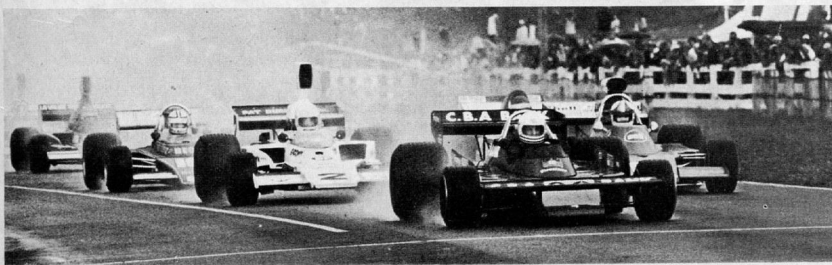
liano ha avuto la meglio in frenaggio con una manovra veramente stupenda alla curva prima dei boxes. Brown ha dunque preso il comando, ma l'ha conservato soltanto per un quarto di giro perché si è rotta una guarnizione di tenuta mentre il pilota accelerava uscendo dalla forcella prima del rettillo posteriore. E così Brown è uscito di scena.

Si è allora lanciato all'inseguimento Chris Amon, benché il motore della Talon andasse a soli sette cilindri fino dalla partenza. Al quindicesimo giro McRae aveva ampliato il proprio vantaggio su Amon a 8", ma dopo altre quattro tornate

sendo a sua volta tallonato da Stewart per parecchi giri. Comunque, dopo trentacinque tornate Stewart ha cominciato a rallentare un poco perché i due pneumatici di destra cominciavano a deteriorarsi, dando forti vibrazioni alla vettura. Dopo la fermata al box, Lawrence pilota con fare molto deciso e al quarantesimo giro si era portato in sesta posizione, chiudendo rapidamente il varco che lo divideva da Oton, che era in quinta posizione. Dall'altro canto McRae era praticamente senza rischi avversari, saldo al comando, infatti ha coperto i restanti giri senza problemi, terminando la gara con 29" di vantaggio su McCormack Walker aveva sudato per conservare la seconda posizione e si sarebbe meritato di terminare così, invece a un giro e mezzo dalla fine ha avuto un guasto al motore e McCormack ha così potuto passare tranquillamente e portargli via la piazza d'onore. Nonostante i problemi avuti, Walker è però terminato terzo, staccato soltanto di poco da McCormack, quindi si può dire che la sua bella gara ha avuto un degno finale.

Stewart è riuscito a concludere la corsa e ad occupare il quarto posto, nonostante i problemi di pneumatici, mentre Lawrence è stato ricompensato per i suoi sforzi col quinto posto e con due punti per la Coppa. Oton lo seguiva, staccato di 3", ma verso la conclusione della corsa gli si era staccato l'eliettono anteriore di destra; dopo la gara ha detto che da un po' si sentiva piuttosto stanco. Il neozelandese Murdoch ha occupato un settimo posto piuttosto deludente, con la Begg costruita in loco, e in fondo non è mai stato veramente in lizza nonostante le sue ottime prestazioni a Pukekohe la settimana precedente. Doyle è «sopravvissuto» a un testa-coda e a momenti piuttosto emozionanti, occupando l'ottavo posto davanti a Smith il cui motore non andava bene, e a Millen che non ce la faceva a tenere il passo con la piccola Chevron di 1900 cc. L'unico ritiro è stato quello di Baker, dovuto a surriscaldamento, problema che aveva assillato il pilota durante tutto il week-end.

Ora Brown e Lawrence sono a parità nel punteggio della Coppa Tasmania, con 75 punti.



La partenza del Gran Premio di Nuova Zelanda, con McRae davanti ad Amon, Warwick Brown e tutti gli altri

la posizione al palo col lancio di una monetina! Brown, con la Lola T332, è stato più lento di una sola frazione di secondo, 1'77"3, ma, fiducioso di avere la posizione al palo poiché alla sua squadra nessuno aveva cronometrato né McRae né Amon sotto 1'77"3, non si è dato la pena di tornare a provare. Seguivano gli australiani Walker su Lola T332 in 1'87"4 e McCormack su Elfin MR6 in 1'9".

Una gradinata aggiunta allo schieramento, anche se soltanto per questa gara, è stato il neozelandese David Oton che pilotava la vecchia Lola T330 di Max Stewart; si è qualificato col sesto miglior tempo di 1'10"2, ma non si sentiva in forma dato che non gareggiava dall'aprile 1974. Ken Smith (Lola T332) con 1'10"9 e Murdoch (Begg) con 1'12"9 condividevano la quarta fila, davanti

andate ancor peggio, infatti ha danneggiato la monoscocca e la sospensione anteriore della Lola T400 dopo essere salito sul cordolo alla forcella. Le riparazioni sono state effettuate durante la notte con l'aiuto di un tecnico aeronautico locale, che ha svolto un ottimo lavoro sulla monoscocca. La scarsa differenza nei tempi segnati dal terzetto migliore dava ottime premesse per una lotta serrata, purché non ci fossero stati guasti meccanici.

Alla partenza mobile McRae è scattato in testa, ma già alla prima curva si è scatenata la sfida lanciata dall'impetuoso duo formato da Brown e da Walker sicché le tre vetture procedevano praticamente affiancate, accelerando all'uscita del tornante. McRae ha però conservato il suo vantaggio, tallonato da Brown, fino al quarto giro quando l'austra-

liano ha avuto la meglio in frenaggio con una manovra veramente stupenda alla curva prima dei boxes. Brown ha dunque preso il comando, ma l'ha conservato soltanto per un quarto di giro perché si è rotta una guarnizione di tenuta mentre il pilota accelerava uscendo dalla forcella prima del rettillo posteriore. E così Brown è uscito di scena.

Si è allora lanciato all'inseguimento Chris Amon, benché il motore della Talon andasse a soli sette cilindri fino dalla partenza. Al quindicesimo giro McRae aveva ampliato il proprio vantaggio su Amon a 8", ma dopo altre quattro tornate

anche Amon è sparito con le teste cilindri crepate per via del motore che surriscaldava. E così McRae è rimasto con un comodo vantaggio su Walker che era tallonato da McCormack. I due australiani avevano sempre proceduto di pari passo fino dalla partenza, precedendo Stewart che era risalito dal fondo ed era seguito da Oton, Lawrence e Bartlett. Lawrence dopo diciassette giri è stato costretto ad andare al box per una foratura e l'ha quasi subito imitato Smith, afflitto dallo stesso problema. Poco dopo il ritiro di Amon c'è stato quello di Bartlett (era in sesta posizione) per guasto al magnete. Giunti al trentesimo giro McRae aveva portato il suo vantaggio su Walker a 20" e girava a ritmo sostenuto, attorno a 1'87". Walker teneva a bada McCormack, ma il pilota della Elfin non mollava es-



**BRUXELLES** - Il salone dell'automobile è in pieno svolgimento e pare che sarà coronato da grande successo. Ma le vendite? Da qualche tempo non sono malvagie: tutto va dunque per il meglio? Andiamoci cauti con gli ottimismo: in tutti i casi nel '74 il mercato belga dell'automobile non è poi stato così cattivo. La regressione si è stabilizzata finalmente sull'1,50 per cento in rapporto al 1973: quest'anno infatti sono state immatricolate 330.493 vetture contro le 335.763 dello scorso anno. Si potrebbe quasi parlare di stabilità: ad ogni modo, credeteci, la situazione è non è certamente peggiore in Belgio che in certi paesi vicini.

In questa stabilità «relativa» del mercato belga si costata comunque una serie di differenze, abbastanza considerevoli, tra certe marche.

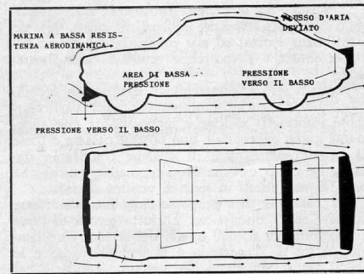
In generale si può dire che le case francesi mantengono un netto vantaggio avendo compiuto una notevole progressione in numero di vetture vendute; la Ford rimane in testa, ma il margine di vantaggio non è certo molto netto. La Fiat, come vediamo nella tabella, è rimasta molto stabile aumentando le sue vendite di quasi il 2,5 per cento.

Dalla tabella a parte si nota dunque che Ford e Opel sono state le più toccate nel 1974; il numero totale di macchine vendute si stabilizza infatti solo grazie al forte aumento di Renault e Citroen.

Grossi progressi dei francesi quindi, ma anche dei giapponesi che hanno ancora incrementato le loro vendite. Quanto alla Fiat, la sua avanzata nel '74 prova appunto che il valore della sua produzione non è stato mai messo in dubbio dai belgi e che solo un rifornimento a singhiozzo delle vetture, dovuto allo strano clima sindacale che vige in Italia è stata la ragione di questa stagnazione.

Si può ancora dire esaminando le cifre, che questa buona tenuta del mercato belga è dovuta soprattutto alla gamma delle vetture fino a 1500 cc l'aumento delle vetture da 0 a 900 cc è stato del 2,51 per cento, quello delle auto da 1100 a 1500 del 4,19 per cento. La classe superiore, quella che comprende le cilindrata da 1500 a 200 è stata la più colpita, con una caduta di più del 6 per cento.

Questa in sintesi la situazione del mercato belga nel '74. Cosa succederà nel '75? I direttori delle varie case non sono molto ottimi-



● Alcuni dispositivi aerodinamici — paravento per dividere l'aria incontrata sulle superfici della carrozzeria, direttore montato posteriormente sul coperchio dei portabagagli e un deflettore sul lunotto posteriore per controllare la separazione del flusso dell'aria sul retro e dirigere la galleria del vento, sono stati montati sulla MORRIS MARINA 1,8 TC coupé, riducendo del 14% la resistenza all'aria, migliorando la spinta verso il basso ad alte velocità e garantendo un risparmio di carburante pari al 10% quando la vettura non superi i 112 kmh.

## RIMASTO stabile il mercato belga

L'Audi 50 LS ha fatto il suo debutto in Belgio al Salone dell'Auto di Bruxelles. Eccola presentata da una bella hostess della VW-Audi

|            | 1974   | 1973   | differenza | percentuale |
|------------|--------|--------|------------|-------------|
| Ford       | 35.912 | 40.585 | -4.673     | -11,51      |
| Renault    | 34.078 | 30.711 | +3.367     | +10,96      |
| Citroen    | 27.794 | 24.825 | +3.169     | +12,47      |
| Opel       | 25.857 | 30.126 | -4.269     | -14,17      |
| Toyota     | 25.369 | 25.045 | + 324      | + 1,29      |
| Simca      | 23.803 | 25.757 | -1.954     | - 7,59      |
| Volkswagen | 22.905 | 24.010 | -1.105     | - 4,60      |
| Fiat       | 22.696 | 22.168 | + 528      | + 2,38      |
| Peugeot    | 22.272 | 22.762 | - 490      | - 2,15      |
| Datsun     | 10.190 | 10.052 | + 138      | + 1,37      |

## BRUXELLES: vendite soltanto 5000 auto in meno

**BRUXELLES** - Ecco la versione definitiva della nuova FORD ESCORT arrivata anche a Bruxelles e che verrà commercializzata in Italia molto presto. Quella sorpresa nella foto è una delle innumerevoli versioni della serie Ford-Escort, dovrebbe essere la versione «L» due porte. Motore invariato e tutta la parte meccanica eguale alla precedente versione ESCORT, cambia invece la carrozzeria totalmente ridisegnata e più tondeggianti

sti, considerando il prossimo anno probabilmente il più duro di questo periodo d'inflazione.

### ● Qualche novità

Di novità se ne trovavano dappertutto: novità principalmente per i visitatori belgi, mentre le presentazioni in anteprima assoluta non erano che un scarso numero. Molto attese le nuove importate giapponesi Subaru e Mitsubishi, poi la nuova Daf 46, le Alfa Romeo Alfetta 1,6 e Alfesud «L», la Lada 1300 e la Jensen Interceptor 3 e Interceptor decapotabile. Queste in attesa delle Lancier, della nuova Escort che probabilmente riusciranno a provare e della BMW 1502 che arriverà nella settimana prossima.

Per quel che riguarda la Daf 46, la grande novità consiste nell'adozione del ponte De Dion e di una trasmissione Variomatic a una sola cinghia. Il motore rimane il Daf 844 cc di 34 CV DIN.

La LADA 1300 completa la gamma sovietica con scarse innovazioni di carrozzeria e con un motore, derivato dal 1200 cc e ora portato a 1294 con una potenza di 68 cv DIN.

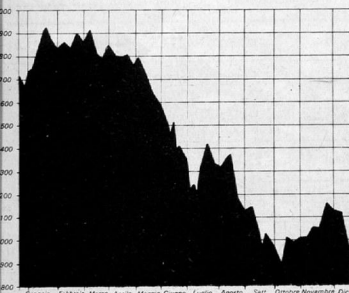
Molto ammirata a Bruxelles la HONDA CIVIC a quattro porte: la parte anteriore è stata completamente rivista e il passo allungato. Il suo motore sviluppa una potenza di 65 cv DIN e la velocità massima supera i 150 kmh.

L'ALFETTA 1,6, che conserva tutte le caratteristiche estetiche delle 1800, è dotata di un motore 1570 che sviluppa una potenza di 108 cv DIN. Quanto all'Alfasud «L» si tratta della versione a quattro porte, dotata di un numero maggiore di accessori: all'Alfa Romeo hanno anche confermato che tra qualche mese uscirà anche un modello giardinetta.

André Royez

CORSO DELLE AZIONI FIAT ORDINARIE NEL 1974

(dal primo giorno dei rapporti di gestione alla fine dei rapporti di bilancio)



TORINO ultima spiaggia

# SOLDI dall' estero per la Cassa integrazione?

ROMA - Quattro giorni di trattative serrate tra Fiat e Sindacati. Quattro giorni che hanno tenuto Torino col fiato sospeso. Poi, all'ultimo momento, quasi frutto di una regia sapientemente modulata, la «liberazione» dell'accordo. E parlare di regia è quanto mai appropriato. Con ogni probabilità, infatti, l'esito degli «incontri» torinesi, iniziati all'indomani del rientro dei «70.000 di Mirafiori» dal lungo ponte, era già stato deciso nel tardo pomeriggio di martedì scorso. La notizia arrivava a Montecitorio direttamente dalla Borsa di Milano. Una notizia concisa cui non erano seguite ulteriori precisazioni. «Agnelli ha venduto la Fiat», una comunicazione telex che nei corridoi in penombra dell'addormentato «transatlantico» romano aveva avuto l'effetto di una bomba. Un amico (politico) dell'avvocato peggiorava la situazione già critica. «Me l'aspettavo — diceva —. Lo sapevo da tempo. Ormai sono entrati in gioco i petrodollari. Agnelli ha legami economici (che fanno gola agli stessi politici) con americani e tedeschi con la penalizzazione dell'auto si concentra l'industria del settore. Un logico finale della grande crisi del settore».

La notizia rimbalzava a Torino, nella sede dell'unione industriale e negli uffici di Corso Marconi. E proprio da una «stanza» Fiat (al settimo piano dove da qualche giorno è stato trasportato l'ufficio che Umberto Agnelli aveva al palazzo SAI sulla riva del Po) partiva la smentita. Ma senza fretta. Arrivava nelle redazioni dei giornali con 24 ore di ritardo, quando gli incontri sindacali erano iniziati da parecchio tempo. E la smentita lasciava ampio spazio ai dubbi. Si escludeva un possibile intervento arabo ma non si nascondeva il fatto che da qualche tempo Gianni Agnelli in persona chiede soldi agli Istituti di credito pubblico. Pare si sia rivolto (con successo) all'IMI (Istituto Mobiliare Italiano).

Ma l'IMI non è il principale interlocutore. Alle spalle della società italiana, infatti, sono alcune banche straniere (le stesse, attraverso le quali è passato l'affare «Lancia-Saab-Volvo»). Le voci di ven-

## Agli azionisti FIAT annunciato DIFFICILE anche l'anno '75

TORINO - La lettera inviata da Giovanni Agnelli il 15 gennaio agli azionisti Fiat, fa il punto sulla situazione dell'industria, in Italia e all'estero, sia per quanto riguarda la produzione delle vetture sia per il settore dei veicoli industriali, prevede un anno difficile anche il '75 e rinnova in sostanza la fiducia nell'auto come ancora principale mezzo di «mobilità» in considerazione del livello inadeguato del sistema di mezzi di trasporto complementari.

Una lettera il cui tono pacato ma preciso e quasi telegrafico in alcuni punti che sembra indicare una precisa linea individuata e ritenuta essenziale per la gestione della «crisi» e per la sua soluzione.

I dati che accompagnano la lettera del Presidente, e contenuti nel Notiziario Fiat, consentono di valutare nei particolari e per le differenti produzioni qual è stato l'andamento del '74, raffrontato anche con i dati '73. Il tutto inquadrato in una analisi della situazione economica mondiale, europea ed italiana che consente di inquadrare il discorso nel più ampio e generale contesto di crisi che in questo periodo attraversano i Paesi a regime capitalistico. In particolare i tassi di inflazione, l'incremento della disoccupazione, il dissesto di molte bilance dei pagamenti, la flessione preoccupante della domanda, il declino della produzione industriale sono indicati quali cause principali dell'attuale crisi.

dita della Fiat (così tempestive nella particolare situazione) derivavano proprio da questi dati di fatto. Poi, più tardi, quando a Montecitorio è tornata la calma (e quel pomeriggio, guarda caso, il centralino telefonico non ha funzionato per quasi un'ora, ritardando l'arrivo di notizie fresche) qualcuno ha fatto osservare che la «vendita» Fiat avrebbe contraddetto in pieno il testo della «lettera agli azionisti» nella quale si affermava che «gestire la crisi non significa rassegnarsi a viverla inerti: tentiamo, per quanto sta in noi, di ridurre l'impatto».

Ma non si può escludere che tale obiettivo Gianni Agnelli (che in questa fase delicata ha ripreso il sopravvento sul fratello Umberto) tenti di raggiungerlo accettando il denaro necessario agli investimenti (sono gli ottocento miliardi di cui parlavamo la settimana scorsa) ed alla copertura del deficit del settore auto che gli potrebbe venire da gruppi stranieri.

Martedì sera a Montecitorio nessuno dei presenti (e vi erano anche «ministri-torinesi» particolarmente informati) escludeva la possibilità che almeno una quota del capitale Fiat potesse passare o fosse già passato nelle mani di qualche compagnia iraniana. Di certo c'è che la voce «allarmistica» ha sortito i suoi effetti in sede di verifica sindacale.

In pratica le cifre proposte dalla Fiat sono state accettate senza discussioni. Diciotto giorni di cassa integrazione per 65.000 operai del settore auto concentrati tra il 31 gennaio e la fine di marzo e le 90.000 vetture in meno che verranno prodotte nel '75 non pareggiano infatti le concessioni dell'azienda. Concessioni che riguardano la mancata riduzione dell'orario per gli addetti ai veicoli industriali (anche loro in piena crisi ancor prima di aver raggiunto la dimensione minima necessaria per costituire una alternativa) ed un responsabile «impegno» per evitare gravi ripercussioni sui settori collegati che occupano 400.000 lavoratori.

Forse ci troviamo finalmente ad un più meditato atteggiamento dei Sindacati, ad una diversa intesa

L'esame della situazione Fiat è emblematico quindi non solo per individuare i termini della crisi italiana, ma anche europea e mondiale.

Vediamo insieme alcune cifre, riferite al '74 e confrontate con il '73:

- **FATTURATO COMPLESSIVO:** 2810 miliardi di lire rispetto ai 2370 miliardi del 1973 (all'esportazione 1112 miliardi rispetto agli 825 del 1973).
- **AUTOVEICOLI** (vetture e veicoli industriali) fatturati nel 1974: 1.371.000, 185.000 in meno rispetto al 1973. Sono state esportate 614.000 unità, 19.000 in più rispetto al 1973.
- **TRATTORI AGRICOLI** fatturati nel 1974 (compresi 25.000 della Fiat Trattori Modena fatturati nel periodo 1-9/31-12 1974): 64.000, 8.000 in più rispetto al 1973 (esportate 45.000 unità, 8.000 in più rispetto al 1973).
- **PRODUZIONI SIDERURGICHE:** convertito in acciaio l'equivalente di 2.400.000 tonnellate di lingotti contro 2.240.000 tonnellate del 1973.
- **PRODUZIONI VARIE:** fatturati 345 miliardi di lire, 103 in più rispetto al 1973.
- **DIPENDENTI del Gruppo Fiat** (esclusi 7.500 dipendenti di enti scorporati nel 1974): 187.300 (151.600 operai e 35.700 impiegati) contro 200.000 a fine anno 1973.

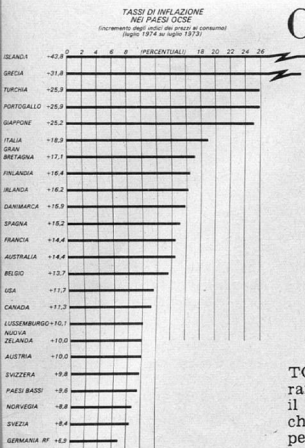
sulla cogestione della crisi, purtroppo certe cose non sembrano avallare questa ipotesi. Da parte sindacale, per ora, c'è solo (dopo un atteggiamento scettico che ha ritardato di sei mesi le contromisure necessarie) la presa di coscienza della gravità del momento. Una crisi «artificiosa» solo per quel che riguardava le origini politiche ma ormai pienamente reale come reali sono i suoi effetti. E c'è anche da mettere sulla bilancia l'intervento del Governo. Il ricordo delle trattative dell'ottobre scorso è ancora troppo vivo per dare spazio a facili illusioni di potenza (ed onnipotenza).

Anche allora l'intervento di Gianni Agnelli aveva portato alla rottura delle trattative con il ministro del lavoro Bertoldi cui era seguita la caduta del Governo ed un successivo reimposto con uomini che molti considerano più vicini all'«avvocato». E' probabile che proprio il Governo (e l'atteggiamento dell'Unità lo conferma) sia intervenuto in prima persona per «calmierare» certe volontà di riscossa degli ambienti sindacali. Un intervento, tutto sommato, ampiamente motivato. Negli ultimi sei mesi, sono stati «bruciati» 40 miliardi «superstiti» della cassa integrazione.

Il Governo, come la Fiat, sta perdendo gradatamente ogni liquidità e quindi ogni possibilità di contrattazione. Ma mentre per la Casa torinese la «Fiat 2» è già pronta a sostituirsi alla «1» sotto forma di finanziaria multinazionale, per il Governo non esistono possibilità di questo tipo. Occorre rifinanziare il «fondo» ed una richiesta in questo senso è già stata fatta dal ministro del Lavoro a quello del Tesoro. All'indomani della richiesta ufficiale si è messa in moto una macchina complessa e poco nota. Un «super finanziamento» per il Governo italiano, ottenuto da una serie di banche consociate in Svizzera e Germania potrebbe rappresentare la conclusione (positiva) del primo «affare» portato a termine dalla «Fiat 2».

Conferma alla tivvù sulle trattative in corso

# E' proprio la SAAB l'acquirente LANCIA



Fonte: "Mondo Economico" 28/9/74 - N. 37, pag. 15.

## Anche la 124 S esclusa dallo stop FIAT

TORINO - I lavoratori degli stabilimenti di montaggio terminale del Gruppo Automobili Fiat sospenderanno l'attività nei seguenti giorni: 31 gennaio, 7, 14, 21, 24, 25, 26, 27, 28 febbraio; 7, 14, 20 e 21 marzo. A questi 13 giorni seguirà il ponte di Pasqua già previsto dall'accordo del 30 novembre: cinque giorni coperti con l'anticipo della quarta settimana di ferie del '75. Gli addetti alla lavorazione della «126» dello stabilimento di Cassino sospenderanno la produzione nei giorni 14, 21, 28 febbraio e 7, 14, 20, 21 marzo. Anche per loro è previsto il ponte di Pasqua. Il provvedimento di cassa integrazione non interessa i lavoratori addetti al montaggio della «131», Campagnola, X-1/9 e 124 spider.

● **LÁ BUSTA PAGA** - Per i giorni di cassa integrazione l'accordo prevede che l'azienda corrisponda, in via di anticipo, la differenza necessaria per assicurare l'80 per cento del salario lordo per le ore non lavorate.

● **VEICOLI INDUSTRIALI** - E' stato temporaneamente accantonato il problema dei veicoli industriali. Attualmente sono stoccate 15.000 unità. Si spera in una sollecita approvazione del piano regionale che prevede la costruzione di 30.000 autobus. (Ma di questo molti già pronti non vengono ritirati per mancanza di fondi da parte delle Regioni).

● **I RISULTATI DEI PROVVEDIMENTI** - I 18 giorni di cassa integrazione programmati entro la fine di marzo dovrebbero consentire un taglio produttivo di 90.000 vetture. La produzione si attesterebbe sulle 210.000 auto alle quali vanno aggiunte le 340 mila attualmente stoccate. Nel primo trimestre del '75 la Fiat prevedeva di piazzare circa 280.000 auto per cui, all'inizio di aprile l'inveduto non dovrebbe superare le 280.000 unità (il valore che rientra nel «limite» fissato il 30 novembre).

TORINO - In una intervista durante il telegiornale della notte il dott. Umberto Agnelli ha dichiarato che lasciava la Lancia per potersi dedicare maggiormente all'incarico che ha in Fiat e anche perché «alla Casa torinese si sta interessando un gruppo straniero». Come AUTO-SPRINT aveva anticipato la settimana scorsa, la Casa svedese interessata all'acquisto della Lancia si può confermare essere la SAAB, l'industria specializzata in aerei, autocarri e auto.

La SAAB come la Lancia ha un passato (e un presente) fatto di corse, rallies in particolare, e le loro macchine tecnicamente si assomigliano basandosi entrambe sulla trazione anteriore, (Stratos a parte). La SAAB (Svenska Aerooplan Aktiebolaget Ltd) entrò nel campo automobilistico nel 1948 dopo che la sua impostazione era principalmente aeronautica. Inizialmente la produzione della SAAB era molto vicina alla DKW, utilizzando un motore tre cilindri a due tempi con la trazione anteriore. Oggi la produzione della SAAB verte su un motore prodotto dalla Ford Tedesca di 1498 cmc quattro cilindri a V di 60° e su un 4 cilindri in linea di produzione Triumph attorno ai due litri. Recentemente la SAAB ha acquistato la Scania-Vabis che produce autocarri, ed è proprio tramite questa società e una banca che

## I tre modelli attuali SAAB

SAAB V4 - Berlina due porte (serie 96) Station Wagon (serie 95), motore 4 cilindri a V di 60°. Trazione anteriore, cambio a quattro rapporti. Cilindrata 1498 cmc. Velocità massima 145 kmh, consumo 7-8 litri per 100 km. Prezzo 1.950.000 berlina, SAAB SONET 97 III - Coupé sportivo a due posti, carrozzeria in materiale sintetico, trazione anteriore, motore 4 cilindri di 1699 cmc, velocità 170 kmh. SAAB 99 - 99 - EMS - Berlina a cinque posti trazione anteriore, motore Triumph di 1985 cmc, albero a camme in testa, quattro freni a disco, velocità 162 kmh. La 99 è disponibile anche in versione due porte, con il motore di 1985 cmc, la berlina è accreditata di una velocità di 175 kmh, mentre la EMS di 185 kmh. I prezzi delle tre versioni in Italia vanno dai 2.600.000 ai 3.250.000.

## Il nuovo C. d'A. LANCIA

TORINO - Come anticipato il dott. Umberto Agnelli ha lasciato la carica di presidente della Lancia che aveva assunto nel settembre 1973. L'assemblea ordinaria della Lancia ha rinnovato il Consiglio d'Amministrazione che risulta ora formato da: Paolo Bono, Ettore Cordiano, Franco Falco, Walter Fenoglio, Pier Ugo Gobatto, Carlo Righini, Giovanni Sguazzini e Nicola Tutarelli.

Il nuovo consiglio d'amministrazione, dopo aver ringraziato il dott. Umberto Agnelli, ha nominato presidente e vice direttore generale l'ing. Carlo Righini, amministratore delegato è stato confermato l'ing. Giovanni Sguazzini, mentre l'ing. Pier Ugo Gobatto mantiene l'incarico di direttore generale.

## Intanto le VOLVO aumentano

In un elegante listino, intitolato «La nuova generazione VOLVO '75», la casa svedese rende noti i nuovi prezzi dei suoi modelli, specificando che tutte le vetture sono dotate, di serie, di specchietto retrovisore esterno, lunotto termico, poggiatesta, cinture di sicurezza ai sedili anteriori e sono predisposte per l'applicazione dell'aria condizionata. I nuovi prezzi si intendono per merce franco Bologna e sdoganata. Ecco le voci del nuovo listino:

|           |                              |           |           |
|-----------|------------------------------|-----------|-----------|
| 244 L     | 2000 cc.                     | 3.405.000 | 3.813.600 |
| 244 DL    | 2000 cc.                     | 3.715.000 | 4.160.000 |
| 244 DL    | 2000 cc. automatica          | 3.925.000 | 4.396.000 |
| 244 DL    | 2100 cc.                     | 3.730.000 | 4.849.000 |
| 244 DL    | 2100 cc. automatica          | 3.940.000 | 5.122.000 |
| 244 DL«S» | 2100 cc. overdrive           | 4.140.000 | 5.382.000 |
| 245 L     | 2000 cc.                     | 3.830.000 | 4.289.600 |
| 245 DL    | 2000 cc.                     | 4.245.000 | 4.754.000 |
| 245 DL    | 2100 cc.                     | 4.520.000 | 5.616.000 |
| 245 DL    | 2100 cc. automatica          | 4.530.000 | 5.889.000 |
| 264 DL    | 2700 cc.                     | 5.370.000 | 6.981.000 |
| 264 DL    | 2700 cc. tetto apribile      | 5.520.000 | 7.176.000 |
| 264 DL    | 2700 cc automatica           | 5.450.000 | 7.085.000 |
| 264 DL    | 2700 cc. aut. tetto apribile | 6.600.000 | 7.280.000 |
| 264 GL    | 2700 cc.                     | 5.210.000 | 8.073.000 |
| 264 GL    | 2700 cc. automatica          | 6.290.000 | 8.177.000 |
| 164435    | 3000 cc. overdrive           | 5.020.000 | 6.526.000 |
| 164436    | 3000 cc. automatica          | 5.020.000 | 6.526.000 |

sta trattando l'acquisto della Lancia.

La SAAB (incredibile ma vero) ha grossi problemi per consegnare le sue vetture, nel 1974 ha prodotto circa 94.000 macchine che sono state tutte vendute, anzi molti clienti dovranno aspettare dei mesi per averne. La ditta svedese si sarebbe così interessata a costruire nuovi stabilimenti in Svezia e in Olanda, ma per avere i macchinari necessari a costruire le parti delle auto che non possono essere prodotte a Trollhattan, Yonkoping, Linköping e Goteborg c'è da attendere mediamente dai tre ai quattro anni. Troppo tempo e troppe macchine regalate alla concorrenza (Volvo).

Da questa situazione si è allora arrivati alla decisione di tentare l'acquisto di una qualche azienda e la scelta è caduta sulla Lancia. Il primo passo è stato intanto la concessione alla Casa svedese di vendere la Lancia nei paesi nordici.

La SAAB, che sembra in questo momento tagliata fuori dalla competizione per il «caccia» da guerra europeo, nella quale sono impegnate tutte le maggiori Case del mondo (Fiat compresa) dopo che i suoi Wigen e Dranken sono stati forniti agli eserciti norvegesi, finlandesi, svedesi e danesi, ha in questo momento puntato le sue armi di espansione sull'industria automobilistica.

Le trattative con la Fiat (per la cessione della Lancia) sembra siano a buon punto. Le complesse operazioni sono trattate da un gruppo di esperti della Fiat e da una banca svedese per conto del signor Van Hofen che rappresenta il gruppo di maggioranza dei privati proprietari della SAAB. Con l'acquisto della Lancia la SAAB che ha 25.000 dipendenti, acquisterebbe, oltre alle fabbriche con i macchinari, anche tutta la rete distributiva in Italia e all'estero e avrebbe a disposizione una linea produttiva già fatta.

Se le trattative fra SAAB-Scania e Lancia andranno a buon fine la ditta svedese che attualmente occupa il quinto posto fra le industrie scandinave passerebbe al terzo, subito dietro alla rivale casalinga a quattro ruote la VOLVO.

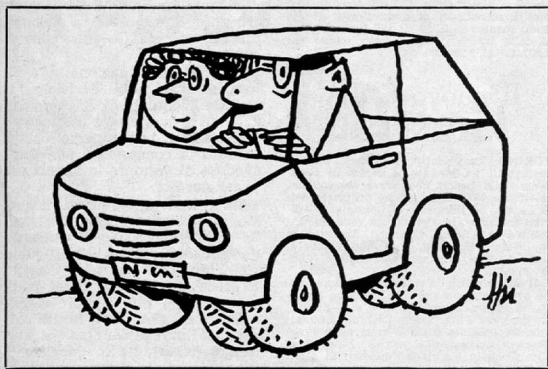
Qualche **CONSIGLIO** che resta sempre di (temibile) attualità

# E se arriva l'INVERNO?

Anche se decisamente in ritardo, viste le belle giornate di sole che in quasi tutta Italia ci stiamo godendo da dicembre, bisogna ammettere che l'inverno è arrivato, almeno come temperatura, anche se non si è ancora manifestato con quei giorni neri e bui (nebbia a parte). E' lecito pensare che sarà la « coda » al solito a più dura da scorticare, nei mesi cioè che invece dovrebbero « aprire » alla primavera. Così è sempre bene per gli automobilisti tener presente gli agguati del maltempo invernale fino a marzo. Inconvenienti che hanno nomi diversi: pioggia, nebbia, neve, ghiaccio...

Parliamo di **pioggia**, uno dei più probabili agenti atmosferici anche in inverni tiepidi. Bisogna assolutamente garantirsi sempre una buona visibilità. Le spazzole dei **TERGICRISTALLI** non sono eterne: a seconda dell'uso bisognerà stabilirne una durata giusta, che in genere è sui 20-

dei vetri dalla parte interna, che rende altrettanto problematica la visibilità. Al giorno d'oggi la maggior parte delle vetture sono provviste di un impianto di riscaldamento con le bocchette regolabili: ma state attenti a non esagerare con questo, anche perché un eccessivo afflusso di aria calda nell'abitacolo procura sonnolenza. Per il lunotto posteriore, per chi non fosse provvisto di lunotto termico (che in genere risolve il problema), potrà applicare uno dei tanti semplici circuitini elettrici con una spesa non superiore alle settemila lire. Per i vetri laterali niente da fare: cioè, se non si vuole mantenerli semiperti, garantendo un passaggio d'aria che impedisca la condensa, quando si sono già appannati l'unico trucco rimane quello di abbassarli del tutto e poi rialzarli. Se le garnizioni sono ancora fresche, potrete riottenere i vetri abbastanza puliti per vederli qualcosa!



30 mila km. Sarà bene cambiarle superata questa attività, per evitare che la parte metallica, che non si consuma, possa rigare il parabrezza.

Perché cambiarle così spesso? E' semplice: contro il parabrezza si appiccicano una quantità tale di elementi, scarichi di motori diesel, olii di vario tipo compresi quelli che ti propina il benzinaio che volentoso ti vuole pulire il cristallo e magari lo fa con lo stesso straccio col quale ha asciugato l'astina dell'olio, tali da rendere sempre più gravoso il compito della povera spazzola. Contro questo invisibile velo di unto non vi è niente di meglio che la pulizia manuale con un sano foglio di carta, meglio se di giornale.

Attenzione anche all'impianto del lavavetro: sarà il caso di stare molto attenti al liquido e tenere presente, specialmente per quelli che vanno in montagna o tengono la vettura di notte in luoghi molto freddi, al di sotto dello zero, che l'acqua della vaschetta lavavetro ha una gran voglia di gelare, se non è mescolata in giusta quantità con liquidi appositi o semplicemente con un po' di alcool denaturato (il quale tra l'altro funziona anche ottimamente da deghiacciante!).

Un altro nemico dell'automobilista, specie quando la macchina in questione è particolarmente affollata, è l'appannamento

dei vetri dalla parte interna, che rende altrettanto problematica la visibilità. Al giorno d'oggi la maggior parte delle vetture sono provviste di un impianto di riscaldamento con le bocchette regolabili: ma state attenti a non esagerare con questo, anche perché un eccessivo afflusso di aria calda nell'abitacolo procura sonnolenza. Per il lunotto posteriore, per chi non fosse provvisto di lunotto termico (che in genere risolve il problema), potrà applicare uno dei tanti semplici circuitini elettrici con una spesa non superiore alle settemila lire. Per i vetri laterali niente da fare: cioè, se non si vuole mantenerli semiperti, garantendo un passaggio d'aria che impedisca la condensa, quando si sono già appannati l'unico trucco rimane quello di abbassarli del tutto e poi rialzarli. Se le garnizioni sono ancora fresche, potrete riottenere i vetri abbastanza puliti per vederli qualcosa!

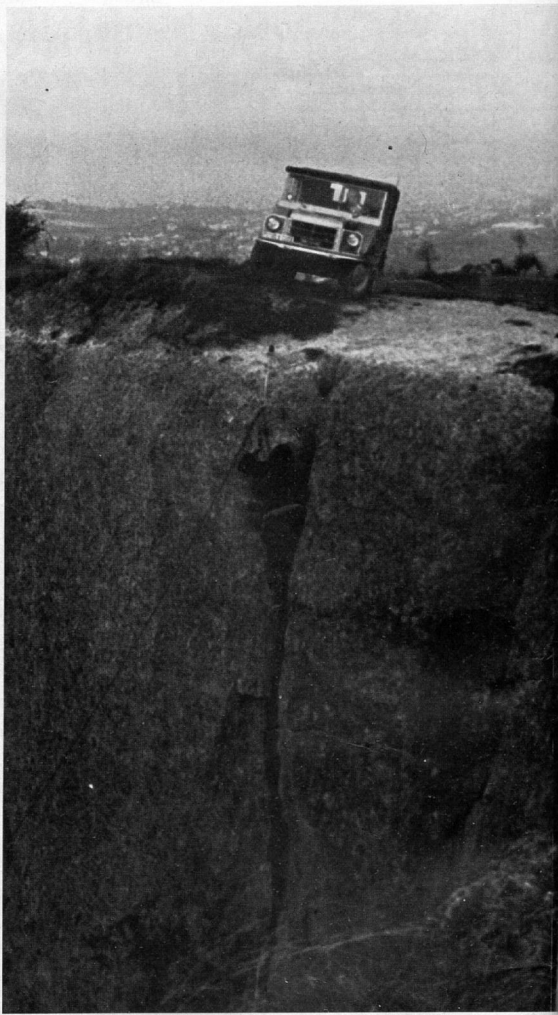
Se questi, in funzione delle caratteristiche atmosferiche, sarebbe veramente al di sopra delle nostre possibilità esaurire l'argomento. Ci limiteremo a consigliare un comportamento di massima, specie per quel che accade dalle nostre parti.

Se durante l'estate un pneumatico di larga sezione ci permette qualche confidenza in più, aggrappandosi all'asfalto asciutto con tutta la sua poderosa larghezza, state certi che lo stesso, durante l'inverno ci darà dei dispiaceri. A meno che non sia ancora perfettamente scolpito e con una capacità di evacuazione dell'acqua al di sopra del comune. Nel caso contrario saremo nei guai...

Dare consigli per la guida sul bagnato ci sembra impossibile: anche perché può sopravvenire, quando meno te lo aspetti, la chiazza d'acqua larga come tutta l'auto

can.

CONTINUA A PAGINA 46



Essere titolare di una scuola guida vuol dire, in un certo qual senso, assumersi delle responsabilità. Accettare un allievo, dirozzarlo, insegnargli il codice stradale, metterlo sulla strada e aiutarlo a superare quell'esame statale che lo pone nelle condizioni, una volta in possesso della licenza di guida, di affrontare il traffico odierno, vuol dire essere cosciente di avere creato un nuovo automobilista. Un compito difficile, pieno di responsabilità che, purtroppo, talvolta viene affrontato con leggerezza, tanto da far dire alla maggioranza che « le scuole guida si preoccupano soltanto di preparare l'allievo all'esame ». Con tutto ciò che implicitamente viene nascosto da questa accusa generica.

Tuttavia, non tutte le scuole guida agiscono in quel modo. Ne conosciamo una (parliamo al « passato » perché forse, ora, ha cambiato i sistemi di insegnamento) che veramente si « preoccupava » dell'allievo. Operando in campagna, il titolare aveva pensato, tout court, che la « lingua » era forse più difficile da capire che non il dialetto. Ecco dunque il nostro incidere su nastro (perché nonostante tutto si trattava di una scuola a sistemi moderni) tutta una serie di lezioni in dialetto bolognese. Poi, siccome questo titolare era anche istruttore di guida e spesso doveva assentarsi per lezioni pratiche, adottava un semplice accorgimento: chiudeva in una stanza gli allievi del corso e, in sua assenza, per un'ora intera l'altoparlante diffondeva, magari ripetendola due o tre volte, la lezione della giornata. Non parliamo, poi, delle lezioni dirette e delle domande a bruciapelo che questo esimio insegnante rivolgeva all'allievo: « Fammì un esempio di un veicolo ad un asse » diceva con fare inquisitorio. E di fronte alla « scena muta » dell'aspirante conducente, sbottava: « Sumar, sumar t'an 'i ater. N'at brisa ona carriola a ca' to? » (Somaro, somaro che non sei altro. Non hai una carriola a casa tua?).

Oggi, invece, si dà il caso che un'altra scuola, sempre operante nel territorio della provincia di Bologna, a pochissimi chilometri dal capoluogo, abbia voluto fare qualcosa di meglio, preoccupandosi di « mettere sulla strada » allievi pronti ad affrontare tutte le situazioni del traffico, ivi com-

## Insegnare a GUIDARE bene un'auto non è facile: ecco come i fratelli SCARANI a Bologna ci riescono

I fratelli Scarani con la loro DKW «Munga» fuoristrada con la quale fanno scuola nei luoghi adatti



# Fuoristrada s'impara

prese le difficoltà della guida in particolari condizioni atmosferiche e su terreni disagiati, vuoi per la neve ed il gelo, vuoi per la natura stessa del terreno da affrontare.

I titolari di questa scuola, i fratelli Pietro e Giuseppe Scarani, «figli d'arte» si può ben dire, hanno fatto un profondo esame delle attuali condizioni del traffico, ma soprattutto dei mezzi che questo traffico affrontano e delle «manie» velocistiche di quasi tutti i giovani che si accostano alla guida di un'automobile. Si sono resi conto che molto spesso il «fresco patentato» affrontando una curva a velocità sostenuta, potrebbe trovarsi nelle condizioni di dominare il mezzo su una strada sdruciolevole o addirittura coperta da un sottile ed ingannevole strato di ghiaccio. Cioè, nella necessità di «controsterzare» e di non usare il freno meccanico, ma il freno motore.

Come insegnare agli allievi queste sottigliezze di guida? Con esempi tracciati sulla lavagna? Con raccomandazioni verbali? Nulla di tutto questo. Hanno acquistato un «fuori strada» a quattro ruote motrici e nel corso pratico di guida, una lezione di un'ora viene dedicata ad un particolare insegnamento su questo mezzo. Nei primi tempi la cosa ha sollevato curiosità e, perché no, anche una certa diffidenza soprattutto da parte del contingente femminile della scuola. Poi alla curiosità è subentrato il desiderio di affrontare questa novità e, dopo un semplice viaggio di «ambientamento», l'entusiasmo per questo tipo di prova.

Il mezzo è un AUTO UNION-MUNGA a trazione totale, tre cilindri per 1000 cc. di cilindrata, due tempi, funzionante a miscela, con quattro marce più retro marcia e altrettanti in «ridotta».

Per queste lezioni speciali, gli allievi, due o tre per volta, partono dalla sede della scuola guida con uno dei due fratelli. Dopo essersi convenientemente assicurati con le cinture di sicurezza, prendono subito la via dei campi per portarsi sul percorso della lezione che normalmente si svolge su strade vicinane e su tratti fuoristrada nella zona che dalla Croara va a Montecalvo, un insieme di «tratturi» impraticabili alle normali vetture,

con fondo sterrato o ghiaioso, fangoso o roccioso, con ripide salite e vertiginose discese e salti da provetto stambecco. Per i più bravi, o anche per i già patentati che vogliono partecipare ad un corso «extra», gli itinerari diventano più impegnativi, comprendendo fra l'altro anche guadi di fiumi e torrenti.

Che vantaggio possono trarre gli allievi da questo tipo di insegnamento? La domanda girata a Pietro e Giuseppe Scarani trova una pronta risposta: «Normalmente — dicono ad una voce — l'allievo è titubante in mezzo al traffico, indeciso e «pigro» nell'usare il cambio, quanto intempestivo ad usare il freno. In genere l'allievo attende la voce dell'istruttore prima di eseguire una determinata manovra e molto spesso, anche con quelli che sono quasi pronti all'esame, si deve intervenire materialmente sul volante o sui doppi comandi per correggere un errore. Inoltre, tranne per quegli allievi nei quali l'emozionabilità la si può leggere sul viso, è difficile potere valutare con quale stato d'animo l'allievo, una volta patentato, affronterà il traffico o le difficoltà della strada. Ora, invece, dopo l'adozione della lezione «fuoristrada», siamo in grado di dare una più precisa valutazione alla personalità dell'allievo, dire con certezza se è facilmente emozionabile e anche se soffre di tare psico-fisiche, come può essere, ad esempio, il senso di vertigine. Il manovrare un volante quasi «diretto», cioè senza avvertibile demoltiplicazione, avere otto cambi sotto la leva invece di quattro, dovere usare il motore a bassi regimi pur con marce alte, toccare poco il freno per non vedersi la vettura «imbarcata», imparare il controsterzo per evitare le trappole del fango e della buca improvvisa, affrontare un ostacolo improvviso anche alla luce assorbita dei fari, visto che molte lezioni le teniamo anche nell'oscurità, infondono una tale sicurezza all'allievo che il giorno dopo, salito sulla normale vettura della scuola guida, istintivamente applica le nozioni apprese, tanto da non aver più bisogno dei soliti richiami. Lo reputiamo un esperimento assai interessante ed utile e stiamo studiando la possibilità di ampliarlo e di perfezionarlo».



# Con SCONTO SPECIALE i lettori di AUTO SPRI al

## CORSO ANTISBANDAMENTO



### di OSOGNA

Abbiamo atteso invano la neve, dal pieno-inverno fino a questi giorni per rendere più "efficace" questo servizio: ma pare che di coltre bianca non se ne parli per quest'anno che alle alte quote. Comunque — nel timore dell'inverno di febbraio e anche di piogge pesanti — rimane valida questa iniziativa che AUTOSPRINT offre ai suoi lettori, in collaborazione con la SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO di OSOGNA, diretta sempre dall'amico Hendrichs, iniziativa che riteniamo valida e facilmente realizzabile. Ricordiamo che in una sola giornata, esattamente dalle ore 9 alle ore 17, il bravo maestro di origine olandese è in grado di portarvi, aiutato prima da disegni e da un piccolo plastico, poi con le auto della scuola e infine con la vettura che usate quotidianamente, all'altezza di prevenire, controllare e magari provocare volutamente una sbandata su terreno di scarsa aderenza, ogni qual volta tale manovra sia richiesta dalle circostanze. Imparerete a dominare l'auto che sta partendo in testa-coda, e provocare volutamente questa piroetta diventerà un gioco da ragazzi. Il tutto nella sicurezza di una pista appositamente preparata e sempre con l'assistenza validissima del maestro, che come è noto utilizza un sistema di controllo messo a punto dallo specialista olandese Slotemaker.

La scuola dispone per l'occorrenza di vetture Simca 1000 appositamente preparate, che verranno guidate a turno prima dall'istruttore e poi direttamente dall'allievo: al termine della giornata tutte le manovre saranno ripetute con la vettura con la quale l'allievo è giunto alla scuola. Le tecniche fondamentali che si potranno imparare riguardano quindi il sistema di controllo della vettura in ogni tipo di sbandata, la maniera di frenare rapidamente su fondo sdruciolevole o gelato e infine la possibilità di evitare uno scontro frontale od ostacoli improvvisi.

PER PARTECIPARE A QUESTO CORSO i lettori di AUTOSPRINT potranno usufruire di uno SPECIALE SCONTO, che porta il prezzo dagli usuali 150 franchi svizzeri, a un PREZZO SPECIALE DI 100 FRANCHI, pari a circa VENTICINQUE MILA LIRE. Basterà COMPILARE IL TAGLIANDO ACCLUSO ed inviarlo all'indirizzo che troverete in calce, magari accordandosi telefonicamente col sig. Hendrichs che parla perfettamente l'italiano e fissa a turni di tre allievi per giorno l'appuntamento richiesto.

### Questo il tagliando

Scuola anti-sbandamento  
Ecole anti-dérappage  
Anti-Schleuder Schule



Questo è il tagliando da inviare o presentare alla SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO di Osogna (Svizzera)

Il sottoscritto \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_ num. telefono \_\_\_\_\_

chiede di poter partecipare a questo corso antisbandamento.  
Giorni preferiti sono il \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_

Attende conferma per l'appuntamento \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

### CONTINUAZIONE DA PAG. 44

affrontata a velocità elevata, presenta quel piacevolissimo fenomeno dell'acquaplaning. Cosa si può fare in questa situazione? Sperare solo che la strada continui dritta senza altri ostacoli, perché la vettura perde automaticamente ogni aderenza. L'unica prevenzione valida è quella di affrontare simili percorsi a velocità inferiore.

L'acquaplaning, sotto un certo aspetto è come il ghiaccio, che ti può cogliere alla sprovvista dietro ad una curva e regalarti qualche attimo di suspense poco raccomandabile ai... malati di cuore!

Anche contro il ghiaccio vi è veramente poco da fare: il discorso dei chiodi, ormai vietati quasi dappertutto, rimane solo in Italia, ancora per un solo anno. Per questo naturalmente esiste una regolamentazione ben precisa, con limiti di tutti i tipi: dalla velocità massima (120 kmh) alla necessità di lastre paraspruzzi, al periodo che va dal 15 novembre al 15 marzo. I chiodi costano in media circa 40 lire l'uno: per una Fiat 500 ce ne vanno da 80 (3200 lire) a 100 (4000 lire), per una 132 sempre da 80 (minimo di legge) a 160 (6400 lire), per una Mercedes sempre da 80 a 200 (8000 lire).

Ma anche i chiodi hanno possibilità limitate e sono consigliati esclusivamente a coloro che, percorrendo abitualmente strade con fondo ghiacciato, necessitano effettivamente di questo equipaggiamento tanto costoso. Per i frequentatori occasionali delle strade innevate e più idoneo l'uso dei più recenti pneumatici, da neve, quel tipo di gomme che diverse Case hanno progettato e realizzato per consentire una marcia sicura sia su neve che su "poco" ghiaccio.

Sapevate ad esempio che pneumatici neve, almeno quelli più correnti, a parità di misura costano tutti uguali?

Per cercare di chiarire un poco le idee abbiamo preso in considerazione tre di-

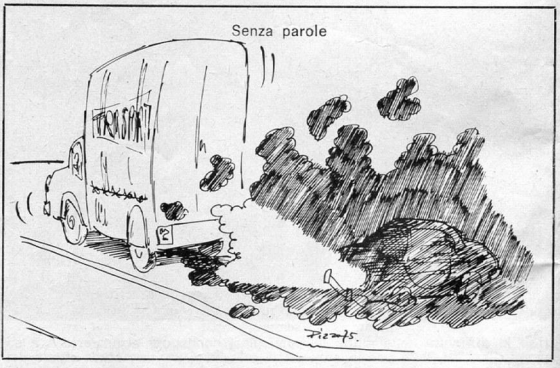
(considerate circa diecimila lire di più rispettivamente per ogni vettura rispetto alle tradizionali a pioli).

Grande interesse hanno suscitato recentemente alcuni congegni di funzionamento analogo alle catene, ma pare di montaggio molto più semplice: parliamo degli snow-grip, specie di arpioni che si applicano quando ci si trova in difficoltà e costano dalle 20 alle 25.000 Lire.

Esistono poi anche degli "antiscivolo", prodotti spray per aumentare momentaneamente l'aderenza dei pneumatici: le bombole costano meno di duemila lire, ma non ce le sentiamo proprio di consigliarli al posto delle catene.

Ai pericoli del fondo stradale si viene ad aggiungere, puntualmente ogni 12 ore, quello del buio che complica ulteriormente le cose. Sarà quindi il caso di controllare che i fari funzionino bene, che siano orientati correttamente e che le lampadine facciano buon contatto. Molti pensano di risolvere il problema della nebbia ad esempio, acquistando una bella coppia di fari gialli e piazzandoli a piacimento. E magari non sanno che esiste una regolamentazione ben precisa anche per questi, che per inciso si possono ottenere con una spesa che va dalle 22 alle 40.000 lire la coppia. Gli antinebbia dovranno essere uguali tra loro, montati simmetricamente rispetto all'asse della vettura a non meno di 60 cm tra loro e non più di 40 cm dal lato vettura; inoltre a non meno di 25 cm da terra e non più alti dei fari normali. Speriamo che basti!

Un utile accessorio che ha preso piede è il fanale rosso posteriore, da usare nelle tristi nebbie della pianura padana. Di questo fanale si è molto discusso: prima la Polizia Stradale lo tollerava, poi ora fa buona mostra montato su tutte le auto in servizio sulle autostrade. Si vede che è parso utile anche a loro: comunque costa dalle 4.000 lire alle 11.500 a se-



mensioni molto usate: la 125/12 della Fiat 500, la 170/13 della Fiat 132 e la 185/14 per la Mercedes. Ebbene i prezzi di tutte le marche in commercio, per queste tre gomme sono rispettivamente 13.200 Lire, 23.000 e 34.200; a meno che non si vada sulle speciali, o contact, o plus di qualche marca che costano qualcosa di più.

Questo per i pneumatici nuovi: per quelli ricoperti sempre su carcassa radiale (ormai su carcassa convenzionale non si trova quasi più niente in commercio, per le 6.000 lire per la Fiat 500, alle 9.500 per la 132 per finire alle 13.500 per le grosse berline, tipo Mercedes.

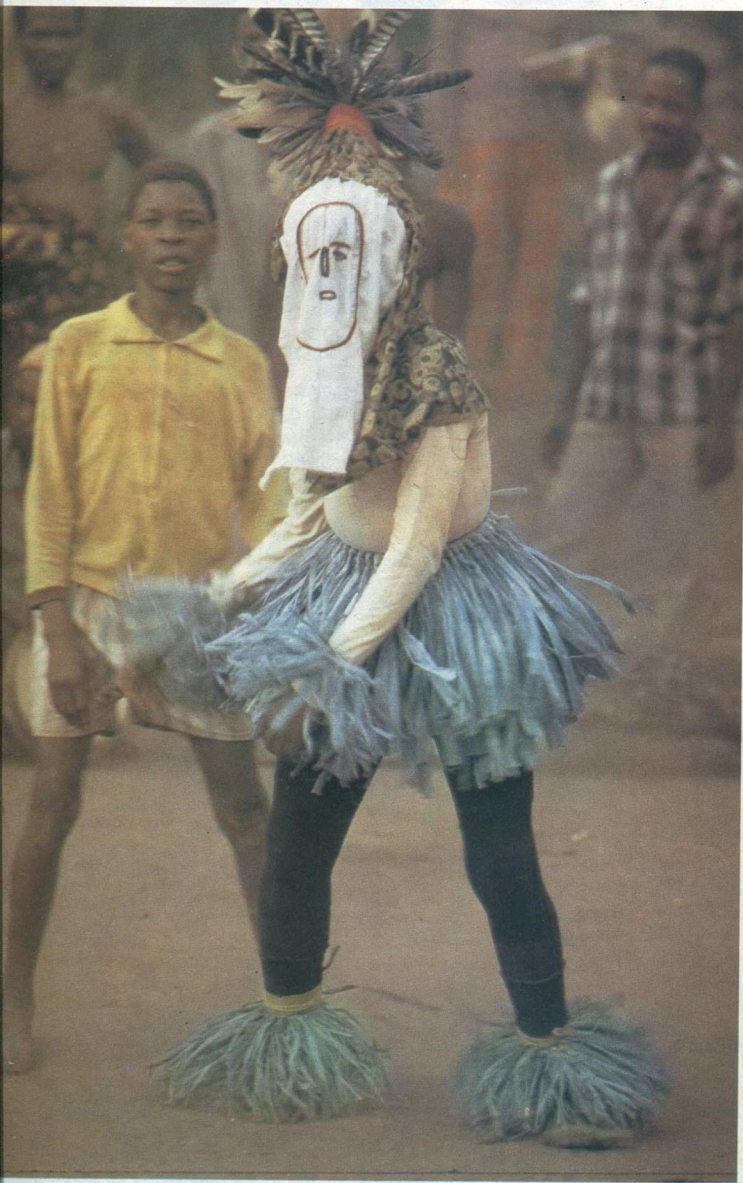
Per chi dovesse affrontare a tutti i costi strade particolarmente innevate il primo rimedio rimane ancora, specie per certe vetture che hanno l'assale trante scarico di pesti, l'uso della catena. Quelle tradizionali per le tre classi di vetture che abbiamo scelto in precedenza, costano rispettivamente intorno alle 10.000 per la Fiat 500, 13-14.000 per la 132 e 16-18 per le grosse berline.

Vi sono poi le speciali, con maglie definite a rombi, che vanno dalle 20.000 per le più piccole, alle 23.000 e alle 26.000

conca della marca.

Tutti questi accessori elettrici vengono naturalmente applicati alla batteria, che non bisogna certamente di questi carichi ulteriori: ecco perché, specie nell'inverno, quest'ultima sarà da tenere sotto osservazione costantemente. Bisognerà farne controllare i morsetti, che facciano ben contatto, dal momento che il consumo, con le messe in moto a fredda sarà assai maggiore. Se la batteria è vecchiotta, prima di restare a piedi sarà bene cambiarla, o per lo meno, per coloro che sono dotati con presa di corrente, acquistare un piccolo carica batteria per mantenerla in forze durante le soste notturne. Una batteria ben carica non gela che a temperature bassissime, praticamente irraggiungibili da noi: se invece è scarica gela a pochi gradi sotto lo zero (con conseguenze catastrofiche). Sempre per agevolare la funzione della batteria, che spende il 70 per cento delle sue energie per far girare il motorino d'avviamento, sarà il caso di cercare di mantenere il motore a una certa temperatura: magari applicando i copriradiatori in plastica.

Ma, alla fine, vi siete ricordati di mettere l'antigelo?



Timo Makinen, dopo tanto saltabeccare con la sua Peugeot (sotto) si gode il trionfo ad Abidjan. A destra, la Fulvia dello sfortunato Cavallari

## DIARIO - REPORTAGE di CAVALLARI

Il Bandama è un fiume che attraversa la Costa d'Avorio. Siamo in Africa, e non mancano le occasioni di ricordarlo, come questi inconfondibili danzatori locali

# Cose da BANDAMA Atti

## SPECIALE AUTOSPRINT

**ABIDIJAN** Tutta la storia è incominciata due anni orsono. In Africa, e più precisamente in Costa d'Avorio, c'era stato un rally dove nessun equipaggio era arrivato alla fine. Sembrava una cosa molto strana, ma il fatto che l'anno antecedente ne fossero arrivati in fondo solamente cinque, che l'anno scorso ne sono arrivati otto e quest'anno sei, significava che c'era un qualche cosa che provocava questa selezione durissima, un qualche cosa che ho incominciato a scoprire lo scorso anno, quando andai a farlo con una Beta berlina gruppo uno e che ho definitivamente capito quest'anno che sono andato a (cercare) di farlo con una Fulvia HF gruppo quattro.

CONTINUA A PAGINA 59



CONTINUAZIONE DA PAG. 57

La lunghezza del percorso, 5.000 chilometri, è senz'altro notevole, ma le cose determinanti sono altre. Una di queste è la media imposta, 100 chilometri all'ora, e bisogna pensare che solamente 700 chilometri sono in asfalto mentre i rimanenti 4.300 sono di pista in terra, una pista infida e varia dal primo all'ultimo chilometro.

Un paio di esempi. Durante la prima tappa c'è il controllo orario Arrah - Kreghe di 36 km, a 100 km all'ora di media, dovrebbe essere compiuto in 22 minuti. Ebbene per darvi un'idea delle difficoltà di questo controllo delle difficoltà che il più veloce è stato Makinen che ha impiegato 41 minuti per percorrerlo, ad una media quindi addirittura inferiore ai 50 km orari.

Al contrario, poi, ci sono tratti velocissimi. Durante la quarta tappa c'è il controllo orario Guglo-S. Pedro, sulla carta, alquanto facile in quanto è caratterizzato da lunghi rettili, però frammisti a

con gli occhi fuori dalla testa, si ferma e balbettando, piangendo, urlando, riesce a spiegare che ad un tratto, mentre se ne veniva calmo, calmo verso Tabou, vede nello specchio retrovisore una vettura (Hermann) che è in coda al suo camioncino, ma di traverso alla strada, sente un gran fracasso, viene immerso in un polverone ed improvvisamente vede la stessa vettura, sempre di traverso, ma davanti al suo camioncino e come aveva fatto quella macchina a sorpassarlo lo ha imparato dopo alcuni chilometri quando, trovandosi fra due dossi, alla distanza l'uno dall'altro di una ventina di metri, ha visto passare una vettura (Makinen) all'altezza della capota del suo camioncino e sparire oltre il dosso che lui si accingeva a fare.

Il negro che se ne stava tutto tremante inginocchiato a terra quando arriva la vettura di Chasseuil che, accortosi in ritardo del tavolo del controllo, fa tre testate prima di fermarsi, naturalmente in mezzo alla strada, per timbrare la propria tabella. Il negro è ancora là, in

escursione che possono assorbire col minor danno possibile le imperfezioni del fondo. A conferma di quanto accennato, la maggior parte dei ritiri si è avuta per la rottura di questi organi.

Fiorentino, ad esempio, con la sua Simca 1100, nei pressi di Lakota, in un tratto di pista molto veloce ma con grosse buche trasversali provocate dalle ultime piogge cadute, aveva adottato il sistema (e con le vetture piccole si poteva adottare in quanto con la R4 che avevamo durante le prove lo adottava sistematicamente anche il mio copilota Roberto Bauce) di dare, in prossimità della buca, uno strattone verso l'alto sul volante in modo che le ruote anteriori venivano quasi sollevate e potevamo passare la buca rendendo minimo l'urto. A sue spese però, Fiorentino si è accorto che questo sistema non era valido per le ruote posteriori ed infatti in una ennesima buca, la parte anteriore della vettura è passata, mentre il retrotreno completo è rimasto nella buca. L'alleggerimento improvvisò ha fatto alzare il retro della

che, quando si scende nel fango bisogna levarsi le scarpe altrimenti si lasciano mezzo metro sotto; gli ho insegnato che con il «Tir-For» si possono seguire tutte le piante di banane esistenti nel raggio di venti metri (in quanto il tronco è troppo debole per farvi leva), che le corde da traino servono per essere rotte e che per uscire veramente dal fango occorrono tanti soldi da dare ai negretti che non appena, a mezzo tam-tam, vengono avvisati che c'è una vettura impantanata, arrivano a froite.

C'è poi il sistema per scaricar l'acqua entrata in macchina mentre si sta nel guado. Questo ce lo ha insegnato Presotto e consiste nell'aprire le porte in curva, naturalmente quelle dal lato esterno in modo da far uscire l'acqua con la forza centrifuga. Presotto ci ha anche insegnato che in rallies di questo genere, quando si vede la polvere di quelli che sono davanti non bisogna mai dire: «Ostrega, quello là a me lo magno in un boccon», perché succede che nella polvere ci sono nascoste delle buche ove si



Arnaldo Cavallari sorridente alla partenza del Bandama... A destra, bel volo di Kallstrom con la Datsun



Sorrideva anche Anna Cambiaggi prima della prova iniziale a cronometro

dossi, buche ed a 286 ponti, o de-mominati tali, one alle volte bisogna passare su due soli assi paralleli. In questo controllo orario c'è il controllo di passaggio di Tabou, situato all'estremo sud della Costa d'Avorio; ero diventato amico di un dei commissari addetti a questo controllo e mi ha raccontato che stavamo aspettando l'arrivo di Hermann, già annunciato al passaggio di Tai, situato a 140 km. da Tabou, mentre avevamo comunicato che Makinen era in grave ritardo per avarie subite alle sospensioni.

Ad un tratto odono un rombo di motore e vedono una nuvola di polvere che si avvicina: è Hermann impegnatissimo a mantenere il vantaggio venutogli così inaspettatamente; frattanto annunciano il passaggio di Makinen da Tai e basandosi sul tempo di Hermann, calcolando che il passaggio dovrebbe avvenire dopo un'ora e dieci minuti circa.

Un'improvviso rombo li desta, è Makinen che sta arrivando letteralmente scatenato; a percorrere quei 140 km; ha impiegato 55 minuti, alla media quindi di oltre 150 km. orari.



ginocchiato, con il viso rivolto ad oriente che prega il grande Allah! La varietà del fondo stradale quindi è la cosa più importante e peculiare di questo rally e quindi le sospensioni avvantaggiate sono senz'altro quelle morbide ed a lunga

carrozzeria ed ha fatto rovesciare in avanti la vettura e, solamente il robustissimo roll-bar ha evitato grossi guai ai piloti.

Ma rovesciate in avanti capitano anche a coloro che percorrono piste larghissime ma caratterizzate da chilometri e chilometri di piccolissime ondulazioni trasversali che, se non sono prese alla giusta velocità, addirittura... smontano la vettura. E' successo a Saad Nagib con la sua Fiat 124 SP, in una velocissima curva sulla sinistra si è staccata la parte anteriore della sospensione e la vettura, puntando il muso per terra ha fatto lo stesso volo di Fiorentino, con la sola differenza che essendo Saad di origine indiana, era terrorizzato all'idea che strisciando, con la vettura rovesciata, sul terreno potesse venire scalpato. Quale onta!

Poi c'è il problema di come passare i guadi e questo l'ho insegnato a Roberto Bauce, quando, prima della gara siamo andati a fare una prova del percorso. Mentre io guidavo gli ho detto che di fronte al guado bisogna concentrarsi al massimo, scegliere la giusta traiettoria, mettere il motore al regime adatto e via senza paura. Quel giorno il risultato non fu dei più brillanti; infatti ho dovuto anche insegnargli

danno delle botte talmente forti che molto facilmente la ventola del radiatore va ad inserirsi nel medesimo, con conseguenze deleterie.

Anna Cambiaggi poi ci ha insegnato che, con un buon Fiat 128 Coupé, bastano tre chilometri di gara, anzi di pregara, quelli della Djibi, per fare tre «sbirole», un «dritto», un coricamento sul fianco, ed un arrivo a spinta, con relativa ovazione della folla entusiasta per l'eclettismo dimostrato da quella esile donna.

Per tutto quello che può succedere quindi le vetture devono essere rinforzate al massimo, e questo è ammesso dal regolamento, devono essere munite di grosse protezioni inferiori, di attacchi rinforzati del motore, cambio, differenziale e sospensioni, soprattutto occorre una grossa protezione, in tubi, davanti alla vettura che serve per proteggere i fari e la parte anteriore della vettura dai sassi, dalle pecore, capre, cinghiali, falchi, polli, cani, facoceri, ed altre bestie in genere, con tolleranza di sicurezza fino alla dimensione della vacca, in quanto Hermann ha sperimentato che a 150 km. all'ora, contro una vacca, quelle protezioni non servono affatto.

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

Nonostante tutte queste bazzecole, c'è una grande quantità di gente che desidera partecipare a questo rally, che a dir poco è assurdo, ma che ha un fascino così intenso e così particolare che stordisce, per cui viene odiato ed amato nello stesso tempo. Forse, sarà perché è organizzato da Jean Claude Bertrand, denominato il «pirata del West Africa», sarà perché si vive ad Abidjan, la città più anacronistica che possa esistere, dove si va da una camera per una notte, all'Hotel Ivoire, a L. 35.000, ad un ananas comprato per venticinque lire.

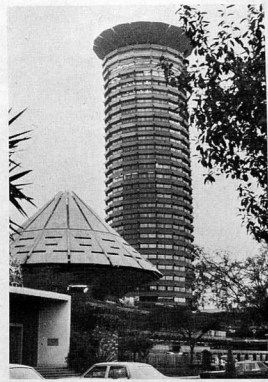
E' un rally che vive in un clima strano, umido e caldo, in mezzo a foreste vergini ed a savane paurose, attraverso villaggi e tribù sperdute, dove i negri sono ancora allo stato primordiale, si corre in mezzo a culture immense di caffè, cacao, ba-

ni Pavan, Volonghi Angelo e Renato, entrano in «titi» all'inizio del rally, abbandonano officina e famiglia e si dedicano a corpo morto a noi italiani, organizzando una assistenza così vasta e così efficace che c'è da vergognarsi come ladri ad essersi ritirati così in fretta, come abbiamo fatto noi.

Tra i vari componenti della Squadra Biancazzurra c'era poi Valla, della Kleber italiana, il quale in coppia con Virgilio Conrero andava presso i vari hotels a chiedere se avevano bisogno di sguattero onde poter guadagnare quanto necessario per finire di pagare l'albergo. L'operazione «pagamento albergo» era l'assillo comune a tutti; era l'assillo anche di Claudio De Eccher che durante il suo soggiorno ha incominciato ad alloggiare all'Hotel Ivoire, per passare all'Hotel du Ralais, per finire in non so quale stamberga ad attendere il giorno del rientro in Italia.

## Nuovo percorso per l'EAST AFRICA

# La FIAT già prova il Safari (con Pianta)



**NAIROBI** - Proprio davanti a questo ultra moderno edificio, alle ore 16 del 27 marzo 1975 prenderà il via la terza prova del campionato mondiale marche rallies, quell'**EAST AFRICAN SAFARI** che a motivi strettamente sportivi ne unisce altrettanti di esotici. L'edificio si trova a **NAIROBI** e si chiama **KENYATTA CONFERENCE CENTER**; sarà il quartier generale del rally ed ospiterà il Centro internazionale della stampa. Sempre davanti al Kenyatta Conference Center terminerà il Safari dopo quattro giorni e dopo che i concorrenti avranno percorso 2.500 chilometri, via Machakos, Taita Hills, Malindi e Mombasa. La Fiat-Abarth ha mandato già Pianta in prova con una macchina sulle strade del rally.

Le iscrizioni per il Rally Safari (detto «il più duro del mondo») si chiuderanno il primo marzo a mezzogiorno, ma già fin d'ora si sa che



Altre immagini dal Bandama. Sopra, la Datsun seconda arrivata di Chasseuil e Jaubert. Sotto, Anna Cambiaghi riprende con coraggio dopo il «tonneau»



parteciperanno alla gara tutti i più grandi specialisti. Il percorso sarà ancora di circa km. 5.000, ma quest'anno saranno aggiunti alcuni tratti nuovi e di grande interesse, pur restando la competizione tutta su strada, senza prove speciali. Ci pensa Madre Natura a fornire ostacoli ai concorrenti, spesso sotto forma di animali che ostruiscono il passaggio delle vetture.

In Kenia c'è il limite di velocità di 110 orari, ma una clausola nei regolamenti del Safari spiega che per i concorrenti, durante la corsa, il divieto è abolito.

La manifestazione si concluderà il primo aprile, con la premiazione e un ballo che si svolgeranno entrambi al Centro Kenyatta.

nane, papia, ananas, ad alberi immensi che viaggiano a velocità folli a bordo di camion del peso di decine di tonnellate.

E' un rally pieno di personaggi strani, avventurieri ed appassionati dei rallies nello stesso tempo e che durante i cinque giorni del rally si vedono nei posti più disparati; lungo le piste a fare fotografie, ai controlli orari in mezzo a polveroni assurdi, nei night a passare le notti in quanto sprovvisti di letto, sparpazzati in piscine favolose lungo le rive dell'Oceano Atlantico, oppure a dormire nelle vetture delle assistenze per recuperare il sonno perduto.

Ci sono poi gli sportivi veri ed uno di questi è, il sig. Paolo de Mgo, della Fiat-Incar, il quale, unitamente ai tre capomeccanici italia-

Filippo Combe, valoroso copilota di Georges Houel, invece aveva adottato un altro sistema, vendeva od affittava i suoi vestiti ai negretti i quali facevano una ottima figura ed a lui evitavano di andare, lungo il Boulevard de la Republic, a chiedere «cadeau» od a lustrare scarpe al prossimo.

Per tutto il periodo del rally ho ricevuto invettive a non finire, tutti mi rimproveravano che li avevo condotti sul lastrico in un paese tutto nero e lontano dalla patria. Al momento di prendere l'aereo però gli umori erano cambiati, e tutti rimpiangevano quanto stavano lasciando, quanto avevano così intensamente vissuto in un paese lontano fin che si vuole, ma, pur sempre affascinante e meraviglioso.

a. c.



Da pilota a scrittore

# VALENZANO ci riprova con i «RE»

Li hanno chiamati «I RE DEL VOLANTE». Sono trenta. Tra di loro, certamente i più grandi campioni che abbiamo mai preso in pugno il volante di un'auto da corsa. Il libro — edito dalla «MEB» di Torino — è stato reso possibile dalla passione, dagli studi e dall'estro di Gino Valenzano e di Franco Torriani. Nell'ambiente delle corse, il nome di Valenzano è stato ed è conosciutissimo, anche se ormai gli anni cinquanta paiono lontanissimi. Ottimo pilota, appena sotto al livello dei «grandi», Gino Valenzano ha dato molto a questo affascinante e terribile sport. Ha dato un fratello, Piero, morto durante la Coppa delle Dolomiti (1955) mentre si pilotava una Maserati sport sulle rampe che da Cortina portano a Pocol, per proseguire verso il Falzarego. Fu un durissimo colpo per tutto lo sport automobilistico italiano. Ma soprattutto per lui, per Gino, rimasto solo a vivere i contrastanti sentimenti di odio-amore per l'automobile.

E' prevalso l'amore anche se una disperata lettera ad «Auto Italiana» — secondo quanto la memoria fa ricordare allo scrivente — faceva forse presagire il contrario. Ecco quindi Gino Valenzano impegnato a mettere per iscritto la sua esperienza e i suoi ricordi. Scoprire dagli sportivi una nuova storia automobilistica.

Come «copilota» nell'impresa ecco Franco Torriani, giornalista di gran calibro che profonde nell'automobilismo i suoi molteplici interessi. Ne fanno fede le sue pubblicazioni che vanno da «Combustibile uomo» ad «Arte esatta, approcci di critica analitica». Franco Torriani dimostra come si possa scrivere di automobilismo non interessandosi esclusivamente ad esso. Anzi come si possa vederlo sotto una luce più completa. Integrarlo quasi.

Il libro inizia abbastanza controcorrente perché dà l'onore dell'attacco ad un binomio che in Italia non è conosciutissimo: Caracciola-Rosemeyer. E hanno fatto bene Valenzano e Torriani, dato che ormai si può scrivere di storia dell'automobilismo solo a patto di dire cose nuove e non di rimesticare. Iniziare quindi con Caracciola e con Rosemeyer — due tedeschi che se fosse vivo Nuvolari direbbe quanti dispiaceri hanno fatto passare a tutti, lui compreso — è un andare controcorrente, è un agganciare subito l'interesse del lettore che non si vede propinato il solito piatto col solito lied-motiv: Nuvolari-Varzi... lo stile, l'adacchia, lo scassamacchine, la storia dei fari spenti nella notte e via dicendo. Tutta roba non vera.

Valenzano e Torriani invece scrivono cose non scontate, in uno stile piacevole che in molte righe denuncia una «interpretazione» frutto di una visione più ampia, frutto di studi che spaziano. E poi i vari capitoli vengono resi preziosi da una quantità notevole di materiale di prima mano che Valenzano ha procurato senza troppe storte, rompendo un silenzio che durava da due decenni ed affascinando — superandoli — a molti giornalisti-scrittori che hanno ultimamente inolfitto

la pubblicistica delle quattro ruote. Non sempre con successo. Si parte dunque da Caracciola e Rosemeyer per arrivare a Sandro Munari, Arturo Merzario, Niki Lauda e Regazzoni. Quindi anni trenta, quaranta, cinquanta, sessanta e settanta. Cioè praticamente tutto l'automobilismo. Dopo il capitolo su Rosemeyer viene quello su Nuvolari. Ed è giusto, perché comunque Nuvolari resta sempre il piatto forte, irrinunciabile. Come hanno trattato Valenzano e Torriani questo Nuvolari? In poche pagine gli autori sono riusciti a condensare il «senso» dell'uomo. Osservazioni molto giuste, e molto giornalistiche anche, danno spirito e sapore al racconto. Siamo a pagina 22-23 ma il lettore è già lanciaticissimo, desideroso di arrivare alla fine e di non perdere niente. Buon segno.

Dopo Nuvolari, Varzi. Anche qui non si tratta di una storia ma di una interpretazione. Anche qui gli autori rivelano una sicura conoscenza della storia automobilistica: danno infatti vita ad un interessante intreccio che prende ora qui ed ora là i suoi fili. Nel racconto di Varzi fanno capolino Benoit, Wimlich, Buchenwald e tutta una serie di osservazioni interessanti. Qualcuna anche completamente inedita.

Si parlava prima di interpretazione e lo si vede benissimo quando Valenzano e Torriani scrivono di Moll e Seaman. Due meteore degli anni trenta. Moll è giustamente chiamato l'«equivalente mediterraneo di Rosemeyer» (ma si potrebbe anche dire che Rosemeyer era l'equivalente nordico di Moll) e di lui si mettono convenientemente in luce le eccezionali qualità. Ugualmente per Seaman, l'aristocratico studente di Cambridge giunto ad essere pilota ufficiale della Mercedes con permesso speciale — dicono — di Hitler.

E così via. La storia dell'automobilismo viene passata in rassegna attraverso gli uomini che l'hanno costruita con le loro imprese. La vita insomma di questi «re» che portano il casco e non la corona.

Cesare De Agostini

## Le cifre del 1974

Puntuale come sempre ecco che nei primi giorni del nuovo anno è apparsa nelle librerie «LA STAGIONE AUTOMOBILISTICA», fatica prediletta, ed apprezzata, dei giornalisti svizzeri Piergiorgio Morandi e Gian Paolo Foletti. Una pubblicazione che ancora una volta, seppure ve ne fosse stato bisogno, riafferma, nel contenuto, la sua intrinseca utilità specialistica di compendio e puntualizzazione dell'attività agonistica mondiale nel campo delle quattro ruote. Vi sono ricordate tutte le corse titolate, le relative classifiche ed altre notizie complementari, così che col solo fatto della lettura, l'appassionato rivive come in un film a lungo metraggio lo svolgersi dei vari campionati, mondiali ed europei, nord-americani ed australi.

Un minuzioso lavoro di ricerca, corredato da tavole riassuntive, da suggestive immagini in bianco e nero, dai ritratti dei più noti piloti che hanno preso parte alle competizioni automobilistiche dell'anno 1974. Un'opera che non può, né deve, mancare nella biblioteca dello sportivo, del tecnico e del giornalista che si interessano dello sport del volante.

Piergiorgio Morandi  
e Gian Paolo Foletti  
LA STAGIONE  
AUTOMOBILISTICA '74  
Edizione Morandi-Foletti-Pedrazzini  
Lugano-Locarno

● Il prezzo del volume non è stato comunicato forse... perché gli editori si vorrebbero cautelare con il «valore» del cambio.



# Leggete il GUERIN SPORTIVO

## Il grande settimanale sportivo

Nel nuovo moderno formato,  
stampato in roto-offset  
su 68 pagine in bianco e nero e a colori.

Le polemiche, i retroscena, gli scandali  
la politica di tutto il calcio italiano  
raccontati dalle  
firme più prestigiose.

GIANNI BRERA  
commenta il campionato di calcio

ALDO GIORDANI  
cura 12 pagine di basket

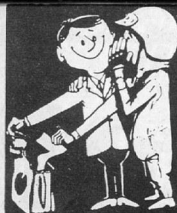
E inoltre boxe, ciclismo, atletica  
tennis, auto, ippica, rugby, nautica

### Una formula nuova per un settimanale «nuovo» in tutte le edicole ogni mercoledì

L'UNICA RIVISTA  
SETTIMANALE  
INTERAMENTE DEDICATA  
AL CALCIO,  
AL BASKET,  
E AGLI ALTRI  
SPORT MAGGIORI



# GUERIN SPORTIVO



**SOSTA  
AL BOX**

## COME vincere

• **Stuart TURNER** ha da poco pubblicato un libro intitolato «Come vincere». Si tratta di un volume non soltanto divertente, ma pieno di consigli per chiunque inizi a correre sia in circuito che nei rallies.

• Il **RALLY ARTICO** (Tunturi Rally) avrà un percorso di km 2000, di cui 600 di prove speciali. Le iscrizioni comprendono già quelle di Makinen, Mikkola, Alen, Blomqvist, Lampinen, Rainio (vincitore dello scorso anno).

• Non essendo riuscito a procurarsi una guida regolare né in F. 5000 né in F. 3, l'asso finlandese della Super V, **Keijo ROSBERG**, farà la sua seconda e ultima stagione in FSV con una Kaimann ufficiale. Rosberg, che qualche mese fa provò la Lola F. 5000 di McKechnie, è il favorito per il titolo 1975 nella Super V europea.

• Non pare probabile che il team **MODUS** entri in F. 2 quest'anno con Tony Brise. Anche se il progettista Marquart ha una vettura già abbozzata, non si è ancora trovato il denaro necessario per fare la stagione europea in F. 2. Il programma Modus per la F. 3 rimane invece più o meno invariato, anche se non si sa ancora chi sarà il pilota.

• I programmi della **TOYOTA** sono ancora misteriosi però corre voce che siano interessanti. Si ritiene che oltre ad Andersson e Waldegaard ci sarà in squadra anche Walfridsson e che la prima gara per il terzozet sarà il Rally del Portogallo (ex TAP) con le Celica due litri.

## Dalla Terra del Fuoco all'Alaska due FIAT « 131 »

**BUENOS AIRES** - Sono giunte due fiammanti Fiat 131 Mirafiori che dovranno effettuare un raid da Ushuaia, la città più australe del mondo nella Terra del Fuoco, fino all'Alaska. Le vetture sono state inviate dal settimanale «Oggi» assieme ai due giornalisti Tommaso Carletti e Fabio Galliani, che dovranno raccontare le impressioni del lungo e faticoso viaggio, mentre al volante saranno i piloti ex F. 1 Giancarlo Biaghetti e Gianni Taroni.

Le due Fiat 131 Mirafiori, appena sforate dalla Fiat, di 1300 e 1600 cc di cilindrata, sono equipaggiate convenientemente per il lungo raid: protettori per fari e lunotto anteriore in rete metallica, come usa in Argentina, per andare lungo gli estesi campi su strade di ghiaietta; rinforzo nella parte bassa della vettura per riparare punti delicati da colpi su strade non asfaltate, oltre ad un sistema di radio per trasmissione e ricezione. Il percorso di circa 30.000 km dovrebbe essere effettuato in 30-35 giorni, trattandosi di chiedere alla vettura il massimo dello sforzo compatibilmente alle condizioni del cammino, in quanto le vetture partiranno da Ushuaia con alcuni gradi sotto zero per arrivare alla zona equatoriale a 40-45° e per arrivare ai -10 -15° dell'Alaska.

## 6 F. FORD nel rogo del garage

**GINEVRA** - Dal 13 al 23 marzo 1975, su una superficie di 56.450 metri quadrati, si svolgerà il 45. Salone Internazionale dell'Automobile cui hanno già aderito oltre 1000 Case espositrici provenienti da 20 diversi paesi. Il Salone sarà dedicato alle vetture da turismo e da competizione, alle carrozzerie speciali, agli accessori e attrezzature per garage, nonché alla letteratura specializzata. La grande rassegna svizzera verrà preceduta, sempre negli stessi locali, dal 31 gennaio al 9 febbraio, dal Salone Internazionale della Nautica.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### ANNULATA 1000 KM. Ricard

• Quest'anno si correrà senz'altro il **RALLY DELL'ACROPOLI** e Liddon ha già fatto una ricognizione con la sua Renault R5 personale. La data è fissata per il 26 maggio e il montepremi sarà abbastanza elevato.

• L'italo inglese **Val MUSETTI** ha partecipato a una serie televisiva come pugile. Suo avversario era il famoso attore David Hemmings.

• La **LADBROKES** fa come al solito il suo pronostico per il campionato mondiale piloti e per l'Argentina aveva previsto la vittoria di Fittipaldi (9-4) seguito da Reutemann (11-4) Lauda e Schecker (5-1) Hunt e Pace (8-1) Pryce (10-1).

• Soppressa la **1000 KM DEL RICARD** in programma per il 14 agosto e così pure il secondo round del campionato due litri che doveva svolgersi sempre al Ricard il 27 aprile. Si dice che la soppressione di queste due gare potrebbe essere dettata dal desiderio di «fare posto» sul circuito (più avanti nell'anno) a una gara di campionato di F. 2. Pure annullata la Liegi-Mosca-Liegi, in calendario per la fine di agosto.

• L'asso svedese della Super V, **KOTTU-LINSKY**, è stato visto allo Speedway londinese ove cercava di mettere a punto i piani per la stagione. Pare che correrà in Formula Atlantic per l'agente americano della Lola, Hass, e potrebbe anche partecipare a qualche corsa di F. 2.

• **BOB EVANS** spera di pilotare una BRM alla Corsa dei Campioni, ma dice che nulla è stato deciso e che deve rivere Stanley, comunque pare che questi abbia confermato la cosa parlando con Walter Hayes.

• Postuma ma buona, sempre dal Rally Campioni venticinno. Una volta tanto sono state le donne ad essere «cavaliere». Preoccupata per essere sempre raggiunta in prova speciale, **Simonetta DAL MAZZA** ad un controllo orario ha timbrato con due minuti di anticipo, sacrificandosi per non essere come sempre d'impiccio al suo diretto inseguitore. Il suo gesto, ovviamente non è stato capito ed ha dato adito a salaci commenti.



• Bisogna proprio dire che è un modo originale questo studiato dall'ufficio stampa Europeo Ford per sottolineare i voli di un anno di successi della Ford Escort. Con un fantastico salto (di gioia oseremmo dire) di oltre due metri, la Ford Escort festeggia il suo settimo, e sicuramente più ricco di vittorie, anno disputato nello sport. E' John Taylor (ripreso nella foto), il primo campione europeo di rallycross, a volare in aria con la Escort, con l'aiuto di una piattaforma e dopo una lunga e veloce rincorsa. Le doti eccezionali di robustezza che hanno permesso alla Ford Escort di superare indenne tutte le prove più impegnative e tagliare vittoriosa il traguardo delle gare più massacranti, l'hanno anche consacrata come «la vettura senza rivali del 1974». Alla Escort la Ford ha dedicato anche un libro, scritto dal giornalista José Rosinski. Nella foto vediamo la Escort blasonata con 15 delle più importanti affermazioni ottenute durante l'anno. La Escort ha spiccato il volo nel: Campionato Europeo Turismo (Marche e Conduttori) RAC Rally; Campionato nazionale tedesco (su circuito); Campionato Rally Finlandia; Campionato svedese turismo (in due classi); Campionato norvegese su ghiaccio; Campionato turismo finlandese (in due classi); Campionato italiano turismo (in due classi); Campionato turismo Sud Galles; Campionato turismo irlandese.

• **Bernie ECCLESTONE** ha comperato lo stock di vetture ISO del passato distributore inglese, Van der Steen, che fallì nell'autunno scorso. Pare che quando la produzione della ISO riprenderà, Ecclestone abbia intenzione di diventare il distributore e potrebbe valersi del nome Brabham.

• **Tom WHEATCROFT** sta appellandosi perché il circuito di Donington sia reso agibile ed è molto ottimista. La pista è ormai quasi finita e il suo calendario di corse è già pieno. Resta da vedere se potrà essere disputata.

## II LORD di bandiere

• **Lord Alexander HESKETH** ha accettato di diventare il presidente del club inglese dei commissari addetti alle bandiere.

• **Tom WHEATCROFT** ha ordinato tre BDA Nicholson per la Formula Atlantic di Richard Morgan.

• **Fred Oper** farà gareggiare il messicano **HECTOR REBAQUE** in cinque gare di F. 2 con una nuova Chevron Hart Ford B 29, prima di passare al campionato canadese di Formula Atlantic.

• **Ken TYRRELL** è molto seccato perché gli è stato vietato di costruire un nuovo edificio per il suo team di corsa. Ha detto: «La burocrazia è proprio impazita. Andiamo benissimo, non chiediamo aiuti governativi, ma soltanto di demolire tre catapecchie per ingrandire un edificio già nostro».

L'attuale campione canadese di Formula B, Bill BRACK, ha tentato di fare qualche corsa in Europa agli inizi della stagione. Probabilmente gareggerà in Formula Atlantic e forse parteciperà anche a un paio di corse di F. 2.

• Con un tempismo veramente straordinario, Nick BRANCHI, direttore del servizio clienti LANCIA, appena terminato il Rally dei Campioni a Vicenza, è salito in albergo per poi riuscire con il giubbotto cui aveva scucito lo scudetto Marlboro. Fu proprio con il Rally dei Campioni che il rapporto Lancia-sponsor svizzero decadde.

## 1000 espositori a GINEVRA

TORONTO - Harvey Hudes, il proprietario-presidente della pista di Mosport Park, recatosi in pista per assistere alle gare scistiche di fondo, ha avuta l'infelice sorpresa di trovare l'autorimessa per metà distrutta dalle fiamme. Le cause del misfatto non sono state completamente accertate, però un portavoce dei vigili del fuoco ha confermato la possibilità che l'incendio sia stato causato da un guasto ad una stufa elettrica. Oltre che a parte dei garages, sei vetture di F. Ford della Gary Magwood Racing School, che qui ha la sua base stabile, sono finite in fumo e con queste due karts e alcune motoslitte. La perdita, si aggira approssimativamente sui 65 milioni di lire che però saranno salvaguardate da una adeguata assicurazione. Con una struttura interamente in legno, è un vero miracolo se nulla di più serio sia accaduto ancor prima; magari durante il G.P. quando migliaia di tifosi gremivano l'autorimessa. (g. z.)



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### Prototipi blu con gomme MICHELIN

PARIGI - Si ricorderanno certamente le prove a fondo intraprese dalla Michelin con Ferrari nel 1971 (quando la Casa francese aveva ancora buoni rapporti con la FIAT): a un certo momento si accennò perfino alla possibilità che Regazzoni partecipasse a un Grande Premio di F. 1 con una monoposto equipaggiata con Michelin. In effetti quei pneumatici precorrevano gli SB9 che in seguito si sono rivelati fra i migliori a uso misto, con la Michelin che aveva del resto il quasi monopolio nelle prove su strada. Nel 1975 la Michelin farà il suo ingresso, questa volta molto ufficiale, negli sport-prototipi, equipaggiando l'Alpine Renault A 441 due litri che parteciperà alle gare del campionato marche. Questo «ingresso» non consente, nell'attuale stato di cose, di predire l'avvenire nel momento in cui la Firestone conferma il suo ritiro al più alto livello delle competizioni su piano mondiale, ma si può soltanto aspettare con curiosità i risultati di questo debutto, ricordando però che la Michelin equipaggiava nel 1974 (e continuerà a farlo nel 1975) le Ligier Maserati.

• Il Rally americano PRESS ON REGARDLESS, che nel 1974 fu per la prima volta valevole per il campionato mondiale rallies marche, non appare nella serie 1975. Non sono state date spiegazioni, ma si presume che la decisione sia dovuta alla poco soddisfacente organizzazione dell'edizione scorsa.

• Il RALLY ARGUNGU, che da due anni si svolgeva in Nigeria come prova nazionale, quest'anno diventa internazionale. Data dall'11 al 13 febbraio e il percorso sarà di km 3500.



• Da non confondere con la CHEETAH, sport due litri svizzera, c'è la Cheetah belga di F 2000 che probabilmente parteciperà a numerose gare inglesi.

• Pare confermato che la 24 ORE DI DAYTONA non sarà valevole per il campionato marche, non essendo sufficienti le iscrizioni del gruppo 5.

• La Fiat Polski iscriverà due vetture al SAFARI, per Zasada-Varisella e per Mucha-Zyszkowski.

• La produzione di motori diesel della PERKINS al Messico, verrà triplata nel corso dei prossimi quattro anni. E' in corso di costruzione infatti un nuovo complesso a Toluca dove troveranno lavoro 650 persone e verranno costruiti 36.000 motori diesel Perkins ogni anno, a cominciare dal 1976.

### LEONARD abbandona

• L'ex campione USAC, Joe LEONARD, ancora in convalescenza dopo le ferite riportate nello scorso marzo, è stato liberato dal suo contratto con il Vel's Parnelli USAC team e pensa di abbandonare le competizioni.

• Ottime prospettive per la CORSA DEI CAMPIONI del 16 marzo a Bihethich. Ci saranno Donohue, Hunt, Fittipaldi, Peterson, Ickx, Scheckter, Mass, Graham Hill, Reutemann, Stommelen, Jarier e Pryce, oltre ad altri e ai principali piloti di F. 5000.

• Dopo la Volkswagen e l'Audi NSU, che hanno aumentato i prezzi il primo gennaio, ora anche la PORSCHE annuncia aumenti, in media dell'8%. Anche la Opel «sta studiando» la situazione del mercato.

• A TOKYO il consiglio per il controllo dell'inquinamento ha raccomandato un rinvio di due anni nell'introduzione di più stretti criteri di controllo sui gas di scarico, che dovevano entrare in vigore nel 1976. Analoga richiesta hanno fatto Ford e Chrysler negli Stati Uniti e si prevede che la farà anche la General Motors.

• Per conto della DUNLOP è stato edito dalla Vintage Tyre Supplies Ltd. di Londra una «Bibbia dei Pneumatici» gas di scarico esclusivo dei proprietari di automobili d'annata e di antiquariato. Il «Libro dei pneumatici», così si chiama quella particolare Bibbia contiene tutto quanto si vuole sapere sui pneumatici da corsa all'antica, sulle ruote, i cerchioni, i carichi, le pressioni e utili consigli sul montaggio e lo smontaggio.



• Tempestiva come sempre la MARTOYS, a poche settimane dalla conclusione del mondiale marche rallies vinto dalla Lancia, ha messo in commercio la riproduzione della LANCIA STRATOS che ha contribuito alla conquista del titolo. Il modello, in scala 1:24, riproduce in tutti i suoi particolari la vettura della squadra ufficiale Lancia-Marlboro, completa delle scritte e delle striscie che la personalizzano. Il modello Martoys è lungo 173 millimetri ed è in vendita al prezzo di L. 3.200.

• La JENSEN-HEALEY, bipoista aperta azionata da motore Lotus 2 litri, monta ora un cambio a cinque marce della GETRAG tedesca. La fabbrica assicura che con il nuovo cambio si hanno migliori prestazioni e notevole economia nel consumo di carburante.

• La CHRYSLER inglese ha seccamente smentito, definendolo «sciocchezze», le voci secondo le quali alcuni dei suoi stabilimenti (se non tutti) sarebbero forse venduti. Si era parlato degli stabilimenti francesi e inglesi, affermando inoltre che a quelli inglesi era molto interessata la Datsun.

• Un tecnico americano è diventato il primo uomo a sottoporsi a una prova di urto simulato, come parte del programma per la ricerca della sicurezza dei veicoli. Dopo un urto (alla velocità di circa 25 orari) contro un muro, Walsh (così si chiama) ha riportato soltanto un'abrasione a una spalla. Accanto a lui era uno dei manichini generalmente usati, e cui reazioni sono state pressoché uguali.

• Mentre dal primo gennaio in SVEZIA è obbligatoria la cintura di sicurezza per chi occupa i sedili anteriori di una vettura, in Francia gli automobilisti devono portare la cintura guidando di notte.

• La TVR ENGINEERING di Londra presenterà il prossimo 1. febbraio il modello TVR 1600M che verrà azionato da un motore Ford Mexico 1600 ed avrà un ponte posteriore con rapporto più lungo. La TVR 1600M viene messa a punto per l'automobilismo sportivo di mezzi limitati. Vi saranno tuttavia molti optional facoltativi.



INDUSTRIA RUOTE  
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

# STILAUTO

20156 MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165



# Il caro piste

Lamentarsi del circuito di Monza è diventato ormai un vezzo, ed io stesso vi scrissi tempo fa per lamentarmi dell'organizzazione dell'ultimo Gran Premio d'Italia. Torno a scrivervi non da semplice spettatore, ma da protagonista, avendo recentemente acquistato una Formula Italia.

Già in partenza sapevo a quali spese andavo incontro, ma a tutte le spese il nuovo anno me ne ha aggiunta un'altra. Infatti dalla prima domenica di gennaio il prezzo che si paga per provare a Monza è salito a 4.000 lire la mezz'ora. Inoltre l'orario accesso alle formula è stato spostato da circa due mesi dalle 8 alle 10 (prima era dalle 10 alle 12) con la conseguenza, a parte l'alzaticcia, di girare su una pista ghiacciata che soltanto al termine delle prove diventa praticabile.

Dimenticavo di precisare che, pur pagando quella bella somma per girare, i servizi sono irrisoni. Infatti, è inutile dire che, a parte la cassa, tutto il resto è chiuso e cosa ben più grave la siola è la mancanza di servizi nel cortile adiacente al box. Se succedesse qualche cosa in altra parte della pista non visibile dai box, nessuno ne saprebbe niente. Bella prospettiva, vero?

Fabio Calvano  
Cantù (Como)

Le tariffe sono aumentate dappertutto. Ora, le prove di vetture da corsa costano a Monza 6000 lire l'ora, con aumento del 50% il sabato pomeriggio e la domenica. E' un prezzo medio per i grandi impianti. La contropartita di questo «affitto» è di grandi viste dall'assistenza di chi sta girando, non è straordinaria. Diciamo che in pratica i proprietari di autodromi si organizzano in modo da non poter venire accusati, in caso di incidente, di «omissione di soccorso». Non è che «facciano granché» di più. E Monza non è certo il miglior organizzato in questo senso, anzi lì c'è sempre qualcuno che sta molto attento se qualche pilota tarda a sbucare, questo proprio per le difficoltà di visuale che ci dà Parco. Vi sono altri impianti nei quali, forse, facendo nel fatto che tutto il tracciato è «a vista», gli apprestamenti di sicurezza sono anche inferiori.

Sarebbe forse il caso che i rappresentanti dei circuiti parlassero di questo argomento in una prossima riunione dell'AICA, se non altro per razionalizzare l'azione pubblica e soprattutto i propri «clienti», la perplessità dei clienti a questo proposito non si può del tutto biasimare.

A proposito di prezzi, infine, le diamo un consiglio: si iscriva all'ANCAI. L'associazione piloti «regala» 5 ore gratis a Monza, ed ha in progetto un'analoga facilitazione in altri impianti. Ne vale la pena non foss'altro che per questo.

Molto bella ed interessante l'idea di pubblicare, a puntate, la «STORIA DELLA MASERATI», con abbondanza di foto, oltre che di notizie e storie. Penso che oltre al bagaglio della storia delle macchine da corsa che ci offre, serva anche a farci comprendere più profondamente l'automobilismo dei nostri tempi e ci spinga a difendere ed esaltare questo sport al cospetto dei politicanti e dei falsi moralisti.

Auspico quindi che questa iniziativa non si fermi alle puntate di altrettanto famose (e non) marche di ieri ed oggi.

Flavio Castellini - Genova

Il consenso suo e di molti altri lettori ci sprona a mettere allo studio una nuova serie di queste «storie», anche se per ora nulla è stato deciso con precisione. Un paio di begli argomenti in preparazione ci sono, comunque, e speriamo di annunciarvi quanto prima.

## AUTO SPORT FERMOPOLIS

FRANCESCO MENEGHETTI - Roma - La Tv svizzera non si «prende» a Roma, dove è problematico ricevere persino le emittenti francesi e monegache, per ora. Sarà per questo che i quotidiani della capitale non riportano i programmi di questa città? Penso che oltre ai maggiori organi di stampa quotidiani del nord ed in molti settimanali, anche specializzati, ad eccezione del Radiocorriere-Tv, naturalmente. Quanto all'antenna, essa è in effetti «simile» a quella del 2. canale, ma non identica.

ANTONIO BERTONE - Bergamo - «E' vero, fino ad un paio d'anni fa c'erano forse più manifesti in regola in Autospirt. Ma da allora molte cose sono cambiate, e non solo in campo editoriale. A parte ciò, il riallentamento che lei ci attribuisce è solo apparente, evidentemente, quello che abbiamo offerto di recente non è di suo gradimento, ma questo non significa che non abbiamo fatto nulla. In «Autospirt anno» troverà tre manifesti-regalo.

ALFREDO CAPELLI - Bergamo - Non si può «misurare regolamenti» e sport del momento, si regoli in base a quel che si ha. Le appendici aerodinamiche. Per quanto riguarda passo, carreggiate, larghezze e larghezze ogni costruttore si regola come crede. Abbiamo più volte, in svariate occasioni, pubblicato le quote delle principali monoposto e sport del momento, si regoli in base a quel che si ha.

SEBASTIANO FERRI - Rimini (Forlì) - La sua è un'idea come un'altra, anche se dubitiamo siano molti i nostri lettori che condividono la sua passione per i «van» da trasporto-ufficio per le vetture da corsa. Non almeno da farsi un servizio.

ANTONIO CORTESE - Cinisello Balsamo (Milano) - Quando riceviamo lettere come la sua, restiamo sempre in imbarazzo, poiché sappiamo di deludere le speranze che tanti aspiranti piloti ripongono in noi. D'altra parte, è un'idea che non possiamo immaginare, sarebbe un'impresa ad i sopra della non possibiilita.

UMBERTO BONICCIARELLI - Perugia - Quello che afferma quella rivista è errato, come lei sospetta. Infatti, il piombo tetraetile (Pb Et<sub>4</sub>) serve ad aumentare il numero di ottano dei carburanti, quindi ad aumentare il potere antidetonante. Ovviamente questo additivo ha dei limiti: oltre alla sua tossicità, non può essere usato in percentuali superiori proprio perché ha un'azione corrosiva sui punti più caldi, come valvole e sedi. Il contrario di quanto afferma il ritaglio che ci ha inviato.

ANTONIO VALENTINI - Amandola (Ascoli Piceno) - Molto strano che la Federazione Karting non solo non si faccia viva, ma si tenga anche le 1200 lire da lei inviate per l'annuario. Ad ogni modo, sta di fatto che il regolamento di questa disciplina è un po' antiquato, sia una «casa», è sufficiente che esso ottemperi ai minimi regolamenti. In genere il costruttore (in questo caso lei) ottiene un appuntamento con un ingegnere della CSAI che verifica la vettura e firma il certificato di omologazione. Non abbiamo pubblicato ancora un calendario di gare, ma non è necessario. Questo additivo ha un calendario ancora non esiste. Come avrà letto su Autospirt, l'apposita commissione ha appena terminato i suoi lavori di coordinamento dei vari regolamenti. Non appena ci sarà un calendario, lo pubblicheremo.

MAURIZIO MAGGI - Stradellina (Pavia) - Ma non aveva deciso di smettere di leggerci? Ad ogni modo, può darsi che la nostra informazione non fosse tanto chiara, ma noi non ce ne siamo serviti per difendere nessuno, ma per il nostro interesse.

FEDERICO ROMEO - Montoro Superiore (Avellino) - Siamo ben felici che il nostro piccolo omaggio le sia piaciuto, e la ringraziamo delle sue belle parole per il nostro lavoro.

MAURIZIO VAGLIETTI - Verucchio (Rigentino) - Trovare i disegni in scala esatta o per lo meno avere la possibilità di ricostruirli è una parte fondamentale del lavoro di un modellista, forse più importante della costruzione stessa. Come fare, non sappiamo proprio. Certi modellisti affermano che si fanno dare dalle case, ma certamente non è facile, l'unico che ho visto fare è questo corso. Questo additivo ha il CUCIO BELARDINO - Spicchio (Firenze) - A tutto il '74, ecco le cifre che ci ha chiesto relative alle vittorie in GP: Lotto 57, Ferrari 56, BRM 19, Tyrrell 18, Brabham 16, McLaren 12.

ROBERTO VAGLIETTI - Verucchio (Rigentino) - Spero di arrivare in attività in Italia è quella di Henry Morrogh, che ha la sua sede a Campagnano di Roma, corso Vittorio Emanuele 13.

VALERIO NATALE - La Spezia - Tenga presente che gli ammortizzatori «a le mie costose» crescono a questo corso. Questo additivo ha la funzione di lavoro per funzionare al meglio. A parità di escursione della ruota, più «strada» fa l'ammortizzatore e meglio è. Secondo il suo schema, l'ammortizzatore ha una corsa troppo breve.

CLAUDIO PREDARO - Cressida (Vercelli) - Per quanto ci risulta, una forma di abbonamento è stata fatta solo dal Santamonica. La distribuzione delle gare valide ora è fatta di comune accordo dai vari rappresentanti dei circuiti presso l'AICA.

ROBERTO VAGLIETTI - Verucchio (Rigentino) - Speriamo di arrivare in tempo per fornire un'ulteriore informazione, relativa al numero di pole position vantate dai piloti in attività alla fine del 1974: Ickx 13, Hill 13, Peterson 11; Lauda 9; Fittipaldi 6; Amon 5; Regazzoni 3; Reizenstein 2; Depallier, Hulme e Scheekter 1. Si riferiscono ai GP 1974.

## LA POLEMICA

### Le divergenze parallele

Leggendo su «Quattroruote» (una rivista che ritengo più qualificata della vostra) una prova che Fittipaldi ha fatto della nuova Dino 308 GT4, mi sono ricordato del vostro test e del confronto diretto con la Lancia Stratos.

Che ci sia dell'astio fra voi e la Ferrari è risaputo, ma questo non vi autorizza a scrivere cose così assurde su una macchina che molti ritengono (Corriere della Sera), la miglior GT del momento. Leggetevi la prova di «Quattroruote» e confrontatela con la rivista italiana (la vostra) che prova che la Stratos sia superiore alla nuova Dino? Leggetevi anche la prova della Stratos che ha fatto Fittipaldi sempre su «Quattroruote».

Ritengo opportuno chiarire che il vostro comportamento nei riguardi della Ferrari è una cosa vergognosa. Ferrari è padrone di scegliersi i piloti che vuole, non sta a voi giudicare se un Lauda è alla pari di un Merzario. Mi meravigli anche che un giornalista italiano (ottimo) continui a snobbare l'unica macchina da corsa italiana, della quale oggi ogni italiano è orgoglioso, e riservi i suoi elogi ad un pilota, Merzario che se oggi è quello che è lo deve proprio a Ferrari. A proposito di Merzario, vi allego un ritaglio tratto da «Quattroruote» dell'ottobre '74.

Ermete Dalmato  
Corteleona (Pavia)

Lei è stato sfortunato. Poteva forse aspettare un paio di giorni prima di impugnarne la penna e scriverci. Avrà notato che tutto quanto anticipato da AUTOSPRINT (la maggior rivista di queste notizie) sono quelle che ci fanno guadagnare accuse di antiferriarismo? Stessa attesa poteva giovarle a proposito di Merzario, dato che sul pilota comasco lei mostra di allinearsi a tesi per lo meno singolari. E' colpa nostra se l'estensore di quel

«non ha un errore di guida. Merzario, con una macchina che non deve essere proprio migliore alla partenza, è stato più veloce di quanto si potesse pensare. E' da dire (risponde l'altro di motori) non, visto» ha fatto un'entusiastico riferimento che lo ha portato dall'ultimo

non risultava sportivamente troppo informato? E' notorio che Williams non naviga nell'acqua. Merzario ha corso sportivamente gratis per lui l'anno scorso (con il fallimento Iso non ha ancora avuto tutte le sue spettanze) ed in quanto a quel «non essere molto inferiore alle altre la sua monoposto» ci vuole un bel po' di immaginazione a sostenere, specie dall'agosto scorso in poi.

Per la prima trasferta '75 Frank Williams ha donato pendersi uno dei sei motori Cosworth di cui disponeva per trovare i «liquidi» necessari al viaggio. E vuol sapere a chi l'ha venduto? A lord Hesketh, ed è intuibile che il patron di Hunt non avrà certo

## comprato il motore peggiore.

In quanto a Merzario, avrà letto che a Baires ha corsa con il motore della Lola Sport di cui dice che «è un motore ma, dovendo essere utilizzato per gare di durata sarà anche robusto ma non è certo molto potente».

E veniamo alla «prova parallela» contestata. E' inutile risponderle, visto che non si leggeva troppo attentamente. La nostra prova 308-Stratos era chiaramente in chiave di vettura «sportiva», e ci pare che rileggendo la prova di Fittipaldi della Stratos il risultato-paragone non sarebbe stato dissimile. Ad ogni modo, ad evitare ogni dubbio, preferiamo segnalare in proposito il parere che delle nostre prove secondo lei così poco obiettive dà un altro lettore, il signor GIANFRANCO MOLLO di TORINO. Ecco la sua lettera:

Ho appena finito di leggere l'interessante articolo sulla prova comparata tra Stratos e Dino 308. Dovreste farne più ampio uso, non sarebbe tanto gradite ai lettori. In seguito ad essa, confesso di essere rimasto piuttosto perplesso.

Dato per scontato che credo più a voi che ad altri (vi leggo dal 1963), vi sottopongo alcune considerazioni riguardanti il Dino 308:

Depliant ufficiale (Salone di Torino): peso 1150 kg, 0,400 metri in 14"4, 0-100 metri in 26"2. Auto Motor and Sport: peso 1320 kg, 0-100 km in 6"8, 0-1000 metri in 26"7. Spor Auto/Champion: Dino 308 0-1000 metri in 26", Stratos 0-1000 metri in 26", Porsche-Carrera '74 0-1000 metri in 25"8.

Inoltre i famosi 25 CV secondo alcuni sarebbero SAE (Quattroruote), secondo altri DIN (Sport-Auto), mentre A Motor and Sport mette 236 PS. Perciò, o in Francia viene commercializzata una versione più «muscolosa» del 308 oppure i francesi sono i soli romantici malati di ferrite...

I vostri rilievi risultano piuttosto anomali e ci si chiede come voi autorevole Auto Motor and Sport, che giustifica come voi le non elettrizzanti prestazioni del Dino 308 con il peso eccessivo.

Gianfranco Mollo - Torino

## POST-CORSICA

### Un miracolo per Andruet

Sono un vostro lettore residente ad Ajaccio, e non sono tanto d'accordo con l'articolo di Franco Lini sul «Tour de Corse», che ho seguito con molto piacere. Per me questo giro non è il giro della Lancia, è stato quello di Andruet. Ha fatto una gara magnifica. Io penso che se Andruet fosse stato sull'Alpine di Nicolas e questi sulla Stratos, Andruet vincere lo stesso. E' quello che conosco meglio la Corsica. E' il più rapido.

Avere a metà gara un minuto di ritardo sull'Alpine (macchina molto adeguata alle strade della Corsica) e vin-



**IL DITO SULLA PIAGA**

# Cento km. di orgoglio



**LA FOTO**

## La velocità è femmina

Vi scrivo per parlarvi della nostra Lella Lombardi, che personalmente ammiro per la sua caparbia e decisione nel volare e nel fare. Seguò Lella (attraverso Autosprint) da quando correa nella F. 850, e mi dà fastidio che dopo tanti anni di duri sacrifici qualcuno le metta i bastoni fra le ruote.

Non è andata forse fortissimo nella stagione di Formula 5000, non ha forse ottenuto risultati inaspettati, non è forse riuscita a stare davanti a fior di piloti? Perché proibire la Formula 1, che per lei è un traguardo importante che la consacrerebbe nel mondo dello sport automobilistico?

Penso anche che sia un bene per lo sport automobilistico che fin d'ora era seguito solo dal sesso forte e che invece avrà un maggior seguito anche femminile. Per fortuna la befana ha portato la F. 1 a Lella che nonostante tutto correrà ugualmente nella maggiore delle formule.

Secondo Maraboli - Crema (Cremona)

Correrà, correrà, e non soltanto in Formula 1. Nelle settimane a cavallo della fine dell'anno, la Lella ha avuto anche la conferma dell'ingaggio nella squadra Alpine-Renault Elf per gareggiare nel mondiale marche con l'Alpine 2 litri sovralimentata in compagnia della campionessa francese Marie-Claude Beaumont, che vediamo nella foto assieme alla Lella.

cerare con un minuto di vantaggio è la prova di un gran pilota. Peccato che non si chiami Munari, no?

Forse ci sarebbero state molte più righe sul valore del pilota. Ecco quanto volevo dirvi. Non è per queste piccolezze che non vi acquisterei più, anzi, compero Autosprint sempre prima delle riviste francesi, che mi pagano povere dopo avervi letto. Serge Gori - Ajaccio (Francia)

Lei ci confonde e ci lusinga, ma noi rimamiamo della nostra opinione. Conosciamo bene il valore di Andruet, il quale ha avuto la sua parte di «righe», come dice lei, nelle tante occasioni in cui se le è meritate. Ma in Corsica, a Mondiale già vinto, gli è stata data via libera per un'impresa che gli è stata possibile solo perché aveva la Stratos. D'altra parte non sono forse stati i giornali inglesi a parlare di vettura miracolo, dopo averla vista al RAC?

Caro Autosprint devi perdonare il mio sfogo, ma ritengo che la goccia abbia fatto traboccare il vaso.

Mi riferisco a Montecarlo e ti garantisco che, se attraverso la tua splendida rivista dovessi rivolgermi a quei quattro cialtroni degli organizzatori, con l'impulsività ed il pittoresco linguaggio con il quale sono conosciuto nello stupendo carrozzone del rallismo italiano, forse della mia lettera non rimarrebbe che il «Caro Autosprint ed il mio nome».

Fare il Montecarlo è il sogno di tutti, per le mille ed una ragioni che fanno di questo rally il «top» per chi ama questo tipo di sport come lo amo io.

Purtroppo quest'anno ho rinunciato con mio grande rammarico per due ragioni fondamentali: la prima di carattere strettamente economico, in quanto il costo per poter partecipare con una Porsche Gr. 3 a livello competitivo raggiungeva i 5 milioni per i quali la sola cifra dice tutto (tre rally di San Remo); la seconda, e ben più importante, per una questione di dignità.

E passiamo ai fatti noti e meno noti. 1) Era stato chiesto «coram populi» l'accorciamento del percorso di avvicinamento sia per ragioni di sicurezza sia per contenere le spese dei privati, e i quattro geni han subito pensato bene di allungarlo con le conseguenze economiche e le inutili fatiche di cui tutti sappiamo.

2) Gli sfortunati del Buzet 73 ai quali, dopo un'interminabile serie di riunioni era stato deciso di regalare la iscrizione per il rally futuro (ed immagino che gli organizzatori abbiano pianto tutti per 3 giorni dopo questa deci-

Buttiamo l'occhio sull'elenco degli iscritti del Rally di Montecarlo attualmente in svolgimento. Davanti a quello di Maurizio Ambrogetti, che è in novantaseiesima fila, leggiamo i nomi di «Iccudrac», di Berruto, della Maurizio Barresi, di Dal Ben, di Zunino, di Rombolotti e con un numero imprecisato di piloti stranieri del tutto sconosciuti.

Con tutti il rispetto per costoro e per i nostri piloti nominati, è pienamente giustificabile che uno come Bobo Cambiaghi esca dai gangheri, ed apprezziamente veramente lo sforzo cui la «iena» ha dovuto sottoporsi per non trascendere nello scritto.

Dalla sua lettera appare chiaro che Cambiaghi avrebbe sopportato tutto della farsesca organizzazione del Rally che è riuscita probabilmente ad accontentare solo quel paio di equipaggi monegaschi che, in quanto tali, non hanno pagato l'iscrizione; ma che il litto di «lesa cuantria» lo ha mandato in bestia. E meno male che lui stesso ha deciso di non iscriversi per le ragioni che espone. Altrimenti, chissà che cosa sarebbe saltato fuori! Infatti, a occhio e croce, se la valutazione del «palmarès» dei vari concorrenti stranieri è stata fatta sul metro di quello di Ambrogetti, magari a Cambiaghi capitava il 144, in fondo all'elenco, a far compagnia agli altri nostri o d'eteroliti», come Avenoso o Tor-

sione), si son visti privare di quella pur piccola soddisfazione con la scusa che l'anno scorso il rally non si era fatto e la loro iscrizione valeva per quel rally e al fine, dopo altre innumerevoli riunioni e fiumi di lacrime, è stato deciso di fare la carità con un abbuono di Lit. 150.000 che i nostri quattro dell'apocalisse han pensato bene di recuperare subito con un ulteriore aumento della tassa di iscrizione che è esattamente di 3.000 F.F. (al cambio Lit. 440.000 - San Remo Lit. 100.000).

3) Questa poi è veramente la goccia: i nostri beneamati inviano con il modulo d'iscrizione un foglio chiamato palmarès sul quale il privato (il professionista come classificato FIA non ne ha bisogno), elenca tutti i risultati da lui conseguiti al fine di ottenere un numero di partenza il più eque possibile.

La morale: Maurizio Ambrogetti (campione italiano Gr. 3 1973 vincitore Mitropa Cup. Gr. 3 1973 e 3. assoluto) si è ritrovato iscritto (corre in G. 4) con il n. 96 e mi è vietato fare paragoni con altri piloti stranieri ed italiani che gli partono davanti, in quanto sarebbe estremamente antipatico.

Questo era l'esempio che mi era più vicino, ma ve ne sarebbero ben altri.

La morale di tutto questo è che il povero privato italiano e straniero, dovrebbe rendersi conto di essere il munifico finanziatore di un rally cui lui non appartiene e nel quale, non solo non è considerato nemmeno piccolo modesto ingranaggio, ma nel quale è sopportato nella misura di 3.000 F.F. di iscrizione.

Roberto Cambiaghi - Milano

perché (stranamente) la parmene, incolpateci fanalini di coda della sparuta schiera messa insieme da Ferry e soci.

La sicumera dei quali, ostentata a muso duro fino a qualche tempo fa anche di fronte alle proteste delle case ufficiali, si è mano a mano sciolta davanti alla squallida evidenza di come si è ridotto quello che fino a qualche tempo fa era «il» Rally per antonomasia. Il colpo di grazia gli è stato dato mercoledì mattina: alla partenza del gruppo di «big» che si avvierà per l'itinerario di Montecarlo c'erano sì e no 300 persone! Una bella differenza rispetto agli anni d'oro anche tenza è stata data alle ore

9,30 di mattina, nell'orario più infelice possibile.

Di fronte ad una serie di smacchi organizzativi che sarebbe impossibile negare, i monegaschi hanno iniziato la loro marcia indietro, e già alla partenza da Monaco cercavano giustificazioni alle loro scelte. Ma resta il fatto che tutti gli «appuntati» di Cambiaghi vanno a segno, compreso quello relativo alla sproporzione di costi cui sono costretti i partecipanti.

Tutte cose che sono ben note a noi ed ai nostri lettori. Appunti probabilmente più concreti e validi dell'orgoglio ferito riguardo il numero di partenza di Ambrogetti. Il quale se lo terrà appiccicato alle portiere (speriamo il più a lungo possibile) come esemplare viaggiante di pressapochismo organizzativo, ma ne ha subito gli effetti negativi in pratica solo nelle quattro prove speciali della cosiddetta «prova di selezione», quei 60 chilometri che i piloti hanno dovuto affrontare subito dopo l'essersi riuniti a Gap.

Quattro speciali, tutte su asfalto, non dovrebbero essere una trappola insormontabile per Ambrogetti. Dopo di che, al successivo via da Monaco, le partenze avvengono secondo l'ordine di classifica, cioè secondo il valore riservato a ciascuno dalla prima parte della gara. Un centinaio di chilometri di P.S. per riscattare l'orgoglio del clan milanese.

**LA RETTIFICA**

**Il team trampolino**

Vi preghiamo cortesemente di una sollecita rettifica, a quanto da voi pubblicato sul n. 2 a pag. 37, a firma del vs. Grandini.

Il team «NICCOLINI RACING» non è stato costituito in vista di un rientro alle corse di Ettore Bogani ma nell'impossibilità di potersi appoggiare ad una Scuderia, che ci offrisse garanzie di serietà e di organizzazione. I piloti, due giovani fratelli, Lorenzo («e non Mauro») e Filippo, svolgeranno una intensa stagione agonistica, che, ne sono certo, sarà da trampolino per future e più ambite mete.

Il cognome del direttore sportivo, non è Sansevero ma bensì SANVENERO, come da voi erroneamente riportato.

A. Sansevero - Firenze



Una copia L. 350 (arretato L. 7.000)  
Abbonamenti: annuale L. 40.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiore per gli abbonati all'estero); Europa L. 7.000 - USA Canada L. 15.000 - Brasile L. 20.000 - Argentina L. 23.000  
Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia  
AGS MARCO - 20125 Milano - Via Forzezza 27 -  
Tel. 02/25.28. Spedizione in abbonamento postale  
gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE  
INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123  
MILANO

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA  
S. 25 - BELGIO 40 - FRANCIA Fr. 5 -  
PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA  
Dm. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA  
Dn. 18 - OLANDE Hfl. 2,20 - SPAGNA Ptas. 60 -  
SVEVIA SKr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie  
dove potete trovare AUTOSPRINT all'estero:  
Argentina: VISCONTEA DISTRIBUZIONI S.C.A.,  
Calle La Rioja 1130, BUENOS AIRES; Austria:  
Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speck-  
hofsraße 55A, 1011 INNSBRUCK; MADAGASCAR:  
I. CO. Wollzeile 11, 1010 WIEN 11; Australia:  
COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent,  
SUMNER HILLS, N.S.W. 2132; BELGIA: AGENCIE  
DE MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dep. Publici-  
tation, 1 Rue de la Pannele, B-1070 BRUXEL-  
LES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6529 Papineau  
Avenue, MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK  
DISTRIBUTION, V. NORDEN, SCHIBERG, Hoved-  
vægtstade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: O-  
VIDE, HERMAJOL, Agencia De Publicaciones  
S.A., Chimborazo S/N, Yaguajay, GUAYASQUIL;  
Francia: BRENTIANO S, 37 Avenue De l'Opera,  
PARIS 08; NOUVELLES MESSAGERIES DE LA  
PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue  
Racine, 75001 PARIS; Cecoslovacchia: W.E.  
SKARBAČ, G.M.B.H., Postfach 10 10 10, Ev-  
Alteplau, Pöllerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Gre-  
cia: THE AMERICAN, Book & News Agency, 98  
Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: N.L.  
CON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common,  
BROMLEY BR7 9BN; Giappone: PRIVATE-  
TEK, Tenjō 16, BEGODAR; Iran: IRANIAN A-  
MALGAMAH DISTRIBUTION AGENCY LTD.,  
195 Klaban Soraya, TEHRAN; Libano: THE LE-  
YANT DISTRIBUTORS CO., Makdassi Street,  
Rimel, Hama Bldg., 101 Floor, Box 1811, BEI-  
ROUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD.,  
30, Church Street, LETALETTA; Messico: DE-  
REN & ZOOM N.V., Postbox 828, AMSTERDAM;  
Paraguay: VALDEZ & DE MARTINO, Calle 133-  
N. 23, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO PA-  
MOLINO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-  
S. E. LISBOA - 11; Repubblica Ceca e Costa  
Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai An-  
toine REIN, MONACO Principato; Spagna: SOCIE-  
DAD GENERAL ESPAÑA DE PUBLICIDAD, Carre-  
tera San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-  
RAL ESPANOLA DE PUBLICIDAD, Avenida 109,  
BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A.,  
INC., 2319 40th Avenue, LONG ISLAND CITY,  
N.Y. 11101; Svezia: WENNERGREN, Fack, S/  
10432 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WIL-  
LIAMS A.B. Fack, S/  
25 STOCKHOLM 30;  
Svizzera: AZED A.G., Donnerschtrasse 69-82,  
BASEL; KIOSK A.G., Maudersstrasse 11, BERN;  
Svizzera: AGENCIE A.C., Sevelstrasse 30,  
BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENE-  
VE; MELISA S.A., Fack, 4, 6901 LUIGANO;  
Tailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box  
44, CHENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEV-  
AZI, Barbaros Bulvarı Sı, BEŞİKTAŞ - İSTAN-  
BUL; Uruguay: DISTRIBUIONA INTERCONTINEN-  
TAL S.R.L., Colonia 122, MONTEVIDEO; JULIO  
NUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTE-  
VIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,  
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Cha-  
caro), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO  
DA VINCI LTDA., Rua Santa de Abria 177, 2. An-  
d., S/22, SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA  
MIDD PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerck Street,  
JOHANNESBURG.

## I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.  
OFFERTA SPECIALE: sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!  
**Dieci MANIFESTI ASSORTITI L. 1.000**

## E' già pronto il RACCOLGITORE per AUTO SPRINT nuovo formato

Raccoglitori cm. 22,5x31,5 L. 1.200 (soci 1000)

Ricordare che: ne occorrono 3 per rilegare 1 anno

Per rilegare il 1974 sono necessari:  
1 raccoglitore «grande» (cm. 23x35) L. 1.800 (soci 1500)  
2 raccoglitori «piccoli» (cm. 22,5x31,5)



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: 1) IN BIANCO E NERO 24x30, L. 800 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.500 cad. (comprese spese di spedizione).

**SCRIVETE UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato:** ● il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ● il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ● L'indirizzo completo del richiedente.  
**ATTENZIONE:** ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comprese dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.  
**OFFERTA SPECIALE:** a 6.500 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50 x 60, a L. 5.500 un ingrandimento in bianco e nero in formato 70 x 100.

ritagliare e spedire questo tagliando a:  
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

Manifesti plastificati:

Disegno-manifesto di Turner ● Pantera De Tomaso ● Jackie Stewart disegno di Turner ● Mondiale Marche disegno di Turner ● Lancia Stratos Munari ● Nuvolari e Varzi ● Rosemeyer ● Matra Simca disegno di Turner ● Jean Pierre Jarier disegno di Turner ● Fiat-Abarth 124 Rally ● Clay Regazzoni ● Niki Lauda ● Emerson Fittipaldi ● Stirling Moss su Mercedes ● Ciccio Ascari ● Stirling Moss su Maserati.

Manifesti normali:

MERZARIO - NANNI GALLI ● INTERSERIE 1972 ● Pantera De Tomaso ● BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr. ● G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72 ● Nuvolari e Varzi ● Rosemeyer ● Matra-Simca disegno di Turner ● Jean-Pierre Jarier disegno di Turner ● Fiat-Abarth 124 Rally ● Stirling Moss su Mercedes ● Ciccio Ascari ● Stirling Moss su Maserati.

RACCOLGITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_

Città \_\_\_\_\_

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO.

Pagamento anticipato

**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va congegnato nel numero delle parole).  
**Pagamento anticipato.** Inserzioni GRATUITE per gli ASSOCIATI annui. Il fino ad un massimo di tre all'anno. Per i SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserire. Si accettano soltanto inserzioni di comprovata e carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditori.

**SI VENDE**

**AUTO**

● ABARTH 850 vincitore Trofeo della Montagna per cambio categoria. Eventuale Carretto SCALA - Telefonare ore ufficio: 0817/33.15.00.

ABARTH EX 695 SS 595 doppio corpo, radiatore, ruote 10", anatomico bendix, ruote scorta, ricambi vari. Tel. 0883/45.855 ore 9-12. L. 700.000 contanti.

● ABARTH OTS 1000 gruppo 4 completa di 2 motori e 2 cambi con autobloccante pronta corsa '75. Scrivere a PIERLUIGI AZZALINI - Via Giampalunghe - DOMEGGE (BL) o telefonare ore ufficio: 0438/27.200.

ABARTH 695 - vendendo per motivi famiglia Abarth 695, pronta corsa. Originale, malurtata, motore Lanini. Aggornata '74. Telefonare NAPOLI - 44.77.47.

● ABARTH 1850 pronta Rally. Ceccato HP 180 MASSIMO GREGORI - Tel. 0445/23.231 ufficio - Tel. 20.722 abitazione.

● ABARTH 1850 eccezionale, preparazione corsa ufficiale, aggiornata '75. Scuderia "CITTA' DI SCHIO" - Tel. 0445/24.744.

**PIRELLI**  
Via Tuscolana 150 - tel. 7836596 - Roma

**Gomme Racing e Turismo**  
Ruote in lega et originali  
Spoiler e parafranghi

ALFA GTA 1600 Gabiani vende con cambio Colotti, pronta corsa 1975, eventualmente ricambi e carrello. Telefonare 011/57.61.88.

● A.R. GT JUNIOR 1600 gr. 2, tutti gli aggiornamenti '75, motore nuovo, competitiva, plurivittoriosa. NICO DE ANGELIS - Casella Postale 68 - ASOLINI PICENO - Telefonare ore pasti: 0736/61.036.

AMS telaio 1000 perfettissimo inurtato con modifiche 2000 (semiasmi freni, sospensioni, cerchi gommati) completo di cambio Hewland FT 200, 4 gomme, scorta intermedia e pioggia e rapporti. Officina POGGI - Tel. 0376/21.345. L. 3.800.000.

AMS TELATAIO modello 1974, adatto motore 1300-1600-2000. Eventualmente motore 1300 o 2000. NICO DE ANGELIS - Casella Postale 68 - ASOLINI PICENO - Telefonare ore pasti: 0736/61.036.

● BMW 1600 gr. 2 aggiornata '75. PEL-LANDA - BASSANO - Tel. 0424/28.211.

● BMW 2002 T1 carter secco iniezione motore Alpina 230 HP. Gr. 2 - BARONE ROMA - Tel. 58.03.002. L. 3.500.000.

● DALLARA 1300 iniezione, revisionata casa motore e telaio, ricambi, rapporti. Tel. 0525/53.117. L. 5.200.000.

● DALLARA SPORT 1600 motore Novamotor, ufficiale, completamente revisionata vincitrice titolo italiano con senza ricambi + Fiat 925 N con gancio omologato contenente due vetture completamente attrezzate. Tel. 0525/53.117 oppure 011/78.12.11-78.12.94.

● DE TOMASO GR. 3 Team Bang & Olufsen quarto posto comparativo Dijon GT. Numerose vittorie e records sul giro. Telefonare per informazioni ore ufficio: BRUXELLES - (02) 21.63.705.

## Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OLCA  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6 - tel. 465524/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrata S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 41.48.554-555. Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97-49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antichi 8/7. Tel. (055) 23.214 - 233.335. Uffici di Genova: Via Verzasca 23. Tel. (010) 387.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 5/1. Tel. (049) 81.111.111. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 638.582. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 844.225-851; 427-186.01-638.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - via dell'Industria 6 - Tel. 46.52.32 - 46.52.33 - 46.52.34.

Fotolito: Zinografica Felsina Bologna.

● **FIAT 124 SPIDER RALLY** Gr. 3 Cecato, Twinmaster, cronometri, 1 corsa. **PAOLO** - Tel. 02/56.310. **L. 2.200.000.**

● **FIAT ABARTH 1800** Gr. 3 pronta Rally. **PPELLANA** - **BASSANO** - Tel. 0424/26.211.

● **FIAT ABARTH 1800** Gr. 3, preparazione Cecato - Giugno 1974. **FIORENZO SBAO**. Tel. 0445/21.957 ufficio.

● **FIAT 128 COUPE' 1300** gr. 2. Tel. 059/35.23.70.

● **FIAT 128 COUPE' SL 1150** Gr. 1, perfetta, pronta corsa, 3000 km originali, mai corsa, qualsiasi prova. Tel. 011/67.04.51.

● **FIAT 850** gr. 1. «Ghini» vende vari accessori. Telefonare 0577/83.152 orario ufficio.

**FORD MEXICO** Altoni mai urtata, perfetta garanzia. Tel. 031/78.02.00.

● **GIANNINI 850** Gr. 2, perfetta, pronta gara. Scuderia «CITTA' di SCHIO» - Telefono 0445/24.744.

● **GIANNINI 590** vendesi per cambio categoria, 8 cerchi, gomme asciutto bagnato, 2 cambi completi, carrello. Tel. 081/45.08.00.

**JAGUAR XK 150** 1950, restaurata per concorso. **MEDICI G&G**, Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia - Tel. 0522/32.225 - 44.840.

**LANCIA FULVIA HF 1300**, 1968, usata pochissimo, 40 mila km reali, eccezionale freschezza, gomme e dischi freno nuovi, codolini, cerchi Campagnolo, molto adatta gruppo 3. **L. 1.100.000** - Telefonare 06/341.338.

● **LANCIA FULVIA 1300** gruppo 4 motore Trivellato, vincitrice Trofeo della Montagna zona 2 e Triveneto '74; gomme cerchi asciutto e misto, pronta corsa '75; più cambio completo scorta con varie soluzioni. Scrivere a: **PIERLUIGI AZZALINI** - Via Ciampelunghe, **DOMEGGE (BL)** o telefonare 0438/27.200 ufficio.

**LOLA 212 T** Motore Cosworth 1300, 16 valvole nuovo, gomme bagnato - Slick - cambio Hewland con serie rapporti. Rivolgerti **DAVERIO** - tel. 0373/57.548.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1 preparazione Rally Conero, completa di tutti gli accessori. **GIANNI MONDINO** tel. 0171/67.302.

● **OPEL ASCONA 1900 SR** preparazione completa Conero, Gruppo 1 Rally e vari accessori come: cambio ravvicinato, roll-bar, twinmaster, pneumatici chiodati, racing, MS, cerchi, interfono ecc. **TABANELLI ANGELO**. Telefonare ore pasti 0545/25.969.

**PORSCHE 912** Strumentazione e freni 2.4, assetto Kon Motors 20.000 km garantito Bonomelli. Prezzo interessante. Tel. 0583/46.950.

**PORSCHE 911 RSR** 1974, non immatricolata. Motore tre litri 330 CV, partecipato due soli rallyes ambedue primo arrivato. Rimesa a punto dopo queste gare direttamente dalla fabbrica Trattasi di tipo identico A QUELLO CHE HA VINTO il Campionato Mondiale GT. vendesi con garanzia. Visibile a Stuttgart presso **PORSCHE**, marchi tedeschi 75.000. Telefonare: 27.46.134. Orario 46.78.800 oppure telegrafare sig. RSVI, Maiech 38, MADRID, Spagna.

**PORSCHE 356 SC** 1964, bianca, stato d'amatore, completamente originale. Telefonare ora colazione: 0823/84.62.91.

**PORSCHE S** Novembre '71 Konl, autoclockante, Recaro, gommatissimo, meccanica perfetta. Vendo contanti. Tel. 0871/29.02.

● **SIMCA RALLY 2** Gr. 2 vincitrice Challenge. Motore scorta - Baldacci, Officina GIULIANI Dogana R.S.M. Tel. 0541/90.02.59.

● **SIMCA R 2** 7000 km completa gruppo 1 mai corsa. Tel. 0521/25.431 ore pasti.

**OPEL ASCONA 1900** perfetta, priva del Kit, ma con motore-cambio appena rifatto da Conero ed assetto, protezioni idem. Accessori rally. Mai corsa. **FAGNOLA** - Telefonare ore pasti: 011/75.16.30.

**INNOCENTI COOPER 1300 Export** maggio '73, 23.000 km., perfetta, assetto stradale, carrozzeria speciale Parenti, accessoriatissimi. **MILANO** - Tel. 49.83.116 - **L. 1.350.000.**

**LANCIA FULVIA HF 1600** Gr. 3 1970, 1, serie, pronta rally, cambio lungo e ravvicinato, assetto Konl Casa dell'Ammortizzatore, 8 cerchi, 8 gomme. Telefonare: **SANTE PATUSSI** - Tel. 049/42.980 - **L. 1.900.000.**

**OSCA MILANO**

**AMMORTIZZATORI elaborati**

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balettre e servofreni. Mollioli rinforzati

**MILANO** viale Certosa 281 tel. 30.68.68

**BARONE ROMA**  
VIALE PARIOLI TEL. 5803002

**ABBIGLIAMENTO AUTO CORSA**  
Scarpe Nomex L. 19.000 - Casco Bell L. 80.000 - Casco Premier L. 55.000 - Casco Regazzoni Bel's L. 375.000 - Casco Griffin con ossigeno L. 120.000

**Racing Line**

**ABARTH 595** competitiva gioiello del preparatore Adolfo Bologna, due cambi. **COSI' RAFFAELE** - **MONFALCONE** - Via Toti, 34 - Tel. 75.969.

**ALPINE RENAULT 1600** bianca, marzo 1973, 25000 km mai corsa - Telefonare **BARSI GIUSEPPE** Tel. 0773/40.237.

**RENAULT GORDINI 12/1600** Gr. 2 preparazione Terrosi Rally, cambio ravvicinato, assetto, Konl Campagnolo 77 CV 35 Roll-Bar protezioni rinforzi, inurtata, perfetta. Prezzo conveniente. **TERROSI** - **SARTEANO** - Telefono 0578/25.317.

**KART**

**KART BIREL Targa** Parilla 100 2, cat. compositissimo, pronto gara. Carrozzeria **ROSSO L.** - Fontane - Treviso. Tel. 62.751.

**MONOPOSTO**

**MARCH F2** Offerta unica, tipo 742, Telaio n. 30 consegnata inizio ottobre '74 (più recente 742 costruita). Per informazioni **ISNI** - Rue Liechts 13 1030 BRUXELLES - Tel. 02/21.83.705.

**F. 850 BWA** perfetta, vende eventuali rapporti. **RAMPININI** - Tel. 031/92.71.14.

**ACCESSORI** e parti speciali

**AUTOBLOCCANTE ZF** 128/1300, 55/70% e collottore scarico 4 in 1; 128/1300 solo 2 gomme al miglior offerente - Tel. 0365/40.117.

**SI VENDE O SI CAMBIA**

**ALFA ROMEO S.Z.** 1961 originalissima; Maserati Touring 3500 cc. 1960 originalissima; Lancia Aurelia B12 da restaurare. Amatore cede preferibilmente in blocco; eventuale permuta con autovettura sportiva italiana, pari valore, anni '50-59. Tel. 014/95.05.359; 011/95.07.195.

**AUTO**

● **LOLA 290** 1973, efficientissima, splendida, usata pochissimo a scopo pubblicitario, motori 1600-2000-3000, eventualmente carrello, ricambi, rapporti, ruote e gomme ogni tipo, nuove e usate. Vende Società. Accettati permuta patente Pantera, Porsche, Ferrari o vettura di serie. Telefonare esclusivamente dopo le 21: 0174/40.689. Lire 9.000.000.

**MONOPOSTO**

**F. 850 DAGRADA** e **F. Ford BWA** perfetta, revisionate con o senza motore. Tel. 0332/28.53.48.

**SI COMPRA**

**ABARTH 2000** LOLA T 210, **PORSCHE 910**; Ferrari, Maserati, Osea ogni tipo vecchio, anche senza motore o in disordine: dettagliare, possibilmente foto. **AUTORAMA**, **PG-YALE**, A. Moissistr. 14, A-5020 Salzburg.

**VARE**

Assistenza preparazioni Formula Italia, o foro possibilità sponsor. **LAFFI** - Telefonare il venerdì ore 19-20: 0364/42.085.

**AUTO**

● **Venture sportive**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

Redazione:  
**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMEGNIGI**

Collaborano alle RUBRICHE:  
Carla **BURLANDO** - Leopoldo **CANELOTTI** - Carlo **CAVICCHI** - Andrea **DE ADAMICH** - James **HUNT** - Jacky **ICKX** - Gio' **LUNI** - Gabriella **NORIS**

Altri collaboratori in Italia:  
Gianluca **Bacchi** M. (Parma) - Daniele **Buzzonetti** (Roma) - Giancarlo **Cevenini** (Bologna) - Salvatore **Ciua** (Cagliari) - Mario **Fenzi** (Genova) - Marco **Grandini** (Firenze) - Logan **Lessona Bentley** (Roma) - Giulio **Mangano** (Palermo) - Mario **Morselli** (Modena) - **Giuliano Orzali** (Milano) - **Giorgio Rossetto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - Sergio **Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:  
Luigi **C. Bonzi** (Buenos Aires) - **Alejo Gonzalez** Canonamuel - **Agnezia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Berna) - **Thomas B. Floyd** (Australia) - **Gilberto Gatto** (Canada) - **David Hodges** (London) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marsiglia) - **Eoin S. Young** (Londra) - **Lino Manocchia** (New York) - **André Roy** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Steinmann** (Austria)

**AUTOSPRINT** pubblica anche servizi particolari di:  
**Daniela Audetto** - **Bruno Boglioni** - **Puccio Conero** - **Gesare De Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Sandro Munari** - **Doug Nye** - **Gerard Schmitt** - **Piero Sodano**

Corrispondenze dall'Italia di:  
**Vincenzo Bajardi** - **Eraldo Bistaffa** - **Gianfilippo Centanni** - **Onofrio Colabelli** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'Ignazio** - **Diego Diogio** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lettanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Guido Rancati** - **Marcello Rilo** - **Ricardo Roccatto**

I servizi fotografici sono di:  
**Associated Press** - **Attualfoto** - **Belle Epoque** - **Cevenini** - **Coppini** - **De Pola** - **D.P.P.I.** - **Equipage Motor** - **Ferrari Nasalvi** - **Giorgi** - **Giuliani** - **Hubby** - **Laurent** - **Lini** - **Adriano Manocchia** - **Mulone** - **Noris** - **Olympia** - **Reinhard** - **Sanz** - **Serra**

Disegni tecnici (e no) di:  
**Russel Brockbank** - **Werner Bührer** - **Clark** - **Antonio de Giusti** - **Giuliano Orzali** - **Giorgio Piola** - **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) 46.56.24 - 46.56.32  
Fax: (0512) - 51283 **AUTSPRINT**

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

**PUMA**

Stabilimento: **TOR LUPARA**  
00137 Roma - Via Nomentana Km 15  
Tel. 0774/40.02.55

per risposte si prega inviare **L. 200** in francobolli

**NATALE - 74**  
**SCONTI**  
KIT DI MONTAGGIO  
A SOLE L. 470.000  
ANZICHE' L. 510.000

cerca concessionari per le zone libere