

LEGGETE  
SUBITO

Brasile  
verità



DA PAGINA 4



AUTO  
SPRINT

così alle  
corse '75

PAGINE 34-35



Modellini  
novità



DA PAGINA 51



27 DOMENICA  
SPRINT

41 GIORNALE  
SCUDERIE

42 KARTING  
MOTORAMA

48 POSTA  
ESPRESSO

62 TUTTE  
SPRINT

66 COMPRA  
VENDITA



LA



ZANZARA

2

## Il pedone del fantino

• Son diventati quattro gli acceleratori rotti che... fermano la Williams di Merzario. Si rompe al raccordo tra l'asta che viene dal pedale e quella che va al motore. Sarà il piede pesante di Arturo? E dire che a Interlagos l'avevano cambiato la sera prima della gara. Ma forse si tratterà di una particolare vibrazione (mista all'uso massimo che le impone il fantino) a causare l'insolita avaria, che peraltro affliggeva anche le Ferrari nel '72.

• A proposito di Williams: una cinquantina di milioni gli mancano per saldare il budget di squadra. Quelli più necessari per dare il via alla macchina nuova (specie per Arturo) prevista per la Spagna (sarà anzitutto alleggerita) potrebbero arrivare da un noto prodotto per bambini. Con la popolarità del comasco tra i piccoli è una sponsorizzazione che vale.

• Col ritorno dalla trasferta sudamericana le funzioni ferrariste di super d.s. dell'avv. Montezemolo sono praticamente agli sgoccioli. Ormai è funzionario Fiat e della sua settimana, solo un giorno potrà dedicarne a Maranello. Qualcosa in più per i giorni di gara, ma non con la stessa continuità del passato.

## Le FIAT sotto tiro

• Amilcare Ballestrieri pare sia già abbastanza soddisfatto della prima fase di messa a punto dell'Alfetta GT rally, sulle strade sanremesi: « Abbiamo lavorato molto nei giorni del Montecarlo e Andruet quando è arrivato ha accolto bene il mio lavoro. Penso che contro le Fiat possiamo già sentirci competitivi, almeno sull'asfalto. Su terra la nostra macchina ha bisogno ancora di un adattamento. In Costa Brava ne abbiamo una ottantina di chilometri di «sterrato». Speriamo prima della gara di poter far direttamente in Spagna un po' di miglioramenti in loco. Ho fiducia nel futuro... ».

• Biche è andata a Settimo Milanese a definire la sua posizione di navigatrice ufficiale con Andruet. Anche se con meno sorrisi i rapporti tra i due sono normali. Forse anche il nugolo di... ospiti d'onore chitiani in Autodelta, hanno contribuito a smussare gli angoli. Biche ama molto i cani.

• Amilcare ci tiene a far sapere di non aver dimenticato l'amico Sandro e la Lancia nel momento cruciale del Montecarlo, quando c'era il patema del « solo contro tutti ». Dice: « Con una squadra di amici di Sanremo, nelle notti delle prove speciali dalle nostre parti sono andato su in alto a controllare che non facessero scherzi al "drago". Con tanti francesi in giro, che già lo fischiano perché giustamente Sandro correva abbottonato in difesa, c'era da aspettarsi di tutto, sciovinisti come sono... ».

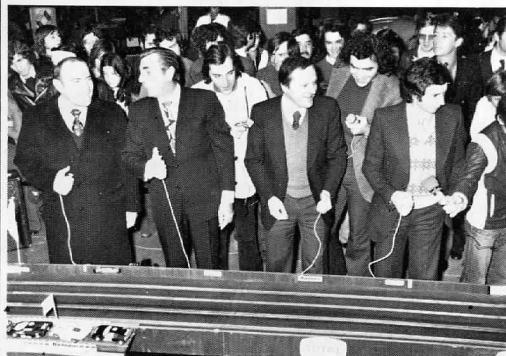


• Sapete come ha brindato Carlos Pace dopo la sua vittoria brasiliana?... a FINA-MARTINI (E' di Tito Zogli...).

• Vinto il Montecarlo, Mario Mannucci pare sia un pochino pentito della mezza parola sgucciati in TV che confermava la nostra anticipazione. Sul ritiro-ritiro ha dei dubbi, anche se accusa un po' (a volte) la fatica sui radar. Il Maiga n. 2 già pronto a affiancarsi a Munari, potrebbe restare jolly di lusso se Mario continuerà (almeno con metà impegni). Piuttosto chi garantisce che si ritirerà sul serio dalle scene rally è Ariella Mannucci (travolta dalle esigenze gastronomiche del suo ristorante milanese). Flavia Munari cerca un altro abbinamento come navigatrice (sì, perché il tandem di assistenza femminile dei big Lancia, marciava a compiti rovesciati rispetto ai mariti).

• « Non è che lo lascino in pace, ma lui non si compromette... » così ammette mamma Bacchelli, del suo rallyfant-rodige Fulvio. Anche Barbara è stata fulminata — dicono i bene informati — dal fascino distaccato del triestino, che per ora lascia alla fans solo etichette-souvenirs strappategli magari dalla tuta o autografi lampo.

• Per i rallyisti c'è una nuova unità chilometrica di misura. L'ha inventata l'«apripista» di turno al Montecarlo, Garzoglio. Fumando molto, diciamo una sigaretta ogni 10 chilometri, conta a cicche le distanze. Mancano 4 cicche e mezzo al controllo!... Come dire 45 chilometri.



• A correre-slot, nel recente racing show parigino si notano Ligier, il segretario di stato francese al Ministero della Giovinanza e dello sport M. Mazeau, e Jean Pierre Beltoise, pilota momentaneamente in aspettativa (della F. 1 di Ligier). Secondo voci di che cosa avranno parlato, in questi tempi di scomparsa Matra e di difficoltà dei costruttori BLU, pur con un Presidente della Repubblica come Giscard che ha dei figli appassionati di corse d'auto più di quelli del nostro Presidente Leone?

• HANNO SCRITTO - (dopo il G.P. Brasile): « ... par già di sentire la domanda sciocca e petulante: ma allora questo Lauda va forte soltanto quando ha la macchina migliore? Rispondiamo di sì, almeno qualcheduno sarà contento. Che cosa ha potuto fare il campione del mondo Fittipaldi contro Jarier fino a quando la Shadow ha resistito?... ». RISPOSTA (semplicissima): quello che fece nel '74 contro Lauda e la B.3 (ora liquidata) vincere le corse e fare più punti per il titolo mondiale. Ovvero, invertendo l'ordine dei fattori il prodotto non cambia.

• Checco Costa, l'animatore motociclistico imolese, sta facendo fuoco e fiamme per la (quasi) coincidenza della decisa corsa F. 1 dell'AC Bologna « Casco d'oro », programmata per il 31 marzo prossimo con la sua 200 Daytona internazionale. Ha scritto persino a Ferrari, forse per fargli dire che le sue monoposto non avrebbero corso a Imola e così l'AC sarebbe stato costretto al rinvio della gara che può diventare un'apertura interessante di stagione. Ma il Drake, ha già assicurato gli organizzatori bolognesi che « senza condizioni diverse da quelle degli altri », farà correre una monoposto B.3 e, se pronta, magari una « T » alla manifestazione di casa. Garanzia a parte è importante notare che questa lettera ha preceduto di qualche giorno il risultato brasiliano e la decisione, che leggerete nelle prossime pagine, di cambiare i programmi (inutile disperdere le energie economiche a disposizione) e puntare sin dal 2 marzo in Sudafrica sulle due nuove 312 a cambio trasversale. Il che conferma, sia che la decisione di stringere i tempi è venuta solo dopo il preoccupante rapporto post-Sudamerica e sia che Imola, con le sue caratteristiche, può diventare un momento importante di messa a punto della nuova ambiziosa monoposto del « la va o la spacca »...

## «MONTE» show

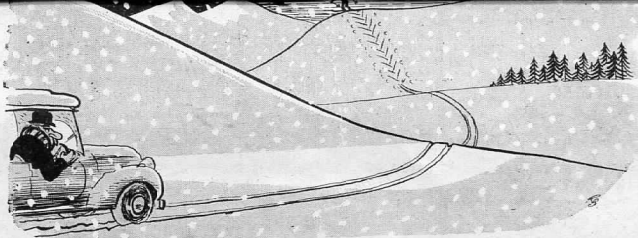
• Debutto più felice non poteva esserci per il neo sponsor Alitalia della Lancia. I press agent romani della Linea Aerea di Stato erano deliziati. Un po' meno però il direttore generale Lancia ing. Gobatto. Ogni notte era abitualmente svegliato a ore impossibili nell'Hotel monegasco dove c'era lo staff Lancia, da telefonate intercontinentali. Erano per « mister Gabotto » (uno dei dirigenti dell'Alitalia presenti) ma i centralinisti dell'albergo facevano puntualmente una gran confusione con il Gobatto-Lancia (il quale ha finito per far trarre i raffinati lampadari per la giustificabile reazione).

• Radio Lancia non funzionava troppo al Montecarlo. I collegamenti diretti con le macchine in gara e d'appoggio non erano troppo efficienti. In compenso funzionava bene il collegamento vettura. E il Watergate musicale dell'apripista Garzoglio offriva ristoratrici pause di dolce musica relax anche al « Drago ». I nastri di Mina hanno dato la carica.

Marcellino

# DOVE

## corriamo domenica



**FEBBRAIO**

Le corse in calendario dal 7 al 23 febbraio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
7-9	STP Galway Rally	Irlanda			●●● Camp. Europeo Conduttori Rally	Rally	
7-9	Boucles de Spa Monopole	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	1974: non effettuata 1973: Haxhe-Delferrier (Daf 66)
7-9	Canadian Winter Rally	Canada			●●●	Rally	Perusse-Bellefleur (Fiat 128)
8-9	Salita invernale Alti Vosgi	Francia			● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	
8-9	3. Raduno Autosciatorio S. Gregorio-Selva Matese	Caserta Corse	S. Gregorio S. Gregorio	ore 18 (8)	●	Autosciatoria	Di Capua-Piergentili (Fulvia Montecarlo)
8-9	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 8 ore 13	●	Scuola di pilotaggio	
9	Surfers Paradise	Australia	Circuito di Surfers Paradise di km 3,219		●●● G 9, F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Pilette (Chevron) 57'11"6. media 168,91 kmh
9	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	AC Bologna	Sala Borsa Via Ugo Bassi	ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
10-13	Argunga Rally	Gran Bretagna			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	
14-16	KAK Swedish Rally	Svezia	Karlstad Karlstad tot. km 2000	ore 3 (14) ore 12,30 (16)	●●● Camp. Mond. Marche Rally T1, T2, GT3, GT4	Rally	Nel '74 non si è disputato. Nel '73 vinsero Blomqvist- Hertz (Saab V4)
14-16	Rally Costa Brava	Spagna			●●● Europiloti rally T1, T2, GT3, GT4 coef. 3	Rally	Haldi-Hoeven (Porsche Car- rera)
14-16	Rally d'Inverno bavarese	Germania			●●●	Rally	
16	Corsa ad Adelaide	Australia			●●● G9, F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Brown (Lola) in 1.11'07"1.
16	Daytona 500	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 4,023		●●● Stock cars	Velocità in circuito	Richard Petty (Dodge). me- dia 247,634 kmh
16	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romano	Autodromo di Vallelunga		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	Terza prova
16	7. Autoraduno Roccaraso	AC Bari			●	Autoraduno	
22-23	Criterium Neve e Ghiaccio	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Andruet-Biche (Stratos)
23	Corsa a Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park di km 3,106		●●● G9, F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Peter. Gethin (Chevron), in 54'22"1
23	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	

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

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA ● 7-8 febbraio: WINTER RALLY - annullato ● 8 febbraio: 20. COPPA DELLA FAVERA - rinviata all'8-9 marzo



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

TORINO - Così l'ing. Lampredi, Amministratore Delegato della Abarth e Direttore Progettazione Motori della Fiat, ha commentato il risultato monegasco:

« Considero il successo ottenuto dalle nostre vetture al Rally di Montecarlo anzitutto come un successo della industria italiana che, al di là degli allori sportivi, ha saputo dare una prova altamente positiva di vitalità e di validità in un momento particolarmente difficile per tutti. Per il resto, credo che la meritata vittoria della Lancia Stratos debba essere considerata quella della vettura oggi più competitiva tra le moderne macchine concepite appositamente per le gare stradali. In questa prospettiva non è meno significativa l'affermazione ottenuta ai tre successivi posti d'onore da una vettura di serie nata per il turismo veloce, come la Fiat Abarth 124 Rally, che ha così riconfermato la validità di una linea progettuale improntata soprattutto ai più alti requisiti di efficienza e di robustezza ».

## Un'altra lezione per rallyman

LONDRA - Fra le persone che conosco, chi in Italia si avvicina di più a Stuart Turner è Cesare Fiorio, anche se la similitudine non è proprio calzante. Pare che alcune squadre inglesi da rally alludano a Turner definendolo « Dio », e chi lo dice ha in generale un fremito nervoso sul viso che tradisce la preoccupazione al pensiero che esiste una piccola possibilità che Turner sia se non altro imparentato a una divinità; d'altro canto un pilota ha osservato che sui circuiti Turner appare fuori posto quanto un porcospino in una fabbrica di palloncini di gomma. La stessa persona ha però aggiunto che nessuno è più adatto di lui per dare consigli su come vincere le corse.

Quindi, se alcuni fra voi conoscono l'inglese, e aspirano a diventare piloti professionisti o da rally o in circuito, faranno bene a tenere gli occhi aperti per trovare il libro di Turner « The way to win » (Come vincere). Grosso modo il volume comprende due paragrafi d'informazioni concrete, poi uno in tono scherzoso, altri due

## Un libro per vincere

d'informazioni e così via. L'atteggiamento deciso e molto realistico di Turner, nei confronti dello sport motoristico, trapela da ogni pagina e si comincia così a capire come mai si possa avvertire il suo influxo in ogni branca di questo sport, dal rallycross ai grandi premi. Le sue parole sono dunque degne di essere lette, quando impartisce parte delle sue cognizioni su certi aspetti della guida, sulla preparazione delle vetture, sulla direzione delle squadre, sul modo di accontentare i patrocinatori.

Inoltre il libro offre qualche informazione storica. Per illustrare una tabella dei tempi fatta come si deve, Turner usa quella compilata da Ken Tyrrell al G.P. d'Italia 1973. La tabella ha però una pecca: Tyrrell dimenticò di segnare il tempo di Stewart sull'ultimo giro, stupefatto com'era perché Chapman non aveva ordinato a Peterson di lasciare il passo a Fittipaldi.

« The way to win » di Stuart Turner è pubblicato dalla Motor Racing Publication, 56 Fitz James Avenue, Croydon, Surrey. Prezzo sterline 3,80. Pagine 176, disegni e fotografie.

# In un clima di grande mistero la prima riunione della C.S.A.F. per decidere i programmi rispettivi delle squadre FIAT e LANCIA

## Dai risultati ALFA dipende la « divisione »

TORINO - Ora vi spiego perché è difficile fare il giornalista dell'auto. La nostra vita, come certo sapete, non è fatta di sole presentazioni di nuovi modelli o di competizioni sportive, avvenimenti che richiedono solo le doti comuni a tutti i buoni cronisti. Qualche volta vi trovate inchiodati in argomenti più complessi nei quali l'automobile gioca un ruolo marginale in un quadro di interessi ben più vasti. Di solito di questi avvenimenti vi accorgete solo quando si sono già verificati e la immancabile «velina» vi piomba sulla scrivania battendo sul tempo la telefonata di un direttore che vi rimprovera di non averla anticipata.

Qualche volta, invece, per un inaspettato colpo di fortuna (in genere una «soffiata», non è il caso di indorare troppo la pillola) battete sul tempo (o se invadete la possibilità) «quelli» delle pubbliche relazioni. Ma dai pochi dati in vostro possesso è difficile risalire a quanto realmente è accaduto. Ed a questo punto non potete contare su nessuno. Gli addetti stampa delle grandi case sono disposti a darvi qualsiasi cosa sui modelli di produzione, magari anche a darvi succose anticipazioni, ma di fronte ad eventi che comportino la presenza di dirigenti, di un certo livello ed in posizione di equilibrio instabile, ammutoliscono di colpo.

Ora vi faccio un esempio di questo stato di cose. «Mettiamo il caso che una sera (della fine settimana scorsa) a cena» qualcuno vi parli di una riunione, avvenuta il giorno prima, nella quale si è preso in esame il futuro sportivo '75 Lancia-Fiat-Ferrari la prima riunione cioè di quella che AUTOSPRINT definì come la CSAF (commissione sportiva automobilistica FIAT). La notizia è una di quelle «bombe», quelle che vi fruttano la lastrina nera dello «speciale» sopra il pezzo. Non si può perdere una occasione di questo genere.

Prima mossa, telefonare a qualche responsabile dei due reparti corsa. Un discorso preso alla lontana, pause sapienti, sforzi di intenzione. Risultato? Zero assoluto. «Riunione? — vi risponde il di-

rigente — certo che ci sono state delle riunioni. Ma nulla di importante. E poi, ti pare che in un caso del genere non ti avrei avvertito?». A noi per la verità pare, ma non insistiamo. Un altro la mette sul patetico. «Sai che i miei rapporti con la stampa sono sempre stati improntati alla massima sincerità — dice un «Cesare» ormai alato — forse qualche cosa è successo ma per ora non sono in grado di dire nulla».

E a questo punto? L'unica è lavorare di fantasia, basandosi su elementi concreti però. Poi, all'indomani della pubblicazione, arrivano smentite ed accuse. «Ma perché i suoi collaboratori — dicono invariabilmente al direttore — non si limitano a fare i cronisti?». Magari, purtroppo la cronaca di queste vicende non è sempre a portata di mano. Ma torniamo a questa «riunione che non c'è stata». Lavoriamo con un po' di buon senso (specie dopo aver letto l'improvvisa sortita del quotidiano di casa Fiat, che dall'aver deprezzato nel fine stagione l'attacco fratricida Lancia al mondiale già ipotocato FIAT, si è riscoperto fautore della competizione di Gruppo). E lavoriamo su qualche dato segreto («sono o non sono un cronista?»).

Che all'indomani di Montecarlo una riunione Lancia-Fiat fosse plausibile ci pare evidente. Se non altro per mettere un po' d'ordine dopo una fase progettuale a «ruota libera» nella quale è mancato qualsiasi criterio nel campo della programmazione. Fiat «124» Abarth, X/1-20, Stratos, Beta HF, «030»: sei modelli per i quali è necessario trovare destinazioni che non si sovrappongano tra loro. Specie in un momento in cui c'è da tagliar corto con le spese super.

Chi ci poteva essere a questa riunione? Anche qui la risposta dovrebbe essere abbastanza facile. Cesare Fiorio, lo leggeste, non era compreso nella rosa anche se «lo sua «stella» in casa Lancia (e non solo lui) è ancora in ascesa. La sua presenza come personaggio chiave non sarebbe dovuta mancare, se non altro come rimedio a una gaffe tra l'altro poco intelligente. Lo saprà il suo amministratore delegato ing. Squagnini se l'ha lasciato o no a casa. Nessun giudizio sul concre-

tarsi di questa doverosa ipotesi. In caso positivo è da intendersi come una probabile conseguenza di avvenimenti futuri. Per una volta il rapporto causa effetto potrebbe anche essere dimenticato.

Di certo, invece, c'era il «motorista» ing. Lampredi. A capo tavola (ce li immaginiamo su un divanetto a due posti) Nicola Tufarelli (da gennaio responsabile del settore auto alla Fiat) e Luca di Montezemolo oltre — pare — due funzionari interessati a margine, il dott. Camerana (per la pubblicità) e il dr. Fenoglio. La presenza dell'avvocato del «drake» in particolare è la parpiglia della riunione. Il super direttore sportivo Ferrari, aveva due motivi ben precisi per sedersi al tavolo della «spartizione». Uno connesso alla sua sempre attuale veste di uomo Ferrari, l'altra al nuovo ruolo di dirigente Fiat.

Procediamo con ordine. Nella vicenda Lancia-Fiat la Ferrari forse vuole recitare un interessato arbitrio. «030» e Lancia Stratos, infatti, potrebbero scoprire improvvise vocazioni-silhouette in funzione anti-BB. I programmi sportivi Lancia (con ampie aperture verso una qualificata partecipazione all'Europeo GT) hanno rappresentato un campanello d'allarme che a Maranello non è stato trascurato. Poi, a complicare tutto, c'è il nuovo responsabile del settore auto, cui, in definitiva spetta ogni decisione definitiva. E sua è la mossa più abile della riunione: quella di aver invitato al tavolo Luca di Montezemolo proprio nella sua veste di futuro uomo Fiat.

A mettere insieme tutti questi fatti, i contraddittori commenti di alcuni quotidiani, la spartizione data per sicura prima di Montecarlo (alla Fiat l'Europeo rally, alla Lancia il Mondiale) perde ogni credibilità. Ora viene la parte più difficile. Che cosa sarà stato deciso nel corso della riunione? Proviamo ad immaginarlo. Nessuna spartizione Lancia-Fiat ma una partecipazione alle corse del mondiale e dell'Europeo con i modelli che verranno ritenuti più efficaci di volta in volta. Rinuncia della Lancia a qualsiasi, ambizione-silhouette (specie dopo che la Ferrari ha detto NO alla fornitura — ri-

chiesta — anche del nuovo motore DINO 8 cilindri).

In cambio di queste concessioni la Fiat affida la X-1/20 di Pininfarina alla Lancia (di cui assumerà il marchio ed a quanto pare la «presunta» paternità: a Ginevra debutterà col nome di «Lancia Beta Montecarlo»).

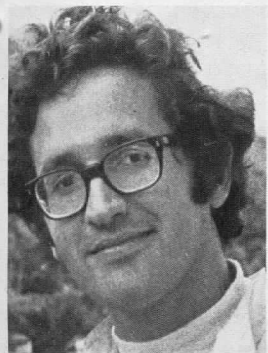
Nella ricerca dell'equilibrio, nella utilizzazione dei modelli e nella loro gestione deve essere stato affrontato il problema ben più delicato degli uomini. Nicola Tufarelli, 20 anni alla Olivetti, direttore della Direzione Centrale Finanza e Controllo alla Fiat nel '72, sembra un uomo dalle idee chiare. Secondo lui l'azienda, per sopravvivere, deve andare alla ricerca della massima flessibilità possibile. Una flessibilità nei livelli di produzione «dobbiamo essere in grado — ha detto in una intervista pubblicata sull'«Espresso» — di passare agevolmente da un milione ed 800 mila auto all'anno ad un milione e trecento mila». La stessa flessibilità probabilmente, l'ha richiesta anche per quello che riguarda il settore sportivo. Che, si pensa, deve essere stato costretto in ogni caso sotto la forza caudina delle spese, si dice tagliate della metà almeno nel settore rally. Mettiamo che si spendeva 5, ora si dovrà spendere 2,5. Se si pensa che in paragone la Ferrari era autorizzata in questo calderone a spendere 1, è facile fare anche significativi paragoni e capire persino certi atteggiamenti irriducibili dell'uomo di Maranello.

La non spartizione della attività tra Lancia e Fiat, insomma, può essere considerata una «non decisione» in attesa di nuovi eventi. In questa luce la frase di un «anonimo torinese»: «Per adesso non posso dire niente. Telefonami il giorno dopo la partenza del rally della Costa Brava» (contemporanea a quello di Svevia — ha osservato) ti dirò qualcosa di veramente interessante».

Solo più tardi c'è venuto in mente che, proprio al Costa Brava, faranno la loro prima apparizione ufficiale le Alfa Romeo.

La CSAI ha (finalmente) sciolto le riserve

# Convalidati i tricolori '75

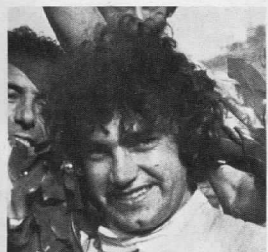


Campionato Assoluto  
Velocità

## Andrea DE ADAMICH - Carlo FACETTI

Andrea de Adamich, trentatreenne, non ha certo bisogno di presentazioni, così come il «coincquilino» del titolo '74, Carlo Facetti, trentanovenne, collaudatore ufficiale e pilota dell'Autodelta. Due campioni da tempo sulla scena agonistica con storie diverse ma anche parallele. Il titolo lo devono all'Alfa 33tt3 con la quale lo scorso anno, insieme hanno partecipato al Campionato Mondiale Marche.

FORMULA 3



## ALBERTO COLOMBO

Ventinue anni, originario di Varredo (MI), Alberto Colombo ha percorso tutta la gavetta dal gradino più basso per arrivare al titolo del '74. Dalla F. Monza, infatti, è passato alla F. 850, poi alla F. Ford e quindi alla F. 3 nella quale ha corso prima con la Brabham e quindi con la March che gli ha dato il titolo.

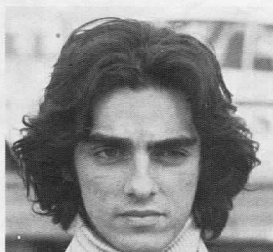
SPORT



## ROMANO BARTOLI

Reggiano, trentasei anni, da soli tre anni nell'agone sportivo, ha iniziato con la Porsche Carrera per passare alla AMS 1000 e quindi alla 1300 che gli ha permesso di conquistarsi il titolo '74.

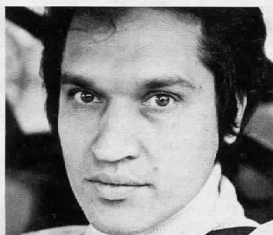
FORMULA ITALIA



## G. FRANCO BRANCATELLI

Venticinque anni, ha iniziato nella F. Italia giungendo presto al titolo. Una battaglia con l'amico-nemico Leoni, la vittoria quasi da fotofinish e tante speranze per il futuro. Il '75 è una probabile ottima stagione in F.3 diranno molto di più sulle effettive capacità di questo promettente campione.

TURISMO SPECIALE



## RINO AMIGHINI

Trentunenne, orfice di professione, sulle piste da un decennio, ha cominciato con le 500 Fiat, è passato alla Abarth 595, è approdato alla 1000 e pare essersi insediato, senza rivali, nella categoria nella quale ha dominato le ultime stagioni.



GRAN TURISMO



## «CAM», al secolo Carlo Fabri

Trentottenne, avvocato romano, vero gentleman dell'automobilismo italiano, corre per divertirsi e finisce per vincere, meritatamente il suo bel campionato, raddoppiando certamente con ciò il divertimento. La sua Porsche 914, preparata Orlando, è la madrina di questa vittoria.

RALLIES



## MAURIZIO VERINI- GINO MACALUSO

Coppia affiatata di giovani rallyisti, quella di Verini-Macaluso, che con la Fiat si sono aggiudicati una serie notevole di importanti successi nella stagione. Per Verini un titolo importante, per Macaluso un addio in gloria, come pilota, prima di passare alla direzione sportiva della Fiat.

VENANZI (vinto il  
titolo 850) in F.3

## Perchè respinto il reclamo del «tappetto»

ROMA - Gran lavoro per il giudice Arienzo anche nella scorsa settimana con il Tribunale Nazionale di Appello impegnato nella soluzione di alcuni interessanti casi tra cui quello relativo al campionato della F. 850 che, una volta respinto il ricorso di Verrelli, è stato definitivamente attribuito a Venanzi pur se quest'ultimo ha avuto ancora bisogno dell'intervento di Gino De Sanctis in veste di avvocato difensore. Il popolare Sor Gino si è visto infatti costretto a recarsi nella sala del Tribunale accompagnato dal preparatore Zedde che recava con sé un cilindro ed un albero motore della Fiat 850, elementi indispensabili per togliere ogni dubbio alla commissione giudicante sulla famosa storia del «tappetto» adottato per rendere inservibile il filtro centrifugo dell'olio.

Come al solito la sentenza completa verrà resa nota solo fra qualche giorno ma è facile immaginare come in quella sede non deve essere stato difficile al tecnico romano dimostrare che soltanto una particolare interpretazione del regolamento avesse consigliato molti preparatori (tra cui Zedde che ha curato i motori di Venanzi) ad eliminare il filtro centrifugo dell'olio e ad adottare una cinghia dentata di piccole dimensioni per il comando pompa acqua. Il dubbio che questi motori potessero essere ritenuti irregolari ha spinto Verrelli a presentare un reclamo contro Venanzi, vincitore a Varano, senza tenere presente che i particolari incriminati, peraltro ben visibili in sede di verifica ante-gara, erano ben noti a tutti ed al vaglio della SC Tecnica della CSAI fin dalla scorsa primavera.

In seguito, per eliminare ogni discussione in attesa di un aggiornamento del regolamento studiato proprio in questi giorni, la CSAI aveva permesso ai piloti con il motore «sul filo del rasoio» di prendere parte all'ultima gara del campionato a Magione. Senza contare che lo strano comportamento dei commissari di gara a Varano che si sono limitati a controllare la macchina del reclamato Venanzi ma non quella del reclamante Verrelli, certamente è stato tutt'altro che un vantaggio per l'appello del pilota milanese.

Definito anche il campionato del 8 e 1/2, l'unico titolo nazionale ancora in dubbio resta quello della classe oltre 2000 gruppo 3 del Challenge FISA dove Pier Bartolomeo Calò che pareva sicuro vincitore dopo le verifiche della prima ora, in seguito ha visto notevolmente affievolire le possibilità di conservare la piazza. Oggetto di dubbio, i collettori di scarico della sua De Tomaso Pantera e, purtroppo, occorre anche aggiungere che pur se sono passati tre mesi dalla finale, la soluzione non sembra nemmeno vicina. Lo scioglimento del suo rebus personale ha invece dato fiducia a Venanzi che, forte del suo titolo, è riuscito immediatamente a concludere un accordo con un concessionario Renault che gli metterà a disposizione una 5 TS per il Challenge. Ceduta la Tecno 850 al fratello di Raffaella Carrà, il romano sarà della partita anche nel campionato di F.3 dove dovrebbe guidare la March ex-Flaminio.

Sempre in tema di appelli, oltre al caso F. 850, sono stati definiti anche i ricorsi di Scelti e Tabaton-junior, esclusi dalla classifica dei Monti Savonesi perché alle verifiche le due Lancia HF dei piloti erano equipaggiate con assi a camme irregolari. La classifica del Rally ligure non subirà comunque cambiamenti perché l'appello dei due grifoncini non è stato accolto.

Ecco le ultime novità tecnico-regolamentari decise per questa stagione agonistica: purtroppo cresce il caro-CORSE burocratico

# Tutti sceicchi i piloti?

MILANO - Sono arrivate a maturazione (a due mesi dal congresso di Genova, dove erano state presentate e discusse) le decisioni tecnico-regolamentari concernenti la stagione '75. Si tratta in grandissima parte di quanto la CSAI aveva proposto e da noi anticipato.

**POGGIATESTA:** obbligatorio per qualsiasi vettura in qualsiasi tipo di manifestazione, rallies compresi, per tutti gli occupanti del veicolo.

**PNEUMATICI:** vietati gli slicks in salita, sia in gare nazionali che internazionali, ed in tutti i rallies. Sono state codificate le sculture, sia come percentuale che come profondità e larghezza. Per i pneumatici di serie, il battistrada non deve essere in nessun punto inferiore ai 2 millimetri.

**FORMULA ITALIA:** è stata comunicata la tabella dei pesi minimi dei particolari del motore. Volano con frizione e disco 12,700 kg; volano nudo, compresa corona dentata, cuscinetto, sede ed otto viti 7,350 kg; biella + stantuffo + spinotto + segmenti + bronzina + bulloni 1,320 kg; albero motore + grani e cuscinetto 13,000 kg.

Sono state quindi permesse tutte le modifiche previste dal Manuale Fiat di uso e manutenzione dei motori 125 e 125 S, escluse le operazioni di riallesaggio. E' stata confermata la flangia fra carburatori e collettore, ammessa l'adozione di un radiatore dell'olio, di una presa d'aria ai freni e di uno sportellino per accedere alla pedaliera senza togliere la carrozzeria.

Inoltre, è stato fissato in 47,5 centimetri cubi (candela compresa) il volume minimo della camera di scoppio. E' stata infine concessa la possibilità di irrobustire il telaio anche con pannelli, che dovranno però essere rivettati e non saldati. Per quanto riguarda le sospensioni, le molle ora sono libere, così come le barre stabilizzatrici e la taratura degli ammortizzatori.

Infine, la CSAI ha reso noto che è permesso riprofilare gli assi a cammes originali a condizione che siano rispettate le seguenti misure:

- raggio di base = 12,8/13 mm;
- angolo al centro, simmetrico rispetto all'asse della camma, sul quale deve essere mantenuto il raggio di base = 157°/163°;
- altezza totale della camma = 35,584/35,144 mm.

**FORMULA 850:** anche qui una nuova scala di pesi per le parti meccaniche, che è la seguente: albero motore 7,125 kg; biella senza cuscinetti 430 grammi; stantuffo con anelli e perno 260 grammi. E' stata concessa la facoltà di ricavare incavi per le valvole sul cielo dei pistoni. E' stato poi liberalizzato completamente il circuito di lubrificazione e sono state previste ruote di qualsiasi tipo o materiale nelle dimensioni massime di 13" x 5,50".

**FORMULA MONZA:** anche nella formula cadetta sono state concesse alcune libertà regolamentari, fra le quali la possibilità di utilizzare quelle parti meccaniche della 126 che risultano identiche a quelle del motore originale.

Fra le principali novità riguardanti la stagione sportiva 1975 (e seguenti), c'è quella relativa alla codificazione dell'abbigliamento di sicurezza per i piloti.

Dice dunque la CSAI che del 1. giugno 1975 tutti i piloti in possesso di licenza rilasciata dalla CSAI partecipanti a qualsiasi tipo di competizione, nazionale ed internazionale, iscritta al calendario dalla CSAI, sono obbligati ad indossare un casco di protezione omologato dalla Snell Foundation.

Gli stessi piloti sono obbligati, sempre dal 1. giugno 1975, ad indossare sottotuta e tuta ignifuga omologate dalla CSAI, inoltre sottocasco, calze, guanti e scarpe speciali provenienti dagli stessi confezionatori delle tute. Sono anche ammessi guanti di pelle e scarpe con tomaia in pelle e suola in cuoio. L'uni-

Dal 1. giugno è obbligo anche per i rallies nazionali indossare una «divisa» che non costa meno di 250 mila lire!...

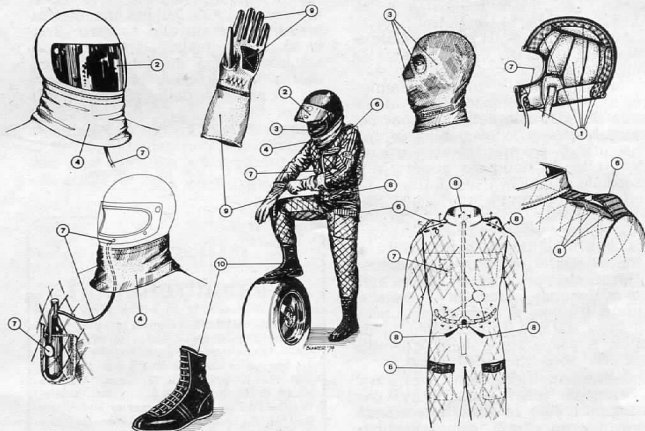
siurezza in vigore negli USA, in Inghilterra ed in Francia, dice la CSAI, usciamo dall'anarchia ed entriamo nella civiltà. E' sempre difficile sindacare decisioni così ben giustificate, ma si impongono alcune considerazioni di carattere pratico e realistico, quelle stesse che la reggenza sportiva dovrebbe tener presenti allorché prende le sue decisioni, in beata solitudine.

Le norme della Snell Memorial Foundation saranno certamente molto severe, ma ci si domanda se non lo siano troppo. Questo ente ha la sua sede a Sacramento, in California, ed è singolare osservare che nell'elenco dei fabbricanti di caschi omologati dalla Snell otto su tredici siano californiani. Degli altri cinque, uno è di Wichita, nel Kansas, uno è inglese, gli altri tre sono giapponesi. Di italiani, nemmeno uno.

Ora, sembra molto strano che alcuni fra i maggiori piloti del mondo (Fittipaldi, Peterson, Regazzoni, Merzario, per non citare che i primi che ci vengono alla mente) usino caschi di produzione italiana, privi dell'omologazione Snell. Non ci si venga a dire che hanno in spregio la propria incolumità, poiché la tuta FPT la usano senza che nessuno gliela abbia obbligata.

Cosa fa la CSAI? Impone le regole della Snell, prendendo elmetti che nessuno ha mai sentito nominare, a parte l'arcinoto Bell Toptex (75.000 lire). Lo stesso dicasi per la tuta, che deve essere la FPT a doppio strato e deve comprendere sottotuta, cuffia e calze dello stesso materiale, come se nelle gare nazionali o nei rallies le vetture non facessero altro che bruciare. La nostra CSAI da tempo porta avanti il discorso sulla sicurezza in sede internazionale, ed ha messo a punto un metodo di collaudo dell'abbigliamento antifiamma su richiesta della CSI. Questo lo sappiamo e lo abbiamo scritto. Spiace notare, però, che in mancanza di riconoscimenti internazionali del suo lavoro (vedi serbatoio antifiamma Autodelta), la CSAI faccia la voce grossa laddove non trova contraddittori, cioè in Italia. Il tutto sotto il naso dell'ANCAI, un cui rappresentante, ci risulta, dovrebbe far parte della sottocommissione circuiti e sicurezza.

Se è con decisioni di questo genere che la Commissione Sportiva assolve ai suoi compiti di «propaganda» e di «volgarizzazione» di questo sport, andiamo bene. Ma se ci pensate un attimo, questa vicenda ha una morale: è molto più facile imporre balzelli e sacrifici agli altri, piuttosto che mettere ordine e pulizia in casa propria. Vorremmo sapere se alla CSAI hanno una scala di priorità nei problemi da risolvere nello sport automobilistico italiano, e con quale faccia tosta la CSAI imporrà una spesa supplementare di un quarto di milione circa a quei ragazzi della Formula Italia ai quali deve ancora corrispondere i denari da loro vinti nella stagione scorsa.



In Italia impongono l'FPT, in Germania puntano sul Nomex. Un tecnico tedesco, Max Ernst, ha messo a punto questo completo di sicurezza con la collaborazione di Emerson Fittipaldi ed Herbert Muller, realizzato in materiali Nomex e chiamato «Maxessoires». Questa la legenda delle sigle: 1 protezione interna del casco in feltro Nomex. 2 Visiera vaporizzata in oro 24 K. 3 Speciale cuffia sottocasco. 4 Fascia protettiva del collo. 5 Tuta super star a tre strati. 6 Maniglie per estrarre il pilota. 7 Bombola per 2 minuti e mezzo di ossigeno. 8 Ventilazione e aerazione montabile a richiesta sulla tuta. 9 Guanti a tre strati. 10 Scarpe in feltro Nomex. Il completo di sicurezza ha superato i test presso la EMPA di S. Gallo, il Bundesanstalt di Berlino, la CSTB di Parigi e la Du Pont di Ginevra

ca tuta omologata (per ora) dalla CSAI è quella in FPT della Linea Sport. La tuta è quella a doppio strato del peso di circa 300 grammi al metro quadro per ciascun strato, mentre il sottotuta è quello con un peso di 420 grammi al metro quadro.

Mediamente, questi i prezzi (ufficiosi) del materiale che diverrà obbligatorio dal 1. giugno per tutti i piloti in qualsiasi tipo di gara:

Casco integrale Bell	76.000
tuta FPT a doppio strato	110.000
sottotuta FPT	45.000
calze FPT	6.500
sottocasco FPT	9.500
<b>totale</b>	<b>247.000</b>

Questa volta la CSAI l'ha fatta grossa. Come avrete letto, dal 1. giugno prossimo il 90 per cento dei piloti italiani dovranno buttare via casco e tuta, mettere mano ai portafogli ed acquistare, ad un prezzo non inferiore alle 200 mila lire, il materiale prescritto dalla CSAI.

L'argomento era già stato affrontato a Genova, in sede di discussione congressuale, e l'ANCAI aveva manifestato la sua perplessità a che questo obbligo del materiale «omologato» fosse imposto anche ai piloti dei gruppi 1 e 3. Non parliamo poi dei rallies, che si dava per scontato non fossero neppure sfiorati da questo problema.

Ci si è allineati sui parametri di

mag.

Le elezioni in corso per la «demo»CSAI di Carpi confermano la ben controllata strategia per risultati da «statu quo»

# Il «golpe» ROGANO matura

## PIANO K pro SALITI a ROMA

ROMA - Ci si è messa anche la Federazione Italiana Karting ad appoggiare apertamente il dottor Erasmo Saliti in vista delle ormai prossime (sabato 8 febbraio) elezioni per il delegato CSAI della regione Lazio. A tutti i kartisti laziali (e sono ben 70) è stata inviata una lettera nella quale si esortano i piloti a non disertare le urne e soprattutto si «consiglia» a dare il voto all'ex-segretario della CSAI.

Questo «colpo» rende sempre più vacillante la possibilità di vedere eletto il rappresentante degli sportivi praticanti (il pilota «GERO»). Saliti ora chiaramente afferma di «aver constatato di essere gradito a molti amici», perciò si è deciso a candidarsi. L'iniziativa della Federazione Karting comunque è abbastanza singolare se si tiene conto sia che la maggioranza dei piloti di kart sono giovanissimi e dunque facilmente influenzabili, sia perché la dichiarata «necessità di appoggiare Saliti come unico rappresentante in grado di conoscere i problemi del settore» può lasciare perplessi.

Ma come? Proprio la FIK, che si è già guadagnata con un famoso pronunciamento il diritto di portare un proprio rappresentante particolare in seno al Comitato Esecutivo, ora vuol giocare a danno di altri settori di questo sport che già si trovano in difficoltà di fronte alla prevalenza dei burocrati da corsa? Questo discorso vale naturalmente per chiunque fosse stato il vero destinatario dell'appoggio, al di fuori dei veri praticanti. Quanto accaduto a Milano è illuminante. Non è un problema di uomini o di nomi, ma di rappresentanze di gruppi. E il colpo di mano dei commissari di gara in accordo col gruppo dei piloti minori che si sentono «italianamente» contro i maggiori (tra l'altro poco sensibili elettoralmente) non giova certo alla credibilità di questa operazione elettorale già molto artificiale.

Anche a Roma, dunque, la domanda è: riuscirà Cristiano del Balzo, pilota e sportivo, sostenuto dalla maggioranza dei suoi colleghi ad arginare l'ex segretario CSAI che appare sempre più sicuro del fatto suo? La risposta non è facile perché di giorno in giorno anche questa elezione, che doveva essere soprattutto un fatto sportivo, sta diventando un fatto politico con numerosi mutamenti di rotta dettati da giochi personali, all'ombra delle Grandi Manovre della centrale di via Solferino. Si sa di numerosi personaggi che si professavano anti-Saliti i quali, pur di mettersi nella lista delle possibili future «giacche blu», ci hanno ripensato ed ora appoggiano incondizionatamente l'ex segretario, che era definito dai piloti romani «il Grande Assente», sia perché ben raramente lo si vedeva sui campi di gara e sia per la sua tendenza a «farsi negare» in ufficio.

Comunque finirà una cosa è ormai certa: la «demo» CSAI è la più colossale beffa — con buona pace del dr. Azenzio — che sia stata portata avanti nei confronti degli sportivi praticanti. Di buone intenzioni, si sa, è lustrico l'Inferno...

MILANO - Vincenzo Galmanini, monzese, 60 anni, di 28 spesi al servizio dello sport automobilistico, prima come pilota e successivamente attraverso i vari scalini come Commissario Tecnico nazionale e come membro della Sottocommissione Tecnica CSAI, è il delegato che gli elettori di Lombardia 1 hanno prescelto al termine della prima fase delle operazioni necessarie per arrivare alla «democratizzazione della CSAI».

Si è concluso così nella maniera più favorevole, su 504 elettori hanno votato in 209 (assente anche Merzario) 128 voti per Galmanini, 77 per Roberto Angiolini, 2 per Suni, 1 scheda bianca ed una annullata, al primo scrutinio, il «colpo di mano» portato nei giorni immediatamente precedenti alla consultazione contro il candidato dell'ANCAI e della FISA: Roberto Angiolini.

Ad indirizzare il siluro «Galmanini» in direzione della «corazzata» Angiolini sono stati, come loro stessi si sono definiti in un polemico foglio ciclostilato, distribuito all'entrata del «Circolo della Stampa» dove si tenevano le elezioni, i piccoli costruttori e preparatori, esclusi dall'Anfia, le Scuerie minori, non associate alla FISA, ed infine i piloti delle Formule nazionali, 850, Monza, Ford.

La tecnica «golpista» con i sostenitori di Galmanini hanno rotto il fronte compatto creato in precedenza attorno al Presidente del Jolly Club, ha ovviamente acceso le polemiche. Infatti il nome di Galmanini è uscito fuori da una riunione tenuta da piloti e preparatori delle «formule minori» solo mercoledì sera.

Galmanini, ricevuta l'investitura, ovviamente teneva una riserva che scioglieva solo la sera antecedente le votazioni, dopo che frenetiche consultazioni, tenute nella giornata, gli avevano assicurato anche l'appoggio elettorale di alcuni dei commissari sportivi e dell'A.C. Milano.

Angiolini, una volta venuto a conoscenza del «golpe», si era detto

## MILANO GALMANINI anti - ANCAI

disposto a ritirare la sua candidatura, a favore però solo ed esclusivamente di Ottorino Maffezzoli. Il rifiuto però dell'ex-commissario della «Nazionale azzurra di F. 2», che spera di entrare nell'esecutivo CSAI attraverso l'A.C. Milano, ha inevitabilmente portato allo scontro diretto tra le due fazioni, dovendosi considerare, come da lui stesso ammesso, solo formale la candidatura del Presidente della «Scuderia Milano»: Suni.

In pratica di fronte al Presidente Rogano, che con aria più divertita che preoccupata assisteva alla battaglia tra coloro che in teoria do-

vrebbero essere i portavoce dell'opposizione alla politica della CSAI, e che invece alla resa dei conti si sono rivelati tanto divisi da non poter certo costituire a breve termine una minaccia ad eventuali «ukase» dei membri non elettivi della «CSAI democratica».

Angiolini da un lato, con il sostegno dei grandi elettori di Adamich e Pianta (mancato candidato a Torino sia perché presentatosi in ritardo alle votazioni sia perché non residente e quindi non eleggibile) ha ribadito la necessità di un «fronte unico» di piloti e costruttori il quale attraverso la sua persona, e quindi la sua esperienza e preparazione, potesse mediare in futuro le linee di sviluppo dello sport automobilistico.

Galmanini invece, sostenuto da Romolo Tavoni e da alcuni piloti e preparatori della cosiddetta «frangia emarginata», pur rimanendo essenzialmente sulle tesi di Angiolini, ha riaffermato con la propria candidatura la contestazione all'opera precedente degli organismi come ANCAI e FISA promotori della candidatura di Angiolini, e la convinzione che su queste basi il futuro avrebbe potuto portare ben poche novità.

Tutto sommato perciò nonostante la maggioranza più che assoluta di voti raccolta da Galmanini, le elezioni di Lombardia 1 hanno lasciato in bocca a tutti un amaro sapore. Infatti, pur raccogliendo l'unanimità di consensi per la sua esperienza e capacità professionale, Galmanini a questo punto diventa solo il candidato di maggioranza di un collegio diviso e ostile all'interno. Soluzione che invece, considerata l'importanza di una Lombardia 1, nessuno si sarebbe auspicata. La prima fase della «farsa democratica» che dovrà portare tre delegati eletti dalla base contro sette membri nominati dall'alto si chiude così con la «fai-da» dei diretti interessati, e cioè i piloti (quelli veri!).

t. z.

### CHI PAGA i « controllori »?

● Gran daffare, come leggete, per gli uomini della CSAI, in occasione delle tornate elettive di questi giorni. La scorsa settimana Saliti era stato in Umbria e Gallo in Calabria. Questa volta Saliti è andato a Cagliari, Gallo in Molise, il neo segretario De Nitto a Trento, lo stesso presidente Rogano a Torino. A fare che? Forse i commissari del popolo per l'avvocato Carpi, che vuole così tenere sotto controllo la prima espressione di blanda democrazia dei piloti italiani? E poi, per tutti questi viaggi, chi paga?

## Un pilota dal ballottaggio nel Trentino

TRENTO - HANSJORG BRUNNER è il delegato CSAI della zona Trentino-Alto Adige. La sua elezione è avvenuta nel corso della riunione svoltasi nella sala dei convegni dell'Automobile Club presente il 50% degli aventi diritto al voto. Per la sua elezione si è dovuto ricorrere ad una votazione supplementare giacché nel primo scrutinio nessuno degli eleggibili aveva ottenuto i voti necessari, cioè il 50% dei votanti più uno.

In pratica per l'elezione si sono «fronteggiati» gli iscritti di Trento e quelli di Bolzano, i quali ultimi erano in maggioranza potendo contare anche sui licenziati di Merano. A questo punto la cosa è stata facile e l'elezione di Hansjorg Brunner, il pilota della Merano Corse, è stata una conseguenza naturale. Gli onori di casa agli ospiti sono stati fatti dal presidente dell'Automobile Club di Trento dott. Massimiliano Zini, coadiuvato dal direttore dott. Gianni Conti. I lavori sono stati presieduti dal delegato nazionale CSAI avv. Salvatore Aleffi di Trieste che era assistito dal segretario della CSAI Ernesto De Nitto.

In apertura di riunione, dopo i preliminari di rito

e l'insediamento del seggio elettorale per il quale sono stati designati come scrutatori il commissario sportivo Giuseppe De Carli di Trieste, il direttore dell'Automobile Club di Trento dott. Gianni Conti e il pilota Mario Santorum di Trento, sono state presentate le candidature di Gianni De Gaspari dagli iscritti di Trento e Fritz Egger, Orfeo Biagi, Hansjorg Brunner e Michele Mastrocola da parte degli iscritti di Bolzano.

L'esito della prima votazione alla quale hanno preso parte 73 elettori su 142 aventi diritto, è stato il seguente: De Gaspari (Trento) voti 28; Brunner (Bolzano) 25; Egger 14; Biagi 6; Mastrocola 0. Poiché nessuno dei candidati aveva ottenuto il 50% più uno dei suffragi si è dovuto ricorrere alla votazione supplementare alla quale hanno preso parte soltanto 62 votanti. I licenziati di Bolzano hanno convogliato in questa seconda elezione tutti i voti su Brunner e il risultato è stato il seguente: Brunner (Bolzano) 33 voti; De Gaspari 27; 2 schede bianche.

Attilio Trivellato

## Un votante (e un eletto) nel MOLISE!

CAMPORBASSO - Nel Molise le selezioni per la scelta del delegato CSAI hanno permesso di stabilire due record ben difficilmente battibili: in primo luogo quello della brevità della procedura elettorale; in appena mezz'ora (che poi è il tempo previsto dallo statuto per eventuali contestazioni) si è iniziato e concluso tutto, mentre la percentuale dei votanti che si è presentata al seggio di Campobasso, dove la CSAI aveva inviato in veste di direttore delle operazioni il presidente della Federazione Karting Giovanni Gallo, è stata esattamente del 100%.

La cosa d'altronde non deve sorprendere molto perché nel Molise i licenziati con diritto al voto erano soltanto due: il direttore dell'A.C. Campobasso dott. Giovanni Quartullo, che sarà per un triennio il delegato CSAI di zona, ed il direttore dell'A.C. di Isernia dott. Gian Nicola De Angelis che tra l'altro aveva consegnato la delega al collega eletto. Un solo votante dunque, ma la facile ironia risulta piuttosto amara perché cifre così basse dovrebbero fare riflettere e soprattutto consigliare l'A.C. d'Italia ad una politica sportiva che tenga conto anche delle esigenze degli A.C. decentrati con minori possibilità economiche.

## TERRA IN ABRUZZO LO BELLO a Napoli

Nel fine settimana scorso si sono svolte anche altre elezioni. Per il delegato Abruzzese, su 60 votanti 47 voti sono andati a Leandro Terra, il candidato ANCAI-FISA, mentre a Napoli è risultato eletto il ralista Domenico Lo Bello, contro il quale nulla ha potuto fare il candidato ANCAI-FISA, Tonino Nicodemi.

## Solo 100 voti su 1000 licenze in Piemonte

TORINO - Sabato 1. febbraio elezioni del delegato CSAI della regione Piemonte e Valle d'Aosta. Primi colpi di scena: il candidato ufficiale di ANCAI e FISA, Giorgio Pianta (che tra l'altro pare non abbia neppure la residenza in Piemonte) non si presenta, essendo a Milano per esercitare il suo diritto di voto nell'analoga occasione per la Lombardia, dove solo poteva esercitare il suo diritto. Sono presenti invece lo stesso ing. Rogano in veste «consultiva» e presidenziale, l'ing. Noretto (anche come votante in quanto è di Torino) e il dott. Salvay come scrutatori, coadiuvati da commissari dell'A.C. di Torino.

Sfumata quindi la candidatura (non bene accolta da alcuni presenti) di Giorgio Pianta, si aprono le iscrizioni e tre sono i nomi proposti: il dott. Gino Valenzano presidente della Commissione Sportiva dell'AC Torino e validissimo pilota degli anni 50-60, Alberto Librizzi pilota, direttore sportivo ed esperto automobilistico assai noto, ora anche importatore delle monoposto Modus, e Giorgio Strano, simpatico e capace giornalista automobilistico di «Tuttosport», ralista e laureando in

ingegneria, l'uomo nuovo del gruppo dei candidati.

Dopo un breve discorso elettorale di Strano e Librizzi si parte subito con la prima votazione: sono purtroppo presenti solo un centinaio di persone (deleghe comprese) il che fa tristezza considerando le quasi mille licenze rilasciate nella regione; mancano in verità i commissari che, per trastulli burocratici, in Piemonte non possono votare. Bisogna dire dunque che la via della democratizzazione dello sport automobilistico è difficile, tanto più che la «base» sembra non rispondere ancora. Questo monito vada a chi oggi delega il proprio potere con l'assenteismo e poi in gara griderà a sproposito. Consola però che i giovani piloti sono molti, in giusta parte ralisti e velocisti; spicca tra gli altri la barba del simpatico onnipresente Tonelli.

Si va al ballottaggio con 48 voti per Librizzi che manca all'assoluto di soli 7 punti, segue con 41 voti Strano e a soli 20 resta Valenzano che si ritira senza votare soffrendo tradito forse dall'assenza dei commissari. Sospense anche perché l'ora tarda (è già l'una) ha sottratto parecchi elettori e (deleghe relative) alla sala. La spunta infine Librizzi su Strano per soli tre voti, 46 a 43. C'è anche un voto polemico per l'ing. Rogano.

Dunque è fatta, il ventisettenne Alberto Librizzi è per tre anni il nuovo delegato CSAI e il primo a congratularsi sportivamente con lui è lo stesso Giorgio Strano.

g. r.

## La SARDEGNA ha scelto LORIGA

CAGLIARI - Il dottor VITTORIO LORIGA è stato eletto all'unanimità delegato di zona per la Sardegna dalla nuova CSAI. Il neo eletto, che è presidente della Scuderia Quattro Mori, sodalizio che annovera nelle sue file il maggior numero di piloti isolani, ha portato 23 voti su 30 con una scheda bianca e una nulla. La bassissima percentuale di votanti (4 presenti erano in numero addirittura minore poiché circolava un gran numero di deleghe) che è stata appena del 30% essendovi in Sardegna 84 licenziati, ha riprodotto con scottante e viva attualità l'indifferenza e l'assenteismo per la maggioranza dei piloti sardi che oltre a non aver dato il giusto premio a queste elezioni, non hanno neanche accolto lo spirito più significativo di un'assemblea che poteva e doveva essere un'occasione di più per ritrovarsi tutti insieme a discutere dell'automobilismo sardo che al pari di quello di quasi tutte le altre regioni della penisola, riesce a mantenersi in vita solo battendosi tra mille difficoltà.

Lo stesso presidente dell'assemblea Erasmo Saliti, segretario della CSAI coadiuvato nei suoi compiti dalla signorina Quappareddu avente mansioni di segretaria e in qualità di scrutatori dai signori Sacchetti direttore dell'Automobile Club di Cagliari, Ferri direttore sportivo della su menzionata scuderia, e Onoli, ha avuto parole di vivo rammarico per il gran numero di assenti, affermando che il loro comportamento non potrà che essere dannoso tanto all'automobilismo in genere quanto al nuovo corso della CSAI.

A chiusura dell'assemblea, il dottor Loriga ha avuto parole di ringraziamento per i presenti ed ha sottolineato l'importanza di avere un rappresentante in seno al massimo organismo automobilistico sportivo che difenda gli interessi dei piloti sardi e della Sardegna che da sempre è rimasta isolata anche per la sua non felice posizione geografica. Il neo eletto ha quindi chiuso il suo breve discorso dando appuntamento all'anno prossimo quando ormai potrà fare un primo consultivo sul suo operato che tutti speriamo e che gli auguriamo sia pieno di frutti.

S. C.

## Fa polemica la divisione in 2 serie

# E' nato male anche il Sindacato commissari

MILANO - Mercoledì scorso la CSAI ha approvato il regolamento che istituisce il gruppo commissari sportivi-tecnici e direttori di gara quale organo tecnico autonomo. La CSAI ha però escluso da tale gruppo i commissari sportivi tecnici provinciali. Tale imprevista ed inopinata esclusione, oltre alla comprensibile delusione degli interessati, che si sono visti negare l'entrata nel gruppo nazionale, ha provocato lo sconcerto e il dissenso anche della generalità dei commissari nazionali chiamati a far parte del costituendo organo tecnico.

Ma procediamo con ordine, quello degli ufficiali di gara è un problema assai delicato e di estrema rilevanza per l'andamento dello sport automobilistico. La CSAI non solo non aveva risolto in passato ma nemmeno affrontato questa necessaria riforma. L'iniziativa è partita da un gruppo di commissari nazionali (Caneschi, Galmanini, Lazzarretti, Rosso, e Stochino) i quali avevano elaborato un regolamento che prevedeva l'istituzione di un organo tecnico autonomo della CSAI, comprendente tutti i giudici di gara e cioè i commissari sportivi-tecnici nazionali e provinciali nonché i direttori di gara, ispirandosi alla figura giuridica e alla struttura organizzativa dell'AIA (l'Associazione Arbitri) in rapporto alla federazione italiana calcio. Il gruppo avrebbe dovuto provvedere al reclutamento, all'addestramento, all'abilitazione, alla disciplina, alla promozione e alla designazione di tutti i suddetti ufficiali di gara. La nomina dei commissari nazionali sarebbe stata riservata al presidente CSAI su indicazione del gruppo e le designazioni sarebbero state riservate ad una commissione paritetica CSAI-Gruppo.

Il regolamento approvato a larga maggioranza dall'assemblea dei commissari sportivi nazionali e provinciali tenutasi a Mantova in occasione dell'ultimo congresso, veniva presentato alla CSAI ed il gruppo ne riceveva il formale riconoscimento con il previsto inserimento nel Consiglio Nazionale del suo presidente senza diritto di voto, come richiesto dagli stessi promotori trattandosi di organo tecnico non di associazione di categoria. La CSAI nello scorso mese di giugno nominava una commissione (Aleffi, Guerciotti, Maffezzoli, Stochino) per l'esame del regolamento, che dopo aver subito alcuni emendamenti accettati dai promotori, veniva ripresentato alla CSAI per la definitiva approvazione nel mese di gennaio. A questo punto colpo

di scena: l'esclusione dei commissari provinciali. Pare che ciò sia stato dovuto alla pressione o al timore della reazione di alcuni Automobili Club provinciali preoccupati di perdere il diritto alla nomina ed il «controllo» dei commissari sportivi locali.

Il Gruppo Promotore, sconcertato dalla decisione della CSAI, ha manifestato il proprio assoluto dissenso per tale discriminazione, ritenendo i commissari sportivi provinciali parte essenziale del Gruppo, sia per l'autonomia che deve essere garantita a tutti i giudici di gara di ogni disciplina sportiva, sia per restituire i commissari sportivi provinciali alla loro vera funzione sui campi di gara quali componenti effettivi di un organo collegiale giudicante presieduto dal delegato CSAI e soprattutto perché a loro (ai commissari sportivi provinciali) il Gruppo intendeva, e intende tuttora, dedicare particolari cure nell'addestramento e nell'effettivo impiego per poter operare il rinnovamento dei quadri dei commissari sportivi nazionali, ruolo al quale si deve accedere soltanto dopo un'efficace esperienza.

Lino Ceccarelli

## Candidato unico a GENOVA

GENOVA - Presieduta dal presidente della CSAI, ing. Rogano assistito nelle operazioni di voto dal presidente dell'Automobile Club di Genova, dott. Lena, dal vice-segretario Carlo Basso, dal presidente Stabile, dal direttore dell'Ente genovese, dott. Luca, e dagli scrutatori Billia, Clemente e Chiesa, ha avuto luogo venerdì sera nei saloni dell'Automobile Club Genova l'Assemblea per l'elezione del delegato CSAI di zona per la Liguria. Come era ampiamente nelle previsioni il dottor Renato Berio dal cognome del quale si erano espressi l'Automobile Club di Genova, FISA e l'ANCAI, ha superato con facilità lo scoglio elettorale.

53enne, laureato in medicina Berio è molto noto nell'ambiente automobilistico ligure per il suo lungo ed ottimo passato sportivo quale pilota, cronometrista, commissario di percorso e nazionale, primo consigliere segretario e presidente della massima scuderia genovese e come tale è indubbiamente in grado di assolvere nel miglior modo al delicato compito assegnatogli.

Ai lavori hanno partecipato solo cinquantadue (su 373 licenziati) fra piloti e commissari di gara, (deleghe comprese) quasi tutti genovesi. Brillavano infatti per la loro assenza sia il delegato dell'Automobile Club Spezia - fatto quasi naturale se teniamo conto della idiosincrasia verso tutto quanto abbia anche la minima attinenza al fattore sportivo - come quelli degli Automobili Club d'Imperia, San Remo e Savona.

Nello spoglio delle schede, Berio ha ricevuto 40 voti contro i 9 di Andrea Parodi, un impiegato dall'Automobile Club genovese autoproclamatosi candidato, due nulle e una bianca.

• In Inghilterra è sempre più insistente la voce secondo la quale una nuova HESKETH potrebbe fare la sua apparizione alla Corsa dei Campioni in marzo.

• Inconseto incidente durante il recente Tour of Dean. La ESCORT R61600, pilotata da Makinen al Rally Mille Laghi 1974, è affidata in questo rally ad Andy Dawson, è stata rubata durante la corsa! La polizia la sta cercando...

• Dopo un inizio incoraggiante, le presenze allo SPEEDSHOW 1975 sono calate al punto che, in rapporto allo show di due anni fa, hanno registrato una diminuzione di quasi il 50 per cento, con un modesto totale di 67.000 spettatori paganti.

• Le vendite delle CAPRI sono aumentate nel 1974 e questo sottolinea i vantaggi di un cambiamento nei modelli, anche in periodi di depressione come l'attuale. L'ingresso della Ford nel campo delle «mini» (nome «Bobcat») non sarà annunciato per altri due anni, comunque in un disegno che si è visto a Londra questa vettura pare abbastanza simile alle attuali piccole Fiat.

Si allarga alla CSI il braccio di ferro della F.F.S.A.

## O CLERMONT o niente GP FRANCIA

PARIGI - La Commissione Sportiva Internazionale ha deciso venerdì scorso che poiché lo stato dei lavori sul circuito di Clermont Ferrand non offre sufficienti garanzie, in vista del Gran Premio di Francia 1975, questo circuito non potrà essere utilizzato per la gara valida per il Campionato del Mondo.

Per quanto riguarda la CSI questa decisione di escludere Clermont Ferrand non significa togliere dal calendario il Gran Premio di Francia. Tuttavia recentemente la Federazione Francese dello Sport Automobile aveva fatto sapere che, poiché l'Automobile Club dell'Auvergne si era già sobbarcato parecchie spese e che quindi aveva un certo

diritto, il Gran Premio di Francia, se l'azione contraria dei piloti e costruttori fosse continuata il Gran Premio di Francia 1975 non avrebbe avuto luogo. La F.F.S.A. aveva infatti detto «o Clermont Ferrand o niente».

Adesso, tuttavia, bisognerà vedere se la F.F.S.A. ritornerà sulla propria decisione e cercherà una soluzione di ricambio, che potrebbe essere quella del Circuito Paul Ricard che così organizzerebbe il Gran Premio di Francia 1975 ed anche quello 1976 che gli era già stato assegnato. Un'altra soluzione potrebbe essere quella del Circuito di Digione, sul quale però sono in corso i lavori di allungamento della pista che non potranno essere terminati in tempo utile.

Quando certe «voci» circolano...

## PETERSON in F.2 5 corse in MARCH

• RONNIE PETERSON avrebbe siglato un accordo per cinque gare in F.2 con la scuderia March. Sembra anche che Ronnie abbia assaggiato le possibilità del modello '75 della casa inglese. Non si sa se abbia provato con il motore Ford o BMW (a cui la March sembra ora interessata) ma è certo che i tempi sono stati eccezionali.

• In Brasile si è improvvisamente sparsa la voce del ritiro dalle competizioni di Graham Hill. Invece al cronista locale Graham aveva risposto che si ritirerà forse dopo la sua 200. corsa. A tale traguardo Hill giungerà solamente il prossimo anno. Intanto il prossimo 15 febbraio 46 saranno le candeline accese sulla torta del due volte campione del mondo.

• Con champagne '64 e caviale Molossol Emerson Fittipaldi ha pasteggiato la sera del Gran Premio del Brasile. Un pasto eccezionale. Sì, ma che per un campione del mondo in carica ed al comando della classifica iridata potrebbe anche essere obbligatorio quando a casa sua vi sono ospiti di grande riguardo. Ciò che però ha fatto imbestialire i dirigenti della squadra Ferrari (non invitati) è stato il fatto che a portare dall'Italia il prezioso liquido e la maxi scatola di caviale (oltre 2 kg.) sia stato un giornalista italiano notoriamente amico del «Cavallino».

• Maurizio Flammini è in cerca di uno sponsor per la sua F.2. Dalla CSAI ha ricevuto una vettura March un poco ammaccata (i danni da un primo conteggio di 300 mila lire sembrano ora giunti ad oltre 2 milioni). Per ora la vettura è pulita ma Maurizio non molla e così con la sua Mercedes Diesel sta percorrendo in lungo ed in largo la penisola. Potrebbe quasi fare un trattato sull'andamento economico del Paese. Quello che è certo che una persona dal cuore molto grande gli ha garantito che in ogni caso sarà alla partenza della prima gara dell'Historic. L'innominabile ha colpito ancora una volta!

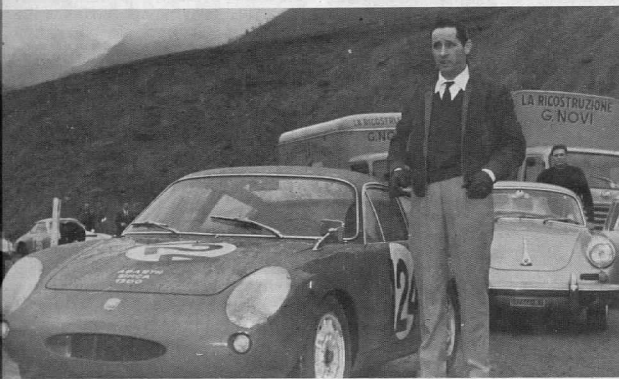
• Lella Lombardi la prossima settimana farà il bagaglio per andare ad assistere alle prove March a Le Castellet. Vittorio Brambilla proverà la nuova F.1 che debutterà tra un mese in Sud Africa. Per la Lella il primo contatto dovrebbe avvenire con la vecchia F.1 usata da Vittorio se il cargo avrà scaricato in tempo a Gatwick le vetture provenienti dal Sud America.

• Mentre Graham Hill ha fatto approntare una Lola per ospitare il motore ALFA ROMEO, alla Brabham non sembra che il progetto (in esclusiva) di utilizzare il propulsore italiano abbia suscitato molto interesse da parte dei due Carlos. Alla domanda di quando guideranno la nuova vettura a 12 cilindri, lo sguardo fulmina l'interlocutore che cambia immediatamente discorso.

• Frank Williams alla vigilia del Gran Premio del Brasile è finito in ospedale. Si stava allenando per la sfida con Hunt di Footing. Sulla spiaggia di Guarujá, l'acqua e la sabbia hanno piagato le estremità di Frank che per 24 ore è rimasto immobilizzato a letto ed ha dovuto rinviare la sfida da 1000 sterline con Hunt. Il prossimo appuntamento è stato fissato a Kyalami ove interverranno difficoltà di altitudine.

## La 312 T prova mercoledì a FIORANO

MARANELLO - Ricominciano, dopo una breve pausa dopo il ritorno dal Sud America, le prove della Ferrari 312 T, la Formula 1 sulla quale sono puntate ormai, ufficialmente, le speranze ferrari-ste. Mercoledì inizierà Lauda a Fiorano, che sarà poi affiancato da Regazzoni che è momentaneamente a Roma per un impegno pubblicitario. Intanto, a Maranello, si sta lavorando alla seconda vettura, per dar modo ai due piloti di avere entrambi il nuovo modello a Kyalami, fra un mese.



Una foto «storica», di quando il neo-presidente Conti correva in automobile. Qui è alla partenza di una Vergato-Cereglio, l'auto un'Abarth 1300

## Il Presidente del pareggio

«Abbiamo fatto 1-1 con i calciatori», si sentiva ripetere la scorsa settimana negli ambienti della Scuderia Nettuno, dependance sportiva dell'AC Bologna. Non si trattava del risultato di un misterioso incontro di calcio, ma semplicemente di un sospiro di sollievo perché Luciano Conti, che dalla Nettuno prese le mosse or quasi 15 anni fa, era diventato Presidente dell'Ente automobilistico locale così come lo è del Bologna F.C. Conti è stato eletto alla carica rimasta vacante dopo la scomparsa del comm. Gnudi e conserva come vicepresidenti l'avv. Aufiero e il dr. Jovi. La votazione (segreta, come l'ha voluta lo stesso Conti per evitare unanimi verbali e formalità «per acclamazione» che possono sottintendere sempre riserve non espresse) è stata praticamente plebiscitaria due schede bianche e 1 voto («del candidato c'è da pensare) al dr. Guidotti, che aveva presentato la candidatura del nostro editore. Ora un compito difficile attende il neo Presidente anche perché, nel nuovo dosaggio «politico» della lista c'è da pensare che il tema «sport e corsa» va affrontato tenendo in conto i sempre possibili interessi alternativi. C'è poi l'autodromo di Imola da completare oltre che dare respiro economico all'AC che risente come gli altri della crisi generale delle immatricolazioni, scuole guida ecc.

Il signor Conti è entrato a far parte del sodalizio come consigliere dell'A.C. Bologna nel settembre del 1966 e ne era stato nominato vice presidente nell'aprile del 1968. Appassionato sportivo, già militante nelle file dei piloti da competizione, vincitore di gare nazionali in salita e campione sociale dell'AC Bologna, il nostro Editore è anche uno dei soci fondatori della Scuderia Nettuno. Luciano Conti ricopre anche la carica di presidente dell'Associazione Italiana Circuiti Automobilistici (AICA) alla quale dovrebbe essere riconfermato nella assemblea di mercoledì 5 febbraio.

## Un referendum per le gomme della F. 850

MILANO - La riunione milanese delle sottocommissioni della CSAI poteva essere l'occasione adatta per ratificare definitivamente il permesso di adottare cerchi in lega e pneumatici Kleber per la F. 850. Tutto era pronto: l'ing. Noretto, che ha sempre dato parere favorevole in proposito, non aspettava che l'imprimatur dell'ing. Rogano.

All'ultimo momento però il presidente della CSAI, con una mossa più demagogica che veramente liberale, ha deciso

di richiedere il parere di tutti i preparatori ed i piloti della formula 850 in merito alla prevista strutturazione di gomme e cerchi. Peccato però che la stessa politica non venga adottata quando a proporre qualche cambiamento regolamentare non sono degli sportivi privati con 40 anni di esperienze sulle spalle come è il caso di Gino De Sanctis, ma i componenti delle commissioni della stessa CSAI.

Comunque, per snellire la procedura gli autori della proposta chiedono l'ospitalità di AUTOSPRINT invitando tutti gli interessati ad inviare il loro parere allo stesso Gino De Sanctis (Via Valle Corteno 59 - Roma) che si è battuto per il rilancio della formula che nei suoi intendimenti dovrebbe correre, nel '75 con cerchi in alluminio da 5" e gomme Kleber semi-racing (prezzo L. 31.000 di listino con sconto previsto del 40 per cento).



24 ORE  
senza emozioni  
a DAYTONA

domenica **SPRINT**

GREGG-HAYWOOD  
si confermano  
(FERRARI 8.a)

# Primi 20 punti-iride PORSCHHE

**SPECIALE AUTOSPRINT**

DAYTONA - «Blondie» Gregg, il biondino di Jacksonville, è salito per la seconda volta sul podio dei trionfatori. Daytona lo ha salutato con un sole caloroso come l'applauso dei 35 mila spettatori.

«Vogliamo e difenderemo le gare di durata» ha detto Bill France, colui che ha voluto proiettare ancora una volta la corsa che in USA molti ritengono una competizione poco entusiasmante. L'asserzione proviene dal deus-ex-machina del mondo delle «Stock», un mondo completamente diverso, più spettacolare, più ricco, tutto un superlativo assoluto, non fosse altro per il monte-premi (300 mila \$ contro i 50 mila odierni).

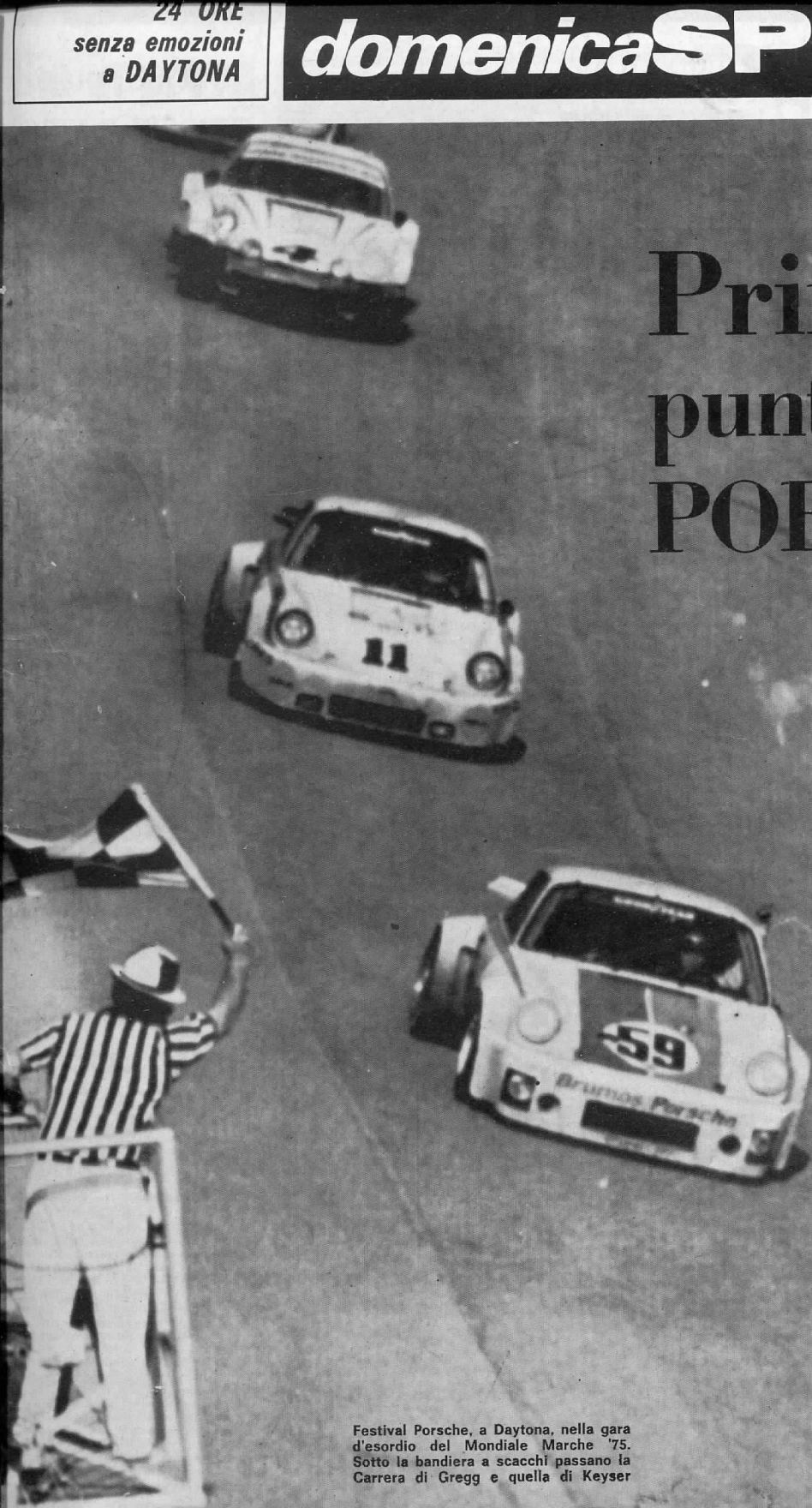
Per Peter Gregg bisogna usare un solo aggettivo: superlativo, e naturalmente questo vale per il suo gregario Hurley Haywood, ambedue veloci, precisi, calcolatori. L'elogio che Gregg ha rivolto a Hurley, vale anche per lui: «Debo molto a Hurley perché ha saputo tener cura della Carrera, la quale, inutile dirlo, è il mezzo più perfetto dei giorni nostri».

Gregg in questa corsa partecolare si è riconfermato un poderoso «passista» che regge bene alla distanza, allo sforzo, al sacrificio nonostante la sua minuscola corporatura, un atleta che dà prestigio all'automobilismo americano.

Inutile ogni commento sulle vetture tedesche che in questa gara hanno letteralmente stracciato tutte le avversarie americane. E' mancata la vera battaglia della Corvette di Greenwood — rivelatasi più veloce che resistente — e delle BMW le quali, stavolta, avevano piloti di calcio ma che non hanno retto meccanicamente.

**Lino Manocchia**

CONTINUA A PAGINA 28



Festival Porsche, a Daytona, nella gara d'esordio del Mondiale Marche '75. Sotto la bandiera a scacchi passano la Carrera di Gregg e quella di Keyser



La «prima» M.M.

13. 24 ORE DI DAYTONA - Gara internazionale di velocità e durata valida quale prima prova del Campionato Mondiale Marche. Daytona (Florida), 1-2 febbraio 1975.

#### LA CLASSIFICA

1. Peter Gregg-Hurley Haywood (Porsche Carrera), che nelle 24 ore percorrono 3218 chilometri alla media di 174,294 kmh; 2. Michael Keyser-Hans Keyser (Porsche Carrera) a 15 giri; 3. Charly Kemp-Carson Baird (Porsche Carrera) a 15 giri; 4. George Dyer-Jacques Bienvenue (Porsche Carrera) a 19 giri; 5. Bill Webb-G.W. Dickinson (Porsche Carrera) a 61 giri; 6. Al Holbert-Elliott Forbes (Porsche Carrera) a 64 giri; 7. John Graves-John O'Steen (Porsche Carrera) a 69 giri; 8. John Woodner-Fred Phillips (Ferrari Daytona) a 72 giri; 9. Gullermo Rojas-Hector Rebaque (Porsche Carrera) a 92 giri; 10. Rust Bond-George Rollin (Porsche 911) a 115 giri.

Giro più veloce: il 15. di John Greenwood (Chevrolet Corvette) in 1'57"3, media 188 e 255 kmh.

Classifica del Mondiale Marche dopo la prima prova.

1. Porsche punti 20; 2. Ferrari punti 3.

## alla lunga PORSCHE

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

I 48 partenti — ridotti a meno della metà al termine delle 2500 miglia percorse — lungo il misto veloce meritano indistintamente un elogio particolare. Essi sono stati i protagonisti di una lotta che non ha avuto momenti particolari soltanto nelle avanguardie, ma ha visto le vetture di seconda schiera, azzuffarsi con coraggio e determinazione.

I 35 mila spettatori, dunque, non possono dire di aver trascorso 24 ore all'insegna della noia. E' stata una corsa, in un certo senso, tipicamente internazionale poichè al via si sono schierati drivers del Messico, Italia, Francia, Germania, Canada, Inghilterra, che non erano al volante di bolidi europei, ma guidavano macchine meno famose ma pur valide. E' mancato lo «Show» principale, quello che tutti attendevano dalle Ferrari («non officials») ma egualmente seguita.

Hanno resistito, purtroppo, meno di qualche vettura delle più lente, nei confronti del cavallino, ma sarà per un'altra occasione. Speriamo che il vecchio Chinetti sappia fare qualcosa di buono con o senza la benedizione di Maranello. Se non altro per tenere sveglio il nome italiano in terra straniera.

# LA CRONACA E' sfumata in un'ora la fuga di PETERSON

DAYTONA - Il sole estivo (per la Florida a nord si sente la morsa dell'inverno) consente sfilate di majorettes e miss formose. Poi il via delle 48 macchine qualificate il venerdì. Rush rombante, sorpassi, primi ritiri nelle retrovie e fuga di

kmh. Verso le 21 locali, sei ore dopo il via, Tony De Lorenzo e Dick Brown si sfiorano e De Lorenzo termina contro il muro rovinando paurosamente la macchina. Il pilota esce incolume. Poco dopo è la volta di Carl Shafer che corre in coppia con Greenwood. Lanciato a 170 miglia la Corvette termina contro il muro della sopraelevata nord e letteralmente si sgretola. Per il pilota americano — che non riporta nemmeno una scalfittura — la gara termina qui.

Allo scadere dell'ottava ora, trascorsa senza troppi sussulti, con le tenebre che assorbono i profili delle macchine dai grossi occhi luminosi e con gli spettatori che lasciano le tribune per trascorrere qualche ora in letto nei vicini motel, la muta cambia «leader».

La «battaglia di Monaco» come l'avevano definita Stuck e Posey, non c'è più. Ambedue i piloti della BMW costretti varie volte al box, vedono il motore fumare paurosamente e sono costretti al ritiro. Poco dopo la mezzanotte Gregg, in curva su «misto» compie un testa-coda senza conseguenze e riprende più accanito che mai deciso a conquistare il comando. Alle 2, Haywood dà il cambio al biondo pilota di Jacksonville e continua nella marcia di rimonta che elettrizza i pochi spettatori infreddoliti da una nebbia che scende sulla pista ma che verrà fugata dal primo sole. Finalmente la Carrera del famoso



Condotto dalla Chevrolet Corvette di John Greenwood, il più veloce nelle prove, parte il gruppo delle 75 vetture per la tredicesima edizione della 24 Ore di Daytona, una gara in pratica riservata alle vetture granturismo

Ronnie Peterson — per circa un'ora — con la sua BMW con la quale sembra stia disputando una gara di F. 1, senza che nessuno sia capace di tenergli dietro.

Ma dopo un'ora di corsa scatenata il motore comincia a fumare sul rettilineo principale dove lo svedese ha toccato velocità altissime. La BMW rientra al box e non torna più in pista: uno dei favoriti è già eliminato. John Greenwood, che si era tenuto nelle prime posizioni, è costretto al box e perde molti giri (circa mezz'ora per il cambio del radiatore) ma riprende subito con accanimento per cancellare il tempo perduto.

Peter Gregg, in curva nel «misto» è toccato dalla Porsche Carrera di Carlos Bolanos (Messico) che continua dopo molte soste, mentre Gregg prosegue senza il parafrangente posteriore sinistro, lottando per la 3. posizione con la Porsche Carrera di John Graves. Hans Stuck, l'unico superstita della BMW, spunta dalla quarta posizione ed assume il comando che tiene saldamente distaccando il diretto inseguitore Al Holbert, anch'egli su Carrera, di un giro.

Dietro al gruppo delle macchine tedesche insegue Jerry Thompson la cui Corvette mantiene una posizione di attesa. La Ferrari atardata dal solito mozzo, si ferma dopo quattro giri ed abbandona definitivamente. Dopo tre ore di gara il gruppo di testa è formato da Hans Stuck, John Greenwood, Al Holbert, John Graves, Charlie Kemp e quindi Peter Gregg. La media è di 113.914 miglia, circa 184

equipaggio riesce a spuntarla e prende le redini della corsa — che terrà indisturbata per undici ore — arricchendo il distacco dal secondo Elliot Forbes (Carrera) di undici giri e portandolo a 13 dopo 570 giri del circuito.

Scomparsa la Ferrari Daytona di Minter prima della mezzanotte — per le sospensioni posteriori — il plotone si riduce a 26 macchine. In terza piazza, a 15 giri è la Porsche Carrera di Michael Kayser, seguita da George Dyer (Carrera) Charlie Kamp (Carrera). Sette macchine nel gruppo di testa, tutte Carrera. Il sole richiama la folla negli spalti (circa 35 mila persone) mentre nel box ci si scuote del torpore della notte. Si ha ormai l'impressione che se nulla accadrà di drastico la pur mal ridotta Carrera di Gregg e Haywood — che marcia alla media di 175 kmh — porterà sul podio d'onore i validi piloti floridiani.

Nelle ultime tre ore di questa combattuta 24 Ore — sia pure in formato ridotto per l'assenza delle «blasonate» europee, — la situazione nelle prime file non cambia. La marcia progressiva del duo Gregg-Haywood fa guadagnare un paio di giri ancora alla squadra della Porsche Carrera (15 in tutto) sul tenace Al Holbert il quale, nonostante la sua guida perfetta non riesce a tener testa allo scatenato Gregg che meritatamente vince per la seconda volta la 24 Ore di Daytona.

## Dal 28° posto rimonta e vince nella «50 VW»

DAYTONA - Per arricchire e rendere la «settimana della velocità» più avvincente per gli spettatori presenti Bill France ha «messo in onda» anche una 50 miglia riservata alla Formula Volkswagen «Gold Cup», alla quale hanno preso parte 30 concorrenti, nettamente battuti da Tom Bagley della Pennsylvania il quale, dopo aver lavorato una settimana ininterrottamente per mettere a posto la macchina, è giunto con un po' di ritardo e quindi ha potuto compiere solo due giri di qualifica.

La sua posizione di partenza è stata la 28., tuttavia il 35enne pilota, girando alla media di 108.900 miglia orarie (oltre 175 kmh) è riuscito a rimontare il romboante plotone e distaccare il diretto inseguitore di tre secondi. John Batchelor, sulla linea d'arrivo, compiva una piroetta e tagliava il traguardo all'indietro, ma in tempo per battere Bob Lazier (del Colorado) per una frazione di secondo.

## Raffreddati ad acqua i freni B.B.

DAYTONA - La NART (North American Racing Team, di Luigi Chinetti) quest'anno ha presentato alla 24 Ore di Daytona, un boxer berlinetta Ferrari, una «cugina delle preziose vetture che costano qualcosa come 38 mila dollari», ha detto Chinetti — il 12 cilindri «Mid Engine» è stato preparato dalla sezione sviluppi della Champion e presentava, oltre ad una linea aerodinamica «rividuta», anche i freni a disco raffreddati ad acqua.

Se questo tipo di macchina darà i risultati sperati, Chinetti vorrebbe presentarla al Salone dell'auto del '76 a New York e quindi chiederà a Maranello un certo quantitativo di modelli da immettere nel mercato statunitense al prezzo favoloso di 40 mila dollari... Naturalmente prima di dire l'ultima parola il vecchio Chinetti dovrà udire l'eco della campana di Maranello.

23

# Già in prova fragile il mozzo B. B.

## Mentre DONOHUE tenta un record sull'ovale - D

# 24 ORE gemellata a SEBRING?



Nella prima parte della gara, Greenwood (sulla sua Corvette c'è la pubblicità per Sebring) si è trovato a lottare con la BMW di Peterson e Posey



Dopo il ritiro di Peterson, avvenuto nel corso della prima ora di gara, il comando è stato preso dall'altra BMW di Posey e Stuck (qui alla guida)



Ben presto, il primo posto è stato conquistato dalla Carrera dei vincitori di due anni fa, Gregg (a sinistra, qui sotto) ed Haywood, che hanno fatto il bis nonostante la vettura fosse stata danneggiata in una collisione



DAYTONA. Bill France è veramente un «big brain» ovvero un cervellone in fatto di propaganda ed organizzazione. Per 15 giorni riesce a tenere fisso l'occhio del mondo sportivo sulla capitale della velocità dell'est, Daytona, con una serie elettrizzante di corse di diverso tipo: dalla 24 Ore alla qualifica per la classica 500 miglia «Winston Cup Grand National» del 16 prossimo, dalla 100 miglia «Goodrich radial challenge series» per Stock Sedan, alla 50 miglia Volkswagen Super V per terminare con la Corsa dei Campioni alla quale partecipano Fittipaldi, Peterson e sette tra i migliori assi dell'automobilismo americano.

Per rendere la serie di competizioni attraente, France ha consentito che Mark Donohue, l'ingegnere collaudatore di Roger Penske e pilota della F. 1 omonima, tenti di battere il record su circuito semi-ovale detenuto da A.J. Foyt il quale a bordo della sua Gilmore-Coyote-Ford sul triviale di Talladega, lo scorso agosto fermò il tachimetro su 350,527 kmh miglia orarie.

«Se le condizioni atmosferiche saranno perfette», dice Bill France, «Donohue riuscirà a battere il record. Non voglio predire la media, ma son certo che Mark, a bordo della famosa Can-Am Porsche 917 turbocompressa, con la quale vinse il campionato nel 1973 e rimessa a nuovo da Penske, saprà battere il tempo di Foyt».

Il tentativo avrà luogo giovedì prossimo tra una prova di qualifica della Stock Car, verso le 14 locali. La Porsche 917 sarà azionata dal motore di 5,4 litri capace di sviluppare 1000 HP.

Sempre stando a quanto ci ha detto France, sembra che si sia giunti ad un accordo: difatti Daytona e i dirigenti di Sebring potrebbero «abbinarsi» nel 1976 e lanciare una 24 ore su scala internazionale con ingaggio di macchine europee le quali, inflazione monetaria permettendo, potrebbero ricevere somme adeguate per il volo oceanico.

Voci non confermate vorrebbero France interessato a costruire il nuovo circuito di Sebring a 25 miglia del vecchio aeroporto investendo per quella pista qualcosa come 3 milioni di dollari. Sino ad oggi il patron di Daytona ha sotto il suo controllo i «due gioielli» Daytona e Talladega e tre piste minori nella Virginia e Carolina nelle quali han luogo durante l'anno le corse Stock valevoli per il campionato nazionale.

«Io continuo a credere ed aver fiducia nelle corse di endurance», ci ha detto Bill France, «anche se molti non riescono a comprendere l'importanza di simili competizioni».

Però la grande maggioranza degli «sponsors» non intendono spendere somme ingenti in una corsa della quale trarrebbero un risultato minuscolo in quanto in USA si corrono due sole tappe valevoli per il mondiale marche: Daytona e Watkins Glen.

France, comunque, contestando le corse europee mondiali marche ha creato e protetto la «International Motor Sport Association», che dovrebbe essere, nell'intendimento di France, una seconda FIA o giù di lì. «Fra quattro o cinque anni vedrete i risultati», ha detto apertamente il sessantenne sportsman... Se son rose...

DAYTONA. Un sole accogliente, caldo, e decine di migliaia di spettatori hanno dato il benvenuto alle prove di qualificazione di 60 macchine iscritte alla tredicesima 24 Ore di Daytona, regolarmente sanzionata dalla International Motor Sport Association e dalla FIA e quindi, stando alle asserzioni degli organizzatori, valevole per il Campionato Mondiale Marche.

Il caldo, dicevamo, ha avuto un peso predominante sulle prove le quali hanno visto in azione la North American Racing Team, ossia la scuderia di Chinetti che ha iscritto due Ferrari, una Daytona, affidata alla coppia Gagliardi-Cudini ed un Boxer Berlinetta con motore 12 cilindri che Milt Minter avrebbe dovuto guidare durante la corsa con 50 mila dollari in palio. Ma dopo un primo tentativo di Minter, il boxer ha accusato non al mozzo anteriore destro. Nonostante le modifiche dei meccanici la macchina non ha reso efficientemente tanto che Chinetti ha dovuto richiedere d'urgenza un nuovo pezzo a New York, giunto via aerea.

Ma all'ultima, decisione improvvisa: Minter guiderà il Daytona che comunque non riuscirà a piazzarsi nelle prove tra i primi dieci.

Sorprendente invece, il piazzamento in prima posizione di John Greenwood, in coppia con Carl Shafer su Corvette che gira sul circuito misto-veloce di 3,91 miglia alla media di 191,535 kmh, seguito a ruota dal duo Ronnie Peterson-Brian Redman al volante di una BMW 3 litri che marcia alla media di 189,089 kmh. Il grande favorito Peter Gregg, accoppiato con Hurley Haywood su Porsche Carrera vincitori della 24 Ore del 1973, ottiene una media di 185,405 e si piazza in settima posizione di partenza.

In effetti queste prove di qualifica non hanno acceso gli spiriti ed i propositi dei piloti, specialmente gli americani i quali hanno emesso pareri veramente infantili allorché hanno detto che la 24 Ore non interessa e che la qualifica ha poco valore quando si hanno dinanzi 24 ore di gara. Ma più sorprendente è stata la spiegazione offerta da Ronnie Peterson il quale ha affermato che i veri piloti, amano girare soltanto un'ora e mezza e che le gare di «endurance» sono noiose ed inconcludenti.

Chi ha preso sul serio la corsa è stato Sam Posey — il Cassius Clay delle quattro ruote — il quale ha ribattuto: «Fate partire primo poi ne ripareremo. Può accadere anche in formula uno che un motore ceda, ma se la macchina è a posto si possono fare grandi cose».

I bookmakers alla vigilia raccolgono le scommesse che vedono Gregg e Haywood favoriti anche perché come detto nel 1973 conquistarono l'alloro scrivendo il loro nome insieme a Dan Gurney, Pedro Rodriguez, Ken Miles, Lloyd Ruby, Lorenzo Bandini, Mark Donohue e Phil Hill. Tuttavia l'attenzione generale è accentrata sulla coppia Al Holbert ed Elliot Forbes, quest'ultimo pilota della scuderia Gurney.

Molti italiani ed ortadini iscritti a questa 24 Ore. Da segnalare Guido Levetto il restauratore torinese di Daytona, a bordo di una Camaro, in coppia con Russ Boykin, quest'ultimo patron della vettura, Giancarlo Gagliardi, Gimondo di Ciano soprannominato «Reino» di Daytona, Carosso di Fort Lauderdale. De Lorenzo del Michigan, tutti specialisti della Trans-Am e tutti alla guida di Camaro. La Corvette di John Greenwood è apparsa la più veloce in prova (200 miglia orarie nel rettilineo principale dopo il banco sopraelevato nord) ma non tutti sono del parere che la velocità specie in questa gara abbia un peso predominante.

Le due Ferrari («semiofficiali») di Chinetti, escluse le altre due Daytona e la 365 di John Morton il cui «patron» è il milionario Francisco Mir, hanno fatto gioco agli organizzatori i quali hanno ridicolmente reclamizzato il «ritorno di Ferrari sulle scene mondiali sportive» richiamando per la settimana della velocità decine di migliaia di spettatori in più. All'atto pratico questa fanfara non sarà giustificata da una performance positiva, anche se il fatto che Chinetti abbia fatto passare Milt Minter nella Daytona faceva presagire un assolo di quest'ultima la quale ha dovuto lottare contro un gruppo compatto di Carrera, di Porsche, di Camaro e Corvette e delle due BMW tenute d'occhio da tutti.

Ce la farà finalmente un australiano a vincere la COPPA TASMANIA? Dopo ORAN PARK sembra di sì

# L'ipoteca di BROWN



Graham McRae, al volante della sua GM2 aggiornata nell'aerodinamica, non è stato fortunato a Oran Park. Lo vediamo mentre sta per essere superato dalla Lola di Warwick Brown, che gli è in scia e lo doppiierà. Il giovane Brown con questa vittoria ha messo una seria ipoteca sul titolo australe

## Così (in 14) al via

Brown (Lola T332) 1'5"7	Amon (Talon MR1) 1'5"4
Lawrence (Lola T332) 1'5"7	Walker (Lola T332) 1'6"1
McRae (McRae GM2) 1'6"2	Stewart (Lola T400) 1'6"2
Goss + (Match A53) 1'6"4	Bartlett (Lola T400) 1'6"6
McCormack (Elfin MR6) 1'7"2	Smith (Lola T232) 1'8"1
Murdoch + (Begg 018) 1'8"9	Cooper + (Elfin MR5) 1'9"5
Davison + (Match A51) 1'13"2	Loy (Match A51) 1'15"5

## COPPA TASMANIA (dopo 5 prove)

1. Brown 24; 2. Lawrence 21, 3. Walker 17, 4. McCormack 15, 5. Amon 12; 6. McRae 9; 7. Bartlett 8; 8. Murdoch 7; 9. Stewart e Smith 5; 11. Oxtan e Robertson 1.

# AMON con una mano sola!

ORAN PARK Warwick Brown, di Sydney, che capeggiava il campionato ex aequo con Lawrence, dopo le quattro prove neo-zelandesi, si è portato in testa con la sua vittoria a Oran Park e conduce con 24 punti davanti a Lawrence il quale ha sempre occupato il secondo posto, durante tutta la gara, praticamente indisturbato come il vincitore.

Mentre Brown faceva un'ottima partenza, non si può dire altrettanto per Amon che quando si è abbassata la bandiera è passato a occupare il quarto posto, dopo essere partito dalla prima fila. Anche McRae ha fatto una partenza mediocre, ostacolando per di più McCormack; i due hanno iniziato il primo giro rispettivamente settimo e ottavo. Dal fondo dello schieramento Davison è partito molto bene, ma già al primo giro ha avuto una foratura e dopo ha faticato per mettere in luce le sue doti.

Al termine del primo giro Brown aveva già un vantaggio di 1"1 nei confronti di Lawrence il quale, a sua volta, si staccava un poco da Walker. Amon talonava Walker e non intendeva mollare, anzi si può dire che siano stati questi due conduttori a fornire il miglior duello della giornata. Tutti gli altri erano nell'impossibilità di ovviare alla supremazia di Brown, che si staccava al ritmo di quasi 1" a giro. Arrivati alla quinta tornata aveva un vantaggio di 4"2, alla decima di 11" e alla trentesima il distacco era ormai di 24". Al sesto giro Bartlett è riuscito a superare McRae, occupando il settimo posto, e due tornate più tardi McRae è andato al box con una foratura al pneumatico posteriore, di destra. Si aggiunga che mentre il pilota era al box l'acqua bolliva, fatto che ha creato

per McRae un problema di surriscaldamento che è durato per tutta la corsa; come se non bastasse, nei restanti giri il pneumatico anteriore di sinistra si sgonfiava lentamente.

Al nono giro Leffler ha «parcheggiato» la Bowin sul ciglio del rettillo principale perché la vettura surriscaldava e la pressione dell'olio scendeva. Mentre era in sesta posizione, al decimo giro, Bartlett è andato al box con olio all'impianto elettrico (si è poi scoperto che lubrificante era entrato nel magnete) e ha perso quattordici giri. E' poi tornato in pista ed è riuscito a finire la gara, alla meno peggio. Al diciassettesimo giro Stewart ha spodestato Goss dal quinto posto e ce l'ha fatta a conservare la posizione finché, al trentasettesimo giro, ha sostato al box pensando di avere una foratura al pneumatico posteriore di sinistra; i meccanici, dopo avere controllato, hanno invece trovato che non era vero e Stewart è tornato in gara prima che si potesse controllare l'altro pneumatico posteriore... che era in effetti afflo-

sciato! Stewart è dovuto quindi tornare al box, quando è ripassato, perdendo in totale due giri e piazzandosi poi settimo, dietro a Smith. A Goss si è spento il motore all'inizio del rettillo, al ventitreesimo giro, e si è poi rilevato un guasto all'impianto elettrico; un vero peccato, perché il pilota aveva occupato in modo costante la sesta posizione, con buon vantaggio su Smith. Davison ha completato ventinove giri prima che gli si rompesse la terza marcia; è dovuto tornare zoppicando al box e ha rinunciato alla lotta.

Quanto ad Amon, non aveva mai dato fiato a Walker, ma da metà gara in poi gli saltavano le marce e ha dovuto quindi tenere stretta la leva del cambio dal quarantacinquesimo giro in poi. Questo rende ancora più degno di lode il suo quarto posto in classifica.

Praticamente, soltanto Brown, Lawrence e Walker hanno fatto una corsa priva di problemi e perfino Smith, che pareva procedere senza intoppi, in realtà era senza seconda e quarta marcia dal trentaduesimo giro; avendo un motore Chaparral ce l'ha però fatta a stare al passo con Lawrence sul rettillo, pur non disponendo della quarta marcia.

E' stata in ogni modo la gran giornata di Brown, che ha vinto con bello stile, facendo alla lettera i suoi comodi sul circuito che di recente gli ha dato molte soddisfazioni. Ha anche segnato il giro più veloce, dopo essere partito dal palo, e si è portato in vetta alla classifica del campionato, come si è detto. Che sia finalmente il turno di un australiano, di vincere la Coppa Tasmania?

Thomas Floyd

### PETER STUYVESANT - ORAN PARK - 2 febbraio - Quinto round della Coppa Tasmania

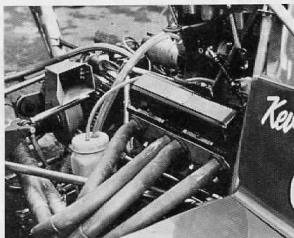
LA CLASSIFICA - 61 giri = km 160  
1. Warwick Brown (Lola T332 Chev) in 1:9:10"7; 2. Graeme Lawrence (Lola T332 Chev) 1:9:45"0; 3. Johnnie Walker (Lola T332 Repco) 60 giri; 4. Chris Amon (Talon MR1 Chev) 60 giri; 5. John McCormack (Elfin MR6 Repco) 59 giri; 6. Ken Smith (Lola T332 Chev) 59 giri; 7. Max Stewart (Lola T400 Chev) 58 giri; 8. Graham McRae (McRae GM2 Chev) 57 giri; 9. Kevin Loy (Match A51 Repco) 52 giri; 10. Kevin Bartlett (Lola T400 Chev) 47 giri; Giro più veloce: Brown 1'6"3.



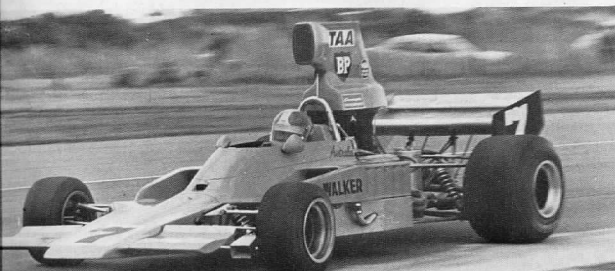
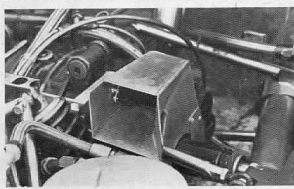
Lawrence, che qui vediamo sostituire un pneumatico posteriore nella sua Lola T 332, si è classificato 2.

## Movimentate le prove da marce e freni

GRAN PARK - Quindici vetture si sono allineate al via del quinto round della Coppa Tasmania, prima prova australiana. C'erano John Goss (Match Repco Holden), Garrie Cooper (Elfin Repco Holden), John Davison, figlio dell'ex campione australiano Lex Davison (Match Repco Holden) John Leffler (Bowin Chev), Kevin Loy (Match Repco Holden), vettura che fu pilotata da Lella Lombardi) i quali prendevano il posto dei neo-zelandesi che non erano venuti in Australia. Il resto del gruppo era formato dai neozelandesi Amon, McRae, Lawrence, Smith, Murdoch, sulle stesse vetture che avevano corso a Teretonga, oltre che dagli australiani Brown, Stewart, Bartlett, Walker, McCormack. Era iscrit-



Sopra, il motore Alan Smith della Lola T 400 di Bartlett. Sotto, una presa d'aria dei freni dietro inboard



Terzo si è classificato Johnny Walker, con la sua Lola-Repco T 330/332

to anche Muir, che avrebbe dovuto pilotare anche una Lola T 332 appartenente a Mike Hall, un australiano che vive negli Stati Uniti, ma la macchina è rimasta distrutta in un incidente durante le prove private. Muir illeso.

Le prove si sono svolte con tempo caldo, circa 30 gradi. Leffler era fessante perché stava ancora sistemando la vettura, avendo avuto molte noie nel montare il motore Chevy su un telaio progettato per il Repco Holden. In una sessione non cronometrata Davidson ha avuto un guasto, sicché ha mancato la prima prova della prima sessione. Bartlett e Stewart (Lola T 400) mancavano pure, essendo arrivati in ritardo.

Nella prima sessione il lento Brown è stato il più veloce col tempo di 1'6"7, su pista scivolosa e sporca. Bartlett è apparso per la seconda sessione, ma si è fermato presto con noie ai freni (disco posteriore di destra) e non ha cercato di segnare un tempo. Brown è stato di nuovo il più veloce in 1'6", Murdoch e Goss sono incappati in testa-coda uscendo dal ponte, Cooper è rimasto senza quarta marcia e Amon, dopo un avvio lento nella prima sessione ha migliorato il proprio tempo (47"7) poi è andato al box per cambiare i rapporti. Davidson, apparso su una nera Matich di bell'aspetto, ha «cotto» i pneumatici anteriori.

Nella terza sessione si è avuta una di-

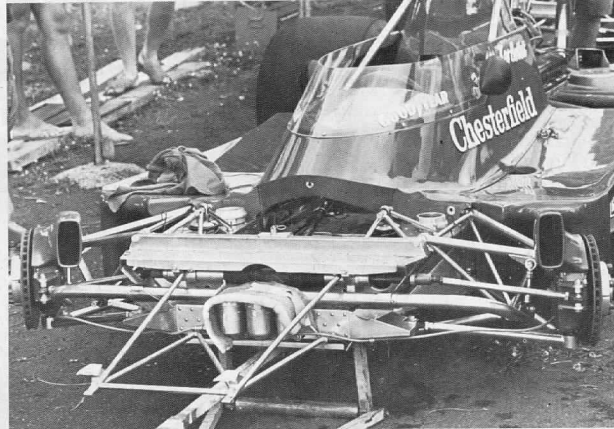
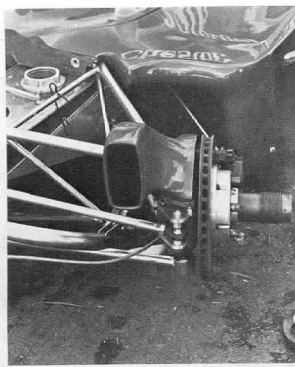
scussione, quando a Brown è stato addebitato il tempo di 1'5"8, mentre al box era stato cronometrato un 1'5"1. Amon ha segnato 1'5"4, Lawrence si è messo a girare sempre più velocemente e, un giro dopo l'altro, ha segnato 1'5"8; ha poi fatto un mezzo testacoda, poco prima di passare sotto il ponte. Walker ha segnato 1'6"1, mentre McRae era ancora piuttosto lento (1'6"5).

E' poi sceso in pista Stewart che ha segnato 1'6"7, incappando in due testa-coda; la vettura di McCormack aveva molto sottosterzo e il pilota ha segnato il tempo di 1'7"3, fermandosi poi per un guasto.

La quarta sessione è durata soltanto dodici minuti e tutti i piloti si sono sforzati di segnare buoni tempi: Brown ha infilato una serie di 1'5" cronometrato alla conclusione col tempo ufficiale appunto di 1'5" che significava la posizione al posto di Stewart e sceso a 1'6"2, Bartlett ha potuto segnare soltanto 1'6"6, mentre Davidson ha avuto una foratura a un pneumatico anteriore. La vettura di Leffler è arrivata in circuito il giorno della gara, ma ci si lavorava ancora attorno tanto che non era presente alle prove non cronometrate del mattino. La sessione è stata drammatica per Murdoch, che è stato costretto a ritirarsi per guasto, all'albero a camme, mentre Brown è rimasto senza terza marcia a metà delle prove ed è dovuto andare al box per la riparazione.

La maxiposto più vicina alle F.1

## Sospensioni progressive nella LOLA T 400



In alto, un dettaglio e qui sopra una vista d'insieme delle sospensioni anteriori a flessibilità variabile della nuova Lola T 400. Si nota una presa d'aria dei radiatori laterali, dietro la sospensione e quelle dei freni

SYDNEY - A prescindere da una similitudine basilare nella forma della monoscocca, e per il fatto che le ruote sono uguali, la nuova Lola T400 (che fa ottima impressione) ha ben poco in comune con la T332 che l'ha preceduta. Le officine Lola di Huntingdon, e il team di progettisti formato da Eric Broadley e da Frank Gardner, hanno fatto di tutto perché questa vettura fosse la più aggiornata e addirittura «LA» più moderna F. 5000, nella forma a noi nota.

Senza dubbio alla Lola si è imparato molto grazie al team Haas-Hall, che l'anno scorso fece gareggiare una T332 semi ufficiale per Redman nel campionato americano di F. 5000, e inoltre è stata ideata una nuova carrozzeria posteriore per migliorare il flusso d'aria. I primi, ovvii mutamenti si trovano appunto nella nuova carrozzeria, che presenta la forma più filante e piacevole che si sia vista nei recenti anni.

Abbandonando la disposizione della serie 330/332, ora i radiatori dell'acqua sono stati spostati sui lati della monoscocca, subito dietro la sospensione anteriore. Questo permette di migliorare notevolmente l'aerodinamica e la nuova forma è efficace al punto da fare diminuire la curva «a banana» che si notava nel modello precedente. L'allettono è sorretto da un unico asse centrale imbullonato alla piastra di estremità del cambio, sicché la zona tutt'attorno ha un flusso d'aria molto più «pulito». I doppi raffreddatori dell'olio sono stati spostati posteriormente, sui due lati del cambio, e sono racchiusi entro la coda della carrozzeria. Si sono conservati i freni posteriori entrobordo e il raffreddamento è fornito da condotti NACA modificati, sui due lati della presa d'aria dinamica. Due gran-

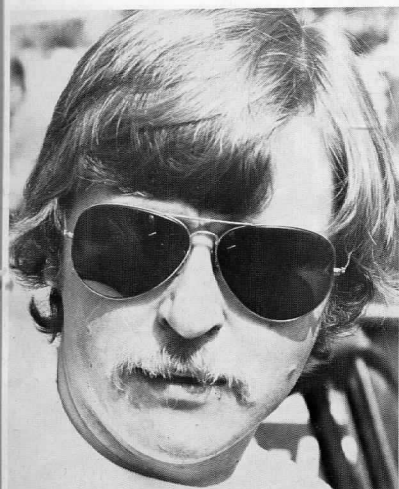
di prese d'aria in fibra di vetro conducono l'aria di raffreddamento ai freni anteriori fuoribordo.

Un altro mutamento radicale nella 400 consiste nell'introduzione di un sistema di sospensione a progressività variabile per fare funzionare ammortizzatori e molle che sono montati entrobordo sia anteriormente che posteriormente. Il roll-bar dall'aria molto robusta, ha due puntoni che si protendono in avanti e proteggono la scocca su entrambi i lati, allineati con il piccolo cruscotto. Questo è molto semplice, col contagiri al centro, un misuratore della pressione dell'olio su un lato e sull'altro un misuratore combinato per le temperature di acqua e olio.

Non si è sprecato il minimo spazio, nel tentativo di mantenere la vettura il più possibile compatta e batteria e filtro dell'olio sono montati sui due lati del motore. Il prototipo ha coperto molti chilometri in prova su vari circuiti, pilotato da Gardner, prima che lo si dichiarasse pronto per la produzione. Le prime due vetture sono state consegnate ai piloti australiani Bartlett (il prototipo) e Max Stewart appena in tempo per il primo round della Coppa Tasmania, ma entrambe hanno avuto noie meccaniche anche se Bartlett si è piazzato terzo a Levin, alla prima uscita, ed era secondo a Pukekohe.

Questa vettura ha indubbiamente un grande potenziale e, col tempo, dovrebbe ottenere gli stessi successi avuti dal modello 330/332, superando addirittura ogni previsione.

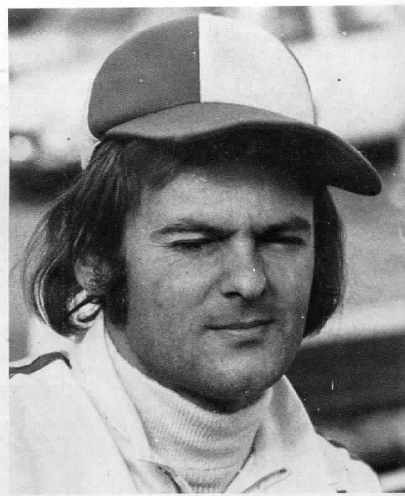
La Lola T400 è senz'altro la F. 5000 che più si avvicina a una F. 1, dal punto di vista della «raffinatezza» ed esteriormente sarebbe difficile trovare una differenza fra le due.



Simo Lampinen, il vincitore

**Nella morsa ARTICA  
SAAB i piloti nordici  
della FIAT: 7. MIKKOLA**

**BLOMQUIST  
esagera  
1° LAMPINEN**



Stig Blomqvist, lo sprecone

**ROVANIEMI** - La Saab ha completamente dominato il Rally Artico, seconda prova dell'Europeo Conduttori, conducendo la gara dal primo metro all'ultimo: la nostra Fiat, venuta in Finlandia con due equipaggi che cercavano punti per il campionato finlandese, ma anche per avere indicazioni valide per il Rally di Svezia che si svolgerà dal 13 al 16 di febbraio e valevole per il mondiale marche, ha ottenuto un settimo posto per merito di Hannu Mikkola.

Simo Lampinen in coppia con Markkanen, al volante della Saab 96 V4 ha stravinto questo Rally Artico, infiammando (per quanto possibile, viste le temperature da -42 in alcuni punti) i moltissimi spettatori che hanno seguito la prova per i 2100 km, zeppi di ben 50 prove speciali. L'eroe della gara è però senza dubbio lo svedese Blomqvist, che in coppia con Sylvan ha vinto almeno 35 delle prove speciali in programma: poi la foga ha tradito il forte pilota, che sentendosi in testa dopo aver vinto tante prove, per voler strafare ad aggiudicarsi anche l'Artic Rally (il Polar Rally lo aveva vinto pochi giorni prima) è uscito di strada tre volte perdendo tempo prezioso e finendo a poco più di due minuti da Lampinen. Al terzo posto un'altra Saab, quella di Vilkas-Soini, che ha preceduto la Sunbeam Avenger di Hamalainen-Alamaula, primi del gruppo 1.

Settima, abbiamo detto, la Fiat Abarth rally di Mikkola-Todt, la vecchia ma sempre valida spider « made in Torino » che è stata molto sfortunata: uscita tre volte di strada era appena trentesima al termine della prima tappa, mentre Alen al volante della seconda 124 era già ritirato per un'uscita di strada, quando manteneva la quarta posizione.

Al via della seconda tappa, partita da Rovaniemi dopo una sosta di 5 ore, Mikkola si è scatenato dimostrando di essere al volante di una vettura ancora valida e ha guadagnato posizioni sui posizioni

fino a giungere al nono posto in classifica generale. Ma la sfortuna doveva ancora colpirlo, con alcune macchine in mezzo alla strada che gli facevano prima perdere 5 minuti e poi con la strada bloccata, che lo costringeva a un passaggio in neve fresca, con conseguente impantanamento, che gli portava via altri 16 minuti. Riprendeva con rabbia e continuava a guadagnare posizioni, giungendo alla fine al settimo posto: poteva, anche a detta degli avversari, essere comodamente terzo senza tutti quegli inconvenienti. L'avversario più temuto, anche dai piloti della Saab era Makinen che pilotava una Ford Escort RS 2000 dotata di pneumatici speciali della Hakka-Peliitta, con uno speciale disegno fatto su sua richiesta: ma lo specialista della Ford bruciava l'impianto elettrico, mandando addirittura a fuoco la vettura quando era in seconda posizione.

Tra i più forti costretti al ritiro anche Rainio con la Saab durante la 24. prova speciale per la rottura del motore: Kinnunen che guidava una Toyota ha rotto anche lui il motore quando si trovava nei primi 10 della classifica. Russling da parte sua rompeva il differenziale della sua Porsche Carrera quando ricopriva ancora buone posizioni.

Le Saab, dominatrici del rally, erano state curate espressamente per questa prova: il motore erogava 170 CV (la cilindrata era di 1600 cc.) mentre la berlina rimaneva su un peso di 900 kg. Uno dei motivi che hanno favorito in modo determinante la Saab era insito nel regolamento, che non permetteva più di 24 chiodi in uno spazio di 30 cm, ragion per cui con gomme da tredici pollici non si potevano montare più di 150 chiodi. Questa norma specifica, appunto, e il fatto che la Saab è una trazione anteriore hanno favorito in maniera determinante la casa svedese.

**Giancarlo Cevenini**

**Il segreto  
per vincere  
sul ghiaccio  
SOLFEGGIARE  
con l'acceleratore...**

**SPECIALE AUTOSPRINT**

**ROVANIEMI** - «... Bisogna saper "solfeggiare" con l'acceleratore per guidare sul ghiaccio. Ecco il nostro segreto. E' la ragione per la quale ben difficilmente uno che non sia nordico potrà mai vincere uno dei nostri rally...» così ci ha detto Simo Lampinen vittorioso sull'ultimo traguardo, quello dello stadio del ghiaccio di Rovaniemi in una mattina gelata, nera e freddissima, alle ore sei, quando anche le renne dormono. La partenza era stata data da Rovaniemi alle 18 di giovedì, dopo che il ministro dello sport finlandese (volando in elicottero e giungendo in ritardo) aveva dato il via ai 70 equipaggi per la « cavalcata del ghiaccio », come qualcuno ha definito il Rally Artico. La prima tappa, terminata dopo 14 ore sempre a Rovaniemi, ha visto in testa Makinen seguito da Rainio con la Saab, Lampinen, Vartanen con la Opel Ascona Gr. 2 e il grande Blomqvist solo quinto nonostante avesse vinto ben 11 delle tappe in programma, ridotte a tredici da 16 che erano per non essere troppo in ritardo sulla tabella di marcia.

Mikkola con la Fiat 124 era trentesimo, mentre Alen si era dovuto ritirare per uscita di strada dopo due dossi velocissimi e una curva a destra presa con troppa « allegria » con conseguente innervamento fin sopra al tetto e difficoltà ad uscirne fuori.

Niente altro di importante da segnalare in questa tappa se non la netta supremazia della Ford Escort di Makinen che erogava 200 cavalli e che era equipaggiata con gomme speciali della Hakka Peliitta con disegno particolare fatto dal pilota, che è anche collaudatore della casa di pneumatici finlandese.

Al via della seconda tappa che comprende 19 prove speciali, delle quali una viene annullata, prendono il via 36 equipaggi. Lo staff della Saab è preoccupato per la superiorità dimostrata dalla Escort di Makinen-Salonon. Qualcuno insinua anche che non è giusto che la casa di pneumatici che fornisce le gomme a tutte le squadre (anche la Fiat le userà più tardi) dia un pneumatico sperimentale al suo pilota collaudatore Tutto termina in « freddi » commenti al

via, con una temperatura mite di 15 gradi sottozero.

E' la tappa decisiva: infatti Blomqvist continua impertterito a vincere prove su prove e guadagnare secondi che perde poi in innervate fuori strada da manuale.

Alla 32. prova speciale (in totale) Makinen che è in testa ha un banale incidente: un corto circuito gli manda a fuoco la macchina completamente. Per la Saab un sospiro di sollievo: in questo momento tre loro macchine sono in testa, è una lotta in famiglia. Intanto dalla 30. posizione sale con prodigiosa rimonta Mikkola con la Fiat 124 Abarth. E' sempre alle spalle del vincitore e guadagna alcuni minuti, fino ad arrivare in nona posizione in classifica generale. Ma ancora una volta la sfortuna è in agguato; perde la bellezza di 16 minuti innervandosi per evitare una macchina ferma in mezzo a una prova. Nella rimonta che tenta un'altra volta ha altre due piccole uscite di strada. In totale il pilota della Fiat ha perso quasi 38 minuti.

In questa seconda tappa spariscono Russling, con la Porsche che rompe il differenziale; Rainio; uno spericolato pilota di sicuro avvenire che rompe il motore e Kinnunen che rompe anche lui il motore della sua Toyota, che fino a quel momento aveva favorevolmente impressionato.

Al termine della seconda tappa tra Saab in testa: sono quelle di Lampinen, Blomqvist e Vilkas, poi Hamalainen con la Sunbeam primo del gruppo 1.

**LA CLASSIFICA DELL'EURO CONDUTTORI RALLY dopo il Polar Rally (coeff. 1) e l'Artic Rally (coeff. 4)**  
Blomqvist, Sylvan, Lampinen e Markkanen 80, Vilkas e Soini 48, Hamalainen e Alamaula 40, Airikkala e Haaksiala 36, Wilkman e Kataja 24, Mikkola e Todt 16, Danielsson e Sundberg 15, Eklund, Cederberg, Haugland e Antonsen 12, Temmes e Eriksson 10.

## TAA a MERANO 3. che vince

**MERANO** - Con il successo di Taa Von Hilberhof, su Mini Cooper 1300, si è conclusa la seconda edizione dell'autosportiva Val Senales, organizzata in modo encomiabile dalla Scuderia Altoatesina, ex Merano Corse. Trenta equipaggi, fra i quali anche molti stranieri, hanno dato vita ad una manifestazione sportiva e ricreativa indimenticabile.

La gara era articolata su quattro prove: auto-slalom, slittino, bowling e sci. La prima è stata vinta facilmente dal meranese Franz Boschetti, mentre per la seconda poltrona si sono divisi equamente la posizione Klotz e Taa. La gara di slittino svoltasi in notturna e riservata alle «navigatrici» ha visto l'affermazione della bolzanina Vera Eceel su Gerti Rinner e Astrid Schwarz che ha dovuto accontentarsi della terza piazza.

Sepp Platzgummer ha battuto, sia pure d'un soffio, Taa e Amort nel bowling, ma la gara più entusiasmante è stata quella sciatica che ha visto Siglinde Zemmer dominare su tutti, mentendo in filo dietro di lei anche i signori uomini fra i quali non pochi dotati di una certa classe.



● Anche i possessori di Mini potranno disporre del pneumatico Dunlop con scultura «P», finora destinato esclusivamente alle vetture europee con alte prestazioni. Il pneumatico, ora anche nelle misure 165/70 HR 10 potrà appunto essere montato sulle vetturine a trazione anteriore.

## Ha vinto Ceccarelli in VAL D'ELSA Notturmo anche con pedaggio

**COLLE VAL D'ELSA** - E' proprio vero che organizzare le corse costa sempre di più ed anche le prove con formula economica, cioè senza licenza CSAI ed aperte a tutti, incontrano nuovi ostacoli. Ne sanno qualcosa i soci della Squadra Corse Valdelsa che organizzando il loro mini-rally notturno (ma poi non tanto mini), hanno dovuto addirittura pagare un pedaggio per transitare — un tratto di ottocento metri — su una strada privata: il proprietario ha preteso centomila lire stabilendo

Primo rally notturno Valdelsa - 2.a coppa Irrequieto Colle Val d'Elsa 1-2 febbraio

### LA CLASSIFICA

1. Ceccarelli (Fiat 127) penalità 98; 2. Cellesi (Fiat 128 sport) 152; 3. Bertacca (Fiat Abarth 124) 160; 4. Paganelli (Fulvia HF 1.6) 164; 5. Bernini (Cooper 1300) 204; 6. Borghi (Fiat 850 C) 232; 7. Nocentini (Simca R 1) 234; 8. Irrequieto (Fiat 850 S) 237; 9. Volpicelli (Fiat 850 S) 248; 10. Cecchi (Fiat 128) 249. Seguono altri 31 concorrenti.

così in quel di Gallena, alla periferia di Colle Val D'Elisa, un nuovo primato per quanto riguarda il caro strade. Al confronto i pedaggi autostradali sono un'elemosina. Ma a parte questa particolarità, che speriamo non dilaghi, il primo Rally della Valdelsa è stato un vero successo: un'ottantina di iscritti, 76 partenti, 195 chilometri di percorso, quattro prove speciali, un guado micidiale per molti concorrenti tanto che hanno concluso in 41. Fra i concorrenti in gara oltre ai piloti delle formazioni toscane (Valdelsa, Mugello, Senesi, Biondetti, Benelli, Kinzica) anche scuderie come la Modena Corse, i Piloti Imperiesi, la Tre Gazzelle, ed altri piloti venuti da varie regioni d'Italia, attratti dalla possibilità di correre spendendo solo diecimila lire per la tassa d'iscrizione. Come si addice ai rally più importanti, anche quello della Valdelsa è stato avvertito dal maltempo ed in particolare la pioggia che ha messo a dura prova l'organizzazione. Il temporale durante la prima parte della gara ha creato un ostacolo in più, e il guado in località La Selva, risultato micidiale per diversi impianti elettrici. Fra i 41 superstiti la vittoria assoluta è andata a Ceccarelli che ha messo la sua 127 preparata (Bacci) davanti a vetture ben più potenti, come alcuni Spider 124, imprigionati dalle strette strade e dal fango. Il pilota della Valdelsa ha vinto con pieno merito, agguanciandosi anche tre delle quattro prove speciali (la prima, la seconda e la quarta), mentre nella terza ha avuto la meglio, per un solo secondo, Pepi su Renault 8.

Due incidenti, spettacolari ma senza danni ai piloti, hanno coinvolto la Fiat 124 sport di Carnesecchi e la Fiat 850 di Panzani, che si sono ribaltati durante una prova speciale. Ciò ha danneggiato numerosi piloti impossibilitati a partire in orario ed alla fine delle discussioni è stato deciso di annullare il primo ed il secondo controllo orario, in modo da fare giustizia. Inferiori alle previsioni le prove di alcuni equipaggi dotati di macchine competitive (Alfasud TI, Fulvia, Escort TC, 124 Sport, Simca R 2), mentre da ammirare coloro che hanno portato a termine la gara nelle classi più piccole data la severità del percorso, decisamente tirato.

Anche il vincitore Ceccarelli ha accumulato 98 penalità, ma con un margine di tutto rispetto nei confronti del secondo assoluto, Cellesi (Fiat 128 C), terminato con 152 e che ha prevalso per otto punti su Bertacca (Fiat Abarth 124 sport). Nelle varie categorie questi i vincitori. Classe 500: Marinali (Fiat 500), pen. 143; classe 750: Butti (Fiat 595), pen. 505; classe 850: Irrequieto (Fiat 850), pen. 237; classe 1000: Ceccarelli (Fiat 127), pen. 98; classe fino a 1200: Cecchi (Fiat 128), pen. 248; Classe 1300: Cellesi (Fiat 128 C); Classe 1600: Paganelli (Fulvia HF), pen. 164; oltre 1600: Bertacca (Fiat Abarth 124), pen. 160. Tra le squadre affermazione della «Valdelsa - gruppo APAT», davanti alla «Benelli Corse», «Valdelsa 2» e «Mugello Corse-S. Giovanni».

Marco Grandini



## La OPEL continua

L'Opel Ascona di Presotto e Peressinot, vincitori del gruppo 1 sia nel campionato italiano rallies internazionali che nella Mitropa Cup, fotografata al Sanremo. Le Ascona hanno dominato, con il modello preparato in gruppo 2, il campionato europeo Rallies con la coppia Rohrl-Berger.

Anche nella prossima stagione, la General Motors Italia continuerà a cooperare con i clienti-piloti con un valido servizio assistenza ai rallies nazionali ed internazionali curato dal personale dell'Autotecnica Conrero, oltre che con il consueto monte-premi per i migliori piazzamenti.

In nona posizione dopo aver ancora rimontato, Mikkola con la Fiat 124 Abarth.

Trentatré vetture delle 68 partite sono arrivate al traguardo della seconda tappa.

La terza ed ultima tappa, che parte alle 20 di sabato sera per terminare all'alba di domenica non ha storia: i magnifici tre della Saab continuano impertenti. Vince Lampinen che è andato più piano di Blomquist, ma che non è mai uscito di strada; terzo è Vilkas. Due sono stati i duelli che hanno appassionato gli svedesi dislocati lungo le prove speciali: il primo è stato per la supremazia nel gruppo 1. L'ha spuntata Hammalainen con la Sunbeam davanti al rivale di sempre Airikkala con la Vauxhall Magnum; a parziale giustificazione di quest'ultimo una rottura del ponte e una uscita di strada.

L'altro duello è stato nella categoria «Dame» tra la vincitrice della coppa Eeva Heinonen con la Ford Escort e la giovane Marketta con la Sunbeam. L'ha spuntata la prima perché la Marketta è uscita di strada perdendo minuti preziosi. Terza in questa classifica per dame la Maryatta con un'Alfa Romeo GTV. Bella infine la terza prova per Mikkola che roscicchia altre due posizioni e termina al settimo posto assoluto.

Nel freddissimo stadio del ghiaccio, 22 sotto zero, Lampinen-Mark Kenen giungono a bordo di una antica slitta

trainata da un focoso cavallo nero. Vengono premiati con coppe, pelli di lupo e di renna. Al microfono Lampinen ribadirà quanto detto prima: «... Bisogna sollevare con l'acceleratore per vincere sulla neve e sul ghiaccio...».

Da domani quindi tutti al conservatorio: do, re, mi... fa.

### g. c.

**RALLY ARTICO** - Valevole quale seconda prova del Campionato Europeo Rally-Rovaniemi, 30 gennaio-1 febbraio 1975

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Lampinen-Markkanen (Saab 96 V4) penalità 27353; 2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96 V4) 27520; 3. Vilkas-Soini (Saab 96 V4) 28856; 4. Hammalainen-Alamala (Sunbeam) 29541; 5. Airikkala-Hankiala (Vauxhall Magnum) 30267; 6. Viikman-Kataja (Saab 96 V4) 30364; 7. Mikkola-Todt (Fiat Abarth 124) 30728; 8. Haugland-Antonsen (Skoda S 120 S) 31464; 9. Nuutila-Ollku (Vauxhall Magnum) 31584; 10. Makela-Kuukkula (Peugeot 304 S) 31671; 11. Ahonen-Salonen (BMW 2002 TI) 31819; 12. Johansson-Hagstro (Ford Escort RS) 31949; 13. Pohjola-Karjalainen (Opel Ascona) 31975; 14. Hameenniemi-Pikkarainen (Opel Ascona) 32050; 15. Heinonen-Saaristo (Ford Escort RS) 32202; 16. Niitty-Maki-Niittymaki (BMW 2002 TI) 32345; 17. Hakanen-Stenroos (Ford Escort) 32789; 18. Metsko-Ikonen (Opel Ascona) 32935; 19. Nieminen-Vaalavirta (Ford Escort) 33117; 20. Wiik-Eklund (BMW 2002 TI) 33265.

## Mini-Safari con SINGH intoccabile

**NAIROBI** - Giorgio Pianta, inviato speciale dell'Abarth alle ricognizioni del prossimo East African Safari, è ritornato molto volentieri in patria non solo per essere a votare a Milano per l'elezione del delegato CSAI di zona, ma anche perché in Kenia c'è il colera.

Un'epidemia non molto estesa, comunque, che non ha impedito al piccolo gruppo di ricognitori e piloti di rendersi conto delle novità della gara africana, la principale delle quali risiede nel fatto che — come dice Pianta — «ora non vi sono più dei punti in cui sarebbe stata utile avere una macchina a quattro ruote motrici».

Nel corso delle ricognizioni, i presenti hanno compiuto anche una piccola (si fa per dire) gara, su circa un migliaio di chilometri che vedranno lo svolgersi della gara. E' risultato primo l'ormai noto Joghinder Singh, che secondo alcuni ha approfittato della «gara» per mettere a punto le sue famose scorciatoie. Secondo e terzo sono giunti Preston ed Ullate, con i «muletto» Fiat, mentre Pianta non ha partecipato alla gara, data la sua veste di osservatore.

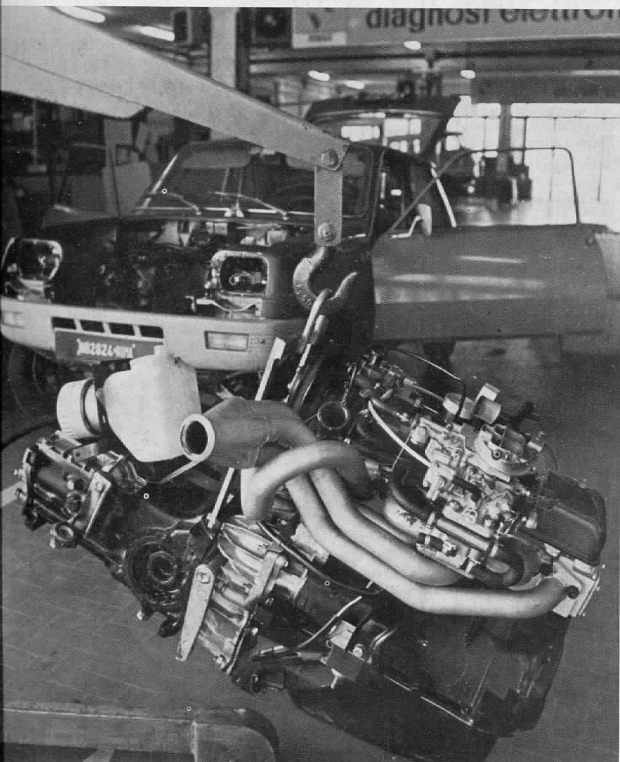
● Pare proprio che il navigatore di Balerstrieri (dopo il Costa Brava che comunemente farà con Mannini) sarà Enrico Gigli, l'ex copilota di Ambrogetti.

I KIT di montaggio delle  
LS 5 già in elaborazione

# La RENAULT in scatola



Il vistoso spoiler che equipaggia le Renault R5 « kit ». Vi si notano i fori per il raffreddamento dei freni anteriori. I pneumatici saranno i Dunlop



Un motore 1300, già preparato con i pezzi del « kit », sta per essere sistemato nell'alloggiamento della R5 LS che si vede in secondo piano. Si nota molto bene nella foto gli speciali collettori di scarico in dotazione



A sinistra, ultimi ritocchi al motore. In questi giorni, stanno partendo i primi scatoloni per coloro che hanno prenotato il « kit ». A destra, la vettura con il roll-bar, che però non fa parte della dotazione iniziale



ROMA - Il primo dei 100 scatoloni di tre metri di lunghezza e quasi uno di lato è stato vuotato. I pezzi che conteneva sono serviti a trasformare una docile Renault 5 LS 1300 in una macchina da pista. Lo scatolone non è altro che il kit di trasformazione che il reparto competizioni della Renault ha realizzato per preparare le auto destinate alla coppa 5, mentre la macchina è quella preparata per i test in pista che avverranno comparativamente tra i diversi paesi europei al circuito Ricard, in febbraio.

A Roma in via Tiburtina, la sede italiana della Casa francese, tutto procede a ritmo febbrile per essere pronti a marzo alla prima corsa. Molte auto sono già state consegnate e sta per cominciare anche la consegna dei kit. L'attesa è dovuta alla necessità di allegare il grosso manuale di istruzioni di montaggio nella traduzione italiana resa necessaria da un francese troppo tecnico. Negli stessi giorni sarà distribuito anche il regolamento sportivo e quello tecnico approvati dalla CSAI.

Si può già dire, per quanto concerne il regolamento tecnico, che la macchina non apparterrà ad un gruppo particolare. Il kit infatti va montato secondo una fiche tecnica tabulata senza poter intervenire in alcun modo sui pezzi originali. In altre parole non è consentito lucidare i condotti, equilibrare l'albero motore o intervenire in alcun modo — non ci sono serie speciali, omologazioni particolari, ecc. — si tratta di norme che garantiscono una buona economicità nella gestione dell'auto nel corso della stagione. Un commissario fisso durante l'intera annata di corse, per la designazione del quale la CSAI si è detta d'accordo, e una rigidissima disciplina di interventi per l'esclusione dalla gara e dalla stessa coppa dei piloti irregolari, costituisce una garanzia in più della serietà dell'iniziativa.

E' molto interessante sapere anche che i piloti saranno sempre assistiti sui campi di gara: Renault e Dunlop hanno già in allestimento i camion per l'assistenza ricambi e per l'equilibratura e vendita scontata dei pneumatici alle corse. Tra le cose positive è da segnalare che ciascuno dei piloti riceverà in omaggio una tuta ignifuga ed una giacca a vento con i nuovi colori giallo, bianco e nero adottati ufficialmente dal '75 dal reparto competizioni della Casa francese.

Sul piano della regolamentazione sportiva viene confermato che la tassa d'iscrizione di 250 mila lire sarà rimborsata dopo che il pilota avrà preso parte per almeno cinque volte alle prove ufficiali di altrettante competizioni. Il vincitore, a fine anno, costruirà la sua classifica

sui sette migliori risultati secondo i punteggi che assegnano 15 al primo, 12 al secondo, 10 al terzo e via, via scendendo fino ad un punto per il decimo. Un punto verrà dato anche al giro più veloce nel corso della finale.

I PREMI sono molto interessanti: ad ogni gara, la stessa sera, direttamente da personale Renault, verranno consegnati gli assegni di 150.000 lire per il primo, 120.000 per il secondo, 100.000 per il terzo e così via, a scendere, fino a 20.000 lire per il decimo classificato. Per ogni gara ci sarà anche un premio di 100.000 lire da dividere tra i piloti che vengono da più lontano. Ma la dotazione più interessante è certamente quella di fine anno: i primi dieci classificati si divideranno un valore di oltre 20 milioni.

Alla MONOPOSTO MARCH — o della marca preferita dal pilota — completa di motore per il campionato super Formula Renault 1976 ed un milione al primo classificato, si aggiungerà una Renault 16 TX e 850.000 lire per il secondo, un coupé 15 TL e 700.000 lire per il terzo, un 5 TL e 560.000 lire per il quarto. Dal quinto al decimo andranno rispettivamente 950, 850, 780, 700 e 650 mila lire.

Questi premi sono formati dal concorso di Elf, Dunlop e Renault e si aggiungono alle coppe ed agli eventuali altri che potrebbero venire offerti nel corso della stagione. In questo senso c'è un interessamento da parte AGV e Linea Sport.

Tra i piloti l'iniziativa di portare la coppa Renault 5 Elf in Italia ha riscosso un successo straordinario ed ai molti esordienti si stanno aggiungendo nomi noti come quelli di Sottanelli, Ponzone, Galmozzi, Mussa, Caliceti, Massa, Brunner, Ivana Giusti e altri.

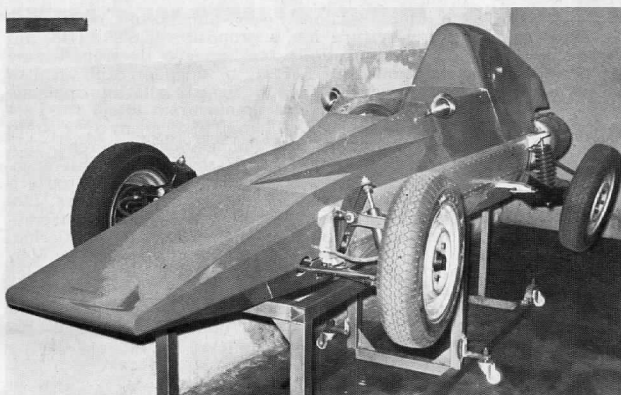
In aggiunta alla riconoscibilità di che è già noto o potrà diventarlo, per rendere più avvincente lo spettacolo per il pubblico, i numeri delle vetture saranno fissi per l'intera stagione ma andranno dal numero 11 in su. I primi dieci numeri saranno infatti assegnati ai primi dieci piloti della classifica provvisoria della coppa. Per ogni gara si vedrà quindi inequivocabilmente il ruolo coperto dal primo, dal secondo eccetera e quello che sapranno prendersi gli outsiders. A tutte le gare, oltre ai camion dell'assistenza tecnica, sarà presente un caravan che farà da ufficio-segreteria e stampa. Non mancherà quindi la continuità del colloquio tra protagonisti, costruttore e sponsor secondo una tradizione che ha deso celebre l'automobilismo minore francese. Ora tocca agli italiani applicare questi metodi... c'è solo da augurarsi che ce la facciano.

**Gabriela Noris**

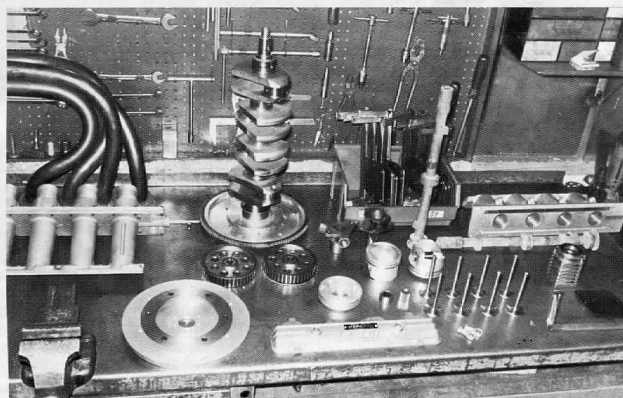


Spunta un motore nazionale competitivo: 10 in preparazione

# 168 cv. «letti» nel BETA F.3 di REPETTO



A sinistra, il preparatore Repetto nella sua officina di Alessandria. Qui sopra, la nuova carrozzeria per la Formula Monza. Sotto, allineati sul banco i principali componenti della più recente versione del Lancia Beta F. 3



In settimana  
prova  
al Castellet  
la nuova  
MARCH F.1

**LONDRA - E'** previsto che la prima MARCH 1975 sarà pronta in questi giorni e che le prime prove si svolgeranno al «Ricard» nei giorni dal 5 al 7 febbraio. Benché esteriormente la vettura somigli all'attuale March di F. 2, Mosley assicura che ci sono molte differenze fondamentali (a parte naturalmente il motore e così via). Le prove verranno effettuate da Brambilla, ma si prevede che contemporaneamente Lella Lombardi piloterà la vettura 1974 per acquisire esperienza; se i progressi realizzati nelle prove con la macchina 1975 saranno soddisfacenti, può darsi che la ragazza possa fare una breve sessione al volante della vettura.

● Il punto spinoso nel «trasferiment» di PETERSON alla Shadow parrebbe essere l'ammontare della somma che la Casa è disposta a pagare alla Lotus per liberare il pilota. Si tratta di una grossa cifra, secondo informazioni da fonte sicura nell'ordine di quella che la Shadow pagherebbe a Peterson.

**ALESSANDRIA -** Viso affilato, occhi vivi e mobilissimi, una carica nervosa insensuribile il tutto insieme ad un aspetto estremamente cordiale da uomo aperto, questo è subito Repetto. Trent'anni di esperienza nell'ambiente dei motori: fanno del tecnico alessandrino uno dei più validi alchimisti per tutto ciò che riguarda telai, motori e marchingegni meccanici.

Entra ventiduenne nell'ambiente delle corse di moto e per parecchi anni si difende più che con onore. Corre poi in kart dal '59 dove ottiene buoni risultati grazie anche al suo fisico da fantino; ricorda con estremo orgoglio questo periodo di intensa attività agonistica. Il «chiodo» del tecnico però prevale sul «manico» e deve costruire in proprio il kart; realizza uno dei primi piuma superleggeri 40 kg. con motore Guazzoni nel momento in cui tutti corrono ancora con i panzer. Il suo doppio successo lo porta in breve a costruire ben cinquanta telai noti con il nome di Pin-kart.

Si dedica ormai del tutto a costruire ed a preparare e nella sua officina di via Arnaldo da Brescia passano tutte le vetture Abarth dal 595 al 1000 che con le

sue cure hanno il grave difetto di «vincere».

Nasce la Formula Monza e Repetto vi si dedica solo al secondo anno: ben quarantacinque telai e quattro Campionati sono il più che positivo bottino. Costruisce anche qualche Formula 850 che ha la particolarità di avere il motore a sbalzo: a Roma alla partenza della prima gara della sua vettura alcuni sorridono ma il sorriso si muta presto in ammirato stupore quando Rovelli doppia tutti concorrenti.

Attualmente ha ancora in preparazione sei telai aggiornati di Formula Monza con nuova carrozzeria a cuneo.

Si dedica intanto al motore di Formula 3 preparando un 128 Fiat (per il 1600 foro 20 mm.), episodio curioso in buona fede credendo ai 115 HP dichiarati dagli altri preparatori, non partecipa a gare convinto che i propri 105 HP veri sono troppo pochi. Perde così tempo prezioso e se ne accorge solo quando può mettere al banco finalmente, per caso, un motore concorrente: sorpresa! al massimo solo 100 HP! Decide di correre ma la sfortuna e la mancanza di piloti gli impediscono il risultato. Con la flangia che intanto è passata a 21,5 mm. purtroppo il motore 128 denuncia i suoi limiti; la testa si muove e brucia di conseguenza la guarnizione anche per i rapporti di compressione necessariamente molto elevati.

Affronta finalmente il Beta per soddisfare il Regolamento del nuovo Formula 3 con cilindrata portata a 2000.

La trasformazione del motore è complessa ed, affrontata con estremo rigore, non tarda a dare i suoi frutti. La corsa e l'alesaggio sono ora 86 x 86 mm.: il basamento subisce una cospicua lavorazione, l'albero è integralmente nuovo. Nuove pure sono pompa acqua, ricavata dalla originale e azionata da una cinghietta, volano in alluminio e acciaio, pompa olio di ricupero ricavata dall'originale e mandata particolarmente ingegnosa. Infatti per contenere le spese con il massimo dell'efficienza Repetto ha utilizzato lavorandola la pompa della Fulvia inserita in una particolare fusione realizzata ad hoc che ha mostrato di funzionare perfettamente. Altrettanto elegante come soluzione l'inserimento della pompa di iniezione Kugel-fischer, calettata sulle estremità di un asse a camme con un particolare sistema di ingranaggi portanti e relativo supporto.

La cura del particolare ricercata da Repetto si visualizza nelle ghigliottine fuse in alluminio e perfettamente lavorate con pazienza da artigiano. Le ultime poi sono in pressofusione ancor più belle e tutte con rulli di scorrimento ad aghi. I pistoni stampati a due segmenti sono della Mondial e le ultime modifiche dei motori 75 riguardano il disegno delle camme completamente nuove e il diametro delle valvole aumentato. Nuovo è anche l'albero motore di cui Repetto è particolarmente orgoglioso. I cavalli letti al banco sono 165 nella media e più volte 168 a 6000 giri. La coppia max è 23,2 Kgm. a 5200 giri. Il motore può girare sino a 7500 senza problemi ma dopo i 6000 giri la potenza come prevedibile cala rapidamente.

Di disegno nuovo sono gli scarichi e il tromboncino cassoncino di aspirazione che hanno collaborato al notevole incremento di potenza registrato questo inverno (non solo per il freddo).

Nel '74 Repetto ha realizzato 6 Beta Formula 3 e in particolare Marcello Rosci con la sua March Beta, ha ottenuto buoni risultati, ottimi tempi in prova e più volte ha lottato per i primi posti in mezzo a nuvole di Toyota e Ford. Per il '75 sono in cantiere dieci motori: Rosci e «Jean Albert», saranno affiancati da molti altri di cui trattative sono ancora in corso. Primo tifoso di Repetto è suo figlio Ezio che è appassionatissimo frequentando il 2. anno di ingegneria e scalpita per aiutare il padre.

**Giorgio Rossotto**

● Nel 1974 le immatricolazioni di vetture nuove al PRA sono calate dell'11,73%, rispetto al 1973, essendosi ridotte da 1.449.000 a 1.279.000.

● Per ridurre il deficit del budget federale SVIZZERO, è stato proposto che tutti (svizzeri e stranieri) paghino ogni anno una vignetta che li autorizzi a circolare sulle autostrade del paese. La proposta sarà sottoposta a un referendum.

● La Deutsche Bank dovrà vendere entro un anno almeno parte della quota del 29% appena comprata nella DAIMLER BENZ, se vuole evitare che l'operazione diventi soggetta all'approvazione dell'ufficio tedesco dei cartelli.

Continua tra ALFA e LANCIA

la «guerra dei piloti»

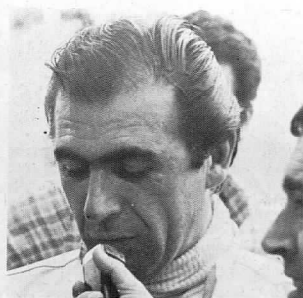
# FACETTI da EuroGT con STRATOS-Marlboro

MILANO - Continua a ritmo pressante la preparazione dello squadrone STRATOS che per i colori del JOLLY CLUB pare sarà impegnato su tutte le gare italiane, sia in velocità che nei rallies. Roberto Angiolini ha ben distribuito tutte le sue forze, lanciandosi anche con l'aiuto della Lancia quest'anno nel settore GT: almeno una decina di vetture, tutte munite di sponsor saranno pronte per i primi impegni a partire dal mese di marzo.

C'è già chi è addirittura pronto: si tratta della Stratos affidata alla Delta di Doneda, che con testata a quattro valvole dovrebbe disputare le prove dell'Euro GT pilotata da «GERO». Sempre nel settore velocità correrà una macchina analoga che Peppino Zonca della Tamauto sta allestendo per la coppia BORRI-SCHON: la vettura manterrà i colori dell'Harper's Bazar, mentre quella di «Gero» sarà sponsorizzata dalla Adam. Le due gran turismo si differenzieranno soprattutto per gli assetti: Zonca sta preparando un modello con le boccole in teflon, che pare siano più scorrevoli rispetto alle tradizionali.

Un'altra vettura la stanno preparando i FACETTI: sarà per Erasmo Bologna, neo sposo di Rosadele Facetti, che farebbe le gare in salita. Pure in salita dovrebbe correre Germano Nataloni, Giancarlo Chianucci per le gare in Toscana e centro Italia e ancora qualche altro pilota da definire.

Nel settore rally il discorso è analogo: solo che le vetture saranno presumibilmente, almeno per ora, dei due valvole e dovrebbero suddividersi in tre gironi «nazionali» con almeno una mezza dozzina di vetture. Ma, a proposito di STRATOS, più che all'ombra Jolly nell'impegno di preparazione del... team FACETTI, sta prendendo corpo un'altra operazione. Che è da ricollegare alla informazione da noi anticipata sul non-divorzio totale tra Lancia e Marlboro. Dalla marca di sigarette è stato cioè mantenuto un finanziamento perché una STRATOS-Marlboro bianco-rossa, si cimenti ancora in gara, ma stavolta sulle piste. Essa parteciperà all'Europeo GT Gran Turismo. Vettura, motori di ricambio e kit di preparazione li cureranno in casa Facetti e il pilota (dopo un pensiero, subito tramontato, per... ragioni di Gruppo, su Merzario) sarà Carlo Facetti. Il quale, proprio per questo nuovo orizzonte, ha dato le dimissioni dall'Alfa Romeo, nel cui seno forse non si sentiva più pilota ma solo collaudatore («e non gli bastava»). L'indiretto ingaggio del «campione d'Italia a metà» fa sogghignare certo Cesare Fiorio, che valuterà di essersi così preso una rivincita con l'Autodelta (per Andruet e Ballestrieri) creandogli difficoltà per la preparazione anche delle nuove unità da rallies. Magari la Jolly, in questa operazione, potrà rimetterci le sette vetture preventive in collaborazione Alfa.



CARLO FACETTI, ha sentito il prurito del settimo anno. Lascia l'Alfa Romeo per una serie di impegni solo da pilota. Oltre la Stratos-Marlboro per l'Euro GT avrà una March con motore Ferraris 2000 per l'Euro Marche «sponsorizzata» da Finotto, che prende come partner nel Turismo sulla sua BMW. Intanto a Monza nei giorni scorsi lo svizzero Mohr, altro pilota di fiducia Finotto, si è «messo in testa» una STRATOS in prova sul curvone veloce di Monza.

Dopo il «grido di dolore» rallystico

# Il giocattolo 3 GAZZELLE si è rotto

NOVARA - Giusto un anno fa, alla fastosa ed affollatissima premiazione della scuderia Tre Gazzelle, il presidente Gianpiro Bossetti aveva espresso in poche e battagliere parole tutta la sua voglia ed il suo impegno a continuare in un'impresa che era ormai una tradizione per la città di Novara, coinvolta anche nelle sue personalità più rappresentative del mondo non solo sportivo, e che aveva fatto della Tre Gazzelle una specie di «squadra ufficiale» di piloti privati.

Ora, il giocattolo si è rotto, e la «Tre Gazzelle» chiude. Abituati come eravamo a tastare il polso al sodalizio piemontese attraverso il simpatico giornale curato dall'amico Capra, ci eravamo già accorti da tempo di uno scaldamento di tono preoccupante nella vettura che era la caratteristica prima del foglio. In pratica, la Tre Gazzelle era già defunta.

I primi sintomi si ebbero in estate, quando la Tre Gazzelle «aprì la crisi» del rallyismo nazionale, con la polemica sulla «snaturarsi progressivo di questo genere di gare nel nostro paese, sul loro farsi sempre più veloci e sempre più «professionistiche». Vi fu un brusco rallentamento nell'attività della scuderia, che pur continuando a funzionare marciava solo per forza d'inerzia, essendo venuta a mancare del «motore» principale, cioè l'entusiasmo di Bossetti che teneva anche acceso quello dei «gazzellini» più noti, cioè Facchini, Perazio e Simoni Costoro, che facevano parte del consiglio di direzione della scuderia, hanno deciso di non rappresentare la loro candidatura per la nuova annata, decretando così la fine della Tre Gazzelle.

# La MODENA-Corse insiste per l'autodromo

MODENA - Riceviamo dal geometra Marcello De Niederhauser, presidente della «Modena Corse», una cortese (è nel suo stile) dichiarazione il cui contenuto reca nuova luce alla battaglia che s'è scatenata per difendere «un autodromo a Modena, sia esso il vecchio o il nuovo, ancora in progetto».

E' chiaro che, dopo aver riferito il parere di altri autorevoli esponenti del settore sportivo automobilistico, debba essere concesso all'amico Marcello di intervenire, considerando che la sua è l'unica Scuderia modenese con finalità dilettantistiche.

«La prima reazione degli sportivi, all'annuncio che il nuovo autodromo sarebbe rimasto soltanto un bel ricordo sulla... carta — insorge De Niederhauser — è stata quello di... rabbrivire. Noi vogliamo e chiediamo che l'autodromo di Modena sia costruito o quanto meno sia data la possibilità di rimettere in funzione il vecchio con una spesa di quaranta-cinquanta milioni. Abbiamo il dovere di farlo per scopi sportivi e industriali; abbiamo bisogno di questo autodromo, sia esso il nuovo o il vecchio; abbiamo piloti, tecnici, maestranze, case costruttrici. A suo tempo avevo richiesto di poter parlare con la stampa per quanto si era verificato in una riunione in Municipio allorché si propose di costruire una pista per il collaudo delle vetture. Dissi subito, in quel momento, che l'autodromo doveva essere costruito per gli sportivi e anche per le fabbriche. Sono il primo a dire che l'autodromo deve servire per le case, ma non solo per loro. Le fabbriche ne hanno, indubbiamente, necessità per la loro produzione, ma anche lo sport ha i suoi diritti. Nel corso della recente assemblea, la Scuderia Modena Corse ha demandato al Consiglio il compito di svolgere una azione perché Modena abbia un autodromo o vecchio o nuovo. In linea generale ci stiamo orientando verso questo programma:

stituenda s.p.a., con tutte le garanzie del caso, della somma messa a disposizione a suo tempo attraverso il mutuo.

2) Elaborazione di un progetto per pista da competizione auto moto e collaudi adeguandolo alla disponibilità finanziaria.

3) Sono a disposizione le ditte che procederebbero alla costruzione a condizioni ragionevolmente vantaggiose.

4) Indire un pubblico dibattito alla Sala Comunale della Cultura per la presentazione del progetto tecnico e del piano di finanziamento.

5) Il Comitato chiederà un incontro col Sindaco di Modena per ottenere la concessione dell'area anche se non nella stessa dimensione precedentemente messa a disposizione.

6) Partecipazione dei sindacati a questa lotta.

«Il problema della gestione sarà urgentemente esaminato in quanto esso riveste un impegno maggiore di quello richiesto per la costruzione. Si chiederà al Sindaco, in via subordinata, di poter usare ancora il vecchio autodromo rinviando i progetti per la utilizzazione diversa dell'area, in attesa della costruzione del nuovo impianto. Con una spesa di 40-50 milioni il vecchio autodromo sarà ancora perfettamente utilizzabile. L'Autorità Prefettizia dovrà riesaminare la opportunità di riannettervi anche le autovetture».

Le intenzioni di Marcello De Niederhauser sono, indubbiamente, interessanti, anche se da esse traspare un entusiasmo che può sembrare eccessivo di fronte alla realtà. Siamo d'accordo quando parla della riapertura del vecchio impianto in attesa del nuovo. Non vi è nessuna ragione per bloccare le auto. Ma occorrerà conoscere quali sono i progetti del Comune per questa area già destinata alla Fiera di Modena e a zona verde. Per un paio di anni si potrebbe richiederne la concessione e provvedere alla costruzione della pista.

1) Costituzione di un Comitato per la concessione a una co-



Altre immagini della premiazione della Grifone. A sinistra, il dott. Tabaton premia Audetto. A destra, un premio anche per il convalescente Pregliasco



## Nobili parole alla premiazione GRIFONE Sportauto scuola giovane

GENOVA - Anno nuovo e festa di sempre. «GRIFONE ERG» e «HF RACING CLUB» hanno chiamato a raccolta i propri ragazzi e li hanno premiati per le vittorie conquistate ed anche per quelle soltanto cercate (ma non meno «sofferite») nella passata stagione. Hanno scelto l'Hotel Bristo di Rapallo ed hanno approntato una grande tavolata di trofei, coppe medaglie ed oggetti artistici da distribuire ai valorosi piloti ed a coloro che con sincero attaccamento avevano contribuito, con le loro preparazioni, alle affermazioni delle due scuderie e con esse dell'automobilismo sportivo ligure, maggiore beneficiario da questa manifestazione gioiosa agli occhi delle personalità presenti, fra le quali il prof. Quaroni presidente dell'AC Pavia, dott. Lena, dott. Lucca e rag. Chiesa, rispettivamente dirigente, direttore e capo dell'ufficio sportivo dell'AC Genova, ing. Pagliarini della Linea Costa, dott. Pasini della Erg, dott. Santini per la Fiat dott. Thei dell'ufficio sportivo della Industria Italiana Petroli.

La parte, diciamo così, ufficiale del simpatico convegno si è aperta con la lettura dei telegrammi di adesione ed il saluto del dimissionario presidente della «Grifone Erg» dott. Berio, nominato consigliere dell'AC di Genova.

«Una festa che ci rende lieti ogni volta che possiamo constatare, malgrado tutto, la sopravvivenza di certi valori che a torto si ritengono scomparsi», proprio sul significato etico della pratica sportiva — ha detto il dott. Berio — che occorre concentrare la nostra attenzione, soprattutto in questo tempo che vede troppi giovani ripiegarsi in se stessi, vittime di una desolata incapacità di comunicare e non in rado, purtroppo, di riuscire ad una resa senza condizioni. Lo sport automobilistico è una scuola che insegna a ben comportarsi, a vivere proprio in modo opposto».

Ha preso poi la parola il dott. Lena il quale, dopo aver messo in risalto la funzione che gli AC debbono svolgere in favore dello sport automobilistico, ha ricordato che proprio pochi giorni prima il legame fra l'AC e le scuderie cittadine era stato rinsaldato con l'elezione del dott. Berio a consigliere del sodalizio, un riconoscimento che permetterà al neo eletto di continuare il lavoro sinora svolto nella Grifone Erg. E riferendosi proprio al dott. Berio, Lena ha concluso: «La propria città si onora con il lavoro, le opere e il pensiero, ma anche nel campo dello sport automobilistico».

Prima delle imponenti conclusioni «conviviali» ha avuto luogo la premiazione. Festeggiati soprattutto i campioni sociali Luciano Ajmone (regolarità maschile), Luigino Ineritto (regolarità femminile), Renzo Magnani (rallies internazionali), Giacomo Pelgatta (rallies nazionali), Fabrizio Tabaton («Challenge Fisa esordienti rallyes»), Angelo Azzolari (autotorneo nazionale), Carlo Ravaoli (campionato Beta) della HF Racing Club ed i preparatori University Motor, Officina Grand Prix, Macciocco, Giani, Assistenza Corse, Laborauto, «Rino e Sergio». In chiusura della lieta serata è stato

comunicato l'elenco dei componenti il nuovo consiglio direttivo della Scuderia Grifone Erg. I nuovi quadri sono i seguenti: ing. Antonio Acarne, presidente; dott. Enrico Gibelli, vice presidente; dott. Luigi Tabaton, direttore sportivo; dott. Costantino Bosio, Walter Bulfoni, Gianfranco Billia, Luciano Fasce, Sergio Garbarino, Giandomenico Soldi e Enrico Vaccarella, consiglieri. Segretaria Mara Mancina.

Carlo Burlando

## Crescono i DRAGHI



ASTI - In una simpatica cornice gastronomica ad Asti nella città che tra le mille glorie di cui rifugge vi è soprattutto quella culinaria si è svolta la simpatica premiazione della Scuderia dei «Draghi Rossi». Il nome battagliero della Scuderia deriva dal marchio del DKW, la spiegazione sta nel fatto che nell'autocross a cominciare dal validissimo Franco Negro, pilastro della scuderia, i mezzi più efficaci sono degli innesti formidabili di poderosi motori DKW in mini telai di 500 cc. ne sono di conseguenza mostrati dalle prestazioni e rumore incredibili. In più dagli scarichi a canne d'organo eruttano fiamme e fumo proprio come da autentici mini Draghi, il drago più drago è Franco Negro, pilota da sempre sulla breccia, già pluricampione di kart e vice campione della Mexico oltre che dominatore di infinite gare di autocross.

Nel '74 Franco Negro ha ottenuto due secondi posti nel campionato italiano di autocross (900 e 1200) ha combattuto validamente nella Mexico e anche nel '75 insisterà con la Mexico preparata da Sardo con ambizioni concrete. Parteciperà anche a gare di autocross con l'Alfa Sud preparata da Monticone di Asti. Naturalmente sarà presente nell'autocross con un 500

Consegnato da Andrea de Adamich nella premiazione dell'A.C. PALERMO

## NINO VACCARELLA ha avuto il nostro Trofeo



A sinistra, Vaccarella rimira il «casco» di Autosprint consegnatogli a Palermo da de Adamich. A destra, l'avv. Bruno premia Enzo Mirto Randazzo

PALERMO - Uno stimolante pomeriggio che ha incontrato il pieno gradimento di circa 300 appassionati convenuti nei locali dell'AC Palermo si è svolto nel capoluogo siciliano martedì 21 gennaio. L'occasione è stata data dalla proiezione di tre filmati della Marlboro sul Mondiale Piloti '73 e '74 e sul Rallye di Montecarlo '73. Ma è

venuto fuori anche un interessante dibattito sui temi più attuali dell'automobilismo italiano. In particolare si è parlato dei «privati» troppo trascurati nei rallyes e dei commissari di percorso che dovrebbero essere «riesaminati» al più presto.

Alla simpatica riunione ha preso parte Andrea de Adamich che ha consegnato a Nino Vaccarella, presidente della commissione sportiva dell'AC Palermo, il Trofeo che Autosprint gli aveva assegnato per i suoi trascorsi sportivi (e il suo presente di dinamico promotore di iniziative di politica sportiva) in occasione della recente consegna dei caschi d'oro, e che il «Presidente volante» non aveva potuto ritirare a Bologna perché bloccato a letto da una antipatica forma di «neozelandese». A Vaccarella è stato consegnato anche un riconoscimento dell'assessorato regionale siciliano al turismo e allo sport.

De Adamich ha sottolineato nel suo intervento la possibilità che gli sportivi siciliani scelgano proprio Nino Vaccarella nelle prossime elezioni per la designazione del delegato regionale in seno alla CSAI, visto che il pilota palermitano ha dimostrato con i fatti di essere un incisivo difensore dei diritti e delle esigenze dei praticanti attivi del nostro sport.

Sono stati quindi premiati i campioni sociali '74 della scuderia palermitana «Ateneo». Il direttore sportivo del sodalizio di via Maggiore Toselli, avv. Emanuele Bruno — assente il vicepresidente Raffaele De Bonis, impegnato a Montecarlo per assicurare alla squadra Lancia i collegamenti radio durante il rally — ha premiato il sempre bravissimo Enzo Mirto Randazzo campione assoluto (Mirto Randazzo ha vinto anche la Coppa CSAI per le GT 1600 con l'Alfa GTA preparata da Ferraro), mentre gli altri riconoscimenti sono andati a Peppino Virzi per il gruppo Uno, al messinese Gaetano Sidoti Abate per il gruppo due, a Renato Barraja — che dall'Ateneo è anche il dinamico presidente — per il gruppo tre, all'onnipresente Enzo Mirto Randazzo per le granturismo e a «Pilotino» Giampaolo Ceraolo, che fra l'altro ha fatto l'assoluto a Pergusa nel Trofeo Scuderia Etna, per lo Sport.

Inoltre due coppe al merito sportivo sono state assegnate alla coppia Raffaele Restivo e «Apache» che sono stati secondi assoluti alla Targa Florio oltre che brillanti protagonisti di numerosi exploits grazie anche alla efficiente Porsche Carrera curata da Sardo Battaglia.

Infine una coppa ha premiato Giuseppe Alduina per la brillante stagione agonistica con l'Abarth OTS che gli ha permesso di finire secondo alle spalle di Erasmo Bologna nella classifica del Trofeo della Montagna per il gruppo quattro.

Giulio Mangano

DKW preparato a Variglie dal Gruppo Elaboratori Astigiani.

Da citare nello stuolo di piloti della Draghi Rossi Paolo Brusacchetto, vincitore del Trofeo Savara (prototipi sino a 1000) e quarto nel campionato italiano autocross sino a 900. Cesare Amerio che ha ottenuto molti piazzamenti con un DKW '50. Badarelli Sandro che con una 124 S ha partecipato positivamente a molti rally, Reita Giorgio, Merlino Francesco, Walter Cerrato Tuisi Cesare e tanti altri. Una citazione particolare per i meccanici della Scuderia Cissello, Sardo Giuseppe e Angelo, Tricherò e Tuisi.

Il direttivo della DRAGHI ROSSI è così composto: Presidente Bosco Sisto, Segretario Piano Ilario, Direttore tecnico Pico Vincenzo, D.S. Cotto Giorgio, Vice Seg. Cairo Luigi, Cassiere Penna Giulio. Alla festa erano presenti l'Assessore allo Sport di Asti rag. Rabino, il dr. Ibertis, membro della Commissione Sportiva ACI Asti e campione automobilistico, il signor Saitta membro della FAI. Un ringraziamento per gli sponsor '74: la Motul, la Campanini e Musi e la Carrozzeria Diamante. Nel '75 vi sarà una ulteriore espansione delle attività agonistiche della Scuderia ed è in preparazione l'organizzazione di un Rally per il '76.

# Nella premiazione «4 Mori» a Cagliari Un assessore si sbilancia per l'autodromo

**SPECIALE AUTOSPRINT**

CAGLIARI - La scuderia «4 Mori» ha premiato i soci piloti che si sono particolarmente distinti nel corso della passata stagione agonistica. Sono state distribuite Coppe e Tarjhe offerte dalle maggiori Ditte della Sardegna.

Tutto l'automobilismo isolano è convenuto nel salone dell'Hotel Mediterraneo per partecipare ad un cocktail offerto dal sodalizio sportivo. Il numero dei presenti è stato purtroppo inferiore alle aspettative poiché una serie di indisposizioni e impegni non ha consentito ad alcuni soci di partecipare. Tutto è andato comunque per il meglio e festeggiatissimo è stato Andrea De Adamich, ospite d'onore della serata.

Nelle parole di introduzione, il presidente della scuderia, Vittorio Loriga, ha fatto presente, con rammarico, che tra i piloti sardi vi è un rapporto superficiale. «Non ci siamo mai riuniti — ha continuato — per discutere dei problemi che travagliano il nostro sport, almeno per quanto riguarda l'ambito regionale, e spero che questa sia la prima di numerose riunioni nelle quali potremmo trovare, discutendo insieme, le soluzioni ai nostri ormai ansiosi problemi». Si è quindi proceduto alla premiazione, sia dei soci piloti, sia di quanti hanno contribuito allo sviluppo dell'automobilismo nell'isola. Sono stati premiati i preparatori Viridis e Battaini «padre di tutti i piloti sardi», e il collega di «TUTTO», un quotidiano cagliariano, Andrea Cocco che per primo ha condotto una campagna a favore dell'automobilismo attraverso la stampa locale. I piloti premiati sono: Serra, Ferrerri, secondo classificato nel Trofeo della Montagna Gruppo 2; Barbarossa; Meloni; Di Rienzo; «Brizzolato»; «Vagabond»; «Galen» e infine il protagonista della serata, Ferruccio Deiana, campione sociale 1974. Ad Andrea De Adamich è stato offerto un bronzetto nuragico, omaggio quanto mai originale.

Dopo alcune parole di ringraziamento rivolto dallo stesso De Adamich, si è passati alla proiezione di due film girati dall'Equipe Marlboro durante il Campionato Mondiale Piloti 1974 e durante il Rally di Montecarlo 1973. E' seguita una breve discussione con interventi polemici di alcuni partecipanti alla manifestazione. Tutti sono stati concordi nel condannare il disinteresse e l'assenteismo delle autorità locali e degli Automobil Club dell'isola. Il collega Cocco ha direttamente chiamato in causa l'Assessore allo Sport del comune di Cagliari Dott. Orrù e il direttore dell'Automobil Club di Cagliari Dott. Sacchetti. Il Dott. Orrù, affermando di essere un appassionato di corsa pur non essendo un competente, ha assicurato (sic!) tutto il suo impegno per quanto riguarda l'ormai remoto problema autodromo, lamentandosi però di essere lasciato solo dalle altre Autorità. Il Dott. Sacchetti, dal canto suo, ha ricordato che gli Automobil Club non sono degli enti benefici pronti a sborsar quattrini per permettere lo svolgimento di manifestazioni sportive. Queste argomentazioni hanno suscitato la polemica risposta di De Adamich che, molto brevemente ha illustrato l'articolo 4 dello statuto dell'Automobil Club che prevede l'interessamento allo sviluppo automobilistico a livello agonistico.

**Salvatore Ciusa**



Immagini della premiazione della Savigliano - Corse. A sinistra Deila, Audetto, Picatti e Bianchi. A destra, Truffo e Brambilla



Le presenze velocistiche quasi a livello rallies

# Crescendo FRIULI (DE ECCHER la perla)

UDINE - Un titolo nazionale nel settore rallies internazionali, gruppo 3 dell'equipaggio composto da Claudio De Eccher e Claudio Salvador, il titolo triveneto nei rallies nazionali gruppo 1 classe 1000 di Ezio Cosatti e Gianni Mezzavilla ed una stagione densa di attività e di iniziative sono i titoli più salienti del Gruppo Sportivo «Scuderia Friuli - Di Ronco Racing» il cui bilancio agonistica è stato fatto dal presidente, dottor Paolo Cozzarolo durante l'annuale assemblea degli iscritti svoltasi all'Hotel «La Di Moret» presenti numerose autorità del mondo sportivo. Il dottor Cozzarolo nella sua relazione del consiglio direttivo della scuderia sull'attività agonistica e organizzativa ha sottolineato il crescendo del numero dei piloti che nella passata annata ha toccato quasi le cento unità.

«Le presenze gara — ha proseguito il dottor Cozzarolo — sono state complessivamente 248 delle quali 100 nel settore della velocità e 148 nei rallies. Tenuto conto delle difficoltà che hanno caratterizzato il 1974 il bilancio è del tutto soddisfacente». A questo punto il presidente ha detto che a conferma della vitalità e della forza della scuderia sono stati con-

ri del settore assistenza gara ha detto che tutto quello che la scuderia è riuscita a fare è frutto dell'accordo con la ditta «Essegomme» di cui è direttore il p.i. Benito De Bertoli, affiancato dal suo collaboratore e consigliere della «Friuli» Elio Vito. Cozzarolo ha poi avuto parole di ringraziamento per la preziosa collaborazione offerta da Giorgio Butto, Fabio Del Zotto, Ermanno Fattori, Vito Gallina, Giuseppe Martinis, Enrico Minciotti, Mario Monne, Giuseppe Patriarca, Igino Pertoldi e i signori Franco e Nello.

Alla serata erano presenti oltre al presidente dell'Automobile Club di Udine dottor Gianni Asquini, il gr. uff. Manlio Benedetti delegato provinciale del Coni, il prof. Renato Bertoli assessore regionale allo sport, Giacomo Romano assessore regionale al turismo, Ermanno Toffioletti assessore provinciale allo sport, l'avv. Salvatore Aleffi per la CSAI, il dottor Renato Santarelli direttore dell'AC di Udine il commissario sportivo nazionale Mario De Carli. Prima della cerimonia delle premiazioni si sono svolte le elezioni del nuovo consiglio direttivo della «Friuli» per il biennio 1975-76. Il nuovo consiglio direttivo risulta così composto: Achille Minin, Giuseppe De Carli, Elio VII, Claudio De Eccher, Gianni Marchiol, Giuseppe Campais e Antonio Cossio.

a. t.

## campioni della FRIULI

- CAMPIONATO DI SCUDERIA ANNO 1974:**  
**Velocità - Gruppi 1 e 3:** 1. Luciano Mozan; 2. Crivellato; 3. Paterniti.  
**Gruppi 2 e 4:** 1. Franco Lutman; 2. Cozzarolo; 3. Filippuzzi.  
**Rallies nazionali e internazionali:** 1. Claudio De Eccher; 2. Petrucci; 3. Marchiol.  
**Copiloti rallies:** 1. Claudio Salvador; 2. Campais; 3. Bertello e Mezzavilla.  
**Copiloti rallies (Dame):** 1. Mavi Dean, Paola Lizzi.  
**Rallies (merito sportivo):** Ezio Cosatti.

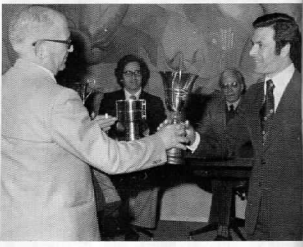
seguiti due risultati di prestigio, la vittoria del campionato nazionale rallies internazionali gruppo 3 di Claudio De Eccher e il copilota Claudio Salvador e il titolo triveneto di Ezio Cosatti con il copilota Gianni Mezzavilla nei rallies nazionali gruppo 1 classe 1000.

Cozzarolo è passato quindi ad evidenziare i risultati di maggior spicco conquistati dai piloti nelle numerose competizioni. Eccoli: 4 primi di classe nel settore della velocità ad opera dei piloti Gianni Crivellato, Eugenio Filippuzzi e De Eccher; 2 primi di classe nei rallies nazionali ed internazionali ottenuti dagli equipaggi Caruso-Lizzi, Comeli-Mezzavilla, Cosatti-Bertello, De Carli-Parisutti e De Eccher-Salvador e 22 piazze d'onore di cui 10 nella velocità e 12 nei rallies alle conquiste delle quali hanno contribuito oltre ai piloti che abbiamo già citato, Paolo Cozzarolo, Damiano Marius, Edoardo Moretto e Paolo Parlatto per quanto riguarda la velocità e Massimo Albano e Gianni Marchiol nel settore dei rallies.

Il presidente Cozzarolo passando a rife-

# ATHOS è il campione NISSENA

L'ing. Mingrino premia «Athos», campione sociale della scud. Nissena



CALTANISSETTA - Piloti della scuderia «Nissena» hanno festeggiato come di consueto i risultati della stagione agonistica 74 premiando mercoledì 22 gennaio i campioni sociali in occasione della riunione promossa dalla FISA, dall'A.C. Caltanissetta e dal Marlboro World Championship Team, per presentare i firmati del mondiale piloti Formula uno '73 e '74 e del Rally di Montecarlo '73.

Nel corso della simpatica riunione, alla quale ha preso parte anche Andrea De Adamich nella sua qualità di vice presidente dell'ANCAI sono stati trattati sotto forma di dibattito i problemi più attuali dello sport automobilistico nazionale.

Il bilancio della «Nissena» è apparso certamente positivo se si considera che il sodalizio ha partecipato con i propri piloti a tutte le gare che si sono svolte in Sicilia e Calabria oltre che a un paio in Sardegna ottenendo, con 90 presenze

in gara, quattro primi posti di classe, 14 secondi, 9 terzi, 6 quarti e 3 quinti, accumulando sessantaquattro piazzamenti. Va ricordato poi che la «Nissena», in collaborazione con l'Ateneo di Palermo, ha organizzato lo scorso 28 luglio una gara a Pergusa valida per il Campionato Nazionale GranTurismo.

Al tirar delle somme è stato proclamato campione sociale assoluto «Athos» con 43 punti validi, seguito da Ugo Gerbino (35 punti). Nei diversi gruppi i riconoscimenti — consegnati oltre che da De Adamich dal dinamico direttore sportivo, il dott. Salvatore Tornatore, e dal direttore dell'A.C. nisseno, dott. Luigi Campione — sono andati a Gaetano Luca per il gruppo uno, a Ugo Gerbino per il gruppo due, a Salvatore Amico per il gruppo tre, al festeggiatissimo «Athos» per il gruppo quattro e a Ferdinando Pastorello per lo Sport di gruppo cinque.

# Una F. ITALIA della SAVIGLIANO

TORINO - Pieni di iniziativa gli amici della Savigliano Corse hanno coronato la loro importante attività '74 di rally e rally cross con una riuscitissima «Festa dell'Automobilismo sportivo» a cui sono intervenuti moltissimi appassionati, piloti, giornalisti nonché personalità del mondo dell'automobile. Basti citare la presenza di Vittorio Brambilla, di Dulio Truffo per la velocità e il team campione del mondo rally della Lancia rappresentato da Daniele Audetto e da Nick Bianchi. La festa si è svolta al dancing «Le Cupole» di Cavaleri maggiore e questo accostamento non è casuale in quanto proprio con l'aiuto non solo morale del Dancing gli amici della Savigliano corse organizzeranno un Rally nazionale con svolgimento nei dintorni e arrivo e partenza proprio da «Le Cupole».

Questo Rally dovrebbe aver luogo verso novembre e l'ACI di Cuneo si sta già interessando per tutti i permessi. Altri sponsor da citare della Scuderia «Le Ceramiche Maes» e il «Caffè Dompe» che continueranno a collaborare fattivamente per il '75. I programmi futuri contemplano la partecipazione intensa al Rally Cross e al Rally per la velocità, se i contatti in corso con due importanti sponsor dovessero andare a buon fine si prenderà in esame la possibilità di far correre i piloti più meritevoli con un Formula Italia.

Premiati nel corso della festa anche alcuni piloti di altre Scuderie tra cui Franco Negro e Pippo De Stefanis, messi in luce nel '74 nell'auto cross e nei rally. Premiatore inoltre Brambilla, Truffo, Audetto, Bianchi e una nuvola di piloti della Savigliano Corse e giornalisti, alcuni meritevoli altri meno.

# In 1 anno di attività scuderia campione del rally triveneto SCHIO festeggia la prodezza



Il presidente Pini offre un ricordo a Gabriele Serblin, gradito ospite

**VALLI DEL PASUBIO** - A due anni tonidi di distanza dalla sua fondazione la Scuderia Città di Schio ha premiato i suoi piloti nel corso di una festosa serata svoltasi allo chalet Staro, presenti autorità ed invitati tra cui Gabriele Serblin, casco d'oro del nostro giornale, Paolo Bozzetto pilota di formula 2, Serena Pittoni con il marito Leo campione zonale rally e Pino Ceccato. Costituita il 18 gennaio 1973 per l'iniziativa di un gruppo di giovani appassionati dello sport automobilistico per portare un contributo allo sviluppo di Schio dopo un primo anno ricco di esperienze, la scuderia nel 1974 ha saputo inserirsi tra le migliori scuderie trivenete conquistando tra l'altro il titolo triveneto per scuderie nel settore dei rallyes e confermando la sua forza in questo importante settore.

Il presidente del sodalizio Giuseppe Pini apprende la sua relazione sull'attività sportiva ha detto che la scuderia ha superato brillantemente il primo «biennio universitario ed ora si appresta a raggiungere traguardi sempre più alti». Nonostante l'annata poco incoraggiante i piloti della Scuderia Città di Schio hanno conquistato brillanti piazzamenti portando la scuderia a vincere numerose volte la classifica per società. «Siamo passati», ha affermato il presidente Giuseppe Pini - dalle 47 presenze fatte nella prima stagione a 119 partecipazioni nel 1974 a conferma della vitalità della scuderia».

Pini ha poi ricordato tutte le tappe ragionate dei piloti sclediani, lo Challenge 44 in cui la Città di Schio è risultata prima mentre Zanrosso-Zaltron si sono classificati quindi seguiti da A. Gregori-Antonello e da M. Gregori-Cecchellero piazzatisi rispettivamente settimi ed ottavi; il rally delle Prealpi Venete, competizione dei piloti sclediani, lo Challenge 44 scuderia mentre i migliori piazzamenti sono stati ottenuti da A. Gregori-Antonello (4), M. Gregori-Cecchellero (7), e Zanrosso-Zaltron (13). Nel rally internazionale di San Martino, la Città di Schio ha conquistato un brillante quarto posto nella seconda fase dell'attività i portacolori della giovane scuderia hanno saputo mantenere il ritmo imponendosi nella classifica a squadre davanti a forti equipaggi quale la Piave Jolly Club e la Palladio, mentre nella classifica individuale A. Gregori-Antonello hanno sfiorato il grosso risultato piazzandosi terzi, e Zanrosso-Zaltron hanno ottenuto un rimarchevole terzo posto e F. Ceccato-Zonta undicesimo.

**LE CLASSIFICHE SOCIALI DELLA «SCHIO» VELOCITÀ:** 1. Filippi Lorenzo; 2. Ongaro Gian Antonio; 3. Pontini Dario; 4. Rogato Nino.

**RALLY:** 1. Zanrosso Roberto; 2. Ceccato G. Franco; 3. Gregori Alessandro; 4. Gregori Massimo; 5. Spiller Lorenzo e Moro Tino; 7. Farina Sergio; 8. Pontini Dario e Donatoni Vallardi; 9. Spiller Lorenzo; 10. Zaltron Roberto; 12. Codiferrero Massimo; 13. Ceccato Pino; 14. Bianco Diego; 15. Santacaterina G.P.; e Ceradini Luigi; 17. Bizzotto Fidenzio; 18. Comerio Sergio; 19. Sartori Giuseppe; 20. Billio Giorgio; 21. Zordan Maurizio; 22. Mabilia Edoardo.

**CO-PILOTI:** 1. Zaltron Paolo; 2. Zonta Piergiovanni; 3. Antoniole Paolo; 4. Cecchellero Carlo; 5. Cecchellero Paolo; 6. Pozzer Morena (1. Camp. Femminile); 7. Donà Franco e Santoli Nicola; 9. Graziani Eugenio; 10. Zami Paolo; 11. Donatoni Giorgio; 12. Zerbatto Gigio; 13. Broccardo Giuseppe; 14. Roberti Loredana (2. Camp. Femminile); 15. De Rizzoli Antonio; 16. Quaresimo; 17. Uthaler Umberto; 18. Bergamini Mario; 19. Motta Lino; 20. Zanon Armando; 21. Zecchini Antonio; 22. Cocco Elda (3. Camp. Femm.); 23. Dalla Ca Sergio e Grandesso Giuseppe; 25. Storti Anna (4. Camp. Femm.); e Bertuzzi Achille; 27. «Luka».

simi. Nei rallyes di casa, quelli cioè organizzati dalla Palladio la «Città di Schio» ha potuto con la partecipazione dei migliori equipaggi aggiudicarsi il titolo triveneto per scuderie nel campo dei rallyes.

L'assessore allo sport della Città di Schio Zampieri, parlando a nome dell'amministrazione civica ha assicurato il suo interessamento verso i piloti sclediani anche per dimostrare che il Comune di Schio è degno di vantare una scuderia così forte. Il rag. Zeffirino Filippi delegato CSAI e vicepresidente dell'ACI di Vicenza e della Palladio ha portato il saluto dei presidenti dottor Boschetti dell'ACI e Meschinelli della Palladio, mentre Roberto Zanrosso prendendo la parola a nome dei piloti ha ringraziato il consiglio direttivo, donando al presidente una targa ricordo quale riconoscimento dei piloti e navigatori ai dirigenti.

Ha avuto inizio quindi la cerimonia delle premiazioni. Il presidente Pini ha offerto un portachiavi d'argento ai piloti Leo Serblin, Paolo Bozzetto, Serena Pittoni successivamente agli sponsor Egidio Gregori, Alvise Zanrosso, Lorenzo Ceccato, Maurizio Zordan e Piergiorgio Sartori; premi speciali sono stati consegnati al campione triveneto Luigi Ceradini, l'equipaggio misto Fontini-Pozzer, Ugo Maranzoni, Paola Dalla Ca, Tessari e Crosato, Corrado Patella, Fabio Milocchi e l'impareggiabile segretario Renato Marzari.

a. t.

## Trofeo GIUNTI al migliore pilota italiano

**QANNERO RIVIERA** - Nell'ultima assemblea del Soci del Club «Ignazio Giunti», il nuovo Consiglio Direttivo eletto per il '75 ha annunciato i programmi dell'anno. Il nuovo C.D. di cui fanno parte in qualità di Presidente, Johnny Piffero, vice presidente Edo Bottaocchi e Rainer Dell'Onze, Ermanno Carmine, Claudio Bernasconi, consiglieri, ha organizzato l'istituzione del 2.° Trofeo «Club Ignazio Giunti» da assegnare al miglior pilota di formula italiano, stabilito in base ad una classifica interna che prende in considerazione le gare di F. 1, F. 2, F. 3, F. 5000.

Il club organizzerà inoltre Gie e manifestazioni automobilistiche, fornirà sconti ai propri soci per i biglietti delle gare in programma a Monza, organizzerà incontri e mostre.

La tassa d'iscrizione per il 1975 è fissata in L. 2.500 per i vecchi soci, in L. 3.000 per i nuovi. All'atto dell'iscrizione verrà consegnata la tessera e una copia del regolamento interno del Club. Le iscrizioni si ricevono presso qualsiasi componente del Consiglio Direttivo.

## Il «Cadetto '74» onora SALVATI

**MILANO** - Presso il ristorante «Il Morso» si è recentemente svolta la premiazione annuale della Scuderia Giovanni Salvati. La simpatica manifestazione, cui hanno presenziato numerose autorità dell'ambiente automobilistico, ha avuto in Leo Bartoli il protagonista indiscusso. Il giovane pilota della Salvati (vincitore del trofeo Cadetti 1974), si cimenterà molto probabilmente quest'anno in F. 3 e su di lui sono concentrati gli sforzi del sodalizio milanese che vive nel nome del valoroso quanto sfortunato pilota napoletano Giovanni Salvati.

# Il 9 marzo a MILANO l'assemblea ANCAI

**MILANO** - Il prossimo 9 marzo, domenica, avrà luogo l'Annuale assemblea dei soci dell'ANCAI, l'associazione nazionale corridori automobilisti italiani, che sarà seguita dalla tradizionale distribuzione dei premi ai soci.

Alle ore 10, nella tradizionale cornice del Museo della Scienza e della Tecnica, in via S. Vittore 21, a Milano, l'ordine del giorno si aprirà con la consegna dei premi e dei riconoscimenti, e sarà seguito dalla nomina del segretario dell'assemblea, dalla relazione morale, dalla relazione finanziaria (consuntivo '74 e preventivo '75). Si passerà poi alla discussione sul programma 1975 e su tutti quegli argomenti che si riterrà opportuno trattare.

# Un programma che non si arrende 68 anni dopo sempre SHELLSPORT

**LONDRA** - L'interesse che prova la Shell nel continuare la sua attività sportiva è stato confermato a Londra quando, di recente, è stato illustrato in linea di massima il programma 1975 della ShellSport. Fra parentesi, si tratterà della 68. stagione della società e la continuità è stata interrotta soltanto dalle guerre mondiali (il suo primo ingresso in qualsiasi forma di sport motoristico si ebbe quando appoggiò Borghese nella «Corsa» Pechino-Parigi). Comunque, la Shell continua a seguire la sua politica dei recenti anni, evitando in gran parte le categorie maggiori, dato che i tempi dei suoi patrocinii sono passati e la logica e la prudenza commerciali devono essere i fattori principali negli anni settanta.

Facciamo una parentesi pertinente, che però non deriva assolutamente dalla conferenza stampa della Shell, dato che sono adatti ai motori Cosworth. La Casa li utilizza nel suo lavoro di sviluppo e nelle prove, ma Duckworth non permette che questo fatto venga usato pubblicitariamente. E' però un segreto di Pulcinella, che parte della «roba» che viene versata nei motori da latine che portano il nome di altre case, è in effetti lubrificante Shell!!!

Dunque, la Shell continuerà ad appoggiare il turismo Ford e British Leyland (si è notato che Makinen ha trovato che valeva la pena andare a Londra per l'annuncio) e varie categorie di clubs inglesi. In ogni modo la voce principale nell'ordine del giorno «della Shell» è il campionato di F. 5000 che, fedele al tipo di questa categoria, è un po' un'incognita. Per esempio, nel calendario pubblicato ci sono venti prove, ma si può scommettere senza paura che non si svolgeranno tutte e venti! In che è sparita quella di Monza e anche sulla data di Casale si deve mettere un grosso punto interrogativo. Pare certo che sia scomparsa anche la corsa in programma per il 4 maggio a Silverstone e probabilmente svanirà anche la gara di Jyllandsringen. Restano così 16 corse probabili (quattro a Brands Hatch, due a Mallory Park, Oulton Park, Snetterton e Thruxton e una a Silverstone, o Zandvoort, Zolder e su un altro circuito per ora senza nome).

Quanto a chi parteciperà al campionato, per essere certi dovremo aspettare la prima corsa a Brands Hatch il 15 marzo. Si poi varrà la pena disputarla, si tende a rispondere affermativamente, anche se con cautela. Dopo tutto, nel 1974 tre conduttori ce l'hanno fatta a passare dalla F.5000 alla F.1 (Lombardi, Wilds ed Evans... e lasciamo Wunderink!) e questo è più di quanto abbiano tratto i grandi premi dalla F.2, nello stesso anno. Il punto valido pare essere che la F. 5000 è veramente capace di fare vedere quali piloti sono in

grado di affrontare la potenza delle F. 1, di girare entro i tempi di questa formula con un paio di secondi di scarto e di tenere le vetture lontane dalle barriere di sicurezza. Nessuno, pensiamo, potrà mettere in dubbio i benefici che la signorina Lombardi ha ricavato dalla sua stagione 1974 con una Lola F. 5000 della Shell sport.

Chi vedremo in F. 5000 in Europa? Più o meno l'insieme di prima... piloti di esperienza quali Gethin, che corrono ancora volentieri guadagnandosi da vivere con le competizioni, e nuovi conduttori promettenti provenienti dalle categorie inferiori, che acquisiscono esperienza. Si direbbe che per vincere dovranno essere in grado di controllare 500 HP, o poco meno perché, come abbiamo detto in altra occasione, il motore di F. 5000 che la McLaren ha messo a punto in America, e che offre in Europa, ha sempre erogato 505 HP al dinamometro. Se un «nuovo» otterrà risultati regolari con quel genere di potenza, attirerà l'attenzione di qualsiasi direttore di una squadra di F.1 in cerca di conduttori per il 1976. Naturalmente resta un punto interrogativo circa una vettura più leggera equipaggiata con i motori Ford V-6, meno potenti e meno assetati... saranno in grado di sfidare le cinque litri? Il telaio più usato sarà certamente quello della Lola.

Senza seguire un ordine particolare, possiamo aspettarci di vedere il ritorno del team VDS con tre nuove Lola T 400 per Gethin e per Pilette sempre con le Lola ci saranno Ashley e Jones, entrambi con T 400 e T 332 quali vetture di rinforzo, poi Belso, McGuire con la T 332 ex di Evans e pare certo che Edwards e Schuppan avranno analoghe vetture, mentre Walkinshaw avrà una nuova Modus, naturalmente con motore Ford. Purley disporrà di una Chevron Ford e sembra sempre più probabile che David Morgan gli sarà compagno con uguale vettura. Quanto a Dave Walker, avrà una Chevron VDS 1974 e Mick Hill la March 1974 ex di Wilds, anche se ci si chiede se la userà.

Pur senza informazioni precise, è previsto che McAree tornerà alla F. 5000 europea e che Amone parteciperà a sua volta alla serie. Non abbiamo parlato con Lella Lombardi, ma ci assicuriamo che potrebbe infilare qualche corsa nel suo programma, con la Lola che pilotò lo scorso anno. Chi non ci sarà quasi certamente è Hailwood. Pareva che la McLaren avrebbe fatto gareggiare per lui una vettura ufficiale, ma ora sembra che non abbia personale sufficientemente per il lavoro in più necessario, senza contare che Mike dovrà subire un'altra operazione alla gamba. Surtees ha vagamente parlato di una nuova vettura...

David Hodges

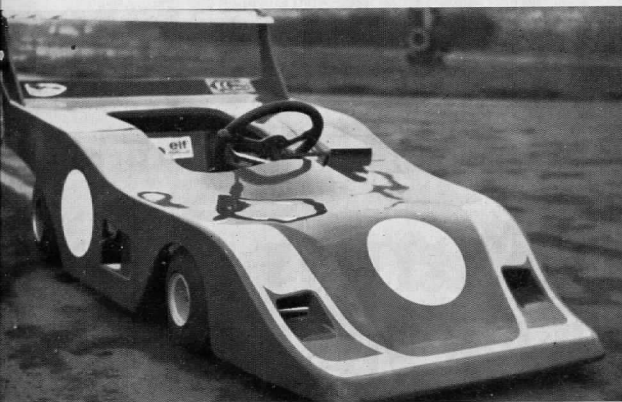
## PATRESE prova già la F. ITALIA

ROMA - La quarta vettura Formula Italia della Squadra Azzurra FIK con il contributo CSAI-FIK, è stata assegnata al campione del mondo in carica Riccardo Patrese che, ritrattata, e già sulle piste per effettuare le prime 8 prove.



## LE PROSSIME GARE

9 febbraio, PISTA D'ORO - Roma - cl. 100 e 125; 16, PISTA DEL MARE - Fano - naz. riservata cl. 100 (3. cat.) 125; 23, PISTA D'ORO - Roma - naz. cl. 100 e 125; 23, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125; 23, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125; 1 marzo, CONVEGNO COMMISSARI SPORTIVI FIK - A.C. Parma, ore 10; 1, ASSEMBLEA ORDINARIA FIK - Camera di Commercio - Parma ore 16; 2, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125; 9, PISTA DEL MARE - Fano - naz. riservata cl. 100 (3. cat.) 125; 9, PISTA AZZURRA - Jesolo - naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - naz. cl. 100 e 125; 19, PISTA PERGUSA - Enna - ch.



Ecco un esempio di kart carenato secondo la riproposta di Walter Bertoli. Il « vestito », sulla linea delle sport 2000, è già presentato a Vevey, in Svizzera, con alla guida Francois Goldstein

La nuova gestione debutta a Marzo a Firenze

# 13 amici per salvare la « Pista del Sole »

FIRENZE - La pubblicazione del calendario kart 1975 ha riservato una brutta sorpresa agli appassionati toscani di questo sport: dall'elenco delle gare e delle piste mancava infatti l'unica rimasta in attività nella regione e cioè la Pista del Sole di via del Termine. Era successo che la vecchia gestione, la terza da quando l'impianto venne costruito nel 1960, della Scuderia Tre Pietre aveva deciso di porre fine a questa sua attività per motivi tecnici e finanziari.

Nel primo anno della « Tre Pietre » (1973) furono disputate sette gare, mentre l'anno scorso solamente tre e l'interruzione a metà stagione. Ma nei mesi successivi un gruppo di appassionati kartisti si è dato da fare affinché l'impianto continuasse la sua attività. Tredici di questi, (Franco Meoni, Pasquale Zullo, Franco Bendinelli, Mario Natali, Renato Gori, Giuseppe Pieruccini, Elbano Bini, Giampiero Passeri, Franco Meccoli, Mario Bonavita, Franco Natalini, Stefano Puccinelli, Leonello Leo) hanno così fondato il Karting Club Firenze che gestirà la Pista del Sole. La nuova formazione ha dovuto subito affrontare i problemi di ammodernamento dell'impianto le cui condizioni erano pietose. I lavori sono già iniziati ed interessano il rifacimento della tribuna, dell'officina, dei box, servizi, dell'impianto di illuminazione, nonché alcune modifiche al tracciato della pista ed il rifacimento del manto

di asfalto. Nei programmi futuri, se tutto andrà bene, è previsto l'allungamento degli attuali 502 metri fino a circa 700.

Intanto i tredici amici del kart hanno già impegnato vari milioni nella nuova gestione; la prima gara dovrebbe svolgersi a marzo in modo da dare la possibilità ai circa 80 tesserati della Toscana di riprendere l'attività che l'anno scorso ha visto disputare nove circuiti cittadini, una gara in salita e tre corse alla Pista del Sole.

Il Karting Club Firenze si propone di organizzare quest'anno almeno sei gare, un campionato toscano, una prova di durata. Per questo sarebbe arguibile un concreto sostegno della FIK nei confronti della nuova gestione in modo da riprendere il tempo perduto visto l'interesse che esiste in alcuni centri, Firenze, Pistoia, Lucca, Montecatini Terme, per l'attività kartistica. La nuova gestione inoltre ha in programma anche altre manifestazioni sull'impianto fiorentino, come gare di automodelli, ginkane motociclistiche, corsi di scuola guida. Un programma intenso quello dei tredici amici toscani per salvare una pista che era già destinata ad essere demolita definitivamente; per il rilancio sono anche in corso contatti per accordi pubblicitari in modo da far convergere nuovi interessi nel karting.

Marco Grandini

# Spunta in ITALIA il kart carenato

ROMA - Un gruppo di appassionati della classe 125 propone, sia pure con ritardo, all'attenzione dei dirigenti del karting la carenatura del tradizionale carretto, quasi a riscoprire l'automobile. Se ne è incaricato Walter Bertoli di presentarlo come soluzione all'alternativa nell'ultima riunione del Consiglio della FIK, trovando però tra i responsabili una netta opposizione, sia per ragioni di sicurezza, sia ancora perché l'esperimento, già tentato in qualche nazione europea ed in modo più evoluto e perfetto in America, ha dato risultati negativi.

Tanta negatività anche per i costi, che la stessa CIK, che si era fatta promotrice di una formula più evoluta del tradizionale kart, ha dovuto, con il 1975, cancellare dalla regolamentazione quella appunto del kart carenato. Ricordiamo infatti che lo spettacolo penoso di Vevey (Svizzera) dove esordì il kart carenato che, guarda caso, era guidato dall'allora Campione del Mondo, Goldstein.

Quello che, però, fa insistere i sostenitori in Italia del kart carenato, è la disponibilità di piccoli autodromi dove, a loro parere, la nuova formula potrebbe trovare spazio agonistico, tanto che hanno deciso di ritornare alla carica presso i responsabili della FIK perché la loro idea sia portata all'esame dei responsabili sportivi, cioè della CSAI. Non sappiamo con quanto successo, anche perché il particolare momento critico predispone alla cautela piuttosto che a nuove costose iniziative. A nostro parere il kart ha una sola alternativa, continuare cioè ad essere kart, innovando solamente formule sportivo-agonistiche e cercando tracciati, quando possibile, più idonei alle sue sempre crescenti possibilità tecniche. Quanto del resto il karting va facendo da qualche anno, almeno per le gare di elevato tono agonistico, che vengono effettuate su autodromi. In Italia, in particolare già dal 1964, abbiamo tentato di migliorare il kart con la Formula K 250, la quale pur possedendo un elevato potenziale propedeutico, trova ancora difficoltà ad una sua marcata espansione.

## GOLDSTEIN rinuncia al confronto

ROMA - Francois Goldstein, dopo il suo passaggio con armi e bagagli nel clan della BM, presenta a Roma per iniziare a prendere confidenza con i nuovi mezzi e da diversi giorni in allenamento sulla pista romana, era il motivo d'attrazione non certo sportivo, della terza prova dell'ottavo Torneo dei Campioni. Poi però il belga, constatato che i suoi tempi, malgrado ogni predisposizione dei suoi nuovi datori (non certo di lavoro) di motori e telai, non sfioravano i migliori degli stessi allievi della BM, ha preso il primo vagone letto per Bruxelles.

Mancato questo motivo, ripetiamo solo da riscoperta subdrette, ne è intervenuto uno di base, cioè le condizioni atmosferiche che con una pioggerella ed un'aria sciroccale da fastidioso, ha reso il tracciato romano di una viscidità scorrevolezza da far venire alla ribalta piloti che con il « manico » ci sanno fare. E' il motivo agonistico che ci fa trovare all'apice delle classifiche della tornata giornata, Lele Pirro, nella terza categoria. Luigi Giannini nella 125 prima categoria.

Veniamo alle gare. Su un Necchi in piena forma e già proiettato verso l'ancora lontano campionato mondiale, ha avuto la meglio, e questa volta senza scusanti, un Elio De Angelis perfetto conoscitore della pista romana e in possesso di guida più dolce. Ha fatto la rentrée Beppe Gabbiani, alla sua prima corsa stagionale e già su uno stand ragionevole, mentre Edy Cheever privo di mezzo idoneo, ha corso solo per allenamento.

La gara di categoria 100 è stata vinta da un altro concorrente, il pilota che tecnicamente è il più sacrificato dal suo pilota, in una gara difficile, più delicata e quando cioè bisogna veramente guidare per restare nella traiettoria, ha dimostrato, vincendo, di essere conduttore di vaglia oltre che dotato di fiuto tattico. Non a suo agio Andrea De Angelis, peraltro in questa prova alquanto disincantato.

E' venuto alla ribalta, in una gara difficile, Luigi Giannini nella 125 prima categoria. Dopo due gare di attesa forzata, il campione italiano si è imposto su un superbo Gardelli e un non domabile Perlini, come dire i due piloti che vanno per la maggiore in quest'inizio di stagione. Gian Paolo Melonaro, nella seconda categoria della stessa classe, dopo le prime due gare stagionali terminate a ridosso del vincitore, è riuscito a sminuire Barbieri dalla sua posizione, sfrecciando primo sul traguardo dopo aver assunto il comando delle operazioni già al secondo giro. Barbieri si è difeso bene, ma non era il pilota deciso ed autoritario delle gare precedenti. Ottima la prestazione di Corradello.

Abbiamo sentito in giro alcune lamentele dei piloti circa la brevità delle gare. Bisogna riconoscere che quindici giri sono veramente pochini per gare di un certo tenore, e che perché necessita pensare che molti piloti, e particolarmente le Case, vi partecipano esclusivamente a scopo di collaudo ed allenamento.

### CLASSIFICA 3. PROVA

100 - 1.: 1. De Angelis E.; 2. Necchi; 3. Beggio; 4. Patuelli; 5. Scarabelli.  
125 - 2.: 1. De Cesaris; 2. De Angelis R.; 3. Ventura; 4. Franchi; 5. Patrizi.  
100 - 3.: 4. Pirro; 2. Bandinelli; 3. Vincenzi; 4. De Cesaris; 5. Bottura.  
125 - 1.: 1. Giannini; 2. Gardelli; 3. Perlini; 4. Giannini; 5. Panzolini.  
125 - 2.: 1. Melonaro; 2. Barbieri; 3. Corradello; 4. Lorenzatti; 5. Ovi.  
CLASSIFICA DOPO LA 3. PROVA  
100 - 1.: 4. Necchi; 2. De Angelis; 3. Cheever; 4. Beggio; 5. Patuelli.  
100 - 2.: 1. De Cesaris; 2. De Angelis; 3. Ventura; 4. Patrizi; 5. Bonafine.  
100 - 3.: 1. Pirro; 2. Vincenzi; 3. Bottura; 4. Vignone; 5. De Angelis.  
125 - 1.: 1. Perlini; 2. Gardelli; 3. Giannini; 4. Monti; 5. Giannini L.  
125 - 2.: 1. Barbieri; 2. Melonaro; 3. Todini; 4. Picchianti; 5. Morselli.

## Paula MURPHY guarita torna ai drag

NEW YORK - Paula Murphy, una delle poche donne americane che abbia sfondato nell'automobilismo e che lo scorso anno vicino a S. Francisco fu vittima di un pauroso incidente, causa il distacco del paracadute dal suo dragster, è guarita. La frattura di una vertebra che aveva lasciato dubbi sulla possibilità del suo recupero agonistico, è completamente ricomposta e le condizioni di salute le permetteranno di riprendere la attività. Il primo appuntamento è per Pomona in California per l'annuale National Winter Hot road e poi seguiranno altri 8 importanti appuntamenti dragster.

# Il rimedio non basta Il danno e la beffa

«...affermazione di estrema importanza (quella della Lancia nel Rally di Montecarlo, n.d.r.) innanzi tutto perché un rally è assai vicino a tutta la produzione automobilistica di serie per cui è come una impennata di orgoglio di tutto il mondo automobilistico nostro in questo momento di crisi; e poi perché si tratta di un'affermazione completamente italiana ottenuta da macchine italiane, con piloti italiani, con pneumatici italiani, con l'organizzazione italiana»: queste le parole pronunciate da Nan-

che peraltro non ha mai eluso l'argomento automobilistico — e quella della domenica sera; comunque con un notevole ritardo.

Il servizio di Rancati, in «Dribbling», avrebbe potuto essere un ottimo riepilogo a conclusione di una serie di telecronache in diretta; così, invece, è stato solo un riassunto. Anche se di buona fattura.

Per la stessa ragione l'intervento alla «Domenica sportiva» della coppia vincente e del resto dell'equipe italiana avrebbe avuto un maggior significato se fosse giunto a completamento di una nutrita serie di collegamenti effettuati durante lo svolgimento della gara. E' chiaro, tuttavia, che la presenza alla trasmissione domenicale di Munari, Mannucci, Bacchelli e Audetto ha avuto un senso tutt'affatto diverso da quello sportivo. Non a caso, infatti, la «domanda-chiave» di Mario Poltronieri «Qual è il significato e il valore commerciale di questa affermazione del vostro gruppo industriale» è posta a Daniele Audetto; e l'altrettanto «obbligata» risposta del d.s.: «...Sono stati fatti dei calcoli con una approssimazione mi sembra abbastanza giusta, che una vittoria al rally di Montecarlo valga almeno il doppio del nostro budget. E quindi questo, in un momento così difficile per tutto il settore dell'automobilismo, testimonia a tutti gli italiani che almeno i soldi li abbiamo spesi bene. Questo è importante. Poi noi speriamo anche che ci sia subito un successo anche sul piano commerciale, cioè delle vendite, perché una vittoria a Montecarlo viene propagandata in tutto il mondo e in questo momento noi abbiamo bisogno di far conoscere il nostro prodotto».

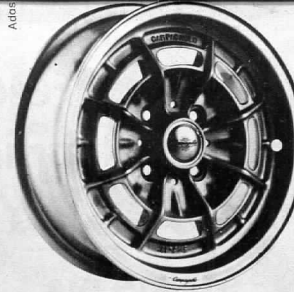
Di questa «giusticazione» si poteva fare a meno, soprattutto in una rubrica che passa per essere sportiva e che, almeno per ciò che concerne l'automobilismo lo è molto poco. Perché, infatti, si devono e si vogliono trovare delle scuse, delle attenuanti? Forse per bilanciare o addirittura per cancellare dal ricordo dei telespettatori le accuse lanciate in un recente passato a questo sport «inutile quanto dannoso»?

### Gio' Lunì

• La distribuzione delle nuove TARGHE automobilistiche non comincerà prima di agosto e, forse, addirittura in settembre. Pare che ciò sia dovuto alla diminuzione delle immatricolazioni, che rende sufficiente per ora la scorta di targhe tradizionali.

• Nel 1974 le vittime per incidenti stradali negli STATI UNITI hanno registrato il numero più basso dal 1963. Infatti 45.400 persone hanno trovato la morte, cioè 9.400 in meno che nel 1973.

• Il tunnel sotto la MANICA non si farà. Per lo meno non si farà ancora per qualche anno. La colpa è soprattutto della crisi economica.



## Ruote speciali in lega superleggera di Elektron

Materiale il più leggero possibile e al tempo stesso il più resistente ad ogni tipo di sollecitazione: la chiave della sicurezza di un'automobile. E le quattro ruote della vostra auto forse non raggiungono la perfezione. Per questo abbiamo creato una gamma di ruote dal disegno perfetto, realizzate in lega speciale superleggera di Elektron (e non in alluminio): le più leggere, le più resistenti, che vi offrono maggiore accelerazione, frenata più potente, superiore stabilità, massima equilibratura e minor usura dei pneumatici.

*Campagnolo*

Brevetti Internazionali S.p.A.  
Vicenza

tv
radio

**Programmi dal 5 all'11 febbraio 1975**

<p><b>MERCOLEDÌ 5</b> Ore 21,40 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 8</b> Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 9</b> Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17,15 - Notizie sportive</p> <p>Ore 21,35 - La Domenica sportiva</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> (esclusi sabato e domenica)</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport</p>	<p><b>NAZIONALE</b></p> <p><b>SECONDO</b></p> <p><b>NAZIONALE</b></p> <p><b>SECONDO</b></p>	<p><b>SABATO 8</b> Secondo programma</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 9</b> Secondo programma</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport</p> <p><b>LUNEDÌ 10</b> Programma Nazionale</p> <p>Ore 8,15 - Lunedì sport</p>
--	---	---

**TV Svizzera**

<p><b>SABATO 8</b></p> <p>Ore 22,25 - Sabato Sport</p> <p><b>DOMENICA 9</b></p> <p>Ore 18,00 - Domenica sport, primi risultati</p> <p>Ore 22,00 - La domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDÌ 10</b></p> <p>Ore 19,45 - Obiettivo sport</p> <p><b>MARTEDÌ 11</b></p> <p>Ore 22,40 - Martedì sport</p>	<p><b>TV Capodistria</b></p> <p><b>GIOVEDÌ 6</b></p> <p>Ore 22,00 - «Perché correte?», documentario a colori</p>	
---	--	--

## SASSARI anticipa MAGLIONA però delude

SASSARI - Inizio di stagione anticipato sulla pista Ottava di Sassari che ha visto prevalere lo sport su altre attività che avevano reso difficile la vita agonistica al kart. Questa inusitata continuità ha naturalmente richiamato piloti ed appassionati sul tracciato sassarese. Con la vocazione, poi, delle gare a largo respiro, tanto da esserne oramai gli unici cultori, i responsabili hanno offerto gare di ben cinquanta giri, deliziando piloti e pubblico. Naturalmente in gare così impegnative finiscono per vincere i più preparati sia fisicamente che tecnicamente. E' così che Magliona, il pilota più discusso della Sardegna, ma pur sempre il più valido, si vede battere nella prima categoria da un autoritario Dettori, che è riuscito con la sua specifica preparazione a disporre dell'avversario a suo piacimento. Sechi, nella seconda categoria, ha avuto come avversari diretti Biosa e Tinteri, ma a nulla sono valsi i loro sforzi per bloccare la marcia di Sechi, che ha concluso senza eccessivi sforzi. Così anche Pisano nella terza categoria ha ribadito la sua netta supremazia su un nutrito lotto di avversari di tutto livello a cominciare da Casu finito alle spalle del vincitore.

Un avvio promettente della Sardegna avviata a ritornare quella del passato.

### LE CLASSIFICHE

100 - 1. I. Dettori; 2. Magliona; 3. Manca.  
100 - 2. 1. Sechi; 2. Biosa; 3. Tinteri.  
100 - 3. 1. Pisano; 2. Casu; 3. Ragreda;  
4. Ragus.

do Martellini al momento di presentare in «DRIBBLING» di sabato 25 gennaio, il servizio — ampio e completo — di Gino Rancati. Nulla da eccepire per ciò che riguarda la trasmissione in questione. I curatori non potevano fare di più e di meglio. Da rilevare, al contrario, l'incompatibilità fra l'affermazione di Martellini e l'atteggiamento globale della tv. Che non ha ritenuto opportuno dare più spazio e maggior rilievo a questa importantissima manifestazione sportiva che ha visto trionfare macchine, piloti, pneumatici e organizzazioni di marca nazionale.

Forse se alla RAI qualcuno avesse appena pensato (ma c'è qualcuno che pensa a queste cose?) a una possibile e massiccia vittoria di un nostro prodotto — tanto umano quanto meccanico — il rally di Montecarlo (nell'attuale clima di «revisione») avrebbe ottenuto maggiore spazio e considerazione. Ma alla RAI non si pensa, si arriva tutt'al più, a «constatare» a fatti avvenuti e a tentare (anche piuttosto maldestramente) un salvataggio in extremis. Magari attraverso la rubrica del sabato —

LEGGEREZZA



Mentre crescono le riduzioni d'orario, definiti gli aumenti dei listini FIAT: la ricerca di liquidità si accoppia a un contenimento drastico della produzione

# L'ultima stangata

## I nuovi prezzi del «GRUPPO»

FIAT	NUOVO LISTINO		PRECEDENTI
	Iva esclusa	Iva compresa	Iva compresa
500 R	875.000	980.000	invariato
126 Bn Normale	1.100.000	1.232.000	1.187.000
126 Bn T.A.	1.150.000	1.288.000	1.237.000
127 Bn 2 porte	1.550.000	1.736.000	1.590.000
127 Bn 3 porte	1.625.000	1.820.000	1.669.000
127 Special 2 porte	1.655.000	1.854.000	1.702.000
127 Special 3 porte	1.750.000	1.938.000	1.780.000
850 Familiare	1.890.000	2.116.000	1.938.000
128 Bn 1100 2 porte	1.735.000	1.945.000	1.820.000
128 Bn 1100 4 porte	1.850.000	2.050.000	1.915.000
128 Bn 1100 Special 2 porte	1.875.000	2.100.000	1.960.000
128 Bn 1100 Special 4 porte	1.970.000	2.206.000	2.055.000
128 Bn 1500 2 porte	1.805.000	2.022.000	1.904.000
128 Bn 1500 4 porte	1.900.000	2.128.000	1.999.000
128 Bn 1500 Special 2 porte	1.945.000	2.178.000	2.044.000
128 Bn 1500 Special 4 porte	2.040.000	2.285.000	2.139.000
128 Familiare 1100 3 porte	1.900.000	2.128.000	1.988.000
128 Familiare 1500 3 porte	1.970.000	2.206.000	2.072.000
128 Rally	1.980.000	2.217.000	2.085.000
128 Coupé S 1100	1.950.000	2.162.000	2.044.000
128 Coupé SL 1100	2.050.000	2.296.000	2.175.000
128 Coupé S 1500	2.000.000	2.240.000	2.154.000
128 Coupé SL 1500	2.120.000	2.374.000	2.262.000
X 1/9	2.650.000	2.968.000	2.806.000
151 Bn 1500 N 2 porte	2.250.000	2.520.000	2.296.000
151 Bn 1500 S 2 porte	2.415.000	2.705.000	2.464.000
151 Bn 1500 N 4 porte	2.350.000	2.632.000	2.402.000
151 Bn 1500 S 4 porte	2.515.000	2.817.000	2.570.000
151 Bn 1600 N 2 porte	2.350.000	2.632.000	2.402.000
151 Bn 1600 S 2 porte	2.515.000	2.817.000	2.570.000
151 Bn 1600 N 4 porte	2.450.000	2.744.000	2.509.000
151 Bn 1600 S 4 porte	2.615.000	2.929.000	2.677.000
151 Familiare 1500 N 5 porte	2.515.000	2.817.000	2.570.000
151 Familiare 1600 N 5 porte	2.615.000	2.929.000	2.677.000
151 Familiare 1600 S 5 porte	2.780.000	3.114.000	2.845.000
124 Sport Coupé 1600	2.850.000	3.192.000	3.046.000
124 Sport Coupé 1800	2.950.000	3.304.000	3.237.000
124 Sport Spider 1600	2.800.000	3.136.000	invariato
124 Sport Spider 1800	2.890.000	3.237.000	invariato
124 Abarth Rally	4.120.000	4.614.000	invariato
132 GL 1600	2.790.000	3.125.000	2.856.000
132 GLS 1600	2.950.000	3.304.000	3.015.000
132 GLS 1800	3.060.000	3.427.000	3.130.000
150 Bn cambio meccanico	7.200.000	9.360.000	8.450.000
150 Bn cambio automatico	7.600.000	9.880.000	8.970.000
150 Coupé cambio meccanico	8.800.000	11.440.000	10.395.000
150 Coupé cambio automatico	9.200.000	11.960.000	10.914.000

## AUTOBIANCHI

A 112 normale	1.640.000	1.856.000	1.702.000
A 112 Elegant	1.750.000	1.937.000	1.792.000
A 112 Abarth 58 Hp	1.940.000	2.173.000	2.016.000
A 112 Abarth 70 Hp	1.990.000	2.228.000	invariato
500 Giardiniera	1.050.000	1.176.000	1.108.000
500 Furgone	1.120.000	1.254.000	invariato

## LANCIA

Fulvia Safari	2.650.000	2.968.000	2.789.000
Fulvia Coupé 3	2.800.000	3.156.000	2.957.000
Fulvia Coupé all'est. Montecarlo	2.900.000	3.248.000	3.052.000
Beta berlina 1500	3.000.000	3.360.000	3.136.000
Beta berlina 1400	3.000.000	3.360.000	3.136.000
Beta berlina 1600	3.350.000	3.750.000	3.449.000
Beta berlina 1800	3.490.000	3.909.000	3.612.000
Beta Coupé 1500	3.670.000	4.110.000	3.805.000
Beta Coupé 1800	3.900.000	4.368.000	4.060.000
Beta Coupé 1600	3.835.000	4.295.000	3.993.000
Beta Spider 1800	4.065.000	4.555.000	4.245.000
2000 berlina 5V	5.900.000	6.368.000	invariato
2000 berlina 5V iniez. elettr.	4.180.000	4.681.000	invariato
Stratos	8.250.000	10.725.000	invariato

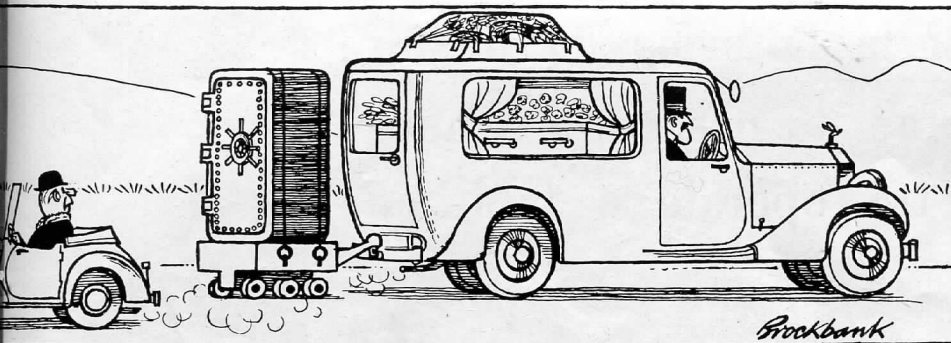
TORINO - La crisi Fiat si allarga a macchia d'olio alle consociate. Abarth, RIV, SKF, Ages, non si sottraggono alla regola. Per la fabbrica di cuscinetti la riduzione d'orario settimanale nei mesi di febbraio e marzo dovrebbe servire per « adeguare l'attività produttiva alle richieste del mercato e limitare l'accrescersi degli stocks ». Una contrazione che, secondo la RIV, trova la sua spiegazione soprattutto nella crisi dell'auto. Sono interessati al provvedimento 6300 lavoratori. Alla AGES, azienda del gruppo Fiat che fabbrica parti in gomma per veicoli, i giorni di cassa integrazione saranno 14 e interesseranno 800 lavoratori su un totale di circa 1100. All'ABARTH la riduzione di orario interessa 50 dei 60 operai del reparto marmitte. L'azienda, controllata al 100 per 100 dalla Fiat, ha annunciato 13 giorni di inattività. Entro il 7 marzo le parti effettueranno una seconda verifica per decidere, tra l'altro, la collocazione della quarta settimana di ferie. Polemiche sulla riduzione lavorativa effettuata negli stabilimenti di Napoli.

## 120 miliardi di contingenza da recuperare

Negli Stati Uniti il rilancio dell'industria auto è stato ottenuto in queste settimane con un ribasso dei prezzi, sotto forma di rimborso. In Italia invece l'unica operazione di rilancio, mentre i listini aumentando non faranno che comprimere ancora la domanda, è affidata alle 50 mila macchine di « stoccaggio », offerte a prezzo « vecchio » si fa per dire a chi correrà subito nelle filiali e concessionarie. E' una trovata intelligente per evitare anche il riciclaggio di materiale in parcheggio che finirebbe per deprezzarsi, ma certo non basta a dare respiro a una industria insidiata dagli sceicchi ma uccisa da una classe politica ammalata di retorica e di demagogia. I sindacati hanno appena gridato al trionfo per i « punti di contingenza » et voilà, in che si traduce il grande successo dei lavoratori! Un ulteriore inasprimento per la borsa valori. Le leggi economiche non si fanno con le chiacchiere. Pur se i dirigenti Fiat possono « giocare » su certi elementi e programmi, non c'è dubbio che le regole fondamentali della bilancia economica non permettono giochi di prestigio.

Una nota Fiat ricorda che « ...l'aumento dei prezzi delle automobili è una necessità imposta dagli aumenti continui dei costi di produzione, e si rende indispensabile per non esasperare il divario tra costi e ricavi, per tendere all'indispensabile equilibrio, oggi continuamente compromesso. Già nel 1974 la Fiat aveva dovuto aumentare i listini per recuperare — seppure in ritardo, in conseguenza al blocco dei prezzi — gli aumenti verificatisi nelle materie prime, nel costo del lavoro, nelle spese generali. Anche l'attuale ritocco di listino viene effettuato quando già da tempo l'azienda sopporta nuovi oneri sia per le forniture esterne, sia per il personale (per limitarsi come esempio a una sola delle voci, agli scatti di indennità di contingenza dell'industria, i 41 punti nel 1974 rappresentano per la Fiat un maggior onere di oltre 120 miliardi all'anno). L'aumento dei prezzi deciso a partire dal 3 febbraio è ancora un tardivo e non proporzionale adattamento a una situazione di fatto: scegliendo la strada di effettuare aumenti tuttora inferiori all'aumento dei costi effettivi. Se si raffrontano gli aumenti verificatisi nel periodo 1970-1974 in numerosi settori economici, si può rilevare che a fronte di un aumento delle autovetture Fiat di circa il 65 per cento in quattro anni, i prezzi all'ingrosso sono aumentati in media di circa il 90 per cento. In particolare l'acciaio è aumentato del 140 per cento, i pneumatici del 62 per cento, le materie plastiche del 115 per cento. Per quanto riguarda il costo del lavoro — che incide per il 35 per cento sui costi totali dell'azienda — è aumentato per la Fiat di oltre l'80 per cento, mentre sono già previsti per il 1975 altri consistenti oneri ».





# LANCIA svedese

## smentite difficili

La FIAT ha deciso, per i 750 lavoratori addetti al furgone « 241 », tredici giornate lavorative in meno. Difficoltà anche per quello che riguarda il reparto di montaggio del furgone « 238 », al Lingotto di Torino. La Fiat, dopo aver deciso tredici giornate di cassa integrazione ha chiesto l'aumento della produzione da 92 a 110 unità al giorno cosa che ha aggravato la tensione sindacale nel reparto.

Ora l'aumento dei prezzi di listino ha peggiorato la situazione. Ormai il programma Fiat si delinea con sufficiente chiarezza. Occorre limitare ad ogni costo le perdite di liquidità nel '75. Il margine di tolleranza è ormai ridotto al limite nei confronti del deficit « traguardo » dei 1000 miliardi. E' necessario ridimensionare la domanda (il Governo, con la sua politica antiauto, ringrazia...) per riportarla nei limiti previsti dalla programmazione produttiva. Nel '75, qualunque siano le versioni di cui finora si parla, la produzione non supererà le 900.000 unità. Qualsiasi variazione (anche in senso positivo) sarebbe nociva.

L'aumento dei salari è stato, nei fatti, maggiore degli aumenti dei prezzi di vendita delle auto...

Dagli aumenti è escluso il modello « 500 », che conserva pertanto il prezzo attuale (l'utilitaria è quella che più risente della crisi). Limitato al 3,8 per cento è perciò il ritocco del prezzo del modello « 126 ».

L'aumento medio praticato su tut-

ti gli altri modelli è dell'8 per cento circa, indicato per far fronte agli aumenti dei costi subiti dalla Fiat nel periodo agosto 1974-febbraio 1975 che è pari all'11,7 per cento così suddiviso: +9,8 per cento per costi di produzione, dovuto a soli fattori inflazionistici; +1,9 per cento dovuto a maggiori oneri finanziari sopportati dall'azienda.

## Il caro-frontiera della BMW

VERONA - Anche la BMW ha aggiornato i prezzi delle sue autovetture e a far data dal 1. gennaio 1975 ha emanato il seguente nuovo listino che oltre a dichiarare il prezzo originario della vettura « franco frontiera », chiarisce anche il costo totale della stessa « posta su strada » con IVA compresa. Ecco, dunque, i nuovi prezzi delle BMW:

Modello	Listino franco frontiera	Prezzo (auto su strada) IVA compresa
BMW 1602	2.900.000	3.399.200
BMW 1802	3.050.000	3.567.200
BMW 2002	3.160.000	3.690.400
BMW 2002 A	3.460.000	4.026.400
BMW 2002 TII	3.850.000	4.463.200
BMW 2002 Turbo	4.950.000	5.695.200
BMW 1802 Tour	3.120.000	3.645.600
BMW 2002 Tour	3.220.000	3.757.600
BMW 2002 TII Tg.	3.720.000	4.317.600
BMW 2002 Cab. S	4.500.000	5.191.200
BMW 518	3.400.000	3.976.000
BMW 520	3.850.000	4.480.000
BMW 520 A	4.150.000	4.816.000

Modello	Listino franco frontiera	Prezzo (auto su strada) IVA compresa
BMW 520 i	4.300.000	4.984.000
BMW 525	4.550.000	6.136.000
BMW 525 A	4.900.000	6.591.000
BMW 2500	5.100.000	6.851.000
BMW 2500 A	5.450.000	7.306.000
BMW 3.0 S	5.950.000	7.982.000
BMW 3.0 SA	6.300.000	8.437.000
BMW 3.0 Si	6.500.000	8.697.000
BMW 3.0 CS	7.900.000	10.517.000
BMW 3.0 CSA	8.250.000	10.972.000
BMW 3.0 CSI	8.400.000	11.167.000
BMW 3.0 CSIL	8.400.000	11.167.000
BMW 3.3 L	9.000.000	11.947.000
BMW 3.3 LA	9.000.000	11.947.000

TORINO - Un quotidiano torinese ha chiesto all'amministratore delegato LANCIA, in occasione di una intervista post Montecarlo: « ... Cosa c'è di vero nelle notizie secondo le quali la Lancia starebbe per essere ceduta dalla Fiat, alla Volvo e alla Saab? »

SGUAZZINI: « L'autorizzo a scrivere che sono invenzioni di pura fantasia giornalistica. La Volvo, senza che nessuno la sollecitasse, ha già ufficialmente smentito. Con la Saab abbiamo aperto un dialogo, sì, ma è un dialogo di natura commerciale. Sarà infatti la Saab ad occuparsi, per noi, della distribuzione delle Autobianchi nei Paesi Scandinavi... Niente altro da aggiungere e credo che di nient'altro ci sia bisogno ».

Per essere chiari. L'unico giornale che ha riferito la succitata indiscrezione, come i nostri lettori sanno, è AUTOSPRINT. L'aver abbinato (inizialmente) i nomi delle due Case svedesi come « interessate all'acquisto della Lancia » aveva l'intuibile scopo di non scoprire le fonti d'informazione. Tanto che la VOLVO ha diffuso una smentita senza i « ri-

sentimenti » che a volte voci del genere suscitano. Una smentita che è servita a centrare l'obiettivo giusto. Con quali altri particolari precisi ne avete letto a suo tempo. Ora finalmente ci si dice che, sì, un contatto con la SAAB c'è ma solo per la distribuzione di... Autobianchi nei Paesi Scandinavi. Staremo a vedere. Intanto prendiamo atto che senza la nostra anticipazione nemmeno quel curioso contatto veniva fuori.

Questo non per dire che siamo bravi. Ma solo che facciamo il nostro mestiere di cronisti, attenti anche alle sfumature. Che non diciamo panzane, i nostri lettori (e anche gli interessati dalla smentita facile) lo sanno bene! Anche se — come disse un giorno Ferrari — « AUTOSPRINT anticipa certe informazioni così presto che si può dirle infondate ». A noi va bene lo stesso. Anche perché, nel caso particolare, ulteriori informazioni dalla Svezia ribadiscono che « le trattative continuano... » e, se la SAAB ce la fa (a comprare), poi potrebbe accadere un altro particolare rimescolamento.

m. s.



La prima immagine della prossima Renault 30 TS, una grossa trazione anteriore mossa dal V6 di 2664, e che verrà presentata in marzo a Ginevra. Per la casa francese, il '74 è stato un anno ottimo specie sui mercati esteri. Sotto, un prezioso « giocattolo » presentato alla Fiera di Hannover: una mini-Porsche Turbo mossa da un motore 4 tempi da 10 CV e « fa » i 30 kmh



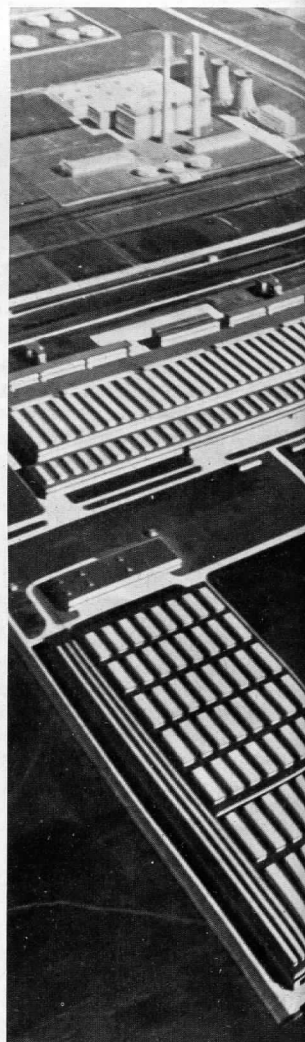
Anche il prezzo degli accessori è cambiato in quanto ha subito un aumento del 5 per cento con arrotondamento per eccesso o per difetto alle migliaia di unità.

Dopo la crisi la fabbrica dà il suo spettacolo: come sta nascendo il nuovo rapporto tra operaio e fabbrica

# Dalla «giostra» di TOGLIATTIGRAD anche «pace sociale»?



Un plastico della fabbrica di Togliattigrad così come sarà una volta completata. Per ora, copre un'area di oltre 5 milioni di metri-quadri



Alcune immagini della linea di montaggio delle Ziguli. Attualmente, ne escono da Togliattigrad 2230 al giorno. Il ciclo produttivo è completo. Gomme e batterie vengono da fuori

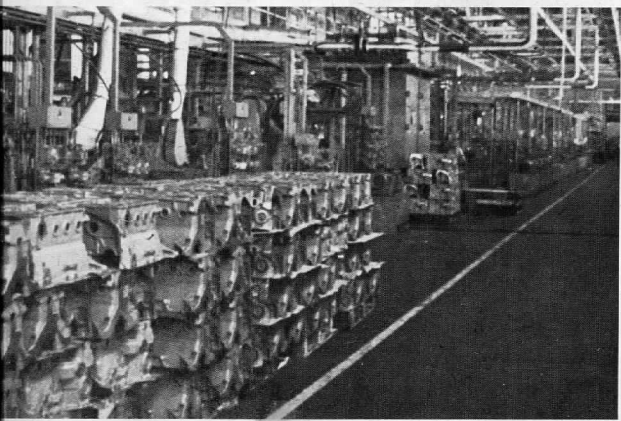
## SPECIALE AUTOSPRINT

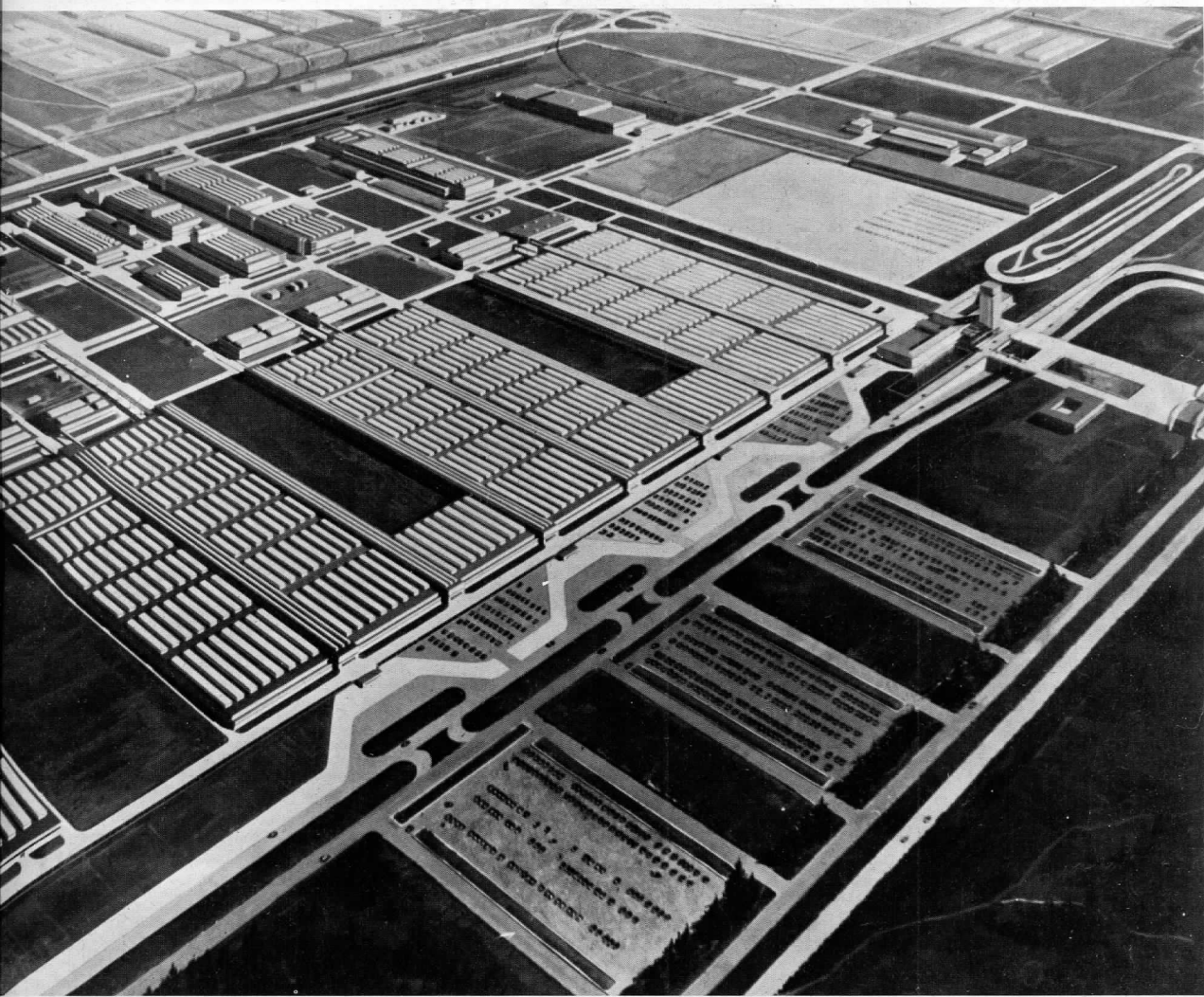
TORINO. Proprio dalla «crisi» potrebbe prendere il via un nuovo più positivo rapporto tra operaio e fabbrica. Si tratta di un risultato a sorpresa di cui è la base ad esserne protagonista. Una volta tanto senza le mediazioni e le interpretazioni sindacali ci si trova di fronte ad una coscienza presa di posizione che potrebbe, a tempi lunghi, determinare positivi riflessi, e addirittura il più rapido superamento dell'attuale momento di difficoltà. Le prime avvisaglie di questo nuovo corso si sono avute il 14 gennaio scorso, un martedì.

Alle sei e trenta per 70.000 operai di Mirafiori era terminato il lungo ponte. Diciotto giorni di inattività forzata per tenere sotto controllo un mercato sempre più pigro. Ci si aspettavano recriminazioni, forse disordini. Il pattugliamento della «celere» era parcheggiato a fianco dell'entrata numero 7, proprio accanto al giornalaio. Ma non è successo nulla. I commenti, effettivamente, ci sono stati ma il loro contenuto non era quello che i più pessimisti (o più interessati) si aspettavano. «Ero a casa — dice un giovane operaio della lastroferratura — e pensavo alla fab-

brica. Sai cinque o sei giorni mi vanno bene ma poi non si sa più che cosa fare. Inevitabilmente si pensa al lavoro. In fondo per noi l'ambiente dello stabilimento è quello nel quale siamo più a nostro agio. L'unico, in ogni caso, nel quale possiamo tenerci aggiornati su una situazione che televisione e giornali non riportano sempre con obiettività».

Incognite e timori non mancano al rientro dal «lungo silenzio» ma si intravede una volontà di partecipazione frutto solo in parte della paura di perdere il posto. «Certe situazioni — si sussurra a mezza voce — non potevano andare avanti per sempre. Un certo disimpegno «intellettualizzato» da una piccola minoranza è ora ben poco condiviso dagli operai. E' nell'aria una seconda sconfitta per il sindacato. Dopo lo svuotamento dall'interno del presunto dualismo tra isola e catena è ora la volta del rifiuto istintivo della presunta alienazione. Una alienazione il cui superamento può essere agevolato da un rinnovamento degli impianti (e soprattutto delle procedure) ma non solo da questo. Occorre ritrovare un interesse, una compartecipazione (utopicamente è questa la «vera» congestione della crisi proposta dalla Fiat) al destino della fabbrica. E l'esempio





viene, inaspettatamente, dall'Unione Sovietica. L'anticipo con il quale l'URSS è stata «avvisata» della crisi (che non è solo di consumi e che quindi può interessare anche un paese nel quale la produzione automobilistica è ben lontana dai livelli di guardia) ha consentito di correre ai ripari.

Primo passo di questa azione di «copertura» è una spettacolo teatrale che ha come protagonista principale la catena di montaggio di un reparto della grande fabbrica di Togliattigrad. «Tempo di domani», allestito dal teatro Sovremennik vuole essere una epopea (in certa misura didascalica) di una gigantesca impresa: la realizzazione di uno stabilimento con 90 mila addetti e la costruzione di una nuova città con oltre 400.000 abitanti. Si tratta, più che di un fatto propriamente artistico, di un «reportage» scarso ed efficace.

La storia è racchiusa nello spazio di una giornata di lavoro in cui la fabbrica dovrebbe raggiungere il traguardo della 500 millesima vettura prodotta ma che, a seguito di imprevedibili difficoltà, rischia di saltare. E proprio l'impegno per superare quell'ideale traguardo opera la trasformazione dell'operaio da strumen-

to a protagonista. Certo il fine politico è evidente ma non si può dimenticare che, facendo leva su questi sentimenti, Togliattigrad è diventato il più «pacifico» complesso industriale del mondo.

In un'intervista pubblicata sul mensile «Illustrato Fiat» Gianfranco Robaldo 31 anni, un fornellista che per un certo periodo ha lavorato nella città di Togliatti, non ha esitazioni nel descrivere questo contesto di «pace sociale». «La sono tutti più tranquilli, più sereni, non si rodonano il fegato per niente come noi. Però, quando si rompe una macchina, si sentono tutti responsabili e restano in fabbrica fino a quando non la hanno riparata. Un giorno glielo ho detto ai russi: perché ve la prendete tanto calda. Quelli si sono offesi e per tre giorni non mi hanno rivolto la parola. In fabbrica si sentono come in casa loro ed è abbastanza normale vedere gli operai che dopo aver terminato il turno di lavoro si fermano a giocare a scacchi in officina. Tutto quello che succede in fabbrica li tocca come se fossero problemi di famiglia».

Una lezione di umiltà che molti, a Mirafiori, sembrano disposti ad accettare. Il fatto che l'intervista che

abbiamo riportato sia stata pubblicata integralmente anche da un quindicinale comunista può far intravedere quale sarà il comportamento dei sindacati in un prossimo futuro. Un comportamento, una volta tanto, imposto più dalla base che da strategie politiche. L'esempio di Togliattigrad sembra venire in aiuto alla Fiat e consentire il tanto atteso mutamento di direzione. Ed a giudicare dall'efficienza dell'impianto russo i risultati non potranno che essere positivi.

La fabbrica si estende su 5 milioni di metri quadri dei quali 2 milioni e duecentomila su più piani. Oltre il 30 per cento della superficie è occupato dai reparti di produzione. Il ciclo produttivo è completo ad eccezione delle gomme e delle batterie. Dalle tre catene di montaggio escono ogni giorno 2230 vetture, si lavora su due turni di sette ore ciascuno. La produzione annua per dipendente è di 10.000 automobili. Anche nel campo dell'organizzazione del lavoro Togliattigrad è all'avanguardia.

Le «giostre» dalle quali a Mirafiori esce la «131» erano già state adottate all'origine a Togliattigrad. Il lavoro, infatti, è organizzato a squadre. Ogni dipendente, nell'ambito della squadra, può svolgere si-

no a venti mansioni diverse, intercambiabili. Non esistono operai addetti ad una sola operazione. A richiesta del singolo, il lavoro (e le sue modalità) della squadra può essere mutato ed il cambiamento può avvenire nel corso della stessa giornata lavorativa. L'indice di produttività è dato dalla squadra, ad esso è collegato il premio di produzione. Non esiste l'incentivo individuale, esiste invece una forma di incentivo professionale, in pratica scattano dei punti salariali secondo le mansioni che l'operaio è in grado di fare. Oltre 9.000 sono gli ingegneri ed i tecnici addetti alla fabbrica. Per il perfezionamento professionale degli operai è in funzione una scuola serale. Quanto ai salari si va dai 150 rubli dell'operaio appena assunto ai 220 dei più qualificati. (1 rublo=700 lire). Tutte queste cifre, ed informazioni tecniche ancora più dettagliate, si ritrovano in «tempo di domani». Lo spettacolo ha avuto un notevole successo, qualcuno pensa di trasferirlo anche in Italia. La stessa fondazione Agnelli, a quanto sembra, sta facendo i passi necessari per la sua «esportazione». Dopo la crisi, la fabbrica dà spettacolo.

## Ne valeva la pena?

Sono un giovane che non vuole parlare, una volta tanto, già discussa nazionale di F. 2 bensi del Mondiale F. 1 terminato oltre due mesi fa e troppo presto accantonato senza un'attenta analisi a freddo ma limitandosi ad additare Regazzoni come il vincitore morale ed a discutere sulle varie tesi della fortuna che ha graziato Fittipaldi.

D'accordo, Clay la sua parte di sfortuna a Monza ed a Watkins Glen la avrà avuta, ma credo che il pilota più meritevole di vincere fosse Niki Lauda, protagonista di eccezionali prestazioni non abbastanza messe in risalto da Autosprint.

Ho provato a fare qualche calcolo ed il linguaggio delle cifre parla chiaro: Lauda è stato in testa in otto Gran Premi, macinando 1379 chilometri in testa, e per nove volte ha fatto segnare il miglior tempo in prova. Nei tempi in gara Niki è stato più veloce tre volte, come Regazzoni, mentre Fittipaldi non è mai stato una volta il più veloce in gara...

Pierpaolo Corino  
Alba (Cuneo)

Non capisco tanta animosità da parte vostra nei confronti di Ferrari. Mi chiedo, in riferimento all'offerta Ferrari nel voler concedere Fiorano e la B3 a Serbolin e Leoni per il '75, perché continuare sempre a sottolineare, da parte vostra e forse con preconcetto tutto quello che viene da Maranello?

D'altro canto, se obiettivi bisogna essere, il Vaccarella, il Casoni, il Galli, il de Adamich, il tuo tanto decantato Merzario in Ferrari li abbiamo visti, magari per stagioni intere: non mi direte che hanno reso di più di un Lauda e di un Regazzoni! Stando le cose al punto in cui sono, a noi preme avere Ferrari campione del mondo di Formula 1, perciò penso che Lauda e Regazzoni su Ferrari per ora sono gli uomini che possono darci questo atteso risultato.

Vitaliano Balduini - Bari

Con un po' di perfidia, lo ammettiamo, pubblichiamo un paio di lettere del dicembre scorso. La «Botta» di Watkins Glen era ancora calda, ed il mondiale '75 sia pure così modesto — era ancora lontano. Ogni speranza era intatta, esultata quasi dalle belle notizie che venivano dalle prove private. Chi potrà fermarli, questa volta?

Con un paio di Gran Premi alle spalle, rilegger queste lettere fa impressione. A cosa sono valse le «pole position» a Lauda abbiamo visto. Purtroppo, signor Balduini, senza la macchina non si vince. E quando ci si ritrova con del materiale superato da un progresso (altrui) che va più veloce delle intenzioni, è inutile sparare sui piloti italiani. Ecco cosa fanno ora, gli stranieri di Ferrari: ad Interlagos, esattamente quanto fecero nel 1973 Merzario ed Ickx, cioè quarto e quinto... Ed allora? Ne valeva veramente la pena?

Caro Autosprint, chiedo se mi potessi pubblicare i nomi di tutti i piloti che si vedono a pagina 4-5 del n. 2 della rivista.

Vivaldo Bonori - Cadelbosco (Reggio Emilia)

Gradirei sapere chi sono i piloti tra Scheckter e Fittipaldi, alla sinistra e destra di Reutemann, nella foto a pag. 4-5 del n. 2-75

G. P. Guglielmotti - Vercelli

Ecco l'elenco completo dei piloti apparsi nella fotogiornale da noi pubblicata nel n. 2 di quest'anno, riferentisi al briefing dei piloti partecipanti al Gran Premio del Sud Africa 1974:

Seduti sui guard-rail da sinistra: Hunt, Lauda, Scheckter, Keizan, Driver, Fittipaldi, Hulme, Depailler, Stuck, Belso, Reutemann, Charlton. Seduti, dietro il guard-rail: Merzario, Hill, Ickx, Brambilla.

In piedi, sulla destra della foto: Peterson, Pescara, Pace, Beltoise, Regazzoni.

AUTO  
SPRINT

## FERMOPOSTA

AUTO  
SPRINT

C. ROVELETTI - Piacenza — Si rivolga all'ufficio sportivo dell'Automobile Club. A Piacenza, un centro medico-sportivo per la visita medica di idoneità non c'è. Può andare a Milano, viale Repubblica Cispadina 3, oppure ad Alessandria, presso l'ospedale Civile, via Tenesio 12. Per Formula Italia, non c'è la visita necessaria e un corso di idoneità, anche se le informazioni '75 sulla formula promozionale non sono chiare.

SALVATORE LOMBARDO - Palermo — Questo l'indirizzo richiesto: Nova Automotive Design and Devt. Ltd, Wilmlents Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton (Gran Bretagna).

ROBERTO MASONI - Firenze — Abbiamo fatto delle ricerche, non fidandoci della memoria, ma di manifesti come dice lei non ne abbiamo mai fatti. Bisognerebbe che lei ci facesse avere qualche dato in più, eventualmente telefonandoci.

MAURO SPANO - Padova — La maggior parte delle gare da lei elencate non è stata effettuata, per ragioni varie, ed a suo tempo abbiamo provveduto a darne notizia, nel calendario. Il Rally di Wiesbaden sarà rinvitato perché la denominazione ufficiale è quella di Rally Hessen. La Can-Am di Mid-Ohio in calendario l'11 agosto è stata disputata il 18, e vinta da Oliver.

REMO VENTURI - Spoleto (Perugia) — Abbiamo letto la sua lettera, e speriamo che altrettanto abbia fatto il destinatario. Saremmo anche curiosi di sapere se e cosa le ha risposto.

CLAUDIO VEZZOLI - Costa di Mezzate (Bergamo) — Il kit Abarth per la 127 o Autobianchi A 112 comprende il coperchio punterie con collettore di aspirazione incorporato, un carburatore Weber 32 DM TR3, un filtro aria ed i leveraggi di comando del carburatore. Il prezzo di listino del complesso è di 77.300 IVA esclusa. Purtroppo, non abbiamo dati precisi sull'incremento di potenza. L'altra raffica di domande non è alla nostra portata, non possiamo che consigliarla di affidarsi ad un preparatore serio e di collaudata esperienza.

LUIGI AMERIO - Fontanelle (Asti) — Schematizza la ricerca del baricentro è una cosa troppo complessa. Si ottiene comunque con la costruzione, al tavolo da disegno, del cosiddetto «poligono funicolare». Troverà tutte le informazioni su un qualsiasi libro di Scienza delle Costruzioni, anche per geometri, o di meccanica razionale. Il tubo adatto è quello senza saldatura al cromo-niobio. Per la carrozzeria, provi a rivolgersi alla Cigala e Bertinetti via Porro 7, Torino.

CIANCARLO CASTELLI - Casteggio (Pavia) — La cilindrata massima ottenuta dal basamento del 112 è pari a 1050 cc, e questo a prezzo di importanti modifiche strutturali fuori dalla portata di un privato. Per gli spoiler, segua le inserzioni pubblicitarie pubblicate su Autosprint.

GIOVANNI CASTAGNO - Lanzo (Torino) — Non ci risulta che la Vanwall abbia mai usato una carenatura così estesa del posto di guida. Forse lei si confonde con la Protos, una F. 2 progettata da Mike Costin qualche anno dopo. Se il montaggio della cupola avvenne a scopo sperimentale, e mai usata in gara (cosa da non escludersi), è assai improbabile rintracciare materiale fotografico. L'indirizzo di Stirling Moss è questo: 46, Shepard Street, London W. 1.

FRANCO PEROTTO - Revello (Cuneo) — Questi gli indirizzi richiesti: Beta Utensili, via Volta 16, Sovico (Milano); De Franco, via Sacchi 50, Torino; per la Lucas, BRB SpA, via Pirelli 9, 20124 Milano.

ANTONELLO FAIMALI - Piacenza — Nel frattempo, avete visto il calendario ufficiale dei rallies e della regolarità, ci auguriamo. Per le licenze, rivolgetevi all'Ufficio Sportivo del vostro Automobile Club.

GILBERTO PODOGGUE - Torino — Purtroppo, dalla data della sua lettera sono accadute molte cose, fra le quali due Gran Premi che hanno contribuito a scuotere un po' la fiducia nelle macchine di casa nostra. D'altra parte, la faccenda del premio al costruttore è tutt'altro che conclusa, e sarebbe bene che la CSAI ne rivedesse una buona volta la regolamentazione.

RENZO PASTORI - Ventimiglia (Imperia) — Mandi pure delle stampe (24x36 va bene), ma non pretenda che vengano restituite. Nel caso di pubblicazione, esse saranno senz'altro remunerate. Ovviamente, il negativo resta a lei e può farne quante stampe ne vuole, da offrire a chi vuole.

LUIGI SILVESTRINI - Pistoia — La spiegazione è esatta. In caso di sospensioni a braccia parallele o di sospensioni ad asse rigido, il rollio è a livello del suolo. Un caso di... convergenze parallele, insomma.

GINO MATTIA - Roma — Il differenziale serve ad assorbire le differenze di velocità tra le ruote motrici, in curva, in funzione dei diversi raggi di rotazione. Un differenziale autobloccante permette queste differenti velocità solo fino ad una certa percentuale, al di là della quale blocca (in diversi modi, o con tasselli, o con frizioni) il differenziale stesso ed i semiasmi si comportano come un unico asse rigido. Per la scuola di pilotaggio di Morrog, faccia un salto a Vallelunga nei giorni di lezione (veda in proposito il calendario pubblicato a pag. 3), oppure telefoni alla segreteria, 484.429. Gli altri dati richiesti non li abbiamo.

## LA NOTIZIA

### Un'iniezione di speranza

Una notizia sepolta verso la fine di un articolo apparso nel numero scorso di Autosprint, a pag. 27, mi ha fatto sobbalzare. Ma come, si parla di una serie di modifiche (distribuzione, cammes) piuttosto importanti e voi lo mettete il fra le righe... La cosa mi interessa molto, poiché sono ovviamente molto sensibile ai problemi dei motori Ferrari, che non mi sembra abbiano più la loro potenza del '75.

Adalberto Frotta - Torino

Lo ripetiamo sempre: Autosprint bisogna leggerlo tutto, da cima a fondo... A parte questo, l'essente vaghezza delle nostre informazioni ci impedisce di essere più precisi, e non è che ora come ora possiamo darle una risposta esauriente. Ad ogni modo, ampliamo il concetto.

In realtà, più che le modifiche alla distribuzione, che rientrano nei normali processi di sviluppo di ogni unità da corsa, che in pratica non sta mai ferma, quello che è più interessante e può risultare decisivo a certi effetti è quella «particolare alimentazione» di cui si è occupato l'ing. Montabone.

Sembra infatti che la Lucas stia studiando per la Ferrari una nuova pompa ad alta pressione per un impianto ad iniezione diretta. Questo ritorno all'antico è giustificato da una ricerca di miglior utilizzazione della benzina, al fine di ridurre al massimo i consumi. Il nuovo impianto vorrebbe di concerto con una sorta di centralina elettronica, studiata appunto dall'ing. Montabone, che permetterebbe di dosare costantemente e perfettamente l'erogazione in funzione del regime di giri e del carico del motore.

Risultato: più potenza e meno consumo. Staremo a vedere.

## LA COSCIENZA

### Il riscatto di «Ambrogio»

Caro Autosprint, ho letto attentamente la tua risposta all'articolo «Cento km di orgoglio» dell'amico Bobo Cambiagli, affetto da «leso cugino» come tu dici.

Nel premettere che condovido tutto quanto dice Roberto, nella tua risposta, però, sono stato affetto anch'io di «leso sport» quando citi come ingiustificabile il numero di partenza di altri, chiunque essi siano, davanti ad Ambrogio, perché dimentichi un particolare che ogni sportivo dovrebbe tener presente e cioè:

Il numero di partenza dovrebbe essere assegnato in base alle classifiche precedenti, a parte la bravura indiscussa di Ambrogio.

Ora, poiché il 15-9-74 l'Ambrogio è stato notoriamente qualificato per aver corso in Gruppo tre con un auto preparata Gruppo quattro (quindi più potente delle altre di categoria) viene lecito pensare, non mettendo in discussione la correttezza di Ambro-

getti, che questi possa essere stato ingannato dal proprio preparatore anche tutte le altre volte in cui ha corso con la stessa auto e nello stesso Gruppo e, pertanto, sarebbe stato opportuno che avesse scritto una lettera alla CSAI invitandola, nel dubbio, ad escluderlo da ogni classifica.

La CSAI, invece, gli ha inflitto quasi a premiare la fuibizia, o più benevolmente, l'incapacità del preparatore, semplicemente una sospensione di appena un mese!

E' questo che avrei, preferito leggere come risposta all'incerto cugino da un profondo sportivo quale tu sei!

In ultimo, ti faccio notare che nel caso particolare di Tccudrac, ma questo, credimi, è molto meno importante, sei stato con lo stesso poco benevolo dimenticando tutti i risultati da questo ottenuti nella passata stagione.

Qualora lo riterreste opportuno, vi pregherei pubblicare quanto sopra perché ritengo che l'argomento investa un problema di coscienza ben più importante che non quello di partire 96, per l'anticamera di una gara, anche se si tratta del «Rally di Montecarlo».

«Iccudrac» - Palermo

Quello dell'ingegnere palermitano è un ragionamento sottile, tanto sottile che qua e là si spezza. Infatti, c'è da notare alcune cose.

Non è vero che «citiamo come ingiustificabile il numero di partenza di altri, chiunque essi siano, davanti ad Ambrogio» Ci siamo limitati ad osservare come gli organizzatori monegaschi se ne siano infischiatati del «palmares» richiesti ai piloti stranieri, che non tiene conto, come lei forse pensa, dei risultati più recenti, ma di quelli complessivi di un pilota.

In secondo luogo, Ambrogio ha dimostrato ampiamente, nel recentissimo «Monte», di valere molto di più di quanto lo hanno valutato i monegaschi. Ed ha dovuto dimostrarsi non solo nelle specialità del percorso comune, ma purtroppo anche nel corso della prova complementare finale. E questo vuol dire una media di tre-quattro sorpassi a prova.

Infine, abbiamo dato a suo tempo notevole risalto alla sospensione inflitta ad Ambrogio per il noto episodio. Il milanese ha avuto la sua pena, grande o piccola che fosse, e l'ha scontata. Da quel momento, è demmo del massimo rispetto. Il «gesto», da lei adombrato, di farsi giudicare irregolare con effetto retroattivo è una trovata da masochista donchisciotesco.

## LA DELUSIONE

### Lo sport dei ricchi

Questa volta vi scrivo con amarezza, e vi prego di non cestinarmi poiché questo riguarda moltissimi giovani appassionati come me. Vorrei ammettere che lo sport automobilistico non è dei più popolari, poiché non è molto seguito dai giornali, se facciamo naturalmente eccezione per quelle corse tipo il GP



## LA FOTO

# Il «proto» al pistacchio

Ti scrivo perché vorrei, se possibile, vedere pubblicata la foto ed alcuni dati tecnici del prototipo Autobianchi A 112 1300 gruppo 5, preparata da Giliberti, che partecipò alla 57. edizione della Targa Florio.

I dati che vorrei conoscere sono: se la vettura sia stata allungata nella parte anteriore, se il passo è stato variato, il numero e l'equipaggio che partecipò alla gara suddetta.

Antonio Vitaggio - Xitta (Trapani)

*Precorritrice, in Italia, delle vetturette di serie trasformate in prototipi, la Giliberti-112 trovò il suo terreno naturale in quella particolare corsa che è la Targa Florio, in funzione della quale la vettura venne ideata e sviluppata.*

*Dopo molte versioni, la 112 «proto» raggiunse un assetto soddisfacente proprio nel 1973, in occasione della 57. edizione della gara. Pilotata da Barba e De Luca, arrivò alla fine terza della classe 1300 Sport, non ostante una lunghissima sosta per cambiare un'intera sospensione. La vettura aveva il passo invariato, e sospensioni classiche anche se profondamente rimaneggiate, con barre antirullo diverse. Anteriormente, il musetto era stato modificato ed allungato, e comprendeva le prese d'aria per i radiatori acqua e olio e per il raffreddamento dei freni.*

*Il motore era il 128 Fiat preparato di Giliberti, con circa 130 CV per un peso di 650 kg. La vettura era dipinta in blu scuro e verde pistacchio e portava, come si può notare dalla foto, il numero di gara 70.*



La polemica è diventata prolissa e noiosa, continuamente leggo che vuole essere chiusa e per questo ti scrivo: per dare nuovo alimento alla polemica «Ferrari», per soffiare su un fuoco che rischia di spegnersi nella grigia cenere del disinteresse.

Voglio dar ragione a Ferrari basandomi sul fatto che vi ritengo nel giusto quando affermate che ha torto. Non voglio fare un gioco di parole, semplicemente ritengo che Ferrari ha ragione anche quando sbaglia, perché un Mito, per la sola gratitudine che gli si deve per il fatto che esiste, ha il diritto di avere ragione anche quando ha torto.

E ragione hai tu, Autosprint, quando metti il dito nella piaga, quando difendi i piloti italiani, quando denunci l'errore a chi ama Ferrari e lo vorrebbe sempre ai vertici: ecco la polemica che non deve spegnersi, la discussione che non deve esaurirsi, una polemica, una discussione che hanno come protagonista Ferrari: il Vecchio Solitario che, in una società meschina che non sa o non vuole sapere cosa sia l'Orgoglio, di orgoglio

ne ha tanto da non voler riconoscere i suoi errori e può permettersi di farlo!

Perché è Ferrari, perché è un Mito, una Storia, una Tradizione che vive anche per chi, come me, è cresciuto in una generazione che disprezza e non sa cosa sono il Mito, la Storia, la Tradizione. Nella nostra derelitta Italia ancora esiste chi tutto ha dedicato alla Sport del Coraggio e della Scienza, del Sacrificio e della Genialità, dell'Uomo, della Tecnica, e se questo non sa avere la maledetta umiltà di avere accanto a sé che è simile a lui, chi ha altrettanto coraggio, anche se non altrettanta storia alle spalle, esultiamo, perché se non siamo ciechi tifosi (uso quelli delle tumultuanti masse calcistiche) dobbiamo accontentarci di avere un Ferrari da una parte ed un Merzario dall'altra, perché è un miracolo oggi se ancora esiste un Mito: Ferrari, e se ancora esiste un Uomo: Merzario.

E il Mito e l'Uomo purtroppo non sono mai riusciti a vivere insieme.

Enrico Longhi - Livorno

*Ha dichiarato l'ing. Ugo Gobbatà, a Lea Pericoli, insolita giornalista in temi di automobilismo sportivo, a proposito del trionfo Lancia a Montecarlo:*

«Munari con questa vittoria non ha fatto che ripetere il pronostico logico. Già vincitore del Rally di Montecarlo nel 1972, egli è stato il maggior artefice del successo della Stratos nel Campionato del mondo».

*Lei pensa che Ferrari avrebbe detto (o ha mai detto lo stesso) di un suo pilota (lo disse di Ascari?) quello che ha dichiarato il direttore generale della Lancia (che forse non a caso — ora si capisce — fu costretto a lasciare la direzione generale della Ferrari anni fa) di un pilota italiano?*

*Ecco dove il Mito (che siamo sempre stati tra i più convinti a creare e sostenere) si smitizza. Anzi può avvilirsi. Ed è quello che noi — con lui — proprio non vogliamo. Anzi, desidereremmo che restasse Mito (senza scadere ad altre definizioni). Tutto il resto è filosofia.*



●A proposito di «Mito». Questa vignetta con la solita «vena» inglese, è apparsa sul settimanale di Londra «Motor». Vuol sottolineare che, nonostante tutto, i dirigenti inglesi del RAC non hanno perso l'humor dopo la buriana che ha portato a tanti cambiamenti al vertice sportivo (quelli che in Italia non riusciamo mai ad avere). L'AC inglese ha infatti inviato questa Christmas Card per gli auguri natalizi. Dibattiti i vari problemi, Dean Delamont (ricordate? è il meno simpatico a Ferrari, dei dirigenti CSI inglesi, coinvolto anche nella vicenda dei due punti a tavolino per Lauda dopo il noto episodio di Brands Hatch) dice: «D'accordo, d'accordo. E ora passiamo alla questione veramente spinosa: che cosa diavolo possiamo regalare a Ferrari per Natale?»...

d'Italia, che sono riportate a stampa su tutti i quotidiani, e le varie riviste di attualità. In altri sports molto più seguiti, come il calcio, il ciclismo, il tennis esiste, sia pure a livello teorico la possibilità per i rispettivi appassionati di cimentarsi nel loro sport preferito. Questi sports sono così popolari proprio perché si possono esercitare con pochi soldi.

In me la passione resiste, ma vorrei tanto che vi fosse la possibilità, per chi non ha molti soldi e non è del giro, di potersi sedere almeno una volta in una monoposto.

Giovanni Castagno Lanzo (Torino)

Ci guardiamo bene dal farci beffe dell'entusiasmo di appassionati come lei, signor Castagno, ma abbiamo nello stesso tempo il dovere di non alimentare nessuna illusione pericolosa. Per di più, se fino a ieri ci era abbastanza facile rispondere consigliando gli aspiranti formulisti a ridimensionare le proprie ambizioni, ripiegando magari su una vettura derivata dalla serie ora il discorso è stato complicato dalla più recente decisioni della nostra CSAI.

Come avrà letto dal 1. giugno in Italia sarà obbligatorio correre con caschi e tute omologati secondo severissimi parametri di sicurezza, il che tradotto in soldoni — significa una spesa iniziale «garantita» di circa 250 mila li-

re. E questo non per i soli piloti di vetture di Formula o Sport (il che sarebbe un obbligo più giustificato) ma per tutti, navigatori rallisti compresi.

Questo dà un fiero colpo ai propositi populistici, più volte ribaditi, dei sommi reggitori di questo sport. Che è uno sport da ricchi, e fa di tutto per restarlo.

## MODELPOSTA

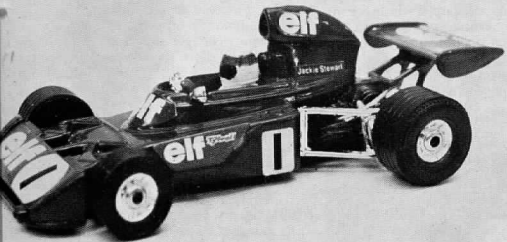
Da qualche tempo, e con il vostro aiuto, è riscoppiata la slot-racing mania, ed io come tanti altri sono andato a rispolverare le mie vecchie 1:32 e dopo tanto lavoro sono stato in grado di rimetterle di nuovo in pista.

Andandomi a rileggere i vecchi Autosprint, ho trovato un vostro bel servizio sullo slot-racing nel mensile di novembre 1973. Vorrei quindi sapere l'indirizzo della Mini Dream Car, della Scalextric e di qualche rivista che si occupi di modellismo automobilistico.

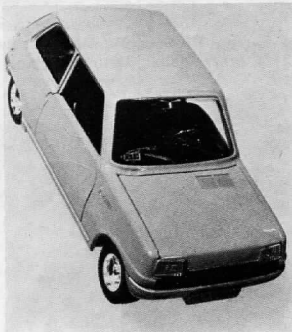
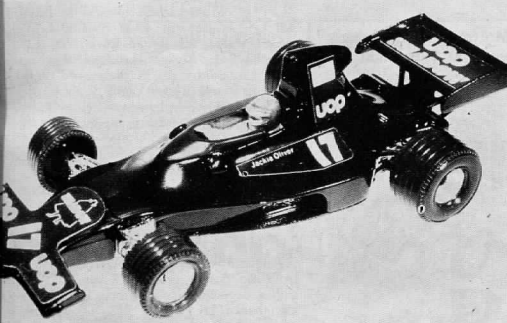
Salvo D'Antiochia - Catania

Ecco gli indirizzi richiesti: Mini Dream Car, via Leonardo da Vinci 36, 20090 Trezzano sul Naviglio (Milano). Non conosciamo l'attuale importatore in Italia dei modelli Scalextric. La rivista di modellismo: «Modelli», via Carnevali 68, Milano, periodica mensile.

Dalla veduta generale del 13. Salone del giocattolo, l'obiettivo si sposta sotto a due modelli della Corgi Toys: la Tyrrell Ford 006 in scala 1:36 che sarà commercializzata entro marzo, e la UOP Shadow DN3 oggi più che mai «interessante» per le vicende della Formula 1



Sopra, la Mercedes 350 SLC, presentata dalla ditta spagnola Guisvat è in scala 1:37; sotto, in scala 1:24, la Renault 5 della Martoys



MILANO. La Formula Italia del campione Brancatelli, faceva bella mostra di sé all'ingresso dell'immenso stand della Baravelli giocattoli. In tutti o quasi gli stand, manifesti di Autosprint che riproducevano le più famose auto da competizione degli ultimi anni erano il richiamo più immediato per i visitatori al Salone del giocattolo, il tredicesimo della serie, che ha aperto i suoi battenti l'altra settimana a Milano.

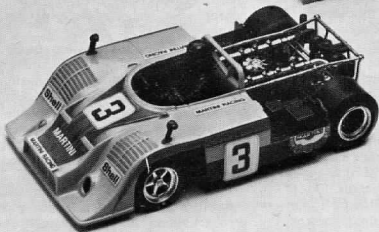
L'automobile sia essa da corsa o da turismo ha fatto la parte del leone. «... senza le automobili — ci ha detto un operatore del salone — l'industria del giocattolo sarebbe in crisi. Tutti, dai neonati ai genitori, sono attratti dalle quattro ruote, che adoperiamo tutti i giorni, o che vediamo sfrecciare a in-

terlagos, e vincere sulla neve del Turini...».

Automobili regine dunque anche al Salone del giocattolo, e non poteva mancare uno scoiocco (a piedi scalzi) forse per non fare dimenticare che buona parte della ragione della crisi di questa nostra 'Italietta' era stata attribuita al petrolio... causa anche della crisi dell'auto.

Tante automobili, tante scale, ma dovunque aziende grandissime come la Polistil, o piccolissime hanno principalmente puntato sulla Stratos, la «regina» che col «Re» Munari ha vinto, oltre al campionato del mondo '74 il più prestigioso dei rallies, il Montecarlo. Stratos in tutte le salse, dicevamo, da quella della Martoys a quella favolosa della Polistil (che uscirà fra qualche mese).

Questa Porsche 917/10 realizzata dalla Matchbox è in scala 1:32



«Dobbiamo, e stiamo già lavorando per questo, presentare nuovi articoli che rispondano a due requisiti di fondo: prezzo contenuto, medio, accessibile alla maggior parte dei consumatori senza peraltro toccare la qualità, giustamente famosa, del prodotto italiano». E' Bruno Cremona, presidente dell'Associazione Italiana Giocattoli, che parla e che così continua: «Il consumatore poco propenso a spendere molto per un prodotto di alto livello e nel contempo diffidente nei confronti dell'articolo di basso prezzo e di relativa durata, potrà così soddisfare la propria esigenza con una spesa ancora modica».

Questa dichiarazione, resa all'apertura del tredicesimo Salone Internazionale del Giocattolo di Milano, riflette con esattezza la situazione: osservando gli automodelli esposti abbiamo infatti trovato una conferma piena delle parole di Bruno Cremona. La qualità non solo non è stata toc-

Aldo Zana

CONTINUA A PAGINA 54

## Tutte le NOVITA' al SALONE del GIOCATTOLO

### BARLUX (1:25)

73050 Fiat Campagna civile; 73051 Fiat Campagna Militare; 73052 Fiat Campagna Soccorso Stradale; 73053 Fiat Campagna Raid Algeri-Capetown.

### CORGI TOYS (1:36)

158 Tyrrell Ford 006; 159 STP Patrick Eagle Indianapolis.

### DINKY TOYS (1:25)

2214 Ford Capri Rally.

### GUISVAL

- serie «Escorpion» 1:37: 111 Mercedes 350 SL Rally; 114 Renault R 17 Rally.
- serie «Rallye» 1:24: 522 Renault R5 Rally; 523 Renault R5 con cano; 524 Seat 124 sport coupé 1600; 525 Mini Morris Rally; 526 Seat 124; 527 Renault R12; 528 Seat 1430 (Fiat 125); 529 Mini Morris con sci.

### JOAL (1:43)

122 McLaren M 8 A Can Am; 123 Seat 132.

### MARTOYS (1:24)

0101 Alpine-Renault 1600 Rally; 0102 Porsche 911 S; 0103 Renault 5; 0104 Range Rover; 0105 Fiat 127; 0106 Audi 80 GT; 0107 Lancia Beta berlina; 0108 Lancia Stratos; 0109 Alpine-Renault berlina; 0110 BMW 3.0 CS coupé; 0111 Porsche 911 S «Polizei»; 0114 Porsche Carrera RS Martini; 0120 Fiat 127 Rally; 0125 Range Rover vigili del fuoco; 0132 Fiat 127 vigili urbani.

### MATCHBOX

- serie «Speed Kings» (1:43): K 46 Giardinetta Ford Taunus con rimorchio e monoposto Team Matchbox; K 48 Mercedes 350 SLC; K 49 Ambulanza; K 50 Street Rod; K 51 Barracuda; K 52 Datsun 240 Z Rally.
- serie «Yesteryear» (circa 1:46): Y 2 Vauxhall Prince Henry 1914; Y 3 Riley MPH 1934; Y 11 Lagonda Drop-head coupé 1938; Y 13 Autocarro Crossley 1918; Y 14 Stutz Bearcat 1931; Y 15 Packard Victoria 1930; Y 16 Mercedes SS 1928; Y 17 Hispano Suiza 1938.

### MEBETOYS

- serie «Gran Champions» (1:25): 8570 Fiat 126 Tour du Méditerranée; 8573 Porsche 911 Targa; 8574 Volkswagen Maggione; 8575 Jeep Racing Cross; 8576 Fiat 128 SL coupé rally; 8577 Jeep soccorso stradale; 8583 Alfa Romeo Alfetta Polizia; 8584 Alfa Romeo Alfetta Rally; 8587 Volkswagen Maggione rally.

### MERCURY (1:43)

- serie «Special»: 2 Fiat 131 Rally; 3 Fiat 131 Polizia; 4 Fiat 131 Vigili del fuoco; 5 Fiat 131 Carabinieri; 6 Fiat 131 Safari giardinetta; 7 Fiat 131 Ambulanza; 9 Fiat 128 Vigili del fuoco; 10 Fiat 128 Carabinieri; 23 Innocenti Leyland Mini 120 Rally; 28 Fiat Campagna Soccorso Stradale; 29 Fiat Campagna Polizia; 30 Fiat Campagna Vigili del fuoco; 31 Fiat Campagna Carabinieri; 32 Fiat Campagna Croce Rossa; 33 Fiat Campagna Safari; 52 Lancia Beta coupé Rally; 53 Alfa Romeo Alfetta GT Rally.

### NOREV (1:43)

- serie «Jet Car - P»: 818 Ligier JS2 competizione; 829 De Tomaso Pantera GTS; 832 Matra Simca 670 coda corta; 833 Matra Simca 670 coda lunga; 835 Ferrari 312P, 1973; 836 Fiat X-1/9; 839 Porsche Carrera RSR Martini; 840 Alpine A 440 sport; 841 Renault 16 TX.

### POLISTIL

- serie «GF» (1:16): 1 Ferrari 312 B3, 1974-75; 2 Texaco Marlboro McLaren M 23 A, 1974-75.
- serie «FX» (1:25): 7 Ferrari 312 B3, 1973; 8 Brabham BT 42.
- serie «S» (1:25): 15 Volkswagen cabriolet; 22 Porsche Carrera RS; 23 Volvo 164 E Polizia; 26 Citroen 2 CV; 27 Fiat 127; 29 Fiat 127 Rally; 32 Lancia Stratos Alitalia.
- serie «E» (1:43): 42 Porsche Carrera RS; 43 Volkswagen cabriolet; 44 Peugeot 104.

### SOLIDO (1:43)

19 Volkswagen Golf; 20 Alpine Renault A 440; 22 Renault 12; 27 Lancia Stratos Marlboro; 29 Citroen CX; 33 Fiat X-1/9; — Porsche 914 Rally.

CONTINUAZIONE DA PAG. 53

cata ma ha ormai raggiunto livelli impensabili solo un paio d'anni addietro.

Finalmente la ricerca di economie di produzione ha provocato quasi una rivoluzione tecnologica nel progetto e nella realizzazione dei modelli: nuovi materiali, diverse impostazioni progettuali, risparmio di materie prime permettono di offrire automobili più realistiche e quasi sempre originali, cioè non presenti nel catalogo di più ditte.

Il discorso diventa invece un po' difficile quando esaminiamo i prezzi. Oggi un automodello di qualità, cioè un esemplare — tanto per intenderci — in metallo pressofuso, realizzato in grandi quantità, in scala 1:25 oppure 1:43 rispetto al vero, con parti apribili e una certa ricchezza di dettagli, non costa meno di duemila lire. Ci sono alcune eccezioni nei cataloghi Polistil e Mattel-Mebetoys (tanto per fare un paio di esempi) ma si riferiscono a esemplari nei quali, di solito, il prezzo contenuto diventa più importante di ogni altra considerazione.

Tradizionalmente le novità nel settore degli automodelli in scatola di montaggio vengono presentate ai Saloni del Giocattolo che a Parigi, Brighton (Gran Bretagna), Valencia (Spagna), New York e Norimberga (Germania) seguono quello di Milano. I maggiori produttori sono infatti all'estero e, come è ovvio, riservano i loro prodotti migliori alla mostra di casa. Gli unici a giocare sempre « fuori casa » sono i giapponesi, autentici leader di questo particolare settore del modellismo. I giapponesi sono oggi i leader indiscussi nel settore degli automodelli in scatola di montaggio grazie soprattutto alla Tamiya, che presenta quest'anno l'ottavo esemplare della serie di supermodelli di formula uno, riprodotti in scala 1:12 rispetto al vero: si tratta della Texaco Marlboro McLaren M 23 guidata dal campione del mondo 1974, Emerson Fittipaldi. Anche il pilota, un paio di meccanici (uno dei quali pronto a sostituire una ruota), il direttore di scuderia e tutta la serie degli attrezzi usati al box sono presenti tra le novità Tamiya.

**Fittipaldi in tasca**

Il modello della McLaren è davvero realistico: una volta sistemato il mini-Fittipaldi nell'abitacolo, piazzati al loro posto i meccanici, il direttore sportivo e gli attrezzi viene naturale andare a cercare la chiave di accensione del motore Ford, girarla e ascoltare il rumore degli otto cilindri. Qui ci si meraviglia che tutto questo non avvenga realmente. Particolarmente indovinate, soprattutto nell'esatta rappresentazione degli spessori, sono le sospensioni anteriori mentre quelle posteriori, assieme al motore e al cambio, quasi scompaiono sotto la voluminosa carenatura.

Entro l'anno è attesa la versione Yardley McLaren che si differenzierà da questa solamente nelle decorazioni. Ancora più interessante, specialmente per gli appassionati italiani, è la novità di inizio 1976: dovrebbe essere la Ferrari 312 T, la monoposto sulla quale si appuntano le speranze di Maranello e che, a oggi, non ha ancora debuttato in corsa.

Dal Giappone alla Gran Bretagna ci sono un po' di chilometri, come abbiamo visto, ma che non rappresentano un ostacolo per gli appassionati di auto da costruire. In terra albanica questi appassionati troveranno una nuova serie di kit tutti per loro, presentati dalla Matchbox e distribuiti in Italia da Baravelle. I modelli sono in dimensioni trentadue volte più piccoli del vero, dispongono di parti apribili, riproduzione del motore e dell'abitacolo, buone decals; per ora sono annunciati Porsche 917/10 Can Am, Bugatti Tipo 59, Aston Martin Ulster, Jaguar SS 100, Surtees TS 16 F.1, proprio quella che gareggia con i colori del Team Matchbox. La qualità sembra buona e i prezzi dovrebbero essere molto interessanti soprattutto per chi si avvicina per la prima volta a questo genere di modellismo.

Gli automodelli nella tradizionale scala 1:43 stanno scomparendo dai cataloghi dei maggiori produttori. Rimangono ben saldi nel particolare settore dei « modelli

speciali », cioè i John Day, gli Auto Republics, gli F.D.S., gli Idea 3 ecc., che si rivolgono — come è noto — a un pubblico specializzato e numericamente limitato.

Poche le Case che hanno presentato novità in questa scala. Citiamo per prima la Mercury, la più antica tra le ditte italiane oggi in attività: i nuovi modelli sono 24 ma, limitandoci alle versioni « base » si riducono a cinque: Fiat 131 Mirafiori (prima realizzazione in scala 1:43), Fiat Campagna ultimo tipo (altra « prima » assoluta), Lancia Beta coupé, Alfa Romeo Alfetta GT e Leyland Innocenti Mini 120. Al Salone erano presenti, in un'ampia gamma di versioni speciali (Rally, Carabinieri, Polizia, Safari ecc.) solamente i primi tre esemplari mentre gli altri due sono annunciati sul catalogo e dovrebbero essere disponibili entro l'anno.

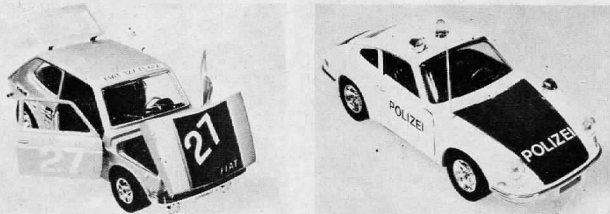
I prezzi di vendita sono contenuti (1200

la. Questa volta la scala di riduzione è a posto (1:43) e anche la qualità è buona: auguriamoci che questi modelli siano disponibili con regolarità. Tra le novità segnaliamo la Seat 132 berlina e la McLaren M 8A Can Am, quest'ultima copia conforme dell'analogo modello presentato anni fa dalla Mebetoy del Gruppo Mattel.

La Mebetoy è presente tra gli esemplari in 1:43 con tutta una serie di belle novità, tutte molto realistiche e ricche di dettagli; si tratta principalmente di « riduzioni » di analoghi modelli già realizzati in dimensioni venticinque volte più piccole del vero. Particolarmente indovinata la Jeep, disponibile in tre versioni (Vigili del fuoco, militare e civile) e ottima l'Alfetta berlina, un soggetto che potrà diventare particolarmente interessante per gli « elaboratori » adesso che l'Autodelta ha intenzione di schierare l'auto



Questa Porsche Carrera RS Scuderia Martini è della Martoys, ed è realizzata in scala 1:24. I prezzi della Martoys variano dalle 2.500 alle 3.500 lire



Ancora due modelli Martoys: a sinistra la Fiat 127 Rally in scala 1:24; a destra la Porsche 911 S « Polizei » in dotazione alla polizia tedesca



Cinque modelli Mebetoy 1:25 in uno: si tratta dell'A.R. Alfetta: il tipo « normale », la « Raid dei due Capi », la « Rally », la « Carabinieri », la « Polizia »

oppure 1000 lire) ma la qualità, purtroppo, non sembra essere all'altezza della tradizione: ruote in un solo pezzo di plastica, interni e particolari appena abbozzati fanno ripensare con nostalgia ai tempi lontani. C'è da dire che erano esposti prototipi non definitivi e che, quindi, la produzione vera e propria migliorerà. Aspettiamo con fiducia perché i soggetti sono tutti molto interessanti.

Poco più di una curiosità per i collezionisti accaniti, i modelli della ditta spagnola Guisval, distribuiti in Italia dal Centro Rappresentanze di Arona; si tratta di un paio di novità che accanto a un livello qualitativo buono hanno lo svantaggio di un rapporto di riduzione rispetto al vero piuttosto strano, 1:37. I due modelli nuovi rappresentano la Renault 17 (177 in Italia) e la Mercedes 350 SLC. Il Centro Rappresentanze distribuisce inoltre i prodotti della Joal, un'altra ditta spagno-

nei vari rallies.

La Polistil, dieci anni dopo i primi automodelli in metallo (i collezionisti ricorderanno certamente l'ormai mitico « numero 500 », cioè la riproduzione 1:43 dell'Alfa Romeo Giulia Sprint GT, quattro aperture, ottocento lire), annuncia grosse novità nella scala 1:43. Se ne parlerà comunque nel 1976 mentre oggi la produzione è concentrata sugli esemplari di dimensioni maggiori, come vedremo più avanti. Tra le sole nuove riproduzioni nella scala tradizionale: Porsche Carrera RS, Peugeot 104 e Volkswagen cabriolet. Niente male ma il loro pregio maggiore continua a restare il basso prezzo: dopotutto, oggi come oggi, per ottocento lire non si può pretendere molto.

A metà strada tra i pezzi in scala 1:43 e quelli venticinque volte più piccoli del vero troviamo le mini-formula uno della Corgi Toys. Con la Tyrrell Ford 006 di

Jackie Stewart nel 1973, presentata al Salone, la serie elenca ora otto esemplari ai quali si aggiunge la STP Epce Indiana-polis. La serie è una delle poche che siano oggi a disposizione dell'appassionato di monoposto della massima formula; comprende Surtees TS 9 e TS 9B (quest'ultima è presentata con i colori del Team Pagnossin), Ferrari 312 B2, JPS 72 D, Yardley McLaren M 19 A, UOP Shadow, Lola Embassy, e la nuova Tyrrell.

I modelli sono in scala 1:36 rispetto al vero, dispongono di belle ruote, tanti dettagli ma sono un po' rovinati dalle scritte in carta stampata autoadesiva. Per diventare vere e proprie riproduzioni richiedono parecchio lavoro, mentre come giocattoli sono già ottimi.

Oggi, come già abbiamo detto, vanno per la maggiore gli automodelli in scala 1:24 oppure 1:25. Abbiamo infatti contattato ben 37 novità. La Martoys, a soli sei mesi dall'inizio dell'attività, presenta una gamma di 15 esemplari nei quali si riconosce quello sforzo di razionalizzare il progetto e di semplificare la produzione senza abbassare la qualità, di cui parlavamo all'inizio. Ad esempio, l'esigenza di risparmiare sulla quantità di zama (il metallo usato in tutti questi automodelli) ha portato a spessori molto contenuti che danno alle carrozzerie un aspetto ancora più realistico.

Accanto alla Lancia Stratos, attualissima dopo la vittoria di Sandro Munari al Rally di Montecarlo, troviamo la BMW 3.0 CS, la Renault 5, la Audi 80 GT e varie versioni di Range Rover, Fiat 127, Porsche 911, Alpine berlina, tutti modelli già annunciati in precedenza. Molto bella la Range Rover Vigili del fuoco, ricca di dettagli e splendente nella verniciatura rossa. Interessanti i prezzi, che variano da 2.500 a 3.500 lire e si pongono tra i più bassi per automodelli di queste caratteristiche.

**L'Alfetta Rally fra le « speciali »**

Anche alla Mebetoy del Gruppo Mattel troviamo novità assolute e versioni « speciali » di esemplari già noti. Tra le prime segnaliamo la Porsche 911 Targa ultimo tipo con « respingenti » di tipo americano e tettuccio asportabile, la Volkswagen Maggiolone della quale è anche annunciata una versione Rally. Tra le « speciali » si distingue una bella Alfa Romeo Alfetta Rally decorata con scritte e numeri stampati su una apposita pellicola trasparente che presenta qualità analoga alle tradizionali decalcomanie a acqua ma è molto più semplice da applicare. Non sembra lontano il momento in cui tutte queste decorazioni verranno serigrafate direttamente sulla carrozzeria: un miglioramento che porterà a risultati al di sopra di ogni critica.

Sempre in scala 1:25 ecco la Fiat Campagna (prima versione) che la Baravelle distribuisce per conto della Barlux. Questo modello è disponibile in sette variazioni: civile, militare, soccorso stradale, raid, soccorso alpino, vigili del fuoco, carabinieri.

Non contenta dei supermodelli venticinque volte più piccoli del vero, la Polistil ha annunciato i primi due pezzi di una nuova serie in scala 1:16. Come dire che la Ferrari 312 B3 di Lauda e Regazzoni sarà lunga circa 25 centimetri. Non possiamo anticipare nulla sulla qualità dal momento che al Salone erano esposti solamente i « manichini » in legno. Pure sotto forma di manichini c'erano la Lancia Stratos e la Porsche Carrera RS, entrambe in scala 1:25. Finite e pronte per la vendita erano invece la Citroen 2 CV, la Fiat 127, la Volvo 164 E nei colori bianco-verdi della polizia svedese e la Volkswagen cabriolet.

FX, nella complicata simbologia del catalogo Polistil, è la sigla dei modelli di monoposto in scala 1:25. FX 7 indica la Ferrari 312 B3 guidata da Arturo Merzario nell'ultima parte della stagione 1973; FX 8 si riferisce alla Brabham BT 42 della stessa stagione. Sono due buoni modelli che, una volta cambiate le ruote, possono fare la loro bella figura in ogni collezione.



**SOSTA  
AL BOX**

## ESTORIL F. 2 forse sì

• La gara di F. 2 a ESTORIL, Portogallo, è stata rimessa in calendario per il 9 marzo. Se la corsa si svolgerà (la situazione politica nel paese lascia qualche dubbio) si tratterà del primo round 1975 del campionato europeo di F. 2. Per contro è stata annullata la corsa di F. 2 provvisoriamente in calendario per il 18 maggio al RICARD.

• La COPPA GORDINI RENAULT R12 è stata vinta da Gerard Delplagne. Secondo Perroy, che avrebbe probabilmente ottenuto il titolo se non avesse avuto un incidente nella finale al Ricard.

• Molto criticato il GP DEL BRASILE a Interlagos e Le Guezec ha detto che raccomanderà alla FIA di fare svolgere il futuro Grande Premio sul nuovo circuito di Brasilia.

## La nuova ENSIGN F. 1

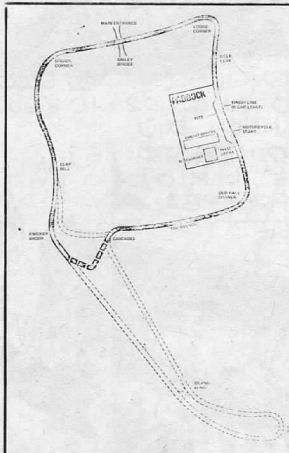
• Il lavoro procede attorno alla nuova ENSIGN da Grand Prix in costruzione nelle officine di Mo Nunn. Si prevede che sarà pronta verso marzo e che sarà affidata alla nuova recluta del team, l'olandese Roelf Wunderink, per i colori bianchi, nero e rosso della HB Bewaking. Nel mondo dei grandi premi Wunderink suscita un poco di preoccupazione, in quanto tutti ricordano il suo modo disordinato di pilotare la Chevron F. 5000 ex di Pilette nella scorsa stagione.

• Il 7 febbraio avrà luogo la riunione annuale dei soci e degli amici della SCUDERIA MODENA CORSE. Il presidente, geom. Marcello De Niederhauser, esporrà i programmi per il 1975 sia sul piano agonistico che organizzativo e riferirà sulle azioni che sono all'esame per la costruzione del nuovo autodromo o per la riapertura del vecchio anche alle competizioni automobilistiche.

## FLAMMINI anche preparatore?

ROMA - Sembra che al momento l'iniziativa sia un po' bloccata per i molteplici interessi che distraggono il suo principale animatore, vale a dire Maurizio Flammini, ma fino ad un mese fa il pilota romano era piuttosto interessato alla preparazione di un motore Fiat 132 da impiegare in F. 3. Non è detto comunque che con l'appoggio dell'amico Leandro Leoni, proprietario della commissione Fiat a Frascati, l'impresa possa essere comunque portata a termine. Un altro che crede nel Fiat 132 in versione F. 3 è il milanese Barrelli che nello scorso anno ha sfiorato il campionato della F. 850 con Leonardo Verrelli. Per quest'ultimo è pronta la Brabham BT 35 ex-Brambilla sulla quale verrà appunto montato lo sperimentale 132 portato a 1910 cc.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT



## OULTON PARK girotondo

LONDRA - Abbiamo già parlato dei cambiamenti che nel 1974 erano stati annunciati per il circuito di Oulton Park e che saranno già stati effettuati prima che si svolga la prima gara del 1975 su questa pista. Ora pubblichiamo una foto del nuovo tracciato, il cui mutamento principale è l'accorciamento a km 2,76 grazie alla famosa bretella che elimina circa km 1,7 del vecchio circuito (il percorso lungo che verrà usato, come abbiamo già detto, dai motociclisti, non avrà più le barriere d'acciaio, con grande sollievo dei centauri!). Benché i tempi sul giro saranno naturalmente più bassi, si prevede che le velocità sempre sul giro saranno invece più lente perché ci sarà una nuova curva da prendere in seconda e verrà eliminato il rettilineo più veloce.

## RALLY certo a Hong Kong

• Sono già pronti i regolamenti per il RALLY DI HONG KONG che si svolgerà dal 28 febbraio al 1.º marzo. Benché non sia internazionale, questa gara adotterà le regole FIA. L'ultima volta si corse nel 1973 e fu vinta da Culcheth-Says. Il percorso sarà di circa 600 miglia su strada, di cui 400 di prove speciali.

• Pur essendo cessato il suo accordo con la Mathwall Eng., la MAZDA CARS Gran Bretagna continuerà a fare gareggiare un coupé RX3 nel campionato inglese turismo. Pilota Barrie Williams.

• Nonostante le nere previsioni per il challenge europeo turismo, JOHN WEBB ha detto che intende ancora organizzare il round inglese a Oulton Park il 27 aprile.

• Nonostante un deludente inizio in F. 3 l'anno scorso, con la Modus ufficiale, BOB ARNOTT spera di avere più fortuna nel 1975 e sta cercando un telaio adatto per gareggiare in questa formula.

• La prima gara inglese di F. 3 del 1975 si svolgerà a THRUXTON il 2 marzo. Non valevole per il campionato, la competizione si correrà su dieci giri.

• Oltre alla gara a MONZA il 21 settembre nel calendario internazionale di F. 3 ci sarà quella svedese di KNUTSDORP che è stata anticipata di una settimana: si svolgerà cioè il 31 agosto anziché il 7 settembre.

• Dalla metà del mese di gennaio LANCIA e AUTOBIANCHI viaggeranno in tandem; direzione commerciale, P.R., pubblicità e marketing della seconda sono state congelate nell'organico Lancia, la cui direzione commerciale curerà anche la distribuzione all'estero dell'Autobianchi.

• Si è avuta a LONDRA una mostra di «veterane», vicino alle quali erano esposti anche modelli su scala ridotta, fra i quali una Talbot 1923 e una Buzatti 1926

• Non c'è mai stata l'intenzione di farla disputare, comunque è confermato che la BRITISH AIRWAYS 1000, valevole per il campionato marche, è stata annullata (doveva svolgersi il 14 settembre) mentre esiste la possibilità che la soppressa 1000 KM DEL RICARD si svolga invece sul nuovo circuito di Karland.

• Il brasiliano ALEX DIAS RIBEIRO è tornato in Inghilterra per combinare la sua seconda stagione in F. 3. Ha ottenuto contratti con la Profumi Rastro e con la Copersucar per partecipare alle principali corse della formula, anche se non ha ancora deciso di che telaio si varrà.

• Dopo la costituzione della ASSOSPRINT - Associazione Nazionale Gokkane, per iniziativa di Giancarlo Gozzoli, il 16 febbraio prossimo si avrà la prima assemblea effettiva per stabilire: 1) Statuto; 2) Regolamenti tecnici; 3) Calendari di gare. Sarà poi proceduto alla nomina del primo Consiglio Direttivo. La convocazione è per le ore 10 al Ristorante del Cavallino a Maranello. Per informazioni rivolgersi al geometra Giancarlo Gozzoli, Maranello.



• Un momento della fabbricazione di pneumatici con cintura d'acciaio nella fabbrica GOODYEAR di Cisterna di Latina. Un tecnico della società sta caricando bobine di fili di acciaio sulle apposite rastrelliere dalle quali il filo passa all'effettivo processo di fabbricazione dei pneumatici. Secondo stime della Goodyear, nel 1975 verranno prodotti in Europa circa 86 milioni di pneumatici per auto e circa 11 milioni di gomme, rinforzate in acciaio, per autocarri.

• Il RALLY DEL GALLES cambia e i mutamenti si troveranno nei regolamenti d'imminente uscita. Quest'anno partirà il 9 maggio mattina da Cardiff, anziché da Barry, terminando nello stesso luogo la sera del 10. Ci sarà soltanto una breve sosta nel Galles del Nord. Mentre negli anni scorsi era patrocinato o dalla Fram o dalla Castrol, quest'anno è stato trovato un nuovo patrocinatore.

• Il noto pilota svedese di F. 3, HAKAN DAHLQVIST, continuerà in questa formula anche nel 1975 pilotando sempre una Merlyn, però con un nuovo telaio.

## ALEN in F. 2?

• Fra non molto il rallyista MARKKU ALEN proverà una vettura di F. 2... ma non si conosce il nome né del team né del patrocinatore.

• Quando è stato in Inghilterra per lo Speedshow, BRETT LUNGER ha detto che se Gurney troverà un patrocinio per una seconda F. 5000 ufficiale, il pilota sarà lui nella serie americana.

• Giunge notizia dal Canada che Doug Woods si è assunto il compito di organizzare il RALLY RIDEAU LAKES 1975 e rinuncia alla sua attività rallyistica appunto per dedicare più tempo al «Rideau Lakes».



# giannini

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

**PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA**

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI **ESSO**  
CANDELE **MAGNETI MARELLI**

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8.5:1 - POTENZA MAX 36.8 HP DIN - CARBURATORE DOPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA



• Avendo molte vetture invendute, la **FORD** americana offre ai compratori le sue nuove compact con sconti che andranno fino a 300.000 lire. Lo sconto sarà mantenuto fino al 28 febbraio.

• La **VOLKSWAGEN** ha annunciato tre nuove sospensioni della produzione, per adeguarsi alle difficoltà di vendita soprattutto sui mercati esteri. Anche la **BMW** sospenderà circa 10.000 dei suoi 25.000 operai, per una settimana in febbraio e per una settimana in marzo.

• La produzione di automobili in **GERMANIA** è scesa del 22% e per la prima volta i costi di produzione hanno superato le entrate dovute alle vendite.

## GINEVRA per l'auto gradevole

**GINEVRA** - Il **SALONE dell'AUTOMOBILE** ginevrino (dal 13 al 23 marzo) si presenta assai bene: 1.025 marche originarie di 26 paesi saranno presenti nei vari settori, cioè vetture da turismo, da corsa e da competizione, carrozzerie, accessori ed equipaggiamenti per autorimesse, letteratura tecnica. Gli organizzatori sono ottimisti, tant'è vero che hanno coniato un motto per la manifestazione: «L'auto è utile e rende la vita più gradevole».



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### MERCEDES record

• **MERCEDES 450 SE, SL e SLC** superpremiata a fine '74 e all'inizio del '75. Dopo il riconoscimento «Auto dell'anno», sono arrivati quelli di «veicolo meglio costruito» e «vettura più sicura» dall'Australia, di «vettura più bella» dalla Germania, di «migliore vettura di lusso importata» e «migliore berlina del mondo» dagli Stati Uniti che le hanno assegnato il primo posto anche per «tecnica e costruzione» e per «sicurezza».

• La **FEDERCAMPEGGIO** ha un nuovo consiglio direttivo nel quale l'on. **Arrigo PAGANELLI**, al quale è stata offerta una targa d'argento per i suoi 15 anni di presidenza, è stato riconfermato nell'incarico, affiancato dai vice presidenti ing. Saroglia, avv. Girometta e avv. Puzzovio, mentre l'avv. Ariani è stato rieletto segretario generale.

### MOSCA la più indisciplinata

• Il comandante della polizia stradale dell'**UNIONE SOVIETICA** ha dichiarato che Mosca è la città che ha gli automobilisti più imprudenti e indisciplinati del mondo. Infatti, con una circolazione di poco più di 160.000 unità, a Mosca l'anno scorso ci sono stati 574 morti, e 5914 feriti per incidenti stradali.

• Con l'elastometro **DU PONT «Hytel»**, la società svedese **SKEGA** ha realizzato una nuova guarnizione composta per i pistoni dei cilindri idraulici. Questa guarnizione ha il pregio di durare lungo tempo.

• Nel 1974 la produzione di gomma sintetica negli **STATI UNITI** è stata di 2,63 milioni di tonnellate con un lieve aumento (0,2%) nei confronti di quella del 1973. Questa produzione, tuttavia, è stata inferiore di 50.800 tonn. alla richiesta.



• Anche nel campo della produzione delle cinghie di trasmissione, la **GOODYEAR TIRE & RUBBER Co.** ha un posto di netta preminenza, sia che si tratti delle minuscole cinghie per macchine per scrivere, e che di quelle dei motori per transatlantici. Come si vede nella foto, attorno e sopra una enorme Plymouth sono distese due cinghie giganti, mentre una gentile dipendente della società mostra la cinghia per ventilatore d'auto.

• Nei primi otto mesi del 1974 gli **INCIDENTI STRADALI** in Italia sono diminuiti del 13,9%. I morti sulle strade sono calati del 11,5% e i feriti del 15,2%.

• In **SVIZZERA** la vendita di vetture nuove è calata di quasi il 15% nel 1974, raggiungendo soltanto 201.000 unità. Eppure due dei dieci importatori sono riusciti ad aumentare le vendite: la Volkswagen del 10,6% e la Renault del 2,1%.

• Nel 1974 la **TOYOTA** ha prodotto 2.114.980 veicoli, cifra che corrisponde a una diminuzione dell'8,4% in rapporto al 1973. Le esportazioni hanno invece segnato un progresso del 18,8%.

• Gli effetti della crisi si sono fatti sentire sulle patenti, in **ITALIA**: nel 1974 infatti c'è stata una diminuzione dell'ordine di 70.000 richieste per patenti, nei confronti col 1973.

### Meno 3 in Francia

**PARIGI** - Il 1973 fu un anno record per l'industria automobilistica francese, ma non si può dire altrettanto per il 1974 e del resto era facile prevederlo. Secondo il sindacato dei costruttori automobilistici, nel 1974 sono stati prodotti 3.459.230 veicoli di ogni tipo e questo corrisponde a un regresso del 3,8% in rapporto al 1973. La crisi si è soprattutto avuta per le vetture di privati, la cui produzione ha accusato un calo del 5%. In effetti la diminuzione nell'attività è stata nettamente avvertita nell'ultimo trimestre, che ha fatto seguito a nove mesi di attività normalmente sostenuta. Nonostante il regresso registrato rimane minimo se paragonato a quello dei principali «soci» industrializzati della Francia, visto che la diminuzione ha raggiunto il 25% negli Stati Uniti, il 23% in Germania, il 18% in Giappone, il 12% in Inghilterra e l'8,3% in Italia.

Questo risultato complessivo piuttosto soddisfacente è stato ottenuto grazie all'ottimo ritmo che hanno mantenuto le esportazioni: infatti per quanto riguarda le sole vetture di privati le esportazioni sono calate soltanto dell'1,2%, mentre sul mercato interno francese la diminuzione delle immatricolazioni ha raggiunto il 12,8%. Le preoccupazioni restano ugualmente, di fronte alla situazione dell'ultimo trimestre del 1974 e soprattutto del mese di dicembre (le vendite sono state inferiori di circa il 20% nei confronti del dicembre 1973) senza contare che i risultati parziali della prima quindicina di gennaio fin'ora non sono per niente incoraggianti.

Purtroppo una cosa sembra sicura: il record del 1973, con 3.596.179 veicoli costruiti, non rischia certamente di essere battuto.

Daniel Boutonnet

## ASA racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corse, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volanti, Magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali

DISTRIBUTORE **L'AUTOACCESSORIO** di MILANO



Ariston il casco

La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza abbinate ad una notevole leggerezza. Lo styling di cui è caratterizzata l'estetica è dovuto a un design che rispecchia le mutate ed attuali necessità di sicurezza e comfort. Questo casco ha superato le più severe prove da parte di appositi Istituti Tecnologici europei e d'oltre oceano. Contenuto in elegante borsa è in commercio nelle misure 56/57 - 58 - 59 - 60 e nei colori bleu, rosso, bianco, arancio, nero, giallo. Disponibile anche nella versione Jet.

Un progetto -AUTOSPRINT



visti che prendono piede sfide velocistiche

# Un campionato italiano SLOT

In sosta sulla pista alcune delle vetture partecipanti al secondo campionato slot genovese svoltosi di recente



Con questa vettura costruita «in casa», Carlo Labruna ha vinto il secondo Campionato slot Città di Genova. Si tratta di una FUTURA FORD-SILHOUETTE che può anticipare l'aspetto delle macchine del Mondiale Marche '76

che nella prima edizione della gara aveva potuto raggiungere soltanto la quarta posizione. Rivincita comunque ineccepibile visto che fra Carlo e Daniele intercorrono ben quattro punti di distacco, mentre il terzo classificato Enzo Toracca è soltanto ad un punto da chi lo precede. La classifica finale della gara è pertanto la seguente: 1. Carlo Labruna, con Futura Ford, punti 54; 2. Daniele Labruna (Agen tendaggi Ford) 50; 3. Enzo Toracca (Lavoro Maserati Indy) 49; 4. Elio De Regibus (Castello canoro Ford) 31; 5. Flavio Goracci (Autospirit) 31; 6. Livio Borgarelli (Ricambester Fiat 128) 28; 7. Maurizio Senzioni (Foto Rota Chevrolet) 28; 8. Maurizio Zanoni (Ricambester Ford) 22; 9. Enrico Paganini (Castello canoro Ford) 10; 10. Marco Bellini (Trasferibili R. 41 Maserati) 7. A vinti e vincitore sono andati ricchissimi premi messi in palio dal Club Mini AUTOSPRINT e dagli sponsor delle varie vetture in gara.

Intanto, sempre a Genova e per l'interessamento degli stessi organizzatori, è «andata in onda» la Stagione Rally che vedrà alla partenza delle varie competizioni slot i «veri piloti rallisti» della Grifone Erg che sono diventati soci-piloti anche del mini club.

Vogliamo anche segnalare la lettera di Giovanni BASIOLA (Via Damiano Chiesa 9 - 26100 Cremona) che scrive: «Siamo un gruppo di appassionati dello slot-car e gradiremmo conoscere se questo sport è ancora praticato e a livello agonistico. Teniamo a precisare che siamo della città di Cremona nella quale non esistono piste per praticare questo sport; quindi, vorremmo sapere se nelle seguenti città: Brescia, Mantova, Milano, Piacenza e Parma, esistono piste di questo genere».

Evidentemente il nostro Giovanni Basiola non è un attento lettore di AUTOSPRINT, altrimenti si sarebbe reso conto che dello slot ne stiamo parlando ormai da molti mesi, fornendo notizie di primati, di piste, di gare, ecc., cioè registrando un fenomeno alquanto significativo. Comunque, per acccontentare il signor Basiola, lo rimandiamo alla prima parte di questo «pezzo».

## Nuove PISTE in arrivo



• Prima di concludere, facciamo una piccola divagazione e accenniamo alla 13. Mostra del Giocattolo, terminata nei giorni scorsi a Milano. Sicuramente qualcuno di voi l'avrà visitata ed avrà ammirato la infinita varietà dei modelli esposti, ma, e soprattutto, le piste. Due le ditte che espongono piste per competizione: Polistil e Scalextric. La POLISTIL, indiscussa matrice del mercato italiano di cui detiene il 98% delle vendite, ha presentato tre nuove piste in scala 1:32 (per i bambini dai 9 ai 12 anni) che costano dalle 12 alle 21 mila lire. La scala 1:43 era presente, sempre per la Polistil, con tre nuovi circuiti, anche questi per bambini, il cui prezzo va dalle 6 alle 11 mila lire. Le vetture per correre su queste piste sono quelle consuete, più sei nuove F.1 che usciranno entro breve tempo assieme a 8 nuovi prototipi.

«Non tutti se la possono permettere» potrebbe, invece, essere lo slogan per le nuove piste SCALEXTRIC che giungeranno in Italia dopo la bufera economica che ha sconvolto la ditta che le produceva, ditta ora acquistata dalla Meccano. Piste molto ben rifinite e tecnicamente perfette, le Scalextric presenti in tre versioni, sono piste «VIP» (nella foto): costano, infatti, dalle 45 alle 120 mila lire, mentre le vetture per le competizioni vanno dalle 7 alle 11 mila lire (contro le 3-4 mila della Polistil). Il nuovo importatore della Scalextric ha detto di essere conscio che il mercato in Italia è un monopolio della Polistil (circa 200.000 piste vendute nell'anno), ma che spera con questi nuovi modelli di prendere una fetta di circa il 5% della «torta».

Amici slottisti, ecco la notizia che avete tanto atteso, la sorpresa che AUTOSPRINT aveva intenzioni di «servirvi» a cose fatte, ma che, per ora, resta soltanto allo stato iniziale in attesa di precise assicurazioni e di esatte informazioni. Dunque, AUTOSPRINT avrebbe intenzione di accogliere le richieste di tantissimi di voi e organizzare un campionato nazionale slot a squadre e individuale per mettere a diretto confronto tutti gli amatori-praticanti di questa disciplina. Ma l'organizzazione di un tale campionato, il cui regolamento di massima è stato già da noi preparato a grandi linee, abbisogna di molte componenti, la principale delle quali è l'esatta conoscenza del numero e dell'indirizzo delle piste attualmente in funzione, pubbliche o private, a tre o più corsie (tenendo presente che soltanto tre di esse verranno utilizzate). AUTOSPRINT prega pertanto i gruppi slottisti che possono disporre di una pista del tipo succitato, di mettersi in diretto contatto con la nostra segreteria, fornendo tutte le precisazioni possibili, nonché l'esatto indirizzo della pista e possibilmente quello di un rappresentante-portavoce. E' ovvio che saranno anche accettati suggerimenti regolamentaristici per il migliore svolgimento della manifestazione.

Data la notizia, passiamo alla cronaca spicciola della settimana.

Carlo «Caino» LABRUNA ha «ucciso» Daniele «Abele» LABRUNA nel 2. Campionato Città di Genova, disputatosi nella prima quindicina di gennaio dopo l'enorme successo conseguito dal primo campionato e vinto, come abbiamo reso noto sul n. 1/75 del nostro giornale, proprio da Daniele Labruna. In nome dello sport e con la benevola approvazione del fantasma del barone De Coubertin, il fratello ha ucciso il fratello, prendendosi la agognata rivincita sul campo di gara e nonostante gli ostacoli frapposti alla sua marcia vittoriosa da nove agguerriti avversari.

Carlo Labruna, presidente del «Mini AUTOSPRINT slot Racing Club», fabbricante di radio-modelli e preparatore oculatissimo, ha portato alla vittoria quella «sua» Futura Ford-silhouette

la settimanale dell'automobilismo giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700) Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (magiorazione per spedizione via aerea); 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 A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.29. 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 Sc. 25; BELGIO Bfr. 40; DANIMARCA D.Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5; GERMANIA Dm. 3,50; INGHILTERRA 50 p.; JUGOSLAVIA Dm. 18; OLANDEA Hfl. 2,30; SPAGNA Ptas. 60; SUD AFRICA R.o. 90; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Str. 3,20.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONEIA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle Rianza 1345, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMNER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGEUR DE LA PRESSE S.A., Des Publications, 1 Rue de la Petiteille, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6529 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DOKSK BLADISTRIBUTION, V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDIO HERNANDES, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo St. Y Avenida, GUAYAGUIAZ; Francia: BRENTANO'S, 37 Avenue De l'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE, Parisienne, Sat. Etrangere, 111 Rue Réaumur, 75008 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Eiv-Abteilung, Pollerstrasse 2, 3000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & Naves Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NICKSON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROVE-TA, Terazije 16, BEGRAD; Iran: IRANIAN A-MALIMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHRAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makedesi Street, Hattim Hanni Bldg. 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN, Breda 15, Postbus 325, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E. DI MARTINO, Calle Palma 551, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMAZON PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 125-5 E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai ANTOINETTE, MONACO Principato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, S.A., Calle 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LINDBERG, Fack, S/F 104:32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WILLIAMS AB, Fack, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: A&Z A.G., Dornacherstrasse 60-52, BASEL; KOSK A.G., Muhlstrasse 11, BERNE; SCHMIDT AGENCE A.G., Sevelogerstrasse 34, 4002 BASEL - NAILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegezi 4, 6901 LUIGIANO; Thailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGLAI; Turchia: YABANCI BASIN TEVZELI, Barutcu Bulvarı 51, BEŞIKTAS; ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1282, MONTEVIDEO; JULIO NUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1389, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocalma (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - 5/22, SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

**Editoriale l.r.s.l.**

**ALBERTO DALL'OCCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62 40-654-591 - Uffici di Bologna: Via Inerio 12/2, Tel. (051) 23 51-38-27-37-59; Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 293.314 - 293.339; Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852; Uffici di Padova: Via Tommaso 84, Tel. (049) 32.205; Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682; Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844 9.228-861.427-892.821-893.367; Uffici di Brescia: Via Gramsci 26, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Bordo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



**I nostri MANIFESTI**

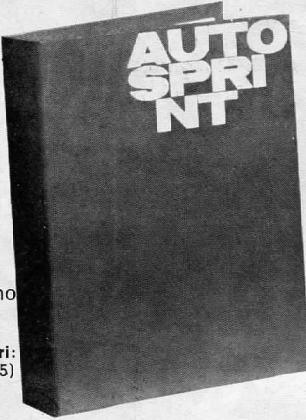
Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

(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 RACCOGLITORE per '74 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: FOTO IN BIANCO E NERO 24x30, L. 800 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.500 cad. (comprese spese di spedizione).

**SCRIVETEVI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato:** ❶ il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ❷ ...il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ❸ 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 comparse 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 □ **Landia Stratos Munari** □ **Nuvolari e Varzi** □ **Rosemeyer** □ **Matra Simca** disegno di Turner □ **Jean Pierre Jarier** disegno di Turner □ **Flat-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 □ **Flat-Abarth 124 Rally** □

**RACCOGLITORE** (Indicare il numero)

**INVIO Lire \_\_\_\_\_ pari al totale del prezzo**

versamento sul c/c postale o vaglia Firma \_\_\_\_\_  
 accluso in assegno n. \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

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

**Via \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_**

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

**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 controllato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATuite** per gli **ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500** di sconto per inserzione. Le foto ad esso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

**SI VENDE**  
**(AUTO)**



● **ALFETTA AUTODELTA 2000** 16 valvole. Gr. 2, 1974, revisionata, 20 gomme, 6 cerchi e serie rapporti. Telefonare SCUDERIA VESUVIO - Tel. 081/68.14.62 ore 17-20.



● **AMS 1600** 1974, 8 gare, 3 primi, 2 secondi, 3 terzi, rapporti slick, intermedie, pioggia, nuovissima. Telefonare 0583/59.190.

● **BMW ALPINA 1600** Gr. 2 perfetta, accessoriata, cessata attività. Telefono 030/97.12.28.



● **CHEVRON B 23** inurtato, perfettissimo, motore ARMAROLI 1300 cc., 193 CV., 9 vittorie classe, 2 assoluti, 3 secondi assoluti, 6 record, vincitrice Trofeo della Montagna e Campionato Triveneto, per cambio categoria RANZOLIN vende a L. 9.800.000. A parte vendesi anche motore di scorta BDA originale Alan Smith, 16 valvole, 174 CV., completamente nuovo, inequivocabilmente dimostrabile. Telefonare: 0437/29.748.

● **FIAT 124 SPIDER ABARTH** Gr. 4 pronta rally preparazione Abarth, CORIO - TORINO - Tel. 011/30.11.48 ore pasti oppure 68.39.25.

● **PEUGEOT 304 S** 1973, perfetta preparata rally, 110 HP, Gruppo 2, accessoriatissima. Tel. 0382/20.072.

● **PORSCHE 911 S** bianca, 34.000 km., 3 anni modificata carrozzeria Carrera RS, Radio Koni, perfetta. L. 4.500.000. Accessori e ricambi Porsche carrozzeria e meccanica, cerchi lega 6", 7", 9", 10", 11" per varie marce. Racing varie misure, marmite rally. Cambio ravvicinato con autolubrificante, motore Carrera, Gr. 4 260 CV, motore 911 T e S normale. LEO PITTONI - Via Cat. da Forli, 48 - MILANO - Tel. 40.76.690-48.19.35.

● **RENAULT 12 GORDINI** 1972, racing, asse Koni, roll-bar, spoiler - Tel. 010/48.24.38. L. 1.500.000.

# COMPRAVENDITA SPRINT

**AUTO  
SPRINT**

● **ABARTH 850** vincitore Trofeo della Montagna per cambio categoria. Eventuale Carrello SCALA - Telefonare ore ufficio: 081/33.15.00.

● **ALFA ROMEO GTAm** Confortola, vende competitiva ultravittoriosa. Si accettano offerte presso Of. BALDUZZI - Via del Conarico - 20075 LODI (MI) - Tel. 0371/69.979.

● **AUTOBIANCHI a 112** vera occasione Gr. 1 rally, immatricolata aprile 1973, 3 vittorie, 1 secondo, 1 terzo posto di classe nel 1974 su 5 gare, meccanica revisionata in dicembre, vendesi L. 1.000.000 priva di accessori, oppure L. 1.200.000 completa cinture Britax, roll-bar, tasche strumenti, staccabatteria, protezioni complete motore, cambio serbatoio benzina, gomme asfalto e neve chiodate. Telefonare 0586/80.13.75 ore ufficio possibilmente ore 16-18.

● **DALLARA 1300** iniezione, revisionata casa motore e telajo, ricambi, rapporti. Tel. 0525/53.117. L. 2.500.000

**DINO SPIDER 2400** 1972, Hard Top, SCOTTI GIANCARLO - Telefonare FIRENZE - 68.56.56.



Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

**FERRARI 250 Boano 1958**, Garage ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.



**FERRARI 250 GT Neri & Bonacina**, esemplare molto raro. Al miglior offerente. Dott. FRANCHI - Tel. ore pasti 030/30.42.19.

● **FIAT 128 Coupé 1100** Gr. 1 plurivittoriosa, accessoriata, prezzo interessante. MENSA BRUNO - TORINO tel. 011/44.34.08 ore 21-22.

**FIAT 128/1150 cc** Trivellato, meccanica nuova, motore di scorta, 4 ruote complete, prezzo interessantissimo, vende Sillipiani per cambio categoria - Tel. 0525/53.117.

● **FORD CAPRI 2600** Gr. 2, perfetta, motore nuovo, pronta corsa. TANO SIDOTTI - ALCARA LIFUSI (ME) - Tel. 0941/73.048 ore pasti.

● **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 Ciampelungue, DOMEgge (BL) o telefonare 0438/27.200 ore ufficio.

● **LANCIA FULVIA HF 1600** Gr. 3, 1. serie preparazione Bosato perfetta pronta rally. Vincitrice Gr. 3, 1. girone TRN 6 rally internazionali fatti 5 piazzamenti. Telefonare ore ufficio: BIAGIO MUSCICONICO tel. 011/38.02.69.

**MASERATI 3500** Sebring + 63/64. Garage ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.

● **OPEL ASCONA 19 SR** preparazione completa Conrero. Gruppo 1 Rally e vari accessori come: cambio ravvicinato, roll-bar, twinnaster, pneumatici chiodati, racing, MS, cerchi, interfono ecc. TABANELLI ANGELO. Telefonare ore pasti 0545/25.869.

**BARONE** ROMA  
VIALE PARIOLI TEL. 5803002

Carabinieri componibili  
SPEEDLINE  
esclusiva centro sud  
richiedere Catalogo e prezzi

**Racing Line**

● **OPEL ASCONA 1.9** Conrero Gr. 1 Rally, accessoriatissima, veramente perfetta, inurata, Pirelli MS nuovi. Tel. 0547/22.247.

**REN-AUTO** s.r.l.  
**RIMINI**

Dopo una pluriennale esperienza nel settore della preparazione ed elaborazione nel campo rallystico, vi proponiamo la vostra Renault 5 LS per il Campionato a Coppa Renault 1975.

RIMINI  
Via FLAMINIA 157 - TEL. (0541) 24.804

● **PORSCHE CARRERA RSR 3000** Gr. 4 totalmente revisionato e Carrera 3000 Gr. 3 da immatricolare. Tel. 030/27.31.376.

● **PORSCHE CARRERA** Gr. 3 rally, preparazione Casa, vincitrice Campionato Italiano gruppo 3, completissimo, prezzo interessante. Rapporti cambio, protezioni, cerchi, Bilstein, roll-bar, numerosi altri accessori Porsche; vende CLAUDIO DE ECCHER - Via Melegnano, 109 - UDINE - Tel. 0432/61.901 - 62.933 ore ufficio 77.354 sera.

● **SIMCA RALLY 2** Febbraio 1974, preparazione completa G 1. Telefonare ore pasti: 02/80.60.57.

**VOLKSWAGEN** 1948 - Garage ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.

**MONOPOSTO**

**BRABHAM BT 41** senza motore. Telefono 02/41.97.60. L. 2.500.000.

**PIROLA F.F.** competitiva pronta campionato due sole gare '74. Officina PIROLA - GENOVA tel. 010/40.30.97.

**BWA FORMULA FORD** completa, vincitrice Campionato 1974, Scuderia ALLEGRI vendi, visibile c/o Officina RAGAIOLI - CORIMANO (MI) informazioni ore ufficio tel. 02/72.65.39.

**F. FORD 69 LOTUS** Motore nuovo Allioni, completa rapporti accessori vari. Tel. 0332/48.66.36 ore pasti.

**KART**

**KART 125** 2. categoria Birel motore Parilla Corniani, seminuovo. Tel. 0535/55.028. Lire 400.000.

**KART 100** 3. categoria Birel Parilla (motore nuovo). Tel. 0535/55.028. L. 250.000.

**JANSPEED** OF ITALY s.r.l.  
Via Mazzini n. 4 6  
10080 CICONIO

vende, affitta, assiste

**DULON F. FORD '75**  
magazzino ricambi  
tel. 538.990/543.935 (011)

**K 250 TECNOCZ** gomme Dunlop nuove, vero affare. Telefonare 055/26.22.91-24.788 L. 500.000.

**ACCESSORI** e parti speciali

**AUTOBLOCCANTE ZF** 128/1300, 35/70% e collettore scarico 4 in 1; 128/1300 solo 2 gare al miglior offerente - Tel. 0365/40.117.

**MOTORE** Completo nuovo 1300 Coupé 3200 cc, potenza incrementata a 220 Hp a 7000 g. m<sup>3</sup> FIAT SCOTTI - FIRENZE tel. 055/68.61.61. L. 550.000.

**OSAI** MILANO

**Ammortizzatori elaborati**

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

**VARIE**

Autominiere Speciali USA, Germania, Italia, Inghilterra, Francia, Montati ed in Kit. Ottime quotazioni. Informazioni tel. 019/56.99.39.

**SI VENDE O SI CAMBIA**

**AUTO**

● **ABARTH 1000 RADIALE** 3. Campionato Italiano, assetto Lazzari, slicks, rapporti, ricambi, accessoriata, aggiornata '75 prezzo interessante, si accetta permuta con Alpine Gr. 3. RIGHI, tel. 0583/54.512.

● **FIAT 128 COUPE' 1300 SL** Gr. 2 pronta corsa, ravvicinato nuovo, 11/53 Bendix, collettore Giannini, assetto Casa Ammortizzatori più 2 Konri anteriori nuovi, scocca rinforzata Cecatco, assicurata fino a Novembre 1975. O permuta con auto di serie. Per informazioni: Officina MORINI - Via P.A. Del Corona, telefonare: 0586/23.542. L. 1.650.000.

● **FIAT 128/1100** gruppo 2 ex-Galmozzi, Colotti, miglior offerente con piccola dilazione o permuta commerciale. GIANFRANCO CARACCIOLLO - NAPOLI tel. 081/26.43.44.

● **OPEL COMMODORE GS 2800** 1972, inurato, preparazione Conrero gruppo 2, carburatori, plurivittorioso, ultimi aggiornamenti 1973, otto ruote complete bagnato asciutto, cambio completo di scorta, serie anche per strada, vendo o permuta con Pantera De Tomaso, Ferrari Daytona o Porsche. Telefonare solo mattino: PIERUGO PRATI - VERONA - tel. 045/56.46.57.

● **OPEL ASCONA 1.9 SR** Gr. 1, maggio '74, pronta corsa L. 2.900.000. Oppure vendo in KIT la preparazione completa Gr. 1; comprendente tutto il necessario per correre. L. 1.000.000. Eventualmente ritiro piccola cilindrata o diesel. GORIZIA. Telefonare ore 13.30-14.15 n. 24-15.

**PORSCHE 911/E 2000** iniezione ex Dino Zoff. Stato generale della vettura ottimo. Eventualmente ritiro piccola cilindrata o diesel. Tel. 0481/24.15 ore 13.30-14.15.

**ALPINE RENAULT** fine '71 come nuova, mai corso. Si permuta con Berlina. Telefonare: tel. 0951/25.249.

**MONOPOSTO**

**F. ITALIA** Permuta F. Italia gomme assetto custodia pronta corsa solo 5 gare, motore scorta gomme cerchi ecc. con Alpine Renault. Tel. 051/58.16.96 ore pasti.

**LUCIANO CONTI**

direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

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

Collaborano alle RUBRICHE:

Carla BURLANDO - Leopoldo CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James Hunt - Jerry ICXX - Gio' LUNI - Gabriella NORIS

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzalez Canomaneu - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Bern) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutehinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - Andre Royce - Philippe Toussaint (Ginevra) - Hannes Steinmann (Austria)

**AUTOSPRINT** pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Bogliani - Puccio Corona - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micali - Sandro Munari - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Adriano Faramosca - Vito Lattanzio - Domenico Moraca - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccato

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Belie Epoca - Cevenini - Coppini - De Riva - D.P.P.I. - Equipe Motor - Ferrari Nasalvi - Giorgi - Guilliani - Hrubay - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bührer - Carli - Antonio Di Giandomenico - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Michael Turner - Massimo Vallesse

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6  
**CASELLA POSTALE AD 1734**  
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 46.58.24 - 46.56.32  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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