

Continuano in questa settimana le prove della 33 tt 12 sulla dura pista toscana: per ora è la grinta di MERZARIO che segna 1'49"3

# Fatica l'ALFA al Mugello

**Il pericolo dei TURBO**



Merzario prova l'Alfa sul Mugello. La 33tt12 non si è mostrata molto a suo agio nel toboga mugellano. Merzario usava una volta la quinta, due volte la quarta, poi tutta terza e seconda. Il tempo è quello delle F. 2 di luglio

la «quinta» una volta

FIRENZE. - Alfa Romeo, Porsche, Alpine Renault, Ligier-Gitanes, Osella, March, Lola, Chevron: questo il campo delle case presenti alla prova del Mondiale Marche che si disputerà sull'Autodromo del Mugello il 23 marzo, gara che in pratica apre la stagione vista la scarsissima partecipazione delle case alla prima prova di Daytona. La presenza di queste marche — insieme ai piloti di valore mondiale — è stata evidenziata particolarmente dal direttore dell'AC Firenze, dottor Pampaloni, nel corso della conferenza stampa per la presentazione delle gare del 23. Fatto ancora più significativo, a sabato erano quasi trenta le iscrizioni di cat. 3000-2000 e GT 4, se si pensa alla situazione di pochissimi mesi fa, quando il Mondiale Marche sembrava quasi giunto alla smobilizzazione e già arrivavano rinunce per la organizzazione delle gare.

In un breve arco di tempo, invece, la situazione si è capovolta, grazie soprattutto al rientro dell'Alfa Romeo che ha costituito un vero e proprio volano per molte altre marche. I dirigenti fiorentini hanno voluto confermare la presenza di Fittipaldi in tandem con Merzario sull'Alfa ma ora anche Kauhsen si è convinto che il brasiliano non lo avrà. Con Arturo sarà Mass.

Ma oltre all'aspetto sportivo, il Mondiale Marche si presenta quest'anno particolarmente stimolante anche dal punto di vista tecnico — come ha rilevato l'ingegner Borracci — in seguito alla presenza di vetture con il turbocompressore, come le Porsche e l'Alpine, riprendendo così esperienze — anche esasperate — risalenti agli anni precedenti l'ultima guerra mondiale, quando la soluzione fu adottata da Alfa Romeo, Mercedes, Auto

Union (in quegli anni i regolamenti prevedevano per la Formula Uno una cilindrata di 1500 per i motori con compressore e fino a quattro litri e mezzo per quelli ad alimentazione normale).

Oggi, nonostante la crisi energetica (i motori col turbocompressore consumano circa il 15% in più, ha sostenuto Borracci), si assiste ad un ritorno di questo ritrovato tecnico che permette di adoperare propulsori già sperimentati per più formule. Il Mondiale Marche di quest'anno dirà, a partire dal Mugello, fino a che punto è valida l'applicazione del compressore nei confronti delle tre litri

Il dottor Coccoli ha poi fornito alcune notizie circa l'impianto: questo è stato dotato di una tribuna scoperta di circa 4 mila posti sul rettilineo dei box, la strada dell'Arrabiata è stata completata con l'ultima parte del ponte, sono stati predisposti nuovi servizi logistici per il pubblico; ciò dovrebbe migliorare l'uso generale dell'impianto, per la cui ultimazione occorrerà comunque un anno ancora.

Infine l'inizio della «Coppa Renault 5», manifestazione di contorno al Mondiale Marche, ma che sta suscitando vivissimo interesse, come ha confermato Aldo Seregini, il quale ha ricordato i motivi che hanno indotto la casa francese ad organizzare la manifestazione. Sull'impegnativo percorso di Scarperia saranno più di ottanta i concorrenti per cui già al sabato vi saranno batterie di qualificazione tiratissime poiché in finale saranno ammessi solo 30 partenti.

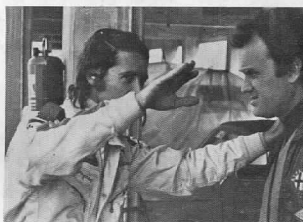
Nei giorni scorsi numerosi piloti hanno girato con le «5» sul Mugello: pur se le vetture non dispongono ancora delle gomme Dunlop che dovrebbero consentire di abbassare i tempi di circa due-tre secondi a giro, attualmente i migliori tempi sono stati di 2'46"-2'47".

SCARPERIA. - L'Alfa Romeo ha provato per due giorni una 33 TT 12 (quella con cui l'anno scorso gareggiava de Adamich) affidata a Merzario sul circuito del Mugello in vista della prova mondiale marche del 23 marzo. Il miglior tempo sul giro (5245 metri), è venuto fuori — di forza del pilota — alla fine delle prove sabato sera con 1'49"3 alla media di kmh 172,753. Questo risultato è stato ottenuto dopo una lunga serie di modifiche agli spoiler ed alla taratura delle molle anteriori, molto abbassate. Prima l'Alfa aveva girato in 1'52"1 il venerdì, per scendere poi sabato intorno agli 1'50" nei giri della mattina che hanno individuato anche problemi di raffreddamento visto che l'acqua era andata su valori molto alti. La punta velocistica raggiunta da Merzario è stata di 278 km al termine del rettilineo, con un regime massimo di 11.500-11.600 giri, mentre i migliori tempi sono stati poi ottenuti a circa 11.100-11.200 giri.

Nel team Autodelta l'atmosfera alla fine delle prove di sabato era abbastanza distesa visto che il circuito mugellano non è il più adatto alle caratteristiche della TT 12 cilindri.

Le nuove sospensioni modificate, già inaugurata al Castellet, pare siano state apprezzate anche da Merzario, con sensibile diminuzione del sottosterzo dell'anno passato.

Tutti a letto contenti mentre qualcuno è andato fino a Settimo Milanese a prendere pezzi di ricambio, in particolare freni e componenti della sospensione, per continuare le prove domenica mattina. Ma il camion dell'Autodelta è arrivato all'autodromo solo verso mezzogiorno, seguito dall'ingegner Severi. Tutti sono però rimasti delusi: la pioggia caduta nella mattinata, infatti, aveva fatto cambiare i programmi all'Autodelta che rinunciava



Merzario e Severi parlano di assetti. Quello nuovo provato sull'Alfa pare abbia fornito buone indicazioni (foto Coppini)

ad ulteriori prove anche perché non aveva gomme da pioggia.

Però si è continuato a lavorare sulla macchina: una telefonata da Milano poi ha dato disposizioni perché si lasciassero liberi i meccanici e Merzario di tornare a Milano, lasciando il materiale a Scarperia, per riprendere le prove lunedì pomeriggio o martedì, cioè quando il tempo sarà migliorato.

Le prove Alfa sono state contraddistinte da lunghe discussioni circa un tempo attribuito da Mauro Nesti, con la Chevron 3000, che avrebbe girato in 1' e 47" dopo alcuni giri sull'1' e 48" ed 1' e 49". Molti gli scettici ed altrettanto convinti

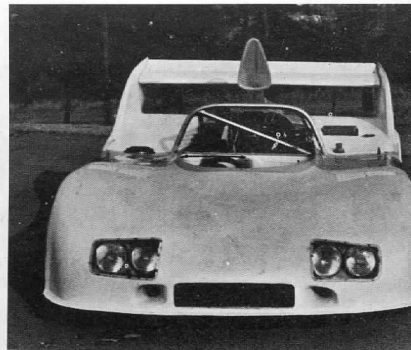
## Ecco il primo degli iscritti alla prova del Mondiale Marche Mugello del 23 marzo prossimo

Joest Racing Team	Reinhold Joest - Mario Casoni	Porsche 908 Turbo
	Jürgen Barth - X	Porsche 908
Willy Kausen R. Team	Arturo Merzario - Jochen Mass	Alfa Romeo 33 TT12
	Derek Bell - X	Alfa Romeo 33 TT12
Ligier Gitanes R. Team	Jean Pierre Beltoise - Henri Pescarolo	Ligier Gitanes 3000
	Jean-Pierre Jarier - Jean-Louis Lafosse	Ligier Gitanes 3000
Alpine Renault	Jean-Pierre Jabouille - Gerard Larrousse	Alpine Renault A442 Turbo
Martini Racing Team	Herbert Muller - Gijs Van Lennep	Porsche 908/36 Turbo
	Leo Kinnunen - Emilio Zapico	Porsche 908/36 Turbo
Equipe elf Switzerland	Lella Lombardi - Marie-Claude Beaumont	Alpine Renault A441
Scuderia Città dei Mille	«Alval»-Pesenti Rossi	Osella PA3 2000
	Duilio Truffo - Tarcisio Fornera	«Camathias»
	March BMW	
Scuderia Jolly Club	Schoen - Borri - Pellit - X	Porsche 911 GT GR. 4
		Lancia Stratos GR. 4
Termoplaid	«Mascaleros» - Mario Faccia	Porsche 906
Scud. Nettuno	Mauro Nesti - Eris Tondelli	Chevron B27 Ford 3000
KV Racing	John Hine - Jan Grob	Chevron B31
Pedro de Lamare	Pedro De Lamare - Neto	March 75 S
Elcom Racing Team	Claudio Francisci - «Gero»	Chevron 1300
Tebernium Racing	Porsche-Clemens Schickentanz - Bertrams - Reine Wisell	Porsche Carrera RS GR. 4
March Engineering	John Lepp - José Uriarte	March
Scud. Ateneo	«Amphicar» - Mario Savona	Chevron 2000
Scud. Blue Team	Mario Gallo - Mario De Luca	Lola T 290 1300
Scud. Vesuvio	Cosimo Turizio - Ciro Nappi	Lola T 294 BMW 2000



**FANTASTICA in ac-  
celerazione definisce  
CASONI la «908/4»**

**Un cucchiaio  
sul muso  
per il turbo**



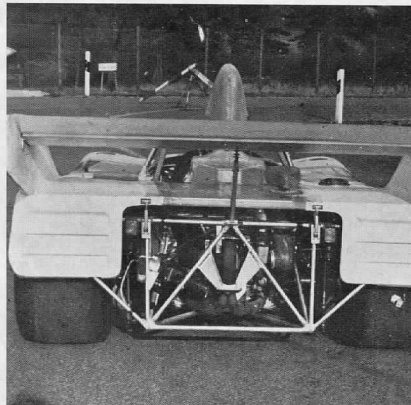
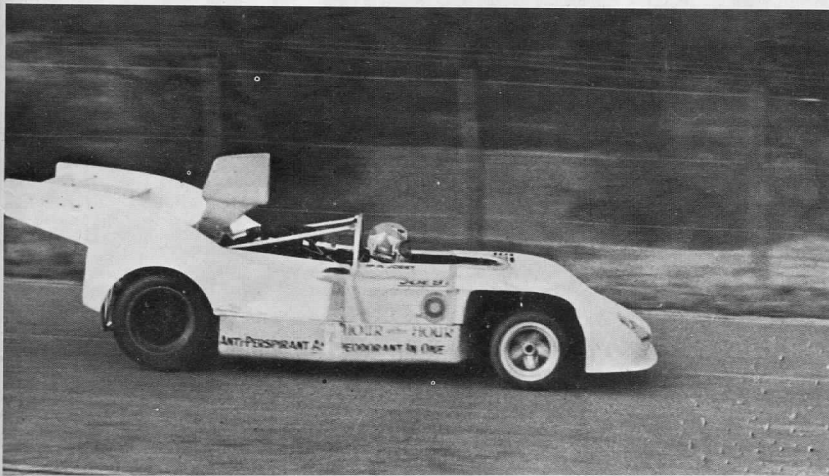
La forma complessiva della nuova Porsche, studiata a Weissach, ricorda quella nota della 908-3 anche se mutata in molti dei suoi particolari

Casoni inizia la confidenza con la nuova Porsche Turbo 908-4, mentre Reinhold Joest lo osserva

STOCCARDA. - La Porsche 908/4 Turbo, che con i colori Ovoro-Netuno prenderà parte al Campionato del mondo marche, ha compiuto i primi giri di collaudo, martedì 4 marzo sulla pista privata della Porsche a Weissach, presso Stoccarda. I piloti Mario Casoni e Reinhold Joest, che si sono alternati alla guida, l'hanno trovata molto buona, dotata di una accelerazione fantastica e soprattutto molto « sincera » nella guida, questo nonostante la macchina, che era stata finita meno di due ore prima, avesse regolazioni delle sospensioni, molle, ammortizzatori e freni non definitivi, e gomme non adatte alla temperatura (molto fresca) della giornata. Esternamente la mac-

china si presenta — come sapete — completamente rinnovata, rispetto alla precedente 908/3, con un ampio alettone posteriore tipo 917 Can-Am, musetto allungato, con un labbro inferiore molto sporgente, e un nuovo air scoop. E' in fase di costruzione anche un secondo musetto deportante a cucchiaio, che verrà collaudato al più presto. Il musetto definitivo verrà scelto solo dopo una serie di prove comparative.

Il telaio della 908/3 è stato completamente modificato nella parte posteriore con l'aggiunta di un nuovo traliccio che ha la doppia funzione di supporto delle centrifughe del turbo e di irrigidimento di



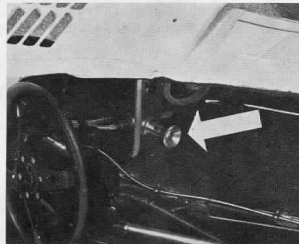
A sinistra, Casoni in prova. L'emiliano è rimasto impressionato dall'accelerazione. Sopra, la parte posteriore con il turbo ed il nuovo traliccio

gli assertori del contrario che portavano soprattutto due argomenti in favore del pilota pistoiese: in almeno due curve la Chevron girava in quarta e Merzario in terza in un continuo dare e levare; nella «esse» prima della curva del rettilineo Nesti metteva anche la quinta. La Chevron, giurano inoltre alcuni, passa in quinta già prima della postazione dei cronometristi, raggiungendo i 295 kmh, mentre per l'Alfa occorre aspettare fino all'ingresso dai box.

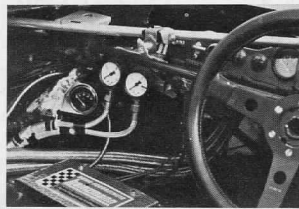
Certo non è la prima volta che vi sono sbagli nel cronometrare i tempi, vi sono esempi famosi, a cominciare dal record F.2 attribuito a Laffite nella gara dell'Euro Mugello dello scorso luglio in l'46"5. In realtà il miglior tempo di tutti gli altri F.2 non fu sotto l'1'49"83. La pesante Afla, è vero, non offriva a Merzario possibilità che di mettere la quinta sul rettilineo comunque le prove ufficiali della prova Mondiale Marche sono vicine per capirci il 20 marzo saranno in pista le Porsche e le Alpine Renault, che arriveranno in zona il 19, precedute di qualche giorno dal Team Alfa stavolta al completo.

Per i tifosi di Merzario sabato sono stati quasi duemila gli spettatori paganti: e ciò dice l'attesa).

Marco Grandini



Sul lato destro, il cambio ed il manettino per regolare la valvola « bypass » della pressione di sovralimentazione. Sotto, i manometri



tutto il posteriore. Di nuovo disegno le sospensioni sia anteriore che posteriori, queste ultime con portamozzi che allargano la carreggiata di circa 2 cm. per parte. Il cambio è lo stesso della 908/3, al quale è stata aggiunta una pompa di lubrificazione e un radiatore, posto davanti alla ruota posteriore sinistra, con presa d'aria tipo « Naca » sulla carrozzeria. I semiassi sono quelli che la Porsche utilizzava sulle 917.

Essendo il motore turbo più corto del precedente 8 cilindri, esso è stato montato in posizione leggermente arretrata, con l'inserimento di un distanziale fra il motore stesso e la centina alle spalle del pilota. A detta dei tecnici Porsche il motore montato sulla vettura erogava circa 500 Cv. a 8000 giri, con buona disponibilità di potenza a partire da 5500 giri. Alla destra della leva del cambio, il pilota ha a disposizione una valvola, che regola la pressione nei condotti di alimentazione, girando la quale si può ottenere, per brevi tratti, un aumento di potenza di circa 20 Cv. Alla sua sinistra, di fianco al termometro dell'olio del cambio (raffinatezza tutta teutonica), il pilota ha un manometro, indicante la pressione di alimentazione, sul quale una visibilissima linea rossa segna il limite oltre il quale non è più consigliabile usare la suddetta valvola.

● Anche Nanni Galli ha voluto esprimere il suo « compiacimento per essere stata trovata una formula capace di rendere possibile il ritorno alle corse dell'Alfa, sia per quanto riguarda il lato prettamente sportivo, sia anche per il vantaggio che deriverà all'immagine della marca milanese ed i conseguenti positivi riflessi com-

merciali in tutta Europa ». Si dà il caso che la ripresa dell'attività sportiva dell'Alfa pare abbia galvanizzato alcuni dei suoi concessionari: uno di loro, a quanto risulta, vuol proporre al Presidente Cortesi (che in questa settimana va a incontrare i concessionari toscani) il varo di una squadra toscana Alfa Romeo rally e Gr. 2.

Con un MILIARDO di spesa (con buona pace dell'assessore Macaluso) i siciliani potrebbero avere un autodromo completo: la Regione ci pensi

# Una variante collinare a PERGUSA?

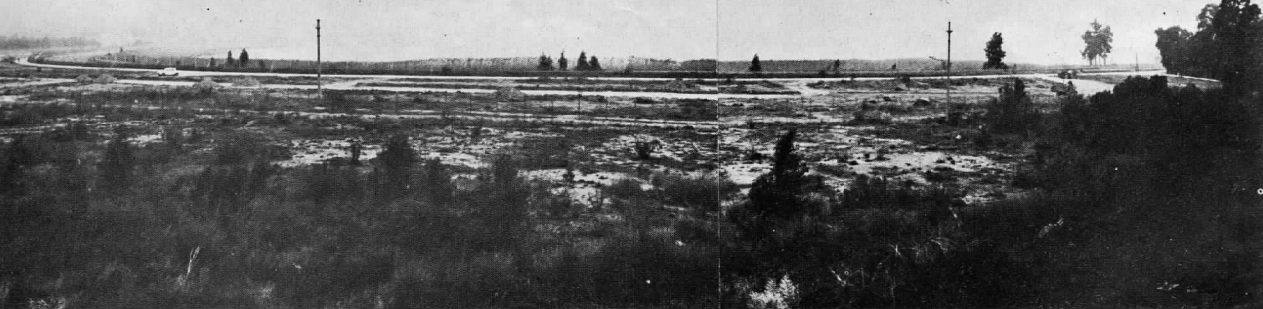
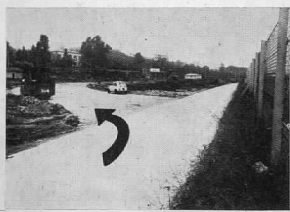
**PERGUSA** - La nebbia, il freddo e un vento fastidioso non hanno impedito venerdì passato a Minigrino e al suo staff di mostrare all'ingegnere Nosetto la diversa fisionomia che l'autodromo di Pergusa ha assunto con la realizzazione della nuova variante, già tracciata col bulldozer, e che sarà pronta per la gara Mondiale Marche del 18 maggio. Sono 648 metri di pista, larga una dozzina di

un certo rilievo, queste opere che prevedono anche lo spostamento del traguardo di una cinquantina di metri potrebbero venire realizzate a tempo di record sin dall'indomani della «Coppa Florio» di Mondiale Marche, per venire pronte entro il 25 luglio, in tempo per il G. P. del Mediterraneo di formula due. E stato esaminato anche, a livello di pura informazione, il progetto di un'altra

più importante variante di 1240 metri con un dislivello altimetrico sensibile e una dozzina di curve impegnative. Questo tracciato collinare, che dovrebbe innepicarsi sulle alture successive alla prima chicane, trasformerebbe definitivamente l'aspetto di Pergusa, avvicinandolo per certi versi a tracciati stradali tipo Nurburgring.

La somma necessaria, in linea

di massima per fare diventare realtà un simile progetto sarebbe di circa un miliardo (200 milioni di esproprio del terreno e 800 di lavori veri e propri). Certo è una cifra che può far paura, ma mentre si continua a parlare di «alcuni miliardi» per realizzare un improbabile autodromo delle Madonie, un apporto della Regione siciliana per potenziare e perfezionare una realtà già esi-



Una panoramica e molti dettagli della nuova variante in costruzione a Pergusa, che sarà pronta per la prova di Mondiale Marche prevista il 18 maggio

metri e movimentati da cinque curve. Il tracciato (già pubblicato da AUTOSPRINT) permetterà decelerazioni assai selettive e due allunghi di un paio di centinaia di metri che favoriranno i sorpassi. Con l'aggiunta di questo nastro d'asfalto il circuito del lago arriverà a sfiorare i cinque chilometri tondi, con una delle sedi stradali più ampie tra gli autodromi oggi in esercizio.

Durante la visita di Nosetto (che del tracciato della variante è stato un ispiratore) si è parlato anche dei problemi accessori come le pendenze da dare alla variante per ricordarla perfettamente alla pista, la realizzazione delle vie di fuga (assai importanti anche alla luce di un prossimo impiego motociclistico dell'autodromo ennese), il posizionamento delle reti di contenimento e tutti gli aspetti connessi alla sicurezza. Nel corso dell'incontro con Nosetto è stato anche affrontato il problema dei rifornimenti centralizzati nelle prossime gare di durata e il progetto di ampliamento dei box (da 16 a 40) e della realizzazione "in muratura della direzione gara e dei servizi. Se non sorgeranno intoppi di

## Le (strane) differenze dell'assessore

- PALERMO - L'assessore al turismo e sport della regione siciliana (Pasquale Macaluso) ha varato il piano dei finanziamenti all'A.C. Palermo per le corse '75. Sono così suddivisi:
- Rally di Sicilia... 12 milioni;
  - Coppa Florio mondiale a Pergusa... 15 milioni;
  - Targa Florio stradale Madonie... 35 milioni;
  - Montepellegrino in salita... 5 milioni.
- Totale: 67 milioni.

E' abbastanza singolare l'incredibile disparità che salta agli occhi tra il contributo deciso per una gara nazionale come la Targa Florio (ma che forse ha il merito di svolgersi sulle Madonie, terreno elettorale dell'assessore) e una gara mondiale con la Coppa Florio a Pergusa con la quale vanno subito in fumo 15 milioni (8 di spese autodromo più 7 per premi) senza potere spendere una lira di ingaggi (non parliamo dei proventi dei biglietti di ingresso che si prevedono assai esigui visto la diffusa piaga dei portoghesi).

L'idiosincrasia dello staff dell'assessore per le manifestazioni che non si svolgono sulle Madonie sarebbe tale che un collaboratore dell'uomo politico avrebbe detto che, magari, la gara mondiale si doveva fare a... Cefalù (guarda caso...) portando con dei pullman i piloti, le scuderie, i tecnici ecc. per fare una bella festa. Incredibile ma vero!

Ovviamente i 35 milioni per la Targa Florio — che come si è dimostrato l'anno passato, quando ancora era aperta alla partecipazione straniera (quest'anno solo italiana), non porta più citazioni «filoturistiche» della Sicilia sui giornali nazionali ed esteri che non le dedicano lo spazio di una volta perché non più titolata — non si toccano. Si potrebbe invece fare una Targa Florio madonita a carattere rievocativo tipo Londra-Brighton con macchine antiche e tanto fascino, risparmiando parecchi milioni che si potrebbero reinvestire in manifestazioni titolate che hanno un autentico richiamo turistico.

stente potrebbe finire per rivelarsi un investimento a brevissima scadenza e con la matematica certezza che l'impresa dia frutti concreti

In un momento in cui anche la nuova CSAI ribadisce il proprio «no» al proliferare di autodromi-doppioni, apparirebbe una scelta sensata portare a completamento definitivo l'impianto di Pergusa che resta l'unico autodromo in esercizio a sud di Roma e che è ormai raggiungibile in meno di due ore di macchina da ogni angolo della Sicilia.

● Nei giorni scorsi, nel «GULLIVER 2000» di Spionno (Savona) il consiglio direttivo della Scuderia Riviera, in collaborazione con l'Automobil Club di Savona e alla presenza delle autorità Provinciali, ha premiato i piloti benemeriti della Scuderia e del campionato A.C. Savona dell'anno 1974. Per l'anno 1975 la Scuderia Riviera, diretta dall'ing. Pietro De Rossi, con i numerosi piloti acquisiti, ha in programma un calendario ricco di gare comprendenti rally nazionali ed internazionali.

● MARIA CALANDRINO ha solennizzato in modo particolare la «festa della donna» unendosi in matrimonio, sabato 8 marzo, a GIUSEPPE ASTA nella Basilica di S. Maria Assunta in Alcamo. Ai novelli sposi i complimenti di AUTOSPRINT.

29 marzo la gara  
PINTO col «turbo»

## Sabato Santo col rally

PALERMO - Si è sciolto positivamente l'enigma del 4.º Rally di Sicilia. Dopo tutta una serie di rinvii e tentennamenti (tra l'altro il consiglio direttivo dell'A.C. Palermo non ha potuto tenere la prevista riunione di lunedì 3 marzo per lo stato di agitazione dei dipendenti del sodalizio, alle prese con la tragicomica vicenda dell'inserimento degli A.C. nel parastato) si è arrivati alla soluzione definitiva.

Così il Rally si correrà il sabato santo, 29 marzo. Partirà da Palermo (piazza Politeama) un minuto dopo la mezzanotte tra il venerdì e il sabato per concludersi alle 15,30 del sabato sul lungomare di Cefalù. I piloti dovranno affrontare un tracciato di 739,910 km. con 20 controlli orari, tre controlli a timbro e 19 prove speciali per complessivi km. 157,320. A proposito delle prove speciali c'è da dire che saranno tutte su asfalto. L'unica su sterrato, quella di Polizzi, si farà come tale solo se il fondo sarà in condizioni eccellenti. Altrimenti verrà fatta percorrere come marcia di trasferimento.

Qualche perplessità, nonostante i pareri della Polstrada che sono stati richiesti dagli organizzatori, può venire dal fatto che al sabato — a differenza della domenica — circolano liberamente gli autotreni, nonché per la possibilità che le vetture in gara nell'attraversamento dei centri abitati (Termini Imese, Caccamo, Montemaggiore, Aliminusa, Collesano, Polizzi, Castellana, Petralia Sottana e Petralia Soprana, Geraci, Castelbuono, Gratteri, Lascari e Cefalù) possano incappare in processioni e cerimonie religiose.

La chiusura delle iscrizioni è prevista per il 21 marzo. Delegati sportivi saranno Rava e La Delfa, mentre il tecnico designato è Caneschi. Fra le iscrizioni già perfezionate ci sono le due della Lancia (ambidue stranamente in gr. 5) con la Turbo Stratos per Pinto-Bernacchini e la Beta Coupé di Pregliasco-Maiga, e quella di Brai con l'Opel Commodore. Nel corso della prossima settimana Lele Pinto dovrebbe iniziare gli allenamenti con la Stratos sulle Madonie.

Giulio Mangano



MILANO - Completamente gremita la sola Cenacolo del Museo della Scienza e della Tecnica a Milano per l'annuale premiazione ANCAI: certamente più di duecento persone che hanno ascoltato l'introduzione del presidente ing. Ceard ritornato in piena forma alla direzione dell'associazione. Dopo alcune parole di saluto del presidente ha preso la parola il comm. Spotorno, presidente onorario, che ha ricordato l'importanza del lavoro svolto dall'ANCAI nella recente stagione: ha pure sottolineato la generosità di grandi Case, come la Fiat che hanno messo a disposizione una cospicua cifra per i premi annuali. Tra l'altro Spotorno ha ricordato che da quando agisce l'ANCAI, sono stati consegnati a piloti premi per 124 milioni di lire.

Dopo aver passato in rassegna velocemente i nomi dei vincitori dei titoli nelle annate scorse, è passato alla elencazione dei premianti 1974. In primis Arturo Merzario, già premiato altre tre volte in questa sede che «nonostante la carenza di mezzi a disposizione» sono parole del comm. Spotorno «ha ottenuto un ragguardevole serie di successi. Ma cosa deve far di più?». Si è poi passati ai contitolari del premio Ascari-Castellotti-Musso, Carluccio Facetti e Vittorio Brambilla, quest'ultimo assente per le prove March in Inghilterra.

Ancora una volta si è dovuto ricorrere a un premio di eccellenza, come già era stato fatto nel '68 per il plurivincitore di Targa Florio Umberto Maglioli: è stato attribuito a Sandro Munari, che in coppia con Mario Mannucci (anche lui premiato naturalmente) ha ottenuto le brillanti affermazioni in campo rally che tutti conosciamo, ponendo già quest'anno una seria ipoteca al Mondiale Marche con la bella vittoria al rally di Montecatone.

Un premio speciale anche a Lella Lombardi, con la seguente motivazione che è poi stata letta a voce alta suscitando calorosi applausi: «... superando ogni difficoltà di ambientamento in un team inglese, e palesando umiltà di comportamento e naturale fiera, riusciva a conquistare risultati sportivi d'igrande significato tecnico e agonistico in una categoria di elevata impegno, guadagnandosi una meritata reputazione internazionale».

Dopo Spotorno ha preso la parola il vicesindaco di Milano, dott. Borruso che si è impegnato, a nome dell'amministrazione comunale a risolvere il problema più pressante degli sportivi

lombardi: quello della sistemazione di un nuovo autodromo, moderno e sicuro, che Milano e la Lombardia tutta certamente meritano.

Si è poi passati alla premiazione vera e propria: alternandosi a consegnare coppe e medaglie le personalità si sono complimentate con i piloti, anche se molti erano assenti per impegni agonistici o prove pregare. E' stato così che il premio di eccellenza è stato ritirato dal solo Mannucci, essendo Munari impegnato nelle prove del Safari Rally, mentre per ritirare il massimo riconoscimento ad Arturo Merzario si sono avvicinati i figliolotti del campione, accompagnati dalla madre, che hanno riscosso la più grande ovazione.

Il presidente Ceard ha poi salutato i presenti e gli invitati, rivolgendosi particolarmente all'ing. Citti che tornava al Mugello per le prove dell'Alfa dove appunto era impegnato



Il direttore della filiale Lancia di Milano consegna il premio a Mannucci anche per Sandro Munari

Merzario: e ad aula dimezzata, con i soli piloti presenti, è iniziata l'assemblea annuale, questa volta abbastanza gremita di partecipanti, dal momento che con un pizzico di astuzia era stata inserita nel programma al termine della premiazione.

Sempre Ceard ha esordito con una «relazione morale», biasimando tutti coloro che con molta leggerezza sono pronti a criticare l'operato dell'ANCAI a posteriori senza essersi dati sufficien-

Un'ovazione saluta  
i figli di MERZARIO  
che hanno ritirato  
il Premio ANCAI '75

Applauditissima, all'ANCAI, la premiazione di Merzario. Per il comasco, hanno ritirato il premio la moglie ed i figliolotti al migliore pilota

## Il premio di papà

temente da fare a tempo debito: ha poi ricordato il grande passo che la CSAI sta compiendo e l'importanza dell'inserimento nei punti «chiave» degli uomini ANCAI. Rivendicando poi la maggior parte dei meriti di quanto è stato fatto in questi ultimi tempi a tutti i livelli, ha ancora trovato l'occasione di «strigliare» i piloti che per l'ennesima volta hanno dimostrato la loro indolenza disertando in elevato numero le recenti votazioni per i delegati regionali. Ha poi abbozzato alcune idee programmatiche per la prossima stagione, cedendo il microfono a disposizione degli eventuali oratori.

Sergio Rombolotti è stato il primo (come l'anno scorso) ad intervenire ed ha portato sul tappeto una serie di problemi con eleganza e chiarezza: ha chiesto all'ANCAI una maggior sollecitudine nel divulgare regolamenti e calendari, una migliore tempestività nelle comunicazioni, la possibilità di alcune verifiche o interventi a livello internazionale e infine la possibilità di aprire a tutti la via del campionato assoluto, ora percorribile solamente al volante di vetture di una certa dimensione. A Roberto Angiolini la possibilità di una rapida risposta, mentre si sono accese le solite polemiche a proposito di questioni in fondo abbastanza marginali.

Roberto Cambiaggi (come lo scorso anno) ha preso la parola per i rallisti, ricordando quanto bene funzioni il Gruppo Piloti Rally, che con una certa autonomia, ma forse per questa con una certa sollecitudine, ha portato a livello ANCAI tutta la serie di problemi che assillano la sfera particolare dei piloti rally.

Ancora altri interventi, come quello di «Tibeli» che ha auspicato una maggiore organizzazione per il pagamento delle quote sociali (che sono state quest'anno dimezzate) e infine una rapida lettura dei bilanci. Trecentonovantamila lire di attivo per la stagione passata, ma un chiaro e netto passivo per la stagione entrante, visto appunto il minor ammontare delle quote sociali: come fare per distribuire le medaglie d'oro?

«Ma è semplice, tanti bei diplomi di pergamena per tutti» ha suggerito Pino Pica, e su questa soluzione appropriata e dettata forse dal robusto appetito dell'assemblea, tutti hanno rapidamente tolto le tende, ripromettendosi di rivedersi al più presto sui campi di gara.

Leopoldo Canetoli

IL GIORNALE DELLE SCUDERE

Per evitare lo scioglimento

# Triumvirato piloti alla PIACENZA - CORSE

PIACENZA - La « Piacenza corse », la giovane scuderia sorta nel 1971 per iniziativa di pochi « patiti » e con il consenso di molti è — inutile sottacerlo — in chiara difficoltà. Dopo la folgorante ascesa dei primi due anni di attività, il suo graduale ed inesorabile declino, già delineatosi nel corso del 1973 con il « ridimensionamento » dei programmi organizzativi, è sfociato nel 1974 in un'aperta « crisi » dovuta al menefreghismo ed all'assenteismo della maggioranza dei componenti il C.D. ed alla impossibilità di reperire i fondi necessari per sorreggere l'attività dei piloti.

All'Hotel Fiorica il 26 febbraio u.s. l'assemblea dei soci ha preso a grande maggioranza (un solo voto contrario ed uno astenuto) una decisione coraggiosa e, a nostro giudizio, molto valida: quella di affidare ad una « commissione commissariale », composta da tre piloti, il compito di gestire, amministrare, guidare, disciplinare la « scuderia » altrimenti destinata a sciogliersi. Questo « triumvirato » è composto da un pilota del settore velocità (Piero Biselli), da uno del settore rally (Ernesto Conti) e da uno (Luciano Rastelli) che oltre al ruolo di « copilota » assumerà anche quello di segretario. I superstiti del C.D., costretti ad irrevocabili dimissioni (quattro elementi sui nove in carica) con molta sportività e passione si sono suddivisi l'onere di « liquidare » al 50% il sospenso (come in una questione « concordataria »), relativo all'importo dei premi accumulati nel 1974 e spettanti ai piloti, i quali, dal canto loro, palesando altrettanta sportività e spirito di sacrificio, hanno di buon grado accettato la « decurtazione ».

Rinviato per ora il programma Kadett

## Assistenza gratis G.M. ale corse

MILANO - Un inaspettato e piacevole incontro in treno con i responsabili della attività sportiva della G.M. Italia ci ha permesso di conoscere il programma della casa per il 1975.

Con l'approssimarsi della nuova stagione agonistica è consuetudine fare bilanci. Per quanto riguarda la G.M. come si è chiusa la stagione 1974? — abbiamo chiesto.

« La G.M. chiude il 1974 in netto attivo » — mi hanno risposto. « La nostra Casa con una speciale politica è riuscita anche nel 1974 a mettere a disposizione delle giovani leve del rally e della velocità, con l'aiuto di tecnici specializzati come Conrero, vetture di ottime prestazioni come l'Opel Ascona e l'Opel Commodore. Presotto-Pesinosi si sono laureati vincitori della Coppa CSAI rallies internazionali gr. 1 ed hanno conquistato »

« È possibile avere qualche anticipazione sui programmi 1975? »

« Anche per la prossima stagione ai titolari di qualsiasi licenza rilasciata dalla CSAI che intendono acquistare vetture di produzione G.M. con lo specifico impegno a partecipare all'attività sportiva sarà riconosciuto uno sconto del 14% per ogni modello omologato. Quest'anno, l'assistenza già fornita a tutti i clienti sportivi nel 1974 sarà qualitativamente e quantitativamente raddoppiata con personale altamente qualificato »

« Saranno corresponsi premi? »

« Certamente ed essi vanno dal milione (500 mila per il copilota) ai vincitori del Campionato Italiano rallies internazionali ed ai vincitori assoluti del T gr. 2 e GT gr. 4 alle 750 mila per ogni vincitore di classe nello challenge FISA; dalle 500 mila (50% per il copilota) al vincitore della Coppa CSAI gr. 1 rallies internazionali ai vincitori di ogni zona del Trofeo nazionale rallies alle 300 mila a testa alla coppia vincitrice della Coppa CSAI rallies femminile. Sono, inoltre previsti 150 mila, 100 mila e 50 mila per i vincitori di gruppo, primi e secondi di classe per le gare di velocità in circuito e 100 mila, 75 mila e 40 mila per le gare di velocità in salita. »

Potete dirmi qualcosa circa l'operazione Kadett? »

« La G.M. da circa due anni era intervenuta a favorire una clientela di giovani piloti esordienti offrendo loro al minimo costo una vettura che li mettesse in condizione di svolgere un'attività agonistica con la più economica delle spese. Ad oggi, pertanto, si è deciso di questi giovani esordienti la Kadett 1000 potenziata da un "kit" in modo che essi potessero svolgere con una spesa relativa una vera attività agonistica articolata su un numero di gare da svolgersi unicamente in circuito. La crisi agonistica e le conseguenze crisi automobilistica hanno consigliato la G.M. Italia a rinviare ad epoca più consona la realizzazione di un programma che effettivamente avrebbe dato risultati positivi »



Speaker De Leonibus, viene premiato Pino Pica dall'ing. Ceard



Sopra, Roberto Angiolini e Cesare Fiorio: i rapporti Lancia-Jolly sono sempre più stretti. Sotto un omaggio alla first lady Renata Angiolini



Festosa come sempre l'annuale premiazione dei PILOTI SENESI

## Da SIENA un richiamo a «mantenere le date»

SIENA - Fa piacere accogliere l'invito della Piloti Senesi-Mobili Morandi quando mette in piedi la tradizionale festiciola per la premiazione di fine stagione. Fa piacere perché tra i soci della scuderia senese ci si trova come a casa propria e cioè in piena armonia, con tutta cordialità e con reciproca simpatia. Chi ha saputo creare questa atmosfera (inutile dirlo) è stato Giorgio Cocchia che da tre anni guida con mano maestra il sodalizio: colui che ha saputo sotto il nome di « Piloti Senesi-Mobili Morandi » creare una famiglia numerosissi-

Si è avuto così prova che tra Automobile Club e Scuderia non esiste alcun motivo di dissenso anzi esistono motivi per incrementare e rendere sempre più fattiva la collaborazione già esistente.

Questi sentimenti sono stati espressi in nome dell'Automobile Club dal suo Presidente comm. Andrea Vanni e per la scuderia dallo stesso Cocchia, prima dell'inizio della premiazione che quest'anno prevedeva tre campioni sociali per la scuderia e due per l'Automobile Club. Sotto una salva di cordialissimi applausi sono sfilati via via per ricevere dalle mani delle Autorità presenti il premio conseguito per la scuderia: Franco Betti (velocità), Adolfo Nannini (Rallies) e Ugo Menichetti (regolarità) e per l'Automobile Club: Gianfranco Gonzi (velocità) e Giovanni Battignani (rallies). Sono stati poi premiati i primi dieci, classificati del Trofeo Battistrada, una manifestazione che ha raggiunto quest'anno la quinta edizione e che sempre maggiori consensi sta ottenendo nell'ambito dei neofiti e principianti della provincia di Siena e limitrofe. Quest'anno la vittoria è andata al fiorentino Riccardo Barsi davanti al senese Enrico Ceccarelli.



Il campione sociale Gonzi premiato dal Prefetto di Siena, dr. D'Amore

## Premiazione danzante a MAGIONE

MAGIONE - Festeggiamenti e premiazioni anche per la scuderia Carpine di Magione, che sabato 15 marzo alle ore 21, dopo la rituale veglia danzante premierà i piloti vincitori del campionato Autodromo di Magione 1974. La festa si svolgerà nel ristorante Rigonella, in località Castel Rigone, a non più di otto minuti dal noto autodromo umbro.

● La Scuderia NORD-OVEST ha diramato una circolare nella quale sono specificati i risultati conseguiti nel 1974 dai piloti del sodalizio. Un bilancio che, con 255 presenze in 88 competizioni, ha permesso alla scuderia di aggiudicarsi, oltre al Trofeo nazionale della montagna per la zona centro-sud vetture sport, ben 45 primi posti fra assoluti e di classe, 52 secondi posti, 29 terzi e 16 quarti. I piloti che hanno maggiormente contribuito a questo ricco palmares, che comprende gare italiane ed estere, sono l'intramontabile Eris Tondelli, Giovanni Carena, Piero Monticone, Sergio Barbero, Paolo Barbarino, Umberto Valle, Giovanni Rosso, Fulvio Bertineti e tanti, tanti altri.

ma che sovrasta ed illumina l'attività motoristica cittadina e regionale per la sua inesauribile vitalità e per la fedeltà ai principi enunciati nell'anno di grazia 1961, anno di fondazione della scuderia. A fianco di Cocchia ci sono dirigenti sostanzialmente attivi come Tesi, Beccarini, Crescenzi, Magnoni, Morandi ed altri, i quali pur oberati da sempre nuovi e più importanti impegni professionali, sanno trovare un po' di tempo da dedicare al sodalizio.

Variando una tradizione ormai decennale la cerimonia abbinata della premiazione dei campioni sociali della scuderia e dell'Automobile Club si è svolta quest'anno, nel contesto di un cocktail nei locali dello stesso Automobile Club le massime autorità cittadine e sportive.

Vent'anni dopo la più nota delle scuderie nazionali continua i suoi programmi ancora con più slancio

# PAPA crono-big padovano

# 6 Stratos da Jolly

MILANO - Vi sono due motivi perché il nome del Jolly Club Mario Angiolini affiora subito alle labbra, allorché saltano in ballo motori e corse: il primo è di carattere sentimentale. Nessuno, infatti come l'indimenticabile Mario Angiolini ha creduto che il mondo travagliato degli sportivi, automobilisti potesse trovare il suo punto di convergenza nell'inqadramento in scuderie automobilistiche, e nessuno come lui ha saputo fare della sua scuderia una sorta di « casa » vera e propria, nella quale una, e una sola, la comune sentitissima aspirazione: quella di portare il Jolly Club sempre più in alto a costo di tutto e di qualsiasi sacrificio anche personale.

Il secondo è più reale. Il Jolly Club è una scuderia automobilistica che si intitola appunto al nome di Mario Angiolini e che, con il cuore pulsante per l'automobilismo agonistico, grazie alla sua inesauribile vitalità e alla fedeltà ai principi enunciati nell'anno 1955 dai soci fondatori. L'opera svolta da Mario Angiolini prima, dalla moglie Renata e dal figlio Roberto ora, nonché dal loro diretto collaboratore, il dottor Claudio Mariani, è una scuderia che rappresenta i valori morali di discrezione di nobiltà e di serietà.

Venti anni sono passati dal giorno in cui fu data vita alla scuderia e il cammino percorso è stato notevole sotto molti aspetti. Dalla dozzina di soci fondatori si è arrivati a un numero di 1500. La scuderia è una scuderia che sempre costituito l'elemento propulsore del sodalizio ha trovato la sua valorizzazione nell'attuale cerimonia della premiazione dei soci distinti nel biennio 1973-74. « Festa grande — come ha sottolineato nel suo breve intervento il presidente del sodalizio Claudio Mariani — una festa che si rende lieti ogni volta che possiamo constatare malgrado tutto, la sopravvivenza di certi valori che a torto si ritengono scomparsi. Lo sport automobilistico rimane sempre una affascinante aspirazione. Nel tumulto della vita moderna, fatta di necessità urgenti, di miserie, di angosce, di illusioni e di sfocicate ambizioni, di crisi energetica e di scandali, lo sport automobilistico è un sogno e, come tale, una liberazione, una evasione da realtà che rendono la vita moderna meschina. Lo sport automobilistico è per chi lo pratica quello che la fantasia è per un artista: un mondo proprio, esclusivo, nel quale ad ognuno è consentito raccogliere la palma del primato, questo nune dispotico al quale tutti sono disposti a sacrificare tutto.

L'automobilismo sportivo è qualcosa che si conquista con nobiltà, che si sente come una vocazione, che si pratica con coraggio, che chiede prove e prove estenuanti, uno sport nel quale la parola crisi non trova posto per volontà di giovani che credono nell'avvenire e che gareggiano con lo spirito di un tempo spinti dalla loro passione ».

Se il successo di una scuderia automobilistica si potesse misurare per il numero delle personalità intervenute alla premiazione dei suoi piloti, allora bisognerebbe affermare che il Jolly Club è al vertice delle simpatie generali. La festa jollina promossa quest'an-

no per festeggiare il biennio 73-74 ha infatti raccolto nell'ampio salone dell'Aerhotel Executive 200 persone all'incirca e perciò era diventata un'autentica assise dell'automobilismo sportivo, una vera adunanza plenaria in cui quasi tutti i partecipanti gettavano sul tappeto dello sport automobilistico l'omaggio del loro valore o della loro reverenza o della loro amicizia.

Per il valore valeva la presenza di De Adamich, Mannucci, Pinto, Bernaschini, Carlo Facetti, Manfredini, Pica, Piana, ecc. Fra i registi e gli attori di primo piano abbiamo notato il Vice Sindaco di Milano sen. Ripamonti, il Presidente dell'A.C. Milano sen. Ponti, ma soprattutto vicini a loro era la perentoria presenza del dr. Sala e del dr. Marchetti dell'Aifa Romeo, del dr. Fiorio e del dr. Bianchi della Lancia, dell'avv. Mazzi e del-

## Gli Sportmen's

MILANO - Sandro Munari e Mario Mannucci, ovvero il « drago » e il suo copilota, vincitori del Campionato Mondiale Rollco, sono stati insigniti dalla speciale giuria formata dall'USSU (Unione Stampa Sportiva Italiana) del Premio Chevron Sportsman dell'Anno 1974. L'ambito Trofeo è stato consegnato al dott. Cesare Fiorio per la Lancia ed a Mannucci per conto di Munari, che è in Kenya, nel corso di una cerimonia svoltasi giovedì 6 marzo, alla Villa Comunale di Milano ed alla presenza del sindaco Aldo Aniasi e del presidente della Chevron Oil Italiana, dott. Giovanni Theodoli.

Il trofeo per il motociclismo è stato assegnato a Walter Villa, quello per la motonautica a Carlo Bonomi e quelli per gli sport olimpici a Pietro Mennea per l'atletica e a Laura Bortolotti per il nuoto. Sempre per gli sport motoristici speciali trofei sono stati consegnati alle case Lancia, Harley Davidson e al Martini Racing International Club.

l'ing. Chiti dell'Autodeta, del direttore della filiale Fiat, dell'ing. Ceard e del comm. Spottono della ANCAI, del dr. Stable della CSAI, del rag. Valla e del dr. Ratti della Kleber, il geom. Marengo della Sabelt, dei preparatori Giuliano Facetti, Tamauto, Baggioni, University Motor, Autospot Jolly Club e molti altri del quale ci sfugge il nome al momento in cui stiliamo queste note e con i quali ci scusiamo per la nostra involontaria dimenticanza.

Naturalmente non è proprio questo il « metro » per giudicare una scuderia bensì i suoi risultati. E quelli del biennio ora conclusi appaiono degni delle tradizioni. La Jolly ha incamerato nel '73 un titolo di campione italiano F. 3 (Carlo Giorgio), il trofeo nazionale regolatorio (Pietro Pertusio), le coppe CSAI GT 1600 (Giorgio Schoen), 2000 T (Martino

Finotto), sport 1000 (Giancarlo Gagliardi), rallies internazionali gr. 1 (Brai-Torri), rallies nazionali gr. 3 (Ambrogetti-Rudiani), femminile rallies nazionali (Serena Pittoni) e nel 1974 i Trofei CSAI montagna 2 zona (Giancarlo Ronchi), 4 Zona (Germano Nataloni), 6 Zona (Erasmus Bologna), rallies nazionali 2 Zona (Pittoni-Pittoni), 4 Zona (Maurizio Stagnani), regolarità 1 Zona (Mauro Santorum), Coppa CSAI rallies internazionali gr. 3 (Angelo Presotto), F. 2000 (Martino Finotto) oltre ad altri 136 piloti che hanno conseguito vittorie e piazzamenti di rilievo.

Ma una occasione del genere era troppo ghiotta per non parlare di problemi più vasti oltre al fatto, per quanto importante, di premiare i piloti migliori, e della viva voce del dinamico direttore sportivo Roberto Angiolini abbiamo sentito i bilanci e i programmi della scuderia milanese.

« Giudichi positiva la stagione '74? »

« E' stata una stagione interessante anche se i risultati non sono stati così cospicui come speravamo. Un'anno magro che può fare scalpore perché inteso dalle squadre di stampo più capitanate. Non siamo mica infallibili... Ora si ricomincia e seguiamo la stessa tattica di sempre: poche promesse mantenute seriamente e passi lunghi come le gambe. Facendo tesoro della esperienza di venti anni, vogliamo iniziare meglio i prossimi giorni. Cominceremo ad essere il vivaio che potrà offrire alle Case, piloti prerati oltre che dotati. Il recente entusiasmante successo italiano al rally di Montecarlo ci illumina di luce riflessa: Sandro Munari e Mario Mannucci sono nati all'automobilismo sportivo fra di noi. Quest'anno concentreremo gli sforzi nei due settori classici della scuderia: i rallies e la velocità Turismo e Gran Turismo ».

« Si potrebbero avere maggiori dettagli sul modo in cui pensi di articolare una serie di impegni così gravosi? »

« Per i rallies saremo presenti con due squadre ufficiali, grazie a due Case che ci hanno sempre sostenuti: dalle quali saremo gruppi 1 e 2 con l'Alfetta e l'Alfasud e la Lancia per i gruppi 3 e 4 con la Stratos e la Lancia Beta. I piloti di cui mi servirò Brambilla, Fagnola e la Cambiaggi per le A.R., Ambrogetti, Stagnani e Carello per la Lancia che saranno affiancati da un grosso numero di soci come competitive. I furgoni officina, una bisarca ed alcune vetture opportunamente attrezzate, con una equipe di 6 meccanici e 4 dirigenti garantiranno a tutti l'assistenza nei rallies. »

« Per la velocità ci interesseremo particolarmente del Gran Turismo con una squadra di 6 Stratos al volante delle quali saremo Schoen, Borri, Gero, Nataloni, Runfola e Bologna. La preparazione delle vetture sarà curata da Tamauto (Schoen e Nataloni), Doneda (Gero) e Facetti (Bologna). Inizieremo a presenziare al GR. 2 dell'avvenire mentre in Formula 2 e prototipo sono previste due vetture ufficiali ».

**Carlo Burlando**

PADOVA - Con la puntualità che è una prerogativa dei cronometristi, si è svolta anche quest'anno la tradizionale riunione annuale degli iscritti alla segreteria provinciale della Federazione Italiana cronometristi. Impossibilitati ad intervenire per sopravvenuti impegni, il presidente nazionale ing. Romagna e il segretario dottor Di Paola, alla simpatica serata erano presenti tra gli altri il delegato del Coni gr. uff. Aldo Travain, l'assessore comunale agli impianti sportivi cav. Olivo Spolaore, il dottor Carlo Dal Ben consigliere nazionale della Fic, i segretari provinciali cav. Giovanni Silvestri di Rovigo e prof. Aldo Martina di Treviso. Gli onori di casa sono stati fatti dal segretario provinciale di Padova cav. Cesare Ragazzi e dalla gentile consorte signora Silvia.

La serata improntata alla più semplice familiarità, ha visto riuniti dopo una intensa annata i soci con le loro consorti o fidanzate nell'elegante salone dell'Hotel Storione. Il cav. Ragazzi al brindisi ha svolto una rapida relazione dei servizi svolti ricordando che nel 1974 la segreteria ha effettuato 204 servizi con 730 presenze con particolare risalto alle gare automobilistiche e di motociclismo. Il cronometrista dell'anno è stato Andrea Papa con 81 servizi seguito da Antonio Conte con 59; seguono nell'ordine Walter Grassetto e Ernesto Grigolin con 55, Oro con 51, Roberto Ragazzi con 50, Carlo Murer, Giovanni Marchesini e Franco Acquistà con 40, Paolo Grigoli e via via tutti gli altri. Nell'occasione sono stati presentati i nuovi cronometristi Belloni, Cinetto, Doria, Mabilia e Mazzetto. L'ippica e l'atletica leggera sono stati gli sports che hanno registrato il maggior numero di servizi, rispettivamente 64 e 56; nell'ordine seguono il nuoto, gli sports invernali, automobilismo, motociclismo. La lieta serata si è conclusa con la consegna di numerosi premi ai soci tra cui graziosi omaggi della Dermatopnea e della Jaegermeister e la nuova borsa porta documenti che è in dotazione da quest'anno ai cronometristi effettivi.

a.t.

● Quest'anno il Team British Leyland Broadspeed Dolomite Sprint sarà patrocinato dalla Piranha Ignitions. I piloti saranno Andy Rouse e Roger Bell.

# 30 anni del Leone

VENEZIA - Un tutto esaurito ha fatto registrare la bella festa che la più vecchia scuderia d'Italia, la gloriosa San Marco, ha allestito in onore dei suoi piloti campioni presso il Ranch di Ca' Noghera, presenti tra gli altri ai numerosi ospiti per il momento e di tante aspirazioni, il « San Marco ». A quant'uno anni di distanza la San Marco rafforzata più che mai sia nel settore dei piloti che nel campo direttivo ha festeggiato i suoi campioni a conclusione di una annata particolarmente delicata per lo sport automobilistico nazionale.

I risultati conseguiti nel 1974 sono del tutto rimarcabili e si riassumono: settore velocità: 47 competizioni, dieci vittorie di classe, 18 secondi posti, trenta terzi con 33 piloti; settore rally: 6 competizioni, un primo

di classe, un secondo, un terzo con quattro equipaggi; inoltre la San Marco ha ottenuto altri 92 piazzamenti entro i primi dieci di classe. Aldo Frasson per la velocità su 128 Giannini e Jonio Cavichiollo su Opel Ascona 1900 SR per il settore rally sono i campioni sociali per il 1974.

A fianco di questi due bravi piloti vanno sottolineati i campioni triveneti tra cui lo stesso Frasson nel gruppo 2 classe 1150, Silvano Campesan nel gruppo 2 classe 1600 e « Tatog » nel gruppo 5 classe 2000. Inoltre Frasson si è classificato secondo al campionato italiano turismo gruppo 2 classe 1150, Silvano Campesan secondo al Trofeo CSAI Montagna, seconda zona turismo speciale, Alessandro Ghidini, terzo al campionato Fisa, gruppo 1 classe 1600 mentre la Scuderia San Marco si è classificata terza nella graduatoria per scuderia nel campionato triveneto di velocità.

Il presidente dottor Coconcelli con la collaborazione degli altri componenti il consiglio direttivo ha consegnato le numerose coppe e targhe tra cui c'erano quelle del presidente della Camera on. Sandro Pertini e dell'on.

Vittorio Orlandi, ai piloti meglio classificati nella graduatoria del 1974. Da sottolineare che tra i numerosi premi c'era anche la bellissima pubblicazione della storia della Scuderia Ferrari inviata dall'ing. Enzo Ferrari. Oltre ai numerosi piloti sono stati premiati anche i meccanici Roberto Bettin, Martino Avoni, Renzo Pivato e Giuseppe Mion, premi speciali sono stati offerti per la formula Ford a Renzo Revello e John Papavranusis, per la formula Italia a Giorgio Miolo, a Primo Carraro per la sua sensibilità verso la scuderia del Secino. Carrozzi titolare della « Vetrella » come sponsor.

« Da ricordare infine che nel pomeriggio, di fronte alla moderna sede della San Marco situata in una via del centro di Mestre, è stata organizzata con una larghissima partecipazione di pubblico una manifestazione di lancio dell'autovettura da competizione. Numerose le vetture esposte dei piloti della San Marco tra cui Porsche, March, una formula 3 macchine per rally con il grazioso interessamento della segreteria del sodalizio veneziano, signora Susanna Balestra, un segretario che se non ci fosse bisognerebbe inventarla. »



Il presidente della S. Marco, Coconcelli, ed il campione sociale

CLASSIFICA CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA' S. MARCO: 1. Alfio Frasson; 2. Silvano Campesan; 3. Gino Troiese; 4. Alessandro Ghidini; 5. Sergio Bradaschjo; 6. Paolo Bergamaschi; 7. « Tatog »; 8. Gilberto Vannini; 9. Achille Voltolina; 10. Riccardo Ricco. RALLY: 1. Jonio Cavichiollo; 2. Francesco Mancini; 3. Danilo Pegarato e Danilo Butti.

a.t.

Macrelli presidente

# Rivoluzionato il C. D. della S. MARINO

S. MARINO - Qualche settimana fa nei locali del Ristorante Beccafico si è svolta la cena sociale della Scuderia San Marino. Prima di iniziare è stato presentato ed approvato il nuovo statuto, che regolerà l'andamento della Scuderia per i prossimi anni.

Sono state rinnovate le cariche del Consiglio Direttivo per i prossimi due anni; il nuovo C.D. si presenta così: **Giannaro Macrelli** (Presidente), **Piero Volpinari** (Vice Presidente), **Germano Bollini** (Segretario) **Renzo Merli**, **Walter Meloni**, **Palmo Berardi**, **Giulio Guandani** (Membri), **Loris Mina** e **Graziano Muccioli** costituiscono invece il Collegio dei Revisori dei Conti.

Dopo la cena ha avuto luogo la premiazione dei vincitori dei vari campionati sociali; il campione sociale uscente Walter Meloni ha dovuto cedere il titolo a due piloti, classificatisi primi a pari punti al termine di un difficile campionato.

I piloti sono: Marino Baldacci, conosciuto meglio con lo pseudonimo di «MARIA», che ha gareggiato con una Simca Rallye 2 Gr. 2, campione quest'anno dalla Officina F.lli Guandani di Dogana; l'altro è Malvo Michelucci, pilota riminese, che ha corso con una Renault 22 Gordini Gr. 2 preparata dalla concessionaria Ren-Auto di Rimini.

Marino Baldacci ha fatto suo anche il titolo di campione sammarinese. Il Campionato per copiloti è stato vinto da Piero Volpinari, che ha preceduto la bravissima Antonietta Pacagnella, tra l'altro unica donna copilota della locale Scuderia.

I campionati di classe sono stati vinti dai seguenti piloti: classe 1000 G. Amatori su Fiat 850 Gr. 2 - classe 1300 Marino Baldacci su Simca Rallye 2 Gr. 2 - classe 1600 Mal-



**Beppe Musconi premia il campione sociale della S. Marino, Baldacci**

vo Michelucci su Renault 12 Gordini Gr. 2 - classe oltre 1600 Giro Romito su Opel Ascona 1,9 Gr. 1.

La Scuderia San Marino ha dovuto dimezzare i propri programmi nel 1974 per difficoltà economiche, cosa che non dovrebbe accadere quest'anno perché validi sponsors, come la FLUIDINE-lubrificanti e la VARTAPLUB, hanno già definito gli abbinamenti pubblicitari.

Nonostante l'attività dimezzata, la Scuderia San Marino ha ottenuto ugualmente nel 1974 i seguenti lusinghieri risultati: 1.º posto assoluto Trofeo Simca-Kleber con l'equipaggio Baldacci-Zaffaroni. 2.º posto assoluto nel Campionato Emiliano Romagnolo con l'equipaggio Cantelli-Pacagnella su Lancia Fulvia HF 1,6 Gr. 4.



## LE PROSSIME GARE

Da Parma (con lo S.O.S. della BM) conferma DE CESARIS

# Il quindicenne si ripete

PARMA - Parma, è ormai consuetudine, assurge quasi annualmente a capitale del karting nazionale. Quest'anno poi la Federazione aveva voluto concentrare le sue manifestazioni di fine anno proprio a Parma, nella certezza che esse avrebbero avuto una certa partecipazione. Parma però, quest'anno in modo particolare, è rimasta senza cittadini karting, facendo registrare un assenteismo di piloti e sportivi umiliante. Vi era concentrato il Convegno degli Ufficiali di gara, al quale hanno partecipato soltanto una ventina di commissari. Ampie discussioni utili ed un proficuo scambio d'idee per una conduzione sempre più perfetta delle gare con una visione generalizzata nell'interpretazione dei risvolti regolamentaristici.

La Federazione è stata sollecitata, e per essa i costruttori, per fornire con una certa urgenza le schede di omologazione dei propulsori con le innovazioni ultime, oltre naturalmente ad un severo riesame degli elenchi dei commissari onde deennare gli inetti e quanti vi sono inclusi solo per riempitivi. Quasi una precisa prospettiva programmatica l'atteggiamento dei più solleciti a seguire l'attività karting. Un monito di buon grado accettato dalla Federazione.

Veniamo ora all'Assemblea Ordinaria tenutasi nella magnifica sala della Camera di Commercio. Mai assemblea così deserta, solo ventitré presenti, con assenze ingiustificabili degli stessi consiglieri, e tra i ventitré un solo pilota, diciamo uno solo che tanto per non equivocare rispondeva al nome di Carlo Cancarini, interessato peraltro a riproporre il kart carozzato della classe 125 cc. Cancarini, portatore di una mozione con circa trenta firme, ne ha sollecitato l'esperienza in alcune gare particolarmente adatte come tracciato, in modo da osservare il comportamento tecnico del mezzo, quando sarà pronto in un certo numero di esemplari. Ha ottenuto la formale promessa che se il numero dei prototipi sarà almeno di quindici-venti l'esperienza sarà senza meno effettuata.

Poi, mancando tutto e tutti, non c'era che da togliere il disturbo ai coraggiosi presenti. Purtroppo i piloti tanto bravi a mugugnare, sono anche tanto solleciti a mancare agli appuntamenti di base. Un assenteismo quasi cronico e deleterio. Non lamentino poi i conduttori, gli organizzatori e quanti interessati, le conduzioni di vertice.

Concludeva la giornata la Festa dei Campioni all'Hotel S. Marco. Finalmente quasi tutti presenti gli interessati a fare da corona ai magnifici piloti, che hanno conquistato su tutti i campi nazionali ed internazionali quanti allori erano in palio. Patrese e Rovelli, i due Campioni del Mondo, e la squadra Azzurra, hanno naturalmente polarizzato gli applausi.

## DA PERGUSA rilancio Karting della Sicilia

PERGUSA - Stranamente, mentre il karting nazionale accusa delle battute a vuoto con le remore dei piloti ad usare il vecchio metro di agnismo, la Sicilia, tenuta in vita agonistica dall'impianto di Pergusa, attesa la nuova evoluzione regionale che resta la più proficua. Infatti quasi quaranta i piloti a Pergusa con una partecipazione anche di confinanti della Calabria. Gare tutte sul filo del più aperto agonismo e condotte con rara maestria. Un kart in evoluzione sotto ogni profilo.

Leotta non contento di aver fatto il matatore nella seconda categoria, continua ad essere il primo della classe anche nella categoria. E' ancora a corto di avversari e la sua vocazione non trova difficoltà anche se Corrado e Vaccaro hanno tentato di rendere

16 marzo, PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125; 19, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 23, CIRCUITO DI PESCIA - PT - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 31, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 31, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 6 aprile, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 125 e 100 (3. cat.); 6, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 6, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125 cc.

PARMA - Battuta d'arresto per la BM e trionfo di Andrea De Cesaris, sono i due motivi che hanno tenuto banco sulla pista di Parma nella gara di apertura. Il primo, squisitamente tecnico, ha visto la BM alle corde con i piedi sorrette per il cronista, la strada quindi un vero trionfo era a portata di mano. Colpa dei propulsori nuovi non ancora in perfetta sintonia tecnica o del pressare degli avversari che costringendoli, dopo la loro clausura, ad un ritmo più sostenuto, li costringe a buttare la spugna. Mescolare le due ipotesi sarebbe per il cronista, la strada più facile, mentre è d'uopo attendere le prossime gare ad alto livello per avere un quadro più probante di valutazione. Del resto, quando è prominente il valore meccanico, ogni sorpresa è possibile.

L'altro motivo, ed è il più esaltante per il kart nazionale in proiezione internazionale, il trionfo del portacolono del Team Marlboro Andrea De Cesaris, del romano alla ribalta che, ancora fresco del titolo di Campione d'Inverno, non ha perduto tempo per sincerarsi delle sue possibilità, venendo a Parma per incontrare i vari iSassi, Cavallari, Bianchi, Zani e Villa, i suoi antagonisti più validi ed ipotesi portate per il cronista, la strada sulla pista parmense, che vanta il prestigio del tracciato guidato, sono state di rara fattura tecnica. Venti giri allo stesso ritmo, venti giri tracciando le stesse traiettorie, questi gli elementi che lportano ad essere il trionfatore della giornata.

Nella prima categoria, dopo il fermo di Neschi nella seconda finale e quella di Bandinelli nella prima, la vittoria è andata a William Santini che ha raccolto i frutti della sua tenacia, quando nella seconda delle finali, a sua volta pressato da un forte Rovelli, ha costretto Neschi, in evidenti difficoltà, a forzare quel tanto necessario per far cedere l'avversario. E' stata una pausa interlocutoria l'avvenire è denso di tante incognite, specie quando fra breve rientreranno Gorini e Schiever. Nella terza categoria, presenti meno piloti di quanti se ne attendevano, dopo un avvio allo spasimo di De Angelis, Livio e Lusuardi, poi finiti nelle retrovie per uscite di pista o fermi tecnici, ha vinto Bandinelli.

La classe 125 prima categoria ha rivisto la fuga iniziale di Baroni, costretto poi a lasciare via libera agli avversari. Baroni certamente va sottoponendo il suo mezzo alle prove di rottura per un probante collaudo per conto della BM di Piacenza. Fermo Baroni, nella seconda finale, sono arrivati gli inseguitori cioè Pavese, Gavecchi e Silvestri nell'ordine. La seconda categoria della stessa classe ha registrato il dilagare di Melonaro su Pieruccini e Verdesse, alternatisi nella seconda posizione delle sue finali. Una gara senza storia perché Melonaro è attualmente di una spazza superiore a tutti gli avversari.

Le classifiche — 100-1: 1. Saraceni; 2. Rovelli; 3. Beggio; 4. Masini; 5. Scarabelli — 100-2: 1. De Cesaris A.; 2. Bianchi E.; 3. Cavallari; 4. Sassi; 5. Zani — 100-3: 1. Bandinelli; 2. Masperi; 3. Sisti; 4. Guerinri; 5. Lemmi — 125-1: 1. Pavese; 2. Gavecchi; 3. Silvestri; 4. Baroni; 5. Gardelli — 125-2: 1. Melonaro; 2. Pieruccini; 3. Verdesse; 4. Guerra; 5. Biancalani.

al mattatore più duro il compito. Scomparsi sin dall'inizio Di Liberto e Imperato. Folli, altro pilota promettente, su Fabroni e Comito, è il vincitore della seconda categoria a conclusione di una gara vivace, ma contenuta nell'ortodossia sportiva.

In un fazzoletto i primi tre della classe giovanile. Per un soffio Salvatore Noto su Franco Riservato ad una media vistosa per la categoria. Lotta aperta per tutto l'arco della gara e sospense per gli sportivi. Nella 125 prima categoria, Antonio Beninati finalmente a bordo di un mezzo competitivo, ha imposto un ritmo indiativo sin dai primi giri tanto da costringere gli avversari più validi a battute di arresto e lasciare a distanza nella sua scia solo Parrinello e Manna. Nello Pizzo, nella seconda categoria della classe con cambio, non ha avuto problemi per arrivare solo al traguardo. Una gara calma con Verillo e Zida nelle posizioni d'onore.

Le classifiche — 100-3: 1.º Noto; 2.º Riservato; 3.º Gradito — 100-2: 1.º Folli; 2.º Fabroni; 3.º Comito — 100-1: 1.º Leotta; 2.º Corrado; 3.º Vaccaro — 125-2: 1.º Pizzo; 2.º Verillo; 3.º Zida — 125-1: 1.º Beninati; 2.º Parrinello; 3.º Manna.

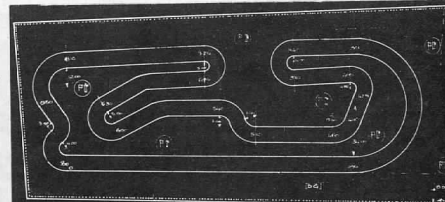
## Mini - rally del TITANO

● Interamente organizzato dalla Scuderia S. Marino e con la collaborazione di sponsors locali si disputerà il 1.º TROFEO DUCA DI GUALDO nella mattinata della domenica 16 marzo, con partenza alle ore 7 da Gualdiccio. Il rally sammarinese, al quale potranno partecipare vetture dei gruppi, 1, 2 e 3, prevede una distanza totale di 200 Km e sarà composto di 12 prove speciali, per circa 33 Km. l'arrivo è previsto sempre a Gualdiccio verso le ore 13.

## Un'altra pista autocross

LEGNAGO - Una nuova pista di auto cross sorgeva a Legnago a pochi metri dallo Stadio Comunale completa di servizi e recinzione. Realizzazioni della iniziativa il Gruppo Sportivo Auto Cross di Legnago convinto che l'interesse suscitato da questo sport sia in fase di crescita rapida. Nel '73 saranno realizzate grazie al contributo di molti sostenitori locali una nutrita serie di gare di cui almeno due a carattere nazionale. Il Gruppo Sportivo Auto Cross Legnago è nato nel '73 con l'intento di promuovere questa nuova formula dello sport automobilistico le cui caratteristiche di economicità e semplicità permettono di aumentare la base dei possibili partecipanti.

Solo così un gran numero di appassionati può correre sul serio e a confermare questo interesse basta sottolineare l'alto numero di piste esistenti in Italia, oltre 15. Anche il pubblico risponde con notevole entusiasmo data la spettacolarità delle gare.





ignorate dalla TV sudafricana

Sempre più incerte  
le sfide radiomodelli

## Il turbo toscano spopola

MODENA - Inaugurazione della stagione agonistica sulla pista di S. Anna, nei pressi di Modena, per modelli radiocomandati. Questa competizione era valedole come la prova del campionato Emilia-Romagna. Numerosi i partecipanti, fra cui spiccavano i campioni europeo, ed italiano in carica. Tante le batterie sia per la categoria prototipi, con venti parienti, che per la formula, addirittura con venticinque « piloti ». Anche la partecipazione dei toscani è stata nutrita e con prestazioni notevoli, soprattutto di Giorgetti, trionfatore nella cat. prototipi con la nuovissima Carrera Turbo alla sua prima uscita nazionale. Degno di nota il bolognese Collina, il quale, finito alle spalle di Giorgetti nei Prototipi, si imponeva nella formula dopo una accanitissima lotta risoltasi solo all'ultimo giro, con il concorrente locale Preti. Grande sconfitta ancora Sabatini.



La Porsche Carrera radiocomandata del vincitore Alfiero Giorgetti

**Categoria PROTOTIPI:** 1) Giorgetti (Associated - Club Autosprint Prato); 2) Collina (Bologna); 3) Damon (Associated - Club Autosprint Prato); 4) Veronesi (Bologna); 5) Sabatini (Bologna S.G.); 6) Signorini (Club Autosprint Prato).

**Categoria FORMULA:** 1) Collina (Bologna); 2) Preti (S. Anna Modena); 3) Giorgetti (Associated - Club Autosprint Prato); 4) Codoluppi (Associated - Club Autosprint Prato); 5) Marinelli; 6) Stefani.

**SALITI**  
forse più bravo  
come calciatore

ROMA — Diventato ormai il «faro» dell'automobilismo laziale, il dottor Erasmo Saliti non ha mancato di esercitare la stessa funzione in veste di giocatore di calcio nella partita disputata tra una rappresentativa della Gruppo Piloti Romani e quella di altri sportivi (del volante) capitolini. In quest'ultima ha giocato appunto Saliti che con la maglia numero 8, quella da interno di regia, ha illuminato le manovre della difesa e dell' del Lazio. La partita è finita con il risultato di parità e nella squadra di Saliti si sono messi in evidenza il portiere Baliva, il terzino Marazzi ed il centromediano Gianforni mentre nella scuderia organizzatrice ottime cose si sono viste da Francisci nel ruolo di centravanti e dal suo meccanico personale Santino Matteucci.

Le nuove FERRARI

# Impossibile Televederle!

Le Ferrari T hanno deluso le aspettative degli sportivi italiani così come hanno deluso — almeno a parole — le « aspettative » di Paolo Frajese, che nel corso della « Domenica Sportiva » ha potuto stigmatizzare la prova offerta dalle tanto decantate nuove vetture e far sfoggio di un non chiaro interesse nei confronti dello automobilismo sportivo. « Queste nuove Ferrari vanno come le vecchie, o quasi... », ha sentenziato Frajese mettendo in qualche difficoltà l'imbarazzatissimo Mario Poltronieri che, prima di rispondere (o, forse, di trovare le adeguate discolpe), ha preferito mandare in onda il servizio spedito dalla TV sudafricana nel quale, come ha precisato lo stesso telecronista, di macchine italiane non se ne vedevano. Giustificando questa assenza con la evidente parzialità della televisione locale in casi del genere, tuttavia, si usa inviare sul posto una propria troupe o, al limite, ci si impegna per l'acquisto della ripresa totale in modo da poter seguire « anche » le macchine italiane (almeno, ci sembra!).

Ormai quel che è fatto è fatto (male, tanto per non cambiare) e pare che non ci siano molte speranze per ottenere, in futuro, qualcosa di più e di meglio.

Ma torniamo alla conversazione Frajese-Poltronieri. Mentre quest'ultimo tentava di minimizzare la scadente prova fornita dalle due « T », il sempre più combattivo Paolino si mostrava assai poco convinto e più scettico che mai su un possibile buon esito del Campionato: « Speriamo che sia così — ha risposto il Nostro alle ottimistiche previsioni di Poltronieri — perché noi, ogni volta che c'è una prova di campionato del mondo, rifacciamo lo stesso discorso sperando nelle prossime ».

Dalle macchine il discorso si è spostato ai piloti; non tanto per un ennesimo e improvviso motivo di interesse da parte del presentatore della rubrica quanto

per introdurre il secondo servizio automobilistico della serata imperniato, questa volta, sulla formula 2 e sulle giovani forze che la compongono. La mini-inchiesta, come l'ha definita Poltronieri, è stata realizzata per dimostrare come anche nel nostro Paese si faccia qualcosa per « allevare » nuovi piloti e per annunciare l'inizio del campionato europeo della formula cadetta.

Generalmente, anzi nella quasi totalità dei casi, quando uno sport riprende la propria stagio-

partecipazione.

Il servizio, di buona fattura e firmato dallo stesso Poltronieri, ha mostrato oltre alle macchine, i piloti; con i loro problemi (soprattutto di carattere finanziario) e le loro aspirazioni. Per il debuttante Alberto Colombo — proviene, come è noto, dalla formula 3 — le maggiori preoccupazioni del momento sono costituite dai rivali, soprattutto quelli della formula 1, che potranno rendere ai più giovani « la vita un po' dura ». Gabriele Serblin, invece, non

<p><b>MERCOLEDÌ 12</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «I motori» (2. p.) Ore 21,50 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 15</b> SECONDO Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 16</b> NAZIONALE Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,35 - La Domenica sportiva</p> <p style="text-align: right;">SECONDO</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>MARTEDÌ 18</b> NAZIONALE Ore 18,45 - Sapere: «I motori» (3. p.)</p> <p style="text-align: right;">SECONDO</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <p><b>SABATO 15</b> Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 16</b> Secondo programma Ore 12,00 - Anteprema sport Ore 17,00 - Domenica sport</p>	<p><b>LUNEDÌ 17</b> Programma Nazionale Ore 8,15 - Lunedì sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> - Terzo programma Ore 17,00 - Bollettino transibilità strade statali</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>TV Svizzera</b></p> </div> <p><b>MERCOLEDÌ 12</b> Ore 22,55 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 15</b> Ore 22,25 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 16</b> Secondo programma Ore 14,00 - Da Ginevra: Il salone automobilistico</p> <p>Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati</p> <p>Ore 23,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDÌ 17</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport (parzialmente a colori)</p>
---	---

ne di gare la TV usa presentare un servizio introduttivo durante il quale comunica, tra l'altro, la messa in onda della futura telecronaca diretta. Nel caso della prima prova del campionato di formula 2, l'evento non si è verificato. Segno evidente che l'interesse della TV — quando si attua — è solo momentaneo per non dire addirittura che si tratta di una pseudo quanto illusoria

nasconde la sua maggiore aspirazione, l'ingresso in formula 1; che « è il sogno di tutti noi », ma anche, come ha precisato in seguito, difficile a realizzarsi specialmente per impedimenti economici: Più ottimista si è dimostrato Ottorino Maffezzoli secondo il quale i nostri piloti potranno ottenere delle ottime affermazioni e molte soddisfazioni.

Nel corso della settimana — per l'esattezza martedì, sul nazionale, alle 18,45, e mercoledì (in replica) alle 12,30 — la rubrica Sapere ha sfornato la prima puntata di una nuova serie di aggiornamenti culturali. Tema, i motori. Dai primissimi studi — risalenti addirittura al 120 avanti Cristo ad opera di Erono d'Alessandria — alle prime applicazioni pratiche della « macchina a vapore » (oggetto della puntata) filmato e commento hanno compiuto un'analisi abbastanza completa e obiettiva dell'evoluzione dei trasporti. Dopo il treno e la nave, la rubrica ha esaminato i nuovi e più moderni mezzi, aereo e automobile, annunciando implicitamente il tema della puntata successiva.

Giò Luni

giannini

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

**PIU' VELOCE**  
**PIU' ECONOMICA**

126 / 800

cmc

LUBRIFICANTI **ES50**  
CANDELE **MAGNETI MARELLI**

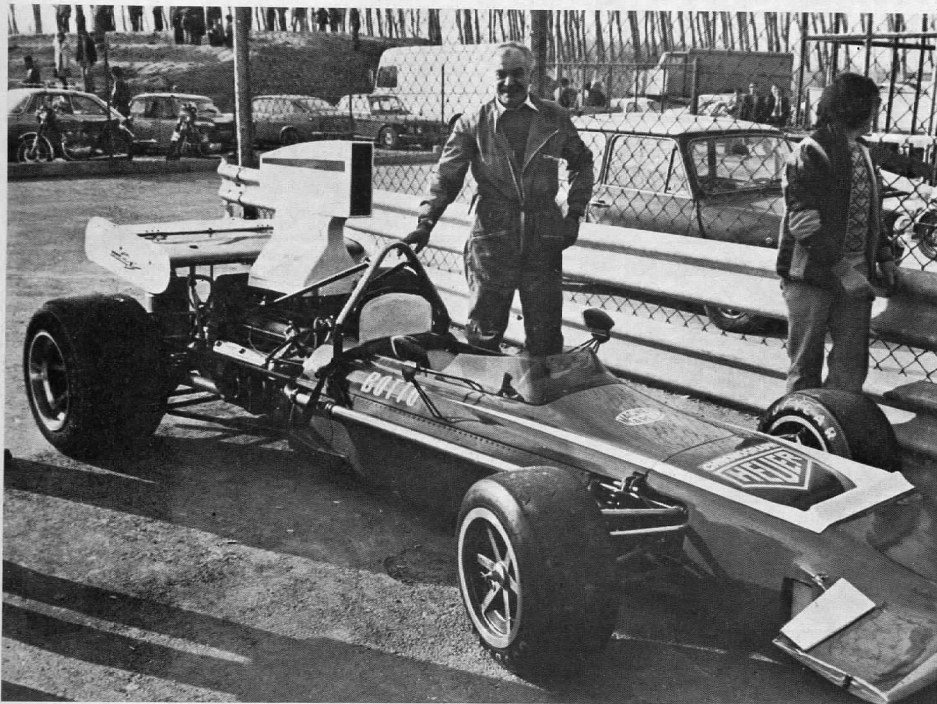
ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA  
L. 1.460.000 IVA COMPRESA





## La MIRAGE a LOOS

● Tim Schenken ha firmato con Loos per partecipare alle gare GT, interserie e prototipi con Fitzpatrick. Loos possiede una delle Porsche con compressore ex Martini ed ha anche comprato una delle Gulf Mirage ufficiali, per la quale cerca un pilota.



Il signor Botto, sorridente e sodisfatto, posa accanto alla Formula 1 March ex-de Adamich che ha acquistato di recente e provato a Casale. La vettura, che correrà in qualche gara degli svizzeri, ha l'8V della Montreal

## Oliver Ombra 5000

● JACKIE OLIVER, campione CAN-AM 1974, farà la sua prima apparizione in F. 5000 al volante di una nera UOP-Shadow disegnata da Tony Schuthgate e molto simile alla F. 1. La vettura sosterà le sue prime prove a metà marzo in California.

● Al volante di una LANCE SR disegnata e costruita da Lance Smith in California, correrà invece TONY ADAMO-WICZ l'ultimo americano a vincere il titolo 5000 nel 1969. La monoposto, che assomiglia ad un misto fra Ferrari e McLaren F. 1, verrà sottoposta a test verso la fine del mese.

## Come si giustifica una rinuncia

LONDRA - Spiegando perché restano in F. 5000, Ashley e il suo patron Oaten dicono « È impossibile giustificare un tentativo privato in F. 1 nell'attuale clima economico. Ci siamo resi conto di ciò che sono i Grandi Premi nelle quattro gare cui partecipammo lo scorso anno e oggi la F. 5000 è un'attività assai più redditizia ». Intanto però un « nuovo » in F. 5000 sarà John Turner, che correrà con una Lola. L'anno scorso gareggiò con una Skoda super turismo derivata dalla F. 5000 per cui è abbastanza pratico di grosse vetture.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### 5 MONZA GT a SEBRING

● Il SOUTHERN CROSS, rally internazionale australiano che si svolgerà dall'8 al 12 ottobre sulla distanza di 3.000 chilometri, verrà sponsorizzato dalla TOTAL OIL.

● Si è sentito dire che la Toyota Celica GT ufficiale con la quale gareggiò Markey nel 1974, ha girato piuttosto velocemente a Snetterton un paio di settimane fa.

● Si sta lavorando attorno alla Chevron F. 5000 di Purley e pare che la vettura sarà pronta in tempo per partecipare alla Corsa dei Campioni.

● Tre squadre stanno mettendo a punto cinque Chevrolet Monza GT « tutte americane » per la serie IMSA. I piloti saranno De Lorenzo, Carter, Kwech, Webbe e Theodoropoulos. Benché nessuna delle vetture sarà pronta per la 12 Ore di Sebring, è previsto che partecipino al round di Road Atlanta.

● BRIAN REDMAN campione F. 5000 SCCA per il 1974 parteciperà alle competizioni del 1975 con una nuova LOLA T400 con la quale ha recentemente sostenuto alcuni tests al Jim Hall's Rattlesnake Raceway di Midland.

● Il campionato inglese BP Super Viscoso di F. 3 comincia a risvegliare interesse. La gara più importante, per ora, sarà quella di Monaco ma pare che anche gli organizzatori del GP di Svezia intendano organizzare una come contorno del grande premio.

● Il Rally Heatway si svolgerà in Nuova Zelanda dal 6 al 12 luglio, con partenza da Auckland e arrivo a Wellington, dopo un percorso di circa km. 4.000. È prevista la partecipazione di molti noti rallyisti internazionali.

## STEWART p.r. whisky

● JACKIE STEWART ha firmato un contratto con la Glenfiddich per propagandare il whisky di puro malto prodotto dalla casa scozzese. Stewart ha detto: « È un prodotto eccellente che io stesso offro volentieri agli ospiti di casa mia ».

● Qualcuno ricorderà forse il Rally 1000 della Giamaica, che cessò di esistere qualche anno fa. Ora riprende e si correrà nei giorni 11-13 aprile, col nome Rothmans 747 Rally, poiché è patrocinato dalla Rothmans in collaborazione con la British Airways.

● Già 14 iscrizioni sicure per la Corsa dei Campioni e si prevede che ce ne saranno ancora. Buone previsioni anche per l'International Trophy di Silverstone.

## In SPAGNA la LOLA '72

● Si sta lavorando per portare a termine Embassy Lola T372 che si prevede apparirà al GP di Spagna (era quella che doveva avere il motore Alfa). Intanto la T370 di Graham Hill è stata un poco modificata.

● Il BARC ha annullato la gara che doveva organizzare a Thruxton il 6 luglio e la rimpiazza con un'altra il 15 novembre, che verrà teletrasmessa. Si prevede che il patrocinio verrà dalla Wella.

● Probabilmente i progetti (che vanno e vengono) per i circuiti di Birmingham e di Cardiff (capitale del Galles) saranno sottoposti alla necessaria approvazione più avanti nell'anno.

● È deciso che Ian Ashley disporrà di una nuovissima T400 con la quale parteciperà al campionato Shellsport di F. 5000. Il patrocinio verrà da Ian Ward (ex pilota di F. 5000) dalla Shell Sport e dalla Chequered Flag.

● Ulteriore conferma della March: farà gareggiare un team di due vetture ufficiali in F. 3 e per ora è stato ingaggiato soltanto il brasiliano Ribeiro, anche se è quasi certo che la seconda vettura sarà affidata allo svedese Gunnar Bilsson.

## Crono a «cuore di cristallo»

● VEGLIA BORLETTI, un nome che non tramonta mai, un gruppo industriale sempre all'avanguardia nella creazione di equipaggiamenti automobilistici con i quali alleviare la fatica e dare maggior sicurezza a chi guida. Abbiamo già avuto modo di parlare del «risparmiatore» e dello «speed-up» segnalimiti di velocità; ora citiamo, sempre della VEGLIA BORLETTI il «condizionatore aria» e il «cronometro a quarzo». Il primo è studiato per trasformare in un attimo sei metri cubi di aria viziata e calda in aria primaverile, frizzante, pura e deumidificata, in modo da fare arrivare a destinazione l'automobilista così come era partito; il secondo antitruo, antimagnetico e senza bisogno di carica, di facilissima applicazione, preciso come può esserlo soltanto un orologio con il «cuore di cristallo». I prodotti VEGLIA BORLETTI hanno conquistato il mercato e vengono montati, con originali quadri di bordo, su molte vetture fra le quali citiamo la Fiat 131 Mirafiori, l'Alfetta, la Lancia Beta e la Stratos, la Ferrari BB, le nuove Mini 90 e 120 e la Citroen CX.

Intenso programma di prove del team Wella Lola, ma non per il campionato Atlantic. Infatti il motore è addirittura un Ford BDG di F. 2 e pare che si desideri partecipare alla gara Wella di F. 2 a Thruxton, anche se, tutto andando bene, ci potrà essere una partecipazione ad un paio di altre corse. Della Lola si occupa Ted Wentz, che ha provato sia a Goodwood che a Brands Hatch.

● Un gruppo di uomini di affari patronerà una Chevron di Formula Atlantic, da poco acquistata dalla SDC Racing che sta anche trattando per comprare una B29 che sarà affidata a Jim Crawford.

## 131 e BETA anche in Canada

TORONTO - Intervistato sulla possibilità di un passaggio della casa italiana Lancia al gruppo Saab, il direttore della Fiat Canada ha dichiarato ai giornalisti locali che secondo lui non vi sarebbe nulla di concreto in queste trattative. Tra l'altro ha confermato che la Lancia Beta verrà importata tra pochi mesi anche in Canada, mentre per la Fiat 131 si tratta di attendere poche settimane, in quanto verrebbe distribuita nei primi giorni del mese di aprile.



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### 70 piloti in 5000 USA

● Il 4 maggio a Pocono inizierà il CAMPIONATO F. 5000 SCCA al quale, come ha reso noto lo Sport Car Club of America, hanno annunciato la loro partecipazione circa 70 teams individuali di conduttori. Il campionato in questione prevede l'effettuazione di 10 gare.

● Nell'anno 1974 la CHRYSLER Italia ha immatricolato nel nostro paese 61.400 vetture contro le 64.800 dell'anno precedente, registrando quindi una certa flessione. In compenso, nello stesso anno, la penetrazione del gruppo Chrysler sul mercato estero è passata dal 4,47% al 4,70%.

● La BMW farà debuttare quattro nuovi modelli al Salone Internazionale di Ginevra. Si tratta della «1502», potenza 75 cavalli DIN, velocità 155 kmh, consumo litri 10,2/100 km; della «528» vera e propria «cittadina» con potenza di 165 cavalli DIN, velocità 200 kmh, consumo litri 10,8/100 km, motore 6 cilindri di 2800 cc; «2,8 L» e «3,0 L» che vengono così a completare la gamma della serie «3,3 L».

● Due grossi avvenimenti nella Germania Federale: sono stati inaugurati il tunnel sotto l'ELBA, lungo 3.325 metri con traffico controllato da 50 telecamere, e l'ultimo tratto dell'autostrada Stoccarda-Warzburg nel percorso Heilbronn-Warzburg. In tal modo si è stabilito un collegamento autostradale diretto fra Stoccarda e Amburgo.

● Secondo le previsioni della GOODYEAR TIRE & RUBBER Co. il consumo mondiale di gomma naturale dovrebbe aumentare, nel '75 del 3% raggiungendo il limite di 3,5 milioni di tonnellate. Detto consumo dovrebbe aumentare anche nei prossimi anni.

● Allo scopo di favorire la ripresa del turismo straniero in Italia, l'ACI ha dato il via ad una serie di particolari assistenze delle quali gli automobilisti stranieri saranno resi edotti presso gli uffici di frontiera ACI completamente riorganizzati.

● Il nuovo direttore commerciale della Firestone Brema è Ernesto Sampera, il quale ha ricoperto importanti incarichi in Venezuela e in Francia nella Firestone International.

### 2 pittori da corsa

Per gli appassionati delle corse che si danno appuntamento sulle piste, un motivo in più di ritrovo è stato l'apertura della mostra dei due giovani pittori Palmieri e Venturi che nell'ultima settimana di febbraio, alla Galleria La Tableaux in via Carbonesi 10, a Bologna, hanno fatto il loro ingresso ufficiale tra gli artisti del pennello. Tema delle loro tele: le corse. Dovevano essere presenti anche i due alfieri della Ferrari, Lauda e Regazzoni, ma la partenza per il Sud Africa ha tolto purtroppo ai due giovani artisti il piacere di cotanti padri. L'afflusso di amici e appassionati è stato comunque molto alto, certamente più del previsto.

Una carrellata tra i quadri esposti (tanti e tanti altri non hanno trovato posto nella rassegna) è stata un po' un replay di tante corse, un rivivere momenti vissuti

### TAXIBUS a computer

● Fra qualche anno le città italiane disporranno di una rete di trasporti pubblici controllata da un calcolatore elettronico e della quale farà parte un sistema di veicoli nuovi, i «taxibus».

● Gli automobilisti hanno versato l'imposta straordinaria sui veicoli a motore 130 miliardi e 897 milioni di lire. Mancano dunque 69 miliardi di duecento che il governo sperava d'incassare.

● In molte città italiane mancano le marche da bollo ed è già scaduto il termine per bollare la patente, per cui molti automobilisti rischiano multe.

● Alla Renault c'è una progressiva ripresa dell'attività, dopo la fine dello sciopero del personale addetto alla distribuzione del materiale.

### Più consumo di gomma

● Si è chiuso lunedì 10 marzo, a Torino, il «VACANZE 75», nono salone internazionale delle vacanze, turismo e sport. Gli espositori erano 550 provenienti da 23 paesi e la curiosità dei visitatori si è riversata sui settori caravan, tende e barche.

● Un portavoce della Chrysler inglese ha seccamente smentito le voci secondo le quali il Governo potrebbe offrire un aiuto finanziario alla Casa.

● La General Motors ha concluso un accordo per la licenza del motore rotante Wankel. Si tratta di una revisione del precedente accordo ed è fra l'altro prevista una dilazione di pagamento.

● Nonostante il calo nella produzione, l'industria automobilistica tedesca spera e crede che l'esistente capacità produttiva sarà di nuovo necessaria a lunga scadenza.

● La Daimler Benz offre per i modelli 2805 fino a 450 SEL la possibilità di fare montare nelle officine, come equipaggiamento speciale, un riscaldamento a fermo indipendente dal motore.



### Il digitale a doppia lettura

RIMINI - Alcuni giovani e valenti tecnici riminesi hanno dato vita ad una moderna e dinamica industria elettronica, la RIDDER che, fra le altre apparecchiature professionali, ha messo in produzione due efficienti apparecchi ad uso degli automobilisti. Il primo, dedicato particolarmente agli sportivi del volante, è il RIDDER «cronometro elettronico digitale GB. 1» (foto 1), il secondo per tutti gli automobilisti, e cioè il RIDDER «antifurto elettronico AG. 7» (foto 2). Nel primo caso si tratta di un apparecchio di cronometraggio automatico per il rilevamento dei tempi sul giro in autodromi o circuiti e per il pilota è come avere al suo fianco il più provetto dei cronometristi. Sintonizzato con un sistema elettronico piazzato sul traguardo, l'apparecchio fa «leggere» al pilota il tempo sul giro (e la cifra resta fissata per 8 secondi), mentre a fianco si può leggere il miglior tempo in assoluto fatto registrare, tempo che era stato preannunciato da un segnale intermittente a luce verde. Il cronometro è controllato al quarzo e dà un tempo al centesimo di secondo.

Il RIDDER antifurto assicura un funzionamento stabile di completa affidabilità nel tempo, a qualsiasi temperatura e grado di umidità, al riparo di ogni interferenza nei tempi di funzionamento. Scatta sempre e solo se l'auto o i suoi accessori vengono manomessi, evitando inutili e fantasiosi allarmi. L'antifurto della RIDDER ha due tipi di allarme: ritardato di 8 secondi per l'abitacolo; istantaneo per proteggere cofano motore, bagagliaio, autoradio, mangiadischi, fari antinebbia, capote ed altri accessori asportabili. Per ulteriori informazioni, norme d'uso e prezzi, rivolgersi alla RIDDER ELETTRONICA, via Soardi 23, 47037 Rimini.

● Nella due litri quest'anno ci sarà l'Alory Racing, team formato da Stubbs e Johnson ex della Paulenco. Faranno gareggiare due nuove March 755. I piloti saranno l'ex conduttore di F. 1 Mike Beutler e il portoghese Mario Cabral.

● Il 15. Rally Europeo che si svolgerà dal 16 al 19 maggio prossimi, riservato alle «caravan», avrà come meta finale Mannheim dove «caravanisti» e campeggiatori daranno vita ad un interessante convegno.

● Tony Fall, il noto rallyista inglese, tornerà alle corse pilotando una delle sue DOP Opel Commodore GS.

● Lo si era già detto, ma ora piloterà Warner lo conferma: Ian Taylor piloterà la GRD ufficiale di F. 3. La nuova GRD monterà motore Holbay Pinto e pneumatici Dunlop. Taylor è patrocinato dal chitarrista Ken Hensley, grande appassionato di corse al punto che in questa stagione gareggerà a sua volta con una FF 2000 Dulon.



Alcuni esempi delle opere dei pittori da corsa nostrani. I titoli sono: «Inseguimento» sopra, e «I cavaliere del rischio» per quello sotto



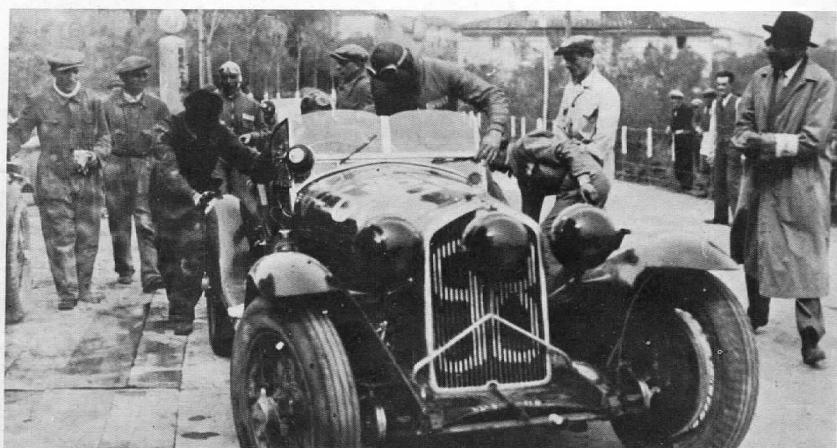
da spettatori, un ricordare episodi agonistici di grande interesse. Come sempre accade e più facilmente per chi è «deformato» o «deviato» dal fatto sportivo è poi stato difficile trovare ed isolare il momento pittorico ed artistico. Certo una innegabile capacità dell'uso dei colori e dei pennelli, la ricerca tesa a coprire un po' tutto il genere automobilistico sportivo, dalla F. 1 ai rally, qualche tentativo di ritratto.

Dove comunque ci sono piaciuti maggiormente i due amici lettori-pittori, sono negli ultimi quadri, diciamo l'ultimo «periodo», quando cioè abbandonata quella ricerca quasi esasperata della perfetta veridicità dell'oggetto, il colore e forse qualche sensazione o emozione in più, ha fatto perdere forza all'immagine per dare posto al colore a scapito di quella ricerca fin troppo analitica in alcune opere del Particolare.

Un buon avvio, tutto sommato, visto che è accompagnato dalla dichiarata volontà di proseguire comunque e meglio. Un solo appunto che è poi un invito agli amici lettori-pittori: alle corse ci sono le macchine e i piloti, ma c'è anche il pubblico. Nei loro quadri ne abbiamo visto poco. Perché?

Con la morte di DECIMO  
COMPAGNONI l'ultimo  
capitolo di una leggenda

# Il mitico meccanico di «NIVOLA»



Un'immagine di Decimo Compagnoni, quando era il «secondo» di Nuvolari. Siamo alla 1000 Miglia del '33 la vettura è un'Alfa Romeo. Compagnoni fu per un quarto di secolo al fianco di Tazio Nuvolari

MANTOVA - E' morto Decimo Compagnoni. Aveva 73 anni. Ne aveva passati almeno 25 a fianco di Tazio Nuvolari. Come meccanico, come seconda guida, come amico. Dopo la morte di «Nivola», nell'agosto del 1953, Compagnoni diventò automaticamente una delle pochissime persone in grado di riferire esattamente sulla vita e sulle imprese di quel leggendario pilota che il destino gli fece incontrare un giorno imprecisato del 1929. E Decimo Compagnoni parlava volentieri di quella sua grossa porzione di vita che gli diede tante gioie ma anche tante amarezze. Lo faceva con uno stile suo proprio, in cui la spontaneità e la ruvidezza del «buon sangue mantovano» rendevano ancora più vivi quei ricordi.

Lo intervisitarono decine di volte: quotidiani e settimanali. Anche la televisione si occupò di lui e non una volta sola. Quando si volevano ricordare i piloti del passato e con loro la storia automobilistica, ormai soffusa di nostalgia e di rimpianto, si invitava anche Compagnoni. L'ultima volta fu nell'estate scorsa, quando lo pregarono di raggiungere la Francia perchè in occasione di quel gran premio avevano radunato tutti gli «ex». Tutti i superstiti di un tempo folle e meraviglioso. C'era Fangio. C'era Moss. Ma c'erano anche Etancelin, Müller e Lang. C'era perfino Manfred von Brauchitsch, arrivato con permesso speciale da Berlino Est. E c'era lui, Decimo Compagnoni, che rappresentava l'«omino in maglietta gialla» che aveva insegnato a schiacciare l'acceleratore un po' a tutti.

Lo riconobbero subito per via di quel suo gran naso e di quei suoi oc-

chi vivi e sinceri. Rivide le macchine della sua giovinezza miracolosamente sopravvissute. Fu per lui un'esperienza indimenticabile. Anche se non aveva l'animo del poeta, quella volta si commosse. Rivide l'Alfa P3, la monoposto del '32; la Bugatti del '29; la Maserati del '33. Rivide le Mercedes, risentì l'urlo dei suoi compressoristi, quell'urlo che faceva esaltare milioni di sportivi. Ripensò all'Auto Union — unica assente perchè di lei si sono perse le tracce — e risentì vicino a lui il palpito del cuore di Tazio: un palpito miracolosamente ripescato dalla profondità del tempo.

## I ricordi «gonfiati»

Poi Decimo Compagnoni ritornò a Mantova per non più muoversi. Non voleva sentir parlare nè di «leggenda», nè di «mito». E infatti era un uomo che concedeva poco alla fantasia e che mai aveva ceduto alla debolezza di «gonfiare» i ricordi. Quindi parlava di Tazio Nuvolari così com'era. Riferiva le cose così come erano veramente andate. Ne usciva un racconto schietto, che dava l'autentica misura della grandezza di Tazio. Aveva insomma un modo di pensare e di parlare diametralmente opposto a quello di Nini Greggio, un segretario tutto-fare che pure accompagnò Nuvolari per molti anni. Ma bastava un po' riflettere e ci si accorgeva che era Compagnoni il più credibile. Fu sempre molto fiero di questa sua, diciamo, «particolarità» e fu così che lo scrivente poté entrare in confidenza con lui, e ascoltare

dalla sua viva voce una specie di «vita segreta» di Nuvolari.

Si incontrarono nel '29, l'anno della grande crisi. «Grande crisi» anche per Nuvolari. C'erano tre Bugatti ridotte a mal partito e Compagnoni cominciò da lì. Cominciò con l'entrare nei segreti della meccanica della macchina di Molsheim. Un motore che non dimenticherà mai e del quale, a tanti anni di distanza, parlava ancora con entusiasmo e stupore: quell'albero a gomiti formato da tanti pezzi perfettamente incastrati l'uno all'altro, quelle bielle, quei pistoni così perfetti che sembravano opera di cesello...

Venne poi il tempo dell'Alfa Romeo e delle «stravittorie» di Nuvolari. Nel '31 parteciparono, lui e Tazio, al «Circuito delle Tre Provincie». Erano su di un'Alfa 1750. Avversario diretto, Enzo Ferrari sulla nuova «2300». Vinsero loro. Vinse anche Compagnoni, costretto a fare un bel pezzo di gara con una cinghia in mano per far funzionare l'acceleratore: si era rotta la molla. Nel '33 partirono per la settima Coppa delle Mille Miglia. Avevano l'Alfa numero 98, una stupenda creatura ad otto cilindri. Fu una corsa dominata da cima a fondo. E così il nome di Compagnoni entrò nell'elenco dei vincitori di quella irripetibile gara, assieme a Ramponi, a Bignami, a Guidotti, a Sebastian.

A fine luglio del '33 l'assistenza di Compagnoni permise a Tazio Nuvolari di fare il più grosso «numero» della sua carriera: lasciare la Scuderia Ferrari e mettersi in proprio con vetture Maserati.

Compagnoni lavorò attorno a quelle monoposte come un matto, per un anno e mezzo. Mise Nuvolari in condizioni di debuttare e di vincere in modo travolgente il Gran Premio del Belgio, con una macchina schierata in ultima fila e con la carburazione fatta ad occhio. Il tempo splendido quasi gotiardico della Maserati regalò a Tazio e a Decimo le più belle soddisfazioni. Quando arrivarono loro in pista, con un camion privato sul telone del quale spiccava la grande scritta «Tazio Nuvolari driver», le prove si bloccavano. Tutti a far finta di niente ma ad osservare. E Compagnoni — lemme lemme — sollevava il telone e con gli scivoli faceva scendere la macchina. Poi vi entrava nell'abitacolo metteva in moto e scaldava. Indi consegnava il mezzo a Tazio, pronto per «fare il tempo».

## Gli amici scuri

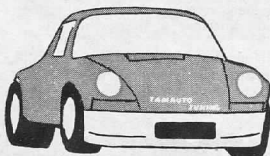
Nel '35 Nuvolari ritornò alle Alfa della Scuderia Ferrari e Compagnoni lo seguì. Nel '37 l'inferiorità delle macchine italiane diventò irrimediabile. Quando si trattò di compiere il grande passo, di passare cioè all'Auto Union, Nuvolari lo volle vicino ancora una volta. Due anni dopo la parentesi tedesca di Tazio. Il 3 settembre 1939 si corse a Belgrado l'ultimo gran premio prima dello scoppio della seconda guerra mondiale. La prima macchina a tagliare il traguardo fu proprio l'Auto Union di Nuvolari, il quale concludeva così il ciclo aperto nove anni prima con la vittoria alla Mille Miglia. Il 30 settembre Tazio dedicava a Decimo una foto: «Al mio fedele meccanico Decimo Compagnoni collaboratore instancabile di molte mie vittorie con ammirazione e cordialità».

Rimanevano gli anni oscuri della guerra passati assieme a Lanzo d'Intelvi. Rimanevano gli anni patetici del dopoguerra, quando Nuvolari — ormai l'ombra di se stesso — si accingeva a scendere in pista. Compagnoni non lo abbandonò. Arrivò il 1953, arrivò l'agosto. Nuvolari cedette. Compagnoni salì la gradinata di S. Andrea aiutando a portare una bara che per lui era pesante pesante, anche se dentro c'era un omino leggero leggero...

Cesare de Agostini

## TAM AUTO TUNING

elaborazioni e messe a punto motori ed assetti Porsche



TRECCATE (NO)

C.S.O ITALIA, 15

TEL. (0321) 71072

Mentre MACALUSO e SILECCHIA (sic!) «pagano» la sconfitta mondiale alla FIAT-ABARTH si cerca di modificare il diktat che viene dalla LANCIA

# Si spera di ripescare l'X1-9

TORINO - All'Abarth qualcuno spera ancora. Per ora non ci si rassegna alla brusca interruzione del programma X-1/9 gruppo 4. In fondo non hanno tutti i torti. I motivi della decisione, lo sapete già, sono di natura commerciale e come tali suscettibili di improvvisi cambiamenti. Evidentemente è il passaggio alla Lancia della X-1/20 (dotata in pratica della meccanica della X-1/9 gruppo 4) la chiave di volta di tutta la storia. In corso Marche però si considera il recente comunicato Fiat solo come un «episodio» provvisorio che, per quello che riguarda i programmi a lunga scadenza, sembra addirittura irrilevante.

Per il progetto gruppo 4, quindi, si parla solo di uno slittamento ad ottobre (è un mese fortunato per le omologazioni, la Stratos ed i suoi successi lo confermano). E che i programmi siano ancora in fase di pieno sviluppo lo confermano una serie di «avvicendamenti» interni non giustificati da esigenze di semplice «rovine». Per Macaluso la parentesi «direzionale» è ormai chiusa. Silecchia ha mantenuto il suo posto alla Lyon-Carbondiers ma è comparso Farinetti che dovrebbe diventare l'unico d.s. del team Abarth.

Intanto nessuno (tanto meno alla direzione Fiat) pensa ad una reale prosecuzione dell'attività sportiva con lo spider «124» arrivato al suo livello di massimo sviluppo. Anche perché gli eventuali risvolti pubblicitari vengono minimizzati dallo scarso rilievo commerciale del modello. In corso Marche, in ogni caso, l'alternativa alla X-1/9 sembra già pronta ma non è detto che sia necessario ricorrervi. Tutto sommato la commessa per i 500 esemplari alla Bertone è pur stata fatta, segno anche di una certa fiducia da parte Fiat.

Ora il programma — dicono alla Bertone — è sospeso, ma nessuno ha ancora espresso un giudizio definitivo. Le linee sono pronte, i contatti con i fornitori portati a termine: il comunicato della settimana scorsa, a quanto pare, non ha portato rivoluzioni importanti. Si ha addirittura la sensazione che si tratti di una «forzatura» andata al di là delle idee del direttore generale Tufarelli.

La pausa (se di pausa si tratta) non riguarda comunque l'attività Abarth nel ramo dei motori due litri a quattro ed a sei cilindri. A proposito di quest'ultimo i risultati ottenuti sembrano di tutto rilievo ma l'unità non ha ancora trovato una completa affidabilità. Una vibrazione di una parte non rotante dell'unità limita di molto la funzionalità. Nella ricerca delle cause di questa vibrazione sono impegnati, in prima persona, anche gli uffici tecnici Fiat.



Non è ancora detta l'ultima parola a proposito della delibera di fabbricazione (ed omologazione) della X-1/9 2 litri, e nel frattempo Bertone non perde giustamente occasione di incentivare l'interesse per la sua vettura in campo internazionale. A questo proposito, la Bertone vanta in questi giorni il prestigioso riconoscimento della rivista americana «Motor Trend», che ha definito la X-1/9 «the best styled car in the world» per il 1974. Il premio, considerata la vasta corrente di esportazione della vettura Fiat-Bertone negli USA, riveste un'importanza notevolissima.

TORINO. - Quanto valida fosse l'alternativa sindacale (e governativa) all'auto lo si comincia a verificare in questi giorni. Da una parte gli stocaggi dei veicoli industriali aumentano in modo incontrollato, dall'altra si assiste ad una promettevole ripresa del settore degli autoveicoli. Certo, in questo fenomeno si inserisce una componente stagionale che non va trascurata. Rimane il fatto che il mercato (nonostante tutte le limitazioni ed i condizionamenti cui è stato sottoposto) continua a seguire codificate ed incoercibili leggi commerciali.

Nonostante tutto nessuno si arrende. I sindacati continuano ad andare avanti per la loro strada, impegnati nel camuffamento di una realtà sempre più evidente. Il rischio è grosso e sembra trascendere il settore dell'industria. Le punte di incoerenza raggiunte rischiano di determinare inaspettate complicazioni sul piano politico europeo. Del convegno dei comunisti europei di Dusseldorf scrive in altra parte del giornale il nostro direttore. Si tratta di una vera e propria marcia indietro (che solo «L'Unità» maschera, una volta tanto, dietro un sorprendente e qualunquistico disimpegno) dalla quale solo gli italiani dissociano. Sul piano nazionale la posizione si concretizza in un assurdo rifiuto di constatare i veri effetti della crisi. Venerdì scorso, a Torino, le trattative tra la Fiat e la

## Si contraddicono per pilotare la crisi

FLM hanno subito un brusco arresto e solo all'ultimo momento è stata evitata la rottura definitiva.

Alla base del dissenso la situazione nel campo dei veicoli commerciali. L'alternativa-fantasma perde credibilità giorno per giorno. Dopo il miraggio del «piano autobus» ora è la volta degli autocarri. Nei primi due mesi dell'anno le vendite sono calate del 65 per cento sul mercato ita-

liano. Flessioni analoghe si sono registrate anche all'estero. Lo stoccaggio è a quota 13.500, il limite invalicabile delle 20.000 unità sta per essere raggiunto.

In questa situazione, vicino al limite di rottura anche per la mancanza di prospettive, la Fiat ha prospettato la necessità di una drastica riduzione della produzione. Il provvedimento prevedeva 18 giorni di cassa integra-

zione da effettuare entro maggio e la attuazione della quarta settimana di ferie entro marzo. I sindacati non hanno accettato le proposte. Per loro la situazione prospettata dalla industria torinese è «falsata volutamente allo scopo di orientare la opinione pubblica sul rilancio dell'automobile (quasi fosse una colpa) ed aggravare artificialmente, l'attuale crisi proprio nei settori direttamente collegati alla produzione degli automezzi pesanti».

La posizione dei sindacati (con invidiabile disinvoltura) si inverte per quello che riguarda il settore auto. In ritorno alle 40 ore settimanali per i tremila operai degli stabilimenti di Cassino, Desio e Napoli (linee della 126 e della 131) è avvenuto solo venerdì scorso a due settimane di distanza dalla richiesta della direzione Fiat. Un'altra prova, se ce ne fosse bisogno, della volontà di «pilotare» una crisi che ha ben altre radici di quelle legate al prezzo alla origine del petrolio.

Intanto è stata ormai costituita la «IVECO» (Industrial Vehicles Corporation), una «holding» che comprende la Fiat, la KHD tedesca, la Unic francese. L'8 aprile l'amministratore delegato della Fiat, Umberto Agnelli presenterà ufficialmente a Bruxelles questa nuova struttura internazionale.

### Amici lettori, scusateci...

Per problemi tecnici nell'azienda tipografica che stampa AUTO-SPRINT, questo numero — oltre che in ritardo di stampa — si presenta molto imperfetto specialmente nella correzione dei testi, al punto che molti articoli risultano falsati non solo sul piano grammaticale ma anche nei concetti che gli estensori volevano esprimere. Tra l'altro nell'articolo di pagina 10 il titolo: «Il mistero di 2 motori rotti...» è diventato: «...il mistero di UN motore rotto...». Ce ne scusiamo con i nostri lettori, augurandoci che presto la situazione aziendale possa tornare al solito standard di normalità.

# Dopo il «pesce d'aprile» della X1-9 due litri viene tutto ripensato il futuro FIAT-ABARTH in chiave motori

## Bialbero 131 « bomba » 2000 ?

TORINO - In pochi mesi, nei due capannoni gemelli dell'Abarth e della Fiat rallies, in corso Marche, si è passati dall'euforia alla rassegnazione. Il cordone ombelicale di lavoro e di interessi sportivi che lega le due aziende ha fatto sì che le « batoste » elargite dalla CSAF valessero per due: quella data all'una, la sentiva anche l'altra, anche se con diversa violenza. La situazione è presto riassunta. Dopo inenarrabili sforzi, sostenuti anche da un po' di presunzione, ci si è accorti che la 124 Rally 1800 non ce l'avrebbe mai fatta contro la Stratos (e forse nemmeno contro la Beta), quindi in Fiat-Rally si attendevano con ansia le nuove « armi ». In primo luogo la già abbondantemente collaudata X-1/9, una macchinetta per la quale in versione gruppo 5 non erano state risparmiate le lodi, quindi la X-1/20 di Pininfarina, che avrebbe dovuto essere la vera risposta Fiat alla Stratos, ed in questa ottica all'Abarth avevano approntato la loro 030 (attenzione, queste sono sigle interne Abarth ma la macchina è la stessa) con l'unico motore Fiat ricco di centimetri cubi, cioè il 6V della 130 di tre litri e due. Il quale, per inciso, è ora in turbo-ripristino per i Giri d'Italia e Francia.

A segnare il passo per primo era stato questo progetto. La X-1/20 è stata passata alla Lancia ed è diventata Beta Montecarlo, per di più con il più economico 132 corsa allungata per un totale di

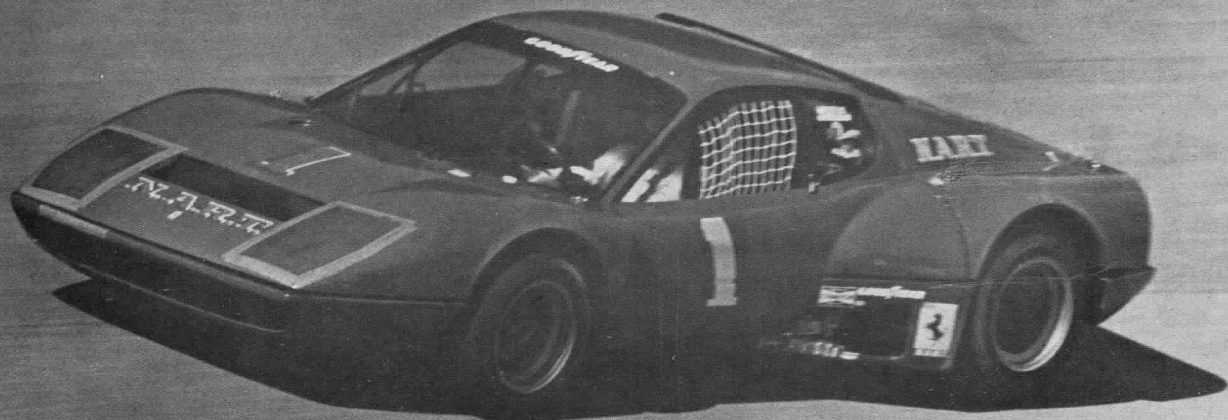
quasi 2 litri. Restava la vettura di Bertone, per la quale anche il 2 litri poteva bastare e lo aveva già dimostrato. Tutto era pronto, collaudi, approvvigionamenti, progetti a lunga scadenza. Se la Fiat dava il via, era pronta anche la data di omologazione, il 1. aprile. Il braccio di ferro è stato drammatico, ma le ragioni commerciali sono prevalse. Alla Fiat non serviva, nell'interno del gruppo, un doppio della neonata Lancia Beta Montecarlo, e non c'era nessuna voglia di ripetere l'exploit della 124 Rally Abarth, cioè la costruzione di una macchina esclusivamente in funzione delle corse, con i suoi alleggerimenti ed il suo ponte posteriore indipendente, e che commercialmente non non aveva sbocchi.

### Le « trenta » del parco

Questo porta ad un'osservazione critica alla politica Fiat e Abarth nella scelta delle sue vetture da rally. Per varie ragioni, ogni vettura viene presa in considerazione in ritardo rispetto alla realtà delle corse. Così è stato per lo spider, la cui gestazione è stata lunghissima e non sempre facile, arrivando poi ad essere competitiva (ed ormai molto poco vettura di serie) quando al-

l'orizzonte erano già apparse vetture superiori come concezione e possibilità intrinseche. Lo stesso si può dire della X-1/9. Nessuno credeva nelle possibilità della piccola a motore centrale, forse perché progettata da un gruppo di ingegneri fuori dal « giro ». Furono infatti molti privati a cimentarsi nella sua preparazione prima dell'Abarth, e così si è perso tempo prezioso ed anche l'autobus dell'omologazione con il 2 litri, che forse sei mesi fa sarebbe stata possibile.

Cosa può restare, ora, da fare? Alla Fiat-Rally, Russo ed il neo-acquisto Farinetti sono stati delegati a « gestire » anche per il '75, con ambizioni ridimensionate, quella trentina di 124-1800 (due vetture da gara e due muletti per ogni equipaggio) che hanno in casa. Ma potrebbero utilmente, di concerto con l'Abarth, già pensare alla preparazione del super-131 bialbero che è nei programmi Fiat, e cominciare a studiarne una versione « bomba » 2 litri 4 valvole, alleggerita al massimo già in sede di omologazione e piena di raffinatezze per gli immancabili sceicchi dei rallies. Cioè saltare a piè pari tutto lo stillicidio di omologazioni successive, e presentarsi almeno con una vettura derivata veramente dalla grande produzione che pubblicizzerebbe Fiat ed Abarth, certamente di più dello spider in onore di una macchina, la 131 appunto, che la Fiat ha affermato di voler tenere in produzione almeno 10 anni.



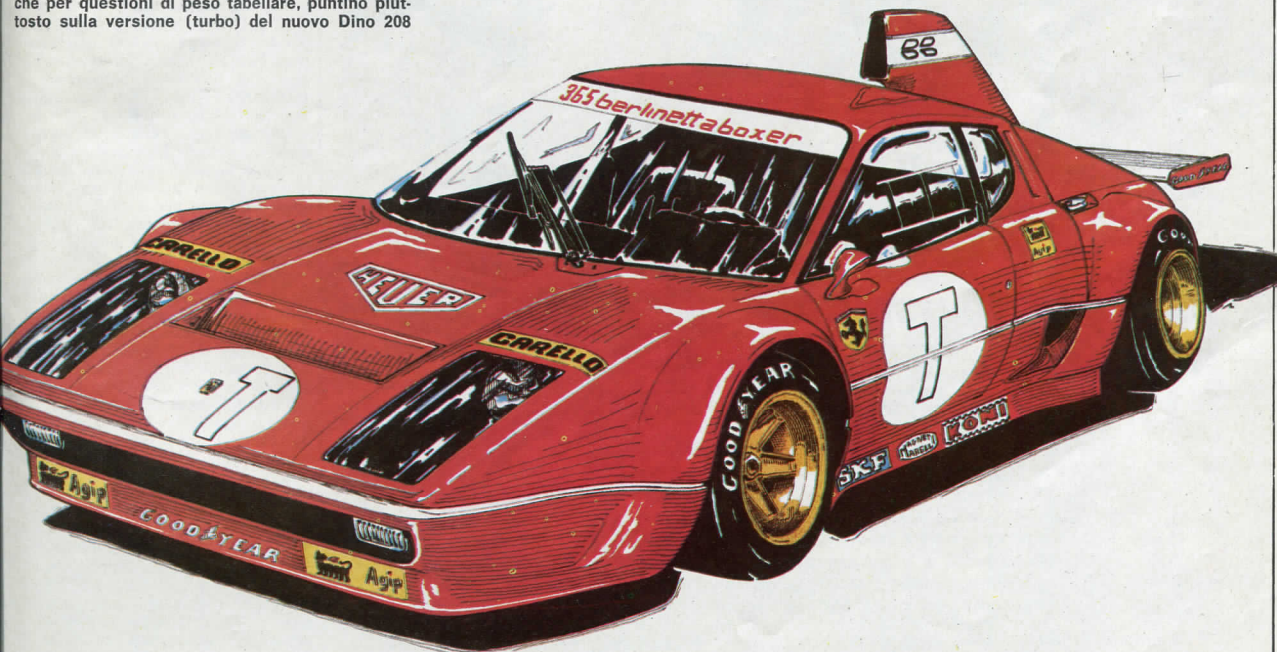


## Il mistero delle (ex) «silhouette»

Per fare una « silhouette » ci vuole una vettura omologata (almeno) in gruppo 4. All'Abarth — per esempio — avevano già praticamente pronta la X-1/9 2 litri, lungamente collaudata nei rallies e nelle rondes, e portata avanti con buone prospettive la 030, che poteva diventare un'ottima gruppo 5 1976 solo che si fosse deciso di dotarla di un motore più « robusto » del solito 4 cilindri. Infatti, si può lavorare su tutto ma il basamento motore deve rimanere quello della vettura omologata. Come dire: non pensateci più... Nel fotocolor, Darniche con la Fiat-Abarth X-1/9 proto a Serre-Chevalier in quella che probabilmente resterà l'ultima uscita stagionale '75 della mini-Fiat di tante speranze

A sinistra, la Ferrari Berlinetta boxer della NART che ha corso (non si sa come) la 24 Ore di Daytona. Infatti, la vettura italiana non è ancora omologata in GT4 (e chissà se lo sarà mai), quindi il suo avvenire come « silhouette », della quale esiste già questo primo abbozzo, è piuttosto dubbio. Sembra anzi che alla Ferrari, anche per questioni di peso tabellare, puntino piuttosto sulla versione (turbo) del nuovo Dino 208

## La B.B. (o il DINO-turbo?)





Il gemellaggio  
Ferraris - Osella

# La PA3 aspetta l'otto-V

TORINO - L'officina di Osella, in via Guastalla, è già piena di PA3. Di telai nuovi ve n'è in preparazione una quindicina, e la prossima settimana dalla Gigala & Bertinetti cominceranno ad uscire le carrozzerie, in ragione di due ogni settimana. L'industria torinese di materie plastiche ha elaborato, per Osella, una nuova « mescola » chimica per i gusci di auto sportive, estremamente sottile ed irrobustita da fibre di carbonio. Quella del 1300 sul quale sono stati fatti i primi collaudi era talmente sottile che controsole era trasparente. Ciò ha permesso di contenere il peso del 1300 nei 550 chili minimi, mentre la carrozzeria del 2 litri sarà più spessa ed irrobustita. Fra i piloti che avranno a disposizione le PA3 quest'anno citiamo Pilone, « Pal-Joe », Marzi, Scola, « Gianfranco », Bonacina, Biolotti e Lovato con il 2000 BMW, « Alval » che monterà i motori 8V Ferraris, Barberio e Ciuti con i 2000 Ford BDG-S, Petitti e Nicolini con il 1600 Ford FVC, Pogliano e « Mici » con i 1300 Ford BDH. La vettura basilamente monta ammortizzatori Bilstein, freni Girling e ruote Esap, nella misura di 9" e 15" (anteriore e posteriore) per il 1300, e 10" - 16" per il 1600/2000. Il cambio è per tutti i motori uno Hewland FGA 400, con frizione monodisco per il 1300 e bidisco per il 1600/2000. Passo 2304, carreggiata anteriore 1360, posteriore 1420.

Ufficialmente, Osella non parteciperà — secondo i programmi attuali — a nessun campionato. E' comunque molto atteso il motore di Romeo Ferraris, per il quale « Alval » ha già fatto approntare una vettura, completamente diversa posteriormente per alloggiare il V8 milanese.

Sembrava che Merzario potesse fare qualche gara con la Osella-Ferraris di « Alval », ma ora il programma mondiale Alfa Romeo ha reso più difficile questa ipotesi, anche se non è improbabile che sarà proprio Merzario a dare una mano ad « Alval » per i collaudi mentre per gli impegni agonistici del binomio italiano, le cui prime prove dovrebbero iniziare non appena Ferraris avrà consegnato il motore definitivo dotato di tutte le esperienze raccolte, « Alval » si affiderà a Truffo come coequipier. Il motore di Ferraris è stato provato a Monza la scorsa settimana da Facetti, da Mohr e da Finotto, sempre montato sulla solita Lola 292 ora accuratamente aggiornata da Bielli. Finotto e Mohr porteranno in gara questa macchina in molte occasioni, soprattutto ora che hanno « assaggiato » le possibilità dell'8V di Ferraris.

## Dopo averli buttati a mare li garantiamo

### specchietti e paraurti CROMODORA inalterabili.

### Perché cromati a 4 strati.

Abbiamo esposto i paraurti e gli specchietti Cromodora alle peggiori condizioni d'uso possibili.

E paraurti e specchietti sono rimasti inalterati.

Perché cromati a 4 strati, 1 strato di cromo a 20-25 micron,

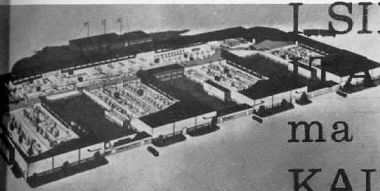
1 strato di nichel a 15-17 micron, 1 strato di nichel

Sil microporoso e 1 strato di cromo a 0,3-0,5 micron:

4 metalli nobili uniti contro gli elementi.

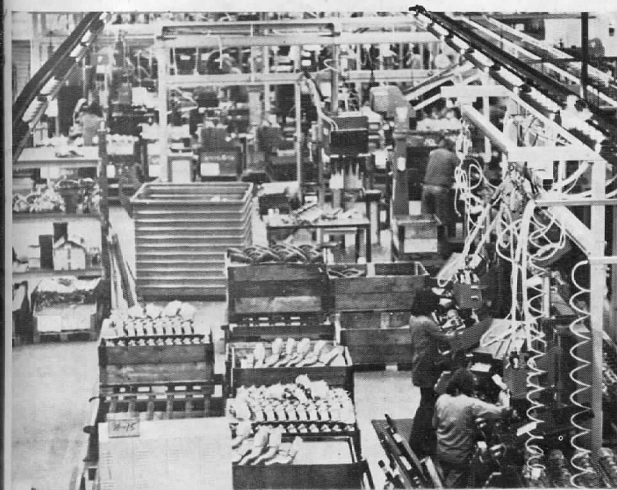
Per questo li garantiamo. Montati all'origine dalla Fiat.

☛ Cromodora fabbrica ruote specchietti e paraurti come se l'accessorio fosse l'auto



I SINDACATI americani lo contestano, in ITALIA la FIAT ha difficoltà ad attuarlo ma in SVEZIA l'esperienza VOLVO di KALMAR viene ripetuta adesso a SKOVDE

# Anche la pin-up in giostra con i motori



SPECIALE AUTOSPRINT

Alcune vedute della fabbrica di montaggio motori della Volvo, a Skovde, di cui vediamo un disegno complessivo sopra al titolo. I motori viaggiano su carrelli guidati da piste magnetiche con avanzamenti programmati

SKOVDE - Alta bionda, più pin-up che operaia (in giostra) svedese nel nuovo stabilimento Volvo di Skovde, prende un albero a camme e lo appoggia su un supporto. E' un albero a camme di un motore della serie B 21 che equipaggia le Volvo 240. La bionda (ci sarebbe piaciuto si fosse chiamata Gretta) va a bersi una Coca-Cola e in sua vece interviene una modernissima macchina elettronica formata da tre elementi che fa tutto in automatismo perfetto.

La prima parte controlla la testata, l'altra l'albero a camme che viene assemblato e misurato singolarmente. I valori rilevati sono inseriti in una unità elettronica (la terza del gruppo) che seleziona le pastiglie di re-

golazione del giusto spessore, da un magazzino contenente 32 diverse misure di esse. Sempre automaticamente le pastiglie vengono fornite nell'ordine in cui devono essere montate sulla testata. Ritorna la bionda, inserisce le pastiglie, mette l'albero a camme su un altro supporto e questi viene automaticamente montato.

Questa è una delle tante operazioni fatte dalle unità di lavoro Skovde dove si montano nel nuovo stabilimento fatto a forma di «E» i motori in «giostra» della VOLVO, che continua nel suo programma di fare l'automobile in «un modo nuovo», meno affaticante e logorante della catena di montaggio.

L'operazione Volvo continua.

Un anno fa fece scalpore lo stabilimento di Kalmar dove le Volvo nel montaggio finale venivano assemblate nel «modo diverso di fare l'automobile»; ora l'idea originale continua con questo nuovo stabilimento dove vengono fatti i motori.

A Skovde la Volvo costruisce i motori per le vetture della serie 240 che verranno prodotti in 275.000 unità all'anno. Il sistema è ormai conosciuto e sperimentato anche dalla FIAT a Cassino e chiamato «giostra». Voluto dai nostri sindacalisti, ma rifiutato dagli operai perché troppo impegnativo, è stato messo da parte alla chetichella per l'intervento dei sindacati che, dopo averlo voluto, lo hanno boicottato. Ma non hanno fatto pub-

blicità alla «marcia indietro». Vero è che un gruppo di operai «made in USA» venuto a provare il nuovo modo di fare l'auto in Svezia, in vista del nuovo stabilimento VOLVO che sorgerà presto a Chesapeake, ha detto di no all'innovazione nordica, ritornandosene a casa dicendo che preferivano il metodo tradizionale. Un po' come da noi a Cassino, dunque.

Ma la Volvo non ha creduto a questa esperienza negativa degli «USA-Men» e ha continuato nel suo programma. Innanzitutto il turno-over, l'operaio cioè che lascia il posto di lavoro do-

Giancarlo Cevenini

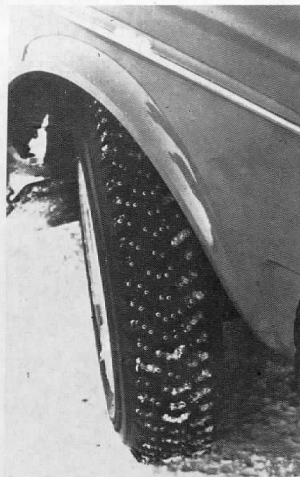
CONTINUA A PAGINA 60



CONTINUAZIONE DA PAG. 59

ve è inserito, è calato di un terzo con i nuovi sistemi. E' molto importante ciò, perché alla Volvo calcolano che ogni operaio addestrato costi una somma non inferiore al milione di lire. L'assenteismo è molto calato ed è inferiore alla media delle industrie svedesi del 10%. A queste contropartite altamente positive, vi è però un maggior costo valutato nel 10% a Skovde a parità di capacità produttiva, e un 5% in più di personale.

Skovde sorge su una superficie di 40.000 metri quadrati. Grazie alla speciale costruzione lo stabilimento dà l'impressione di un insieme di «piccole officine». La rumorosità non si propaga da una zona all'altra, e i gruppi di lavoro operano in un ambiente piacevole, dove l'aria viene cambiata in continuazione, più che in una sala operatoria. Ciascun



Uno dei pneumatici superchiodati (500 a gomma) provati sulle Volvo



La massiccia Volvo 6 cilindri in sbandata, sul fondo ghiacciato, ha appena investito uno dei «muri» di neve che delimitavano l'improvvisato tracciato



Ho provato a guidare  
come WALDEGAARD  
su ghiaccio e neve

QUANDO  
ti senti  
un... CHIODO  
al volante

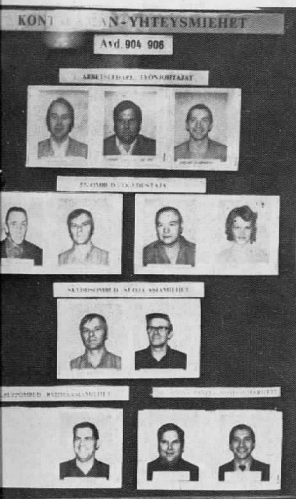
KUUSAMO - Un lago con la superficie ghiacciata dello spessore di 5 - 10 metri. Un trattorista disegna una pista secondo l'estro del momento, e voilà! Chi vuole cimentarsi sul ghiaccio e sentirsi per una volta il Waldegaard della situazione può andare... E' un'altra interessante esperienza offerta dalla Volvo per far capire la guida sul ghiaccio e sulla neve con diverse chiodature di pneumatici (100, 150 e 500 per gomma).

Già per chi scrive è un problema guidare al sole mediterraneo, immaginate un po' su una lastra di ghiaccio a temperatura di 20 gradi!... Comunque abbiamo tentato ma i risultati sono stati disastrosi.

Innanzi tutto hanno dovuto rifare le carte geografiche. C'era una montagna di neve alla fine di un lungo curvone tipo la nostra parabolica di Monza, che terminava con una curva a destra. Era la nostra dannazione: non riuscivamo a stare in pista a forza di andare a cozzare contro questa montagna con una nuovissima Volvo 264 (dal costo di quasi 9 milioni) l'abbiamo lentamente ma inesorabilmente cancellato dalla faccia del... lago.

Il trattore di soccorso si era messo in quella curva per tirarsi fuori dai metri di neve che ci bloccavano da tutte le parti inesorabilmente dopo i nostri exploit. A parte questa serie interminabile di uscite alla curva... «Cevenini» (così è stata battezzata, poi) l'esperienza è stata valida e interessante.

La guida sul ghiaccio va fatta con delicatezza, senza mai frenare con una chiodatura normale di 100 - 130 chiodi per pneumatico. Si può azzardare qualche exploit con gomme in cui erano inseriti 300 chiodi, mentre l'esperienza più esaltante l'abbiamo vissuta con una Volvo 244 che montava 600.000 lire di chiodi, vale a dire 500 per ruota dal costo di 300 lire l'uno.



Alla Volvo, in ogni reparto vi sono le foto dei rappresentanti operai

reparto ha a disposizione un locale di riposo dove è possibile fumare, leggere una rivista, bere una bibita o un caffè caldo. Oltre a questi locali esistono altri 10 locali di riposo inseriti nel verde, più grandi e situati in dipendenze esterne.

Lo scandire inesorabile di quel metronomo che era la catena, è sparito a Skovde: la Volvo lo ha definitivamente eliminato con l'attuazione della massima automazione, per cui il lavoro manuale non è più faticoso (prova ne sia che la percentuale delle donne che lavorano a Skovde è del 40%, con punte al reparto montaggio del 70%) e praticamente si risolve più con un lavoro di controllo che fisico.

Il lavoro non è più fatto al ritmo della catena di montaggio che avanza inesorabilmente, ma da una «norma», un numero scelto di motori giornalieri da produrre che attualmente è di 30 all'ora.

I gruppi di lavoro ognuno nel-

la propria «officina» è formato da 4 o 8 operai, a cui è affidata una serie di operazioni (da 4 a 6). Ogni operaio, in accordo con i compagni, può compiere una sola, alcune o tutte le operazioni, oltre a interrompere il lavoro per una breve sosta quando pensa sia opportuno. La singola operazione di montaggio può essere svolta in tempi compresi tra i tre e i venti minuti a seconda dell'abilità individuale. La caratteristica tecnica più importante vista a Skovde nei nuovi impianti è nei carrelli di montaggio. Azionati elettricamente, trasportano i motori dal percorso di assemblaggio ai singoli montatori e costituiscono la base di un sistema di montaggio in cui gli operai possono lavorare insieme rendendo più interessante e soddisfacente la costruzione del motore. Questi carrelli seguono delle piste magnetiche inserite nel pavimento e si fermano automaticamente in posizioni programmate prima dagli ope-

rai stessi. Possono anche essere guidati manualmente eliminando il sistema magnetico, cioè è possibile, per mezzo di un posizionatore, ruotare il blocco motore in diverse posizioni, intorno a due differenti fulcri durante il lavoro di montaggio. Non potendosi basare su precedenti esperienze per fare la fabbrica di Skovde, la Volvo si è avvalsa dei suggerimenti di tutti i lavoratori e ha fatto tesoro delle esperienze individuali di ciascuno.

Molte cose sono cambiate dal giorno dell'avviamento, si è migliorato dove l'esperienza mancava, ed oggi il giudizio sulla nuova fabbrica di Skovde non può essere che positivo. A Skovde ci sono 400 operai, 30 motori l'ora sono 500 motori al giorno. Quando l'impianto (che è venuto a costare trenta miliardi) funzionerà a pieno ritmo saranno 275.000 i motori prodotti con 1.000 addetti.

Alla Volvo sono giustamente

convinti di quello che viene fatto a Kalmar e a Skovde, ed è già un successo che i sindacati svedesi non abbiano obiettato nulla e che restino in attesa... per vedere. Con questo nuovo modo di fare l'automobile, eliminando la fatica fisica e anche il pericolo di infortuni in reparti come le fonderie, dove si sta già rinnovando molto se non proprio tutto, la VOLVO si pone certamente all'avanguardia mondiale per la modernità, con cui le sue auto vengono prodotte.

A questo punto ci viene spontaneo domandarsi perché in Svezia si è da noi no? Forse la spiegazione ci è venuta da un dirigente della Volvo, che in una delle innumerevoli «chiacchierate» fatte, ci ha spiegato come le giovani leve degli operai che vengono assunti nella fabbrica svedese hanno espresso il desiderio di essere maggiormente responsabilizzati e di partecipare attivamente al processo produttivo.



Con la chiodatura massima, abbiamo finalmente capito certi exploits dei rallyisti invernali. Sul ghiaccio la grossa Volvo si è rivelata agilissima

Con questa armatura abbiamo capito i meravigliosi exploit dei drivers nei rallies. Si parte sul ghiaccio facendo patinare le ruote come se si fosse dentro la pista di Imola in agosto. Si scalano le marce e si impostano le curve (escluse per il sottoscritto la solita) come se si fosse sull'autostrada del sole. (Per fermarsi i tempi sono allungati di qualche buon metro).

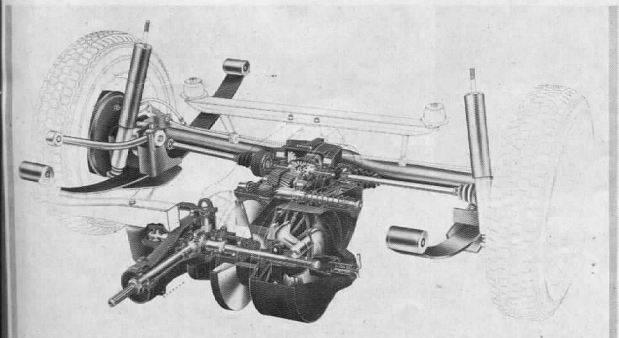
Se le chiodature ci hanno entusiasmato, dopo la naturale riluttanza a viaggiare sul ghiaccio, le Volvo messe a disposizione non sono state da meno. Dopo una notte passata all'addiaccio con punte di freddo attorno ai 20 gradi (quest'anno però la situazione era mite...) le macchine che ci hanno dato alle sette del mattino (proprio un neo dell'organizzazione, l'orario!) partivano mediamente in due secondi!

Dopo una piccola «riscaldata» da fermi, la temperatura all'interno dell'abitacolo era già accettabile e si poteva viaggiare in tutta tranquillità. Le strade della Finlandia innevate avevano il solo difetto che, se si usciva di carreggiata di appena dieci centimetri, il manto bianco nascondeva il fosso laterale, fortunatamente non profondo ma dove si restava innevati. A questo punto, dalla dotazione di serie che comprendeva anche un coltello per uccidere l'eventuale renna investita incidentalmente, bisognava tirar fuori la pala e cercare di rimettere la macchina in strada.

Nate per queste basse temperature le Volvo si sono comportate in modo eccellente in tutte le condizioni di impiego. Fra i tanti accorgimenti che bisogna attuare in queste particolari condizioni una ci ha colpito: quando si va a fare benzina bisogna aggiungere l'anticongelante! Sì, avete capito bene: nella benzina, non nell'acqua, come siamo abituati dalle nostre parti.

Questa aspirazione sembra sia legata secondo le rilevazioni degli esperti al livello di preparazione culturale dei giovani svedesi che nella quasi totalità dei casi arrivano alla fabbrica con una esperienza scolastica di nove anni di scuola d'obbligo più

tre anni di liceo. Una maggiore «coscienza» dunque alla base del successo VOLVO nel «nuovo» modo di costruire... un'auto o un motore come in questo caso, visto che la nostra visita si è svolta a Skovde, dove appunto si fanno i motori... in giostra svedese.



Schema del retrotreno della nuova DAF 46. Le ruote motrici sono guidate da un ponte De Dion. Il Variomatic dispone di una sola cinghia invece di due

Il modo per dare  
un volto nuovo alla  
... MENOMATIC

# Per la DAF

# vitamina rally

## L'IDENTIKIT DAF 46

Cilindrata	844 cc
Alesaggio x corsa	85,5 X 73,5
Potenza	34 CV a 4500 gm
Raffreddamento	ad aria forzata
Velocità	123 kmh
Consumo	7 litri X 100 km
Frizione	centrifuga a due fasi
Trasmissione	variomatic Daf
Sospensioni	anteriori a ruote indipendenti posteriore del tipo de Dion a cremagliera
Sterzo	idraulici sulle 4 ruote a tamburo
Freni	da 14"
Ruote	135/24 radiali
Pneumatici	costruzione autoprotettante in lamiera di acciaio
Carrozzeria	810 kg
Peso in ordine di marcia	ancora da stabilire
Prezzo	



Una delle Daf 66 Marathon che abbiamo provato in Svezia. La Volvo dall'inizio dell'anno controlla strettamente la casa automobilistica olandese

Nel nostro recente viaggio in Svezia (e Finlandia) con i tecnici e i responsabili della Volvo, abbiamo avuto occasione di provare sulle strade perennemente o quasi ghiacciate e innevate anche una Daf Marathon. Poi siamo favorevolmente impressionati. Poi un exploit: un pilota da rally locale di cui ci sfugge il nome ci invitò a fare un girotto con una DAF 66 preparata per i rallies in luoghi dove noi non pensavamo mai di poter entrare, passare ed uscire. Invece fu una prova entusiasmante, grazie all'abilità di chi era alla guida, e alle caratteristiche della vettura.

Dal primo gennaio la Volvo ha preso completamente in mano le redini della casa olandese, e vuole cancellare per quanto possibile quella immagine di «Menomatic», di una vettura cioè per chi ha delle menomazioni fisiche, e lanciare la DAF sui mercati come vera vettura utilitaria.

Per fare ciò la Volvo farà correre più decisamente le DAF nei rallies, e nei rallycross per dare una immagine sportiva alla casa dei Paesi Bassi, e levarle per quanto possibile quella patina di vettura «minorata». Dal prossimo mese di marzo la DAF annuncia una novità: la 46, che fu già presentata verso la fine dell'anno in Olanda

La DAF verrà offerta al pubblico italiano con un motore di 850 cmc. e

un prezzo che non è ancora stato comunicato. Oltre alla trasmissione automatica variomatic, monta l'assale posteriore di tipo De Dion, capace di garantire una tenuta di strada eccezionale, e un eccellente grado di confort.

L'accoppiata Variomatic - De Dion già conosciuta nei modelli della serie 66 è stata viepiù perfezionata nella nuova 46.

La trasmissione della potenza del motore sulla 46 avviene infatti attraverso una sola coppia di pulegge, con una sola cinghia, ed è ripartita sulle ruote posteriori attraverso un differenziale.

La ragione tecnica che ha fatto optare per un Variomatic con una sola cinghia sta nel fatto che il motore di 850 cc della DAF 46 sviluppa potenza e coppia massima inferiori ai motori 1100 e 1300 cc dei modelli 66 (muniti di variomatic a due cinghie).

Il «bersaglio» economia è stato centrato dalla DAF con questa 46. Il motore a due cilindri raffreddato ad aria, è infatti un modello di sobrietà, la trasmissione variomatic fatta in modo che il motore possa sempre girare al regime più favorevole e con una sola cinghia fa sì che la 46 sia una «regina» dell'economicità. La DAF 46 verrà venduta in Italia nei seguenti modelli: 46 berlina lusso e superlusso, Stationcar Lusso e superlusso.

Dal 13 marzo al  
GRAND PALAIS

# Si apre GINEVRA



La Volkswagen Polo è la novità più attesa del Salone di Ginevra. Si tratta in pratica della versione VW della Audi 50 di cui mantiene l'impostazione tecnica montando però un motore (sempre anteriore) di 900 cc e 40 CV-DIN

## Reginetta la POLO

Reginetta di GINEVRA sarà la « VW POLO » la macchina destinata a sostituire il Maggiolino ormai quarantennale. La « POLO » è una berlina compatta a due porte, motore anteriore trasversale a 4 cilindri raffreddato ad acqua, la cilindrata è di 900 cmc, la potenza è di 40 CV DIN a trazione anteriore. La « POLO » offre spazio per cinque persone, e con il grande portellone posteriore e il vano bagagli variabili, è una vettura dai molteplici impieghi. Sulla LANCIA HPE e sulla Beta MONTECARLO leggerete in altra parte del giornale, così come del DINO-FERRARI

# nel crollo delle auto in SVIZZERA

### Le cifre della CRISI

Ecco dati che documentano la crisi del settore auto in Svizzera, i dati si riferiscono al periodo Gennaio-Dicembre '74:

	vetture	vendute
Ford GB	-68%	390
Porsche	-43%	218
Toyota	-41,7%	8.393
Mazda	-41%	1.789
Sunbeam	-39%	1.474
Daf	-34%	806
Volvo	-32%	6.550
Mercedes	-27%	2.834
Opel	18,7%	24.708
Fiat	18,2%	17.256
Peugeot	-15%	11.717

Dalla crisi all'abbondanza: ecco le quattro marche che hanno invece migliorato:

	vetture	vendute
Alfa Romeo	+36%	7.520
VW	+10%	21.350
BMW	+16%	5.575
Ford USA	+385%	800

(quello della Ford è un dato anomalo, perché nel '73 non era presente sul mercato, se non con uno o due modelli).

GINEVRA - Anche la ricca Svizzera è in crisi e le automobili non si vendono. Si hanno cali paurosi in percentuali che toccano il fondo del 68% in meno di vetture vendute rispetto al '74 (un anno già di crisi). E nonostante ci sia poco da vedere, come è ormai tradizione, Ginevra apre le porte al suo « salon » sul lago. Una, due, quattro novità vere, non di più, si vedranno quest'anno.

La più importante è senza dubbio quella della VW che lancia sul mercato la « POLO », poi la Renault con la 30TS, la Lancia con la Beta coupé familiare (HPE) e la Beta Montecarlo (ex X-1/20), (di queste due leggete in altra parte del giornale).

Nel 1972 la Svizzera aveva immatricolato 254.000 vetture, quest'anno arriva a malapena a 200.000, ci sono stati cali paurosi nelle vendite, tutti i conti sono in « rosso », escluso per tre marche.

L'ALFA ROMEO che è presente in territorio elvetico con quasi tutta la sua gamma, ha aumentato del 36% le vendite, salendo da 5530 a 7520 vetture vendute, la BMW con una accorta politica dei prezzi è a +16%, 4465 vetture nel '73 e 5575 nell'anno appena conclusosi. Terza ed ultima casa che è in attivo è la VW con il 10% in più, passata da 19.030 vetture del '73 alle 21.350 del '74.

Per gli altri tutti conti negativi, dalla FORD G.B. che ha immatricolato solo 806 vetture (-68%), la PORSCHE 218 vetture (-43%) la VOLVO 6550 vetture (-32%), la MERCEDES 2834 vetture (-27%), l'PEL 24708 vetture (-18,7%) e la nostra FIAT che ha immatricolato 17.256 macchine (18,2 per cento in meno del '73).

Un ragionamento a parte va fatto per le vetture giapponesi, segnatamente per TOYOTA e MAZDA che hanno avuto un regresso del 41%, ma

che sono state boicottate dall'uomo della strada svizzero per l'invasione di orologi « made in Japan » una volta orgoglio della confederazione, e dai concessionari che valutano cifre ridicole il prodotto « giallo » sul mercato dell'usato.

Questa situazione a lungo andare è però diventata favorevole alle due case giapponesi, infatti il cliente che deve cambiar vettura deve per forza rivolgersi alla Toyota o alla Mazda e quindi le due Case hanno registrato nel primo bimestre '75 un aumento del 83,30% rispetto al '74. Il punto di forza della Mazda è la nuova « Copain » accettata a quanto sembra molto bene sul mercato svizzero.

Le cifre però continuano ad essere negative anche per gennaio e febbraio '75. Nel mese di gennaio si è venduto il 19,1% in meno e febbraio 29% in meno sempre rispetto allo stesso periodo del '74. I calcoli più prudentziali parlano di un inizio anno sulla base del 30% in meno di vetture immatricolate rispetto al '74 che era già un anno di crisi, ma si prevede una leggera ripresa verso la metà '75 e alla fine dell'anno.

Le vetture più difficili da vendere usate sono le Volvo, le Citroen DS, le Fiat 124/125, e le giapponesi che sono sistematicamente deprezzate dagli agenti delle altre marche.

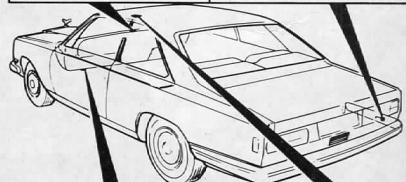
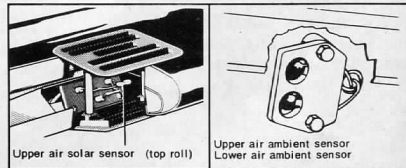
Il mese di febbraio è stato ancora un « mese della cipolla » come si suol dire, da piangere quindi, solo due marche hanno venduto di più: l'Alfa Romeo con il 41,12% e la VW con il 7,5%, tutti gli altri presenti hanno venduto meno, a cominciare dalla Mercedes che è « sotto » del 43,86%, alla Fiat del 46,38%, alla Citroen del 27,16%, alla Peugeot del 19,83% mentre la Volvo è assestata sulle posizioni del '74.

g. c.



## L'aria sensorizzata

A sinistra, il posto di guida della Rolls-Royce « Camargue », la cui bellissima linea di Pinfarina vediamo qui sopra. I tre selectori dell'impianto automatico di condizionamento aria sono sulla sinistra della « zona » radio stereo: quello in alto è quello di funzionamento, gli altri due controllano le temperature nella zona alta e bassa dell'abitacolo



208 che abbiamo presentato lo scorso numero.

Nuova invece la MASERATI MERAK SS che utilizza la carrozzeria in linea di massima già conosciuta così come il motore che è stato potenziato ed ora la SS raggiunge i 250 Km/h. Nuovo cruscotto di impronta nettamente sportiva, volante di nuovo disegno e come tutte le Maserati anche la Merak SS ha l'aria condizionata, il volante registrabile, antifurto, servofreno, vetri azzurrati a comando elettrico, lunotto posteriore termico, fari retrattili allo jodio, sedili regolabili con appoggiatesta, cambio a 5 marce, ruote al magnesio di serie. Le consegne delle Merak SS inizieranno in aprile.

Hanno impiegato 5 anni i tecnici e i progettisti prima di lanciare la nuova RR da 55 milioni che viene presentata a Ginevra come novità

mondiale. E' questa la vettura che è stata chiamata «CAMARGUE» che venne impugnata dagli operai in sciopero della RR alcuni anni fa e che era allora conosciuta con il nome di «Delta». Disegnata da Pininfarina la Camargue viene prodotta in un esemplare alla settimana dalla carrozzeria Mulliner Park Ward, e monta il solito motore V8 di 6750 cmc. Elegante e bella, la RR di Pininfarina è un concentrato di lusso, rifiniture VIP, impianti automatici i più avanzati che si conoscano, e tutte le comodità che si possono avere in un bell'appartamento (d'altra parte costa altrettanto...).

Queste le più importanti vetture che si vedranno a Ginevra; si aspettano però le novità «minori» dei carrozzieri locali di cui si saprà qualcosa solo dopo l'apertura del salone di Ginevra.

## Il coupé 128 nuova «linea»



TORINO - Se a Ginevra non si incontrano moltissime novità, eccone una in cantiere a Torino: è la nuova 128 coupé che dovrebbe saltar fuori verso la seconda metà del '75, e che sarà commercializzata dalla Fiat non prima della fine dell'anno. Il coupé 128 rimane invariato in meccanica, mentre le grosse modifiche riguardano gli interni e la carrozzeria. La parte posteriore è stata ridisegnata ed «addolcita», il lunotto posteriore è stato ampliato, mentre il portellone posteriore si apre con tutto il lunotto. Ovviamente, anche i finestrini laterali posteriori sono più ampi, mentre la falanteria di coda è a tre elementi orizzontali.



La Fiat si appresta a presentare una versione rinnovata della 128 coupé, diversa negli interni e soprattutto nella coda, di linea addolcita e continua

Tra i pezzi più ricercati la FIAT ZERO del 1912

## Si ripete l'asta - miliardo veteran

GINEVRA - Per la terza volta Patrick Lindsay il famoso battitore d'asta della Christie's di Londra, metterà all'asta in occasione del Salone di Ginevra vetture d'epoca, rare e meno rare per la gioia dei collezionisti, e di coloro che intendono «investire» in auto antiche il denaro sempre più svalutato. E' diventata ormai una tradizione questa vendita di auto antiche fatta in concomitanza del salone dell'auto di Ginevra.

Vediamo ora quali sono le macchine più interessanti che saranno messe in vendita. La più «cara» dovrebbe essere una RR «SILVER GHOST» del 1915 che appartene ad un principe russo. Molte altre RR saranno in vendita, fra le quali una Phantom II e una Phantom III, vincitrici di numerosi concorsi di eleganza.

Un altro pezzo forte della vendita è la FIAT Zero, la prima macchina economica prodotta dalla Fiat nel 1912. La vettura è stata completamente restaurata nel 1965 e vinse il premio come miglior restauro del centro storico della Fiat durante il secondo GP di Torino.

Molto richiesta sarà una Delaunay-Belleville del 1912 che ebbe fra i suoi proprietari lo Zar Nicola II e il re di Grecia, la vettura più vecchia è una Decauville del 1899 che ha parteci-

pato a numerose gare fra le quali la Marsiglia-Nizza.

Sette anni fa vicino a Savona fu ritrovata per caso una Mercedes del 1905, una vera macchina da corsa senza capotta e senza parabrezza, con ancora i suoi sedili originali. Fra le vecchie signore c'è una Lorraine-Dietrich Le Mans, conosciuta con il nome di «OLD n. 6» con la quale i piloti Bloch e Rossignol vinsero nel 1926 la 24 Ore di Le Mans. Questa vettura perfetta in ogni particolare ed originale anche nella più piccola vite, è mancante del tachimetro, perché la vedova dell'ultimo proprietario non se ne è voluta liberare. Altra rarità una Bugatti del 1925 che ha avuto fra i suoi ultimi proprietari il conte Lurani e Jo Siffert.

Ultimo pezzo in vendita in ordine di importanza è una Rohr tedesca del 1929, è l'ultimo pezzo disponibile sul mercato, completamente funzionante, e sarà uno dei pezzi più contesi dai collezionisti che giungeranno da ogni parte del mondo per accaparrarsela.

L'altr'anno fece sensazione la cifra che Lindsay riuscì a ricavare dalla vendita all'asta, oltre 650 milioni di lire, cifra che quest'anno sarà senz'altro superata.

## F.1 show e tombola da richiamo

GINEVRA - Una mostra di monopo sto F. 1 titolate e l'estrazione a sorte, una «tombola», di una vettura (o due) al giorno per tutta la durata dell'esposizione, sono le trovate con le quali gli organizzatori del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra desiderano caratterizzare e vivacizzare la loro manifestazione.

La mostra delle Formula 1 che permisero ai vari Fangio, Brabham, Hill, Clark, Stewart e Fittipaldi di aggiudicarsi l'iride fra i piloti, vuole, in certo qual modo, solennizzare il 25. anniversario dell'istituzione del Campionato Mondiale conduttori F. 1 avvenuta nel 1950. I visitatori potranno perciò vedere le «vecchie» Alfa 158, Maserati, Mercedes-Benz, Lancia, Ferrari, Cooper-Climax, BRM, Lotus-Climax, nonché le più recenti Tyrrell-Ford e McLaren.

Le vetture «regalo» sono: Ford Escort Ghia (13 marzo), Toyota 1200 Sedan Deluxe (14), Mazda RX2 coupé (15), Lancia Beta berlina 1800 (16), VW Golf (17), Honda Civic (18), Peugeot 104 berlina GL e Fiat 131 Mirafiori 1600 special (rispettivamente pomeriggio e sera del 19), Renault 15 (20), Datsun 120 Y coupé e 131 Mirafiori 1300 special (pomeriggio e sera del 21), Simca 1100 LX (22) e Citroen CX 2000 il 23 giorno di chiusura.

## Publicità «pericolosa»

Vi allego la fotocopia riproducente la pagina di un settimanale di attualità, nella quale si trova un articolo nel quale è detto che la pubblicità fatta dalle decalcomanie sulle vetture può far andare incontro a delle noie.

Avendo sulla mia auto una certa quantità di adesivi «da corsa», desidererei sapere se è vero che il decreto di cui si parla viene già applicato in vari comuni; se lo si può «neutralizzare» censurando con nostro adesivo le parole scritte sugli adesivi applicati; se gli adesivi relativi a manifestazioni già svolte incorrono nei medesimi rigori del decreto.

Dato il vasto interesse dell'argomento, giudicherei opportuno ed utile ai lettori pubblicare una risposta su Autosprint.

Il decreto esiste (è un Decreto del ministero delle Finanze, e porta il n. 639 del 26-10-72) ed è molto chiaro. Si tratta di una imposta che va a favore dei comuni e che va applicata non solo alla pubblicità muraria, ma anche a quella effettuata sui veicoli privati. Insomma, portare in giro, magari inconsapevolmente, il nome di una ditta, di un locale, di un rivenditore di qualsiasi prodotto è un privilegio che va pagato.

Se ben ricordate, qualche tempo fa un discorso analogo fu fatto a proposito delle vetture che i concessionari delle varie case applicano usualmente sulle vetture che vendono. Implicitamente, esse fanno della pubblicità, e gli esattori comunali — forti del loro decreto — fanno la voce grossa.

In sostanza, lei pare suggerire, bisogna intendere con il significato della parola «pubblicità». E' evidente che vi sono dei casi dubbi, ed altri in cui c'è da pensarci un po'. Infatti, certe decals con i nomi di prodotti, anche non inerenti l'auto, sono chiaramente pubblicitari, poiché perseguono lo scopo di «martellamento» visivo tipico della pubblicità attuale. Altre decals sono più sibiline. Una che porta scritto, poniamo, «1000 Km di Monza 1974» non vediamo proprio cosa possa pubblicizzare, riferendosi ad una manifestazione già svolta. Ve ne sono poi una marea, cioè quei disegni o vignette più o meno spiritose, che hanno da fare i conti solo con il buon gusto.

Resta il fatto che molte case, anche di importanza internazionale, hanno da tempo cessato la distribuzione a piene mani dei loro stickers pubblicitari relativi alle loro imprese sportive. Infatti, a rigore, a pagare la tassa deve essere la ditta che fa pubblicità, non il «veicolo». Ma a scanso di equivoci, il nostro suggerimento è quello di fare a meno di questi abbellimenti, a scanso di sgradevoli sorprese possibili non solo nel meridione, ma anche in molte province del nord.

Sono un tuo lettore da giusto due anni, ed essendo io italo-francese faccio il tifo sia per gli italiani (Ferrari, Munari, Merzario, ecc.) sia per i francesi (Matra, Depailler, Alpine, ecc.). Facendo un confronto ho notato che in Francia gli sponsor come la Elf praticano un'intesa politica per favorire l'inserimento dei giovani nelle grandi competizioni, e ci riescono con risultati eccellenti.

In Italia invece questo fenomeno non avviene affatto, pur avendo degli sponsor come la Martini & Rossi e l'Agip, che si sono introdotte fra le grandi squadre internazionali. Ti sarei grato se mi spiegassi perché in Italia gli sponsor non favoriscono i giovani.

Stefano Patron - Varese

La pubblicità è già nello svolgersi delle cose. In Francia gli sponsor hanno il coraggio di dare fiducia a degli sconosciuti, ed hanno elaborato dei metodi validi per selezionare dei piloti promettenti. In Italia, gli sponsor vogliono spendere i soldi solo puntando su «cavalli» sicuri. E' chiaro che, così facendo, la puntata rende molto meno. O viceversa, per ottenere lo stesso bisogna spendere di più. D'altra parte, i risultati si vedono. E non ci faccia dire di più.

## AUTO SPRI NT FERMOPOSTA

RAUL E ROLANDO DE PONTI - Careano S. Marco (Treviso) - La squadra rally dell'Alfa ha sede all'Autodella, via Fermi 7, Settimo Milanese (Milano). Di Tony Fassina avrà letto le ultime novità a pag. 27 del n. 8 di Autosprint.

GIORGIO SPALLAROSSA - Genova - Le diciamo la verità: se si trattasse di un paio di informazioni ben definite, anche di vent'anni fa, un po' di tempo da dedicare alla ricerca ed alla risposta lo troveremmo. Quello che lei ci chiede, invece, è veramente molto, e ci imbuca in pratica dalla voglia di iniziare. Purtroppo siamo veramente in pochi in redazione, e di tempo non ne avanza mai. Complimenti, ad ogni modo, per la sua iniziativa.

JOAO PEDRO SIMOES MARQUES - Linda-a-Velha (Portogallo) - Ecco il completamento, i dati richiesti. G.P. Monaco 1962: Clark (Lotus) 1'35"4, G. Hill (BRM) 1'35"8, McLaren (Cooper) 1'36"4, Mairesse (Ferrari) 1'36"4, Gurney (Porsche) 1'36"4, Brabham (Lotus) 1'36"5, Trintignant (Lotus) 1'36"8, Ireland (Lotus) 1'37", P. Hill (Ferrari) 1'37"1, Bandini (Ferrari) 1'37"2, G.P. Olanda 1962: Surtees (Lotus) 1'32"5, G. Hill (BRM) 1'32"6, Clark (Lotus) 1'33"2, Brabham (Lotus) 1'33"3, McLaren (Cooper) 1'33"9, Ireland (Lotus) 1'34"1, Ginther (Ferrari) 1'34"5, Gurney (Porsche) 1'34"7, P. Hill (Ferrari) 1'35", T. Taylor (Lotus) 1'35"4, G.P. USA 1962: Clark (Lotus) 1'15"8, Ginther (Ferrari) 1'15"6, G. Hill (BRM) 1'16"7, Gurney (Porsche) 1'16"9, Brabham (Lotus) 1'16"9, McLaren (Cooper) 1'17"1, Gregory (Lotus) 1'17"9, T. Taylor (Lotus) 1'18", Bonnier (Porsche) 1'19", Maggs (Cooper) 1'19"7.

GIORGIO FORNACIARI - Reggio Emilia - Ecco gli indirizzi richiesti. Beta Utensili, via Volta 16, Sovico (Milano). Della UOP abbiamo l'indirizzo inglese: Ross Road, Weedon Road Industrial Estate, Wetherhampton (Staffordshire), GB. Martini, corso Vittorio Emanuele 42, Torino.

ROBERTO RESTELLI - Milano - Quello che di kartina vedete pubblicato su Autosprint ci viene fornito direttamente dalla FIK. Abbiamo seri dubbi che possiate trovare qualcosa di più. Potete sempre sentire alla Federazione, via Solferino 32, Roma.

RAFFAELE DE SIMONE - S. Giorgio del Sannio (Benevento) - Abbiamo letto attentamente quel pezzo da lei inviato in ritaglio, ed abbiamo avuto l'impressione che fosse più ironico che sdegnato. Infatti, la parte finale è un'esplicita accusa a coloro che si fanno prendere dal panico e non riescono a «gestire» una manifestazione che era qualificante per la città. Di certo, il Rally da Benevento non ce lo faranno passare più.

LETTERA FIRMATA - Borgo Valsaia (Trento) - La «parola definitiva» che si attende non possiamo essere noi a darla, bensì il medico sportivo. E' possibilissimo che la visita accerti la sua idoneità allo sport del volante, a prescindere dalla patente di guida. Che se non è «limitata», comunque, è meglio.

R.C. - Montagnana - Padova - Non è possibile, in quanto l'impianto del metano o gas liquido che sia, anche se non funzionante, è una modifica alle caratteristiche della vettura non contemplata dall'Allegato J. La fiche di omologazione di una vettura di fabbricazione italiana va chiesta alla CSAI, via Pola 9, Milano; quella di una vettura entrata direttamente alla CSAI, Place de la Concorde 8, Parigi, allegando un assegno bancario di 60 franchi francesi. Per le gare, è sempre obbligatoria una tuta ignifuga. E' obbligatorio dal 1. giugno un particolare abbigliamento omologato solo per certe gare e gruppi, ma non per il gruppo 1. Per l'altro quesito, si rivolga alla Ford, viale Pasteur 8-10, Roma.

ALDO VUILLERMOZ - Issogne (Aosta) - Beh, perché mai alcuni, con le idee che hanno, continuano ad acquistare Autosprint è una cosa che ci siamo chiesti anche noi. Ad ogni modo, come lei stesso ha dimostrato, è fin troppo facile confutare certe prese di posizione. Non vale più ormai nemmeno la pena di farlo.

MARIO BRAMBILLA - Monza (Milano) - A livello di consigli anche spiccioli, noi cerchiamo ogni settimana di fare del nostro meglio a volte con specifiche rubricette, a volte nel contesto di vari servizi ed anche nella posta, come potrà lei stesso verificare. Grazie comunque del suo apprezzamento.

CARLO GIOSUE' - Napoli - Per gli occhiali da sole firmati da Emerson Fittipaldi, se non li trova nella sua città, si può rivolgere alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, 40122 Bologna. Esistono in montatura di vario colore, sempre con lenti affumicate, e costano 6.500 lire.

EMIDIO GIACOMETTI - Prato (Firenze) - Settimanalmente, Autosprint pubblica un calendario aggiornato delle manifestazioni motoristiche di prossima effettuazione. Fra le altre indicazioni, c'è quella della località di partenza ed arrivo ed i rispettivi orari. Per i rally maggiori spesso facciamo servizi particolareggiati sui tracciati e le prove speciali. Non le resta che seguire con attenzione il giornale, e sarà informato dell'essenziale.

IL MACANNO

## Smottamento parodontario

Caro Autosprint, ti accludo le seguenti fotocopie e ti chiedo se è possibile un eventuale parere tecnico-legale. Cordialmente.

Antonio Lamagna Grammichele (Catania)

Iniziativa così, in un modo apparentemente innocuo e comune a tanti che (bontà loro) ci eleggono a loro consiglieri, la lettera del signor Lamagna, allegata alla quale c'era la copia fotografica di una lettera inviata dal medesimo Lamagna alla Fiat, a Torino. Ve la giriamo così come ci è pervenuta. Sentite un po':

«... Per la Fiat 850 credo trattarsi di azzeramento di frenata, in quanto assumendo ad indice assoluto lo zero preso in valore assoluto (punto di minimo) e a massimo una velocità variabile con un massimo di 70 kmh., penso che si ottenga una grafica con sinusoidale codecorescente negativo».

«Il freno meccanico entra in funzione all'ultimo scatto della corona parodontaria ambidestra. Con velocità di crociera si sbanda sulla parte anteriore destra e conseguente sostituzione totale e parziale di entrambi gli ammortizzatori posteriori, effetti di doppia scarica alternata con prodotto assordante».

«Per la 126 (bullonata con continuo bruciamento e basamento dei punti platinati), penso che si tratti di una diversa intensità di voltaggio dovuta alla condotta elettrica. Prendendo ad unità di misura il volts, sempre in valvola assoluta, la grafica dovrebbe essere un paiodecne doppiamente misto ad un elicoide doppiamente trinegativo».

«Quest'ultima vettura a velocità di crociera si sbanda leggermente sulla parte anteriore sinistra, presentando un gioco sterzale con svitamento. Inoltre, sezionando la gomma posteriore sinistra si presenta una notevole cobanda visibile verso sinistra. Il freno meccanico è quasi nullo, credo, per smottamento della corona parodontaria ambidestra».

Signor Lamagna, se lei guida come parla non si meraviglia che le sue Fiat soffrono di tutti questi malanni, il più grave dei quali, ci sembra, deve essere localizzato nella corona parodontaria ambidestra di entrambe le vetture. Le porti dal dentista.

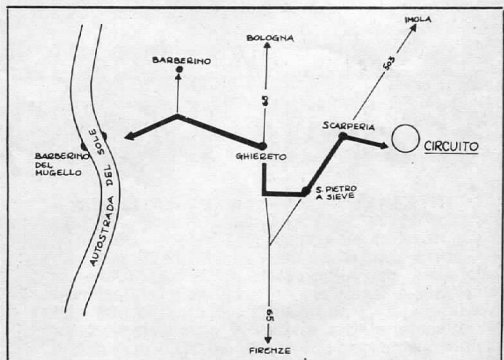
IL TECNICO

## L'inutile differenziale

Sono un ragazzo iscritto al secondo anno di ingegneria meccanica al Politecnico di Milano. In questi giorni abbiamo iniziato lo studio dei differenziali per automobili. Mi sembra di ricordare di aver letto in un tuo articolo che le Porsche TC, quelle che hanno corso l'Interseier, non montassero questo organo meccanico, cosa che mi sembra quasi impossibile. Vorrei sapere se ciò corrisponde a verità, ed in caso affermativo, veder pubblicato uno schizzo della trasmissione di tale vettura.

Franco Parmigiani - Milano

Lei è «quasi» un ingegnere, quindi il discorso lo sfrondiamo da tutte le sovrastrutture inutili, che presumiamo lei sappia benissimo. La notizia è verissima (potremmo offendersi...) ed è molto meno strampalata di quanto il suo stupore faccia pensare. La controindicazione all'asse mo-



## Il Mugello dov'è

Ti chiedo di pubblicare ove si trova esattamente l'auto-dromo del Mugello, e quali sono le strade migliori per arrivarci.

Arturo Crotti Moglia (Mantova)

Visto e considerato che il 23 di questo mese l'impianto mugellano riaprirà i suoi battenti per un impegno mondiale, ci pare opportuno chiarire un po' le idee a coloro che volessero arrivarci per la prima volta.

Diciamo subito che una volta usciti dall'autostrada al casello di Barberino del Mugello (nel tratto autostradale fra Bologna e Firenze), gli automobilisti trovano dei vistosi cartelli che li guidano fino al circuito. Nell'ipotesi di una mancanza di essi, abbiamo preparato una pianta schematica dell'itinerario, con le indicazioni dei principali bivio, che dovrebbe essere sufficiente. Dal casello dell'autostrada al circuito non vi sono più di una trentina di chilometri. Per chi voglia arrivare dalle nazionali, segnaliamo che la S.S. 65 è quella che porta da Firenze a Bologna attraverso Futa e Raticosa.



## LA FOTO

### L'Alpine superstite

Nella rubrica fotografica desidererei mi pubblicasse una immagine dell'Alpine Renault 3 litri che partecipò alla 24 Ore di Le Mans del 1968, numero di gara 30. Vorrei sapere ed erano i piloti di questa vettura, qualche dato tecnico ed risultato ottenuto.

Vorrei anche sapere chi erano i piloti della Porsche 908 '64 che sempre a Le Mans giunse seconda dietro Ickx-Oliver.

Vincenzo Moncada - Caltanissetta

L'edizione 1968 della classica francese, che in quell'anno svolse il 28-29 settembre a causa dei rivolgimenti del maggio francese», vede alla partenza ben quattro esemplari della SP Alpine-Renault dotata del motore 8 V 3 litri approntato da Gordini. La n. 30, che fu poi l'unica ad arrivare alla fine, era pilotata da De Cortanze-Vinatier, che la portarono all'8° posto assoluto a 166,012 di media contro i 165,536 della Ford GT 40 dei vincitori Rodriguez-Bianchi.

Questi i principali dettagli tecnici della Alpine 3 litri. Motore posteriore centrale 8 cilindri a V, cilindrata effettiva 2996 (alesaggio-corsa 85 x 66), alimentazione tramite carburatori Weber, potenza sui 350 CV, cambio ZF 5 marce, pneumatici Michelin. Nella foto, vediamo l'Alpine n. 30 nelle prime ore di gara assieme alla Howmet turbina di Thompson di Heppenstall, che si dovette ritirare alla 7. ora per fuoristrada.

A proposito dell'altro quesito, ricordiamo che Ickx-Oliver vinsero nel 1969, a 208,250 di media oraria, con la Ford GT 40, battendo di 120 metri dopo quasi 5.000 chilometri di corsa la Porsche 908 di Herrmann e Larrousse.

re rigido è unicamente l'effetto di strisciamento, al limite del bloccaggio della macchina in caso di sterzature piuttosto importanti. E questo in proporzione diretta alla differenza dei raggi, cioè in pratica al valore della carreggiata pari di raggio di curva.

Andiamo avanti. Sappiamo bene che gli attuali autobloccanti lavorano molto poco, e devono essere sempre più stretti con l'aumentare della potenza. Al limite, lavorano permettono una differenza velocità di rotazione delle ruote motrici) solo in rarissimi casi, nelle curve con angolo minore. In rettilineo e nei curvoni, una F. 1 va via in l'autobloccante inserito.

Per di più, anche quando il differenziale svolge il suo compito, lo strisciamento pericoloso c'è già; con gli attuali pneumatici extra-larghi, si possono apprezzare velocità differenti sul lato esterno e quello interno di una sterzata... Quindi ci vorrebbe un differenziale in ogni moe e ruote posteriori binate.

fine, il notevole assorbimento di potenza creato dall'assenza di un differenziale quando la vettura è in traiettorie curvilinee viene minimizzato, quando si hanno un sacco di cavalli di troppo, come è il caso delle Porsche Turbo. Anzi, ogni accelerata rischia di far patinare la ruota meno carica, scaricando l'immensa potenza a disposizione attraverso il povero autobloccante. Le possibilità che a questo di rompersi sono o meno pari a quelle che

ha un semiasse di non sopportare le trazioni anomale dovute alla trasmissione rigida, ma almeno il pilota sa che potrà dosare a suo piacimento la potenza avendo la certezza di avere sempre la trazione garantita. Lo stesso dicasi a proposito del consumo dei pneumatici.

Sommati i pro ed i contro, non vediamo sinceramente la ragione di dotare di un dispositivo differenziale, sia pure autobloccante, una vettura da corsa. Quanto allo schema, noi non lo abbiamo ma lei se lo può facilmente immaginare: pensi ad una corona della coppia conica solidamente fissata ad un albero che esce dai lati della scatola del cambio, con i suoi bravi giunti, semiasse, e via dicendo.

### MODELPOSTA

Sono un elaboratore di modelli 1/43, e vorrei sapere da voi se esistono in commercio fogli di decalcomanie di sole lettere (maiuscole e minuscole, nere e bianche) adatti ai modelli suddetti.

Sandro Gentili - Ancona

I fogli esistono, ma sono troppo grandi per la scala 1/43. Si tratta infatti di foglio per aeromodelli. Lo stesso dicasi per i fogli per i kit in plastica degli aerei, anch'essi non in scala. Non le resta che provare con le lettere trasferibili a ricalco (tipo Letraset) che si trovano nelle cartolerie ben fornite o nei negozi di articoli per disegno.



### IL DITO SULLA PIAGA

Ho da poco appreso i risultati della seconda giornata di prove svoltesi in vista del G.P. del Sud Africa, risultati che ancora una volta quest'anno non vedono la Ferrari in primo piano. Quello che è grave (e che preoccupa) è che a rendersi autrice dei tempi non eccelsi dei test pre-gara è stata la nuova macchina di Maranello, la tanto attesa T, che sino a pochi giorni fa era detta capace di prestazioni superbe.

E la cosa in sé potrebbe anche non essere così eclatante, se l'esordio dell'ultima nata non fosse stato preceduto, proprio ad opera degli uomini che questa nuova macchina hanno sviluppato e collaudato, da affermazioni caratterizzate da un ottimismo e da una sicumera a tutta prova che adesso suscitano, nell'animo dell'appassionato, quasi un moto di rabbia.

Nel ruolo non da protagonista, nelle prove di questo G.P., dell'ultima «baby» rossa, hanno forse giocato in maniera determinante le prove più recenti (dalle quali sarebbe stato lecito attendersi, in un clima più sereno, una messe di informazioni determinanti per una messa a punto ottimale del mezzo) condotte col fiato corto, dopo che lo staff dirigenziale di Maranello si era reso conto di non poter più «ripescare», quanto a competitività, una B 3 diventata tutta d'un tratto (ad opera delle avversarie) troppo anziana.

Lei propone un po' di umiltà. Ed invece alla Ferrari c'è purtroppo ancora di questa mancanza, che è pur così tanta cara, alla Ferrari ed a noi tutti, in ormai troppe occasioni. E non è solo, a mancare, l'umiltà di dire «siamo delusi, abbiamo fatto una brutta figura», ma anche l'umiltà tecnica di capire che — a volte — non c'è nulla di male a copiare chi vince. In una parola, a lavorare un poco più semplicemente.

Una delle idee fisse della Ferrari è sempre stata l'«arma assoluta», la meraviglia tecnica una spanna più su della marea degli assemblatori, per primeggiare con la quale non serve il campione del mondo. Proponenti lo devoli, che portano a vetture seppur di fanabolismi tecnici, che costano il triplo

delle altre e che — purtroppo — non vincono. Quando si imposta una Formula 1, lo scopo non deve essere quello di strappare gli «oooh» di meraviglia agli inviati di tutto il mondo, ma quello di presentarsi per prima all'appuntamento con la bandiera a scacchi, a qualsiasi prezzo, anche a costo di sentirsi riacchiare dietro per la monosciocca «made in England».

Ed invece (e sarebbe il caso di aggiungere: purtroppo), alla Ferrari pur non avendo troppi soldi da spendere per il reparto corse si lascia da parte la B3 (che bene o male le sue corse le vinceva, ma è una macchina «impura») e ci si getta sul progetto «T». Con il risultato non solo di non riuscire a produrre subito una macchina «vincen-

# I facili « profeti »

E' risaputo che una nuova vettura va giudicata soprattutto in gara, dove le condizioni di utilizzo, a cagione della concorrenza più che mai agguerrita, vengono ad essere esasperate sino ed oltre (qui sta il punto) il limite.

Delle qualità di questa nuova T si è invece parlato molto soltanto per dei test svoltisi a Fiorano, con (asseriti) continui abbassamenti del record sul giro, ma in pratica senza alcun riferimento utile con il comportamento di vetture avversarie, unico parametro essendo le prestazioni, sullo stesso circuito, dell'altra Ferrari, la B 3.

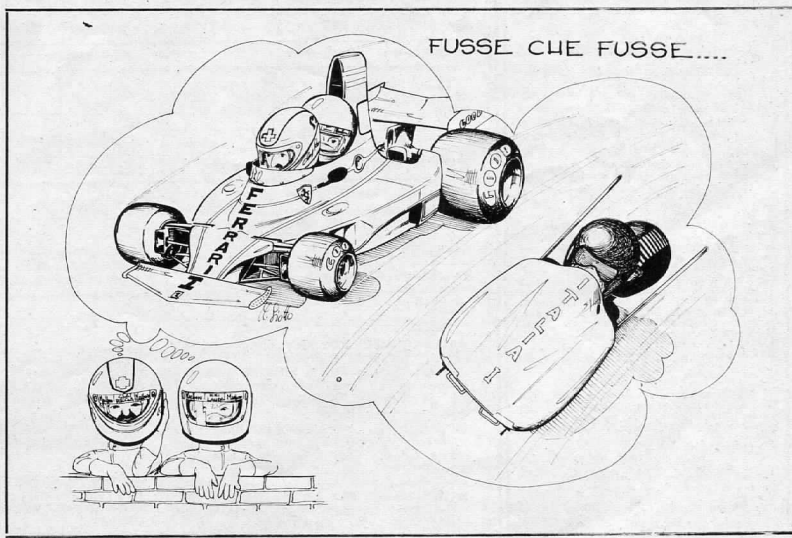
Lauda garantiva che la T, se fosse stata presente in Sud Africa, di certo avrebbe conquistato la pole-position. Ora la T in Sud Africa c'è andata, ma la pole-position, quantunque percentesimi di secondo, non è venuta e per più di una lunghezza nei confronti delle più dirette avversarie (leggi Brabham e Tyrrell).

In definitiva, quindi, dai risultati delle prove del G.P. che si correrà domani, viene un'altra lezione di umiltà per gli uomini di Ferrari: i quali troppo spesso negli ultimi tempi si sono lasciati andare ad affermazioni troppo categoriche e presumibilmente, alla luce di questi primi approcci agonistici, assai poco caute.

Antonio Amato - Palermo

te», ma di non portare a termine lo sviluppo del buon lavoro svolto nella stagione scorsa.

Rimane un mistero il perché la Ferrari, unica fra le Case che nel '74 avevano un monoposto in grado di vincere, si sia imbarcata nella costruzione di una macchina completamente diversa e zepa d'incognite. McLaren, Brabham e Tyrrell avrebbero ciascuna sicuramente avuto la possibilità ed i denari per costruire una macchina nuova e magari rivoluzionaria. Non lo hanno fatto, limitandosi a raffinare al massimo le loro già ottime M 23, 007 e BT 44. Sottolineare il fatto che i tre Gran Premi fino ad ora disputati nella stagione '75 sono stati vinti da queste tre vetture diventa, a questo punto, quasi inutile.



il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)  
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiorazione 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 Auto Distribuzione 20138 Milano, Via Fortezza, 27 - Tel. 02/2525 Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGEGRIE 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; JUGOSLAVIA Din. 18; OLANDESE Hfl. 2,50; SPAGNA Ptas. 50; SUD AFRICA R. 0; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potete trovare AUTOSPRINT all'estero:  
Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.A., Calle La Rioja 1134/50, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstr. 38A, 5041 ITTA; BELGIO: MORANEA & CO., Wolvriem 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEVAL PTY. LTD., 62/C Carlton Crescent, SUMMIT HILL - N13 W. 2150; Canada: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dep. Publications, 1 Rue de la Petite Ile, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEDIMPEX LTD., 6022 Papineau Avenue, MONTREAL 25, P.Q.; Danimarca: JANSK BLADSDISTRIBUTION V/Mogens Schroeeder, Hovedvagtsvej 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDIO HERNANDEZ, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAOUIL; Francia: BRENTANUS, 37 Avenue de l'Opera, PARIS 12E; GERMANIA: MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue Roumouf, 75060 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAKRACH U.M.B.H., Postfach 10, 10, 10 Ey-Abteilung, Pullerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 68 Synnada Avenue, ATHENS 405; Inghilterra: NICON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN AMALCAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kibian Soraya, TEHRAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makdesi Street, Halim Hanna Bldg., 1ST Floor, Box 181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 114a Scotts Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E. DI MARTINO, Calle Palma 392, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO FERREIRA, Rua Rodrigues Da Fonseca, 135-5 E LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESS-DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine 1ER, MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL LIBRANSA DE LIBRERIA, Evaluador Sr. Miguel S. MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Alva 12A, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LINDBERG, Fack, 67 104/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WILLIAMS A.B., Fack, S-104 22 STOCKHOLM 30; Svizzera: AED A.G., Dornacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G. Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.C., Sevelogerstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE 5/7 Rue Leve, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegezzi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMALIT, Tuche YASANI GASIN TEWUNEE, Avenida Gonzalo Ramirez 1583, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MUNDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sarcocina (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - 522, SAN PAOLO; Sud Africa: LEDICOLA MICO PTY. LTD., Fancourt House, 41 Kirk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

**ALBERTO DALL'OLCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 autom. Cas. post. A.D. 1754 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.854-851 - Uffici di Bologna: Via Imenio 12, Tel. (051) 23.22.65-27/59-40; Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 283.314 - 283.319; Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 381.852; Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 93.235; Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 850.062; Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-961-427; 866.821.836-367; Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590.  
Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 45.55.11 centralino automatico.

Fotolito: Zinografica Felisina Bologna.



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

**SI VENDE**

**AUTO**



● **ABARTH 595 competitiva**, gioiello del preparatore Adolfo Bologna, 2 cambi. COSI' RAFFAELE - Via Toti, 34 MONFALCONE - tel. 75.965.

● **ABARTH 1950 pronta rally**, Ceccato HP 180, MASSIMO GREGORI - Tel. 0445/23.231 ufficio: 0445/20.722 abitazione.

# I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
<b>AMOCO</b>		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
<b>MOTUL</b>		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - G.T.)	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/50	L. 2.000
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetico 100%	L. 3.500

**INDUSTRIA PETROLCHIMICA DEL VESUVIO**

SUPERIPES	20W-50	L. 1.400
IPES MOTOR OIL HD S 1	20W-30-40-50	L. 1.200

**RAND**

Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 1.700
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.250

**TEXACO**

HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050

● **ALFA ROMEO 2000 GTV** gruppo 1, 1973 Pezzali preparato Autodelta 1975, vincitore giro d'Italia 1973, FISA 1973 e 1974 pronta corsa vendo per cambio categoria. Telefonare PEZZALI 0375/81.523 -

● **AMS 1300** perfetta accessoriata vincitrice Trofeo Montagna quinta zona, eventualmente Orsetto OM, attrezzato velocissimo. DERNASCONI - Tel. 090/21.68.26.

● **AMS Telaio 1000, 1973, telaio 2000, 1974** come nuovi completi oppure senza motori. ANASTASIO - Tel. 011/54.74.85.

**BMW 520 motore 2800, freni 3000, 40.000 km.** ANGELINI. Tel. 06/53.93.57. L. 3.300.000 anche dilazionando.

**BMW 2002 SCHNITZER** 1970, 150 CV asse Koni, ruote 185, accensione elettronica, spoiler. Telefonare ore 14-16 081/32.22.92-32.35.10.

● **CHEVRON B21** 1972, perfetta motore 1,3-1,6 oppure solo telaio rapporti, ruote pioggia. ANASTASIO - Telefono 011/54.74.85.

● **CHEVRON B23** 1974, come nuova con motore 1,3-1,6 oppure solo telaio. ANASTASIO - Tel. 011/54.74.85-54.50.24.

● **CHEVRON** ultima costruita del tipo B23, originale fabbrica, consegnata agosto 1973, sdoganata, mal urtata poche gae, cambio FC400, Solo telaio completo e adatto per motori 1300-1600-2000. Telefonare LUIGI PASINI 0522/72.245.

● **DALLARA SPORT 1300** anno 1973 plurivittoriosa, revisionata e aggiornata motore e telaio, accessoriata, rapporti ricambi, vende a RAGASTAS \* per cambio categoria. Tel. 0525/53.117 - L. 2.000.000.

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

● **FIAT 903 SPORT** preparata Gr. 1 rally protezioni e Roll-bar. Tel. 0532/50.030. Lire 550.000.

● **FIAT 650** preparata Edmondo, una corsa, cerchi, gomme, codolini, accessori vari. Telefonare EDMONDO Tel. 0172/42.036.

**FIAT 128 Trivellato** cerchi Campagnolo 9" sedili Fusina radiatore olio strumentazione completa super accessoriata. Telefonare ore ufficio. Tel. 02/43.79.45.

● **FIAT 124 SPYDER 1600 Gr. 3** pronta Rally, motore cambio nuovi Hard Top, accessorizzata, vendesi. Tel. 0461/21.814.

**FIAT 128 SL/1300** 1972, preparazione stradale, 2 carburatori, assetto, cinghie. Telefonare Domenica mattino ore 9 - DINO 0424/72.041 L. 1.500.000.

**FIAT 124 Berlina '67**, km. 40.000 più impianto gas, gancio traino. Tel. 0131/25.27.02-9.12, 16-20.

**FIAT 124 Sport 1400 cc** anni 1967, mal sintonizzata, ottime condizioni, motore revisionato. Motore Fiat 124 Sport 1600 cc, anno 1974 seminuovo, Telefonare Off. AMADIO (TV) ore ufficio: 0422/46.263.

● **FIAT 124 ABARTH Gr. 3** preparazione Ceccato, mal corso, perfetta, privato vende. Telefonare 0444/22.565.

**LANCIA FULVIA HF 1600 Gr. 4**, completa. AGUZZONI - GORIZIA. Tel. 0481/20.93. L. 1.200.000.

● **LANCIA FULVIA HF 1600 Gr. 4**, completa di tutto, pronta per correre. AMBROGETTI - Via Monforte, 49 - MILANO - Tel. 02/70.01.91. L. 1.900.000.



**LOLA L. 294-BMW** scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17-20.

● **MARCH BMW 74S Sport 2000** aggiornata 1975, motore nuovo Trivellato, completa rapporti, gomme, pezzi ricambio motore e carrozzeria. Vera occasione. VOLTOLINA - tel. 049/67.177 ore ufficio.

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



**MG J2 SPORT CORSA** macchina nello stato originale. MEDICI G&G Via Emilia All'Angelo, 48 - Reggio Emilia tel. 0522/73.245 - 73.246.

● **OPEL COMMODORE GS/2800** gruppo 1 coupé cedesi prenotazione, CARLO CASSI-GOLI - tel. 0832/25.694 - 25.794 ore pasti. L. 4.200.000 iva compresa.

**OPEL COMMODORE COUPE' GS/E 2,8** come nuova, Automatic, servosterzo, aria condizionata ecc. Km. 25.000. Telefonare ore ufficio: 059/24.34.04 - L. 3.500.000.

**OPEL ASCONA 19 SR 11/73**, km. 20.000, come nuova. Telefonare 0543/34.575 ore 19-21. L. 1.800.000.

**O P E L**  
Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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



**DE TOMMASO PANTERA GTS** anno 1972, motore particolare, cerchi speciali, parafanghi allargati. Telefonare ore ufficio: 0623/98.44.61.

● **PORSCHE 911 Carrera RS 2700** aprile 1973, preparazione gruppo 3 Stoccarda meccanica in perfetto stato, carrozzeria senza urti, gomme nuove, autobloccante Rally, cambio rinvincinato, ammortizzatori a gas Bilstein, protezione integrale Avional, vettura completa di ogni altro accessorio, perfetta. MILANO 02/31.22.98 - 31.73.25.

● **RENAULT ALPINE 1600 GT 3** anno 1973, motore 2000 km, garanzia Terrosi - Telefonare ore pasti: 045/25.153.

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

**BISARCA FIAT 650 N3B 1972**, metri 10 km 40.000 completamente furgonata officina viaggiante perfetta. Tel. 081/93.62.80. L. 10.000.000

**BISARCA** Delta Corse vende bisarca con gomma, motore completamente nuovo, rinvincinato. Telefonare: 02/31.85.346 - 99.57.247.

● **RANGE ROVER** recentissima. MEDICI G & G - Via Emilia All'Angelo, 48 - REGGIO EMILIA - Tel. 0522/73.245-73.246.

**MONOPOSTO**

**FORMULA ITALIA** perfetto, 12 gare, aggiornato '75. Telefonare: HOZ-MILANO ufficio 62.78 interno 255, casa 88.88.236.

**F. DELTA MK2 4** vetture Ufficiali si vende o noleggia ASSISTENZA AUTODROMO - Tel. 02/31.85.346 - 02/99.57.247.

**FORMULA ITALIA 1** completa di carrello Abarth seminuove. Rivolgersi al tel. 0586/14.42.98.

● **FORMULA ITALIA 5** gare, carrello, motore, gomme. Telefonare ore pasti - 051/38.16.96 - L. 2.000.000 trattabili se contanti.

## PUMA GT

Stabilimento: TOR LUPARA  
00137 Roma - Via Nomentana Km 15 Tel. 0774/40.02.55  
per risposta - si prega inviare  
L. 200 in franchi-belli

**VETTURA DI SERIE  
A L. 1.790.000**

cerchi concessioni per le zone libere

**KART**

KART plurivittorioso Birel Nivelles Parilla S30 seconda categoria. CREMA A. Tel. 02/92.96.372. L. 390.000.

**ACCESSORI** e parti speciali

PER ALFA ROMEO GTA: 5 cerchi Campagnolo da 8"x13" completi Firestone slicks SP WB24 80% più uno nuovo, cambio rinvincinato Alfa, un ponte autobloccante completo, una slitta Autodelta nuova. Tel. PICCIN CAMILLO - 0438/59.584.

**MOTORE 1000 cc.** completo come nuovo da competizione per autovetture Fiat 850 coupé o spider. Coppie coniche per gare in salita e da pista, terza e quarta rinvincinate. PALERMO telefonare ore pasti - 091/59.30.97.

● **MATERIALE DISPONIBILE** per 2000 GTV motore Autodelta gruppo 1 internazionale nuovo, 2 cambi rinvincinato e normale, 2 ponti completi 8/41-10/41, 8 cerchi Campagnolo in lega per internazionale, 9 cerchi Campagnolo 7 pollici per gruppo 2/1976, 4 gomme Michelin racing intermedie e slick. Telefonare PEZZALI 0375/81.523-92.039 oppure DALLARA 0525/53.117.

**FGORD BDA 1300** Broadspeed CV 196 ex Giannotti perfetto. tel. 081/36.62.80 - lire 4.500.000.

**MOTORI BDG 2000, F.V.A. 2000, 1,6 - 1,3,** revisionati cambi, rapporti, accessori - ANASTASIO - Tel. 011/54.74.85 - 54.50.24.

**VARIE**

● **CASCO INTEGRALE A 33** nero opaco, visiera scura «Bell». DARIO FAROVINI c/o Raimondi Carlo - Via Vigoni n. 20 - 20070 SOMMAGLIA (MI) L. 20.000.

● **ACCESSORI E PARTI SPECIALI** Dispongo caschi Fiberglass omologati Snell, approvati CSAI, colori bianco-arancio LUI. GI SAVI - tel. 02/21.31.381 L. 49.000.



**Kit Trasformazioni  
Porsche RS - RSR - 2,7  
prezzi ottimi appl. facile**

**Spampinato Zibido  
S. Giacomo (MI)  
Tel. (02) 9057072**

**BARONE** ROMA  
VIALE PARIOLI TEL. 5803002

**Sedili Anatomici con poggiatesta L. 40.000**  
**sedile corsa kg. 0,5 Fodera velluto L. 25.000**

● **MIURA S 70** gialla, favolosa, perfetta vendo miglior offerente, eventuale permuta con Ferrari Daytona. Tel. 0522/30.806.

**SI COMPRA**

**AUTO**

● **FERRARI CALIFORNIA** Rivolgersi a GARAGE ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 Milano.

**SI VENDE**

**ACCESSORI** e parti speciali

● **CAMBIO COLOTTI** scatola Volkswagen qualsiasi condizione. CERICOLA - Telefonare ore pasti 011/55.27.63.

**VARIE**

● **VETTURE** pronte Rally Gr. 1-2-4 Telefonare ore 13,30 oppure 20,30 al 0184/34.383.

**Delta Corse MONTAGGIO KIT RENAULT 5** messa a punto banco prova, rodaggio tutto compreso. L. 170.000. Tel. 02/31.85.346-02/99.57.247.

● **GIORNALISTA PILOTA** cerca sponsor per Formula Italia. Informazioni: ALESSANDRO MANNUCCI - Via San Gimgnanno, 84-00138 ROMA.

● **PILOTA**, GT-Sport fino al gruppo 3, esperienza serietà, offresi. Scrivere: P.F.L. 88030 SCICONI (Cz).

● **«ICCDRAC»** cerca navigatore esperto per Campionato Italiano Rally Porsche Gruppo 4. PALERMO - Tel. 20.10.01.

● **Montaggi cambi** a 5 marce autobloccanti tutte le versioni 128 - Telefonare FIAT SCOTTI - FIRENZE - Tel. 68.61.61.

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

**MARCO MAGRI  
ALFO C. PREDIERI  
ANTONIO RAMENGINI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO - Leopoldo CANE-TOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James HUNT - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS**

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzales Canonanuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royce - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

**AUTOSPRINT** pubblica anche

servizi particolari di:

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

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigi Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattana - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Rocco

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor - Ferrari Nasalvi - Giorgi - Giuliani - Hruby - Laurence Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühler - Corzi - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Pita - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6  
CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA  
Telefoni: (051) 45.55.11  
Telex: 51212 - 51283 AUTOSPRINT

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

## HELVETIA

**ROZZANO (MI) - Via Monviso 79  
Tel. (02) 8252979**

**Trasformazione tipo Porsche 2,7  
per tutti i modelli della serie 911**