

LEGGETE  
SUBITO

Primavera  
Formula 2



DA PAGINA 6

Tasmania  
bilancio  
finale

DA PAGINA 16

La corsa  
al sole



A PAGINA 52

25 DOMENICA  
SPRINT

34 LA ZANZARA

42 GIORNALE  
SCUDERIE

43 KARTING

62 TUTTE  
SPRINT

64 POSTA  
ESPRESSO

66 COMPRA  
VENDITA

Perché non  
impariamo  
dai francesi?



In questi ultimi tempi di pagamento della tassa di circolazione sugli autoveicoli abbiamo più o meno tutti rivissuto il triste calvario delle code agli sportelli, con il tempo perduto, e la dolorosa cessione di denaro. Tristezza e dolore che si accentuano se pensiamo a quel che avviene in casa dei nostri vicini di Francia, che pur non essendo nemmeno loro esenti dal pagamento hanno almeno la consolazione di non essere pressati da procedure burocratiche irritanti, e non essere taglieggiati con cifre raccapriccianti.

Procedure burocratiche, dicevo.

I francesi vanno a pagare la tassa di circolazione, nella maniera più semplice e svelta: andando dal tabaccaio a comprar sigarette, una volta all'anno comprano anche la « vignette », una specie di marca da bollo adesiva, da apporre sul cristallo anteriore. Tutto qui.

Da noi, lo sapete, ci vuol ben altro! Innanzitutto è l'A.C.I. il delegato a incassare, il che significa già una perdita di tempo perché non si può semplicemente andar sotto casa, dal tabaccaio all'angolo, ma solo agli sportelli A.C.I.

Poi c'è l'altro (malefico) aspetto della questione, rappresentato dalla procedura. A me personalmente è capitato, tempo fa, di perdere un'intera mattinata, per andare fino agli sportelli, fare le varie code, e tornare a casa.

Poi c'è il fatto non meno importante che a questa perdita di tempo (cioè di danaro) si aggiunge il maggior costo della tassa di circolazione dovuto agli « aggi » che sono percepiti dall'A.C.I.-parastato e che (speriamolo) servono a mantenere gli impiegati che si occupano delle tasse di circolazione.

Sempre per esperienza diretta, vi dirò che ho contato cinque persone, nella irritante trafila delle operazioni di pagamento: uno che ritira il libretto di circolazione e scrive qualcosa, uno che compila qualcosa sul libretto, un altro che scrive qualcosa sul bollo, un altro che registra il tutto, infine il cassiere che incassa e restituisce libretto e bollo nuovo. A parte il tempo, è chiaro che sono cinque stipendi, che marciano, cinque stipendi (e casse mutue, e pensioni) inutili, anzi dannosi visto che fanno anche perdere il tempo di cui abbiamo parlato prima.

Cosicché tutta la facenda della tassa di circolazione è un enorme salasso collettivo senza senso, salvo quello di mantenere un apparato burocratico parassita. Pare che finora nessuno se ne sia accorto. D'altra parte ci volete che se ne accorga, tra i nostri ineffabili uomini politici, di ogni colore?

Negli ultimi trent'anni ci hanno edificati con tali « invenzioni » che ormai è chiaro come non ci si possa attendere buon senso, da questa « sovraspesce » (o sottospecie) dell'uomo italico. Son ben stati i nostri uomini politici a voler risolvere il troppo peso della burocrazia sulla economia nazionale... istituendo il Ministero della riforma burocratica, cioè aumentando la burocrazia!!

Torniamo al nostro bollo, ed a quello dei cugini francesi.

L'italiano, oltre alle piacevolezze di cui sogna, ha il privilegio di pagare tasse di circolazione inaudite (che tra l'altro si aggiungono a quella mostruosa che è la tassa sulla patente, sconosciuta altrove).

Avessero almeno una ragione! Invece non ne hanno, perché la tassa è percepita (o carpta?) senza giustificazione.

Serve per fare e mantenere le strade? Pare di no, visto che le autostrade italiane sono state costruite con una pesantissima sovrattassa sul carburante (24 lire del 1948!) imposta senza discussione eppoi una volta costruite (molto lentamente) le strade ed autostrade, si sono imposti pedaggi molto pesanti giustificandoli con... la logica di pagare le strade (come se le imposte sul carburante non bastassero).

I francesi hanno cominciato a sentir parlare di tassa di circolazione nel 1957, grazie ad un ministro (si chiamava Ramadier) che doveva reperire fondi per i vecchi indigenti, che in Francia sono trattati bene. Il Ramar dier propose e fece accettare la « vignette » tutt'ora esistente, per quello scopo, ed i fondi raccolti servono davvero a quello scopo, per onestà.

Da noi si è dato il caso delle 24 lire (del 1948) chieste per fare le autostrade, e che son finite chissà dove. Lo facesse un cittadino qualsiasi, questa maniera di agire si chiamerebbe truffa. . .

La tassa di circolazione che i francesi pagano dal 1957, e che serve al fondo nazionale per i vecchi, è limitata, ed è anche proporzionale all'età del veicolo. Le macchine che hanno meno di cinque anni pagano tassa piena, quelle da 5 a 20 metà tassa, quelle da 20 a 25 anni una tassa simbolica di 30 franchi (circa 4.500 lire) qualsiasi sia la cilindrata. Quelle oltre 25 anni non pagano nulla.

OPINIONE

# Il franco...bollo

E adesso, finalmente, veniamo alle cifre, che sono proporzionali alla potenza fiscale.

Le macchine da 1 a 4 cavalli (fiscali) pagano 70 franchi annui (10.500 lire), da 7 a 10 cavalli pagano 100 franchi (lire 15.000), da 8 a 11 cavalli 260 franchi (29.000 lire) e da 12 a 16 cavalli 320 franchi (48.000 lire).

Sappiate che le cifre in lire italiane sono in eccesso, poiché le abbiamo calcolate col franco a 150 lire. In sostanza sono inferiori.

I cavalli fiscali francesi sono molto più robusti dei nostri, sono dei cavalloni grossi, perché da noi una Fiat 126 ha 7 CV fiscali, mentre in Francia ne ha 3, una Renault 12 ne ha 15 contro 7, una Lancia Fulvia ne ha 17 contro 9, e la più prestigiosa delle macchine francesi, la Citroën-Maserati SM è di 15 CV fiscali francesi contro i 28 italiani.

Quindi, tanto per fare esempi pratici, una Citroën Diane 4 paga in Francia 70 franchi annui (se ha meno di cinque anni) mentre in Italia paga meno (5.095 lire), ma è il caso limite che riguarda solo le macchine di piccola cilindrata.

Per le altre vedete la tabellina qui sotto; fatta di qualche esempio capace di darvi rapporti di comprensione immediata:

Modello	Cilindrata	Tassa Italiana	Tassa francese	CV fiscali italiani	CV fiscali francesi
Citrën Dyane 4	435	5.095	10.500	5	2
Fiat 126	600	7.640	11.460	7	3
Fiat 1100	1118	21.695	15.000	13	6
Alfasud	1200	27.500	15.000	14	7
Fiat 128	1300	32.085	15.000	15	7
Renault 12	1289	32.085	15.000	15	7
Innocenti Regent	1500	39.725	39.000	16	9
Lancia Beta	1600	46.855	39.000	17	9
Fiat 131	1600	46.855	39.000	17	9
Renault 117	1565	46.855	39.000	17	9
Ford Taunus	1600	46.855	39.000	17	9
Alfetta	1800	51.945	39.000	18	10
Peugeot 504	1971	65.185	39.000	20	11
Citrën DS 23	2350	79.445	48.000	22	13
Lancia Stratos	2418	106.140	48.000	26	14
BMW 525	2500	113.055	48.000	27	14
Mercedes 280	2746	120.185	48.000	28	16
Citrën-Maserati	2670	120.185	48.000	28	15
Fiat 130	3235	148.705	* 150.000	33	17
Renault Dino 308	3000	155.835	* 150.000	33	17
Ferrari 365	4400	284.685	* 150.000	50	25

\* Fino a due anni di età. Da 2 a 4 anni lire 75.000; 5 anni lire 66.000; 6 anni lire 57.500; da 6 a 20 lire 33.000; da 20 a 25 anni lire 4.500.

Nota: per esemplificazione abbiamo calcolato le tasse francesi al cambio di 150 lire per franco. In realtà il franco francese vale meno, per cui in sostanza le tasse sono ancora inferiori, senza inoltre tener conto del maggior potere d'acquisto dei francesi rispetto a noi.

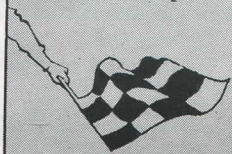
C'è una spaventosa sproposizione, come si vede, tale da chiedersi se da noi l'« homo politicus » sia un essere dotato di raziocinio oppure no.

Poi viene il caso delle macchine di cilindrata elevata, quelle che in Francia sono oltre i 16 cavalli fiscali. Per queste, considerate di lusso, le tasse sono scaglionate (per età) in modo diverso. Quelle che hanno meno di due anni pagano, qualunque sia la cilindrata, 1000 franchi (150.000 lire); da 2 a 4 anni 500 franchi (75.000 lire), da 4 a 5 anni 450 franchi, da 5 a 6 250 franchi, da 6 a 20 anni 220 franchi (33.000 lire), e da 20 a 25 anni i soliti 30 franchi (4.500 lire). Le altre non pagano nulla.

In queste cifre non è soltanto una enorme differenza di spesa, ma una enorme, spaventosa, differenza di mentalità politica. Una enorme, spaventosa ed anche soprattutto disgustevole differenza di concezione di cosa sia l'amministrazione della cosa pubblica, da parte di coloro che dovrebbero essere al servizio della collettività in quanto incaricati (e pagati) dalla collettività per reggere la cosa pubblica.

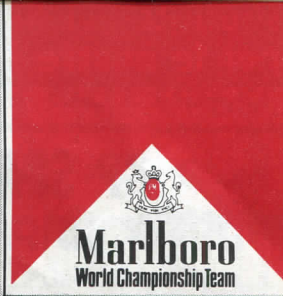
Franco Lini

TELESPRINT e Marlboro World Championship Team presentano



# DOVE

## corriamo domenica



**MARZO 1975**

Le corse in calendario dal 19 al 30 marzo in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19	Trofeo d'Inverno «Luigi Rinaldi»	Gr. Piloti Romani	Autodromo di Vellelunga di km. 3,200	ore 10 ore 18	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	«Vagabondo» (Alpine 1900) media 96,336 kmh.
19	G.P. d'Apertura	Rally-pista	Pista S. Spirito	ore 14,30	●	Rallycross	
21-23	Rally Firestone	Spagna			● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Europ. Cond. ral- lies-coeff. 3	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona) punti 18,265
21-23	Bergischer Lowe	Germania	Circuito di Zolder di km. 4,220		● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
21-23	Economy-Run Rally	Gran Bretagna			● ● ● ●	Rally	
22	SAR Ticino	Svizzera	P. Lugano A. Lugano km. 100	ore 8 ore 11	● ● ● ●	Regolarità	
22-23	300 km. del Fuji	Giappone	Circuito del Fuji di km. 6		● ● ● ● S, C2	Velocità in circuito	
22-23	Kristall Rally	Austria			● ● ● ●	Rally	
22-23	Trifels Rally	Germania			● ● ● ●	Rally	
22-23	6 Ore di Waremme	Belgio	Waremme		● ● ● ●	Rally	
22-23	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Vallelunga	ore 8-13	●	Scuola pilotaggio	
23	Mondiale Marche Mugello	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km. 5,245	ore 11,30	● ● ● ● GT4, S Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta, 150 giri
23	4 Ore di Monza	AC Milano	Autodromo di Monza di km. 5,775	ore 13,20	● ● ● ● T2 Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Peltier-Laposse (BMW-CSL) media 183,817 kmh.
23	Atlanta 500	Stati Uniti			● ● ● ● STK	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet) media 220,320 kmh.
23	Salita di Zoltenbach	Germania			● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S C2, F3, FV, FSV	Velocità in circuito	
23	Salita di S. Ignazio	Francia			● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in circuito	
23	Salita di Wiltz	Lussemburgo	Ettelbruck		● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in circuito	
23	1. Coppa Renault	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km. 5,775	ore 9,30	● FR, SLS	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
27-31	Safari Rally	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Mond. Marche Rally	Rally Joginder Singh-Doig (Mitsubishi Colt) pen. 678			Velocità in circuito	
28	Corsa a Oulton Park	● ● ● ● T1, F. 5000	Velocità in circuito Redman (Lola T332) media 184,180 kmh.			Velocità in circuito	
28-29	Rally di Sicilia	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally Ballestrieri-Maiga (Stratos) in 3.13'40''			Velocità in circuito	J. P. Jabocille (Alpine A 441) media 147,333
28-1/4	Circuit of Ireland	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Europeo Cond. coeff. 2	Rally Curley-Frazer (Porsche Carrera)			Velocità in circuito	Scott (Proto) media 138,700 kmh. (disputata a Brands Hatch)
29-30	Rheyder Zolder	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, FV, FSV	Velocità in circuito			Velocità in circuito	
29-31	300 km. del Nurburgring	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, FR, F3, FSV	Velocità in circuito			Velocità in circuito	
29-31	Coppa di Pasqua a Zandvoort	● ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, F3, FF, FV, FSV	Velocità in circuito			Velocità in circuito	
30	Coppa di Pasqua al Nogaro	● ● ● ● T1½, T2, GT3, GT4, F3, FV, FSV, FF	Velocità in circuito			Velocità in circuito	
30	Corsa a Snetterton	● ● ● ● FA	Velocità in circuito			Velocità in circuito	
30	Corsa a Bay Park	● ● ● ● T1, T2, S, FF, FV	Velocità in circuito			Velocità in circuito	

**DOVE NON CORRIAMO DOMENICA**

● 23-23 marzo - QUALIFICAZIONI LE MANS - rinviata all'11-12 giugno; 4 ORE LE MANS - annullate; 23 marzo - SALITA DI MULLACHEN - annullata; 31 marzo - PREMIO CASCO D'ORO F. 1 - annullato.  
LEGENDA: ● ● ● = internazionale; ● ● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa



# TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

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

# 45.54.48

(051)

# F.2

ESTORIL - Alla fine delle prove ufficiali, in giro per l'Estoril si vedevano solo musi lunghi. Il sospetto che, nonostante tutte le assicurazioni, a disposizione delle squadre ufficiali ci fossero ancora delle gomme « speciali » da tempo, si alimentava non tanto del fatto che nei primi quattro posti dello schieramento di partenza ci fossero i quattro piloti delle vetture ufficiali quanto del fatto che fra il tempo di questi uomini, tutti o quasi riusciti a scendere sotto il 1'35 ed il tempo del primo dei privati, lo svizzero Vonlanthen (1'35"7) tra l'altro al volante di una March 742 dello scorso anno, anche se dotata di tutti di un motore eccezionalmente potente, ci fosse un distacco di oltre un secondo. Distacchi di oltre un secondo e mezzo su una pista dove la media generale si aggira sui 160 kmh. tra vetture in teoria dotate dello stesso motore dello stesso telaio delle stesse gomme, lasciano intendere una cosa sola: è il pilota ad andare forte.



Poiché, fatta eccezione per Laffite e forse per Jabouille, le prestazioni precedenti di Tambay e Leclere in F. 2 non sembravano giustificare una tale eccellenza nei confronti ad esempio di Serblin e di Martini, i quali al pari dei due francesi hanno all'attivo una precedente esperienza nella 1974, due « team » organizzati come « Trivellato » e « Minardi », due vetture nuove in ogni particolare e eguali in teoria alle March 752 dei due piloti « Elf », e soprattutto i lunghi « test » invernali di Fiorano, paragonabili a quelli di Tambay e Leclere a quella di sapere se effettivamente si fossero impiegate delle gomme da « tempi ».

A sinistra, Giancarlo Martini, con la sua March 752, è arrivato sesto.

## Tortellini alla HESKETH

● All'Estoril ai boxes di Osella c'era, spettatore interessato, anche Franco Biloti. E' il pilota che dalla prossima corsa disporrà della March 742 con cui in Portogallo ha corso Duilio Truffo. Pur tifando per l'ex « azzurrino » il giovane calabrese è rimasto con il fiato sospeso per tutti i primi giri di gara, quando sul bagnato Truffo non si tirava certo indietro dalla bagarre.

● A mezzogiorno il capannello di francesi e inglesi sotto il camion della « Scuderia del Passatore » stranamente si infoltisce sempre. Il mistero per cui tutti verso quell'ora sentono improvvisamente il desiderio di scambiare quattro chiacchiere con gli uomini del « team » romagnolo è stato risolto quando il profumino uscente dalla attrezzatissima cucina della roulotte, ha rivelato con che menù da « Grand Hotel » Bucci, l'autista, cuoco, tuttofare della « Passatore » tratta i suoi uomini. Un esempio. Sabato, per consolare Leoni e soci della disavventura della gomma bucata, Bucci ha messo in tavola: tortellini alla panna e prosciutto, salsicce e paillard alla griglia, macedonia o frutta fresca, il tutto ovviamente condito con vini romagnoli. Ad abituare i ragazzi così Bucci però ci ha rimesso. Infatti al mattino gli sono state fatte delle rimostranze perché assieme al the, al caffè ed al latte, per la prima colazione mancavano le brioches fresche. Giancarlo Minardi scuotendo la testa ha commentato: « Fra un po' invece di essere il Tyrrell italiano divento il Lord Hesketh di Romagna ».

● Mosley che, come Frank Williams, ha trovato in Italia per le sue March degli sponsor, sta cercando di imparare l'italiano. Alla scuola di Brambilla però l'avvocato ha messo a frutto un sola espressione e per di più in dialetto monzese: « Sunt a pé » (sono a piedi).

## La nuova tabella dell'EURO F. 2

● La nuova tabella dell'EUROPEO F. 2, prevede i seguenti premi:

1°	2.600.000	lire
2°	2.080.000	
3°	1.820.000	
4°	1.690.000	
5°	1.560.000	
6°	1.430.000	
7°	1.300.000	
8°	1.170.000	
9°	1.040.000	
10°	970.000	
11°	780.000	
12°	728.000	
13°	676.000	
14°	624.000	
15°	572.000	
16°	520.000	
17°	468.000	
18°	442.000	
19°	416.000	
20°	390.000	
21°	364.000	
22°	338.000	
23°	312.000	
24°	286.000	
dal 25° al 30°	260.000	

sempreché la vettura abbia percorso almeno il 50% del percorso, in caso contrario i premi vengono ridotti della metà.

Per le vetture ammesse al via ci sono poi i seguenti rimborsi spese di viaggio:

fino a 200 km	208.000
fino a 500 km	260.000
fino a 700 km	312.000
fino a 1000 km	364.000
fino a 1250 km	442.000

In caso di traversata marittima oltre i 700 km si aggiungono 208.000 lire. Per le vetture non qualificate questi rimborsi vengono ridotti del 50%.

« Assolutamente no », è stata la sorprendente risposta dell'avvocato inglese. « La Goodyear non avrebbe nessun interesse (esclusi quelli finanziari di Ecclestone come leggete a parte, n.d.r.) a favorire un « team » piuttosto che un altro. I nostri due piloti al pari di Laffite e Jabouille hanno solo saputo dosare bene in fatto di gomme le due mescole « G 50 » e « G 51 » a disposizione qui all'Estoril. Il secondo e passa che c'è nei tempi di prova tra Leclere e Tambay e tutti i privati, va accreditata per almeno mezzo secondo alla possibilità che hanno entrambi di poter lavorare con tutta una squadra al completo alle spalle, dai tecnici dei motori BMW a quelli dei telai March, all'ingegnere della Goodyear, e nella miglior mentalità "professionistica" che il provare e correre in queste condizioni ha in loro creato in fatto di esperienza. Per ciò che concerne il restante secondo, invece, è solo dovuto al fatto che i due francesi sono i migliori di tutti per abilità di guida e almeno a giudicare dalle prime impressioni gli unici meritevoli di poter arrivare alla F. 1. Nessuno tra i giovani che corrono in F. 2 nel 1975 potrà mai arrivare alla F. 1.

Un dubbio potrebbe esserci per quell'austriaco scoperto da Helmut Marko, Hans Binder. Le doti le ha ma gli ci vogliono almeno due anni di esperienza per poter aspirare al traguardo superiore.

Lo chocch per chi, come lo scrivente, era venuto in Portogallo per verificare le possibilità del compatto plotone di giovani italiani, da Serblin, a Leoni, a Martini, a Colombo, a Truffo, a Francia, era indubbiamente notevole. Soprattutto perché è noto come Mosley stia disperatamente cercando di mettere in piedi un'altra squadra con piloti Vittorio Brambilla e Brian Henton, affiancare a quella pagata dalla Elf, proprio perché, e non lo dicono solo i maligni, a Bicester non sono troppi sicuri di riportare a casa con Tambay e Leclere il titolo continentale di Jarier e Depailler. E poi perché Mosley, che con le March di F. 1 fa già correre due italiani, Brambilla e la Lombardi, se non altro visto il suo continuo avvicinamento sulle orme di Frank Williams al mondo « sponsoristico » italiano almeno sotto il profilo di accordi di patrocinio futuri da portare in porto con soldi e piloti di casa nostra, difficilmente a ragion veduta avrebbe chiuso con dichiarazioni, come quelle sopra riportate, il suo avvenire commerciale in Italia. Comunque in attesa di vedere se Mosley come « talent scout » di piloti ragiona solo in funzione dei soldi che riceve, (ed è noto che quelli che la Elf gli dà quest'anno per Tambay e Leclere non sono pochi), ovvero se il suo « fiuto » è genuino. Dato che il colloquio di cui sopra era avvenuto prima della gara, vediamo insieme che i nostri ragazzi siano riusciti a monopolizzare la classifica del terzo posto in giù, preceduti solo da Laffite la cui vittoria è da lui stesso stata commentata come un regalo della fortuna ai danni di Serblin, e da Vonlanthen, che « pivello » non è ed il secondo posto lo deve solo al fatto di non aver perso tempo a cambiare le gomme da bagnato con quelle da asciutto.

Il gioco delle gomme non è bastato a MAX MOSLEY per essere smentito dai fatti dopo lo sprezzante pronostico

# Già sbocciata la PRIMAVERA AZZURRA

Gabriele Serlin ha sprecato, per una vera banalità meccanica la prima occasione di portare alla vittoria la sua bella March-Elba

## SERBLIN

Non la foga, ma la ghigliottina

Il vicentino dalla quarta fila sotto la pioggia si è presentato alla prima curva in seconda posizione alle spalle di Leclere. Poi al quinto giro, visto il ritmo di Leclere, Tambay e Laffite, li ha lasciati sfogare attendendo saggiamente lo sviluppo degli eventi. Valutazione intelligente, perché a quel ritmo Leclere ha rotto il motore, Tambay senza freni è finito nelle reti di protezione, e Laffite dopo un paio di testa-coda è stato ripassato con facilità da Serblin. Il cambio delle gomme, con la quarantina di secondi di vantaggio con cui «Lele» era ripartito dai boxes nei confronti di Laffite, poteva solo significare che Serblin nella seconda metà della corsa, con la macchina ancora perfettamente in ordine come freni e motore, avrebbe potuto tranquillamente difendersi da Laffite e nello stesso tempo attaccare sull'asciutto Kessel e Vonlanthen, i quali giravano con gomme da bagnato.

Sfortunatamente, il comando dell'acceleratore, bloccato e non l'irruenza di una curva sbagliata, come riportato da alcuni, costringeva Serblin a fermarsi ai

bordi della pista ed a scendere di vettura per togliere l'inconveniente al comando della ghigliottina. Tuttavia una volta risalito in vettura «Lele» non riusciva a rimettere in moto per man-

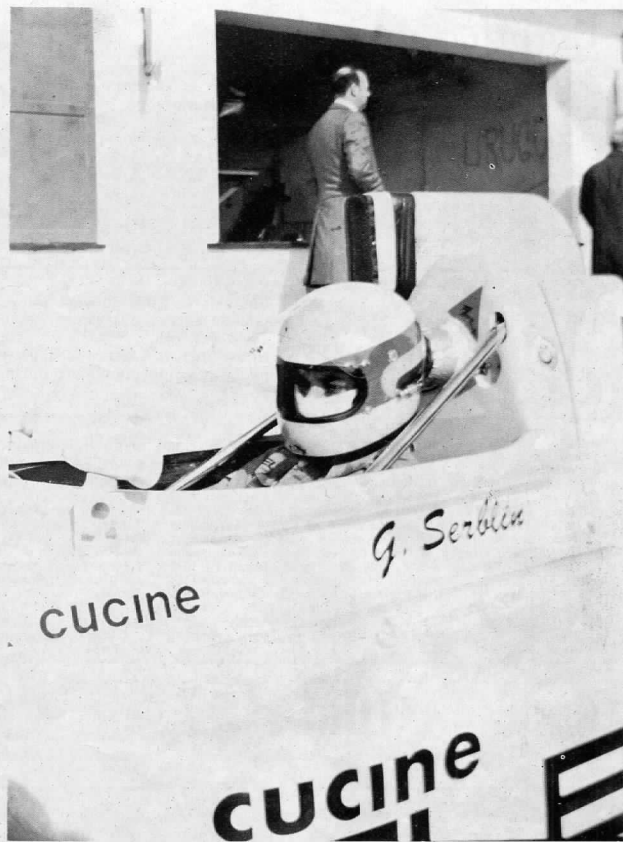
canza di corrente nella batteria e quindi doveva lasciar sfumare l'occasione di vincere una corsa, non solo con l'aiuto della fortuna, ma anche dell'intelligenza e dell'abilità.

## La PAGELLA dei nostri

### LEONI

Ha imparato subito

«Leo» ventunanni, «Sono il più giovane — dice — perché io corro da due anni mentre Rebaque che ne ha 19 è alla terza stagione, dato che in Messico a 16 anni si ha la patente». Aveva fatto sì e no dieci giri in prova. Infatti al mattino, l'incidente ai cerchi lo aveva fermato subito, ed al pomeriggio (dopo che Minardi aveva deciso di far fare mezz'ora a Martini e mezz'ora a lui con l'unica partita di cerchi di sicurezza rimediati alla «borsa nera» della March) quando Martini aveva dovuto lasciare la vettura lungo il percorso per la



## FRANCIA

La potenza di digerire

«Non ho ancora digerito completamente la differenza di potenza con la «F. 3» dice il nuovo acquisto di Osella prima della partenza. La facilità con cui si è accodato in quinta posizione sotto la pioggia alla March di Serblin, dice una cosa sola: aspettiamo a veder quando Francia si sarà sentito completamente sicuro dei suoi mezzi.

## TRUFFO

Tradito al box

L'ex-azzurro, con la vettura dello scorso anno, nella prima metà della gara non ha faticato a tenere il sesto posto davanti a gente con mezzi molto più recenti del suo. Se ai boxes di Osella, a lui come a Francia non avessero fatto perdere quasi due giri per cambiare le gomme, i due piloti si sarebbero classificati meglio.

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 8

## Un'offerta speciale:

i soci del CLUB AUTOSPRINT l'hanno ricevuto in regalo, ora anche tutti gli altri lettori possono acquistarlo

# Calendario in 12 POSTER

L. 2000 (formato 49x44 cm.)



## Iscrivetevi al club **AUTO SP RINT** 75

Rinnovi: L. 4.000 (o L. 3.500 + tagliando sconto pubblicato sui n. 44-45-46 del '74).  
Nuovi Soci: L. 5.000 (o L. 4.500 + tagliando sconto pubblicato sui n. 44-45-46 del '74):

potrete anche vincere un BIGLIETTO AEREO gratuito per un Gran Premio

## I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

Manifesti plastificati:  Disegno-manifesto di Turner  Pantera De Tomaso  Jackie Stewart disegno di Turner  Mondiale Marche disegno di Turner  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra Simca disegno di Turner  Jean Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat Abarth 124 Rally  Clay Regazzoni  Niki Lauda  Emerson Fittipaldi  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati  Fittipaldi dis. De' Giusti  Regazzoni dis. De' Giusti  Lauda Regazzoni dis. Turner  Lancia Stratos '75.

Manifesti normali:  GALLI  INTERSERIE 1972  Pantera De Tomaso  BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-SIMCA disegno di Turner  Jean-Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Lancia Stratos '75  Fittipaldi dis. De' Giusti  Regazzoni dis. De' Giusti  Lauda-Regazzoni dis. Turner.

OFFERTA SPECIALE: 10 manifesti assortiti normali L. 1.000 - 10 manifesti assortiti plastificati L. 2.000

## RACCOGLITORI

Grandi  Soci L. 1.500  Non soci L. 1.800  
Piccoli  Soci L. 1.000  Non soci L. 1.200

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



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

SCRIVETEVI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato:

1) Il numero della rivista, il numero di PAGINA e... 2) ...il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. 3) L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

lori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

OFFERTA SPECIALE: a 6.500 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50x60; a L. 5.500 un ingrandimento in bianco nero in formato 70x100.

## COPIE ARRETRATE

ANNO X - 1970 - L. 400 (Abbonato L. 200) - Numeri esauriti — 1 - 2 - 3 - 7 - 15 - 16 - 18 - 25 - 29 - 31 - 43 - 49  
ANNO XI - 1971 — L. 400 (Abbonati L. 200) - Num. esaur. 1 - 2 —

ANNO XII - 1972 - L. 400 (Abb. 200) dal n. 1 al n. 9 L. 500 (Abbonati 250) dal n. 10 al 52 ANNO XIII - 1973 - L. 500 (Abb. 250) dal n. 1 al 40 L. 600 (Abb. 300) dal 41 al 52 — ANNO XIV - 1974 - L. 600 (Abb. 300) dall'1 al 34 L. 700 (Abb. 350) dal 35 al 52 AUTOSPRINT - ANNO edizione speciale - 1970 L. 1.460 (comprese spese di sped.) - 1971 L. 1.460 - 1972 L. 1.660 - 1973 L. 1.960

ritagliare e spedire questo tagliando a: casella postale AD. 1734 40100 Bologna (o trascrivere fedelmente le voci che interessano sul retro del vaglia)

Desidero ricevere:

CALENDARIO POSTER 1975 - N. a L. 2.000.

ISCRIZIONI AL CLUB 1975  Rinnovi 4.000 (o L. 3.500+T.)  Novi 5.000 (o 4.500+T.)

MANIFESTI - N..... normali a L. 300 cad.; N..... plastificati a L. 600 cad.;  N. 2 plastificati a scelta L. 1.000;  N. 10 assortiti normali L. 1.000;  N. 10 assortiti plastificati L. 2.000.

RACCOGLITORI - N grandi L. 1.800 (1.500 Soci) - N piccoli L. 1.200 (1.000 Soci).

FOTOSHOP

bianco nero L. 800 cad. Autosprint n. pag. soggetto colore L. 1500 cad. Autosprint n. pag. soggetto

INGRANDIMENTI

bianco nero cm. 70x100 L. 5.500 As. N. pag. sogg. colore cm. 50x60 L. 6.500 As. N. pag. sogg.

COPIE ARRETRATE: As. N Anno Quantità

versamento sul c/c postale o vaglia  accluso in assegno.

Firma

Nome e Cognome

Via

Cap

Città

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

## MARTINI

### Sfiducia nella vettura

Le traversie di Martini in prova sono state quelle di Leoni. Il ravennate ha dovuto fare la conoscenza del tracciato durante la corsa. Inoltre una sfiducia congenita nelle possibilità della vettura, gli ha impedito di dare il meglio di se. Ciononostante Martini è riuscito ad arrivare nella sarabanda dell'Estoril e a conquistare un punto.

## COLOMBO

### Diritto all'appello

Due giri di prova e l'afflosciamento della gomma in frenata è costato al campione italiano di F. 3 la scocca della sua March 752 nuova di zecca. Colombo però non si è demoralizzato ed ha preso il via con la 742 del '74. In gara gli si è rotto il supporto dell'alettone, però, un po' con la buona volontà, un po' con il coraggio, ha finito egualmente. Certo, come tutti gli altri, è da rivedere alla prossima corsa, quando si spera tutto funzionerà un po' più regolarmente. Comunque il fatto che dei « deb » abbiano finito una corsa, dove la pista è stata prima bagnata e poi asciutti, è sinonimo che almeno di errori non ne hanno commessi. E ciò può voler dire una chance di maturità professionale che proprio i professionisti Tambay e Leclere con la loro corsa portoghese hanno dimostrato di avere dimenticato nel furgone di Mosley.

t. z.

## Maffezzoli a profitto

● A rappresentare la CSAI all'Estoril c'era Ottorino Maffezzoli. Poiché è stata una delle rare volte in cui il rappresentante della Commissione sportiva è servito a qualcosa e, conoscendo l'esperienza che nel settore Maffezzoli ha accumulato lo scorso anno dirigendo il « Team CSAI di F. 2 », tutti i piloti hanno chiesto che in futuro non venga seguito il normale concetto della rotazione applicato ai rappresentanti, ma che la CSAI, se vuole veramente rendere utile questa presenza, mandi sempre Maffezzoli.

## E da Hockenheim ci prova anche CERULLI

TERAMO - L'ex campione italiano delle Sport-1000, il teramano Francesco Cerulli-Irelli sarà un altro dei nomi nuovi della F. 2 nella stagione 1975. Il corridore abruzzese, assieme a Carlo Giorgio, già campione nazionale in F. 3, ha definito gli accordi con il Jolly Club di Milano per gli impegni dell'Europeo di F. 2. Con un March-Ford a disposizione (motore Brian-Hart da 285 cavalli) e due motori di scorta i due giovani piloti si alterneranno nelle prove dell'Europeo che si effettueranno d'ora in poi in Italia e all'estero.



Francesco Cerulli fotografato nella sua residenza di Canzano assieme alla giovane attrice Pier Anna Quaià.

Cerulli, stando agli accordi del momento, salvo ripensamenti dell'ultima ora, dovrebbe correre ad Hockenheim (13 aprile), al Nurburgring (27 aprile), al Salzburgring (15 giugno) e a Silverstone (14 agosto); mentre le gare italiane del suo programma europeo saranno il Mugello e Pergusa.

Carlo Giorgio, invece, all'estero lo vedremo impegnato in Inghilterra, a Thruxton (31 marzo), in Spagna sul circuito di Jarama (14 maggio) e in Francia a Pau (18 maggio) e a Rouen (29 giugno). Giorgio deve ancora stabilire a quali gare partecipare, per lo stesso campionato, in Italia.

Per Cerulli-Irelli, in particolar modo, non si esauriscono qui gli impegni dell'annata. Infatti, l'abruzzese potrà intervallare la F. 2 con le gare del campionato italiano Sport.

Egli è stato ancora confermato quale pilota ufficiale dell'AMS, la casa bolognese per la quale, nel 1973, il teramano ebbe a conseguire il titolo di campione italiano nelle 1000. Com'è noto, l'AMS di Sasso Marconi s'è data di recente una nuova struttura aziendale, passando alla produzione di materiali meccanici per aeropporti, abbandonando così la produzione, su più vasta scala, delle vetture sport. Tuttavia, i dirigenti della casa emiliana hanno deciso di rimanere nel mondo delle corse con una propria équipe per puntare decisamente ancora al conseguimento del titolo nazionale in quelle categorie in cui l'AMS, in un passato recente, ha potuto collezionare prestigiose affermazioni. Quelle che gli sono mancate nel '74 perché esce da una stagione in F. 3 (March-Ford con Holbay 2000) piuttosto incolora. Ad eccezione del 3° posto a Casale e del 4° a Monza, il giovane pilota nelle restanti gare aveva potuto conseguire soltanto una serie di mortificanti ritiri (vedi Montecarlo, Nurburgring ecc.). Lui credeva che gli sarebbe stato particolarmente difficile, se non proprio impossibile, poter organizzarsi una stagione decorosa e, principalmente, tranquilla.

Franco D'Ignazio



# 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 rame 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

Dai fumetti da corsa  
un nuovo team belga

## Michel VAILLANT corre in F. 2

**BRUXELLES** - La stagione scorsa Freddy De Dryver, importatore belga della Bang & Olufsen aveva già destinato una buona parte del budget pubblicitario alle corse: si ricorderà infatti il campionato con le Surtees di F. 1. Un abbinamento che era però bruciato abbastanza presto, e del quale non si conoscono ancora dati precisi. Per la stagione entrante ad ogni modo, un nuovo budget si è reso disponibile per l'automobilismo, ma l'orientamento preso dai responsabili è completamente diverso. Come si presenta dunque la B & O Michel Vaillant.

Le vetture: si tratta di nuove March, quattro in tutto, di cui due F. 2 e due F. 3 dipinte evidentemente nei colori della B & O Michel Vaillant.

I motori: per debuttare saranno dei BMW (almeno per la F. 2) tedeschi.

I piloti: le F. 2 sono affidate a Claude

E' esploso in Portogallo il CARO-GOMME dopo che la GOODYEAR ha dato il monopolio a Ecclestone

# 50 mila lire di «scandalo»

**ESTORIL** - A sapere che, con il ritiro dalle competizioni della Firestone, la fornitura dei pneumatici sarebbe rimasta, come in F. 1, anche in F. 2 un « affare » Goodyear, erano tutti i manager dei « team » ufficiali o privati iscritti alla prima prova del « campionato europeo di F. 2 » dell'Estoril. Tutti più o meno sapevano anche dell'improvviso cambiamento di tendenza verificatosi in seno alla casa americana, consistente nell'abbandono della misura da 25 pollici per le gomme posteriori e generalizzati durante le gare del 1974, a favore di gomme da 23", che stranamente avevano dettato legge nel 1973 quando i cerchi erano da 14" e non da 15" come lo scorso anno e ora su tutte le monoposto di produzione 1975. Avrebbero di sorpresa in Portogallo non avrebbero dovuto essercene.

Invece, quando il camion della Goodyear ha fatto il suo ingresso con ven-

tiquattro ore di ritardo all'autodromo dell'Estoril, per tutti i sedici concorrenti presenti le sorprese sono state tante e tali da lasciar a bocca ben più che aperta. E non intendiamo alludere solo alla faccenda dei cerchi con il bordo di sicurezza per ridurre al minimo le conseguenze del fenomeno dell'ovallizzazione dei pneumatici ad alta velocità, che in particolare gli italiani hanno dovuto sperimentare a spese proprie, e non solo agonistiche ma anche finanziarie, vedi il caso del povero Colombo che dopo nemmeno due giri di prove ha dovuto buttare via la scocca della sua March 752 nuova di zecca distruttasi nella botta addosso al guardrail, bensì a quella più amara della realtà del costo dei nuovi pneumatici.

Infatti contro un costo per il 1974 di 33 sterline inglesi per le gomme anteriori e di 40 per le gomme posteriori, il listino prezzi della Goodyear per il 1975 è diventato di 62 sterline per le anteriori e 70 sterline per le posteriori, eguali rispettivamente a lire italiane 99.200 e 112.000. Come dire un aumento di quasi l'ottanta per cento. Inconcepibile sia perché, seguendo le discussioni della Goodyear, secondo la quale la possibilità di non dover più sostenere l'assalto della concorrenza generalizzando i tipi di mescole a disposizione dei « team » (nel caso della F. 2 due gomme da asciutto con mescola tenera « G 50 » e mescola dura « G 51 » ed una bagnato) avrebbe dovuto ridurre l'impegno finanziario e tecnico di ricerca e conseguentemente i prezzi. Sia perché nella polemica al « caro corso » questo ulteriore aggravio potrà significare per molti, se non a breve scadenza almeno il prossimo anno, l'abbandono di una formula che, a queste condizioni, non può certo trovare una via d'uscita al « viale del tramonto » verso il quale sembra avviata, dalla folle prospettiva di dover ricorrere ai motori a sei cilindri per trovare competitività, in assenza di provvedimenti regolamentari che ridiano validità ai quattro cilindri.

Tuttavia tornando al problema delle gomme, da pagare in contanti prima della consegna ed in sterline altrimenti il cambio ufficiale delle varie monete veniva penalizzato di un ulteriore aggio a favore del venditore (ad esempio il dollaro valutato al cambio ufficiale 2,4 per una sterlina, alla « borsa nera » Goodyear diventava tre dollari per avere l'equivalente di una sterlina), il loro aumento si giustificava nell'intestazione delle fatture. Infatti in cima ai bianchi foglietti con importi per milioni e milioni di lire, non figurava l'intestazione « Goodyear Racing Division » bensì quella molto più anonima di « M.R.D. » Tre lettere senza significato apparentemente ma esplicative al massimo per chi frequenta l'ambiente delle corse, infatti la « M.R.D. » non è altro che la sigla dietro cui Bernie Ecclestone cela la Brabham e tutte le sue attività nel campo delle corse d'automobile.

L'astuto Bernie, generalmente indi-

cato con la dizione « uomo d'affari » dietro la quale ognuno può vedere tutto il fumo o tutto l'arrosto che vuole, infatti ha concluso con la Goodyear un accordo secondo cui ha avuto in esclusiva l'appalto per il rifornimento di gomme alle Gare di F. 2. Ecclestone compra le gomme che la Goodyear prepara e le rivende a condizione che sia in grado anche di assicurarne l'assistenza e la gestione sui campi di gara. Naturalmente al punto lasciato in bianco sul contratto circa le sue spettanze Ecclestone non deve aver chiarito la sua intenzione di trasformare quello che già di per sé sarebbe stato un lucroso affare (« un affare così in condizioni di monopolio, ha detto uno della March, avrebbe fatto gola a chiunque ») in una storia che a questo punto, sempre per riportare le parole del personaggio della March in proposito: « Puzza lontano un miglio di mafia ».

Bang & Olufsen  
Team Michel Vaillant



Il noto cartoonist belga Jean Gratot, autore del popolarissimo personaggio del fumetto automobilistico Michel Vaillant, non poteva non essere il designatore ufficiale del nuovo team belga sponsorizzato da Bang & Olufsen, intitolato appunto a Michel Vaillant. Ecco il manifesto reclamistico per lanciare la nuova scuderia, che avrà vetture sia di F.2 da turismo e G.T. Il manifesto ripete tutti i motivi che hanno fatto la fortuna del fumetto

Bourgoignie e Bernard De Dryver, Pierre Dieudonné e Herve Regout piloteranno le F. 3, mentre Willy Brailard sarà tenuto come riserva nel team di F. 2.

Di questi, chi probabilmente ha le maggiori chances è Claude Bourgoignie, che può finalmente disporre di un mezzo competitivo col quale mettersi definitivamente in luce. Ha ormai 29 anni, con tutta una vita sacrificata per le corse. E' stato campione inglese di F. Ford nel '67 e vincitore dell'Euro Trophy S.W. nel '70. Per lui il '75 sarà l'anno della verità: già campione belga delle monoposto nel 1970 e dei circuiti due anni dopo, Bourgoignie aveva fatto parte di una squadra Ford B.P. di F. 2, con il compianto Gerry Birrell.

Quanto a Bernard De Dryver bisogna dire che ha ancora tutto da dimostrare, malgrado una esperienza ineguagliata: 22 anni, beneficia comunque dell'appoggio del padre che lo porterà indubbiamente molto avanti. Ad ogni modo, la stagione 1975 in F. 2 sarà un valido apprendistato.

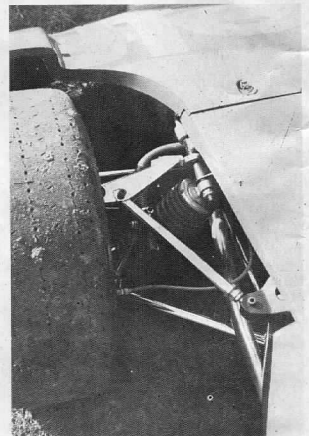
Willy Brailard, 29 anni, pilota di riserva, ha alle sue spalle un passato assai

glorioso, automobilisticamente parlando, anche se le sue occupazioni professionali gli hanno impedito di farsi conoscere quanto avrebbe meritato.

Nel team di F. 3 Pierre Dieudonné sarà certamente il pilota di punta, stante la sua esperienza con il monoposto Super Vau: Herve Regout, che invece viene dalle moto, dovrà farsi l'esperienza delle quattro ruote abbastanza in fretta.

I responsabili: Jean Claude Van Gucht sarà il coordinatore tecnico di entrambi le squadre. Si occupava già da una decina di anni di corse automobilistiche e in special modo di monoposto. Il team manager sarà Brian Lewis, uno specialista nella preparazione, che ha maturato una lunga esperienza presso Alan Mann, poi nell'equipe di John Coombs dove curava tra l'altro le vetture di Cevert e Depailler e più anticamente seguendo campioni come Stewart e Brabham. L'ing. Peter Schrick, in Germania, preparerà e curerà i motori BMW.

André Royez



Questa è una sospensione anteriore della nuova monoposto allestita da Tico Martini per le corse della Formula Super Renault. Correrà con i colori della Elf e con gomme Michelin siglate SB 10

Se la Goodyear segue le competizioni non solo per questioni tecniche e commerciali ma anche per avere della pubblicità e del prestigio, è indubbio che l'aver trovato un « padrino » come Ecclestone cui affidare una attività che il « piccolo » Bernie gestisce con una mentalità da « uomo del banco dei pegni » non ha certo spianato la strada alle « Slick » della casa americana. Perché sicuramente per il momento la Goodyear può fare il bello ed il cattivo tempo, (« Non c'è niente da fare dicevano tutti all'Estoril, o si paga e si corre altrimenti si chiude »), ma il ricordo di queste cinquantamila lire in più per gomma venute fuori così all'improvviso in Portogallo è altrettanto ovvio che non si dissolverà, sia nei protagonisti diretta della faccenda sia negli osservatori casuali, tanto facilmente.

t. 2.

Confermato per 3 anni  
Presidente dell'ACI

Una delegazione andrà anche da  
FERRARI per il Premio-costruttore

# Rielezione record di CARPI

ROMA - Tanto fatali a Cesare più di 2000 anni fa, 12 «idi di marzo» si sono rivelate ben più felici per il presidente dell'ACI Filippo Carpi de' Resmini che si è visto riconfermare nella sua carica per un altro triennio dopo una elezione che si è rivelata un vero pro-forma data la marea di voti che è confluita sul ex-segretario dell'onorevole Nenni.

Con il pieno appoggio degli organi governativi (forse per l'acquiescenza dimostrata in occasione dei frequenti interventi politici sfavorevoli agli automobilisti) che da sempre hanno un peso determinante nell'elezione del presidente, Carpi fin dalla vigilia non aveva in realtà problemi perché anche i contatti presi da tempo con i presidenti provinciali non avevano rivelato sorprese. Ed in realtà quando alle sedici di sabato scorso al termine della lunga litania di voti recitata dal presidente dell'assemblea Adorni, l'avvocato è rientrato nella sala per vedersi riconfermare l'incarico, si è avuta la netta impressione che tutta la lunga procedura sia stata soltanto l'avallò definitivo di un fatto concordato da tempo: qualche stretta di mano con i pochi presidenti rimasti fino alla fine e poi via di nuovo nello studio senza emozioni.

L'avvocato Carpi dunque sembra proprio voler ripercorrere le orme del principe Caracciolo, grande feudatario ACI degli anni cinquanta, e nella sua rielezione ha battuto ogni record in fatto di voti ricevuti, gli aventi diritto al voto non erano più di 120 (i 102 presidenti di ACI più una quindicina di esponenti di alcuni ministeri e di enti vari tra cui l'AICPA, la FMI, la FISA l'ANFIA, l'ASI e l'ANCAI) ma ciascun AC provinciale aveva a disposizione un numero di voti proporzionale al numero dei soci: gli estremi erano Milano con 248 ed Isernia con un solo voto. Per questa ragione i votanti effettivi sono stati 2091 e ben 2035 voti sono stati per il bis-presidente. Infine vi sono state una cinquantina di schede bianche mentre 3 voti ha ricevuto Vabacca, 2 Asquini, ed un voto a testa Benvenuto ed Orlandi.

La mattinata era quasi tutta passata quando hanno avuto inizio le operazioni di voto perché in precedenza l'assemblea, dopo la lettura delle variazioni del bilancio di previsione per il 1975 (aumento di 8 milioni per l'attività sportiva automobilistica: da lire 293.530.000 a lire 301.530.000), aveva avuto una lunga discussione sulla imminente uscita della nuova legge sul parastato che dovrebbe riguardare anche l'ACI Italia e gli AC provinciali. La questione è piuttosto importante perché secondo la nuova legge soltanto l'ACI entrerebbe nella lista degli organi parastatali mentre per le sedi provinciali il futuro non è ancora deciso.

# Si sbriciola in comitati la nuova CSAI

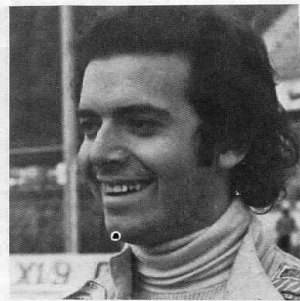
SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - E' durata una intera giornata la prima riunione del comitato esecutivo della neo-eletta CSAI e, pur se alla fine ne è scaturita qualche interessante novità, gran parte del tempo è stata spesa in interminabili e non sempre costruttive discussioni motivate dal desiderio di tutti i componenti di esprimere un parere su tutti e nove gli argomenti all'ordine del giorno. In chiusura anzi l'atmosfera era un po' pesante perché la sequela di chiacchiere non era servita a sgrezzare alcuni problemi fondamentali (vedi soprattutto la formazione delle sottocommissioni) per i quali, seguendo l'esempio dei nostri governativi, si è dovuto varare in tutta fretta una serie di «comitato di studio» con l'incarico di cercare le soluzioni.

mazione verso i motori italiani (Alfa e Ferrari) a 12 cilindri che notoriamente hanno un consumo specifico maggiore rispetto agli otto cilindri inglesi.

Sempre a Ginevra l'Italia farà propria la proposta francese tendente a portare a 15 il numero delle prove di tutti i campionati FIA, assegnando comunque a ciascuna nazione un numero di prove proporzionale alla sua situazione sportiva ed al numero di autodromi operanti. La mossa è soprattutto dettata dalla necessità di accaparrarsi un congruo numero di prove valide per i due futuri campionati mondiali per marche.

Per quanto riguarda i problemi italiani, tutti si aspettavano il varo delle sottocommissioni (ed erano molti a pensare che sarebbero state mantenute le precedenti) ma a questo proposito la fumata è stata più che mai



Lamberto Leoni era rimasto in pratica l'unico fra le nostri giovani speranze, a non vedersi assegnato un incentivo. A lui, i 5 milioni della CSAI destinati ai nuovi della F. 2

digirer sorridendo il rospo e da più parti (Roma soprattutto) stanno premeendo per ottenere un inquadramento. Il neonato gruppo sarà ufficialmente operante dal primo di aprile ed i primi lavori saranno svolti dalla inevitabile commissione (presidente Stochino e componenti Lazzaretti, Guerciotti, Rosso e Caneschi) che entro sessanta giorni a partire dalla data citata dovrà provvedere alla formazione di un consiglio direttivo, del presidente e dei commissari regionali.

Un altro «comitato» del quale fanno parte soltanto Zagato e Moruzzi è stato incaricato di individuare una nuova formula per l'argliezione del premio costruttori di F. 1. Mentre, sempre in tema di premi, i 5 milioni messi in palio tra i piloti messi in luce nel '74 e che hanno in programma la F. 2 nel '75, sono stati attribuiti a Lamberto Leoni («ma per carità non ci chiedi quanto potremo darglieli»), ha aggiunto il segretario De Nitto attualmente impegnato nel trovare i soldi per pagare i premi della F. 1 Italia e la F. 3 di Brancatelli).

In tema di campionati l'assoluta novità è costituita dall'istituzione di un campionato italiano assoluto rallies mentre sulla base delle esperienze maturate nel '74 verrà ritocato il regolamento del campionato italiano assoluto velocità. Su proposta dell'ANCAI è stato infatti varato un coefficiente a seconda del tipo di manifestazione: la F. 1 ed il Mondiale Marche avranno il coefficiente 2 mentre per la F. 2 e l'Euro-2000 il coefficiente sarà 1. Infine, visto il crescente interesse per la specialità è stato varato un trofeo nazionale per l'autocross.

Altre novità che comunque erano già nell'aria riguardano il controllo del battistrada post-gara e le gare valide per l'assegnazione dei titoli italiani. Per quanto riguarda il primo problema non c'è stato niente da fare ed è ormai ufficiale l'aghiaccianza possibilità di squalificare un pilota post-gara se il battistrada sarà inferiore ai 2 mm.

Infine la grave crisi dei campionati italiani è stata risolta con qualche spugnatura di acqua calda che in realtà mettono ancora più a fuoco il problema. D'ora in avanti infatti per vincere un titolo sarà obbligatorio prendere parte soltanto ad un minimo di tre gare ma la ridotta partecipazione non ha fatto altro che sminuire il valore dei campionati per quali è richiesta una urgente ristrutturazione globale.

Daniele Buzzonetti

## Buona Pasqua AGIP ai soci ACI

ROMA - Doveva essere operante fin dal primo gennaio, tanto che non si era esitato (pur senza promettere niente di preloso) a reclamizzarlo nella campagna pro-nuovi soci ma in realtà il tanto chiacchierato accordo ACI-AGIP si sta delineando in questi giorni e nella migliore delle ipotesi il nuovo servizio scatterà nel mese di aprile. Entrambi gli Enti interessati intendono mantenere ancora il silenzio circa l'entità dell'accordo pur se l'elezione del presidente ACI è stata favorevole per scoprire con un certo anticipo il sipario.

In futuro dunque tutti i distributori di benzina di proprietà degli AC (sia i pochi rimasti con i colori dell'Ente di via Marsala, sia quelli ceduti in gestione ad altre società petrolifere) passeranno sotto il controllo dell'AGIP che in cambio del favore metterà a disposizione dei soci degli AC un adeguato numero di impianti (uno ogni 100 soci più tutti quelli autostradali) nei quali si potrà acquistare la benzina con uno sconto di quattro lire al litro mentre per l'olio lo sconto sarà del 5%. In realtà l'automobilista non pagherà una cifra inferiore perché sarebbe contrario agli accordi tra le case petrolifere che da tempo hanno abolito i buoni di benzina ma verranno consegnati dei tagliandi premio che alla fine dell'anno serviranno ad ottenere gratis la tessera rinnovata o ad usufruire di altri servizi previsti.

Nessun dubbio comunque sul problema più scottante della giornata, vale a dire la linea di condotta che la delegazione italiana dovrà tenere al convegno della CSI in programma questa settimana a Ginevra. Fermo restando l'impegno per rendere obbligatorio l'uso del serbatoio Autodella e per cercare di rilanciare la proposta italiana sulla futura F. 1, verrà bandita una crociata contro la richiesta di alcuni costruttori di F. 1 che gradirebbero vedere ridotta a 225 litri la capacità massima dei serbatoi. Nel loro intendimento questa ridicola diminuzione di 25 litri non sarebbe un primo passo verso obblighi più drastici ma chiaramente sarebbe anche una notevole meno-

bianca ed alla fine è stato deciso di istituire un comitato di studio del quale fanno parte Bacciagaluppi (presidente), Aleffi, Galmanini, Saliti, Maffezzoli e Quaroni, incaricato di studiare un nuovo regolamento in merito. Nulla di cambiato invece circa l'istituto del giudice sportivo alla cui carica è stato riconfermato il dottor Dini.

Novità al contrario nel sempre meno classico gruppo commissari sportivi e tecnici che ha ricevuto il definitivo «imprimatur» della CSAI e nel quale sono stati inseriti anche i commissari tecnici provinciali. Al momento restano dunque esclusi soltanto i commissari di percorso che comunque non sembrano intenzionati a



# Anche Peterson a SEBRING per la 12 ORE

SEBRING - La piccola e ridente cittadina della Florida sta facendo toilette per accogliere «almeno 20 mila spettatori» se non vorrà chiudere in deficit. La prestigiosa, (una volta) «12 Ore di Endurance» di Sebring quest'anno l'organizza un pilota: John Greenwood, l'asso della Corvette che a Daytona diede il brivido durante la 24 ore vinta da Greg.

Il 2enne pilota del Michigan che molti definiscono «auto milionario dalla notte al giorno» non solo vuol salvare Sebring, ma ha stanziato una grossa somma per far sì che l'anno venturo sul vecchio circuito si corra la 12 Ore mondiale oltre ad una gara per 5000. «E' un brutto affare questo, lo so, ma spero di salvare il salvabile. Sebring non deve morire. Devo avere per un pubblico di almeno 20 mila persone altrimenti chiudo in rosso». Purtroppo però i concorrenti non saranno blasonati, e le vetture saranno press'a poco le medesime di Daytona. Sarà tuttavia una 12 Ore interessante. La pista è stata riparata nel miglior

modo e tutto lascia credere che la manifestazione risulterà interessante. Ci saranno Peter Greg e Hurley Haywood, su Porsche Carrera, Hans Stuck e Sam Posey su BMW, Bobby Allison e David Hobbs e Ronnie Peterson in coppia con Brian Redman ambedue su BMW.

Greenwood, che ha speso una fortuna in dollari per preparare l'attuale Corvette intende acquistare un paio di Stock-Car ed una macchina per Formula 5000.

# Tra bandiere gialle a Phoenix Rutherford a 214

PHOENIX - Finale movimentato dopo un'ennesima bandiera gialla e vittoria meritata di Johnny Rutherford, l'asso che lo scorso anno conquistò prima Indianapolis e poi Pocono, nelle 150 miglia di Phoenix in Arizona, per il campionato USAC.

Lo «show» di A.J. Foyt è mancato sin dall'inizio e ciò per colpa di un sottosterzo che lo disturbava dalla vigilia. Tuttavia il texano ha lottato tenendosi costantemente in terza posizione sulla scia di Gordon Johncock, ma a quattro giri

dalla bandiera a scacchi, ha compiuto una sosta per cambiare i pneumatici anteriori perdendo una posizione favorevole.

Dopo aver conquistato la pole position, qualificandosi alla media di 227,420 Km/h. Gordon Johncock — che vive a Phoenix — prendeva il comando che cedeva a Duane Carter il quale però durante una bandiera gialla subito all'inizio, non rientrava al box, ma perderà molto tempo in un'altra occasione mentre la gara era in pieno svolgimento. Intanto Salt Walther è costretto al ritiro per mol al radiatore dell'olio ed annuncia che per le 500 miglia del «Memorial Day» presenterà due fiammanti Mc Laren.

Dopo 50 delle 150 giri le posizioni erano le seguenti: Johncock, Autherford, Sneva, Foyt, Dalenbach. Al 62° giro Sneva compie un testa-coda ma finisce all'interno della pista sul fondo sabbioso e rientra con l'avantreno leggermente avariato. I numerosi rottami sulla pista costringono il direttore di gara ad esporre un'altra bandiera gialla. Al ripristino della situazione, Foyt ne approfitta per prendere la prima posizione che cederà allorché compirà una sosta al box per cambiare i pneumatici. La temperatura non eccessivamente calda non rappresentava — come di solito — un fattore negativo per i motori. Alla fine, Johncock dichiara:

«E' più difficile guidare per 150 miglia qui a Phoenix che 500 miglia ad

Ontario. Questo è un vero anello e la testa spesso ti gira».

Al 79° giro Dick Simon si ferma in curva e viene spinto fuori dal fango in servizio. Poi è la volta di Johnny Parson che compie un testa-coda per fortuna senza urtare il guard-rail. Di conseguenza, una ennesima bandiera gialla. Mancano 10 giri. Si concluderà questa 150 miglia di Phoenix all'insegna del «giro rallentato»? A quattro miglia dalla fine si riprende. Foyt — come detto — è al box per i pneumatici e Rutherford si ricaccia via, inseguito rabbiosamente da Johncock che riesce a disincagliarsi da un gruppetto di quattro avversari.

Ma ormai la gara è decisa e Rutherford conquista un'altra tappa USAC preparandosi così a scendere a Trenton, nel New Jersey il 16 aprile prossimo, anteprema della classifica 500 del «Memorial Day».

## Lino Manocchia

150 MIGLIA DI PHOENIX - Gara di velocità valida per il campionato USAC - Phoenix, 16 marzo 1975.

### LA CLASSIFICA

- 1. Johnny Rutherford (Mc Laren) che gira alla media di 214,093 kmh; 2. Gordon Johncock (Eagle Bignotti); 3. A. J. Foyt (Coyote); 4. Bill Vukobrich (Eagle Cobre); 5. Tom Sneva (Norton Spirit).

# MIEUSSET sull'AMPUS ma NESTI euroleader

AMPUS - Jimmy Miesuset ha vinto per la terza volta consecutiva la corsa in salita Ampus-Draguignan, eppure in testa al campionato d'Europa della montagna c'è Mauro Nesti. Infatti le monoposto non sono più ammesse a gareggiare, se non per l'onore e i premi. Le F. 2 hanno fatto posto alle barchette, ma la «corsa all'armamento» continua. Dopo l'iscrizione ufficiosa di una Chevron B26 con motore Cosworth 3L preparata dalla Casa per Tondelli, si comincia a sognare il ritorno delle case ufficiali nel campionato d'Europa, come ai tempi della Ferrari 212E.

Miesuset, campione uscente, si è trovato «bloccato» perché l'Alpine A 441 che aveva ordinato alla Casa non gli è ancora stata consegnata, sicché non potendo correre per il campionato ha gareggiato per spirito sportivo e in che modo! Anche se non ha battuto il record della corsa ha fatto vedere che con la sua March formava un magnifico binomio. Ha lasciato Nesti che quest'anno corre per la scuderia Nord-Ovest su Lola-BMW a più di 11". In effetti le cose erano già chiare alla fine della prima salita, quando Miesuset si è garantito un comodo vantaggio di oltre 12" su Nesti.

La seconda salita doveva essere una ripetizione esatta della prima e la classifica provvisoria veniva confermata. Alle spalle di Miesuset gli italiani formavano un magnifico gruppo con Nesti, Pilone, Varese, Soria, Tondelli e Anastasio, rispettivamente secondo, quinto, sesto, settimo, undicesimo e dodicesimo. Le «non» prestazioni di Tondelli, che disponeva di una Chevron 3 litri possono forse essere spiegate dal fatto che la vettura non è ancora a punto e che il motore non era nella sua miglior forma (ma non aveva fatto

un gran tempo al Mugello?).

Nel gruppo 4 i fratelli Almeras si sono presi il lusso di precedere le due Carrera RSR del Jagermeister Racing Team. Jean Marie ha avuto la meglio sul fratellino Jacques di 14" e di 18" su Bartels. E' però vero che la preparazione Almeras è di prim'ordine, per quanto riguarda le Porsche Carrera. Nel gruppo 3 festival Carrera, con Bering davanti a Utz. Mander già da quattro anni domina ad Ampus il gruppo 2, con la sua Opel Kadett preparata da Irmischer.

Miesuset ha vinto la gara, Nesti capeggia il campionato europeo, ma il pilota di Lione aspetta una sola cosa: poter disporre della sua Alpine per avere modo di partecipare alla lotta e riconquistare il titolo che detiene ora. Con Nesti, Pilone, Tondelli e altri ancora questa lotta promette di essere rovente.

## Bernard Martin Dondoz

CORSA DI AMPUS-DRAGUIGNAN, gara di velocità in salita valevole per il Campionato Europeo della montagna. Draguignan (Francia) 16 marzo 1975.

### LA CLASSIFICA

- 1. Jimmy Miesuset (March 742) 6'42"23; 2. Nesti (Lola BMW T 294) 6'53"43; 3. Damaisin (Chevron B 24) 6'58"03; 4. Pozet (Chevron B 23) 7'11"54; 5. Pilone (Osella PA 3) 7'12"80; 6. Varese (Osella PA 2-1600) 7'15"88; 7. Soria (Abarth PA 2) 7'22"94; 8. Jean-Marie Almeras (Carrera RSR) 7'27"91 (1. del gr. 4); 9. Brun (BMW-Schnitzer) 7'30"02 (1. del gr. 2); 10. Bertel (Lola T 212) 7'32"08; 11. Tondelli (Chevron B 25 3L) 7'35"81; 12. Anastasio (Chevron Ford 1300) 7'36"09; 13. Bering (Carrera RSR) 7'39"50 (1. del gr. 1); 14. Jacques Almeras (Carrera RSR) 7'42"13; 15. Mander (Opel Kadett) 7'45"05; 16. Parlamento (March F2) 7'45"53; 41. Bever (BMW 30 CSI) 8'20"95 (1. del gr. 1).

Quando alla ragazza, ricordando le sue reazioni di fronte alla pioggia inglese lo scorso anno, sembrava addirittura felice di essere di nuovo a Brands Hatch, ma forse lo era perché proprio su quel circuito si è realmente avviata alla F. 1. Poi veniva Mass con l'42", quindi Wundelring, l'43"6 e Trimmer con la Safir, l'44"3. E arriviamo al campione del mondo, con l'45"4, tempo che lo avrebbe messo all'ottavo posto fra le vetture di F. 5000 che detesta tanto. Rimangono da nominare Evans che ha segnato 1'46"5 e sembrava molto instabile sul bagnato e Flammini, che cercava di farsi cautamente la mano attorno al circuito con una vettura di F. 1, con la quale almeno una volta ha schiacciato dei gual. Ha segnato l'47", mentre il povero Nicholson segnava l'49".

Williams aveva chiesto a Flammini di gareggiare soltanto due giorni prima e questi aveva subito accettato, con una vettura che non conosceva, su un circuito altrettanto nuovo per lui. Williams ha spiegato che il patrocinio della Chico Baby Wear (visibile sulle vetture) è un

accordo per sole tre gare, ma questo non centra, pare, con la sua scelta di Flammini. Frank ha detto infatti: «Ho sempre dato una possibilità a giovani piloti novellini e può darsi che usi Flammini in altre gare. Il primo giorno ha guidato in modo regolare e non gli ho fatto nessuna pressione. Per prima cosa voglio l'intelligenza». La vettura di Merzario aveva un passo un poco più

lungo, proposto dalla Cosworth come possibile rimedio per le vibrazioni che si sono avvertite nelle ultime tre gare sulle vetture di Williams. Merzario ha detto: «Per via del bagnato non so se va meglio».

Il secondo giorno delle prove ha piovuto di nuovo e la pista era veramente bagnata; la situazione non è certo migliorata quando si è rotto il motore della vettura riparata

di Nicholson e si è sparsa molto olio sul circuito, vicino ai boxes.

Parecchi testa-coda, uno di Evans all'inizio della sessione (ha però migliorato il suo tempo) e uno di Donohue, che sembrava avere molti problemi. Disastroso uscit di Flammini. Ha segnato soltanto 1'53"4 poi ha perso il controllo della vettura sotto il ponte, prima dell'ultima curva. La vettura ha urtato la barriera, è volata in aria e la parte anteriore è rimasta molto danneggiata. Flammini ha siegato che gli si era spento il motore, per poi ripartire all'improvviso sicché non era stato in grado di tenere la vettura. Williams aveva l'aria molto abbattuta... anche Flammini (che non si è fatto niente).

Mentre calava la notte sul tetto circuito, è stato deciso lo schieramento. I piloti di F. 5000 più veloci nelle prove della gara ShellSport avrebbero avuto posti nello schieramento a seconda dei loro tempi in prova e sono stati sistemati in fondo.

## David Hodges

# In Inghilterra dubbi sulla «T»

● In Inghilterra, come già accaduto dopo le prove dello scorso dicembre a Le Castellet, ci si è meravigliati molto dei titoli di prestazioni eccezionali compiuti dalla Ferrari nelle prove libere dopo la fara di Kyalami.

● John Surtees difficilmente apronerà una seconda vettura di F. 1 dato le ristrettezze economiche in cui si trova. Infatti non ha acquistato nessun propulsore '75. A John rimane forse la possibilità di un accordo per una vettura di F. 5000 da affidare a Dave Morgan munito di «sponsor». Ma il bel secondo posto di Watson a Brands Hatch potrebbe «ricaricarlo».

● Si dice che presto un pilota di nome cambierà squadra. Dopo la chiusura della lista di trasferimento di Peterson. Si è aperta quella di Ickx?

● A giorni, Lord Hesketh deciderà se finanziare o meno una nuova vettura di Formula 1.

Coronata una lunga attesa nel «IV Rally Team '71»

# LORENZELLI finalmente!

**SPECIALE AUTOSPRINT**

SETTIMO TORINESE - Esordio '75 del torinese Livio Lorenzelli, in coppia con Franco Collorafi su spider Abarth 1800 autoperparata con i colori della Finello Rivoli Racing Team e vittoria con i «baffi» nella IV edizione del Rally «Team 971», Trofeo Casalegno, valida per T.R.N. prima zona, che viene a premiare una lunga attesa agonistica punteggiata da troppe coraggiose battaglie sfortunate.

## Viccardi bloccato dal cambio

Unico avversario in grado di impensierire Lorenzelli, dimostratosi anche maturo e riflessivo, oltre che determinato, era il compagno di team Ferruccio Viccardi anch'egli su 124 spider



Lorenzelli-Collorafi, con la loro Fiat-Abarth 124. Il suo motore aveva solo 150 CV, dimostratisi sufficienti con fango e pioggia soprattutto grazie ad una accurata scelta dei pneumatici, elaborata da Lorenzelli, che abita da quelle parti, dopo molti giorni di accurate ricognizioni alle speciali

autoperparata che anzi alla prima prova speciale, la durissima Rivalba-Casalborgone, riesce a precederlo di 2' nonostante un episodio da «giallo». Viccardi, infatti, parte «cattivissimo» e contro ogni previsione, su un terreno assai viscido e insidioso per la pioggia, certo più adatto ad una trazione anteriore, raggiunge dopo soli cinque chilometri, Boretto partito prima di lui, stranamente in difficoltà e certo non ancora al meglio della forma; nella lotta che si ingaggia, Boretto va in testa-coda e Viccardi inchioda una marcia del cambio Colotti nuovo di zecca concedendo, ormai menomato nel finale, qualche secondo al pilota Lanca. Nonostante l'intervento alla disperata dell'assistenza Fiat, che opera sotto il controllo «turistico» del

terzo. Il giovane Montaldo sempre assistito dal padre, ha ritrovato la grinta dei giorni migliori, riuscendo a contenere al minimo il distacco da Lorenzelli, e a precederlo vincendo l'ultima prova speciale. Bramino invece ha saggiamente condotto una gara regolare al risparmio, dopo aver verificato, nella prima prova speciale di Rivalba, il divario incolmabile di potenza della sua Ascona non certo tremenda. Quarto assoluto l'ottimo Liprandi, ex-secondo pilota di Gironi, alla prima gara da pilota su una 124 della Dolcar Tuning che precede Cuccirelli su HF 1600 e «Andyson» su 124 rallentato da uno staccabatteria difettoso. Alle loro spalle si piazzano Betti, primo del gruppo uno, su una annosa Ascona che parte subito per la Sicilia, e l'astigiano

IV RALLY TEAM '971 - TROFEO CASALEGNO, valido per il TRN prima zona - Settimo Torinese, 15-16 marzo 1975

### CLASSIFICA GENERALE

1. Lorenzelli-Collorafi (124 Abarth) in 1'09''52; 2. Montaldo-Pozzi (HF 1600) 1'11''54; 3. Bramino-Tesio (Ascona) 1'13''11; 4. Liprandi-Dal Deserto (124 S) 1'13''59; 5. Cuccirelli-Aspesi (HF 1600) 1'14''08; 6. «Andyson» - Sacchi (124 S) 1'15''37; 7. Betti-Bonada (Ascona) 1'16''44; 8. Badarello-Tomasselli (124 S Abarth) 1'18''32; 9. Viccardi-Contegiaco (124 S) 1'18''46; 10. Bionaz-Lamaro (HF 1600) 1'19''05; 11. Cane-Favara (124 Abarth) 1'19''14; 12. Beretta-Pirovano (Alfa GT 2000) 1'19''21; 13. Camelia-Milano (Ascona) 1'19''32; 14. Polledo-Ferrero (128 C.) 1'19''34; 15. Bertin-Ariagno (128 R.) 1'19''35; 16. Favarelli-Magnani (128 C.) 1'19''37; 17. Nebiolo-Melano (HF 1600) 1'19''40; 18. Cola-Barbieri (Alfa Sud) 1'20''04; 19. Berruto-Minghi (124 ST) 1'20''06; 20. Berruto-Lingua (Simba Rally 2) 1'20''21; 21. Galfetti-Bernasconi (Ascona) 1'20''30; 22. Musiconico-Soliani (HF 1600) 1'20''37; 23. Pons-Pretatto (Simca Rally 2) 1'20''45; 24. Bacchella-Vesco (128 C.) 1'20''50; 25. Renati-Poletti (Opel Ascona) 1'20''55; 26. Maggio-Castelli (124 S) 1'20''56; 27. Bosio-Bruna (HF 1600) 1'21''02; 28. Barbera-Barbera (128 R.) 1'21''32; 29. Zoso-Cantore (124 Abarth) 1'22''06; 30. De Paoli-Perigo (Escort) 1'22''07; 31. Merlone-Bergamasco (Volvo 144) 1'22''19; 32. Carrino-Morando (HF 1600) 1'22''31; 33. Pozzi-Isanz (Alfa Sud) 1'22''34; 34. Bigo-Baro (125 S) 1'23''32; 35. Ferri-Passet (Simba Rally 2) 1'23''33; 36. Parisi-Baldizio (A 112 Abarth) 1'23''44; 37. Crismani-Bertolusso (HF 1600) 1'23''44; 38. Bertolo-Giubille (124 Abarth) 1'24''06; 39. Francane-Francone (124 Abarth) 1'24''08; 40. Gilardi-Gilardi (Simba R. 2) 1'24''44; 41. Cerisola-Uberto (HF 1600) 1'24''44; 42. Ghione-Ferrero (Simba R. 2) 1'24''47; 43. Ghiotti-Ghiotti (HF 1600) 1'24''52; 44. Bulfroni-Gardella (Ascona) 1'24''58; 45. De Maestri-Siccardi (HF 1600) 1'25''02; 46. Airolidi-Geriani (HF 1600) 1'25''12; 47. Azzolari-Airolidi (HF 1600) 1'25''15; 48. Perazzo-Pisano (Dei) 1'25''40; 49. Sciolli-Orengo (A 112 Abarth) 1'25''43; 50. Chiabotti-Vaschetto (128 C.) 1'26''28; 51. Curto-Martino (850 C.) 1'26''31; 52. Garrelli-D'Angelo (128 C.) 1'26''52; 53. Pedretti-Vecchi (Ascona) 1'27''13; 54. Meucci-Serra (124 Special T) 1'27''35; 55. Ciravegna-Sisto



Come in ogni rally che si rispetti, anche nella gara di apertura della «zona» 1 del TRN vi sono stati alcuni incidenti, ma del tutto innocui. Infatti, come nel caso della Fiat 125 a sinistra, i roll-bar hanno fatto il loro dovere. A destra, si cerca di sbloccare la 124 ST di Meucci



## Così le 6 «speciali»

**I PROVA SPECIALE:** 1. Viccardi 20' e 22''2; 2. Lorenzelli 20'24''; 3. Montaldo 21'02''; 4. Boretto 21'11''; 5. Gerbino 21'23''.

**II PROVA SPECIALE:** 1. Lorenzelli 8'22''; 2. Viccardi 8'31''; 3. Montaldo 8' e 43''; 4. Bramino 8'45''; 5. Badarello 8'49''.

**III PROVA SPECIALE:** 1. Lorenzelli 5'27''; 2. Viccardi 5'39''; 3. Montaldo 5' e 46''; 4. Badarello 5'47''; 5. «Andyson» e Bramino 5'52''.

**IV PROVA SPECIALE:** 1. Viccardi 21' e 24''; 2. Lorenzelli 21'28''; 3. Montaldo 21'51''; 4. Bramino 21'56''; 5. «Andyson» 22'10''.

**V PROVA SPECIALE:** 1. Viccardi 8' e 31''; 2. Lorenzelli 8'37''; 3. Bramino 8'49'' 4. Liprandi 8'54''; 5. «Andyson» 8'56''.

**VI PROVA SPECIALE:** 1. Montaldo 5'27''; 2. Lorenzelli 5'34''; 3. Liprandi 5'50''; 4. Ghiotti 5'55''; 5. Cuccirelli in 5'56''.

direttore sportivo Silecchia, Viccardi perde ben otto minuti al controllo orario di Casalborgone; tutti lo considerano ormai spacciato, ma lui caparbiamente continua ottenendo alla fine il nono posto assoluto, con una serie di perentori risultati: secondo alla seconda e terza prova speciale dietro a Lorenzelli e primo nella quarta e quinta prova speciale.

Boretto, invece esce subito di strada e di gara, alla seconda prova speciale dopo una troppa rabbiosa ripresa di gara, nella quale ha tentato di cancellare l'opaca prestazione della prima prova speciale. Alle spalle di Lorenzelli, che ha amministrato con intelligenza tattica una gara esemplare, conquistando il secondo e terzo posto i due rappresentanti della Genzianella Veltro, Montaldo e Pozzi su Fulvia HF iniezione, preparata da Bosato e Bramino-Tesio su Ascona Con-

Badarello piuttosto abile con suo 124 spider.

## Cabriolet la Fulvia di Billia

Bloccato subito nella prima prova speciale Pippo De Stefano dal cedimento di un supporto motore della sua Beta Coupé, devono poi abbandonare nella seconda prova speciale Tabaton su HF e Ardizzoia per la rottura della cinghia della sua Porsche. Un attimo di paura per Billia che scodella senza danni la sua Fulvia sul tetto, trasformandola in un cabriolet e vincendo così lo speciale premio riservato al pilota più sfortunato. Fermo anche Zerbinò a Casalborgone per la rottura della sospensione posteriore

**Giorgio Rossotto**

(Ascona) 1'28''45; 57. Tetti-Filippa (124 ST) 1'28''45; 58. Spiez-Gentini (BMW 1600) 1'29''11; 59. Bertinotti-Margaroli (128 C.) 1'30''39; 60. Feyles-Salino (124 A.) 1'30''55; 61. Scaranò-Panati (X-1-9) 1'30''59; 62. Igarci-Astesanò (Escort S) 1'31''19; 63. Gastaldi-Garneroni (124 1600) 1'31''28; 64. Ceria-Bertone (Ascona) 1'31''39; 65. Peyretti-Cerutti (Alfa GT) 1'31''42; 66. Bollati-Ceriana (A 112) 1'31''42; 67. Bizio-Bonfatti (S. Rally 2) 1'31''54; 68. Migliore-Migliore (Cooper) 1'33''09; 69. Martignoni-Bracco (Simca) 1'34''04; 70. Gallione-Baldini (128 C.) 1'34''38; 71. Girololi-Corbelli (Capri) 1'35''11; 72. Dotta-Rosso (Alfa GT) 1'35''22; 73. Simoletto-Bellino (Simca R. 2) 1'36''17; 74. Vivanti-Fantone (112 A.) 1'36''17; 75. Bosio-Bosio (128) 1'36''45; 76. Solerio-Tarchetti (Ascona) 1'36''58; 77. Monti-Boretto (128 C.) 1'38''43; 78. Rossi-Basso (127) 1'38''59; 79. Cogo-Costa (HF 1600) 1'39''40; 80. Basso-Albrito (A 112) 1'40''41; 81. Zagato-Sobero (128 C.) 1'41''05; 82. Rizzardi-Giardina (128 R.) 1'42''12; 83. Lago-Corno (112 A.) 1'44''10; 84. Prade-Marzano (HF 1300) 1'44''10; 85. Barghi-Mengoli (Alfa GS) 1'45''38; 86. Ferrero-Ceccarelli (125) 1'46''45; 88. Lagazzi-Beltrami (Cooper) 1'51''53.

## Chi ha «tagliato» il percorso?

● TORINO - Molte voci su presunti tagli di percorso nel IV Rally Team '71, soprattutto alla prima prova speciale la Rivalba-Casalborgone, in particolare per quanto riguarda l'episodio del molto rapido avvicinamento di Viccardi su Boretto, avvenuto in soli cinque chilometri. Sembra però che tutti i protagonisti non si fidassero affatto dei colleghi avversari e ciascuno infatti per proprio conto abbia provveduto alla vigilia della gara a bloccare accuratamente tutte le possibili scorciatoie. I «furbini» hanno fatto dietro-front.

● Nessun problema determinante in sede di verifica per quanto riguarda i poggia-testa obbligatori per tutti, quest'anno grazie all'intelligenza dei commissari tecnici Maffioletti e Cadringher che hanno cercato di risolvere i problemi invece di crearli.

● La gara si svolgeva su tre prove speciali da ripetersi due volte per un totale di 70 chilometri di prove speciali e 200 chilometri in totale. La terza prova speciale è stata sorpresa e veniva percorsa solo come avvicinamento.

## Ritrovata un'accesa rally sprint con Giulianelli-Volpinari d'un soffio



La Porsche Carrera di Mancini-Martelli affronta una stretta prova speciale

SAN MARINO - Riprendendo la tradizione del Rally-Sprint, la Scuderia S. Marino ha organizzato il primo trofeo «Amaro Duca di Gualdo», manifestazione che si imperniava su 3 giri dello stesso percorso con 11 prove sullo sterrato e una prova sull'asfalto.

Le prove sterrate, molto strette e guidate, richiedevano la massima concentrazione e forse permettevano alle vetture con trazione anteriore di sviluppare meglio le loro chances. Ha vinto l'equipaggio sammarinese Giulianelli-Volpinari (Fulvia HF) di stretta misura su Mancini-Martelli su Porsche Carrera gruppo 3, autori di una spettacolare rimonta dopo aver perso ben 49 secondi nella prima speciale per un fuori strada.

Mancini-Martelli per niente scoraggiati hanno aggredito con decisione le rimanenti prove speciali, aggiudicandosi 7, cedendo il passo a Giulianelli-Volpinari, come sempre regolari ed efficaci nella terza, quarta e ottava prova. Zordan-Della Benetta, terzi, non a loro ago sugli sterrati sammarinesi, hanno vinto la prova sullo asfalto con la Porsche 911 S Boldrini. Bellissima gara di Walter-Rebosio su Fiat 128 gruppo 2, quarti nonostante alcune note al supporto del motore; quest'anno Walter parteciperà anche alla Coppa Renault con una R5 preparata dalla Ren-Auto Rimini.

Appassionato duello per il predominio in gruppo 1 tra Zucchini-Mazzotti e Ricupitri-Giovanini con le solite Opel-Ascona e l'estemporaneo inserimento dei sorprendenti Muccioli-Casadei (Fiat 128 SC) che migliorano ad ogni gara. L'hanno spuntata di poco Zucchini-Mazzotti decisi e ben impostati. Assenti Baldacci-Zafferani, la cui Alfa Romeo GTV 2000 gruppo 1 è ancora in preparazione presso la concessionaria Alfa Romeo Grossi di Rimini. Sfortunati Zannoni-Ugolini, Abarth 850 (giunto) e Cantelli-Paccagnella, Fulvia HF, appiedati dalla rottura del cambio dopo 6 prove quando erano secondi assoluti.

### 1.0 TROFEO AMARO DUCA DI GUALDO, Rally sprint - S. Marino, 15-16 marzo 1975

LA CLASSIFICA  
1. Giulianelli-Volpinari (Fulvia HF) pen. 803;  
2. Mancini-Martelli (Porsche C.) 911 3;  
3. Zordan-Della Benetta (Porsche 911) 848; 4. Meloni-Rebosio (Fiat 128 C.) 876; 5. Muratori-Castellani (Fiat 124 SS) 889; 6. Zucchini-Mazzotti (Opel Ascona) 897; 7. Ricupitri-Giovanini (Opel Ascona) 908; 8. Casadei-Benzi (Fulvia HF) 917; 9. Bollini-Micheloni (Fiat Abarth) 928; 10. Muccioli-Casadei (Fiat 128 C.) 928; 11. Cavoli-Pancaldi (Fulvia HF) 986; 12. Mantellini-Simoncelli (A. R. GTV) 1021; 13. Brasini-Zoffoli (Opel Ascona) 1065; 14. Dalla Pozza-Scalco (Fiat Abarth) 1075; 15. Bazzocchi-Fol (Fiat Abarth) 1077; 16. Forlan-Ghinazzi (Opel Ascona) 1082; 17. Facchini-Marini (Simca R2) 1104; 18. Bandini-Repetto (Fiat 128 C.) 1114; 19. Buda-Bugli (Ford Escort) 1122; 20. Cipriani-Del Prete (Fiat 800 CS) 1161; 21. Tarozzi-Aloisi (A. R. Giuliana) 1182; 22. Tamburini-Dal Prete (Fiat 127) 1241; 23. Ronaglia-Bioduco (Fiat Abarth) 1334; 24. Bruschi-Nanni (Fiat 124 SS) 1337; 25. Pritelli-Benvenuti (A. 112) 1367; 26. Pedrelli-Ghigi (Mini Cooper) 1410; 27. Balducci-Conti (Renault 15 TL) 1448.

## Un'isola sponsorizza la Squadra-Cavallari

ALBARELLA (Rovigo) - Una lacrimuccia ha fatto capolino sulle ciglia di Arnaldo Cavallari quando, alla fine della festosa e ricca prima premiazione del suo Team Biancazzurro, nella insolita cornice dell'albergo-chiù dell'isola-residenza di Albarella, il suo quintetto di piloti '74, a mezzo del campione d'Italia De Eccher, gli hanno voluto consegnare una stupenda targa ricordo argento-oro-estate. Era il grazie (con un bouquet di orchidee a Bianca Cavallari), per il loro d.s. che quest'anno ha riservato una nuova sorpresa per la squadra, che al solito coordina un quintetto di promettenti, pur nella singola affiliazione ad altre Scuderie. Nel 1975, a cominciare dal rally di Sicilia di Pasqua, due Stratos gr. 4, due Opel gr. 1, e una Carrera gr. 3, fasciate stupendamente di bianco e azzurro (pittore l'architetto Piva) porteranno nelle gare rallyistiche un nuovo sponsor, appunto quell'Albarella, isola-relax nella quiete della Laguna, che Cavallari ha convinto gli amici del Credito Svizzero a sostenere nei programmi pubblicitari a mezzo della squadra dei suoi giovani piloti. Che nel '75 sono: Brady-Rudi (Opel Commodore), Piva-Zanchetti (Opel-Ascona), Cambiaggi-Combe (Porsche Carrera), De Eccher-Breggion e Stagnani-Argnani (Stratos).

Con la società proprietaria dell'isolotta lagunare è un nuovo insolito sponsor dunque entrato nel giro delle corse. Tanto più singolare il «contatto» se si annota che nei viali del raffinato rifugio vacanziero sono bandite le automobili a motore a scoppio e il limite velocità è di 30 all'ora.

## Nel «raduno» rally dei colli fiorentini la Porsche di Giubar 500 in premio fa gran caos

FIRENZE - «Manifestazione di abilità di guida» diceva il regolamento del primo Autoraduno Rally della sezione «Galluzzo» della «Mugello Corse», ma in realtà si trattava di un percorso di quasi trecento chilometri, sei ore di macchina, tre prove speciali. Tanta è stata la passione e l'entusiasmo ed altrettanta l'improvvisazione che ha mandato all'aria in pratica tutta la manifestazione che aveva visto alla partenza oltre cinquanta equipaggi di tutta la Toscana, con i più svariati tipi di vetture.

L'aver scelto un percorso così lungo ha complicato le cose data l'inesperienza organizzativa ed in pratica solo un terzo della gara si è dimostrata valida. Prime grane all'inizio: un concorrente, Bertacca su Fiat 124 spider, non trova il cronometrista all'inizio della prima prova speciale, ma solo alla fine. Per protesta ferma la macchina in mezzo alla strada chiedendo l'annullamento della prova, anche perché certo di averla compiuta in un tempo sballato. Tutto fermo quindi con metà partenti alla via e gli altri alla prova speciale. In mancanza di un regolamento degno di tale definizione, il direttore di corsa, Mattiazio, annulla il primo giro e la prima prova speciale.

### 1.0 AUTORADUNO RALLY COLLI FIORENTINI - Mugello Corse, Firenze, 15 marzo 1975

LA CLASSIFICA  
1. «Giubar» (Porsche 911 S) penalità 1527;  
2. Tinti (Hillman Imp) 1608; 3. Paganelli (Fulvia 1600) 1621; 4. Laschi (R. Gordini 1600) 1651; 5. Salvestrini (BMW 200 Ti) 1668; 6. Ceccarelli (Fiat 127) 1685; 7. Rosselli (Fiat 127) 1762; 8. Carnesecci (Fiat 124 Abarth) 1783; 9. Gensini (Fiat 124 Abarth) 1789; 10. Tufi (Alfa GT3) 1812; 11. Piccini (A. R. Alfetta) 1817; 12. Benini (Fiat 127) 1820; 13. Cecchi (Fiat 128) 1852; 14. Pistonami (Fiat 128) 1875; 15. Fregoso (Wolk-Porsche) 1893; 16. Paolini (Fiat 128) 1905; 17. Banchi (Fiat 850) 1918; 18. Luchini (Fiat 127) 1959; 19. Bellucci (Fiat 125 S) 1983; 20. Focardi (Simca R 2) 1990; 20. Forgeschi (Dyane 6) 1990; 22. Pistonami (Fiat 128 C.) 2020; 23. Grifoni (Fiat 124 S) 2049; 24. Gintini (Fiat 750) 2059; 25. Sgrignani (Fulvia) 2065. Seguono altri dieci concorrenti.

Dopo due ore e mezzo si riparte e finalmente il secondo giro non presenta incognite e si svolge regolarmente, mentre si profila la graduatoria dei migliori: «Giubar» con la Porsche, Tinti con la IMP Hillman; Paganelli (Fulvia 1600).

Tutto alla luce dei fari il terzo giro: alcuni concorrenti — forse allertati dal primo premio una 500 usata ma, si assicura nei manifesti, del valore di 600 mila lire — si fanno prendere la mano dall'atmosfera rallistica (buio, pioggia, fango), e mandano all'aria anche il terzo giro che viene così annullato come il primo.

Poco dopo le 23, l'avventura «rallistica» termina con la vittoria di «Giubar» sul bravo Tinti e Paganelli; buone le prove di Ceccarelli con una 127 preparata che si piazza al sesto posto assoluto e di Rosselli, pure su 127, settimo. Trentacinque concludono la prova; nella classe fino a 700 cc. successo di Forgeschi su Dyane; nella classe fino a 1000 di Tinti su Hillman; nella fino a 1150 di Cecchi su 128; nella 1300 di Tufi su Alfa GT; nella oltre 1600 di Paganelli su Fulvia HF; nella oltre 1600 di «Giubar» su Porsche 911 S.

Per concludere, un suggerimento: non basta l'entusiasmo per organizzare una gara, anche «chiusa»: occorrono uomini, esperienza, tempo. Dopo questa prima prova crediamo che anche gli amici del Galluzzo siano d'accordo, perché per queste gare «in famiglia» sembra siano in arrivo i fulmini della CSAI ed organizzarle male — fin quando tutto va bene — può ulteriormente peggiorare la situazione (su questi aspetti ritorneremo quanto prima).

Per gli appassionati di queste prove ricordiamo il prossimo appuntamento per sabato 22 al Rally organizzato dalla «Squadra Corse Valdelsa» a Tavernelle Val di Pesa, su un percorso di 158 chilometri e partenza alle 16,30.

Marco Grandini

## Nel «DALLA FAVERA» rientrano in classifica «TONY» (1.) e DUS (5.)

● Sviluppi positivi — per i conduttori — nella faccenda che la scorsa settimana vide tolli dalla classifica del Rally De Favera il quinto classificato. Pare infatti che sia il vincitore «Tony» che il quinto arrivato, Dus, siano in regola con i dettami tecnici dei propri gruppi. Per quanto riguarda la Stratos di «Tony», preparata da Nello di Albisola, un'indagine sommaria sembra aver accertato che i rinforzi rilevati in sede di verifica post-gara siano omologati. Per quanto riguarda l'Ascona-Cornero di Dus, la fiche della vettura tedesca riporta sia i diffusori da 28 che quelli da 30.

La questione, come già dicemmo, è comunque in mano al FN visto che De Favera è colpito dal provvedimento si sono appellati contro la decisione dei commissari sportivi e tecnici.

Deoiso sulla neve

il circuito ARDENNE

# STAPELAERE ma DIDI si è ritirato

DINANT - Ha vinto Stapelaere, ma senza il ritiro di Didi (Fiat Abarth) le cose sarebbero forse andate diversamente. Infatti già al termine della prima « boucle » era in testa e c'era ancora alla partenza della quarta. Dopo, in questa ultima « boucle », fermata definitiva. Questo Rally del circuito delle Ardenne, che festeggiava il suo venticinquesimo anniversario, è stato molto duro, con nebbiolina e neve che non facilitavano il compito dei piloti. Del resto ciò spiega come mai sulle 65 vetture partite all'arrivo ce n'erano soltanto 17.

Nel prologo, una corsa in circuito, Gustavson-Declercq su BMW erano i più veloci, davanti a Pedro-Jimmi (Alpine), Didi-Lux (Fiat Abarth), Nusbaumer-Paul (Alpine) e Stapelaere-Vaillant (Escort). I primi risultati rispettavano una certa logica, ma le cose erano lungi dall'essere definite. La prima « boucle » era consegnata dal ritiro di uno dei favoriti, Nusbaumer, che non riusciva ad adeguarsi ai tratti sterrati. Nella « speciale » di Lefte, Didi era il più veloce e i 10 Km. gli hanno permesso di avvantaggiarsi su Plas (Renault) Louvy (BMW), Goblet (Avenger) e Stapelaere. Proprio allora Didi prendeva la testa, ma Stapelaere era in seconda posizione. Quando a Pedro, si fermava per guasto al freno, Stapelaere batteva Didi nella stessa « speciale » nella seconda « boucle » che veniva vinta da Plas, che era il meno penalizzato. Didi era ancora in testa alla classifica delle due « boucles », davanti a Plas, Louvy e Stapelaere. Plas non ripartiva per la terza, per guasto ai freni. Questa « boucle » era vinta da Stapelaere che si era anche imposto nella « speciale », occupando il secondo posto dietro a Didi, nella classifica cumulativa.

Nella quarta e ultima « boucle », ove i piloti hanno trovato un poco di neve, le cose sono precipitate con il ritiro di Didi, dopo la « speciale » in cui Stapelaere era di nuovo stato il più veloce; nonostante le strade diventate molto scivolose, si prendeva soltanto 2' di penalizzazione e da quel momento non ha più avuto nulla da temere: terza vittoria della stagione su quattro prove disputate.

André Royez

CIRCUITO DELLE ARDENNE - 16 marzo - Rally Int. valevole per il campionato Belga LA CLASSIFICA

1. Stapelaere-Vaillant (Escort) 44.35; 2. Louvy-Hendrickx (BMW) 61.53; 3. Engels Du Bulde (Porsche) 73.44; 4. Peters Dickman (Alfa) 74.47; 5. Vanbutssele Duhem (Escort) 78.06; 6. Roquet Alexis (Ascona) 78.34; 7. Debrauwere Ampe (Ascona) 80.05; 8. Dum Chou (Daf) 86.23; 9. Nyssen Dupont (Simca) 83.33; 10. Schroeven van Bruggen (Datsun) 85.21.1.

## TONDELLI si associa a Monzeglio per la CHEVRON

TORINO - Accordo fra Eris Tondelli e la Monzeglio-Corse di Torino per l'importazione delle vetture Chevron. Il pilota torinese — che si è sempre occupato delle Chevron in Italia, oltre ad essere un fedelissimo delle vetture di Derek Bennett — si è associato con il team torinese di Monzeglio che da parte sua continuerà a rivendere da noi le GRD. Per la prossima settimana, sono attese alcune vetture fra le quali dovrebbe essere in programma anche una Formula 2.

C'è stato il coprifuoco nel KENIA

# Un delitto politico pesa sul SAFARI

NAIROBI - Situazione incerta in questi giorni pre-Safari in tutto il Kenia, anche se i giornali europei e in special modo gli italiani non pare abbiano riportato le notizie allarmanti. L'atmosfera politica è pesante nel Paese, dopo che è stato trovato assassinato un importante uomo politico, ministro del governo Keniata, notoriamente grosso nemico della politica del premier di coesistenza serena con gli europei in generale. L'uomo pare sia stato ucciso almeno 15 giorni fa, il suo cadavere è stato però ritrovato solo la scorsa settimana. Per l'assassinio le minoranze hanno inscenato manifestazioni di protesta che hanno fatto raggiungere attimi di grande tensione. Sono state gettate bombe, alcuni pullman sono stati bloccati per cui il governo ha persino dichiarato il coprifuoco. Solo nel fine settimana la situazione è andata migliorando e, se si riusciranno a spegnere gli ultimi focolai dei seguaci del ministro anti bianchi, non dovrebbero esserci preoccupazioni per la disputa del Safari.

Continua intanto la preparazione dei tecnici Lancia per l'importante rally: le Stratos hanno dimostrato di andare fortissimo ma preoccupa la polvere che pare infiltrarsi da tutte le parti e si stanno provando speciali filtri aria per i carburatori.

## Attento a «FIFI»

(3° in salita)

## papà NERI...

CONDROZ - L'inverno belga si annuncia tardi, in Belgio. Infatti la corsa in salita di Condroz è stata avversata da raffiche di neve, che nella seconda salita hanno fatto uscire di strada « PHB » la cui Carrera è rimasta molto danneggiata, mentre per fortuna il pilota restava illeso. Il cattivo tempo non ha impedito a Beurlys, come la settimana scorsa, di cogliere una netta vittoria di fronte al suo solito avversario Neri. Anche questa volta la Lola si è rivelata più veloce della Fiat Abarth 2000.

Però le grandi prestazioni della giornata sono state quelle di « Fifi », che è il figlio di Neri! Al volante di un copé Fiat 128 molto ben preparato dal padre, « Fifi » è riuscito a segnare il terzo tempo assoluto nella corsa, battendo l'Alpine di Tarres di 59/100 di secondo. Alle loro spalle le Cooper si davano alla pazzia, con Masseur e Bruixola che davano pure ottime prestazioni, soprattutto tenendo conto delle condizioni atmosferiche.

Nel quadro del campionato belga, Beurlys, campione in carica del resto, prende già una seria opzione per il titolo 1975 anche se siamo agli inizi di stagione. D'altra canto mette in luce una tale forma che si chiede se sia possibile batterlo. Inutile dire che le prossime prove saranno molto significative nel riguardo dell'evoluzione del campionato, dato che avranno una topografia assai diversa da quella delle gare già disputate.

CORSA DI CONDROZ - 16 marzo - Gara di velocità in salita valevole per il campionato belga della montagna

LA CLASSIFICA

1. Beurlys (Lola 290) 1'26"98; 2. Neri (Fiat Abarth) 1'31"06; 3. Fifi (Fiat 128 coupé) 1'34"07; 4. Tarres (Alpine) 1'34"66; 5. Masseur (Cooper S) 1'35"58; 6. Bruixola (Cooper S) 1'36"16; 7. Joosen (Opel) 1'37"34; 8. Theodory (Ford Escort) 1'37"51; 9. P.H.B. (Porsche Carrera) 1'37"71; 10. Authpenne (Alpine) 1'39"68.

## IMOLA GT

ammessi solo

## sopra i «limiti»

● Apertura automobilistica a Imola con la Coppa Armando Bevilacqua, gara internazionale valevole per la Euro GT che si disputerà il 13 aprile: la giornata sarà anche completata da gare di F. Italia, che si disputeranno sotto l'egida della Casa vinicola Emiliani e una prova valevole per la Coppa Renault 5 Elf. E' uscito in questi giorni il regolamento che prevede come al solito la pleonastica validità anche per il campionato italiano gr. 4: 24 saranno le macchine in pista che dovranno disputare i 40 giri previsti. Interessante l'articolo che riguarda il numero delle vetture ammesse: bisognerà che tutti i concorrenti siano al di sopra dei minimi di qualificazione (123% della media fatta registrare dai tre più veloci). Inoltre vi sarà qualificazione d'ufficio delle 5 vetture che avranno realizzato i tempi migliori in ciascuna delle divisioni CSI (1600, 3000 e oltre) e dei 10 conduttori meglio classificati nel campionato '74.

## Un terreno di « fuga » per VALLELUNGA

ROMA - L'ingresso dell'AC Roma nel consiglio nazionale della nuova CSAI ha fatto riprendere quota alle velleità (da tempo sopite) dell'ente di via Colombo che si è affrettato a chiedere alla CSI una gara valida per il Mondiale Marche del '76. Tornerà dunque la 6 ore a Vallelunga?

Nel frattempo a Vallelunga De Luca e Saliti stanno finalmente definendo l'accordo per l'acquisto del terreno che permetterà la costruzione della tanto sospirata via di fuga ai Cimini.

# CASALE non dovrà chiudere

CASALE - Puntuale, assieme alla primavera, è giunta anche quest'anno la solita diffida all'Autodromo di Casale da parte del sindaco di Pontestura con relativa ingiunzione a demolire tutto l'impianto che con il suo rumore continuerebbe ad imbastire l'animo dei cavalli del locale maneggio. E altrettanto puntuale è ripartito per mano degli amministratori di tale impianto, il solito ricorso al tribunale regionale, che come al solito prenderà in esame la questione.

Già la scorsa stagione il problema si era proposto, e naturalmente anche quest'anno, con l'avvicinarsi delle elezioni (evidentemente sindaco e vice ci tengono ad essere rieletti) la grana è saltata fuori. A dire il vero la stagione scorsa tutto era stato revocato a giugno: ma quest'anno gli zelanti registratori di Pontestura, sui cui territori sorgono per il 70 per cento gli impianti sono tornati alla carica, spalleggiati dal geom. Berra (presidente del locale circolo ippico) e assessore comunale, sostenendo che la rumorosità provocata in continuazione (si sono riscontrate punte massime per la gara Intersec di 92 decibel che poi non sono rumori così insostenibili disturbava gli abitanti e i cavalli di Pontestura).

La verità in fondo è un'altra: a parte il movente politico molto chiaro, con le elezioni che stanno arrivando, sta di fatto che anche se la maggior parte dell'impianto sorge sul territorio di Pontestura, sono cittadini di Morano Po a fruirla i maggiori vantaggi, essendo in fondo a Morano l'unica via d'accesso, con annessi bar e ristoranti, mentre per giungere a Pontestura bisogna affrontare il Po.

Gli amministratori dell'Autodromo di Casale l'hanno ormai presa con filosofia: già hanno preparato il ricorso fondandosi sugli stessi temi che già approfondirono lo scorso anno. Se poi a livello regionale le cose non dovessero andare così bene (ma pare ormai scontato che almeno l'avv. O. Berto darà parere favorevole) si potrà sempre ricorrere al Consiglio di Stato. In tutti i casi ancora per quest'anno i programmi saranno pienamente rispettati, mentre continueranno i lavori per installare la cortina antitrombo, un muro lungo 130 mt e alto che una ditta di Bolzano sta mettendo in opera.

« E' una cosa stranissima », ci ha confidato Carlo Pagliano, vice presidente dell'autodromo, « i guardrails che precedono il rettilineo boxes entrano in risonanza, come corde di chitarra, rimbaldando questi rumori sulla collina circostante. Certo che se ci avessero fatto installare la tribuna prefabbricata che abbiamo da parte da tempo ci sarebbe stata qualche attenuazione si sarebbe ottenuta: ma contiamo di risolvere veramente il problema con i pannelli assorbenti, che saranno completamente sistemati per la gara di Pasqua. Questa è una guerra più politica che nell'interesse vero proprio dei cittadini di Pontestura: ecci perché nella prossima seduta del consiglio di amministrazione dell'autodromo prenderemo i nostri provvedimenti e nomineremo un nuovo presidente nella persona del dott. Oddone, già vicesindaco di Casale, che dovrà contrapporsi validamente al sindaco di Pontestura. Rimarrà comunque in mano nostra la gestione e l'organizzazione delle gare: e speriamo che usciti da questa impasse si possa finalmente mettere in cantiere il nuovo prolungamento della pista, che renderà l'impianto di Casale uno dei più moderni e completi circuiti in attività in Italia.

● Anche Roberto Merlo, dell'ufficio stampa Pirelli, ha raggiunto il traguardo del matrimonio, portando all'altare della basilica di S. Teodoro a Pavia il giorno 8 marzo la signorina Luisa Sacchi. All'amico appassionato rallyman e alla genita signora i migliori auguri di AUTO-SPRINT.



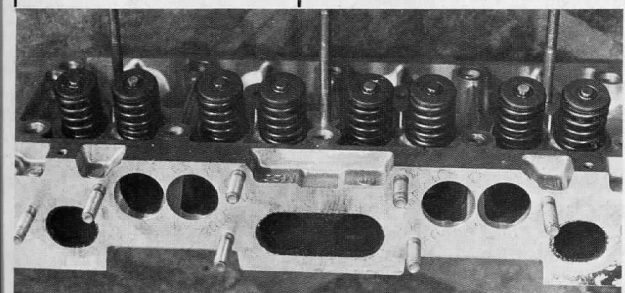
## R. 5 di Giada

SCARPERIA - Presentazione convincente al Mugello della ferratissima compagine Quarry-Giada scesa a Firenze per le prime prove d'assaggio con le Renault 5 che correranno già nella prima gara dell'interessante trofeo. Subito in pista le vetturette hanno strabillato abbassando clamorosamente quell'ufficio 2'44" che pareva un muro insuperabile: 2'42"6 hanno segnato quasi subito sia Ferruccio Caliceti (nella foto) che Gianfranco Ricci, quest'ultimo al volante di una berlina con la pubblicità della Motogen. Ed è stato probabilmente quest'ultimo (forse superaiuto dal suo sponsor « additivante ») ad impressionare maggiormente i vari Rosselli, « Ghigo » (toh chi si rivede!) e toscani in genere che macinavano giri su giri per meglio adattarsi alla difficile pista toscana. Con le vetture Quarry preparate dalla Giada correranno per tutta la stagione Cochetti, Molinari, Ponzone, Bertini, Caliceti e « Tony » mentre con sponsor autonomi (ma sempre con preparazione Giada) saranno Brunner che mantiene i colori della Jagermeister e Gianfranco Ricci che avrà la Motogen per la R. 5, la Giada per la velocità con le Alpine gr. 4 e la Numiversal per i rallies sempre con vetture Renault Alpine.

Come giustamente osservava Andrea de Adamich che ci si è divertito al Ricard, la piccoletta di Billancourt in versione Coupé Renault-Elf-Gordini può rappresentare una sorpresa per Chicche & Sia, nel senso che guidarla bene richiede una certa simbiosi con la macchina anche da parte di un esperto.

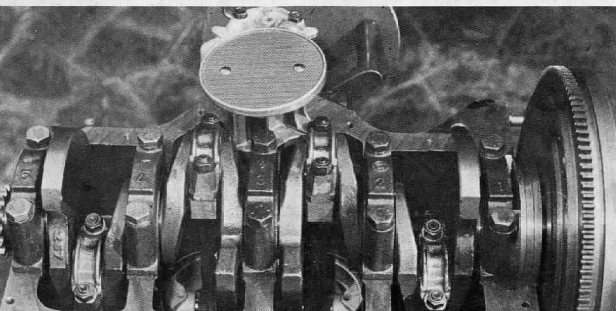
Era una sensazione che avevamo già riportato l'anno scorso a Monaco, assistendo al Grand Prix Féminin disputato da pilotesse alquanto indiatolate che presentavano così la allora nuova « 5LS ». Successivamente, le voci raccolte sui nomi di alcuni piloti partecipanti alla Coppa ci hanno dato la sensazione che in queste gare potrà anche « far caldo » e che lo spettacolo si preannunci suocoso.

Così incuriositi, abbiamo interpellato la Renault Italia e, fra le varie « parrocchie » che si vanno creando ne abbiamo scelta una che si distingue per numero di vetture già preparate in quel di Milano. Si tratta della « Francauto » di Crema, concessionaria Renault di Daverio e Brizzi i cui nomi diranno certamente qualcosa a chi segue le faccende del « turismo » e dei rallies.



Qui sopra, la testata della Renault 1300. Come si vede, non v'è opera di sgrezzatura, così come il regolamento comanda. Gli scarichi e le aspirazioni hanno le luci singole

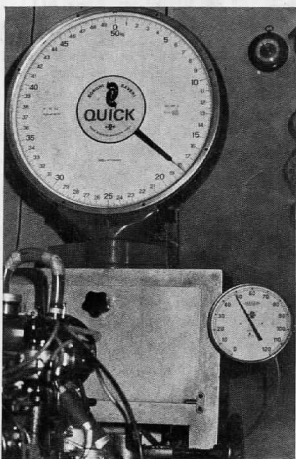
A destra, il motore Renault 5 visto di pancia. Niente di trascendentale, né di « corsalolo », solo un montaggio fatto bene del particolare « kit »



# Comincia la COPPA R.5 LS

FIRENZE - A rischio di sembrare « blasfemi », diremmo che al Mugello c'è quasi più attesa per l'esordio della Coppa Renault che per la gara Mondiale Marche. Per lo meno, a considerare il « movimento » che l'autodromo toscano ha visto, in queste settimane, relativo alle berline francesi che si annunciano come le protagoniste di una delle pagine agonisticamente più interessanti della stagione che va ad incominciare. Non è difficile pronosticare che saranno necessarie un bel po' di batterie di qualificazione in ognuno dei circuiti dove approderà la Coppa Renault 5. Al Mugello, dovrebbero essercene almeno tre, di batterie, per stabilire fra i previsti ottanta presenti i trenta che daranno vita alla finale. Una « coppa », insomma, che facendo leva sull'interesse suscitato ed anche sull'intelligente abbinamento a prove di grande richiamo internazionale, garantirà divertimento per chi corre e per chi sta a guardare. E' evidente che, come in ogni gara che si rispetta, ci saranno i vincitori ed i vinti. Fra i primi, si può per ora pronosticare unicamente quelle « squadre » che, per organizzazione ed esperienza specifica, si sono automaticamente assicurati i servizi dei piloti migliori. Speriamo solo che non vi sia anche qui un eccesso di « professionismo » a scapito della popolarità della formula. Per lo meno, non subito...

# Odor di sportellate



Già dieci piloti hanno provveduto a prenotare la macchina e l'assistenza presso il Team cremasco; tuttavia contro questo « numero chiuso » continuano a cozzare nuove richieste che, qualora accettate, costringerebbero ad un potenziamento dei già notevoli mezzi logistici della scuderia. Gironzolare per l'Italia con un carico di dieci vetture è, tanto per cominciare, cosa da « bisarca ». Inoltre le macchine vanno seguite da una ragionevole quantità di ricambi (motore e carrozzeria, naturalmente) per far fronte a eventuali imprevisti, sapete come sono le prove, ragione per cui si possono capire certe esitazioni ad aumentare la famiglia. Comunque, non è detto...

Questa prima decina è composta da Hoz, Galmozzi (Romeo), Bocconi, la Giusti, Massa, Cormio, D'Angelo, Foresti, Xella e Lucini che hanno recentemente partecipato a una prima uscita collettiva sulla pista di Varano Melegari.

In questa occasione il cronometro non ha confermato quanto previsto in base ai cavalli disponibili. Qualcuno ha dato la colpa ai rapporti del cambio, che sono ovviamente quelli che passa il convento e quindi intoccabili; tuttavia non è escluso che la sorpresa rientri nel noviziato di cui dicevamo, necessario a quanto pare prima di saper tirar fuori dalla bagnarola tutto ciò di cui è capace.

## La prova dell'88

Ecco il risultato ottenuto dal preparatore Galmozzi sul motore R5: sono, come si può notare, 18,15 chili a 4900 giri, il che dà gli 88,9 CV ed i 13 kgm. citati nel testo. I motori preparati da Galmozzi animeranno le molte Renault 5 LS che correranno per la « Francauto » di Crema

Dicevamo prima dei cavalli: lieta sorpresa da noi fotografata nell'antro di Giancarlo Galmozzi, incaricato della preparazione meccanica. Potete infatti leggere al banco prova 18,15 chili, mentre il tachimetro segna 4850 giri-1'. Siamo nei paraggi della coppia massima che, fatti i conti, risulta di 13 m.kg. giusti

Con il che saltano fuori, già a questo punto, 88 cavalli contro gli 85 (sia pure DIN) previsti dalla documentazione ufficiale. Che la preparazione sia svolta a « termini di legge » risulta anche dai successivi documenti fotografici: guardatevi solo il collo d'oca e relativi imbiellaggi, ove l'occhio potrà spaziare su sconfinata distese che ignorano l'esistenza della tela smeriglio. La foto in B/N non lo rivela, ma tutto l'insieme è variopinto di pennellate nei punti strategici, che assicurano contro le tentazioni di estemporanei smontaggi a scopo tonificante.

Il ruvido originale tiene bianco anche all'interno delle camere di scoppio mentre anche le valvole, si vede ben, non sono « leccate » come si usa in Gr. 2. Se poi date un'occhiata all'interno dei condotti, rabbrivite pure ma è proprio così il regolamento che, tuttavia, è uguale per tutti. In fondo, questo è l'importante

ROMA - La Coppa Renault 5 nasce bene, anche perché gode dell'incondizionato «placet» degli stessi concessionari (che ci hanno creduto subito a scatola chiusa). Giancarlo Naddeo, protagonista della F. 2 internazionale ancora qualche anno fa e attualmente impegnato nel giro-karting

## Due (diversi) ritorni al BLU CICOZZI e NADDEO



Una delle tante Renault 5 per la Coppa preparate dal «Naddeo Team»

per hobby, dice, è uno dei tre concessionari Renault iscritti alla coppa. Con lui sono *Silvano Frisori* di Trieste (ex-Porsche Carrera) e *Eugenio Tinghi* di Empoli (ex Alfa TZ2 e GTA), senza contare il *Babbi*, figlio del concessionario di Cesena.

Ma il loro contributo non si limita alla partecipazione agonistica. A Roma per esempio, è in piena attività la Naddeo Racing Team, «concorrente» con ben otto LS 1300 preparate dalla Naddeo Auto (capo officina Gianfranco Giovanozzi). Piloti ufficiali sono, in ordine alfabetico, *Massimo Baliva*, *Piero Bongiovanni* («Pippo»), *Gian Bruno Del Fante*, *Marcello Gallo*, *Maurizio Micangelo*, *Carlo Pietromarchi*, *Domenico Senni* e *Giancarlo Naddeo*.

Domenica al Mugello questa gente rappresenterà una delle più folte scuderie «exclusive» nella prima della Coppa Renault. Naddeo assicurerà lo-

ro per tutta la stagione un'assistenza diretta in sede e sui circuiti, dove saranno a disposizione meccanici e carrozzieri. Con 15.000 lire di quota associativa annua ognuno può entrare nel Naddeo Racing Team e, se vuol acquistare una 5 LS, beneficia di uno sconto complessivo di 400 mila lire che in pratica dà diritto al montaggio gratuito del kit di Coppa.

I piloti romani non sono soltanto quelli della scuderia di Naddeo: con l'aggiunta di altri cinque, per ora, la capitale vanta da sola più del 10% del totale degli iscritti alla Coppa Renault. Ci sono infatti anche *Massimo Ciccozzi* (di cui leggete a parte), *Ottavio Schermi* (squalificato per critiche alla CSAI a mezzo stampa, per una lettera ad «Autosprint»), *Mario Venanzi* (campione Italiano F. 850), *Bruno Ripani* (ex-Lancia) e «*Baronio*» (ex-Sport e ex-Mexico).

## Gli orari di Monza «turismo»

verifiche sportive-tecniche:	venerdì dalle 8,30 alle 12 e dalle 14 alle 18 - sabato dalle 8,30 alle 12,30
prove di qualificazione:	4 Ore, venerdì dalle 14,30 alle 18, sabato dalle 14,30 alle 18
svolgimento gare (domenica):	Gare Nazionali, sabato in due turni dalle 9 alle 11,50 classe 500, ore 9; classi 600, 700, 850 ore 10; classi 1000 e 1150, ore 11. 4 Ore, ore 13,30

# Pasqua vietata alla «4 ORE»

Qui sotto, una delle BMW 3.5 coupé che il preparatore tedesco Schnitzer ha collaudato per tempo al Ricard, in vista dell'inizio del campionato europeo Turismo. Le BMW-Schnitzer sono fra le favorite a Monza



MILANO - Gli organizzatori dell'AC di Milano dovranno dire «grazie» ai loro colleghi di Salisburgo se sono stati costretti, dal loro «veto», a mantenere la data del 23 marzo per la loro classica «4 Ore Turismo, Trofeo Mario Angiolini». Infatti qualcuno ricorderà come nella prima stesura del calendario nazionale l'AC di Milano avesse spostato la gara monzese al 30 marzo, in una data più favorevole vista la concomitanza con la 1000 Km del Mugello.

La FIA era d'accordo per il week-end pasquale, solo quelli del Salzburgering si sono opposti, poiché la nuova data sarebbe stata — secondo loro — troppo vicina alla loro analogo gara del 13 aprile, secondo round dell'Europeo Turismo. Peccato, perché sicuramente a Monza avremmo potuto vedere qualche pilota e qualche macchina in più, ma lo schieramento per l'esordio del campionato Europeo Turismo '73 è ugualmente interessante. Predominano le BMW, con due 3.500 preparate da Schnitzer per il team austriaco Memphis, al volante delle quali saranno Zonder-Brun e Quester-Brambilla, e tre Alpina 3000 rispettivamente per Peltier-Sigfried Muller, Ertl-Grohs, Amon Cocher.

Sono poi iscritte due Camaro 7 litri per Werner-Reiter ed Eberhard-Ahlers. Le grosse V8 americane, anche se condotte da piloti pressoché sconosciuti, sono sempre interessanti in circuiti veloci, ed a Monza possono risultare molto competitive. Nulla di preciso, ancora, riguardo l'annunciata presenza di un paio di Ford Capri 3400 che Toine Hezemans avrebbe avuto in gestione dalla Ford-Colonia per farle gareggiare nell'euroturismo in forma semiufficiale.

A livello due litri, interessantissima sa-

rà la battaglia fra le velocissime Ford Escort, fra le quali è favorita la Zakspeed di Finotto-Heyer. Ricordiamo che questa vettura, guidata principalmente da Hans Heyer, è quella che in pratica ha «regalato» alla Ford il titolo europeo dello scorso anno. A contrastarla vi saranno a Monza le Escort «italiane» di Mohr-De Leonibus, «Alval»-Pesenti Rossi e «Pal Joe»-Gagliardi, ed inoltre la GTAM di Bruzzese-Colzani e l'Alfetta (berlina) di «Dino»-Carlo Giorgio.

Molte altre iscrizioni, soprattutto di piloti italiani, nelle altre classi 1600 e 1300.

● *I records* - Il record assoluto della 4 Ore di Monza appartiene alla BMW-Alpina 3000 di *Niki Lauda-Brian Muir*, che nell'edizione 1973 girarono alla media di 202,862 kmh. Bisogna tener conto che allora il circuito era quello stradale classico senza chicane. Sul tracciato con la chicane «Mirabello», che sarà usato quest'anno (metri 5770), il record è della BMW 3500 di *Lafosse-Peltier*, media 183,817 kmh, ottenuto nell'edizione dello scorso anno. Il giro più veloce su questo tracciato è di *Walter Brun* (BMW 3500) in 1'44", media 198,965 kmh.

A questo proposito, da notare che quest'anno la 4 Ore è stata aperta anche alle 1300, per cui le gare nazionali del mattino saranno riservate alle classi da 500 a 1150 cc. Questo anche per «riempire» con certezza il numero massimo di 40 ammessi al via, che comunque avranno la necessità di qualificarsi in un tempo non superiore al 123 per cento della media dei tre migliori tempi di qualificazione. La gara avrà inizio alle 13 con lo schieramento delle vetture, mentre il via verrà dato alle 13,30.

## GITANES sponsor anche in ITALIA

ROMA - L'ormai inarrestabile processo di liberalizzazione del mercato dei tabacchi ha già consigliato la Gitanes di tentare un primo approccio con l'automobilismo sportivo italiano. A beneficiarne sarà — come accennato sopra — Massimo Ciccozzi che disputerà il Challenge Renault con una 5 LS addobbata con gli inconfondibili colori delle famose sigarette francesi oltre che con quelli del concessionario Auto-Cantù della omonima cittadina lombarda che integrerà l'apporto finanziario dei tabacchi. L'accordo che si è risolto felicemente grazie ai buoni uffici del giovane sportivo ed appassionato Patrizio Cantù (estraneo comunque alla concessionaria) riveste una particolare importanza per Ciccozzi sia per il prevedibile sviluppo dell'operazione Gitanes in Italia sia perché potrebbe essere finalmente questa la volta buona per il pilota romano che, dopo la discussa squalifica in F. Ford, nel '73 tra promesse non mantenute e ora reazioni all'amarza era apparso tagliato fuori da un rilancio.

### Premi AREXONS nelle batterie

● La grossa dotazione di premi (di arrivo e di classifica finale) della Coppa Renault 5 si è arricchita dell'ingresso di un nuovo patrocinio, quello della *Arexons*, casa produttrice di prodotti chimici per la meccanica e la cosmesi dell'auto, che ha destinato dei premi in denaro per i vincitori delle batterie eliminatorie di ciascuna delle dodici prove in calendario.

### Il calendario COPPA RENAULT

● 23 marzo Mugello ● 13 aprile Imola ● 27 aprile Varano ● 2 giugno Magione ● 15 giugno Casale ● 13 luglio Mugello ● 27 luglio Pergusa ● 3 agosto Misano ● 24 agosto Misano ● 7 settembre Monza ● 14 settembre Imola ● 12 ottobre Vallelunga

**Per IMOLA del 13 aprile scoperte le differenze tra i vari regolamenti**

# EURO GT con l'equipoco delle 5000

Dal punto di vista della regolarità e della uniformità decisionale, è un bene che uno stesso ciclo di gare, valido per un campionato ben determinato, possa fruire di un comitato autonomo formato dai singoli organizzatori delle gare. Le cose vanno un po' meno bene quando il comitato organizzatore stila un regolamento particolare del suo campionato in contrasto con quelli che sono i dettati della FIA.

È il caso del Campionato Europeo Gran Turismo, che è in tutto e per tutto un campionato FIA e che quindi dovrebbe svolgersi in pieno ossequio alle sue leggi. Ed invece, non è la prima volta che il campionato GT si pone in antitesi con la Federazione Internazionale. È accaduto già nel 1973, quando la FIA fu costretta a premiare ex-aquo Balot-Lena e Schickentanz a seguito di quello che fu poi definito « un errore di stampa » nella redazione del regolamento particolare (quello degli organizzatori) del campionato stesso. Era successo che i due regolamenti erano in disaccordo riguardo il punteggio da attribuire ad un pilota che avesse terminato la gara al volante di una vettura diversa da quella con cui aveva preso il via.

Ora la storia si ripete: il regolamento particolare del campionato GT 1975 dice che la terza divisione va da oltre 3000 a 5000 cc. La FIA, per bocca del segretario della CSI, Le Guezec, afferma invece che la terza divisione va da oltre 3000 in su, senza limitazioni di cilindrata, come era già anni passati. È vero che il Pantera De Tomaso non ce n'è più molte in giro, ma perché proprio volerle tagliare fuori dal campionato?

È per questo che gli organizzatori dell'AS Bologna, che apriranno il campionato GT il 13 aprile ad Imola, ammetteranno al via anche le vetture della Pantera De Tomaso, e il « massimo » per il Comitato GT, nonostante il segretario di questo organismo, il belga Harlez, abbia ribadito telegraficamente la limitazione contenuta nel regolamento particolare.

Varrà forse a questo proposito segnalare che presidente e vicepresidente del comitato sono l'austriaco Pfandner ed il tedesco Schmitz. Gli vanno fortissimo per i fatti loro, queste Porsche Carrera, perché volerle proprio far correre da sole? La CSAI, naturalmente, non ne sapeva nulla.

# L'ASSOSPRINT ha consorziato i gimkanisti

MARANELLO - L'ASSOSPRINT, per la definitiva organizzazione della gimkana veloce (attività interessante e spettacolare con poca spesa), è una realtà. Il merito va al geometra Gian Carlo Gozzoli.

La prima funzione della nuova associazione, è stata indetta una riunione dei delegati provinciali dell'ASSOSPRINT.

È stata predisposta una bozza di regolamento interno per la partecipazione al « TROFEO ASSOSPRINT » ed è stato varato un calendario provvisorio con date che saranno confermate a settembre.

Modena (Carpi) 13 aprile, Ravenna 11 maggio, Padova (Lonigo), 18 maggio, Padova (Onara), 1 giugno (notturna), Ancona 1 luglio, Venezia (Meolo) 3 agosto, Teramo (Villa Vomano) 24 agosto, Vicenza (Tavernelle) 31 agosto, Modena (Carpi) 14 settembre, Venezia (Mestre) 23 settembre. Vantano da stabilire ancora: Imola, Cremona, Rovigo, (Porto Tolle), Treviso, Verona.

La segreteria dell'Assosprint inizierà a funzionare verso la fine di marzo. Gli interessati ad essere nominati delegati provinciali dovranno prendere gli opportuni accordi o telefonando alla segreteria il venerdì dalle 19 alle 20 (telef. 941439 - prefisso 059) o scrivendo a: ASSOSPRINT presso Studio A-ZETA - Via Claudiana n. 88, Maranello (Modena).



**Claudio Valla discute con Sario a proposito delle Kleber addotte anche sulle Formula 850. A destra, il Kleber anteriore per la F.italia: è un 13" CM 35 nelle misure 10/16. L'intero « treno » costa 170.000 lire**

CASALE - Lo stato maggiore della Kleber italiana al completo, con Claudio Valla super-capo e Luigi Viggiano luogotenente, più un gran stuolo di operatori, con l'assistenza di tecnici d'olt'Alpe provenienti dalla casa madre, hanno proproziato — come scritto nel numero scorso — il battesimo ufficiale dei pneumatici Kleber sulla Formula Italia, guidata dal caso specifico dal bravo Ghinzani in veste di esperto collaudatore. Direttamente da Parigi erano venuti mr. Greiner, tecnico realizzatore della Kleber, e mr. Orrelli esperto di assetti e responsabile appunto degli assetti di Henry e Fiorentino. Da Miramas nella Camargue, sede della pista Kleber, era venuto mr. Gautier collaudatore pilota che si cimenta spesso in salita con una Alpine.

Le gomme Kleber utilizzate sulla Formula Italia sono dei racing radiali di caratteristiche e mescole intermedie nelle seguenti misure: anteriormente 10/16-13" CM (165/60 VR 13); posteriormente 12/19-14" CM 35 (195/60 VR 14).

Una breve prova con queste gomme era già stata effettuata sempre da Ghinzani l'altro anno senza però intervenire sulle regolazioni della vettura. Nei due giorni intensi di Casale invece di lavoro in pista se n'è fatto molto, con oltre 150 giri inanelati da Ghinzani interrotti da frequenti soste ai box per consulti e regolazioni. Da notare subito che dopo 150 giri percorsi ad andatura sostenuta con temperatura variabile (non fredda) dalla mattina sino a un tiepido pomeriggio primaverile, i pneumatici denunciavano un consumo del 70% sulla posteriore sinistra, la più sollecitata a Casale con possibilità di superare quindi i 500 km. in totale che per un treno di gomme (polivalente) offerto dalla Kleber e dalla SERTA di Bologna 170.000 lire IVA compresa è un buon risultato, inserito del resto nella politica a favore dei giovani piloti da tempo perseguita dalla ditta italo-francese.

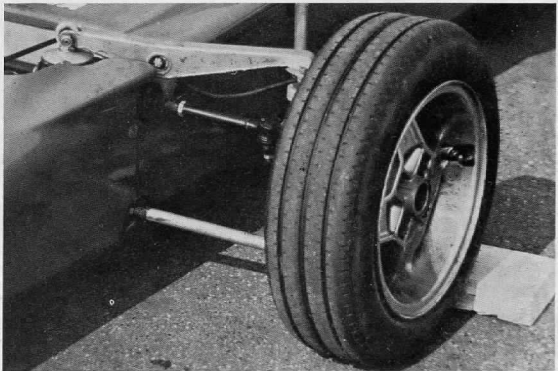
L'opinione di Ghinzani riguardo alle nuove Kleber intermedie è decisamente favorevole. A suo parere infatti la guida della Formula Italia è più piacevole, più maneggevole e meno « berlina » con le Firestone. Occorrevano molte più regolazioni per bilanciare la vettura, con le Kleber l'assetto è molto più agevole, e le gomme fanno sì che gli interventi e le reazioni in pista siano più percepibili per cui si guida più la vettura con la « testa » che con le braccia.

Ghinzani comunque dovesse scegliere tra Kleber e Firestone anche se questi ultimi in qualche caso possono dare una sfumatura in più, non ha dubbi per i Kleber, con i quali a Casale ha ottenuto un ottimo 1'9"8 (Martini 1'8"9). Tra l'altro l'aspetto della macchina migliorata decisamente soprattutto grazie al bassissimo profilo dei pneumatici anteriori.

L'ing. Greiner è rimasto sorpreso dei risultati di questi pneumatici nati per un uso stradale (intermedio con prevalenza sul bagnato) che sull'asciutto hanno veramente superato le previsioni dei tecnici e che sul bagnato saranno senz'altro favolosi. In ordine questo pneumatico è stato studiato senz'altro favolosi. In origine questo pneumatico è stato studiato per i rallies e usato in gara dalle Al-

I vantaggi constatati a CASALE per le monoposto F. ITALIA

# Meno « berlina » con le KLEBER



pine, ha la prerogativa di essere un racing radiale con un doppio verso di montaggio a seconda che sia su una ruota motrice o condotta. L'evoluzione dei racing radiali è stata veramente importante in questi ultimi tempi e lo dimostrano i risultati della Formula Italia sulla quale si sono quasi eguagliati le prestazioni della gomma Firestone che era un racing slick.

I nuovi profili Kleber, come detto assai più bassi, hanno condotto ad una serie di regolazioni indispensabili: l'avantreno è stato alzato di 15 mm., e con ammortizzatori e molle originali si è perfettamente adeguato alle nuove Kleber. I dati di regolazione dell'avantreno sono i seguenti: pressione 1,4 kg/cm c.mber: — 1° caster + 4°, convergenza 1 mm. per ruota, inclinazione perno fuso 12°.

## Il responsabile-da-corsa CLAUDIO VALLA spiega

# Una politica diversa

● A proposito del potenziamento dell'attività della Kleber Colombes Italiana nel mondo dello sport automobilistico, in un momento con certamente dei più favorevoli per il settore, Claudio Valla, responsabile del servizio corse della casa, ci ha dichiarato: « Effettivamente, in un momento come questo può apparire strano che la nostra Società abbia non solo confermato i suoi impegni nel campo sportivo, ma che li abbia anche potenziati notevolmente. Il perché è semplice. La Kleber cede fermamente in primo luogo ad una ripresa di quello che è il mercato dell'automobile; in secondo luogo con la partecipazione alle competizioni la Kleber profita sull'utente l'immagine stessa della Società, che è giovane, sportiva e dinamica. Un importante compito di questa attività è poi la sperimentazione dei pneumatici, per l'utilizzazione normale sulle autovetture di serie. »

« In più vorrei citare l'amicizia che abbiamo con il mondo sportivo, e questo ci incoraggia sempre più ad andare verso i nostri impegni nel campo sportivo, ma che li abbiamo anche potenziati notevolmente. Il perché è semplice. La Kleber cede fermamente in primo luogo ad una ripresa di quello che è il mercato dell'automobile; in secondo luogo con la partecipazione alle competizioni la Kleber profita sull'utente l'immagine stessa della Società, che è giovane, sportiva e dinamica. Un importante compito di questa attività è poi la sperimentazione dei pneumatici, per l'utilizzazione normale sulle autovetture di serie. »

Per il retrotreno si è lavorato di più; inizialmente con l'assetto per le Firestone si verificava un eccessivo lavoro del bordo esterno del pneumatico posteriore sinistro, il più sollecitato a Casale. Si rilevavano infatti temperature di 55° contro i 40° del bordo interno. Grandi sostituzioni di molle e ammortizzatori e spostamenti di barre e convergenza; in conclusione adottando una serie di molle più dure con gli stessi ammortizzatori iniziali si è ristabilito l'equilibrio delle temperature e di conseguenza la tenuta è migliorata. Le regolazioni finali del retrotreno sono le seguenti: camber - 3° convergenza 2 mm. per ruota pressione gomme 2,4 Kg. Molle con una spira in più (molle iniziali 6 spire compresse le due di appoggio) e diametro maggiorato del filo da 11 a 12 mm., barra anteriore al secondo foro. Si nota quindi un c.mber e una convergenza maggiore rispetto alla regolazione iniziale del retrotreno che era di 1 mm. per ruota. Con le nuove molle la vettura inizialmente bassa si è un po' alzata al retrotreno rientrando esattamente in un assetto orizzontale.

Questi dati sono più un racconto del lavoro svolto che un testo di messa a punto, danno però un'idea delle misure da prendere per adottare la propria Formula Italia ai nuovi Kleber: il lavoro da fare come si vede non è molto ed entro breve tempo la Kleber fornirà dei dati ufficiali molto esaurienti. Prove analoghe a quelle di Casale si svolgeranno, come già anticipato, su altri circuiti per verificare i risultati e in più la Kleber seguirà attentamente le prime gare ripromettendosi di intervenire qualora sorgessero problemi.

La partecipazione della Kleber alla via automobilistica sportiva italiana sarà intensissima nel '75. Sono stati acquistati e attrezzati due nuovi furgoni Fiat 242 che seguiranno uno le gare Formula Italia, l'altro le gare di Formula Ford. Vi sono inoltre due 50 NC per i rally con un ulteriore mezzo adibito al trasporto di gomme. Sui 242 vi è una speciale equilibratrice Hofman che funziona perfettamente nonostante sia fissata su un elemento elastico e assicura una perfetta equilibratura in ogni situazione. Con Valla e Viggiano vi sono tre equipages: per la Formula Italia, per la Formula Ford, De Italia, formula Ford; Ezio Balla e Carlo Cavallaro; per i rally Alberto Penasso, Gaetano Valentini, Fortunato Russellini. I programmi rallistici riguardano assistenza al CIR al TRN (al 90%) ed in appoggio alla Kleber France, RAC e Marocco.

Saranno seguite anche le gare di Formula 850. A questo proposito a Casale ha provato a lungo il giovane pilota torinese Sario con la sua Olga che stoggiava i nuovi Kleber sui lussuosi cerchi Esp. Una lieve critica si può fare alla misura dei pneumatici adottata con referendum che, se va bene per il posteriore, almeno a occhio sembra eccessiva per l'anteriore. La Kleber seguirà inoltre, come assistenza, qualche gara in salita in quanto ha approntato un nuovo tipo di racing radiale con intagli per gruppi 2 e 4 oltre ai classici intermedi e pioggia.



Un nuovo record  
e nuovi  
mezzi CEA

Si son trovati  
lo SPONSOR

# i panzer del inferno



L'impressionante rogo innescato nel campo prove della CEA a Castenaso per esperimenti di spegnimento. Sopra, lo speciale veicolo lanciaschiuma



Il «cannone» lanciaschiuma all'opera. Il rogo di 200 litri di benzina, più 100 di speciale liquido ad alta infiammabilità è stato spento in 25/30"

Duecento litri di benzina, più sei quintali di olio combustibile, più cento litri di liquido ad alta infiammabilità fornito dalla Montedison, opportunamente mischiati ed incendiati in una vasca di 110 metri quadrati di superficie, con fiamme alte oltre quattro metri dopo un «tempo di accensione» di 30 secondi (così per... riscaldare l'ambiente), sono stati spenti in un tempo oscillante fra i 25 ed i 30 secondi dagli specialisti della CEA - Estintori che in due successivi esperimenti nel Bolognese hanno usato, nel primo, la polvere ignifuga blu di provenienza tedesca e, nel secondo, il materiale schiumogeno lanciato, da una distanza di circa 30 metri, dalla doppia lancia di uno speciale mezzo antincendio, creazione esclusiva del trio Amadesi - Cavallon - Emiliani.

A queste e ad altre prove di spegnimento delle quali parleremo poi, ci è stato dato modo di assistere presso il campo-prova della CEA a Castenaso nel corso di una riunione di perfezionamento che Ermete Amadesi, l'infaticabile e mai contento titolare della ditta, aveva indetto per i suoi «leoni», accorsi in massa da Bologna, Firenze, Forlì, Imola, Castel S. Pietro, Lugo, Medicina, S. Pietro in Casale, Faenza e Scarperia.

Una ditta, la CEA, che lavora e non parla, che si applica nella lotta per la sicurezza nelle corse pagando 71 tasca propria pur di giungere ad una meta con la coscienza tranquilla per avere tutto spertanto, pronta ad accantonare quanto fatto in precedenza qualora si profili all'orizzonte la possibilità di fare ancora meglio. Un modo d'agire encomiabile e in

netto contrasto con chi, invece, soltanto chiacchiera, magari ordinando mezzi, liquidi e polveri dei quali ha soltanto presente i nomi per sentito dire.

Così è stato sabato scorso, quando sul campo-prova di Castenaso erano presenti circa 60 specialisti per assistere e partecipare agli esperimenti in programma. Si è cominciato con una piccola vasca di 5 metri piena di benzina e olio combustibile che dopo l'opportuno tempo di accensione per riscaldare convenientemente il materiale in fiamme, è stata spenta in tempi oscillanti fra i 2 ed i 3 secondi dai vari operatori, a seconda venisse usata la polvere blu o il nuovo liquido ordinato dalla CSAI.

Terminate le prove per tutti sulla vasca piccola, e i tempi di spegnimento variavano sempre nei limiti indicati in base all'abilità dell'operatore, ci si è spostati alla grande vasca, quella di 110 metri quadrati che può benissimo rappresentare il luogo di una catastrofe. Qui hanno operato Cavallon e Pozzani, trasformati in uomini salamandra, usando nel primo esperimento, come abbiamo detto, la polvere ignifuga tedesca (della quale Amadesi per ora mantiene segreto il nome e il prezzo assai alto) contenuta in due carrellati da 100 chilogrammi ciascuno. Ebbene, nonostante il minor rendimento di uno di questi carrellati nei confronti dell'altro, l'enorme rogo è stato spento in 25 secondi. Dopo adeguato periodo di riposo nel corso del quale la vasca era stata «ricaricata» e approntato il nuovo mezzo di postazione (che può contenere 16 quintali di soluzione schiumogena, pari a 130-140 mila litri

di schiuma), è scoppiato il nuovo incendio, spento, anzi soffocato, dalla schiuma in circa 30 secondi. Un vero exploit anche per la CEA.

Al termine degli esperimenti abbiamo chiesto qualche chiarimento sulla diversità degli estinguenti usati e sui mezzi che la CEA intende mettere sugli autodromi quest'anno. «Come avete visto — ci ha detto Amadesi — abbiamo usato due tipi di estintori e ciascun gruppo di essi aveva tre differenti beccucci, così da provarne la diversa efficacia. Beccucci ovalizzati, di tipo tedesco e a tubo con pistola: il migliore è stato il primo per il liquido alogenato, il secondo per la polvere».

Ma di che liquido si tratta e quali sono le qualità intrinseche di detto liquido? E' meglio il liquido o la polvere?

«E' un nuovo ritrovato che veramente spegne, ma ha due difetti. Il primo di ordine economico perché costa troppo, circa 10.000 lire il chilogrammo; il secondo, che pur spegnendo non raffredda quando invece si sa bene che le qualità raffreddanti sono indispensabili nel tentativo di salvare la vita ad un uomo in mezzo alle fiamme, cosa che, di contro, la polvere fa rendendosi così più consigliabile, senza contare che costa, anche la migliore, quella blu che ho usato, almeno la metà. Sono del parere — prosegue Amadesi — che estintori o un mezzo fisso caricato del nuovo liquido alogenato sia indicatissimo nelle postazioni dei box, dove possono scoppiare piccoli incendi che si possono spegnere col liquido senza incorrere nell'inconveniente di coprire di polvere il motore delle vetture».

— Con quali mezzi opererà quest'anno la CEA sui vari autodromi?

«Oltre ai vari estintori e carrellati, quest'anno useremo un sistema nuovo nella distribuzione e nella dotazione dei mezzi veloci. Alterneremo un mezzo a sistema plurimo dotato di 200 Kg. di polvere, 100 litri di liquido alogenato e 240 litri di schiumogeno, ad un mezzo dotato di un unico prodotto (schiuma, alogenato o polvere) nella quantità di 3 quintali e mezzo. Poi, useremo per la prima volta — continua Amadesi — i nuovi "mezzi da postazione" che sono cinque. Tre di essi, Mercedes Unimoc a trazione 4x4, (del costo di 13 milioni più 12 milioni di attrezzature, aggiungiamo noi) sono dotati di un serbatoio capace di 16 quintali di soluzione schiumogena e di un "cannone" di emissione a doppio contando: dalla torretta o da terra. I cannoni che sono brandeggiabili per 360 gradi, possono coprire un raggio di 90-100 metri. Gli altri due mezzi FIAT NC. 50 (del costo di L. 6.000.000 più attrezzatura) sono di tipo misto, cioè con 600 kg. di polvere e 700 litri di soluzione schiumogena (70 mila litri di schiuma). Anche questi a comandi ripetibili e con cannone di emissione a due bocche. Infine, verrà messo in pista anche l'ammiraglia di prontissimo intervento con il cannone a ricerca di calore realizzato da Lino Cavallon dopo un anno di studio».

Con Ermete Amadesi e la CEA-Estintori avremmo finito, se non dovessimo aggiungere che il frequentare i campi di corse ha contagiato Ermete il quale, udite, udite, si è trovato anche lo... sponsor: i Vini Emiliani di S. Agata sul Santerno!



IL GIORNALE  
DELLE  
SCUDERIE

# LELLA - jet per la MUGELLO

SPECIALE AUTOSPRINT

FIRENZE - Il viaggio è valso indubbiamente la candela: venuta, infatti, apposta da Londra, in jet, Lella Lombardi ha lasciato Firenze con due monumentali premi. Uno era il trofeo in argento dedicato alla memoria di Carlo Benelli, il secondo quello per aver vinto il campionato sociale della scuderia « Mugello Corse - Piloti Carlo Benelli ». Insieme alla Lella nazionale sono arrivati anche il conte Zanon e Vittorio Brambilla; i due piloti erano reduci dalla prova con la March F. 1 in vista della Corsa dei Campioni a Brand Hatch. La Lella, intervistata anche dalla TV, ha detto che il nuovo modello è nettamente migliore e più competitivo per cui le speranze di ben figurare sono notevolmente aumentate.

Dopo la festa la Lella è poi ripartita per gli impegni francesi, cioè le prove al Paul Ricard della Alpine Renault 2000 con la quale, insieme alla Beaumont, correrà la prova mondiale marche sul Mugello il 23 marzo.

Inutile dire che la Lombardi è stata la

Vista alla festa della Lucca Corse questa nuova forma di pubblicità-ringraziamento sponsor. Chissà se anche la ragazza è passibile di multa per infrazione alle leggi sulla pubblicità, ultima scoperta del fisco italiano alla caccia di soldi

## LUCCA - CORSE una Kadett per i giovani

LUCCA - Per festeggiare il terzo anno di attività la « Lucca Corse » ha pubblicato un numero unico relativo all'attività svolta in questo periodo, ai piloti che hanno svolto attività sportiva, ai programmi per il 1975. La pubblicazione è stata presentata in occasione della annuale festa sociale.

Il presidente dottor Renato Righi ha fatto il bilancio del 1974: 143 presenze in gara, diciotto vittorie, fra le quali alcune a livello nazionale, decine di piazzamenti; diciannove piloti impegnati nella velocità, otto nei rally, un parco macchine aggiornato grazie anche alla fattiva collaborazione degli sponsor: Bardhal, Spica, Lodge, Sangiorgio elettrodomestici, Pistoni Asso, Caschi Bieffe.

Nel corso della premiazione i dirigenti della Lucca Corse hanno illustrato i programmi per il 1975. Superiore ad ogni previsione il successo dell'offerta della Renault 5 1300, messa a disposizione dalla concessionaria Berutto: fra i quaranta aspiranti piloti è stato prescelto Mario Venanzi che porterà i colori lucchesi anche nella formula 3, e debutterà nella coppa Renault al Mugello il 23 marzo.

Ma la Lucca Corse ha voluto fare di più: a disposizione delle nuove leve è una vettura da rally, una Kadett 1900 preparata da Conrero, che viene concessa anche gara per gara, a particolari condizioni di estremo interesse. Per il 1975 la giovane formazione lucchese sarà presente nella velocità e rally, sullo slancio delle importanti affermazioni conseguite quest'anno: il successo di Aladino Stefanelli nelle prove del campionato italiano sport 1000 e quello di Amerigo Giovannelli nella « montagna » con l'« Abarth 1300 ». Per il 1975 vi sarà anche un'« Abarth-Osella 2000 » Paganucci, un'« Alpine » per Righi, una Lola per Giovannelli, un'« Ascona-Conrero » per Riccardi.

Infine la consegna dei premi. Per la velocità: successo di Scalabrini davanti a Stefanelli; seguono nella classifica del campionato sociale Rafanelli, Righi, Giovanello, Paganucci, Rosati, Aliboni, Gonnelli, Moscardini, Barolli.

Fra i rallyisti campione sociale è risultato Riccardi con un netto margine su Scarpellini, Del Carlo, Puccetti, Fabbri, Evangelista.

Riconoscimenti, infine, agli animatori della scuderia: il presidente onorario Mario Ricci, il vice presidente Bardoni, il segretario amministrativo Rafanelli, il direttore sportivo Riccardi e Moggia.

Alla premiazione della Mugello Corse, la campionessa Lella Lombardi riceve il Trofeo intitolato a Carlo Benelli dal fratello di « Riccardone ».



regina della sfavillante festa sociale della Mugello Corse, manifestazione « sponsorizzata » dalla Etienne Aigner, durante la quale il presidente avvocato Mario Nesi ha tracciato il consuntivo della scorsa stagione riassumendo i dati più significativi: oltre 50 piloti, 400 presenze-gara, 30 vittorie, una notevole attività organizzativa (la giovane scuderia è stata l'unica a metter su una gara sull'autodromo del Mugello), quattro sedi staccate. Alla festa sociale erano presenti tutti i dirigenti dell'AGI Firenze, (il dottor Pampaloni ha rimpiazzato l'impegno per completare l'impiegnato), sostenitori e soci della formazione fiorentina

Per la velocità, oltre alla affermazione incontrastata della Lella, la classifica sociale vede, nell'ordine, Massimo Aglietti, Rolando Ciardi, David Fargion, Carlo Belli, Rinaldo Drovandi, Valerio Vannini, Sanzio Cappellini, Armando Lumini, Franco co Brocchi, Alberto Rosselli, Vittorio Ciardi. Altri riconoscimenti sono andati a Baggiani, Fiaschi, Bartolomei, Cappellini, Laschi, Betti, Cagnelli, Bigiotti, Turi, Maggiorelli, Bettazzi, Gofiantini, Bagno-

li, Pecchioli, Bruschetti, Falorni, Stefanelli, Baldi, Lapi, Onori, Cecchi, Vignali, Burgassi.

Il campione sociale rally è risultato Ivan Cipriani, seguito da Masi, Biccin, M. Cavini, P. Cavini, Laschi, Sportolari, Fochi, Signorini, Strano; un premio particolare a Riccardo Barzi, una giovane promessa.

Per la regolarità successo di Roberto Mazzei, seguito da Bacci e Sportolari. La Mugello non si è scordata delle sue donne per cui premi sono andati a « Katia », Erika Calandi, Marisa Borghini. Un ringraziamento particolare al conte Zanon ed a Roberto Castagna ed un ricordo a Vittorio Brambilla inatteso a graditissimo ospite.

La premiazione, diretta dal dinamico Nannei, è servita anche a ricordare le « eminenze grigie », cioè i preparatori: riconoscimento per la loro attività sono stati assegnati a Marcello Carlini, Miro Tamburini, Francesco Bontempi, Mungai e Ruffoli, « Simone » ed ai soci che hanno ricoperto incarichi nella stagione passata: Baccetti (direttore sportivo), Cappelli (segretario), Rossi Ferrini (direttore del giornale della scuderia), allo stesso Nannei.

Quindi il gran finale con l'applauditissima Lella che ha ricevuto il trofeo alla memoria di « Riccardone » da Benelli ed il premio sociale dall'avv. Nesi, con tanti sinceri auguri per la formula uno.

Marco Grandini

## TUTE - premio della SESTO-CORSE per i CADETTI

● Per venire incontro alle pesanti spese che i giovani piloti devono affrontare ora anche sul piano dell'abbigliamento di « sicurezza » previsto dalla CSAI, la scuderia Sesto Corse, principalmente composta di piloti delle formule minori, metterà in palio un buono premio per l'acquisto di tute ignifughe ad ogni prova del Trofeo Gadgetti. Tale buono, del valore di 30.000 lire, sarà attribuito al pilota più giovane che si classificherà tra i primi dieci di ciascuna finale del Trofeo: inoltre vi sarà a fine stagione un premio speciale riservato al giornalista che meglio abbia affrontato e svolto il tema della sicurezza nelle corse automobilistiche.

## Aumentano gli Sponsor « elettronici »

● Pare che le corse automobilistiche siano il mezzo migliore per pubblicizzare le apparecchiature Hi-Fi presso il pubblico giovane e dinamico cui sono destinati. Dopo l'esempio della olandese Bang & Olufsen, che lo scorso anno arrivò alla F. 1 ed in questa stagione ha organizzato una nuova squadra corse, è ora la volta della marca giapponese « Shakerd », importata in Italia dalla Abbo Elettronica SpA, una nuova società che opera nel campo della elettronica professionale, tv a circuito chiuso ed alta fedeltà.

La Shakerd inizierà quest'anno con lo sponsorizzare il milanese Mario Benaglio nella gara di Ford Mexico e Formula Ford, e successivamente in gruppo 2. Se l'accordo data i risultati previsti, è già in programma l'allargamento della sponsorizzazione a vetture di Formula 3 e gruppo 5 per la stagione '76.



PESCARA - Due anni e due titoli, conquistati con decisione, sono il proficuo bottino di Rosario Pezzella, venticinquenne pescarese nella stagione scorsa al volante della Fiat 128 1150 preparata da Romeo e Giancarlo Galmozzi. Con questa berlina ha dominato nella prima corsa all'Autodromo di Casale (qui sopra nella foto) poi ancora a Monza nella « Quattro Ore » e infine a Vallelunga, aggiudicandosi definitivamente il trofeo CSAI della classe. Gli appassionati abruzzesi contano molto su lui.

## Auto torneo in moviola

MILANO - Gran folla di invitati, autorità, personalità del mondo automobilistico e giornalisti alla festa della premiazione della Scuderia Sport Turismo che, nell'occasione, ha premiato i vincitori dell'Autotorneo Italiano 1974. La contessa Enjoza Guercio ha presieduto la cerimonia con la ben nota sua amabilità, cedendo a Bruno Pizzul il giornalista televisivo della « moviola » il compito di illustrare il bilancio sportivo 1974, accennare a quella che sarà l'attività 1975 e rammentare ai presenti gli sponsor grazie ai quali l'Autotorneo è vissuto e si ripeterà. Come essi si la Tehen Agopuntura cinese, il Marlboro World Championship Team e la Scuderia Salvati che ha messo in palio una F. Monza per il vincitore. Un particolare

ringraziamento ha voluto estendere Enza Guercio alla stampa per l'aiuto concesso e agli organi di Polizia sempre presenti a tutte le manifestazioni.

Terminati i discorsi di rito, sono stati chiamati al tavolo della presidenza i campioni sociali per ricevere i premi loro destinati. Si sono così susseguiti Carmine Faraldi (assoluto maschile), Franz Fricker (giallisti), Katty Scutella (assoluto femminile), Adele Arata (oltre 1000 femm.), Oriana Gorni (Coppa campioni femm.), Renzo Bernardi (classe 800), Angelo Azzolari (oltre 1250), Renzo Pambianchi (Mini A 112), Franz Fricker (prototipi), Mauro Gherardi (assoluto coppa campioni). Sono stati premiati anche altri giornalisti.



Ecco tutte le date

## Ventidue corse a MONZA quest'anno

MONZA - Sono ventidue le manifestazioni automobilistiche che avranno svolgimento, nell'anno in corso, sulla pista dell'Autodromo di Monza. Al proposito la SIAS ha stilato il seguente calendario:

21, 22, 23 marzo: 4 Ore di Monza « Trofeo M. Angiolini »;

18, 19, 20 aprile: 1000 km. di Monza « Trofeo F. Caracciolo »;

1 maggio: 1<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 3, 4 maggio: 5<sup>a</sup> Coppa Sport, Formula Ford, Ford Messico; 8 maggio: 2<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 22 maggio: 3<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 29 maggio: 4<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP;

12 giugno: 5<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 13, 14, 15 giugno: 500 Miglia di Monza; 19 giugno: 6<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 26 giugno: 7<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 27, 28, 29 giugno: 17<sup>a</sup> G. P. Lotteria di Monza F. 3;

3 luglio: 8<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP;

28 agosto: 9<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 29, 30, 31 agosto: 11<sup>a</sup> Coppa Autodromo F. 3;

4 settembre: 10<sup>a</sup> prova Trofeo Cadetti AGIP; 5, 6 settembre: Coppa Renault Elf Dunlop; 5, 6, 7 settembre: 46<sup>a</sup> G. P. d'Italia F. 1; 27, 28 settembre: 6 Ore di Monza « Coppa Intereuropa »;

4, 5 ottobre: 20<sup>a</sup> Coppa L. Carri.

## Anche CASALE molto impegnata (svizzeri compresi)

● CASALE - Veramente intensa l'attività dell'Autodromo di Casale nella stagione entrante, con una serie di gare internazionali che si alterneranno con corse motociclistiche e prove chiuse di diversi automobile clubs, compresi quelli svizzeri. Questo comunque il calendario definitivo:

30 marzo - Gara internazionale di F. 3, F. Ford, Ford Mexico.

27 aprile - Gara di campionato italiano gr. 2 (tutte le divisioni), F. Italia.

11 maggio - « Casale 75 » Gara internazionale di Campionato Svizzero.

25 maggio - Gara dell'AC Torino.

8 giugno - Moto club «Generoso» di Mendrisio.

15 giugno - Gara di Campionato gr. 2 (tutte le div.), F. Italia, coppa Renault.

29 giugno - ACS. VD. Vaudoise - Campionato Svizzero.

6 luglio - Coppa AC Liguria.

27 luglio - Gara dell'Ecurie 13 Etoiles.

31 agosto - Gara dell'AC Torino.

14 settembre - Gara internazionale F. 3, F. Ford, Ford Mexico.

● GUY CHASSEUIL piloterà in questa stagione rally una Opel Ascona gruppo 2 iscritta dalla concessionaria di Marsiglia con gli stessi colori quindi di Jean-Louis Claret, campione di Francia 1974. Se appunto il campione in carica disporrà della Ascona preparata in Gran Bretagna, identica a quelle di Rohrl e Kulläng. Parallelamente ai suoi programmi rally potrebbe partecipare a qualche gara in pista al volante di una Lotus 75 al posto di Pescarolo (anche se Migault è stato contattato); oppure lo si vedrà come al solito al volante di una Porsche Carrera nelle prove del Mondiale Marche e in certe corse dell'Euro GT.

## LE PROSSIME GARE

La pista di JESOLO ha anticipato l'apertura

# Con gli auguri a Patrese

JESOLO - Ha infranto la sua tradizione, la Pista Azzurra di Jesolo, solita a dare inizio alla sua stagione agonistica ogni anno il primo maggio. Forse perché ha voluto ondeggiare a Riccardo Patrese, ospite d'onore ed in procinto di affrontare la prima gara in Formula Italia.

Ben sessanta i piloti presenti nelle due classi e categorie. Pochi quelli della 125 cc. Forse Fano ne ha assorbiti un certo numero. Tutte gare diciamo focose, anche se hanno denotato una preparazione tecnicamente ancora scarsa dei piloti, specie di quelli alla loro gara di apertura. Rinaldo Guazzoni, un nome che ritorna agli onori della vittoria dopo tanti anni, è il vincitore della prima categoria con alle spalle, ma ben distanziati, Padovani e Pivellato. Masagnan, al quale la pista Azzurra ricorda una pesante sospensione, è stato il buon vincitore della seconda categoria.

Lusuardi nella terza categoria, ad una settimana da Parma, dove il suo duello con Andrea De Angelis e Livio Stefano aveva avuto un finale da fuori pista, si è subito rifatto a Jesolo imponendosi su un folto lotto di avversari che non gli hanno concesso requie.

Nella 125 prima categoria, scomparso dopo i primi giri lo scatenato Silvestri per avaria al motore, ha vinto con merito Giovanni Rosso seguito da Jannò e Lino Zampieri.

L'altro Rosso, questa volta Fabio, è il vincitore della seconda categoria dove la lotta è stata più aperta perché Spada nulla ha tralasciato prima di abbandonare l'avversario al suo destino di vincitore. Dopo i due, Nervi e De Min Romano.

### LE CLASSIFICHE

100 - 1<sup>a</sup>: 1. Guazzoni; 2. Padovani; 3. Pivellato

100 - 2<sup>a</sup>: 1. Massignan; 2. De Min; 3. Villa; 4. Zani; 5. Bertinelli

100 - 3<sup>a</sup>: 1. Lusuardi; 2. Tubiana; 3. Peruzzetto; 4. Vendrame; 5. Stivi

125 - 1<sup>a</sup>: 1. Rossi G.; 2. Jannò; 3. Zampieri; 4. Tagliarol; 5. Silvestri

125 - 2<sup>a</sup>: 1. Rosso F.; 2. Spada; 3. Nervi; 4. De Min; 5. Linetti

## Piloti romani conquistano la pista del Vomero

NAPOLI - Conduttori romani, napoletani e della Calabria hanno confortato gli organizzatori della ritrovata pista Kennedy al Vomero. Ci sono andati i disponibili ed in tanti da assicurare il pieno delle gare, anche se la prospettiva era un tantino migliore.

Nelle gare napoletane hanno fatto la voce grossa i piloti romani, come Emanuele Piro, Andrea De Cesaris e Tarulli. Il resto è andato ai napoletani ed al solito De Bellis che dopo un periodo di clandestina fase organizzativa, è tornato, nei ripieghi di tempo, al vecchio mestiere di pilota.

Tutta napoletana, con i suoi tre aliferi, i due Compostella Arnaldo e Giacomo ed Edoardo Ripa, la prima categoria. Inutile dire che i tre, pur amici per la pelle da vecchia data, sono tre mostri d'agonismo quando sono sull'asfalto. Il primo duello a tre, è stato tutto a favore di Giacomo Compostella, mentre Edoardo Ripa ha dovuto fare uso di tutta la sua maestria per tenere il passo del vincitore. Un più accurato allenamento non gli farebbe male.

### LE CLASSIFICHE

100 - 3<sup>a</sup>: 1. Piro; 2. Zitiello; 3. E. De Cesaris; 4. De Maio; 5. Aversano

100 - 2<sup>a</sup>: 1. A. De Cesaris

100 - 1<sup>a</sup>: 1. De Bellis; 2. Morra; 3. Eboli; 4. Adaggio; 5. Gaccamo

125 - 1<sup>a</sup>: 1. Compostella; 2. Ripa; 3. Compostella A.

125 - 2<sup>a</sup>: 1. Tarulli; 2. Errico; 3. Pizzo; 4. Ferrara; 5. Marino

19 marzo - PISTA PEGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125; 19 - PISTA LE SIRENE - Viverrone - naz. cl. 100 e 125; 19 - PISTA ROMA - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125; 19 - PISTA KENNEDY - Napoli - naz. cl. 100 e 125; 23 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 - 1<sup>a</sup> indicativa gruppo piloti azzurri - 23 - CIRCUITO DI PESCIA - (Pistoia) - naz. cl. 100 e 125; 30 - PISTA LE SIRENE - Viverrone - naz. cl. 100 e 125; 31 - PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125; 31 - PISTA KENNEDY - Napoli - naz. cl. 100 e 125; 6 aprile - PISTA DEL MARE - Fano - naz. cl. 100 e 125 - 2<sup>a</sup> indicativa gruppo piloti azzurri; 6 - PISTA ROMA - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125; 6 - PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125; 13 - PISTA LE SIRENE - Viverrone - naz. cl. 100 e 125; 13 - PISTA GIUNTI - Falerna Lido - naz. cl. 100 e 125; - 13 - PISTA AZZURRA - Jesolo - naz. cl. 100 e 125 - 3<sup>a</sup> indicativa gruppo piloti azzurri.

## BARONI frantuma record e VITALI torna a vincere

FANO - La pista del Mare di Fano, rimasta il covo dei lupi della 125, ha tenuto a battesimo la ripresa agonistica 1975 dello specifico settore. Tema dominante, naturalmente, una massiccia offensiva contro lo strapotere di Baroni che con il suo BM prototipo in fase di messa a punto, sino al limite di rottura per i motivi probanti della imminente fase di produzione in serie, attira simpatie e acidità polemiche. Ben 60 i presenti e tutti predisposti ad una lotta serrata senza esclusione di colpi. I tempi fanno acuire le suspense. Baroni, mostra tra i mostri, frantuma con un 33"80 il record di Perlini, ma anche i propulsori Hiro sono all'offensiva con Antilli-Siena.

Veniamo alle gare. A parte Baroni che rappresenta un capitolo tecnico più che agonistico e che ha perduto la prima finale per aver frantumato ancora un motore, dopo che si era preso il lusso di abbassare di qualche decimo il suo stesso record, è venuto alla ribalta in modo prepotente Marino Vitali che

è sembrato ritornare il pilota del fatidico 1973, quando si laureò campione d'Europa. Così sembrano fugate le amarezze dell'anno scorso per il prossimo ingegnere.

Melonaro, nella seconda categoria, ha trovato in Barbieri il pane per i suoi denti. Diciamo Barbieri in alternativa di altri.

La classe 100 cc. era rappresentata soltanto dalla terza categoria. Assenti i big romani perché a Napoli, sono venuti alla ribalta nomi nuovi. Hanno dominato il campo inizialmente Sisti e Accatoli alternandosi al comando senza esclusioni di colpi, poi, come era prevedibile, il loro agonismo li ha portati fuori pista. Ha subito ripreso Accatoli, ma ormai non c'era più nulla da fare. Giancarlo Tondi che seguiva i due a rispettosissima distanza da buon tattico, è andato così in testa al sesto giro e v'è rimasto sino all'arrivo. Dietro, nelle posizioni d'onore, Petrinì e Fachchini.

### LE CLASSIFICHE

100 - 3<sup>a</sup>: 1. Tondi; 2. Petrinì; 3. Fachchini; 4. Accatoli; 5. Tarabelli

125 - 1<sup>a</sup>: 1. Vitali; 2. Flenghi; 3. Giannini; 4. Sonni; 5. Frattini

125 - 2<sup>a</sup>: 1. Barbieri; 2. Perticari; 3. Bolletta; 4. Serafini; 5. Oliva

**MOTOR ACCESSORIES**  
**PADDY HOPKIRK**

**gancio universale di sicurezza per cofani auto**  
prezzo di vendita al pubblico  
IVA compresa L. 3500

Importato da  
**ASTRON**

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

in vendita anche presso lo stand **ASTRON**  
AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA



Iniziata sotto l'Arco di Trionfo, a Parigi, è terminata a Marrakech l'insolita galoppata di circa tremila chilometri con la Bagheera. Di essi, almeno duemila su strade strette e insidiose

# si può viaggiare Corsa al sole

**MARRAKECH** - Il meccanismo dell'associazione spontanea, lo sanno tutti, è da tempo usato in psicoterapia. Il metodo non sempre è infallibile. Applicato agli equipaggi « reduci » dal raid d'endurance Parigi-Marrakech, infatti, porterebbe a risultati a dir poco sorprendenti. Tremila chilometri attraverso Francia, Spagna e Marocco punteggiati solo da brevi intervalli per i pasti e per la notte. Panino-Lione, salto-Granada, sasso-Tangeri e via di seguito sono le uniche associazioni che tre giorni di condanna alla Bagheera, la vettura che la Chrysler ci ha messo a disposizione per la prova, ci consentono. Intendiamoci, la condanna non è stata del tutto spiacevole, esistono situazioni peggiori: la ghigliottina e la gogna sono certo tra queste. A parte gli scherzi, quando Canetoli ed io abbiamo preso in consegna la macchina davanti al numero 136 degli Champs Elysées la prova aveva ancora tutta l'apparenza di una piacevole corsa al sole. Neppure una notte agitata in un grande albergo cittadino alla ricerca dell'introvabile combinazione capace di aprire l'inespugnabile « cassaforte-bar » della stanza ci aveva smontati.

Freschi e riposati dopo una breve lotta con le cinture di sicurezza ad inerzia (obbligatorie in Francia) prendiamo il via. Sono le 8 del mattino del primo marzo. A farci compagnia nel piccolo coupé triposto carte geografiche ed un radar con il quale saremo destinati a combattere per tre giorni e per dodici ore al giorno. Pronti via... e,

dopo duecento metri, al rondò dell'arco di trionfo siamo già in difficoltà. Ci salva un collega francese che ci offre la sua scia e ci « tira » fino all'« autoroute » per Lione. Ai francesi dell'austerità non deve aver parlato nessuno. Nella loro beata incoscienza prendono d'assalto strade e distributori di carburanti ignorando colpevolmente le dichiarazioni di La Malfa (ma già, loro sono francesi).

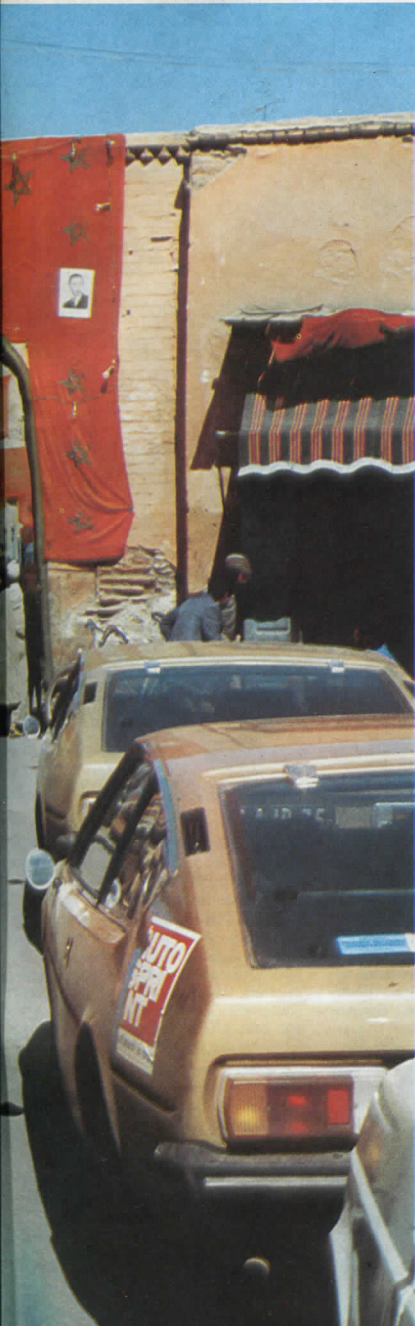
E in autostrada cominciano i guai. « Radar » alla mano in un ora di marcia abbiamo accumulato un ritardo di mezz'ora. Possibile? Eppure abbiamo mantenuto una media perfettamente rispondente ai limiti di velocità autostradali. Ci sorge il dubbio che proprio questa colpevole acquiescenza sia la causa della sfasatura. Una breve puntata ai 180 chilometri all'ora ci convince dell'esattezza delle nostre impressioni. E così, dopo appena 50 chilometri di viaggio, ci accorgiamo di essere vittime di una « truffa ». La « corsa al sole » si fa frenetica, il ritmo diventa quello tipico di una competizione stradale. La caccia al poliziotto è un problema vitale, di sopravvivenza quasi. La Matra Simca Bagheera, da parte sua fa il possibile per agevolarci il compito. Le principali sorprese del viaggio, infatti, riguardano proprio lei.

Nonostante un motore di piccola cilindrata (1,3 litri), un aste e bilancieri derivato da quello della « Rallye 2 » con 84 cavalli al suo attivo, la velocità massima, grazie ai rapporti piuttosto lunghi (la quarta è sur-

3000 chilometri con il  
**RAKECH** con il  
**SIMCA** permetto  
che, nonostante  
cità, difficoltà b  
che ed ambiental



PARIGI a MAR-  
coupé MATRA -  
o di dimostrare  
ti, limiti di velo-  
cratiche, logisti-  
la circolazione...



Da Parigi a Marrakech, in tre giorni, la meccanica non ha respiro. Al termine della cavalcata, delle quindici vetture partite solo un paio hanno accusato delle avarie da intervento meccanico

# ancora in auto in BAGHEERA

moltiplicata) e alla linea aerodinamica attentamente studiata, è particolarmente elevata. I 6000 giri al minuto si raggiungono con relativa facilità e, quello che più conta, si mantengono per centinaia di chilometri senza che il manometro dell'olio ed il termometro dell'acqua denunciino situazioni funzionali anormali. Certo tutto si paga.

Lo avete voluto un Cx/s (coefficiente di forma moltiplicato per la superficie frontale: dato certo affascinante ma sempre relegato al ruolo di numero puro: vale a dire che non sappiamo spiegarvi che cosa sia in realtà) pari a 0,33 ed ora ve lo tenete e non vi lamentate se in caso di vento laterale, ad elevata velocità, vi prendete qualche spavento. La linea assolutamente pura (niente spoiler, niente griglie di scarico sul cofano sopra il radiatore) fa della Bagheera un buon profilo alare e con le ali si vola, lo sanno tutti.

Quello che non tutti sanno è i rischi cui si va incontro nel sottovalutare la maneggevolezza della Matra e la prontezza del suo sterzo. In autostrada, oltre i 180 chilometri all'ora (ma se non partecipate al Raid potete accontentarvi di qualche cosa di meno) dimenticatevi il paesaggio e la conversazione (che la bassa rumorosità all'interno dell'abitacolo renderebbe possibile): la Bagheera si «guida», anche sul dritto. Il passo relativamente corto, il basso valore del momento di inerzia (dovuto alla posizione centrale del motore) accoppiati ad uno sterzo che «più diretto non si può» esigono accor-

tezza ed attenzione. Per il resto niente preoccupazioni: basta tenere il piede giù e le medie salgono.

In Spagna arrivano le curve (anche altimetriche). Il tempo di aggiustarsi sul sedile ed è subito «rally della costa brava». Leo approfitta delle caratteristiche della Bagheera e dei suoi precedenti corsaioli per prodursi in un buon recupero in vista di Marbella, sede della seconda tappa. Un bagno, un wishky ed una cena sono il trofeo che ci aspetta, e tanto basta. Sulla litoranea di curva in curva la Bagheera lo assconda. Dopo qualche tentativo la guida pulita si dimostra la più redditizia nell'uso del sorprendente coupé. Lo sterzo diretto e la resistenza delle sospensioni che assecondano la «passione per il cordolo» di Leo fanno il resto. La sera in albergo si tirano le conclusioni (parziali). I pregi superano senz'altro i difetti. Il raid, degenerato in avventura, ci convince in pieno delle caratteristiche della Simca Chrysler che con l'andar del tempo si fa sempre più Matra.

Quello che stupisce di più, in una vettura di questo genere, è il comfort. 1.000 chilometri al giorno (specie in Spagna) non sono uno scherzo, ma alla fine della tappa riusciamo senza sforzi ad introdurci nella vasca da bagno e per uscirne solo saltuariamente dobbiamo ricorrere all'aiuto di camerieri compiacenti. Un bel risultato per

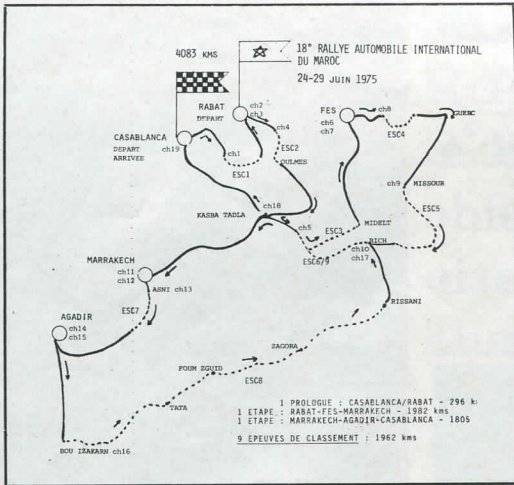
Mauro Coppini

CONTINUA A PAGINA 54

CONTINUAZIONE DA PAG. 53

un 1300. Qualcuno, oltre che a guidare, riesce a fare approfondite misure sui consumi. Anche in questo campo una sorpresa. Nonostante la guida « assassina » i 10 litri per 100 chilometri rimangono un valore limite. A Marbella abbiamo già percorso 2000 chilometri dalla partenza: un dubbio comincia ad insinuarsi in noi: sta a vedere, ci confidiamo sotto voce, che viaggiare in automobile è ancora conveniente.

Ad Algesiras, nel corso della terza tappa, ci strappano a forza dall'abitacolo (a proposito, all'interno tutto in regola dal volante, appiattito in basso, che si rivela piacevole nell'uso alla disposizione dei comandi. Unico neo i riflessi sugli strumenti principali e la mancanza di illuminazione per gli interruttori dei servizi di bordo) e ci scaricano su un traghetti. Ne scenderemo un paio d'ore dopo rimpiangendo la stabilità della Bagheera. Espletate alcune formalità doganali che ci impegnano in una affannosa ricerca di qualsiasi numero sia stato stampigliato in fabbrica su telaio e motore, via sulle strade del Marocco. Il primo saluto



MARRAKECH - « Le è piaciuto il rally dello scorso anno? Bene, può già scrivere che il prossimo che stiamo organizzando sarà certamente più duro ». Chi ci parla sorridendo sotto la folta barba all'Holiday Inn di Marrakech è monsieur Mohamed Abdelkader Belarbi, presidente del comitato d'organizzazione del rally e animatore di tutto lo sport automobilistico marocchino, principale artefice di questa prova africana che assieme al Safari e al Bandama compone la « triade » delle prove africane più dure.

« Con la 18. edizione riavremo la validità per il mondiale rally, sfuggitaci la scorsa occasione per una banalità burocratica: riavremo quindi le grandi case, come già negli anni passati naturalmente, a cominciare dall'Alpine Renault che ha trionfato la scorsa stagione e che cercherà di bissare il risultato, anche se quest'anno sarà molto più difficile. Avremo anche la Peugeot che sta prepa-



ce lo dà un gruppo di bimbi a lato della strada. Agitano tutti la mano, non abbiamo il tempo di intenerirci che un sasso ci colpisce il parabrezza nella parte alta. Lo stratificato e l'angolo di incidenza (che Leo ha calcolato con precisione) ci salvano dal dover compiere i restanti 800 chilometri in una galleria a vento.

Cala la sera e accendiamo i fari (retrattili). Tutto bene per gli abbaglianti (il cui campo d'azione è ampliato ai lati da due fari di profondità supplementari. Meno bene con gli anabbaglianti. Aggiriamo l'ostacolo procedendo a fiuto. La fortuna ci aiuta e l'ultimo rettilineo prima di Marrakech (quasi quaranta chilometri di dritto) è superato a 160 di media. Il giorno dopo il giusto riposo ed il tempo per qualche considerazione, ancora una volta a tutto vantaggio della Bagheera.

Molto ben accessoriata, dotata di un bagaglio insospettabile si presta bene anche all'uso in città. Certo per apprezzarla bisogna conoscerla a fondo: da Parigi a Marrakech non sono mancate le occasioni.

m. c.



L'aspetto fiero dei vostri cronisti mascherà abilmente l'emozione tipica della partenza. Sotto, la Bagheera di Autosprint all'imbarco di Algesiras, Spagna



randosi in grande stile per la serie africana dei rallies con conduttori di primo piano e naturalmente tutti coloro che hanno interesse per questo campionato, che si sta rivelando, specie per voi italiani, molto interessante ». E chiedendo perdono si allontana un attimo per salutare lo staff Matra Simca al gran completo per la conclusione della prima fase del raid con le Bagheera.

Ne approfittiamo per prendere visione del pre-regolamento, distribuito con un certo anticipo visto che la gara si svolgerà ancora più avanti della data solita, vale a dire dal 24 al 29 giugno. Prima considerazione: chissà quali problemi sorgono per l'elevata temperatura! Già lo scorso anno, a metà maggio, si registrarono punte notevoli e solo il continuo refrigerio (almeno per noi giornalisti) del su e giù nelle piscine poteva alleviare la fatica. Figuriamoci per i piloti, specie nella parte in mezzo al deserto (e lì il deser-

Tappe più  
«massacranti»  
per il RALLY  
MAROCCO '75

# Per gli italiani 500 mila d'ingaggio

logo come è stato chiamato, per poi partire da Rabat il mercoledì mattino alle otto per la prima tappa, che comprenderà due giornate. Nella prima sera, quella del 25, si raggiungerà Fez portando a termine le due speciali di Khemisset (86 km.) e di Tizi N'Isly (238 km.), per poi partire all'una di notte del 26 alla volta di Marrakech, metà della prima tappa. Saranno tra le speciali da portare a termine per raggiungere Marrakech, quella nuova di Sidi Abdallah (76 km) e le due note di Missouri (184 km) e Rich (205 km), ormai famosa per il suo guado in partenza.

Venerdì 27 partenza per la seconda tappa con la sola speciale di Tizi N'Test prima di raggiungere la neutralizzazione di Agadir, e partenza quindi a mezzanotte in punto per le due «specialissime» finali, i tapponi tremendi di Bou Izakarn-Rissani (ben 768 km) e ancora la prova di Rich (205 km) con arrivo a Casablanca.



Abbastanza problematica la traversata da Tangeri a Marrakech, tra l'altro effettuata proprio nel giorno della festa nazionale. Molto interesse per la Matra-Simca Bagheera (la vediamo a sinistra nella «Piazza dei serpenti» di Marrakech), mentre i cammelli non l'hanno degnata della minima attenzione. Chi si è molto divertito al passaggio delle quindici vetture sono stati i ragazzini, che hanno fatto tiro a segno sfondando tre vetri

to c'è sul serio e in dose abbondante) e per le macchine che dovranno equipaggiarsi in maniera particolare.

Ancora aumentato sia il chilometraggio totale, passato dai precedenti 3800 km agli oltre 4000 di questa edizione, che quello delle speciali, che peserà per circa la metà del totale, nel quale non mancheranno certamente almeno i due terzi di piste.

Diversamente strutturata anche la fisionomia della prova, ora in un prologo e due tappe, contro le quattro tappe della scorsa stagione. Anche se suddiviso in questa maniera praticamente il rally si svolgerà durante cinque giornate: la partenza non sarà più da Rabat, ma da Casablanca, alle ore 10 di martedì 24 giugno e già dopo un'ora e un quarto è prevista la prima speciale, quella di El Khatouat per un totale di 95 km. Con l'arrivo a Rabat si concluderà la prima giornata, il pro-

La chiusura delle iscrizioni sarà il 2 giugno, mentre le verifiche si svolgeranno a Casablanca domenica 22 e lunedì 23 giugno.

Molto interessanti i premi con classifica generale scratch fino al 10. (15.000 dirham al primo, circa due milioni e mezzo di lire) più altre classifiche particolari, come quella generale per gruppi, quella per equipaggi locali, quella per equipaggi indipendenti, quella femminile e infine la speciale classifica, solo per equipaggi indipendenti, stilata in base ai risultati nelle prove speciali: il monte premi ammonta a più di 25 milioni di lire.

Al fine di incoraggiare gli equipaggi indipendenti vi saranno anche una serie di «premi ingaggio» che verranno pagati metà al termine delle verifiche e metà all'arrivo del prologo: per gli italiani la somma si aggirerà attorno al mezzo milione.

Leopoldo Canetoli

# Simca Rallye 2 abituata ad essere prima.

Quando potenza e maneggevolezza sono in giusto rapporto i risultati sono brillanti.

Ecco le principali vittorie della Simca Rallye 2.

Velocità:

- Challenge F.I.S.A. 1973 e 1974, 1° classe 1300 cc.
- Nel 1974, 45 vittorie di classe, in gare di velocità nazionali - turismo CSAL.

Rally:

- Rally di S. Marino 1974, 1° classe 1300
- Rally Isola d'Elba 1974, 1° classe 1300
- Rally Alpi Orientali 1974, 1° classe 1300, gruppi 1 e 2
- 100.000 Trabucchi, 1° classe 1300, gruppi 1 e 2.
- Inoltre, 13 volte prima di classe in Rally nazionali.



## QUANTI SONO GLI UOMINI DA COMPETIZIONE IN ITALIA?

Simca li vuole conoscere.  
Compila e spedisci questo tagliando a:  
Chrysler Italia S.p.A.  
Casella Postale 480 - Torino

Nome e  
Cognome.....  
Via.....  
Città.....CAP.....(Prov.....)

  
CHRYSLER  
ITALIA

# LEGGENDO gli annunci di si hanno sorprese come queste

# AUTO SPRI NT

La lettura di AUTOSPRINT, almeno così ci assicurano, riserva sempre qualche sorpresa: vuoi la notizia-bomba in esclusiva, vuoi la previsione più azzardata, la fotografia più scioccante, la critica più giustificata, vuoi, infine, la polemica con chi ci tira per i capelli. Siamo certi, tuttavia, che una fonte di informazione e, perché no, in qualche caso di assoluto diletto, viene trascurata da molti dei nostri lettori.

E' questa la rubrica delle pagine 66 e 67, quella «compravendita» alla quale si rivolgono tante categorie di lettori, dal pilota alla casa costruttrice, dall'amatore di oggetti strani all'azienda di soggiorno, da chi ha necessità di comprare a chi, invece, deve vendere. La quasi totalità rientra, se così si può dire, nella classica estrinsecazione dell'annuncio economico che si può leggere su qualsiasi altro giornale; ve ne sono altri, però, che ti inducono a pensare. Si tratta di vere occasioni, oppure di linguaggio cifrato per 007 che si danno appuntamento sulle colonne di AUTOSPRINT?

Eccone un esempio: «*Giulietta TI 1962, recentemente revisionata; ciclomotore Minarelli; cagnetta da caccia alla lepre (ottima inseguitrice); 4 pasti da consumare al nostro ristorante, vendo in blocco. Il tutto per complessive L. 200.000*». Segue, naturalmente, nome, cognome e indirizzo dell'inserzionista, nel quale, fra l'altro, si parla anche di una certa tana. Tutto chiaro, tutto cristallino, oppure classico esempio di linguaggio convenzionale? La Giulietta è veramente una vettura, oppure una delle opere d'arte trafugate in questa Italia dove i pittori scarseggiano, ma i ladri no? E il Minarelli è veramente un ciclomotore o il classico «palo» che sorreggia la Giulietta? E la cagnetta da caccia (ottima inseguitrice, badate bene) non è invece una investigatrice sulle tracce della refurtiva? E quei quattro pasti da consumare alla «tana» non potrebbero essere l'eventuale numero dei compratori, o l'orario dell'appuntamento?

V'è anche l'annuncio «*Watergate*». Eccolo: «*N. 2 walkie-talkie giapponesi, Mark Zolbeo, canale 7, 10 km di raggio, batteria di riserva, 6 mesi di vita, perfetti...*». No, Tom Ponzi non c'entra e neppure il SID perché, come spiega l'interessato, gli aggeggi giapponesi sarebbero adattissimi per comunicazioni tra zona autodromo e box. Ma che ne pensa la CSAI?

Vi sono, poi, gli «spreconi» («*Mi-Val monocilindrica 2 tempi, 125 cc, immatricolata 1954, buono stato generale, L. 32.000*»),

i «disinteressati» («*Garantiamo eccezionale successo pubblicitario in Italia e all'estero tramite vetture da competizione. Consigliamo contattarci*»), i «meccanati» («*Premio L. 450.000 per i piloti partecipanti alle gare in salita e pista per l'anno sportivo 1975. Per ulteriori informazioni telefonare o scrivere*»), i «samaritani», che hanno a cuore gli interessi dei sofferenti («*Terme di Miradolo SPA acquista sportive monoposto antiche, vecchie, moderne*»), i «feroci» («*Leoncino ottimo L. 500.000*») e i «ricercatori» («*Cerco tifosi di Arturo Merzario residenti Verona*») oppure «*Congrua ricompensa a chi fornirà notizie per recupero Alpine Renault rubata il 1 settembre '74 a Varano*»).

Per i «navigatori» ecco un annuncio interessante: «*Cabinato Savir '71 plastica, 6 posti letto, benzina 500 litri, acqua 300 litri, WC interno separato, doccia, radiotelefono, impianto stereo, capottina, gommone motore, gruette, superaccessoriato*». Non conosciamo il prezzo di cessione, ma per chi cerca casa e cozza contro l'odierno caro-alloggi, l'occasione ci sembra buona. Quello che è incomprensibile nel finale dell'annuncio, che riportiamo a parte per maggiore chiarezza, è quella «*bandiera belga visibile Forte dei Marmi*», il che potrebbe lasciare presupporre che in quel «superaccessoriato» si nasconda una intera collezione di bandiere da usare per altri porti come Genova, Napoli, Trieste, La Spezia, Taranto, ecc.

Ma la grossa sorpresa l'abbiamo scoperta negli ultimi due numeri. V'è chi usa la nostra rubrica per rivolgersi in esclusiva agli «*sceicchi del petrolio*», non tanto perché la loro produzione vada a benzina, ma perché il prezzo è veramente «super». Seguiti. Dice il primo annuncio: «*Automodelli in oro 750 1000, scala 1:12, Ferrari B2, Lotus 72, Tyrrell, con sterzo, braccia, sospensioni, tutto registrabile, Lire 15.000.000 cadauno, tel. 030 2792058*». Ribatte, in concorrenza, il secondo: «*Automobili in argento 800 1000, rigorosa scala 1:12, numerati, datati, firmati, completi meccanica funzionante con finitura policroma inalterabile. Modelli disponibili Ferrari 312B, JPS, Lotus 72, Matra MS11, Tyrrell, Lotus 49 B, L. 1.500.000. Disponibili anche in oro 750 1000, realizzazione policroma a L. 11 milioni cadauno. Titolo metallo garantito marchio di Stato 165 Roma. Ecc. Rivolgersi DUEFFE SaS, Via Ardeatina 1943 Roma*». E' una curiosità tanto insolita, per le dimensioni che questo mercato sta assumendo che abbiamo pensato di presentarvi un servizio in proposito.

# Le auto giocat- tolo per sceicchi

La Mercedes 500 SSK, la Ferrari 312 B e la Rolls Royce Phantom: tre «gioielli» (è proprio il caso di dirlo) riprodotti in argento ed oro dalla Duffe

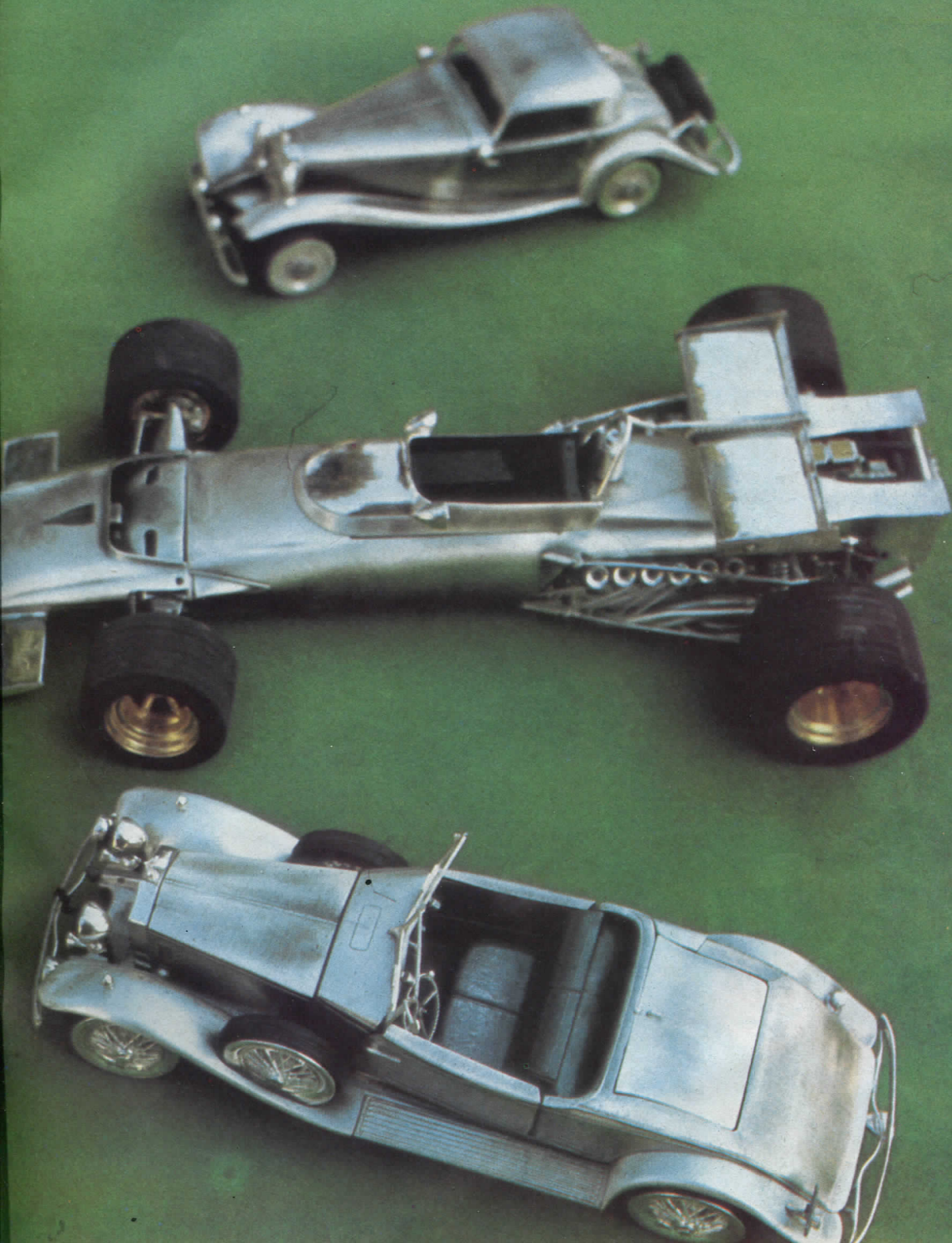
ROMA - «...è più bella di quella che abbiamo costruito noi!!», ha esclamato l'ing. Forghieri, quando ha visto la Ferrari B3 in scala 1:13 tutta in argento e oro, rifinita nei minimi particolari dalle sospensioni allo sterzo che la ditta DUEFFE di Roma

ha portato a Maranello per farla vedere al gran capo «Penna Bianca». I due fratelli Ferri, romani orefici (con un passato automobilistico sportivo alle spalle) da tempo si dedicano alla produzione di articoli in argento che vendono in tutta Italia

e in Europa. La prevalenza di questi soggetti è automobilistica. Logico che la maggioranza dei «pezzi» sono riproduzioni in fusione di vetture che vanno dalla F. 1 alla Isotta Fraschini tutte in argento che servono per fare portachiavi, (del costo quindi molto limitato). Con

l'andare del tempo però, ferma restando la produzione di base di articoli piccoli per la massa, la produzione si è allargata alla qualità più sovrana; per l'amatore e l'intenditore.

CONTINUA A PAGINA 59





CONTINUAZIONE DA PAG. 57

Così, vicino alla serie delle nuove navi che vanno dai 90 ai 140 gr. in argento, troviamo sempre in argento una serie di aerei fra i quali il triplano del «red baron», gli elicotteri, le macchine da guerra, le biciclette da corsa, le pistole ecc.

Ed ecco finalmente le produzioni che interessano il nostro lettore: le automobili. Quelle piccole in scala 1:40 riproducono la Ferrari 312 B, la Lotus 72, la March 701, la Matra-Simca MS 120, del peso di circa 100 gr. e dal costo contenuto sulle 30-40 mila lire. Dietro a queste piccole auto e le carrozze e gli animali preistorici «vuoti» dai nomi che terminano tutti in... arius.

Ritorniamo alle auto. Una nuova serie di auto antiche sempre in scala 1:48 dal peso oscillante sui 200 grammi, e prezzo variante dalle 60 alle 80.000 lire. In questa serie, una RR Silver Gosh, sette Hispano-Suiza, una Daimler del 1912, e due Elizabeth, che vengono fornite in due versioni, monocolor brunito classico, e policromo con particolari smaltati.

Visto il successo, la produzione pur continuando nei portachiavi e nelle piccole

auto che sono richiestissime, si raffina sempre più. Ora ecco una serie di auto in d'argento (è ovvio) in scala 1:35 che vanno dai 200 ai 300 grammi, con prezzi oscillanti dalle 80 alle 120.000 lire. Sono sei riproduzioni che comprendono tre Ford T, due Morris Cowley e una Darracq del 1904.

Esemplari stupendi e molto ben rifiniti, costruiti in un numero limitato di pezzi, sono ora ricercatissimi sul mercato e vengono pagati a peso d'oro... (nonostante siano d'argento) dagli amatori. Sempre alla ricerca del meglio i due fratelli Ferri impongono una serie di auto in scala 1:25. Sono auto da collezione, per amatori raffinati dal gusto eccelso che sanno apprezzare le cose belle.

La scala 1:25 è molto difficile, ogni pezzo viene fatto a mano e riprodotto in scala esattamente, è un lavoro di cesello e di pazienza che invidiamo a chi lo fa fare. Sono sei modelli questi della serie «auto da collezione» in versione policroma; completa di tutti gli accessori, il cofano è apribile e il motore è perfetto in tutti i dettagli. Tutti i pezzi sono numerati e datati. Come non farlo d'altra parte? Non sono forse opere d'arte?

La serie delle «auto da collezione» inizia con la Ferrari 250 IM che risulta di 160 gr. Bella e perfettamente riuscita fa ora parte dell'antiquariato della ditta DUEFFE, alla Le Mans succede la Bugatti Mod. 35, perfetta in ogni particolare di circa 300 grammi d'argento, a cui fa seguito eccezionale riproduzione dell'Alfa Romeo 1900 del peso di 240 gr. e dal costo di 250.000 lire.

Sempre della stessa serie «LE-VIP». Ci sono tanti violini ma gli «Stradivari» sono pochi potrebbe essere lo slogan per presentare due pezzi eccezionali: la Mercedes 500 K, e la RR Phantom convertibile del 1931 (la Isotta Fraschini 8 A del 1924 è in allestimento).

La Mercedes 500 K che i fratelli Ferri hanno presentato assieme alla RR ad una recente mostra dell'oreficeria a Valenza, ha avuto un successo superiore ad ogni aspettativa, tanto che la produzione di due anni è stata venduta ancora prima di iniziarla. I due «Stradivari» dell'argento a quattro ruote che rappresentano le due famose macchine pesano all'incirca 900 gr., e il suo prezzo è di circa 800.000 lire. Perfette in ogni particolare anche il più pic-

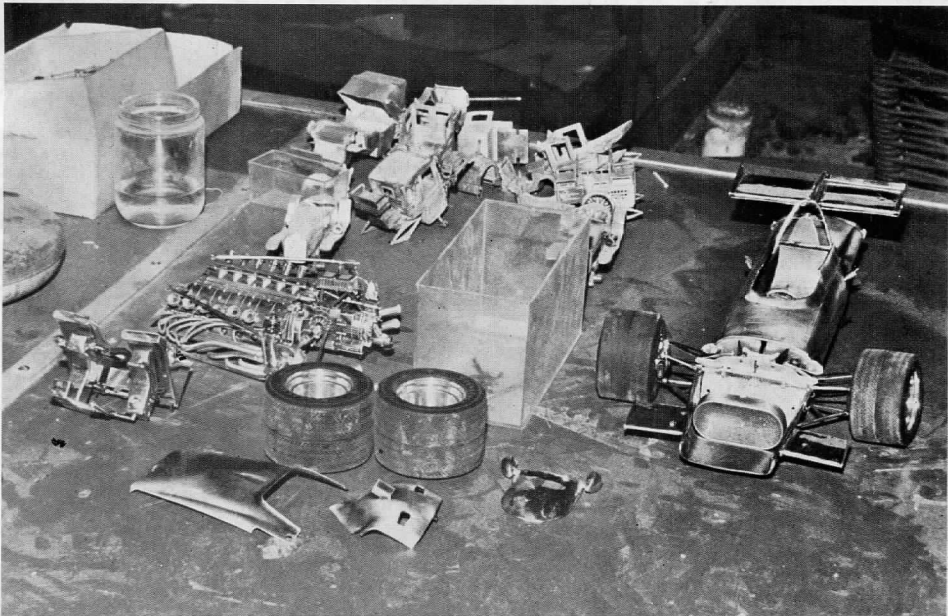
colo e insignificante, delle due che ci è piaciuta di più è la Mercedes, senza nulla togliere alla eccezionalità della regina delle auto la R.R. Compatta e perfettamente equilibrata nelle sue linee, la Mercedes 500 K, è un vero gioiello, è tutto argento 800-1000 anche nei minimi particolari, l'unica cosa che non è d'argento sono ovviamente i pneumatici...

La RR e la Mercedes, le abbiamo avute in mano per parecchio tempo con la scusa di fotografarle, più le guardavamo e più trovavamo delle raffinatezze costruttive incredibili. I fratelli Ferri partiti dai segni originali, scovati chissà dove, avevano riportato tutto in scala, esattamente, anche le venature del blocco motore, le imperfezioni della corona del volante, una cosa stupefacente... Ormai senza freni e in discesa... i fratelli Ferri titolari della DUEFFE (Via Ardeatina 1943 ROMA - Tel. 6009003) hanno costruito una Ferrari B 3 in scala 1:13... due chili fra oro e argento, prezzo 1.500.000 lire, ma la «VIP» della produzione merita un discorso a parte...

Costa 11 milioni in oro, 1,5 in argento

Da cera e pantografo in 1500 ore la F.1 gioiello

In primo piano, alcuni dei tanti particolari, in argento, che compongono l'incredibile Ferrari 312 B della Dueffe di Roma. E' in scala 1/13.



ROMA - Il motore pesa 350 gr., tutto il resto, dalla monoscocca alle sospensioni sono altri 1500 gr., oro e argento in un perfetto lavoro di cesello d'artista, in un connubio uomo-metallo (pregiato) che lascia stupefatti: ecco la Ferrari F. 1 B (della DUEFFE di Roma). La scala di questa realizzazione della vettura di Maranello è 1:13, una scala che non permette distrazioni di sorta, tutti i particolari devono essere fedeli all'originale.

Partendo dai disegni «made in Maranello» gran parte dei pezzi che compongono la F. 1 (oltre 6000 come ebbe a dichiarare lo stesso Ferrari) sono stati «pantografati». Quelli che non era possibile sono stati riprodotti a mano partendo da un pezzo d'argento. Avuti tutti i pezzi per fare la F. 1, essi sono stati riprodotti su gomma. Riempiti i vuoti di una particolare cera e raffreddata la medesima, il pezzo smussato delle sue imperfezioni, viene messo in un involucro di gesso. Fatto scaldare, la cera si scioglie e rimane la forma che servirà poi per la fusione dell'argento. Avuta la fusione in argento e oro, questa verrà poi lavorata a mano per essere rifinita in ogni millimetro.

Ci sono però particolari tanto piccoli che non si possono fare con questo procedimento e allora qui entra in ballo «l'arte» dei fratelli Ferri che muniti di pazienza, di lime ed altri utensili, fanno tutto a mano. In modo perfetto diremmo, visto il prodotto finito che mostriamo in queste pagine.

La Ferrari in argento con i cerchi ruota, i serbatoi olio, i mozzini, i montanti e le condutture dell'olio in oro, costa circa 1.500.000. Tutta in oro, in versione «sceicchi Arabi» Kg. 2, circa 11.000.000 (sempre meno dell'originale, ma con il vantaggio di avere metallo pregiato in casa...). Presentata alla mostra degli orafi di Vicenza è stata già venduta tutta la produzione di un anno.

La perfezione dell'insieme ha sbalordito tutti, tanto che dagli USA alcuni operatori del settore la vogliono in esclusiva per quel mercato e la stanno trattando proprio in questi giorni. Tutta smontabile come l'originale, la F. 1 degli «sceicchi» è un gioiello di precisione, di cesello come raramente ci è capitato di vedere. Il motore è la cosa più esaltante che abbiamo visto, sono state riprodotte fedelmente anche le venature del blocco, il tappo dell'olio, mentre la raffinatezza eccelsa la si è raggiunta smaltando la parte superiore del Dinoplex in giallo...

I tubi di scarico seguono la stessa curva degli originali, mentre le 12 candele sono state esattamente riprodotte con tutte le scannature, i fili elettrici ecc... Freni con i caliper esattamente eguali, dischi freni, sospensioni, volante che aziona le ruote ecc... Alettoni con riprodotti i «chiodi» che lo tengono assieme, spoiler anteriore registrabile, roll-bar, specchietti retrovisori, semiasse funzionanti, cambio (classico, non T), scarichi, trombette d'aspirazione ecc... tutto perfetto, tutto fatto da artista.

Per ora in pezzo unico è costato oltre 1500 ore di lavoro. Il primo esemplare in argento sta per avere un fratello, si sta infatti finendo di montare in questi giorni la versione «Gold», da 11.000.000. Non precipitatevi a comperarla, è già stata venduta, ma non al solito Scia di Persia (che sembra non possa permettersela!) bensì ad un appassionato di Torino (non è Agnelli) che produce giocattoli. Le parole e le foto non servono che in minima parte ad illustrare le meraviglie di questo «gioiello» su quattro ruote, lo potranno apprezzare pienamente solo coloro che avranno la fortuna di accaparrarsene uno, oppure chi come noi lo ha avuto fra le mani (tremanti) per fare le foto che vedete in queste pagine.

**Il revival - slot  
si moltiplica:  
il campionato  
è vicino...**

Il campionato slot AUTOSPRINT bussa alle porte. Sarà una cosa tangibile in quanto contiamo, entro una ventina di giorni, di darvi il regolamento tecnico-sportivo, precisare le sedi dei raggruppamenti, chiarire la divisione degli stessi (provinciali, regionali o interregionali che siano, sempre in rapporto al possibile numero di concorrenti) e sottoporvi i percorsi da utilizzare. La finalissima sarà poi a Bologna, in locale adatto, ove verrà montato il circuito decisivo per la finale nazionale.

Non resta, quindi, che invitarvi ad avere ancora un po' di pazienza, utilizzando il tempo che resta fra l'uscita di questo numero e il «via» ufficiale, per la preparazione individuale e collettiva delle squadre per non correre il rischio di dovere, poi, fare delle cattive figure che se anche perdonate da noi e... gradite agli avversari, suonerebbero per voi stessi come serio rimprovero.

CAMPIONATO CONDUTTORI A SCUDERIE		PUNTI
1	NOCCERA SICULIANA SCIO	80
2	MISTRETTA LOBBRICO	70
3	VARRICA CURRO	60
4	MODICA COMITO	50
5	DE LUCA PAVESI	40
6	BORRELLI PLANO	30
7	CARPESE RAIMONDO	20
8	BAUZULLI	10

RECORD ALLA DISTANZA

**PALERMO** - Il «tabellone» che riporta i risultati finali del campionato svoltosi con molto successo al Centro Corse «MONZA» di Palermo.

# Cresce la febbre al pulsante

Prima delle lettere, tuttavia, desideriamo precisare due cose: la prima relativa alla telefonata di **Oreste del SOLDATO**, il fedelissimo della prima ora, che ancora una volta ha entusiasticamente messo a disposizione dell'organizzazione la sua esperienza in materia e la disponibilità del locale ove montare le piste di gara. Inutile dire che lo abbiamo calorosamente ringraziato nel corso della comunicazione telefonica, ringraziamento che ripetiamo qui. Secondo, una tiratina d'orecchio ai nostri «specialisti» di Udine che (a meno non sia colpa del disservizio postale) non ci hanno fatto pervenire la seconda puntata di «tecnica slottistica». L'attendiamo per il prossimo numero.

Ed ora le lettere con precedenza ai «nuovi» corrispondenti. Vediamo perciò cosa ci dice **Paolo VALCHI** (Corso Cavour 9 - Macerata) che nuovo del tutto non è in quanto già nominato su queste colonne per altre ragioni. «Eccomi a rispondere con entusiasmo al vostro invito rivolto a tutti i possessori di piste slot per il futuro campionato. Tralascio i convenevoli e vengo al sodo telegraficamente (e qui segue la descrizione del materiale sul quale potremmo contare e che non riteniamo dovere pubblicare - n.d.r.). Per quanto riguarda il regolamento, sono del parere di usare motori strettamente di serie sia per motivi economici, sia sportivi... ecc... La mia pista è sita in Corso Cavour 9, Macerata, che è anche il mio nuovo domicilio. Ora, se possibile, gradirei che tramite la vostra rubrica slot, invitate gli eventuali slottisti maceratesi e dei dintorni a mettersi in contatto per aggiungersi a me e mio fratello».

Ecco accontentato Paolo Valchi al quale va il nostro ringraziamento per la generosa offerta, anche se le nostre primitive richieste sono ormai, e lo avrà letto, un fatto superato. Caldegiamo, invece, l'invito agli slottisti maceratesi per proficui contatti con Paolo al fine di potere formare una squadra per il prossimo campionato.

Anche **Enrico BERNARDINI** (Via Rinascita 64 - Cinisello Balsamo - MI) si dichiara interessato al campionato e anche lui mette a disposizione una pista a quattro corsie, precisando di non avere alcuna esperienza in competizioni e che gradirebbe mettersi in contatto con qualche slottista di Milano e zone viciniori per fare un po' di allenamento. Avete sentito slottisti milanesi? Prendete contatti e

magari recatevi a Cinisello Balsamo per prepararvi al campionato.

Scrive **Mirko CATTANI** (Via E. Duse 14 - Verona) anche a nome di un gruppo di amici di Lasino di Mandruzzo in provincia di Trento: «Di tanto in tanto ci riuniamo per trascorrere qualche ora sbizzarrendoci a fare correre delle slot su pista Policar. Dopo la premessa inutile aggiungere che vi scriviamo in merito alla vostra proposta per un possibile campionato italiano slot (non più «possibile» ma «certo» - n.d.r.). ... ecc. ... Riguardo alla parte sportiva del regolamento ci permettiamo di suggerire

che ci fa molto piacere in quanto il prossimo campionato sta assumendo veramente la dimensione di «italiano», coprendo l'iniziativa tutto lo stivale e non soltanto parte di esso. Da **Termini Imerese**, in provincia di Palermo, ci scrive **Salvatore CINA'** (Via Porta Burocca 12) specificando: «Seguo da molto tempo le vicende della rinascita dello slot. Ho comprato il n. 8 di AUTOSPRINT e arrivato alle pagine 54-55 ho trovato interessanti tutti i vostri argomenti, decidendo di scrivervi. Passiamo ai fatti: qui da noi, a Termini Imerese, alcuni miei amici, appassionati slot,

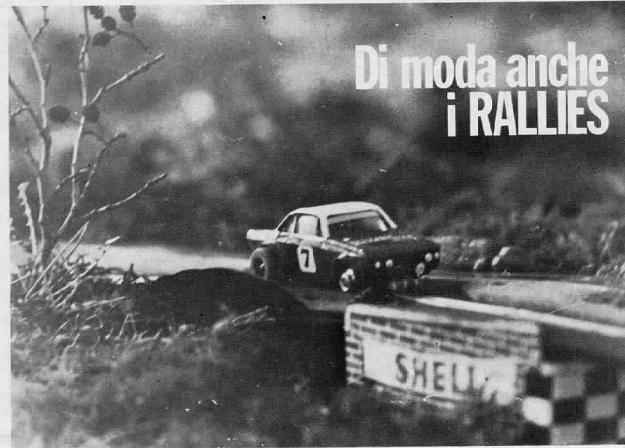
ci scrivono il presidente e il proprietario del «Monza - Centro Corse Automodelli» (Via Val Paradiso 22) che molto gentilmente si mettono a disposizione per il campionato italiano — piloti, teams, impianto — e che soprattutto ci danno una notizia veramente gradita. Ascoltate: «Avendo letto in alcuni dei vostri ultimi numeri gli articoli riguardanti lo slot, ci sentiamo in dovere di darvi alcune notizie che riteniamo possano tornarvi utili. Qui da noi, a Palermo, lo slot non ha subito nessun calo, anzi il suo indice di gradimento e di partecipazione è salito. Sono state organizzate gare sia di durata che ad eliminazione diretta, nella categoria normale come nei prototipi, gare che si sono svolte quasi ogni domenica...». Nel seguito della lettera veniamo a scoprire che il campionato a squadre è stato vinto dalla Scuderia Galctron formata dalla coppia **Alfredo Nocera-Duilio Siculiana**, che seconda è la Scuderia Tiger, coppia **Lo Monaco-Mistretta** e che **Modica-Comito** della Scuderia Flash hanno coperto il maggior numero di giri nelle 10 gare.

Un grazie di cuore al «Centro Monza» dal quale abbiamo ricevuto anche un regolamento tecnico-sportivo veramente completo, e un consiglio ai futuri partecipanti di tutta Italia al campionato slot: quello di tenere ben presenti i nomi che abbiamo citato perchè si annunciano come avversari temibili.

**Mauro PREDIERI** (Via S. Vito Silvestro 96 - Varese) scrive dando la sua adesione al campionato e chiede (eccolo accontentato) di pubblicare il suo indirizzo perchè qualche appassionato possa mettersi in contatto con lui per scambio di idee ed opinioni. Per quanto attiene invece ad altre richieste fattee, gli saremo precisi nel prossimo numero.

Bene, questo è tutto per oggi. Quest'altra volta vedremo cosa hanno da dirci i nostri vecchi amici **Adriano PINARELLO**, **Franco ULIANA**, **Carlo LABRUNA** e il **DELTA TEAM** di **LEGNANO**.

Dimenticavamo. Ci ha riscritto **CARLETTO** per precisare che la sua pista a quattro corsie (delle quali soltanto due funzionano perchè le altre le ha «guastate» il genitore) è lunga 17,37 e che è disposto ad ospitare «qualche campione» purchè non faccia danni. Mettiamo in guardia l'eventuale sfidante: anche se sembra pacifico e mansueto, Carletto è un vero asso e ad incontrarlo si rischiano brutte figure!



Il Mini AUTOSPRINT Slot Racing Club di Genova, che ha raggiunto ora la cifra di 25 soci, ha in corso un «Campionato Rally» al quale partecipano oltre ai soci del Club, anche i rallisti veri. La pista è stata adattata nel modo migliore e nella foto che riproduciamo è ritratto un «passaggio su sterrato» del pilota **Flavio Goracci** (Team Foto Rota) alla guida di una **Fulvia HF**. (Foto ROTA)

alcune nostre idee: siamo anzitutto d'accordo con il signor **Franco Uliana** di Torino circa l'idea di fare svolgere le prove e le gare nelle giornate di sabato e di domenica. Aggiungiamo che l'iscrizione alle stesse dovrebbe essere aperta a tutti, senza alcuna limitazione... ecc...».

Anche noi siamo d'accordo in questo e senz'altro tale norma verrà applicata integralmente. Ringraziamo per gli altri suggerimenti e teniamo buona nota di **Mirko Cattani** e dei suoi amici per il prosieguo della manifestazione.

Notizie anche dalla **Sicilia**, cosa

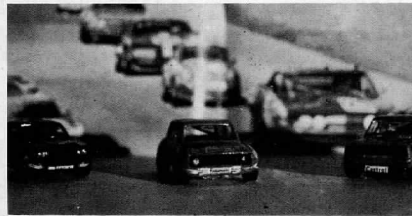
hanno rimesso a nuovo da qualche tempo una pista a quattro corsie. A poco a poco, molti giovani compreso me, siamo ritornati chi ad aggiustare vecchie auto e chi a comprarne di nuove per fare delle corse di prototipi onde trarre soddisfazioni velocistiche come dalle corse vere. Fra breve ci accingeremo a varare il Campionato Termidano con ricchi premi finali... ecc... Spero che queste notizie siano utili ed io, come gli altri del mio team (Equipe Himeria Corse) contiamo sul futuro campionato italiano slot».

Da Palermo, con firma congiunta,

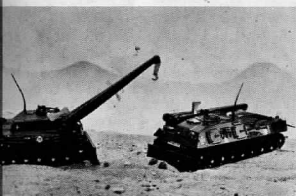


La PORSCHE CARRERA RS 4-5 realizzata dalla MARTOYS (Sotto a destra) di alto livello industriale e posta in commercio al prezzo di L. 3.200, è servita da base di partenza al nostro lettore CLAUDIO PAZINI per la sua PORSCHE-MARTINI-turbo

HOBBY - Due anni or sono, leggendo il nostro giornale e trascinato dai vari esempi, NANDO VIGORITA (Largo Murani 2 - Milano) fu preso dall'hobby dell'auto modellismo. E si deve dire che in due anni ne ha fatta della strada se ora può presentare questo parco macchine.



● La DINKY TOYS è sempre stata conosciuta per l'originalità delle sue creazioni e tale reputazione viene confermata dai due ultimi prodotti immessi sul mercato. Il primo, il BEACH BUGGY, o buggy da spiaggia (foto sotto) è un originale derivato dal popolare modello Renegade. Fra le caratteristiche che presenta, la bellissima fusione della carrozzeria, la particolareggiata imitazione del motore montato posteriormente e il parabrezza sagomato. I dettagli sportivi comprendono le ruote «Mag» più larghe posteriormente che anteriormente, i pneumatici a profilo basso, un robusto roll-bar, alti sedili avvolgenti e capote asportabile. Il modello (n. 227) in scala 1:32 è lungo



mm. 105, la verniciatura gialla con striscia rossa sul cofano, capote grigia e motore argento. Il secondo modello è il LEO-PARD RECOVERY TANK, o tank di recupero (seconda foto). Fra i dispositivi di movimento vi sono: una gru a braccio azionata con leva, una lama di sollevamento tipo bulldozer, un cavo da rimorchio asportabile, l'imitazione di una mitragliatrice rotante e i cingoli. Altre caratteristiche comprendono la fusione della carrozzeria molto particolareggiata, un gancio per il traino e un'antenna del tipo «a frusta». Il modello, in scala 1:50, è lungo mm. 143, la verniciatura opaca color verde oliva di tipo militare, con griglie, antenna, mitragliatrice, cavo di traino e cingoli in nero.

## vediamoci stasera



## in piena luce, perché la luce è sicurezza

Sicurezza è vedersi e farsi vedere. Nella foschia, nella nebbia e nell'oscurità. L'intensità della luce e la distribuzione regolare del fascio luminoso sono i fattori che influiscono sul rendimento di fari e fendinebbia. E i fari e fendinebbia Siem hanno realizzato al meglio questa sintesi di efficienza. Per questo con Siem guiderete sempre in piena luce... perché la luce è sicurezza.

**siem**

FARI-FANALI-FENDINEBBIA

## vediamoci con siem



## 2 giapponesi a LE MANS

● Quest'anno a Le Mans ci saranno i giapponesi Fushida e Takanashi, al volante di una Sigma sport con motore Toyota di 1600 cc.

● L'attività della Mazda Cars nel campionato turismo inglese sarà patrocinata dalla Japan Airlines in collaborazione con la Castrol. E' stata costruita una vettura nuova per Barrie Williams.

● La 4 ore di Le Mans, in calendario per il 23 marzo, è stata annullata per mancanza di concorrenti.

● Sarà il Vinho do Porto a patrocinare il Rally del Portogallo ex TAP. La gara non sarà molto diversa, ma come si è già detto prenderà la via a Estoril.

## 6 corse gr. 1 in SVEZIA

● Notizia per tutti i piloti del gruppo 1 con vetture che montano V8: gli svedesi organizzeranno una serie di sei gare gruppo 1 più avanti nell'anno. Vi parteciperanno i migliori piloti scandinavi.

● Alla gara due litri di Silverstone si è già iscritto Guy Edwards con la più recente Lola T 390.

● Oltre a patrocinare il campionato FF 2000, l'Allied Polymer Group patrocinerà anche due giovani piloti inglesi in FF: John Nicol, un reporter di 19 anni, e Martin Thomas, un meccanico di 21 anni.

● Pare che al Circuito d'Irlanda non ci saranno né Rohrl con l'Ascona né Eklund con la Saab.

● E' uscito da poco il libro « Great Racing Cars of the Donington Collection », autori Doug Nye (collaboratore di Autosprint), Geoffrey Goddard, Denis Jenkinson e Raymond Mays.

## BANCA e bibite per BINDER

GRAZ - Quest'anno c'è un altro austriaco in F. 2; dopo il fu Koinigg, Quester (col Team Harper) e Rieder (col Team Memphis Racing), visti nella scorsa stagione, ora ci sarà, come si è visto in Portogallo, Hans Binder. Il giovane austriaco, che vive a Zillertal, dispone di una nuovissima March di Obersmoser. Un secondo telaio di scorta, gli è pure disponibile. I motori sono BMW-Schnitzer. Binder, arrivato secondo nel 1974 nel Trofeo Polyfac di F. 3, è in ottimi rapporti coi fratelli Schnitzer e otterrà i motori a ottime condizioni, dal punto di vista finanziario. Intanto si è già trovato un patrocinio che gli verrà dato da un gruppo bancario, dalla Castrol e da una ditta tirolese che produce bibite. La sua March F. 3 dello scorso anno è stata comprata da Holy.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

● Se ne parlava, comunque è confermato che Denny Hulme ha accettato di essere il presidente della GPDA e continuerà quindi ad occuparsi della sicurezza sui circuiti. Forse, non gareggiando più, vedrà anzi i problemi più chiaramente, non soltanto dal punto di vista dei conduttori.

● Il francese Nicolas, mentre faceva una ricognizione del Safari, è entrato in collisione con una VW di turisti francesi. Se l'è cavata con qualche contusione.

## BLUE STAR alla Campbell

● Gli inglesi vogliono tentare di battere il record di velocità su terra detenuto da Gabelich. L'idea è di David Gossling, ex pilota di F. 750, e il progetto si chiama « Blue Star ». Il pilota sarà Tony Denham.

● La McNally Eng. dichiara che dato il totale disinteresse di Hesketh per il progetto, ordinato appositamente, per un motore V12 di F. 1, detto progetto è « in vendita ».

● Il BRSCC Midland Centre patrocinerà una gara di F. 3, non di campionato, che si svolgerà a Silverstone il 6 luglio. I montepremi sarà più alto di quello dei campionati della formula.

● La Total continuerà a patrocinare il difficile Southern Cross Rallye nel Nuovo Galles del Sud, più importante competizione internazionale dell'Australia, in fatto di rallye.

● Il pilota di Antigua, Mike Tyrrell che a Truxton non ha vinto la gara di F. 3 con la sua March, in futuro correrà con una GRD, scelta dopo avere vagliato molte offerte. Per ora farà soltanto il campionato BP, ma se troverà altro patrocinio allargherà la sua attività in corsa.

● In aprile la Polski Fiat comincerà ad essere importante in Inghilterra e si teme che rappresenti una minaccia per l'industria locale.

## CROSS 2 cavalli

● In giugno in Inghilterra ci saranno corse per Citroen 2 CV, Dyanes e Mehari. La serie si chiamerà « Deux Chevaux Cross ».

● Il giovane sud africano Robert Joubert, avrebbe dovuto gareggiare a Thruxton nella gara di F. 3, ma essendo andata a monte le sue trattative con la Shell-sport, che lo patrocinava lo scorso anno insieme con Neve, per ora correrà da indipendente. Anche Neve non ha ancora messo a punto i suoi programmi di patrocinio.

● Sono usciti in parte (come leggete a parte) i regolamenti del Rally del Marocco e ha impressionato una cifra: Km 786, dato che non si tratta di una tappa bensì di una prova speciale!

## Le 5000 a Long Beach

● La FIA deve ancora confermare se si potrà svolgere una gara internazionale di F. 5000 a Long Beach, California (28 settembre) ma pare sia ormai cosa certa.

● La General Motors spenderà circa 2000 miliardi di lire per ridurre dimensioni e peso dei suoi modelli.

● L'americano Tony Rouff, che ha fatto debuttare a Thruxton la nuova Ehrlich di F. 3, piloterà pure anche la seconda Lance americana di F. 5000, con Tony Adamowicz.

● Nell'anno 1974 la GENERAL MOTORS ha venduto nel mondo 6.690.000 veicoli con un fatturato di circa 20.000 miliardi di lire e un utile netto di 609 miliardi di lire. Nello stesso anno i 734 mila dipendenti della GM hanno percepito un totale di salari e stipendi pari a 6.263 miliardi di lire.

● Alla fine del 1975 la rete autostradale francese avrà uno sviluppo di Km. 3400 ed intanto saranno stati cominciati i lavori per altri 500 Km.

● Un agente di cambio inglese, parlando a nome di molti azionisti della British Leyland, ha chiesto che l'azienda venga posta in liquidazione. Questo per contestare la parziale nazionalizzazione che il governo vorrebbe compiere.

« 1° RALLY DELL' AMICIZIA »  
trofeo

marlboro auto-sprint

CARMIGNANO  
Signa  
Lassa  
Signa  
Sant'Agata  
Tavarnuzze  
S. F. Ruffano  
GREVE

30 - 31 marzo 1975

Nel disegno, il tracciato del « 1° Rally dell'Amicizia », Trofeo Marlboro-Autosprint, in programma in Toscana il 30 e 31 marzo prossimi, riservato a vetture d'epoca. Dopo l'arrivo, le vetture superstiti verranno allineate nella piazza principale di Greve per essere ammirate dagli appassionati. Gli interessati possono mettersi in contatto con gli organizzatori, presso la Biennale antiquaria, Palazzo Strozzi, Firenze. Molte adesioni sono pervenute da molte regioni d'Italia. Accanto alle « veterani » sono previste vetture da corsa moderne e noti piloti.

● Il Rally Fallas è stato vinto dalla SEAT di Canellas-Ferrater. Seconda è l'Alpine di Pradera-Petisco.

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

# giannini

PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA

## 126/800

cmc

LUBRIFICANTI

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

IL GENERAL MOTORS ha ridoto in Germania del 3,5% il prezzo delle sue vetture.

● Il bilancio della PIRELLI al 31 dicembre 1974 chiude con un utile di 1.882 milioni di lire.

● Nei precedenti 15 mesi in FRANCIA gli incidenti stradali erano sempre diminuiti, invece in dicembre sono aumentati in rapporto al 1973.

● Il Giappone ha finalmente diramato le nuove norme anti-inquinamento che dovranno entrare in vigore nel 1976. Saranno, pare, le più severe tra quelle adottate dai vari Governi.

## La RENAULT «taglia» i rallies

PARIGI - Anche la Regie Renault che finora era riuscita indenne ai draconiani tagli imposti dalla crisi economica che ha assalito le maggiori industrie automobilistiche europee, ha dovuto rivedere i suoi piani e pare che il budget corso previsto per il '75 dovrà essere ridotto di un terzo. Naturalmente rimarrà intoccabile il programma prioritario, quello fondato sulle barchette A 441-V6 Turbo che debbono debuttare appunto al Mugello: rimarrà ormai anche in vigore la partecipazione della Renault al Safari, con le due berline e le due R 17, che si trovano attualmente sul posto per le ricognizioni. C'è da pensare comunque che il settore maggiormente colpito sarà quello dei rallies, e comincia a farsi avanti la possibilità che le A 110 debbano disertare il Rally del Marocco.



## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

● I CANTIERI RIVA hanno concluso un accordo con la Dainippon Ink di Tokyo in base al quale la ditta giapponese organizzerà in loco la vendita della produzione Riva, esponendo, come esempio, nel prossimo aprile un RIVA 34' SUMMER-TIME.

● Nei primi 15 giorni di febbraio le iscrizioni di vetture nuove al PRA sono calate del 32,15% rispetto allo stesso periodo del 1974.

## Le FORD di HONDA

● La FORD e la HONDA si sono accordate per distribuire in Giappone le Ford. L'anno scorso la Casa ha venduto in quel paese 300 Cortina.

● Dal 25 aprile al 1° maggio 1975 si svolgerà a Napoli la XI SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA che verrà organizzata dal quotidiano «Roma» sotto il patrocinio dell'Azienda di Cura e Soggiorno di Napoli.

● In gennaio in Inghilterra sono state vendute 130.737 vetture, la cifra più alta nel mese, dall'agosto 1973, che ha inoltre superato di quasi il 25% il livello del gennaio 1974.

## Matrimonio CRYSLER - BL ?

● In Inghilterra si ritiene possibile un accordo fra BRITISH LEYLAND e CHRYSLER inglese, se il Governo decidesse di intervenire per aiutarle. Finora la notizia era stata sempre smentita.



## IL CLUB DA 1 MILIONE DI DOLLARI

● Quando nell'ottobre scorso a WATKINS GLEN parlai col nuovo direttore delle corse della Goodyear, Leo Mehl, lo trovai pieno di entusiasmo per la sua recente carica e alluse a una nuova, grande idea per la quale attendeva l'approvazione dal punto di vista del budget. Pare che in effetti la grande idea di Leo sia stata approvata e dovrebbe assumere la forma di una specie di programma Ford Sport da un milione di dollari, che servirebbe alla Goodyear negli Stati Uniti per «capitalizzare» sulle sue attività in corsa. La Goodyear spera di reclutare 100.000 soci, giunti al primo di maggio, a seguito di un grosso lancio promozionale effettuato per il tramite dei concessionari di tutti gli Stati Uniti. Si tratta di un passo coraggioso, e ovviamente saggio, in un'epoca in cui la Goodyear gareggia praticamente senza avversari, dopo il ritiro della Firestone. Per incoraggiare la gente ad associarsi al più grande club da corsa ci saranno anche giubbe speciali, offerte per gareggiare e una rivista. In un momento in cui la Goodyear ha ridotto al minimo gli anticipi per i piloti, è interessante venire a sapere che grossi nomi quali Foyt, Donohue, Petty, Rutherford e Bobby Unser si sono offerti per fungere gratuitamente da consulenti e soci di primo piano del club. Fra le altre personalità del mondo delle corse del Club Goodyear ci sono Gurney, Penske, Phil Hill, Jackie Stewart, il «re» dei dragsters Don Garlits e il centauro Kenny Roberts. Un bel cambiamento, dai tempi in cui volevano un bell'assegno

LONDRA - Un pilota da Grand Prix è un'attrezzatura umana molto complessa ed emotiva, dal precario equilibrio. Una parola sbagliata mentre si chiacchiera durante le ore del «count down» il mattino di una gara possono scatenare irritazione, mentre la stessa parola detta un giorno prima non sarebbe neppure stata notata. Un intoppo durante il viaggio, o nella sistemazione in albergo, può innervosire al massimo un grande pilota professionista. Forse li definite primedonne, ma si deve riconoscere che si tratta di gente che lavora sempre al limite della concentrazione. Durante un Gran Premio gaggeranno per due ore usando i loro riflessi e il loro equilibrio mentale fino all'estremo e questo fa di loro migliori attrezzature umane di quanto lo siano quelle che si sporgono oltre le barriere per guardarli. Ma che succede quando un pilota di grand prix di primo piano si trova in una situazione emotivamente instabile, nei riguardi della sua carriera? Ovviamente questo lo «sbilancia» finché tale situazione si prolunga, ma come influisce sulle sue future prestazioni? Sto naturalmente parlando della situazione di PETERSON e, in grado minore, di Pryce.

Ormai, bene o male, la faccenda è risolta e molti hanno detto cose di cui adesso si rammaricano, da quando il signor Player ha tirato fuori altri quattrini per raddolcire il signor Peterson, ma tutto, questo come influirà sullo stato d'animo di Ronnie? Continuerà a dare «tutto se stesso» al team, oppure in fondo all'animo penserà che potrebbe essere altrove, forse su una vettura nera diversa? Questa esperienza attutirà in parte la sua abilità, oppure attribuisce al Supersvedese più riserve emotive di quante abbia in effetti? Possibile che la somma in più faccia rimangiare tutte le ferite e serva a far sì che la 72 sembri di nuovo una vecchia amica?

E non dimentichiamo TOM PRYCE. Da quanto si sente dire non era molto soddisfatto di essere offerto come «scambio» così presto dopo essere stato magnificamente «scoperto» ed avere raggiunto il livello di divo l'estate scorsa. Come sarà il futuro di Pryce nell'organizzazione Shadow, oppure si dimenticano tranquillamente gli avvocati e si ridiventa ottimi amici? A Hollywood non si sono mai viste cose simili...

prima di usare dati pneumatici e se l'assegno non era abbastanza ingente se ne andavano a correre con la marca X. Ora che la marca X è uscita dalle competizioni, diventa d'un tratto politicamente consigliabile offrire i propri servizi gratuiti con un largo sorriso, per ottenere pneumatici competitivi... e si lasciano perdere tutte le sciocchezze circa gli anticipi...

## L'EPIDEMIA DELLA F. 1

● Il G.P. di Francia di quest'anno ha tutte le premesse per non essere un grande avvenimento, con il FFSA che sostiene che il grande premio si farà a Clermont Ferrand o non si farà, mentre la CSI, e più o meno tutti gli altri che vogliono ficcarci il naso, cercano di trasferire il più antico grande premio esistente al Paul Ricard, nel sud della Francia. Per motivi soltanto egoistici e personali, a me piacerebbe vedere la gara spostata al Ricard (questo perché ho una

meravigliosa camera prenotata in un albergo che da sulla baia, a Bandol!), però temo che il confronto politico fra l'FFSA e la CSI — un conflitto fra enti nazionali e internazionali — avrà come risultato di fare togliere la corsa dal calendario 1975. Un altro problema che potrebbe influire consiste nel fatto che ci sarà effettivamente una gara di F. 1 in Francia, comunque vada, anche se si chiamerà G.P. di Svizzera.

Questa competizione a Dijon, ha tutta l'aria di aprire la strada a un'epidemia di corse di F. 1 non iridate, che potrebbe attirare una nuova razza di vetture e piloti vaganti, con dei moderni David Piper che gareggiano in corse di F. 1 categoria B, cavandosela egregiamente. O, se non altro, meglio di quanto farebbero se si trovasse in fondo a battagliare nel tentativo di arrivare su uno schieramento di grand prix. Quelli di Estoril e di Vallenga sono due circuiti che hanno fatto «avances» finanziarie abbastanza attraenti per organizzare una corsa di F. 1 più prestigiosa di una di F. 5000.

## I CONSIGLI DI PAPA' BRABHAM

● Dopo essere vissuto per tanti anni in Inghilterra, FRANK GARDNER sta ricominciando ad essere un autentico australiano. Sta «facendosi le ossa» con la sua bellissima casa neocoloniale nei pressi di Sydney e fa il pendolare, andando a Melbourne per mettere a punto le Holden del team da corsa di Bob Jane. Eppure, Jane dovrebbe essere senz'altro capace di provvedere lui stesso. Probabilmente, ma adesso non ha il tempo per farlo, per cui ha ingaggiato Frank per messa a punto, prove e partecipazioni a corse nei week-end su diverse GM per le quali Frank sarà responsabile. Il mattino della corsa Jane apparirà in tuta e casco, esigendo che la sua Holden sia subito competitiva. Comunque, prima di cominciare a sistemare i problemi di Jane, Frank risolverà per l'ultima volta quelli di Eric Broadley. Mi risulta che Eric sia andato in Australia in volo, subito dopo l'ultimo round della serie Stuyvesant a Sandown Park, deciso a scoprire perché le nuovissime e belle Lola T400 di F. 5000 sono risultate talmente difficili da pilotare che Stewart e Balleit hanno finito per piantarle e tornare alle loro più vecchie Lola.

Frank sembra veramente un poco scomossuolato di questo ritorno a casa, dopo avere abbandonato Lola e Inghilterra, però dice che non sta ringoiando e che le numerose e improvvise agitazioni implicite nel mettere a punto nuove vetture da corsa non sono proprio quello che ci vuole per vivere in pace.

I commenti di Frank sono da anni quasi obbligatori per rubriche come questa e mi è piaciuto il suo parere sulle prospettive di fronte al giovane Geoffrey Brabham. «Il vecchio Jack — dice — ha inculcato nel ragazzo il concetto che per gareggiare non si deve mai spendere denaro proprio. Non gli ha dato un soldo, per le sue attività in corsa, però in compenso gli ha dato un mucchio di consigli, cioè ha riempito quella giovane testa concetti da adulto e probabilmente ciò vale più del denaro...».

Eoin S. Young

# L'ottimista irriducibile

E' ormai 4 anni che ogni settimana compero Autosprint, e sono sempre stato d'accordo con le tue polemiche, ho sempre sostenuto le tue teorie e le tue battaglie perché le ho trovate giuste. Però questa volta devo dire che ti sei lasciato trasportare un po' troppo dal commento che hai fatto riguardo il GP del Sud Africa nei confronti della Ferrari.

Non vi sembra di essere stati un po' eccessivi nelle critiche che le rivolgete specie nelle ultime quindici righe a pag. 23? E poi, quella copertina è proprio fuori posto. Non vi sembra di prendere un po' troppo da una macchina che soli 40 giorni fa era un prototipo? Io sono più ottimista, e credo a quello che ha detto Franco Lini.

In fin dei conti la Ferrari non è mai andata bene in Sud Africa, anzi secondo me Lauda ha bene impressionato. Inoltre vorrei ricordare che nessuna macchina è riuscita ad andar bene alla prima uscita, infatti anche la Tyrrell che in Sud Africa è stata vincente, alla sua prima uscita al GP di Spagna '74 è arrivata quinta.

Sandro Fois - Mestre (Venezia)

Lungi da noi l'idea di contraddirla. Lei è ottimista e tale rimarrà. Comunque, a nome di quella pluriennale amicizia e concordanza di idee che lei stesso ricorda, e che ci lusinga, ci permetta di chiarire una volta di più il nostro punto di vista.

Lei sbaglia nell'attribuire ad Autosprint eccessive «pretese» nei confronti della debuttante 312 T. E' anzi vero il contrario. C'è stato addirittura un coro, cui hanno fatto eco dirigenti e piloti che hanno garrigato con la stampa italiana nel garantire certezze improbabili per chi avesse un minimo di conoscenze nelle «cose» Ferrari. Più volte abbiamo scritto la nostra perplessità di fronte a questa singolare politica di euforia, volta a giustificare una scelta tecnica fortemente prematura.

Lei si dichiara soddisfatto della prestazione di Lauda, quinto in corsa e terzo al via. Le ricordiamo allora che quest'anno con la T Lauda era in seconda fila con l'1'6"83, mentre l'anno scorso con la B3 era in prima fila con l'1'6"58. Per forza, dirà lei, quest'anno ci sono le gomme standard! Allora saprà anche spiegarci come mai quest'anno, con le gomme standard, Reutemann abbia portato il suo tempo dall'1'16"80 del 1974 all'1'16"48, con la medesima vettura...

La T sarà una gran macchina, e ci auguriamo tutti che «esploda» in corsa al più presto, ma è certo che nell'attesa gli altri ritoccano le loro macchine e vincono. A proposito, si vada a rileggere in questa rubrica nel n. 7, un sommario elenco di F1 debuttanti e subito vincenti nel mondiale. Vi troverà Lotus, Brabham, March, Tyrrell, Shadow, ma di Ferrari neanche una. Aspettiamo la Spagna.

Cari amici di Autosprint, scusatemi, ma la tabella delle velocità massime nel mondo, pubblicata sul n. 9 della rivista, a pag. 42, è tutta sbagliata: in Belgio, il limite su autostrada è di 120, non di 100 Km/h. In Francia, lo stesso limite è di 130, non più 140. In Germania Federale il massimo consigliato è di 130, non di 140. In Giappone, il 100 autostradale è obbligatorio, non consigliato. In Spagna, il limite su strada è di 90, con certi tratti appositamente segnalati a 110. Su autostrada è di 130 obbligatorio. In Svezia, i limiti su strada sono di 70, 90 e 110 (massimo assoluto) a seconda della segnalazione.

Spero che le altre notizie che leggo su Autosprint, che mi serve molto per la mia informazione, siano più accurate, e sfrutto l'occasione per ringraziarvi del servizio.

Paul Frere-Lasne Chapelle (Belgio)

Questo ci serva di lezione a fidarci solo delle notizie che appuriamo direttamente, ed in ogni caso a non fidarci mai più di ambasciate, legazioni o altri enti cui ci siamo rivolti nella presunzione (errata) che conoscessero perfettamente i limiti vigenti nei rispettivi paesi.

## AUTO SPRI NT FERMOPOSTA AUTO SPRI NT

PAOLO TOGNOLLI - Bieno (Trento) - Non abbiamo altri indirizzi. Provi a rivolgersi alla rivista «Modelli», via Carnovali 63, Milano.

GIOVANNI TRONCHESI - Pomigliano d'Arco (Napoli) - Caro amico, se nessuno ha risposto alle sue precedenti incoznazioni una ragione ci sarà... Noi le rispondiamo, come vede, ma non certo nei termini che lei avrebbe desiderato. Il fatto è che scrivere per chiedere: «fatemi correre» è una specie di ricatto, poiché è evidente che non è nelle nostre possibilità.

GIANNI BORTOLUSSI - Travesio (Pordenone) - Giunti al termine del suo lungo manoscritto, possiamo risponderle solo con un augurio: che lei, anziché ingegnere elettronico, diventi un giorno direttore di un giornale, e magari anche editore. Cambierebbe tante di quelle opinioni...

GIANCARLO LAVEZZO - Ferrara - Per i suoi cerchi in alluminio ossidati suggeriamo questo procedimento. Li faccia sabbare (con sabbia medio-fine), dopo aver protetto la flangia di appoggio al mozzo ed i fori dei bulloni. Quindi si applica un fondo di smalto sintetico cotto al forno da 130 a 140 gradi, infine la vernice finale, che anch'essa va cotta in forno. Attenzione a non superare i 140 gradi oltre i quali il cerchio andrebbe incontro a fenomeni di ricottura e deformazione del materiale. E' importante che la vernice non venga applicata o venga rimossa accuratamente dalla flangia di appoggio e dei fori di fissaggio.

RENATO PICCIRILLO - Trieste - Le fiche di omologazione delle vetture di produzione nazionale vanno richieste alla CSAI, via Pola 9, Milano, che le inoltra in contrassegno al richiedente. Lo stesso dicasi dell'Annesso J, che comunque fa parte dell'Annuario FIA che viene fatto acquistare a chiunque richiede la licenza di condurre assieme alla analoga pubblicazione CSAI.

GILBERTO CASTELLINI - Medola (Mantova) - Difficile suggerire una regola di comportamento in questi casi. Molto meglio recarsi in una sede dell'Ispektorato della Motorizzazione, e chiedere cosa vogliono. Al limite, si potrà sentire richiedere un progetto dettagliato firmato da un ingegnere. Per i pneumatici può provare da Cadrini, via Emilia Est 119, Modena.

PETER LUIGI LATIQUADA - Garbagnate (Milano) - Questo l'indirizzo degli organizzatori del GP di Spagna del 27 aprile: Automovil Club de Catalunya, Santaló 8, Barcellona 6 (Spagna).

LUIGI FITTIPALDI - Milano - Lei ha ragione, la foto rappresenta un'Alfa Romeo 1750. Grazie per la segnalazione.

STEFANO BALDI - Milano - Lo abbiamo spiegato a suo tempo: in Argentina, ad un certo punto della gara anche Mass aveva il n. 1 sulla sua vettura poiché, avendo danneggiato il suo musetto, al box gli avevano montato quello di riserva di Fittipaldi, l'unico che al momento era disponibile. Per quello che sembrava vi fossero due vetture con il n. 1, ma Mass sulla lancata aveva il suo numero. Alla Lombardi basta scrivere a Frugarolo (Alessandria). Per gli adesivi, si rivolga alla Lancia, via Vincenzo Lancia 27, Torino. Ma attenzione: con le novità in materia di tassazione della pubblicità anche sulle auto private, crediamo non ne siano più.

AGOSTINO ALBERGHINO - Chieti (Torino) - Chieda alla CSAI, via Pola 9, Milano, una copia del notiziario CSAI n. 12/74, nel quale sono contenute le norme sportive e tecniche riguardanti l'autocross, e per il tipo di indumenti da acquistare dei più sofisticati, onde non rovinare inutilmente il motore.

ERIS AVANZINI - Liegi (Belgio) - Questi gli indirizzi: Sandro Munari, presso Lancia Squadra Corse, via Vincenzo Lancia 27, Torino. Etienne Agner, via Santo Spirito 11, Firenze. Racing Creazioni, Costamezzana (Parma). Osella, via Guastalla 14, Torino.

CARLO DELLA GIUSTINA - Feltre (Belluno) - Chianque può inviarsi materiale fotografico relativo ad avvenimenti sportivi automobilistici. Se le foto ci interessano, cioè se rispondono a particolari requisiti, noi di fuori del normale scatto di routine, è molto probabile che veniamo pubblicate.

ENRICO BERARDI - Ferro di Cavallo (Perugia) - Il «sistema» nuovo di punteggio suggerito da quel giornalista inglese non era altro che una proposta tendente a migliorare l'attuale sistema di assegnazione del titolo, che di anno in anno trova sempre più critiche. Non crediamo comunque neppure noi che esso sia l'ideale, anche perché attualmente c'è un grande livellamento di valori, ed aggiornare dette notizie non è facile.

STEFANO RILIPPI - Livorno - L'affermazione non era da prendere in senso letterale. «Un miliardo di watt» è semplicemente una delle simpatiche esagerazioni con cui colora i suoi servizi il nostro Rossotto. Stava a significare l'enorme potenza illuminante installata, tutto qui...

FRANCO RINALDI - Roma - La macchina avrà un libretto: lo consulti e verifichi innanzi tutto il numero di telaio. In secondo luogo, si rivolga alla Innocenti (via Pitteri 81, Milano, telefono 02-2393) e veda se l'accoppiamento numero di telaio-numero di motore è quello corrispondente ai dati di uscita della vettura.

## L'INCONTENTATO

### LELLA a parte...

Vorrei fare un'osservazione a proposito dell'intervista con Gabriele Serblin, apparsa sul n. 10 di Autosprint, dal titolo «Il terzo uomo». Niente da dire sulle notevolissime e da me apprezzate qualità del pilota veneto. I 28.190 voti attribuitigli per l'assegnazione del Casco d'Oro sono più che meritati. Assolutamente d'accordo di porre il suo nome accanto a quelli notissimi di altri due piloti professionisti italiani, cioè Merzario e Brambilla.

Mi ha un po' deluso però il fatto che non abbiate collocato, in questo glorioso trofeo, il nome di Lella Lombardi, che non è certamente da meno dei suoi colleghi maschi...

Giovanni Castagno - Lanzo (Torino)

Altota, amico piemontese. Lei ha detto «colleghi maschi», infatti il nostro titolo diceva: «Il terzo uomo», ed in più fra parentesi era specificato: (Lella Lombardi a parte). Sappiamo bene delle intenzioni e delle qualità professionistiche della Lella, e crediamo che nessuno le abbia messe in risalto quanto noi. Non avevamo certamente l'intenzione di escluderla dalla qualifica di «professionista»: in quel servizio si accennava di proposito ai signori piloti.

## TELELAI

### FRAJESE come PIGNA

E' ora che il signor Frajese, presentatore della domenica calcistica (pardon, «sportiva»), ed i signori Barrendson e Valenti, dirigenti dei servizi calcistici (pardon «sportivi») della FIGC (pardon Rai) si rendano conto che l'automobilismo è una realtà che conta centinaia di migliaia di appassionati.

Non esiste soltanto il calcio e la sua tifoseria teppistica; siamo stufi di assistere, ogni qualvolta sia presente Poltronieri che ci aggraziosa sugli avvenimenti motoristici del fine settimana, allo scalcipio di impazienza di Frajese, sempre pronto ad interrompere ed a striminzire le già striminzite notizie, per paura di tralasciare il suo amato calcio.

In un inizio di stagione folgorante per l'automobilismo italiano, con la supremazia mondiale della Lancia ed europea della Fiat, e l'esordio di tanti piloti italiani in un campionato così importante come l'Europeo Formula 2, la nostra «mamma Rai» non si è nemmeno degnata di allestire un servizio nelle sue numerose trasmissioni sportive.

Per fortuna che c'è «telesprint», al quale mi rivolgo sempre più frequentemente.

Marcello Caldini - Milano

Ogni domenica sera, nei fine settimana di gare, in redazione siamo testimoni di un ormai ben collaudato fe-

nomeno. Non appena terminata alla TV la «Domenica Sportiva», inizia con cronometrica precisione un balzo verticale nella media (già alta) delle chiamate al nostro centralino di informazioni automobilistiche. Non facciamo fatica ad immaginare i tanti appassionati di questo sport, in ansia per i risultati della Ferrari, della Lancia o della Fiat, o dei nostri piloti in gara all'estero, che si «bevano» stoicamente tutto il calcio, tutto il ciclismo, il basket, le bocce, la vela, il tennis, le interviste, la motovella, nella speranza - per lo più vana - che in coda a tutto il resto qualcuno dei giornalisti televisivi si ricordi del suo dovere più banale, quello di «informare». Nessuno pretende l'entusiasmo o le raffinatezze riservate agli sport di massa, la gente si accontenterebbe delle notizie.

Spentasi l'ultima eco della sigla della Domenica Sportiva, ecco i tanti amici della domenica sera balzare dalla poltrona al telefono, e placare la loro curiosità. Sono tanti che neppure i tre nastri magnetici collegati al centralino automatico sono ormai sufficienti: girano in continuazione ed a molti dobbiamo rispondere a voce... Saremmo quasi tentati di dirottarsi ai centralini della RAI-TV.

## L'AUGURIO

### Autocross in famiglia

Non so se qualcuno vi ha già scritto o ti scriverà, ma, per sicurezza, lo faccio anch'io. Vengo al sodo. Volevo informarvi che quest'anno si terrà un campionato regionale, in Friuli, di Autocross. La cosa cominciò l'anno scorso, con un mini-campionato in famiglia (avete pubblicato un piccolo articolo), che servì più che altro a far fare esperienza ai piloti ed organizzatori.

Quest'anno si faranno le cose un po' più in grande: è, insomma, un campionato ufficiale che si disputerà in due circuiti. Si prevede una buona partecipazione, anche con macchine di un certo livello (nel nostro piccolo), per quel che ne so io vi saranno un paio di Fiat-AV87 850, una HF, alcune VW, Flavia ed altre; vi è perfino una squadra «ufficiale» patrocinata da un'industria cartotecnica, la I.C.C.I., ed una forse dalla Snaidero.

Insomma, si cerca di fare qualcosa di serio. Non posso pretendere che mandate reporter ad ogni gara, ma spero che facciate qualcosa, anche per fare un po' di pubblicità all'autocross, una delle specialità più abordabili con questo assurdo carocorse che ha attaccato anche i rallyes. Se vi interessa, e vi può essere utile, potrei io stesso tenervi informato con notizie e foto sullo svolgimento di questo mini-campionato, nato dallo sforzo degli appassionati carnici in generale e della scuderia «Carnia Corse» in particolare.

Luca Marchi - Tolmezzo (Udine)



## LA FOTO

### La gloriosa G.T.O.

Lo scopo di questa mia lettera è quello di avere da te notizie e dati tecnici riguardanti una certa Ferrari che penso sia sicuramente una Gran-turismo. So soltanto che vinse a Spa-Francorchamps nel 1963 con Mairesse alla media di 191,933 kmh. Ti pregherei inoltre, se possibile, di pubblicare una foto della suddetta Ferrari.

Flavio Castellino - Genova

Lei vuole intendere quella che fu una delle più fortunate e gloriose granturismo del «cavallino», la celeberrima GTO (Gran Turismo Omologato), che per un biennio dominò letteralmente il campo nella sua categoria, permettendosi «puntate» negli assoluti anche quando in campo c'erano i prototipi. Nel caso della gara da lei ricordata, il GP di Spa del 1963, ricordiamo che la corsa era riservata alle GT. Le Ferrari GTO la dominarono, giungendo prima, seconda e terza assoluta con Mairesse, Noblet e Siferi. La gara era su 500 chilometri.

La GTO venne presentata nel febbraio del '62 a Maranello. Si trattava dell'ultima Ferrari da competizione con motore anteriore, ed alla nascita aveva queste caratteristiche: motore 12 V di 60°, monoalbero, alimentazione a carburatori Weber 38 DCN. Altesaggio 73, corsa 58,8, con una cilindrata complessiva di 2953, erogava 290 CV a 7.400 giri al minuto. Il telaio era misto, pianale con tubi, le sospensioni anteriori con triangoli sovrapposti, posteriori ad asse rigido. La vettura pesava a secco 880 chili. Il passo era di 2400 mm.

Purtroppo, non abbiamo in archivio una foto relativa alla gara da lei citata. Le proponiamo un'altra immagine delle gare '63, nel corso della quale la potenza della GTO era salita a superare i 300 CV. Nella foto, che si riferisce al Tourist Trophy disputato a Godwood, si vedono due GTO ed una Aston Martin. Al volante della vettura di testa c'è Roger Penske, il noto costruttore californiano, che a suo tempo fu un ottimo pilota; nella seconda c'è David Piper e nella terza Innes Ireland, entrambi notissimi piloti degli anni '60.

Rigetiamo la larvata accusa di disinteressarsi dell'auto-cross prendendola in parola: ci faccia avere qualcosa delle vostre manifestazioni, e cercheremo di pubblicarlo. Ed in bocca al lupo per il vostro mini-campionato, sperando che le recenti norme CSAI in materia non abbiano provveduto ad affossarlo...

### MODELPOSTA

Quello che più mi interessa nelle tue pagine sono i modellini di auto, e mi sono tanto appassionato che ho perfino tentato di costruirne da solo, ma con scarsi risultati, anche perché non sapevo proprio che materiale adoperare. Avevo provato con il legno, poi con l'alluminio ma è sempre andata male, ed è per questo che mi sono deciso a scriverti per informazioni e consigli. Vorrei sapere quali sono i materiali usati per i modellini degli artigiani o da coloro che li fanno per tenerli o per venderli.

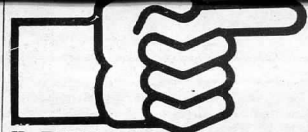
Paolo Todeschini - Trento

Ogni artigiano o modellista-artista (Michele Conti, Carlo Brianza, Gerald Wingrove,

ecc.) usa materiali e metodi diversi per realizzare automodelli in scala ridotta. Ad un principiante consiglieremo di usare il legno, che è il materiale più facile da lavorare e più a buon mercato.

Il legno più adatto è il cirmolo, abbastanza tenero e compatto, ma va anche bene la balsa, molto leggera e semplice da lavorare. Naturalmente poi bisogna rifinire molto bene tutte le superfici ricorrendo a stucchi, vernici di fondo, secondo una tecnica non difficile ma piuttosto lunga da spiegare in due parole. Certo, con il legno non è possibile realizzare particolari molto sottili, per i quali bisogna ricorrere al metallo.

Non esistono libri italiani che spieghino i segreti dell'automodellismo, tanto più che oggi abbondano le scatole di montaggio che praticamente hanno «ucciso» l'arte dei modellisti, cioè come quelli che lei vorrebbe realizzare. Per imparare non c'è che l'esperienza e la conoscenza dei principi fondamentali che si possono trovare su un qualsiasi libro dedicato al navimodellismo o all'aeromodellismo. In un buon negozio di modellismo troverà assistenza, materiali ed anche libri.



### IL DITO SULLA PIAGA

Nella mia attività sportiva come commissario di percorso dell'Automobile Club di Palermo ne ho viste di cotte e di crude, ma quello che è successo durante le elezioni del delegato zonale per la Sicilia le ha superate tutte. Mi dispiace per Vaccarella, che forse non è riuscito a capire cosa gli stava succedendo attorno, mi dispiace proprio perché lo ritengo una persona molto intelligente e l'unico in grado di rappresentare nella CSAI una massa di sportivi come quella isolana. Non che adesso lo ritenga meno valido, ma ho tanto l'impressione che l'episodio di Genova è stato solo uno scatto spontaneo che non si potrà più ripetere, adesso che è stato attorniato da tutta quella gente che speravamo, dopo queste elezioni, sparisse una volta per sempre.

Tutto questo imbroglione è saltato fuori appena s'è visto che c'era un altro candidato alle elezioni, un nostro collega che abbiamo portato avanti per un senso di «rottura» verso le «alte sfere», che finora da noi non hanno preteso altro che il signorisi: ma mentre per noi questo non era altro che un modo per esprimere un certo pensiero comune a molti ed aprire un certo tipo di discussione, è stato interpretato ciecamente, anche dallo stesso Vaccarella, come una specie di sfiducia all'uomo.

Vorrei spiegare, attraverso le vostre

L'esercizio della democrazia è tutt'altro che una cosa facile, nel nostro paese più che altrove, anche perché presuppone una equaglianza di «peso» decisionale che a volte, purtroppo, è solo fittizia. La democrazia sportiva, poi, è pura storia, e come essa è stata realizzata nel travaglio regolamentare dura tutto il 1974 ne è la conferma più solare. Dice la democrazia che ogni testa vale un voto. Benissimo. Dice la democrazia sportiva che una «testa», cioè un solo rappresentante, deve essere eletto così da 1051 come da due soli volanti. E questo è già più singolare, quasi incredibile, anche se è accaduto non più di un mese fa. I rappresentanti del Piemonte e del Molise sono stati equiparati, come «peso» in seno al Consiglio Nazionale Sportivo, pur avendo alle spalle l'uno oltre un migliaio di licenziati, l'altro solo due, fra i quali non c'è un licenziato pilota.

Altrettanto discutibile è l'aver equiparato il «peso» decisionale delle varie categorie interessate. Ci rendiamo conto che il comportarsi diversamente avrebbe significato una complicazione non piccola, ma nella nostra ingenuità abbiamo sempre creduto, auspicando autonomia di decisioni, di parlare dei veri protagonisti di questo sport, cioè i piloti. La CSAI, che è una commis-

# Gli accessori delle corse

pagine, quello che ci proponevamo, dato che molti dei presenti, forse presi dal panico di una soluzione diversa da quella da loro guidata, non hanno capito il vero spirito dell'altra candidatura. Il nome di Vaccarella ci era stato, per così dire, imposto, ed inoltre che significato aveva una sola candidatura?

Avendo presentato la candidatura di Vittorio Matassa (poteva benissimo essere un altro di noi) volevamo dire semplicemente che non eravamo disposti ad abbassare la testa, volevamo dire che se avessimo votato per Ninni Vaccarella era solo perché lo ritenevamo idoneo a ricoprire una certa carica, ma che se lo stesso Vaccarella si fosse fatto scudo di quegli elementi che già per diversi lustri hanno rovinato il nostro sport, avrebbe dovuto affrontare una massa di veri sportivi, che così come erano d'accordo per la sua candidatura, così sarebbero stati compatti al suo allontanamento, riverendo le preferenze su un nome che, pure sconosciuto a molti, rappresentava la linfa nuova da inserire in un quadro che purtroppo ci siamo resi conto è sempre vecchio.

Infine il nostro entusiasmo è caduto quando, dulcis in fundo, ci siamo accorti che noi non avevamo diritto di votare perché... non eravamo licenziati CSAI!

ELIO DI PISA - Palermo

zione dell'ACI, ha pensato bene di buttare nello stesso calderone tutti coloro che hanno più o meno a che fare con lo sport automobilistico, ben sapendo di poter contare su una massa di persone quasi equivalente a tutti i licenziati-piloti, e per di più facilmente irrimediabile dagli AC provinciali, cioè i commissari di percorso.

I quali, lo abbiamo detto tante volte, hanno tutto il nostro rispetto e simpatia ma sono degli «accessori» delle corse, come lo sono i commissari tecnici, sportivi, delegati e non delegati. Senza i quali, teoricamente una gara si potrebbe svolgere. Cosa che, senza piloti, è fortemente dubbia. Nonostante ciò, i commissari di percorso hanno avuto in varie occasioni, nelle recenti votazioni regionali, l'occasione di far pendere la bilancia in favore del loro candidato, ed hanno fatto bene ad approfittarne.

Ora, se gli oltre 120 commissari di percorso dell'AC Palermo hanno sprecato, per ignoranza, la loro occasione di poter mandare al CNS il loro rappresentante, non crediamo possano incolpare nessuno. Il regolamento della nuova CSAI prevedeva infatti (anche troppo) quella possibilità «alternativa» che il nostro interlocutore ora rivendica. Ma ogni regolamento ha le sue norme, ed ogni votazione presuppone

la loro applicazione. E non è per attribuirci dei meriti, ma non c'è stato settimana, negli ultimi tre-quattro mesi, in cui Auto-sprint non sia uscito senza un pezzo sulla nuova CSAI democratica: abbiamo anche pubblicato «per intero» il regolamento. Se siete arrivati alla votazione senza sapere che avreste dovuto — per votare — stavolta una licenza, la colpa è solo vostra.

Ma il succo della lettera è un altro. Dato per scontato che Vaccarella «vi andava bene» vorreste farci credere che avete montato tutta quella storia solo per «qualificarne» l'elezione? Se un candidato raccoglie l'unanimità dei consensi, perché complicarsi la vita a trovargli un concorrente a tutti i costi? Oppure, se la vostra preoccupazione riguardava i timori di «condizionamento» di Vaccarella da parte dei suoi grandi elettori dell'AC Palermo, cosa le fa pensare che altrettanto non si sarebbe potuto poi dire del vostro candidato? Con la differenza che Vaccarella lo conoscono tutti, ha dell'esperienza specifica ed è ascoltato. E lo dimostra il fatto che è stato uno dei tre eletti al comitato esecutivo. Riteniamo velleitari tutti i discorsi di coloro che si ripromettono, senza sapere come, di «rompere le alte sfere». Salvo poi arrivarci, e comportarsi nello stesso modo.

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: abbonamento esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20128 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.25. Spedizioni in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25; BELGIO Bfr. 40; DANIMARCA Dkr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5; GERMANIA Dm. 35; INGHILTERRA Sh. 9; JUGOSLAVIA Din. 18; OLANDE Hfl. 2,90; SPAGNA Ptas. 69; SUD AFRICA R. 90; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20.

Ed eccolo l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:

**Argentina:** VISCONTE DISTRIBUIDORA S.C.A., Cas. La Riva 1134/35, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 9021 INNSBRUCK; MORAWIA & CO., Wolzinger 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSRO HERMANOS, Agence De Publications S.A., Chimborazo Stij Y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37 Avenue de l'Opera, PARIS (6E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue Reaumur, 75006 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARSTADT G.M.B.H., Postfach 10 16 10, Ev-Abteilung, Pöllerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 68 Simgrou Avenue, ATHENS - 402; Inghilterra: MILCON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROSVETA, Terzije 16, BEograd; Iran: IRANIAN A.M. MALCANI DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiabani Soraya, TEHERAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makdissi Street, Salim Hanaa Bldg., 151 Fiyeh Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., Postbus 408, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 391, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Anquetin, MONACO; Principato di Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 120, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-18 40TH AVENUE, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S-10943 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.C., Dorcasstrasse, 69-62 BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Veggezi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SJRIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEVZELER, Barbaros Bulvarı 51, BEKIRKAS - ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1282, MONTEVIDEO; JULIO VIDAL Avenida Gonzalez Frantz 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), Caracas; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA NICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerck Street, JOHANNESBURG.

**Editoriale il borgo s.r.l.**

**ALBERTO DALL'OCCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 autom. Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrata S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Telefono: (02) 62.40.554-961 - Uffici di Bologna: Via Imenio 12/2, Tel. (051) 23.51.389-27.97.49. Uffici di: Piazza della Vittoria 8/r, Tel. (053) 293.214 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso d'Aquino 226, Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 6, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.932-861-427-888-398-397. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.570.  
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: Zografica Felsinea 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 **SOCCI DEL CLUB Autosprint L. 900** di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di comprovata a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

**SI VENDE**



- **ABARTH 850** vincitrice campionato italiano 1974, ultima serie costruita, pendolare, elaborazione Fren, cambio speciale sfilabile, motori a carburatore o iniezione (nuovi) gomme sliok (una corsa), gomme pioggia (due corse) plurivittoriosa e detentrica di record - pronta per Campionato 1975. **VITTORIO BERNERO** - Tel. 015/28.616-25.516.
- **ABARTH 1850** pronta rally, Ceccato HP 180, MASSIMO GREGORI - Tel. 0445/23.231 ufficio: 0445/20.722 abitazione.

**CAMILLO ALQUATI**

VIA DANTE 91 - CREMONA  
TEL. 0372/20450

**COMUNICA**



Di aver approntato per il proprio cambio sfilabile per Fiat 500 e derivate i segg. Nuovi rapporti in aggiunta a quelli già prodotti:

1° VEL. 14 x 34 e 19 x 34 - 2° VEL. 16 x 30 17 x 29 18 x 28 - 3°/4° VEL. 20 x 27 20 x 26 21 x 25 22 x 24

INOLTRE DISPONE DEI SEGG. NUOVI RAPPORTI AL CAMBIO

**ALFA SUD TI 5 MARCE**

1° VEL. 13 x 41 - 2° VEL. 16 x 38 - 3° VEL. 19 x 35 - 4° VEL. 21 x 33 - 5° VEL. 23 x 31

**AUTOBIANCHI A 112 e FIAT 127**

1° VEL. 18 x 38 - 2° VEL. 18 x 36 - 3° VEL. 21 x 32 - 4° VEL. 24 x 30

- **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. Telefono: PEZZALI 0375/61.523.
- **ALFA ROMEO GIULIA SPYDER 1600 cc** perfetta. Telefono: 0522/71.747 nelle ore di ufficio. L. 1.300.000.
- **BMW 2002 TI** Carter secco iniezione, motore Alpina 230 HP Gr. 2, BARONE - ROMA - Tel. 58.03.002 - L. 3.500.000.



**DE TOMMASO PANTERA** Gr. 4 completamente aggiornata 1974 dalla fabbrica. Tappi e serbatoi benzina innesto rapido, due motori completamente nuovi, dodici cerchi scorta, otto gomme asciutto, otto gomme bagnato, varie parti di ricambio di scorta completamente rinvenciate mese di agosto, bleu-arancio-gialla. Volendo endesi anche camion per trasporto. Telefonare MARCELLO GALLO - ROMA - Tel. 06/39.49.47 mattina: 06/87.90.58 pomeriggio.

**DE TOMMASO VALLELUNGA** praticamente nuova. Tel. 045/48.144.

**FERRARI 365 GT4** 2 + 2 fine 1972, privata vende. Telefono: ore 14-15 - Tel. 06/32.77.260.

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

● **FIAT 500** Gr. 2, GENTILI - ROMA - Tel. 49.57.894.

**FIAT GIANNINI 500** Gr. 2, preparaz. GARAVELLO vendesi. DE GIORGI - tel. 010/22.19.40 ore pasti. L. 900.000.

● **FIAT 124 Berlina** '67, km. 40.000 più impianto gas, gancio traino - Tel. 0131/25.27 ore 9-12, 16-20.

● **FIAT 127** Gr. 2 preparazione Rally Ceccato, estremamente competitiva plurivittoriosa, molto ben tenuta, accessoriata, cerchi lega, anatomici, rapporti. Vendi prezzo interessante - Tel. 0523/37.103.

● **FIAT 128 Bergomi** scocca completa rinforzi protezioni, roll-bar, pronta autocross. Miglior offerente - Tel. 0365/40.117.

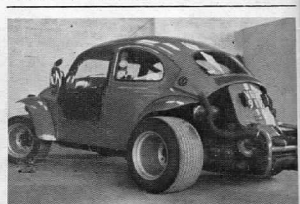
● **FORD ESCORT 2000** Gr. 2 vincitrice 2° Ore Vallelunga - Alval - Merzario perfetta, revisionata visibile c/o VALTELLINA RACING - Tel. 059/55.82.53.

**LAMBORGHINI «ISLERO»** come nuova. Telefono: 0522/71.747 nelle ore di ufficio. L. 2.700.000.



● **LANCIA HF 1600** favolosa, preparata Africa, due sole gae, Safari con Munari, Bandama con Cavallari, accessoriatissima - ARNALDO CAVALLARI, ADRIA - Tel. 0426/21.055.

● **RENAULT ALPINE A 310** bleu metallizzato, 15.000 km., seminuova - Tel. 031/42.61.23 - L. 4.700.000.



**VOLKSWAGEN** favoloso, collaudato, esemplare unico, gommatisimo, motore meccanica perfetti, anatomici, roll-bar. Migliore offerente - Tel. 045/54.57.84 ore pasti.

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



Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

● **BISARCA FIAT 650 N3B** 1972, metri 10, km. 40.000 completamente furgonata officina viaggiante perfetta - Tel. 031/36.62.80 - L. 10.000.000.

● **BISARCA Delta Corse** vende bisarca con rimorchio, motore completamente nuovo, gommata - Tel. 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.



● **FORMULA ITALIA** perfetto, 12 gare, aggiornato '75 - Telefono: HOZ-MILANO ufficio 62-78 interno 255, casa 68.88.236.

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

**FORMULA ITALIA GHERGO** vende «FORMULA ITALIA» pronta corsa 1975; corredo di carrello levante. Occasione! Telefono: 080/25.07.80 - 22.54.63.

**F-850** competitiva con facilitazione di pagamento. Telefonare dopo ore 20. ALESSANDRINI tel. 0451/35018.

**F-ITALIA 86** Luglio '74, inurata rivolgersi RULLI, LANCIA Via Pompeo Magno, 12 - ROMA - Tel. 06/31.52.54.

**PILOTI • caschi Shoei**

**omologati SNELL MF**

**a norme CSAI 1975**

**con sole L. 50.000**

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

● **OPEL KADETT RALLY B COUPE** 1990 anno 1971, preparazione completa, Gr. 1, Convero: motore 110 CV, cambio, differenziale assetto, rinforzi ecc., competitiva, robustissima - Telefonare ore ufficio al 0583/55.921.

● **OPEL ASCONA 1900 SR** Gr. 2 preparazione Convero, motore 180 CV, autoventilanti, accessoriata - FAUSTO CARELLO - Tel. 34.11.02 ore ufficio.

● **MARCH BMW 745 Sport 2000** aggiornata 1975, motore nuovo Trivellato, completa rapporti, gomme, pezzi ricambio motore e carrozzeria. Vera occasione - VOLTOLINA - Tel. 049/67.177 ore ufficio.

in vendita presso:

**AUTOACCESSORIO CONCORDIA**  
Milano - C.so Concordia 10 - tel. 79.97.23

**EUROCROSS (di Ascovi e Mosconi)**  
Milano - Via R. Sanzio 1 - tel. 43.04.49



**KART 100** Il categoria, motore e telaio BM, più treno gomme, cerchi Elekron - Tel. 06/68.09.77 - L. 450.000 trattabili.



**KAWASAKI 750** 1973, come nuova, km 1600. BARONE - ROMA - Tel. 58.03.002.

**KAWASAKI 900** telefonare ore lavoro al 02/25.001.25.



## VARIE

**BARCA TRIMARANO** Oceania motore Penta 50 HP, motore scorta (Seagull) 3,5 HP-accesoriata. Prezzo interessante. **BARONE - ROMA** - Tel. 58.03.002.

**ANNATE** complete Auto Italia '64, '65, '66, '67, '68, '69; « Autosprint » anno '67, '68, '69 - Telefonare ore pasti **GIANNI BORNIA** - Via Conti Agosti, 4 - **MARENO DI PIAVE (TV)** 0438/50.052.

## ACCESSORI e parti speciali

**CAMBIO AUTODELTA** motore 1300 GTA a carburatori, testa per GTA, parafranghi in vetroresina, ponte con autobloccante, rapporti 6/41; 7/41; 8/41; fesselli, sopralti, radiatore olio, assi a camme H 10,8, ed altri ricambi per AR, GTA-GT - Telefonare **DI MARIA SALVATORE** - Via Dante, 31/b - **AVELLINO** - Tel. 0825/22.022.

● Vendo luce per navigatore e fanalaria anteriore completa per Renault R 8 Gordini, R 8 S, idolo. Telefonare ore pasti: **GIANNI BORNIA** - Via Conti Agosti, 4 - **MARENO DI PIAVE** - Tel. 0438/30.052.

● **FORD BDA 1300** Broadsped CV 196 ex Giannotti perfetto - Tel. 081/36.62.80 - Lire 4.500.000.

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

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

PER **OPEL ASCONA 19 SR** cinque cerchi da 5/1x13, quattro Koni regolabili. Tel. 0372/29.004.

**MOTORE CAMBIO** Triumph TR6/PI, km. 40.000 occasione - Tel. 011/95.86.516 - Lire 480.000.

**MOTORI** Kart 1000 III Cat. Parilla-BM e ricambi. Vero affare - Tel. 039/74.12.92 ore pasti.

● **FORD CAPRI 2600 RS** elaborazione Delta, HP 215 stradale, carrozzeria-colore come ufficiale, motore nuovo, cerchi componibili 9"10" vendo-cambio - Tel. 02/31.85.346 - 99.57.247.

**GIANNINI 590** Colotti, rapporti, assetto Lazzari, Slicks, bagnato, competitiva, 45 Campionato, permuto auto serie. Tel. 0583/53.557.

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

**OPEL ASCONA 1900 Gr. 1 Rallye** Conrero, 5° assoluta Liburna accessoriatissima, accettate permuto auto di serie. Telefonare **RICCARDI 0583/55.327** o Concessionaria Opel Pica 050/88.20.47.



## Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molli rinforzati  
**MILANO viale Certosa 281 tel. 30.68.68**

## CAMILLO ALQUATI



VIA DANTE 91 CREMONA  
TEL. 0372/20450

Comunica di aver disponibile per le vetture F. Italia il seguente materiale  
**alberi distribuzione e flange di riduzione tra carburatore e collettore di aspirazione**

**GIANNINI MONTECARLO 500** preparata corsa g. 2 - vincitrice Trofeo Montagna 30 zona 1974 classe 500, motore Bochetti 48 CV, cambio Fabris, assetto Dal Fiume, cerchi 12" con gomme racing e cinturato, tutti gli accessori SASSA - sedile Fusina, strumentazione completa-scocca come nuova 69 usata solo corse. Prezzo base lire 700.000 o permuto con vettura g. 1-3.

## MONOPOSTO

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

## SI COMPRA

### AUTO



● **FERRARI CALIFORNIA** Rivolgarsi a **GARAGE ZENI** - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.

**GIANNINI** Comprasi 590 o 650 Giannini purché aggiornati in tutti i particolari. Telefonare ore serali 0956/23.226.

**HONDA 750 e KART 100 Birel** - Tel. 0184/34.383 ore 13.30 oppure 20.30.

## ACCESSORI e parti speciali

Cercasi targa e libretto per Bentley anno 1950. **CESARE** - Tel. 0331/56.96.57.

**CARRELLO** Comprato se vera occasione Carrella usato portata 350-400 Kg. Telefonare ore pasti 0585/39.304.

## VARIE

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

## BARONE

VIALE PARIOLI ROMA  
TEL. 5903002  
**ABBIGLIAMENTO OMOLOGATO CSAI**  
**PREZZI IMPOSTI**  
Tuta doppia FPT L. 105.000  
Sottotuta FPT . 42.000  
Passamontagna FPT . 7.500  
Calze FPT . 4.500  
**Racing Line**

● **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.

**TRIGGIANI**-conduttore FISA 1974, cerca valida Scuderia per Coppa Renault - Tel. 33.09.83 - (Via Amendola, 19) BARI.

● **VETTURE SPECIALI**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

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

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 Buzzonetti** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Girolamo Orzani** (Milano) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigilani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi** (Buenos Aires) - **Luis Gonzales Canomanuel** - **Agencia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Bern) - **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 Rovez** - **Phillipe Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Steinmann** (Austria)

**AUTOSPRINT** pubblica anche

servizi particolari di:

**Daniele Audetto** - **Bruno Bogliani** - **Puccio Bonanni** - **Cesare De Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Miele** - **Rando Munari** - **Doug Nye** - **Gerard Schmitt** - **Piero Sodano**

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e) no di:

**Russel Brockbank** - **Werner Bühner** - **Cork** - **Antonio de' Giusti** - **Giuliano Orzali** - **Giorgio Piva** - **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 AUTSPRIN

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

## OMP roll bars

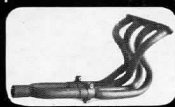
MODELLI EXTRALEGGERI  
COLLETTORI ASPIRAZIONE  
COLLETTORI SCARICO  
ESTINTORI

LISTINI A RICHIESTA

Kit elaborazione **LANCIA BETA COUPE** uso competizione e stradale, progetto **UNIVERSITY MOTORS**

**COLLETTORE SCARICO**  
**COLLETTORE ASPIRAZIONE**  
**PARACOPPA** in duralluminio  
**COPPA OLIO** MAGGIORATA  
**ROLL BAR** a gabbia ultraleggera  
in acciaio legato al cromo molibdeno

SEDE e OFFICINA  
GENOVA - QUINTO  
Via F. Filzi 3/2  
tel. (010) 33 30 82  
DEPOSITO  
MILANO - BUCCINASCO  
Via dei Gelsi 10  
tel. (02) 44 72 372



**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 ravvicinata. **PA-LERMO** - Telefonare ore pasti 091/59.30.97.  
**MATERIALE DISPONIBILE PER 2000 GTV** motore Autodelta gruppo 1 internazionale nuovo, 2 cambi ravvicinato e normale, 2 ponti completi 8/41/10/41, 8 cerchi Campagnolo in lega per internazionale, 9 cerchi Campagnolo 7 pollici per gruppo 2/1976, 4 gomme - Telefonare **PEZZALI 0375/81.523** - 82.038 oppure **DALLARA 0525/53.117**.

**ABARTH 2000** motore 1300 revisionato '75, Slicks, intermedie rapporti, carrozzeria scorta, carrello. Permuto auto di serie. **SCARPELLINI 050/98.20.47**.

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO



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

**GIANNINI 590** preparata corsa g. 2 motore nuovo, filtro olio esterno, assetto Dal Fiume con cerchi 10" e gomme racing-parafranghetti, freni omologati Giannini, tutti gli accessori di sicurezza SASSA, sedile anatomico e strumentazione completa. Prezzo base L. 650.000 o permuto con vettura di serie piccola cilindrata, **SCUDERIA SASSA ROLL-BAR** - V.le Orlando, 57 - **ASCOLI P.** Telefonare 0736/65.083.



● **LANCIA HF 1600** ex ufficiale, serie '70, accessoriata vendo o permuto. **CAVALLARI ARNALDO** - **ADRIA** - Tel. 0426/21.055.