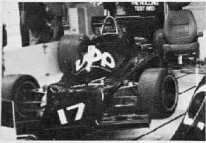


**LEGGETE
SUBITO**

**F. 1
in relax**



DA PAGINA 11



**L'automobile
nella
denuncia
dei redditi**

DA PAGINA 6



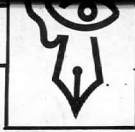
**L'altra faccia
di GINEVRA**



A PAGINA 52



- 25 DOMENICA
SPRINT**
- 34 LA ZANZARA**
- 44 MOTORAMA**
- 45 GIORNALE
SCUDERIE**
- 62 TUTTE
SPRINT**
- 64 POSTA
ESPRESSO**
- 66 COMPRA
VENDITA**



**Non eviteremo
l'aumento
della benzina**

Il petro-quiz

ROMA - Piace ai governanti, ai politici, è amico dei re, dei grandi finanziari, dei grandi capitani di industria, piace alle donne, certamente è l'uomo più popolare del mondo di chi stiamo parlando? Ma di Henry Kissinger! Chi poteva far scorrere fiumi di inchiostro, se non lui, l'uomo chiave della diplomazia USA, l'uomo della Pace, il negoziatore di «ferro», questi e tanti altri titoli sono stati «coniati» per lui. Ma ecco che il bravo Henry, il quale non finisce mai di stupire, fa parlare di sé oltre che per la sua indiscussa abilità di negoziatore, anche per il suo debutto nel mondo dell'economia. Ma non aveva esplicitamente dichiarato nel corso di una conferenza stampa che l'economia non era il suo forte?

Ammettendo così di avere almeno una lacuna come uomo di stato evidentemente, Kissinger si è reso conto che non si può portare avanti il «discorso» sulla politica estera, ignorando il peso dei petrodollari, i deficit delle bilancie dei pagamenti e la crisi dell'economia mondiale. Deve aver lavorato sodo e studiato molto negli ultimi tempi il popolare Kissinger, prima di annunciare in un elaboratissimo discorso la sua teoria, che è poi quella degli USA, a proposito del prezzo del petrolio.

Secondo Henry Kissinger il mondo occidentale deve smettere di dipendere dall'OPEC (Organizzazione dei paesi esportatori di petrolio). Per far ciò occorre incoraggiare la ricerca di fonti alternative di energia, stabilendo un prezzo minimo del petrolio, inferiore sia a quello attuale, ma abbastanza alto da rendere competitive altre fonti di energia.

Strano ma vero! Mentre gli automobilisti di tutto il mondo vivono sperando in un ritorno alla normalità per ciò che concerne il prezzo del carburante, gli economisti e ora, anche i politici sembrano propensi a sposare la teoria del «caro» petrolio.

Teoria bifronte: andata e ritorno

Il «caro» petrolio, una teoria bifacciale che non ha ancora convinto, ed esaminandola bene non si può non essere perplessi. Questo è il punto chiave: se il mondo occidentale vuole sottrarsi alla schiavitù del petrolio deve operare investendo grossi capitali nella ricerca di altre fonti di energia: solo gli USA dovrebbero stanziare oltre 500 miliardi. Ma quante nazioni sono al momento disposte a rischiare somme così ingenti, senza la primaria garanzia che le nuove fonti di energia riescano ad avere la meglio sul petrolio? Ma qualora si incominci a produrre energia sostitutiva, per effetto della nota legge economica della domanda e dell'offerta, il prezzo del petrolio subirebbe certamente un calo riportando così in auge l'oro nero. Proprio a causa di questo paradosso che rende il futuro molto incerto, l'industria americana ha sinora scartato l'idea di lanciarsi in avventure, alla scoperta di nuove fonti di energia. Kissinger ha proposto di introdurre il concetto di un prezzo minimo del petrolio piuttosto elevato, questa soluzione garantirebbe i paesi investitori dal rischio di una concorrenza da parte dei paesi dell'OPEC.

Quello che appare più strano nel piano di Kissinger, è che il segretario di stato americano, richiede l'adesione al piano anche ai paesi dell'OPEC. A prima vista tutto ciò sembra una assurdità. Per qualche ra-

gione l'OPEC dovrebbe aderire ad un piano che all distanza dovrebbe portare all'abbandono del petrolio, come fonte di energia e che come minimo subito presuppone una riduzione dell'attuale valore dell'unità di misura del barile di petrolio? Perché non aderendo, tra qualche anno l'OPEC correrebbe il rischio di subire una svalutazione maggiore del petrolio.

Ma se Kissinger, e il suo presidente Ford sono d'accordo, per il caro petrolio, i seguaci del ministro del tesoro americano William Simon, sono convinti che il prezzo del petrolio può essere stabilito solo con il normale meccanismo del mercato commerciale e non un accordo internazionale.

La teoria dell'anti-Kissinger prevede che nel mondo in cui l'offerta di petrolio dovesse superare la domanda, paesi consumatori e privi di fonti alternative di energia, come l'Italia e il Giappone, sarebbero i primi clienti a cedere, comprando petrolio ad un prezzo più basso di quello minimo stabilito.

La guerra privata di Kissinger

Il caro petrolio, il progetto di Kissinger non è certo privo di ostacoli; per varare la sua politica, il segretario di stato spera di riportare un successo nella sua mediazione in Medio Oriente, la qualcosa gli consentirebbe maggiori chances per superare gli ostacoli frapposti dalla maggioranza democratica del congresso americano, che gli è ostile; convincere l'OPEC, poco disposta ad accettare la sua teoria ed anche i paesi consumatori, timorosi che egli cerchi di sfruttare la crisi energetica per rafforzare la posizione degli Stati Uniti nei confronti del mondo occidentale.

Ma contro le illusioni degli automobilisti italiani, oltre alle teorie del segretario di stato americano, ci sono anche le compagnie petrolifere. Ormai è confermato: dopo svariate smentite, i petrolieri hanno ufficialmente chiesto l'aumento della benzina. Venticinque lire al litro. Secondo il ministro dell'industria Donat Cattin, i motivi che le compagnie petrolifere adducono nell'avanzare le richieste dell'aumento non sono giustificanti, e sempre secondo il noto ministro della sinistra democristiana, i conti che hanno presentato i petrolieri sono sensibilmente «gonfiati». Un braccio di ferro che vede il ministro ben saldo sulla sua posizione. Riuscirà a resistere agli attacchi?

I petrolieri sono forti, ed inoltre qualche giornalista politico ben informato assicura che nei giorni scorsi ci sono stati scambi di corrispondenza tra le segreterie dei petrolieri e le direzioni amministrative di alcuni partiti. Noi stentiamo a crederlo, ma più di un nostro collega insiste.

Tralasciamo le manovre di corridoio che lasciano il tempo che trovano e torniamo alla richiesta dei petrolieri. Venticinque lire di aumento; questo è quanto accade in Italia, mentre in Francia il presidente D'Estaing, ha approvato la riduzione del prezzo della benzina. Se si dovessero comunque prendere per valide le richieste formulate dalle compagnie petrolifere, state certi che il peso dell'eventuale aumento ricadrebbe interamente sui consumatori. Il ministro delle fi-

c.m.

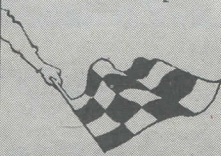
CONTINUA A PAGINA 10



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'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051) 45.54.48



DOVE

corriamo domenica

Marlboro
World Championship Team

Marlboro
World Championship Team

MARZO

Le corse in calendario dal 27 marzo al 5 aprile in Italia e all'estero

| DATA | CORSA | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo | ORARI | VALIDITA' | TIPO DI GARA | VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI |
|-------|--------------------------------------|-------------------------|--|---------------------------------|--|----------------------|--|
| 27-31 | Safari Rally | Kenia | P. Nairobi A. Nairobi | ore 16 (27) ore 14 (31) | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Mond. Marche Rallies | Rally | Joginder Singh-Doigh (Mitsubishi Colt) pen. 678 |
| 28 | Corsa a Oulton Park | Gran Bretagna | Circuito di Oulton Park di km. 4,443 | | ● ● ● F. 5000, T1 | Velocità in circuito | Redman (Lola T332) media 184,180 kmh. |
| 28-29 | Rally di Sicilia | AC Palermo | P. Palermo A. Cefalù | ore 0,01 (29) ore 15,30 (29) | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S | Rally | Ballestrieri-Maiga (Stratos) in 3.13'40" |
| 28 | Circuit of Ireland | Gran Bretagna | P. Autrim A. Autrim | 28 1/4 | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Europ. Cond. coeff. 2 | Rally | Curley-Frazer (Porsche Carrera) |
| 1/4 | | | | | | | |
| 29-30 | Rheydt Zolder | Germania | Circuito di Zolder di km. 4,220 | | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, FV, FSV | Velocità in circuito | |
| 29-30 | G.P. della Malaysia | Malaysia | Circuito di Batutiga | | ● ● ● G9 | Velocità in circuito | |
| 29-31 | 300 km. del Nurburgring | Germania | Circuito del Nurburgring di km. 22,835 | ore 10 (30) ore 16 (31) | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, FR, FSV, F3 | Velocità in circuito | |
| 29-31 | Coppa di Pasqua a Zandvoort | Olanda | Circuito di Zandvoort di km. 4,226 | | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, F3, FF, FV, FSV | Velocità in circuito | |
| 30 | Coppa di Pasqua al Nogaro | Franca | Circuito del Nogaro di km. 3,120 | | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, F3, FF, FV, FSV | Velocità in circuito | J.P. Jabouille (Alpine A 441) media 147,333 kmh. |
| 30 | Corsa a Snetterton | Gran Bretagna | Circuito di Snetterton di km. 4,361 | | ● ● ● FA | Velocità in circuito | Scott (Proto) media 138,700 (disputata a B. Hatch) |
| 30 | Corsa a Bay Park | Nuova Zelanda | | | ● ● ● T1, T2, S, FF, FV | Velocità in circuito | |
| 30 | Rallycross Melk | Austria | | | ● ● ● | Rallycross | |
| 30 | Rallycross Oprimple | Belgio | | | ● ● ● | Rallycross | |
| 30 | Sialom Eau Blanche | Belgio | | | ● ● ● | Sialom | |
| 30 | Autocross Schluchtern | Germania | | | ● ● ● | Autocross | |
| 30 | Corsa a Casale | Aut. Casale | Circuito di Casale di km. 2,460 | ore 10 ore 14,30 | ● ● ● F3, FF, Mex | Velocità in circuito | F3-Passadore (GRD) FF-Nislin (Delta) Mex-Mascagni |
| 30-31 | Pasqua del Pilota | Scud. Carpine | Circuito di Maglone di km. 1,650 | ore 10 (30) ore 15 (31) | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, F, It. | Velocità in circuito | Mauro Sacchini (Alfa GTam 2000) media 90,822 kmh. |
| 30-31 | Rally dell'Amicizia Coppa AUTOSPRINT | Com. Greve e Carmignano | P. Carmignano A. Greve Chianti | ore 10 (31) ore 14 (31) | ● ● ● Auto d'Epoca | Rally | |
| 31 | Corsa a Thruxton | Gran Bretagna | Circuito di Thruxton di km. 3,792 | | ● ● ● F2, T1 Camp. Europ. Cond. F. 2 | Velocità in circuito | Non disputata nel 1974 |
| 31 | Corsa a Brands Hatch | Gran Bretagna | Circuito di Brands Hatch di km. 4,265 | | ● ● ● F. 5000, FR | Velocità in circuito | Evans (Lola T332) media 159,650 kmh. |
| 31 | Salita Spa-Barisart | Belgio | Barisart | | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9 | Velocità in salita | |
| 31 | Salita Lorentzwiller | Lussemburgo | | | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9 | Velocità in salita | Martin (McLaren) in 56"5 |
| 31 | Corsa a Varano | Ass. Pro Varano | Circuito di Varano di km. 1,800 | ore 13,30 | ● ● ● S | Velocità in circuito | Filannino (Dallara 1600) media 124,164 kmh. |
| 31 | Trofeo Stock-Car 1975 | S.C.R. Finale Emilia | Pista Arno Empoli | ore 14 | ● ● ● STK | Velocità in circuito | Zanoni (Giulietta Sprint) |

APRILE

| | | | | | |
|-----|------------------|--|-------------------------|---|--|
| 4-6 | Rally Hanseatic | ● ● ● | Rally | | |
| 5 | Rhein-Nahe Rally | ● ● ● | Rally | | |
| 5-6 | 1000 km. Dijon | ● ● ● T2, GT4, S, C2 Camp. Mond. Marche | Velocità in circuito | 1973: Matra-Simca 670 (Pescarolo- Larrousse) media 179,525 kmh. Nel 1974 non si è disputata. | |
| 5-6 | Premio di Vienna | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, FF | Velocità in circuito | | |
| 5-6 | Coppe del Belgio | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S, FV | Velocità in circuito | Pe(tier (BMW-CSL) in 29'39"1 | |

| | | | | |
|-----|-----------------------|---|-------------------------|--|
| 5-6 | Criterium de Touraine | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Europ. Cond. Rallies coeff. 1 | Rally | Henry (Alpine). La gara non era valida per il campionato. |
| 5-6 | Arboe Rally | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4 | Rally | |
| 5-6 | Rally Vasco-Navarro | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S | Rally | |
| 5-6 | Criterium de Nancy | ● ● ● Tg | Fuoristrada | |
| 5-6 | Criterium de Roerueg | ● ● ● T1, T2, GT3, GT4, S | Rally | |
| 5-6 | Scuola Piloti Morrogh | ● ● ● Scuola pilotaggio | Velocità in circuito | |

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

31 marzo - IMOLA = PREMIO CASCO D'ORO F. 1 - annullato

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

Mod. 740

Originale per l'Ufficio delle imposte

| | | |
|-------------------|----------------------------------|--|
| Ufficio Comune | Presentata al Comune di II N. | Presentata all'Ufficio Imposte di II N. |
|-------------------|----------------------------------|--|

Dichiarazione dei redditi delle persone fisiche Anno 1974

da presentare entro il 31 marzo 1975

| | | |
|---|-----------|---|
| Cognome | Nome | Sesso <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F |
| Comune di nascita | Provincia | Data di nascita |
| Comune di iscrizione anagrafica | Indirizzo | |
| Comune di domicilio fiscale (se diverso da quello anagrafico) | Indirizzo | |
| Coniugato/a <input type="checkbox"/> Non coniugato/a <input type="checkbox"/> Vedovo/a <input type="checkbox"/> Separato/a legalmente <input type="checkbox"/> Divorziato/a <input type="checkbox"/> Attivo | | |

| | | |
|-----------------------------|--------------------------|----------|
| Coniuge: cognome e nome | Data e Comune di nascita | Attività |
| Comune di domicilio fiscale | | |

ALTRI FAMILIARI CONVIVENTI E A CARICO

| Cognome e nome | Sesso | Data e Comune di nascita | Relazione di parentela | Indirizzo |
|----------------|-------|--------------------------|------------------------|-----------|
| 1. | | | | |
| 2. | | | | |
| 3. | | | | |
| 4. | | | | |
| 5. | | | | |
| 6. | | | | |
| 7. | | | | |

DETTI E NOTIZIE PARTICOLARI

| | | | | |
|---|--|--------------------------|----|---|
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Autovetture (tipo e targa) | Periodo di disponibilità | da | a |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Aeromobili da turismo (tipo) | da | a | |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Navi o imbarcazioni da diporto (tipo) | da | a | |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Residenze secondarie a disposizione permanente o temporanea in Italia o all'Estero (Comune, via e numero civico) | N. vani | da | a |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Collaboratori familiari, precettori, governanti ed altri addetti alla casa N. | N. vani | da | a |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Disponibilità di cavalli da corsa N. | | | |
| <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO | Disponibilità di riserve di caccia | | | |

LIQUIDAZIONE DELL'IMPOSTA SUL REDDITO DELLE PERSONE FISICHE

| | | | |
|--|--|---|--|
| Sul reddito complessivo netto: Imposta al lordo delle detrazioni L. _____ meno Detrazioni d'imposta (quadro N) _____ Imposta dovuta _____ meno Ritenute d'acconto L. _____ meno Acconti d'imposta 1974 _____ meno Credito d'imposta per redditi prodotti all'estero _____ Totale imposta da detrarre L. _____ | | Sui redditi soggetti a tassazione separata (quadro D; sezioni I e II): Ammontare imponibile dei redditi L. _____ Reddito complessivo netto ai fini dell'imposta complementare: - per l'anno 1972 L. _____ - per l'anno 1973 _____ Aliquota corrispondente alla metà del reddito del biennio % _____ Imposta dovuta L. _____ meno Ritenute d'acconto _____ | |
|--|--|---|--|

Devi denunciare anche le auto SENZA TARGA

SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - Anche se il ministro delle finanze Visentini ha regalato ai contribuenti altri 30 giorni di tempo per presentare la denuncia dei redditi senza « incorrere nelle soprattasse erariali previste dalla legge », le nuove disposizioni comuni in materia di accertamento delle imposte stanno facendo perdere il sonno a non pochi italiani. Ci riferiamo naturalmente allo spazio riservato ai « dati e notizie particolari » relative al contribuente, che, con la nuova legge sulle imposte in vigore da questo anno, ha l'obbligo di dichiarare esplicitamente la sua disponibilità in fatto di alcuni particolari tipi di beni mobili tra cui le autovetture, le imbarcazioni e gli aeromobili.

A questo punto sorge però il problema. Infatti se nel caso di barche ed aerei che certamente non hanno una enorme diffusione i dubbi dovrebbero essere pochi, ben diversa si presenta la condizione dei numerosi collezionisti di automobili che in molti casi si contornano di « pezzi da museo », di valore più che altro sentimentale. Senza contare infine il rebus dei possessori di una o più automobili da corsa che stanno domandandosi se sia il caso di aggiungere anche quelle alla lista delle macchine di famiglia.

La legge dunque specifica che il contribuente deve denunciare il possesso delle proprie autovet-

Daniele Buzzonetti

IL DUBBIO

voluta esporsi) il quale ci ha detto, per esempio, che secondo lui con la dizione nota della legge andavano denunciate solo le vetture con bollo e targa. Il che automaticamente avrebbe escluso le macchine « veteran » da collezione o quelle da corsa, perché senza targa.

Ma puntualmente al Ministero c'è stato chi ha buttato acqua sul fuoco e ha affermato che le macchine da corsa o antiche servono per delineare la qualificazione del contribuente e perciò vanno anch'esse denunciate. Ma il fisco, dicono loro, terrà conto obiettivamente della realtà. Per esempio del giovane che si è comprato a cambiati la F. Italia per appagare la sua passione o per iniziare una carriera professionistica e quindi non avrà troppo da temere.

Voi ci credete? Noi no. E perciò ci sembra che, in quanto a macchine da corsa, l'unica soluzione è diventata ormai quella di possederla tramite una Scuderia, una squadra o, perché no?, una cooperativa di piloti. In questo modo si può sperare almeno che, nel quadro delle agevolazioni previste per le società sportive in tema fiscale, anche questa ingiusta interpretazione di tasse possa essere scongiurata e considerata indirettamente un vantaggio per la società, con la promozione di lavoro che assicura questa attività agonistica, e non una colpa sociale, come piace ai catoncini della demagogia fiscale.

Come per la famigerata tassa sul macinato, che portò alla repressione nel sangue del generale Bata Beccaris sulla fine dell'800, così l'automobile è diventato l'obiettivo più facile da colpire appena c'è da generalizzare sulla totalità dei cittadini un prelievo fiscale. L'automobile uguale (comunque) lusso, è un vizio che anche il più retrivo o progressista dei governanti non manca mai di dimostrare nel momento in cui si trova nella stanza dei bottoni. Perché è il mezzo di tassazione più banale al quale ci si affida, complice la mancanza di fantasia dei consiglieri burocrati della ragioneria di stato.

Non a caso la nuova dichiarazione dei redditi si serve dell'automobile per cercare di rendere ancora più punitivo l'accertamento fiscale, con la scusa di ottenere il quadro reale delle possibilità economiche del cittadino. Quasi che il giovane meccanico che rimette insieme qualche macchina usata con poche centinaia di migliaia di lire e se le tiene gelosamente in un capannone per ammirarle, dimostri con questo di essere più danaroso del ricchissimo signore che odia l'automobile ma in compenso fa collezione di orologi preziosissimi o di ceramiche di Sevres.

In realtà c'erano dei dubbi sulla abituale anfibia anche della nuova legge fiscale, a proposito della dichiarazione dei redditi nel riferimento alle automobili. C'è stato qualche funzionario molto preciso (che però non ha

CONTINUAZIONE DA PAG. 6

ture, ma sia le istruzioni per la compilazione del modulo 740 sia l'articolo 2 delle disposizioni sull'accertamento dei redditi che dovrebbe essere il « vangelo » per la dichiarazione delle persone fisiche, sono in realtà troppo succinti per risultare veramente indicativi. Ci si domanda infatti se debbano essere denunciate soltanto le macchine regolarmente bollate ed assicurate (per le quali si presuppone dunque un uso per lo meno frequente) oppure anche la vecchia Topolino abbandonata in garage e mai portata allo sfascio per ragioni stretta-

Giacché siamo in argomento aggiorniamo le cifre di mercato delle nuove auto da corsa. Abbiamo cercato di sintetizzare in un quadro abbastanza schematico i prezzi più aggiornati delle vetture da corsa più note, costruite almeno in piccola serie. Naturalmente i prezzi vanno presi sempre molto indicativamente: innanzitutto perché non facciamo a tempo a tener dietro agli aumenti o alle piccole variazioni di prezzo, e poi perché per la maggior parte dei casi si parla di prezzi in valuta straniera (sterline, marchi, franchi francesi) soggetti quotidianamente ad alterazioni nel mercato dei cambi. Abbiamo cercato di ottenere, per le monoposto o le vetture sport quello che gli inglesi chiamano prezzo del « rolling chassis » intendendo per tale genericamente il telaio completo di tutti gli accessori in pratica la macchina pronta corsa priva esclusivamente del motore. I prezzi, sempre per le case straniere, si intendono sempre franco fabbrica, prive quindi di IVA, trasporto e sdoganamento, che a seconda dei casi possono arrivare a pesare fino al 15-20 per cento del prezzo indicato.

Il nostro MERCATO

Quali sono
i PREZZI
correnti
delle auto
da corsa '75

L'equivoco del trasporto-persone

Una interpretazione della norma (visto che per ora siamo sempre sul piano dell'interpretazione) ci è stata data in un'altro ufficio, dove con calma, non riuscendo a giungere a soluzioni definitive, siamo ricorsi alla norma dalla quale è scaturito il modello 740, cioè il D.P.R. 29 settembre 1973 n. 600.

Nel sopraccitato decreto all'art. 2 intitolato « *Contenuto della dichiarazione delle persone fisiche* » dove si parla di dati e notizie particolari, al terzo capoverso si legge:

« ... disponibilità di aeromobili da turismo, di navi e imbarcazioni da diporto, di cavalli da equitazione o da corsa e di autoveicoli per il trasporto di persone... » eccetera eccetera.

Questo in fondo l'articolo base che ci interessava, rileggendolo attentamente si può dedurre che il legislatore, che pure si è curato di specificare l'uso speciale dei cavalli, sottolineandone anche l'uso da corsa, quando parla di auto si limita a specificare che siano adatte al trasporto di persone. Nessun altro dato per identificare l'uso particolare delle autovetture se non appunto queste righe: ma sarà veramente un veicolo atto al trasporto persone una monoposto ad esempio di F.3?

mente sentimentali.

E le macchine da corsa che non hanno targa, libretto ed assicurazione devono ugualmente rispettare la legge o possono usufruire della mancata precisazione sulle disposizioni? Infine possiamo immaginare lo stato di disagio dei piloti forse non a torto convinti che la denuncia di una macchina da corsa (ritenuta da molti un oggetto di super-lusso senza andare troppo per il sottile) possa convincere il funzionario ad una indagine suppletiva nei loro confronti.

Autosprint comunque, per spiare la strada agli automobilisti incerti, ha girato il quesito al dottor Fernando Noia del Ministero delle Finanze che (purtroppo) non ha esitato ad estendere a qualsiasi tipo di vettura l'obbligo di comparire nello spazio riservato alle notizie particolari del modulo 740.

« La nuova legge sui tributi — ha precisato il dottor Noia — tende a valutare le possibilità economiche dei cittadini in una forma più chiara rispetto al passato. Purtroppo la necessità di realizzare un modulo con le relative annotazioni in forma stringata hanno creato qualche problema ma non vi è dubbio che quando la legge parla di autovetture non intende affatto fare distinzioni di età o di destinazione pratica. E dunque sia i piloti sia i collezionisti avranno l'obbligo di annotare tutte le macchine in loro possesso e se non lo faranno saranno passibili di penalità. Que-

sto quanto specifica la legge, però la stessa non è poi così drastica come sembra a prima vista perché è chiaro che i funzionari addetti al controllo delle schede cercheranno di valutare il vero significato del possesso di una macchina da corsa o di uno svariato numero di auto antiche. Ed in questo potrà esserci di aiuto lo stesso contribuente che ha la possibilità di stilare alcune annotazioni a parte con le quali potrà rendere noto l'effettivo valore delle auto e le ragioni che lo hanno spinto a tenerle. La legge vuole insomma tessere una rete per chiarire le capacità contributive dei singoli ma non è detto per questo che si debba agire con i para-occhi ed i casi saranno valutati uno per uno ».

Niente da fare dunque per gli automobilisti, ancora una volta (con la solita mancanza di fantasia) colpiti senza scampo e senza possibilità di difesa mentre al contrario gli eventuali possessori di quadri di autore o di gioielli antichi (e non sono che esempi) possono continuare a dormire su due guanciali.

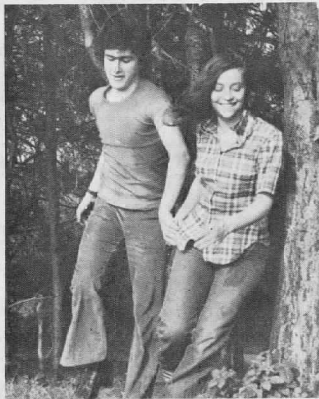
Due pesi e due misure, insomma. Però, almeno nel caso dei piloti di auto da corsa, una buona notizia c'è. Infatti il funzionario che ci ha fornito le spiegazioni non ha avuto dubbi sull'impossibilità pratica di perseguire i proprietari di auto che, mancando della targa e di un libretto, avranno ampie possibilità di sfuggire alle pressioni del fisco.

d. b.

| MARCA | MODELLO | TELAIO | MOTORE | VEETTURA COMPLETA |
|------------------|-------------------|------------|-----------|-------------------------------------|
| F 5000 | | | | |
| Lola | T 400 | 15.000.000 | | |
| March | 75 A | 14.000.000 | | |
| Alan Smith | | | 9.000.000 | a iniez. |
| F. 2 | | | | |
| Chevron | B 29 | 8.700.000 | | |
| March | 752 | 10.000.000 | | |
| BMW Casa | | | 8.000.000 | |
| BMW Schnitzer | | | 7.500.000 | |
| Ford Brian Hart | | | 7.000.000 | |
| F. 3 | | | | |
| Chevron | B 34 | 6.500.000 | | |
| GRD | 375 | 6.000.000 | | |
| Lola | T 390 | 6.500.000 | | |
| March | 753 | 7.000.000 | | |
| Modus | F. 3 | 6.500.000 | | |
| Ralt | F. 3 | 6.400.000 | | |
| Toyota-Novamotor | | | 3.500.000 | |
| Ford-Novamotor | | | 3.200.000 | |
| SPORT | | | | |
| Alpine | A 441/2000 | | | 25.000.000 mot. Gordini CHI B |
| A.M.S. | 75/1000 | 8.000.000 | 5.700.000 | |
| Chevron | B 31 | 10.875.000 | | |
| Dallara | SP 10-13 SP 20 | | 4.500.000 | 12.800.000 15.500.000 |
| GRD | 575 | 9.000.000 | | |
| Lola | T 390 | 14.000.000 | | |
| March | 75 S | 11.850.000 | | |
| Osella | PA 3 | 12.700.000 | | 20.000.000 mot. Ford 1,3/1,6 |
| | PA 3 | | | 21.000.000 mot. Ford 2000 |
| | PA 3 | | | 23.000.000 mot. BMW 2000 |
| Toj | 003 | 12.000.000 | | |
| Abarth | 236 GA/FA | | 8.000.000 | |
| Armaroli | 1300 | | 5.000.000 | |
| | 2000 | | 5.500.000 | |
| Angellini | 1300 | | 5.000.000 | |
| | 2000 | | 5.800.000 | |
| Ferraris | 1000-1300 | | 5.200.000 | |
| | 4 F 820/2000 | | 9.600.000 | |
| Pederzani | P 82/2000 | | 9.000.000 | |
| F. FORD | | | | |
| Delta | MK 3 | | 1.000.000 | 4.000.000 |
| Lola | T 340 | | | 6.000.000 |
| Van Diemen | F. Ford | | 5.250.000 | 6.300.000 |

"Forse finge di non vedere i miei "brufoli". Oggi. Ma domani?"

"È meraviglioso. Mi ama sul serio, così come sono. Non ha mai accennato una volta ai miei brufoli, sembra non se ne accorga nemmeno. Ma non voglio approfittare di questo suo meraviglioso sentimento. Voglio dimostrarle anch'io che so impegnarmi per lei anche se non lo pretende ancora. E così ho deciso di liberarmi dai brufoli, ma davvero. In diversi modi avevo tentato di risolvere questo problema. Prima incominciando dal più sbagliato, quello di tormentarmi con le dita. Poi ho tentato con la dieta, a base di frutta e vegetali, con il riposo e rimanendo il più possibile all'aria aperta. Qualche risultato, ma scarso. Vorrei proprio sapere se esistono dei rimedi efficaci."



Clearasil crema antisettica ti aiuta a combattere i "brufoli".

Molti giovani come te hanno risolto questo problema. Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. È una crema antisettica che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per combattere i "brufoli":



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'infezione.



Il resorcinolo si combina con componenti antisettici per combattere i batteri all'interno della zona infetta.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di "brufoli" e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.



Clearasil è venduta in farmacia in due tipi: Clearasil color pelle che nasconde i "brufoli" mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle. L'efficacia è identica.

AUT. MIN. 3961
ODG

CONTINUAZIONE DA PAGINA 2

nanze Visentini, ha detto chiaramente che il suo dicastero non può rinunciare nemmeno ad una lira del prelievo fiscale sulla benzina.

Quello che non si riesce a capire è il fatto che proprio quelli che poco più di due mesi fa chiedevano la riduzione del prezzo della benzina per consentire lo smaltimento delle giacenze, ora ne reclamino l'aumento per insufficienza remunerativa. Probabilmente il perché di queste richieste andrebbe ricercato anche nella mitezza di questo inverno che ha consentito un notevole risparmio di gasolio; ora, se si sommano i mancati guadagni causati dalla riduzione dei consumi di carburante anche quelli dei prodotti per il riscaldamento, si può facilmente intuire il motivo delle richieste da parte delle compagnie petrolifere, che cercano — alzando il prezzo della benzina — di raggiungere i traguardi economici prefissati. Abbastanza sintomatico appare l'atteggiamento del petroliere Monti, il quale non ha aderito alla linea di condotta dell'Unione Petroliere operanti in Italia.

I governanti sbagliano i conti

Senza prolungarci oltre, è il caso di sintetizzare ancora due realtà: una delle quali riguarda il modo di condurre gli affari da parte dei nostri uomini di governo, i quali per contenere i consumi di petrolio, diminuito realmente del 0,9 per cento, hanno visto sfumare del 20,9 per cento le nostre esportazioni di prodotti raffinati.

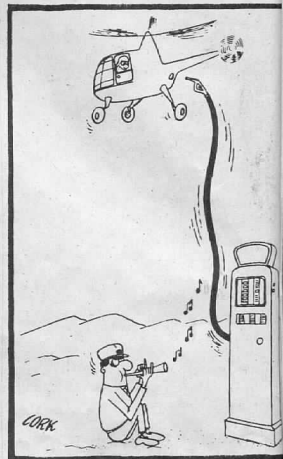
Abbiamo importato meno greggio, ma non tanto per la contrazione dei consumi interni, quanto per il fatto che le lavorazioni per committenti sono precipitate. Molte delle nostre raffinerie lavorano a meno del 50 per cento della loro capacità produttiva.

Questo è accaduto perché lo scorso anno si è voluto rendere necessaria una licenza di esportazione per i prodotti petroliferi e imporre, a chi si faceva raffinare il petrolio in Italia, di lasciare al nostro paese una parte del raffinato. Come al solito abbiamo cercato di far pagare agli stranieri il conto delle nostre « im-

becillaggini », così gli stranieri hanno pensato bene di girare la lagna. Invece di cercare di aumentare i guadagni diminuendo le spese, bella politica economica!

L'OPEC non ci sta

L'ultima notizia, riguarda l'accordo dei paesi dell'OPEC. Nella loro ultima riunione, è stato deciso di mantenere inalterato fino alla fine dell'anno 1975 l'attuale costo del petrolio; dal '76 il costo dell'oro nero sarà legato a quello dei prodotti industriali. Una mano tesa al piano Kissingeriano? Certamente no! Con qu-



sta nuova decisione va a favore benedire anche quella previsione che dava per scontato, grazie al «riciclaggio» dei petrodollari, che l'avanzo della bilancia dei pagamenti dei paesi dell'OPEC sarebbe andato in pareggio nel 1978, addirittura in disavanzo nel '79 come sempre si erano fatti i conti, non considerando pienamente le reazioni della controparte.

● Un importante accordo è stato firmato fra la GKN (Guest Keen and Nefolds), la Industrial Credit Bank of Iran, la Teheran Motor Co. per la costruzione in IRAN, di una fabbrica di montaggio produzione di componenti per autoveicoli che darà lavoro a circa 1600 operai e tecnici.

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 21 21 x 25 22 x 24

INOLTRE DISPONE DEI SEG. 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



Il mese
dolce

F.1

momento relax

(ma non troppo)

Macchine al box, pronte ad andare sulla linea di partenza. Sembra una foto emblematica di questo momento di stallo della F.1. Dopo la terza tappa del mondiale in Sud Africa, l'intervallo è praticamente di due mesi prima di entrare nella rincorsa senza respiro, con gare ogni 15 giorni per l'assegnazione dell'ancor più incerto titolo '75. E' un momento di relax nella tensione agonistica, perciò si spiega come i piloti abbiano messo a profitto le giornate di parentesi sud africana, ricaricandosi come pile al sole di Kyalami, sensazione dolce come vedrete nelle prossime pagine. Le due parentesi intermedie di Inghilterra, la Corsa dei Campioni già disputata e la prossima gara a Silverstone (molto più importante perché sarà un test in vista del GP inglese che si svolgerà quest'anno proprio su quella pista) non hanno certo lasciato in sovrappiù nemmeno i tecnici. I problemi sono molti per tutti e non solo per quelli ferraristi. Lo si è visto proprio alla Corsa dei Campioni che, tra l'altro, ha ripresentato attualissimo il pericolo Shadow, apparso invece sorprendentemente ridimensionato in Sud Africa.

Nelle incertezze climatiche dell'autodromo a 40 km. da Londra si è visto, per esempio, che la McLaren di Fittipaldi (non ancora la nuova) accusava grossi problemi sul bagnato. Lo stesso è capitato alla Williams di Merzario. Ed è così che si spiega il pesante distacco subito dal campione del mondo nei confronti del vincitore Pryce. Per la Williams il problema è stato ancora più pesante, nonostante un motore di migliore efficienza «Ho sbagliato a partire con le gomme da pioggia, ma è una scelta sulla quale aveva puntato la metà di tutti noi — spiega Merzario — invece la pista si è asciugata proprio per le due ore della corsa e poi è tornato a nevicare (ecco a volte che significa non fidarsi di Bernacca! n.d.r.) e per cambiare le gomme ho perso due giri buoni e poi c'è anche il fatto che quest'anno la mia Williams sul bagnato chissà perché non va più. L'anno scorso era fantastica. Que-

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 SPRINT** 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).

potresti 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 □ Nuvoletti 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 □ Nuvoletti 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

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

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



SCRIVETECI 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 co-

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).

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 comprese dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

OFFERTA SPECIALE: a 6.500 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50 x 60; a L. 5.500 un ingrandimento in bianco e nero in formato 70 x 100.

COPIE ARRETRATE

ANNO X - 1970 - L. 400 (Abbonato L. 200) - Numeri esauriti — 1 - 2 - 3 - 7 - 15 - 16 - 18 - 26 - 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 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 plastificat. 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. 1.500 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

Instare 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.

st'anno no. Penso dipenda dai radiatori che adesso abbiamo davanti, cioè un 40 chili di peso che forse sbilanciano l'assetto. Purtroppo temo che sia un problema anche per la nuova macchina (a proposito, dopo la vettura distrutta da Maurizio Flammini adesso Williams è costretto a completare senz'altro subito per la Spagna la macchina nuova). Anche per questa temo non riuscirò ad evitare l'adozione dei radiatori anteriori, perché c'è quel materiale di Hesketh a buon mercato da sfruttare ».

Il pilota «vincente» e la foto scambio

LONDRA - Frank Williams è rimasto molto sorpreso per le polemiche create da una sua intervista con Johnny Rives dell'Equipe, qualche settimana fa, prima di Kyalami. Frank ha detto: «L'intervista è stata fatta al mio ritorno dal Sud Africa in aereo a fine gennaio. Per chiudere ogni possibilità di errata interpretazione, posso affermare che alla mia scuderia i mezzi finanziari non sono quantitativamente gli stessi dei miei avversari. Ciò nonostante dal 1969 partecipo al campionato mondiale conduttori avendo rinunciato alla sola corsa di Clermont Ferrand all'indomani della tragica scomparsa di Piers Courage. Per quanto riguarda i miei due piloti, Arturo Merzario e Jacques Laffite, penso di aver più volte dimostrato la fiducia che ho in loro. Tra le mie macchine e la Brabham, Tyrrell, Ferrari, Lotus vi è la differenza che questi avversari hanno già vinto e quindi dimostrano un certo carattere. Lo stesso paragone vale per i piloti. Ciò Merzario e Laffite non hanno ancora ottenuto un successo in F.1. come Fittipaldi, Lauda, Peterson ecc. E' questa è una differenza che attualmente esiste come sino a poco tempo fa c'era anche per Pace e c'è ancora per l'equipaggio Jarier-Shadow. Spero di diventare presto una squadra vincente con piloti vincenti. A tal proposito sto lavorando per approntare una nuova vettura per il Gran Premio di Spagna (l'incidente di Flammini G.B. Hatch ora l'ha accelerata n.d.r.) che dovrebbe consentire ad Arturo e Jacques di essere più rapidi in rettilineo grazie ad una migliore penetrazione ».

● Il cambio trasversale della 312 T è stato protetto in Sud Africa dagli occhi indiscreti per paura di « idee » da parte degli avversari. Sembra che l'ing. Forghieri abbia chiesto una foto dei cuscinetti anteriori della Shadow in cambio della libertà di fotografare la nuova trasmissione.

● Louis Stanley non si è ancora visto quest'anno sui campi di gara per ammirare la sua decorativa BRM. Se l'ex giornalista di golf accostato Owen attende risultati positivi, difficilmente quest'anno lo si vedrà in pista.

● Sul telex di Frank Williams è giunta una richiesta di contratto per il 1976. Frank Williams ha risposto immediatamente se non fosse possibile anticipare i tempi...

● Presso la dogana inglese il nome di Graham Hill ha molto peso. Ad un corriere delle tute è stato sufficiente pronunciare il nome del « baffo » per essere immediatamente lasciato transitare con il fardello delle tute per l'ex-campione del mondo.

● Le dichiarazioni di Vittorio Brambilla dopo l'incidente delle prove in Sud Africa: « Si è rotto qualcosa », appena sceso dalla macchina. « Non so cosa sia successo », mezz'ora dopo ai box. « Si è grippato un freno » dopo aver parlato con i « capi ».

● A proposito del maxi-cavallino rampante sulla 312 T, Wilson Fittipaldi senior ha detto: « È dal 1964 che cresce sperando di vincere un mondiale ».

La grave conseguenza della lotta intestina nelle recenti elezioni

Piloti contro ROGANO per il rallyman nella CSAI



Aleffi

Filippi

ROMA - L'ambiente dei rallies è in fermento. Non è stata ancora digerita la « gaffe » torinese del presidente A.C.I. che non ha speso una parola, che è una, sul solo titolo mondiale (Lancia) conquistato dall'Italia, che ecco delinearsi una presa di posizione piuttosto critica, decisa e diffusa nei confronti delle massime autorità del nostro automobilismo sportivo: Carpi de' Resmini (rieletto sabato scorso) e Rogano. La denuncia si riferisce innanzitutto ad una lacuna regolamentare che ha impedito l'accesso nell'Esecutivo della (democratica) CSAI di persone che avrebbero dovuto rappresentare il settore dei rallies. Tra i cinque automobile clubs organizzatori designati dall'ACI non figurava Sanremo, che pure allestisce una prova di campionato mondiale marche di rally riscuotendo consensi e meritando riconoscimenti senza richiesta.

Contro Sanremo motivi elettorali

Naturalmente la presenza di Sanremo nel Comitato Esecutivo non sarebbe stata fine a se stessa: Adolfo Rava, sedendo sulla poltrona di un organizzatore di rally avrebbe pure difeso gli interessi e salvaguardato i diritti dei quattro A.A.C.C. organizzatori, diretti e indiretti, di prove di campionato europeo (tra cui il S. Martino, accreditato del massimo coefficiente FIA). E invece, per i soliti motivi elettorali, l'A.C.I. ha designato Milano, Bologna, Firenze, Roma e Enna, e solo se avesse potuto disporre per statuto di altri posti probabilmente Sanremo sarebbe riuscito a figurare nel « gover-

no », ma in compagnia di altri A.A.C.C. velocistici e titolati come Palermo, Rieti, Trento, Bolzano. (Per la cronaca le dimissioni, poi rientrate, del presidente di Sanremo prof. Specogna non sono da mettere in relazione alla mancata investitura-CSAI di quell'Automobile Club!).

Se da un lato sorprende l'assenza di un organizzatore di rally nel comitato esecutivo, dall'altro meraviglia addirittura come il rinomato presidente della CSAI ing. Alberto Rogano abbia fatto ben poco, o nulla, per completare i ranghi con il reclutamento di un rallyman. Non è forse che proprio ai rallies (come presidente della sotto-commissione ai tempi di Campanella) Rogano deve la sua fortunata « escalation »? Adesso, con la poltrona che occupa e con il santo che lo protegge — dicono i rallisti — è troppo facile rinnegare collaboratori e titoli, che certo danno fastidio e scottano nel governare la « res publica ». E' peraltro vero che la ritrovata voglia dirigenziale dell'avv. Aleffi ha fatto disperdere i voti che l'ANCAI suggeriva per Filippi, e così la nuova CSAI non avrà, e per la prima volta, un rappresentante per i rallies, che avrebbe dovuto suggerire temi e proposte da discutere in sede di esecutivo ed ispirare la futura commissione che verosimilmente sarà chiamata a pronunciarsi soltanto sul merito tecnico e sportivo dei provvedimenti presi dal vertice.

Ma allora chi penserà a ricoprire l'incarico non assegnato? Rogano insiste ora per una presidenza (esterna) dell'avv. Aleffi nella sotto-commissione rallies, ma l'ANCAI a questo punto dice (giustamente) no. Allora, piutto-

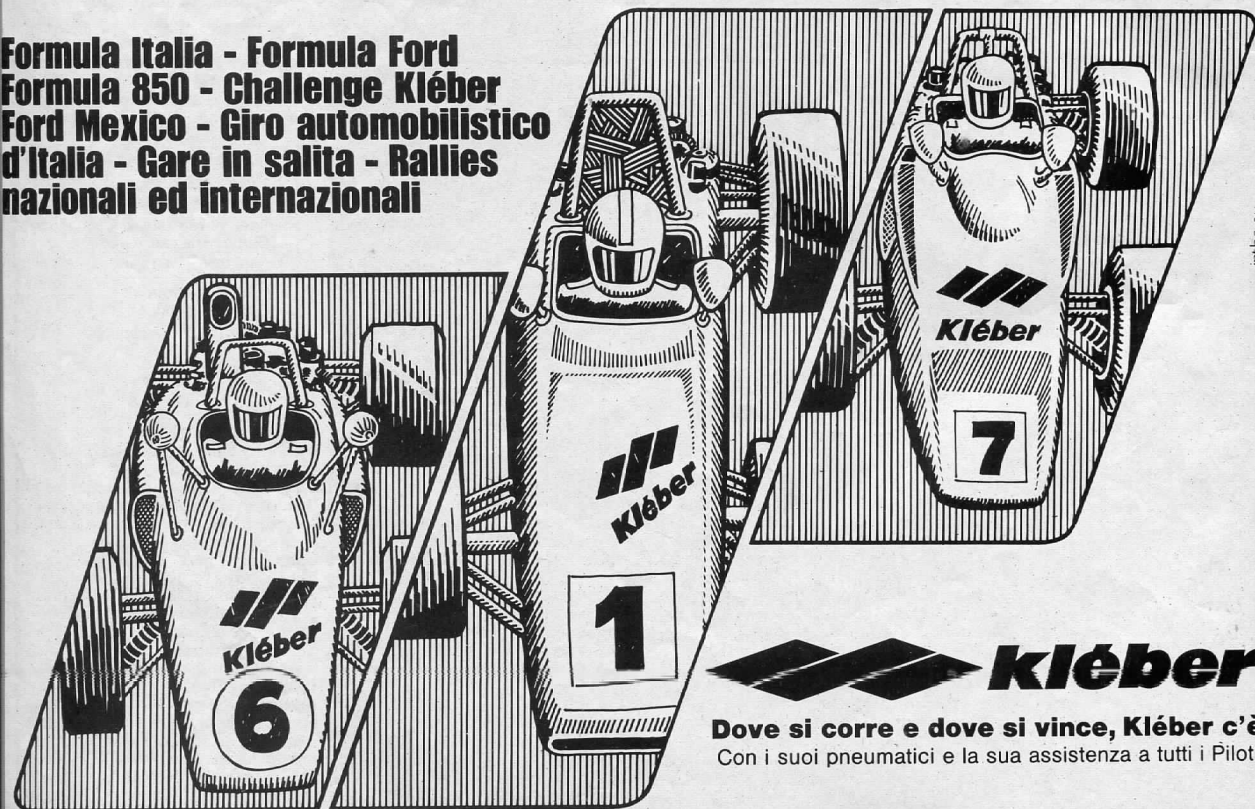
sto c'è da tener conto della richiesta del Gruppo Piloti Rallies, che ha indicato Quaroni, che però, per il problema della incompatibilità, dovrebbe a questo punto... rinunciare alla presidenza dell'AC di Pavia.

Due fatti sono per la riconferma di Aleffi: la ritrovata disponibilità di tempo che il Lloyd Adriatico assicurazioni gli ha nuovamente accordato e l'incarico di rappresentante CSAI al prossimo Safari Rally. Alla CSAI si dice che alla presidenza della sotto-commissione rallies aspirano in via prioritaria i membri del consiglio nazionale (Aleffi e Filippi), in via subordinata gli altri. Filippi potrebbe anche lui contare sull'appoggio dei piloti, viste le difficoltà obbiettive di Quaroni. Infine c'è Adolfo Rava, con più tempo a disposizione. La sua candidatura è sostenuta dalle Case, cioè dall'ANFIA, alla quale la CSAI non può dire tanto tranquillamente di no.

I costruttori per la presidenza

I costruttori chiederanno almeno questo, cioè che la presidenza della sotto-commissione rallies sia di loro comune indicazione, tanto più che la formazione del « sottogoverno » dei rallies dovrebbe essere limitata ad un presidente ed a tre componenti, con l'esclusione del rappresentante delle case. Se così fosse, con il passaggio di Salvay all'Alfa, l'estromissione dei costruttori ed altre rinunce (Gomez y Paloma), le nomine dovrebbero riguardare Aleffi, Quaroni, Rava, Filippi, Tecilla ed un cronometrista (era membro di diritto).

**Formula Italia - Formula Ford
Formula 850 - Challenge Kléber
Ford Mexico - Giro automobilistico
d'Italia - Gare in salita - Rallies
nazionali ed internazionali**



kléber

Dove si corre e dove si vince, Kléber c'è.
Con i suoi pneumatici e la sua assistenza a tutti i Piloti.

Superrally misto dalla Costa Azzurra all'...Avorio

● **ABIDJAN** - Ormai bisogna arrendersi all'evidenza che i rally europei non hanno più la stessa importanza e l'interesse che stanno suscitando le prove africane: anche gli stessi organizzatori e rallymen sono completamente proiettati verso questo tipo di prove. Tra l'altro pare che una idea piuttosto insolita stia per essere realizzata da Jean-Claude Bertrand, l'animatore dell'ormai noto rally del Bandama. Più che una idea si tratta già di un prerogativo, che uscirà il mese prossimo, che porterà le prime basi di un nuovo tipo di prova. Già fissata la data, dal 27 dicembre all'11 gennaio per la Costa d'Avorio-Costa Azzurra, che già nel titolo esprime la durezza del tracciato: circa diecimila Km. di piste, compresa la traversata del Sahara. Ma la maggior originalità risiede nell'apertura della prova a tutti i mezzi con più di due ruote motrici, alle moto, a qualsiasi veicolo tout-terrain. Una copia all'africana della ben nota «Baia 1000» californiana: il solo guito sarà determinato dall'assenza delle case ufficiali, certamente impegnate nelle prove del classicissimo Rally di Montecarlo.

Al via le veterane nel rally pasquale

Tabella di marcia col Chianti

FIRENZE - Con il patrocinio di Autosprint e della Marlboro si svolgerà come è noto per Pasqua e Pasquetta, un rally riservato alle vetture d'epoca, caratterizzato dal gemellaggio fra due zone celeberrime per i loro vini: il Carmignano ed il Chianti in provincia di Firenze.

La manifestazione, che si chiama primo «Rally dell'Amicizia» è organizzata con la collaborazione di numerosi comuni della provincia, di consorzi del vino, di enti locali, coordinata da Agostino Barlacchi. Presentando l'iniziativa nel corso di una conferenza stampa è stato rilevato come l'idea sia nata dal successo della mostra «Firenze Motori»: il Rally dell'Amicizia vuol essere un po' la versione in movimento della riuscita manifestazione di fine d'anno.

Già quaranta le adesioni pervenute da varie regioni d'Italia con vetture di notevole interesse antiquario. Accanto alle «nonne», le «nipoti»: numerose case automobilistiche infatti invieranno alcuni loro modelli sportivi, fra i quali un'Alfa Romeo 33 TT, che animeranno il raduno precedente il rally vero e proprio, il giorno di Pasqua.

Lunedì inizierà la prova sulla distanza di 70 chilometri che porterà la vioripinta carovana di Carmignano a Greve in Chianti: a metà strada una prova a cronometro deciderà le posizioni di classifica e la distribuzione del ricco monte premi.

Poiché si tratta di gemellaggio fra zone vinicole è stato deciso di allestire una singolare tabella di marcia: i timbri dei controlli verranno infatti applicati sulle etichette di speciali bottiglie di vino. Può darsi che nessuno questa volta la smarrisca, caso mai la berrà!

In occasione del Rally dell'Amicizia per la caravane verrà assegnato anche un riconoscimento particolare all'AC Firenze in quanto realizzatore dell'autodromo del Mugello.



LONDRA - Terry Brown è stato dichiarato il «Ford Rallyman del mese» per febbraio. In quel mese vinse il Gwynedd Rally nel Galles del Nord e si trattò della miglior prestazione «Ford» appunto del mese.

Il premio non è limitato al pilota di una Ford (Brown corre con una RS 1600) ma, dato che alla premiazione non c'era Stuart Turner, gli altri componenti la giuria hanno pensato che fosse bene premiare un «uomo Ford».



La bandiera STRATOS

LONDRA - Un'altra «bandiera» per la Stratos rally. Dopo quella ufficiale dell'Alitalia, è ora la volta di quella a scacchi bianchi e neri della scuderia inglese «The Chequered Flag», che ha acquistato la Stratos ex-Pinto di Montecarlo, risistemata a Torino, e la iscriverà a prove inglesi nazionali ed internazionali. Per le prime, al volante ci sarà il rallyista inglese Cahal Curley, a sinistra nella foto, mentre per il Galles, la Scozia ed il RAC sarà al volante della Stratos l'asso svedese Per Inge Walfridsson, che vediamo sulla destra della foto, a contatto con la bellissima intrusa.

Annullata all'Elba la 'scassamacchine'

LIVORNO - Bussa già alle porte l'8° Rally dell'Isola d'Elba del 17, 18 e 19 aprile. La gara toscana, valida anche quest'anno per il campionato europeo conduttori con coefficiente 3, a tutt'oggi può considerarsi pronta alla partenza ed il regolamento definitivo è già pubblicato ed in via di distribuzione ai vari automobile clubs italiani ed esteri nonché alle scuderie ed a tutti i piloti che ne facciano richiesta all'A.C. Livorno.

Anche il percorso è già stato definito in ogni dettaglio, con qualche leggera modifica rispetto alla prima versione di cui era stata data notizia dopo Montecarlo. La principale di queste è l'annullamento recuperato della Segagnana, una prova speciale che se da un lato ha sempre entusiasmato i piloti privati, da un altro è sempre stata la spina nel fianco delle Case ufficiali che la giudicano troppo «dura» per il fondo scassamacchine.

Definita in ogni particolare l'organizzazione, adesso Dado Andreini, che ci assicurano parla di rallies anche quando dorme, si preoccupa solo di avere una partecipazione qualificatissima ed in questa direzione sono stati presi contatti nientemeno che con la Saab (che sta capeggiando l'euroconduttori con Lampinen e Blomqvist), con la Renault (si parla di due A

310 per Therier e Nicolas), oltre che con diversi piloti di grande valore e non impegnati in Portogallo per la prova mondiale in calendario la settimana successiva. Tra questi quasi certi al via ci saranno Kullang (con Opel), Rouget (Porsche) e Diemeyer (BMW).

Ovviamente non mancheranno le case italiane Lancia, Fiat e Alfa Romeo ma gli sforzi degli organizzatori sono tesi ad avere soprattutto Munari tantopiù che il Rally dell'Elba è una delle poche classiche che mancano ancora al suo albo d'Oro.

Il rally Gargano anticipato a maggio

FOGGIA - Lo svolgimento della «3. Rally del Gargano», già iscritto a calendario per la data del 13 luglio, per necessità organizzative è stato anticipato al 10-11 maggio 1975. La gara che presumibilmente manterrà lo stesso percorso programmato, vedrà la partenza da Foggia alle ore 24 del 10 e la sua conclusione avverrà a Vieste a cominciare dalle ore 6,30 del giorno successivo, davanti all'Hotel Pizzomunno la cui direzione, per interessamento degli organizzatori, praticherà sconti speciali ai partecipanti.

Cambiano le regole del Tour de France

Non più «per 3» le salite

PARIGI - Il Tour de France 1975 avrà parecchie novità strutturali rispetto alle edizioni precedenti. Gli organizzatori stanno studiando il regolamento della grande gara di settembre, e non hanno ancora svelato i loro programmi. Tuttavia attraverso talune indiscrezioni si è potuto sapere che una delle innovazioni previste è l'abolizione del coefficiente di equiparazione tra prove stradali e prove in circuito che era una delle caratteristiche delle edizioni passate.

Nell'edizione 1975 i tempi ottenuti nelle prove speciali stradali saranno accreditati in classifica con lo stesso valore di quelli in circuito, mentre prima essi venivano moltiplicati per tre, favorendo in una certa misura le macchine specialiste delle corse in salita. Tuttavia alla equiparazione dei tempi corrisponderà un allungamento del chilometraggio delle prove stradali, per cui in costanza la ricerca dell'equilibrio tra le diverse macchine permance. Si presume che la lunghezza delle prove stradali sarà di circa 300 chilometri, mentre le prove in circuito daranno una somma di circa 1100 chilometri. I circuiti saranno tutti francesi, come nel 1974, senza alcun sconfinamento.

La gara partirà da Nizza ed arriverà a Nizza, come in molte delle edizioni del Tour de France della prima epoca. E dovrebbe subito entrare nel vivo con una prova stradale inclusa in un «prologo» Nizza-Nizza che dovrebbe dare una specie di classifica prima ancora che il Tour cominci veramente.

Per quanto riguarda i concorrenti, gli organizzatori hanno già la sicurezza di contare sulla squadra della Lancia, che potrebbe presentare in questa occasione delle interessanti novità tecniche, poi quella della Alpine Renault e pare anche quella della Fiat, per la quale peraltro si attende la chiarificazione delle impostazioni programmatiche future. Naturalmente dovrebbero esserci molte Porsche, e non è detto che non ci siano quelle ufficiali, mentre è pressoché sicura la assenza della squadra della Ligier, che è impegnata nel programma delle gare di durata e che all'epoca del Tour sarà in pieno occupata nel programma delle monoposto della F. 1...

Pare anche che agli organizzatori sia stata fatta la promessa di avere una o due Ferrari berlinetta Boxer, non sappiamo se da parte della Casa o da parte del concessionario francese Pozzi, il che è molto più probabile dato che la Ferrari ha sempre evitato di iscriverne ufficialmente le sue macchine a questa gara, anche quando in sostanza lo faceva. Come nel 1974, il Tour sarà aperto alle macchine definite «Prototipi Stradali» secondo la regolamentazione Tour de France, che potrebbe essere allineata su quella prevista per la 24 Ore di Le Mans 1976.

● Con l'acquisto di un'ulteriore quota azionaria del 13%, la FIAT sta per ottenere il completo controllo della Seat spagnola.

E' uscito ad scoperto il Comitato-della-scure confermando le nostre anticipazioni (ma c'è qualcosa da sottolineare)

Il futuro - guidato dello sport FIAT

...ma l'ing.
TUFARELLI
ci crede proprio?

SPECIALE AUTOSPRINT

TORINO - La chiave è tutta lì, in quella forchetta improvvisamente bloccata a metà strada tra il piatto e la bocca. I pur appetitosi spaghetti al pomodoro e basilico previsti dall'austero (come d'obbligo) menù potevano aspettare. Luca Di Montezemolo, neo-coordinatore dell'attività sportiva delle marche del gruppo Fiat, aveva cose (e personaggi) importanti cui badare. Nicola Tufarelli, 52 anni, fisico massiccio e sguardo attento, responsabile del settore auto aveva messo in difficoltà l'«avvocato» già alla prima portata.

«Credete realmente — aveva chiesto ai giornalisti, con improbabile noncuranza — alla validità commerciale delle corse? — era stato un coro di voci unanimesi quello che aveva risposto alla domanda per rassicurare il dubbioso direttore, con Luca in assoluto silenzio a valutare la situazione.

Poi il discorso era slittato su temi meno scottanti e meno sportivi. A parte l'innocua aneddotica su Lauda e sul «comandante» era la problematica commerciale a far la parte del leone in quel dopo riunione nel quale svaniva l'ottimismo generato da una scelta in nome di superiori interessi di gruppo. Il comitato guida rilancia l'attività sportiva, ma sembra lo faccia suo malgrado costretta dalle anticipazioni di «Autosprint» ad uscire allo scoperto prima ancora di aver assunto un ruolo definitivo.

Si ha l'impressione, infatti, che il nuovo organismo non sia che una necessaria fase di passaggio in vista di altri, più importanti obiettivi. Sono dubbi e previsioni motivati da tutta una serie di particolari, dallo stesso «organico» proposto e di cui troverete i dettagli nel servizio di Franco Lini. A noi basta far osservare alcuni errori di procedura troppo scoperti per essere considerati solo errori.

Il fare rilevare la partecipazione di «serie B» ai lavori della commissione di Cesare Fiorio e Renzo Avidano (fanno parte di una commissione «allargata») ha tutto il sapore di un provvedimento rivolto più ad un ridimensionamento di alcuni personaggi (in favore di altri) che ad una «razionalizzazione» dell'attività sportiva delle marche componenti il «gruppo». La posizione particolare in cui il «direttivo» si pone nei confronti dell'uomo Abarth e di quello Lancia è stata subito minimizzata dal «coordinatore» ma c'è da chiedersi, allora, perché sia stata messa in evidenza proprio in inizio di riunione.

Ma le perplessità sono altre. Giustificate dalla presenza, al tavolo di Montezemolo anche di Sandro Doglio, di solito impegnato nelle trattative sindacali (quasi a ricordare, pesantemente, il momento di crisi) e dall'assenza, fino all'ora di pranzo, dello stesso ing. Tufarelli. Secondo Montezemolo la commissione di fresca (auto)-nomina dovrebbe mettere fine alla «prassi», così seguita in passato, del segreto in omaggio alla «Ragione-Fiat».

L'inizio non sembra consolante. A meno che il nuovo organismo non abbia altra funzione che quella di «disciplinare

VENARIA REALE - «Chiacchierata» coi giornalisti, l'ha definita Luca Montezemolo, quella che c'è stata venerdì scorso. In luogo opportuno, nelle sale del Golf Club La Mandria, alle porte di Venaria Reale, luogo propizio alla calma ed agli spiriti distesi.

Chiacchierata in toni amichevoli, condotta con molta abilità, dal bravissimo «avvocato Ferrari», ma solo per una parte ormai che le sue destinazioni sempre più Fiat si stanno delineando con chiarezza.

Una chiacchierata che voleva soprattutto confermare quello che ormai i nostri lettori conoscono, sulla famosa faccenda del «coordinamento» delle attività tra le varie marche del gruppo Fiat. Quella faccenda di cui noi ci eravamo fatti eco fin da dicembre, dopo aver ascoltato dall'avvocato Umberto Agnelli il discorso fatto agli uomini della Lancia campioni del mondo, e che già ci era apparsa chiara. Montezemolo, assistito dal responsabile dell'ufficio stampa Doglio e da quello della pubblicità Camerana, ha fatto un poco la storia recente delle vicende sportive delle «marche associate» vale a dire Fiat e Lancia, e non ha avuto peli sulla lingua per dire quanto fosse assurda la guerra fratricida che era stata combattuta nel 1974. La quale, oltre ad aver comportato spese ingentissime (oltre tre miliardi) ha avuto anche effetti negativi spiacevolissimi, come la vittoria di una Alpine Renault in America, mercato particolarmente importante per la Fiat. Era evidente che cose del genere non si dovevano ripetere. Come era evidente che in questi tempi di ristrettezze le attività sportive dovevano essere coordinate in maniera da dare il massimo risultato col minimo dispendio e per questo ecco creato il famoso comitato programmatore e prese le decisioni opportune. In sintesi ecco quel che Luca Montezemolo ci ha detto:

● Le marche del gruppo correranno secondo specifica destinazione, con le macchine che producono. La Lancia produce soprattutto macchine sportive e perciò sarà la Lancia a correre con le macchine «nostre» (tanto più — aggiungiamo noi — che la Stratos è macchina per ora imbattibile).

i rapporti con la stampa — come fa osservare Luca. «Ma solo per consentirvi di lavorare meglio» — aggiunge. Gli uomini Lancia, da parte loro, non devono sentirsi troppo al sicuro. Nel corso della riunione l'accento al «Mostro-Stratos» potrebbe essere il primo passo verso un processo di «isolamento» (non solo sportivo) della marca di Borgo San Paolo: «il gruppo» sembra rispettare malvolentieri l'identità dei singoli componenti.

m. c.

Il sanmarinese BALDACCI passa all'ALFA

S. MARINO - Il rallyista sanmarinese Marino Baldacci, vincitore del Trofeo Simca-Kiebert Autosprint della scorsa stagione, ha concluso un interessante accordo con il Jolly Club, per il prosieguo della sua attività rallystica. Baldacci, sempre in coppia con Enzo Zafferani, gareggerà per i colori della scuderia milanese al volante di un'Alfa Romeo GTV gruppo I messagli a disposizione dall'Alfa Romeo Grossi di Rimini, che ne curerà anche la preparazione. Baldacci-Zafferani faranno tutte le gare della Terza Zona del Trofeo Rallies Nazionali, a partire da «Linea Mobili» di Siena del 4 aprile, più alcuni Rallies Internazionali. E' anche molto probabile che a partire dalla seconda parte della stagione Baldacci finisca per disporre di un'Alfa-fetta coupé sempre gruppo I.

L'amarezza in casa ABARTH

I piloti pagano le spese

Decisamente al reparto corse della Fiat c'è aria di smobilitazione. Le decisioni della commissione interna, riguardo il ridimensionamento di tutta l'attività già programmata, hanno lasciato la bocca amara a tutti ed un certo nervosismo è quanto mai manifesto.

Come è noto la prima tappa del drastico stop all'attività sportiva è stata la rinuncia al Safari motivata da ragioni economiche (ma a Torino tutti sostengono che oramai il più delle spese era già stato fatto, a cominciare dalla preparazione iniziata già da diversi mesi, vedi ad esempio la trasferta di Pianta in Kenia a gennaio e gli accordi presi con una ditta di radioamatori francesi), ma questo è

● La Fiat produce macchine di grande serie e correrà quindi con le macchine da grande serie. Perciò niente altro che vetture che abbiano un preciso riferimento a modelli di grande diffusione. Di conseguenza, annuncio ufficiale dell'abbandono del progetto X-1/9 da due litri, che non era certo macchina di grande serie, e programmazione 1976 con vetture più aderenti a questi postulati. Quali siano non è detto, ma di certo entrerà nel giro dei rallies la 131, supponiamo noi.

● Per il 1975 la Fiat continuerà a correre con le spider Abarth 124 che sono ancora validissime, inseguendo il campionato europeo. Fiat e Lancia correranno il campionato italiano. Fiat correrà anche in quelle gare del campionato mondiale nelle quali la casa trovi interessi pubblicitari locali da appoggiare, oppure in quelle gare in cui si avesse la necessità di appoggiare la Lancia, magari togliendo punti alle eventuali avversarie.

● La strada da seguire è quella sportiva, è stato affermato, perché lo sport è utilissimo, però la strada deve portare anche a risultati concreti. I soldi da spendere (due miliardi contro 3 del '74) debbono rientrare come apporto pubblicitario ed aiuto ai servizi commerciali.

Nel corso di questa «chiacchierata» è saltato fuori, senza preavviso, che il nuovo direttore sportivo della Fiat Abarth sarà il dott. Farinetti, proveniente dalla Fiat Kenia, cosa che si sapeva già ma non ufficialmente, insieme con quella della rinuncia alla omologazione della X-1/9 questa è stata un'altra notizia importante.

Naturalmente qualcuno ha chiesto cosa facesse la Ferrari in tutto questo, ma Montezemolo ha voluto precisare che si parlava di marche del gruppo e che la Ferrari non è completamente del gruppo dato che i rapporti Fiat-Ferrari sono di natura particolare, a compartecipazione.

Insomma quello che è chiaro è che occorreva mettere ordine, perché in sostanza c'era troppa gente a comandare, e che si doveva smetterla con la zizzania in famiglia, che costava cara alla stessa tasca.

f. l.

solo l'inizio perché adesso si comincia a veder chiaro e, del nutrito calendario programmato, restano poche le gare del mondiale da corrersi, e precisamente il Rally del Portogallo con quattro vetture e gli stessi piloti che già Autosprint rivelò dopo Montecarlo (Mikkola, Alen, Darniche e Paganelli), il Marocco, forse la Finlandia (se non altro per accontentare i due finlandesi in squadra che, delusinghiero ed allestente programma preannunciato, si sono visti offrire meno della metà delle gare pattuite) ed infine il Sanremo.

Ma della crisi-corse della Fiat ne risentiranno anche gli organizzatori italiani ad iniziare dalla Sicilia dove gli spider Abarth non metteranno piede. Questa non sarà comunque l'unica prova disertata in casa nostra perché c'è già chi paventa molte difficoltà anche per il 4 Regioni di Pavia.

E questa crisi sportiva potrebbe sfociare anche in una crisi umana: è di questi giorni la notizia di modifiche a livello direzione sportiva. Eppoi c'è il problema Lampredi, un tecnico che dopo aver tanto fatto per dare una credibilità competitiva al reparto corse (chiedere ai piloti dei progressi ottenuti di gara in gara sugli spider 1800) si vede umiliato da un ridimensionamento capace di annullare un paio di anni di esperienze (il proget-

Anche la SAAB sarà all'ELBA

LIVORNO - Grossa soddisfazione degli organizzatori del prossimo rally dell'isola d'Elba in programma dal 17 al 19 di aprile e valido per il campionato europeo conduttori. Direttamente dalla Svezia è arrivata una lettera di Bo Hellberg, il direttore sportivo della Saab, che preannuncia l'iscrizione di due vetture ufficiali e chiede la prenotazione delle camere in albergo a Portoferraio per tutto lo staff. L'annuncio è abbastanza sorprendente soprattutto perché sarebbe la prima volta che gli sportivi italiani avrebbero l'occasione di veder correre queste macchine che non finiscono mai di stabilire con i loro successi a ripetizione nelle gare del Nord Europa e che attualmente hanno piazzato nei primi posti del campionato europeo ben due piloti Stig Blomqvist e Simo Lampinen.

La venuta della Saab è legata comunque all'interessamento di uno sponsor italiano che contribuendo alle spese ha facilitato l'inclusione di questa prova continentale nel programma già stabilito all'inizio dal reparto corse svedese e nel quale in un primo tempo non compariva. Questo sponsor è la Discount Card che già ha appoggiato altre iniziative degli organizzatori del rally. A dieci giorni dalla chiusura delle iscrizioni (prevista per il 3 aprile), si stanno comunque stringendo i contatti anche con Kullang (la cui Opel ufficiale verrebbe assistita dalla General Motors italiana), Warmbold e con altri piloti stranieri di grande valore, alcuni dei quali (come il francese Rouget con la Porsche o l'austriaco Dietmayer) hanno già confermato la loro presenza.



Andreini (a sinistra), organizzatore del Rally dell'Elba dalle parti del Colle Reciso assieme a Paganelli e Russo, che hanno fatto il « radar » della gara, che è valida per il Campionato Europeo Piloti Rallies, con coefficiente 3

to X-1/9 non è che la delusione più evidente); e l'ing. Lampredi ha saputo conquistarsi la fiducia dei piloti al punto che tutti sono concordi nel considerarlo la vittima più ingiustificata e più immeritevole di questa decisione.

Infine ci sono gli stessi piloti con l'esclusione forse di Verini e Bacchelli (il cui programma nell'europeo conduttori non subirà altre modifiche anche se è chiaro che, ad un certo punto, uno verrà sacrificato alla miglior posizione in classifica dell'altro) e di Darniche che dall'impegno stabilito ad inizio stagione (correre ogni domenica, non importa come, non importa dove) dovrebbe vedersi garantito un numero sicuro di gare.

Molto meno bene invece per ALEN e Mikkola la cui nota rivalità risale ai tempi in cui assieme alla guida delle Volvo e che è continuata senza esclusione di colpi alla Ford e ora alla Fiat (ci sembra che la furibonda parte finale del Montecarlo, e le triste esperienze dell'Artic Rally e della Svezia possano ben testimoniare); orbene questi due piloti si trovano adesso in mano le briciole del loro maxi-programma e non sappiamo come reagiranno.

Ci sono poi i due « vecchi » del giro Fiat: Bisulli e Paganelli. Il primo, impegnato a cachet, vede molto

diminuite le proprie possibilità di correre in quanto la riduzione dei programmi favorirà il riversarsi dei piloti già legati da contratto (e quindi comunque pagati) nelle poche gare che si disputeranno, mentre il secondo (stando almeno alle notizie che giungono da Novara) dovrebbe unire al suo impegno forzatamente limitato, a livello ufficiale, un programma personale alla maniera di quanto fatto da Warmbold in Germania con la BMW. Paganelli infatti dovrebbe acquistarsi uno spider Fiat Abarth che farebbe assistere da meccanici torinesi fuori dal giro ufficiale, con cui parteciperà a gare italiane per i colori di un nuovissimo Team in via di organizzazione.

Questo Team sarà composto di solo due vetture e l'altro pilota sarà Gianni Bossetti ancora fedele a Bosato ed alla Beta Coupé.

Chiusa la splendida parentesi Tre Gazzelle, quindi, il presidentissimo è allora ben deciso a non abbandonare l'ambiente, ma questa volta lo farà in modo diverso. All'insegna del « pochissimi ma buonissimi » esordirà all'Elba con i nuovi colori della macchina (blù con tetto argento, e così sarà anche lo spider privato di Paganelli-Russo) ed in coppia con Cica Lurani

cav.

La rigidità sindacale rischia di nuocere all'occupazione reale

Il tramonto delle « isole »

TORINO - L'ottimismo (di parte sindacale) è durato solo un paio di giorni. Mercoledì 19 marzo, alla vigilia degli incontri-Fiat nelle assemblee a Mirafiori ed al Lingotto c'era aria di rivincita. Si parlava di superamento della « crisi », tutti raccolti intorno a quelli che sembravano, inequivocabilmente, sintomi di ripresa. Ancora una volta erano le « cifre » ad autorizzare certe interpretazioni di comodo. Sui piazzali di Rivalta gli stoccaggi sono effettivamente diminuiti. Dalle 310.000 unità dell'inizio inverno si è passati alle attuali 245.000. Un dato apparentemente confortante che, in base all'accordo del 30 novembre '74 avrebbe dovuto consentire la chiusura definitiva del capitolo cassa integrazione.

Ma la realtà è un po' diversa. La valutazione di parte (sindacale) non tiene conto delle condizioni del mercato. La diminuzione del numero delle auto invendute, infatti, è una diminuzione « imposta », ottenuta « di forza » con una parallela diminuzione della posizione. Riprendendo il lavoro ad orario pieno per tutti i dipendenti del gruppo a fine giugno si sarebbe già oltre le 290.000 unità invendute.

Ma il discorso è complicato da ulteriori condizioni al contorno. Il discorso della « cassa » non può prescindere da un riassetto organizzativo interno. E' un discorso che ai sindacati non piace e che i giornali, in genere, si guardano bene dal riportare.

L'azienda — dicono i rappresentanti della base — non punta tanto alla contrazione della produzione quanto ad un recupero della mobilità della manodopera.

Ma la posizione pecca di miopia o, peggio, di malafede. Non è possibile ignorare e su questo punto Umberto Agnelli era già stato chiaro nella riunione del 14 aprile) che il « funzionamento » del mercato è ormai completamente mutato. Non solo, ma a tutt'oggi non sono note le nuove leggi cui obbedisce. In altre parole (complice anche il disimpegno dei politici) è impossibile procedere ad una qualsiasi forma di programmazione.

Quando l'8 marzo del '74 questa « mobilità » era stata limitata e regolamentata, le condizioni ambientali erano ben diverse, o meglio lo erano quelle immediatamente precedenti e nelle quali le contrattazioni si erano svolte. Ora la « mobilità » è necessaria per la sopravvivenza stessa dell'azienda e tentare un recupero in questo senso è evidentemente (tranne che per i sindacati) un primo passo necessario per instaurare una qualsiasi politica di ripresa.

Proprio con il recupero di una certa « mobilità » la Fiat avrebbe potuto combattere, dall'interno i provvedimenti di « cassa integrazione » che, prima ancora dei lavoratori colpiscono l'azienda stessa.

Tutto questo è stato rifiutato. I risultati, per l'occupazione, sono pesanti. A due mesi dalla conclusione dell'ultimo grande ponte di Natale le catene di montaggio della Fiat sono di nuovo ferme. L'attività riprenderà il primo aprile per i dipendenti del gruppo auto ed il due per quelli dei veicoli industriali. In totale 60.000 operai in vacanza forzata. E che la « crisi », al di là di semplicistiche valutazioni, sia ancora in atto lo dimostra la mancanza di qualsiasi accenno ad una eventuale ripresa anzi c'è la certezza che al prossimo confronto tra azienda e sindacati si concluderà con un nuovo ricorso alla cassa integrazione.

La difesa della rigidità di funzioni del-

la manodopera vale un sacrificio così pesante? La base stessa non sembra disposta a crederlo. Tanto più che per altri versi il sindacato (influenzato dai politici) sembra disposto a passare sotto silenzio decisioni di tipo strutturale e procedurale da parte dell'azienda tutt'altro che marginali. Il fallimento (denunciato dalla Fiat) delle « isole » di montaggio (anticipato da « Autosprint » parecchi mesi fa) non ha provocato, sorprendentemente, prese di posizione di rilievo.

« A Termoli — conferma la Fiat — le « isole » di montaggio per i motori si sono dimostrate inaccettabili proponendo costi più elevati dei normali ». A Rivalta il discorso non cambia. « L'isola di montaggio per le carrozzerie ha costi di produzione proibitivi e richiede aree non disponibili negli attuali complessi ».

Al momento — quindi — non è prevedibile una estensione del sistema. In queste condizioni continuare a parlare di investimenti al sud è pura utopia. La stessa diversificazione produttiva, « fiore all'occhiello » della politica sindacale perde forza dopo il « caso » del piano autobus e mano a mano che le cifre relative agli stoccaggi dei veicoli industriali e movimento terra vengono pubblicate.

Ora il sindacato, rivendicando una sua mai contestata autonomia (anche nei confronti della base) è alla ricerca di una trattativa a livello politico. Sono chiamati in causa il Ministro dell'Industria, del Lavoro e del Bilancio. Qualche cosa del genere è già avvenuta nel novembre del '74. Con quali risultati tutti lo sappiamo.

m. c.

4 milioni le auto invendute nel mondo

« Parlare di crisi dell'automobile non è esatto; sarebbe più giusto parlare di automobile nella crisi. E' certo comunque che il travaglio del mondo automobilistico è l'aspetto più rilevante della crisi che angustia tutto il sistema economico occidentale ». Così ha esortato l'ing. Carlo Righini, presidente Lancia e vice direttore generale Fiat, introducendo la relazione da lui tenuta ai Lions Club di Bologna alla presenza di un qualificato pubblico intervenuto per l'occasione.

Entrando poi nel vivo del problema, il relatore ha addebitato l'attuale momento critico dell'automobile all'eccessivo boom registrato negli anni '50, quando l'ansia di recupero dopo i venti anni bellici portò, sino all'ottobre 1973, ad un incremento medio annuo dell'8% nella produzione e al fattore negativo della creazione di enormi stabilimenti (con i conseguenti problemi della manodopera) invece che la proliferazione di fabbriche di minore entità. « Ma il boom era un dato di fatto tangibile ed andava sfruttato immediatamente. L'industria automobilistica non ha potuto, così, fare scelte oculate nel momento in cui era possibile farlo ».

Dopo avere passato in rassegna altri argomenti ed avere posto in evidenza che in questo momento lo stoccaggio mondiale raggiunge i 4 milioni di autoveicoli invenduti, l'ing. Righini si è comunque dichiarato ottimista sul futuro dell'industria automobilistica e sulla risoluzione dei gravi problemi sociali ad esse connessi, concludendo col dire: « L'auto ha veramente toccato il fondo e può solo riprendersi. Si ritiene che la fase acuta della crisi sarà superata all'inizio del 1976 con la previsione di potere tornare sui valori del '73 soltanto nel 1979-80. E' facile prevedere che la ripresa sarà più facile e veloce in quei paesi che possono contare su governi abili e forti; l'Italia è fra i più sfavoreti perché ha un governo che si affida a compromessi e rinvii invece che all'azione ».

Anche la corsa del Mugello ha riproposto l'interrogativo

CONVIENE il turbo o la maxi c.c.?

In questi ultimi tempi si assiste alla rinascita della sovralimentazione nei motori d'automobile. Non si deve credere però che si tratti di un ritorno agli anni precedenti l'ultima guerra quando, esclusivamente per le competizioni di formula 1, vetture esageratamente sovralimentate venivano portate in gara con quelle a normale aspirazione con un coefficiente di equivalenza fra le vetture di litri 1,5 con compressore e di litri 4,5 ad alimentazione normale. I nomi di Alfa Romeo, Mercedes, Auto-Union hanno fatto epoca nel campo dei G.P., ma nella costruzione di serie il compressore non ha avuto successo.

Oggi si assiste ad una interessante ripresa dell'alimentazione forzata, anche nel campo delle vetture di serie del tipo gran turismo con l'impiego di compressori non più comandati dalla trasmissione di potenza del motore, ma dai gas di scarico agenti su turbine giranti a 50.000 e più giri al minuto, le pressioni di alimentazione non superano, almeno sulle macchine messe ora in commercio, le 2 atmosfere mentre nell'anteguerra si usavano anche compressori a 2 stadi e le pressioni, si deve ritenere, arrivavano anche a 4 atmosfere.

Per queste applicazioni di turbo-compressori il coefficiente di equiparazione pre le competizioni sportive è meno spinto di quello in uso anteguerra. Precisamente i motori col turbo ammessi a competere con le tre litri nel campionato costruttori non superano i 2 litri di cilindrata. Ora sorge spontanea la domanda se da un punto di vista pratico, si possa prevedere una larga diffusione dei turbo-compressori nell'uso anche non sportivo delle macchine.

Interessante ma difficile

L'argomento mi pare così interessante da meritare un approfondimento analitico, anche se non facilmente comprensibile da quei lettori che non hanno fatto studi di termo-dinamica. Del resto per questi ultimi possono essere interessanti solo le conclusioni finali di questa indagine tecnica.

Per una comparazione si ammette che tanto il motore ad aspirazione semplice che il sovra-alimentato lavorino entro gli stessi limiti di temperature, cosa logica perché il motore col turbo non può certo superare le temperature di scoppio di un motore normale col rapporto di compressione di 10 ad 1. Valore, almeno finora, non sorpassabile con le attuali benzine.

Ovvio quindi che nel motore sovralimentato occorra una camera di scoppio maggiore di quello semplice e con ciò la curva di espansione dei gas combusti si mantiene tutta più alta di quella del motore aspirato. Anche allo scarico del primo motore i gas arrivano a pressione e temperatura più alta determinando una perdita di energia solo in parte recuperata con la turbina del compressore di alimentazione. E' interessante determinare l'effettivo rendimento termodinamico di entrambi i motori aventi lo stesso alesaggio e la stessa corsa per vedere, rispetto ad ogni HP reso, il maggior consumo del motore col turbo-compressore. Impostiamo quindi l'analisi con i consueti simboli della termodinamica indicando con:

- Q il calore introdotto in ogni ciclo del motore aspirato;
- Q' quello richiesto nel motore sovralimentato;
- V il volume totale cioè generato + camera di scoppio dell'aspirato;
- v il volume generato dallo stantuffo ossia la cilindrata (figura 1);
- v1 il volume totale del sovralimentato;
- v1' il volume della sua camera di scoppio;
- n il rendimento dell'aspirato;

n' il rendimento del sovralimentato;
L il lavoro per ciclo del normale;
L' il lavoro per ciclo del sovralimentato;
se A è l'equivalente termico del lavoro sarà per il motore aspirato

$$L = \eta \cdot \frac{Q}{A}$$

e per il surcompresso

$$L' = \eta' \cdot \frac{Q'}{A}$$

Se α è il calore per unità di volume del gas introdotto, per il motore aspirato sarà

$$Q = \alpha \cdot (V \cdot v)$$

ed il lavoro per ciclo

$$L = \alpha \cdot (V \cdot v) \cdot \left\{ 1 - \left(\frac{v}{V} \right)^K \right\}$$

vediamo il lavoro a ciclo del motore sovralimentato

$$L' = \eta' \cdot \frac{Q'}{A}$$

Consideriamo ora le pressioni: Se P è la pressione di alimentazione dell'aspirato (un po' inferiore alla pressione atmosferica) e P' quella della miscela inviata dal turbo-compressore, la pressione finale P nelle camere di scoppio dovrà essere uguale e si deve avere indicando con K il coefficiente della curva di compressione:

$$P_2 = P_0 \left(\frac{V}{v} \right)^K$$

e per il compresso

$$P_2 = P_0' \left(\frac{V_1}{v_1} \right)^K$$

quindi

$$P_0 = \left(\frac{V}{v} \right)^K = \frac{P_0'}{P_0} \left(\frac{V_1}{v_1} \right)^K$$

che ci consente di assegnare il volume della camera di scoppio del motore super-alimentato.

Si ottiene anche dalle due precedenti

$$\frac{v_1}{v} = \left(\frac{P_0'}{P_0} \right)^{\frac{1}{K}} \frac{v}{V}$$

ed il rendimento del motore superalimentato

$$\eta' = 1 - \left(\frac{v_1}{V_1} \right)^K = 1 - \left[\frac{v}{V} \left(\frac{P_0'}{P_0} \right)^{\frac{1}{K}} \right]^K = 1 - \left(\frac{v}{V} \right)^K \cdot \left(\frac{P_0'}{P_0} \right)^{\frac{K-1}{K}}$$

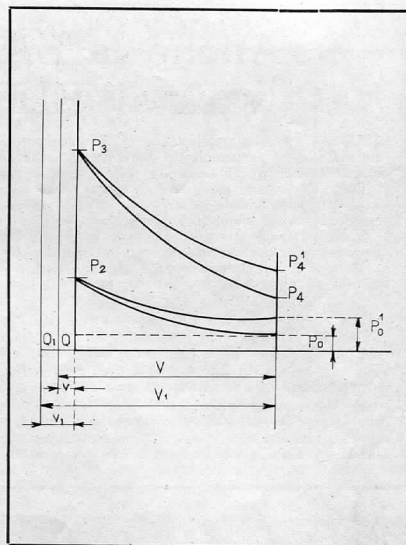
Presi in considerazione due motori di uguale cilindrata con coefficiente delle curve di compressione ed espansione $K = 1,41$ (adiabatica) teoricamente irraggiungibile perché si tratta di motori con cilindri raffreddati e con $K = 1,30$ (politropica pratica) più aderente alla realtà si sono calcolati e trascritti nella tabella 1 valori dei rendimenti per rapporti di compressione da 10 (quelli più probabili) a 7, sia del motore ad alimentazione normale e di quello sovralimentato con le pressioni date dal turbo-compressore di atm. 1,5 - 2 - 2,5 - 3.

| | Rapporto di compress. | Alimentaz. normale | Superalimentazione | | | |
|------------|-----------------------|--------------------|--------------------|-------|-------|-------|
| | | | 1,5 | 2 | 2,5 | 3 |
| Per K=1,41 | 10 | 0,611 | 0,540 | 0,500 | 0,46 | 0,43 |
| | 9 | 0,594 | 0,535 | 0,49 | 0,445 | 0,415 |
| | 8 | 0,574 | 0,52 | 0,48 | 0,42 | 0,40 |
| | 7 | 0,550 | 0,48 | 0,45 | 0,38 | 0,36 |
| Per K=1,30 | 10 | 0,553 | 0,50 | 0,46 | 0,43 | 0,40 |
| | 9 | 0,537 | 0,49 | 0,45 | 0,42 | 0,38 |
| | 8 | 0,517 | 0,47 | 0,43 | 0,38 | 0,35 |
| | 7 | 0,494 | 0,44 | 0,40 | 0,350 | 0,320 |

Con questa tabella è molto facile calcolare caso per caso il maggior consumo di carburante del motore sovralimentato.

Per rendere più tangibili i dati calcolati prendiamo il caso di due motori, uno aspirato ed uno sovralimentato che abbiano il rapporto di compressione di 10 ad 1 e con curve politropiche con coefficiente $K = 1,3$ (caso inferiore della tabella). Nel motore aspirato il rendimento termodinamico è $\eta = 0,553$.

Nell'angolo motore munito di turbo-compressore con alimentazione a 2 atm., il rendimento risulta



Nel disegno, una rappresentazione grafica per la determinazione del rendimento termodinamico di due motori identici, uno dei quali sovralimentato

$n = 0,46$, ossia si perde il 17 per cento. In realtà non è così perché l'alimentazione forzata dà una notevole spinta positiva sul pistone nella fase di riempimento. Con due atmosfere sono 2 Kg. per cm. quadrato. E ripartendo questa spinta sulle corse dei 4 tempi, la pressione media del ciclo aumenta di mezzo Kg. E se la pressione media del motore è ad esempio di 8 Kg. per cm² il rendimento aumenta del 6 per cento.

Quindi il maggior consumo di benzina per HP reso non è del 17 per cento ma solo dell'11 per cento. Praticamente se il motore aspirato con rapporto di compressione da 10 ad 1 consuma 210 grammi di benzina per HP, quello col turbo ne consumerà circa 230 grammi.

Il « Turbo » per lo sport

La conclusione è questa. Sui motori d'impiego comune, in questi tempi di crisi petrolifera è ovvia la convenienza, per avere più cavalli, di ricorrere all'aumento delle cilindrata. Per lo sport può sicuramente convenire il turbo perché si ottiene una resa potenziale sensibilmente maggiore e riprese più «brucianti». Infatti il regime di rotazione aumenta per il completo riempimento dei cilindri alle più alte velocità (rendimento volumetrico) e momento torcente più alto anche ai massimi regimi: ossia accelerazioni più elevate. E' perfettamente credibile che motori da corsa di 2100 cc. (cioè quelli ammessi a competere con i 3000 nel campionato mondiale marche) salgano dai 300 HP ottenuti con tutti i ritocchi possibili nelle serie aspirate, ai 450, e forse più col turbo-compressore. E questo incremento può ben valere il maggior consumo di 20 grammi per HP ora reso.



Uno dei d.s. della Renault, Antonio Ghini, cerca di calmare Annino Conti

La carica dei 100 con le R5LS mette in crisi le verifiche poi scatena tutte le rivalità



A sinistra, Ricci, «Camaleone» e «Ghigo», l'obiettivo di Conti (sopra).



Fra quelli che hanno «forato» le reti, vediamo Simeaner, nella 1.a batteria.

Le botte, no!

SCARPERIA - Parlare di parto indolore sarebbe improprio. Dire però che il bambino non è bello e sano sarebbe altrettanto sbagliato. Il fioco azzurro della Coppa Renault 5 è arrivato così a tutte le traversie di venerdì, quando la maggior parte delle macchine sono state trovate sottopeso o fuori posto per le norme di sicurezza, hanno per un momento fatto addensare una grossa nube su di una iniziativa promettente. Quasi 90 macchine che si affollano attorno alla bilancia ed ai commissari tecnici sono una cosa impressionante se tutto è a posto. Si può immaginare cosa succede se quasi tutti vengono respinti via per tornare con le cose in regola.

Ecco, venerdì è successo questo e non è piaciuto a nessuno. Sabato però i volti erano distesi e le batterie hanno avuto luogo regolarmente: a nostro avviso è stato il miglior segno di come i piloti della Coppa, al di là dei problemi contingenti di un battesimo tanto impegnativo, si siano resi conto che le intenzioni vengono mantenute e la serietà dei controlli è fuori discussione (basti dire che alcuni piloti non hanno preso il via nelle batterie e in finale perché verifiche di peso e altezza dal suolo compiute nella fase di preallineamento hanno rivelato irregolarità). La presenza di un commissario tecnico fisso di Coppa in questo senso è stata preziosa e utilissima: di fronte ad una persona tanto scrupolosa e preparata le possibili furbizie sono destinate a spegnersi ben presto. Ed è un bene per tutti. Diverso il problema del comportamento in corsa: preparati i preallineamenti, schierati sulla linea di partenza, i piloti sembrano tutti angioletti. Poi in gara molti perdono la misura e le botte e le sportellate tolgono molto allo sport. Ci sono stati reclami, squalifiche ed anche pugni alzati. Prima di tutto ciò, e con la massima urgenza, commissari sportivi e direttori di gara devono intervenire con fermezza. Qualche toccata può capitare, una serpentina si può perdonare, ma fare a botte non serve a nulla, tanto meno a far carriera, cosa alla quale la maggior parte dei piloti iscritti aspira.

RICCI primo vincitore GHIGO primo squalificato

LE BATTERIE

Sono tre le batterie e la prima raccoglie alcuni dei favoriti come Ricci, miglior tempo assoluto delle prove, Ghigo molto orgoglioso di esordire bene a casa sua, Caliceti ed altri.

La lotta è subito tra Ricci e Ghigo col primo in testa, un paio di scambi di ruolo e un finale a favore del toscano. Caliceti trova in Conti un ostacolo molto duro e deve accontentarsi del quarto posto dietro a Muccio, Martino, Ripani e De Stefano che chiude il gruppo dei 10 qualificati per la finale. Dei possibili vincitori restano invece esclusi Sottanelli e Salvatori che è attardato da una escursione con botto proprio sul finire.

La seconda batteria ha tra i favoriti Rosselli, Ponzone, Nardelli e «Baronio». Il via è caotico e una collisione complica tutto già sulla dirittura. Nelle prime curve le cose si complicano ancora di più e ne fanno le spe-

se Jannacci, partito in seconda fila alla sua prima gara e sbattuto fuori malamente senza colpa, Paddeu e Xella. Il nervosismo prende tutti: Rosselli viene urtato da Ponzone e perde qualche posto. Tocca a «Baronio» il comando ma il motore cede. Ponzone torna quindi al vertice e vince con sicurezza ma a prezzo di qualche rischio di troppo. Dietro di lui Nardelli riesce a passare indenne al secondo posto: davanti al bravo Lodolini, a Rosselli, rinvenuto dopo la sbandata, Cascone, Fabiani, Ghinzani, Beconi, Baldi e Rampino. Resta fuori Marcello Gallo, per tre decimi, anche lui vittima di una violenta spinta ed altri. Si parla di squalifiche ma poi non accade nulla. Speriamo che i commissari siano più duri la prossima volta.

La terza batteria, col vento più calmo, è la più veloce di tutte le «Camaleone» e «Aligi» non si danno tregua per l'intera distanza. Sembra che la cosa debba risolversi in volata quan-

do «Aligi» fa una lunga sbandata e perde il contatto. Cochetti, che ha sempre curato i due da pochi centimetri, non riesce però a passare ed è terzo davanti a Latini, Galmozzi, Ganzi, Bertini, Tinghi, Schermi e Sigala. Peccato che resti fuori l'unica donna del circo, la Ivana Giustri, proprio per un posto. Il giro più veloce della giornata lo segnano ex aequo Aligi e Larini con 2'43"6, tutti e due protagonisti di questa terza batteria.

FINALE

E' toccato a Ricci aprire la serie dei vincitori della Coppa Renault 5: indicato come favorito dalle prove si era fatto sorprendere in batteria ma in finale, su di una distanza da piccolo gran premio, ha condotto il gioco senza mai farsi sorprendere. L'unico momento in cui Ricci è sembrato battibile è stato al via quando le 30 macchine si sono avvicinate ondeggiando

alla curva in fondo al rettilineo. Ci sono state spinte, tamponamenti e cinque auto favorite danneggiate con Larini, Lodolini e Salvatori subito fuori gara e Baldi e Rampino che continuano malconci. In questa baronada iniziale è «Camaleone», vincitore della più veloce delle batterie, a tenere la testa ma al terzo giro Ricci prende definitivamente il comando.

Per «Camaleone» le cose non si semplificano, anzi. Con l'assetto non perfetto a causa di una modifica fatta in extremis quando si sono misurate le altezze dal suolo prima del via (un pilota è stato escluso in questa fase a conferma dell'impegno regolamentare), «Camaleone» ha dovuto tenere a bada lo scatenato Conti che al decimo dei quindici giri lo ha scavalcato salendo secondo. Nella lotta generale —

Gabriela Noris



Quel pomeriggio di giovedì 20 marzo al Mugello: Domingo Piedade, ufficiale d.s. del «Willy Kauhsen Racing Team», cerca di portare il suo amico-boss a più miti convinzioni nei suoi rapporti con Merzario e lo staff degli alfisti «in prestito»

Non è un «matto» portare avanti (in affitto) e i

Quel... KAUF

SPICCIOLI dal MUGELLO

La PIRELLI quasi ci provava...

● L'ex DS della Matra è ora d.s. della Ligier: Doucarouge infatti guida la squadra francese sponsorizzata dalla Gitanes nel mondiale marche, in attesa di guidarla anche in F. 1., forse dal GP d'Italia con Beltoise e nel '76 con due macchine e due piloti francesi, Beltoise e Jarier. Certo che i programmi sono ambiziosi. Da questa collaborazione e anche alla luce delle non eccessive prestazioni del Mugello della Ligier, si dice che la Matra possa passare tutto il suo materiale, telai compresi, a Ligier che tenterebbe di bissare il mondiale dell'anno scorso.

● SCARPELIA - I pneumatici «slick», che vennero provati dalla Ferrari in F.1. segretamente, sono apparsi al Mugello sulla Pantera di Gottifredi messa a disposizione dall'«Achilli Motors». I risultati delle prove sono stati buoni, ma i pneumatici non sono stati usati in gara perché non ve n'erano di ricambio in caso di foratura (così anche il comandante-Jumbo Radicella ha contribuito con una sua gomma...).

● Una troupe francese era venuta apposta da Parigi per girare un documentario sulla Renault-Alpine Turbo. Visto il risultato, il viaggio ha avuto un successo eccezionale, ha detto un responsabile della Casa, felice anche per la prestazione della coppia Lombardi Beaumont, oltre che per la vittoria assoluta.

● Il delegato CSAI al Mugello era il dr. De Luca direttore di Valtelluna.

● Non era previsto che, chi disputasse la gara del mattino con le Renault 5, potesse prendere il via anche alla «786 km» del Mugello nel regolamento speciale. Poi un telegramma della CSAI in «delega» ha permesso a chi era iscritto nelle due gare a cimentarsi.

● Casoni ha dipinto la sua Porsche turbo con i colori di un prodotto a base di uova e di alcool che produce la sua azienda. OVORO è il nome del liquore che veniva offerto a tutti coloro che passavano davanti ai box, all'uovo, al gianduiola, al caffè ecc.... Alla fine delle prove molti occhi lucidi...

● Ligier ci ha confermato che effettivamente aveva pensato di fare uno spidiver per correre il campionato del mondo marche ma poi, visto il regolamento del '76, ha soprasseduto. Se avesse deciso di fare la Ligier scoperta l'avrebbe fatta debuttare al Mugello, ha detto.

● La scuderia GELO ha acquistato tutte e due le ex Gulf-Mirage e le ha dipinte di rosso e giallo. La Gulf dal canto suo ha in preparazione una vettura con cui correrà la 24 Ore di Le Mans con Bell, libero in quell'occasione da impegni con l'Alfa-Kaushen che disarterà la corsa di durata francese.

● Alla 1000 km di Monza Truffo dovrebbe guidare, in coppia con Alval, la PA3 che aveva al Mugello, ma con il

motore 8 cilindri a V di 2000 cmc che sta preparando Romeo Ferraris e che dovrebbe dare 300 CV di potenza.

● Ad assistere la Pantera di Gottifredi non era presente nessun tecnico della Pirelli perché sono tutti impegnati all'EAS e alla preparazione del Rally di Sicilia.

● Duilio Truffo ha sfoggiato al Mugello il casco AGV che venne realizzato come prototipo per Fittipaldi un anno fa e che ora dovrebbe entrare in vendita nei negozi specializzati.

● Alla fine della gara i commissari del Mugello volevano squalificare la vettura di Pescarolo-Bell perché dicevano che essa aveva fatto rifornimento di olio prima del 42. giro come stabilisce il regolamento. Da un controllo dei contagiri si è invece appurato che «Pesca» aveva fatto rifornimento al 46. giro.

● I rifornimenti previsti al Mugello erano i seguenti, le Alfa al 38. giro, l'Alpine Renault al 30., l'ex Gulf al 44. Kinnunen con la Porsche Turbo era indeciso se al 35. al 36. o al 37., le Ligier al 44., le Porsche GT al 50., le 1300 sport al 65. Nella realtà, poi, in pochi hanno rispettato questi dati calcolati in base ai consumi dei giorni delle prove.

● Nella prima giornata di prove alla Porsche-Ovoro di Casoni non funzionava bene la pompa dell'olio e questi si gelava. Quando la macchina si fermava ai box un meccanico scaldava l'olio con la fiamma ossidrica!!

● L'Attualfoto di Bologna è stata colpita nei suoi affetti più cari... ad Oliver è sparita misteriosamente da dentro una valigia chiusa una macchina fotografica «Zenza Bronica» del valore di una mezza Fiat 126...

SCARPERIA (autodromo del Mugello) «Nein, nein, non toccare, io messo a posto fettura, correre, profare così...». In verità Willy Kahusen, neodepositario delle ambizioni di una annata mondiale Alfa, queste parole ha evitato di pronunciarle in italiano, (fa abbastanza finta di non conoscerlo). Però le ha pronunciate rabbiosamente in tedesco giovedì, alla vigilia delle prove ufficiali della corsa mondiale del Mugello, quando il team alfista doveva affrontare i primi test d'allenamento. Destinatario della sua reazione era l'Arturino nazionale che, arrivato all'autodromo toscano, era appena risalito sulla vettura che faticosamente la settimana precedente era riuscito a riportare a uno standard ottimale come sa cercarsi lui. E ora invece se la ritrovava all'opposto di come se l'era "assetata". «Non riesco a girare in 57"» avrebbe poi telefonato a papà Chiti, che era ancora in quel di Settimo Milanese.

La causa di tutto era proprio lui, Willy Kahusen, ex pilota Porsche Inter-serie e ora "patron" del team che aveva "affittato" le Alfa boxer per la stagione '75, grazie a un congruo gruzzolo di marchi pesanti di sponsor, che peraltro tardano ad apparire sulle rosse scocca delle vetture milanesi (almeno al Mugello c'erano appena targhette Uniroyal e Agip). Arrivato in Italia la settimana prima del Mugello, Kahusen, per la indisponibilità di Ba-

locco (la pista dell'Alfa), si era fatto portare le tre sport "ingaggiate" in quel di Vizzola, la pista della Pirelli, e lì le aveva messe in assetto secondo la sua esperienza "di preciso collaudatore tedesco Porsche". Cioè perfettamente "neutre". E invece, si sa, che Merzario — guidatore di appoggio — anziché "tavole" rigide preferisce telai in assetti più morbidi, adatti per andare a fare i tempi ai limiti che sente di raggiungere. E' storia vecchia questa dei gusti d'assetto di Merzario; però finché va più forte — come faceva notare l'ing. Dallara qualche tempo fa — c'è poco da contraddirli.

Merzario al Mugello era disposto a rinunciare addirittura al fresco accordo con Kahusen (e lo avrebbe certo fatto, senza l'intervento calmante di Chiti) se non avesse riavuto la macchina come voleva. Cioè con barre dietro e molle da 20 anziché da 16. Il giovedì pomeriggio arrivò da Colonia anche il manager di Fittipaldi, il portoghese-brasiliano di Germania Domingo Piedade, venuto a visionare le Alfa prima di dare l'assenso di Fittipaldi per qualche corsa mondiale col team di Kahusen, e sia per dare una mano all'amico come d. s. (infatti ora figura tale).

«Arturo guida come un fiore» dice Domingo e io quando ho capito cosa voleva esattamente, mi son spiegato con Willy e tutto è andato a posto. Forse è vero, c'era stata an-



IL QUIZ... d'aprile

Sapreste individuare cos'è?

«facile da
tra le ALFA
tedesco

Arturo Merzario e l'ing. Chiti la prima mattina delle prove ufficiali, quando la 33tt12 puntualmente è stata approntata per il pilota comasco come la voleva al meglio: il record spiccato poco dopo tagliava la testa ad ogni altra polemica e l'ambiente rasserrenava...



EN di tutto

che qualche traduzione non felice a intorbidare le acque. e certo scetticismo di tecnici nei confronti del "fanfano". Il quale però l'ha avuta vinta lui e così poi avete letto com'è andata. Col subito-record delle prove, appena l'assetto era il suo preferito, con gli altri piloti alfisti, specie quelli della n. 2 rimasti a quattro secondi dalle sue prestazioni, loro che invece avevano dovuto conservare l'assetto-likkat di Kauhzen, anche dopo che Pescarolo ebbe chiaramente a chiedere di avere «la macchina come Arturo».

Ma se l'indiscussa qualificazione di Merzario a N. 1 sembrava dovesse aver fugato tutti i dubbi e i dissensi, in realtà anche per la corsa le cose non sono andate lisce e a puntino. Il (mini) giallo delle pastiglie è un piccolo esempio, ma anche tante altre

piccole sottigliezze e sfumature stanno a dimostrare che questo tra l'Alfa-Autodelta, a parte i 400 milioni che Kauhzen (a occhio e croce) mostra di garantire per la disponibilità delle vetture, non è un matrimonio facile. Affiora epidermicamente anche la solita incomprensione e sufficienza verso tutto ciò che è considerato improvvisazione, superficialità, arte di arrangiarsi italiana. La superorganizzazione teutonica vuol imporre comunque il suo prepotere, nel giusto e nello sbagliato.

Ora ci si è messo questo avvio "da secondi", che pare proprio il Presidente Alfa dott. Cortesi abbia tra il serio e il faceto mostrato di non accettare, nei rendez vous con concessionari che lo sollecitavano a impegni sportivi (ma di questo diremo in una

intervista prossima), a complicare la situazione. L'Alfa 33 tt 12 è destinata a fine anno a sparire e, già com'è adesso, a parte il gran motore, non pare possa nutrire molte speranze di adeguarsi anche a qualche minima esigenza di aggiornamento tecnico, per rintuzzare quelle che saranno certo le sempre più pericolose compressioni-turbo.

E se non fosse per Merzario, come si è visto e come già accadeva lo scorso anno, non ci sono piloti apparsi disponibili a guidarla ai limiti che evidentemente la vettura pur ha in alto. Basta far caso a Pescarolo. Al Mugello, certo in assuefazione ancora sommaria, anche alla vettura, egli prendeva però 4 secondi buoni da Merzario, che lo scorso anno quando il barbutto era sulla Matra, doveva faticare pur per stargli attaccato o davanti con l'Alfa. Il che vuol dire che Merzario sulla Matra non avrebbe nemmeno fatto esistere il divario, che sembrò colabile almeno nella prima fase del confronto stagionale '74 Alfa-Matra poi mondiale.

Il gioco delle parti è tutto qui. Adesso comunque il dado è tratto. L'Alfa è lì che deve giocare la carta dell'occasione mondiale ultima con questa combinazione molto curiosa. Venga o no Fittipaldi (Domingo dice che, se non per Monza, al Nurburgring e Zeltweg ci sarà) l'avvenire non è roseo. Anche se lui stesso ora

vuol partire per gli USA a prendere manciate di quelle pastiglie di freni speciali NASA che possono assicurare la possibilità di non perdere altre occasioni come quella mugellana per colpa dei freni.

Ma come sarà possibile mandare avanti sul binario dei migliori rapporti umani lo distonia di abitudini e di sentimenti tra due staff, così poco omogenei proprio sul piano psicologico, nella normale abitudine al sorriso di disprezzo per tutto ciò che è italiano? Ecco il vero quiz dell'avventura mondiale Alfa '75. Quello che forse non casualmente è venuto a cercare di capire, per riportarne un quadro, l'avvocato Mazzi segretario generale della Casa di Arese. C'è da essere certi dovrà fare il suo rapporto al Presidente Cortesi, il quale pur dette qualche mese fa l'imprimatur a questa operazione che, a detta degli inglesi, fu il ripiego a una analoga prospettiva con la Gulf, non andata in porto per troppe vistose valutazioni economiche del rapporto di appoggio-sponsor. Con la differenza però che in quel caso, nel bene e nel male, lo staff Alfa avrebbe riposto e disposto del proprio destino in prima persona. Senza ritrovarsi a cercare, come sta accadendo adesso, la... Kauhzen di tutto ciò che mostra di non andare bene.

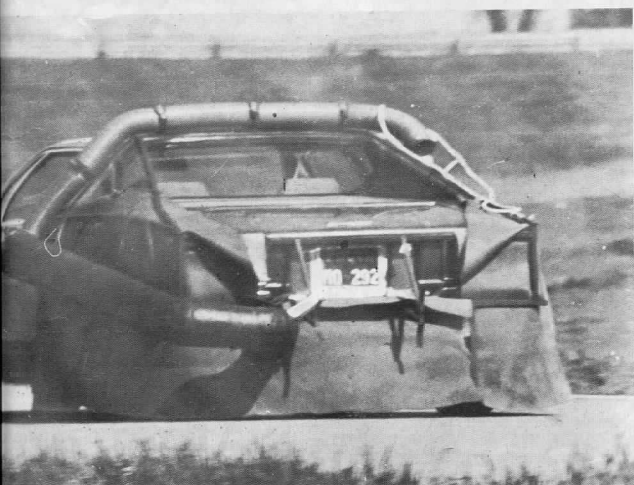
Marcello Sabbatini

«Liberata» la FLORIO stradale

PALERMO - Positivo incontro a Ginevra di Nino Vaccarella, Presidente della Commissione Sportiva dell'Automobile Club Palermo con Monsieur Pierre Ujeux, vice Presidente della CSI.

Il pilota palermitano è riuscito ad ottenere dal responsabile della Commissione internazionale l'autorizzazione ad aprire le iscrizioni alla prossima Targa Florio stradale in programma sul circuito delle Madonie quasi certamente per il 22 di giugno anche ai piloti stranieri.

Come si ricorderà, quest'anno la CSI aveva ulteriormente stretto i freni e dopo avere 12 mesi addietro cancellato la corsa siciliana dalle prove del Campionato del Mondo Marche, l'aveva autorizzata solo per i conduttori con licenza italiana.



L'unica cosa certa è che, appena notato il fotografo indiscreto, i tecnici ferraristi comparsi nel di festivo a Fiorano con questa DINO 308 (o 208) in si strano kilt, si sono molto imbarazzati. Da qui a giurare su cos'è quel complesso di tubi di stufe ci corre. Anche sulla F. 1 la Ferrari ha abituato a strani congegni mascherati dei quali non è facile indicare gli scopi. Magari si tratta del turbo (destinazione silhouette 1976?) o di grembiali per studi antinquinamento? O un anticipato giochetto per... martedì della prossima settimana? Tutte le ipotesi sono buone. Provateli...

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

dietro i primi il gruppone fa scintille, troppe per la verità — riemergono « Ghigo » e « Aligi » che erano stati staccati leggermente dal terzetto di testa. Gli ultimi giri si giocano quindi a cinque, con Ricci che controlla bene il suo posto ma Conti, « Camaleo », « Ghigo » e « Aligi » scatenati.

La manovra di « Ghigo »

Nei numerosi sorpassi, proprio sul finire avviene un episodio più pesante degli altri. « Ghigo », che intravede la possibilità di un secondo posto quasi inaspettato solo pochi giri prima, tenta di passare all'interno Conti nella cur-

voce e sostenga questa giusta volontà.

In effetti « Ghigo » è stato tolto di classifica dai commissari sportivi toscani per la manovra nei confronti di Conti. Conti da parte sua ha dato in escandescenza passando alle mani e se anche la sua corsa è stata splendida e la sua uscita ingiusta, è pur vero che i tempi della giustizia fatta da sé sono finiti.

Il saggio Rosselli si è fermato perché le scorrettezze erano troppe. Molti sono arrivati con le macchine fortemente ammaccate. Calma, non è così che si arriva in Formula Uno! Preferiamo occuparsi solo di giovani piloti come Baldi che, esordiente è finito ultimo al primo giro dopo due spintoni violenti, è riuscito a risalire ed a finire undicesimo.

g. n.



Un bel gruppetto di R5 impegnate nella loro prima gara al Mugello. Siamo in finale, e vediamo nell'ordine il futuro vincitore, Ricci, seguito da Nardelli, Cocchetti, Lodolini, Caliceti (seminascosto) e quindi da Conti

va precedente i box. In realtà la manovra si trasforma in collisione e Conti, ingiustamente, finisce contro il guard rail e si ferma. La volata finale per il secondo posto è in favore di « Ghigo » che precede « Camaleo » e « Aligi ». Dietro le cose non sono state meno difficili: Nardelli, Galmozzi, Caliceti, Martino e Muccio si cambiano di posizione più volte per finire nell'ordine dopo che due dei favoriti, Ponzone e Rosselli, avevano lasciato il campo il primo per la rottura di un semiasse e il secondo per protesta.

Commissari, occhio ai piloti!

Ecco, questo è un punto da sottolineare, visto che è venuto da un pilota esperto e serio come Rosselli e che si collega all'altro di Conti e « Ghigo ». Tutto è stato molto bello, la formula è valida e spettacolare ma i piloti devono essere tenuti a freno. Questo tocca ai commissari sportivi e ai direttori di gara. I responsabili della Renault hanno chiesto, subito dopo la corsa, all'ingegner Rogano e al dottor De Nitto di aiutarli perché le corse non si trasformino in corride. C'è da augurarsi che la CSAI si faccia porta-

COPPA RENAULT 5 ELF - Gara nazionale valevole come prima prova per la Coppa - Circuito del Mugello - 22.23 marzo 1975.

LE CLASSIFICHE

I. Batteria: 1. « Ghigo » 16'43"3, media 112.919 kmh; 2. Ricci 16'44"1; 3. Conti 16'44"9; 4. Caliceti 16'45"4; 5. Muccio 16'57"1; 6. Martino 16'57"3; 7. Busi 16'57"7; 8. Ripani 16'58"8; 9. De Stefano 16'58"4; 10. Quarti 17'00"2; 11. Sottanelli 17'15"2; 12. Lorenzoni 17'18"1; 13. Avati 17'18"7; 14. Corti 17'26"4; 15. De Mori 17'28"6; 16. Ranzato 17'27"9; 17. Maretti 17'31"1; 18. Casprini 17'31"2; 19. Di Renzo 17'38"5; 20. Cappelli 17'49"7; 21. Carlo 17'51"1.

II. Batteria: 1. Ponzone 16'47"9, media 112.404 kmh; 2. Nardelli 16'48"2; 3. Lodolini 16'48"6; 4. Rosselli 16'50"9; 5. Cascone 16'53"6; 6. Fabiani 17'01"6; 7. Ghinzani 17'02"4; 8. Bocconi 17'03"9; 9. Baldi 17'08"8; 10. Rampino 17'08"1; 11. Gallo 17'08"4; 12. Canocchi 17'10"6; 13. Frisori 17'11"3; 14. Molinari 17'11"7; 15. Gargan 17'15"2; 16. Micangeli 17'24"1; 17. Medoni 17'24"5; 18. D'Itri 17'26"3; 19. Baso 17'26"9; 20. Aliboni 17'34"7; 21. Cedrati 17'51"7.

III. Batteria: 1. « Camaleo » 16'34"7, media 113.895 kmh; 2. « Aligi » 16'35"7; 3. Cocchetti 16'36"1; 4. Larini 16'37"5; 5. Galmozzi 16'39"7; 6. Gonzi 16'40"6; 7. Bertini 16'47"1; 8. Tinghi 16'52"5; 9. Schermi 16'58"2; 10. Sigala 16'57"3; 11. Giustri 17'02"5; 12. Trigglani 17'03"2; 13. Brunner 17'15"1; 14. « Pibo » 17'15"3; 15. Gherbo 17'16"7; 16. Bellva 17'26"5; 17. Mussa 17'28"1; 18. Cormio 17'30"2; 19. Deodato 17'59"1; 20. Codognola 18'01"6; 21. Fava 18'06"0; 22. U.S. 18'7"5.

Finale: 1. Gianfranco Ricci 40'59"5, media non comunicata; 2. « Camaleo » 41'11"8; 3. « Aligi » 41'12"1; 4. Galmozzi 41'26"6; 5. Nardelli 41'26"8; 6. Caliceti 41'27"1; 7. Martino 41'27"8; 8. Muccio 41'37"5; 9. Busi 41'43"8; 10. Tinghi 41'44"2; 11. Baldi 41'44"8; 12. Bocconi 41'45"5; 13. Cascone 41'49"2; 14. Ghinzani 41'53"1; 15. Fabiani 41'52"8; 16. Schermi 41'53"1; 17. Quarti 41'54"4; 18. Ripani 41'56"6; 19. Sigala 42'27"3; 20. Bertini 42'47"2.

PELTIER bis nella... 3 ore di Monza



DALL'INVIATO

MONZA - Il gusto ai piatti prelibati si fa fatica a perderlo, ma in tempi grami ci si può accontentare anche di pietanze fatte in casa. Una volta, e neppure tanti anni fa, la 4 Ore di Monza era un'eccezione « prima » mondiale di quanto di meglio quella particolarissima stirpe di nuovi mostri che sono le gruppo 2 potesse dare, per di più « offerta » da gente del calibro di Stewart, Lauda, Mass, Schekter eccetera. Attualmente, il gruppo 2 segna il passo in tutta Europa, le case hanno fatto marcia indietro, e le novità eclatanti non sono certo molte.

Non ostante ciò, e forse proprio per questo, possono saltar fuori gare molto belle ed equilibrate a prescindere dai protagonisti, ed i pronostici « saltano » regolarmente. Non si può certo dire che questa sia stata una edizione molto eccitante della 4 Ore, ma l'interesse è stato tenuto desto per quasi tre ore dalle vicende di Vittorio Brambilla, favorito d'obbligo, che ha fatto e disfatto il risultato, in quella serie di alti e bassi tipica delle

corse, ergendosi a protagonista fin dalle prove.

Brambilla era stato contattato da Schnitzer (memore della bella prova del monzese due anni fa) per fare questa corsa su una delle sue macchine ufficiali, e Vittorio — che aveva un weekend libero — aveva accettato di buon grado. La coppia Brambilla-Quester è stata poi smembrata per equilibrare meglio gli equipaggi, e Brambilla era stato destinato alla BMW n. 3 assieme a Zondler, mentre il suo compagno designato Brun è andato a finire sulla n. 4 con Quester.

Tutti i piani della « filiale » di Freilassing della BMW Monaco, ufficialmente assente anche se validamente rappresentata dal tecnico Staudenmayer, sono saltati dopo che una discreta serie di contrattempi ha iniziato a disturbare le sue due vetture, culminando con la perdita, dopo un terzo di gara, della vettura di Quester (sulla quale Brun non è nemmeno salito) e con il ritiro dell'altra poco tempo dopo che Zondler aveva dato il cambio ad un Brambilla che aveva fatto di tutto, per 87 dei 131 giri complessivi, per riguadagnare alla cronometrica BMW di Peltier-Muller il tempo perso al box, ivi

Quasi come MERZARIO al MUGELLO le vicende di BRAMBILLA in BMW

4 ORE DI MONZA, Trofeo Angiolini, patrocinio Texaco-Marlboro, gara internazionale di velocità valida quale prima prova del Campionato Europeo Turismo. Monza, 23 marzo 1975
LA CLASSIFICA

- 1. Peltier-Muller (BMW 3.500), 131 giri in 4.00'58"4, media 188.204 kmh;
- 2. Heyer-Finotto (Ford Escort 2000) 125 giri;
- 3. Ruoso-De Leonibus (Ford Escort 1800) 121 giri;
- 4. «Pal-Joe»-Gagliardi (Ford Escort 1300) 113 giri;
- 5. Chiapparini-Francia (Alfa Romeo GTV) 112 giri;
- 6. Bruzzese-Colzari R. (Alfa Romeo GTAM) 112 giri;
- 7. Ragaolo-Santulli (Alfa Romeo GTV) 110 giri;
- 8. Galimberti-Faraldi (Alfa Romeo GTAJ) 107 giri;
- 9. «Alval»-Pesenti Rossi (Ford Escort 2000) 106 giri;
- 10. Bellina-Massa (Alfa Romeo GTAM) 104 giri;
- 11. Campan-Furlanetto (BMW 1600) 104 giri;
- 12. Pedotti-Caronni (Alfa Romeo GTAM) 104 giri.

Giro più veloce: il 33° di Vittorio Brambilla (BMW 3.500) in 1'41"3, media 205.054 nuovo record.



compreso uno splendido nuovo record del giro inferiore di oltre 3" a quello stabilito lo scorso anno da Brun con una BMW 3.400.

Ha vinto così, anzi «rivinto», quella BMW privata che aveva già conquistato l'intera posta l'anno scorso in una situazione quasi analoga di outsider di lusso, condotta sempre dal gentleman belga Alain Peltier che quest'anno aveva sostituito Lafosse con Siegfried Muller (nessuna parentela con l'Herbert), un tedesco poco appariscente ma redditizio in questo genere di gare. La loro vettura, aggiornata con nuovi colori e soprattutto un nuovo motore 4 valvole 3,5 litri, era iscritta dall'Alpina di Essen, ma era in tutto e per tutto una vettura «casa», tant'è vero che il suo motore era identico a quelli di Schnitzer e diversissimo quindi da quelli preparati da Herr Bovensiepen, il quale era a Monza più che altro in veste di turista.

Peltier-Muller hanno vinto quasi per forza, facendo la loro gara senza preoccuparsi delle due Schnitzer che, a turno, giravano loro attorno. Si sono solo preoccupati di non farsi distanziare



Sotto al titolo, la BMW vincitrice di Alain Peltier (alla guida) e Siegfried Muller. Qui sopra, Vittorio Brambilla ha fatto quello che ha potuto fra una fermata e l'altra con la BMW-Schnitzer. In alto, all'inizio della gara Brambilla e Qvester se n'erano andati. Ora, Vittorio è andato in Inghilterra a provare la March F. 2 della Scaini che Ginotti condurrà dopo che Vittorio l'avrà portata in corsa in due occasioni, Thruxton ed Hockenheim

troppo (c'era mediamente 1 secondo e mezzo al giro, con Brambilla, e qualche decimo con Qvester), dopo di che, una volta spartite le due BMW-Memphis, hanno tirato i remi in barca, lasciando a cinque giri circa la sempre più sorprendente Ford-Escort Zakspeed di Heyer-Finotto, ovviamente prima della I divisione. A questo proposito, viste come stanno andando le cose, Heyer «rischia» di rivincere il titolo europeo per sé e per la Ford, dato che sia lui che la macchina sono francamente imbattibili in due litri, mentre nella seconda divisione c'è più equilibrio, ed è facile che i punti si disperdano.

E' un altro, questo, dei tanti punti da rivedere nel Campionato Turismo, un appuntamento che potrebbe essere anche più spettacolare, dal punto di vista tecnico ed agonistico, se solo si riuscisse a dargli un volto tecnico-regolamentare più aderente alla realtà delle «derivate dalla serie». E l'occasione del cambio dell'Annesso J, fra nove mesi, è una di quella da non lasciarsi sfuggire.

Marco Magri

Nelle prove libere
la «scaldata» che
tradisce Brambilla

Dal 17° i guai per QUESTER

MONZA - Lo schieramento non è grande, anche se rimpinguato molto opportunamente (già in sede di stesura di regolamento, vista l'aria che tirava) dall'inserimento delle 1300, che lungi dal dare noia hanno vivacizzato la corsa con dei bei duelli.

Sono 30 le vetture qualificate (quindi nessun problema per i posti, che sono 40), diventate subito 29 poiché non si allinea la Renault 12 Gordini di Toia-Pozzi. Nella breve sessione di prove libere un'ora prima del via, Brambilla va in pista con la n. 3 e gli capita il guaio che forse dà la svolta decisiva alla gara. Infatti, rompe un manicotto dell'acqua, se ne accorge subito, spegne il motore ed arriva ai box a spinta, ma non può impedire che i sei cilindri prenda una discreta scaldata. Breve consulto con Schnitzer, rabbocco, qualche accelerata violenta e si richiude il cofano, sperando che non sia successo nulla, anche perché non vi sarebbe il tempo di rimediare.

Al via, stile Indy, le due 3.500 di

Così (in 29) al via di Monza

| | | | |
|--|--|--|--|
| Brambilla-Zondler (BMW 3500) 1'43"3 | Peltier-Muller (BMW 3500) 1'44"4 | Quester-Brun (BMW 3500) 1'43"8 | Heyer-Finotto (Ford Escort) 1'49"9 |
| Arm-Kocher (BMW 3.0) 1'50"6 | Herrmann-Denzel (BMW 2002) 1'55"3 | Mohr-Colzani (Ford Escort) 1'51"4 | Alval -Pesenti (Ford Escort) 1'55"6 |
| Giorgio - Dino (Alfetta) 2'00"9 | Perego-Confortola (Alfa 1300) 2'02"2 | Ruoso-De Leonibus (Ford Escort) 2'01"4 | Pal-Joe -Gagliardi (Ford Escort 1300) 2'02"5 |
| Bruzzese-Colzani R. (Alfa GTAM) 2'02"7 | Pozzo-Fabi (Alfa 1300) 2'03"6 | Hegels-Muller (BMW 3.3) 2'03"1 | Gilardini-Zampolli (Ford Escort 1600) 2'03"8 |
| Galimberti-Faraldi (Alfa 1300) 2'04"0 | Chiapparini-Francia (Alfa GTV 1600) 2'04"9 | Bellina-Massa (Alfa GTAM) 2'04"7 | Ghislotti-Uboldi (Alfa GTV 1600) 2'06"3 |
| Ragaiole-Santulli (Alfa GTV 1600) 2'06"5 | Rossi - Gimax (Alfa 1300) 2'08"6 | Sturtz-Ralf (Alfa 1300) 2'08"4 | Pedotti-Caronni (Alfa GTAM) 2'08"9 |
| Ricci-Nappi (BMW 1600) 2'08"9 | Rossi G. Rossi L. (Alfa GTV 1600) 2'09"6 | Vassallo-Randazzo (Alfa 1300) 2'09"2 | Compesan-Furlanetto (BMW 1600) 2'12"7 |
| Toia-Pozzi (Renault R 12) n.p. 2'21"6 | | Werner-Reiter (Camaro 7000) 2'49"2 | |

nota: il primo pilota di ogni equipaggio è quello che ha preso la partenza.

zo ha desistito dall'inseguire l'Escort di «Pal-Joe».

Va quindi in testa Peltier, e ci rimarrà fino alla fine. Brambilla continua a girare sul filo del record, per nulla impensierito dal ritardo, si scodoppia dalla BMW di testa e le giunge ad 1'20", grazie anche alla sosta di routine di Peltier, prima di fermarsi a sua volta a rifornire. E' il colpo di grazia. La batteria, senza la ricarica dell'alternatore, è a terra, si deve cambiarla e la sosta è esasperantemente lunga. Vittorio, legato al suo sediolino, non fa una piega.

Allo scendere della seconda ora di gara, quindi, Brambilla ritorna due giri dietro a Peltier, che è anche lui rimasto alla guida per un altro turno, mentre terzo è ora Finotto che guida la stupenda Zakspeed ad un ritmo indiatolato. Al quarto posto è risalita la sorprendente Escort 1800 di Ruoso e De Leonibus, che non pare tanto arrugginito dopo due anni di assenza dalle piste; quinta assoluta è la 1300 di «Pal-Joe», mentre nella 1600 Francia e Chiapparini, sulla GTV preparata da quest'ultimo, sono ora al comando (ottavi assoluti) davanti a quelle di Ragaiole-Santulli (Mercatelli) e di Ghislotti-Uboldi (Balduzzi).

All'83. giro, finalmente Peltier cede la guida (ed il comando della corsa) a Muller, il quale si mette sul piede di 1'50" e nulla pare interessarlo. Qualche giro dopo, è il turno di Brambilla a cedere la guida, dopo che da scrupoloso professionista ha continuato a sfruttare sapientemente la vettura al limite senza darvi per vinto dal ritardo accumulato. Si infila quindi nell'abitacolo Zondler, ma quando spinge il pulsante il motorino non gira: altra batteria, ed altri minuti che si accumulano sulle spalle della BMW n. 3. Quando finalmente riparte, Zondler è sempre secondo, ma Finotto è appena un giro dietro di lui, anche se non lo impensierisce troppo. Pare che ormai le posizioni siano acquisite, quando Zondler rientra precipitosamente ai box. Accusa delle vibrazioni, ma dopo un rapido controllo lo rimandano fuori. In



Mario Ruoso in parabolica con la sua Escort 1800, con la quale ha ritrovato una seconda giovinezza anche il «vecchio» De Leonibus. Terzi assoluti



Ricci, che era in coppia con Nappi, non ha potuto fare molto con la bella BMW-Schnitzer 1600 per guai all'iniezione. Lo segue la GTV di Ragaiole

Brambilla e Quester resistono bene allo scatto veemente di Heyer dalla seconda fila, e passano al primo giro già staccate. Mancano quasi subito la Camaro di Werner e la GTA di Vassallo, mentre inaspettatamente piomba ai box la BMW di Peltier: il belga ha avvertito qualcosa nell'assetto al primo giro, gli cambiano una ruota e riparte in coda al gruppo. Si scoprirà che gli era stata montata una gomma posteriore di misura diversa...

In testa c'è Brambilla, che ben presto si scolla dalla ruota Quester; dietro ai due Heyer, con la 2 litri Escort, che inizia subito un bel duello per la terza piazza con la vecchia BMW 3 litri 2 valvole di Arm, che un po' alla volta riesce a superare la Escort ma quando ci riesce è costretto a fare la prima di un'innumerabile serie di soste al box, che lo porteranno poi al ritiro. Un po' più indietro un gruppo di 2 litri, fra cui Mohr, «Alval» e Ruoso, mentre si sviluppa un bel colpo a colpo fra le 1300, con le Alfa di Perego e Pozzo che cer-

cano di opporsi alla sibilante Escort di «Pal-Joe». Nella 1600, dopo una supremazia iniziale della Ford di Gilardini (con motore Nova da F3 ovviamente senza strozzatura), purtroppo fermo subito per guai alla frizione ed all'accensione, via libera alle GTV di Chiapparini, Ghislotti e Ragaiole, che hanno facilmente ragione delle BMW di Compesan e Ricci.

Al 17. giro iniziano i guai per Quester, che fa una brevissima sosta di controllo e riparte riuscendo a non farsi soffiare la posizione dallo scatenato Heyer. Quanto a Peltier, dopo la sua sosta iniziale Vittorio lo ha raggiunto e passato, cosa che ha fatto anche Quester prima di fermarsi, il che non ha comunque impensierito il belga che d'altra parte risale facendosi facilmente largo fra le vetture di cilindrata inferiore. Al 21. giro, Brambilla è il solo a giri pieni, avendo raggiunto anche Heyer. Dal canto suo, «Pal-Joe» ha avuto ragione delle GTAJ ed è 10. assoluto. Subito dopo, però,

una sosta anticipata anche per Brambilla, e sembra che la scaldata in prova abbia lasciato delle conseguenze; però il guaio maggiore è la rottura dell'alternatore, che farà poi perdere altro tempo in seguito. Per ora, «costa» una seconda fermata imprevista.

Dopo un'ora di gara, la situazione è pertanto la seguente: in testa Quester, che ha alle sue spalle Peltier a 22" circa; terzo, ad un giro, Heyer, quindi Arm e Mohr a 2 giri, ed infine Brambilla, che non si dà per vinto ed inizia un bellissimo inseguimento che, oltre al giro più veloce, gli frutta la risalita immediata al quarto posto. Seguono in classifica la Escort-Valtellina di «Alval», e l'altra Escort di Ruoso.

Non passano pochi minuti che le forze di Schnitzer si dimezzano: Quester è al box al 40. giro, si armeggia un po' attorno alla pompa di iniezione, poi si ritira la macchina. Contemporaneamente, si ritira anche Perego, che in prova aveva il miglior tempo dei 1300, ed ormai Poz-

zista ci rimane poco, poiché il suo motore comincia a suonare male, ed allo scendere della terza ora è di nuovo al box, e questa volta per il conto totale. Schnitzer dice che si è bruciata la guarnizione della testata, ma ci sembra strano che si sia decisa ora, a mollare, dopo 380 chilometri non certo a spasso. Propendiamo per un buco in un pistone, ma resta il fatto che la gara in pratica finisce qui.

L'ultima ora, infatti, non porta mutamenti di rilievo. Francia-Chiapparini perdono il quarto posto assoluto ad opera di «Pal-Joe»-Gagliardi, nonostante quest'ultimo sia costretto ad una sosta non prevista per sostituire il pneumatico posteriore destro, forato, mentre un vero peccato per «Alval»-Pesenti l'avaria al cambio a poco dalla conclusione, che fa loro perdere due posizioni. Quanto all'altra 2 litri favorita, la Zakspeed di Mohr-Colzani, era stata costretta ad abbandonare per surriscaldamento già al 60. giro.

LAGANA' «PIERO» TAMBAUTO



Il gancio di traino ha retto, ma non il fascione anteriore. La 500 è quella di Piroli, insabbiato in variante

SPECIALE AUTOSPRINT

MONZA - Il «festival» monzese del gruppo 2 vedeva al via anche la prima gara di campionato per le cilindrata piccole e medie. Tre gare, al mattino, corte e interessanti su 14 giri dello stradale con chicane ormai tracciato divenuto classico.

Si comincia con le 500, che hanno in Vincenzo Laganà (ex-«Doppio Rhum») il loro dominatore. Miglior tempo in prova, il minuscolo conduttore meridionale se ne va subito a condurre indisturbato la sua gara con la 500-Lavazza. Dietro a lui, una bella gara fanno «El Bravo» (Sanfarsieri) e «Pal-Vox» (Cevenini) che dall'ultima fila in poche battute risale il gruppo e va ad occupare la seconda piazza.

La seconda corsa, riservata alle 600 e 700, ha il suo dominatore in «Piero», con la Giannini-Vaccari, che se ne va di forza dopo aver ripreso in mezzo giro la «lepre» Busi (Cevenini), che poi si dovrà fermare per perdita del coperchio delle punterie. Un vero peccato anche che Gatta (Adolfo), secondo tempo in prova, accusi gravi noie proprio prima del via. Nella 600, dopo un buon inizio di Ciardi, «Tibelli» (Garavello) pare prendere l'iniziativa, poi Ciardi (Bacci) lo riprende e «Tibelli» finisce malamente con il capotare in parabolica poco prima della fine. Nella classe superiore bella gara a tre (dietro «Piero») fra Scarinzi, Nocchi, Carena e Padrone. Scarinzi (Giacomelli) si ferma, Padrone (Lanini) rompe lo scarico, e rimangono a «litigare» Nocchi (Fallessi) e Carena (Garavello), che poi cede sul finire.

Tra le classi al via della terza corsa. Anche qui un dominatore, nella persona di «Tambauto», che corre con l'Abarth 1000 di Saleri preparata da Garavello, una vettura un palmo sulle altre. Per un po' Pasolini regge al secondo posto, poi rompe e dà via libera a Binati, che farà tutta la corsa assieme alle 128 di Battistini, «Glenza» e Pezzella. Nelle 850, Campani (Baistrocchi) cede ad Amighini (Garavello ex-Savoia) solo a causa di evidenti noie al cambio. Mentre «Tambauto» prosegue la sua gara solitaria, Binati finisce per rompere (probabile grippaggio) ma riesce ugualmente a classificarsi secondo.

GARE NAZIONALI, valide per il campionato italiano Turismo. Monza, 23 marzo 1975.

Classe 500: 1. Vincenzo Laganà (Giannini), 14 giri in 37'28"8, media 128,316 kmh; 2. «Palvox» (Giannini) 37'35"3; 3. «El Bravo» (Giannini) 37'52"8; 4. Capri (Giannini) 38'07"5; 5. Almaro (Giannini) 38'09"4; 6. Amighini (Giannini) 38'10"2; 7. Lazzari (Giannini) 38'10"9; 8. Zadotti (Giannini) 38'13"5; 9. Di Francesco (Giannini) 38'29"6; 10. «Don Cono» (Giannini) 39'25"5; 11. Giani (Giannini) 39'25"6; 12. Gatta (Giannini) 39'45"9; 13. «Pado» a 1 giro; 14. Guascone. Giro più veloce: il 13° di «El Bravo» in 2'37"8, media 131,634 kmh.

Classe 600: 1. Rolando Ciardi (Giannini) 14 giri in 35'56"9, media 134,826 kmh; 2. Ana-

stasi (Giannini) 36'19"2; 3. Perri (Giannini) 36'44"9; 4. Parlato (Giannini) 37'01"9; 5. Caligario (Giannini) a 1 giro; 6. Cesarini (Abarth) a 1 giro; 7. Botto (Abarth) a 4 giri; 8. «Tibeli» (Abarth) a 5 giri.

Giro più veloce: il 2° di «Tibeli» in 2'28"6, media 139,784.

Classe 700: 1. «Piero» (Giannini), 14 giri in 34'26"5, media 140,724 kmh; 2. Nocchi (Abarth) 35'00"4; 3. Padrone (Giannini) 35'25"7; 4. Carena (Giannini) 35'53"1; 5. Pintoni (Abarth) 36'44"7; 6. Menapace (Abarth) a 1 giro; 7. «Barry» (Giannini) a 7 giri. Giro più veloce: il 10° di «Piero» in 2'25"8, media 142,469 kmh.

Classe 850: 1. Rino Amighini (Abarth), 13 giri in 31'11"0, media 144,402 kmh; 2. Gatti (Abarth) 31'16"5; 3. Foroni (Abarth) 31'41"3;

4. Campani (Abarth) 32'06"9; 5. Scala (Abarth) 32'33"1. Giro più veloce: il 3° di Campani in 2'17"1, media 151,509 kmh.

Classe 1000: 1. «Tambauto» (Abarth), 14 giri in 31'01"8, media 155,695 kmh; 2. Binati (Abarth) a 3 giri; 3. «Pado» (Abarth) a 4 giri.

Giro più veloce: il 12° di «Tambauto» in 2'12"2, media 158,322 kmh.

Classe 1150: 1. Rosario Pezzella (Fiat Giannini) 14 giri in 31'40"5, media 153,016 kmh; 2. «Glenza» (Fiat-Giannini) 31'56"5; 3. Battistini (Fiat 128) 32'20"8; 4. Menzi (Fiat 128 coupé) 32'47"0; 5. Trolese (Fiat 128) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10° di Battistini in 2'12"9, media 156,297 kmh.



All'uscita dalla variante Mirabello, nei primi giri della gara 600-700, sta capotando la 600 di Davide Mediani

Qualche novità tecnica c'è sulle super turismo

Le trombette più lunghe

Monza - Nonostante il relativo disinteresse «ufficiale» per le gare inter-nazionali di gruppo 2, qualche novità tecnica la si è vista anche quest'anno, a Monza, tradizionale appuntamento d'apertura con l'Euro Turismo. Assenti completamente (dalla seconda divisione) le Ford, l'interesse tecnico si è forzatamente fissato sulle sempre belle BMW 3.500, nelle consuete preparazioni Schintzer ed Alpina. L'unica differenza esteriore è data dal complesso di collettori di alimentazione: le Alpina infatti conservano le trombette di aspirazione molto lunghe, con gli iniettori piazzati all'ingresso in posizione centrale, concentrica alla presa d'aria. Le lunghe trombette hanno la caratteristica di avere un diametro a metà lunghezza leggermente superiore al diametro di entrata, una specie di cono Venturi alla rovescia.

Tradizionali i sei cilindri di Schnitzer, le cui modifiche si sono limitate a dettagli. Per entrambi, si parla di 430 CV. Qualche novità negli assetti, per i quali — a Monza — i consigli di Brambilla sono stati preziosi. Vittorio ha richiesto un diverso assetto del retroreno, più basso, per aumentare un po' il sottosterzo. Standardizzate per tutti le Dunlop da 15". La Dunlop, che segue con una certa assiduità le gare turismo, facendo molti esperimenti che le saranno utili anche in altre categorie, aveva comunque portato a Monza una novità, riservata alle 2 litri Zakspeed di Finotto-Heyer. Si tratta di una nuova gomma a profilo

anche più basso, sempre da 15", con le misure 265-565, espresse in millimetri come è ormai consueto alla Dunlop. Sono state montate solo sul treno anteriore, mentre dietro si sono conservate le 265-575 che avevano anche gli altri, compresa la Escort di Colzani-Mohr passata dai cerchi da 13" dello scorso anno a 15". Le mesole per le slick sono sempre quelle, mentre c'erano pronte delle nuove 442 «rain» che non c'è stato (per fortuna) modo di provare.

Sempre in campo bavarese, ha fatto il suo debutto la bellissima 1600 di Nappi-Ricci, completamente preparata da Schnitzer con la cura che gli è consueta. Con 235 CV a 10.000 giri per 890 chili di peso, è apparsa comunque a corto di preparazione come assetto, o per lo meno non «in mano» ancora ai piloti. Il motore ha la testa 4 valvole che Schnitzer ha omologato per le F. 2. Altre novità nelle cilindrata minori, la prima comparsa in corsa della già da tempo omologata testata 4 valvole per l'Alfa GTA Junior 1300. Questa nuova unità, accreditata di 183 CV a 9.500 giri, era montata su una macchina ex-Autodelta acquistata da due piloti tedeschi, Ralf e Sturtz i quali, purtroppo non avevano mai visto Monza.

Per conoscere quello che questa ennesima cura di ringiovanimento potrà offrire alla mai doma GTAJ bisognerà quindi attendere il motore 4 valvole che sta preparando Balduzzi, il quale

non si è fidato a farlo debuttare a Monza, preferendo il solito collaudato 2 valvole per i suoi uomini alla 4 Ore. Un'altra bella 1300 era la Ford Escort di «Pal-Joe»-Gagliardi, l'ultima fatta da Broadspeed che con il solito 4 valvole corsa corta eroga 182 CV a 10.000 giri.

Qualche cosetta interessante anche nelle vetture partecipanti alle gare nazionali. Innanzi tutto, il debutto sostanzialmente «operativo» dell'iniezione nelle bicilindriche. Leo Garavello aveva portato tre delle quattro sue bicilindriche dotate dell'iniezione Kugelfischer, la quale ha dato si una mano ad abbassare il solito altissimo regime di coppia di questi motori, ma non pare abbia dato risultati di rilievo in assoluto. Sarà necessario lavorarci ancora, evidentemente. Erano dotate di questo dispositivo le vetture di Amighini (500), «Tibeli» (600) e Carena (700), mentre il 500 di Capri era a carburatori.

Qualche novità anche qui nelle gomme. «Piero» ha portato in gara con la pluridecorata 700 Giannini di Vaccari delle inedite Goodyear da 10", molto basse e relativamente strette, montate sui soliti cerchi da 6,50", mentre il sardo Fraghy sulla sua 500 Bacci aveva delle stannissime Dunlop (da sidecar, pare) nelle misure 4.00"12. Molti cerchi da 10" anche nei 500, con alternarsi dei vecchi Dunlop 4.50 e dei Pirelli 145-10 di serie.

mag.

FRANCISCI nel Trofeo RINALDI
avversato anche dalla pioggia

VALLELUNGA poco benefica

GRUPPO 1 - Classe 1000 - 1150

In staccata emerge il campione FISA

La pioggia che da qualche giorno era diventata la più incisiva caratteristica di Vallelunga concede un attimo di respiro ma la pista è ancora molto bagnata quando parte la prima gara della giornata. Fin dalla «trincea» netto vantaggio delle 128 C di Bottazzi e Colaprete, nell'ordine, ma al «semaforo» il campione FISA infla freddamente il battistrada ed inizia la sua galoppata che lo vedrà in testa fino al termine dei dodici giri. Dietro, fermo Simeone (128 C) ai Gimini, emerge G. Franco Riccitelli («Simca Rally I») che dopo una vivace schermaglia riesce ad avere ragione delle A 112 Abarth di «Bazooka» e «Giorgio» che comunque occupano i primi due posti della classe 1000.

ta tornata Di Pasquale inizia ad attaccare e passa secondo alla Roma ed al giro successivo si porta in testa ai Gimini con D'Elia alle sue spalle. Finale ancora più incandescente con D'Elia che guadagna la prima piazza nella staccata dei Gimini e riesce a vincere per soli due decimi. Nel Gr. 3, fuori fin dal primo giro la Fulvia HF di Salamina per la rottura del filo del gas, non faticava la Matra Bagheera di Pesce.

GRUPPO 1 - Classi 1600, 2000, 3000
GRUPPO 3 - Classi 1600 ed oltre

R.B. uccide la gara delle GT

Tornato nella classe 1600 dopo aver vinto il FISA nella (2000, «R.B.» ha «ucciso» letteralmente la gara con una schiacciante supremazia che non è mai stata

ROMA - Che la strada delle buone intenzioni non sia poi tanto facile da percorrere è notorio e ne sa qualche cosa la scuderia Gruppo Piloti Romani che aveva fatto di tutto per il buon esito del Trofeo Luigino Rinaldi, quest'anno trasformato in gara di beneficenza a favore del cappellano dei piloti Don Sergio Mantovani. Gran parte degli enti che concorrono all'organizzazione delle gare avevano di buon grado aderito gratuitamente e l'impiego del circuito completo di Vallelunga poteva essere una buona attrattiva per i piloti. Al contrario l'assenteismo di questi ultimi (erano appena 88 gli iscritti e 75 quelli effettivamente partiti) ha reso la gara inesorabilmente scialba e povera di contenuto tecnico mentre la pioggia che ha cessato di cadere soltanto a mezzogiorno ha dato il colpo di grazia al già traballante spettacolo. Con tutto al pomeriggio un po' di pubblico si è visto e bisogna sottolineare che gran parte proveniva da Napoli dove, grazie anche alla sede partenopea della scuderia organizzatrice che ha dei veri dirigenti-trascinatori, esiste ancora un tifo genuino e spontaneo.

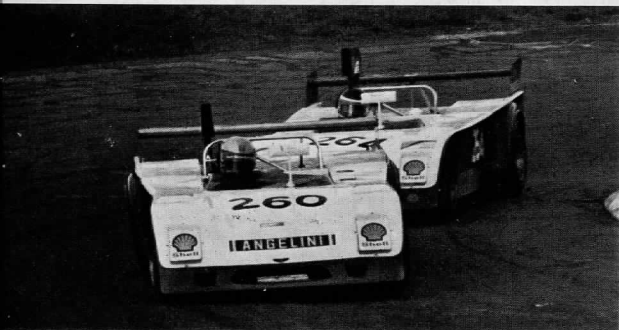
GRUPPO 2 - Classe 500

Ritorna Gellini con la 500 di Gigetto

E' risultata decisamente la gara più combattuta della giornata grazie al vivace duello tra Gellini e Gentili che negli ultimi cinque giri si sono giocati la vittoria con un ravvicinatissimo «corpo a corpo». La gara era stata dominata a lungo da Del Fante (Tamburini) ma alla fine del sesto giro il romano era costretto a fermarsi con grossi guai al motore e l'attenzione si spostava su Gellini (Giraldi) e Gentili (Gentili) che già un paio di volte si erano scambiati la seconda posizione mentre la Mota degli inseguitori era guidata da De Tomassi (Gattegna). Il ritorno con il preparatore che lo lanciò esattamente dieci anni fa quando la prima guida del popolare «Gigetto» si chiamava Ignazio Giunti, si è rivelato pro-

no Galluzzo. Con l'Abarth 695 di Sacco (questa volta dotata del motore tradizionale) il romano non aveva problemi ma si imponeva ugualmente e riusciva ad abbassare il record della pista (detenuto da Fina con la medesima macchina) di oltre un secondo. Finale amaro invece per Bifulco che veniva tolto dalla classifica per l'adozione del blocco motore della Fiat 126 non omologato mentre nella classe 600, dopo un lungo predominio di «Gin-Tonic» (Lanini) che verso il termine doveva fermarsi con il cambio bloccato, emergeva Gentili che vinceva pur se non finiva l'ultimo giro a causa della rottura del filo del gas.

Senza storia anche la gara delle classi superiori che si risolveva in un lungo monologo di Rocco (BMW-BRE) che tra la noia generale non doveva certo faticare a contenere la più piccola Alfa 1600 Angelini di Mura che vinceva comunque la classe mentre nella 1900, ferma ancora una volta la Simca Rally di Riccitelli con il solito filo del gas rotto (evidentemente



Le due Chevron 1300 di Francischi e Marazzi, al tornantino. Il primo aveva il motore Ford, mentre Marazzi aveva il propulsore preparato da Angelini

GRUPPI 1 e 3 - Classe 1300

Non fatica Pesce in Bagheera

In prova sotto il diluvio Santamato era riuscito a contenere la solita muta di Simca sfruttando ottimamente la trazione anteriore della sua 128 C ed anche in gara il pilota barese approfittava della pioggia che aveva ripreso a cadere e conduceva in testa i primi sei giri, comunque tallonato dalle Rally 2 di D'Elia e Di Pasquale. La lotta vivacissima e ravvicinata rende la gara piuttosto pepata: alla quin-

tesimo in dubbio. Sotto una pioggia insistente il pilota bresciano (Alpine Renault) non ha mai avuto un attimo di smarrimento ed in soli cinque giri conduceva con un vantaggio di ben 25" sulla Porsche Carrera di Nardini.

In Gr. 1 risultava di buon livello anche la corsa delle due Opel Commodore di Dovrandi e Ferlito, finiti nell'ordine e comunque mai in lotta tra loro mentre nella 2000 il napoletano Pacetta (Alfa GTV) fin dal primo giro si scrollava di dosso tutti gli avversari e lo stesso si può dire dell'orvietano Menichetti (Alfa GTJ) che faceva sua la 1600 davanti a molte macchine della classe superiore.



1300 a confronto: le gruppo 1 sono le Simca Rallye di Di Pasquale, Panzarotto e «Scorpione», mentre la gruppo 3 è la Simca Bagheera di Pesce

fico per Gellini che proprio quando Del Fante abbandonava si portava in prima posizione alla Roma.

GRUPPO 2 - Classi oltre 500

Gentili senza «gas» alla Merzario

Alla ripresa pomeridiana spunta finalmente il sole e come per incanto anche un po' di pubblico fa la sua comparsa a Vallelunga. Una sfortunata, la loro!

La gara delle classi 600 e 700 era infatti decisamente sotto tono pur con la maiuscola prestazione del solitario Lucia-

Merzario ha lanciato una moda), risultava di buon livello la corsa del cosentino Casciaro (Fiat 128 Trivellato).

GRUPPO 4 - Classi 1300 - 1600
GRUPPO 5 - Classe 1300

Francisci domina, ma con il Ford

Non cambia musica nemmeno con l'ultima gara in programma pur se al momento della partenza il pubblico ha un attimo di sbalordimento. Il bizzarro clima delle prove ha infatti permesso a «Pikimos» di partire in prima fila di fianco alla Chevron-Angelini che questa volta è stata affidata a Roberto Marazzi mentre Francischi era alla guida della seconda Chevron curata dal mago romano che in questa occasione aveva dotato la macchina di un motore Ford in attesa delle teste fatte fondere in Inghilterra. Fino a metà gara i due piloti si alternavano al comando e quando Marazzi sarà costretto a fermarsi, finivano i problemi per Francischi che vinceva il trofeo intitolato alla memoria di Luigino Rinaldi.

Daniele Buzzonetti



INDUSTRIA RUOTE
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

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

43 mila spettatori per una 12 ORE appannaggio BMW dopo molti emozionanti colpi di scena (a danno Porsche)

SEBRING rilanciato da REDMAN

SPECIALE AUTOSPRINT

SEBRING - Ha vinto la coppia più famosa: Brian Redman (inglese) e Alan Moffat (australiano) scelto all'ultima ora allorché le autorità europee dell'automobilismo non hanno voluto concedere il benestare a Ronnie Peterson affinché corresse a fianco di Redman.

Il ritiro delle coppie famose Gregg-Haywood, Greenwood-Thompson, Stuck-Posey, hanno facilitato lievemente la vittoria della tedesca BMW che per la prima volta è riuscita a strappare all'oro in suolo americano in una gara di durata. La passata edizione fu annullata per la questione della scarsità di carburante, mentre quella del 1973 la conquistò Gregg su Porsche Carrera.

La manifestazione che sembrava fosse nata sotto una stella poco propizia, almeno dal lato finanziario, è esplosa con i suoi 43 mila appassionati i quali hanno salutato vinti e vincitori, tornando a casa felici di aver assistito ad

una corsa impegnativa, fatta di colpi di scena e che, senza i suddetti ritiri avrebbe offerto molto di più.

Ma, come dice Gregg «in una gara a lunga distanza, bisogna attendersi tutto. Anche quei giovani davanti a te che ti costringono ad urtare un'altro. Peccato. Ma ci riprenderemo». Tuttavia dietro alla BMW, il trionfo tedesco è stato netto con quattro Porsche Carrera e la debacle di Gregg appare quindi un po' lenita.

Il risultato positivo ha subito spinto John Greenwood, il miliardario di Detroit — nonché driver della Corvette — a varare subito il programma per il 1976.

12. ORE DI SEBRING - Gara internazionale di durata - Circuito di Sebring 22-23 marzo 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. Brian Redman-Alan Moffat (BMW) 238 giri alla media di 164.016 kmh; 2. Dyer-Bienvenue (Porsche Carrera) a 4 giri; 3. Halmick-Graves (Porsche Carrera); 4. Bolanos-Bolanos (Porsche Carrera); 5. Dickinson-Theodoroules (Porsche Carrera).

«Inizierò contatti... finanziari per salvare Sebring e se nessuno ci batterà nella corsa, nel 1976 l'aeroporto di Sebring tornerà a essere protagonista. Il percorso è magnifico, occorre rivedere le lacune, pulirlo rimetterlo a nuovo ecco tutto. Lo farò in breve tempo».

Dunque Daytona potrà contare sulla consorella della Florida, e stando a quanto afferma Greenwood, nel 1976 dovrebbero venire a correre anche le «bigs» europee. Conosciamo Greenwood e la sua decisione, per cui crediamo in un prossimo miracolo.

Infatti la corsa di Sebring quest'anno è stata tutto un miracolo. Dall'ufficiale stampa, abilmente diretto da Ron Meade — addetto stampa anche di Daytona — al servizio vigilanza e logistico.

La piccola capitale della Florida nord-orientale merita una medaglia per il suo compito svolto con perizia degna delle grandi veterane dell'automobilismo.

Ciao, dunque, al 1976.

Per 4 ORE
in testa

STUCK - POSEY

SEBRING - Un centinaio di macchine erano state iscritte alle prove della 12 Ore di Sebring che quest'anno è piaciuta anche se sono mancati i grossi nomi di un tempo: eppure sul vecchio percorso dell'aeroporto militare migliaia di appassionati hanno applaudito i protagonisti della gara di durata che si sono fatti onore sin dalla vigilia.

Il primo a farsi luce, naturalmente, è stato Hans Stuck in coppia con Sam Posey su BMW che ha girato alla media di 176,55 kmh, un tempo di riguardo, considerando che alcuni punti della pista erano molto affossati. Sulla scia si sono piazzati Peter e Hurley Haywood sulla Porsche Carrera (175,272) il quale venivano considerati ancor prima del via, i probabili vincitori dalla grande maggioranza dei giornalisti presenti.

Seguivano John Greenwood-Jerry Thompson su Corvette (175,18 kmh); Brian Redman-Alan Moffat su BMW (174,91); Al Holbert-Elliott Robinson su Porsche Carrera (172,936); John Graves-John O'Dean su Porsche Carrera (170,448) Michael Kayser-Bill Sprowles su Porsche Carrera (170,335); Henry Kapoules-Skip Barber su Ford Capri (170,221); Mo Carter-Tony De Lorenzo su Camaro (170,181); Charlie Kemp-Carson Baird su Porsche Carrera (170,023).

C'è voluta una intera giornata per ottenere la lista completa dei 67 partenti.

Ciò è piaciuto ai presenti poiché così hanno potuto ammirare individualmente le singole vetture le quali hanno dato tutto per ottenere una onorevole piazza nel foto plotone.

Sabato mattina, poi, con la solita atmosfera festaiola tipicamente americana, i concorrenti si sono allineati per scattare alle 11.05 sollevando nugoli di polvere indescrivibili.

E' stato John Greenwood, grazie alla sua poderosa Corvette a prendere il comando, che ha tenuto però per solo tre giri, poiché Stuck spuntando dal gruppo di testa ha subito dato ad intendere di voler dirigere la muta, cosa che ha fatto con padronanza per quattro ore circa, alternandosi al volante con Posey.

Evidentemente lo sforzo iniziale è stato negativo per la coppia della BMW la quale sul rettilineo centrale ha esaltato l'ultimo respiro abbandonando così la tenzone.

Il ritiro della coppia «pericolosa» ha allungato il vanto frontale nel quale si è infilato Brian Redman tenuto d'occhio da Gregg ed Haywood.

Allo scendere della settima ora Peter Gregg, deciso ad abbandonare la seconda posizione, attaccava deciso. Ma in curva mentre si accingeva a superare un avversario andava ad urtare con la Corvette di Burt Greenwood, fratello del pilota della più famosa Corvette ed organizzatore della 12 Ore.

La Porsche urtava la Corvette che in quel momento era guidata da Scott Voeltz e riportava la rottura dell'asse della trasmissione. L'incidente precludeva così a Gregg ed Haywood una probabile quarta vittoria consecutiva nelle gare di durata e toglieva anche un certo interesse alla 12 Ore.

Dopo 170 giri, cioè circa nove ore di competizione, la media era di 167,2 kmh e la BMW di Redman-Moffat conduceva con un vantaggio di quattro giri sul diretto inseguitore George Dyer in coppia con Jack Bienvenue, seguito da Michael Kayser, dai due Bolanos su Carrera e da John Graves con 9 giri di distacco.

Il Driver inglese — che guiderà per circa otto ore — con una tenuta di gara progressiva continuava a prendere vantaggio sugli avversari tanto che alla fine della avvincente 12 Ore, la coppia della casa tedesca aveva oltre 25 km di vantaggio su George Dyer che tuttavia non è apparso intimorito dal rivale facendo che lo precedeva.

Alle 23.06 precise la bandiera a scacchi sanzionava la vittoria di Redman salutata da 43 mila spettatori i quali avevano goduto durante il giorno un sole caldo che ha illuminato il già brillante quadro fiordiano.

Lino Manocchia



Un bel gruppo di bicilindriche al torrantino. Guida l'Abarth di Galluzzo, dietro al quale sono Lusco, «Gin Tonic», Costanzi e Della Rocca. Galluzzo con la vettura preparata da Saconne ha ottenuto un eccellente record

Trofeo Rinaldi, gara nazionale di velocità - Valllunga, circuito di metri 3200, 19 marzo 1975

Classe 1000: 1. «Bezooka» (A 112 Abarth) 24'08"4, media 95,575; 2. «Giorgio» (A 112 Abarth) 24'03"4; 3. Ghini (Fiat 850 S) a 1 giro; 4. Porfito (M. Cooper) a 2 giri; 5. Ferraro M. Teresa (A 112 Abarth) a 2 giri. **Giro più veloce:** «Giorgio» 1'58"1 - media 97,544.

Classe 1150: 1. Riccarolo Colaprete (Fiat 128 C) 22'29"3, media 102,482; 2. Bottazzi (Fiat 128 C) 22'30"7; 3. Riccietelli G.F. (Simca Rally 1) 24'05"4; 4. Di Tonno (Fiat 128 C) 24'12"3; 5. Govoni (Fiat 128 C) a 2 giri. **Giro più veloce:** Colaprete e Bottazzi 1'51"4 media 103,411.

Classe 1300: 1. Roberto D'Elia (Simca R2) 22'13"2, media 103,680; 2. Santamatteo (Fiat 128 C) 22'13"4; 3. Di Pasquale 22'13"7; 4. «Scorpione» 22'23"9; 5. Rodino 22'48"9; 6. Cocchetti 23'00"2; 7. Pierantoni 23'13"5; 8. Cimmino 23'36"6; 9. Buscherini 23'59"7; 10. Bruno 24'15"5; 11. De Vivo a 1 giro; 12. Panzarotto a 2 giri (tutto su Simca Rallye 2). **Giro più veloce:** D'Elia 1'48"8 media 105,822.

Classe 1600: 1. Paolo Menichetti 21'42"5, media 97,258; 2. Loffredo 22'25"9; 3. Bocchetti 22'37"1; 4. Bissetti 23'31"7; 5. Minutolo a 1 giro (tutti su Alfa Romeo GTJ).

Giro più veloce: Menichetti 1'58"4 media 98,969.

Classe 2000: 1. Francesco Pacetta 23'21"0, media non comunicata; 2. Ariotti 23'22"6; 3. Baldi a 1 giro; 4. Magni a 1 giro (tutti su Alfa Romeo GTV). **Giro più veloce:** non comunicato.

Classe 3000: 1. Rinaldo Drovandi (Opel Commodore) 22'50"8, media 100,838; 2. Ferlito (Opel Commodore) 22'50"9. **Giro più veloce:** Ferlito 1'51"5 media 103,318.

Classe 1300: 1. Domenico Pesce (Matra Bagheera) 22'27"4, media 102,600; 2. De Lucia (Lancia HF) 23'59"5; 3. Alibrandi (Lancia HF) a 2 giri. **Giro più veloce:** Pesce 1'50"0 media 104,727.

Classe oltre 1300: 1. «R.B.» (Alpine) 21'38"4, media 106,476; 2. Nardini (Porsche Carrera) 21'39"2; 3. De Luca (Alpine) 22'39"0; 4. Allibrandi (Alpine) 22'43"9. **Giro più veloce:** «R.B.» 1'46"9 media 107,764.

Classe 500: 1. Maurizio Gellini 23'13"5, media 99,203; 2. Gentili 23'13"5; 3. Modica 23'52"6; 4. Di Tomassi 23'53"8; 5. Certini 24'31"3; 6. Chiavacci a 5 giri; 7. Del Fante a 6 giri (tutti su Fiat Giannini). **Giro più veloce:** Del Fante 1'54"0 media 101,052.

Classe 600: 1. Annibale Gentili 20'17"9, media 104,048; 2. Di Maio 21'56"6; 3. «Gin Tonic» a 3 giri (tutti su Fiat Giannini).

Giro più veloce: «Gin-Tonic» 1'46"4 media 108,270.

Classe 700: 1. Luciano Galluzzo (Abarth) 20'53"0, media 110,327; 2. Bifulco (Giannini) 21'50"9 (tolto di classifica dopo le verifiche); 3. Costanzi (Giannini) 22'15"1. **Giro più veloce:** Galluzzo 1'40"7 media 114,399.

Classe 1300: 1. Mario Casciaro (Fiat 128 C) 19'23"9, media 118'775; 2. Bandino (Alfa GTA) a 1 giro. **Giro più veloce:** Casciaro 1'33"7 media 122,945.

Classe 1600: 1. Mario Mura (Alfa GTJ) 19'07"5, media 120'491; 2. Alfano (Alfa GTJ) a 4 giri. **Giro più veloce:** Mura 1'34"2 media 122,292.

Classe 2000: 1. Rocco Bruno (BMW) 18'34"6, media 124,024. **Giro più veloce:** Rocco 1'31"8 media 125,490.

Classe 1300: 1. Ferruccio Delana (Alpine) 22'51"1, media 117,625; 2. «Pikimos» (Fiat 903 S) a 1 giro. **Giro più veloce:** Delana 1'35"5 media 120,628.

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 22'34"3, media 119,088; 2. Gellini (Alfa GTA) a 5 giri. **Giro più veloce:** Rampa 1'31"4 media 126,039.

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (Chevron) 21'50"4, media 131,856; 2. Marazzi (Chevron) a 7 giri. **Giro più veloce:** Francisci 1'22"1 media 139,298.

La FORMULA ATLANTIC «distrae»

SPECIALE AUTOSPRINT

Londra - Quasi in sordina, si sarebbe detto, le corse sono ricominciate in Inghilterra il 2 marzo, a Brands Hatch e a Thruxton. Il primo circuito è quello che ha attirato più interesse, non tanto perché le gare in programma erano sette (e alcune ottime) ma soprattutto perché la gente voleva vedere «in azione» il tracciato con superficie nuova.

Dove sono finite le gobbe? Era questa la normale reazione dei piloti, specialmente di quelli delle turismo. Inoltre si sono viste monoposto minori, quali le Formula Ford, procedere affiancate in due o in tre nella famosa forcella. Una guida del genere in passato avrebbe inevitabilmente significato danni alle vetture, per urti contro le barriere di sicurezza. E così, la situazione è mutata. Mutata, ma forse non tantissimo perché alcuni piloti che avevano provato con vetture più grosse, nei giorni precedenti, hanno osservato che la nuova superficie sarà piuttosto scivolosa finché non avrà avuto il tempo per «assettarsi».

Secondo il parere di molti la Formula Atlantic sta distogliendo vetture, piloti e denari dalla F. 2 o dalla F. 3, però detto questo si deve riconoscere che si tratta di una formula fiorente e che la sua prima corsa 1975 è stata magnifica. La cosa più bella, però, in questa gara, è stata il fatto che abbiamo potuto raccogliere Tom Wheatcroft in veste di concorrente, per la prima volta dopo quel terribile giorno a Zandvoort, quando perse la vita Roger Williamson. Il nuovo protetto di Wheatcroft è Richard Morgan, che molti giudicano più promettente del fratello David; finché non sarà costruita la nuova vettura di Tom, Morgan piloterà una Chevron B29 (è la prima volta che l'abbiamo veduta in pista). In prova ha segnato il miglior tempo, in gara è arrivato secondo, staccato di 1"2 da Brise. L'antico largo sorriso di Wheatcroft, che in passato accoglieva i trionfi di Williamson in F. 3, è riapparso e Tom ha detto: «Sono molto felice e adesso, dopo due o tre corse, aspettiamo delle vittorie».

Comunque, le prestazioni della giornata sono state quelle di Brise con una Modus. Ha condotto al via, ma al secondo giro ha fatto un testa-coda, ed è arretato. E' così rimasto al comando Nicholson con una nuova Tui, sempre tallonato da Morgan e da Wardle. Intanto però Brise risaliva e al diciannovesimo giro attaccava Nicholson; al diciannovesimo l'ha talmente tartassato che questi ha commesso un errore alla curva del Paddock, luogo sbagliato in cui fare sbagli! Per la gara Nicholson aveva imprestato la sua vecchia Lyncar al suo meccanico, Sharp, e ogni volta che Sharp passava alla curva del Paddock ovviamente vedeva il rotame della Tui e tremava al pensiero del lavoro che gli sarebbe toccato fare! Val Musetti ha passato tutta la gara a tenere a bada Cook che lo attaccava con una March 75B, ma è poi riuscito a piazzarsi terzo dopo l'incidente di Nicholson e un testa-coda di Wardle che, verso la fine, gli ha fatto perdere tempo.

Del resto Nicholson non è stato il solo a fare un errore al Paddock: la nuova conduttrice di cui si è tanto parlato, Divina Galica, ha purtroppo danneggiato la sua nuova Escort proprio in quel punto. E' senza dubbio una bella ragazza, ma deve ancora imparare molte cose in fatto di guida, insomma è coraggiosa e priva di esperienza.

Parè che molti piloti non sapessero fino all'ultimo minuto che il montepremi per la Corsa dei Campioni era aumentato e parecchi sono quindi seccati di non essere stati iscritti a una gara che forse in passato avrebbero disprezzato!

David Hodges

ECCLESTONE ha chiesto la parola su AUTOSPRINT

Spiegato così il caro-gomme F.2

Ho avuto l'occasione di parlare con Bernie Ecclestone su quelle voci di monopolio gomme F. 2 riportate dopo la prima gara dell'Europa all'Estoril. Bernie Ecclestone ci ha tenuto a chiarire alcuni punti, poiché pensa che questo possa servire da riferimento all'ambiente squadre e piloti che di gara in gara usufruiranno dell'organizzazione assistenza che il gruppo Ecclestone ha creato in collaborazione con la Goodyear.

Anzi tutto si è parlato di prezzi quasi raddoppiati rispetto al 1974. C'è da spiegare che i costi dei pneumatici sono aumentati per motivo «costo petrolio», in più non si tratta di prezzi stabiliti da Ecclestone, ma convenzionati dalla Goodyear stessa attraverso l'organizzazione Ecclestone. La Goodyear non vuole più assorbire inoltre un certo tipo di costo di produzione gomme da corsa ma contemporaneamente, con il diritto di altre Case produttrici dalle gare F. 1 e F. 2, si è trovata quasi costretta a dover soddisfare tutti. Su questa base ci troviamo di fronte a costi reali e non più di promozione come a volte nel passato.

L'aver ceduto all'organizzazione Ecclestone l'assistenza della F. 2 è anche in funzione dei costi di tale tipo di assistenza: un grosso complesso come la Goodyear ha dei costi nettamente superiori rispetto ad una piccola distribuzione come quella di Ecclestone. Questo tipo di collaborazione ha permesso il perseguimento dell'attività Goodyear nella F. 2, che altrimenti sarebbe stata in forte dubbio, con evidenti risultati disastrosi per tutto l'ambiente.

Ecclestone afferma di aver assunto questo incarico di assistenza gomme F. 2 correndo anche dei rischi economici, riferendosi alla creazione del gruppo di cinque persone che seguiranno le gare, il camion, stoccaggio di un certo numero di pneumatici. Ci tiene a sottolineare che prima dell'Estoril ha ricevuto solo due richieste di assistenza per tale gara. Ha fatto partire un camion, cinque uomini, più gomme, senza sapere quanti avrebbero avuto bisogno della sua opera all'Estoril.

Per concludere Bernie ha voluto riprendere la parola «mafia» contenuta nell'articolo: mi ha chiesto se in Italia essere considerato inserito in una «mafia» è un complimenti o un'offesa, (ed io non ho saputo cosa rispondergli) e quindi per questo motivo ha preferito non approfondire l'argomento.

Questi in linea di massima i punti che Bernie Ecclestone ha voluto discutere con me. Da un lato i piloti si trovano di fronte a costi sempre più alti, ma dall'altro anche le valutazioni della «campana» opposta con le proprie ragioni e necessità che penso sia giusto abbia avuto l'opportunità di essere esposte dal diretto interessato.

Di un fatto bisogna prendere atto: se non ci fossero le Goodyear il prossimo Gran Premio vedrebbe 25 macchine qualificarsi sui cerchi ed alla prossima gara di F. 2 probabilmente ci si troverebbe in difficoltà molto simili; questo è già un punto da tenere in «alta considerazione» per chi deve correre.

Andrea De Adamich

Le DOLOMITE davanti all'ALFA...

LONDRA - Il punto saliente della bagiatissima gara di Formula Atlantic a Mallory Park il 9 marzo è stata la vittoria del protetto di Wheatcroft, Richard Morgan. Una vittoria giunta ancora più presto di quanto avesse previsto Tom una settimana prima e che promette bene per la stagione del giovane Morgan in questa formula e, più avanti nell'anno, in F. 2.

La manifestazione, in fondo, era internazionale soltanto di nome e doveva questo onore al fatto che alcuni anni fa era l'«apertura» della stagione di F. 2. Il week-end è stato comunque animato e per certe corse di contorno le iscrizioni erano perfino in eccesso. La velocità «vincente» di Morgan (40 giri) è stata di soli 130.01 orari, cioè inferiore a quella di altre competizioni svoltesi con tempo meno inclemente. La sua B29 ha capeggiato un terzetto di Chevron, vetture pilotate appunto anche da Crawford e da Grieron arrivati secondo. Brise, che prima aveva imposto il ritmo, è uscito di pista e non è sorprendente che sotto l'acqua scrosciante la corsa sia poi diventata una specie di processione.

Per la prima gara della discussa nuova Ford 2000 sono partite soltanto dieci vetture e la vittoria è andata a Ian Taylor su Dulon, alla media di 135,67 orari.

Ci sono state inoltre le prime gare del campionato turismo del RAC (gruppo 1). Quella fino a due litri e mezzo è stata dominata dalle Triumph Dolomite ufficiali, con Andy Rouse che ha preceduto il compagno di squadra Bell, vincendo alla media di 126,08 orari. Terza la Mazda di Barry Williams. Le Alfa sono

state deludenti, ma a quanto pare non sono ancora bene a punto. Stan Clark non è neppure partito, mentre Dron ha girato malinconicamente in fondo al gruppo. La corsa delle oltre due litri e mezzo è stata vinta da Lloyd su Chevrolet Camaro.

...che accusano inadeguati pneumatici

LONDRA - Per la prima gara di contorno della Corsa dei Campioni c'era il sole. Si trattava della gara di Formula Atlantic su venticinque giri. Comunque nella maggioranza l'apparizione del sole non ha dato fiducia e quasi tutte le vetture sono partite con pneumatici intermedi o da pioggia. Una giornata d'azzardo. Al palo c'era Morgan, al suo fianco Brise e Crawford. Musetti era in quarta fila e l'australiano Muir, su Birans, in quinta. Uniamo questi due più perché al primo giro la vettura di Musetti è rimasta col comando del gas aperto sicché il pilota ha fatto un testa-coda e Muir l'ha mandato a sbattere contro la barriera di sicurezza. Brise era scattato in testa e ci è rimasto saldamente fino alla conclusione, «vincendo» con la March alla media di 162,27 orari. Agli inizi alle sue spalle si era dato battaglia un quartetto formato da Crawford, Morgan, Wardle e Wentz, ma poi i quattro si sono sgranati e il duello si è limitato a Crawford e Morgan per la seconda posizione; questo finché Crawford ha fatto un testa-coda alla forcella. Morgan l'ha urtato e il muso della Crawford si è poi piazzato secondo, mentre Morgan finiva sesto. Terzo Cyd Williams su una BT40.

Boxes anti pioggia a Silverstone

LONDRA - La più recente «ex reclusa» della BRM è Mike Wilds, il quale ha detto: «E' diventato tutto molto sgradevole. Non intendo essere più stracchiato qua e là da Stanley. Gli ho detto che non voglio pilotare per lui, a meno che non sappia esattamente in che situazione mi trovo». Inoltre Wilds agguina che la guida data a Evans in Sud Africa, e quella a Brands Hatch, sono contrarie alle clausole del contratto. Tornerà in formula 5000, probabilmente con una Chevron, nella gara di Oulton Park il 28 marzo.

- Brian Henton correrà con una March F. 2 patrocinata dall'AGV.
- I costruttori di F. 1 hanno dichiarato che chiederanno ai proprietari dei circuiti da gran premio di seguire l'esempio di Silverstone nell'ammendamento dei boxes. Hanno anche ammesso che le corse di F. 1 a Silverstone non siano soggette al «regolamento della pioggia», appunto perché i boxes sono adeguati, e in caso di maltempo durante una gara i conduttori sosterranno per cambiare i pneumatici a loro discrezione. La gara stessa non sarà interrotta dagli organizzatori.

In contrasto, per la seconda gara cadevano fiocchi di neve. Si trattava di una prova del campionato turismo inglese, vinta da Stuart Graham su Camaro alla media di 143,70. Rouse ha dato ottime prestazioni con una Triumph Dolomite. Le Alfa della Penthouse, pilotate da Clark e da Dron, erano in fondo allo schieramento e all'inizio hanno occupato modesti posti (19 e 23). Il prestigio dell'Alfa in Inghilterra, soffrirà, finché la Dunlop non produrrà i prossimi pneumatici per queste vetture.

Jenny Birrel, con una Chrysler Avenger, ha vinto la classe D alla media di kmh 130,68. Clark e Dron sono arrivati secondo e terzo, ma per lo meno Clark ha avuto la consolazione di segnare un nuovo record di classe a 135,71 orari.

Domenica prima gara F. 3 a CASALE

CASALE - Apertura con la prima gara del campionato italiano di F.3 a Casale domenica prossima, gara particolarmente attesa per la presenza di nuove macchine e di qualche straniero che dovrebbe scendere in lizza contro i nostri. Mancheranno i protagonisti della scorsa stagione, da Alberto Colombo a Giorgio Francia, a Sandro Ciotti che ha appena concluso per la F.2, mentre dovrebbe essere ancora della partita almeno per questa prima gara Sandro Pesenti Rossi, sempre al volante della March con motore Toyota Nova.

Da seguire con particolare attenzione Gaudenzio Mantova, con la nuova March e motore Toyota, sponsorizzato quest'anno dalla Italian Nautical Company, e il solito Luciano Pavese che riporterà in gara la sua superleggera Brabham BT 41 animata dallo stesso propulsore del Mantova. Tra i nuovi anche Orazio Ragaglio che segue la trafila delle monoposto dopo aver vinto i titoli della F. Monza, F.850 e F.Ford, poi Gianfranco Brancatelli con la nuova March regala CSAI per la vittoria nel trofeo nazionale F. Italia. Interessanti anche i debutti di Piercarlo Ghinzani, sulla nuova artigianale CRS (sempre motore Novamotor), mentre sarà interessante seguire l'evoluzione del motore di Repetto affidato al solito Marcello Bossi.

Trenta iscritti per questa, gara che inizierà con le batterie alle ore 14,30 di domenica, seguite dalle finali di F.Ford e Ford Mexico, quest'ultima probabilmente in corsa unica dato l'esiguo lotto dei concorrenti.



Nel «**FIRESTONE**» fuoristrada le **ALFETTE** mentre la **FIAT** offre a se stessa un bel tris

Maurizio Verini
uomo-FIAT
(in un momento di relax)
punta deciso
alla riconquista del titolo
che fu già di Munari

VERINI 200 europunti

SPECIALE AUTOSPRINT

Santander - Dopo tre giorni e 1455 chilometri, Verini e Rossetti sono arrivati a Santander come grandi dominatori della nona edizione del Rally Firestone. La vittoria, dopo l'abbandono di Andruet-Biche per la rottura del ponte posteriore dell'Alfetta GT alla seconda speciale della seconda tappa, sembrava per i piloti Fiat un traguardo semplice, che però si è rivelato più difficile del previsto. Maurizio Verini ha vinto 22 delle 31 prove speciali, lasciando solamente 5 vittorie ad Andruet, 2 a Ballestrieri e 2 al pilota locale «Pancho», al volante di una Ford Escort.

Con questa vittoria, nel secondo Rally spagnolo valido per l'Europeo, Verini si è portato abbastanza avanti verso il suo primo titolo continentale. Sono già 200 i punti nel carnet di Verini: risultato dalle vittorie al Costa Brava (coeff. 3), al Lyon-Charbonnières (coeff. 4) ed appunto al Firestone, un'altra prova con coefficiente 3.

Dopo il ritiro delle due Alfette, quella di Ballestrieri per uscita di strada, e inoltre della Seat ufficiale di Zanini, che accusava la rottura del motore, al secondo posto è finito l'irlandese Coleman, che portava al debutto la nuova versione della Ford Escort 1600. Coleman, ben guidato dall'inglese Davenport, è andato molto forte durante la prima tappa, tutta su sterrati, e nella seconda, — su asfalto — ha conservato il suo distacco iniziale.

Il rally aveva vissuto momenti di incertezza prima del suo varo definitivo. La Firestone di Bilbao, infatti, si trova in una situazione critica, con scioperi continui e problemi sindacali, ma gli organizzatori con gran senso di responsabilità, hanno deciso di andare avanti, ed il rally è stato un vero successo. Due giorni prima della partenza, c'è stato persino un incendio doloso nell'abitazione di uno dei dirigenti Firestone, ma durante il rally tutto è rimasto tranquillo.

I colpi di scena non sono mancati sin dalle prime speciali: subito fermi Pradera (Alpoje 1800) e Reverter (BMW Schnitzer) per uscita di strada, mentre Bacchelli è out per il motore e Canellas con una delle Seat ufficiali rompe una sospensione. Così quattro tra i favoriti se ne vanno subito, mentre la gara procede con speciali addirittura ghiacciate, stante la temperatura bassissima che si è mantenuta per tutti i giorni del rally.

Durante la terza prova speciale ad-

Europeo Piloti dopo 8 prove

| | POLAR RALLY | RALLY ARTICO | SALWAY RALLY | COSTA BRAVA | SUOY RALLY | LYON CHARBON | SIRAGLIA | FIRESTONE | TOTALE |
|---------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|----------|-----------|--------|
| Verini | — | — | — | 60 | — | 80 | — | 60 | 200 |
| Rossetti | — | — | — | 60 | — | 80 | — | 60 | 200 |
| Lampinen | — | 80 | — | — | 40 | — | — | — | 120 |
| Markkanen | — | 80 | — | — | 40 | — | — | — | 120 |
| Blomqvist | 20 | 60 | — | — | — | — | — | — | 80 |
| Sylvan | 20 | 60 | — | — | — | — | — | — | 80 |
| Vilkas | — | 48 | — | — | 20 | — | — | — | 68 |
| Soini | — | 48 | — | — | 20 | — | — | — | 68 |
| Hamalainen | — | 40 | — | — | 24 | — | — | — | 64 |
| Bacchelli | — | — | — | — | — | 60 | — | — | 60 |
| Scabini | — | — | — | — | — | 60 | — | — | 60 |
| Jarozewicz | — | — | — | 24 | — | 8 | — | 18 | 50 |
| Wojtyna | — | — | — | 24 | — | 8 | — | 18 | 50 |
| Ballestrieri | — | — | — | — | — | 48 | — | — | 48 |
| Gigli | — | — | — | — | — | 48 | — | — | 48 |

dirittura sei macchine fuori strada nello stesso punto: tra questi la Simca ufficiale di Onoro e la Polski Fiat di Komornicki. Poco prima aveva abbandonato anche Rouget (Porsche Carrera) per una analoga uscita di strada.

Dopo tutti questi incidenti il sole che poteva contrastare Verini rimaneva il solito Andruet, che però non riusciva a portare un attacco decisivo al capolista e dopo un paio di toccate

RALLY FIRESTONE - Gara internazionale valevole per il campionato europeo conduttori - Santander (Spagna) 21-23 marzo 1975.

CLASSIFICA FINALE

1. Verini-Rossetti (Fiat Abarth 124) penalità 14.531,2; 2. Coleman-Davenport (Ford Escort 1600) 15.417,5 (1. gruppo); 3. Sclater-Holmes (Datsun Violet) 15.784,8; 4. Etchebers-Etchebers (BMW 2002 T11) 15.889,3 (1. gruppo 2); 5. Samsundegui-Larrinaga (Alpine 1800 S) 16.146,1; 6. Jarozewicz-Wojtyna (Fiat Abarth 124) 16.167,0; 7. Castellanos-Abans (BMW 2002 T11) 16.179,6; 8. Stawowiak-Czyzyk (Polski Fiat 125) 16.775,0; 9. Gomez-Toca (Porsche Carrera) 17.217,1; 10. Gardavot-YNad (Alpine A 1600) 17.345,2 (1. gruppo 3); 11. Goiburua-Amorena (Simca 1000 Rally) 17.439,8; 12. Cambiaghi-Wanzi (Alfetta) 17.442,6; 13. Zorrilla-Kaibel (Simca 1200 S) 17.483,0; 14. Oliveras-Brugada (Seat 1430/1600) 17.524,7; 15. Caba-Moix (Alfa Romeo 2000) 17.709,6; 16. Munoz-Bueno (Seat 1430/1600) 17.718,7; 17. Schweizer-Ostmann (Opel Ascona) 17.763,3; 18. Engue-Riera (Seat 1430/1600) 17.893,8; 19. Melero-Alonquera (Simca 1200 S) 18.042,2; 20. Jordana-Pons (Seat 1430/1600) 18.055,4; 21. Muller-Portocarrero (Seat 1430) 18.281,3; 22. Ballesteros-Solar (Seat 1430/1600) 18.581,2; 23. Lezama-Renedo (Porsche 911) 18.657,1; 24. Toumasu-Cazala (Simca Rally 11) 18.880,8; 25. Lawson-Selby Booth (Daf 55) 19.831,7; 26. Tetry-Subreclot (Alpine A110) 20.537,5; 27. Sanchez Bueno-Diez (Alfa Romeo 2000) 20.819,2.

finiva con il ponte posteriore della sua Alfetta fuori uso.

Molto bene è invece andata la macchina di Verini, che non ha mai avuto problemi, a parte un certo timore per le gomme che in certe speciali si sono mostrate un poco scarse di chiodi (150) per il fondo completamente ghiacciato. Il pilota italiano si è dimostrato molto soddisfatto al termine della prova, anche se si rende ben conto che la strada per il titolo è ancora molto lunga e che l'Alfetta rimarrà un osso duro anche nelle prossime prove.

Con la Seat ufficiale si è comportato molto bene anche lo spagnolo Zanini che naturalmente non ha potuto lottare contro gli spider Fiat Abarth (la sua Seat ha solo 170 CV), ma ha fatto tutta la gara praticamente assieme a Ballestrieri e a Coleman. Dopo il ritiro delle due Alfette e di Zanini (guarnizione di testa bruciata) Coleman si era piazzato al secondo posto e non ha più mollato quella posizione. Anche il polacco Jarozewicz (Fiat Abarth) ha disputato una bella prova solo offuscata da un ritardo di almeno sei minuti dovuto alla rottura del filo del gas, e Sclater è riuscito a sopravanzarlo finendo così al terzo posto con la Datsun Violet. Eccellente risultato dei coniugi Etchebers, questa volta al volante di una nuova BMW 2002 TTI, che hanno vinto il gr. 1 finendo al quarto posto assoluto.

Luis G. Canomanuel

Le prove speciali

PRIMA TAPPA

1. prova: 1. Verini 724,3; 2. Andruet 737,9; 3. Ballestrieri 745,4; 4. Zanini 758,5; 5. Coleman 760,1. 2. prova: 1. Verini 191,2; 2. Zanini 193,0; 3. Andruet 194,9; 4. Ballestrieri 195,2; 5. Coleman 197,7. 3. prova: 1. Verini 189,5; 2. Andruet 805,2; 3. Zanini 808,9; 4. Ballestrieri 830,4; 5. Coleman 840,3. 4. prova: 1. Verini 719,2; 2. Andruet 733,9; 3. Ballestrieri 752,7; 4. Zanini 758,5; 5. Coleman 760,6. 5. prova: 1. Verini 191,0; 2. Andruet 193,6; 3. Zanini 196,1; 4. Ballestrieri 197,2; 5. Schewe 199,1. 6. prova: 1. Verini 789,2; 2. Andruet 809,6; 3. Zanini 814,5; 4. Ballestrieri 827,4; 5. Coleman 827,9. 7. prova: 1. Andruet 357,2; 2. Verini 351,5; 3. Ballestrieri 373,4; 4. Jarozewicz 379,0; 5. Coleman 385,5. 8. prova: 1. Andruet 303,2; 2. Verini 305,1; 3. Ballestrieri 310,7; 4. Zanini 332,7; 5. Jarozewicz 337,4. 9. prova: 1. Andruet 853,0; 2. Verini 358,2; 3. Ballestrieri 366,7; 4. Jarozewicz 380,5; 5. Schewe 389,2. 10. prova: 1. Andruet 298,4; 2. Ballestrieri 304,6; 3. Verini 306,8; 4. Stawowiak 337,7; 5. Zanini 338,1. 11. prova: 1. Verini 562,9; 2. Ballestrieri 577,0; 3. Andruet 577,3; 4. Coleman 591,7; 5. Zanini 598,0. 12. prova: 1. Andruet 317,2; 2. Verini 321,2; 3. Ballestrieri 328,8; 4. Schewe 332,5; 5. Coleman 332,8. 13. prova: 1. Verini 580,8; 2. Schewe 595,9; 3. Ballestrieri 598,5; 4. Coleman 603,0; 5. Jarozewicz 618,5. 14. prova: 1. Verini 327,9; 2. Ballestrieri 334,3; 3. Coleman 335,5; 4. Jarozewicz 338,5; 5. Samsundegui 340,2.

SECONDA TAPPA

1. prova: 1. Verini 569,0; 2. Ballestrieri 582,1; 3. Zanini 583,8; 4. Coleman 598,5; 5. Andruet 603,7. 2. prova: 1. Verini 512,8; 2. Ballestrieri 523,9; 3. Andruet 534,1; 4. Zanini 534,9; 5. Coleman 550,0. 3. prova: 1. Ballestrieri 562,7; 2. Verini 566,5; 3. Zanini 572,7; 4. Coleman 595,6; 5. Arroita 597,1. 4. prova: 1. Verini 514,7; 2. Ballestrieri 515,9; 3. Zanini 528,2; 4. Coleman 539,7; 5. Pancho 552,6. 5. prova: 1. Ballestrieri 273,6; 2. Verini 275,5; 3. Zanini 288,1; 4. Coleman 295,9; 5. Pancho 308,3. 6. prova: 1. Verini 544,2; 2. Zanini 565,3; 3. Pancho 576,9; 4. Sclater 578,1; 5. Coleman 599,0. 7. prova: 1. Verini 280,0; 2. Zanini 286,3; 3. Jarozewicz 292 P; 4. Coleman 294,1; 5. Etchebers 301,1. 8. prova: 1. Verini 549,2; 2. Sclater 556,8; 3. Pancho 557,8; 4. Coleman 558,1; 5. Jarozewicz 569,9. 9. prova: 1. Verini 220,1; 2. Samsundegui 241,7; 3. Coleman 247,9; 4. Etchebers 249,0; 5. Pancho 249,3. 10. prova: 1. Verini 228,5; 2. Etchebers 239,7; 3. Castellanos 241,4; 4. Samsundegui 241,6; 5. Jarozewicz 243,1. 11. prova: 1. Verini 359,5; 2. Coleman 379,5; 3. Etchebers 381,3; 4. Pancho 382,3; 5. Jarozewicz 389,1. 12. prova: 1. Pancho 396,0; 2. Etchebers 398,1; 3. Gardanot 398,1; 4. Castellanos 401,0; 5. Sclater 409,7. 13. prova: 1. Verini 912,9; 2. Samsundegui 956,2; 3. Etchebers 956,3; 4. Pancho 957,8; 5. Jarozewicz 972,2. 14. prova: 1. Verini 433,3; 2. Jarozewicz 454,9; 3. Pancho 456,4; 4. Etchebers 458,4; 5. Samsundegui 458,7. 15. prova: 1. Pancho 946,9; 2. Verini 961,6; 3. Samsundegui 966,3; 4. Coleman 976,1; 5. Castellano 981,9. 16. prova: 1. Verini 437,7; 2. Etchebers 448,6; 3. Jarozewicz 464,2; 4. Castellanos 465,8; 5. Sclater 478,0. 17. prova: 1. Verini 214,0; 2. Jarozewicz 224,7; 3. Samsundegui 228,4; 4. Sclater 229,9; 5. Stawowiak 232,2.

Ad una coppia argentina la Coppa d'Oro d'Uruguay

Una 128 per 19 capitali



SPECIALE AUTOSPRINT

MONTEVIDEO - Ben 41 gli iscritti a questo Gran Premio «Coppa d'oro 19 Capitali», rally divenuto ormai famoso in Uruguay e dintorni, provenienti appunto dall'Argentina, Brasile e Paraguay. Tra i concorrenti stranieri spiccavano gli argentini Luis Macri (campione turismo), Juan Rizzutto e José Cano; poi le Toyota 1300 con alla guida i paraguaiani Hector Rizzo e Roberto Bitar vincitori del Trans Chaco Rally e il brasiliano Milton Gagliardi al volante della Dodge Dart.

Al termine dei 2500 km divisi in tre tappe, dei quali più di 1000 erano di prove speciali, il binomio argentino Luis Macri-Jorge del Buono su una Fiat 128 IAVA si sono imposti nella loro categoria ed hanno ottenuto il minor punteggio assoluto, aggiudicandosi questa prova davanti ai locali Humberto Laudato-Ricardo Ivetch (Auto Union), Gerardo Ernest-José Bonilla (Fiat 125) e Federico West-Gregorio Asadourian (Ford Falcon) vincitori rispettivamente delle restanti categorie.

La prima tappa aveva visto il dominio degli Uruguayani Etchegoyen-Ramos (BMW) davanti a Martorano-Grandinelli (Torino), seguiti dalle tre Fiat IAVA di Macri, Rizzutto e Cano. Problemi meccanici relegavano i due fuggitivi indietro al termine della prima classifica, che vedeva quindi ritornare nelle prime posizioni le Fiat IAVA. La seconda tappa, non meno dura della prima vedeva l'abbandono di Martorano, mentre Macri consolidava la sua posizione di capolista, che manteneva anche al termine della terza tappa, la più breve di tutta la gara.

GRAN PREMIO «COPPA D'ORO 19 CAPITALI» - Rally internazionale disputatosi sul percorso Montevideo-Mercedes-Rivera-Montevideo - 20-23 febbraio 1975.

CLASSIFICA FINALE

1. Macri-Del Buono (Fiat 128 IAVA) p. 308; 2. Rizzutto-Varela (Fiat 128) 375; 3. Cano-Castellanos (Fiat 128) 553; 4. Balcarcel-Pivovar (Ford Escort) 600; 5. Ernst-Bonilla (Fiat 125) 1007.

PITTONI col Pantera in Sicilia

MODENA - Sempre interessanti notizie dalla De Tomaso. Pittoni-Pittoni, coppia di coniugi celebri (e vittoriosi in molte prove rally) dibattuti fra l'Alfa e la Pantera hanno optato per quest'ultima. E naturalmente Aurelio Bertocchi è raggiunto. Pittoni-Pittoni il 28-29 marzo saranno alla via del Rally di Sicilia. L'operazione è stata possibile anche per l'intervento dell'Istituto Bancario Italiano, tramite l'Interauto di Padova.

Si stanno approntando tre macchine G3 coi colori (manco a dirlo) giallo blu di Modena, più un muletto per gli allenamenti.

Da segnalare il successo di categoria di Capoferri sulla Pantera G3 nella prima prova dell'Europeo della Montagna in Francia. Come prima uscita c'è da esserne soddisfatti. Capoferri sta ormai smaltendo le conseguenze di una lunga inattività, ma si rivela già la lucentezza delle sue doti.

Rivincita SG nei radiomodelli a Modena

MODENA - Rivincita alla pista S. Anna (in scala 1:3) fra i modelli RC della SG e la Associated che ultimamente avevano levato il monopolio delle vittorie alla casa campione d'Europa. Le Associated (che portano tutte l'adesivo del Club AUTOSPRINT Prato) sono uscite sconfitte dalla gara di Modena sia nella classe Prototipi che nella Formula.

Nella categoria Formula una gara avvincente ed eccezionale, basta guardare la classifica, cinque macchine in due giri! Anche qui bastoda delle Associated (solo tre con Marzocchi), e vittoria a sorpresa di Veronesi con la solita SG, davanti a Marinelli una delle rivelazioni di questa gara.

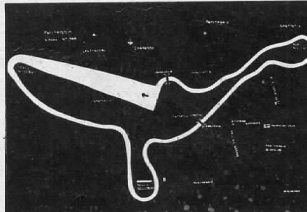
LE CLASSIFICHE

Cat. Prototipi: 1. Sabbatini (SG) 62 giri; 2. Veronesi (SG) 59 giri; 3. Bisi (SG) 47 giri; 4. Collina (SG) 36 giri; 5. Merlotti (-) 28 giri; 6. Boretta (Associated) 11 giri. **Cat. Formula:** 1. Veronesi (SG) 51 giri; 2. Marinelli (SG) 50 giri; 3. Marzocchi (Associated) 50 giri; 4. Sabbatini (SG) 49 giri; 5. Pretti (SG) 49 giri; 6. Mares (SG) 39 giri.

Il 31 a EMPOLI ricomincia la stagione STOCK

FINALE EMILIA - Si apre la stagione delle corse Stock Cars. Come è noto l'attività si divide in due categorie per macchine «Stock» e «Stock Cars». A Empoli centro principale di questa attività per la dotazione di una pista adeguata, il 31 marzo si avrà la prima gara.

La Federazione Italiana Stock Cars che, come è noto, ha sede a Finale Emilia in provincia di Modena, non ha ancora stabilito il calendario (e sarà necessario farlo presto) per dare non soltanto una impronta organica al ciclo delle prove annuali, ma per interessare maggiormente i concorrenti e il pubblico. A proposito del quale sarà bene dire che se gli spettatori sono stati già numerosi nel 1974, maggiori presenze si attendono quest'anno. La FISCAIR, però, farà bene a formulare un programma di maggiori intensità di divulgazione attraverso i canali di informazione.



Pista autocross a CIVITANOVA

● Si vanno moltiplicando le piste di autocross in tutta Italia: anche a Civitanova Alta (MC) è ormai efficiente una pista (nella foto) che già la scorsa stagione aveva ospitato le due prime prove nazionali. Quest'anno saranno tre le gare in calendario, delle quali una valevole per il campionato italiano, mentre si spera di organizzarne un'altra a livello internazionale. Tutto ciò è stato reso possibile grazie all'entusiasmo e alla buona volontà dei cittadini di Civitanova, e soprattutto per l'impegno della scuderia «Autocross Le Grazie» che ha finalmente il suo proprio campo di gara.

● L'Autosciatoria Dolomiti, la manifestazione di Autocci, organizzata dall'Automobile Club di Trento in collaborazione con la Società Gestione Terme di Levico, Vetrivolo e Roncegno, dell'Azienda di Cura e Soggiorno di Levico Terme e della Società per azioni, Panarotta in programma il 22-23 marzo sul tracciato Trento-Levico Terme-Vetrivolo-Panarotta è stata rinviata al 5-6 aprile prossimo per motivi di carattere tecnico.

Le iscrizioni come è noto alla tradizionale rassegna giunta quest'anno alla sua 11. edizione dovranno pervenire al Comitato Organizzatore presso l'Automobile Club di Trento in Via Pozzo n. 6. Per la prova automobilistica non sarà necessaria alcuna licenza sportiva



A sinistra, la 128 IAVA di Macri-Del Buono. Sopra, l'Auto Union prima della classe «A». Sotto, la Falcon di West-Asadourian, primi D



Lo sciatore fa vincere il pilota (4°)

FOLGARIA - Nato dalla collaborazione delle Scuderie Arcangeli di Forlì e San Giorgio di Ferrara, nel giorno 8 marzo si è svolto il 1. Raduno Autosciatorio di Folgaria che ha fatto registrare la vittoria della solita Imerito nella parte automobilistica, di Aldo Forrer nella prova di slalom e della coppia Gibelli-Forrer nella combinata. Il concentramento automobilistico ha avuto luogo a Folgaria, dove i partecipanti hanno effettuato due prove speciali che hanno visto l'ennesima affermazione della signora Luigina Imerito seguita dal sempre giovane Piercarlo Borghesio.

La gara di sci, uno slalom che presentava molte difficoltà, è stata organizzata dall'Azienda di Soggiorno di Folgaria ed ha registrato la vittoria di Aldo Forrer seguito da Walter Waleruz e da Raoul Gattinoni. L'abilità dello sciatore ha permesso a Gibelli, quarto nella prova automobilistica, di aggiudicarsi il primo premio finale. Nella speciale classifica riservata ai ferraresi ha vinto l'equipaggio Giacotti-Forti, mentre quella per i forlivesi ha visto la vittoria di Marconi-Waleruz.

RADUNO AUTOSCIATORIO DI FOLGARIA - 8-9 marzo 1975.

LE CLASSIFICHE

Prove automobilistiche: 1. Luigina Imerito (Beta coupé) pen. 38; 2. Borghesio (Alfa-Rod) 41; 3. Menichetti (Alfa-Rod) 42; 4. Gattinoni (HF 1300) 42; 5. Castelletto (Argentina Fulvia) 45; 6. Vacca (HF 1600) 51; 7. Mancina (Fulvia 1300) 51; 8. Testoni (Fulvia 1600) 60; 9. Barbarino (A112) 60; 10. Ghinelli (Fiat) 67.

Prova Slalom: 1. Aldo Forrer in 32"; 2. Walter Gattinoni; 3. Gattinoni; 33"; 4. Waleruz G. C. 34"; 5. Colpi; 35"; 6. Fasoli; 35"; 7. Silvestrini; 35"; 8. Pergher; 35"; 9. Cuel; 35"; 10. Corradi; 36".

Classifica combinata: 1. Gibelli-Forrer, punti 5; 2. Testoni-Colpi; 13; 3. Barbarino-Pergher e Pertuso-Fasoli, p. 16; 5. Castelletto-Cielo; 18; 6. Borghesio-Schonsberg; 27; 7. Tugnoni-Gattinoni; 23; 8. Imerito-Grotti; 25; 9. Talamino-Guio; 29; 10. Negretti-Cuel; 30.

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE

AL-VAL sempre più a «MILLE»

BERGAMO - Ormai tutto il mondo del turismo gravita, da alcune stagioni a questa parte sotto l'egida di un paio di scuderie: certamente la Mille, cui conosciuta rimane la Città dei Mille, il sodalizio bergamasco fortemente voluto e costantemente mantenuto dalla caparbietà di Aldo Val-

meo Ferraris, il duo che dovrebbe fornire proprio al presidente la vettura «bomba» per le gare con le sport due litri: è ancora il meccanico Toti, fedele amico di Pesenti Rossi, e altri preparatori tra i quali Balduzzi, l'uomo delle GTA più prestigiose, Bruzese e Orlando.

Non c'è che dire: una serie di campioni, una serie di risultati che lasciano a bocca aperta. Nove primi assoluti (dei quali quattro di Ghislotti e due di Pesenti Rossi), tre secondi assoluti: 64 primi di classe (ancora Ghislotti-record ne ha portati ben 10) e partecipazione a 60 gare nazionali ed estere. Tra l'altro hanno corso per i colori della Città dei Mille piloti del calibro di Arturo Merzario, che ha diviso con il patron Valtellina la Osella PA 2,



Qui sopra, si festeggia «Alval» rieletto per acclamazione presidente della scuderia «Città dei Mille». Si riconoscono i due costruttori Osella e Ferraris e Martino Finotto. A destra, alla premiazione della Firenze-Biondetti, il presidente dell'AC Firenze Borracci indossa le insegne dell'ordine «HP»

tellina. Parlare di «Alval» e delle sue appassionate partecipazioni alle gare nazionali di gruppo deve impegnerebbe molto spazio: l'importante è comunque sottolineare che nella sua scia una serie innumerevole di piloti con vetture di tutti i generi hanno calcolato i circuiti italiani ottenendo una messe di successi considerevole.

Ed erano convenuti proprio tutti, a Bergamo, per l'annuale premiazione della Città dei Mille, premiazione preceduta (oltre che dalla solita lauta cena) da una lunga perorazione del presidente, solitamente schivo e di poche parole, costretto questa volta a leggere una prosa anche troppo aulica. Comunque non è mancato l'impegno, soprattutto da parte del presidente, per una stagione prossima che dovrà essere riccolma di successi. E' venuta anche la riconferma della presidenza, a furor di... piloti che si sono immediatamente trovati concordi nel voler mantenere il dinamico industriale bergamasco alla guida dell'importante sodalizio.

Si è giunti alla premiazione del campionato sociale: il vincitore è stato quest'anno Giulio Rossi Alfa GTA) che è riuscito a totalizzare 238 punti. Alle sue spalle altri tre piloti Alfa, Comfortola, Perego e Ghislotti, prima di giungere al primo formulista, Alessandro Pesenti Rossi, mancato campione italiano di F. 3 per un soffio e ormai passato alle formule professionali. Dopo Pesenti Rossi si è classificato lo stesso presidente «Alval», poi ancora Fornera, «Gilena», ini e Binati, tanto per citare i primi dieci (anche se sono stati 37 i premiati).

Riconoscimenti anche per i preparatori: particolari applausi per Enzo Osella e Ro-

Giancarlo Gagliardi, «Pal-Joe» e Pesenti Rossi che hanno contribuito certamente a mantenere alto il prestigio dell'equipe bergamasca.

Li rivedremo ancora? Tutti se lo augurano. Le armi (si far per dire) si stanno approntando e dai prossimi giorni cominceremo ad accorgercene.

FEDER-AUTO un tuffo nel passato

MILANO - Cenare a fianco di Marcello Giambertone, Wainer Mantovani e Angelo Dagrada significa per forza riaprire il discorso sulle gloriose Junior, un argomento peraltro sempre interessante specie per chi non ne ha mai potuto seguire l'epopea che le ha portate sulle piste di tutto il mondo. «Ricordo un Vigorelli con 105 monoposto: conservo ancora il film a colori...». Oppure: «Vi ricordate quella volta a Cuba, quando arrivò Fidel Castro...».

Confesso di aver seguito estasiato simili discorsi e di non essermi accorto che la cena volgeva a termine, quando il simpatico Giambertone si è alzato in piedi, e senza tante auliche apparecchiature ha ringraziato gli intervenuti alla cena della Fedarauto, ricordando soprattutto la passione che continua ad animare il sodalizio che comprende la maggior parte di piccoli costruttori e preparatori di auto da corsa.

La premiazione è stata piuttosto rapida: coppe e strette di mano per Franco Allo-

ni, preparatore di monoposto F. Monza, per Sergio Melesi, pure interessato con il monoposto della serie Cadetti, poi ancora per la F. 3 per Michele Mazzilli e Wainer Mantovani, per la F. Ford per Cesare Doneda, Luciano Biraghi, Gianni Pirola e Orazio Ragaio, mentre per la F. 850 sono stati premiati i fratelli Martini e Gino de Sanctis. Premiato anche Leo Garavello, preparatore della vettura turismo, la 1000 Abarth, con cui Amighini ha vinto ancora quest'anno l'assoluto turismo.

Una cena tra amici: sul tavolo molte parole, altrettante rievocazioni, ed anche una bella serie di proponimenti concreti per l'avvenire del nostro automobilismo. E soprattutto una splendida occasione per rivedere, una volta tanto, questi fedeli alchimisti del motore non alle prese con le solite bielle ma (non) altrettanto disinvolti scambiarsi quattro battute attendendo i soliti bellucosi eventi che continueranno a precludere loro nottate di giusto riposo.

La polemica nella cl. 125

Entro ottobre il motore 10 telai subito

ROMA - La presenza del prototipo BM Motori (telajo e motore) su quasi tutte le piste italiane alla guida di Gianfranco Baroni ed una sola volta di Piero Necchi in questo inizio di stagione, la sua potenza, i tempi da record stabiliti, il suo «umiliante» imporsi agli altri conduttori, è stata fonte nel particolare settore della classe 125 cc. ed ancor più in quello prettamente tradizionalistico dei patiti del cambio, di polemica, di qualche proposito di rinuncia, di ampie discussioni, molte improntate al «pro domo mea».

V'è stato certamente un orientamento distruttivo ed una sola voce critica, che chiedeva alla Federazione, non l'ostacolo al complesso della BM di Piacenza, ma la possibilità di poter eventualmente acquistare il mezzo. Era evidente in questa critica il desiderio di mettere fine alla polemica. La federazione, non potendo restare estranea alla disputa che minacciava di vero disturbo, si è premurata di premere sulla BM Motori, andando a bere verità alla fonte. Camillo Pertuzzi, titolare della casa piacentina e appassionato sportivo, ci ha diretto la lettera che riportiamo con il suo assenso.

«Caro Blasi, sono a ringraziarti per la tua telefonata riguardante il motore da 125. Sono a confermarti il nostro interesse per la realizzazione del motore e salvo imprevisti, dopo aver terminato tutta una serie di prove sulle varie piste, pensiamo di programmare la lavorazione entro il mese di ottobre 1975. Non ti nascondo che ci sono grossi problemi per la realizzazione del cambio e di altri particolari. Sono anche a confermarti che il nostro settore telajo prevede per fine aprile la disponibilità di 10 telai per la classe 125».

Pertanto stiano calmi i conduttori del cambio. Potranno tutti, non appena i prototipi avranno superato con successo la fase sperimentale, venire in possesso del fatidico propulsore.



FRESCOBALDI avvicenda Zavagli alla «BIONDETTI»

FIRENZE - La scuderia «Firenze Corse - Biondetti» si rinnova: quest'anno la festa sociale è stata preceduta dalla elezione del nuovo consiglio che vede ora la presenza di nuovi e validi rappresentanti dell'automobilismo fiorentino e graditi rientri. Il rinnovamento interessa anche il vertice in seguito alle dimissioni del presidente, avvocato Bruno Zavagli, dopo molti anni di appassionata attività; il nuovo consiglio designerà fra pochi giorni il nuovo presidente che sarà il dottor Ferdinando Frescobaldi, fratello dell'indimenticato Piero Frescobaldi vincitore di tante corse sulle fidate Lancia. La festa della «Biondetti» è stata anche quest'anno doppia in quanto, oltre alla premiazione dei piloti, vi è stata la consegna dell'insegna «HP», il noto riconoscimento assegnato da quattro anni a famosi esponenti del mondo motoristico. Dopo Chiti, Ferrarri e Canestrini, la commissione ha insignito quest'anno l'Automobile Club Firenze per la realizzazione dell'autodromo internazionale del Mugello. Ed è stato lo stesso Zavagli a consegnare il collare con la medaglia d'oro al presidente dell'AC, ingegnere Pasquale Borracci, tra gli applausi del pubblico.

Quindi si è passati alla premiazione dei piloti, dopo che il vice presidente Enrico Bordini aveva tracciato il bilancio del 1974: 146 presenze in gara, numerose vittorie e piazzamenti. L'intensa attività organizzativa ed in particolare l'impegno nella realizzazione di «Firenze Motori», la mostra di fine d'anno che suscitò tanto interesse. E proprio a questa manifestazione è stato dedicato un filmato proiettato nella serata.

Per il 1975, la rinnovata «Biondetti» sta esaminando la possibilità di organizzare un rally toscano che coinvolga tutti e nove gli AC della Regione ed una gara di velocità sul Mugello, oltre a proseguire nei settori kart, automodelli R.C. e nel fuoristrada con il gemellaggio col Panzer Club di Prato.

Il campione sociale 1974 per la velocità è stato vinto nettamente da Stefano Nisini che ha preceduto Papanti e De Stefano. Seguono nell'ordine Mastrodonato, Riccardo Ricci (vincitore del Trofeo gruppo 2 classe 3000), «Mascaleros», Boanini, Nicolini, Maoggi, «York», «Gonzales», Larini, Mara, La Russa, Lodola, Basile.

Per la sezione kart successo di Pasquale Zullo su Pieruccini; seguono Zucchelli, Bianchi, Monti, Natali, Menoni, Biancalani, Gori, Gregorio ed altri quindici piloti.

Infine la sezione automodelli: campione sociale è risultato Alfiero Giorgetti, vincitore del campionato toscano della specialità e settimo nel campionato italiano. Altri premi sono andati a Chiodo, Macchioni, Ponzecci, Stralanchi, Baldi.



DE FRANCESCO congela lo «scandalo»

ROMA - Il Presidente della CIK, lo svizzero De Francesco, ha ultimamente protestato nei confronti della F.I.A. per la pochezza della premiazione che la stessa ogni anno riserva al settore karting. Sia loda al Presidente per questa sua coraggiosa presa di posizione; non possiamo però far passare inosservato quello che ormai nel mondo internazionale è lo «scandalo Vikinger» per la beffa dell'omologazione del motore del costruttore elvetico.

Consta infatti che lo svizzero, qualche giorno prima della data di omologazione, si sia precipitato in Italia presso la B.M. Motori e la lame per reperire materiale, come alberi motore, pistoni, camicie ecc. per approntare i suoi oramai famosi «Compositi» con l'inglese Alan Burgess, uno dei due Commissari Internazionali, che doveva eseguire l'omologa previa verifica dei 25 esemplari, mentre era a Milano e sul piede di partenza per la Svizzera, venne fermato e fatto tornare in Inghilterra perché la verifica sarebbe stata già effettuata dal Commissario Internazionale elvetico, e che tutto sarebbe risultato regolare.

C'è di vero però, che il costruttore elvetico non era grado, di presentare i 25 esemplari, né li ha mai presentati.

Perché questa beffa ed a danno di chi? Perché si vuol far passare tutto sotto silenzio? Non sarebbe più logico che il responsabile o i responsabili di tale beffa venissero identificati e, una volta per tutte, emarginati? Non sarebbe arrivato inoltre il momento per la CIK di mettere fine all'anacronistica conduzione delle gare internazionali titolate in aperta violazione del Codice Sportivo Internazionale ed allo stesso buon senso sportivo che rifiuta, che il legislatore, sia anche l'esecutore delle leggi ed infine anziana la figura di giustiziere? Quale garanzia hanno i piloti? Non pensa proprio la CIK che le gare internazionali devono essere condotte da direttive autorità sportive, come prescrive l'attuale codificazione, piuttosto che assistere ad ogni gara titolata ad una seduta permanente della Commissione Internazionale nelle sue multiformi espressioni, pronta pure a modificare seduta stante articoli del regolamento, come è già avvenuto?

C'è di assodato che l'ambiente ormai fuori dall'assolutismo di questo andazzo che assicura ormai solo non credibilità. L'incidente Estoril non è servito proprio a niente? Diciamo dopo il Portogallo che i piloti, che sopportano sacrifici, disagi e ingenti spese per l'attività internazionale, hanno solo volontà di rispettare la regolamentazione e non la continua evoluzione seduta stante.

La prima prova del Campionato europeo a Wholen è ormai vicina. Non si potrebbe già dal primo appuntamento del 1975 cominciare a cambiare rotta e far capire che il periodo del carpiato assolutismo sta almeno per essere mandato in revisione? Non ce ne vogliono i membri del comitato? Le nostre constatazioni vogliono essere soltanto lo stimolo ad un ripensamento, anche perché consta che molti dell'attuale CIK, la pensano proprio come vogliono i regolamenti e non sopportano le sovraapposizioni autoritarie che la CIK si è codificata.

● **ANDREA DE CESARIS**, recente vincitore del Torneo dei Campioni conclusosi a Roma domenica 23 febbraio, Emanuele Pirro, il più giovane kartista d'Italia con i suoi 13 anni di età, che nello stesso Torneo si è classificato al quinto posto assoluto, Stefano Antilli Sesto, Emilio De Cesari, giugosloveno nel 1975 per i colori del Maripolo World Championship Team. Andrea De Cesaris è già indicato come uno dei sicuri componenti la rappresentativa italiana per i campionati mondiali junior ed Emanuele Pirro ha molte probabilità di affiancare il compagno in quella importante competizione.

K. 250, aggiornamenti regolamentari, tecnici e del calendario, verifiche, Coppe Regioni: c'è di tutto

5 circolari Kappa

● **Aggiornamento regolamentazione formula K. 250:** facendo riferimento al convegno di Bologna, la circolare FIK precisa che l'art. 6 dell'attuale regolamentazione si intende così integrato: «I motori devono rispondere alla serie di fabbricazione con tutti i pezzi originali. E libera la preparazione con la sostituzione eventuale degli scarichi. È permesso togliere, ma non aggiungere materiale. Carburatore ed accensione d'origine. Cambio d'origine». Per l'art. 12 - ruote e pneumatici - «fermo restando la misura ed il divieto delle gomme Racing, si prescrive che le gomme do-

● **Verifiche sportive e tecniche:** nessuna nuova disposizione in merito, ma soltanto un richiamo agli Ufficiali di Gara affinché applichino integralmente e senza nessuna concessione derogatoria, quelle contemplate dall'art. 20 del Regolamento normativo nazionale karting. La circolare precisa che quando non sia proprio possibile applicare integralmente dette norme, specie in occasione di corse su circuiti cittadini, sentito il Commissario Tecnico, i Commissari Sportivi debbono evidenziare ogni eventuale decisione in proposito. Nessuna deroga invece può essere ammissibile, precisa la circolare, sulle piste di Roma, Vibo Valentia, Firenze, Parma, Reggio Emilia, Brescia, Jesolo, Romena, Viverone, Fano ed altre ove sussistono le condizioni necessarie per l'applicazione integrale delle norme.

● **Campionati regionali karting 1975:** il regolamento precisa che il campionato è organizzato dalla FIK con la collaborazione delle piste e dei Karting Club interessati; che è riservato ai conduttori di 2. e 3. categoria della cl. 100 e ai 3. categoria della 125, desumendo l'appartenenza alla Regione dalla licenza CSAI; che sono articolati su due prove, tutte valide per l'assegnazione del punteggio di 9-6-4-3-2-1; che il campione regionale sarà quel conduttore che avrà totalizzato il maggior numero di punti con preferenza, in caso di parità, al conduttore che si sarà meglio piazzato nella seconda delle due prove; che il primo di ogni classe sarà premiato a cura della Federazione e che i primi due della cl. 100 seconda categoria, i primi quattro della terza categoria stessa classe, e i primi tre della 125 seconda categoria, avranno diritto a partecipare alla Coppa FIK delle Regioni; che per esigenze organizzative le Regioni sono così raggruppate: Lombardia - Piemonte e Liguria - Veneto - Emilia e Romagna - Toscana - Lazio - Marche, Abruzzo, Umbria - Campania - Calabria - Sardegna - Puglia - Basilicata.

Le gare che daranno diritto al punteggio sono le seguenti: 29 aprile, 1. prova, pista Milite Miglia Brescia; 25 maggio, 2. prova, Pista Milite Miglia Brescia (per la Lombardia); 25 aprile, 1. prova, Pista Le sirene Viverone; 4 maggio, 2. prova, Pista Sprint Mondovì (per Piemonte e Liguria); 1 maggio, 1. prova, Pista Azzurra Jesolo; 15 giugno, 2. prova, Circuito Camisano Vicenza (per il Veneto); 27 aprile, 1. prova, Pista Romeo S. Giuseppe; 29 maggio, 2. prova, Pista S. Pancrazio Parma (per Emilia-Romagna); 25 aprile, 1. prova, Pista d'Oro Roma; 2 giugno, 2. prova, Pista d'Oro Roma (per il Lazio); 1 maggio, 1. prova, Pista del Mare Fano; 29 maggio, 2. prova, Pista del Mare Fano (per Marche, Abruzzo e Umbria); 27 aprile, 1. prova, Pista Calabria Vibo; 8 giugno, 2. prova, Pista Calabria Vibo (per la Calabria); 20 aprile, 1. prova, Pista Pergusa Enna; 15 giugno, 2. prova, Pista Pergusa Enna (per la Sicilia). Restano da definire le date per Toscana, Campania, Sardegna, Puglia e Basilicata.

● **3. Coppa FIK delle Regioni:** dopo aver precisato che la coppa è riservata ai partecipanti alle finali cl. 100 di 2. e 3. categoria e cl. 125, 2. categoria, nonché lo stesso raggruppamento di regioni valido per il campionato regionale, il regolamento precisa che ciascuna regione potrà essere rappresentata da un massimo di 9 (nove) piloti con la distinzione che abbiamo già ricordato. La manifestazione sarà articolata in semifinale e recupero e che fino a ogni classe e categorie; ad ogni pilota verrà assegnato un punteggio in relazione alla posizione acquisita nelle due finali. Vincitrice la Regione che avrà sommato il maggior punteggio conseguito dai suoi piloti. Il regolamento prevede anche il rim-

borso spese forfettario in ragione di L. 100.000 (esclusa la regione ospitante) con aumento a 200.000 per Sicilia e Sardegna. L'ammontare del monte premi, circa 5 milioni, suddivisi in valuta, trofei, coppe, medaglie, motori, telai ed altri oggetti, sarà assegnato alle varie regioni per la suddivisione fra i vari piloti in rapporto al valore dimostrato. Comunque, in valuta, i premi saranno i seguenti: alla Regione 1. classificata, L. 300.000; alla seconda, L. 200.000; alla terza, L. 150.000; dalla quarta alla dodicesima L. 100.000.

ATTENTI ai motori da 20 mila giri...!

Roma - E in atto attualmente al vertice dei valori agonistici della classe 100 cc. una escalation nell'esasperazione dei motori che ha portato gli stessi ad essere dei veri prototipi e non più, come sinora avveniva, dei motori di serie particolarmente curati, selezionati e accoppiati a dei telai elastici e di precise caratteristiche. L'esasperazione naturalmente conduce alla rottura, le più enigmatiche, le meno attese, che danno luogo alla ricerca di materiale e metalli più validi oltre che a dispendiose ricerche. I costi aumentano, i prototipi diventano sempre difficili ad essere usati per più corse ed ancora una volta le Case costruttrici, prese nel vertice pericolosissimo della supremazia in gara, vanno discostandosi dalla clientela che desidera sia dei propulsori validi, ma non dei cocci che vanno in frantumi così spesso.

Con questa assurda situazione, si assisterà fra breve a delle corse, il cui vincitore sarà da ricercare per quello che tramonta tutto per ultimo. Propulsori di tale esasperazione, si parla di 19-20 mila giri, non assolvono a nessun compito sportivo, anzi i costi elevati determinano al vertice una rarefazione di piloti e una situazione di riflessi negativi anche per l'industria, oramai al bivio della vittoria per mancata rottura o di propulsori da vendere.

A parte i riflessi sportivi agonistici, che gli organi responsabili possono sempre proteggere con appropriata regolamentazione, alle Case proponiamo il «cui prodest» ed una marcia meno sofisticata nel ricavarne potenza da rotture. Questa esasperazione è foriera anche di amare conseguenze in campo agonistico internazionale.

— Siano attenti i conduttori e le Case costruttrici.

Un corso per commissari a SIENA

ROMA - Piace dare atto a Ugolino Beccarini Crescenzi, delegato regionale CSAI della Toscana, della sua appassionata opera che già si manifesta in modo tangibile anche per il settore karting. D'accordo con la Federazione e, infatti, si è messo subito all'opera, toccando il tasto più delicato cioè quello della preparazione degli Ufficiali di gara e organizzando, in collaborazione con il Siena Karting, un corso per la formazione di un primo nucleo di commissari di percorso, almeno 6 sportivi e 4 commissari tecnici. Un primo nucleo operante e preparato per condurre tutte le gare karting della Regione. Il corso è aperto a tutti e gli interessati per parteciparvi dovranno prendere contatti con il Siena Karting, Via Fiorentina n. 72, SIENA oppure direttamente con Ugolino Beccarini Crescenzi, via della Carchia 19, SIENA tel. 21420. Il corso dovrà avere inizio nei primi giorni del mese di aprile per essere concluso, previo esame, non oltre la prima decade di maggio.

tranno trovarsi regolarmente in commercio e riportate nei listini delle varie Case costruttrici, oltre ad essere normalmente montate su ruote per l'assegnazione del titolo - sono le seguenti, la circolare precisa che «qualora non fosse possibile effettuarle nella stessa giornata delle gare, le partenze dei conduttori verranno soppesate».

- **Calendario Campionato Italiano conduttori K. 250:** dopo aver ricordato le norme relative ai tempi di qualificazione (vedi circolare precedente), la FIK comunica che le gare valide per l'assegnazione del titolo sono le seguenti, previa aggiunta di altre tre gare da disputarsi all'autodromo di Varano le cui date saranno rese note in seguito: 20 aprile - Autodromo di Magione (PG) 11 maggio - Circuito di Rieti 25 maggio - Circuito di Castelraimondo (MC) 29 giugno - Autodromo di Magione 20 luglio - Autodromo di Magione 7 settembre - Circuito di Morciano (FO) 1 novembre - Autodromo di Magione

CAUTELA per le gare in autodromi

MILANO - Il Comitato Esecutivo della FIK, riunitosi a Milano il 6 marzo, ha tenuto una seduta si può dire finanziaria e di rilancio di due manifestazioni agonistiche che nel 1974 erano state accantonate, pur nella loro validità sportiva. Riconferma pertanto il Comitato Esecutivo della Coppa FIK delle Regioni alla sua terza edizione con uno stanziamento complessivo tra i timbors, spese di trasferte alle Regioni partecipanti, premi in valuta, ed organizzative di L. 5.000.000.

Sono state inoltre stanziante per contributi: L. 500.000 alla pista di Firenze per lavori di rifacimento manto, asfalto e servizi; L. 500.000 pista di Giulianova per lavori di rifacimento manto asfalto; L. 500.000 alla pista di Palermo per lavori di recinzione pista; L. 500.000 per spese organizzative della Formula K 250; L. 350.000 per contributi vari da erogare a organizzatori e piste per interventi assicurativi in ogni ufficio di gara. Per le gare su autodromi, il Comitato Esecutivo, in osservanza del fattore della sicurezza che dovrà rimanere preminente su ogni altra considerazione, ha deciso di sottoporre alla Commissione Tecnica il problema di rafforzamento di alcuni organi del kart in considerazione delle aumentate sollecitazioni che i mezzi subiranno nelle gare su autodromi. Pertanto, infinite cautele nel portare avanti il programma «piccoli autodromi» con una gara sperimentale da organizzare all'Autodromo di Magione.

Una decisione inoltre squisitamente tecnica, quella cioè di mettere fine all'abitudine invalsa di forare in più punti il disco del freno, che deve restare intero come omologato. Apposita circolare ribadirà tale decisione.

Una cosa è certa: l'entrata in vigore del nuovo annesso J atteso per il '76 ha nettamente condizionato i programmi dei piloti e dei preparatori e sotto molti aspetti la prossima stagione agonistica calcherà pari-pari le orme della precedente. Le idee ed i programmi non mancherebbero ma il rischio di dover bruciare il lavoro di un anno a causa del nuovo regolamento ha spinto un po' tutti quanti ad un periodo di riflessione in attesa, stando almeno alle generali dichiarazioni bellicose, del nuovo «boom» agonistico che inizierà fra dodici mesi. Secondo i preparatori il risveglio ci sarà sicuramente perché i nuovi gruppi 2 e 4 potranno costare sensibilmente di meno, ma a questo proposito sarà interessante constatare se veramente questo nuovo benedetto annesso J (che in realtà non è poi tanto diverso dal precedente) opererà il miracolo.

Quello che si spera è che possano finalmente entrare in lizza nuovi tipi di vetture, ad interrompere la dilagante monotonia delle classi. Quest'anno comunque non dovrebbe esserci novità, fatta forse eccezione per le ormai numerose Fiat X-1/9 che peraltro si sono viste, pur se sporadicamente, anche nel '74. Una novità, anche se brutta, in realtà c'è ed è costituita dal rincaro delle gomme che hanno raggiunto livelli paurosi. Le Firestone sono ormai molto dif-

ficili da trovare ed un treno di Good-Year per una macchina media (128 o Alfa GTA) sfiora il mezzo milione. Se calcoliamo i cerchi e l'inevitabile treno da bagnato non è difficile capire perché le macchine veramente competitive siano ormai diventate una vera Araba Fenice.

L'elenco dei preparatori per forza di cose non è completissimo anche perché saranno numerosi i tecnici che affideranno le loro sorti ad una sola macchina che correrà con aspirazioni di campionato. Tra questi segnaliamo il romano Tamburini che ha preparato una Giannini 500 tutta nuova per «Gastone» ed il salernitano «Dino» che ha acquistato l'Escort-Terzi due litri di Finotto. Quest'ultimo dovrebbe correre anche con l'Escort 1300 e nella stessa categoria (dove ha vinto il Trofeo nel '74) ci sarà quasi sicuramente il catanese Mario Litrico con l'Alfa GTA 1300 dell'Autodelta che per il suo pilota semiufficiale sta delineando un programma più ambizioso. Tra le bicilindriche potrebbe salire alla ribalta anche il romano Castelli che schiererà «Enrico VIII» e Laganà mentre in gran turismo Orlando Ridolfi vorrebbe ripetere l'exploit del '74. Quest'anno la Porsche 914/6 del modesto preparatore bergamasco saranno ancora numerose e tra queste quelle di Frisoni (ex-«Cam») e Del Curto.

ANGELINI

Obiettivo silhouette

Mutate le proprie aspirazioni da semplice preparatore a costruttore di motori, Franco Angelini è attualmente più che mai alle prese con i suoi quattro cilindri recentemente aggiornati con le nuove teste fatte fondere in Inghilterra. Se la scorta dei ricambi lo consentirà, fin dal Mugello debutteranno due Chevron dotate del motore 1300 che ormai rende senza problemi oltre 150 CV/litro: alla guida si alterneranno Francischi che quest'anno punta decisamente al campionato italiano sport ed altri piloti romani in via di designazione. Più avanti debutterà anche la due litri ma in ogni caso quest'anno il «mago» romano farà correre le sue macchine con un occhio verso la stagione '76, nella quale intende uscire in grande stile con una serie di «silhouettes» Gr. 2 derivate da tutte le versioni della Giulia GT (GTA 1300 e 1600, GT Am) sulle quali verranno utilizzati le teste e molti altri particolari dei motori attualmente costruiti per le sport. Comunque prima di cambiare destinazione la GTA 1600 di Gellini, piuttosto competitiva con l'iniezione Lucas ed il cambio Colotti, disputerà svariate corse ancora quest'anno mentre attualmente l'unica Gr. 2 preparata da Angelini è l'Alfa GTJ 1600 di Antonio Palangio con la quale pare sia stato superato il «tetto» dei 100 CV/litro.

AUDISIO E BENVENUTO

Iniezione al vecchio amore

Diventati ormai il reparto-motori della Giada, i genovesi Audisio e Benvenuto hanno trascorso l'inverno cercando di migliorare il rendimento dei quattro cilindri Alpine 1600 e 1800 mentre la versione 1300 è stata quasi definitivamente messa da parte. Con nuovi pistoni stampati della Asso ma senza altre grosse novità ed ancora alimentati a carburatori, i due motori hanno denunciato al banco potenze di tutto rispetto (170 e 195 CV a 7500 giri rispettivamente) per le quali si deve comunque attendere la convalida in pista. Più che mai impegnati con la Coppa Renault per il quale si stanno approntando ben otto motori, i due soci della Au-Be non hanno comunque trascurato le bicilindriche vecchio-amore. Antonio Audisio correrà ancora con la Giannini 700 ma la grossa novità è costituita dalla Giannini 590 di «Helzapopping», aggiornata con l'iniezione Kugelfischer (visiti al banco 38 CV a 8000 giri) ed ancora con le ruote da 13".

BACCI

Gomme Dunlop a Tavarnelle

Con Rolando Giardi attratto dalla F. 3, quest'anno l'uomo di punta dei Bacci, padre e figlio di Tavarnelle Val di Pesa, dovrebbe essere il sardo Tore Fraghy che punterà al titolo della 500. Nessuna novità nel motore mentre per l'assetto si stanno sperimentando le gomme racing da 10" al posto di quelle convenzionali da 12". Sempre con la 500 correrà Pesetti, mentre Giardi disputerà alcune corse con la Giannini 590. Come al solito i Bacci non si sbilanciano con le

VIAGGIO tra gli apprendisti STREGONI

potenze (« perché gli altri raccontano le bugie », dicono) ma la macchina di Giardi dovrebbe avere ora circa 52 CV a 8000 giri. Novità assoluta sarà invece la 128/1150 di Mauro Mensi: curata molto nell'assetto (con gomme Dunlop) ha un motore a carburatori che attualmente si sta provando al banco. Come le altre macchine anche la 128 monterà differenziale autobloccante e cambio sfilabile di costruzione Bacci mentre Alquati provvederà a commercializzare i particolari.

BAISTROCCHI

Si aspetta l'annesso 76

Con un occhio al regolamento del '76 mediante il quale vorrebbe presentare le intramontabili «tici» derivate dalla 600 in Gr. 5, il preparatore di Parma sarà di scena quest'anno con l'Abarth 850 di Campani e la 1000 di Binati che peraltro non presentano novità nei motori (entrambi ad iniezione) e nell'assetto. Entrambi i piloti punteranno al campionato ed altrettanto faranno il veneto Friso e Bettino Campani (fratello del più conosciuto Nino) con le Abarth OTS Gr. 4. Queste due 1000 sono un po' una sorpresa in casa Baistrocchi ed i motori a carburatori rendono circa 92 CV a 8400 giri. Oltre ad alcuni motori Abarth Gr. 2 per l'estero, il preparatore emiliano ha curato infine le Abarth 595 di Piroli, Bettazzi e Mediani che comunque non correranno con velleità di titoli. La macchina di Bettazzi ha ancora in alternativa il motore con testa radiale (55 CV al posto dei 52 resi dal motore convenzionale) che però fin'ora offre garanzie solo al banco.

BOSATO

Kugelfischer per i rallies

Piuttosto polemico a causa delle manovre di alcune scuderie che, invogliate dai ricchi premi messi

palo dalla Lancia per i clienti-sportivi, hanno stretto particolari accordi con i piloti e li hanno dirottati verso altri lidi, il tecnico di piazza Castello non presenta quest'anno novità di rilievo. Fin'ora sono stati fatti soltanto dei preventivi ma se gli accordi dovrebbero essere conclusi la preparazione della Beta Gr. 4 versione rallies non porterebbe via molto tempo perché ormai sono positivamente terminate tutte le esperienze ed i motori (a due oppure a quattro valvole) alimentati con l'iniezione Kugelfischer rendono 180 e 200 CV, a 7600 e 7800 giri rispettivamente. Ci saranno sempre le valide HF 1600 che ora rendono (con iniezione Kugel) più di 165 CV a 7400 giri: alla guida saranno Montaldo; Boretto, Bagna e Muscionico che ha aggiornato la su Gr. 3. Anche Bosato comunque non è rimasto estraneo alla assoluta novità della stagione '74 e sta approntando diverse Renault 5 per la Coppa.

CEVENINI

Dalla 500 alla monoposto

Non conosce recessione l'attività dell'estroverto preparatore bolognese, che nel '75 si articolò su tre fronti: le ormai collaudatissime bicilindriche delle tre cilindrate, le rinnovate Formula Italia e le imperversanti Renault 5. Con le 700 correranno Busi (con la sua Giannini dallo specialissimo assetto Lazzari con mille elicotidi all'avantreno), e Antonini. Con le 600 Bottieri, Gremaschini, Olivari, Otrorani, Rangoni ed il sardo Angius; con le 500 il sassarese Muglia e probabilmente il rientrante Buffoli. Saranno otto le monoposto di Formula Italia curate da Cevenini, che ha portato già molto avanti il lavoro sul nuovo regolamento tecnico (visiti al banco 153 CV). Si tratta di Giacomelli, «Hego», Ciulli, Baiguera, Scardino, Gallieri, «Lucio» ed il ticinese Marzio Romano. Infine, un paio (per ora) di R 5 per Cecconi e per il pilota sport Serattini, che correrà con la Renault 5 della concessionaria Stracciari di Bologna.

CONRERO

Si punta sulla Commodore

Legato anche quest'anno ai programmi sportivi della General Motors, Virgilio Conrero è ormai impegnato soltanto nei rallies, terreno di gara più adatto ai mezzi delle Opel Ascona e Commodore. Definitivamente abbandonata invece l'Ascona Gr. 2 in versione velocità a causa del peso eccessivo, ma in ogni caso il titolare dell'Autotecnica di Moncalieri non vede un futuro molto roseo per la macchina tedesca nemmeno con il regolamento '76 che equiparerà i pesi perché i pur non pochi 195 CV che il motore riesce ad esprimere con la testa di ghisa non sembrano essere molto competitivi. Nei rallies dell'attuale stagione saranno invece numerose le Ascona Gr. 1 ma gli ufficiali Preotto e Brai saliranno sulle 2 litri soltanto sui terreni di gara molto aspri mentre nella maggior parte dei casi saranno impiegate le grosse Opel Commodore. Il debutto dovrebbe avvenire fin dal prossimo Rally di Sicilia con lo stesso tipo di macchina dovrebbero essere alla partenza anche i privati Battistello («Lucky») e Brunetta. Nel Challenge FISA, dove tra l'altro l'assistenza Conrero sarà assidua come nei rallies, le Commodore saranno invece guidate da Zanucoli e dal pratese Drovandi.

FACETTI**Neo-giovinezza
per l'HF**

Non ancora definiti i programmi dei Facetti di Bresso che comunque stanno stringendo i tempi con la scuderia Jolly-Club per trovare un accordo che li vedrà protagonisti nell'Euro-GT con la Stratos. Intanto con la versione 2 valvole ex-Paleari correrà di sicuro Erasmo Bologna, neo-sposo della Rosadele che forse farà ancora qualche corsa con la Fulvia HF 1300. Con l'HF ex-Bologna correrà Buonventre ma i Facetti sono convinti che questa macchina dovrebbe rivivere una seconda giovinezza nel '76 (se potrà ancora correre), quando con il peso abbassato potrà esprimere tutti i suoi ormai sicuri 100 CV litro resi dal motore ad iniezione.

FALESSI**L'autarchico
di Narni**

Ancora una volta numerosissime le bicilindriche in casa Falessi ma al momento l'unico che si impegnerà nel campionato è Nocchi con l'Abarth 695 mentre Proietti che sarà ancora sponsorizzato dalla Mobili-Labrecciosa vorrebbe vendere la macchina e passare in F. Italia. Sempre con la 700 ci sarà Pizzi mentre Gasperini avrà una Giannini 600 e Cavafave la solita 500. Per il '75 l'autarchico preparatore di Narni che come sempre ha preferito farsi tutto in casa (compresi i profili delle camme e le valvole) avrà ancora motori classici e senza i doppi condotti ma con nuovi alberi a camme mentre del tutto diverso sarà l'assetto, ora con barre stabilizzatrici ed ammortizzatori Koni. Numerosissime infine saranno le Gr. 1 di molti piloti del centro.

FREN**Due Sport
per Nazzareno**

Soddisfatto della Coppa CSAI vinta con l'Abarth 850, quest'anno Bernero, uomo di punta del biellese Nazzareno Fren, passerà dal Gr. 2 ad una sport 1300. La macchina vincitrice del titolo dovrebbe essere affidata a Pera mentre una identica Abarth sarà guidata in campionato da Gatti: entrambe le TC avranno la testa a quattro condotti e l'iniezione Kugelfischer che ha permesso di raggiungere il «tetto» dei 90 CV a 8000 giri mentre il cambio sarà sempre l'originale Abarth con i primari modificati da Fren. Con l'Abarth 1000 ex-Soria ed aggiornata con l'iniezione correrà invece Rattigial mentre Cattaneo continuerà con la Gipsy-Dino 2 litri. Infine è stata appena completata una berlina 128/1150 che al momento è in attesa del cliente giusto.

GALMOZZI**L'invasione
delle R 5**

Più che mai a tempo pieno con le preparazioni che ormai non si possono considerare soltanto un hobby come un tempo, Romeo Galmozzi quest'anno leggerà il proprio nome a ben quattordici macchine. Dieci di queste saranno Renault 5 TS che hanno entusiasmato il preparatore di Crema per le possibilità dimostrate pare anzi che i cavalli siano sensibilmente di più degli 85 promessi (dalla casa) alla prima uscita di Varano. E' ormai pronta una nuova berlina 128/1150 per Pezella, peraltro identica (138 CV a 9400 giri) alla macchina dello scorso anno distrutta a Monza ma gli sforzi maggiori sono stati spesi per rendere competitiva la 128/1300 del fratello Giancarlo che comunque non è sicuro di partecipare al campionato a causa degli impegni con la Renault. Nuovo l'assetto ma ancora più nuovo il motore con pistoni Borgo stampati ed assi a camme di idesigno diverso che hanno permesso di vedere 600 giri in più: i cavalli dovrebbero essere ora 164 a 9800 giri. Aggiornato anche il vecchio-amore Abarth OTS ex-«Poker» ed ora affidato a Daverio; con nuovi collettori e nuovi carburatori Dell'Orto, il motore rende ora circa 100 CV a 8400 giri. Diverso anche l'assetto con nuova balestra anteriore.

GARAVELLO**Un'alternativa
per Amighini**

Con due titoli nel carriera Leo Garavello sta preparando una stagione del tutto identica alla precedente e l'unica novità di rilievo dovrebbe essere lo scambio delle macchine tra Amighini e Savoia la 1000 plurivittoriosa. Nessuna novità tecnica con queste macchine comunque ed identico dovrebbe restare anche il «millino» di Piacentini che però non fa programmi a causa degli impegni di lavoro. Con le bicilindriche ci saranno ancora Amighini-junior con la 500, «Tibeli» con la 600 e Carena con la 700. Con questi motori Garavello insiste ancora con la testa senza doppi condotti che a suo parere sono inutili, mentre si sta sperimentando l'iniezione Kugelfischer con la 500 e se i risultati saranno positivi è probabile che la si veda anche sui motori più grossi. Per gli assetti l'unica novità è il tentativo di equipaggiare la 500 con i racing da 10". Numerosi infine come sempre i clienti che hanno ordinato al taciturno preparatore di Casale soltanto il motore: con le 700 ci saranno dunque Davico, Famoso, D'Amico e Botta.

GIADA-AUTO**Le Renault
con i jeans**

Rinnovato anche quest'anno il contratto che la lega alla Quarry-Jeans, la Giada-Auto di Giacomini punterà ancora una volta al campionato italiano Gr. 4 con le Alpine: con la 1600 dovrebbe esserci Caliceti mentre le 1800 saranno affidate a Ricci e Bertini. Una terza 1800 è stata preparata per D'Emilio che comunque correrà solo in salita mentre è probabile che anche «Tony» Frassinà disputi qualche gara di velocità per la Giada. Quest'anno le macchine bianco-rosse disputeranno anche qualche rally con fondo asfaltato ma il grosso impegno della ditta di Lavagna è costituito dalla Coppa Renault dove saranno ben sette le macchine ufficiali affidate a Ricci, Bertini, Caliceti, Cochetti, Bordonaro, Brunner e Ponzone.

GIORGIO**Fedeltà
alla F. Italia**

Il forlivese Giorgio Vallicelli, dopo i risultati ottenuti con le Formula Italia, rimane fedele alle monoposto tricolori che gli hanno dato tante soddisfazioni, non cedendo — per ora — a varie lusinghe fra cui le solite Renault 5 e le probabili F. 3 di Brancatelli e Grimaldi. La squadra Formula Italia di Giorgio è composta da Sottanelli, Coloni, Viona, Pizzi, Messina, Tricerri, Bellini, Abate, Ponzone, Patrese e Ruggeri; di questi, almeno la metà hanno i numeri per succedere a Brancatelli nell'albo d'oro della Formula nazionale. Per quanto riguarda i risultati delle nuove regole tecniche, Giorgio non si sbilancia molto: ha apprezzato certe decisioni, come l'adozione del radiatore olio e delle boccole rigide alle barre, ma non quelle ad esempio relative alle possibilità di modifica delle camme. Come potenza, è su 125 CV, con un buon miglioramento rispetto all'anno scorso dai 5500 giri in su.

LANINI**Due buchi
per Lanini**

Perduto malamente il titolo della 600, quest'anno Sergio Lanini ci riprova con il neo-acquisto Perri («Yankee» ha appeso il casco al chiodo) mentre «Gin-Tonic» intende correre sciolto da impegni di campionato. Impegnatissimo sarà invece il napoletano Antonio Padrone che avrà una Giannini 650 mentre la promettevole Abarth 695 sarà affidata a «Kalogher». Tutte le macchine avranno la testa sdoppiata ma cambierà il tipo di carburatore che da verticale passerà ad orizzontale. Nuovo anche l'assetto dove si è cercato di abbassare il baricentro ma sono state tolte le barre stabilizzatrici. Tutte le macchine correranno con cambio Colotti ed autobloccante Mercatelli mentre più avanti sull'Abarth il preparatore di Ostia Lido vorrebbe sperimentare la testa radiale.

LAVAZZA**Preparatore
più due pilota**

Da poco trasferitosi in una nuova officina (via Pietro Schianoux 21 - Tel. 790803), particolarmente attrezzata con torni, fresse e banco prova, il torinese Lavazza non ha comunque mutato indirizzo tecnico. Ancora al via dunque le bicilindriche delle tre cilindrate e più o meno con impegni di campionato saranno presenti Laganà ed Aimaro con la 500, Calligaro con la 590 e Luzzatto con la 700. Al contrario sarà sempre più raro vedere in corsa il Lavazza-pilota. Nei motori, sempre con teste sdoppiate, nessuna novità che sono invece numerose negli assetti. Sulla 700 si stanno infatti provando i cerchi da 13" (Good-Year 6.00-20/13 ant. e 7.00-20/13 post.) mentre è probabile che le 500 correranno nei circuiti lenti con le Dunlop da 10" montate su cerchi da 4,5" davanti e da 5" dietro.

SACCONI**Un radiale
da esperimento**

A puntare decisamente al campionato ci sarà soltanto l'ufficiale Luciano Galluzzo con la 700, ma la fama di Calogero Saccone è ormai estesa e le bicilindriche preparata a Palermo saranno un vero esercito. Nella 600 ci saranno Puglisi (che ha qualche ambizione di campionato), Cannella, Bucolo, Emma e Collo mentre nella 700 i piloti saranno Peditto, Saia, Russo, Di Salvo e Meloni. Un'unica macchina invece nella 500, quella di Barbarossa, mentre Fina è incerto e potrebbe salire su una nuova 128/1300 oppure su una sport 1000. Ancora sponsorizzato dalla Centrogomme di Palermo, Saccone seguirà comunque in modo particolare l'Abarth 695 affidata a Galluzzo, sulla quale attualmente è montato il nuovo motore con testa radiale. I primi esperimenti sono stati positivi ma il rapporto di compressione era stato volutamente limitato ad 8,8 rispetto ai 10,5 preventivati ed i cavalli visti al banco erano «soltanto» 69 a 9000 giri: due in meno rispetto al motore del '74.

TAMAUTO**Dalla Porsche
alla Stratos**

Anche se sempre legato alla Porsche, che forse gli ha dato le maggiori soddisfazioni, grossi programmi anche con la Stratos sta facendo Peppino Zonca della Tamauto: sta infatti portando a termine le due GT dell'ancia per Giorgio Schon, che disputerà il campionato velocità e per Germano Nataloni. La prima, che sarà sponsorizzata dalla «Harper's Bazaar» e dipinta con una serie di colori appostamente studiati da Milla Schon, madre del pilota, è in avanzata fase di montaggio per quel che riguarda le sospensioni e la carrozzeria, radicalmente modificate specie con ampio uso di teflon particolarmente nelle sospensioni. Per quel che riguarda il propulsore un grosso lavoro è stato fatto per portare gli alberi a camme su bronze invece dei soliti supporti in ergal e titanio. La distribuzione, ora completamente in ergal e nella distribuzione, ora completamente in ergal e titanio. Nataloni invece con una vettura analoga disputerà il campionato della montagna. In campo Porsche rimangono la Carrera di Giovanni Borri, che correrà spesso in coppia con il turco Pelit (che a sua volta ha abbandonato la Gr. 3 per cimentarsi con vetture più potenti) dopo aver vinto diverse gare nel suo paese sempre con vetture della Tamauto; poi ancora vi sarà «Tambauto», con un nuovo motore tre litri e «Machenna» che mantiene la Carrera della scorsa stagione. Tra i nuovi acquisti Rebai, che correrà sempre con la 914 due litri abbondantemente modificata, soprattutto per quel che riguarda le sospensioni con ammortizzatori Koni e boccole in teflon.

TERROSI**Le Alpine
«rasoterra»**

Ormai entrato nel rango dei preparatori «vip», Silvio Terrosi di Sarteano ha ormai l'officina letter-

Daniele Buzzonetti**CONTINUA A PAGINA 50**

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

mente invasa da Alpine e Renault 5 TS. In pista le macchine di quest'ultimo tipo saranno ben dieci e le prime cinque montate saranno per Venanzi, Schemi, Nardelli, Ripani e Botti. Ancora più ambiziosi i programmi per il campionato italiano GT dove saranno presenti le Alpine 1600 di Rampa e «Carter» (con motori ad iniezione) mentre le 1800 a carburatori saranno per Marazzi, Righetti e Baso. Sergio Rombolotti vorrebbe invece fare qualche gara europea con il 1800 e correre nel campionato con la 1300. Senza impegni sarà anche presente la 1800 di Nardelli, ma la vera novità è nel campo dei rallies dove potrebbe ricomporsi almeno qualche volta la triade Polese-Terrosi-Alpine 1800 che tanto fastidio ha dato alla Lancia due anni fa. Novità negli assetti da velocità dove le macchine sono state portate a soli 6 cm. da terra mentre per i motori Terrosi ha preferito conservare le potenze solite e curare particolarmente la tenuta. Nel Challenge FISA infine i clienti Alpine più noti saranno Valdina con la 1600 ed Alibrandi con la 1605.

TRIVELLATO

Speranze per la X-1/9

Del tutto assorbito dalle F. 2 e 3, il vicentino Pino Trivellato non ha più molta voglia di seguire i vecchi amori, vale a dire il turismo e gran turismo preparato («anche perché siamo stufi di spendere in un settore che in realtà non rende niente», dice). Sono state preparate alcune 128/1300 con destinazione Germania ma in realtà le uniche due macchine di quel tipo che si vedranno nel campionato italiano saranno quelle di Gargan e Prenol, migliorate nell'assetto, nella frenata e nell'utilizzazione della potenza (da tempo su tutti i 128 è stata sostituita l'iniezione Lucas con la Kugelfischer) ormai ferma a 160 CV. Più seguita è la X-1/9 sulla quale sono stati ormai eliminati alcuni difetti al raffreddamento, ai semiasi ed al cambio. Comunque è ancora in attesa di clienti e se nessuno si farà avanti sarà guidata dallo stesso Serblin. Infine anche da Trivellato sono in fase di montaggio le ormai onnipresenti Renault 5 TS.

UNIVERSITY MOTOR

Le Lancia all'Università

L'atelier genovese di Roberto e Mauro Ambrogi si dedicherà nel '75 in pratica solamente alle vetture Lancia. Sono state preparate tre Lancia Beta coupé gruppo 4, due della Siarca-Jolly per Carello e Magnani, ed una per il Jolly-Club di Ambrogetti. Motori a 2 valvole, alimentati ad iniezione Kugelfischer, potenza sui 180 CV e coppia molto favorevole di oltre 28 Kg.m. a 5000 giri. L'University ha poi preparato una Beta gruppo 3 da velocità per Magistrini, mentre è molto probabile una Stratos da rally, particolarmente curata nell'assetto, per lo svizzero Mosconi. Praticamente abbandonati, invece, i Mini.

VACCARI

La bicilindrica in un angolo

Dopo avere vinto ben sette titoli italiani con le bicilindriche, il «mago della Magliana», peraltro reduce da una stagione di stasi, si è ormai completamente lanciato nelle medie cilindrate che già lo avevano visto protagonista con la 128 di Santucci. Per quest'ultimo è ormai pronta una 128 coupé 1300 che Vaccari ha preparato con la solita cura certosina mentre «York» sarà alla guida di una Fiat X-1/9. Entrambe le macchine sono piuttosto attese: la prima perché dovrà vedersela con lo spauracchio Alfa Romeo e la seconda perché finora non ha dato ai preparatori le soddisfazioni sperate. I motori sono alimentati con l'iniezione Kugelfischer e per entrambe le macchine cerchi e gomme sono da 9". In molte gare sarà al via la 128/1150 ora affidata a Sergio Scavo mentre la Giannini 590 ex-«Piero» è stata venduta al debuttante Gentili. In officina c'è anche la famosissima e plurivittoriosa Giannini 650 per ora messa in un angolo ma quando il tempo lo consentirà non è improbabile che venga alimentata ad iniezione.

d.b.

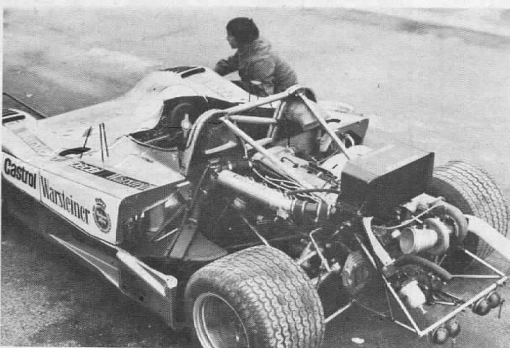
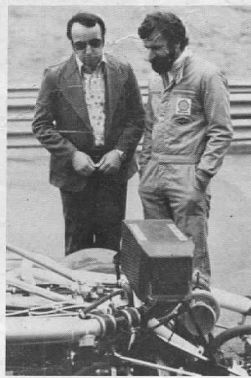


Le due belle ragazze qui sopra sintetizzano chiaramente di che cosa si occupano i «Penthouse» Clubs, che patrocinano una squadra inglese di Alfa Romeo GT Junior 1600 (foto sotto). Piloti, saranno Stan Clark e Tony Dron



Col turbo BMW di Schnitzer allarme euro 2000

Gerard Hertl con il preparatore della BMW-Turbo, Schnit-zer



FREILASSING - Proseguono le prove del motore BMW Turbo che la Schnitzer ha preparato per le gare dell'Euromarche 2000: recentemente Harald Ertl ha girato per ben 15 ore al Salzbürging su una vettura Toj di Obermoser equipaggiata appunto del motore 1,4 Turbo battendo clamorosamente il record della pista per quella categoria. Ertl, che come è noto ha esperienze con vetture Alfa Romeo turismo e sport, si è dichiarato veramente entusiasta del motore che eroga ben 360 cavalli.

Oltre alla preparazione dei motori BMW di F. 3, F. 2 e il recente turbo due litri, Schnitzer metterà anche quest'anno in pista una nutrita squadra di vetture BMW per le gare dell'Europeo Turismo. Due saranno però le macchine ufficiali che correranno per il team Memphis International: la prima sarà guidata alternativamente da Quester, Vittorio Brambilla, Stommelen e Pescarolo, mentre la seconda sarà affidata al conduttore tedesco Urs Zondler che si alternerà nelle gare di durata con Walter Brun. Pilota di riserva per entrambe le vetture rimarrà Albert Krebs.

Inglese all'italiana nell'operazione gr. 1

Conigliette da corsa con le ALFA jr.

LONDRA - E' ormai confermato che per la stagione inglese del gruppo 1 le Alfa iscritte, preparate e fatte gareggiare dalla Roger Clark Cars, con l'appoggio e l'approvazione dell'Alfa Romeo GB, saranno patrocinate dalla Penthouse Racing (che l'anno scorso appoggiava la Mazda). I netti colori nero e oro sono abbastanza evidenti nelle foto, ma che dire della Penthouse? Poiché si tratta di una rivista a grande tiratura, che si basa soprattutto sulle doti di ragazze poco vestite (anche un club londinese porta questo nome) forse le foto del furgone del team, «adornato» da un paio di hostess, spiegherà quell'aspetto della faccenda meglio di quanto farebbero molte parole!

Le vetture saranno di nuovo Junior GT 1600, i piloti il piccolo e tozzo Stan Clark e l'alto, allampanato Tony Dron, cosicché i due non potranno facilmente scambiarsi le vetture! Dron l'anno scorso faceva parte del team ufficiale Dolomite della British Leyland e si distinse particolarmente nella 24 Ore di Spa e al TT a Silverstone.

Dopo avere fatto conoscenza con le Alfa durante delle prove, alla fine di febbraio, ha commentato che ovviamente avranno bisogno che si omologhino altre componenti «di prestazioni», per essere competitive di fronte alle principali rivali, le Chrysler Avenger e le Toyota Celica.

Questa faccenda del gruppo 1 inglese è molto seria per quanto riguarda costruttori e importatori. Non è proprio gruppo 1, stando ai regolamenti FIA, ma non staccato quanto, poniamo, i regolamenti per la corsa di Spa. Essenzialmente qualsiasi regolamento supplementare ha avuto lo scopo di contenere i costi entro limiti ragionevoli, pur garantendo che i concorrenti non si allontanino troppo dallo spirito del gruppo 1. Quest'anno l'unica novità consiste nel permesso di abbassare le sospensioni, secondo l'articolo 253 dell'allegato J; nessuna parte della vettura deve toccare il terreno quando un pneumatico è afflosciato.

Una classe superiore alle Alfa sarà di nuovo quella delle Triumph Dolomite quasi ufficiali, preparate dalla Broadspeed. Poiché sarebbe potuto sembrare di cattivo gusto, da parte di una società che ha chiesto aiuto al governo, fare gareggiare un proprio team, questo sarà patrocinato dalla Piranha (accensione elettronica) e dalla Castrol. Come abbiamo già avuto occasione di dire, i piloti saranno Rouse e Roger Bell di «Motor». Fra gli avversari ci saranno delle Dolomite Sprint iscritte da Bill Shaw per vari piloti, fra i quali Hine, Wisell e Pilette. A questo proposito, non abbiamo ancora visto su un circuito una Dolomite Sprint 1975, ma la foto che pubblichiamo mostra l'aspetto «deciso» di questo modello in veste corsaiola... e forse dimostra anche quanto lontano sia il gruppo 1 dell'automobilismo di «tutti i giorni».

d.h.



Farà il suo debutto europeo GT il 13 aprile all'autodromo di IMOLA

La STRATOS da 320 cv.

La caratteristica livrea bianco-rossa della Marlboro è rimasta per le Lancia Stratos, per lo meno per questo esemplare che parteciperà a tutto il campionato GT. La pilota Facetti, entrato ovviamente anche lui a far parte del Marlboro World Championship Team. Debuttò ad Imola il 13 aprile

L'identi-kit della STRATOS gr. 4

Vettura: coupé 2 posti, in acciaio e fibra di vetro. Telaio: scatolato, in acciaio. Motore: centrale trasversale, 6 cilindri a V di 65°, alesaggio 92,5, corsa 75, cilindrata 2419 cc., compressione 10,5; I. Potenza 320 CV. Distribuzione: bialbero, 4 valvole per cilindro. Alimentazione: iniezione indiretta con pompa Kugelfischer. Trasmissione: a cinque velocità più retro-marcia, frizione Borg & Beck. Freni: Lockheed a disco, ventilati. Ruote: in lega leggera, ant. 9 x 15, post. 13 x 15. Ammortizzatori: Koni o Bilstein. Dimensioni: passo 2180, carreggiata ant. e post. 1400, peso 890 kg.



Il Trofeo Armando Bevilacqua, che ad Imola inaugurerà, il 13 aprile, il campionato europeo piloti Granturismo, vedrà al via un binomio italiano di tutto rispetto. Quello composto dalla Lancia Stratos e da Carlo Facetti. È l'occasione, questa, per il prosieguo della collaborazione « mondiale » della Lancia con la Marlboro, che com'è noto è stata rescissa a livello di gare ralistiche. Carlo Facetti, co-campione italiano assoluto 1974, dopo le sue dimissioni dall'Autodelta è entrato con un rinnovato entusiasmo in questo accordo, nel quale sarà una pedina essenziale. Non solo come pilota, infatti, ma anche come collaudatore esperimentissimo e tenace, oltre che consigliere tecnico dei responsabili della preparazione, gli uomini-Lancia Mike Parkes e Gianni Tonti. La preparazione-casa della Stratos-Marlboro riassumerà in

pratica tutte quelle raffinatezze che per ora non sono state utilizzate appieno, come la testa 4 valvole e l'iniezione Kugelfischer, che portano la potenza del 6 cilindri Dino 2400 a circa 320 CV per un totale di 890 chili di peso. Se la Stratos-Marlboro sarà competitiva contro la Porsche Carrera, lo si vedrà subito ad Imola, un circuito fra l'altro che Carluccio conosce molto bene ma forse troppo veloce per le doti della Stratos, che è molto a suo agio nei percorsi tormentati ma è leggermente inferiore come potenza massima alle Carrera, anche perché « rende » al boxer tedesco circa 600 cc. La Stratos-Marlboro di Facetti ha in programma comunque l'intero ciclo delle undici prove dell'europeo GT, che prevede (oltre a quella di esordio di Imola) altre due prove in Italia, il 3 agosto a Misano ed il 28 settembre a Monza.

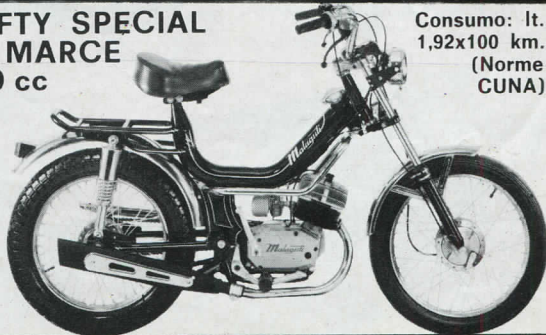
CICLOMOTORI

SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

Malaguti

FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc

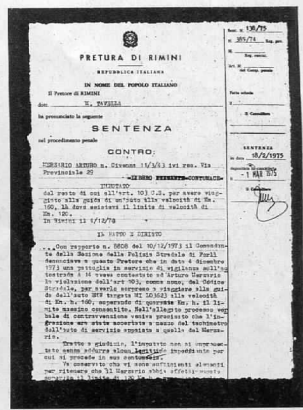
Consumo: lt.
1,92x100 km.
(Norme
CUNA)



Come avevamo anticipato su AUTOSPRINT la scorsa settimana, proponiamo testualmente le parti essenziali della sentenza di assoluzione emessa dal pretore di Rimini dott. Tavella nei riguardi di Arturo Merzario, imputato di aver violato i limiti di velocità (art. 103 C.S.) sull'«A 14» nei pressi di Forlì in data 4 dicembre 1973. Merzario è stato completamente assolto dal reato ascrittogli perché il fatto non costituisce reato. La sentenza appare molto interessante e la riproponiamo a tutti i lettori affinché possano trarne utili ammaestramenti e soprattutto possano utilizzarla come giurisprudenza nel caso si dovessero trovare in analoghe situazioni. Ed è soprattutto molto interessante notare come la pensa una grande parte della Magistratura a proposito di questo dibattuto problema, in vista che arrivi il nuovo decreto legge che stabilisca una normativa ulteriore. Pare che i tempi siano abbastanza vicini: si dice che il nostro Governo vuole adeguarsi ai sistemi e ai limiti negli altri Paesi europei (100 su strada e 130 su autostrada), ma se la caverebbe installando cartelli generici ai limiti territoriali, ai confini e all'inizio delle autostrade, cosa che in tutti i casi rimarrebbe abbastanza ridicola, dal momento che in definitiva, nella maggioranza degli Stati europei, i cartelli rimarrebbero d'obbligo per imporre i «limiti», mentre in Italia si vuole modificare il codice della strada stabilendo che non è necessario il segnale per imporre il limite velocità.

La sentenza in oggetto porta il n. 138/75, n. 385/74 del registro generale è stata emessa a Rimini in data 18/2/75 e depositata in cancelleria il 1° marzo '75. È stata emessa come avevamo detto dal Pretore di Rimini, dott. Tavella.

La sentenza che ha assolto dall'eccesso velocità Arturo MERZARIO interessa anche per la futura e corretta legiferazione in tema di limiti sulle strade



Segnalare necessarie est

«... Con rapporto n. 8808 del 10-12-1973 il Comandante della Sezione della Polizia Stradale di Forlì denunciava a questo Pretore che in data 4 dicembre 1973 una pattuglia in servizio di vigilanza sull'autostrada A 14 aveva contestato ad Arturo Merzario la violazione dell'art. 103, comma nono, del Codice Stradale, per averlo sorpreso a viaggiare alla guida dell'auto BMW targata MI LC 3233 alla velocità di km.h. 160, superando di quaranta Km.h. il limite massimo consentito. Nell'allegato processo verbale di contravvenzione veniva precisato che l'infrazione era stata accertata a mezzo del tachimetro dell'auto di servizio appaiata a quella del Merzario...

miti di velocità nei centri abitati anche in mancanza dei cartelli prescritti, è parimenti incontestabile che tale generale limitazione è stata adottata con una legge ordinaria dello Stato, mentre nella fattispecie si pretenderebbe di imporre attraverso un provvedimento di natura amministrativa, per di più gravemente viziato, come vedremo più avanti, dal quale dovrebbero poter discendere sanzioni penali...

...D'altro canto l'art. 5 della legge 7 febbraio 1967, n. 59 definisce autostrade le vie di comunicazione esclusivamente riservate al traffico selezionato, di norma a pagamento, degli autoveicoli e dei moto-

ai sensi dell'art. 3, comma terzo, lettera a, di quel codice il provvedimento avrebbe dovuto trovare il suo presupposto nelle « esigenze della circolazione » o « nelle caratteristiche strutturali delle strade ». Viceversa è noto che i limiti di velocità sono stati introdotti per ridurre il consumo di carburante, cioè per una finalità socio-economica che non ha nulla a che vedere con la normativa del Codice Stradale.

Va poi osservato che la costituzionalità dei regolamenti dei ministri è, in via generale, molto discutibile, poiché le sostituzioni del decreto ministeriale al decreto del Capo dello Stato importa la mancanza del-

che, qualora le norme regolamentari siano destinate a spiegare i loro effetti nei confronti della generalità dei cittadini, la relativa potestà non può derivare se non da un'espressa disposizione dell'ordinamento giuridico.

Orbene, nel caso in esame appare chiaro come questi principi non siano stati rispettati.

L'art. 3 cod. strad. prevede infatti che gli obblighi, i divieti e le limitazioni possono essere imposti soltanto dagli enti proprietari della strada con ordinanza da emanarsi, per le strade statali dal Direttore Generale dell'ANAS o dal competente capo del compartimento, e, per le autostrade in concessione dal concessionario previo consenso dall'ente concedente, mentre al Ministro per i lavori pubblici è riservato il compito di decidere sui ricorsi gerarchici (art. 3 comma ottavo) o di impartire direttive (art. 103, commi primo e secondo)...

... Si aggiunga che allorché si è ritenuto di imporre una restrizione alla libertà di circolazione su alcune isole si è provveduto con legge (legge 20 giugno 1966, n. 599).

Il sistema della legge è dunque molto preciso nel conferire potestà e funzioni, con una rigorosa delimitazione delle competenze nel senso che il Ministro non può sostituirsi all'ente proprietario nell'emanazione dei provvedimenti in questione, non essendo stato espressamente previsto un suo potere concorrente al riguardo ed essendogli anzi stato riservato unicamente quelle di impartire direttive ed effettuare un controllo giurisdizionale sull'attività degli organi a Lui sottoposti.

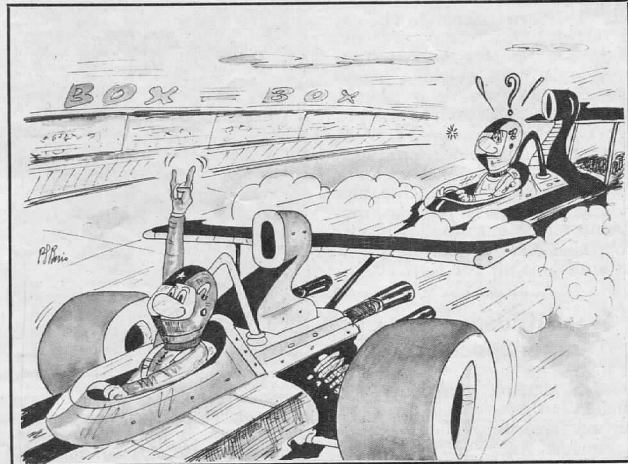
Alla stregua di quanto esposto, non può non ritenersi che il Ministro per i lavori pubblici si sia arrogati poteri che non gli spettavano, pretendendo di regolare una materia riservata per legge alla competenza di organi diversi. E l'errore deve essere stato avvertito se si è tentato di rimediare con la successiva ordinanza 23 gennaio 1974; ma per il vero; sbagliando ancora poiché anche in questa occasione il Ministro ha nuovamente invaso la esclusiva sfera di competenza dell'ente concessionario e dei funzionari dell'ANAS, sostituendosi ad essi.

Risultando dunque illegittimi i suindicati provvedimenti del Ministro per i lavori pubblici, il giudice ordinario deve disapplicarli. Pertanto come già detto, l'imputato deve essere mandato assolto perché il fatto non costituisce reato...»

... L'imputato va tuttavia assolto perché il fatto a lui ascritto non costituisce reato. ... L'inesistenza di cartelli indicatori dei limiti di velocità sarebbe già di per sé elemento sufficiente per mandare assolto l'imputato: ai sensi degli artt. 3, settimo comma, e 13 del Codice Stradale gli obblighi, i divieti e le limitazioni di qualunque genere e quindi anche quelli relativi alla velocità da tenere, devono essere resi noti agli utenti mediante i prescritti segnali stradali che gli enti proprietari o concessionari sono obbligati ad apporre. E trattasi chiaramente di una forma di pubblicità vincolata, non surrogabile diversamente, che si pone come elemento essenziale per la perfezione ed esecutorietà dell'atto dell'ente competente.

Per tale motivo appare irrilevante che il provvedimento impositivo dei limiti di velocità sia stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

Né potrebbe obiettarsi che l'art. 103 richiede esplicitamente nel primo comma l'uso dei cartelli stradali per i limiti di velocità nei centri urbani, mentre non riproduce tale disposizione nel secondo comma, relativo ai limiti di velocità fuori dai centri abitati; ed una tale omissione sarebbe indicativa per far ritenere che sia possibile da parte del Ministero imporre divieti sulle strade extraurbane senza i relativi segnali. Tale tesi appare destituita di fondamento solo che si osservi come l'art. 103 al primo comma faccia unicamente riferimento all'ipotesi in cui l'ente proprietario della strada decida di stabilire nei centri urbani un limite diverso da quello generale di 50 chilometri orari. E se è vero che la Corte di Cassazione, con una giurisprudenza alla quale peraltro non ci sentiamo di aderire, ha ritenuto sussistente l'obbligo di osservanza dei li-



veicoli, prive di attraversamenti a raso o comunque non custoditi, « le quali siano riconosciute tale con decreto del Ministro per i lavori pubblici »: non si comprende quindi come, in difetto dei prescritti cartelli, l'utente possa essere in grado di conoscere con la necessaria certezza se deve osservare il limite di 100 o 120 km. orari.

Ma v'è di più! Come si è già accennato, il D.M. 28 novembre 1973 è viziato da eccesso di potere ed illegittimità sotto un duplice profilo.

Per imporre il divieto in esame il Ministro per i lavori pubblici ha voluto far riferimento al Codice Stradale: ed allora

le formalità prescritte dall'art. 1 della legge 31 gennaio 1926, da ritenersi tuttora in vigore per la prima parte e i numeri 1 e 2, che sono altrettante garanzie nella emanazione del regolamento: la deliberazione del Consiglio dei Ministri, il parere del Consiglio di Stato e il controllo di legittimità della Corte dei Conti. Ma anche accettando questa prassi, ormai abbastanza diffusa, restano pur sempre fermi i principi per cui nessun regolamento può contenere norme contrarie alle disposizioni delle leggi (art. 4 cod. civ. disp. gen.), che una legge può essere modificata o abrogata solo da altra legge (art. 15 disp. cit.) e



Due immagini di quello che può succedere ai travasatori clandestini di GPL in sé l'impianto è sicuro: sopra, si nota come la bombola sia intatta

La contenuta vendita del vantaggioso GAS liquido induce molti automobilisti a rifornimenti «suicidi»

I CONSUMI DEL G.P.L. (in tonnellate)

| | USO - INDUSTRIALE | DOMESTICO | AUTOTRAZIONE | TOTALE |
|------|-------------------|-----------|--------------|-----------|
| 1964 | — | 903.463 | 88.778 | — |
| 1965 | — | 970.734 | 118.013 | — |
| 1966 | — | 1.049.348 | 153.306 | — |
| 1967 | — | 1.113.316 | 187.467 | — |
| 1968 | — | 1.167.292 | 226.685 | — |
| 1969 | 154.000 | 1.212.864 | 315.048 | 1.681.912 |
| 1970 | 172.000 | 1.286.448 | 405.269 | 1.863.717 |
| 1971 | 161.961 | 1.291.601 | 410.312 | 1.863.874 |
| 1972 | 272.083 | 1.125.892 | 408.217 | 1.806.192 |
| 1973 | 261.886 | 1.144.998 | 410.125 | 1.817.009 |
| 1974 | 300.000 | 1.030.000 | 400.000 | 1.770.000 |

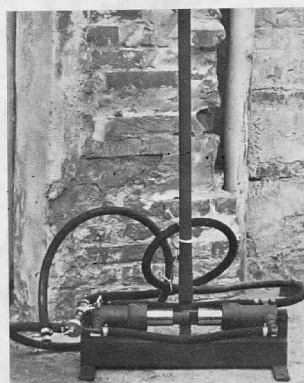
i 4 modi pericolosi di «farlo da sè»



serbatoio che riceve c'è la quantità di GPL nel serbatoio che dà, il flusso si interrompe. Per evitare a questo inconveniente alcuni « aspiranti suicidi » hanno praticato un foro nel serbatoio dell'auto facendo uscire l'aria per poter immagazzinare più GPL. Il pericolo di una fuoriuscita accidentale è ancora più accentuata in questo caso. Veramente una bomba innescata in qualsiasi momento anche quando si è in circolazione, con i pericoli facilmente immaginabili per tutti.

Diffidare dei pressapochismi

Altro sistema «kamikaze» è quello di utilizzare il compressore di un frigorifero che aspira e comprime. Anche qui una piccola perdita e le scintille che si



Sopra, una delle pompe di travaso più semplici, ad azionamento manuale. Sotto, la bombola per autovettura. Accanto al titolo, una bombola di GPL per uso domestico

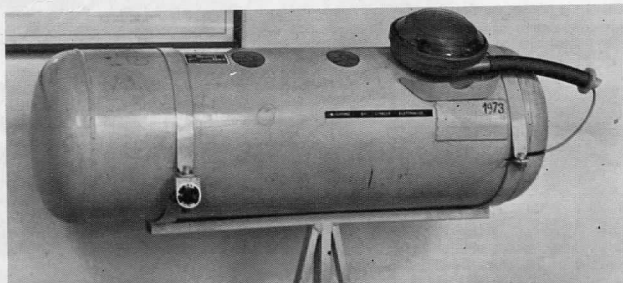
sprigionano dal compressore sono l'innescò per una bomba micidiale.

La pompa manuale che vi mostriamo nella foto è abbastanza sicura, se paragonata a quelle fatte in casa sullo stesso sistema, ma viene adottato un motore di una pompa AC d'aereo. Anche qui il pericolo resta serio per le eventuali scintille che si possono sprigionare.

Innescamento dell'atomica

Per ultimo abbiamo lasciato «l'atomica potenziale». Alcune persone che non vogliono spendere assolutamente nulla degli aggeggi di cui abbiamo parlato prima, collegano con un tubo i serbatoi della vettura con la bombola di GPL, poi con la FIAMMA!!! scaldano la bombola e portano il GPL allo stato gassoso che in questo modo viene immesso nell'autovettura. Questo metodo si commenta da sé per la pericolosità che comporta.

Oltre 500.000 auto che vanno a GPL in Italia, molti ricorrono a questi sistemi per risparmiare, ma principalmente perché trovano i distributori autorizzati sempre sprovvisti. Le ragioni le esponiamo a parte. Praticamente molti di noi possono aver sotto casa una bomba...



Esistono vari modi (tutti pericolosissimi) alcuni addirittura «suicidi» per travasare il GPL dalla bombole per uso domestico a quelle per autotrazione nel baule delle macchine. Il meno diffuso (perché comporta una spesa non indifferente) è quello della pompa che viene venduta in versione elettrica o manuale e che si compone di uno stantuffo che «aspira e comprime». Due tubi con gli opportuni attacchi per le bombole e con i muscoli si fa il travaso. Meno pericoloso di tutti gli altri che vedremo, comporta un notevole pericolo negli attacchi che, se non sono a tenuta perfetta, causano delle perdite con conseguenze disastrose.

Altro metodo. Travasare da una bombola posta in alto il GPL nelle bombole della macchina. Con questo metodo però si riempie solo la metà del serbatoio perché a causa della pressione quando nel

CHE COSA C'E' DIETRO il «botto» di Casalecchio



Il travaso delle «bombe»

«...Se lo vogliono proprio fare questo travaso di GPL dalle bombole per uso domestico alle bombole delle auto, almeno lo facciamo all'aperto. Farlo in garage o in cantina significa rischiare di far crollare interi palazzi. Maneggiato con superficialità il GPL a contatto dell'aria per una fuoriuscita può diventare più pericoloso della nitroglicerina».

Con queste parole siamo stati accolti da un dirigente della Di.Stri.Gas. l'associazione che riunisce tutti i distributori di GPL (gas propano liquefatto) «non colorati» (in mano cioè ai privati).

Il giorno prima, alle porte di Bologna una delagrazione, un garage squassato, una porta in ferro che vola e uccide un passante, un palazzo gravemente danneggiato, vetri rotti nel giro di un chilometro e due persone ustionate all'ospedale. Poteva andare peggio: un attimo prima i ragazzi di un vicino asilo erano passati davanti al palazzo!

Si pensa subito a qualche trama nera o rossa o verde che sia, invece si verrà a scoprire che un cameriere stava «travasando» da una bombola di gas per uso domestico, il GPL, nella sua 128 trasformata per marciare con questo sistema.

Non diventati ormai prassi corrente trasvasi del genere, in Emilia-Romagna, nel Veneto, in Lombardia, in Campania, nel Piemonte, come dire in tutta Italia. Perché viene fatto? Innanzitutto il risparmio. Il GPL travasato da una bombola viene a costare 136 lire al litro, quello al distributore costa 198 lire (124 sono di tasse), la benzina sappiamo tutti che cosa costa...

Oltre alla «pecunia» l'utente è portato verso questa pericolosissima situazione anche dalla drammatica situazione in cui si trovano i gestori «non colorati», sempre più privi di GPL.

Nata 20 anni fa, questa forma di autotrazione «per far risparmiare», è stata costantemente sviluppata da imprenditori privati. Con l'andare del tempo l'impianto a GPL (costa circa 150.000 lire) si è perfezionato, il risparmio è cospicuo e ha fatto diventare il GPL un affare.

Le «sette sorelle», che prima il GPL lo bruciavano «in candela» essendo un derivato della raffinazione del greggio, si sono messe a venderlo. Sono oggi oltre 500.000 gli utenti che vanno con questo sistema. E ci ha svegliati gli «appetiti».

In Italia è l'AGIP che dovrebbe rifornire di GPL i distributori. Ma forse cerca di attirarli tutti dalla propria parte non consegnando al ritmo pari alla richiesta il GPL ai rivenditori che non

hanno l'insegna col cane a sei zampe.

In Italia il GPL destinato all'autotrazione venduto in un anno è oltre i 700.000.000 di litri, un giro di affari che frutta allo Stato quasi 90 miliardi, 34 miliardi alle industrie petrolifere, 15 miliardi ai proprietari delle pompe.

Su due milioni di kg prodotti di GPL (il dato è derivato dalla lavorazione del greggio, in quanto le industrie petrolifere non lo forniscono) 1.100.000 kg sono destinati all'uso domestico, 200.000 kg sono per uso industriale, 50.000 kg per officine del gas, 400 mila kg per autotrazione, 378.000 kg

A questa situazione di disagio, oltre alle forti tasse che gravano così come sulla benzina anche sul GPL, si arriva al discorso con cui abbiamo iniziato questo servizio. Gli utenti, con mezzi antiquati, cercano di fare rifornimento di GPL per la loro auto prendendo il gas dalle bombole caricate per uso domestico.

Purtroppo può succedere quello che abbiamo spiegato prima: il GPL in sé, tenuto in contenitori chiusi, non è pericoloso assolutamente. Ne è la prova l'incidente alle porte di Bologna, nel quale il contenitore sull'auto non è

za di raffinerie, il «fallo da te» è diventato quasi normale. Tanto che, oltre alle bombole da 25 kg (L. 6600) con cui farsi il pieno in garage, esistono dei distributori abusivi! Ubicati in campagna, o appena fuori da un centro abitato, grossi contenitori da un metro cubo di capacità, acquistati per altri usi, vengono adibiti per il rifornimento di GPL alle auto. Attrezzati con bocchette di innesto e di fuoriuscita come i normali distributori, vendono il GPL che è stato acquistato per uso domestico o industriale, per autotrazione, frodando lo Stato, ma principalmente senza alcuna misura di sicurezza, rischiando e facendo rischiare anche a persone estranee la morte.

Tempo fa la Guardia di Finanza per un mese ha controllato in Romagna tutte le auto a gas liquido, a mezzo di una particolare sostanza di cui era imbevuto un batuffolo di cotone. Lo passavano sulla valvola della bombola, se questa si colorava di rosso era gas per uso domestico, e allora fiocavano le multe!... Sono stati presi tanti automobilisti, ma la cosa continua... e la Finanza ha altro da fare.

Quanto costa una pompa per fare il pieno in garage, il pericolosissimo «travaso»? Non è stato difficile appurarlo. Chi ce l'ha sta zitto e le ditte sono restie a farlo sapere, ne abbiamo comunque trovato qui nella zona più vicina ad AUTOSPRINT tre. Una vende pompe elettriche, con un motorino che in listino è contraddistinto dalla sigla EM-ET. La numero 50 con una portata di 25 litri al minuto costa 130.000 lire, la n. 80 con una portata di 60 litri al minuto 160.000 lire. Le pompe vengono fornite con gli innesti voluti del 10-12-14 a seconda dell'impianto che uno ha.

Un'altra ha la possibilità di soddisfare la propria clientela con due pompe: una elettrica che costa 175.000 lire, l'altra manuale che presentiamo nella foto) a L. 65.000. Bisogna prenotarsi perché c'è molta richiesta. Il tempo minimo di attesa è di 10 giorni. Presso un'altra ditta esistono due possibilità elettriche: riempimento di una bombola in 7-8 minuti con la pompa che costa 180.000 lire, e manuale L. 70.000 tempo di riempimento circa 20 minuti.

A tutti e tre interpellati abbiamo chiesto se le pompe per il «travaso» erano sicure. «Certo — ci è stato risposto — eppoi per qualsiasi cosa noi siamo qui...».

Potrebbe succedere però di andare a fare un reclamo con le ali, da angelo o da diavolo che sia...

Giancarlo Cevenini

| ANNO | CONSUMI GPL RISPARMIO IN TONN. | PERCENTUALE PREZZI RISPETTO ALLA SUPER | DIFFERENZA SUPER E GPL | PREZZI DI VENDITA GPL AL LITRO | PREZZI DI VENDITA SUPER AL LITRO |
|------|--------------------------------|--|------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1964 | 88700 | 39,3 | 55 | 65 | 120 |
| 1965 | 118000 | 39,3 | 55 | 65 | 120 |
| 1966 | 153000 | 35,4 | 55 | 75 | 130 |
| 1967 | 187000 | 35,4 | 55 | 75 | 130 |
| 1968 | 226000 | 35,4 | 55 | 75 | 130 |
| 1969 | 315000 | 36 | 60 | 80 | 140 |
| 1970 | 405000 | 27,4 | 57 | 105 | 162 |
| 1971 | 410000 | 27,4 | 57 | 105 | 162 |
| 1972 | 408000 | 27,4 | 57 | 105 | 162 |
| 1973 | 410000 | 27,2 | 70 | 130 | 200 |
| 1974 | | 26 | 102 | 198 | 300 |

Confronto con i valori riferiti ai prezzi

| | | | | |
|-------------|-----|-----|-----|-----|
| del gasolio | 66% | 165 | 135 | 300 |
| del metano | 81% | 233 | 67 | 300 |

Schematizzato in questa interessante tabella l'andamento dei consumi complessivi di GPL, con i relativi risparmi percentuali rispetto alla super secondo i successivi prezzi di vendita. E' evidente che con il passare degli anni (e l'aumentare costante dei prezzi della benzina) convenga sempre maggiormente l'uso del gas propano liquefatto.

vengono esportati (!!!), per farne poi rientrare (per chissà quale gioco) 80.000 kg. «I conti tornano — dicono quelli della Di.Stri.Gas. — ma allora perché non ci viene consegnato il gas per soddisfare le richieste dei nostri clienti?»

Abbiamo saputo da fonte ineccepibile che, creando una situazione di disagio fra i consumatori (ore di attesa per fare il pieno poi, quando arriva il proprio turno, il gas è esaurito), aziende che operano in Italia e che stanno cercando di accaparrarsi tutto il mercato preferendo addirittura bruciare il GPL invece che consegnarlo!

esploso ed è ancora funzionante nonostante sia stato avvolto dalle fiamme. E' invece pericolosissima una sua eventuale fuoriuscita in quanto, per diventare detonante, basta che si misceli con l'aria in proporzioni che vanno dal 2 al 12%.

Facendo leva sulla situazione particolare delle persone che generalmente usano l'auto per lavoro e devono fare molti km, alcune ditte hanno immesso sul mercato delle pompe a mano ed elettriche per fare il «pieno in casa» con tutti i rischi che questo comporta.

Nell'Emilia Romagna, per la vicinan-



**SOSTA
AL BOX**

ONTARIO all'asta

- Il circuito dell'Ontario è all'asta, per cui la data per la gara di F. 5000 è piuttosto incerta. Poiché quella di Edmonton è stata soppressa, comprendendo la corsa all'Ontario le prove ora sono nove.
- Per la *Ladbrokes* il favorito della recente Corsa dei Campioni F. 1 era Emerson Fittipaldi, seguito da Jarier e Schecter, Peterson, Pryce e Mass.
- Il futuro del circuito portoghese dell'Estoril è piuttosto oscuro. Si è riusciti faticosamente a organizzare la gara di F. 2, ma si ritiene che sia stato più che altro un gesto dei portoghesi per convincere il resto dell'Europa, mediante la fraternità dell'automobile, che la situazione politica del paese non influisce sulla vita di tutti i giorni.
- Per la gara di F. 2 a Thruxton la March farà correre una terza vettura per Stuck e non per Peterson, come era stato detto.

Il tramonto di Monthlery

MONTHLERY - Decisamente il circuito di Monthlery, ove furono scritte tante pagine gloriose dell'automobilismo sportivo, in questo momento vive ore tette. La corsa di pochi giorni fa ne ha purtroppo dato una sicura testimonianza. Infatti le Coppe de l'Île de France hanno avuto uno degli schieramenti più mediocri mai visti da molti anni a questa parte. Mentre le Carrera dominavano nella GT di serie (Tourone) e nella GT speciale (Borras), fatto del resto prevedibile, Geurie si aggiudicava un'altra vittoria nella turismo speciale al volante della sua Ford Capri RS3L e Greder confermava in bellezza il suo titolo di campione di Francia 1974 imponendosi di nuovo con la Commodore.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

● John Cannon correrà di nuovo in F. 5000 con una March derivata dalla vecchia 73 A di Skip Barber, però con parti delle sospensioni della March 751.

● Al Circuito d'Irlanda ci sarà Roger Clark, notizia che ha sorpreso anche se il grande rallyista inglese vinse la gara per tre volte in fila nel 1968, 1969 e 1970. Ci sarà così un team ufficiale di tre Escort.

● Il pilota australiano di F. 5000, Max Stewart, ha scritto ai promotori inglesi per dire che spera di potere partecipare ad alcuni dei rounds del campionato inglese di F. 5000.

● Il rallyista inglese Henry Liddon è stato, come già abbiamo detto, a studiare la possibilità di organizzare rallies in Islanda e ritiene che se ne farà uno « piccolo » in maggio e uno « un poco più grande » in autunno.

● Brian Henton, che l'anno scorso pilotava la March F. 3 ufficiale, parteciperà dopo tutto al campionato europeo di F. 2, debuttando a Thruxton con una nuovissima March 752 con motore Ford BDA, preparato da Brian Hart. Henton ha corso in F. 2 soltanto al Mugello lo scorso anno, sostituendo Stuck sulla March ufficiale (arrivò sesto).

In 26 anni 150 milioni dal F.A.C.

MILANO - Esiste un'organizzazione, nell'ambito dello sport automobilistico italiano, unica nel suo genere nel mondo e che assolve da 25 anni un importante e delicato compito in uno spirito di solidarietà e di umana comprensione. Si tratta del Fondo Assistenza Corridori, fondato con atto notarile appunto 25 anni fa, il 5 dicembre 1949. Sorto con il proposito di costituire un fondo economico di una certa consistenza con cui intervenire prontamente a favore di corridori infortunati o delle loro famiglie, il FAC ha erogato in questi anni interventi per oltre 150 milioni di lire, senza dover ricorrere alle spesso umilianti sottoscrizioni che più volte erano state necessarie negli anni precedenti il 1950.

L'utilità, il gradimento, i benefici di questa istituzione sono documentati dalle innumerevoli e commoventi testimonianze di coloro che ne hanno tratto beneficio, dai corridori vittime di incidenti, alle loro famiglie, dai figli dei piloti scomparsi che hanno potuto o possono continuare gli studi grazie a borse di studio del FAC, il cui fondo è costituito da una «tassa» del 4 per cento corrisposta dagli organizzatori italiani sui premi in denaro effettivamente erogati per ogni manifestazione, più numerose donazioni o versamenti di scuderie o associazioni.

Il consiglio di gestione del FAC, presieduto dal comm. Franco Sportorno e formato da esponenti di organizzazioni qualificate, valuta ogni singolo caso considerando la gravità dell'incidente e le possibili conseguenze, lo stato di necessità della famiglia e stabilisce l'importo dell'intervento sempre con la massima celerità e discrezione.

● Quest'anno Alain de Cadenet tornerà a Le Mans, però come concorrente. Questa volta non avrà la Duckhams di Murray, bensì una nuova Lola con motore Cosworth. Come lo scorso anno uno dei piloti sarà John Nicholson.

● La società finanziaria Lombard ha confermato che patrocinerà di nuovo il Rally del RAC, essendo rimasta molto soddisfatta nel 1974. Si era parlato di un percorso « più economico », ma ora pare che sarà di oltre km. 3200 e che per la prima volta in molti anni si adatterà nella parte occidentale dell'Inghilterra, cioè su terreno vergine per molti piloti stranieri.

● Eric Broadley è stato nel Texas per effettuare prove con la Lola T 400 al Rattlesnake Raceway. Pare che pilotasse Redman e dopo si sono apportati alcuni mutamenti, risolvendo anche alcuni problemi di surriscaldamento.

● La grande Gimkana Rally Sprint in programma il 19 marzo ad Arezzo per l'organizzazione del « Pescaiola Racing Team Arezzo », causa il perdurare del maltempo è stata rinviata a lunedì 31 marzo e, visti i miglioramenti che si stanno apportando alla pista sterrata teatro della gara, si svolgerà con qualsiasi tempo. I ricchi premi in palio sono naturalmente restati a disposizione per gli iscritti che avranno tempo di inviare le loro adesioni fino al 28 marzo a Bruno Mazzeschi, via B. Croce, 45, Arezzo.

● Warwick Brown correrà nella serie americana di F. 5000 con una Talon con motore Molloy, per i colori della Norris.

● Joginder Singh, vincitore del Rally Safari 1974, ha iscritto tre Colt Lancer per l'edizione di quest'anno. Suo compagno sarà di nuovo Doig, come nel 1974, mentre le altre due vetture saranno affidate al fratello di Singh, Davinder, col giornalista Barnard e ad Andrew Cowan, il noto rallyista scozzese che avrà come compagno John Mitchell. Per Cowan si tratta del primo Safari.

● Quest'anno il Rally del Galles (maggio) ha un nuovo patrocinatore, la Western Mail, infatti si chiamerà Western Mail International Welsh Rally. Il Western Mail è il quotidiano nazionale del Galles, con sede a Cardiff.

● Il calendario svizzero delle manifestazioni automobilistiche prevede per il '75 l'effettuazione di 19 gare: 12 corse in circuito, 4 corse in salita e 3 gare di slalom, la prima delle quali si svolgerà a Lodrino domenica 6 aprile.

LARROUSSE anche in F. 2

● Jabouille quest'anno non partecipa ad alcuna gara di F. 1, per concentrarsi su quelle sport e di F. 2. Due delle sue nuove Elf 2J di F. 2 saranno a Thruxton per Pasqua, la seconda pilotata da Larrousse.

● Il Team Ardmore parteciperà alle gare di F. 2 con la sua March, debuttando a Thruxton. Pilota Ray Mallock.

● La vittoria di Richard Morgan a Malory Park (Formula Atlantic) rappresentava la cinquantesima per Wheatcroft come concorrente.

● Le selezioni per la 24 Ore di Le Mans si svolgeranno esclusivamente nelle giornate ufficiali di prova l'11 e il 12 giugno. Le iscrizioni sono ormai chiuse e sono state registrate oltre sessanta richieste.

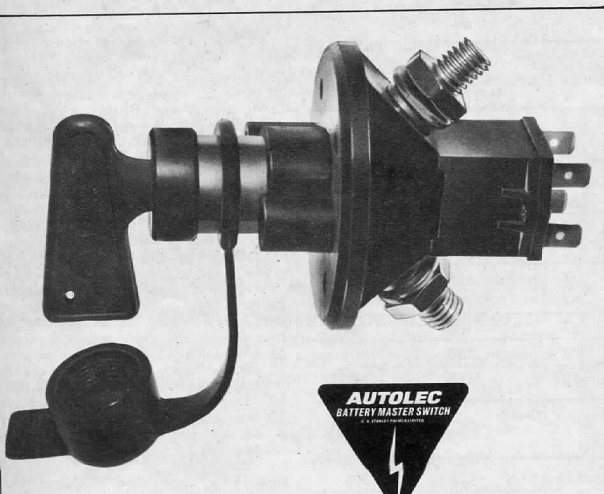
● Oltre a partecipare ai rallies nazionali, Achim Warmbol correrà anche in quello dell'Acropoli e in quello portoghese, con la sua BMW da 240 HP.

● La London Rubber Co., che produce il Durex; ha accettato di patrocinare una nuova Lola T 400 per Richard Scott, che correrà per l'Alan McKechnie Racing.

Enciclopedia sponsor

● Guy Edwards si è procurato un altro patrocinatore, come abbiamo già detto, cioè l'Enciclopedia Britannica, e in fondo è giusto dato che prima di gareggiare vendeva libri porta a porta. Il patrocinio coincide col lancio della nuova edizione dell'Enciclopedia, che ha richiesto un lavoro di 15 anni.

● La Chevron usata da Dave Walker nel campionato Shellsport di F. 5000 è patrocinata dal più nuovo ritrovo notturno londinese, il « Thursdays », che pone piede per la prima volta nelle corse allo scopo di fare pubblicità al locale.



interruttore di sicurezza per circuiti elettrici
prezzo di vendita al pubblico
IVA compresa L. 13500



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

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

...ura, la **GRAN BRETAGNA** deve registrare un primato molto interessante: le esportazioni di trattori ed altri veicoli speciali nel 1974 hanno fatto segnare un aumento del 20% rispetto all'anno 1973, facendo aumentare la bilancia commerciale del 15%.

● La speciale **CORTINA Modello 2000E**, appositamente adattata con una riduzione di 14 mm nelle dimensioni della carrozzeria e con modifiche riguardanti l'emissione dei gas di scarico, sarà venduta in Giappone attraverso la rete di concessionari della **HONDA**.

110 e lode in monoscocca

● Anche il costaricano **Arnoldo Tassara** di San José, ha conseguito il diploma di «Automotive Engineer» all'Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile «Ignazio Giunti» di Modena. Il giovane, dopo aver frequentato il biennio, si è presentato per sostenere la tesi: «Analisi di strutture scatolate» (monoscocche) discussa con l'ing. **Giorgio Bonfreschi**, tecnico della Maserati, docente di progettazioni automobilistiche e di costruzioni di macchine presso lo stesso Istituto, del quale è Preside. Il giovane Tassara intende stabilirsi in Italia dove sembra abbia già modo di occuparsi, come carriera, presso una industria specializzata.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

BELT o STUCK con Merzario?

● Avendo firmato con la Elf prima che **Williams** gli offrisse di correre in F. 1, il francese **Laffite** si dedicherà soprattutto alla F. 2 e avrebbe detto che in F. 1 potrebbero rimpiazzarlo **Belloise** o **Stuck**. Non si è potuto avere conferma da **Williams**.

● In Francia è entrata in vigore l'estensione dell'obbligo delle cinture di sicurezza in città fra le ore 22 e le ore 6. La disposizione vale per le vetture entrate in circolazione dopo il 1° aprile 1970.

● In un discorso alla stampa europea tenuto ad Amsterdam alla vigilia dell'inaugurazione di quel Salone, **Mr. GILBERT HUNT**, vicepresidente della SMMT e capo amministratore della Chrysler UK, ha riaffermato la fede dell'industria automobilistica britannica nel Mercato Comune.

L'auto-record in lungo

● Il record mondiale di salto in lungo in automobile è stato battuto a Vienna dallo svizzero **Starc** che, usando un trampolino alto cinque metri, è riuscito con una Peugeot 504 a sorvolare 28 automobili affiancate, per un totale di 72 metri. Il record precedente era il salto di 26 vetture.

● Situazione sempre tesa fra i sindacati e la direzione della **Renault** e si prevede una prossima paralisi della più grande industria automobilistica francese.

● Il servizio notturno dei tassi a Roma è stato sospeso dalle 22 alle sette del mattino. I tassisti si rifiutano di circolare di notte per via delle numerose rapine. Negli ultimi tempi sono stati rapinati ogni notte in media due tassisti.

● La **Peugeot** ha annunciato che aumenterà la sua quota della Citroën al 51 per cento entro il primo semestre del prossimo anno.



È pronta per la costruzione in serie la nuova **Moskvich 2138**, una berlina con motore 1600 da 82 HP a 150 Km/h. Dotata di piantone dello sterzo telescopico, ha le cinture di sicurezza in serie. Qui sopra, l'interno della macchina, che soddisfa le misure di sicurezza europee. Notare la bella pelliccia della modella: i russi non si adeguano ai gusti occidentali solo con le auto, ma...



DOLHEM ferito

● Il pilota francese **Dolhem** è rimasto vittima di un grave incidente di sci. Ha dovuto subire un intervento chirurgico, essendosi fratturato una vertebra cervicale, lussandosi inoltre altre due.

● Uno dei figli di re Feisal ha comprato sui due piedi al Salone di Ginevra una berletta boxer Ferrari, che in Italia costa 23 milioni più IVA.

● Durante un dibattito trasmesso dal servizio italiano della **BBC di Londra** è stato detto che nel biennio 79-80 si tornerà a produrre automobili come nel 1973; nel 1980 si dovrebbero produrre 28 milioni e mezzo di automobili, cioè sei in più rispetto alla produzione del 1973.

● Al Salone di Ginevra, sulla più recente novità della Lancia, quella «Beta Montecarlo» che prima si chiamava «Fiat X-1/20», erano montati come pneumatici di primo equipaggiamento i **CN 36 SUPERMETALLICI della PIRELLI**, direttamente derivati dalle esperienze corsaiolo.

● Col mese di marzo, è iniziato in **POR-TOGALLO**, presso la **IMA** di Setúbal, il montaggio delle «Austin Allegro» e della «Morris Marina» con componenti spedite dalla Gran Bretagna. Si precedono nell'anno 2.000 unità di Allegro, mentre per le Marina con motore diesel si pensa di arrivare a 3.000 unità.

● La **VOLVO** nega la voce riguardante una fusione con la Saab. Tale voce era nota dopo un'intervista al «Times» dell'amministratore delegato della Volvo. Un portavoce della Casa ha detto che le sue parole sono state male interpretate e che, anzi, «La Saab è la nostra più accanita concorrente».



MARCKET HARBOROUGH - Prodotto dalla **HARBLIT ELECTRIC**, fra breve tempo verrà immesso sul mercato un veicolo azionato elettricamente, adatto per le consegne nei centri urbani. Questo nuovo mezzo elettrico di trasporto (nella foto mostriamo un particolare delle batterie attentamente controllate da un tecnico della ditta) ha una cabina di guida fornita di due sportelli laterali, mentre nella parte posteriore sono sistemate ampie portiere che permettono rapide operazioni di carico e scarico delle merci.



SOCIETÀ GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

giannini

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

cmc

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

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

Le «vespe» nel casco

Ti scrivo, in ritardo, circa il «casco tute» che ha colpito come una mazzata la già abbastanza denigrata categoria dei piloti. Leggo sul n. 10 della rivista che ora l'obbligo del famoso materiale di sicurezza rimane tale ad eccezione dei gruppi 1 e 3 su ogni tipo di gara, e dei gruppi 2 e 4 nelle gare in salita, oltre che per i rallies.

Se è vero che per le altre categorie la decisione è ineccepibile, penso che l'obbligatorietà riguardo ai gruppi 2 e 4 lasci un po' a desiderare. La cosa che farà nascere un vespaio di polemiche è il criterio in base al quale si è stabilito che le piccole bicilindriche gr. 2 sono potenzialmente più pericolose per il conduttore delle grosse gr. 3. Senza contare poi le condizioni economiche del «cinquecentisti».

L'ANCAI, fortunatamente, ha preso la giusta posizione nella faccenda dei caschi omologati Snell, alla quale Autosprint dovrebbe dare maggior importanza. E' veramente ridicolo che pur avendo fabbriche di ottimi caschi anche in Italia, la CSAI obblighi ad acquistare materiale straniero.

Eugenio Bartocchini
Perugia

A parte il fatto che se non c'era AUTOSPRINT a sollevare il problema del «dikat» di sicurezza, trascinandosi a rimorchio le deplorazioni di associazioni e piloti, l'obbligo sarebbe scattato puntualmente per tutti il 1. giugno, crediamo che ora sia giunto il momento di non oltrepassare, con le critiche, i limiti degli stessi argomenti che le avevano generate.

Abbiamo sempre detto chiaramente che la norma, in se stessa, era ed è buona. Codificare l'addebiamento di sicurezza è un dovere che l'ANCAI stessa aveva sollecitato. Dobbiamo dare atto alla nuova CSAI di essersi comportata responsabilmente nel minimizzare la portata soprattutto economica dell'impatto con la nuova regolamentazione, per alcune categorie sinceramente assurda ed ora si rientra nell'alveo delle discussioni produttive.

Mo dimostra il fatto che i maggiori costruttori nazionali di caschi (AGV, Nolan, Vitaloni, Bel's, Max) si sono fatti vivi con la CSAI sia per i dettagli delle specifiche Snell sia per studiare un'analoga specifica nazionale, il che dimostra come gli stessi costruttori si siano resi conto del fatto che più la specifica è rigorosa, più il prodotto è qualificato.

Per quanto riguarda il resto, il «vespaio» delle polemiche è già nato. Non sono state poche le telefonate di coloro che chiedevano (a noi!) perché mai i conduttori delle micilindriche dovevano sottostare all'obbligo degli indumenti omologati dal 1. giugno, quasi che fosse colpa nostra che la CSAI non avesse escluso anche loro. Ragionando con questo metro, ciascuno troverebbe valide ragioni per venir esentato da ogni obbligo. Con il risultato che non si concluderebbe mai nulla.

Vorrei che pubblicaste, per cortesia, questa mia richiesta rivolta a tutti i lettori di AUTOSPRINT che nella notte fra sabato e domenica 8-9 corrente mese hanno seguito nelle prove speciali la Coppa «Mario Dalla Favera», di inviarmi, ovviamente dietro pagamento, foto o negativi riguardanti l'equipaggio della vettura n. 78 (Autobianchi-Abarth rossa).

Vi chiedo questo favore perché, con la scusa che eravamo l'ultimo equipaggio, nessun fotografo specializzato, per lo meno fra quelli da noi interpellati, ci ha ripreso, in quanto aveva fretta di recarsi alla P.S. successiva.

Auffocina Bema, via Circonvallazione 6
Cavarzere (Venezia)

AUTO SPRI NT FERMOPOSTA AUTO SPRI NT

GIANLUIGI ABBIANI - Ponte S. Pietro (Bergamo) - Lei ha ragione, abbiamo fatto confusione. La 2E ha corso la Can-Am 1966 con Jim Hill che è arrivato secondo a Laguna Seca ed a Riverside, e con Phil Hill che ha vinto a Laguna Seca.

ALBERTO BALLO - Pavia - Secondo noi tutto ciò che si fa per migliorare la propria e l'altrui sicurezza è un fatto, ma non ci risulta che siano allo studio norme regolamentari relative a quei dispositivi.

SALVATORE PACC - Curtarolo (Padova) - Spiacenti, ma non siamo in grado (per mancanza di competenza specifica e per povertà di dati oggettivi) di darle la benché minima indicazione. E' materia per un studio legale specializzato in infortunistica ed assicurazioni.

GIOVANNI MATIOLI - Sassuolo (Modena) - Ecco gli indirizzi: Shadow, Weedon Road, Industrial Estate, Northampton (GB); Brabham, Byfleet Road, Weybridge, Surrey (GB); Hesketh, Unit 9, Ley Trading Estate, Old Bedford Road, Luton, Bedfordshire (GB); Tyrrell, Long Reach, Cockham, Woking, Surrey (GB); McLaren, 17 David Road, Colnbrook, Bucks (GB).

MIRKO RONCELLI - Almè (Bergamo) - Per ogni informazione si rivolga all'Istituto Scienza dell'Auto, via U. Giordano 28, Modena.

FRANCO FAVRETTI - Bologna - Può provare direttamente alla Porsche Pressentelente, Stuttgart-Zuffenhausen, postfach 40040. Repubblica Federale Tedesca. L'indirizzo del Martini Racing Team è questo: 16th Floor, 80 Hainmarket, London SW 1, Gran Bretagna.

G. PAOLI - PALOUCO - Venezia - I regolamenti vanno chiesti ai singoli organizzatori. Può anche rivolgersi alla CSAI, via Pola 9, Milano, che potrà anche inviare i regolamenti sportivi e tecnici della specialità che le interessa.

ANDREA BRUSATI - Rescalda (Milano) - Qualcuno probabilmente ci sarà, ma non crediamo che affitti a cuor leggero un'auto ad uno sconosciuto. Forse la cosa migliore è cercare di entrare nell'ambiente, farsi qualche amicizia (anche tramite una scuderia), magari andando alle corse. Dalla risposta «vaga», avrà capito che non possiamo darle con certezza nessun indirizzo.

ALBERTO SEBRITIELLO - Salerno - Dipende dai rallies. Al Sahara, ad esempio, il premio per il primo arrivato è di 1 milione e mezzo di lire, mentre al Sanremo lo scorso anno il premio era di 1 milione e centomila lire. Nei rallies internazionali non di validità mondiale, poi, il monte premi è inferiore di circa la metà. L'indirizzo privato di quel pilota purtroppo non lo abbiamo. Può scriversi presso la scuderia Jolly Club, piazzale Istria 12, 20125 Milano. Quanto costa una stagione, lo domandi a lui!

PINO GIOFFRÈ - Milano - Il ristorante di Manucchi è il «Vecchia Goria», in via Ponte Vecchio 6. Per quanto riguarda quella «zona» del T.E.V., è sicuramente si tratta della terza, non della seconda, com'era facile intuire.

MARIO RUVOLI - Bologna - E' vero, d'altra parte non crediamo sia un segreto per nessuno che il 6 cilindri Stratos deriva dal Ferrari «Dino», così come gran parte della trasmissione, che è quella usata sulla Dino 246 GT.

LIDO BISSO - Marciana (Livorno) - Senta, gentile amico, facciamo così: lei si fa degli appunti e ci scrive le sue richieste tutte in una volta, diciamo una volta al mese. Non vale la pena che lei ci mandi una lettera alla settimana...

IVANO CASTAGNA - Lecco (Como) - Quel modello dovrebbe ormai essere in distribuzione nei negozi. Se non lo trova, si informi presso l'importatore, che è la ditta Carlo Papetta, corso Italia 68, Milano.

UGO SASSO - Lucca - Per il libro si rivolga alla Libreria dell'Automobile, via Marsala 8, Roma. Per i dati, all'ANPIA, corso Galileo Ferraris 61, Torino.

ENRICO COVATTI - Mantova - Per i primi quesiti, si rivolga alla segreteria della scuola Morogh, corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano (Roma). I «periscope» delle vetture da corsa sono delle semplici prese d'aria di alimentazione: catturano aria fresca e relativamente pulita per il sottostante motore, e se ben studiate forniscono una seppur blanda sovrimentazione. Inoltre, con la loro forma contribuiscono a normalizzare il flusso d'aria per l'altone posteriore. Per l'altone, serve la licenza e quindi ci vuole almeno un anno di patente.

LUCIO CASAGRANDE - Seraing (Belgio) - I programmi di molti piloti semi-professionisti o dilettanti sono forzatamente nebulosi, e vengono specificati man mano. Non è quindi possibile fare certe anticipazioni sicure. Non le resta che seguire il giornale. Quanto a quella vettura, è rimasta a livello di esperimento, com'era ovvio.

VINCENZO DE BEO - Noia (Napoli) - Si rivolga alla federazione karting, via Solferino 32, Roma.

GIOVANNI BIAGIOLA - Civitavecchia (Roma) - A meno che non ci abbiate già pensato, il vostro è un problema da agenzia di viaggi. Telefonate alla Bononia Viaggi, 051-262960, che vi organizzino il viaggio.

LORIS GIORGETTI - Santarcangelo (Forlì) - Non è ben chiaro se vorrete correre in gruppo 2; in questo caso potrete rivolgervi alla bellissima Racing-Fornigine (MO), per il motore della 128. Per i distanziali basterà cercarli da un autoaccessorista sportivo.

PAOLO BERNABEI - Roma - Una risposta per volta. Cominciamo dal mondiale F. 1 1966: GP Monaco 3. G. Hill (BRM), GP Francia 2. Parkes (Ferrari), GP G. Bretagna 3. G. Hill (BRM), GP Olanda 2. G. Hill (BRM), GP Messico 2. Brabham (Brabham). Prossime risposte al prossimo numero.

FRANCO LUI - Moglia (Mantova) - La licenza la rilascia la CSAI. Potrà rivolgersi all'AC Mantova, chiedendo dell'ufficio sportivo.

L'ARCHIVISTA

Nostalgia per un rally

Leggendo a proposito della premiazione della scuderia «Quattro Mori» di Cagliari, alla presenza di Andrea de Adamich, abbiamo appreso dell'idea del «ripristino del prestigioso rally sardo».

Vorremmo sapere se e quando c'è stato un rally in Sardegna, quante edizioni ci sono state e quando l'ultima, con i vincitori.

Pier Giorgio Lizza
Iglesias (Cagliari)

Dal 1957 al 1968 vi sono state ben dodici edizioni del Rally di Sardegna, una gara che è sempre stata molto affascinante come percorso e scenario ma che - soprattutto nelle ultime edizioni - era molto carente dal punto di vista organizzativo. L'idea di riesumarlo non è nuova, ma non ci risulta che essa abbia superato, per ora, i tempi di interruzione. Certo, ora i tempi sono cambiati, ma siamo convinti che l'isola potrebbe ancora ospitare un rally in relativa tranquillità.

Queste le edizioni della gara ed i vincitori: 30 novembre - 1 dicembre 1957, I. Costantini-Thellung (Apia Zagato); 10-11 maggio 1958, I. Stefani-Stefani, (Abarth Zagato); 9-10 maggio 1959, I. Natili (Fiat 500); 13-14 maggio 1960, I. Zampi (Fiat 600); 12-14 maggio 1961, I. Ramirez (Fiat 1100 TV); 12-13 maggio 1962, I. Zampi (Steyr Puch); 27-29 settembre 1963, I. ex-aequo Merziani-Prinot (Giulia T); Zuppi, Cavallari-Martoni (Stellietta T), Roser-Lederer (Steyer Puch); 13-14 giugno 1964, I. Cavallari-Munari (Giulia Super); 19-20 giugno 1965, I. Vaccaro-Miglior (Renault R8 Gordini); 28-29 giugno 1966, I. Orsini-Simonetti (Renault R8); 3-4 giugno 1967, I. Munari-Lombardini (Lancia Fulvia HFR); 4-6 ottobre 1968, I. Tecilla-Maglia (Fulvia Coupé).

LA DIMENTICANZA

L'omaggio di MANOU

Da più di tre anni sono un fedele lettore, abbonato, di Autosprint, che mi interessa molto per la sua attualità e le sue belle foto. Sono un grande appassionato di vetture italiane, e possiedo, per collezione un'Alfa Romeo GTD del 1965 ed un'Abarth 1000 Bialbero 1966 in perfetto stato.

Sono anche un piccolo fabbricante di miniature in scala 1/43, e leggo con interesse la vostra rubrica Modelposta. Sono però un po' sorpreso ed amareggiato nel constatare come non vi sia quasi mai allusione ai nostri modelli Manou, soprattutto considerando il fatto che essi interessano principalmente i collezionisti italiani poiché fabbrico quasi esclusivamente vetture francesi e italiane (soprattutto della 24 ore di Le Mans. Se siete interessati, potrei mandarvi delle foto dei miei modelli per mostrarle ai vostri lettori.

Ho anche il piacere di segnalarvi che io offro gratuitamente a tutti i lettori che,

referendosi ad Autosprint, mi faranno richiesta, un foglio di decalcomanie in scala 1/43 (valore di circa 400 lire) composto di 180 cifre nere e questo io lo ripeto per primo ordine di ogni lettera di Autosprint interessato miei modelli Manou.

Jacques Simon
Manou Auto Sport
Passage de Commerce,
Le Mans (France)

Le amarezze del signor monet ci stupiscono. E' il fatto dal famoso numero speciale di Autosprint-Mese di Ottobre '73 che parliamo di modelli Manou, ed ogni volta che i nostri lettori ce lo chiedono, pubblichiamo anche l'indirizzo ed altri particolari. Il peraltro vero che un servizio specifico non è mai stato fatto sulle 1/43 costruite a Mans, per cui accettiamo i lenti dell'offerta del signor monet, che può mandarci quando vuole le foto delle novità. E siamo certi che noi altrettanto ben accetta, i nostri lettori appassionati miniature, la sua offerta un foglietto di decals...

L'ANSIO

Il turbo non risponde

Da circa un anno sono fortunato possessore di un'Alfasud Ti, e leggendo sulle vostre pagine che il preparatore Monzeglio di Torino applica al turbocompressore si l'Alfasud, mi decisi a scrivere al medesimo indirizzo di voi pubblicavate sulla rivista chiedendo prezzo e modelli per modificare la vettura.

Purtroppo la mia raccomandata espresso non veniva consegnata della minima attenzione. Ora, spronato da vostro articolo apparso sul n. 1 vi chiedo come fare ad ottenere una risposta.

Alfredo Bonanni
Ries

Non sappiamo che dirle. Il fatto che la sua lettera sia stata tornata al mittente significa che l'indirizzo era giusto. D'altra parte, abbiamo dei dubbi che un'ulteriore richiesta scritta tortosa sia effetto migliore. Che ne dice di una telefonata? Ecco il numero 011/30165.

MODELPOSTA

Rileggendo tempo fa l'inserto di automodelli pubblicato su Autosprint-Mese numero 13, dell'ottobre 1971, mi sono posto alcuni interrogativi. La rivista nell'articolo di cui si parla nell'articolo è in vendita in edicola o deve essere richiesta? Dove si deve richiedere? Dove si deve mettere in contatto con alcuni collezionisti stranieri disposti a cambiare modelli e desidererli ricevere, se possibile qualche indirizzo a vostra conoscenza.

Vorrei inoltre sapere se in Italia si svolgono delle mostre-mercato di automodelli ed infine se i modelli di cui ho rotocato personalmente per renderli più simili all'originale, hanno minor valore.

Leonardo Todisco - Area
La rivista «Modelli» si pu



LA FOTO

L'anno del serpente

Caro Autosprint, sono un tuo lettore da circa un anno e desidero se è possibile veder pubblicata una foto di una Ford Cobra, con alcuni dati tecnici. Non so di preciso in che anno ha partecipato ad una gara all'Autodromo di Pergusa.

Giuseppe Patti - Favara (Agrigento)

La Ford Cobra, costruita da Carroll Shelby utilizzando parti inglesi ed americane, fu l'unica GT ad avere l'onore di vincere un campionato marche, quando ancora esso aveva la definizione ufficiale di «Trofeo Internazionale Marche». Accadde nel 1965, per la semplice ragione che la FIA, quell'anno, volle riservare appunto alla GT il titolo. Un esperimento subito rientrato, tant'è vero che già nell'anno successivo il titolo per i costruttori tornava ad essere appannaggio di chi effettivamente vinceva le corse.

A parte questo, la Cobra era una vettura estremamente interessante, al volante della quale si misurarono tutti i migliori piloti americani, come Dan Gurney, che nella foto vediamo impegnato nella 24 Ore di Le Mans del 1964. A Pergusa, la Cobra corse nel 1965. La vettura basilarmente sfruttava il telaio tubolare della inglese AC, ed il motore anteriore era un Ford 8V aste e bilancieri di 4700, con circa 420 CV. Sospensioni a ruote indipendenti con molla trasversale a balestra, freni a disco, cerchi da 15 pollici con pneumatici Goodyear. Il peso totale della macchina, che ebbe una speciale versione con carrozzeria in alluminio costruita a Modena dalla Gran Sport, era di 920 chili.

trovare nelle edicole ma, in ogni caso, può sottoscrivere un abbonamento inviando lire 8.000 sul conto corrente postale 3/57458 intestato a Giorgio Merlocchi Editore, via Carnevali 68, Milano. La periodicità della rivista è mensile.

I collezionisti stranieri disposti a scambiare automodelli sono parecchie migliaia: è quindi un po' difficile elencarli in queste pagine. Seguendo «Modelli» potrà trovare molti indirizzi utili.

Una mostra-mercato di modellismo (più comunemente chiamata «borsa») si è svolta l'anno scorso a Torino ma non sappiamo se verrà ripetuta anche quest'anno. Altre borse non si tengono in Italia.

Normalmente i modelli ritoccati per renderli più simili all'originale hanno minor valore ma, in certi casi, quando si tratta di vere e proprie «elaborazioni» possono aumentare di prezzo. In ogni caso questi «ritocchi» è bene non darli a esemplari rari: il modello diminuirebbe certamente di valore.

Nel n. 9 di Autosprint, a pag. 61, è nominata una marca di Automodelli in scala 1/43 che non conoscevo: la «Norev». Siccome ne parlavo così bene, vorrei avere delle informazioni su dove potrei reperire nella mia città (Ve-

rona) qualche esemplare della suddetta produzione. Inoltre, potreste dirmi dove trovare un suo catalogo?

Alberto Boldrin - Verona

La Norev è una delle maggiori case francesi produttrici di automodelli, principalmente in scala 1/43, sia in metallo che in plastica. Ha sede a Vallerbanne, rue De-comberousse 32-40. In Italia l'importatore è Papetta, corso Italia 68, Milano. I modelli della Norev sono reperibili in quasi tutti i negozi di giocattoli, specie se specializzati in modellismo.

Ho letto su un numero di Autosprint un articolo sui modelli di auto radiocomandati. Ho letto inoltre che avete pubblicato sul n. 38 dello scorso anno gli indirizzi dei negozi dove si possono trovare tali modellini della ditta «S.G.». Ora, vorrei che pubblicaste o mi spediste questi indirizzi.

Graziano Innocenti - Castel Franco di Sotto (Pisa)

Non pretenderà che le ripubblichiamo tutta la lista. Potrà trovare i modelli SG a Firenze a Prosperi Chioldo, via Borgo Pinti 99/R, oppure da Rocchi, via Vittorio Emanuele 273. Se proprio vuole tutto l'elenco, chiedi il numero arretrato al nostro ufficio diffusione, inviando lire 700 anche in francobolli.



IL DITO SULLA PIAGA

Chi verifica i verificatori?

Mi è doveroso, credo, in qualità di Presidente della Scuderia San Donato, dover intervenire tempestivamente, a seguito esclusione del nostro equipaggio Dus/Gianello 1° del Gruppo 1 e 1° di Classe, dalla classifica finale del Rally «Dalla Favera» e a quanto riportato nel vostro giornale, al fine di chiarire con precisione l'accaduto e non lasciare, come fino ad ora successo, possibilità di credibilità alla tesi di una effettiva irregolarità.

Ritengo inoltre, e spero, che ciò serva a chiarire particolari che, velatamente, potrebbero portare discredito a chi, nel modo più assoluto si ritrova in ragione.

Dobbiamo infatti dire che quanto accaduto in questo Rally, rispecchia senza ombra di dubbio la carenza di preparazione da parte di certi Organizzatori nella scelta o designazione dei Commissari Tecnici che sempre più dimostrano di ignorare i corsi di perfezionamento.

Premesso che la vettura del pilota Dus, una Opel Ascona 1900 Gr. 1 preparata dall'Autotecnica CONRERO, non si discosta da tutte le altre Opel che, magistralmente approntate dal nostro preparatore torinese, gareggiano nei Rallies; che tali vetture da qualche anno ormai sono preparate nello stesso modo e che più

volte hanno subito verifiche d'ufficio, ci si domanda come mai De Carli e amici, solo ora si sono accorti che i diffusori montati sono, anziché 30/30, 28/28.

Viene subito da mettere in dubbio la veridicità e accuratezza delle verifiche fino ad ora eseguite.

E poi, quale credito si può dare a verificatori che non sanno leggere una fiche di omologazione?

Infatti tali signori si sono premurati di aprire la fiche a pag. 13, omologazione 5398 n. 216 ove si prevedono diffusori 30/30 e non hanno ancora saputo (?) dopo tanto tempo, che a pag. 19 della stessa fiche, con omologazione n. 5398 2/2E al n. 216 si parla di diffusori di norma 28/28 mm.

E poi, quando mai un Conrero, stimato da decine di anni quale preparatissimo tecnico, incorrerebbe in un errore di tale grossolanità?

Speriamo comunque che tale disputa si risolva in breve tempo e che almeno gli interessati qualora intendano replicare avanzino dei motivi, a loro scusante, tecnicamente irrisolvibili.

Mario Dotta, presidente della Scuderia San Donato S. Donà di Piave (Venezia)

La stagione agonistica è appena iniziata, ed ecco arrivare le «grane», apparentemente inevitabili ed invece evitabilissime, solo che la gente facesse un poco più di attenzione. Andiamo con ordine. Al termine del Rally «Mario Dalla Favera», gara d'esordio del TRN 1975, il commissario tecnico delegato dalla CSAI, Mario De Carli, trovava irregolari le vetture del primo arrivato, «Tony» e del quinto, Dus. Avete già letto, nel numero scorso di Autosprint, come siano immediatamente sorte delle perplessità a proposito di queste esclusioni, avverso le quali i due concorrenti hanno comunque interposto tempestivo appello.

Il primo a farsi vivo, in seguito all'episodio, è come avete letto, il presidente della scuderia di Dus, geometra Dotta, il quale assieme ad un po' di retorica ha parole piuttosto dure per l'operato del c.t. De Carli. Non possiamo dargli torto, se le cose stanno effettivamente come egli dice, e non abbiamo ragione di dubitarne. Nel controllare il carburatore della Opel Ascona di Dus, i verificatori trovano dei diffusori del diametro di 28 millimetri, e questo in apparente contrasto con quanto afferma la fiche di omologazione, che a pag. 13 parla di 30 mm. Ma sapete come sono le fiche di omologazione: a capriccio della casa, esse vengono mano a mano rimpinzate di fogli aggiuntivi con aggiornamenti e correzioni. Infatti, cinque fogli più in là, la correzione («Schreibfehler» in tedesco, «writing mistake» in inglese, secondo le definizioni bilingui ufficiali); al punto 216 il diametro dei diffusori va corretto in 28 mm.

Ora, se è comprensibile che una qualsiasi persona sia impacciata nel trovarsi fra le

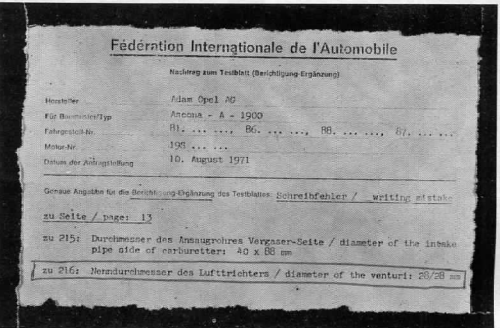
mani un pacco di fogli ciclostilati, pieni di sigle e definizioni in lingue straniere, è inammissibile che a disorientarsi sia un commissario tecnico delegato CSAI. Dovete sapere, fra l'altro, che per quanto apparentemente complesse le fiche di omologazione sono molto semplici: infatti sono standardizzate, ed anche per le fiche estere è facile risalire alle definizioni ufficiali avendo sottomano una fiche in italiano di una macchina anche di tipo diverso, poiché ad ogni numero corrisponde la stessa «voce».

Da tempo la CSAI ha obbligato ogni concorrente ad avere a bordo della propria vettura la fiche di omologazione relativa, questo perché è ovviamente assurdo che i commissari tecnici viaggino muniti di voluminose valigie contenenti tutte le fiche di omologazione pubblicate. Sarà bene che la CSAI si preoccupi ora anche di verificare la capacità dei propri delegati a «leggere» le fiche stesse, al fine di evitare le spiacevolezze ben note, che purtroppo sono tutt'altro che rare.

Questa è una delle «patate bollenti» nelle mani di uno

dei tanti «comitati» nei quali la nuova CSAI ha spezzettato la propria attività nell'immediato futuro. Quello dei commissari. Il presidente (del «comitato») Stochino, ed i suoi collaboratori Lazzaretti, Guercioti, Rosso e Caneschi sanno bene di avere di fronte anche l'antipatico compito di diventare controllori di se stessi, ma il nostro sport passa settimanalmente attraverso una serie di polemiche tale da non potersi più a lungo permettere il lusso che i propri «arbitri» incorrano in infortuni di questo genere.

Per inciso, notiamo che quello capitato a De Carli (parliamo della Opel di Dus, per ora) poteva essere facilmente evitato se solo qualcuno dei tanti che ora strillano — anche se giustamente — si fosse preso la briga di far notare al commissario il suo errore, prendendo in mano la «sua» fiche, sfogliandola fino alla pagina giusta, ed indicando con il dito indice al commissario distratto le misure corrette. O forse prendendomi troppo anche dai signori piloti, direttori sportivi, preparatori, presidenti o responsabili delle case?



Una copia L. 350 (arretrato L. 700)
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiorazione per spedizione via aerea); Europa L. 7.000 - USA Canada L. 15.000 - Brasile L. 20.000 - Argentina L. 23.000
Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.26. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sfr. 25; BELGIO Sfr. 40; DANIMARCA D.Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5; GERMANIA Dm. 3,50; INGHILTERRA 50 p.; JUGOSLAVIA Din. 18; OLANDE Hfl. 2,50; SPAGNA Pts. 60; SUD AFRICA R. 90; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja 1134/65, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.C. BLUMAU, Geselltschaft M.B.H. Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wolzelle 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEAL PTY. LTD., 82/6 Carlton Grasmere; SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dep. Publications 1 Rue de la Petite Eglise 9-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6529 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK BLAD-DISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDIO HERMANOS, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo S.T. Y. N. Q., QUAJAYANA; Francia: BRENTANO S., 37 Avenue De L'Opera, PARIS 16E; NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE, PARISIENNE, S.A. Etanger, 111 Rue Réaumur, 75009 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBAACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-Ableitung, Pöhlstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN, Book & News Agency, 68 Synrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NILE CON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 8RN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN A-MALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kishan Straya, TEHRAN; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makdessi Street, Halim Hanna Bldg - 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI MARTINI, Calle Palma 591, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO FERREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA; Vagristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIPEX U.S.A., INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/100/22 STOCKHOLM - 10; WEHNERGREN WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM 25; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60-62, RUEL; KLOBK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.G., Sengelenstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Via Vegesio 4, 6901 LUIGANO; Tailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEV-ZIAT, Barbaros Bulvari 51, BEKTIAS - ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERNACIONAL S.r.l., Colonia 1262, MONTEVIDEO; JULIO NUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocalma (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerck Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OLICA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 5, tel. 45.55.11 autom. Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 52.43.551 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2. Tel. (051) 23.51.98-27.57.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Artigiani 8/r. Tel. (055) 235.1.233.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 050.882. Uffici di Roma: Via Savola 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-889.921-836.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 52.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsina Bologna.



Leggete il QUERINIO SPORTIVO

il settimanale di sport diretto da Italo Cucci

Il giornale che gli altri finiscono

IN QUESTO NUMERO

Il calciomercato degli sceicchi

inchieste sui mercanti che trafficano nell'ombra

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

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

SI VENDE
AUTO 

- **ABARTH 1850** pronta rally, Ceccato HP 180, MASSIMO GREGORI - Tel. 0445/23.231 ufficio: 0445/20.722 abitazione.
- **ABARTH 1850** Gr. 4 accessoriatissima, completa di tutto HP 180 pronta corsa. Telefonare ore pasti: 0165/20.81, pomeriggio 0165/34.482.
- **ALFA ROMEO 2000** GTV gruppo 1, 1973 Pezzali preparato Autodelta 1975, vincitore giro d'Italia 1973, FISA 1973 e 1974 pronta corsa vendo per cambio categoria. Telefonare PEZZALI 0375/81.523 - 82.038 oppure DAL-LARA 0525/53.117.
- **ALFA ROMEO 2000** GTV Gr. 1, preparazione Autodelta, km. 2.000 - mai corso - vendesi con accessori. Telefonare al 02/42.29.458.
- **CHEVRON B21** Vincitrice Trofeo della Montagna, pronta corsa. Telefonare al 0932/61.465 ore ufficio - L. 8.000.000 trattabili.



Agenzia Generale
per cambi da corsa Hewland
per tutte le macchine
da competizione Lola.

Pezzi di ricambio
per macchine da corsa
Cosworth - BMW
Lockheed - Ampep
Ferodo - Smiths - Aeroquip

heini mader racing components
CH - 1196 Gland Chemin Fossabot
022 / 64 28 03

● **DE TOMASO 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 verniciata mese di agosto, bleu-arancio-gialla. Volendo vendesi anche camion per trasporto. Telefonare MARCELLO GALLO - ROMA - Tel. 06/39.49.47 mattina; 06/87.90.58 pomeriggio.

BARONE

ROMA
VIALE PARIOLI TEL. 6803002

Sedile Carrera
Tipo fisso
L. 60.000

Racing Line 

CITROEN CABRIOLET monofaro '63, meccanica, carrozzeria e capote perfette. Telefono ore pasti: 0331/78.14.41 - L. 1.250.000 contanti.

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

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

MONOPOSTO

● **FORMULA ITALIA** perfetto 12 gare, aggiornato '75 - Telefonare: HOZ-MILANO ufficio 62.78 interno 255, casa 68.89.236.

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

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

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

FIAT 130 automatica accessoriatissima, venduto permutato con 911-912 anche senza motore - Tel. 080/23.20.40.

GRD 374 FORD NOVAMOTOR 2000 - occasioneissima - Gaudenzio Mantova vende o esamina qualsiasi permuta, perfettissima competitiva - Tel. 0342/60.26.84.

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



Kit Trasformazioni

**Porsche Turbo
BMW Turbo**

SPAMPINATO
Zibido S. Giacomo (Mi)
Tel. (02) 9057072

● **FIAT 128 SL 1300 Gr. 1** ravvicinato, lungo preparatissima 7000 km. - Tel. 049/28.740 ore pasti.

● **FORD MEXICO** anno fine 1973, bellissima, arancione, quattro gare, motore km. 4500 - Tel. 055/37.19.49.

● **LANCIA FULVIA HF 1300 Gr. 3** vincitrice FISA, preparazione Macclocca, motore nuovo sigillato stesso preparatore con dichiarazione scritta - SAPORITO - Tel. 0924/41.350 - ore pasti - L. 1.600.000.

● **LANCIA HF 1600 Gr. 4**, completa pronta corse, accessorizzata scocca completamente revisionata - Tel. 0165/20.81 ore pasti - 0165/34.482 pomeriggio.

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

PORSCHE 911 T Targa 2000 1969, confort, catalcolor spoiler radio perfetta - ROMA - Tel. 29.94.98 ore ufficio - L. 3.300.000.

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

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

GITAN

Corso Mazzini, 101
S. Benedetto del Tronto

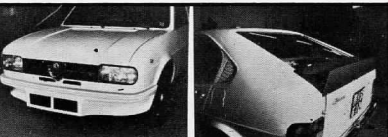
ROLL BAR smontabili tutti i tipi a prezzi imbattibili

CAMMES - GANCI chiusura

COFANI A SPILLO L. 5.000 la coppia spedizione compresa.

HELVETIA

ROZZANO (MI)
Via Monviso, 79
tel. (02) 8252979



TRASFORMAZIONE « TURBO » PER ALFASUD

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

● **RENAULT GORDINI 12 « MAIKOL »** vendita, vincitrice Campionato Sociale Sanmarinese, perfetta, velocissima, 20 MS, bollo rosso - Tel. 0541/77.12.69.

● **ALPINE RENAULT 1600 Gr. 3**, fine 1972. Telefonare ore serali - MILANO - Tel. 02/49.67.87 ore 20-20.30.

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

ACCESSORI e parti speciali

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.

● **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 - 82.036 oppure DALLARA 0525/53.117.

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.

BWA F-FORD si vende o si permuta con o senza motore, completamente revisionata - Tel. 0332/28.53.48.

OFAR

Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

SI COMPRA.

AUTO

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

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

ACCESSORI e parti speciali

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

● **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) - Da-
niele Buzzone (Roma) - Giancarlo
Cevenini (Bologna) - Salvatore Ci-
usa (Cagliari) - Mario Fenzi (Genova)
- Marco Grandini (Firenze) - Logan
Lessona Bentley (Roma) - Giulio
Mangano (Palermo) - Mario Morselli
(Modena) - Giuliano Orzali (Milano)
- Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio
Trivellato (Padova) - Sergio Troise
(Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) -
Luis Gonzales Canonmuel - Agen-
zia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano
Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto (Canada)
- David Hodges (Londra) - Jeff Hut-
chinson (Londra) - Jacques R. Jaubert
(Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra)
- Lino Manocchia (New York) - An-
dré Royez - Philippe Toussaint (Brux-
elles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Bogliani -
Puccio Corona - Cesare De Agosti-
ni - Mario Mannucci - Nuccio Ma-
rino - Carlo Micci - Sandro Munari -
Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero
Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa -
Gianfilippo Centanni - Onofrio Cola-
bella - Gaetano Cravedi - Franco
D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro
Ferramosca - Vito Lattanzio - Do-
menico Moraca - Gigi Mosca - Guido
Rancati - Marcello Rigo - Riccardo
Roccatò

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Bel-
le Epoque - Cevenini - Coppini -
De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor -
Ferrari Nasalvi - Giorgi - Giuliani -
Hruby - Laurent - Lini - Adriano
Manocchia - Mulone - Noris - Olym-
pia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner -
Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano
Orzali - Giorgio Piola - Michael Tur-
ner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

CESELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 45.55.11
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Reg. Trib. Bologna n. 3395 del 25-2-1969