

Nell'ultracittadino circuito francese alle spalle del clan - blu è stato ancora SERBLIN nelle prove il migliore degli italiani

### Così (in 19) al via

|                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Laffite<br>(Martini BMW)<br>1'13"48  | Jabouille<br>(Elf 2 BMW)<br>1'13"68 |
| Tambay<br>(March BMW)<br>1'14"11     | Larrousse<br>(Elf 2 BMW)<br>1'14"55 |
| Serblin<br>(March BMW)<br>1'14"63    | Depailler<br>(March BMW)<br>1'14"78 |
| Henton<br>(March Ford)<br>1'15"15    | Francia<br>(Osella BMW)<br>1'15"24  |
| Beltoise<br>(Chevron ROC)<br>1'15"25 |                                     |



Ancora un quinto tempo in prova da parte di Gabriele Serblin, che come a Magny Cours ha confermato sul tracciato cittadino di Pau di essere in gran forma. Dopo aver lavorato molto sull'assetto nei giorni di prove sembra che il vicentino abbia trovato la concentrazione giusta per riuscire ad emergere anche in F. 2

# F.2 al coltello a PAU

## DALL'INVIATO

PAU - Quinta prova del Campionato Europeo della formula 2, il Gran Premio di Pau ha molti motivi di interesse.

La gara purtroppo si disputa di lunedì, giorno delle Pentecoste che in Francia è santificato, e quindi non possiamo parlarci in questo numero di AUTOSPRINT del come si è svolta e di chi l'ha vinta.

Tuttavia alla luce di quello che si è visto durante le prove di sabato e domenica possiamo già avere un quadro abbastanza valido del contenuto sportivo e tecnico di questa gara, che ha aspetti molto interessanti anche perché si disputa su un circuito che è quasi una copia esatta di quello di Barcellona per quanto riguarda le sue caratteristiche essenziali. E poiché sui tracciati come questi le formula due non sono dissimili dalle formula uno, quanto a prestazioni, viene spontaneo di fare certi paragoni che sono perlo-

meno sconcertanti, tra i piloti della F.1 e quelli della F.2, tanto più che qualcuno di loro è « ambivalente » correndo nelle due categorie.

Circuito ultracittadino, nei viali del parco che dalla zona bassa della città sale fino ai giardini pubblici che fanno corona al casinò di pretto stile floreale. Come a Montecarlo, con la differenza che le strade sono ancora più strette e che i mezzi finanziari a disposizione sono molto più limitati.

A nessuno è venuto in mente di fare proteste e contestazioni di nessun genere.

Ventidue macchine alle prove, con parecchie cose interessanti da vedere. Innanzi tutto il confronto tra le March, che l'anno scorso dominavano queste corse e che invece quest'anno non sono ancora riuscite a vincere una corsa. Ci sono andate vicino, con Tambay e con Stuck al Nurburgring, ma non ce l'hanno fatta.

Colpa della nuova Martini che guida Laffite, costruita da Tico Martini, sanremese e compagno di giochi giovanili di Arnaldo Ballestreri, che in Francia si è fatto il suo « buco » trovando credito e maniera di salire nella scala delle realizzazioni sportive. Una macchina molto buona, come ha potuto dimostrare Laffite anche stavolta, visto che la sua sequenza di tempi eccezionali, nelle ultime prove, è stato il motivo che ha attratto molta gente a cronometrare.

Colpa della Elf Switzerland nuova, quella macchina costruita dalla squadra che dirige Larrousse e che ha in Jabouille non solo un eccellente pilota che sta ritrovando se stesso, ma un molto buon tecnico, tanto è vero che la macchina è stata costruita sulle sue indicazioni sia per il telaio sia per la aerodinamica.

Alla March hanno lavorato parecchio per tentare di opporre alle due nuove macchine francesi dei mezzi validi, ed hanno anche chiesto alla BMW di fare in modo che dai loro motori venissero fuori più cavalli

da opporre a quelli che Schnitzer tira fuori dai motori BMW che prepara per conto suo e che sono usati appunto dalla Martini e dalla Elf Switzerland.

Così questa corsa di Pau ha nei confronti tra le macchine e nella voglia della March di tornare a vincere un buon motivo di battaglia, ma ha anche la più sottile polemica « politica » tra la BMW casa madre e il suo preparatore più in vista.

Alla BMW (Monaco) hanno cercato di tirar fuori cavalli e ci sono riusciti con una decina in più, ma a scapito della flessibilità del motore che è risultato più « appuntito », con minor zona di utilizzazione in coppia motrice. Il risultato è stato che a Pau questa che potrà essere una qualità positiva sui circuiti veloci è risultata una cattiva dote, visto che ha obbligato tutti a cambiare i rapporti del cambio, risultati troppo lunghi. Ed a più frequenti cambiate.

Da vedere poi i motori « nuovi » vale a dire i francesi ROC derivati dal monoblocco del motore Chrysler 2000 (quello che equipaggia le Simca duemila), e quelli inglesi di Hart che ha utilizzato il monoblocco Ford in lega leggera. Confronti interessanti anche se falsati dalle differenti caratteristiche delle macchine che li hanno usati.

Il motore Hart di Henton, per esempio, non è nelle prime posizioni, ma Henton ci ha confessato che sabato la macchina non era a posto, tanto è vero che è uscito di strada; e che oggi era lui ad avere « piede tenero ». Quindi vedremo in corsa quel che farà.

Beltoise dal canto suo ha guidato la Chevron col motore ROC e per lui ci sarebbe da dire innanzi tutto del telaio che non è il migliore, del motore incognito e del fatto che Beltoise non corre molto quest'anno e che quindi potrebbe essere anche lui fuori allenamento. Di conseguenza... Punto interrogativo e basta visto che non si può far altro.

Ad ogni modo, visto che anche

|                                     |                                       |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Bochet<br>(Chevron Ford)<br>1'15"53 | Truffo<br>(Osella BMW)<br>1'15"61     |
| Leclere<br>(March BMW)<br>1'15"70   | Bourgoignie<br>(March BMW)<br>1'16"22 |
| Cinotti<br>(March BMW)<br>1'16"28   | Kessel<br>(March BMW)<br>1'16"59      |
| H. Binder<br>(March BMW)<br>1'16"68 | Ertl<br>(Chevron BMW)<br>1'16"72      |
| Colombo<br>(March BMW)<br>1'17"01   | Deutsch<br>(March BMW) *<br>1'17"05   |

## KEN TYRRELL osservatore interessato

● PAU - Ken Tyrrell, sbucato fuori all'improvviso sul circuito di Pau, ha passato la intera sessione di prove di sabato e parte di quella di domenica a fare dei rilievi cronometrici, secondo sue particolari metodiche, nei vari punti del tracciato. Ce lo siamo ritrovato accanto nella parte sinuosa, quella che gira attorno al monumento al Generale Foch, e poi alla curva della stazione, e lo abbiamo visto molto intento.

Ci ha detto, sporgendo i suoi dentoni da cavallo in un sorriso larghissimo, che era in « vacanza » e che si divertiva.

Noi diciamo che era certo in osservazione di qualcuno dei piloti sotto contratto con la Elf, per destinarli la molto probabile terza macchina che la Tyrrell metterà in campo nel Gran Premio di Francia di luglio.

Tra i probabili sono Patrick Tambay, che dopo essere stato la rivelazione dell'anno scorso è diventato l'uomo di punta della squadra March Elf ufficiale quest'anno, poi Leclere, Jabouille e perché no? Larrousse...

● Il circuito di Rouen Les Essarts è stato recentemente ispezionato dalla commissione per la sicurezza e dichiarato valido.

## I tempi delle due sessioni di prove a PAU

1. sessione 2. sessione

|             |              |         |         |
|-------------|--------------|---------|---------|
| Laffite     | Martini BMW  | 1'14"97 | 1'13"48 |
| Jabouille   | Elf 2 BMW    | 1'14"19 | 1'13"68 |
| Tambay      | March BMW    | 1'15"19 | 1'14"11 |
| Larrousse   | Elf 2 BMW    | 1'15"43 | 1'14"55 |
| Serblin     | March BMW    | 1'15"76 | 1'14"63 |
| Depailler   | March BMW    | 1'15"91 | 1'14"78 |
| Henton      | March Ford   | 1'16"60 | 1'15"15 |
| Francia     | Osella BMW   | 1'15"87 | 1'15"24 |
| Beltoise    | Chevron ROC  | 1'16"06 | 1'15"25 |
| Bochet      | Chevron Ford | 1'17"87 | 1'15"53 |
| Truffo      | Osella BMW   | 1'16"77 | 1'15"61 |
| Leclere     | March BMW    | 1'15"70 | 1'15"78 |
| Bourgoignie | March BMW    | 1'17"13 | 1'16"22 |
| Cinotti     | March BMW    | 1'17"44 | 1'16"28 |
| Kessel      | March BMW    | 1'18"42 | 1'16"59 |
| Binder      | March BMW    | 1'19"24 | 1'16"68 |
| Erti        | Chevron BMW  | 1'17"76 | 1'16"72 |
| Colombo     | March BMW    | 1'18"51 | 1'17"01 |
| Deutsch     | March BMW    | 1'19"13 | 1'17"06 |
| Lapeyre     | Chevron ROC  | 1'18"76 | 1'17"28 |
| De Dryver   | March BMW    | 1'19"56 | 1'18"62 |
| Martini     | March BMW    | 1'21"10 | 1'19"04 |

## FACETTI ci riprova con la STRATOS a Zeltweg

TORINO - La Lancia Stratos Marlboro affidata a Carlo Facetti correrà il prossimo 25 maggio a Zeltweg in Austria la seconda prova dell'euro GT. Dopo la gara di apertura di Imola dove come si ricorderà questa vettura fece ben poca strada per noie al cambio, l'appuntamento austriaco è il primo in calendario data la rinuncia degli organizzatori francesi di Karland dove si doveva correre l'11 maggio scorso.

La Stratos di Facetti dovrebbe adesso aver risolto i suoi problemi: le molle dei selezionatori rivelatesi troppo morbide sono state infatti sostituite con altre di tipo più duro, mentre anche attorno al motore a valvole si è lavorato molto con continue messe a punto capaci adesso di garantire una potenza di 320 cavalli. Per l'occasione a dirigere dai box la biancorossa Stratos ci sarà Niki Bianchi anche se non è improbabile (in caso di buoni risultati dopo le prove ufficiali del sabato) che da Torino arrivi Cesare Fiorio.

● Recentemente il pilota romano «Gero» ha avuto la soddisfazione (oltre naturalmente a quella di diventare padre) di essere chiamato dalla Firestone che lo ha affiancato al collaudatore Gabriele D'Annunzio per i test dei pneumatici destinati alle vetture di serie che la nota effettua sulla pista di Vallelunga. Al momento non altrettanta soddisfazione «Gero» sembra ricevere dalla immacolata Lancia-Stratos (versione pista) che la Scuderia Jolly-Club ha affidato al romano in cambio della fida Pantera venduta a Maurizio Micangeli.

Molto curata nell'assetto, nel peso (kg. 904) ed in tutte le finiture dall'officina Autoracing (che tra l'altro sta diventando sempre più nota nel centro Italia per l'assistenza ai telai e per gli assetti) dello stesso «Gero», la macchina torinese fin'ora non è potuta scendere in pista a causa di alcuni fastidi al motore (valvole), forse affrettatamente montato in una officina milanese.

## Un preparatore offre i suoi segreti

LODI - Una forma di esaurimento piuttosto seria, da «superlavoro corsaiolo» ha costretto SANTINO BALDUZZI, il noto preparatore di Alfa Romeo di Lodi, a dare un addio - forse definitivo - alle corse. Oltre al dispiacere di doversi allontanare da un'attività che gli ha dato tante soddisfazioni, Balduzzi ha il cruccio di abbandonare a stagione inoltrata i suoi molti clienti, circa una quindicina di macchine solo in Italia, più altri clienti in Jugoslavia e del resto d'Europa. E' per questo che egli spera di trovare qualcuno con un'officina attrezzata, che rievchi la sua attività ed i suoi piloti. Per far questo Balduzzi è disposto a cedere, oltre a tutto il materiale da corsa, anche tutta la sua esperienza, e ad essere prodigo di consigli per il suo «sostituto». SANTINO BALDUZZI, via del Cantarico 4, Lodi, telefono 0371-63976.

## MISANO riapre alle auto il 15 giugno con gli svizzeri

MISANO ADRIATICO - L'autodromo di Santamonica riaprirà i battenti alle gare automobilistiche il 15 giugno, con una gara organizzata dagli AC Svizzeri. Una settimana più tardi, le Scuderie Santamonica organizzerà, con il patrocinio del salumificio Montanari di S. Agata e del Lloyd Adriatico, una gara per i Trofei Ford, Formula e Mexico, ed aperta anche ai gruppi 1, 2, 3 e 4 fino a 2 litri di cilindrata. Il gruppo 1 correrà per classi, come al solito, mentre la novità sarà rappresentata dalle gare per i gruppi 2, 3 e 4. Verranno infatti stabiliti quattro raggruppamenti non in funzione delle classi di cilindrata o delle categorie, ma in funzione dei tempi in prova. Quattro gare miste, insomma, fra vetture di diversa omologazione, preparazione e cilindrata, accumulate dall'uniformità delle prestazioni globali; sempre che non vi sia chi «bara» nelle qualificazioni, andando piano per farsi inserire in un raggruppamento più lento di quello che gli spetterebbe.



Non riesce ancora ad ingranare Michel Leclere, che dopo la sfortunata di Magny Cours, dove era chiaramente avviato alla vittoria ed è stato fermato dalla rottura del motore (lo si può ben vedere dal fumo che emette nelle foto qui sopra (anche a Pau non è riuscito a migliorare il tempo di qualificazione e si è dovuto accontentare della 12. posizione nello schieramento

Larrousse e coi primi pur avendo la vecchia Elf (quindi un telaio Alpine 1974), diciamo che la fase preliminare della battaglia interna BMW l'ha vinta Schnitzer che ha tre motori nei primi quattro, e che la «BMW casa» deve aspettare ancora per vedere se i suoi motori sono migliori davvero.

Dal come abbiamo visto le macchine in pista, nei vari punti di questo circuito significativo, vi diciamo subito che la nostra impressione è che la Elf Switzerland di Jabouille è nella formula due quello che è la Ferrari nella formula uno attuale.

Nettamente migliore in tantissime caratteristiche, dalla tenuta di strada alla stabilità alla frenata. Ed alla maneggevolezza. Veder Jabouille curvare senza una sbavatura, con la macchina che restava sui binari anche con le violente accelerate impresse in prima metà curva, e non ac-

celerate progressive, ma pedatore pesante, ci ha ricordato proprio quello che faceva Lauda a Barcellona ed a Montecarlo. E scusate se è poco.

Questo nelle due giornate. Nella seconda però è venuta fuori anche la Martini, e Laffite ha fatto il suo festival di tempi velocissimi.

Una cosa spettacolare, con parecchi «numeri», che indicano come una parte preponderante delle prestazioni sia venuta dal pilota. Per cui la macchina di Jabouille resta la migliore che sia stata vista.

Vedete la lista dei tempi e vi accorgete che Gabriele Serblin ha marciato bene anche lui. E' davanti a Depailler, tanto nomi e quindi diciamogli bravo. Ha faticato un poco a fare gli assetti buoni, anche perché lui guida un poco alla Graham Hill, ma i tempi li ha fatti. Speriamo che in gara controlli bene i suoi istinti e non sbagli.



Subito dopo Depailler e Henton c'è Francia con la Osella. Davanti a Beltoise, e davanti a Bochet che è un esordiente per modo di dire perché casa sua ha le finestre sul circuito.

Poi c'è Truffo, e quindi in ultima analisi le Osella sono andate bene.

Meno brillante del prevedibile la posizione di Cinotti che è stato alle prese con un continuo cattivo bilanciamento dei freni e che nelle due giornate di prove ha collezionato una bella serie di sbandate. Infine c'è Colombo, che si è qualificato anche lui nonostante qualche guaio.

Non c'è invece Martini. La sua è stata una vera odissea, cominciata coi trasporti aerei imbrozzati dagli scoperi italiani e dal gran caos della circolazione parigina che gli ha fatto perdere la coincidenza nel trasferimento da un aeroporto all'altro. Così è arrivato a Pau in treno, senza dormire o quasi.

Per scoprire che la sua macchina era dotata di un cambio a tre e talvolta due velocità anziché cinque. Non c'è stato verso, per i suoi meccanici, di farlo andare bene e anche quando nelle prove statiche con le ruote sollevate riusciva a far «passare» tutte le velocità, in pista non lo poteva. Cosicché a ben guardare il suo tempo, pur se è l'ultimo è una prodezza, perché fatto con al massimo tre velocità. Prodezza che purtroppo è servita solo a farlo tornare a casa prima del tempo, con tanta rabbia.

A questo punto è chiaro che fare pronostici è inutile. Però è certo che la settimana ventura vi racconteremo di una gara che sarà stata senza dubbio molto bella. A coltelli tirati fuori.

Franco Lini





## La FERRARI esterofila anche per la TV

Una lucicante rossofiamma Ferrari B. 3 viene presentata da venerdì scorso negli studi della TV SVIZZERA, che trasmette a colori la rubrica quiz di Mike Bongiorno «Personaggio in Fiera». «Padrigno» d'occasione (per il salvataggio dei concorrenti che sbagliano risposte) Clay Regazzoni, per 4 appuntamenti si presenterà ai telespettatori accanto al monoposto modenese, che per la prima volta fa l'ingresso in diretta in uno studio televisivo. Tanto per cambiare Ferrari continua a dimostrare il suo «attaccamento» per tutto ciò che è italiano: piloti, niente, e ora anche la TV deve essere straniera per avere «attenzioni» del genere. E i telespettatori italiani debbono affidarsi alla Svizzera per avere il piacere di vedersi una Ferrari in primo piano in uno studio televisivo! E poi ci si lamenta che lo sport automobilistico in Italia non trovi «propaganda»? Bisognerebbe che anche ai Centri direzionali Fiat ci si ponesse questo problema, se altri non ci pensano. L'avv. Gianni Anelli è pur Presidente generale confindustriale e anche le esibizioni TV sono un modo per diffondere la nostra industria. A creare una «immagine», come si dice, non serve solo l'estero.

## PASSATORE S.O.S.: chi risponde?

Patetica la situazione della SCUDERIA DEL PASSATORE, quella che dovrebbe «allenare» in F. 2 gli azzurrini scelti dal C.U. Ferrari. A Pau Leoni non ha potuto partecipare perché è senza motore; Martini senza cambio si è limitato a un giorno di prove. Se a Maranello desiderano un minimo di credibilità per la propria politica pro giovani piloti italiani, perché i 25 milioni del Premio al Costruttore '74 (fortissimamente voluto) non li destinano ad acquistare ricambi adeguati per questo team che tanto enfaticamente si dichiarò di voler appoggiare?

Dopo il Mugello le Alfa Romeo 33t12 non hanno avuto più problemi di consumo delle pastiglie-freni. E' ciò grazie alla decisione dell'ing. Chiti di riprendere in mano del tutto la direzione della squadra «targata Kaushen». Ma è giusto anche citare chi ha avuto



## Arrivano i cugini...



Una certa confusione hanno creato — riferisce il confratello tedesco «Auto ZEITUNG» — due moduli per la partecipazione ad una corsa nell'aeroporto Vienna-Aspern. Alla gara Escort-Mexico risultavano iscritti due piloti i cui nomi hanno richiamato l'attenzione dell'organizzatore di Aspern Willi Löwinger. HELMUT KOINIGG e THOMAS LAUDA, ambedue di Vienna. Per quanto riguarda Koinigg, la reazione di Löwinger era piuttosto di rabbia. Dice: «Credevo che qualcuno volesse approfittare del nome del non dimenticato Helmut Koinigg, o che mi volesse prender in giro. Perciò avevo deciso di buttare via l'iscrizione, però non senza prima indagare per sapere chi abbia avuto una tale sfacciataggine». Una telefonata al direttore sportivo della Ford a Graz Helmut Marko ha presto chiarito questo caso «misterioso». Helmut Koinigg II ha 25 anni, di professione fornaio ed è cugino del pilota della formula 1 Surtees, morto in un incidente l'anno scorso.

Anche per quello che riguarda Thomas Lauda, Marko era informato: ha 20 anni, è studente di Commercio Mondiale, attualmente sotto le armi, e cugino del pilota Ferrari Niki Lauda. Koinigg II e Lauda II hanno festeggiato a Vienna-Aspern il loro debutto nelle corse. Tuttavia ambedue debbono, per il momento ancora, aspettare la fortuna: Lauda ha dovuto ritirarsi per guasto al motore e Koinigg è arrivato ultimo.

il compito e il merito di scovare in Inghilterra le pastiglie giuste per le 33: è l'ing. Gianni Marelli, spedito a Londra subito dopo la brutta sorpresa toscana, a ritrovare le pastiglie che ci volevano (e non quelle scelte al momento dal manager tedesco).

Pare che SANDRO MUNARI abbia barattato un suo improvviso interesse per l'Alco basket e per qualche domenica-da-pesca, con la promessa che Paolo Moruzzi appoggerà la «Sacco Corse» perché anche a Bologna si organizzino un rally.

Domenica a IMOLA, tra i centomila spettatori che affluivano per il Gran Premio motociclistico delle Nazioni e la carovana del Giro d'Italia in transito, tra le 10 e mezzogiorno in autostrada e nella via Emilia si è registrato il più colossale ingolfamento di traffico degli ultimi anni (metteteci anche i giganti festivi e per la domenica di cresima!). Ci sarebbe da chiedersi: ma la Prefettura di Bologna, invece di sottolineare su temi ai quali è meno preparata (per esempio la sicurezza nell'autodromo) non poteva evitare la concomitanza? Dovendo andare i girini fino ad Ancona, non si poteva pensarci prima, conoscendo le concomitanze, deviandoli (perlomeno tra Bologna-Imola-Forlì) su strada diversa di scorrimento quando è stata concessa l'autorizzazione? E invece si sono condannati gli automobilisti ad angoscianti soste sotto un sole da Ferragosto!

Dicono che da qualcuno del clan ferrarista sia stato tirato un sospiro di sollievo quando VITTORIO BRAMBILLA è sparito subito dalla bagarre del G.P. Monaco F. 1, nel quale era partito davanti a Regazzoni. Questo non solo perché si temeva un suo preoccupante piazzamento davanti a una Ferrari, quanto anche perché con un risultato troppo positivo sarebbe stato difficile, a fine stagione, continuare a trattare dei Peterson, Hunt, Watson e (udite, udite) ora anche Tony Brise, anziché il roccioso monzese.

FERRARI ha detto dopo la vittoria di Monaco: «Ringrazio gli sportivi che hanno saputo attendere...» ... Vent'anni, ha voluto intendere. Certo che la regola-Dumas diventa un po' preoccupante a questo punto: 20 anni per rivincere il G.P. di Spagna l'anno scorso; venti per il GP Monaco; speriamo ora che il ricorso storico non valga per la riconquista del titolo mondiale! Altrimenti dovremo aspettare il 1984 (il fatidico anno del mondo orwelliano)...

Quando si dice la popolarità...

## I franchi tiratori F. 1 dell'ACLI

ROMA - DANIELE BUZZONETTI informa: Per un momento avevamo creduto che le ACLI avessero improvvisamente dato vita ad una sconclusionata quanto inopportuna campagna contro lo sport automobilistico: il breve foglio ciclostilato spedito da Roma ad AUTOSPRINT non lasciava dubbi in proposito. Il testo infatti, pur se non era firmato, faceva riferimento ad una riunione tenuta in un circolo ACLI (non specificato) dove, si dice, era stato preso atto del disinteresse degli enti preposti alla difesa dello sport e di conseguenza sarebbe stata depositata presso lo studio del notaio Polidori di Roma una diffida contro la CSAI e contro Enzo Ferrari nel caso che piloti o vetture italiane avessero preso parte al Gran Premio di Monaco. In caso di incidente sarebbero stati entrambi denunciati presso la Procura della Repubblica.

Abbastanza allucinante dunque ed anche se l'anonimato dello scritto rendeva un po' dubbio l'effettivo pericolo di una denuncia, non poteva nemmeno essere scartata l'

## L'albo «d'oro» degli A.C.

Ci sono 13 Automobile Clubs in Italia che iscrivono gare in calendario e non hanno uno (che è uno) Ufficiale di gara che figuri iscritto nell'apposito elenco dell'annuario CSAI. Come sia possibile non si sa. Ecco quali sono gli A.C. e tra parentesi i tipi di corse che organizzano: Ascoli (salita), Belluno (salita), Brescia (salita), Cagliari (salita), Caserta (regolarità), Catanzaro (salita), Foggia (salita e rallies), Lecce (rallies), Napoli (rallies), Savona (rallies), Sondrio (salita), Treviso (salita e rallies), Biella (rallies). Poi ci sono gli AC di Ancona, L'Aquila, Avellino, Benevento, Bergamo, Brindisi, Campobasso, Frosinone, Isernia, La Spezia, Latina, Massa Carrara, Matera, Messina, Nuoro, Oristano, Pistoia, Ravenna, Taranto, Teramo, Vercelli, che non hanno ufficiali di gara e non organizzano nessuna gara (nel... pieno rispetto cioè dell'art. 4 dello Statuto).

ospite d'onore (di Agostini) per le prove del GP Nazioni motociclistico a Imola, c'era anche il campione del mondo F. 1 EMERSON FITTIPALDI. Con qualche giornalista ha parlato dell'autodromo imolese affermando che è tempo di farvi svolgere un G.P. F. 1. E' di questi giorni, e lo sapete, la notizia che la GPDA per il GP d'Italia '75 pensa di dire no a Monza e propende per il Mugello o Imola. Ma pensate che ci fosse un responsabile dell'AC Bologna o del suo Ufficio Sportivo per appoggiare con Fittipaldi questa possibilità?

ipotesi che parte delle ACLI si fossero schierate contro le corse. Una rapida indagine ci ha però confortato ed anzi il capo ufficio stampa delle ACLI Bonelli non ha esitato a spezzare una lancia in favore dell'automobilismo. «Può darsi che quel verbale che non esito a definire folle sia stato stilato in chissà quale circolo periferico delle ACLI in forma personalissima da qualcuno in vena di scherzi poco felici. Non soltanto ufficialmente l'ACLI non ha nulla contro le corse e ne condividiamo il loro valor sportivo e tecnico. Anzi personalmente sono un tifoso della Ferrari e mi auguro che continui a vincere come domenica!».

Arnaldo CAVALLARI ha venduto la sua HF del Bandama (solo 7 chilometri di gara disputati) a una gentile rallyregolarista leccese. Ma alla prima corsa nel Gargano la macchina è rimasta subito k.o. di motore. Poi si è scoperto che erano state prese troppo sul serio le raccomandazioni di tanto venditore. Non toccate nulla, è un orologio, aveva detto il buon Arnaldo. E lo hanno preso in parola. Non hanno nemmeno aperto il bocchettone dell'olio. Risultato, paghettone! La coppa era quasi a secco...



A SILVERSTONE Chapman si è presentato con un aereo «nero» come le sue Lotus con pubblicità John Player Special. Gli affari non devono andargli troppo male, anche se la sua squadra F. 1 appare «sciatta»...

**-1 NU-  
MERO**



alla  
prima  
scheda  
del

**toto  
E1 '75**

● E' stato calcolato che con il nuovo sistema di partenza adottato a Montecarlo, il distacco tra il primo dello schieramento e l'ultimo su percorsi dove siano ammessi 25 partenti si aggira attorno ai cinque secondi. Come dire che la gara d'ora in poi non sarà più alla domenica, ma nei giorni delle prove ufficiali.

● Domenica scorsa allo stadio di MODENA, l'altoparlante an-

nunciò, alla fine della partita di calcio locale, la grande vittoria a Montecarlo della Ferrari con Lauda. Non si è sentito un applauso! C'è da stupirsi? Nemo profeta in patria, dice un famoso detto latino. Per Ferrari è un po' una Nemesi: nessun pilota italiano suscita entusiasmo ed è valutato nell'unica Casa Italiana di F. 1, e altrettanto capita alla Ferrari nella propria città.

## Concorso a premio per un 'rubaradar'

● **PIERO SODANO**, di ritorno da una ispezione sul percorso del rally delle Quattro Regioni, dove aveva compilato un radar, si è fermato in piazza DIAZ a Milano per bere un whisky al «Nepentha», un locale alla moda. Dalla vettura, una Beta berlina, è sparita una borsa contenente oltre al radar citato, anche una agenda con molti numeri di telefono.

Sodano prega chi fosse venuto in possesso dell'agenda di restituirla telefonando magari alla redazione di AUTOSPRINT. E con l'appoggio di un gruppo di amici ha messo addirittura in palio questi premi per chi gli porterà le due agende:

- 100 litri di benzina AGIP (offerta dalla Innocenti).
  - Una Mini 90 nuova della Innocenti per un week-end.
  - Visita agli stabilimenti Innocenti.
  - Un ricambio olio nella propria vettura con l'olio di MUNARI.
  - Una giacca Alitalia-Lancia.
- Forza, allora: la virtù mai sarà tanto premiata!

## Una schiarita a livello ministeriale per le norme Super - commissione del Governo per l'agibilità degli autodromi

ROMA - Si è parlato molto al Ministero dei Trasporti martedì 13 maggio dove si è riunito il gruppo di lavoro per lo studio delle norme di sicurezza negli autodromi. Si è parlato molto ma si è concluso poco tant'è vero che un gruppo più ristretto si riunirà nuovamente, a Milano, il 27 maggio per un primo abbozzo dello schema di legge che probabilmente terrà conto di molte delle attuali norme dettate dalla CSAI con l'immane inserimento (tanto per dimenticarsi della burocrazia) dell'obbligatorietà di una visita delle autorità prima di concedere l'agibilità.

Alla riunione romana, di cui il giorno dopo l'ing. Rogano non aveva ancora ricevuto notizie dall'ing. Nosetto che presenziava per conto della CSAI, hanno partecipato anche alcuni esperti del settore motoristico come

l'ing. Bacciagaluppi ed i piloti de Adamich per le auto e Gallina per le moto. Temi di questo primo incontro sono stati gli autodromi di nuova costruzione (cui necessita una regolamentazione che possa venire incontro alle nuove esigenze di sicurezza dinamica e statica) e quelli già esistenti per i quali si vogliono attuare nuove misure di sicurezza per raggiungere il massimo grado di perfezione.

Pur convenendo che la regolamentazione attuale ha già svolto efficacemente il suo compito, c'è adesso l'indirizzo di creare una commissione di competenti che di anno in anno (autodromo per autodromo) studi i singoli casi proponendo di volta in volta come applicare i nuovi regolamenti.

Conte di Denbigh. Fatto però poco sorprendente perché, sotto il nome di Rollo Fielding, era conosciuto bene come pilota di corsa, fino a poco tempo fa. Il Conte di Suffolk è arrivato secondo. Anch'egli ha corso già con macchine sportive (e motoscafi da corsa); terzo il Conte di Normanston, che ha già pilotato in corse dei veterani (e motoscafi da corsa).

Il primo membro «eletto» del parlamento era perciò Clement Freud. Un interessante debuttante in questa corsa Escort è stato Lord Alexander Esketh, che presumibilmente ha dato

alla sua piccola Ford un ingiustito handicap di peso! Ha fatto una partenza eccellente, è entrato in collisione con Lord Strathcarron nel 4. giro, poi ha ripreso finendo al settimo posto. (Vorremmo proprio sapere che cosa ha detto James Hunt al suo capo...)

● Per colpa di SURTEES c'è stato il pericolo che la TV inglese non trasmettesse il GP di Monaco. La vettura di Watson portava infatti la scritta «Keep Britain in Europe», cioè lo slogan degli europeisti inglesi in vista del referendum pro (o contro) il MEC che si svolge in questi giorni. Lo slogan era ritenuto propaganda illecita.

## Gli extraferrariisti d'assalto...

Egregio signor Sabbatini, cosa dice ora, dopo lo schiaffo di Monaco? (dopo quello di Silverstone ha ancora accusato Lauda!)... e cosa dice ora della 312 T, che ha criticato sia per il cambio trasversale che per la minore potenza derivante? Riconosce di aver sbagliato?... Fino a quando AUTOSPRINT continuerà la sua campagna antiferrariista, vista la macchina e visto Lauda, campione di quelli grandi non come Merzario campione solo a parole e solo per AUTOSPRINT?...

Ruggero Macchia  
Caristo (Novara)

...Io lo accuso davanti a tutti gli sportivi italiani di faziosità, di antiferrariismo, di vigliaccheria. Lei, dopo la splendida vittoria di Lauda e della Ferrari a Monaco, si astiene dall'esprimere il suo giudizio sulla corsa sul suo giornale, ma fa parlare il signor (il vero signore) Franco Lini, che pubblica un meraviglioso e obbiettivo articolo sulla vittoria italiana nel Principato. Però gli fa usare il «noi»... Dove è finita la sua sincerità e la sua coerenza?...

Mario Terruzzi  
Pavia

C'era da dubitarne? Il risentimento covato per un lungo anno da alcuni ultras ferrariisti esplose col sospiro di sollievo di Monaco. Quasi fosse colpa di AUTOSPRINT e del sottoscritto aver indicato, da Monza '74, quali sono state le persistenti ragioni di certe sconfitte tanto amare e della perdita di un titolo mondiale già guadagnato. Proprio nei giorni scorsi ho avuto occasione di leggere un'intervista di Lauda in un periodico automobilistico tedesco. Le considerazioni prendevano spunto dalla vittoria di Silverstone che si era verificata — spiega il pilota austriaco — non ostante la coincidenza di un marchionato errore del suo meccanico Cuoghi (nel mettere una quinta più lunga, aveva montato quel rapporto sbagliato al posto della quarta ed è stato un miracolo che abbiano poi potuto rimediare dopo le prove libere). Lauda nelle sue considerazioni non è molto tenero. Spietatamente il giornalista che ha raccolto le confidenze può commentare: «... Cuoghi era un uomo spezzato, sotto gli urli di von Montezemolo (testualmente così nel testo tedesco)». Solo quando Lauda ha tagliato vittoriosamente il traguardo è uscito dai garages con le lacrime agli occhi... Ciò vuol dire che alla Ferrari son gente speciale. Non si può inserirli nel cliché dei robot della F.1 inglese e questa è la ragione perché alla Ferrari succedono cose che negli altri teams non accadono... Non è il caso singolo che importa, ma è la somma degli avvenimenti diversi che influiscono sul risultato e quasi sempre lo rendono contro Ferrari...».

Continua il giornalista tedesco con pareri di altri personaggi. Per esempio il noto preparatore Alpina dice: «... Se la Ferrari 312 T andasse come è giusto vada per il modo costoso come è stata costruita, Lauda e Regazzoni dovrebbero vincere tutte le corse con mezzo gas...». E Alistair Caldwell, capo meccanico McLaren: «Se guardo la loro T, mi chiedo perché non vincono tutte le corse...».

Immaginate un po' se queste cose fossero state scritte su AUTOSPRINT che cosa avrebbero detto gli «extrasportivi» ferrariisti arrabbiati! Il meno di cui avrebbero accusato sarebbe stato di mettere zizzania tra piloti e meccanici. Purtroppo il malcostume di non accettare le critiche e di rovesciare le verità l'ha ingannato la politica e ormai troppi si adeguano. Si è perso il buon-

sensu e il buongusto. Solo per questo ciò che si merita alle affermazioni di un qualsiasi Terruzzi pavesi. Altrimenti dovrei chiedergli soddisfazione in altra sede. Ma tutti i lettori onesti sanno che di qualsiasi cosa mi si può accusare meno che di «vigliaccheria», tantomeno di nascondermi dietro i plurali maiestatis del collega Franco Lini!

La mia colpa, come direttore di questa rivista, è forse di permettere ai miei collaboratori di esprimersi liberamente le proprie idee (anche se a volte contrastano con la linea del giornale)? Ma anche se così fosse, non ho niente da pentirmi. Perché, in analogia situazione professionale, ho dovuto troppo sopportare comportamenti di direttori supini ai diktat di personaggi insoddisfatti di certe critiche, perché non mi comporto diversamente, nel momento in cui ho la responsabilità di direttore.

Quello che penso di Montecarlo lo leggette nell'articolo a pag. 4 di questo numero. Dove non trovate giudizi ma fatti, quelli che purtroppo, sempre come responsabile di questa rivista, potrei solo rammaricarmi di non aver potuto leggere prima nell'articolo del nostro inviato, che pur in tanto appagato gli ultras ferrariisti. Era un episodio che, mi risulta, «collegi autorevoli» sapevano ma che hanno accuratamente evitato di riferire. E non si sa se questa lacuna è dovuta a modestia professionale nel valutare i fatti perlomeno «curiosi» o al solito supino conformismo.

Come dice Montanelli, troppi italiani sono servili per vocazione non per necessità. Riferire che Lauda, con tre giri in più poteva perdere per una beffa del motore in avaria anche Monaco, non significa denigrare certo la Ferrari. Casamai preparare i suoi tifosi ad una più realistica valutazione del futuro, senza abbandonarsi a illusioni totali sempre pericolose. Ci avrebbe certo guadagnato proprio la Ferrari e la sua credibilità. Una cosa è invece certa: la mia coerenza e la mia sincerità penso restino intatte.

Nel bene o nel male io rispetto i miei lettori. Per le notizie che credo giusto dargli e non nascondere. Spetta a loro, poi attribuirgli il valore che meritano. Ma con onestà e non con dispetto o rabbia. Se non sono (loro si e con se stessi, prima di tutto) vigliacchi!

Marcellino



Anche BRISE vince ancora a B. HATCH

# Strepitosa rimonta di RIBEIRO

**BRANDS HATCH** - Dopo la trasferta internazionale di Montecarlo di nuovo di scena sul circuito salotto londinese le F3 che combattono per il campionato BP, con Alex Ribeiro in pole position affiancato da Neve e Hawkins. Al via Ribeiro tiene il motore giù di giri e si fa superare subito da Neve, ma dopo soli due giri le posizioni sono già rivoluzionate con Nilsson ed Hawkins ai primi due posti seguiti da Ribeiro e Neve. Nilsson al quinto giro pare andarsene, mentre Ribeiro si esibisce in una rimonta strepitosa, che dopo averlo portato al record sul giro lo riporta in testa all'11. passaggio, mentre Nilsson pare molto preoccupato per la pressione dell'olio che sta calando. Dal 15. giro in poi (ne disputeranno venti) la situazione non cambia, con Ribeiro saldamente al comando mentre Nilsson continua a mantenere la seconda posizione anche se il motore è avvolto da una nuvola di fumo causata dalla rottura di un tubo dell'olio.

Nella gara di F. Atlantic con Tony Brise ancora una volta in primo piano, grande interesse per la nuovissima Wheatcroft R18 001, la vettura che il patron del compianto Williamson ha voluto per il campione della specialità Richard Morgan. La monoposto, disegnata da Mike Pilbeam, ex BRM, pare molto snella, ben costruita ed è azionata da un motore Nicholson. Morgan ha preso il comando subito, con una partenza eccellente, seguito da Brise e Wentz, che hanno poi preso risolutamente le redini della gara. Morgan, che stava conducendo un'ottima corsa doveva fermarsi al 13. giro con problemi aerodinamici, mentre Brise conduceva sempre seguito da Wentz a sua volta duramente attaccato da Val Musetti, che non riusciva però a rubargli la seconda piazza.

David Hodges

**BP CHAMPIONSHIP** - Gara per vetture di F. 3 - Circuito di Brands Hatch 18 maggio 1975

1. Alex Ribeiro (March 753), 15'47"2, media 151,66 kmh; 2. Nilsson (March 753) 15'52"0; 3. Neve (Safr RJ 03) 15'54"2; 4. Taylor (GRJ 375) 15'57"8; 5. South (Ray) 16'02"4; 6. Hawkins (March 743) 16'03"8; 7. Hoffman (March 753) 16'07"4; 8. Dieu-donne (March 753) 16'16"0. Giro più veloce: Ribeiro, Nilsson e Neve 46"6" 154,13 kmh. **SOUTHERN ORGANS** - Gara di F. Atlantic 1. Tony Brise (Modus) 15'21"2, media 128,12 kmh; 2. Wentz (Lola T 360) 15'28"2; 3. Musetti (March 743) 15'29"4; 4. Wate (Surtees) 15'30"2; 5. Lawler (Chevron) 15'43"3. Giro più veloce: Brise 44"6" media 151,04 kmh.

## Il maltempo blocca a DOVER le Stock-car

**DOVER** - La 500 Miglia Stock Car di Dover nel Delaware era iniziata bene con David Pearson che aveva conquistato la «Pole position» stracciando il vecchio record alla media di 219,652 kmh. Poi nulla si erano portati oltre 40 mila sportivi giunti anche da New York e dalla vicina Washington, ma il cielo appariva imbroccato e deciso a non far partire i concorrenti.

Finalmente il direttore di gara abbassava la bandiera verde e Pearson assumeva il comando che divideva con Cale Yarborough e Benny Parson. Ma dopo 140 giri a velocità sostenuta la pioggia interveniva violenta e costringeva lo starter ad abbassare la bandiera rossa rinviando il resto dei giri (360) a lunedì alle undici ora locali. Disappunto di piloti e sportivi, ma nulla da fare.

**6. COPPA A.C. TORINO** - Gara chiusa di velocità in circuito - Casale Monferrato 18 maggio 1975

**GRUPPO 1**  
**Classe 1000:** 1. Sergio Barbera (A 112) 23'29"7, media 94,233; 2. Battiato (A 112) 23'30"3. Giro più veloce Battiato 1'32"30, media 95,74 kmh.  
**Classe 1300:** 1. Marco Rocca (Simca R 2) 23'40"7, media 93,737; 2. Fogliatti (Simca R 2) a 1 giro; 3. Nevoletto (Fiat 128) a 2 giri; 4. Arata (Simca R 2) a 2 giri; 5. Bertolo (Simca R 2) a 3 giri. Giro più veloce Rocca 1'27"3, media 101,443.  
**Classe oltre 1300:** 1. Claudio Zanucoli (Opel Commodore) 22'33"9, media 104,658; 2. Franco (Alfa Romeo) 22'43"9. Giro più veloce Zanucoli 1'23"9, media 105,699 kmh.

**GRUPPO 3**  
**Classe 500:** 1. Mario Regis (Alpine) 22'20"5, media 105,704; 2. Mussa (Fiat 124) 23'8"0; 3. Camella (Alpine) 23'13"4; 4. Mazzani (Alpine) 23'35"6; 5. Righi (Alpine) a 1 giro; 6. Valina (Alpine) 4 giri. Giro più veloce Regis 1'21"6, media 108,529.

**GRUPPO 2**  
**Classe 500:** 1. Pierdante Aimaro (Fiat 500 D) 23'10"1, media 95,568; 2. «El Bravo» (Fiat 500 D) 23'18"9; 3. Cavenaga (Fiat 500 D) a 1 giro; 4. Zorzi (Fiat 500) a 5 giri. Giro più veloce Aimaro 1'30"5 alla media 97,855 kmh.  
**Classe 600:** 1. Domenico Calligaro (Fiat 500 D) 24'34"7, media 96,085; 2. Gnan (Fiat 595 D) a 1 giro; 3. Trombetti (Fiat Carena D)

4 giri. Giro più veloce Calligaro 1'27"5 media 101,211 kmh.

**Classe 700:** 1. Giovanni Carena (Fiat 700 Abarth) 23'04"5, media 102,345; 2. Calza (Fiat 650 D) 23'17"4; 3. Audisio (650 D) 24'0"7; 4. Longobucco (Fiat 700) 24'29"8; 5. Berto (Fiat 650 G) a 2 giri. Giro più veloce Carena 1'23"8 media 105,680 kmh.  
**Classe 850:** 1. Sergio Scalabrini (Fiat 850 Abarth) 22'29"4, media 91,881. Giro più veloce Scalabrini 1'24" media 105,429 kmh.  
**Classe 1150:** 1. Darlo Cerati (A 112 A) 21'25"6, media 105,329; 2. Fogliano (Fiat 128) 22'43"1; 3. Paris (Fiat 128 G) 22'50"3 a 1 giro; 4. Canavoso (Fiat 1150 G) a 2 giri. Giro più veloce Cerati 1'23"3, media 106,315 kmh.

**Classe 1300:** 1. Piero Talli (Alfa Romeo) 21'23"8, media 110,352; 2. Galmozzi (Fiat 128) a 2 giri. Giro più veloce Talli 1'17"7 media 113,977 kmh.  
**Classe oltre 1600:** 1. Gino Calmarini (Alfa Romeo) 23'38"1, media 88,661. Giro più veloce Calmarini 1'36" media 92,250 kmh.

**GRUPPO 4**  
**Classe 1000:** 1. Walter Bendini (Fiat 850 S) 22'51"7, media 100,128; 2. Pischcheda (Abarth 1000) 22'14"7. Giro più veloce Bendini 1'26"5 media 102,382 kmh.  
**Classe 1300:** 1. Franco Milano (Alpine) 21'35"1, media 110,269; 2. «Magio» (Fulvia Zagato) a 1 giro. Giro più veloce Milano 1'16"8 media 115,313 kmh.

**Classe oltre 1300:** 1. Matteo Carabba (Alfa Romeo) 22'8"2, media 105,651; 2. Vapito (Alpine) a 1 giro; 3. Mabritto (Porsche) a

1 giro; 4. Mercadino (Alfa Romeo) a 4 giri; 5. Berruto (Porsche Carrera) a 6 giri. Giro più veloce Berruto 1'21" media 109,333 kmh.

**GRUPPO 5**  
**Classe 1300:** 1. Paolo Pogliano (Abarth Osella) 18'37"2, media 126,831; 2. «Mici» (Osella PA3) 18'11"9 a 1 giro; 3. Scannabissi (Dallara 1000) a 2 giri. Giro più veloce Pogliano 1'7"5, media 131,200 kmh.  
**Classe 1600:** 1. Gianni Varese (Osella PA2) 17'52"3, media 132,142; 2. Prati (Bellasi S) 17'52"8 a 2 giri; 3. Pratiglia (Osella PA1) a 3 giri. Giro più veloce Varese 1'5"3 media 135,820 kmh.  
**Classe 2000:** 1. «Pal Joe» (Osella PA3) 17'43"8, media 133,198; 2. Barbiero (Osella PA3) 17'51"8; 3. Monticone (Chevron) 18'43"8. Giro più veloce «Pal Joe» 1'4"8 media 136,667 kmh.

**F. FORD**  
 1. Giorgio Maggiora 18'06"8, media 122,006; 2. «Mactob» 18'22"6; 3. Guazzo 18'23"6; 4. Carola 18'16"9 a 1 giro. Giro più veloce Maggiora 1'11"1 media 124,557.  
**F. 3:** 1. Luigi Pozzo 17'51"3, media 132,275; 2. Mussa 18'18"1; 3. Sala 18'24"7; 4. Artina a 2 giri. Giro più veloce Pozzo 1'10"7 media 134,795 kmh.

**F. 850:** 1. Guido Serra 18'21"1 alla media di kmh 113,528; 2. Sario 18'38"4; 3. Pettinelli a 2 giri. Giro più veloce Serra in 1'13"3 alla media di kmh 116,068.

**F. MONZA:** 1. Adriano Quartero 18'10"8, media kmh 97,426. Giro più veloce di Quartero in 1'27"6 media di kmh 101,096.



Gruppetto torinese «di famiglia» per la sesta Coppa AC Torino, guidato da «Pal Joe» che vincerà all'ultimo giro dopo aver lottato a lungo con Monticone. Nella foto dopo la PA3 di «Pal Joe» notiamo la PA2 di Varese, l'altra Osella PA3 di Barberio, una Dallara, una Chevron e una GRD (ATTUALFOTO)

## SPECIALE AUTOSPRINT

**CASALE** - La sesta coppa AC Torino seconda per la corrente stagione messa in palio fra i propri aderenti ha avuto come del resto era previsto il solito ampio successo di partecipazione.

Novantasei gli iscritti, 84 alle vertiche ed al nastro di partenza ripartiti nei diversi gruppi e nelle diverse classi.

Sul piano della presenza, quindi, grosso successo; un successo che ha fatto allargare agli organizzatori lo spazio della prossima coppa che si disputerà verso la fine di agosto, sempre sul circuito di Casale, e che non sarà più solo (l'annuncio ufficiale è di oggi) per gli iscritti all'AC di Torino ma per tutti gli A.C. del Piemonte e della Valle d'Aosta.

Sul piano tecnico i risultati, pur non essendo strabilianti, possono essere soddisfacenti. Non c'è stato il grosso exploit e nemmeno la grossa sorpresa; i favoriti si sono imposti in quasi tutte le classi con intelligente regolarità e senza eccessive emozioni. Ma, per ironia della sorte, l'unica emozione è stata proprio nel Gruppo 5 per vetture sport nella classe riservata fino alle 2000 cc. da dove poi doveva uscire il vincitore assoluto; la sorpresa ha sbloccato il risultato proprio all'ultimo giro. Guidava Monticone su Chevron che pareva avere rintuzzato l'ennesimo assalto di «Pal Joe» su Osella PA3; proprio all'imbocco della curva che

segue immediatamente il rettilineo d'arrivo all'inizio dell'ultimo giro, Monticone rompeva ed entrava in testa-coda dando via libera al rivale per il successo di classe ed anche assoluto.

Verifiche sabato pomeriggio, prove ufficiali la domenica mattina. Sotto un sole battente caldo e decisamente estivo, sono iniziate le gare alle 13,30 per prime in pista come dal programma le vetture di turismo nazionali CSAI del Gr. 1. Gli iscritti sono tre, partono in due ma il duello sostenuto sembra foriero di una giornata emozionante.

Nelle altre gare successi scontati di Rocca, Zanucoli, Regis, Aimaro. Qualche emozione nella classe seconda, nelle Turismo Speciali con il duello che ha tenuto impegnati Calligaro e Gian per i primi cinque giri Calligaro ha preso nettamente il sopravvento. Successo anche senza emozioni nelle altre classi, Carena si è imposto tranquillamente nella classe fino a 700 cc., Scalabrini dopo un duello iniziale con Cavallo corre da solo nella classe fino a 850 cc. Niente da registrare nella classe sesta da 1000 fino a 1150 cc. dove Cerati conduce tranquillamente dall'inizio alla fine e vince, si può dire, a ruota libera, così pure nella classe settima dominata da Tali su Galmozzi, erano solo due i partenti: Niente da dire nella classe non oltre 1600 cc. dove Calmarini è partito da solo e ha viaggiato tranquillamente cercando di non rompere e di arrivare al traguardo.

Nel Gr. 4 vetture Gran Turismo nella classe prima fino a 1000 cc. qualche emozione all'inizio tra Bendini e Pischcheda, poi Bendini ha preso il largo e ha vinto come del resto era previsto.

Nessuna storia nella classe terza oltre 1300 cc. Carabba ha preso subito il largo all'inizio non ha avuto preoccupazioni da nessuno e ha vinto tranquillamente nonostante il recupero di Berruto che ha compiuto il giro più veloce, Berruto è stato anticappato da una partenza lenta e da guasti al motore. Pogliano nella classe delle vetture Sport Gr. 5 riservato a vetture da 1000 fino a 1300 cc. ha vinto doppiando tutti i concorrenti.

Qualche emozione almeno in partenza nella classe terza riservato a vetture da 1300 fino a 1600 cc.; le prove avevano messo in evidenza un Prati in gran forma ma Varese rintuzzati gli attacchi del rivale nei primi due giri ha preso il largo e ha addirittura doppiato tutti i concorrenti.

Le ultime emozioni se non altro in sede di premessa nella gara riservata alle vetture di F-3 dove era previsto un grosso duello fra Luigi Pozzo e Pier Giorgio Mussa. In realtà il duello è mancato dopo un inizio che per altro ha visto in testa allo stesso posto in cui Mussa pareva avere delle velleità, la gara non ha più riservato sorprese, Pozzo ha preso il largo e ha vinto con netto margine su tutti i rivali.

# Prima vittoria F.3 a Roma

# Che grinta BRANCATELLI



Bandiera a scacchi sulla March di Gianfranco Brancatelli: all'arrivo l'abbraccio del fedele Pavanello

VALLELUNGA - Hanno circa sessanta anni in due i due grossi protagonisti di questa «terza» del Campionato Italiano di F. 3 ma non si tratta affatto di sue super-esperti di mezza età, perché in questo caso il tetto dell'oltre mezzo secolo viene raggiunto soltanto sommando la non più fresca età di Alceste Bodini e quella invece abbastanza «issima» di Gianfranco Brancatelli che, alla sua terza esperienza con la F. 3 ha letteralmente dominato la finale vincendo a mani basse e con una autorità che ha stupito chi lo ricordava nelle ancora recenti vesti di primo-attore della F. Italia.

Quasi sullo stesso piano di Brancatelli dobbiamo mettere in questa occasione Alceste Bodini che pare non accorgersi delle non poche primavere anagrafiche e con la sua vecchia Tecno (è quella di Cevert datata '69) si rende autore di gare incredibili.

Leggermente sotto tono invece, tenendo conto dei suoi mezzi, Pesenti Rossi che segnava il miglior tempo in prova (1'16"9) ma in gara non poteva emergere a causa di un motore che all'ultimo momento vedeva 300 giri in meno e del telaio non perfetto dopo l'urto a Montecarlo mentre di tutto rilievo è stata la gara di Spreafico che con la sua Veteran GRD ha guidato sempre con molta intelligenza conquistando un secondo posto di tutto rispetto e che gli permette di inserirsi in vetta alla classifica del campionato.

Si è rivisto occasionalmente in F. 3 anche Carlo Giorgio che in alcune occasioni è riuscito a sfoderare la classe dei giorni migliori ma in ogni caso non gli è stato possibile esprimersi fino in fondo a causa dell'improvvisazione che ha caratterizzato la sua presenza nella gara romana. La March 753 gli è infatti stata affidata all'ultimo momento da Gianni Savoia che ha costituito un eccezionale team di F. 3 con lo svedese Conny

Andersson ma a causa della licenza di seconda categoria non gli è stato possibile prendere il via ed ha dunque concesso la macchina all'ex campione italiano della categoria.

Buona anche la gara di Mantova un po' handicappato dalle gomme di mescola dura mentre chi non ha potuto tenere fede alla fama che si è conquistato a Montecarlo è stato Renzo Zorzi. Tutti aspettavano il trentino di Milano che soltanto con i denti è riuscito a strappare un non poi tanto brutto settimo posto perché questa volta l'ottima Lancia Beta di Repetto proprio sul finire delle prove ha iniziato a rendere meno.

Nella prima batteria partiva al palo Pesenti (March 73-Toyota) con le Good-Year e già nella discesa dei Cimini si toccava leggermente con Mantova (March 753-Toyota) e ne approfittava Bodini (Tecno-Ford) che adottava gomme Firestone e se ne andava pressoché indisturbato fino al termine. Fino ad un giro dal termine era buon terzo Carlo Giorgio (March 753-Toyota) ma proprio sul finire il romano si scomponeva ai Cimini e perdeva la possibilità di partire davanti nella finale.

Nella seconda batteria Brancatelli (March 753-Toyota) consigliato dal fido Pavanello montava quattro Good-Year ultramorbide ma nonostante l'elevatissima temperatura della giornata estiva non aveva problemi e se ne andava davanti a Spreafico (GRD-Ford) e Pavesi (Brabham BT 41-Toyota). Della finale, abbiamo detto; Brancatelli alla grande e Bodini sfortunato secondo protagonista. Fino a tre giri dal termine infatti il cremonese era sicuro secondo poi un guasto al cambio lo costringeva a farsi passare da Spreafico e Pesenti mentre a sua volta Carlo Giorgio di mestiere usciva dalla scia di Mantova sul traguardo ed era quinto.

## FORMULA ITALIA

Prima della finale di F. Italia il più contenuto per la vittoria di Brancatelli era forse il preparatore Giorgio che è rimasto molto legato all'ex-preparatore della categoria. «E adesso porta fortuna anche a me», gli diceva quando le macchine erano schierate ed infatti la fortuna per l'atelier di Forlì è arrivata puntuale nelle vesti di Corrado Sottanelli e Belloni (Tecno-Alviero). Dopo un po' quest'ultimo si staccava e dava vita ad un'altra bella battaglia per le posizioni di centro mentre davanti si era in piena bagarre.

Anche la batteria erano state al calor bianco e nella prima Bossini prima di vincere ha dato via ad una botta riposta vivacissimo con Patrese e Pizzi mentre nella seconda Ponzone sudava sette camice per contenere gli attacchi di Sottanelli.

## FORMULA 850

Tra gare non valide e campionato sono ben cinque le vittorie consecutive di Giabruno Del Fante che con la sua Lucky veterana ma sempre ben assistita da Colombo minaccia di rendere perfino monotono il campionato. Anche i suoi avversari comunque non scherzano e ne è testimonianza la cronaca dei 30 minuti di gara che non sono stati monotoni. Del Fante se ne andava fin dalla partenza seguito dalla De Sanctis-Brunetti di Fasanella (subito ferma per la rottura di un manico), da Avati (Maco), Cammarone (De Sanctis-Genovese), Tomassini (De Sanctis) e Belloni (Tecno-Alviero). Dopo un po' quest'ultimo si staccava e dava vita ad un'altra bella battaglia per le posizioni di centro mentre davanti si era in piena bagarre.

Dopo 15' non passa più Tomassini ed il pilota sarà molto polemico con Del Fante che a suo dire lo avrebbe «puntato» ai Cimini costringendolo ad infilare una prima per non finire sul guard-rail, con conseguente rottura del motore. Avati intanto distanziava Cammarone (e Genovese non esitava dopo, la gara a fare smontare i motori dei primi due) e cercava tutti buchi per passare il coriaceo Del Fante ma non c'era nulla da fare. In ogni caso anche Avati reclamava contro la condotta di gare dell'ex-kartista ma non sembra che i commissari abbiano rilevato qualche cosa.

## CLASSE 500

C'è stata anche una gara di Gr. 2 classe 500 che è stata disputata sul percorso più piccolo per ragioni di spettacolo. E' stata la giornata del preparatore Tamburini perché fino a metà gara dominava Zadotti e quando quest'ultimo si fermava per guai elettrici ci pensava Colantoni a difendere l'onore della ditta.

d. b.

## VI COPPA AUTODROMO - Gara nazionale di velocità valevole per il Campionato Italiano di F. 3 - Vallelunga 18 maggio 1975

1. batteria: 1. Alceste Bodini (Tecno) 15'34"3 media 147,955; 2. Pesenti Rossi (March) 15'37"1; 3. Mantova (March) 15'48"3; 4. Zorzi (GRD Lancia) 15'51"5; 5. Marazzi (Ralt) 15'55"9; 6. Giorgio (March) 16'04"5; 7. Tenani (March) 16'08"8; 8. Bergami (Mazzilli) 16'10"2; 9. Guido\* (Lotus) 16'11"2; 10. Riva (March) 16'15"2; 11. Cappellotto (March) 16'16"8; 12. Beccaro (March) 16'52"0. Giro più veloce: Bodini in 1'16"9, alla media di 149,804.

2. batteria: 1. Franco Brancatelli (March) 15'42"4 media 146,588; 2. Spreafico (GRD) 15'48"0; 3. Pavesi (Brabham) 15'52"5; 4. Rossi (March) 16'01"2; 5. «Gimax» (March) 16'06"8; 6. Ragaiole (Brabham) 16'08"2; 7. Grassi (Brabham) 16'08"5; 8. Sebastiani (Enicar) 16'15"09; 9. Bertaccini (March) 16'17"9; 10. Staffieri (March) a 1 giro; 11. Maselli (Brabham) a 1 giro; 12. Fadini (Mazzilli). Giro più veloce: Brancatelli in 1'17"0, alla media di 149,510.

Finale F. 3: 1. G. Franco Brancatelli (March) 25'41"8 media 149,376; 2. Spreafico (GRD) 25'50"4; 3. Pesenti Rossi (March) 25'50"1; 4. Bodini (Tecno) 25'58"1; 5. Giorgio (March) 26'11"1; 6. Mantova (March) 26'11"1; 7. Zorzi (GRD Lancia) 26'11"2; 8. Pavesi (Brabham) 26'11"2; 9. Marazzi (Ralt) 26'12"2; 10. Rossi (March) 26'16"9; 11. «Gimax» (March) 26'23"3; 12. Ragaiole (Brabham) 26'31"4; 13. Tenani (March) 26'36"2; 14. Grassi (Brabham) 26'38"5; 15. Bertaccini (March) 26'39"6; 16. Riva (March) 26'53"2; 17. «Guido» (Lotus) 26'58"2; 18. «Rara» (Ensign) a 1 giro; 19. Staffieri (March) a 2 giri; 20. Bergami (Mazzilli) a 2 giri. Giro più veloce: Brancatelli in 1'16"2, alla media di 151,181.

## F. ITALIA

1. batteria: 1. Giuseppe Bossoni 11'38"7 media 131,819; 2. Patrese 11'40"1; 3. Pizzi 11'42"4; 4. Cesarini 11'43"4; 5. Prossliner 11'46"0; 6. Giacomelli 11'48"3; 8. Pedersoli 11'48"9; 9. Schwarz 11'56"0; 10. Moriconi 11'58"3; 11. Boccalero 12'06"3; 12. Lenardon 12'08"0; 13. Giordano 12'08"5; 14. Pizzanone 12'08"9; 15. Miolo 12'22"6; 16. Ogmo «Wanes» a 1 giro.

Giro più veloce: Bossoni in 1'25"6, alla media di 134,579.

2. batteria: 1. Livio Ponzone 11'41"6 (media non comunicata); 2. Sottanelli 11'42"0; 3. Ruggeri 11'48"0; 4. Coloni 11'48"1; 5. Trizzone 11'49"1; 6. Campomponesi 11'49"8; 7. Ucinelli 11'50"2; 8. Coloni a 2 giri; 9. Abate 11'53"3; 10. Rossino 11'54"1; 11. Beluardo 11'59"0; 12. Tricceri 12'03"2; 13. Pagnoncelli. Giro più veloce: Ponzone in 1'25"8 alla media di 134,265.

## FINALE

1. Corrado Sottanelli 23'13"4 (media non comunicata); 2. Bossoni 23'13"7; 3. Patrese 23'17"9; 4. Cesarini 23'18"7; 5. Ruggeri 23'24"8; 6. Prossliner 23'30"1; 7. Campomponesi 23'37"2; 8. Squarise 23'40"4; 9. Rossino 23'41"6; 10. Beluardo 24'05"1; 11. Ponzone a 1 giro; 12. Coloni a 2 giri; 13. Bellini a 3 giri; 14. Moriconi a 5 giri.

Giro più veloce: Bossoni in 1'25"1 alla media 135,370.

## FORMULA 850

1. G. Bruno del Fante (Lucky) 30'34"4 media 125,440; 2. Avati (Maco) 30'34"7; 3. Cammarone (De Sanctis) 30'40"4; 4. Fidotti (De Sanctis) 30'50"9; 5. Fabiani (De Sanctis) 30'51"3; 6. Zappacosta (A2) 31'04"2; 7. Carolli (BWA) 31'07"7; 8. Toti (De Sanctis) 31'13"3; 9. Elisei (Tecno) 31'25"8; 10. Zago (BWA) 31'28"4; 11. Bellarino (BWA) 31'49"4; 12. Bruscolotti (Poponi) 32'07"1; 13. Papparusso (Papparusso) a 1 giro; 14. Clerici (BWA) a 1 giro; 15. Pelloni (Tecno) a 3 giri; 16. Tomassini (De Sanctis) A 8 giri; 17. Micangeli (De Sanctis) a 8 giri; 18. Dattoli (De Sanctis) a 10 giri; 19. Ferrari (DEMS) a 10 giri.

Giro più veloce: Tomassini in 1'30"3 alla media di 127,574.

## CLASSE 500

1. Giovanni Colantoni 18'12"2 media 83,555; 2. «Sassa Roll Bar» 18'23"3; 3. Gentili 18'32"1; 4. Di Tomassi 18'35"0; 5. Chiavacci 18'36"1; 6. Fasanella a 5 giri; 7. Tocci a 5 giri; 8. Cavafave a 6 giri; 9. Zadotti a 8 giri (tutti su Fiat 500).

Giro più veloce: Colantoni in 1'11"2, alla media 84,438.

## Una MARCH F.2 a HOCKENHEIM per FLAMMINI

● Anche Maurizio Flammini dovrebbe aver trovato accasamento sicuro: dalla gara di Hockenheim correrà ufficialmente in F.2 con Pino Trivellato e avrà a disposizione una March con due motori.



## Nella 3ª europea in PORTOGALLO

# Solo terzo NESTI per pioggia

SERRA DE ESTRELA - Solo la pioggia è riuscita a fermare Mauro Nesti, che ha dovuto effettuare entrambe le salite della prova valevole per il Campionato della montagna con un asfalto bagnato e chiaramente ostile alla sua sport Lola con motore BMW. Facile successo quindi delle vetture meno potenti e soprattutto a carrozzeria chiusa: basti pensare che Nesti era salito in prova in 3'10"5 e in gara non è riuscito a scendere sotto i 3 minuti e 50 secondi.

Dopo la salita portoghese di Estrela, terza prova dell'Euromontagna, Nesti conduce sempre nettamente la classifica parziale: ed è stato un vero peccato che non sia riuscito ad ottenere un ennesimo risultato vincente, che lo avrebbe certamente posto praticamente al sicuro nella conquista del titolo 1975.

### A. Petronilho

SALITA DELLA SERRA DI ESTRELA - Gara internazionale di velocità in salita valevole come terza prova dell'Euromontagna - Estrela - 18 maggio 1975.

1. Jean Claude Perring (Porsche Carrera) in 7'31"21; 2. Ciller (BMW 2002) 7'32"23; 3. Nesti (Lola) 7'42"19; 4. Udov (Porsche Carrera) 7'44"05; 5. Fernandez (Osella BMW) 7'45"05; 6. Almeras (Porsche Carrera) 7'45"57; 7. J.M. Almeras (Porsche Carrera) 7'47"53; 8. Mander (Opel Kadett) 7'43"25.

# Accoppiata di BEURLYS (e sempre a spese di NERI)

LA ROCHE - Non senza difficoltà i responsabili della salita di La Roche hanno potuto terminare le loro prove prima del calare della notte. Innanzi tutto hanno dovuto ritardare i tempi, perché sulla stessa strada passava la corsa ciclistica Liegi-Bastogne-Liegi vinta da Eddy Merckx della Molteni, e in seguito a causa di due uscite di strada, quella di Aley, di cui la Porsche ha causato qualche ferito leggero fra il pubblico (che si trovavano in zona proibita) e quella di J.J. Caly, che ha distrutto la sua Formula 5.000. Tutto questo non ha impedito Beurlys di ottenere la sua quarta vittoria consecutiva nel campionato belga assicurandosi il successo sia della prima delle due salite: il suo abituale avversario Neri, con la Fiat Abarth 2000 è quello che si avvicina di più a lui, ma con un ritardo di quasi un secondo. Dopo di loro bisogna risalire molto indietro per trovare il lussemburghese Krier e la sua Brabham BT 36.

Wauters (Opel Commodore GSE) ha vinto il gruppo 1, Gangicx (Ford Capri) il gruppo 2, Von Huffel (Porsche) il gruppo 3, Targès (Alpine) il gruppo 4 e naturalmente Beurlys i gruppi 5 e 7 uniti. Per quello che riguarda il campionato belga, si può già quasi dire che Beurlys ha virtualmente vinto il titolo.

a. r.

SALITA DI LA ROCHE - Samrée - Gara internazionale valevole per il campionato belga La Roche - 20 aprile 1975.

1) Beurlys (Lola) 2'18"42; 2. Neri (Abarth 2000) 2'19"18; 3) Krier (Brabham) 2'20"58; 4) Gillet (Vlaene) 2'32"45; 5. Targès (Alpine) 2'32"80; 6) Harvi (Lotus F.F.) 2'36"89; 7) Dahmen (Porsche) 2'38"70; 8) Wauters (Opel G.S.E.) 2'40"92; 9) Lebeau (Lotus Elan) 2'41"05; 10) V.D.N. - (Italfiat) 2'41"84.

## Non basta al vincitore aver battuto il record di NORIS

BORMIO-STELVIO - Gara nazionale di velocità in salita - Bormio, 18 maggio 1975.

### GRUPPO 1

Classe 850: 1. Bartolo Meazzi (Fiat 850) in 5'21"9, media 63,746 kmh.  
Classe 1000 (tutti su A 112): 1. Fausto Zaneri in 4'25"7, media 77,229 kmh; 2. Briganti 4'25"5; 3. Bartele 4'37"8; 4. Macri 4'37"9.  
Classe 1300 (tutti su Simca RAL 2): 4. Elio Tombolan in 4'19"4, media 79,105 kmh; 2. Fumagalli 4'20"8; 3. Peci 4'21"1; 4. Lombardi 4'25"7; 5. Abbiati 4'30"8; 6. Prossler 4'30"9; 7. Scotella Tetti 4'45"4.

Classe 2000: 1. Franco Zaniratti (Triumph Dolomite) in 4'19"8, media 79,044 kmh; 2. Kuntner (BMW 2000) 4'19"7.

### GRUPPO 2

Classe 500: 1. - El Diabolo - (Fiat Giannini) in 4'51"9, media 70,298 kmh.  
Classe 600 (tutti su Fiat Giannini): 1. Bruno Potieri in 4'30"9, media 75,747 kmh; 2. Canu 4'37"7; 3. Gardelli 4'51"3.  
Classe 700 (tutti su Fiat Giannini): 1. Vincenzo Busi in 4'23"2, media 76,510 kmh; 2. Zanetta 4'54"9.

Classe 850 (tutti su Abarth): 1. Giampiero Gappi in 4'15"9, media 80,187 kmh; 2. Carbone 4'27"4.

Classe 1000: 1. Francesco Zanardelli (Abarth) in 4'09"8, media 82,145.

Classe 1150: 1. Enzo Partesana (Fiat 128) in 3'57"6, media 85,363 kmh; 2. Bormolini (Fiat 128) 4'01"1; 3. De Martino (Fiat 128) 4'11"1.

Classe 1300 (tutti su Alfa Romeo GTA): 1. Giordano Perego in 3'37"4; 2. Confortola 3'37"9; 3. Scieghi 4'16"2.

Classe 2000: 1. Harald Freitag (Ford Escort 1.6) in 4'38"5 media 73,608 kmh.

### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Franco Flocchini (Simca Matra) in 4'38"7, media 73,627 kmh.

Classe 1600: 1. Ezio Baribbi (Renault Alpine) in 5'23"8, media 63,372 kmh.

Classe 2000 (tutti su Fiat 124): 1. Luciano Dal Bene in 4'08"4, media 82,608 kmh; 2. Nava 4'19"9; 3. Panzeri 4'22"1.

Classe oltre 2000: 1. Nunzio Bianchi (Porsche) in 4'23"3, media 77,993 kmh.

### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Beppino Campani (Fiat Abarth) in 4'51"3, media 70,442 kmh.

BORMIO - «Ho abbassato il record del povero Noris di 3"8 ma non sono soddisfatto. Potevo far meglio ma le condizioni del tracciato impegnato nel punto più pericoloso dall'olio lasciato in perfetta traiettoria dalla Capri del "Ragno" mi hanno consigliato di moderare l'andatura. Se non vi fosse stato tutto quell'olio avrei coperto il percorso al disotto dei 3"10 ma mi riprometto di ritornare il prossimo anno». Così esordisce il vincitore della Bormio-Stelvio edizione 1975 Franco Pilonne della scuderia Nord Ovest appena sceso dalla sua Osella che ha rimasto tranquillo alle nostre domande.

Dai suoi occhi però moltissimi e lucenti traspariva la gioia della vittoria. Una vittoria se vogliamo conseguita abbastanza agevolmente tan-

to che il secondo classificato il portacolore della «Tricolore» Achille Marzi che ha compiuto con la sua Lola Ford HART una salita composta e coraggiosa è finito a 14"6. Al traguardo Marzi non nascondeva il suo disappunto «Speravo di più ma con la strada in quelle condizioni ho preferito tenere il piede "leggero". Effettivamente le condizioni erano certe ottimali c'era olio dappertutto».

Gli organizzatori avevano cercato nel limite del possibile di ripulire il tracciato ma certamente il nastro stradale era diventato in quel punto scivoloso come il sapone. Per fortuna e per l'abilità e coscienza dei piloti che hanno limato l'andatura non si sono avuti incidenti di sorta. Ottima la prestazione di Antonio Ronfola che al volante di una Stratos preparata dal fiorentino Giani ha conquistato il 3. posto assoluto.

«Sono felicissimo — dice il portacolore della Jolly — non solo per il mio piazzamento (piazzamento che gli ha valso anche il primato nel gruppo 4) ma anche per il mio preparatore».

Note liete anche per due bormiesi Giordano Perego e Giuseppe Confortola che su Alfa Romeo GTA 1300 si sono inseriti al 6. e 7. posto della classifica generale dietro alle più potenti Chevrolet 31 di Bettolini e Chevron B 27 di Tondelli. Com'era negli auspici un caldo sole ha voluto assistere all'epilarsi dei bolidi sulle rampe dello Stelvio. Quasi tutti i record di classe e di categoria oltre a quello assoluto sono crollati.

Nel gruppo 1 il miglior tempo è stato segnato dalla Simca R2 di Tombolan ma il suo successo è stato tenacemente contrastato dal «vecchio» Zaniratti che vincendo nella classe 2000 è finito con la sua Triumph Dolomite a solo 4 decimi di secondo. Nella classe 1000 Zaneri ha avuto la meglio su Briganti per soli 8 decimi mentre Bartolo Meazzi si è aggiudicato la classe 850.

Nel gruppo 2 detto delle stupende prestazioni fornite dai due bormiesi Perego e Confortola divisi nel successo del gruppo da soli 5 decimi di secondo resta da rilevare che Botieri, Busi, Gatti e Partesana hanno largamente dominato nelle classi 600, 700, 850, 1150 mentre le classi 500, 1000 e 2000 sono state appannaggio di «El Diabolo», Zanardelli e Freitag.

Nel gruppo tre il mirabiliano

Classe 1300: 1. Severino Ronchi (Matra 1.3) in 14'05"2, media 22,901 kmh.

Classe 1600: 1. Gianluigi Rossi (Alfa Romeo GTV) in 4'05"7, media 83,561 kmh.

2. Rossi (Alfa Romeo GTA) 4'17"2; 3. Silva (Lancia HF) 4'35"8.

Classe 2000: 1. Carlo Rebai (Porsche 914) in 3'44"3, media 91,484 kmh; 2. Versano (Renault Alpine) 3'44"9.

Classe oltre 2000: 1. Antonio Ronfola (Lancia Stratos) in 3'32"2, media 96,701 kmh.

### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Ragastas (Dallara 1000) in 3'42"9, media 92,059 kmh; 2. Castellì (Dallara 1000) 3'58"9.

Classe 1300: 1. «John John» (Dallara 1.3) in 3'41"2, media 92,766 kmh; 2. Rebai (Simca Abarth) 3'42"1.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Osella 1.6) in 3'38"1, media 94,128 kmh.

Classe 2000: 1. Franco Pilonne (Osella BMW) in 3'14"3, media 105,609; 2. Marzi (Osella PA3) 3'28"9; 3. Beatonì (Chevron B31) 3'32"7.

Classe 3000: 1. Eris Tondelli (Chevron B27) in 3'36"6, media 94,735 kmh.

# PILONE ce l'ha con l'olio

Dal Bon su Fiat Arbarth 124 ha mantenuto fede alle promesse ed infatti lo troviamo ottimo vincitore della classe 2000 del gruppo. Tempi di riguardo hanno ottenuto anche i vincitori della classe 1300 oltre il 2000 ed il bormiese Nava che ieri in prova aveva ottenuto il miglior tempo.

Nei gruppi 4 detto del vincitore Ronfola, Rebai e Persano hanno corso sul filo dei decimi di secondo nella classe 2000, mentre Gianluigi Rossi ha fatto meglio del padre nella 1600. Assoli di Campiani e Ronchi nella 1000 e 1600. La Sport ha vissuto oltre che sulle prestazioni dei citati nelle autorevolissime prove del portacolore della Tricolore «Ragastas» nella 1000 e «John John» nella 1300. Mentre nella 1600 abbiamo assistito ad un assolo del bravo Savoldi.

Carlo Burlando

## Gli olandesi stapizzano i piloti belgi

ZANDVOORT - La seconda riunione dell'anno a Zandvoort ha visto gare per F.Ford, F.Vee, Escort Mexico (tutte con partecipazione belga), gruppi 2 e GT e Renault 5 Gordini.

Le prime tre corse erano dominate dagli olandesi: dopo un duello che è durato tutta la corsa, la gara delle F.Ford è stata vinta da Michel Bleekemolen (Royale) davanti a Ric Van Kempen (Hurricane) e Jim Vermeulen (Crosslé). Il primo belga era Dany Baele all'ottavo posto. La corsa di Vere è stata vinta da van Steenberghe (AG) davanti a van Ginneken, con il primo belga e cioè Luc Boelen, al 5° posto. Malgrado i belgi fossero partiti in testa, non riuscivano a contrastare la posizione dei piloti olandesi nella corsa Escort Mexico: Ros de Salvi ha di nuovo vinto, mentre la classifica per i belgi è stata vinta da Alfons Tael.

La corsa delle gr. 2 e delle GT è stata vinta da Huub Vermeulen con una BMW 3.5 CSL, seguito ad 80 metri da Ron Kluit sulla Ford Capri ex-Akersloot. Sebbene fosse stata impressionante l'apparizione della potente Chevrolet Corvette di Hab Hans Deser, questa non riusciva ad impensierire questi due, e si ritirava dopo aver compiuto 3 giri. Nella classe fino a 1300 cc. c'è stata una magnifica corsa testa a testa fra Han Tjas (Jansped Datsun 1200 Coupé) e von Oorschot (NSU Spiess TT).

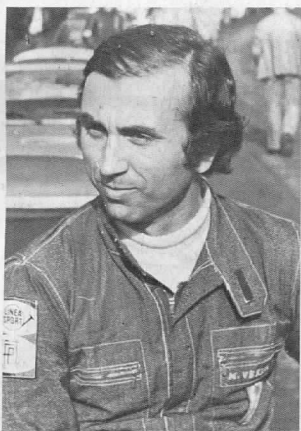
La corsa Renault 5 Gordini era il terzo round del campionato. Il secondo round era stato disputato la settimana precedente sul circuito francese di Digione, ed era stata vinta da Rob Dijkstra, vittorioso anche nel primo round. Ma in questo terzo round Dijkstra è stato battuto da De Vries ed è finito con un secondo di distacco.

Chiel van der Heyden

Ha vinto ancora  
in Jugoslavia

# VERINI nemmeno le coliche!

SPECIALE AUTOSPRINT



Quarta vittoria per Verini nel 1975

BELGRADO - Una fastidiosissima colica non è stata sufficiente a fermare gli attuali leaders del campionato europeo conduttori di rallies, Maurizio Verini e Checco Rossetti che con lo spider Fiat Abarth hanno vinto senza difficoltà anche il Rally di Jugoslavia, un rally che negli ultimi anni è stato particolarmente di buon auspicio per i colori della casa torinese. Nel 1972 infatti vi trionfò il pinto e Macaluso (che a fine anno furono campioni europei), nel 1973, tra la sorpresa generale furono le due nostre campionesse, Donatella Tomazin e Gabriella Mamolo a vincere (ed anche loro diventarono campionesse europee) cosicché viene fin troppo spontaneo pensare che per Verini e Rossetti, che adesso capeggiano la classifica europea con largo margine, possa ripetersi e confermarsi la regola.

Erano i grandi favoriti della vigilia, i due italiani e lo erano nonostante la presenza dei compagni di squadra. Alen-Kiwimaki iscritti più che altro a copertura della corsa dei nostri che con serie possibilità di vederli primeggiare, salvo il caso, di un malaugurato ritiro della coppia romagnola-triestina. Ma erano favoriti soprattutto perché il loro valore in assoluto era decisamente superiore a quello della concorrenza: tantopiù che i diretti rivali avevano disertato la prova chi (come Rohrl) perché già impegnato a provare il Rally dell'Acropoli, chi (come tutti i nordici) giudicando troppo dispendiosa la trasferta stante anche il relativamente basso coefficiente (solo 2).

Sulla carta allora, il solo Russling, che con la Porsche Carrera vinse lo scorso anno, poteva considerarsi serio antagonista in quanto il campionissimo locale, lo jugoslavo Palikovic, che corre ufficialmente per la Zastava, disponeva di una vettura relativamente poco potente (1600 cc. su carrozzeria 128), né tantomeno considerarsi avversari seri gli austriaci Wittmann e Fisher (che correvano rispettivamente su una BMW 2002 e su una Opel Ascona preparata da Hannessi), ottimi piloti ma decisamente su un altro pianeta rispetto ai due equipaggi della Fiat.

Ed infatti, sin dal via, Alen e Verini hanno menato la danza. Conclusa la prima speciale con lo stesso tempo e con già dieci secondi di vantaggio su Russling, hanno praticamente pareggiato anche la seconda sebbene Alen, un solo secondo più veloce, sia passato a condurre restando primo ancora per un bel pezzo vincendo anche (ma sempre di stretta misura) la terza, la quarta e la quinta speciale.

Verini si è comunque rivisto nella sesta, sul Monte Sara, vicino

all'Albania, e da questo momento la corsa ha lasciato chiaramente intendere chi sarebbe stato il vincitore in quanto Alen (che oltretutto è stato vittima di un leggero colpo di sole), oramai saldo il vantaggio sugli inseguitori, non ha più avuto motivo di insistere a tirare adeguandosi al logico gioco di squadra il cui fine era ovviamente quello di portare al traguardo al primo posto i due piloti italiani.

Contrariamente a quello che si può pensare osservando la classifica, il campionato conduttori è comunque ancora tutto da giocare dovendosi ancora disputare ben tre prove con coefficiente 4 (il massimo) tra cui l'italiano Rally di S. Martino di Castrozza, tre prove che, almeno sulla carta, possono ancora rimettere tutto in discussione.



LONDRA - Se fortunatamente i rallyisti di casa nostra (che soffrivano di eredità regionalistiche) hanno perso l'abitudine ai reclami, non altrettanto succede in Inghilterra. Proprio in seguito ad un reclamo è cambiata la classifica finale del Rally del Galles. Tony Pond infatti, che in un primo tempo era stato classificato al quarto posto, è stato promosso terzo facendo retrocedere il pilota Ford, Fowkes. Tony Pond si classificò lo scorso anno al secondo posto del campionato inglese con 40 punti alle spalle di Billy Coleman che vinse con 54. Il Rally, lo ricordiamo, è stato vinto da Roger Clark-Jim Porter seguito da Rocky-Channon; entrambi gli equipaggi erano alla guida di Ford Escort. (nella fotografia si vede proprio Tony Pond impegnato in Galles con la sua Opel Ascona)

## BELTOISE rallysta in Marocco

PARIGI - Jean Pierre Beltoise dovrebbe essere la grossa sorpresa del prossimo Rally del Marocco in calendario per la fine di giugno. Beltoise, che già nel dicembre del '72 partecipò ad un rally africano, il Bandama, guiderà una Renault semiufficiale. Già iscritte ci sono anche tre Fiat (Alen, Darniche e Paganelli), due Datsun (Kallstrom e Mehta), due VW austriache e soprattutto ancora lo squadrone Peugeot (che ha vinto il Safari) con ben cinque macchine (Mikkola, Makinen, Andersson, Chasseuil e Consten). Ben difficilmente ci saranno le Alpine Renault e soprattutto la Lancia che, con l'Acropoli, spererebbe di chiudere definitivamente le sue pendenze anche con il mondiale '75.

«Partecipare a tutte le prove sarebbe molto bello — ha dichiarato Audetto, diesse del reparto corse HF — ma il nostro budget è stato ridotto ulteriormente, quest'anno, e far fronte agli impegni su scala mondiale costa sempre di più. Ovvio che noi cercheremo di assicurarci al più presto il nostro terzo mondiale dopodiché lasceremo agli altri il campo libero».

## Europeo Piloti dopo 15 prove

(Polar, Artico, Galway, Costa Brava, Snow, Lyon, Giraglia, Firestone, Irlanda, Touraine, Elba, Nordland, Welsh, Bianchi, Jugoslavia)

|              |     |
|--------------|-----|
| VERINI       | 240 |
| LAMPINEN     | 120 |
| BALLESTRIERI | 108 |
| COLEMAN      | 85  |
| BLOMQUIST    | 80  |
| VILKAS       | 68  |
| JAROSZEWICZ  | 66  |
| HAMALAINEN   | 64  |
| BACCHELLI    | 60  |
| CLARK        | 60  |
| SCLATER      | 54  |
| Mc CARTNEY   | 50  |

RALLY DI JUGOSLAVIA - 15.a prova del campionato europeo rallies conduttori (coeff. 2) - Belgrado, 16-18 maggio 1975.

- CLASSIFICA FINALE
1. Verini-Rosetti (Fiat Abarth 124) 1.39'11" ;
  2. Alen-Kiwimaki (Fiat Abarth 124) 1.39'11" ;
  3. Russling-Buzzi (Porsche Carrera) 1.43'10" ;
  4. Wittmann-Schurek (BMW 2002) 1.43'21" ;
  5. Jaroszewicz-Woynia (Fiat Abarth 124) 1.47'29" ;
  6. Fisher-Gottlieb (Opel Ascona)

CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - Rally internazionale valevole per il campionato Europeo Conduttori, coeff. 1 - Charleroi, 9-11 maggio 1975.

- CLASSIFICA FINALE
1. Rouget-Chonez (Porsche in 2.03'37" ;
  2. Staepelaere-Vaillant (.Escort) 2.03'43" ;
  3. Didi-Lux (Fiat Abarth) 2.03'52" ;
  4. Pedro-Jimmy (Alpine) 2.04'12" ;
  5. Mordaeq-Bret (Porsche) 2.06'00" ;
  6. Coeville-Hendricux (Alpine) 2.06'22" ;
  7. Lefebvre-Delferier (Opel) 2.06'42" ;
  8. Koob-Demuth (BMW) 2.11'42" ;
  9. Mounal-Lhomme (Ford Capri) 2.12'03" ;
  10. Mouton-Conconi (Alpine)

## Nel criterium

Lucien Bianchi

# RUGGITO francese in BELGIO

CHARLEROI - Valevole per il campionato d'Europa, il criterium Bianchi ha veramente vinto la sua prova internazionale. La lotta doveva decidere sin dal prologo dei sei giri previsti nella competizione; a questo punto infatti, prima della partenza del primo giro si poteva trovare Gustavson (Porsche) Rouget (Porsche) Didi (Abarth) Staepelaere (Escort) e Plas (R 17) ai primi posti. Per tutta la lunghezza della prova si poteva assistere a un incrociare permanente fra i piloti, che cercavano di non regalarsi mai niente. Tuttavia il gruppo di testa andava presto riducendosi: Gustavson bruciando la frizione e Plas uscendo di strada e distruggendo la sua Renault 17.

Dopo questa uscita di strada, fortunatamente senza troppo danno per lui e il suo navigatore, Staepelaere non aveva più avversari nel gruppo 2, e andava perfino a dominare in classi superiori, e seguendo i giri pareva volersi sistemare al secondo posto, a solo sei secondi dal vincitore. Rouget, perché si trattava di lui, correva per la prima volta in Belgio, fatto che bisogna ascrivere a suo merito.

Nel gruppo 3, dietro Rouget e Mordaeq, anche le signorine Mouton e Conconi hanno realizzato delle eccellenti prestazioni. Nel gruppo 1 la vittoria è ancora stata conseguita da un francese, Lefebvre (Opel), che si è tuttavia scelto una dei copiloti migliori, Christian Delferier.

André Royez

# MUNARI con 275 cv.

PAVIA - Due Lancia, due Fiat e due Alfa ufficiali saranno sicuramente alla partenza del prossimo Rally delle 4 Regioni che per il primo anno sarà valido anche per il campionato europeo conduttori (coeff. 1).

Massimo ovviamente l'interesse per il debutto rallystico della Stratos 16 valvole che Sandro Munari porterà in gara e la cui potenza sarà di 275 CV, non molti in verità da un punto di vista esclusivamente tecnico, ma tutti utilizzabili anche a basso regime.

Mauro Pregliasco con la Beta coupé gli sarà di spalla mentre a difendere i colori della Fiat ci saranno Paganelli e Bacchelli impegnati oltre che per l'assoluta anche per il campionato italiano attualmente condotto dal duo-Alfa Ballestrieri e Svizzero che saranno ovviamente anche loro della partita.

Il rally si disputerà nei giorni 31 maggio e 1 giugno con partenza dal Castello di Pavia e arrivo a Salice Terme. Comprenderà ben 21 prove speciali e 28 controlli orari per complessivi 780 chilometri.



Solo due decimi in prova a Gropello tra i «big» MUNARI e PREGLIASCO

# STRATOCross quasi BETA

**GROPELLO** - Il sole estivo e Sandro Munari, in pista con la Stratos HF, sono stati i protagonisti dell'interessantissima gara d'apertura a Gropello Cairoli per il Trofeo C.S.A.I. di auto e Rally Cross valido anche per il Trofeo Mariboro di Rally Cross; fin dalle prove del sabato la squadra Lancia, calata in forze in vista del Quattro Regioni prossimo, con una Stratos HF e una Beta quattro valvole con Sandro Munari e Mario Pregliasco si era impegnata al massimo e infatti erano stati spiccati tempi di tutto rilievo (un 51"8 da Munari con la Stratos e un 52" da Pregliasco con la Beta), durante prove accurate di gomme. (In gara poi il solo Sandro Munari con la Stratos dotata di racing radiali Pirelli P7 bollo verde, si è impegnato a fondo in un esercizio di stile che ha mandato in sollacchio il numeroso ed esperto pubblico presente e nulla hanno potuto gli avversari contro il «Drago» scatenato in perfetti controsterzi; Pippo De Stefano poi ha bruciato la frizione in partenza e Pelganta in breve tempo è finito fuori causa con la sua Stratos non a punto, mentre Castagnola e Casati si sono esibiti in un bellissimo duello.

Nel gruppo 3 solito duello tra Crestani che ha la meglio su Galatini rallentato anche da una foratura mentre Carli in lotta con Bilardo si ribalta senza danni.

Nel gruppo 1, mentre Goi ha difficoltà di avvio ed è costretto a recuperare, si scatena una bella guerra tra Lazzati che non cede all'esperto Tenenziani mentre Torriani anima la corsa con la sua rimonta.

Nell'autocross fino a 1000 giallo in seguito a una falsa partenza: ne fa spese Negro tamponato duro da Tombesi e Sanguin. Quando la gara riprende più tardi, scatta al comando Bosca che vince e si rifà ampiamente della sfortunata della mattina quando aveva rotto la campana del cambio. Negro è secondo mentre Tuis in fase di recupero si agganfia con Tombesi e perde posizioni.

Nella classe fino a 1500 solitaria passeggiata del drago rosso Franco Negro seguito da Giacomelli.

Nella classe oltre 1500 dopo un botto senza danni in partenza di Tassone contro il bordo di terra che delimita la pista, bellissimo duello tra Isoardi sempre più bravo e vittorioso sulla sua incredibile Fulvia HF super alleggerita che brucia sul traguardo Gherardi.

Nei prototipi tubolari fino a 1600 ottimo exploit del milanese Caputo che se ne va in partenza mentre alle sue spalle duellano con classe il bravissimo Marengo (che debutta felicemente con il suo prototipo Lancia Beta) e Scanavino sempre spettacolare ma oggi troppo nervoso sul suo BAB.

Nella classe tubolari oltre 1600 gran lotta spettacolare tra Alberto Montagna che in attesa della nuova vettura in costruzione riscatta una partenza non felice con un sorpasso formidabile di Busco ma non riesce a ripetersi con Loro che vince, con bravura.

**Giorgio Rossetto**

**AUTOCROSS 5 giri**

- Classe fino a 1000:** 1. Roberto Bosca (500/1000) 4'35"9; 2. Negro (500/DKW 1000) 4'40"3; 3. Furini (500/900) 5'00"7; 4. Sanguin (500/501) 5"8; 5. Gusmeroli (500/850) 5'04"5; 6. Bonini (500/940) 5'10"1; 7. Tuis (500/1000) 5'12"5; 8. Gilberti (500/940) 5'14"9; 9. Tombesi (500/900) 5'31"6.
- Classe fino a 1500:** 1. Franco Negro (500/1200 DKW) 4'41"7; 2. Giacomelli (Autobianchi) 4'45"5; 3. Soriani (Autobianchi) 4'47"1; 4. Testori (Simca) 4'53"8; 5. Firenze (Topolino) 4'57"2; 6. Pintossi (500/1300) 5'04"7; 7. Marchetti (Volkswagen) 5'07"3; 8. Rangheni (500/1300) 5'14"5.
- Classe oltre 1500:** 1. Michelangelo Isoardi (HF) 4'48"6; 2. Gherardi (Porsche 2200) 4'49"9; 3. Guernelli (Primula) 5'12"4; 4. Tassone (Porsche 2000) 5'17"1; 5. Russo (Ford Mexico) 5'27"1; 6. Benedetti (Citroen X300) a 1 giro.

**Prototipi tubolari fino a 1600 cc.:** 1. Michele Caputo (Porsche 1600) 4'34"5; 2. Marengo (Lancia Beta) 4'37"8; 3. Tomia (Alfa) 4'41"7; 4. Scanavino (Bab Special) 5'06"9; 5. Galatini (Lancia 1600) 5'16"8; 6. Riva (Hot Bird) 5'28"9.

**Tubolari oltre 1600:** 1. Franco Loro (Alfa 2000) 4'21"8; 2. Montagna (Lancia 1800) 4'23"6; 3. Busco (Fiat 1800) 4'29"0; 4. Piccolini (Lancia 2000) 4'36"2; 5. Semino (Lancia 2000) 5'11"4.

**GROPELLO CAIROLI - gara di Autocross e RallyCross - 18 maggio 1975**

**RALLYCROSS - 8 giri**  
**GRUPPO 2 - 4:** 1. Sandro Munari (Lancia Stratos) 7'21"1; 2. Casati (HF) 7'38"3; 3. Castagnola (Fulvia HF) 7'40"5; 4. Berutti (Fiat 124) 8'13"7; 5. Leporace (128/1100) 8'14"9; 6. Goi (Special T) 8'16"6; 7. Cenni (Fulvia HF) a 1 giro.  
**GRUPPO 3 - 1:** Carlo Crestani (Alpine 1600) 7'41"5; 2. Paganini (HF) 8'00"3; 3. Di Lardo (Fiat 1800) 8'18"4; 4. Galatini (Fulvia HF) 8'35"1; 5. Luchino Gianna (Fulvia HF) 8'40"8.  
**GRUPPO 1 - 1:** Alberto Lazzati (128 C) 8'01"8; 2. Terenziani (Kadett 1900 Conrero) 8'83"6; 3. Goi (Rally 2) 8'06"6; 4. Rovello (Alfa 1600) 8'19"8; 5. Toriani (Alfa 2000) 8'20"4; 6. Bion (Rally 2) 8'33"00.

**XI 12 ORE NOTTURNA** - Gara automobilistica di regolarità valevole per il Trofeo Nazionale 2a Zona - Campobello di Mezara 17-18 maggio 1975

**CLASSIFICA**

1. Francesco Taloni (Mini C.) pen. 19,3;
2. Garaffa (Lancia HF) 21,8; 3. Ajmone (Lancia Beta C.) 22,6; 4. Imierito (Lancia Beta C.) 24,8; 5. D'Angelo (Lancia HF) 27,0; 6. Canzonieri (Fiat 127) 28,8; 7. Rausi (F. Coupé) 29,2; 8. Isgrò (F. Coupé) 31,5; 9. Saporiato (Beta C.) 32; 9; 10. Cavallucci (Innoc. 1,3) 41,0; 11. Bosco (Porsche 911/S) 43,9; 12. Calandro (Fulvia R) 50,3; 13. Menichetti (Alfasud) 53,0; 14. Valentini (Fiat R) 1,3) 66,6; 15. Speranza (Fiat 127) 71,7; 16. Moncada (Fiat 130) 73,2; 17. Nenichetti (Fiat 127) 73,7; 18. Cuttitta (Ferrari Dino) 74,5; 19. Licata (A 112) 77,7; 20. Balistreri (Fiat 127) 86,2; 21. Evola (Fiat 850) 87,6; 22. Pernice (Fulvia HF) 88,2; 23. De Pasquale (Fulvia R) 91,0; 24. Parisi (Lancia HF) 99,0; 25. Dalla (Fiat 127) 102,1; 26. Calamia (Mini Cooper 1,3) 103,5; 27. Sirtoli (Lancia Beta) 105,2; 28. Valgiusti (Fiat 127) 112,7; 29. Montalbano (Abarth A112) 116,9; 30. Cresciamanno (Fiat 128) 124,3; 31. Anastasi (A 112) 125,0; 32. Giunta (Fiat 127) 128,9; 33. Dell'Utri (Lancia C) 131,0; 34. Valentini (Lancia HF) 139,3; 35. Drago (Fiat 127) 145,7; 36. Mocerri (A 112-E) 145,8; 37. Acardo (A 112) 149,3; 38. Barbera (Fiat 128) 149,7; 39. Bacarella (Fulvia) 155,9; 40. Bonanno (Renault 5 TS) 156,0; 41. Giannilivigni (Fiat 125 S) 169,9; 42. Loceri (Lancia C) 170,1; 43. Maltese (Fiat 127) 173,3; 54. Campa (Lancia C) 191,0; 45. Caponetto (Fiat 850) 203,4; 46. Bianco (A 112) 225,8; 47. Caimè (Fiat X-1/9) 242,5; 48. Ciferri (Lancia C) 251,6; 49. Puglisi (Fiat 124) 251,9; 50. Bonafede (Fiat 128 R) 256,3; 51. Clemente (Fiat 127) 288,3; 52. Napoli (Lancia C) 378,9; 53. Corleo (Lancia C) 402,1; 54. Campa (Lancia C) 440,5; 55. Ancona (Mini Cooper) 529,3; 56. Maltese (M. Minor MK2) 543,6; 57. Truglio (Fiat 128) 577,1; 58. Pisciotta (Fiat 128 R) 708,9; 59. Maisano (Fiat 128 C) 763,1.

12 Ore di regolarità al romano TALONI

# Crollo by night di GARRAFFA

**CAMPOBELLO DI MAZARA** - In otomila hanno seguito una gara massacrante, snervante, fra le più impegnative che ci siano in regolarità. Una festa tutta paesana, ritornata dopo due anni di sosta forzata, con transenne, sbarramenti che tenevano appena a bada questa folla strabocchevole, quasi come in una corsa di cavalli, che ha fatto mandare in bestia più di una volta i solerti e bravi cronometristi (in tutto 24) per 5 tratti (con 2 timer e 7 tubi) che hanno avuto in Barraja e Cangelosi due perfetti coordinatori.

Alla fine, dopo 12 ore disputate senza interruzione alcuna, dalle 20 di sera alla 8 del mattino, il romano Franco Taloni, della Caserta Corse, dopo una gara intelligente e veramente «regolare», ha potuto fare sua la corsa totalizzando 19,3 penalità nell'arco dei 10 giri (e della prima prova speciale dell'11). del percorso di 30 km di cui 6 dentro le vie dell'abitato e il rimanente nelle frazioni turistiche di Campobello. Taloni e Garaffa erano i «big» di questa corsa, col secondo, però, favorito dalla maggiore conoscenza del percorso e dalle sue avances di attuale capoclassico del campionato.

Furtropo Garaffa è stato, giocato dalla stanchezza di 12 ore di gara ed ha pagato 14 centesimi di secondo alla penultima prova speciale, mentre in questa stessa prova Taloni (su Mini Cooper) ha pagato 1 centesimo di secondo per cui ha vinto la corsa che per la verità lo aveva visto sin dall'inizio battistrada tanto che la classifica parziale, dopo il 9. controllo orario effettuato nel 4. giro, lo vedeva primo con 7,5 penalità, seguito da Garaffa da 9,0. Rausi con 9,0 Ajmone con 9,0 e Luigina Imierito con 11,6. La Luigina, campionessa italiana negli ultimi 3 anni, torinese, era praticamente fuori gara poiché lei corre per la 1a zona del campionato e francamente ci si aspettava di più con la sua Beta Coupé (non per la macchina ma perché il percorso di gara era più «tagliato» per le macchine oltre 1000 mentre per quest'ultime bisognava tirare il «collo» nelle prove speciali); evidentemente anche lei è stata atardata nelle prove speciali ed ha potuto concludere solo al 4. posto con 24,8 penalità. Oltre la torinese in gara vi erano altre 2 donne: Cagerina Campo con HF 1,6 e la fiorentina Grazia Menichetti.

**Nuccio Marino**

# RIGHINI primo nel rally di Faenza

**FAENZA** - Un mini-rally con prerogative anche gastronomiche è stata l'occasione offerta ai suoi soci e simpatizzanti dalla «Società Impiegati Civili» di Faenza. La gara si è svolta su due frazioni di 45 Km. l'una e consisteva in tre settori da percorrersi a medie diverse con controlli segreti. Vincitore è risultato Righini che ha preceduto Troncosi, Lucchi, Pini, Aronti e Mazzoni, mentre tra le dame la Tamburini batte l'Ermini.

# PERTUSIO conferma il pronostico

**FERRARA** - Piero Pertusio con l'immacolabile Fulvia Coupé, favoritissimo della vigilia, ha stravinto il 10. Trofeo Arrigo Gandolfi, prima gara stagionale dell'intenso programma regolaristico come ogni anno organizzato dalla ferrarese Scuderia S. Giorgio.

La gara, molto combattuta specie nelle posizioni di rincalzo dove diversi nomi nuovi sono venuti alla ribalta, si è svolta in gran parte sul collaudato percorso di Villa Fulvia con l'unica eccezione della prova di Pontisette, piuttosto ostica.

Come tradizione in queste gare della S. Giorgio, due sono state le classifiche finali: una per i concorrenti maschili ed una per le dame. Pertusio ovviamente oltre all'assoluto ha primeggiato nella sua categoria, la solita Imierito invece è stata la migliore conduttrice.

**10. TROFEO ARRIGO GANDOLFI - gara nazionale di regolarità auto. Ferrara 11-5-1975. CLASSIFICA CONDUTTORI**

1. Pertusio (Lancia Fulvia) p. 8,8; 2. Panerai (Alfasud) 16,8; 3. V. Forato (Fiat 128) 15,9; 4. T. Forato (Lancia Fulvia) 17,1; 5. Menichetti (Alfasud) 17,4; 6. Borghosio (Alfasud) 17,7; 7. Ghislini (Lancia Fulvia) 19,4; 8. Galletti (Lancia Beta) 19,4; 9. Faldini (Alfasud) 20,0; 10. Barbarino (A 112) 22,8; 11. Tugnoli (Lancia) 23,0; 12. Simonini (A 112) 23,3; 13. Bici (Escort) 23,4; 14. «Checco» (Alfasud) 23,7; 15. Calise (Fiat X-1/9) 25,5; 16. Mologni (Fulvia) 29,2; 17. Zucchi (Fiat 500) 29,7; 18. Testoni (Fulvia 1,5) 29,9; 19. Reano (Fulvia) 30,9; 20. Ghinelli (Fiat 850) 32,0; 21. Calogera (Fulvia S) 36,4; 22. Paoli (Fulvia) 44,7; 23. Tugnoli (Giulia) 59,8; 24. Mazza (Fiat 500) 62,7; 25. Ruozzi (Fulvia) 65,5; 26. Galeotti (AR 1750) 69,2; 27. Ferrioli (Alfasud) 76,2; 28. Toniato (Simca) 87,3; 29. Ciani (Renault) 89,2; 30. Mariotti (Porsche) 93,4; 31. Cavallari (Fiat 500) 116,3; 32. Lazzarini (Mini Mini) 127,3; 33. Cattarin (Simca) 151,0; 34. Taverna (Fiat 850) 181,4.

**CLASSIFICA CONDUTTRICI**

1. Imierito (Lancia Beta) p. 12,0; 2. Castillet (Fulvia) 17,1; 3. Menichetti (Fiat 127) 21,0; 4. Negretti (A 112) 34,9; 5. Mancina (Fiat 500) 35,4.

**Le prossime date del campionato CSAI auto-rallycross**

**25 maggio:** San Martino (Ferrara) - E, C

**8 giugno:** San Martino (Ferrara) - E, C

**22 giugno:** Le Grazie (Civitanova Marche) - E, C

**29 giugno:** Gropello - J

**6 luglio:** Moncalieri (Torino) - E, C, J

**13 luglio:** Ornavasso (Domodossola) - E, C, J

**15 agosto:** Falchetto (S. Stefano Belbo) - E, C

**24 agosto:** Maggiore - J

**7 settembre:** Spresiano (Treviso) - E, C

**7 settembre:** La Cisa (Roma) - J

**21 settembre:** Gropello - J

**5 ottobre:** Lonato (Brescia) - E, C

**12 ottobre:** Gropello - J

**26 ottobre:** La Cisa - E, C

● **NOTA** - E: Gare di vetture elaborate; C: Gare di prototipi tubolari; J: Gare di vetture secondo l'annesso J - E - C: Autocross; J: Rally Cross.



Rubberi, a sinistra, si complimenta con i vincitori Mattiazzo-Laschi

## Ora (per prudenza) chiamati raduni I mini-rallies toscani accettati dalla CSAI?

FIRENZE - Si sta profilando la possibilità di un accordo sulla questione dei mini rally in seguito all'azione portata avanti dalle scuderie. In questi ultimi tempi la «Biondetti» si è data particolarmente da fare anche con contatti diretti con la CSAI per trovare una soluzione. E per dimostrare coi fatti che gli intenti sono seri ha organizzato l'Autoraduno del Giugioleto nelle colline del Chianti, sulla falsariga di quanto era stato fatto coi mini rally dell'anno scorso.

Partenza alle 23, termine alle ore quattro; trenta partiti e soprattutto uno sforzo organizzativo particolare in modo da evitare ogni complicazione e garantire la sicurezza. Sui 171 chilometri del percorso vi erano infatti ben 18 postazioni con carri attrezzi, ambulanze, servizio antincendi il tutto collegato perfettamente dai CB del Gruppo Chianti. Tutti particolari questi seguiti con attenzione dal direttore dell'ACI Firenze, dottor Pampaloni, che ha anche assistito alla partenza. E tutto è infatti filato liscio come l'olio dimostrando che queste gare, se ben organizzate, non sono affatto pericolose come invece nelle scorse settimane si è indotto a credere Questure e Prefetture da parte della CSAI.

Riteniamo che l'«esame» della prova del Chianti sia stato superato a pieni voti: ha dimostrato che tali manifestazioni sono la base della attività agonistica, che da essa possono venire nuovi piloti, che vitalizza le scuderie. Proprio per tutti questi motivi la Biondetti, che ha organizzato il «raduno» con la collaborazione della Scar-Autostrada e del comitato turistico di San Polo in Chianti, ha proposto all'ACI ed alla CSAI di «provincializzare» le operazioni burocratiche per i mini rally, dando poteri in materia ai rispettivi ACI di competenza, fermo restando le garanzie di sicurezza e di organizzazione. Il mancato invio di telegrammi di diffida da parte della CSAI sembra confermare che ci si sta

Sempre POLEMICHE!

Contestate le classifiche

## Aumentano i piloti delle «STOK»

EMPOLI - Aumentano i piloti delle Stock-Car e Super Stock: 55 sono stati infatti gli iscritti alla Coppa del Monte, dei quali una decina della F-Super Stock. I debuttanti hanno movimentato le quattro batterie sia con nuove macchine, sia per l'inesperienza che in queste corse vuol dire spettacolo.

Nuovi equipaggi sono venuti da Firenze ed altre località toscane con varie Fiat 1500, Alfa Romeo Giulietta Sprint e GT, Ford inglesi e tedesche, con i «colori» di garage, officine, carrozzerie, bar, piccole aziende dell'industria. Contrariamente alle altre prove la finale non è stata eccessivamente combattuta, mentre i piloti non si sono risparmiati — le auto ne hanno fatto le spese — nelle batterie di qualificazione. Al termine della giornata di gara alcuni reclami sono stati presentati per presunte irregolarità ai motori (ancora non ne conosciamo l'esito); vari i guasti meccanici che hanno appiattito ben sei dei dodici finali.

Le gare di Empoli sono finite questa volta in un clima un po' polemico in seguito alla classifica finale. In un primo momento ai cronometristi modenesi (presenti per la prima volta ufficialmente) è risultato un vincitore, mentre al contigrafo della F.I.S.C.A.R. era un altro. Dopo una lunga riletura delle tabelle è stato proclamato vincitore Leonetto Leporatti e la sua Fiat 1500. Contestazioni si sono invece avute per le piazze d'onore da parte di alcuni concorrenti. D'altra parte occorre riconoscere che è veramente difficile per le attuali condizioni fare i contigrafi in quanto la limitata lunghezza della pista, 400 metri in pratica non è mai libera e complica ulteriormente le cose.

Tornando alle gare, la prima batteria Stock su trenta giri, è stato un discorso fra Dimitrio e «Charlie Ontario» con Scannini terzo incomodo. Alla fine Dimitrio ha prevalso, mentre Charlie ha staccato di un giro Scannini.

Nella seconda batteria ben tre i piloti a pieni giri: vince Degli Innocenti di stretta misura su Bigalli e Zaroni. Nel terzo turno, che sarà poi il più combattuto, Leporatti dimostra di essere in buona giornata (poi vincerà la finale), e regola Baronti; terzo è Panieri ad un giro. Viene invece squalificato Borracchini e richiamati altri piloti per scorrettezza.

Nella quarta batteria Diazzi, pilota anche delle Super, non ha problemi e dà un giro al secondo arrivato Parri ed al terzo Montanelli. In gara anche una donna alla sua seconda esperienza: Maggolina Marianelli, che termina settima ma comunque davanti ad altri tre piloti.

Quindi la finale su quaranta giri con il successo di Leonetto Leporatti di stretta misura su Degli Innocenti, gli unici a giri pieni. Terzo è Dimitrio, quarto «Charlie Ontario», quinto Angiolo Parri, tutti ad un giro, sesto Luciano Parri a tre giri. Questa classifica potrebbe comunque subire variazioni dopo i reclami.

Per le Super Stock, oggi con un po' più di partecipanti, doppia affermazione di «Ruota Gialla» in entrambi le manches di 25 giri e giornata sfortunata di Diazzi, dominatore delle gare precedenti, fermato nella prima ed attardato nella seconda batteria da noie meccaniche. Nel primo turno dietro a «Ruota Gialla» si era piazzato Gualdi, terzo Angelo Parri. Sfortunato anche Sfrangerci, fermato al secondo giro da un guasto. Nella seconda manche dietro a «Ruota Gialla» si è piazzato Gualdi.

Prossima gara ad Empoli il 25 maggio alle ore 16.

## Rivincita nel Rally del Gargano

# Un po' DI GIOIA (anche ALFASUD..)

FOGGIA - Si ripete il duello Porsche con la rivincita di Di Gioia in coppia con Laura Marini su Bompani-Bompani al termine del terzo Rally Nazionale del Gargano, prova valida per il trofeo dei Rally Nazionali terza zona.

Il rally attivamente organizzato dall'automobile Club Foggia e dal suo direttore Dott. Domenico Raisa vedeva schierati al via 42 equipaggi e tutto lasciava prevedere un duello limitato alle tre Porsche di Bompani, Di Gioia e di Mancini e alla Stratos di De Vivo-Pucillo con qualche possibilità per l'Opel Ascona Gr. 2 di Bauce-Calore e per la sempre valida HF 1600 di Cantelli Paccagnella. Queste previsioni venivano confermate dalla prima speciale, la salita di Monte Sant'Angelo vera propria prova di velocità pura che vedeva Di Gioia precedere di cinque secondi Bompani seguito da Bauce, Cantelli e Ricceri al sesto posto però s'insertisce una vettura del gruppo 1 quella preparata da Carenini di Bonamico staccata di 45".

Le seguenti prove speciali su sterrato mettevano ulteriormente in risalto le possibilità delle vetture Gr. 1 d'insertarsi nella lotta per i primissimi posti; infatti man mano che si procede scompaiono di scena prima la Porsche di Mancini per uscita di strada e l'Ascona Gr. 2 di Bauce, mentre la Stratos di De Vivo è attardata da un urto e dovrà ritirarsi all'ultima prova. Poi scompaiono l'HF di Cantelli e la Fiat Abarth di Ceri mentre Bompani per un cambio di gomme perde minuti preziosi ed un controllo orario; da tutto questo si avvantaggiano le vetture Gr. 1 che vengono di prepotenza alla ribalta in un Rally vero e proprio che se si prescinde dalla prova di Mont'Angelo ripetuta due volte non rispecchia la tendenza velocistica attualmente in auge e che quindi per mette anche alle vetture meno potenti di ben figurare. Ciò viene confermato nell'ultima prova speciale dove Ravaoli-Mazzoni riescono a realizzare il miglior tempo con la piccola Alfa Sud T Gr. 1.

Fuori discussione il primo posto di Di Gioia vincitore di cinque delle sette prove speciali Bonamico è ottimo secondo, Tabanelli con la sua grossa Opel e Ravaoli con la sua Alfa Sud T quarto, tutti appartenenti al gruppo uno, mentre Bompani deve accontentarsi del quinto posto. In ottima evidenza anche altri concorrenti delle Gr. 1 come Riccardi-Pereni su Ascona settimi, Bendini-Repetto su 128 Coupé ottavi, e Ciraci-Vendramin su Ascona decimi, benché alla loro prima esperienza. Alla fine un reclamo di Tabanelli per irregolarità dell'Ascona di Bonamico faceva prendere la decisione di verificare le due vetture ed inoltre d'ufficio quella di Riccardi (ancora un'Opel Ascona) le quali risultavano tutte irregolari a causa delle molle delle sospensioni anteriori. In attesa di una decisione definitiva, non possibile in loco, si procede alla distribuzione dei premi d'onore all'intervento delle autorità.

### Vito Lattanzio

III RALLY DEL GARGANO - Gara nazionale valevole per il TRN - Foggia 10-11 maggio 1975

#### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Di Gioia-Marini (Porsche Carrera) penet. 586/2; 2. Bonamico-Feresi (Opel Ascona) 651; 3. Tabanelli-Capra (Opel Commodore) 760; 4. Ravaoli-Mazzoni (Alfa Sud GT) 900; 5. Bompani-Bompani (Porsche Carrera) 906; 6. Bolongino-Mass (Fiat 128 Coupé) 1019; 7. Riccardi-Pereni (Opel Ascona) 1034; 8. Bendini-Repetto (Fiat 128) 1035; 9. Mucelli-Berardi (Fulvia HF) 1067; 10. Ciraci-Vendramin (Opel Ascona) 1139; 11. Spicchi-Damiani (Fiat 128) 1167; 12. De Marco-Angelillo (Abarth A 112) 1205; 13. Castellano-Del Pirro (Alfa Sud T) 1206; 14. Maggiore-Trusso (Alfa Sud) 1302; 15. Frago-la-Di-Giorgio (Simca Rally 2) 1220; 16. Scudieri-Perri (Fiat 124 Abarth) 1247; 17. Oliviero-Russo (Fiat 128) 1344; 18. Balestra-Mitruccio (HF) 1600) 1350; 19. Mazelli-Olivo (Alfa Sud) 1372; 20. De Angelis-Rizzo (Opel Ascona) 1408; 21. Antonacci-Bianco (Mini Cooper 1300) 1417; 22. Donato-Torshio (Autobianchi A 111) 1495; 23. Capobianco-Catania (Simca Rally 2) 1540; 24. La Rovere-La Rovere (Fulvia Monte Carlo) 1555; 25. Simone-Celia (Alfa Romeo GTA) 1598; 26. Santoro-Accarone (Fiat 128) 1984; 27. Tamborino-Ganovese (Fiat 127) 2132; 28. Trivellini-Piccelli (Fulvia 1300) 3312; 29. Lo Forese-Rondinella (Fiat 127) 3555.

AUTORADUNO DEL GIUGIOLETO - Gara chiusa di regolarità sprint - S. Polo 10-11 maggio 1975

#### CLASSIFICA FINALE

1. Mattiazzo-Laschi (Porsche 2700) pen. 7 28 9; 2. Bigliuzzi-Borghini (Alfa Sud T.I.) 7 35 0; 3. Gragnoli-Cortesi (Simca Rally 2) 7 49 1; 4. Landuzzi-Cellesi (Simca Rally 2) 7 58 1; 5. Agnorelli-Bruni (G.T.V. 2000) 7 59 5; 6. Delli Guanti-Cappelli (Alfa Sud T.I.) 8 03 2; 7. Bernini-Cellesi (Cooper) 8 14 1; 8. Fidanza-Benicassa (A.R. G.T.V.) 8 15 1; 9. Fregoso-Fantappiè (Porsche 914) 8 16 5; 10. Vangelisti-Fani (Fiat 124) 8 17 2; 11. Fusi-Mazzoni (Alfa Sud) 8 19 4; 12. Marzi-Tirossi (Fiat 124) 8 21 3; 13. Corielloni-Paoletti (Porsche) 8 22 3; 14. Checchi-Checchi (Fiat 128) 8 22 8; 15. Brogi-Mazzetti (Fulvia HF) 8 27 4; 16. Aceronni-Gironi (Fiat 128) 8 36 3; 17. Taddei-Ilisni (Fiat 128) 8 37; 18. Mazzi-Cova (Fiat 127) 8 41 1; 19. Gatteschi-Marittoni (Fiat 850) 8 42 5; 20. Innocenti (Morris) 8 53 6; 21. Sgrignani-Sgrignani (Lancia HF) 8 56 6; 22. Palchetti (Citroen GS) 9 14 6; 23. Taddei-Marchiani (A 112) 9 25 8; 24. Cao-La Casella (Morris) 9 59 9; 25. Serni (R. 4) 10 15 1; 26. Pasi-Sparanza (Renault 8/S) 11 39 2; 27. Delli Guanti-Monaco (Fiat 128 C) 12 02 8.

avviando verso una soluzione positiva della questione.

Venendo alla gara notturna — che tuttavia ha visto un suo pubblico specie alla prova speciale ripetuta tre volte — il successo è andato alla coppia Mattiazzo-Laschi su Porsche 2700 che ha superato di stretto margine la Alfasud TI dell'equipaggio composto da Bigliuzzi e da Marisa Borghini. Interessante la lotta a distanza nelle prove speciali fra il pilota della Mugello e quello dei Piloti Sinesi. Poco più di un secondo e mezzo di distacco fra i due nella prima prova; quasi quattro invece nella seconda, mentre nella terza l'Alfasud TI ha dimostrato tutte le sue possibilità sportive, finendo a soli quattro decimi di secondo dalla Porsche. Buona anche la prova di Gragnoli (un ritorno) e Landuzzi



Questo è l'obiettivo della sortita CARPI-ROGANO che vuol rispondere anche alle critiche di credibilità avanzate da Ferrari

# La CSI sarà democratizzata?

## SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - Iniziativa nei giorni caldi post Gran Premio di Spagna, l'ondata di critiche della nostra CSAI nei confronti della CSI ha avuto il suo (momentaneo) epilogo mercoledì mattina nella sede dell'ACI a Roma dove in una seduta-fiume il Consiglio Nazionale della CSAI ha approvato all'unanimità la proposta italiana per la riforma delle istituzioni sportive internazionali.

Che la nuova CSAI semi-democratica avesse inserito nella sua più recente linea politica anche la lotta alle inattuati strutture della CSI lo si era comunque capito fin dalla prima riunione del comitato esecutivo, capitato pochi giorni prima del convegno ginevrino della CSI dove, tra le altre cose, doveva essere affrontato lo scottante problema del serbatoio Autodelta. In seguito, all'indomani dei fatti di Spagna, la CSAI entrava direttamente in campo apero divulgando una nota che conteneva alcuni suggerimenti per la FIA che in particolare veniva invitata a rafforzare le strutture operative della CSI ed a riprendere seriamente in considerazione la proposta italiana sulla F.I.

Erano i famosi quattro punti che hanno provocato la reazione dell'ingegner Ferrari sul «Cor-sera» ma non era che l'inizio. Inviati a Roma i membri del Consiglio Nazionale si sono visti consegnare un documento (sono oltre 230 righe dattiloscritte) estremamente critica e che mette in discussione gli interi apparati burocratici della FIA e della CSI, invitando questi ultimi organismi a seguire l'esempio della CSAI che recentemente ha dato uno scossone alla sua regolamentazione ed ha scelto una strada più consona ai tempi attuali.



Rogano e Carpi de Resmini al GP di Montecarlo, dove hanno trascorso gran parte del loro tempo ai box Ferrari. La violenta sortita anti CSI al Consiglio Nazionale è servita a Rogano anche per assicurarsi la solidarietà dei presenti, dopo le accuse di Ferrari alla sua autocritica post-Spagna.

ti del corposo documento che, ripetiamo, mette in discussione l'intero apparato della CSI.

«Dal dopoguerra ad oggi — esordisce la CSAI — si è accentuata la sostanziale incapacità della CSI ad affrontare in maniera adeguata i problemi presentatisi nei vari settori ed in particolare in quello della sicurezza con conseguente minaccia di accusa da parte dell'opinione pubblica».

Tra le cause dell'incapacità della CSI viene messa in risalto la mancanza di autonomia amministrativa (situazione del tutto paradossale perché proprio la CSI con le sue entrate assicura la vita della FIA) mentre d'altra parte appare chiaro che i rappresentanti di ogni nazione che sono chiamati a fare parte dell'organismo internazionale sono per forza di cose troppo legati agli organizzatori ed in ultima analisi è l'interesse di questi ultimi a prevalere.

Particolarmente sotto torchio viene messo il codice sportivo internazionale accusato di riflettere lo spirito paternalistico di un'epoca superata e soprattutto di non concedere sui campi di gara alla CSI alcuna possibilità giuridica ma (vedi Spagna) di affidare qualsiasi vertenza ai commissari sportivi locali che naturalmente fanno spesso il gioco degli organizzatori. Altrettanto assurda la mancanza di distinzione tra settore dilettantistico e settore professionistico con la CSI che è costretta a dedicare la maggioranza delle sue attenzioni proprio a quel settore (quello dei professionisti) che è in gran parte regolato da norme (rapporti sponsor-costruttori, sponsor-piloti ecc) che sono al di fuori del codice sportivo. Dunque, una situazione del tutto paradossale.

Gravissima inoltre, secondo la CSAI, la mancata accoglienza in seno agli organismi deliberativi della CSI delle componenti più attive e concrete dell'automobilismo, vale a dire i costruttori ed i piloti che sono stati costretti a dare vita a gruppi speciali (ass. costruttori F.I. e GPDA soprattutto) che considerano come loro diretti interlocutori soltanto gli organizzatori, contribuendo a creare un processo disregolatore di fronte al quale è la CSI è rimasta del tutto inerte.

La riforma della CSI dovrà essere dunque attuata in primo luogo acciogliendo tra le sue file i rappresentanti dei piloti, dei costruttori e degli organizzatori mentre al presidente dovranno essere accordati poteri per gestire in completa autonomia il bilancio dell'organismo. In merito a quest'ultimo problema la situazione è perfino ridicola e ne è testimonianza il caso del serbatoio Autodelta che, discusso e chiacchierato da tempo, pare non sia mai stato collaudato direttamente dalla CSI anche per mancanza di fondi.

Infine si auspica la totale riforma del codice sportivo internazionale in modo da tenere conto dei radicali mutamenti intervenuti negli ultimi anni ed in attesa del varo si dovrà emanare una serie di norme speciali (valide per le sole gare dei campionati FIA) che accordino il permesso di organizzazione e l'approvazione del regolamento soltanto alla CSI, mentre in ogni gara dovrà essere presente un collegio di commissari sportivi dotati di pieni poteri e dipendenti direttamente dalla CSI alla quale competerà anche l'omologazione dei risultati e l'applicazione delle penalità.

## Non conterranno gli stranieri nei punteggi tricolori

ROMA - La novità (che in realtà poteva essere divulgata quando le decisioni sono state prese ed invece è passata stranamente sotto silenzio) è contenuta nell'Annuario CSAI '75 ma dal momento che per un bel pezzo a possedere il «preziosissimo» libretto saranno soltanto alcuni «fortunatissimi», pensiamo sia utile renderla nota. Da quest'anno dunque i punteggi per l'attribuzione dei vari campionati italiani e relative Coppa CSAI di classe saranno stilati senza tenere conto dei piloti stranieri che nelle gare internazionali si siano eventualmente piazzati nei primi sei posti.

In realtà si tratta di un ritorno all'antico perché già qualche anno fa le classifiche erano lette ignorando gli stranieri, poi qualcuno obiettò che sportivamente era abbastanza regolare nove punti al primo italiano arrivato alla fine della 1000 Km. di Monza o della 500 Km. dell'Euro-Turismo anche se in realtà si era piazzato in fondo alla classifica. Sotto un certo punto di vista il ragionamento era giusto ma ancora ti che hanno fatto ultimamente notare come più giusta l'obiezione dei diretti interessati: l'ormai logoro regolamento dei campionati italiani sia in ogni caso colpevole di grosse sperequazioni obbligando i piloti di alcune classi a lottare in numerose gare con equipaggi ufficiali mentre altri non avevano questo handicap.

Dunque, entrambi i metodi sono tutt'altro che alieni da difetti ed ancora una volta la CSAI non è riuscita a trovare una vera soluzione ma ha preferito trincerarsi dietro palliativi momentanei. Una svolta comunque ci vuole, ed al più presto perché, a parte il grosso problema del monte premi obbligatorio, è abbastanza ridicolo porre sullo stesso piano gare valevoli per il campionato Mondiale Marche ed altre della durata di 25'.

● Evidentemente alla CSI non interessa molto che i vari campionati internazionali abbiano uno svolgimento almeno decente. Depauperato della maggior parte delle gare il Campionato Euro-GT sta vivendo una stagione piuttosto striminzita eppure a Vallelunga che chiedeva di subentrare ai rinunciati organizzatori di Nivelles l'8 giugno è stato risposto picche.

## I delegati assenti sotto accusa

ROMA - «Spero di rivederli prima dell'estate». Con questa frase l'ingegner Rogano si era accomiatato dai membri del Consiglio Nazionale poco dopo avere assistito all'insediamento ufficiale il primo marzo a Torino. La necessità che la proposta italiana di ristrutturazione della CSI fosse approvata all'unanimità dalle intere gerarchie del nostro governo sportivo ha creato l'occasione per far rispettare immediatamente il nuovo regolamento della CSAI che prevede «almeno» una riunione annuale del Consiglio.

Alla prima parte della riunione ha presenziato il presidente dell'ACI Carpi De Resmini che è stato autore di un intervento piuttosto violento nei riguardi della CSI (emanazione diretta della FIA della quale è vice-presidente) ma soprattutto l'ex-segretario dell'on. Nenni ha sorpreso l'uditorio per una non meno violenta presa di posizione contro i membri del consiglio che non erano presenti nella sala.

In particolare il presidente Carpi si è scagliato contro il rappresentante della FISA Zagari, a stento difeso dai vice-presidenti Beccarini e Filippi (che si sentivano dire da Carpi che la loro presenza li vedeva operanti in altre vesti) e poi completamente riliabiato perché l'assenza era in realtà solo un piccolo ritardo, mentre era destinato a restare nel libro nero della riunione un altro illustre assente della giornata: il rappresentante dell'ANFIA Marsaglia. Addirittura Carpi proponeva che fosse inviato immediatamente un telegramma piuttosto risentito al rappresentante assente ma, visto che i pareri in proposito non erano unanimi, veniva scelta la strada più formale della protesta per lettera.

Anche l'apertura della discussione dei problemi prettamente nazionali è stata piuttosto peccata a causa del «grido di dolore» di alcuni delegati di zona (soprattutto quelli che non sono stati chiamati in una delle sottocommissioni recentemente formate) che lamentavano l'assoluta staticità della loro posizione e la impossibilità di creare un dialogo tra la base e le alte sfere dell'esecutivo.

«All'indomani della mia elezione mi sono incontrato con alcuni miei elettori ma da allora non mi è stata data alcuna possibilità per una azione concreta», — deplorava il delegato dell'Abruzzo Leandro Terra, mentre il rappresentante della Liguria, Berio, metteva sotto torchio l'esecutivo accusato di non rendere noto per tempo ai membri del consiglio nazionale l'ordine del giorno delle sue riunioni. A questo punto la discussione si vivacizzava soprattutto perché Rogano ribatteva che sarebbe stato del tutto inutile rendere noti gli argomenti che sarebbero stati discussi quando ormai i delegati di zona non avrebbero avuto l'opportunità di un intervento all'ultimo momento mentre sarebbe stato auspicabile che la «base» suggerisse di volta in volta i problemi ed i casi più urgenti da risolvere.

Una puntualizzazione piuttosto importante dunque è stata un po' la figura del delegato e, ribaltando i termini del problema, concede alla base un maggior spazio operativo pur se a decidere in definitiva saranno sempre le alte sfere. Comunque qualche cosa si muove anche perché è stato concesso ai membri del consiglio di partecipare (senza naturalmente il voto) alle sedute dell'esecutivo.

L'idea di Rogano è stata ad onor del vero ripresa da una nota iniziativa di Palangio che tempo fa aveva proposto al delegato Saliti la formazione di una commissione rivelatisi difficile da partecipare mentre fra breve l'obbligo di comparire rimetterà tutti al lavoro. Intanto è stato varato un ennesimo comitato di lavoro formato da alcuni delegati (presidente Berio e membri Terra, Uberti, Cenciarini e Saliti) incaricati di formulare una regolamentazione che conceda una identica struttura a tutte le commissioni.

Un'ultima annotazione. Un paio di giorni prima della riunione era stato annunciato che questa sarebbe stata aperta anche ai giornalisti ma all'ultimo momento lo sciopero del settore ha consigliato di procedere a porte chiuse. Tutto sommato pensiamo che, data l'inverata abitudine della CSAI al silenzio ad alta segretezza, mai sciopero sia stato salutato con ugualezza.

Daniele Buzzonetti

## Rifutati più premi alla F. Italia

ROMA - Interrogato in proposito alla accomodata inviata alla CSAI dai piloti della F. Italia che chiedono l'auumento dei monte-premi, l'ingegner Rogano (con gran gioia dei diretti interessati, pensiamo) è letteralmente caduto dalle nuvole ed ha ammesso di ignorare il problema. Informato dell'argomento, il presidente ha dichiarato che in fatto di soldi occorre andare estremamente cauti. «Che cosa possiamo promettere — ha detto — se le cifre a nostra disposizione sono quelle che sono? Per accentuare la F. Italia dovremmo alleggerire qualche altra voce e dunque saremmo da castigare».

Rogano ha infine ammesso che si sta instaurando una nuova linea della CSAI che porterà nella prossima stagione a concedere maggiori aiuti agli organizzatori delle gare piuttosto che ai piloti in modo da garantire a questi ultimi la possibilità di correre. «Contributi sì, ma ad un patto — ha concluso il presidente-ingegnere — che gli organizzatori tengano interamente fede al loro calendario. In caso contrario si congherà l'intera cifra promessa per la stagione».

Alla fine della riunione romana un lungo applauso ha salutato l'inizio della crociata internazionale e l'unico problema che si presentava era la scelta del destinatario a cui inviare il documento di riforma: alla CSI direttamente oppure alla FIA. Alla fine si propendeva per quest'ultimo organismo che domanda alla CSI l'esercizio del potere sportivo e dunque acciogliendo nella proposta di scaltare totalmente le radici della CSI, cosa che decisamente non converrebbe a Germania o Inghilterra, abituate da anni a sentirsi difficilmente rifiutare ogni loro egotistica richiesta.

E vediamo ora di riassumere i punti salienti



# Appuntamento con i 32 migliori europiloti a JESOLO

**LE PROSSIME GARE**

**JESOLO** - La quarta edizione della Coppa dei Campioni assume nell'annata agonistica un sapore sportivo di grande rilievo. Contenuta com'è stata a solo 32 piloti, i migliori d'Europa, pur essendo più selettiva (ed anche nella presenza italiana ridotta a solo otto conduttori), sarà in buona sostanza un anticipo della prova iridata del Paul Ricard. E' diventata in appena quattro anni la classica internazionale la più ambita e ricercata dai piloti, anche per lo spettacolo che fa da cornice.

Quest'anno sarà presente anche François Goldstein, il quattro volte Campione del Mondo, che sinora l'aveva in un certo senso snobbata, ma in cerca com'è di spazio agonistico, la sua presenza è un campanello d'allarme per il vertice che comprende Fullerton, Proust, Larson, Brandhofer ed i nostri Necchi e Gabbiani. Sono i sette fra i quali andare a trovare la sera del 25 il vincitore. Cosa strana, parte con un punto interrogativo Gabriele Gorini, il non dimenticato due volte vincitore della Coppa. Sapremo a Jesolo se la sua asseffazione al nuovo mezzo e se il disagio morale che sembra accompagnarlo in questo periodo è cosa d'altri tempi, oppure handicapa ancora da superare.

Come gara di contorno, una Coppa Nazionale Junior con la partecipazione degli otto piloti selezionati per il Campionato del Mondo Junior, affiancati da altri sei che in questo periodo vanno mietendo vittorie. Ecco il quadro dei partecipanti:

**COPPA DEI CAMPIONI**

**Austria:** Toni Zoessler, Albert Bleyler, Richard Robbnyg. **Germania:** Armin Habne, Helmut Brandhofer, Norbert Bruchner, Mike Kortzen, George Belfoff. **Svizzera:** Marcel Gysin, Erik Hagenbuch, Marcus Wepfer. **Belgio:** François Goldstein, Marc Wouters. **Danimarca:** Uffy Nielsen. **Francia:** Alain Proust, Patrick Terraux. **Gran Bretagna:** Terry Fullerton, Roger Mills, David Ferris. **Olanda:** Anton Vaan Gaalen. **Svezia:** Leif Larsson, Lars Forsman. **Italia:** Piero Necchi, Felice Rovelli, Elio De Angelis, Paolo Bernazzoli, Giuseppe Gabbiani, Gabriele Gorini, William Santini, Renzo Giugni.

Non ancora definita la rappresentativa del Lussemburgo.

**COPPA JUNIOR**

Andrea De Cesaris, Roberto De Angelis, Corrado Fabi, Luigi Casiraghi, Paolo Bandinelli, Edgardo Bianchi, Enrico Cavalleri, Aurelio Scarabelli, Roberto Ravaglia, Emanuele Pirro, Pietro Sassi, Walter Masini, Pierluigi Giacchetto, Andrea De Angelis.

**Massignan e Silvestri le sole eccezioni nella pista Azzurra**

**JESOLO** - Sulla pista Azzurra, se non ci fossero stati gli interventi vittoriosi del milanese Massignan e del bresciano Silvestri, sarebbe stato totale predominio, del resto meritato, dei piloti veneti che aumentati di numero e di capacità agonistiche, oltre a difendere con successo in tutte le gare, ne vanno facendo di proprie anche in numero considerevole. Era valida del resto la gara di Jesolo per il Campionato Regionale e tale validità ha fatto fare il pieno alla pista.

Ha cominciato Padovan, nella prima categoria della classe 100, a coniare il verbo vincitore dopo un duello vittorioso con lo slavo Prek nella prima delle due manche e con Poverlone nella seconda, prima che questi s'infortunasse. Poi la pausa, nella seconda categoria, della vittoria del lombardo Massignan su Boldrin e De Min, due validi piloti veneti. Massignan per andare a vincere è stato spinto anche dalla sfortuna di Roberto Ravaglia che in gara in modo particolare da una serie di panne.

Vendrame, Vit e Peruzzetto è stato il trio della terza categoria che si è dato tanto da fare. Ai valori, quasi sullo stesso piano, è provata la grinta ed il senso tattico. I tre sono arrivati nell'ordine elencato nelle due finali: prima per Vendrame, il bresciano Silvestri è l'altro guastafeste, nella classe 125 I categoria, della vendemmia veneta. Non ha dato respiro né possibilità a Bressan ed al compagno Gardoni. Ha vinto da lontano senza neanche tanti problemi. Dieci no 1 tre, Rosso e Marcolongo, ma senza eccessive pretese. Nella seconda categoria della stessa classe Fabio Rosso, De Min Ramon e Nervi sono stati tre che, dall'andamento della gara, avevano la possibilità di farla propria

**LE CLASSIFICHE**

- 100 I. - 1. Padovan; 2. Pivato; 3. Prek; 4. Poverlone; 5. Jando.
- 100 2. - 1. Massignan; 2. Boldrin; 3. De Min; 4. Barozzi; 5. Santini.
- 100 3. - 1. Vendrame; 2. Vit; 3. Peruzzetto; 4. Tubiana; 5. Tiso.
- 125 1. - 1. Rosso; 2. De Min; 3. Nervi; 4. Bressan; 5. Filippini.
- 125 I. - 1. Silvestri; 2. Genaro; 3. Gordoni; 4. Rosso; 5. Marcolongo.

**Recital BANDINELLI tra i giovanissimi nell'infuocata PARMA**

**PARMA** - Romano Zani, nella cento seconda categoria, e Paolo Bandinelli, nella terza, hanno sulla pista di Parma messo un probante fermo alle continue vittorie rispettivamente di Sassi e Sisti, i due che a cominciare da aprile hanno spopolato in tutte le piste. Più deciso e autorevole il fermo messo a Sisti dal toscano Bandinelli, che si è preso il lusso di battere nettamente nella manca una volta lo stesso Sisti e nell'altra Boin, altra vedetta della classe giovanile. Zani, invece, per raggiungere la meritata vittoria è stato in un certo senso agevolato da Sassi in panne nella seconda finale. Bianchi, sempre nella stessa categoria, ha alternato una bella manca giungendo dietro Zani, mentre nella prima era stato preceduto dai due rivali. Poi c'è stato il recital di Bandinelli che si va' attaccando alla ribalta agonistica dei giovanissimi sempre con più decisione e grinta. Un pilota, il toscano, che farà senz'altro della lunga strada specie con la passione del padre.

Bruno Silvestri, sempre lui, nella prima della 125, questa volta senza l'incomodo Vitali, alla vittoria di Jesolo ha fatto seguire quella non meno preritoria di Parma, battendo Gardoni che si è dimostrato più maturo del solito. Dopo i due validissimi, sono giunti Walter Viti e Gianfranco Ferrari, impotenti ad aggirare la netta supremazia tecnica dei due protagonisti al vertice.

Più equilibrata sportivamente la gara della seconda categoria, specie nello scontro tra Loris Biagini e Luigi Guerra, due piloti non nuovi a posizioni agonistiche di rilievo. La partita si è chiusa a favore e, del resto con merito, di Biagini. Tra Maraggi e Cavagni c'è stata, alle spalle delle due lepri in fuga, una lotta tra mastini quali sono i due quando sono presi dalla febbre agonistica.

**LE CLASSIFICHE**

- 100 2. - 1. Zani; 2. Bianchi; 3. Co; 4. Sassi; 5. Manzieri.
- 100 3. - 1. Bandinelli; 2. Boin; 3. Sisti; 4. Oppici; 5. Panari.
- 125 I. - 1. Silvestri; 2. Gardoni; 3. Volta; 4. Ferrari; 5. Tafuni.
- 125 2. - 1. Biagini; 2. Guerra; 3. Maraggi; 4. Cavagni; 5. Spada.

24-25 maggio - **PISTA AZZURRA** - Jesolo - IV Coppa dei Campioni d'Europa (ad invito) e I. Coppa Nazionale Junior (ad invito) - **25 CIRC. DI CASTELRAIMONDO** (MC) - naz. cl. 125 e K 250 prova di Campionato Italiano - **25 PISTA MILLE MIGLIA** - Brescia - naz. cl. 100 e 125 - 2. prova Cap. Reg. - **25 PISTA GIUNTI** - Falerna - naz. cl. 100 e 125 - **25 PISTA ROMEA** - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125 - **25 PISTA MINI MONZA** - Lerici - naz. cl. 100 e 125 - **29 PISTA S. PANCRAZIO** - Parma - naz. cl. 100 e 125 - 2. prova Camp. Reg. - **29 PISTA DEL MARE** - Fano - naz. cl. 100 e 125 - 2. prova Camp. Reg. - **29 PISTA SPRINT** - Mondovi - naz. cl. 100 e 125 - **1 giugno - PISTA AL LAGO** - Varese - naz. cl. 100 cc. - **1 - CIRC. DI ORZINUOVI** (BS) - naz. cl. 100 e 125 - **1 - CIRC. DI VAZZOLA** (TV) - naz. cl. 100 e 125 - **1 - CIRC. DI REGGIO CALABRIA** - naz. cl. 100 e 125

# Nella mini-Monza K una volatissima!

**LERICI** - La pista di Lerici con il suo rientro nel contesto sportivo, è un dato positivo per il karting nazionale ed in particolare per la Liguria, così carente, anche per la sua natura collinosa, di piste. L'attività della Liguria, una volta fiorente con la pista di Magda Truffo, si era ridotta al luccino. E' bastato l'accento di Lerici per ridestare piloti ed appassionati, tanto che gli stessi promotori del miracolo ligure sono rimasti sorpresi e naturalmente anche soddisfatti per l'accorrere dei piloti e del pubblico. E' stato possibile inoltre mandare in porto tutte le cinque categorie delle due classi karting, il che non è facile avenga sulle piste quando riprendono l'attività sportiva.

Nella prima categoria della 100 Gregorio, che in quest'ultimo periodo è particolarmente attivo ed in evidenza, ha aperto la nuova serie delle bandiere a scacchi sulla Mini Monza. Ha vinto in modo netto anche se con l'avversario alle costole. Una vittoria più positiva delle altre precedenti quella di Gregorio, perché il suo avversario era Giacioletto, un pilota cioè di valore e di tutto rispetto. Lotta accanita a tre nella seconda categoria, tra Castellana, Bianco e Mancini finiti a pari punti, con vittoria assegnata giustamente a Castellana per la sua netta vittoria nel-

la seconda delle due manche. Bianchi, che nella prima si era imposto su Mancini in modo netto, ha avuto la sfortuna di andare in panne al 17. giro della seconda, non riuscendo così neanche a classificarsi.

Nella terza categoria rientro vittorioso del fiorentino Giorgi con un'affermazione netta, ma contrastata fino all'ultimo da Luca Raddi e Leo. Pasquale Zullo, nella 125 prima categoria, ha colto l'occasione per ritornare a vincere non solo, ma su un avversario di tutto rispetto quale Giuseppe Cavaciuti. La seconda categoria ha visto sfrecciare, quasi in fotografia sul traguardo, Bini e Ricci a conclusione di una gara accesa e non scevra di colpi di scena. Il duello dei due protagonisti, anche perché Ricci debuttando sulla pista della quale è il manager teneva ad una vittoria è stato interessante ed agonisticamente valido.

**LE CLASSIFICHE**

- 100-1.; 1. Gregorio; 2. Giacioletto; 3. Forti; 4. Vita.
- 100-2.; 1. Castellana; 2. Bianco; 3. Mancini; 4. Erzani; 5. Bianchi E.
- 100-3.; 1. Giorgi; 2. Raddi; 3. Leo; 4. Cardinale.
- 125-1.; 1. Zullo; 2. Cavaciuti; 3. Natali; 4. Bonavita.
- 125-2.; 1. Bini; 2. Ricci; 3. Verde; 4. Benicchi; 5. Carabatta.

**Duello a metà tra VITALI e SILVESTRI nella TRICOLORE**

**REGGIO EMILIA** - Marino Vitali e Bruno Silvestri, i due piloti che vanno per la maggiore della classe 125, ed entrambi carichi già di vittorie perché avevano avuto l'accortezza finora di gareggiare su piste differenti, si sono incontrati sulla pista Tricolore di Reggio Emilia forse per caso. Naturalmente il duello non poteva non essere incandescente ed agonisticamente rilevante. E' stato però un duello a metà perché Vitali dopo aver piegato con estrema autorità, anche se con evidente difficoltà, lo sportivo avversario nella prima delle due manches, si è trovato nella seconda manche conchiusa senza Silvestri, fermatosi per avaria.

Nella seconda categoria della stessa classe continua e diventa più marcata l'ascesa di G. Nervi che si è imposto con estrema facilità su un coriaceo Spada e Montanari. Buone le prove di Caffi e Cavagni, che non riesce ancora a ritrovare il suo ritmo. Nella classe cento seconda categoria ennesima vittoria dello straripante Sassi.

Nella cento terza categoria stessa musica senza nuovi motivi per Domenico Sisti che va inanellando vittorie a ripetizione.

**LE CLASSIFICHE**

- 125 I. - 1. Vitali; 2. Ferrari; 3. Gardoni; 4. Spada; 5. Montanari.
- 125 2. - 1. Nervi; 2. Spada; 3. Montanari; 4. Caffi; 5. Cavagni.
- 100 2. - 1. Sassi; 2. Zani; 3. Manzieri; 4. Giovannini; 5. Sangiorgi.
- 100 3. - 1. Sisti; 2. Boin; 3. Bandinelli; 4. Scaramelli; 5. Facchini.

**VESTRI a VIBO torna ad essere l'uomo da battere**

**VIBO** - Giancarlo Vestri, dopo un periodo di sfasamento che lo aveva costretto ad essere più presente che attivo nelle gare calabre, è ritornato ad essere il pilota da battere nella seconda categoria. Infatti Colliore e Nello Pizzo, più il primo magari che il secondo, sono stati gli avversari battuti da Vestri in una gara tutta fuoco ma contenuta nella più perfetta ortodossia. Vestri non ha permesso nulla a Colliore anzi che se fortemente impegnato a respingere il tentativo dell'avversario.

Giuseppe Romeo, nella terza categoria, non ha in Calabria almeno per ora, avversari in alternativa. Noto, arrivato nella sua immediata scia, pur essendo un pilota di valore e di certo avvenire, non riesce ancora a fermare la marcia del reggino che va dettando legge a suoi di vittoria, mentre Di Trapani in evidente inferiorità tecnica nulla può contro i due avversari più preparati e dotati. Nella prima categoria, assente De Bellis, Leotta è tornato a vincere su Tassone e Ferragina. Facile la marcia del catanese non essendo gli avversari in grado di disturbare.

**LE CLASSIFICHE**

- 100 3. - 1. Romeo G.; 2. Noto; 3. Di Trapani; 4. Mochi; 5. Ganino.
- 100 2. - 1. Vestri; 2. Colliore; 3. Pizzo; 4. Ferr; 5. Mastroviti.
- 100 I. - 1. Leotta; 2. Tassone; 3. Ferragina.
- 125 2. - 1. Verillo; 2. Nicolosi; 3. Leonardis; 4. «Guglielmo». 125 I. - 1. Manna; 2. Beninati.



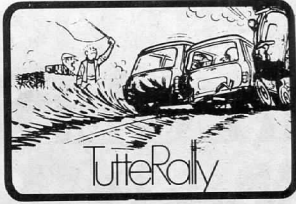


# Tentazione di FERRARI

- Un alto dirigente della **Marlboro** nel confermare che un paio di anni fa ci furono delle trattative per sponsorizzare la Ferrari, non andate in porto per differenze economiche, ha confermato che queste trattative non sono comunque tramontate, ma al contrario sono più aperte che mai.
- La scuola di pilotaggio di **Henry Morogh** si sposterà a Casale Monferrato, sul circuito di Morano Po, nei giorni 24-25 di questo mese. E' questa la prima volta, quest'anno, che la scuola di Morogh sale a Nord, e questo per le tante richieste che sono pervenute al simpatico istruttore irlandese da parte di giovani dell'Italia settentrionale. Non è improbabile che, dopo questo week-end, Morogh ritorni in un circuito del nord Italia in giugno, per essere poi a Monza dal 19 luglio.
- Grossa novità in casa di Isabella e Cristiano «**GERO**» Dal Balzo. A tutto gas è arrivata infatti la primogenita Domitilla. A tutta la famiglia quindi i più simpatici auguri da parte di **AUTO-SPRINT**.
- In attesa di rendere noti i programmi sportivi del '76 (che sono ormai in via di definizione e che sicuramente prevederanno al via la F. Ford 2000 con regolamento italianizzato e la nuova Escort-Mexico 1600, con possibilità dunque di poter correre anche con il vecchio tipo), la **Ford-Italiana** precisa che i prossimi appuntamenti sono previsti al Mugello il 25 maggio e l'8 giugno.
- In seguito all'enorme successo riscosso a Silverstone dalle vetture sport due litri, la **BARC** inglese ha deciso di iscriverne a calendario un'altra gara per queste vetture: correranno infatti anche a Thruxton il 26 maggio in una gara sui 20 giri.
- Come era prevedibile **Louis Stanley** ha cercato in tutti i modi di fare correre una BRM con al volante Jean Pierre Beltoise al GP di Monaco: ma pare che la richiesta sia giunta tardivamente al pilota francese, il quale tra l'altro avrebbe rifiutato la vettura desiderando ritornare in F.1 solo con una macchina altamente competitiva.
- Anche il giovane **Ian Scheckter** aspira a venire a correre in Europa: dopo la bella vittoria in Sud Africa al volante della Tyrrell il giovane pilota fratello del più noto Jody sta tentando tutte le strade per ottenere una monoposto competitiva, sia di F.5000 che di F.2 per disputare la serie inglese, e farsi così le ossa con più corse possibili.
- Recentemente **Lella Lombardi** ha rilasciato un'autografo sulla foto di Carlos Reutemann. E' una combinazione?
- Le condizioni di **Peter Warr**, direttore sportivo Lotus, continuano a migliorare, ma Warr rimarrà per lungo tempo lontano dalle corse. Per ora collabora ancora con la Lotus servendosi del telefono.

- Pare che **Rolf Stommelen**, già rientrato in patria dopo l'incidente di Spagna, stia molto meglio e possa rientrare in corsa a partire dal GP d'Olinda. Dal canto suo Ray Brimble, direttore sportivo del team, ha detto che se ci fossero difficoltà per l'occhialuto tedesco ha già una lista di ben 14 piloti che potrebbero prendere il suo posto sulla vettura di F.1.
- Già dalla corsa di Spa non si è visto **Gijs Van Lennep** al volante delle Porsche Martini turbocompresse: il suo posto è stato preso da Leo Kinnunen. Van Lennep ha dichiarato che nonostante gli sforzi le 908/4 turbo non davano ancora i risultati sperati, per cui abbandonava senza rimpianto il posto di guida a fianco di Muller.

- A proposito di nuove gomme: pare che **Patrick Neve** abbia condotto una serie di test con la Safrir F. 3 su speciali coperture prodotte negli Stati Uniti dalla M & H Racemasters, una ditta specializzata in costruzioni di pneumatici per dragsters.
- Dopo una serie di vittorie in gare in salita con vetture GT, i fratelli **Almeraz**, Jaque e Jean Marie, hanno deciso di fondare una scuderia, che sarà appoggiata anche dalla Esso e dalla Defense Mondial. La base della scuderia Almeraz dovrebbe essere al Karland; tra i primi entrati a far parte della nuova equipage anche i piloti francesi Plancher e Jean-Francois Mas, quest'ultimo specializzato nei rallyes.



# Nuovo rally in TOSCANA

- La scuderia **Biondetti-Firenze Corse** sta lavorando alacremente intorno ad una iniziativa particolarmente interessante, che rientra nel quadro del rilancio della formazione presieduta ora da Frescobaldi. Si tratta di un vero rally che dovrebbe toccare tutte, o quasi, le province toscane, da disputarsi quasi certamente il 1 ed il 2 novembre 1975. Il percorso ha una lunghezza di circa 1100 chilometri e sfrutta le prove speciali esistenti già in gara che sono od erano in calendario come la coppa Liburna, rally di Casciana, Linea Mobil, Basso Casentino ed altri, con tappe anche sul Mugello.
- Lo spoglio delle schede di votazione per l'**Oscar Accademico Internazionale per l'Automobile**, ha designato per il 1975 i seguenti vincitori: costruttori italiani - FIAT 131; costruttori esteri - AUDI 50; carrozzieri - PININFARINA Lancia Beta Montecarlo. Il «Premio speciale per la creatività» è andato alla carrozzeria **BERTONE** per il modello X-1/9.
- E' riapparso in pista **Charles Cevert**, fratello del non dimenticato Francois: ha disputato una gara in F. Renault sul circuito di Magny Cours, la prima della sua seconda stagione di corse.
- Tutte le gare in programma sul circuito francese del **Karland** sono state sospese: pare che vi sia pericolo per gli spettatori, data l'assurda vicinanza della nuova pista con una base aerea militare.



- Roger Clark con la nuova Escort MK 2 che ha recentemente portato al successo nel Rally del Galles sarà al via anche dello **Scottish Rally** che si correrà ai primi di giugno e che sarà valido per l'euroconduttori con coefficiente 3. Già iscritti i migliori specialisti nordici come Makinen, Walfridsson, Airikkala, Cowan, Sclater, Pond, Sparrow e così via per un totale di oltre duecento macchine.



# PORSCHE in tribunale

- E' già nel tunnel a vento il modellino in scala della nuova F.1 che **Graham Hill**, giustificabilmente incoraggiato dalla Embassy, sta portando a termine e debutterà presumibilmente a Zolder. La monoposto, con carrozzeria completamente nuova rigenererà il team, che è rimasto dopo il GP di Spagna, con una sola monoposto Lola T 370 HU3.
- Ancora una gara di F. 5000 è stata aggiunta al già ricco calendario inglese: si tratta di una prova che si svolgerà a Silverstone il 27-28 settembre, al posto della data già stabilita per il Tourist Trophy. La gara sarà su una distanza di 30 giri e sarà accompagnata da una gara di F. 3 valevole per il campionato BP da disputarsi su 20 giri del percorso.
- Per seguire con maggiore attenzione la messa a punto della MAKI F.1 Dave Walker ha ceduto il suo posto nel team di F. 5000 a **Damien Magee**, che avrà così a disposizione la seconda Chevron B-28, mentre la prima guida della squadra con le F. 5000 rimarrà Andy Sutcliffe.
- L'importatore americano della Ferrari, e concorrente con la squadra di F. 5000, **Francisco Mir**, si è assicurato la collaborazione di un ingegnere italiano, che ha già lavorato alla Ferrari: si tratta di **Giordano Casarini** che da sei anni lavorava a Maranello e che si trasferirà in California.

- La prossima riunione del Tribunale Nazionale di Appello è prevista per giovedì 22 maggio. Udenza «clou» della giornata sarà quella relativa al **caso Porsche** ed alla clamorosa squalifica delle macchine tedesche alla gara Euro-GT di Imola.
- Passano i mesi ma del **grande congresso CSAI** promesso da Rogano a Genova in occasione dello striminzito convegno di novembre non se ne parla. E pensare che doveva svolgersi in primavera quasi a sancire il successo dell'... CSAI democratica...



- Nuvole nere all'orizzonte del **Campionato italiano Gr. 2**. Varato con sole ottago, rischia di perdere ancora più valore con l'incertezza in cui vive la gara Euro-turismo di Vallelunga e con l'annunciata soppressione della gara prevista al Mugello il 27 luglio. Il mini-campionato potrebbe dunque concludersi a quota sei prove, e, quel che è forse peggio, con tre mesi di intervallo tra la penultima gara a Misano (in luglio) e la Coppa Carri (in ottobre).

- Le condizioni piuttosto precarie in cui versano da tempo gli uffici della CSAI e la mancanza di un coordinatore che sveltisca le pratiche hanno consigliato di dirottare in anticipo da Verona a Roma il neo-segretario dottor **Bruno Moretti** (nella foto sinistra). In realtà quest'ultimo è ancora costretto a fare la spola tra la città scaligera e la sede della CSAI a causa di alcuni obblighi ancora insoluti nelle vesti di direttore dell'AC Verona ma a giorni sarà a tempo pieno in via Solferino.



● Andy Dawson e Dave Richards, a bordo di una Avenger GT Gr. 1 della Chrysler, hanno recentemente vinto il Rally Rothmans-British Airways 747 in Giamaica, giungendo al traguardo con sei minuti di vantaggio sui secondi classificati.

● Il Tour de Corse si avvia sempre più a diventare una vera e propria 1000 miglia. Che nelle intenzioni degli organizzatori ci fosse sempre stato questo proposito non v'erano dubbi, comunque con l'immissione quest'anno di due nuovi settori «impossibili» di 150 km l'uno i loro propositi stanno prendendo sempre più forma.



● Che l'unione faccia la forza sembra adesso volerlo mostrare le nostre due uniche «vere» rallyste rimaste in attività. Anna Cambiagli (nella foto) e Serena Pittoni probabilmente entro breve faranno coppia fissa (almeno in alcune gare). Il primo impegno sembra essere la Targa Florio sempre che già dal prossimo Rally delle 4 Regioni la coppia non si «collaudi» alla guida di una Alfetta GT Gr. 2.



## È peggio forare dietro

● I tecnici della Goodyear Tire & Rubber Co. vogliono sfatare la leggenda che sostiene corrersi meno rischi avendo la migliore coppia di pneumatici sulle ruote anteriori. E' vero invece tutto il contrario, dicono, in quanto quando si fora un pneumatico posteriore è molto più difficile dominare la vettura.

● Il presidente dell'Alfa Romeo, dottor Cortesi, accompagnato da un gruppo di operai dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, ha presentato al Presidente della Repubblica, Giovanni Leone, la nuova nata Alfasud Giardinetta. Un viatico davvero ben augurale.

● Un primato del quale non si hanno notizie neppure sul «Guinness Book of Record» è stato quello ottenuto da una speciale Ford Escort 1300 che con litri 2,38 di benzina è riuscita a percorrere 100 Km. Con molto fair play gli inglesi hanno detto, tuttavia, che senza il Cinturato Pirelli in 54 non si sarebbe giunti così... lontano!



● Questo gruppo di «fuoriserie» sono state costruite pezzo per pezzo utilizzando parti di ricambio di altre vetture e materiale vario dai membri del Car Designing Club. Gli aderenti a questo club di Togliatigrad sono operai di tutti i settori, niente affatto specializzati e si radunano alla sera, al termine del loro orario di lavoro per portare a termine queste personalissime creazioni.

● Il giovanissimo gruppo Everst Gomma si sta rivelando fra i più dinamici e lungimiranti della penisola. Ha scelto le corse automobilistiche come veicolo pubblicitario ed i suoi giovani piloti lo ricompensano con eccellenti risultati. Valga ad esempio il terzo posto nell'europeo F. 2.

● Il Pegaso per Nazioni sarà lo speciale trofeo che premierà la squadra nazionale meglio classificata nel 7. Mobil Economy Run-Fiat 131 il 20 maggio a Capo Taormina. Lo scorso anno fu vinto dalla Francia, mentre l'Italia si classificò soltanto ottava.

● Si è inaugurata a Torino la mostra-mercato Automotor '75 alla quale partecipano 286 espositori, provenienti da Belgio, Brasile, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Jugoslavia, Monaco, Gran Bretagna, Spagna, Stati Uniti e Svizzera.

● Si sono svolti a Tokio, con la partecipazione di circa 5000 delegati di 68 paesi, i lavori del CONGRESSO MONDIALE DEL PETROLIO. Molto nota l'assenza dei rappresentanti dell'Arabia Saudita e dell'Algeria e l'affermazione degli Stati Uniti circa la capacità di rendersi autonomi entro il 1985.

● A S. Paulo del Brasile, il 1. maggio, è deceduto improvvisamente l'ing. Sandro Franceschetti direttore tecnico pneumatici del Gruppo PIRELLI. Presentatore nel 1973 del rivoluzionario «pneumatico triangolare», la sua responsabilità si estendeva anche al settore rallies che egli riteneva il miglior banco di prova per la produzione di serie.



● Il dottor Marsaglia della CARELLO (nella foto mentre spiega l'uso di una macchina pieghetratrice) ha fatto da cicerone ai giornalisti in occasione di una visita organizzata agli stabilimenti LUCAS. Nello stabilimento di Campiglione Felice vengono prodotti filtri di ogni genere tipo per un totale di 20 milioni l'anno.



## Holding DAIMLER

● La Deutsche Bank che aveva assorbito il 29% del capitale azionario della Daimler ben a.g. per impedirne l'acquisto da parte di un paese produttore di petrolio, sta ora esaminando l'eventualità di costituire una «holding» che acquisisca tale pacchetto azionario.

● Nel 1974 la Volkswagen ha denunciato una perdita totale di 807,4 milioni di marchi (circa 215 miliardi e mezzo di lire), mentre nel 1973 aveva guadagnato 329,8 milioni di marchi. Il personale impiegato nel 1974 è sceso da 340 mila a 316 mila unità.

● La Dealer Team Vauxhall ha messo a punto una nuova testa di cilindro a basso costo per il motore da 2.300 cc. che permette un risparmio dal 12 al 20% di carburante. La nuova testa ha superato positivamente un lungo ciclo di prove condotte nelle condizioni più disagiate.

● La gamma Jaguar/Daimler XJ è stata arricchita di nuove otto varianti, raggiungendo così il numero di 15 per i modelli berlina e coupé di lusso. Fra le più importanti innovazioni, l'iniezione elettronica Lucas per il motore V12 da 5,3 litri.

● La produttrice di automobili di disegno simile a quelle degli anni '30, Panther Westwinds di Byfleet; amplia la sua rete di distribuzione in Gran Bretagna e all'estero. I mercati più importanti per la casa sono gli Stati Uniti, Canada, Giappone ed Europa.

● Specialisti della LIQUICHIMICA hanno partecipato nei giorni scorsi ad un «simposio» svoltosi a Kiev nel quale è stato trattato il tema «Nuovi tipi di additivi per olii lubrificanti». Al termine del convegno sono stati firmati importanti accordi per ulteriori ricerche in comune fra la Liquichimica e il Ministero sovietico della Petrochimica.

● Le case petrolifere, negli Stati Uniti, stanno superando nella classifica nazionale di «importanza» quelle automobilistiche che sino ad ora hanno detenuto le prime posizioni. In testa, nel 1974, è la Exxon (ex Esso), seguita dalla G.M., dalla FORD, TEXACO, MOBIL, STANDARD OIL, ecc.

● La Ford ha completamente ristrutturato, lo scorso anno, la fabbrica di autoveicoli pesanti di Amsterdam presso la quale, ora, vengono prodotti i colossi della serie Transcontinental. La fabbrica occupa una superficie di 257 mila metri quadrati.

● Di grande attualità, visti i tempi che si stanno attraversando, la ricostruzione dei motori a combustione interna per mezzo della quale si può risparmiare sino al 40% rispetto il costo di un motore nuovo. Ciò è stato dimostrato dalla F.I.R. nel convegno svoltosi il 10 maggio alla Fiera di Bologna.



## I gatti CHRYSLER

● Nonostante l'intervento di Harold Wilson, premier inglese, continua nelle fabbriche di Coventry della Chrysler inglese, lo sciopero a «gatto selvaggio» che minaccia di paralizzare l'attività del grande stabilimento.

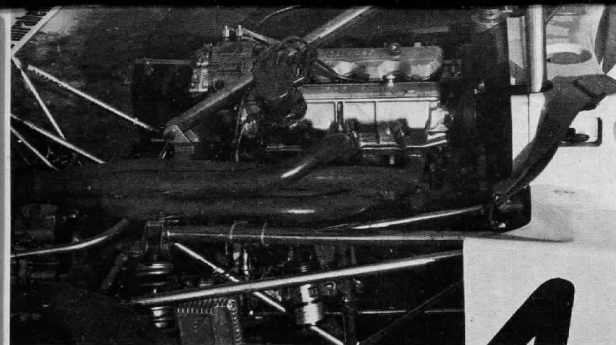
● Vivace reazione della Confindustria dopo gli ultimi rincari dei prodotti petroliferi decisi dal CIP. «Sarebbe più giusto — dice l'organizzazione — agire attraverso una riduzione del carico fiscale». Domanda: ma in che mondo vivono gli industriali?

● Per «offesa alla morale pubblica» il governo peruviano ha ordinato l'esproprio di tutte le attività della Gulf Oil Co. in Perù, senza peraltro precisare in che cosa consisterebbero quelle offese. Probabilmente riferendosi allo scandalo delle... bustarelle!

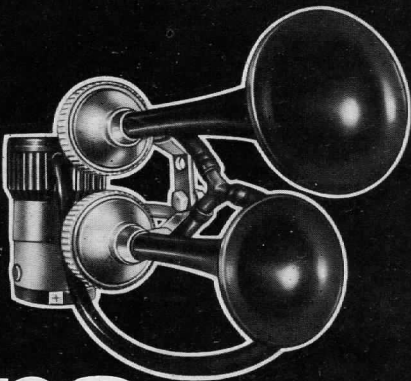
● Riorganizzazione della British Leyland in quattro divisioni a seconda del profitto, in seguito ad una relazione richiesta dal Ministro per l'Industria inglese, visto che il governo, dopo essere già intervenuto finanziariamente a favore della società, prevede di dover versare altri 500 milioni di sterline al BLMC in cambio, tuttavia, della maggioranza nel pacchetto azionario.







**Aprire la  
strada  
allontana  
i pericoli**



tromba

**FIAMM**  
+ —

FIAMM: la stessa Casa che fabbrica le note batterie

Tra i primi a festeggiare con Zorzi è stato Cesare Fiorio (sopra) molto eccitato delle prestazioni del motore Lancia Beta di Repetto (a sinistra)

**Sul BETA  
REPETTO  
ha speso  
due anni**

MONACO - Il motore della « Lancia » che ha permesso a Renzo Zorzi di essere il primo pilota italiano ad iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro del « G.P. di Monaco di F.3 » è stato elaborato dall'officina del preparatore alessandrino Repetto. Si tratta del propulsore che equipaggia la Lancia « Beta 1800 » portata alla cilindrata di due litri.

Repetto per raggiungere questo risultato lavora da oltre due anni, tanto è vero che una monoposto mossa da questo propulsore si era già vista lo scorso anno a Montecarlo montato sul telaio March « 733 » di Rosei.

In pratica il preparatore di Alessandria ha modificato l'albero motore che ha 8 supporti, le bielle, i pistoni, le teste. Inoltre ha adattato l'iniezione Kugelfischer. La potenza del motore « Beta » così preparato per la F.3 perciò si aggira sui 165 CV, con una curva molto progressiva.

Probabilmente, Repetto, che fino alla prima giornata di prove di questo « G.P. di Monaco F.3 » del 1975, era stato ignorato dalla Lancia, potrà ora che Cesare Fiorio è venuto di persona ad assistere alle possibilità del motore (ed è sperabile che assieme a Luca Montezemolo ne abbia riferito anche all'Avv. Agnelli durante la brevissima visita del « presidentissimo Fiat » a Montecarlo) in futuro ottenere anche risultati migliori.

Soprattutto perché come ha dichiarato lo stesso Repetto « E' un motore molto bello, che si presta facilmente ad essere lavorato. Penso non sia difficile superare anche gli attuali traguardi di potenza, perché di lavoro ne abbiamo fatto molto, ma ne resta ancora tanto ».

# La cabala di ZORZI

ovvero: quando il diciassette porta fortuna

## MONACO F.3 gli è valsa la convocazione per la B.3



Finale del GP di Montecarlo F.3: passano sul rettilineo dei box la March di Ribeiro, la GRD di Zorzi mentre alle sue spalle sta arrivando Brise. Zorzi farà passare lo scatenato inglese che si autoeliminerà con Ribeiro

### SPECIALE AUTOSPRINT

**MONACO** - Al gala della premiazione del «G.P. di Montecarlo» Renzo Zorzi il vincitore della gara di «F.3» che ha preceduto la quinta prova del «Mondiale di F.1» non è andato. Non perché non fosse stato invitato, che anzi il biglietto con la scritta «Le Loro Altezze Ranieri e Grace di Monaco hanno il piacere di invitarla... etc. etc.» lo tiene ancora adesso come uno dei ricordi più belli del suo viaggio di nozze, ma solo e semplicemente perché il ventiseienne pilota trentino non aveva in valigia l'abito scuro richiesto.

«E chi andava mai a pensare di vincere, diceva Zorzi, mentre guardava le valigie. Tutt'al più a mia moglie come regalo di nozze dato che ci siamo sposati solo qualche giorno prima della corsa, avevo promesso di ripetere il bel piazzamento dello scorso anno quando ero arrivato quinto assoluto!».

In compenso comunque, anche se non ha potuto essere a lato di Niki Lauda per ricevere le congratulazioni delle molte centinaia di persone che hanno affollato i saloni dell'Hotel de Paris la sera della premiazione, da Montecarlo Zorzi è tornato al suo abituale lavoro di collaudatore di pneumatici per la Pirelli, con molto di più del biglietto in carta patinata dell'invito del Principe Ranieri.

Infatti dopo il suo esaltante successo con la FRD a motore Lancia Repetto, che ha contribuito assieme a quello altrettanto esaltante della Ferrari a far risentire le note dell'inno di Ma-



Andersson aveva vinto la gara, ma è stato penalizzato: ha protestato ma la squalifica è stata confermata

meli lungo le strade del Principato ad oltre vent'anni di distanza, Zorzi è stato ufficialmente invitato a presentarsi a Maranello, al momento tanto per farsi vedere in faccia da Enzo Ferrari, ma in futuro... non si sa!

Anche perché contemporaneamente Cesare Fiorio, che è sempre più vicino a Carlo Bonomi per la realizzazione del «team» di F.1 che l'industria milanese vuole allestire (sempre sperando che grazie all'avv. Agnelli Ferrari ceda una 312T), gli ha detto di farsi vedere a Torino, naturalmente ora solo per avere una presa di contatto ed esaminare meglio le qualità di questo motore «Beta» che a Torino nessuno sospettava così valido.

In ogni caso Zorzi, da buon montanaro (è di Val di Fiemme in provincia di Trento) non si fa illusioni perché come sempre vuole tenere i piedi per terra.

D'altronde se non fosse stato così a Montecarlo non si sarebbe nemmeno presentato al via. «17. Gran Premio» di F.3, Telaio numero 17, camera d'albergo numero 17, numero di gara 113. Un altro che non fosse Zorzi, dopo che al primo giorno di prove, non appena fatto il miglior tempo fosse andato a urtare contro il guard rail per una macchia d'olio non segnalata dai commissari e successivamente si fosse svegliato al mattino con 38,5 di febbre, avrebbe fatto fagotto e sarebbe tornato a casa.

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 50



Qualcuno si è emozionato ad alti livelli per questo arrivo tutto italiano in F.3 e ora Zorzi potrà guardare al suo futuro con più tranquillità

### Un appoggio dalla LANCIA MALBORO

**TORINO** - Il risultato di Montecarlo ha fatto da «aperti Sesamo» per Renzo Zorzi. Pare che egli abbia trovato l'aiuto consistente per continuare questa sua stagione iniziata così positivamente. Dopo immediati colloqui avuti a Torino con Cesare Fiorio è ormai certo che il trentino sarà «concretamente» appoggiato dalla Lancia e dalla Marlboro per le restanti gare di campionato italiano e con la possibilità di escursioni nelle gare estere più vicine e qualificate. Si era parlato anche di utilizzare una monoposto nuova, una Ralt sulla quale installare il bellissimo motore di Repetto, ma pare che la cosa sia rientrata.

In seguito Zorzi si è recato a Maranello, dove è stato presentato ad Enzo Ferrari ed ha fatto qualche giro della pista di Fiorano al volante di una B3. Zorzi ha avuto formale assicurazione da Montezemolo che sarà convocato assieme a Serblin e Lamberto Leoni per i primi allenamenti in la B3 che lo stesso DS ha previsto per ottobre (una Ferrari in persona non aveva parlato di giugno?).

Piuttosto sarà interessante vedere alla prova i due primi prescelti per queste agognate prove: Serblin è incappato in un inizio di stagione troppo «focoso» mentre il «Fittipaldi di Argenta» sembra pagare lo scotto di essere arrivato con un po' di fretta troppo in alto. Infatti Leoni appare un po' scaricato almeno sul piano psicologico. Anche perché non sembra aver assorbito troppo bene, e non solo fisicamente, la «botta» di Truxhton, che in pratica è stato il primo incidente serio della sua ancor fresca carriera. Nella speranza di fargli superare questo «momentaccio» Giancarlo Minardi, il manager della Passatore, ha rinunciato a portare Leoni a Pau. Approfittando anche della circostanza che alla BMW non riuscivano a modificare in tempo il motore di Leoni con l'ultima «iniezione di cavalli» la quale, per inciso, costa solo trecentomila lire.



CONTINUAZIONE DA PAG. 49

Per fortuna la «passionaccia» per le corse in Renzo è superiore ad ogni cosa (lo possono testimoniare gli innumerevoli sacrifici che ha dovuto fare da quattro anni a questa parte, da quando cioè ha cominciato a correre in F.850, dove è rimasto fino al 1974 allorché è passato alla F.3), e così contro ogni previsione con il numero «17» il ragazzo di Trento ha potuto fare alla sua fresca moglie, che essendo la sua prima tifosa non ha avuto difficoltà ad accettare di fare il viaggio di nozze a Montecarlo, il regalo più bello, ovvero non solo di vincere la sua prima gara di F.3, ma anche di sbancare contemporaneamente la corsa più importante del mondo.

In altre parole sul circuito, dove

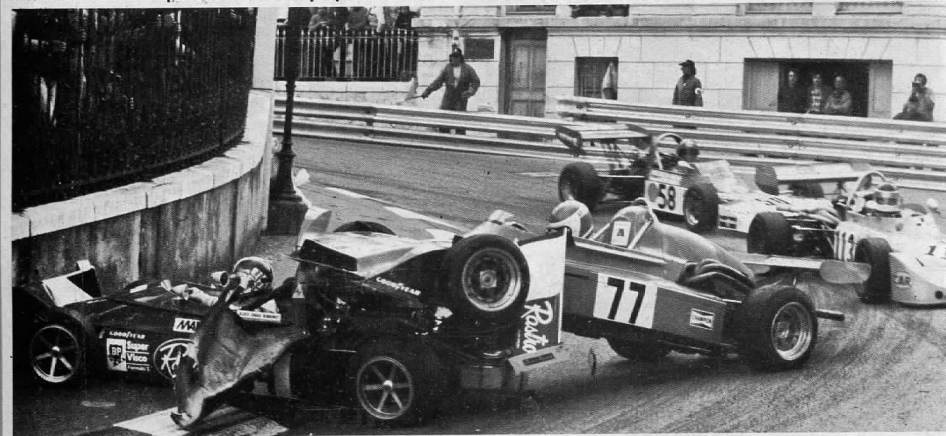


Assieme ad alcuni amici Arturo Merzario ha seguito dall'alto di questa terrazza le gare di Montecarlo, godendosi la vista della curva di St. Devote



L'arrembaggio  
che  
ha deciso

Ecco il momento chiave della finale di F.3: Ribeiro non si vuol fare superare da Brise, che alla staccata della curva di Mirabeau tenta il tutto per tutto e viene in clamorosa collisione colla March ufficiale. Nella foto sotto vediamo qualche istante dopo passare Zorzi, che avrà avuto certamente un tuffo al cuore assieme a Neve



● Il giorno della gara è arrivato a Montecarlo anche il presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini. E' sempre stato al box Ferrari forse dimenticandosi che c'era anche un altro pilota in gara, un certo Brambilla che in prova aveva fatto meglio del pilota ferrartista Regazzoni. Anche l'ing. Rogano non è che si sia mosso molto nelle giornate di prove dai box Ferrari, dimenticandosi anche molto spesso di Brambilla, Merzario e della

Lombardi. Anche Ceard non è che abbia girato molto lontano dai box Ferrari, che a Montecarlo era sempre pieno (anche di giornalisti italiani, in bivacco stabile).

● Una voce raccolta nel box dice che i motori che Cosworth dà alla Brabham non siano proprio i migliori. La ragione sarebbe che quelli della Ford sono arrabbiati con Ecclestone che ha preso la «bomba» dodici boxer dell'Alfa Romeo.

● Durante la prima giornata di prove

Pace si è dovuto montare il filo del contagiri perché i meccanici si erano dimenticati. A Merzario si è rotto invece un tubo dei freni. Hallwood presente con la sua stampella, giurava di non aver mai visto cose del genere.

● Alla fine delle prime prove di venerdì, Regazzoni dopo aver fatto il miglior tempo assoluto voleva provare una soluzione di scarichi più lunghi ma è stato scongiurato dall'ing. Bussi.

in passato si sono laureati gli Stewart, i Clark, i Beltoise, i Pescarolo, i Lafite, i Pryce, e dove nessun italiano in 17 edizioni ad eccezione della meteora Giancarlo Naddo secondo nel 1971 aveva mai avuto modo di brillare.

Lo sciovinismo dei giornalisti francesi, confermato anche dallo smaccato tifo che durante la corsa gli altoparlanti sul percorso facevano per Tony Brise, sebbene ad onorare i prezzi «lunari» degli alberghi e dei ristoranti del Principato in fondo fossero i tifosi italiani, ha fatto sì che costoro per rimediare alla «bruciatura» di non aver nemmeno un pilota di casa alla via della corsa di «F.3» più importante dell'anno, abbiano parlato di «vittoria fortuita» e sotto sotto illegale di Zorzi.

Parole che ovviamente hanno trovato avallò anche in molti giornalisti italiani, troppo occupati a tessere le lodi della Ferrari e dei suoi piloti, per poter perdere qualche minuto ad appurare la verità dei fatti.

Riesaminiamo perciò la corsa di Zorzi. Il ragazzo di Trento ottiene il miglior tempo alla prima giornata di prove, ed il quarto alla fine delle due sessioni, tanto che può allinearsi in prima fila alla via della seconda batteria. In corsa, partito alla perfezione domina dal primo all'ultimo metro relegando Ribeiro, secondo, a 11'2" di distacco. In finale, dopo che Andersson ruba smaccatamente a tutti al via, tanto è vero che il direttore di gara senza nessuna esitazione lo penalizza giustamente di un minuto, Zorzi è terzo alle spalle di Ribeiro.

Zorzi dopo un paio di sgommate rischiose non può far altro che attendere. Il recupero strepitoso di Brise sembra essere l'occasione buona. Zorzi come lo vede negli specchietti, lo lascia passare per infilarsi alle sue spalle nel momento che l'inglese supererà Ribeiro. Il brasiliano invece come ha già fatto con l'italiano, non ne vuole sapere e la conseguenza è di autoeliminarsi assieme a Brise, nella inevitabile collisione tra la sua March e la Modus.

Zorzi a questo punto con la strada libera si ritrova primo, ma avalla il suo successo contenendo l'attacco di Patrick Neve e facendo gli ultimi quattro giri sul piede dell'1'35" che d'altronde è stato il suo passo anche in batteria.

E veniamo alla faccenda del reclamo per la misura irregolare dell'aletton. Dopo la prima misurazione fatta con la vettura in pendenza e con un metro da sarti, i commissari fanno i rilievi con più scrupolosità e appena un paio di ore dopo la fine della corsa assolvono subito Zorzi da ogni sospetto di illegalità.

D'altronde non ci sarebbero stati nemmeno dubbi perché la ditta di Genova che ha disegnato questo alettone lo fornisce anche alla March, e ne è dotata anche la monoposto di Andersson che è una vettura semifuorilegge.

Da rilevare invece che quando Zorzi visto vano il tentativo di ricevere assistenza per la diatriba da Rogano e C., che pure erano stati pronti nella tribunetta delle autorità a farsi ritrarre con le mani alzate dai fotografi e dai cameramen mentre il trentino passava sul traguardo, andava di persona alla direzione per conoscere i risultati e poi veniva in sala stampa per comunicare che si era trattato niente altro che del «dispetto» di Andersson, di giornalisti italiani oltre a noi trovava solo pochi colleghi.



**Una  
KADETT  
meno  
cara di  
200 mila  
lire**



La Kadett «SE», una nuova versione della piccola Opel resa più spartana eliminando tutto il superfluo, con immediato riscontro nel prezzo, diminuito di 190.000 lire

# Il superfluo eliminato

Novità in casa General Motors per le piccoline, le Opel Kadett. Se da una parte si è dovuto aumentare il prezzo si è però dotate le vetture di equipaggiamenti di serie più lussuosi che prima si potevano ottenere solo come « optional ». Gli accessori che ora si trovano come primo equipaggiamento sulle Kadett sono:

- freni a disco anteriore con servofreno
- 5 pneumatici 155 SR 13 con carcassa in acciaio
- leva del cambio corta di tipo sportivo
- lavaparabrezza elettrico
- schienali anteriori alti regolabili
- sbrinatori, ed alternatore a 45 Amp. (solo sui modelli lusso).

Per le nuove Kadett è anche disponibile una nuova serie di colori « Pastel ». Altra novità sempre della Kadett la « SE », dove la sigla sta per « Superfluo Eliminato ». Alla tradizionale robustezza, sicurezza, e funzionalità di questo modello è stato levato il superfluo, come la leva del cambio corta, le maniglie d'appiglio interne, guarnizioni metalliche a parabrezza e finestrini, e alcune limitazioni nei colori e nella scelta dell'equipaggiamento.

La Kadett « SE » è disponibile nelle due versioni 2 e 4 porte. Non si è voluto risparmiare sui dispositivi che riguardano la sicurezza, come il doppio circuito frenante, il piantone dello sterzo ad assorbimento d'energia, la carrozzeria a struttura differenziata, il serbatoio carburante in posizione di sicurezza

cev.



Unitamente alla « SE », le cui consegne inizieranno a giugno, la GM ha presentato una nuova Kadett più lussuosa, dotata in serie degli equipaggiamenti prima offerti come optional. Fra questi, la leva del cambio sportiva e gli schienali ant. regolabili



La nuova serie della Opel Kadett sarà disponibile anche in alcune nuove tinte. Inoltre, esse sono dotate ora senza sovrapprezzo di freni anteriori a disco con servofreno e gomme radiali



# come i tuoi jeans.

Allegro, entusiasta: come tutti i Garelli.  
Aggressivo: come tutti i Cross.  
Il Garelli Cross c'è anche nelle versioni KL 50 4V (cambio a 4 velocità) e KL 100 E 5V (accensione elettronica e cambio a 5 velocità).



Le sue caratteristiche: accensione elettronica, cilindrata 49 cc., cambio a 5 velocità, silenziatore di scarico a soggiolo, telaio a doppia culla chiusa in tubi di acciaio, forcella idraulica telescopica, sospensione posteriore con ammortizzatori idraulici regolabili su tre posizioni. Garelli è anche una gamma completa di ciclomotori per tutte le esigenze: Junior GT, Gulp, Eureka e Katja.

# Garelli KL 50 E. 5V Trattalo come i tuoi jeans.

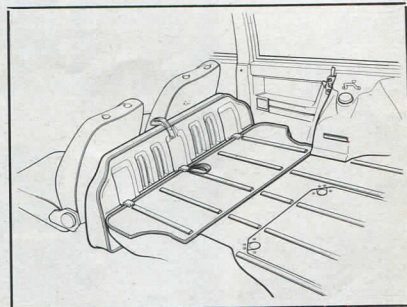


# Arriva dal Sud la giardinetta più sportiva del momento

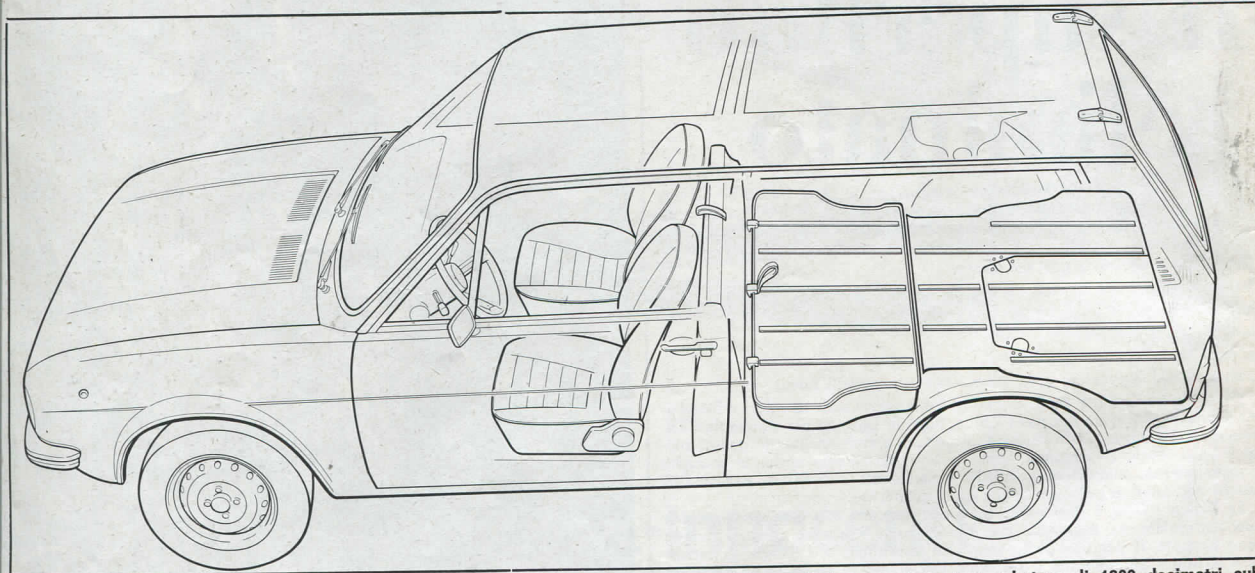


L'Alfasud Giardinetta ha due porte laterali ed un grande portellone posteriore per il bagagliaio

## L'ALFA da carico



Il vano di carico, a meno di mezzo metro da terra, si ricava ribaltando sedili e schienale posteriore



La forma quadrata della carrozzeria nella parte posteriore, e l'assenza di organi meccanici, anteriori, consentono una cubatura di 1300 decimetri cubi

**POMIGLIANO D'ARCO** - Ormai quasi completa l'italianissima linea Alfasud (manca ancora un coupé però in stato di avanzata realizzazione) con l'entrata sul mercato della Giardinetta, una novità assoluta in casa Alfa Romeo, che sino ad ora non si era mai spinta in questo settore, lanciato dagli americani

zione Giardinetta della popolare Alfasud, che viene ad affiancarsi alle due edizioni della berlina quattro porte, la normale e la Lusso e alla due porte sportiva conosciuta con la sigla TI. Una nascita ormai da tempo prevista: era infatti già dall'epoca della presidenza del dott. Lu- raghi che si parlava di questo modello,

Inalterata tutta la meccanica, con il nuovo propulsore supereconomico già adottato dall'avvento della Lusso, è unica modifica di rilievo alle sospensioni posteriori, che dovendo sopportare carichi maggiori, sono state adeguare a questo nuovo scopo non modificandone geometrie o caratteristiche ma semplicemente rinforzando gli elementi già esistenti.

Il discorso più importante verte chiaramente sulla capacità di carico, veramente sorprendente, della Giardinetta, che con la possibilità di abbattimento del sedile posteriore può avere utilizzati ben 1300 dmc, oppure circa 250 kg sempre con due persone a bordo. Tra l'altro l'utilizzazione del pianale di carico, favorita dalla disposizione tutto avanti degli organi meccanici, alla misura ottimale di soli 46 cm da terra, è facilitata dalla apertura verso l'alto di un grosso portellone, ben sostenuto da due elementi telescopici. Il vano che se ne ricava viene così ad avere una larghezza max di 135,5 cm, altezza 82 e profondità massima 137,5: il tutto assolutamente privo d'ingombri, essendo la ruota di scorta posta sotto il pianale stesso. Pianale che è rivestito da lastre di pannellato plastico lucido, percorso in senso longitudinale da strisce gommate di protezione.

Il tutto compreso più o meno nelle stesse dimensioni abbastanza contenute della berlina (4,5 cm di lunghezza in più e 85 kg di peso superiore). Ciò fa chiaramente capire che le prestazioni della nuova vettura restano pressoché le stesse della normale Alfasud.

### L'identi-kit ALFASUD Giardinetta

**Carrozzeria:** scocca autoportante a struttura progressiva differenziata giardinetta 3 porte, 5 posti.

**Sospensioni:** anteriori: a ruote indipendenti con braccia e puntone inferiori, guida telescopica verticale e barra stabilizzatrice antirullo.

**sospensioni:** posteriori: assale rigido, ancorato longitudinalmente da 2 tiranti per lato, trasversalmente con tirante ancorato alla traversa e molle elicoidali. **Cambio:** a 4 velocità più RM con sincronizzatori tipo Porsche, comando a cloche sul pavimento.

**Motore:** 4 cilindri contrapposti montato anteriormente longitudinale cilindrata 1185 cc.; alesaggio e corsa 80 x 59 mm.; rapp. compressione 8,8:1; potenza max 73 cv SAE a 6000 giri; alimentazione un carburatore monocorpo verticale invertito; distribuzione a valvole in testa parallele tra loro; lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi.

**Freni:** a disco con circuito sdoppiato servo assistiti.

**Ruote:** cerchi 5" J x 13; pneumatici 165/70 SR 13.

**Dimensioni:** passo 2455 mm.; carreggiata ant. 1384 mm.; carreggiata post. 1351 mm.; lunghezza max 3935 mm.; larghezza max. 1590 mm.; altezza max (a vuoto) 1370 mm.

**Peso:** in ordine di marcia 915 kg.; capacità di trasporto: massimo con 5 persone 600 litri; massimo con 2 persone 1300 litri.



Anteriormente, si riconosce la familiare sagoma dell'Alfasud. La Giardinetta di Pomigliano conserva tutte le caratteristiche meccaniche della berlina, prestazioni comprese. Il prezzo su strada, con IVA, sarà di 2.780.000 lire

e così ben ripreso da tante case europee. Si sentiva la necessità probabilmente, nella gamma delle medie, di una vettura agile e nello stesso tempo pratica in ogni suo impiego, capiente al di sopra delle possibilità delle attuali fast-back e nello stesso tempo confortevole e silenziosa al livello delle migliori berline. E da questi presupposti è sorta l'edi-

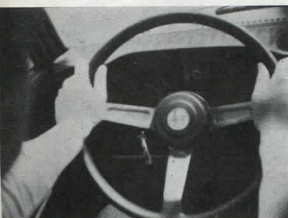
che ha visto la luce in questi giorni e sarà presto immesso sul mercato.

Della vettura, a parte le caratteristiche estetiche, veramente poco da dire; si tratta almeno del frontale alla fine delle portiere laterali (che sono diventate due solamente) dello stesso modello ormai molto conosciuto, con utilizzazione di elementi sia della normale che della lusso.





## Prima impressione al volante



## Occorre abituarsi al servo

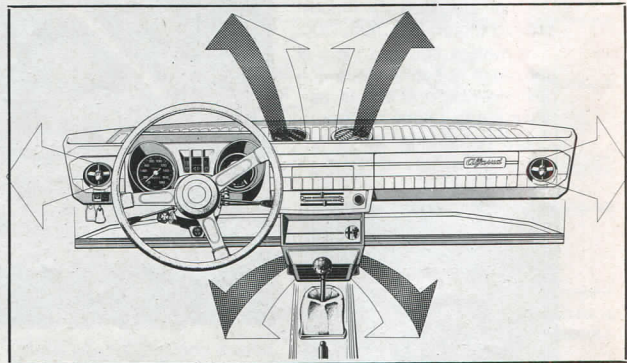
Pomigliano d'Arco - Riceviamo volentieri dalle mani del dottor Marchetti le chiavi della vettura, per compiere un centinaio di chilometri di prova che ci consentiranno di saggiare in anteprima le possibilità della giardinetta. All'Alfasud, già all'uscita del grandioso stabilimento, hanno previsto un sacco di cose, ma non riescono ad impedirci di incappare in un estemporaneo blocco di

autostrada, operato energicamente da alcuni dimostranti all'uscita del casello di Caserta Sud mediante l'occupazione della strada con alcuni pesanti autocarri. Tutti fermi quindi, dopo non più di venti chilometri, e in coda ad aspettare che un massiccio intervento della Volante chiamata in fretta e furia riesca a convincerli a sbloccare il traffico; tra l'altro riusciamo ad avere anche dei problemi con i più scalmanati del gruppo che ci hanno visto usare anche in questa occasione le macchine fotografiche. Bontà loro riusciamo a svignarcela facendo una bella retromarcia e li lasciamo alle loro rivendicazioni. L'Alfasud Giardinetta, che continua a stupirci per la sua estrema silenziosità (dote rara per questo tipo di vetture) ci porta di passo spedito all'interno di Caserta.

Rivedo volentieri il centro campano (che mi aveva visto allievo ufficiale diversi anni fa e che ricorderò finché campo per le massacranti esercitazioni ginniche) e mi inerpico con disinvoltura verso le rampe di Caserta vecchia, strada percorsa più da capre che da autovetture. La strada è molto stretta, con un fondo abbastanza avvallato a secchi tornanti. In questa occasione mi rendo conto dell'estrema elasticità del motore, di soli 1186 cmc e con quattro marce perfettamente scalate.

Nella discesa a dura prova i freni: il servofreno mi appare an-

Nel fotocolor, un esempio dell'enorme capacità di carico della nuova Alfa Giardinetta. Sotto, lo schema dell'efficace impianto di climatizzazione



che troppo potente e ci vuole un po' di tempo per adattarmi al suo uso, comunque progressivo e molto efficace. Poi mi infilo di nuovo in autostrada, percorrendo una nuova «bretella» di allacciamento aperta esclusivamente per questa prova, e mi lancio (sperando nell'assenza degli amici della Stradale) nella classica prova della velocità pura. Tutto regolare comunque: la vettura supera abbondantemente quei 150 kmh previsti dalla Casa, anche se, completamente scarica e leggermente più dura di sospensioni posteriori, tende a saltare sui raccordi non ancora perfettamente curati dell'autostrada.

Ottima anche l'aereazione. Faceva molto caldo a Napoli e per noi venuti dal nord e dalle piogge continue questo sbalzo di temperatura richiede una climatizzazione già estiva, che otteniamo facilmente agendo sul convogliatore centrale, dotato di un efficiente ventilatore a due velocità. Poche novità per l'arredamento interno: i comandi sono posti praticamente nelle stesse posizioni della berlina di serie, mentre per aprire il nuovo portellone posteriore si agisce su una levetta posta alla sinistra del sedile del guidatore.

Leopoldo Canetoli



Una delle azzeccate tavole (a destra) che figurano nel supplemento speciale del mensile aziendale Fiat per una brillante documentazione illustrativa del « dossier » a favore dell'automobile presentato dalla Fiat in occasione della recente Fiera di Milano. L'« illustratofiat » è un periodico interno che nell'ultimo anno ha toccato notevoli vertici giornalistici con una qualità di informazione e servizi che riescono a interessare i dipendenti

# DOSSIER per una (giusta) RIVIN- CITA

## AUTOMOBILE E' ANCHE :



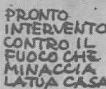
L'AMICA DEI TUOI FIGLI  
PER RAGGIUNGERE LA SCUOLA



IL RECAPITO  
TEMPESTIVO E  
ORGANIZZATO  
DI NOTIZIE  
E DI DONI



UNA CARROZZA  
VELOCE COPERTA  
DI FIORI PER IL  
GIORNO DELL'ENNEZZE



PRONTO  
INTERVENTO  
CONTRO IL  
FUOCO CHE  
MINACCIA  
LA TUA CASA



UNA GIORNATA DI FESTA FAMI-  
LIARE PER UNA COLLAZIONE  
SUI PRATI



UNO SPORT APPASSIONANTE PER  
CHI CORRE E CHI FA IL TIFO



UN SERVIZIO PUBBLICO COMODO  
PER CHI IMPEGNI URGENTI

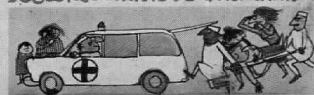


UN PICCOLO  
NIDO D'AMORE  
PER LE PASSEG-  
GIATE ROMAN-  
TICHE



UNO STRUMENTO DI  
VIGILANZA PER LA  
DIFESA DEL CITTADINO

UN PREZIOSO RAPIDO MEZZO DI  
SOCCORSO IN AIUTO DELLA TUA SALTE



MILANO - L'imputata è ancora a piede libero. Di lei si continuano a leggere notizie sui giornali. La gente è perplessa. Abituata a considerarla utile strumento di svago e di lavoro, fonte di occupazione, apprende improvvisamente di aver vissuto per anni in compagnia di una subdola assassina. E' lei, l'automobile, la fonte dei guai. Ci ha costretti in un innaturale modello di sviluppo, ha succhiato ogni nostra risorsa. Una macchina vampiro, un dio auto, che in cambio di sensazioni e libertà ci ha ridotti in suo potere. Ora qualcuno ha aperto gli occhi. Politici preparati e responsabili si incaricano di riportare il « feticcio » al suo giusto posto. La loro sicurezza non lascia dubbi, rimuove ogni perplessità. Dietro le loro parole, sarebbe criminale se non fosse

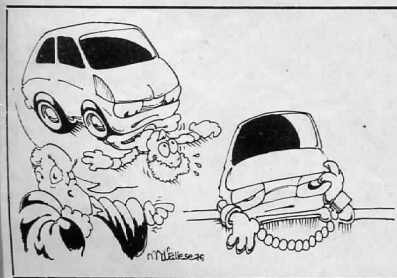
posizione, di un campanello di allarme, di una controinformazione che bilancia una « ragion di stato » che radio e televisione (e certa stampa) ufficializzano d'ufficio.

Poche considerazioni e molte cifre. Quelle cifre che proprio i politici, orecchianti per natura, temono fin dai tempi della scuola. Per evitare una indesiderata legge del contrappasso accettano sì di prendere posto, un'altra volta, sui banchi (quelli parlamentari) ma rifiutano la tediosa lezione di matematica e di economia. A loro basta la frase ad effetto, l'interpretazione irresponsabile di atteggiamenti di ristrette minoranze. Tanto poi, a sera, c'è la cena tutti insieme (a tavola i colori, anche quelli politici, sfumano nel giallo dorato delle tagliatelle al triplo burro) a rimettere le cose al giusto posto. Allora certe scelte passano in secondo piano anche e soprattutto perché riguardano gli altri, i comuni cittadini. Quelli che la macchina sono costretti ad acquistarla con i loro soldi. Ma questi, dal Governo, vengono considerati solo scialacquatori di denaro pubblico (in quanto sottratto ad investimenti comuni). Non tengono conto che su 10 spostamenti in città (i dati si riferiscono ad una città campione: Torino) 35 vengono effettuati sul percorso casa-lavoro, altri 14 sono connessi con attività professionali.

Sono dati che fanno riflettere sul fenomeno auto. Per recarsi al lavoro il 77 per cento della popolazione torinese usa il veicolo privato, solo il 23 per cento il mezzo pubblico. Una scelta obbligata, favorita dal disinteresse delle autorità a tutti i livelli: da quella regionale a quella romana. Si condanna l'auto ed allo stesso tempo

si ostacola la costruzione di infrastrutture urbane sostitutive. La linea 1 della metropolitana si perde nei meandri di complesse valutazioni psico-sociologiche. I lavoratori possono aspettare. Per loro ci sono i treni dell'alba: velocità 10 chilometri all'ora, età delle carrozze 35 anni. Molti sfuggono all'imposizione e scelgono l'auto, magari utilitaria, magari utilizzata a turno tra colleghi di lavoro. Sono disertori facilmente individuabili.

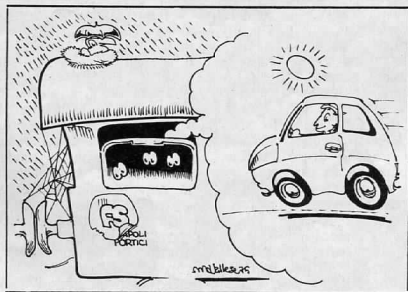
La scelta privata la pagheranno a caro prezzo davanti alle pompe della benzina, in coda



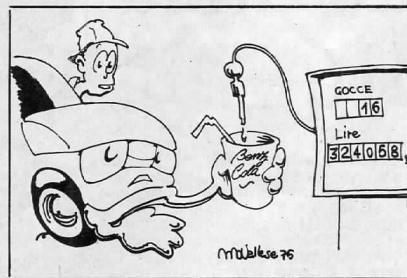
... la gente è perplessa, apprende improvvisamente di aver vissuto per anni con una subdola assassina...

così, c'è conoscenza, dati concreti, analisi oggettiva di una situazione. Qualcuno, all'opposizione, non ne è del tutto convinto. Rifugiato in locali asettici, lontano dalle influenze di una capitale sonnacchiosa e rinunciataria ad ogni « mobilità » rifa puntualmente il percorso dell'auto.

Dalle origini alla sua definitiva affermazione, alla crisi dei giorni nostri. Un « dossier auto » che si legge come un « best seller » con il vantaggio che, almeno in questo caso, l'anonimato è considerato superfluo. E' la Fiat che in occasione della Fiera di Milano ha presentato una difesa dell'auto o meglio un'analisi della situazione e del peso del mezzo privato nella vita di tutti i giorni. E arrivati all'ultima pagina del « dossier » si scopre che in definitiva non si tratta di una difesa (inquinata magari da interessi di parte) ma solo di una responsabile presa di



... i lavoratori possono aspettare. Per loro ci sono i treni dell'alba, velocità media 10 km all'ora...



... la scelta dell'auto privata la pagheranno a caro prezzo, davanti alle pompe del carburante...

all'essoratori del bollo di circolazione, in fila ordinata ai caselli dell'autostrada. E l'auto resta protagonista. Anche in città. Il 66 per cento della popolazione sfrutta l'auto per i suoi spostamenti, solo il 18 per cento i mezzi pubblici. I pendolari, lo abbiamo già visto, non hanno scelta: a Torino su 200.000 lavoratori 130.000 vanno in auto. E l'auto, con l'aiuto delle cifre, diventa fenomeno naturale incoercibile nella misura in cui non vi sono alternative valide. E questo, per la verità, i politici lo hanno capito. E subito lo hanno sfruttato ottenendo un incremento del gettito fiscale. Nel 1973 l'automobile ha dato allo Stato (sotto forma di tasse) 2523,8 miliardi di lire: il 18,9 per cento delle entrate dello stato italiano. Il 29 per cento di questa cifra è stato destinato al finanziamento di nuove strade, ed il resto?

Un paragone deludente rispetto alla Francia che ha reinvestito nel settore dell'auto il 61 per cento degli introiti fiscali inerenti gli automobili.

Mauro Coppini

CONTINUA A PAGINA 60

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

listi. Ma l'utente italiano non si scuote di dosso quella corrosiva patina di eterno gaudente, indosso firmatore di cambiali (anche di questo il governo si è accorto favorendo interessi superiori al 20 per cento ed aumentando artificialmente il costo del denaro) pur di avere la cromatura più lucida di quella del vicino. Poi ricorrendo alle cifre ci si accorge di una realtà completamente diversa. La famiglia media italiana dedica al-



...nell'anno 1973 l'automobile ha dato allo Stato, sotto forma di tasse, 2.523,8 miliardi di lire...

l'automobile (per spese di acquisto e di esercizio) l'8,4 per cento del suo bilancio contro il 9,1 per cento per il vestiario ed il 35 per cento per il vitto. Sono cifre che parlano da sole ed alla portata di tutti. Ma i politici hanno altre frecce al loro arco. La crisi della benzina lavora per loro.

# L'auto anche ad aria liquida

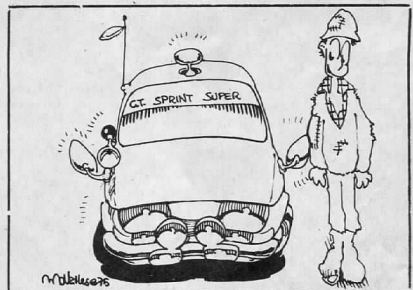
MILANO - «Camminare per curiosità» questo è lo slogan per un cronista in cerca di «cose da raccontare ai lettori di un periodico che tratta la materia delle «quattro ruote». E solamente dopo aver percorso chilometri (questa volta nella Fiera di Milano, sempre più aperta ai temi-auto) eccolo, finalmente seduto davanti a una macchina per scrivere quello che ha notato sul taccuino. A parte l'intervento Fiat (di cui avete appena letto n.d.r.) i dati di maggiore interesse sono senza dubbio forniti nella sezione della mostra dedicata al tema «L'automobile e l'economia». Nel piazzale ricerche e scienza si è visto il telaio di quel veicolo che ambisce a risolvere il problema dell'inquinamento e delle stesse fonti di energia. Si tratta della miniauto del costruttore di Senago, che ha realizzato un veicolo con due diversi motori: uno ad aria compressa e ora un altro ad aria liquida. I due prototipi hanno le seguenti caratteristiche in comune: trazione anteriore, tre marce (una retromarcia), impianto elettrico a 12 Volts, velocità 50 chilometri orari, consumo 1000 litri (di aria) al chilometro, carrozzeria in vetroresina con ampia visuale frontale, laterale e posteriore, peso 550 chilogrammi, motore stellare a pistoni (5 o 6 in base alle richieste).

I futurologi hanno sede fissa a Montecitorio. Salite in macchina ed automaticamente vi perseguita la visione apocalittica delle riserve di petrolio in fase di proscioglimento. Ma tranquillizzatevi: le auto in Italia, incidono solo per l'11 per cento in questo settore. Prima di lei vengono le industrie (53 per cento), il riscaldamento (21 per cento). Ed è un 11 per cento della disponibilità nazionale di prodotti chimici ben speso.

Ancora in cifre ci assicurano che l'auto offre vantaggi paragonati per quello che riguarda i costi della mobilità. Il «grado di riempimento» dell'auto (in pratica il rapporto tra il numero di passeggeri trasportati e quelli trasportabili) è decisamente superiore a quello (destinato) del mezzo pubblico: 31 per cento contro il 23 per cento. Senza contare che l'auto mentre vi trasporta vi offre anche occasioni di occupazione. In Italia circa 290.000 persone lavorano direttamente nell'industria automobilistica e 315.000 nelle industrie fornitrici. In totale 605.000 lavoratori che dipendono direttamente dal veicolo privato. E dall'auto dipende in larga misura il livello delle nostre esportazioni. L'Italia, paese trasformatore per eccellenza, trova nell'auto la sua più razionale vocazione. Il saldo import-export positivo per 714 miliardi nel '74 permette di far fronte a tutte le importazioni di carne, oppure a tutte quelle di pesce, grano, tè, caffè. L'auto è al primo posto anche per quello che riguarda l'«indice attivante». Ogni unità prodotta del valore di un milione di lire determina un aumento di produzione di 820.000 lire negli altri settori economici.

Il «dossier automobile» convince e preoccupa. Preoccupa perché dà l'esatta misura del valore che una perseverante campagna di disinformazione può avere sull'economia del paese. Ma è in fondo la prova di quanto l'auto sia lontana dalla crisi. Ancora una volta il mezzo privato ha dato dimostrazione della sua flessibilità. Dopo settantenni di storia e di progresso, ormai

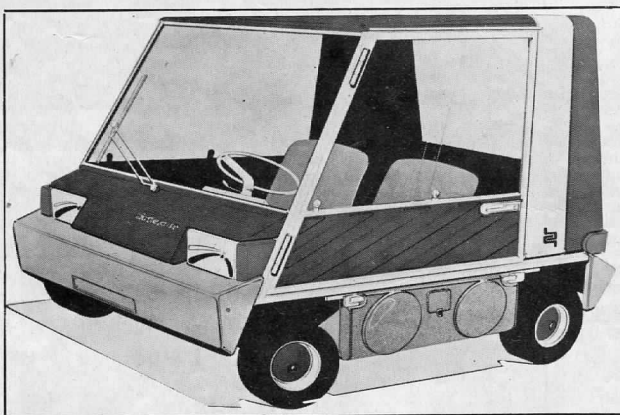
perfettamente codificato dal punto di vista progettuale, è ancora in grado di adeguarsi ad una situazione radicalmente mutata. Il «dossier auto» si conclude proprio con questa constatazione. Niente fantascienza, niente soluzioni utopistiche. L'auto della crisi è ancora l'auto che tutti conosciamo. L'adattamento alle nuove condizioni rifiuta (almeno in questo campo) ogni rivoluzione passando per una sperimentata evoluzione. Una evoluzione che comportando riduzioni di peso, affinamenti aerodinamici, ridimensionamento dei pneumatici e adeguamento delle



...la famiglia italiana dedica all'auto l'8,4 per cento del suo bilancio, contro il 9,1 per i vestiti...

prestazioni ai limiti in vigore, consentirà risparmi nel consumo del carburante del 20 per cento senza modificare sostanzialmente l'aspetto dell'auto.

m.c.



La Sargato ad aria compressa avrà la sua carrozzeria, molto funzionale

Nel veicolo ad aria compressa a 200 atmosfere l'energia trainante viene portata a 6 atmosfere da un apposito riduttore di pressione e passa, attraverso una speciale valvola (acceleratore), al motore che ha due fasi, una d'espansione e una di scarico.

In quello ad aria liquida, il volume del carburante è pari a 140 chilogrammi che attraverso un evaporatore (radiatore) si trasforma in 140 metri d'aria compressa. La funzione dell'evaporatore è infatti quella di trasformare l'aria liquida a 190° sotto lo zero ad aria compressa avente una temperatura di 5 gradi inferiore all'ambiente. L'aria di scarico dei due veicoli viene filtrata, così che sarà emessa dopo l'utilizzazione ad un indice di purezza superiore a quella esterna.

In fatto di autonomia, la prima versione raggiunge i 60 chilometri mentre il secondo veicolo — già in fase iniziale — avrà una autonomia superiore ai cento chilometri. Si tratta evidentemente di due soluzioni che potranno venire sfruttate per il traffico automobilistico in città; da veicoli pubblici, compresi naturalmente anche i mezzi di traspor-

to collettivi come autobus semplici o articolati, autocarri con portate di alcune tonnellate.

Per gli automobilisti pigri per risolvere situazioni di emergenza c'è il «cric» pneumatico denominato «Bull-Bag». Il grosso rullo di robusta tela gommata, che si gonfia con il gas di scarico del motore (collegandolo con il tubo di scappamento) ed è in grado di sollevare qualsiasi auto, anche su terreni molto difficili, come sabbia, fango o neve in soli 30". E' utile per sostituire una gomma, montare o smontare la catena da neve, e altri casi.

Una novità assoluta in campo mondiale è un sistema considerato «rivoluzionario» di turbolavaggio veicoli, che elimina le tradizionali spazzole rotanti e, sfruttando i principi elettrostatici e la turbolenza del getto, elimina lo sporco.

Sotto la volta del palazzo dello sport, abbiamo notato un'assoluta novità nel campo degli spray il Fulgor 3002. E' un potente reagente chimico non abrasivo che, grazie alla sua struttura è in grado di asportare qualsiasi tipo di macchia: catrame, resine, insetti, macchie di piante, ruggine.

Nel campo delle roulotte una interessante novità, viene dalla Francia, è costituita da una roulotte rigida, ma pieghevole al tempo stesso. I costruttori hanno così finalmente realizzato una caravan facilmente autotrainabile, data la sua leggerezza e le ridotte dimensioni in fase di spostamento, assicurando contemporaneamente un confortevole soggiorno in campeggio a tre-quattro persone. A vuoto pesa kg. 500 (650 kg. con tutti gli accessori messi a disposizione dalla Casa produttrice) e la lunghezza e la larghezza sono rispettivamente di m. 3-15 e 2. Sullo chassis metallico galvanizzato si inserisce automaticamente la parte superiore, costituita da materiale sintetico poliestere termicamente isolante.

L'Adventure Camper rappresenta l'ultimo stadio di una lunga serie di processi nel campo del «caravaning», un «fuori-strada» che concretizza tutto ciò che è indispensabile c'è in una roulotte.

Il modello presentato da un costruttore milanese derivato da un furgone russo (UAZ 452 B) dotato di telaio ed equipaggiato con un motore Peugeot Diesel. Ha trazione anteriore ma con inserimento delle quattro ruote motrici. Ha una autonomia di 2.500 chilometri su strada e 1.200 fuori strada.

All'interno dispone di un divano trasformabile in due letti, cucina, toilette, doccia e frigorifero. Prezzo sette milioni più I.V.A.

A questi si associano numerose ditte che presentano macchine bilancio ruote, per lavaggio, e altre «cose» interessanti nel campo delle quattro ruote. Il grosso sarà a novembre all'Expomotor.

Nell'ambito della Fiera, c'era anche il salone «Fai da te», che spazia nell'inesauribile sfera del «bricolage» casalingo. Oltre a fornire tutto l'occorrente per le attività più disparate, dal piantare un chiodo alla costruzione di pezzi d'arredamento, erano presentati i particolari per realizzare attrezzatissime officine-laboratorio nel garage o in cantina, per far fronte all'impegno di manutenzione personale della propria automobile.

Bruno Boglioni





# JAGUAR 1888

«La famiglia delle più belle fiere della giungla d'asfalto», si è arricchita di quattro nuovi modelli di cui uno è una novità mondiale. Le ultime Jaguar per l'Italia sono: la berlina XJ 3.4, la berlina XJ 4.2 a passo lungo, e i due coupé nelle cilindrate 4.2 e 5.3. Nonostante la congiuntura mondiale la Jaguar continua il suo discorso con la clientela e offre, per stimolare il compratore, nuovi modelli.

panno, altoparlanti nelle portiere, e antenna radio.

La nuova berlina Jaguar è accreditata di una velocità di 188 kmh con il cambio manuale a quattro marce, 3 kmh in meno con il cambio automatico. I consumi sono abbastanza interessanti se si tiene conto della classe della vettura, i valori dichiarati sono infatti (a 113 kmh) di 11,3 litri per 100 km che crescono di tre litri se si utilizza il



Sopra al titolo, la Jaguar berlina XJ 3.4. Qui sopra, eccola fotografata assieme ai due modelli della nuova gamma Jaguar, con tre tipi di motore

La Jaguar XJ 3.4 mostra la sensibilità della Casa nell'adeguarsi all'orientamento generale della produzione verso esemplari più contenuti come consumo, e costituisce un allargamento della gamma XJ che riscuote successo in tutto il mondo. La nuova berlina è fornita di un motore di 3442 cmc, ultima versione del sei cilindri XK che è accreditato di una potenza di 160 CV a 5000 giri minuto. La linea è quella conosciuta della Jaguar, moderna ed aggressiva a quattro porte. Viene fornita di serie con il parabrezza in cristallo laminato, lunotto posteriore termico, cinture di sicurezza a riavvolgimento automatico, sedili in

cambio automatico.

Gli altri tre modelli sono novità relative in quanto già viste ai Saloni dello scorso anno, ma solo ora vengono immessi sul mercato italiano. Sono la berlina-VIP a passo lungo e le due versioni coupé, che altro poi non sono che le berline con due sole porte e si possono avere con il motore a sei cilindri in linea di 4235 cmc oppure con il 12 cilindri a V di 5343 cmc. I due coupé sono accreditati di 195 e 225 kmh rispettivamente, i consumi sono all'altezza della classe delle vetture. I prezzi non sono ancora stati comunicati, mentre i quattro modelli sono già disponibili sul mercato.

## E' finita all'asta la BORA da corsa

PARIGI - L'avvocato Hervé Poulin, di cui si è fatto notare l'opera considerevole «L'Arte e l'Automobile», (e che sembra avere sempre più difficoltà di separare il suo mestiere di perito stimante e il suo «hobby» di pilota) parteciperà alle 24 Ore di Mans con Jean Guichet al volante di una BMW 3,5 litri della Casa, la cui decorazione non passerà certamente inosservata. Egli organizza la fine settimana prossima nella tenuta di Harellet nel Pas-de-Calais, una vendita all'asta delle macchine di collezione. Una cinquantina in tutto. Fra esse c'è la Maserati Bora di competizione (quasi 500 cavalli, carrozzeria in alluminio) che era stata preparata per la Tour de France Automobile 1974 per Francois Migault, ma che gli stessi avvenimenti costrinsero a dichiarare forfait, perfino prima della corsa! Solo due esemplari furono costruiti, la seconda dei quali era stata distrutta durante un incidente. E' certamente l'ultima Maserati da corsa che si accinge ad essere esposta in un Museo. Ci sono inoltre da rilevare: una Bugatti Gran Premio 35 (1925), l'unica dei tre esemplari Cunningham C II impegnati a Le Mans nel 1951,

## Si allarga la pressione per le revisioni di sicurezza obbligate

# L'ammortizzatore oltre la valvolina

Un test dell'Eusama (European Shock Absorber Manufacturers Association) svolto a Balocco. La sequenza qui sotto evidenzia il progressivo sbandamento di un'Alfasud a causa della ridotta efficienza degli ammortizzatori



BALOCCO - Per molti sono solo accessori eppure la loro funzione agli effetti della sicurezza e della tenuta di strada è determinante. Gli ammortizzatori assolvono due importanti funzioni. Una, legata al comfort dell'utente, è quella di isolare la scocca dalle asperità del fondo stradale, l'altra, la più importante, di assicurare sufficienti valori di aderenza in qualsiasi condizione di marcia. Eppure di loro ci si ricorda raramente. La loro stessa collocazione, nascosti dalle ruote e da altri elementi della sospensione, contribuisce a farli passare inosservati. Della loro presenza (e del grado di efficienza) ci accorgiamo soltanto quando situazioni di emergenza ci costringono a sfruttare al massimo le doti del telaio. In quel momento disattenzione ed incuria si manifestano in tutta la loro gravità.

L'EUSAMA, una associazione che riunisce tutti i maggiori costruttori del settore europeo, cerca di porre rimedio a questo stato di cose. Dell'ammortizzatore vuole fare un vero e proprio protagonista.

La campagna di sensibilizzazione è già iniziata, una sensibilizzazione che si rivolge al pubblico e, soprattutto, agli organi di Governo. Si vorrebbe, come già viene fatto in altri Paesi, includere l'ammortizzatore tra gli organi meccanici da sottoporre a collaudo in caso di revisione. Ma una certa colpa del disinteresse dell'utenza per questo «accessorio» va attribuita anche ai costruttori. Ancora oggi non esiste infatti una precisa normativa che consenta un controllo oggettivo della funzionalità dell'ammortizzatore.

Una verifica, nella maggioranza dei casi, è affidata alla esperienza del proprio meccanico od a semplici sensazioni. E' evidente che alcune prove comparative sono più che sufficienti ad accertare la funzionalità di questi organi ma è altrettanto certo che tali prove non sono alla portata del normale automobilista. Tutto questo è aggravato dal fatto che l'efficienza di un ammortizzatore (almeno nel caso di vetture da turismo) decade con molta gradualità. Il pilota (Regazzoni dopo l'esperienza del



SOCIETA' 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 DOPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA



## Il ranger CHEVY

Preceduto dalle immagini del film «Terremoto» dove opera portenti, un pò da protagonista, è giunto anche alla concessionaria Garden Center di Bologna il primo esemplare del tanto atteso Chevy 75 Blazer, la nuova grossa fuoristrada che la Chevrolet lancia sul mercato incredibilmente sensibile anche in periodi come questi, a mezzi così particolari e costosi.

Si tratta in effetti di un mezzo fantastico, con una serie di accessori da far girare la testa e ottenibile con un mixage impressionante di particolari: 5 motori a scelta, dal piccolo V 6 da 4 litri al grosso V 8 in grado di erogare 175 cavalli, quindici colori diversi, cambio a 3, 4 marce o completamente automatico.

Ma andiamo con ordine: due i modelli base, il C 10 a due sole ruote motrici e il K 10 a quattro ruote motrici. Vasta la scelta dei motori, veramente per tutte le esigenze, freni a disco anteriori e tamburo posteriori, naturalmente servosistemi, con particolari sensori che rivelano al guidatore anomalie del funzionamento o consumo delle pastiglie.

Il primo esemplare (tra l'altro per ora l'unico in Italia) che serimenti del differenziale, combinato col riduttore, bloccaggi e disinserimenti: insomma, tutto quello che riguarda la trasmissione della potenza dal motore al terreno. Il roll-bar è di serie, comunque il tetto rinforzato e la struttura in acciaio in due sole parti del Blazer garantiscono sicurezza in qualsiasi malaugurato incidente.

Il primo esemplare (tra l'altro per ora l'unico in Italia) che abbiamo visto aveva degli splendidi vetri fumé azzurri; abbiamo naturalmente chiesto subito il prezzo per questa «belva» capace di raggiungere i 160 all'ora, ma la risposta è stata un pò evasiva. In effetti avrebbero dovuto calcolare la serie di optional montati, per cui da un prezzo base sui sette milioni e mezzo si poteva giungere tranquillamente ai dieci.



Gran Premio degli Stati Uniti nel 74 potrebbe essere di diverso avviso) ha tutto il diritto di adeguare la guida alle nuove caratteristiche di tenuta. Il pericolo di incidenti è rilevante. D'altra parte è difficile dare indicazioni di carattere generale. La vita media di un ammortizzatore è un dato che sfugge a calcoli precisi. Troppe sono le variabili chiamate in causa. Il peso della vettura, la flessibilità e l'escursione della sospensione, il tipo di strada percorsa, le velocità medie, sono tutti fattori in grado di influenzare visibilmente la vita di questo organo meccanico. Può servire sapere che le case costruttrici di auto richiedono ai fabbricanti di ammortizzatori

In pratica si tende ad equiparare la loro durata a quella dei pneumatici. Ma non si tratta di una regola precisa. L'unica soluzione per viaggiare tranquilli è evidentemente quella di procedere a frequenti controlli. L'esame della parte esterna dell'ammortizzatore è in molti casi sufficiente a denunciare anomalie di funzionamento.

Perdite di olio, deformazione dei supporti, gioco trasversale dell'asta di comando sono elementi sufficienti per procedere alla sostituzione. Verifiche più accurate, con l'uso di apposite apparecchiature in grado di misurare, attraverso i tempi di smorzamento, l'efficienza dell'ammortizzatore sono ancora economicamente valide.

I costi di collaudo, in questo caso, si avvicinano molto a quelli della sostituzione. Proprio la difficoltà di questi collaudi rende inaccettabile la procedura della rigenerazione. Nella maggior parte dei casi, infatti, il riparatore si limita a sostituire l'olio e qualche valvola usurata. Il risultato è la mancata riproduzione della curva di funzionamento caratteristica dell'ammortizzatore studiata, in fase di progetto, proprio in funzione dell'auto cui è destinato. Anche in questo caso la possibile situazione di pericolo non è sufficiente a compensare il relativo guadagno economico.

cop.

## La crisi del petrolio (alla rovescia) condiziona ancora gli americani

# La SEVILLE non incanta

**DETROIT** - Mentre la General Motors presentava l'ultimo esemplare della «mini-Cadillac», la Chrysler, tramite il suo presidente John Riccardo faceva conoscere che nel prossimo futuro dalla sua catena di montaggio sarebbero uscite soltanto macchine «compatte» e «subcompatte». La G.M. aveva strombazzato da tempo l'avvento della piccola «Seville» la macchina rivoluzionaria e l'attesa era morbosa.

Ma, la montagna ha partorito il topolino. E il topolino ha gli stessi colori, gli stessi «umori», gli stessi «ideali», le medesime caratteristiche della pachiderma «Caddy», divenuta in questi ultimi tempi la «macchina dei negri».

La «Seville» è 67 cm più corta della «mamma Caddy», 20 cm. più stretta, e pesa mille libbre di meno (circa 500 chili). Comunque, anche se ridotta, riveduta, economizzata, la Seville non si cede al di sotto dei 12.500 dollari, più le tasse federali, statali e comunali, aggiungere quindi altri 400 dollari. Da menzionare che la Cadillac mastodontiche, tipo Fleetwood costano oggi intorno ai 10.400 dollari.

«In compenso — dicono a Detroit —, la Seville consuma meno carburante, grazie al suo motore con iniezione elettronica, e non costa per ripararlo quanto costano i ciclopici motori delle Cadillac attuali».

In altre parole il motore della Seville altro non è che la copia dei motori applicati alle macchine minori e compatte della G.M. Sempre grazie a questo «piccolo» motore (è un 5700 cc) la Seville può percorrere 13 miglia consumando 4 litri di carburante in città e 19 miglia nelle normali autostrade. Di contro le Cadillac attuali consumano 4 litri di benzina per percorrere 11 miglia in città e 16 nelle autostrade.

Osservata dall'esterno la Seville somiglia molto, per il suo stile «volutamente europeo», alla Ford Granada, la Mercury Monarch, le quali in precedenza hanno attinto dalla Mercedes Benz.

Purtroppo, per quanto riguarda lo stile delle carrozzerie, in America sono ancora molto arretrati. Basti osservare l'ultimo «figliol prodigo» della American Motor, la tanto decantata «Pacer». Una scatola con vetri tutto intorno, che ricorda auto di tempi passati e che poteva essere «montata» con una carrozzeria più aerodinamica, più moderna, possedendo, nell'insieme, una numerosa serie di ottime doti.

Tutta qui la Seville, la rivelazione del momento la quale, come non ha impressionato i giornalisti presenti al battesimo, non attirerà certo gli acquirenti i quali dovranno pagare di più per una macchina «più piccola ed economica» (si dice) e che non rappresenta il mezzo di distinzione come lo è, per esempio, la Lincoln Continental Mark IV.

Contemporaneamente a Detroit è stato annunciato che la G.M. darà il via a giorni al «rinnovo degli stampi» per i modelli del futuro. Infatti, dicono, entro il 1978 tutti i modelli della General Motors saranno rifatti spendendo cifre astronomiche che sembra si aggirino intorno ai 10 miliardi di dollari.

Tutto questo per la famosa crisi del petrolio. Quella crisi che non esiste più ma che a lungo andare potrebbe tornare a spandere le sue chiazze nere sul mondo. Questo perché in America, nonostante vi

siano risorse tre volte superiori a quelle dei paesi arabi, si preferisce «importare» il petrolio estero che permette più lauti guadagni ai vari satelliti petroliferi a scapito del guidatore.

Le lunghe odiose, snervanti file sono finite da tempo, gli americani hanno dimenticato la crisi, ma c'è chi pensa al futuro che potrebbe essere doppiamente più tetto se dovesse ripresentarsi sotto veste araba. L'America potrebbe produrre dai suoi giacimenti di petrolio esistenti e quelli mai perforati, dalle montagne di carbone ecc., 10 milioni di barili al giorno più del suo fabbisogno. Ma le ditte dovrebbero pagare gli operai americani tre volte di più degli operai arabi ed allora preferiscono ancora tratteggiare con i paesi del Medio Oriente i quali stanno diventando più ricchi dell'America con i soldi dell'America. Una matematica semplice e logica che i capitalisti, comunque, fan finta di non capire.

Lo spauracchio, tuttavia è presente a Detroit che sta correndo ai ripari. La Chrysler, dicevo in apertura, ha deciso di costruire quanto prima molte «subcompact». In un primo tempo i siloni della Chrysler avevano annunciato che l'America non aveva bisogno delle compatte, tuttavia sfornavano rapidamente la Pinto (Ford) e la Vega (G.M.) onde tener testa anche agli importatori che stavano dominando il mercato.

Attualmente la Chrysler ha un sovraccarico di macchine invendute a causa della crisi economica che costringe le grosse case di Detroit a chiudere numerosi stabilimenti in USA licenziando centinaia di migliaia di lavoratori. Ora si nota una lieve ripresa ed il 16 per cento di questi licenziati sono tornati al lavoro. Altre riassunzioni sono state annunciate questa settimana.

Comunque, anche la Chrysler, tanto per restare allineata alle ditte petrolifere, e per guadagnare di più al momento della vendita, ha ordinato alla Mitsubishi Heavy Industries del Giappone (partner della Chrysler) di costruire per il prossimo gennaio una nuova subcompact della Plymouth da vendere in America, mentre in casa costruirà due nuove macchine, la Dodge Aspen e la Plymouth «Volare» che vengono presentate come «luxury compact», ovvero una compact di lusso. Queste macchine peseranno 500 chili di meno delle consorelle e faranno risparmiare carburante, dicono a Detroit.

«Qualcosa dovranno fare — commenta un esperto di Detroit — La Chrysler ha depositi interi di macchine invendute e la massa non intende comperare vetture fatte «a singhiozzi», durante la crisi, costose quanto mai, imprecise, quanto labili».

Gli autocentri per le riparazioni sono zeppi di macchine 1975, segno evidente che la produzione di quest'anno è quanto mai scadente e lascia a bocca amara gli acquirenti. Il famoso «rebate», ossia rimborso parziale di una data somma stabilita al momento dell'acquisto della macchina nuova, non ha dato grandi risultati. Per cui la vendita langue con l'acquirente che resta alla finestra ad osservare gli sviluppi futuri. Gli sviluppi o saranno drastici e significativi o resteranno lettera morta a scapito delle grosse case di Detroit.

Lino Manocchia



## Due ore di G.P.

Dopo aver visto per televisione la conclusione del Gran Premio di Monaco mi è sorto un dubbio. Ufficialmente, mancano 6 giri alla conclusione, e ciò è stato sottolineato dal telecronista e dal contagiati, avanza il direttore di corsa e, con un dito alzato, segnala a Lauda che manca un giro alla conclusione della gara, perché sono trascorse più di due ore dall'inizio della corsa.

Vorrei sapere se il direttore ha pensato di applicare alla lettera, di sua spontanea volontà, il regolamento sportivo, oppure dietro suggerimento del superdirettore sportivo della Ferrari Luca di Montezemolo, visto che in quel momento quel magnifico campione che è Fittipaldi aveva accorciato, anzi annullato il distacco da Lauda.

E vorrei anche sapere se i piloti erano a conoscenza, poco prima che il direttore di gara prendesse quella decisione, che stavano per superare le due ore di gara.

PIETRO VERONESE  
Cerdea (Palermo)

Da due anni a questa parte, l'Annesso J del codice sportivo internazionale, all'articolo 299 nel testo 1974, ed all'articolo 300 nel testo 1975, dice:

«Durata delle prove di Campionato Formula 1: dovranno avere una lunghezza massima di 200 miglia (320 km.) oppure una durata massima di 2 ore. Nel caso in cui le due ore scadano prima che sia stata coperta la distanza prevista per la corsa, la bandiera a scacchi si abbasserà davanti al leader della corsa alla fine del giro nel corso del quale il periodo di due ore sarà scaduto».

E' una norma abbastanza recente, che ad ogni modo chi si occupa di direzione sportiva in questo campo deve conoscere bene. Giù Luca Montezemolo se ne servì al Jarama, lo scorso anno, in un'analoga occasione «bagnata», quando allo scadere delle due ore sollecitò il direttore di gara, Conte de Villapadierna, ad esporre la bandiera a Lauda e Regazzoni.

Per quanto riguarda Montecarlo, non ci risulta che il direttore di corsa abbia avuto bisogno di suggerimenti. Partendo con la pioggia, tutti quelli del «giro» sapevano che vi sarebbe stata la probabilità di superare le due ore di gara, ed era un'eventualità che poteva favorire chiunque. Certamente, i vari team-manager delle squadre si sono preoccupati di segnalare la corsa ai loro piloti, che non hanno certo il tempo (né il modo) di guardare l'orologio mentre corrono.

Per motivi abbastanza importanti, mi trovo costretto a disfarmi della mia biblioteca automobilistica. Questa comprende le annate di Autosprint 1971-72-73-74-75 fino ad oggi, 15 numeri di Style Auto, libri vari sulle Ford e le Ferrari (di Style Auto), due libri di tecnica motoristica inglese (sui telai e sulla distribuzione dei motori), due ricerche della Jim Clark Foundation; inoltre ho molto materiale avuto direttamente dalla Pininfarina, Bertone, LMX, Ferrari.

Mi trovo nella situazione che non esiste un mercato di questo genere, e non vorrei gettare tutto al rigattiere. Non ho pretese (il materiale delle Case lo regalo insieme), spero che tu possa fare questo favore a me e a chiunque, con pochi soldi, voglia del materiale molto interessante.

Michele Bernardi, viale Luca Gauroico 283,  
tel. (06) 591.9961 - Roma

## AUTO SPRINT FERMOPOSTA AUTO SPRINT

GIANLUIGI FILIPPI - Verona - Questa nostra rubrica «biblioteca» è proprio dedicata a sottolineare le novità librarie di tema automobilistico. E sta pur certo che tutte le più recenti le abbiamo recensite. Tenga presente che a Milano, presso l'AC in corso Venezia 43, vi è una libreria della Lea, specializzata in realizzazioni di carattere automobilistico.

GIUSEPPE PATTI - Favara (Agrigento) - Ci risulta che per le prove in circuito di vettura da competizione sia comunque richiesta la licenza. Non conosciamo però come sono organizzati a Pergusa. Si rivolga all'ufficio sportivo dell'AC di Enna, telefono 0935-21823.

LUCIANA FOTUCCI - Montevarchi (Arezzo) - Questi gli indirizzi: Lella Lombardi, Frugarolo (Alessandria) Regazzoni e Lauda, presso la Ferrari, 41053 Maranello (Modena); Emerson Fittipaldi, c/o McLaren Cars, 17 David Road, Colnbrock, Gran Bretagna.

CLAUDIO MONTI - Bologna - In Emilia vi sono queste piste di karting in attività: S. Giuseppe di Comacchio, Pista Tricolore via Emilia km. 12, Reggio Emilia; Kartodromo S. Pancrazio, Fraore (Parma); Kartodromo S. Croce di Carpi, Happy Valley di Pinarella di Cervia.

GIAMPAOLO BIAGI - Livorno - Spiacenti, ma non abbiamo documentazione, tanto meno a colori, della vettura che li interessa.

GIUSEPPE MARIZZONE - Pompano (Brescia) - La Fiat 124 spider 1600 è omologata nel gruppo 3. Preparandola, essa passa in gruppo 4; per fare il navigatore o addirittura il primo pilota in un rally, non servono i manuali, bisogna provare, cercando magari di farsi consigliare da qualcuno già esperto. Ottimo, a questo proposito, certe scuderie specializzate in rallies.

CESARINO MASCHERONI - Lonate Ceppino (Varese) - Questo l'indirizzo richiesto: ARO, Uzina Meccanica Mucsel, Str. Vassile Roaiti 173, Clujurea Jud. Arges, Romania.

ARMANDO MIGLIARDI - Napoli - Spesso riceviamo anche lettere con contenuto diametrale alla sua, che ci chiedono magari più gare USA, più Formula 1 ed altro. Dobbiamo insomma cercare di mantenerci equidistanti e di accontentare la maggioranza. Tutti però non lo accontenteremo mai...

GABRIELE FONTANI - Firenze - In sintesi, la differenza era questa: c'erano due tipi di vetture che potevano partecipare al mondiale, le Sport gruppo 5 fino a 5 litri (che dovevano essere costruite ed omologate in almeno 50 esemplari, ridotti poi a 25 nell'ultimo anno di vita) e le gruppo 6 Sport Prototipo fino a 3 litri. La Porsche costruì 50 vetture del gruppo 5, prima con il motore 12 cilindri 4.500 poi portato a 5.000, e ben presto alla Ferrari si accorsero che non c'era nulla da fare con le monotele da 3 litri, cosicché misero in catena e costruirono 50 esemplari del modello 512.

PAOLO SIMONE - Monopoli (Bari) - Si rivolga direttamente alla sede dell'istituto, via Umberto Giordano 28, Modena.

FELIPE JELLYCY - Bressanone (Bolzano) - Queste le marche vincitrici del Campionato Mondiale Marche dal 1957 al 1974 comprese: Ferrari, Ferrari, Aston Martin, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Ferrari, Ford, Ferrari, Ford, Porsche, Porsche, Porsche, Ferrari, Matrasimca, Matrasimca. Tutti i manifesti disponibili sono elencati nell'apposita pagina del «market» inserita in ogni numero del giornale.

MAURO VALENTI - Galliate (Novara) - Può spedire quante schede vuole, basta che siano compilate regolarmente e che arrivino nei termini prescritti.

PAOLO SABATELLI - Firenze - Grazie per le sue belle parole, facciamo settimanalmente del nostro meglio per meritarci lettori come lei.

FABRIZIO POZZATI - Mesola (Ferrara) - E' presto detto: un limite non c'è, in quanto, per il Codice della Strada, ogni modifica è vietata, a meno che non sia suggerita o fornita dalla casa costruttrice. Per rimanere nel sicuro, comunque, le sarà sufficiente non esagerare in larghezza né per quanto riguarda i cerchi, né per quanto riguarda le gomme, rispetto alle misure base della sua vettura.

DOMENICO DI LONARDO - Rionero in Valture (Potenza) - Non diamo isposte private altro che in casi eccezionali. Non abbiamo «piani di costruzione» di un tricolore a motore. Non abbiamo particolari facilitazioni per cerchi da corsa.

CLAUDIO FREGNI - Nonantola (Modena) - Molti dei suoi problemi si possono risolvere proprio con i pezzi del «kit» della RS LS, come le due barre antirullo più rigide, e l'impianto del radiatore olio. Si tratta di vedere se la Renault li fornirà i pezzi, poiché essi dovrebbero essere riservati ai possessori di kit. Può sempre provare presso il suo concessionario. Per quanto riguarda la pressione, un aumento di circa 3/4 decimi di atmosfera non può fare che bene.

GIORGIO MALVINCI - Genova - Non ci risulta che in Italia vi sarà niente del genere. Si rivolga, per i dettagli, alla S.A. André Citroën, 133 Quai Citroën, Paris 15. (Francia).

VINCENZO NICOLOSI - Abbiategrasso (Milano) - Il problema è semplice a parole, ma non facilmente risolvibile in pratica. Per fare un esempio, il motore della Fiat 500 ha il «carburatore soffiato», intendendosi con questi termini quella leggerissima sovrallimentazione data dall'aria che viene prelevata dal vano della ventola di raffreddamento. La risposta scientifica a questo problema è il compressore.

TRIP E TWIN

## I cacciatori di bivii

Sono un giovane che si interessa prevalentemente di rallies, e vorrei delucidazioni circa due strumenti che ho sempre visto sulle vetture partecipanti a questo genere di competizioni, cioè il Tripmaster ed il Twinmaster.

Infatti, non so quale sia il loro preciso impiego (misure dei tempi, delle medie? delle distanze?) e la differenza che esiste fra i due.

Desidererei anche sapere se l'unica casa costruttrice di questi strumenti è la Haldia; e possibilmente anche l'indirizzo di questa ditta.

Mauro Rava - Calosso (Asti)

Sia il Tripmaster che il Twinmaster sono strumenti di misura delle distanze, in pratica dei contachilometri «parziali». Il Twinmaster non è che un doppio Tripmaster, con funzioni di parziale e di totalizzatore. Servono per poter valutare con esattezza le distanze, e soprattutto (di concerto con il «radar» stiliato dal navigatore) l'esatta individuazione del bivio voluto.

Attualmente si sta generalizzando il Tripmaster, meno costoso del Twinmaster e soprattutto sufficiente per le esigenze dei rallies all'italiana. Entrambi sono marchi di fabbrica della Haldia, una società svedese, e da noi il loro prezzo si aggira rispettivamente sulle 70.000 e sulle 120.000 lire.

IL SODDISFATTO

## Strategia della tensione

Vi scrivo in relazione alla lettera del signor Mario Valeri. Tutti gli anni, grazie al signor Sven, vado ai box di Spa per la 1000 Km. e la 24 ore ed ogni volta cerco di parlare con i piloti. Con quelli professionisti, come Teck, Regazzoni, Merzario, o ingegneri dei vari teams non vi sono problemi, mentre invece mi sono capitati altri piloti italiani meno noti che non hanno la minima educazione nel rispondere, e si credono chissà chi.

Per cui ne concludo che se gente come Merzario o Ickx sono diventati dei campioni, è forse perché sono anche educati, cosa che i nostri sconosciuti (all'estero) sembrano ignorare. A questo proposito, vorrei ringraziare pubblicamente il tramite AUTO-SPRINT Duilio Truffo, che a Spa ha risposto gentilmente a tutte le mie domande, sia nelle prove che durante la gara. Oltre ai ringraziamenti per la sua cortesia, vorrei fargli gli auguri per un brillante avvenire, perché non solo è bravo come pilota ma anche come uomo ha doti che i nostri giovani purtroppo disprezzano.

Lucio Casagrande - Seraing (Belgio)

Meno male che fra tante lamentele (ricordate quelle

del signor Valeri?) ogni tanto qualcuno dei nostri piloti «esce bene» dall'esame-tfiso. E' il caso di Truffo, cui il nostro ormai abituale interlocutore italo-belga fa fare un'ottima figura. Non altrettanto dicasi degli altri piloti cui fa cenno, e che non nominiamo per non suscitare inutili antipatie. Possiamo solo dire che si trattava delle gare a Spa dello scorso anno.

Per quanto riguarda l'altro quesito che ci pone, consigliamo l'amico Casagrande di rivolgersi direttamente alla CSAI, via Solferino 32, Roma, per una risposta ufficiale. Gli ricordiamo comunque che a tutt'oggi la CSAI non ha cambiato la norma relativa all'abbassamento della maggiore età da 21 a 18 anni, per quanto riguarda la necessità del nulla-osta paterno.

IL RIMEDIO

## La candela nel freno

Riferendomi al servizio apparso su Autosprint n. 19, a firma di Giulio Mangano, relativo alla «1000 Km del Tirreno», quale direttore sportivo della «Cefalù Corse», organizzatrice della gara in questione, mi è doveroso precisare che il guasto alla Porsche Carrera RSR di Vannini-Runfola è stato causato da una perdita d'olio dalla pinza del freno anteriore sinistro, e non al differenziale, come asserito nell'articolo.

A questo proposito desidero elogiare l'abilità del meccanico Giovanni Marino il quale, con ingegnosa soluzione, consistente nel pigliare l'«estremità superiore di una candela d'auto» nello spurgo dei freni, evitando così la perdita d'olio, permessa al Vannini in extremis di prendere il via, anche se ulteriormente handicappato dalla quasi completa usura delle pastiglie.

Inoltre è da ritenere inesatta l'affermazione secondo la quale le Porsche Carrera non sarebbero state in grado di dare noia alle 5 litri italo-americane perché, attorno al quinto giro, il Vannini si fermava per sostituire le pastiglie e perdeva ai box dieci preziosi minuti, sfuggendogli così la possibilità di mantenere la posizione di testa e soprattutto di costringere Polese e gli altri a mantenere una velocità elevata, che avrebbe potuto mettere a dura prova la resistenza delle Pantera.

Giuseppe Spinoso - Cefalù (Palermo)

Ringraziamo il signor Spinoso per la precisazione relativa al guasto che ha rallentato la Porsche di Vannini-Runfola: la prontezza e la «fantasia» del meccanico nell'apportare a quell'inconveniente, sono degni di nota, anche se alle cose siamo abituati a vedere le soluzioni estemporanee più strane.

Per quanto riguarda la seconda parte della sua lettera, siamo nel campo delle ipotesi. Ed ognuno è libero di fare quello che vuole. Il fatto stesso che il direttore della «Cefalù Corse» si esprima, alla fine, al condizionale lo dimostra.



IL DITO  
SULLA PIAGA

# LA PORTA in faccia



LA FOTO

## Il ricorso storico

Mi chiamo Enzo Frimale, ho sedici anni e vi scrivo per chiedervi se nella rubrica «Scriveteci, rimarremo amici» potreste pubblicarmi una foto dell'Alfa Romeo 3000 che debuttò alla Targa Florio 1971, e possibilmente qualche dato tecnico.

Enzo Frimale - Salerno

Nel 1971, anno della 55. edizione della Targa ed anno del grande ritorno Alfa, con Vaccarella-Hezeman, debuttò anche un nuovo modello di Alfa, ispirato alle formidabili Porsche 908-3 che avevano tanto stupito nella stagione precedente. Si trattava della 3313, ed esordiva quella sigla, «telajo tubolare», che ha accompagnato l'Alfa sport fino ai successi dei giorni nostri, pur nella evoluzione del motore che è passato dall'8V al 12 boxer attuale.

La 3313 esordì alla Florio '71, pur senza correre, partecipando alle prove ufficiali con Rolf Stommelen, che poi avrebbe preso parte alla corsa con una 333 ma fermandosi subito al primo giro per un'uscita di strada. Rispetto alla versione con telajo monoscocca, la debuttante «tt» aveva il telajo tubolare in alluminio, un passo di 2240 mm (10 cm. meno dell'altra), ed il motore 8V di 2995, alesaggio 86, corsa 64,4; potenza 420 CV a 9200 giri.

### MODELPOSTA

Su Autosprint n. 6 di quest'anno furono presentate le novità di alcune marche di modellismo; la Polistil presentò in scala 1:25 la Ferrari 312 B3 del 1973 e la Brabham BT 42 sempre del '73, la Mabetoys presentò in scala 1:25 la sedie «Gran Champions».

Per quanto riguarda la Polistil, vorrei sapere quando tali modelli verranno messi in commercio; per la Mabetoys vorrei sapere se la serie «Gran Champions» riguarda le monoposto, e se sì, quali.

Sergio Lischetti - Varese

I due modelli della Polistil da lei indicati sono già in commercio. La serie «Gran Champions» della Mattel-Mabetoys non comprende riproduzioni di monoposto Formula 1. Queste monoposto, in scala 1:28, si trovano nella serie Grand-Priz della stessa ditta, che comprende Brabham BT 41, March 711, Lotus 72, Tyrrell-Ford, Ferrari 312 B2 e Matra MS 120.

Durante un mio recente viaggio in Svizzera ho avuto modo di notare, in un negozio di Berna, tre stupendi esemplari di automodelli di Formula 1, cioè la Tyrrell di Stewart del '73, la Lotus-JPS n. 8 di Fittipaldi e la McLaren M23 n. 5 sempre di Fittipaldi. La scala è ciò che mi ha impres-

sonato di più, infatti i modelli di tale grandezza (la scala forse era 1:10) erano molto particolareggiati, e a buon prezzo.

Roberto Boccucci  
Cirié (Torino)

I modelli di monoposto che lei ha visto in quel negozio sono certamente quelli realizzati con scatole di montaggio della Tamiya. Queste scatole di montaggio, con pezzi in plastica, permettono di costruire riproduzioni in scala 1:8 della Honda V8 del 1966, Lotus 49, Matra MS 11, Lotus 49B, Ferrari 312 B del '70, Tyrrell-Ford, Lotus JPS 72 D, McLaren M23. I prezzi in Italia sono analoghi a quelli da lei osservati. Tutti i modelli Tamiya sono reperibili nei migliori negozi di modellismo italiani.

Sono un neo-modellista, e la mia intenzione è raccogliere i modellini della Alfa Romeo in scala 1:24 ed 1:43. Non ne possiedo ancora molti, tuttavia ho alcuni modellini «Solido» nuovi (BMW 3.0 Rally, Ferrari Daytona Fz0, Gulf Mirage, Porsche 917), la serie completa di Formula 1 della Politoys, ed altri modelli che desidererei scambiare con altri collezionisti con modellini Alfa Romeo. Vi sarei grato, quindi, se pubblicaste il mio indirizzo.

Leonardo Todisco Grande,  
via Piero della Francesca 47,  
Arezzo

Pensavo che l'Italia non si fermasse a Roma, ma fosse tutt'una fino in Sicilia. Mi sbagliavo. Perché se perfino in campo sportivo balzano agli occhi le sperequazioni esistenti fra centro-nord e sud, vuol dire proprio che la tanto decantata «unità» è ancora di là da venire.

E non mi riferisco soltanto alla carenza di impianti sportivi in genere (autodromi in particolare) ed alla pochezza organizzativa che caratterizza noi meridionali, ma anche e soprattutto allo spirito con cui gli altri italiani guardano i nostri tentativi di realizzare qualcosa. E voi di Autosprint, purtroppo, non siete diversi da tanti altri dato che, quando si tratta di gare automobilistiche organizzate nella nostra zona geografica, spendete giusto le poche righe necessarie per stilare la classifica finale.

O fanno più notizia le corse straniere, con piloti stranieri (500 Km di Spa, campionato USAC, coppa Tasmania) che non gare italiane con i piloti italiani?

E così lasciano il tempo che trovano competizioni come il Rally della Campania, (appassionante come un internazionale), la 1000 Km del Tirreno (vi hanno partecipato bigs nazionali), e così via. E se queste manifestazioni presentano e presenteranno un esiguo numero di partecipanti, la colpa non è anche vostra, che pur dovrete capirne appieno il valore propagandistico?

Questa superficialità nel trattare gli argomenti è comprensibile in giornali che, notoriamente, trascurano — quasi snobbando — lo sport automobilistico, ma non in voi, che non avete scusanti.

Francesco Buonocore  
Torre Annunziata (Napoli)

Dato che in Sicilia e nel meridione non abbiamo la possibilità, per mancanza di impianti stabili, di correre in circuito (tranne due volte l'anno a Pergusa, per il gruppo 2), avevo deciso di recarmi a Varano con la mia Giannini 500 gr. 2, per la gara del 4 maggio.

L'incomprensione fra il nord e il sud Italia non l'ha certo creata lo sport dell'automobile essendo in un certo senso il problema per antonomasia del nostro paese dall'impresa dei mille in poi. Irrisolto a tutti i livelli, fra l'altro, se ora siamo qui a sentirci accusare di «trascurare volutamente» le gare del meridione, e di essere «superficiali».

Superficiale semmai è il nostro interlocutore, che non trova di meglio, per accusarci, di farci come esempio il Rally della Campania e la 1000 Km del Tirreno. Due gare cui va tutto il nostro rispetto, ma che restano nulla più di un TRN la prima, di una gara per il Challenge FISA la seconda. Non vediamo allora il perché non si mettano a strillare anche i liguri per la cronaca del «Monte Savonesi» o gli emiliani per la gara a Varano dell'AC Padova, TRN l'una, Challenge FISA l'altra.

Ognuno è naturalmente

Prima di partire ho telefonato all'AC Mantova, per chiedere informazioni sulla gara da loro organizzata: mi è stato risposto di inviare un vaglia telegrafico con la quota d'iscrizione di lire 10.000 e che le verifiche del mio gruppo avrebbero avuto luogo la mattina di sabato alle ore 9. Dopo essermi iscritto, qualche giorno prima della gara mi sono messo in viaggio dovendo percorrere gli oltre 1500 chilometri, di sola andata, da Avola (provincia di Siracusa) a Varano (provincia di Parma).

Giuntovi alle ore 10 di sabato per effettuare le verifiche ancora in corso, mi veniva risposto da una gentile signorina addetta a tale compito che le verifiche della mia classe erano già chiuse, essendosi svolte dalle ore 8,30 alle ore 9. Dopo mie varie insistenze, mi invitava a rivolgermi allo stesso verificatore, il quale mi rispondeva allo stesso modo invitandomi a rivolgermi al direttore di gara; quest'ultimo, dopo aver chiamato il segretario della manifestazione, mi diceva che essendo già molti gli iscritti, non potevano fare niente.

Preciso che quando ho intrapreso il viaggio di ritorno, alle ore 12 dello stesso giorno, le verifiche per le altre classi continuavano. Dalle nostre parti le verifiche si sono sempre fatte il venerdì ed il sabato per tutti i concorrenti, senza distinzione di gruppi e di classi. Dato che all'AC Mantova sono così precisi da stabilire oltre il giorno anche l'ora ed i minuti delle verifiche, diano l'informazione all'iscrizione.

Se poi si vuole adottare questo metodo per lo meno singolare per sfoltire il numero dei partenti, allora la meticolosa organizzazione svanisce lasciando intravedere i limiti degli organizzatori, ai quali chiedo in quale irregolarità sarebbero incorsi se mi avessero punzonato, visto che era previsto un secondo turno di prove, nel pomeriggio, per la mia stessa classe.

Lettera firmata - Avola (Siracusa)

portato a magnificare quello che gli accade sotto il naso, per uno spirito di campanile che è forse il vero limite di certe rivendicazioni. Lo dimostra quel «appassionante come un internazionale» che il signor Buonocore attribuisce al Rally della Campania, una gara sinceramente povera di contenuti, soprattutto quest'anno, e disertata da quasi tutti i «bigs» della terza zona. Questione di distanze, questione di problemi logistici, chissà...

Ma che la «questione meridionale» non sia, nel nostro campo, un'invenzione dei meridionalisti lo dimostra purtroppo la lettera dell'anonimo (per forza di cose) siracusano. Che è una lettera civiltissima, e per questo forse ancora di più agghiacciante.

Pensate: uno prende su, da Avola, e si traversa l'Italia trainando la sua 500 per andarsi a godere 10 giorni di corsa (12 minuti) a Varano Melegari, e viene rimandato a casa perché

l'orario delle «sue» verifiche è scaduto!

Conosciamo già le ragioni, le abbiamo verificate personalmente, e sono formalmente ineccepibili: l'orario era quello, era stampato sul regolamento approvato dalla CSAI, ed «ignoranza legum non excusat». Ma l'eccezione che conclude la lettera del pilota siracusano resta valida e sensata: in nome di quale infrangibile principio si è scartata l'ipotesi di usare il buon senso in una situazione così particolare?

Non abbiamo mai capito cosa ci stanno a fare i delegati CSAI alle corse, se la loro massima preoccupazione è quella di evitare di prendere qualsiasi tipo di decisione, limitandosi a fare da vestali dell'ortodossia dei regolamenti, e se si devono comportare come il delegato CSAI a quella gara, Porta, il quale ha letteralmente chiuso... la porta in faccia a chi voleva solo soddisfare la sua passione.