

Così (in 40) al via

Blackburn-Crabtree (Ford Capri II) 1'57"4	Walkinshaw-Fitzpatrick (Ford Capri II) 1'57"5
Xhenceval-De Fierlar (BMW 3.0 CSI) 1'58"5	Peltier-Damoil (BMW 3.0 CSI) 1'58"7
Vermeulen-Frankenhou (Opel Comm. GSE) 1'59"4	Roothaert-Calliauw (Opel Comm. GS) 2'01"2
Dini-Litrico (Alfa Romeo GTV) 2'05"6	Joosen-Marco (Opel Comm. GSE) 2'06"3
Buehrer-Guemin (Opel Comm. GSE) 2'06"4	Pozzo-Regis (Alfa Romeo GTV) 2'06"8
Bigliazzi-Ciardi (Alfa Romeo GTV) 2'06"9	

Tra i due litiganti gode la maxi - Commodore dei due mini - piloti olandesi VERMOULEN FRANKENHOUT grazie alla moria di cambi



I dubbi sull'AVVENIRE

Calzani-Finotto (Alfa Romeo GTV) 2'07"1	Rubens-Miroux (Datsun 260 Z) 2'06"9
Wolf-Toldo R-Toldo I (Opel Comm. GSE) 2'07"5	Donà-Pooky (Alfa Romeo GTV) 2'07"2
Chislotti-Camathias Caio (Alfa Romeo GTV) 2'09"2	Detrim-Mac Kintosc (BMW 2002 TI) 2'07"8
Gilena-Fornera (Alfa Romeo GTV) 2'10"5	Grano-Pucci (Alfa Romeo GTV) 2'09"9
Piccolomini-Giorati (Alfa Romeo GTV) 2'11"3	Crespin-Mandron (Alfa Romeo GTV) 2'10"9
De Deyne-Noè (Alfa Romeo GTJ) 2'13"2	Nowak-Abt (Audi 80 GT) 2'12"9
Giaccari-Maggi-Facetti V. (Alfa Romeo GT) 2'13"6	Baso-Ferlito (Opel Comm. GSE) 2'13"4
Weger-Waldner (Opel Comm. GSE) 2'14"2	Zanucoli-Tacchini (Opel Comm. GSE) 2'13"6
Galimberti-Uboldi-Braga G. (Alfa Romeo GT) 2'16"8	Campani-Gualtieri (Alfa Romeo GTJ) 2'15"7
Crovella-Bruno (Alfa Romeo GTV) 2'17"6	Pedotti-Bruzzese F. (Alfa Romeo GTV) 2'17"2
Bruzzese A.-Massa D'Angelo J. (Alfa Romeo GTV) 2'20"7	Berndtson-Melotti (Fiat 128 Coupé) 2'19"7
Di Stefano-Jamin (Fiat 128 Coupé) 2'20"9	Riccitelli-Buscarini (Simca Rally 2) 2'20"8
Rossi G.-Rossi L.-Zir (Alfa Romeo GTV) 2'21"9	Pozzi-Toia (Opel Ascama) 2'21"6
Benusciglio M. Benusciglio R. (Ford Escort) 2'23"6	Rocca-Colaprete (Simca Rally 2) 2'22"0
	Casella-Chiorazzo (BMW 3.0) 2'24"2

In neretto i piloti che hanno preso il via.

MONZA - Si chiamano « Trofei dell'Avvenire », e speriamo proprio che in avvenire le cose possano stabilizzarsi e chiarificarsi un poco. Per ora c'è ancora del caos, a tutti i livelli. E hanno un bel da dire tutti quanti che bisogna aver pazienza, che siamo ai primi passi di un tipo di gare che dovrebbero ridar fiato alla turismo: sta di fatto che le uniche macchine competitive, un po' efficienti e non assemblate in quattro e quattr'otto, come era almeno la metà delle partenti, sono delle vere e proprie gruppo 2. Te lo saluto il criterio del risparmio, dei bassi costi con cui gli animosi belgi hanno voluto varare questo gruppo I e mezzo, che in teoria dovrebbe essere un gruppo uno con qualche concessione. Sta di fatto che qui di concessioni se ne sono viste un po' troppe e sarà il caso di correre subito ai ripari.

Ottorino Maffezzoli, che di questa nuova serie di gare è anche segretario, se ne è reso conto subito ed ha promesso di riunire i vari organizzatori e i commissari tecnici onde stabilire un punto fisso soprattutto per quel che riguarda il regolamento tecnico, lacunoso e a dir poco mancante di qualsiasi prescrizione chiaramente interpretabile. Se si riuscirà a mettersi d'accordo in fretta (la prossima gara sarà la 24 Ore di Francorchamps il 21 luglio) e soprattutto a mantenere una certa rigidità nelle verifiche, cosa abbastanza difficile specie al di fuori dall'Italia, dove si fidano più della « cavalleria » dei concorrenti per quel che riguarda il rispetto del regolamento (e tutti poi barano clamorosamente), se si riuscirà a mantenere sotto controllo la situazione, che abbiamo visto ingarbugliatissima, probabilmente dal prossimo anno si potrà assistere a una bella serie di gare. Sempre che le case siano interessate ed entrino in lizza direttamente. A questo proposito infatti si sta stilando una classifica, oltre che per conduttore, anche per marca (naturalmente per ogni divisione): in questo caso avremmo anche interessi precisi, e nella fattispecie saremmo già in testa nella terza divisione, dove le Alfa Romeo non hanno ancora trovato un avversario in grado di impensierirle, vincendo a man bassa nelle tre gare disputate finora.

A MONZA, in questa infuocata 500 Miglia che prendeva il via proprio al solleone del mezzogiorno, ha vinto una macchina nuova. Una grossa berlina, che già si era messa in mostra nelle prove precedenti, ma che dalle prove, sino a tre quarti della gara, pareva tagliata fuori.

C'erano da battere le due coppie fortissime della squadra Hermetite con le Capri e del team Luigi con le BMW 3.0 CSI: e ce l'ha fatta la mastodontica Opel Commodore dei due magrolini olandesi Vermeulen e Frankenhou che ha approfittato della defaillance completa dei cambi delle avversarie, riuscendo a prendere il comando nel corso dell'110. giro, quando il dominatore delle due precedenti prove, Tom Walkinshaw che conduceva con un margine di 1'40" inspiegabilmente si girava (e si ribaltava pure) alla staccata della prima di Lesmo. Ormai la corsa, a trenta giri dalla fine, non riservava sorpresa. Rimaneva l'elettrizzante duello tra le due litri, che dopo 750 km allo spassimo non avevano ancora deciso la loro posizione. Rimaneva in testa la GTV di Finotto, che però si sarebbe dovuta fermare per un rabbocco, ma a poche decine di secondi era l'altra macchina identica di « Joe » Bigliazzi che inseguiva rabbiosamente, pedinata pure dalle altre macchine analoghe di Pozzo, Ghislotti e Walter Donà. Finotto arrivava di gran carriera e cambiava velocissimo con Colzani; non più di trenta secondi per questa sosta che poteva essere decisiva, ma che poi non mutava la situazione, regalando un bellissimo terzo posto assoluto alla coppia milanese del Jolly Club.

500 MIGLIA DI MONZA - Gara internazionale di velocità e durata valevole come 3ª prova dei trofei dell'Avvenire - Autodromo di Monza - 8 giugno 1975.

CLASSIFICA GENERALE

1. Vermeulen-Frankenhout (Opel Commodore GSE) 140 giri in 4.50'34"8 alla media di Km/h. 156.797; 2. Demol-Peltier (BMW 3000 GSI) a 1 giro; 3. Finotto-Colzani (Alfa Romeo GTV) a 6 giri; 4. Ciardi-Bigliazzi (A.R. GTV) a 7 giri; 5. Ghislotti-Caio (A.R. GTV) a 7 giri; 6. Rubens-Miroux (Datsun 260 Z) a 7 giri; 7. Guemin-Buehrer (Opel Commodore GSE) a 8 giri; 8. Pozzo-Regis (Alfa Romeo) a 8 giri; 9. Pooky-Donà-Grano (Alfa Romeo) a 8 giri; 10. Joosen-Marco (Opel Commodore GSE) a 9 giri; 11. Wolf-Toldo (Opel Commo-

dore) a 10 giri; 12. Fornera-Gilena (Alfa Romeo GTV) a 11 giri; 13. Abt-Nowak (Audi 80 GT) a 12 giri; 14. De Deyne-Noè (Alfa Romeo GTJ) a 13 giri; 15. Gualtieri-Campani (Alfa Romeo GTJ) a 16 giri; 16. Uboldi-Gallimberti (Alfa Romeo GTV) e 16 giri; 17. Crovela-Bruno (A.R. GTV) a 19 giri; 18. Bruzzese-Pedotti (A.R. GTV) a 19 giri; 19. Xhenceval-De Fierlant (BMW 3000 GSI) a 19 giri; 20. Zanucchi-Tacchini (Opel Commodore GSE) a 20 giri; 21. Bruzzese-Massa (A.R. GTV) a 21 giri; 22. Rocca-Colaprete (Simca Rally 2) a 22 giri; 23. Berndtson-Meloni (Fiat 128 coupé) a 23 giri; 24. Casella-Victor (BMW 3000) a 26 giri; 25. Walkinshaw-Fitzpatrick (Ford Capri II) a 27 giri; 26. Blackburn-Crabtree (Ford Capri II) a 31 giri; 27. Buscarini-Riccitelli (Simca Rally II) a 31 giri.

Giro più veloce: l'87o di Blackburn-Crabtree (Ford Capri II) 1'57"8 alla media di Km/h. 176.332.

CLASSE OLTRE 2000 cc.:

1. Vermeulen-Frankenhout (Opel Commodore GSI) in 4.50'34"8; 2. Demol-Peltier (BMW 3000 GSI) a 1 giro; 3. Miroux-Rubens (Datsun 260 Z) a 7 giri; 4. Guemin-Buehrer (Opel Commodore GSE) a 8 giri; 5. Joosen-Marco (Opel Commodore GSE) a 9 giri; 6. Wolf-Toldo (Opel Commodore GSE) a 10 giri; 7. Xhenceval-De Fierlant (BMW 3000 GSI) a 19 giri; 8. Zanucchi-Tacchini (Opel Commodore GSE) a 20 giri; 9. Casella-Victor (BMW 3000) a 26 giri; 10. Blackburn-Crabtree (Ford Capri II) a 27 giri; 11. Walkinshaw-Fitzpatrick (Ford Capri II) a 31 giri.

CLASSE 2000 cc.:

13. Finotto-Colzani (Alfa Romeo GTV) 4.52'40"4; 2. Ciardi-Bigliazzi (A.R. GTV) a 1 giro; 3. Ghislotti-Caio (A.R. GTV) a 1 giro; 4. Pozzo-Regis (A.R.) a 2 giri; 5. Pooky-Donà-Grano (A.R.) a 2 giri; 6. Fornera-Gilena (A.R.) a 5 giri; 7. Crovela-Bruno (A.R.) a 13 giri; 8. Bruzzese-Pedotti (A.R.) a 13 giri.

CLASSE 1600 cc.:

1. Abt-Nowak (Audi 80 GT) 4.51'50"4; 2. De Deyne-Noè (Alfa Romeo GTJ) a 1 giro; 3. Gualtieri-Campani (A.R.) a 4 giri; 4. Uboldi-Gallimberti (A.R.) a 4 giri; 5. Bruzzese-Massa (A.R. GTV) a 9 giri.

CLASSE 1300 cc.:

1. Rocca-Colaprete (Simca Rally 2) 4.52'52"8; 2. Berndtson-Meloni (Fiat 128 Coupé) a 1 giro; 3. Buscarini-Riccitelli (Simca) a 9 giri.



A sinistra, primo giro in parabolica: conduce Fitzpatrick, con la Capri. Qui sopra, Blackburn e Xhenceval all'ingresso della variante. A destra, in azione la vettura dei futuri vincitori Vermeulen e Frankenhout, la Commodore GSE vincitrice. Assetto ed aerodinamica sono molto accurati



La cronaca dei guai ALFA (GTV)

MONZA - Sole a picco, macchine senza ombra per il via tipo Indianapolis, con John Fitzpatrick che parte meglio di tutti e si trascina il serpentine di 40 macchine. Alle sue spalle si inserisce rabbiosamente Vermeulen, seguito dalla seconda Capri di Blackburn e dalle due BMW-Luigi di Peltier e Xhenceval. Nella due litri subito in testa la GTV Autodelta di Spartaco Dini, che però non riusciva a distaccarsi dalle costole le altre GTV di Pozzo, Bigliazzi, Ghislotti e Colzani. Nella 1600 prendeva inizialmente il comando la GT Alfa del francese De Deyne, tallonata però a brevissima distanza dalla Audi tedesca di Nowak e Abt; nella 1300 più veloci inizialmente i coupé Fiat 128 delle Simca con Berndtson già più veloce in prova davanti a tutti. «Fitz» e Vermeulen sembrano giocare per un pò di giri; anzi l'olandese prende addirittura il comando al quinto giro, subito poi ripreso dalla Capri di Fitzpatrick che da quel momento se ne andrà indisturbato.

Al sesto giro iniziano i doppiaggi: «Fitz» aumenta l'andatura, portandosi addirittura al decimo giro a una media di 172 Km/h. Alle sue spalle sempre Vermeulen, poi Blackburn e le due BMW dei belgi che viaggiano di conserva. Nella classe due litri Dini aumenta il suo margine di vantaggio rispetto al quartetto Ghislotti, Pozzo, Colzani, Ciardi; poi viene la BMW 2002 di Detrim e le due GTV semiufficiali (assistite cioè da Siena e Uberti) di Donà e Grano. Nella 1600 l'Audi è sempre in lotta con la GT di De Deyne e nella 1300 ancora le 128 coupé davanti alle Simca.

Al 16. giro i primi doppiano anche le due litri. Anche Dini che era 7. viene superato da Fitzpatrick, che ha 5"7" su Vermeulen, 22" su Blackburn, la seconda Capri, poi vengono Peltier, Xhenceval e l'altra Commodore di Roothaert, Dini a sua volta ha una ventina di secondi sulle altre

GTV ora giudate da Colzani, che è il primo a rifornirsi lasciando la macchina a Finotto. Al 25. giro iniziano i guai di gomme per Vermeulen, che entra ai box con la posteriore sinistra stracciata, seguito poco dopo dalle due BMW di Peltier e Xhenceval che riforniscono senza cambiare guide.

Dopo 1 ora di corsa, trenta giri compiuti, le due Capri devono ancora rifornire e conducono in testa separate da 33"; alle loro spalle le due BMW e poi Vermeulen che ha perso tempo ai box.

Al 35. giro entra Fitzpatrick ai box con la n. 5: rapido rifornimento e sostituzione

stone) e la macchina viene ritirata. Immediatamente dopo arriva Donà a piedi: ha centrato una Opel manovrata incautamente a mano dagli addetti in variante, e per non investire proprio un commissario schianta la sua GTV contro il posteriore sinistro della grossa berlina tedesca. Crespin, dal canto suo rimane in panne senza benzina, mentre Xhenceval entra a sua volta ai box e non riesce a dare la macchina a De Fierlant per grosse noie al cambio. Dopo 1 ora e mezza va di nuovo in testa Vermeulen, davanti a Peltier e Blackburn; nelle due litri primo è Finot-



L'Alfa Romeo GTV di Colzani-Finotto, prima delle 2 litri e terza assoluta

te pilota. Sale Walkinshaw, che però non riesce ad uscire dai box con la leva del cambio che non riesce a ingranare le marce. Impassibile Fitz: «Strano, è andato così bene fino ad ora, non riesco a capire»; sta di fatto che i meccanici devono addirittura alzare la macchina su quattro cavalletti e cercare di sbloccare l'avaria.

Al giro dopo cominciano i guai in casa Alfa Romeo. Entra ai box Dini, la cui GTV ufficiale era già calata di motore, e non riesce a dare il volante a Litrico. Una fumata nera nella messa in moto è presaga di guai grossi (guarnizione testa o pi-

I furbi della zavorra (e dei sedili)

MONZA — Mani nei capelli da parte dei verificatori. Problemi a non finire, meglio non stare troppo a sottigliezzare anche solamente per le cose esteriori. Primo problema il peso. E' sempre stato un problema per le 2 litri, pare invece che qui di problemi non ce ne fossero proprio, anzi al contrario erano quasi tutti più leggere. Ma non di cinque kg, ma di decine e decine, quasi vicini al quintale.

Quindi zavorra per tutti: solamente che i furboni naturalmente la zavorra la mettevano (pure imbullonata come da regolamento) dove più faceva comodo, ovviamente migliorando la distribuzione dei pesi della vettura. Parafanghi. Altro problema per tanti, per cui si è lasciato perdere, in attesa di chiarificazione speriamo sollecite. Sedili. Sul regolamento si parla chiaramente di sedili «baquet», cioè avvolgenti, almeno tre volte.

Ma soprattutto una cosa importante. Bisogna dire che la formula Francorchamps non si ottiene partendo da un gruppo due e montando al posto del motore preparato un motorino (analogo) meno lavorato. La formula dei trofei dell'Avvenire parte dal gruppo 1 e concede solamente alcune modifiche.

Certo, non è molto chiara, ma lo sarà tra breve. E allora speriamo di non vedere più freni a disco speciali, sospensioni completa da gruppo 2 e motori che, con cammes «originali», non riescono a stare in moto al minimo.

Leopoldo Canetoli

Queste le prossime gare dei Trofei dell'Avvenire

21-22 luglio: 24 Ore di Francorchamps

13-14 settembre: Gara a Imola

15-25 settembre: Tour de France

27-28 settembre: EEEG Trophy a Zolder

4-5 ottobre: RAC Tourist Trophy a Silverstone



Ai nostri lettori maggioresi...

● Domenica prossima si vota, per elezioni amministrative, ma che in realtà sono politiche al cento per cento, al punto che è in ballo persino la serenità del nostro futuro di uomini liberi. AUTOSPRINT, non ha voluto essere coinvolto nella propaganda elettorale. Abbiamo rifiutato pagine pubblicitarie dei partiti, perché la scoperta « unilaterale » di questo veicolo di massa solo adesso che faceva comodo (forse tra i giovani) non ci stava bene. Ciò non significa che si possa dimenticare di raccomandare di dare un voto ragionato e sensato. Per chi è appassionato di corse è più facile vederci chiaro. La corsa è, come poche altre cose, un simbolo di libertà individuale. E non fosse altro che per questo vanno difese. Perciò, quando andrete in cabina state attenti anche ai candidati: i più famosi nemici di questo sport li conoscete bene e così quei gruppi politici che non perdono occasione per mettere al bando o sotto accusa lo sport automobilistico. Regolarsi è facile. L'importante è evitare i testacoda pericolosi!

La POSTA speciale

● I lettori che hanno scritto in prima persona al sottoscritto sul caso-Lauda-Ferrari, riecheggiando vicende recenti non pensino che le loro lettere siano finite nel dimenticatoio. Problemi di spazio e poi « singhiozzi » postali, hanno consigliato di attendere per un generale panorama replicativo. E' ormai stantia la polemica e considero inutile tornarsi su ancora in seguito. Perciò, anche perché è diventato un argomento di costume (giornalistico) risponderò a tutti « amici e nemici » insieme, una volta per tutte.

● Il (fortunato) rapito dei soliti aperitivi, il dott. Vittorio Vallarino Gancia, scampato alla prigione delle BR, è anche lui del giro delle corse: negli anni 60 fu un grande amico di von Trips, il compianto n. 1 tedesco della squadra Ferrari.

● La crisi degli assemblatori. Il figlio di Tyrrell da Montecarlo vende distintivi e magliette del team di papà ai Gran Premi.

● Accade all'Alfasud di Pomigliano: cercano un dipendente dopo che da 6 mesi non si fa vedere e presenta certificati medici. Si scopre che era in prigione e un medico compiacente forniva la « copertura ». Un altro dipendente ha fatto sapere: debbo smettere perché con 7 figli non ce la faccio, torno a fare il ladro!...

Sono stato bravo?...
Adesso me la date una
Ferrari per il '76?



SENZA (troppe) PAROLE

● Con la crisi che la strapontanza Ferrari ha scatenato in F.1, ora il boxer 12 Alfa fa gola. Fittipaldi lo vorrebbe sulla Copersucar del fratello, nouvelle vague '76.

● Sapete quanto ci vuole per montare un boxer Alfa Romeo? 600 Ore di lavoro. Poiché un operaio lavora 200 ore mensili, con straordinari, il calcolo è facile.

● Il Presidente dell'Alfa dr. Cortesi, alla fine della Mille Chilometri è salito sulla 33112 di Pescarolo che era andato con i meccanici a ripescare sulla pista. Aggiustato il portamozzo, il Presidente è tornato indietro con un meccanico al volante nello stretto abitacolo. Pioveva un po' ed era un bel'affare guidare con le slick, come faceva il meccanico. Ma il Presidente si è divertito un mondo...

● Frank Williams, dopo la « delusione » di Magee e Ian Schecter a Anderstorp ha assicurato che verrà a Milano in questa settimana per mettere a posto la situazione con Merzario, che rivorrebbe sin dall'Olanda.

La sorpresa di BERNIE

● Ecclestone è d'accordo con l'Alfa che, se gli servirà qualche appoggio per costruzione materiali speciali per la sua Alfa F.1 farà richiesta urgente. Comunque ha detto che spera di fare una sorpresa, mettendo con le ruote in terra prima di quanto si pensi la nuova vettura di Gordon Murray.

● Incertezza all'Abarth, a parte i 54 motori al giorno prodotti per l'Autobianchi speciali A112. Delle sport due litri ne hanno sempre tre in casa (intendiamo le SE 027, due con motori 4 cilindri e uno sei cilindri). Alla March tra due mesi daranno un motore-campione per prove in settembre, in vista della F.2 '76. Va avanti anche il nuovo 4 cilindri due litri. Si lavora ai pezzi per montarlo dopo le ferie.

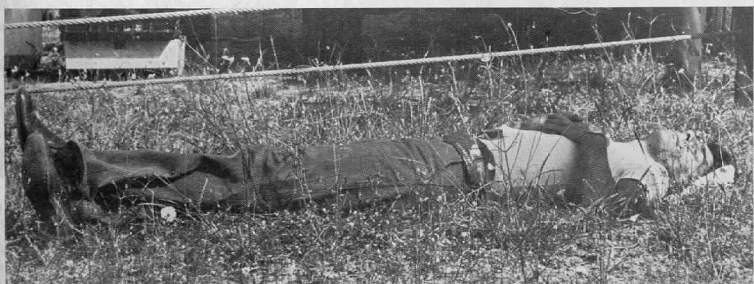
L'uomo della C.I.A.

LOS ANGELES - E' tragicamente scomparso a Los Angeles Hans Tanner, che è stato una delle figure più conosciute del mondo sportivo dell'automobile negli anni dal 1950 al 1960.

Nato in Svizzera, e dopo essere stato legato alla Scuderia Espadon (Svizzera) ed alla Ecurie Francorchamps (Belgio), Tanner si era stabilito a Modena dove insieme con una intensa attività giornalistica si è occupato anche degli affari amministrativi di molto famosi piloti, come Hawthorn, Whitehead, Gaze, Astton, Schell, anche Fangio Buell e De Portago. Si è anche occupato di problemi di esportazione per conto della Ferrari e della Maserati, e fu membro del comitato di organizzazione delle gare cubane del 1957 e 1958. Quando la Maserati ha abbandonato la attività sportiva ufficiale Hans Tanner — racconta il nostro LINI — fu tra i fondatori della Tec-Mec, che costruì a Modena una macchina di F. 1, che peraltro non ebbe molto successo, anche per carenza di fondi.

Trasferitosi in America, molto probabilmente con certi incarichi in seno alla CIA (controspionaggio americano) Tanner ha vissuto per qualche anno a Cuba, come animatore del Partito anticastroista Democratico Cristiano. Poi si è trasferito in California, diventando capo delle pubblicazioni speciali alla Peterson Publishing Company.

Autore del famoso libro « Ferrari », che è stata la prima pubblicazione storica sulla nostra grande casa, Hans Tanner ne aveva appena terminata la quarta edizione, che viene pubblicata in questi giorni. Recentemente era diventato uno degli animatori del Ferrari Owners Club, la associazione degli entusiasti proprietari di Ferrari della Costa occidentale americana.



● Riconoscete il rilassato personaggio? Sonni così in genere si fanno solo quando si vince...

● La Vallengua SpA aveva chiesto alla CSAI di poter fare scendere in pista l'8 giugno per il campionato italiano le classi da 1300 a 3000 del Gr. 2 in modo da colmare la frattura creata dalla gara di aprile che aveva visto al via solo le classi fino a 1150. E' stato risposto negativamente adducendo come motivo la gara di Gr. 1 e 1/2 prevista a Monza nella stessa data ma non si riesce veramente capire che cosa potessero avere in comune le due manifestazioni con regolamenti e soprattutto « spirito » del tutto diversi.

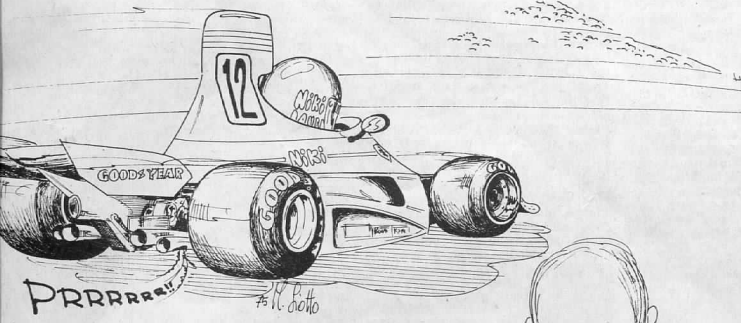
● Cancellata dal calendario sportivo internazionale la corsa in salita al Berchtesgaden, valida per l'Europeo della montagna, gli organizzatori tedeschi si sono rivolti alla CSAI per far sì che in quella data venisse disputata la « Rieti-Terminillo » già in programma per il 3 agosto. La CSAI ha subito detto sì alla proposta tedesca, ma poi si è scontrata con il deciso NO degli organizzatori dell'AC di Rieti che non intendono cambiare

● Al-Val (al secolo Valtellina) ha ormai la maggioranza nella società proprietaria dell'autodromo di Misano. Ancora un piccolo sforzo e... Che ne voglia fare la « Fiorano » per Osella?

● « Brambilla forse è bene non toccarlo perché si armonizza troppo bene con la March ». L'ha detto il super d.s. Ferrari. E' un modo di mettere le mani avanti nel « timore » di qualche avances?

● E adesso a quanto riuscirà a « prendere » Cristiano Rattazzi il suo pupillo Lauda dai bookmakers inglesi, dopo che l'amico Luca si è scordato di giocargli a gennaio Niki vincente titolo mondiale con 100 dollari?

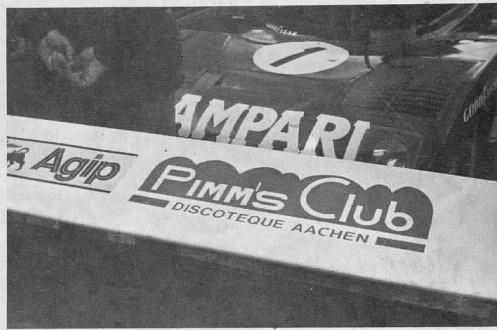
● Un telex da Parigi ha gettato l'allarme tra gli organizzatori milanesi del G.P. d'Italia a Monza. C'è scritto, seccamente, che il 9 giugno si discute tra gli altri argomenti alla CSI, il « caso Monza ».



VERO CHE SPERAVAMO
RIPETERE IL RISULTATO
SVEDESE 74 MA MI PARE
POCO EDUCATA COME RISPOSTA!



Questo è il proprietario famoso dei saliscioffi Redfelsen, sponsor famoso dell'Alfa '75 per il mondiale. E questi (a destra) sono invece i noti adesivi che non sono piaciuti ai dirigenti Alfa in quel del Nurburgring e ospitati sulla 33 di Pescarolo-Belli, che pare avessero collaudato personalmente la « validità » della nuova reclame.



A ottobre gli strascichi di una dolorosa vicenda sportiva

Otto anni dopo il processo di Caserta F. 3

CASERTA - Il 22 ottobre prossimo si avrà la celebrazione del processo, che avrebbe dovuto cominciare da venerdì scorso presso il tribunale di Santa Maria Capua Vetere per i tragici fatti di Caserta del 1967. Otto anni fa, nel corso della finale della Coppa d'Oro « Pasquale Amato » di F.3, si verificarono in rapida successione (6-8 minuti) quattro incidenti senza che i commissari di gara e il direttore di corsa intervenissero con le bandiere tempestivamente e adeguatamente. Essendo mancata la segnalazione di pericolo, i piloti che erano al comando (Antonio Magliano e Tino Brambilla) transitarono addirittura due volte sul luogo del primo incidente ad elevata velocità, nella certezza di trovare sgombra la sede stradale del circuito cittadino. Così non fu: in seguito a quegli incidenti decedettero, subito dopo il ricovero all'ospedale di Caserta, il milanese Giacomo « Geki » Russo e lo svizzero Claude Fehr Beat e, dopo una settimana di sofferenze (in una clinica di Napoli), il milanese Romano « Tiger » Perdomi.

le, dall'assenza materiale di alcuni tra i commissari di percorso durante la finale di quella gara e dall'incompetenza e dall'impreparazione degli stessi, istruiti sul significato e l'uso delle bandiere appena quattro giorni prima della corsa.

Ciò nonostante il giudice istruttore Del Tufo del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere si è espresso a suo tempo per il « non luogo a procedere » nei confronti degli organizzatori della Coppa d'Oro « Pasquale Amato » del 18 giugno 1967. Successivamente però il Pubblico Ministero Raffaele Raimondi ricorse in appello e nella sua requisitoria del 14 novembre 1970, chiese ed ottenne il rinvio a giudizio per omicidio colposo plurimo del direttore di corsa Pasquale De Simone, del Presidente dell'A.C. Caserta e del Comitato Organizzatore della gara Antonio Amato (nel frattempo deceduto) e dei Commissari Sportivi Ciro Palmieri e Giovanni Morcone.

Il dottor Raimondi smentì « l'indicazione di un'agonismo spinto alla scorrettezza » supposta dagli imputati e denunciò che « gli interventi volti a scongiurare il pericolo rimasero affidati quasi esclusivamente alla generosa iniziativa dei concorrenti infortunatisi per primi ». Difesi dagli avvocati Giuseppe Marrocco di Santa Maria Capua Vetere e Egidio De Rosa di Roma, si sono costituiti parte civile la moglie ed i fratelli di Giacomo Russo nonché la madre di Perdomi.

I. c.

Un « 8 » per la BMW F. 1

● MONACO - Tornano, ricorrenti, le voci di un interessamento della BMW alla Formula 1. Ora sembra che sia la casa, che il suo reparto corse diretto da Neerpasch, abbiano focalizzato gli sforzi per avviare un progetto del genere. Il reparto corse suggerirebbe di costruire addirittura il telaio, per avere una vettura « tutta-BMW », mentre per il motore i progetti sarebbero orientati verso un semplice 8 cilindri, non necessariamente a V, però, e sarebbe un compito del reparto esperienze dell'azienda, diretto da Paul Rosche.

ROMA - Ormai è ufficiale: la Vallenga S.p.A. ha definitivamente rinunciato ad organizzare la gara valida per il campionato Euro-Turismo prevista il prossimo 22 giugno ed ha chiesto formalmente alla CSI la data del 14 settembre per poter rimettere in calendario la prova. Non dubitiamo sulla buona fede della Vallenga che sembra avere tutte le intenzioni di effettuare veramente la gara in settembre ma non ci sembrano nemmeno logiche e giuste le ragioni che hanno consigliato il drastico cambiamento di data che tra l'altro comporterà i soliti inevitabili problemi delle concomitanze: prima fra tutte quella con la gara del Trofeo dell'Avvenire (dove sono impegnate molte case che partecipano anche all'euroturismo) prevista ad Imola proprio il 14 settembre.

Le giustificazioni curiose - romane

Fa caldo a ROMA per l'EURO-T

Da parte della Vallenga viene aggiunto che il 22 giugno è una data impossibile soprattutto a causa del caldo opprimente che infastidirebbe gli addetti ai lavori e terrebbe lontano il pubblico che in quel periodo preferisce andarsene al mare. Che la data non sia felicissima, lo abbiamo sostenuto personalmente più volte ma non era tale anche

quando la Vallenga S.p.A. l'ha accettata in sede internazionale? Si pensava forse di poterla cambiare a proprio piacimento quando è notorio che simili variazioni non sono quasi mai avallate dalla CSI che non ama i terremoti in piena stagione agonistica?

Eppoi, non c'era forse caldo quando il 18 giugno '72 si disputò a Vallenga il GP di F.1? Forse che qualcuno si è mai lamentato del caldo della Targa Florio o delle gare estive di Pergusa? Infine, occorre guardare in faccia la realtà: una gara di Euro-Turismo, pur se valida ed interessante, non sarebbe certamente un'esca sufficiente per trascinare folle di romani a Vallenga e dunque un po' di caldo in più od in meno non sarebbe certo determinante per variare il numero degli spettatori appassionati che verrebbero in tutti i casi.

● Carpi ha avuto partita vinta all'ACI. Si è liberato di Pampaloni (pensionato) e ha investito (attendendo solo ratifica del C.G.) il fido dott. Spizzuccone. De Sanctis resta vice-segretario agli interni.

● Qualche settimana addietro, tanto per dir male dell'Alfa, qualcuno ha scritto: « ...La Giulietta è stata buona per dare a spasso o al massimo per corse tra amici di club... ». Undici titoli europei lo con-

tradiscono in 45.000 gare fatte. Senza dire dei giovani piloti Alfa italiani che, hanno con quella « serie Giulia », preso il volo nel gran mondo della velocità, oltre chi come Larini vi si è sacrificato.

● La corsa F.2 ad inviti del 24 agosto a Misano dovrebbe essere riservata solo a tutti i piloti italiani (Brambilla, Merzario e Lella compresi) più un ospite-extra (leggi Regazzoni, Fittipaldi o Stuck).

● Ma perché l'avv. Montezemolo ha detto a qualcuno che « i programmi dei pilotini azzurri con la B.3 del Passatore erano rinviati a ottobre? ». Il primo test è atteso in settimana a Misano.

Marcellino

Nel regno DALLARA di turno PEZZALI

458 piloti diecimila spettatori

VARANO DE' MELEGARI - Ancora una volta, prima di passare alla cronaca di questa giornata motoristica, è necessario parlare di cifre. A Varano de' Melegari l'automobilismo è anche questo. Iscritti 458, e sono un record, ore di gara e di prove più di venti fra sabato e domenica, spettatori quasi diecimila, per la disputa della 1. edizione del Trofeo Auto-

MOBILE CLUB PORDENONE - gara di velocità, autodoro Varano de' Melegari. - 8 giugno 1975.

GRUPPO 1

Classe 850 cc.: 1. Elio Bruno in 12'14"3 alla media di 88,247 kmh.; 2. Boneghi 12'15"6; 3. Bertuzzi 12'21"1; 4. Giuliano 12'27"6; 5. Accorsi 12'30"7; 6. «Cloubar» 12'31"3; 7. Mani 12'34"6; 8. Lucenti 12'40"3; 9. Spiller 12'47"7; 10. Costa a 1 giro; 11. Agnoletti a 2 giri; 12. Caramatti a 5 giri (tutti su Fiat 850). **Giro più veloce:** Elio Bruno in 1'11"8 alla media di 90,250 kmh.

Classe 1000 cc.: 1. Sandro Guidetti in 1'14"8 alla media di 91,422 kmh.; 2. Compoy 1'14"9; 3. Ferrari 1'15"2; 4. Rubini 1'15"3; 5. Giorgi 1'20"6; 6. Peni 1'21"3; 7. Rodegher 1'23"6; 8. Bertelen 1'25"6; 9. Schreuter 1'54"0; 10. «Roth Hallad» a 3 giri; 11. Mani a 5 giri; (tutti su A. 112). **Giro più veloce:** Compoy in 1'09"5 alla media di 93,237 kmh.

Classe 1150 cc.: 1. Franco Betti in 1'13"8 alla media di 92,997 kmh.; 2. Bottazzi 1'13"9; 3. Govoni 1'20"9; 4. Maniero 1'21"4; 5. Bortolani 1'24"8; 6. Marchion 1'20"1; 7. Fusco 1'20"2; 8. «Pipino» a 1 giro (tutti su Fiat 128). **Giro più veloce:** Betti 1'08"7 alla media di 94,323 kmh.

Classe 1300 cc.: 1. Pier Luigi Grassetto in 1'11"3 alla media di 95,185 kmh.; 2. Angerer 1'11"6; 3. Rabitti 1'11"7; 4. Torelli 1'12"2; 5. Mozan 1'12"5; 6. Accorsi 1'13"4; 7. Ceolin 1'13"9; 8. D'Agata 1'14"3; 9. Busacchi 1'14"7; 10. Turello 1'14"9; 11. Morello 1'15"0; 12. Ferro 1'15"5; 13. Biho 1'20"5; 14. Arata a 1 giro; 15. Falsinera a

4 giri (tutti su Simca R.2). **Giro più veloce:** Grassetto 1'05"3 alla media di 97,737 kmh. **Classe 1600 cc.:** 1. «El Paso» (A.R. GTV) in 1'13"1 alla media di 93,493 kmh.; 2. Furlanetto (A.R. GTV) 1'13"2; 3. Crivellaro (A.R. GTV) 1'15"7; 4. Lumini (A.R. GTV) 1'15"9; 5. Profunser (A.R. GTV) a 1 giro. **Giro più veloce:** Furlanetto in 1'08"8 alla media di 95,294 kmh.

Classe 2000 cc.: 1. Arcadio Pezzali (A.R. GT) in 1'11"5 alla media di 95,999 kmh.; 2. Terenziani (Opel Kadett) 1'14"2; 3. Baldi (A.R. GTV) 1'14"2; 4. «Caibo» (A.R. GTV) 1'20"8. **Giro più veloce:** Pezzali in 1'06"6 alla media di 97,297 kmh.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Giacomo Torelli (Opel Commodore) in 1'10"4 alla media di 97,458 kmh. **Giro più veloce:** Torelli in 1'05"2 alla media di 99,386 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300 cc.: 1. Gianfranco Facco (Fiat X-1/9) in 1'14"8 alla media di 91,681 kmh.; 2. Riva (Simca) 1'14"8; 3. Pesce (Matra Bahzeera) 1'15"8; 4. Dai Mas (Lancia Fulvia) 1'15"8; 5. Predonzan (Simca) 1'24"6; 6. Dal Ben (Lancia Fulvia) 1'25"7; 7. Guarnieri (Fiat X-1/9) 1'21"6; 8. Melandri (Matra Bahzeera) 1'23"5. **Giro più veloce:** Riva in 1'09"2 alla media di 93,641 kmh.

Classe 1600 cc.: 1. Giampaolo Bergamaschi in 1'04"1 alla media di 100,992 kmh.; 2. «RB» 1'04"7; 3. Cogato 1'05"4; 4. Buson 1'05"7; 5. Valdina 1'02"2; 6. Righi 1'11"0; 7. Stimamiglio 1'11"6; 8. Lucchese 1'12"0; 9. (tutti su Alpine Renault). **Giro più veloce:** Bergamaschi e «RB» in 1'03"3 alla media di 102,369 kmh.

Classe 2000 cc.: 1. Ferrante Ponti (Alpine) in 1'05"4 alla media di 98,520 kmh.; 2. Ar-

Classe 1000 cc.: 1. Francesco Pera (Abarth) in 1'04"3 alla media di 100,699 kmh.; 2. Bonaventuri (Abarth) 1'11"1; 3. Buscio (A. 112) 1'11"4; 4. Savinetti (Mini Cooper) a 1 giro. **Giro più veloce:** Pera in 1'03"2 alla media di 102,521 kmh.

Classe 1150 cc.: 1. Giuliano Battistini (Fiat 128) in 1'03"1 alla media di 102,841; 2. Cozzarolo (Fiat 128) 1'04"2; 3. Frasson (Giannini) 1'05"3; 4. Vailati (Daf 53) 1'10"3; 5. Sanetti (Fiat 128) 1'10"6; 4. Bommartini (Fiat 128) 1'11"4; 7. Petteno (Fiat Giannini) a 1 giro. **Giro più veloce:** Battistini in 1'01"7 alla media di 105,024 kmh.

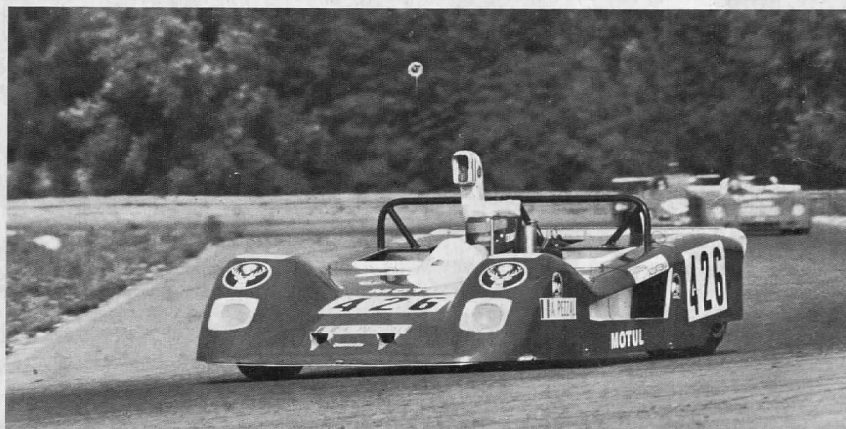
Classe 1300 cc.: 1. Carmine Faraldi (A.R. GTA) in 1'01"8 alla media di 104,404 kmh.; 2. «Pal Joe» (Ford Escort) 9'24"2; 3. Gargan (Fiat 128) 9'25"8. **Giro più veloce:** «Pal Joe» in 59"2 alla media di 109,415.

Classe 1600 cc.: 1. Luigi Pellanda (BMW) in 1'03"8 alla media di 101,424 kmh.; 2. Brunner (BMW) 1'04"0; 3. Campasan (BMW) 1'04"2; 4. Filippuzzi (A.R. GTJ) 1'05"1; 5. Bernardi (A.R. GTJ) 1'10"4; 6. Rubb'2 (A.R. GTJ) 1'11"2. **Giro più veloce:** Brunner in 1'01"9 alla media di 104,684 kmh.

Classe 2000 cc.: 1. Mario Russo (Ford Escort) in 9'45"9 alla media di 110,599 kmh.; 2. Filippini (Ford Escort) a 1 giro. **Giro più veloce:** Russo in 57"6 alla media di 112,500 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000 cc.: 1. Paolo Friso (Abarth) in



A sinistra, un duro contatto con il guard-rail della Fiat 850 di Agnoletto. A destra, la Dallara 1300 di Arcadio Pezzali, vincitore della competizione

Club di Pordenone. E' chiaro, a questo punto, che entrare in cronaca diretta e riuscire a dire tutto quanto è successo, diventa spaventosamente difficile. Ci limiteremo pertanto, alle cose maggiori.

Prima di tutto il Trofeo è stato vinto da Arcadio Pezzali della Scuderia Altoatesina, che a bordo della Dallara 1300, ha ottenuto il miglior tempo, riuscendo anche a dare spettacolo. Pezzali ha fatto segnare al sesto giro della corsa riservata alla Classe 1300 anche un 52"6 al oltre 123 di media che è tempo notevolissimo, il che sta a significare in primo luogo le doti di questo pilota, e in secondo luogo la competitività raggiunta dal team Dallara che a Varano trovano pochi avversari in grado di impersierirli.

Il successo delle vetture dell'ingegnere parmense, infatti, è stato completato dal primo posto ottenuto nella classe 1000 da Siliprandi, anche lui protagonista di un ottimo giro veloce con 54"8". Per quanto riguarda il Gruppo 4 il miglior tempo lo ha ottenuto Girolamo Capra su Porsche. Una vittoria la sua, che premia la costanza e la passione di un personaggio che onora l'automobilismo sportivo con la sua cavalleria e la sua

e la sua sportività. Fra le vetture del turismo preparato, stranamente numerose questa volta, nonostante la crisi di questo gruppo, da segnalare le prestazioni del solito Carmine Faraldi vincitore nella classe 1300 seguito a ruota da un ottimo «Pal Joe» e del parmense Battistini, tornato alla vittoria dopo due sconfitte consecutive sul tracciato di casa, nella classe 1150.

In mattinata si erano svolte le gare riservate alle vetture dei gruppi uno e tre. Arcadio Pezzali che nel pomeriggio sarà il vincitore assoluto, si aggiudica la gara della classe 2000 del Gr. 1, ma meglio di lui aveva fatto Pier Luigi Grassetto con una Simca R.2 e farà poi Giacomo Torelli con un'Opel Commodore che otterrà la migliore prestazione di categoria. Nel Gruppo tre le Alpine, abituali dominatrici del campo, hanno dovuto abbassare bandiera di fronte alla Porsche Carrera di Gilberto Vannini che è stato il più veloce, sfruttando abilmente la maggiore potenza della sua vettura. In definitiva una gara piacevole, avvincente, ma sempre troppo lunga.

g. b. m.

chimed 10'59"1; 3. Maggiani (Alpine) 11'11"7; 4. «Tobi» (Alpine) 11'15"9; 5. Penzeri (Fiat 124) 11'32"9; 6. Lottici (Alpine) 11'34"0. **Giro più veloce:** «Archimede» in 1'04"1 alla media di 101,092 kmh.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Gilberto Vannini (Porsche Carrera) in 1'02"7 alla media di 103,218 kmh.; 2. Bozzetto (Pantera) 1'04"1; 3. Dazzan (Pantera) 1'04"6; 4. Donà (Porsche Carrera) 1'05"7; 5. Bianchi (Porsche 911) 1'12"8. **Giro più veloce:** Bozzetto in 1'01"3 alla media di 105,709 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500 cc.: 1. Enzo Amighini (Fiat Giannini) in 12'11"5 alla media di 88,585 kmh.; 2. Motta (Fiat 500) 12'25"6; 3. Garelli (Fiat 500) 12'27"2; 4. Pado (Fiat 500) 12'29"8; 5. Cavallero (Fiat Giannini) 12'34"9; 6. Simoni (Fiat Giannini) 12'55"4; 7. Rosati (Fiat 500) 13'09"8; 8. Pirolì (Fiat 500) a 1 giro; 9. «Don Cono» a 3 giri. **Giro più veloce:** Pirolì in 1'08"8 alla media di 94,186 kmh.

Classe 600 cc.: 1. «Tibeli» (Abarth) in 11'57"7 alla media di 95,901 kmh.; 2. Olivari (Abarth) 11'22"3; 3. Busi (Giannini) 11'23"1; 4. Bertolini (Giannini) 11'55"9; 5. Cremaschi (Giannini) 11'58"5; 6. Franchi (Giannini) 12'02"7; 7. Pieracini (Giannini) 12'16"5. **Giro più veloce:** Tibeli in 1'06"1 alla media di 98,181 kmh.

Classe 700 cc.: 1. Aurelio Pezzola (Giannini) in 11'42"3 alla media di 92,268 kmh.; 2. Girlando (Abarth) 11'49"1; 3. Segalini (Giannini) 11'50"9; 4. Baldazzi (Abarth) 11'55"2; 5. La Corte (Giannini) 12'45"6; 6. Degano (Abarth) a 1 giro; 7. Menapace a 4 giri. **Giro più veloce:** Segalini in 1'06"3 alla media di 101,480 kmh.

Classe 850 cc.: 1. Ivan Foroni in 10'59"6; 2. Biselli 11'11"8; 3. Carlini 11'18"9 (tutti su Fiat Abarth). **Giro più veloce:** Foroni in 1'03"9 alla media di 101,408 kmh.

11'13"5 alla media di 86,592 kmh. **Giro più veloce:** Friso in 1'01"8 alla media di 91,525 kmh.

Classe 1300 cc.: 1. Angelino Lepri (Fiat) in 1'04"1 alla media di 101,050 kmh.; 2. «Brunone» (Alpine) 1'04"5; 3. Ronchi (Lancia) 1'04"7; 4. Moretti 1'10"4; 6. Rubb'2 (A.R. GTJ) 1'11"2; 5. Saccomanno (Lancia) 1'14"6; 6. Manini (Fiat 128) a 2 giri. **Giro più veloce:** Lepri in 1'00"5 alla media di 107,107 kmh.

Classe 1600 cc.: 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. GTA) in 1'02"2 alla media di 104,096 kmh.; 2. Caronni (A.R.) 1'03"5; 3. Lucini (A.R.) 1'04"2; 4. Marton (Lancia Fulvia) 1'03"3; 5. Ferri (A.R. GTA) 1'04"2; **Giro più veloce:** Zarpellon in 1'00"5 alla media di 107,107 kmh.

Classe 2000 cc.: 1. Marcello Cipriani (Alpine) in 1'02"1"7 alla media di 104,233 kmh.; 2. Ronconi (Porsche) 1'03"1"7; 3. Willer (Opel) a 1 giro; 4. Sodini (Alpine) a 1 giro; 5. Capuzzo (Alpine) a 2 giri. **Giro più veloce:** Cipriani in 1'00"7 alla media di 108,000 kmh.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Girolamo Capra (Porsche) in 9'39"8 alla media di 111,763 kmh.; 2. Runfola (Lancia) 9'50"3; 3. Pittini (Porsche) 9'55"9; 4. Rainhalter (Porsche) 10'32"6. **Giro più veloce:** Capra in 57"3" alla media di 113,083 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000 cc.: 1. Fabio Siliprandi (Dallara) in 9'39"4 alla media di 111,840 kmh.; 2. Scanabissi (Dallara) 9'39"8; 3. Aliboni (Ossella) 10'12"7; 4. Cornale (AMS) a 2 giri. **Giro più veloce:** Siliprandi in 54"8 alla media di 118,249 kmh.

Classe 1300 cc.: 1. Arcadio Pezzali (Dallara) in 8'57"3 alla media di 120,603 kmh.; 2. Pelliano (Ossella) 9'09"9; 3. Anastasio (Chevron) 9'09"9; 4. Lambertini (Ford) 9'42"1; 5. Pellegrino (Chevron) a 1 giro. **Giro più veloce:** Pezzali in 52"6 alla media di 123"193 kmh.

RALLY DI SCOZIA. rally internazionale valido per il Campionato europeo per piloti. Glasgow, 31 maggio - 5 giugno 1975.

LE CLASSIFICHE

1. Clark-Porter (Escort RS 1800) 241.56; 2. Brookes-Brown (Escort RS 1800) 244.13; 3. Coleman-O'Sullivan (Escort RS 1800) 245.04; 4. Pond-Broad (Opel Ascona) 245.35; 5. Mäkinen-Liddon (Escort RS 1800) 246.20; 6. Drummond-Boland (Escort RS 1800) 253.19; 7. Vatänen-Richards (Opel Ascona) 254.01; 8. Sclater-Holmes (Datsun Violet) 254.55; 9. Dawson-Marriott (Datsun Violet) 257.05; 10. Taylor-Fleming (Escort RS 1800) 258.32

La classifica Europeo Rallies Piloti dopo le seguenti prove: Polar, Artico, Galway, Costa Brava, Snow, Lyon, Giugliata, Firestone, Irlanda, Touraine, Elba, Tulip, Nordland, Walsh, Bianchi, Jugoslavia, Hessen, 4 Regioni, Alpino, Scottish.

Verini 270; Coleman 121; Lamminen e Clark 120; Ballestrieri 108; Blomqvist 88; Brookes ed Henry 85; Nicolas e Vilkas 68; Jaroszewicz e Pond 66; Homalainen 64; Sclater 63; Bacchelli 60; McCartney 50; R. Cambiagli 48; Pradera, Pittoni e Rockey 45; Arikkala 44; Andersson e Clarr 40.

La 500-MONZA

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

meulen e Peltier; le macchine si sono già ridotte a trenta e anche Roothaert deve dare forfait. La media comincia a calare, dopo tre ore sono 86 i giri compiuti con Vermeulen in testa seguito da Blackburn. Dopo soli 5 giri sarà di nuovo costretto ai box con un altro pneumatico posteriore, questa volta il destro, fuori uso. La Capri in testa, che è ora guidata da Walkinshaw che deve prendere punti per il campionato, guida senza problemi. Ma la gara non è ancora finita.

Al 109. giro Walkinshaw entra ai box, fa rifornimento e riparte. Ormai la gara dovrebbe essere sua. Ma non farà più di un paio di Km, ribaltandosi fortunatamente senza danni per lui, all'entrata di Lesmo e rimanendo in questo modo fuori gara. Vermeulen non avrà più problemi e concluderà vincitore davanti a Peltier e alla fantastica GTV di Finotto-Colanzi. Nella 1600 Nowak terminerà la sua corsa modello al volante della leggerissima Audi, mentre nella 1300 la Simca Rally 2 di Rocca-Colaprete riuscirà a spuntarla sulle 1228 coupé.

● Quanto ci tengono alla serie di prove al team Hermetite, con le Capri. Io si può dedurre dal recente ingaggio di un professionista della razza di John Fitzpatrick, che d'ora in poi correrà tutte le gare di durata per questa squadra.

● Sulle Capri II della Hermetite erano montati motori Racing Service che Fitz considerava buoni, e con almeno 220 cavalli. Come abbiamo fatto a passare dai 165 originali agli oltre 200 con le poche modifiche permesse lo sapranno solo Törö.

● Una delle macchine più interessanti del lotto era l'Audi 80 GT preparata e condotta in gara da Abt assieme a Nowak. Fasi poco piloti alla semifinale, squadra caglianini, con una certa costanza, almeno a giudicare dagli 800 km che si è bevuta senza problemi.

● Anche alla Ford si pongono il problema delle due litri, per ora dominio delle Alfa GTV (e ancora più quando sarà omologata l'Alfetta). Stanno cercando di omologare una nuova Escort con motore 1800 a 4 valvole (per ora hanno solo un 1600) con la quale potrebbero opporsi all'Alfa Romeo.

● L'Autodelta questa volta schierava una sola macchina ufficiale, lasciando a parte due piloti alla semifinale, squadra della Brescia Corsa affidata a Siena e Uberti. Per ora tra la macchina ufficiale e le altre c'è ancora differenza, ma pare che per Spa tutti avranno macchine uguali.

● Nella classe oltre due litri montavano alimentazione ad iniezione le BMW (che avevano addirittura collettori e ghigliottine Schnitzer) e la Opel di Vermeulen, mentre le altre Opel competitive montavano carburatori Weber, come anche le Capri.

La SCOTTISH RALLY ripete l'Acropoli: scompare la più potente STRATOS con una coda d'olio



CLARK quasi al risparmio

Roger Clark, con la Ford Escort ufficiale, vincitore in Scozia davanti a Brookes

SPECIALE AUTOSPRINT

GLASGOW - Guidando nel suo abituale modo calmo, tuttavia estremamente redditizio, Roger Clark ha vinto un altro importante rally britannico, lo «Scottish Rally». Una volta sparita la Stratos, che aveva condotto la fase iniziale — lasciando una striscia d'olio dietro di sé, con gli ammortizzatori che si rifiutavano di assorbire le scosse, la trasmissione che si rifiutava di trasmettere potenza — Clark si è trovato in testa, e dietro di lui altri che stavano subendo una varietà di disavventure.

Il rally ha attirato il secondo maggior numero di iscritti di tutti gli avvenimenti internazionali di quest'anno, 165 macchine (di cui sono partite 159), e un elemento ovvio è stato la sfida di diversi piloti giovani in ascesa alla «vecchia guardia» dei Clark e dei Mäkinen. Clark — che ha già vinto cinque volte lo Scottish — Mäkinen, Walfridsson, Coleman, Cowan, Sclater e Culcheth guidavano la lista, il che suggerisce la prevalenza dei piloti britannici. Anche se strano, dato che faceva parte del campionato europeo, con coefficiente 3, e nel passato aveva attirato molti concorrenti scandinavi, era allo stesso tempo comprensibile, a causa delle spese che lo comportava.

Tenendo conto che bisogna fare risparmi, gli organizzatori avevano accorciato il percorso a 160 km. Il risultato doveva decidersi nelle 44 prove speciali nelle foreste (benché, infatti, la prima era stata cancellata a causa di uno sbalzo dell'impianto che doveva determinare i tempi).

La prima sezione era un grande cerchio a sud di Glasgow, con 20 speciali per la maggior parte del 1° giorno, prima che il rally si dirigesse verso le montagne. Tradizionalmente, lo Scottish Rally è stato disputato in condizioni atmosferiche eccellenti, e come al solito, il polverone costituiva il pericolo più grande della prima fase. Ma più a nord il paese stava attraversando il più freddo giugno mai registrato, stava cadendo la neve. Questo ha sorpreso la gente locale ed entusiasmato i tardi amanti dello sci ma preoccupava i responsabili del rally, perché non erano attrezzati per un rally invernale. In giugno...

La partenza è stata leggermente sfavorevole, poiché quando Clark è passato sulla rampa si è rotta un'asse. Quando il terzo, Walfridsson è salito a sua volta una ruota della Stratos è scivolata e l'intera macchina doveva essere alzata dalla rampa.

Le speciali molto secche hanno causato un gran consumo di pneumatici, e diverse macchine hanno bucato perché queste prove erano anche molto accidentate. Nei ritiri prematuri erano inclusi due Vauxhall quasi ufficiali. Il motore di Sparrow (?) aveva un difetto al pistone,

e Cowan è uscito dal rally ad altissima velocità, in una curva...

Al primo controllo importante, a Dumfries (dopo nove prove), Walfridsson era in testa, ma la Lancia si trovava in tristi condizioni. L'ordine era: Walfridsson-Jensen (Lancia Stratos) 40'45"; Clark-Porter (Escort RS 1800) 40'58"; Pond-Broad (Opel Ascona) 41'15"; Mäkinen-Liddon (Escort RS 1800) 41'33"; Vatänen-Richards (Opel Ascon) 41'30". La Stratos ha avuto problemi con ammortizzatori sbagliati sin dall'inizio, e nella seconda fase ha urtato contro una roccia che ha danneggiato la protezione della coppa e la scatola del cambio. Riparazioni temporanee non sono durate a lungo, e quando la perdita di olio dal cambio di velocità indicava che la trasmissione stava cominciando di grippare, la macchina è stata ritirata.

Questo permetteva a Clark di prendere la prima posizione, e durante tutto il pomeriggio e la sera l'ordine dietro di lui fluttuava. Brookes, uno di questi nuovi piloti promettenti, è avanzato fino al secondo posto (era sesto a Dumfries), Pond doveva rallegrare a causa di una sospensione danneggiata, Mäkinen è caduto indietro al sesto posto a causa di guai con i freni, che costituivano principalmente un mancato equilibrio fra la parte anteriore e quella posteriore, e che fu avvertito da diversi altri piloti Escort. Vatänen è retrocesso a causa di diversi guai minori, in tale modo, dopo la Opel di Pond, la Triumph Dolomite Sprint guidata da Culcheth era la successiva «non Ford» all'ottavo posto.

Un cervo contro COLEMAN

Durante la corsa verso nord, il Rally attraversava pioggia, burrasca, neve e perfino ghiaccio. Ma c'era un fattore che compensava un po' le cose, cioè un grande miglioramento del consumo dei pneumatici. Billy Coleman ha portato la sua Escort al terzo posto, davanti a Pond, malgrado un «incontro» che gli ha causato danni con un cervo (non il primo, fra l'altro, l'Avenger di Waugh ne aveva ammazzato uno già prima). La speciale 27 (Craiginean) ha visto Malkin (Avenger) perdere l'undicesimo posto a causa di una escursione fuori strada. Le speranze della British Leyland si sono esaurite nella prova 30, quando la Triumph di Culcheth-Syer ha avuto un incidente ad alta velocità, non riuscendo a prendere una curva dopo un salto cieco, ruzzolando giù per un pendio danneggiando alberi e la Triumph. Il suo compagno di squadra Pat Ryan su una Marina si era ritirato al primo giorno.

Rockey-Channon sono avanzati al quinto posto, poi hanno subito una penalità di 30 minuti per aver lasciato un posto

di controllo troppo presto. Malgrado il suo commento che la sua Opel «sta cadendo in dietro», Ari Vatänen mantiene un suo posto fra i primi dieci, e una costante attendibilità piuttosto che reale competitività. Chris Sclater ha portato la sua Datsun Violet 160 L al decimo posto.

La fermata per la notte, il 2° giorno si trovava — appropriatamente — nella località per sport invernali di Aviemore. Qui, dopo 31 prove speciali, c'erano ancora 92 macchine in corsa, e l'ordine era: Clark-Porter 176.19; Brookes-Brown (Escort RS 1800) 178.54; Coleman-O'Sullivan (Escort RS 1800) 179.01; Pond-Broad 179.16; Mäkinen-Liddon 180.51; Taylor-Fleming (Escort RS 1800) 181.43; Vatänen-Richards 186.01; Hill-Short (Vauxhall Magnum) 186.37; Sclater-Holmes (Datsun) 186.55.

In una competizione internazionale, perciò, la posizione era lusinghiera per le Ford Escort, ed un po' meno per alcuni piloti (ma con le loro prestazioni, i primi quattro sarebbero comunque stati fra i primi dieci in un avvenimento di questo genere ma con piena partecipazione internazionale). La sfida scandinava si era a malapena affacciata, Clark era al comando e troppo distaccato di essere raggiunto, a meno che non intervenisse la sfortuna o un difetto meccanico, Russell Brookes stava afferzando la sua crescente reputazione.

John Taylor — un pilota recentemente «laureato» dal Rallycross che si sta facendo un nome anche nei rallies — ha perduto la sua buona posizione nell'ultima mattinata, quando una escursione fuori strada gli è costata il fuori tempo massimo. La Vauxhall di Hill ha perso posizioni per la sospensione anteriore danneggiata, e questo fatto ha permesso alla macchina di Faulkner-Peters (in testa nel gruppo 1) di tenere alte le speranze di Vauxhall. Il pilota in testa fra i privati, Samson (Escort) ha perso il decimo posto a causa di un incidente minore, ma ha lo stesso continuato.

90 macchine erano ripartite a quell'ultimo giorno, Rockey e la sua Escort era il più noto fra coloro i quali non sono più partiti. Ovviamente l'intenzione di Clark era «di non andare più veloce di quanto fosse necessario». Per un certo tempo era chiaro che la sfida a Clark non dovesse provenire dalle due macchine che erano più vicino a lui al momento della sosta per la notte, ma da Pond, che aveva portato la sua Opel fino al secondo posto, prima che una foratura in una prova speciale lo buttasse indietro, al quarto posto. Vatänen è riuscito ad impedire che la sua Opel fraccassata cedesse a pezzi, ed è stato compensato col settimo posto, mentre la Datsun stava traendo beneficio dalle disgrazie degli altri con due macchine nei primi dieci alla fine.

Martin Holmes

IL RALLY di MODENA

BOMPANI profeta in casa

SERRAMAZZONI — Come abbiamo sempre sostenuto la regolamentazione per i rally va chiarita una volta per sempre. Si è avuta prova di questo disordine nel rally città di Modena, organizzato perfettamente dalla Modena Corse, ma con le proteste di una cinquantina di concorrenti che avevano preso parte alla dura e selettiva prova svolta sull'arco dell'Appennino. Diciamo subito che alla esposizione delle classifiche, verificatisi alle ore 14, una generale mozione di protesta è stata sottoscritta da molti concorrenti per invitare i cronometristi (che peraltro hanno svolto un massacrante lavoro) a rivedere la decisione di considerare ai fini della penalizzazione anche le frazioni al di sotto del minuto primo. Dicono i concorrenti che da tre anni si

questo caos avere piena esplosione. Sulla loro vittoria non vi sono ombre. E' v'è da dire in più che la signora Bompiani navigatrice gentile e graziosa, stava per compromettere una vittoria che sarebbe risultata ancor più consistente avendo sbagliato il chilometraggio con la tabella oraria e giungendo in anticipo ad un controllo. Ma Bompiani era già in vantaggio sugli avversari diretti e le Stratos di Tony e Stagnani che poi sono scomparse.

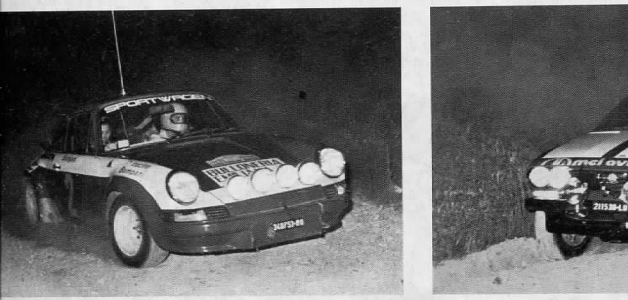
Bella la prestazione di Zandonà-Bonaga sulla Opel Ascona. Dobbiamo aggiungere che Bompiani ha vinto ben sei prove su otto. La classifica del terzo girone del TRN, dopo la prova modenese, vede saldamente al comando Bompiani con 83 punti. Pare che a lui si interessino la Lancia e l'Autodelta. Molto bene Cantelli, Tabanelli, Baldacci e Pancaldi.

m. m.

COPPA CITTA' DI MODENA - Valida per il Trofeo dei Rallyes Nazionali - Serramazzone (MO), 7-8 giugno 1975.

CLASSIFICA GENERALE UFFICIOSA: 1. Bompiani-Bompiani (Porsche) 49'11"6; 2. Zandonà-Bonaga (Opel Ascona) 49'23"3; 3. Cantelli-Paccagnella (Lancia HF) 50'42"4; 4. Tabanelli-Capra (Opel) 50'43"4; 5. Baldacci-Zafferani (A.R. GT) 51'05"4; 6. Pancaldi-Cavoli (Lancia HF Gr.4) 51'30"2; 7. Zavan-Pellon (Opel Ascona) 53'02"6; 8. Ricceri-Ramèdetti (Fiat 124) 52'20"4; 9. Meloni-Pebosto (Fiat

128) 53'29"7; 10. Pantaleoni-Manfredi (Porsche Carrera) 53'33"6; 11. Franchi-Masoni (Alfa Sud) 53'41"6; 12. Rabbino-Poluzzi (Opel Ascona) 53'46"8; 13. Ravaoli-Ravaoli (Alfa Sud) 53'50"2; 14. Amadori-Amadori (Alfa Sud) 54'09"8; 15. Muccioli-Casadei (Alfa Sud) 54'57"7; 16. Lipizer-Cusinati (Lancia HF) 55'11"2; 17. Uccetti-Passatempo (Fiat 124) 55'38"4; 18. Baldigiani-Pera (Opel) 55'39"7; 19. Cerchiello-Bonarelli (Lancia HF) 56'00"2; 20. Niva-D'Arrico (Fiat 124) 56'04"8; 21. Rivaoli-Panelli (Fiat 128) 56'14"6; 22. Prandini-Mazzanti (A-112) 56'16"5; 23. Montorsi-Forghieri (Fiat 128) 57'01"4; 24. Babbio-Montanelli (Opel Ascona) 57'04"6; 25. Ugolini-Carubba (Fiat 124) 57'55"5; 26. Gazzotti-Maioli (Fiat X19) 58'16"4; 27. Negri-Superstar (A-112) 58'17"8; 28. Riccardi-Terreni (AR GT) 58'21"8; 29. Coppola-Coppola (Fiat 128) 58'28"6; 30. Scavino-Fangarecci (Citroen) 58'33"5; 31. Accorsi-Raimondi (Fiat 128) 58'33"5; 32. Tarozzi-Alotisi (Simca R2) 59'29"6; 33. Forlani-Ghinassi (Opel Ascona) 1.00'20"6; 34. Tarenzi-Parodi (A-112) 1.00'25"7; 35. Lascchi-Borghini (Fiat 124) 1.00'51"4; 36. Cacefio-Pedruzzi (Fiat 127) 1.01'10"7; 37. Molon-Seloni (Fiat 125) 1.01'42"8; 38. De Cezari-Trombi (A-112) 1.01'52"8; 39. Solda-Fighetti (Fiat 128) 1.02'29"8; 40. Volonino-Marcotti (Fiat 128) 1.02'53"4; 41. Bisozzi-Bisozzi (Fiat 127) 1.08'50"2; 42. Rigo-Armellini (Fiat 124) 1.06'58"4; 43. Degli Esposti-Comelli (Simca 1100) 1.07'50"6; 44. Fabbri-Francesconi (Renault) 1.13'59"2; 45. Mavilla-Gambassi (Citroen) 1.15'45"2; 46. Stagno-Cigarini (Renault) 1.15'45"2; 47. Villa-Costanzi (Fiat 128) 1.16'04"4.



A sinistra, la Porsche vincitrice di Bompiani adesso in testa alla 3. zona del TRN. A destra, l'Alfetta di Riccardi



Domina sempre in FIERA

l'assemblatore - pilota

Crescono gli sponsor in scala

« Colletto » Sabbatini costruttore-assemblatore e pilota ha vinto a Bologna il Mini G.P. in scala 1:8 per modelli radio comandati organizzato dalla Marlboro, dall'Ente Fiera di Bologna e da AUTO-SPRINT. E' stata quella di Franco Sabbatini una vittoria senza macchia, infatti il bolognese, Campione d'Europa in carica, ha dominato sia nella categoria sport che nella categoria formula. Il mini G.P., ospitato sempre all'interno della Fiera, era alla seconda edizione, e in questa occasione la pista che riproduce il « Dino Ferrari » di Imola è stata allungata. Foltissimo pubblico alle prove di sabato e alla gara di domenica con tanti neofiti di questo hobby-sport sempre più agonistico.

Il successo di queste mini-vetture lo si misura anche dalle ditte che si stanno organizzando per sponsorizzare le varie squadre. Così è apparsa l'OVORO di Mario Casoni (che già corre il mondiale marche con la Porsche) ad organizzare una squadra di Modena che corre in « formula e con i prototipi ». Un'altra ditta di Bologna la AR sponsorizza la squadra del campione Sabbatini, ed altri abbinamenti sono in vista. Nella categoria sport si è assistito ad una bella lotta fra Sabbatini con la sua nera Porsche Can-Am, e Merlotti con la McLaren, che era assediato a sua volta da Collina con un'altra Porsche Can-Am. Proprio come nella realtà delle corse di velocità, non ha particolarmente brillato la Stratos di Cherici che ha compiuto solo un giro prima di rompere (come Facetti a Imola).

Sabbatini, nei trenta minuti che è durata la gara, ha percorso 76 giri distanziando di dieci giri Merlotti della Motorola Team Bernasconi di Milano. Ancora Sabbatini che si impone nella categoria formula, una gara molto bella, ed un duello all'ultimo sangue con Preti. Per le altre posizioni lotta serrata fra Giorgetti, Collina, Cherici e Veronesi che si classificano nell'ordine.

Alla gara ha anche partecipato un « anziano » signore di undici anni, Marco Bisi che ha guidato una Formula 1 Surtees. L'irruenza giovanile ha tradito il « mini-concorrente » che non è riuscito a classificarsi.

Giancarlo Cevenini

MINI GRAN PREMIO INTERNAZIONALE modelli radiocomandati - Bologna - Miniaturdromo Fiera - 8 giugno 1975. LE CLASSIFICHE

Categoria Sport: 1. Sabbatini (SG, AR) (Porsche Can-Am) 76 giri in 30'05"2; 2. Merlotti (Mc Laren MB) 66 giri in 30'07"8; 3. Veronesi (Porsche Can-Am) 61 giri in 30'12"; 4. Collina (Lola T 280) 52 giri in 17'29"2; 5. Stefani (Stratos) 11 giri in 21'08"4; 6. Cherici (Porsche Can-Am) 1 giro in 22".

Categoria Formula: 1. Sabbatini (Shadow) (SG, AR) 95 giri in 30'6"; 2. Preti (Shadow) 93 giri in 30'10"; 3. Giorgetti (Ferrari 312 B3) 82 giri in 30'19"7; 4. Collina 80 giri in 29'13"5; 5. Cherici 64 giri in 30'12"6; 6. Veronesi 42 giri in 21'35".

procede dal minuto in su e che, quindi, si è trattato di un madonale errore. Rispondono i cronometristi, col capo servizio Parmeggiani, che alla lettura piena del regolamento tale clausola c'è. Figuratevi che dopo i contrattamenti verificatisi alla partenza ritardata di un'ora e mezzo perché il servizio d'ordine era scarso, essendo i carabinieri e i poliziotti impegnati a sorvegliare i comizi elettorali numerosissimi, si è avuto un grave incidente nella prova speciale di Gaio, con Paolo Pini, in coppia con Maida, su Fiat 128 che si è capovolto giù per una scarpata. Il Pini è ricoverato all'ospedale di Fidenza con lieve trauma cranico, contusione alla caviglia destra mentre il suo navigatore ha riportato fortunatamente leggere ferite. Gara sospesa, a causa di questo incidente, al fine di consentire l'eguaglianza nella fase di partenza a tutti i concorrenti.

Poi dopo l'arrivo è scoppiata la grossa grana, con proteste ed imprecazioni all'indirizzo della CSAI, il commissario sportivo Amendola ha ricevuto alcuni reclami; ha invitato i cronometristi a rivedere i tabelloni delle classifiche; questi (erano ormai le 15 passate ed erano a tavola in quel momento) hanno rifiutato riconfermando la classifica (che pertanto abbiamo dato in forma ufficiale) ed allora il presidente della Scuderia Modena Corse, Nello Ugolini, si è rivolto con parole decisive ai concorrenti, avvertendo che era impossibile la premiazione. Da qui applausi e poi urla di protesta perché le autovetture erano bloccate nel parco chiuso.

Finalmente a sera, cioè dopo quasi ventiquattro ore, il film giallo di questo rally era finito. Ma certamente avrà molti strascichi e polemiche a non finire. La soddisfazione dei coniugi Bompiani vincitori netti, non poteva, quindi, anche in

Ha IMERITO nella regolarità d'AMATRICE

Anche il lusso di sbagliare

RIETI — Luigina Imerito ha vinto di misura su Cavallucci il Terzo Trofeo Città dell'Amatrice, dopo che sembrava aver compromesso con la prova speciale A-1 ogni possibilità di vittoria. La competizione che ha visto al via 30 vetture, s'è svolta lungo un complesso percorso di 60 km, per un totale di 46 rilevamenti orari distribuiti lungo 6 prove speciali molto impegnative. Dopo la prova A era in testa Aimeone (1,2 pen.) che però « sbalzava » con la Imerito la prova A-1. Le due prove speciali B e B-1, consecutive lungo i tornanti di Forche Canapine rimettevano in gara la brava Luigina « Tictac » e Cavallucci. La Imerito concludeva ambedue le prove con soli 2 decimi e 6 centesimi di penalità. La classifica definitiva al momento la seguente: in testa Garraffa, di 7 centesimi Aimeone, quindi Cavallucci e la Imerito.

Lo scossone definitivo alla classifica generale lo davano ad ogni modo le prove C e C-1 ad Amatrice capoluogo, molto vivaci ed insidiose; Garraffa ed Aimeone si disunivano e maldestramente sbagliavano la prova C-1. I loro tentativi di rimonta erano inutili però giacché la Imerito ormai insidiata solo dal campione uscente del centro Sud Cavallucci, concludeva ambedue le prove speciali con irrilevanti penalità. Soltanto 9 cent. di secondo hanno separato la Imerito da Cavallucci, nella classifica finale e ciò rende evidente come la gara sia stata combattuta fino al termine. Notevole ed inaspet-

tato successo di pubblico durante le prove speciali.

a. d. n.

TERZO TROFEO CITTA' DELL'AMATRICE - 8 giugno 1975, gara nazionale di regolarità valida per il Trofeo regolarità seconda zona. 1. Luigina Imerito (A-112) pen. 14,4; 2. Cavallucci (Lancia Beta) 18'00 pen. 15,5; 3. Aimeone (Fulvia HF) pen. 18,1; 4. Garraffa (Fulvia Coupé 1,2) pen. 14,8; 5. D'Angelo (Cooper 1,3) pen. 18,7; 6. Taloni (Cooper 1000) pen. 21,3; 7. Di Capua (Fulvia Coupé 1,3) pen. 21,8; 8. Costilletti (Fulvia Coupé) pen. 25,4; 9. Sotgiu (Fiat 127) pen. 28,3; 10. Barberio (A-112) pen. 34,6; 11. Faldini (Alfo Romeo Alfa Sud GT) pen. 35,1; 12. Menicucci (Alfa Romeo Alfa Sud GT) pen. 38,5; 13. Piaggio (Alfa Romeo Alfa Sud GT) pen. 44,8; 14. Sanniti (Fiat 127) pen. 45,9; 15. Pellegrini (Alfa Romeo Alfa Sud GT) pen. 49,8; 16. Biacci (Ford Escort (A-112) pen. 47,2; 26) Ferroni (Fiat 124) pen. 195,62; 27) Flamini (Fiat 124) pen. 209,84. Iscritti 34 - Partiti 30 - Ritirati 3 - Classificati 27.

Il lionese Pignard batte le monoposto

Maublanc sotto al record

Mieusset ancora recordman

FRANCIA - Salita di Rodez Gara di velocità in salita 1. Pignard (March 75 S BMW) 2'15"2

FRANCIA - Salita di Bois de Molle Gara di velocità in salita 1. Maublanc (March 752) 1'26"6 media 136 kmh

FRANCIA - Salita Corcou-sur-Lognon Gara di velocità in salita 1. Jimmy Mieusset (March 752) 43"113

Il maltempo ha giocato a favore del lionese, che riesce ad avere la meglio sulle monoposto anche se non batte il suo vecchio record; Pecharre sulla March F. 2, il più quotato avversario, deve accontentarsi del sesto posto.

Davanti a 5000 spettatori hanno preso il via 40 vetture, 80 moto e 15 sidecars; Maublanc, al volante della F. 2 batte agevolmente il record di Yves Martin che sembrava insuperabile.

Invitato d'onore Yves Martin ha assistito alla demolizione del suo record a Nantes ad opera del solito Mieusset; alla seconda edizione di questa gara valevole per il campionato francese (coeff. 2) hanno assistito diecimila spettatori.

Le più recenti decisioni CSAI

Cilindri in camicia per la F.850

MILANO - Terza riunione annuale del Comitato esecutivo della CSAI con l'ormai solito ordine del giorno diviso in due parti: soluzione dei problemi nazionali ed aggiornamento dei rapporti con la CSI. Il punto focale della discussione è stato appunto quest'ultimo argomento soprattutto in vista della prossima riunione della CSI che si terrà lunedì prossimo e che vedrà la delegazione italiana guidata da Rogano in prima linea. A Milano sono state dunque affilate le armi per il primo scontro dopo l'inizio della crociata anti-CSI e sono state date le definitive istruzioni alla delegazione della CSAI che dovrà sostenere una ben dura lotta sui tre grossi argomenti che vedono l'Italia schierata su posizioni piuttosto avanzate: ristrutturazione completa del governo sportivo internazionale, nuovo regolamento tecnico per la F.1 ed obbligo dell'impiego del serbatoio Autodelta.

In campo nazionale, molto salutare è stata la decisione di permettere l'incamiciatura dei cilindri per i motori utilizzati dalla F.850, ponendo fine ad un amaro e costoso problema tecnico: la necessità di cambiare il monoblocco dopo la prima retifica per evitare di uscire di cilindrata. Al contrario è stata rimandata la decisione sull'utilizzazione dei cerchi in magnesio sulla F.850 ed ora è al vaglio della SC Tecnica, ma pensiamo che la logica imponga una piccola correzione al regolamento tecnico per togliere una restrizione che al giorno d'oggi non ha ragione di esistere.

Che cosa è successo? Fin da questo inverno si sapeva che dall'attuale stagione la F.850 avrebbe potuto montare i cerchi in lega e dunque molti piloti provvedevano tempo a tempo ad equipaggiare le macchine con normalissimi cerchi in magnesio, quando già una quarantina di piloti avevano acquistato le ruote di una notissima ditta torinese, realizzate in una lega che contiene l'80% di magnesio.

Gli stessi identici cerchi sono però montati da anni (come optional di serie) su moltissimi modelli Fiat e già questo particolare sarebbe sufficiente per evidenziare l'abbinaggio preso dalla SC Tecnica che probabilmente per eccesso di zelo ha creato un caso. Ma quali sono le ragioni che avrebbero scongiurato l'uso dei cerchi in magnesio? Il prezzo forse eccessivo, oppure problemi di sicurezza? In ogni caso non vi sono ragioni valide perché i piloti per l'intero "treno" non hanno potuto più di 84.000 lire mentre è chiaro che le decine di migliaia di auto equipaggiate con i cerchi in questione pongono al riparo da qualsiasi remora.

Altra importante decisione riguarda la logica esclusione dei piloti italiani di F.1 dal "giro" dei premi CSAI per la F.2 mentre è stata aperta anche la discussione su un grosso problema tecnico che non mancherà di suscitare un certo vespaio. Meglio tardi che mai infatti la CSAI ha deciso che il regolamento tecnico nazionale del Gr.1 e 3, se valido economicamente per l'impossibilità di montare gomme speciali, cambi ravvicinati ecc., impedisce la partecipazione alle gare internazionali a causa della discutibilissima possibilità di portare al peso della fide i particolari del motore mediante lavorazione.

Il regolamento internazionale vieta una simile possibilità ed era da un pezzo che tra i piloti, soprattutto quelli delle classi maggiori, serpeggiava un certo malcontento, ultimamente accentuato dall'ulteriore impossibilità di convertire momentaneamente una vettura del Gr.1 CSAI in Gr.1,5 per poter partecipare al Trofeo dell'Avvenire.

Montevergine rinviata e i piloti volevano occupare l'AC Avellino

NAPOLI - La mancata disputa della 3. cronoscalata di Montevergine, domenica 1 giugno, ha creato notevole malumore tra i piloti della Campania e del sud in genere. Erano infatti in molti coloro che avevano speso tempo e danaro per la preparazione delle macchine e per lo studio del percorso. L'Automobile Club di Avellino ha fatto sapere del rinvio solo il martedì immediatamente precedente della corsa, giustificando il forfait organizzativo con generici «motivi tecnici».

La scuderia Vesuvio, che rappresentava la maggioranza dei piloti iscritti alla cronoscalata ha vissuto giorni movimentati: alcuni piloti erano decisi ad inscenare una manifestazione di protesta, qualcuno avrebbe addirittura voluto occupare i locali dell'ente avellinese. Grazie ai buoni uffici del D.S. Carrotta le bellicose intenzioni sono rinate, ma Carrotta ha tenuto a precisare:

«Meglio evitare grane, ma questo è uno scandalo. L'A.C. di Avellino ha rinvio la corsa perché un sopralluogo della commissione di vigilanza effettuato appena 5 giorni prima della corsa, ha dato esito negativo. Non si attende un'autorizzazione fino a cinque giorni prima di una manifestazione, quando già tutti hanno speso tempo e danaro per la preparazione. E' vero che le commissioni di vigilanza assumono una certa possibilità di salvezza. E' rinviate a data da destinarsi ma assicura il presidente della commissione sportiva, Tullimiero - si farà.

6 italiani alla sfida R.5 di Zandvoort

ROMA - Ormai è deciso: l'interessante trasferta per la gara di Renault 5 che costituirà l'avanspettacolo del Gran Premio di Olanda a Zandvoort vedrà impegnati i piloti «Baronio», Corti, Gargan, Ricci, Ponzone e Schermi. A carico della casa organizzatrice saranno il controllo delle vetture e l'alloggio dei piloti che dunque dovranno pagarsi soltanto le spese di viaggio.

Grosse novità anche post-Maglione dove l'ingegnere Pandolfo, commissario tecnico delegato CSAI, in un giorno e mezzo di lavoro ha «sezionato» le vetture di Ponzone, Bocconi, Galmozzi, Ricci e Ripani. La verifica ha causato la prima esclusione «tecnica» dalla Coppa: si tratta di Galmozzi al quale è stato fatto notare che nel motore della «5» l'ingranaggio della distribuzione era stato montato all'opposto rispetto all'alzaia. A proposito di verifiche, è risultata utile la presenza del Commissario Tecnico della CSAI (voluto comunque dalla Renault) Galiani per la competenza che ormai ha in questo tipo di vetture ma sarebbe auspicabile che la stessa CSAI concedesse definitivamente un «imprimatur» definitivo a questo nuovo tipo di ufficiale di gara.

Galmozzi dunque è «fuori» e Ricci aumenta il suo vantaggio nella classifica della Coppa che sta inseguendo senza decisamente lesinare mezzi. A Maglione pareva che non potesse prendere parte alla finale per i problemi della batteria. L'unica speranza era legata al fatto che qualcuno non si presentasse alla via. Per non rischiare Ricci decideva di acquistare (3.000.000 la spesa) la macchina di Gaitta che naturalmente a quel punto doveva guardarsi la gara dalle tribune. In breve poi i meccanici della biada trasportavano il motore di Gaitta sulla macchina di Ricci che poteva dunque tranquillamente andare a caccia di altri quattro punti.

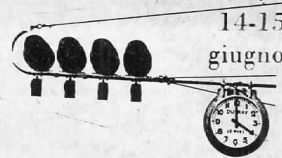
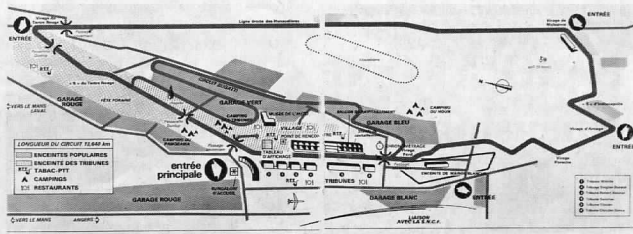
Anche il lavoro dei commissari sportivi non è stato comunque leggero; ben nove sono state le amende. A Lodolini (su segnalazione di Caccopisto, Galmozzi, Casone, Sigala, Nardelli ed Ivana Giustri) per comportamento scorretto. Bocconi per essere entrato in pista con il semaforo rosso mentre Triggiani e Baliva sono stati multati per essere entrati in pista senza attendere il segnale dei commissari. Durante le verifiche poi è stato deferito alla CSAI Bocconi per comportamento irraggiungibile nei confronti dei commissari tecnici.

Elenco degli iscritti

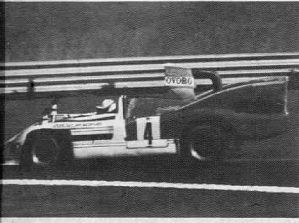
N°	CONCORRENTE	MARCA	CIL.	PILOTI
Sport				
1	WICKY RACING TEAM	PORSCHE 908	2997	Ph. Caron - A. Wicky
2	EQUADOR MARLBORO TEAM	PORSCHE CARRERA	2996	G. Ortega - L. Ranft
3	CHRISTIAN POUJOT	PORSCHE 908	2996	Ck. Pireot - X.....
4	ALAIN DE CABENET	DEBENET-LOLA	2994	A. de Cadenet - C. Praet
5	AUTOMOBILES LIGIER-GITANES	LIGIER - GITANES	2994	J.P. Behoise - H. Pescarolo
6	AUTOMOBILES LIGIER-GITANES	LIGIER - GITANES	2994	J.-P. Jarrier - J.-L. Lafosse
7	«BEURLYS»	LOLA T. 380	2993	«Beurlys» - X.....
8	MICHEL DEGOUMOIS	LOLA T. 280	2993	M. Degoumois - F. Migault
9	EQUADOR MARLBORO TEAM	PORSCHE 908	2999	F. Merello - F. Madera
10	GULF RESEARCH RACING	GULF-FORD	2993	V. Schuppan - X.....
11	GULF RESEARCH RACING	GULF-FORD	2993	D. Bell - X.....
12	RACING TEAM SCHULTHESS	LOLA T. 284	2993	Manfredini - Schulthess
13	RACING TEAM SCHULTHESS	LOLA T. 284	2993	Bancifredi - Vonlathen
14	JOST RACING	PORSCHE 908/3	2992	X..... - X.....
15	JOST RACING	PORSCHE 908/3	2992	R. Jost - M. Casoni
16	N.A.R.T.	FERRARI-DINO 308	2926	X..... - X.....
17	N.A.R.T.	H. Fushida - X.....	2292	
18	SIGMA AUTOMOTIVE CO. LTD	BEN HEIDERICH	2142	B. Heiderich - E. Zapico
19	BEN HEIDERICH	PORSCHE 908/3 TURBO	2142	X..... - X.....
20	PORSCHE CLUB ROMAND	PORSCHE 908/3 TURBO	2142	X..... - X.....
21	HERBERT MULLER	PORSCHE 908/3 TURBO	2142	H. Muller - G. Van Lenep
22	SCUDERIA JOLLY CLUB	LOLA - FERRARIS	2000	C. Facetti - M. Finotto
23	MADISON RACING TEAM	MARCH 75 S	2000	Ch. Mons - R. W. Knight
24	ARNOLD VAN DIJK	ARNO	2000	M. Mohr - H. Akersloot
25	RACING TEAM SCHULTHESS	LOLA T. 294	1998	J. Joliat - X.....
26	ELF - SWITZERLAND	ALPINE-RENAULT ELF	1997	M.C. Beaumont - L. Lombardi
27	SOCIETE R.O.C.	LOLA T. 294	1996	X..... - X.....
28	SOCIETE R.O.C.	LOLA T. 294	1996	X..... - X.....
29	SOCIETE R.O.C.	LOLA T. 294	1996	X..... - X.....
30	JEAN-MARIE LEMERLE	LOLA R.910	1996	J.-M. Lemerle - A. Lévis
31	GERARD CUYNE	PORSCHE C10	1994	G. Cuyne - Y. Evraud
32	SOCIETE ENDING	«SIMCA MT 20	1994	«Pat Shaddock» - N. Gabriel
33	JEAN-LOUIS GAMA	PORSCHE	1991	J.-L. Gama - F. Leclercq
34	PAUL RILLY	PORSCHE 908/S	1991	Rilly - R. Le Vêve
35	TEAM ASEPTOLOGY ESSO	MOYNET LM 75	1980	Hoepfner - Dacrement - Mouton
36	ANDRE MOYNET	MOYNET LM 75	1980	X..... - X.....
37	CHEETAH RACING CARS SUISSE	CHEETAH	1975	R. Wisel - J. Burton - P. Zausou
38	RAYS RACING	LOLA T. 294	1949	J. Abrahams - N. Clarkson
39	MICHEL LATESTE	SEDERAP	1844	M. Lateste - «Séderap»
40	PHILIPPE METTETAL	TECMA	1800	J. Ragnotti - X.....
Gran Turismo Speciale				
42	HENRI CREDER	CHEVROLET-CORVETTE	6998	H. Greder - A. Cudini
43	TEAM CLAUDE DUBOIS	DE TOMASO-PANTERA	5763	P. Rubens - C. Bourgoignie
44	WICKY RACING TEAM	DE TOMASO-PANTERA	5763	X..... - X.....
45	N.A.R.T.	FERRARI-DAYTONA	4390	X..... - X.....
46	N.A.R.T.	FERRARI-DAYTONA	4390	X..... - X.....
47	ECURIE FRANCOCHAMPS	FERRARI-DAYTONA	4390	X..... - X.....
48	MARCEL MIGNOT	FERRARI-DAYTONA	4390	M. Mignot - H. Jones
49	AUTOMOBILES CHARLES POZZI	FERRARI 365 GTB/4	4390	X..... - X.....
50	LOUIS MEZARIE	PORSCHE CARRERA	2998	H. Striebig - X.....
51	CLAUDE HALDI	PORSCHE CARRERA	2995	X..... - X.....
52	ECURIE DU NORD	PORSCHE CARRERA	2995	E. Chapuis - W. Volleyr
53	A.S.A. CACHIA	PORSCHE RSR	2993	R. Gachia - Borras
54	ANGELO PALLAVICINI	PORSCHE CARRERA	2993	A. Pallavicini - H. Herzog
55	ECURIE ROBERT BUCHET	PORSCHE CARRERA	2992	C. Ballet-Léna - B. Wollek
56	BERNARD CHEVENEVIER	PORSCHE CARRERA	2992	B. Chevénévier - F. Zbinden
57	ANTY RACING TEAM	PORSCHE CARRERA	2992	J. Rulon-Miller - M. Birrane
58	GELD RACING TEAM	PORSCHE CARRERA	2992	T. Schenken - J. Fitzpatrick
59	GELD RACING TEAM	PORSCHE CARRERA	2992	J. Barth - E. Pesch
60	GELD RACING TEAM	PORSCHE CARRERA	2992	G. Loos - F. Hezemans
61	GERARD MED	PORSCHE 911 RSR	2992	C. Bussi - P. Metral - G. Méo
62	SCUDERIA MONTJUICH	PORSCHE CARRERA	2992	F. Fernandez - J. de Bagration
63	PORSCHE CLUB ROMAND	PORSCHE CARRERA	2992	X..... - X.....
64	PORSCHE KREMER	PORSCHE CARRERA	2992	H. Heyer - R. Wisell
65	PORSCHE KREMER	PORSCHE CARRERA	2992	P. Keller - C. Bolanos
66	RACING TEAM SCHULTHESS	PORSCHE CARRERA	2992	J.-P. Aeschlimann - G. Cayeux
67	ANNY - CHARLOTTE VERNEY	PORSCHE	2992	A.-C. Verney - Y. Fontaine
68	GUY VERRIER	PORSCHE	2992	G. Verrier - F. Vetsch
69	«BEURLYS»	PORSCHE RSR	2990	H. de Florian - X.....
70	LES MAISONS DE WEEK-END	PORSCHE 911	2806	J. Ravenel - J.-L. Ravalet
71	JOEL LAPARLITE	PORSCHE CARRERA	2687	G. Laparlite - A. Leroux
72	ANDRE HALLER	DATSUN 240 Z	2400	A. Haller - B. Maeschler
73	THIERRY PERRIER	PORSCHE 911 S	2341	T. Perrier - J. Belliard
Gran Turismo di serie				
75	WICKY RACING TEAM	DE TOMASO-PANTERA	5763	X..... - X.....
76	GERARD MED	PORSCHE 911	2996	G. Méo - D. Thiry
77	PHILIPPE DAGOREAU	PORSCHE CARRERA	2995	T. Sabine - P. Dagoreau
78	CYRIL GRANDET	PORSCHE CARRERA	2995	C. Grandet - X.....
79	LUCIEN NAGEOTTE	PORSCHE	2995	X..... - X.....
80	X. RACING	PORSCHE CARRERA	2995	R. Touroul - Ph. Besnault
81	PORSCHE CLUB ROMAND	PORSCHE CARRERA	2995	X..... - X.....
82	PROMO RACING SERVICE	PORSCHE CARRERA	2990	Ph. Bordier - G. Bourdilat
83	JEAN-YVES GADAL	PORSCHE CARRERA	2700	J.-Y. Gadat - L. Segalen
84	GERHARD MAUBER	PORSCHE CARRERA	2647	G. Mauber - Ch. Benz
85	JEAN-LOUIS DAVIN	PORSCHE CARRERA	2647	J.-L. Davin - S. Roux
86	ODIER LAMIGON	PORSCHE CARRERA	2647	P. Guidou - D. Lamigon
87	X. RACING	PORSCHE CARRERA	2647	Boubet - Oks
88	MICHEL GUICHERD	CHRYSLER-CUDA	6976	Ck. Avril - J. C. Gérard
89	JEAN-CLAUDE AUBRIET	B.M.W. 3,0 CSL	3500	J.-C. Aubriet - «Depnic»
90	DANIEL BRILLAT	B.M.W. 2002	3500	D. Brillat - X.....
91	AIME DIRAND	B.M.W. 3,0 CSL	3500	A. Dirand - X.....
92	HERVE POULAIN	B.M.W. 3,0 CSL	3500	H. Poullain - S. Posey
93	SHARK TEAM	FORD CAPRI	2998	Ch. Gouttepiere - P. Borin
94	SHARK TEAM	FORD CAPRI	2995	J.-C. Geurie - Fornage
95	JUDEL BONNEMAISON	FORD CAPRI	2900	J. Bonnemaison - X.....
96	MAZDA AUTO. CO. LTD	MAZDA S. 124 A	2292	Y. Terada - Y. Okamoto
97	MAZDA AUTO. CO. LTD	MAZDA S. 124 A	2292	C. Duchet - X.....
98	N.A.R.T.	FERRARI-BOXER	4390	X..... - X.....

Mercoledì 11 giugno, prove ufficiali dalle 14 alle 24 - **Giovedì 12 giugno**, prove ufficiali dalle 14 alle 24 - **Sabato 14 giugno**, alle ore 8 apertura al pubblico. Partenza lanciata alle ore 15,54 - **Domenica 15 giugno**, arrivo alle ore 16.

Questi alcuni prezzi: tribune, da 140 a 170 franchi (22.500 lire circa); Maison Blanche: 25 franchi 3.700 lire circa). Per le prove, si pagano 15 franchi.

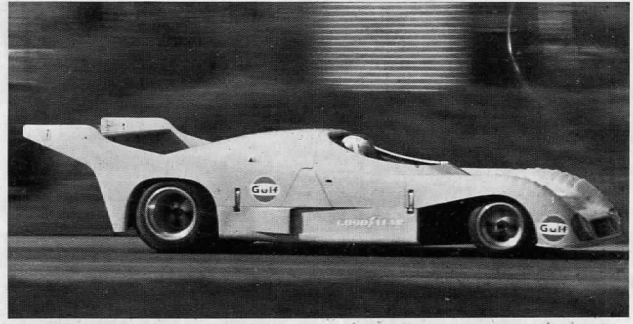


È l'ora di LE MANS



Tra PORSCHE

45 sono le Porsche iscritte a Le Mans, fra turbo, Carrera e 908 pinate come questa che Casoni-Jost hanno mostrato ad Enna, e che per lottare contro i consumi sarà dotata del vecchio 8 cilindri aspirato da 350 CV (ATTUALFOTO)



ci prova la GULF



& LIGIER

La Ligier ci prova con due motori DFV ed un Maserati e sei piloti di lusso. La Ferrari ha le Daytona e la 308 mascherata Nart (tra i piloti, Gagliardi). C'è poi anche l'Alpine 2000 per Lella e amiche (francesi)

LONDRA - La Gulf si ripresenta a Le Mans con la sua nuova Gr. 8, una versione aerodinamica della Gr. 7 che attualmente fa il mondiale con la scuderia di George Loos. Le sospensioni sono invariate, invece la montoscocca è stata allungata di circa 15 cm. e di altrettanto è stato aumentato il passo, questo per ridurre il trasferimento di pesi in frenata ed in accelerazione, oltre per avere una migliore «base» per la carrozzeria aerodinamica, che è stata disegnata con l'intento di avvicinarsi il più possibile alle caratteristiche di miglior profilatura di una vettura chiusa associata al minor peso di una vettura aperta.

Il motore Cosworth DFV previsto per la 24 Ore è stato abbondantemente ridimensionato, con una riduzione del regime massimo di rotazione a soli 8.000 giri/minuto, il che equivale ad una diminuzione della potenza da 450 a 375 HP. Ovviamente, ne ha tratto giovamento la flessibilità d'uso, poiché la coppia massima è scesa a soli 5.000 giri. Questo, associato alle superiori caratteristiche aerodinamiche, significa che la Gr. 8 sarà in grado di far fronte alle restrizioni al consumo di car-

burante perviste del regolamento della 24 Ore, ma è stato calcolato che la velocità massima a Mulsanne non diminuirà di molto.

Per la corsa, i piloti Gulf a Le Mans saranno Bell-Ickx e Schuppan-Jausaud.

Per Jausaud, che fu durante molti anni uno dei più brillanti animatori della formula 3 poi della formula 2, prima di entrare in un periodo di oblio durato due anni, si tratta di un ritorno in primo piano. D'altra parte, Jean-Pierre ha ritrovato un'attività sicura in questa stagione, dato che divide frequentemente il volante della Lola-Roc 2 litri di Painvin nelle corse di durata, e che a Rouen, 15 giorni dopo Le Mans, egli piloterà la Chevron F.2 del team American Fred Opert, abitualmente affidato al messicano Hector Rebaque.

Ricordiamoci che Jausaud, che ha spesso corso a Le Mans, ha terminato l'anno scorso al terzo posto, insieme a J.P. Jabouille, su Matra.

d. b.

MARSIGLIA - «Calder sa che niente è più serio del gioco e che la macchina da corsa è il giocattolo più sofisticato a portata della gente che si ritiene serio». Alexander Calder, celebre per le sue sculture, ha sempre sentito il bisogno — ed è precisamente quello che costituisce la sua fama — di giocare con le forme, le figure e il materiale, dato che tutta la poesia della sua arte trova la fonte nel gioco: nel gioco della vita che si riflette nell'arte, in quello del circo, di cui le corse automobilistiche sono la copia più perfetta del ventesimo secolo. Si è quindi trovato completamente a suo agio venendo in contatto con Hervé Poulain, pilota nelle corse e perito in stime nella vita. La passione dell'uno è di animare le forme, quella dell'altro di subire, nella maggior parte con talento, i rischi della forza meccanica.

Decisamente, Hervé Poulain, che si è visto all'opera in prove tanto diverse come la Ronde de Touraine, il Rally Bandama, la Ronde Cévénole e adesso le 24 Ore di Le Mans, non può dissociare dalla sua vita intensa queste due passioni, l'arte (ed è questa certamente la ragione per la quale egli esercita la professione di perito stimatore) e l'automobile. Ha già scritto un libro, meraviglioso, e c'è adesso questa «operazione» assolutamente fantastica.

La BMW coupé 3.0 CSL 3,5 motore a sei cilindri e ventiquattro valvole (più di 430 cavalli) preparata dal reparto corse della fabbrica di Monaco di Baviera, diretta da Neerpasch, viene dunque



Corre anche questa
BMW - d'autore
che è assicurata per
270 milioni

decorata e dipinta da Alexander Calder. E certamente la cosa mobile più meravigliosa che potesse sognare. A fianco a questo pilota non professionista, che rimpiange di non poter consacrare tanto tempo quanto vorrebbe alla sua preparazione, due professionisti di fama: Sam Posey, membro di pieno diritto della scuderia ufficiale che è attualmente in testa del campionato americano IMSA, e un vecchio pilota prestigioso, che effettua il suo ritorno con una certa nostalgia: Jean Guichet.

L'azione diventa allora duplice, perfino triplice: mostrare al pubblico di Mulsanne o di Hunaudières la potenza dell'arte di Calder, forse in certi casi, perfino, di fargli scoprire chi è questo personaggio eccezionale e, nel quadro di un regolamento molto rigido, l'efficienza e l'affidabilità di questa macchina, che batte regolarmente le Porsche Carrera nelle corse e che può dunque essere classificata quest'anno fra le pretendenti alla vittoria nella più famosa corsa di durata del mondo.

La BMW 3.0 CSL, le cui linee di forza disegnate da Calder ricoprono una carrozzeria rozza, già bella in se stessa, e le classiche tinte rossicce, care all'artista, possono soltanto valorizzarla, sarà esposta prima della corsa al museo delle arti decorative a Parigi e raggiungerà in seguito il museo BMW di Monaco di Baviera: nel frattempo sarà assicurata per la sciocchezza di un milione di marchi tedeschi (270 milioni di lire italiane).

j. r. j.

FIRENZE - Dai 30 giugno il dottor Amos Pampaloni lascia la direzione dell'AC Firenze per raggiunti limiti di età, essendo nato nel 1910: suo successore sarà il dottor Bruno Coccoli che già aveva retto l'Ac fiorentino l'anno scorso in occasione di un intervento chirurgico subito da Pampaloni. Il dottor Coccoli proviene dall'AC Pistoia (che è stato il primo AC d'Italia per il rapporto automobilistico ACI), ma da un anno in pratica svolge la sua attività a Firenze, «cogestendo» Pistoia, un altro dei pochi AC ad aver organizzato fino a qualche anno fa una gara di salita. Amos Pampaloni ha prestato la sua opera per trenta anni all'AC Firenze, e quaranta nell'AC d'Italia essendovi entrato nel 1935 per arriva-

I nuovi quadri AC Firenze

PAMPALONI «pensionato» al MUGELLO

re alla carica di vice segretario generale che ora lascia anch'essa (nuovo segretario generale dell'ACI è stato nominato da Carpi, e il Consiglio notificherà, il dr. Spizzuoco). Secondo alcune voci Pampaloni potrebbe essere eletto anche presidente dell'AC

Firenze (l'attuale consiglio sarà rinnovato ad ottobre), con l'ingegnere Borracci presidente onorario. Se andrà inoltre in porto la costituenda società per la gestione dell'autodromo del Mugello, fra i suoi esponenti vi sarà certamente il dottor Pampaloni, sia per il suo passato, sia per l'esperienza sportiva.

In questi anni, infatti, l'AC Firenze si è caratterizzato per l'intensa attività sportiva, dalla Consuma al circuito del Mugello, al giro della Toscana, ai circuiti prima e dopo la guerra. Insieme all'ingegner Borracci il nome di Pampaloni è legato alla realizzazione dell'autodromo di Scarperia per il quale i due esponenti dell'AC hanno profuso ogni energia.

m. g.

Inflessibilità o esibizionismo?

Gli 87 multati a Cefalù

ROMA - Il commissario sportivo nazionale Pietro Amendola, sempre al centro della cronaca (nera) durante la passata stagione per alcuni suoi chiaccheratissimi interventi a Valllunga (sciopero piloti F. 3 e «caso» schieramento della bandiera bianco-nera a Leoni), potrebbe avere «inventato» un sistema arcisicuro per risolvere la difficile situazione finanziaria della CSAI.

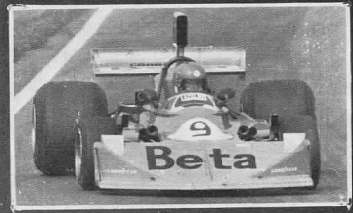
Mancano i soldi? Niente paura: sarà sufficiente inviare alle gare (possibilmente in qualche «salita» decentrata dove il funzionario per un paio di giorni può diventare un «duchetto» con pieni poteri) in qualità di delegato-CSAI il solertissimo commissario Amendola munito di un buon blocchetto per le multe e di sicuro la gara nella quale sarà impegnato l'inflessibile «Superbaffo» diventerà un affare d'oro per i forzieri di via Solferino.

A quelli che nutrono qualche dubbio sulla possibile attuazione di una simile «trovata», consigliamo l'amena lettura del Notiziario-CSAI n. 4 che nel capitolo «Provvedimenti Disciplinari» riporta interamente l'elenco delle multe appiopate ai piloti impegnati nella Cefalù-Gibilmanna dello scorso settembre dal commissario-delegato romano. I piloti multati sono stati ben 87 (ottantasette) ma dal momento che alcuni hanno pagato anche tre contravvenzioni diverse, le multe sono addirittura 101 per un totale non certo indifferente di un milione e centoquarantavemilatre.

D'accordo sulla necessità di avere sempre in mano le briglie di una gara ma davanti a simili cifre ci rifiutiamo di credere che improvvisamente la maggioranza dei piloti avesse fatto «voto» di anarchia. Tra l'altro la maggior parte dei provvedimenti è motivata con una generica inosservanza alle disposizioni degli organizzatori che fa pensare soltanto ad una precisa volontà di rifilare una tassa supplementare e chi crede ancora che le corse siano soltanto un fatto sportivo. E questa sarebbe l'opera di propaganda che i funzionari della CSAI fanno nelle gare minori dove la genuina passione sportiva dei debuttanti sicuramente viene messa a dura prova.

● Stilato in questi giorni il regolamento del 17. Premio Chevron Sportsman dell'anno, sotto il patronato dell'USSI. Il premio ai piloti italiani o ai piloti stranieri su mezzi italiani dell'automobilismo, motociclismo e motonautica. Per l'automobilismo varranno tutte le gare in calendario nazionale e internazionale per le competizioni di F. 1, F. 2, F. 3, sport e campionati internazionali rallies. I punteggi da attribuire ai piloti secondo i loro piazzamenti verranno attribuiti con la scala in uso nel Mondiale F. 1 (9 al primo, 6 al secondo ecc.).

Beta UTENSILI



Bellezza per un lavoro piacevole, qualità per un ottimo lavoro

Da agosto a ottobre le finali FISA

SIENA - Ormai definite a grandi linee le finali del Challenge FISA, di cui sono attualmente in svolgimento i tre gironi di classificazione. Come è noto, quest'anno le finali saranno tre, una per ogni girone, e per ogni pilota - che ripartirà da zero punti - verranno presi in considerazione i due migliori punteggi su tre.

La prima finale, si svolgerà a Milano il 15 agosto, nell'ambito del Trofeo Mare Pulito organizzato dall'automotoclub Santamonica. La seconda sarà organizzata al Mugello dalla Fedescuderie e dalla Mugello corse per il 21 settembre, e comprenderà oltre alle gruppo 1 e 3 anche una gara di campionato Sport, ed una di Formula Ford o formula Italia.

La terza finale è prevista ovviamente nel girone sud, ma non è ancora stato deciso se svolgerla ad Enna o a Vallelunga. In ogni modo, sarà in calendario in ottobre.

Questo nuovo sistema, basato su tre gare brevi e nervose, dovrebbe accontentare finalmente i piloti, anche per la sua più equa distribuzione regionale. Auguriamoci che venga mantenuto, in modo da dare una veste definitiva alla Finale FISA, in questi ultimi anni cambiata ad ogni stagione.

Una domanda all'«allegra» CSI ...e se la B.B. avesse vinto?

● Leggo su «Motoring Neus» una curiosa informazione. Essa dice che la 24 ore di Daytona dello scorso gennaio è valida per il campionato del mondo marche. Infatti si dice che:

«Claude Leguezec della C.S.I. ha confermato che il punteggio massimo ottenuto dalla Porsche deve contare, perché anche se gli organizzatori hanno eliminato le macchine sport (Gruppo 3) dalla corsa, quando hanno ricevuto pochissime iscrizioni, un paio di macchine Turismo sono state passate nella categoria del Gruppo 5. Di conseguenza la IMSA era in regola coi regolamenti F.I.A. secondo i quali una gara deve ammettere il Gruppo 5 per essere valida per il campionato Marche».

Il minimo che si possa dire è che alla C.S.I. hanno parecchia disinvoltura! Infatti quel che era stato tempo fa rimproverato, alla C.S.I., era di non essersi accorta che la 24 ore di Daytona era illegale. Ma non per la faccenda delle macchine del Gruppo 5 (anche se ci sarebbe molto da dire anche a questo proposito), quanto per il fatto che alla 24 ore di Daytona 1975 hanno partecipato macchine non contemplate da nessun regolamento, macchine non appartenenti ad alcuna delle categorie ufficiali F.I.A.

A queste critiche, che richiedevano una chiara risposta, la C.S.I. non risponde, facendo finta di ignorarle. Però è noto che a questa gara ha partecipato una Ferrari B.B. da 4400 cmc., non omologata come G.T. e non ammissibile tra le sport prototipo. E sorvoliamo sulla regolarità della Chevrolet Cowette che è stata al comando della gara per parecchio.

La Ferrari BB si è ritirata subito, d'accordo; ma se avesse finito e vinto la gara, cosa sarebbe accaduto?

Questa è la domanda alla quale la CSI dovrebbe rispondere. Comunque, nonostante le assicurazioni di Leguezec, la faccenda è tutt'altro che conclusa, poiché alla CSI è sempre pendente un reclamo sporto dalla FFSA, proprio contro l'omologazione della 24 Ore di Daytona a validità Mondiale Marche.

f. l.

● Alla 24 ore di Francorchamps in programma il 26-27 luglio, l'Alfa Romeo ha iscritto quattro macchine che saranno 2000 GTV, oppure le Alfetta 2000 se arriverà la necessaria omologazione che è attesa per il 1. luglio. Le coppie designate dall'Alfa sono: Ballot-Lena-Beguini, Grano-«Pooky», Dini-Litrico, Donà-Verier.

● La Gitanes ha pagato 250.000.000 di lire per la F. 1 di Ligier che dovrebbe fare la sua prima corsa al GP degli USA. Le macchine saranno affidate a Beltoise e a Pescarolo. Sono ancora in forse le decisioni per il motore, in un primo momento si era detto che sarebbe stato il Cosworth-Ford, mentre adesso si è orientati verso il Matra 12 cilindri.

Un trofeo d'inverno per le R.5

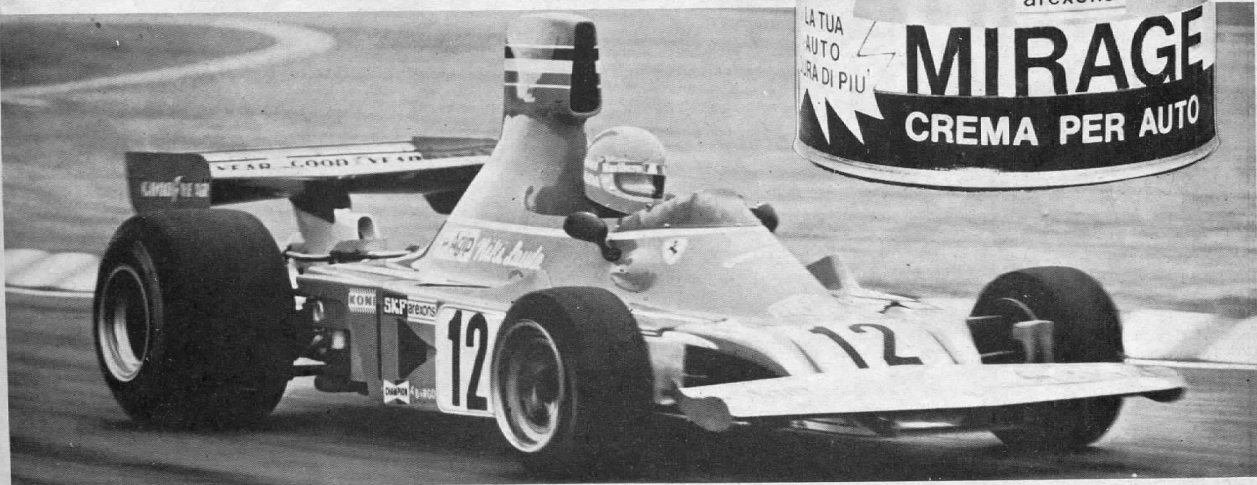
● In certi ambienti ha sorpreso la presenza delle Renault 5 alla «Pieve-Spino» perché dopo la risposta negativa data dai dirigenti di via Tiburtina a Palangio che voleva ammettere le berlinette francesi a Vallelunga, era opinione generale che le macchine avrebbero corso soltanto nelle gare di campionato. Al contrario è confermato che, problemi di Challenge a parte, i piloti della Renault avranno altre possibilità di correre quest'anno al di fuori delle gare previste e di sicuro si sa che disputeranno il Trofeo d'Inverno '75-'76 organizzato proprio da Palangio.

In realtà il nulla-osta per il recente Trofeo Città di Napoli non è stato dato soltanto perché alla scuderia organizzatrice soltanto all'ultimo momento era venuto in mente di ammettere le R.5 e dunque non potevano essere fornite alcune garanzie relative alla possibilità di farle correre sciolte dagli altri gruppi. Pare invece che non vi fosse alcun ostacolo da parte dell'AICA che notoriamente ha fissato delle norme precise per le gare del Campionato Renault.

Infine, sotto il profilo tecnico, resta da segnalare la soluzione al problema della possibile rottura dei bulloni del volano, non impossibile per i motori che insistono a «tirare» oltre 8000 giri. Da Magione è stato infatti possibile montare un «grano» di fissaggio al volano che dovrebbe mettere al sicuro anche i più scalmanati.

● Flocco azzurro in casa MANOCCHIA dove il nostro collaboratore ADRIANO ha avuto in regalo dalla moglie signora Teresa un bellissimo maschiello a cui è stato imposto il nome di Adriano III. Al neonato e alla famiglia Manocchia i migliori auguri di AUTOSPRINT.

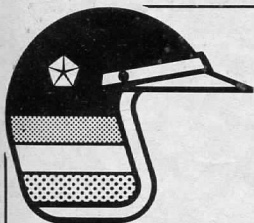
MIRAGE CREMA PER AUTO



Vi regala un POSTER della Ferrari

Presso autoaccessori autoriscambi colorifici ecc.

Charlton consuma troppo	SUDAFRICA - F. 1 a Welkom Gara di velocità in circuito	1. Ian Scheckter (Tyrrell 007)	Nonostante un testa coda al primo giro nella II. prova del campionato sudafricano di F. 1 che lo relega al 4. posto, il fratellino di Jody recupera tenacemente e brucia Charlton rimasto senza benzina.
Scheckter jr. ... e due!	SUDAFRICA - F. 1 a Pietermaritzburg Gara di velocità in circuito	1. Ian Scheckter (Tyrrell 007)	Seconda vittoria consecutiva del giovane Ian Scheckter nella terza prova del campionato sudafricano. Ancora una volta partito male riesce dopo un'accanita rimonta a superare Keizan relegandolo a 3°.
Beltoise assiste impotente	SENEGAL - 6 Ore di Dakar Gara di velocità e durata	1. Touroul-Calmey (Porsche Carrera) 724.928 km	Dovevano esserci anche Pescarolo e Beltoise con una Ligier, che non è risultata pronta; così i due sono rimasti spettatori ad assistere alla vittoria della Porsche sulla Ligier JS 2 di un pilota locale.
Protestano i Marshals	GRAN BRETAGNA - Gara F. 3 a Brands Hatch Gara di velocità in circuito	1. Gunnar Nilsson (March 753) 23'57"2 media 164,12 kmh	Molto combattuta questa prova del campionato BP: Ribeiro preso comando è coinvolto in un incidente multiplo che lo costringe al ritiro, mente Nilsson approfitta delle bandiere gialle e si riporta in testa.
La sagra dei testa-coda!	FRANCIA - Coppe Isole di Francia Gara di velocità in circuito	1. Borras (Porsche Carrera) 19'43"8 media 124,289 kmh	Testa coda a non finire a Monthlery costringono il direttore di gara a fermare la corsa per consentire il cambio dei pneumatici; in testa era Striebig che però infla una chicane ed è penalizzato di 20".
E' toccato a Takahara	GIAPPONE - Fuji 300 Gara di velocità in circuito	1. Noritake Takahara (March 75 S)	Successo del pilota giapponese nella prima prova del campionato sport grazie a una supermodificata March apparsa imbattibile: Kuwahira risultato il più veloce in prova deve accontentarsi del 3. posto.
La tigre della Malesia	MALAYSIA - GP a Kuala Lumpur Gara di velocità in circuito	1. John McDonald (Brabham BT 40)	Dura battaglia per il pilota di Hong Kong che deve lottare a lungo con Albert Poon più veloce in prova (e che otterrà il giro più veloce anche in gara). Alla prova malese si sono presentate al via 11 vetture.
Nessuno ha visto	GIAPPONE - GP del Giappone Gara di velocità in circuito	1. Hiroshi (March 742 BMW)	Con la visibilità ridotta a 10 metri nessuno ha più visto niente, specie gli spettatori: Brian Henton ha lottato a lungo col giapponese, ma poi col calare della nebbia non se l'è più sentita e lo ha lasciato andare.
Comincia Bertil Roos	CANADA - F. Atlantic a Edmonton Gara di velocità in circuito	1. Bertil Roos (March 75 B Hart)	Inizia vincendo la prima prova del campionato Players F. Atlantic Bertil Roos, balzato in testa all'11. del 40 giri. Si doveva assistere a una lotta Lola-Chevron, ma tra i litiganti l'ha spuntata Ross con la March.
La rivincita di Darniche	FRANCIA - Criterium Jean Behra Rally	1. Darniche-Mahe (Fiat X 1/9) 2.25'37"	Sconfitto al Neige e Glace Bernard Darniche si è rifatto prontamente nell'entroterra nizzardo battendo senza remissione l'Alpine di Henry e la Carrera di Lunel; Chasseuil deve accontentarsi del 6. posto.
Henry 14 (su ventuno)	FRANCIA - Rally di Lorraine Rally	1. Henry-Gelin (Alpine A 110) 3.07'52"	Nonostante la concomitanza con il rally del Monte Bianco sono parecchi i concorrenti, per questa prova inflazionata da 370 km di speciali velocissime. L'Alpine di Henry se ne aggiudicherà 14 su 21.
Canellas poco convinto	SPAGNA - Rally Falles Rally	1. Cannellas-Ferrater (Seat 1430) 8013 penalità	Presenti Alpine e Porsche gli equipaggi ufficiali Seat sembrano tagliati fuori; ma Pradera con l'Alpine esce di strada perdendo 1'30" e lascia via libera allo stupefatto Canellas al volante della Seat 1430.



TROFEO
SIMCA - KLEBER




CHRYSLER
ITALIA


kléber

AUTO
SPRINT

RALLYES E VELOCITA'

CAMPIONATI 1975

III TROFEO RALLYES

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam, Matra) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi pagati ogni 3 gare.

II TROFEO VELOCITA'

Per i piloti di vetture Chrysler-Simca partecipi a gare di velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi pagati ogni 3 gare.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32

Qui sotto, Cortesi ed il suo fido tecnico, Chiti, sorridono assieme all'ex-presidente dell'Autodelta (ora presidente ANFIA), Bardini, che a suo tempo certo non agevolò l'ormai prossimo iride mondiale dell'Alfa Romeo

Grazie anche ai «400 colpi» vincenti dell'ALFA-CORSE

Obbiettivo 300 mila

ARESE - «...le 400 e oltre vittorie dell'Alfa Romeo nel 1974 mi sembrano un buon raccolto. Le vittorie dei piloti con le nostre macchine, sono un fattivo contributo alla nostra produzione...», con queste parole il dott. Cortesi, presidente dell'Alfa Romeo ha iniziato il discorso introduttivo, un discorso «punta e tacco», veloce, visto che ormai è diventato un presidente da corsa, sempre presente sui campi di gara dove le «sue» Alfa corrono (e vincono), in occasione della premiazione dei piloti Alfa Romeo che hanno vinto nella passata stagione.

E' un momento magico questo per la casa di Arese, che sta per diventare 25 anni dopo campione del mondo. Le vendite delle auto di serie sono in continuo aumento (nel '74 si è esportato per 240 miliardi di lire). «...non abbiamo mai venduto tanto come in questo momento in cui stiamo vincendo le corse — ha detto il dott. Cortesi — stimiamo di vendere 200.000 macchine quest'anno, e di raggiungere quota 300.000 entro tre anni...».

L'anfitrionato del centro direzionale di Arese era gremito quando il presidente si è alzato dal tavolo per dare il benvenuto ai presenti. Erano con lui, il dott. Moro, l'ing. Rogano, il dott. Peracchi, l'ing. Bardini e l'ing. Chiti. Tanti tanti piloti sono venuti a ritirare il premio che come è tradizione dell'Alfa Romeo consiste in un pregiato oggetto di un artista italiano. Questa volta è un bronzo di Toni Fabris, che ha voluto sintetizzare nella sua opera le componenti più affascinanti dell'automobile, potenza e velocità. Oltre 120 piloti premiati, targhe di rame, d'argento e d'oro per tutti. Fra i piloti più conosciuti sono stati premiati Merzario, Facetti, De Adamich, Andretti (ha ritirato il premio l'ing. Chiti che glielo consegnerà a Watkins Glen dove Mario farà coppia con Merzario) Maiga, Trombotto, Zeccoli e tanti altri di cui ci sfugge sul momento il nome.

Cena alla mensa del centro direzionale. festoso addio, con il presidente Cortesi che dava appuntamento a tutti per la grande festa in occasione del titolo mondiale.

g. c.



A destra, vediamo i «gemelli-campioni» d'Italia, Facetti e de Adamich, con i loro artistici premi, e Merzario che assieme al capomeccanico Manfredini ed a Teo Zeccoli legge delle sue ultime imprese sul numero più recente di Autosprint



La GTA 1300 destinazione g.r. 5 Pronta molto presto la Silhouette ANGELINI

ROMA - Con la scocca e la carrozzeria raschiate fino all'inverosimile per raggiungere il peso-standard omologato di 635 kg (ed il «mago» romano giura che il limite sarà sicuramente raggiunto), la prima Alfa Romeo GTA 1300 che Franco Angelini sta allestendo destinazione Gr. 5, meglio noto come «silhouette», è ormai in avanzata fase di preparazione ed entro agosto la macchina dovrebbe essere portata in pista per i primi collaudi da Francisci.

Del tutto sciolto da problemi di motore che sarà l'ormai collaudato quattro cilindri a 16 valvole attualmente montato sulla sport (201 CV a 10.500 giri con iniezione Kugelfischer che ha notevolmente addolcito la curva di potenza), Angelini ha iniziato la terapia partendo dall'assetto: notevole la misura dei pneumatici adottati (11.5-20/13), a fianco basso e montati su cerchi scomponibili da 12" che presto saranno ricoperti da enormi parafanghi che posteriormente avranno anche due aperture di aereazione per il raffreddamento dei freni e delle gomme.

Anteriormente è stato completamente variato l'impianto frenante ora dotato di pinze Girling a doppi cilindretti, del tutto simili a quelle adottate da molte vetture sport, accoppiate a dischi muniti di abbondanti fori per il raffreddamento.

Cofani e portiere (queste ultime non pesano più di 5 kg l'una!) sono in fibra di vetro e nello stesso materiale saranno presto realizzati lo spoiler anteriore ed un alettone a cuchiaio che sarà fissato dietro il lunotto.

posta. Salvo così il principio della «regolarità», almeno per quanto riguarda i termini burocratici, nella realtà si tratterà di due enormi prove di velocità, nelle quali avrà importanza determinante la forma fisica dei piloti e la resistenza delle macchine. Infatti, poiché la media imposta sarà di 72 km/ora, non vi sarà tempo per le abituali operazioni di assistenza tipiche dei rallies, per cui gli eventuali cambi di gomme o altro peseranno molto sulle prestazioni. Ricordiamo che nel 1974 la media era generalmente a 70 km/ora, e che soltanto Audmet e Nicolas erano riusciti a rispettarla. Secondo quanto sappiamo i tratti prescelti sono tali da rendere davvero pressoché impossibile il rispetto dei tempi minimi, e quindi... bravo chi andrà più forte!

La prima prova, di 155 chilometri, comincerà a 90 km dalla partenza da

Ajaccio e comincerà un tratto che è inedito nel tracciato del Tour de Corse. La seconda prova lunga (157 km), è inclusa nella seconda tappa, quella che proporrà i concorrenti superstiti ad Alaccia.

La prima tappa sarà Ajaccio-Bastia-Ajaccio (737 km) e la seconda Ajaccio-Porto Vecchio-Ajaccio (603 km) con una neutralizzazione di 90 minuti tra l'una e l'altra.

Vi saranno ancora otto prove speciali cronometrate, classiche di questa gara: Talasani-La Porta (km 24,700), Luricanali (km 23,700), Santo Pietro-Pietra Moneta (km 34), Colle di Vergia (km 29,800), Tavera-Bastelica (km 17), Acqua Doria-Stilicione (km 16), Colle Bavella (km 38) e Aullene-Moca Croce (km 18). In totale dunque vi saranno 513,200 km di prove di velocità, sui 1340 km del percorso totale.

RANDAZZO il campione siciliano

PALERMO - Enzo Mirto Randazzo è stato proclamato nei giorni passati Campione Assoluto Siciliano di Velocità e Campione Sociale dell'A.C. Palermo. Il popolare pilota dell'Ateneo che ha corso nella passata stagione con un GTA 1600 preparata da Filippo Ferraro ha ottenuto 87 punti. Questi i risultati del Campionato Siciliano Velocità 1974:

Gruppo uno: Giuseppe Virzi (Ateneo) punti 42; **gruppo due:** Mario Litrico, punti 76; **gruppo tre:** Giuseppe Saporito, punti 63; **gruppo quattro:** Vincenzo Mirto Randazzo (Ateneo) punti 87; **gruppo cinque:** Giuseppe Jacono, punti 57. **Campione Siciliano assoluto velocità:** Vincenzo Mirto Randazzo (Ateneo) punti 87.

Il campionato sociale dell'A.C. Palermo, invece vede per il 1974 questi risultati:

Gruppo uno: classe 1000: «Sandro» (Cefalù corse) punti 32,5; classe 1300: Giuseppe Virzi (Ateneo) punti 36; classe 1600: Giuseppe Mascari (Ateneo) punti 36.

Gruppo due: classe 1600: Giuseppe Romano (Cefalù corse) punti 33; classe 3000: Gaetano Sidoti Abate, punti 45.

Gruppo tre: classe 1600: Renato Barraja (Ateneo) punti 36; classe 2000: Ernesto Verso (Ateneo) punti 30.

Gruppo quattro: classe 1000: Giuseppe Alduina (Ateneo) punti 36; classe 1300: Fernando Casiglia (Ateneo) punti 49,5; classe 1600: Vincenzo Mirto Randazzo (Ateneo) punti 73,5; classe 2000: Salvatore Baracco punti 61,5; classe oltre 2000: Raffaele Restivo (Ateneo) punti 58,5.

Gruppo cinque: classe 1000: Giampaolo Ceraolo (Ateneo) punti 51.

Campione sociale assoluto: Vincenzo Mirto Randazzo (Ateneo) punti 73,5.

Come si vede la scuderia Ateneo ha fatto da asso pigliatutto

g. m.

Due «tappone» incombono sul TOUR - Corsica

AJACCIO - A conferma delle nostre anticipazioni di qualche settimana fa, apprendiamo che la fisionomia del Tour de Corse 1975 (8-9 novembre) sarà nettamente influenzata dalle due «tappone» molto dure che saranno la grande novità di quest'anno.

La novità delle due tappe molto lunghe è da intendere come una... prova generale in vista di qualcosa di ancor più eccitante per il 1976. Queste tappe sono ufficialmente chiamate «settori selettivi» a media minima e massima im-

Il 22 giugno

KART e auto a FORNOVO

PARMA - Gli amici di Parma non si fanno sfuggire nulla per dare valide alternative all'attività dirompente della pista. E' il caso della gara in salita Fornovo-Monte Cassio di km 13, in programma il 22 corrente, che vedrà affiancarsi il kart all'automobile per un probante confronto da lontano.

Naturalmente una gara ad invito e riservata ai migliori conduttori delle due classi.

Infatti prenderanno la partenza per la classe 100 cc.: Gabriele Gorini, Piero Necchi, William Santini, Rovelli Felice, Beppe Gabbiani, Paolo Bernazzoli, Ferdinando Beggio, Renzo Giugni, Oscar Sala, Pietro Sassi, Eugenio Piazzi, Diego Mombelli, Angelo Bellini e Romano Zani.

Per la classe 125 cc.: Antonio Tafuni, Franco Zucchelli, Armando Gardoni, Alberto Cavecchi, Bruno Silvestri, Gianfranco Baroni, Mario Vitali, Silvano Giardinieri, Luciano Perlini, Gianfranco Melonaro, Mario Natali e Giuseppe Covacciati.



LE PROSSIME GARE

LUBIANA vede ROSSO

LUBIANA - La vicina Jugoslavia, anche se ancora in fase evolutiva per il complesso organizzativo, è terra di conquista per i nostri conduttori della classe con cambio, del resto la sola che fra gli slavi ha un enorme seguito. Si trattava di una gara internazionale ad alto livello, con presenza anche dei piloti della Cecoslovacchia, tedeschi e olandesi. Il meglio, si può dire, del complesso europeo.

I nostri vi erano in massa, circa in dieci e non i migliori. Le gare tutte, specie per il modo spicciativo di guidare dei piloti cechi che non vanno per il sottile nel sorpasso, sono state intessute di qualche pirateria e di molto agonismo che quando è portato all'estremo non può non sfociare in fatti di cronaca, non diciamo nera, ma non di certo sportiva.

La lotta nelle due finali si è ristretta subito tra il nostro Gianni Rosso, che si è subito adeguato al sistema disinvoltato del sorpasso ed il ceco Kyzely. Due grandi

14 e 15 giugno: 2. prova Campionato d'Europa a squadre - Kozele - (Polonia)
22 giugno - PISTA ROMEA - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125 - 22 PISTA MINI MONZA - Lerici - naz. cl. 100 e 125 - 22 CIRC. DI VITERBO (VT) - naz. cl. 100 e 125 - 22 CIRC. DI TREVIGLIO (SI) - naz. cl. 100 e 125 - 22 FORNOVO - MONTE CASSIO - gara in salita (PR) km. 13 ad invito - cl. 100 e 125 - 29 AUTODROMO MAGIONE (PG) - K 250 prova valida per Campionato Italiano - 29 PISTA DEL MARE - Fano - naz. cl. 100 e 125 - 29 PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 - 29 PISTA GIUNTI - Falerna Lido - naz. cl. 100 e 125 - 29 PISTA SPRINT - Mondovì - naz. cl. 100 e 125 - 29 CIRC. S. AGATA MILITELLO (ME) - naz. cl. 100 e 125.

lottatori due duri, due pronti a restituirsi per un focaccia.

Ha avuto la meglio infine Gianni Rosso. Il successo italiano veniva completato dalla quarta posizione di Ballabeni. Silvestri invece per aver voluto sin dalle prime battute imporre un modo di correre più all'italiana, è incorso in un favoloso «dritto» perché a tanto costretto da un tedesco in vena di non essere sorpassato.

Cordiale il trattamento degli amici della Jugoslavia e tanto ci preme metterlo in rilievo per sfatare stupide dicerie sportive in giro da parte di chi, temendo il confronto, giustifica l'assenteismo con argomentazioni non vere.

LE CLASSIFICHE

1. Gianni Rosso punti 4; 2. Kyzely 4; 3. Verhoef 20; 4. Bellabenni 24; 5. Linterman 24; 6. Levric 29; 7. Pislak 29; 8. Kizely 30; 9. Kooyman 34; 10. Rijberman 34; 11. Smerdel 35; 12. Giannini 35; 13. Scuka 35; 14. Trobec 38; 15. Kooyman 41; 20. Miotti 52; 21. Silvestri 58; 25. Di Prima 29. Cavecchi; 32. Girelli; 34. Ambrosio.

Troppo poche le K. 250 a Castelraimondo

CASTELRAIMONDO - Un circuito cittadino quello di Castelraimondo non all'altezza di quelli precedenti, come affittosio di piloti. L'aver voluto concretare la manifestazione solo ed unicamente sulla classe 125 e K 250, che peraltro non sono state rispondenti al particolare richiamo, ha influito negativamente. Precisiamo che è un appunto di prospettiva, perché per il resto Castelraimondo non si è smentito.

Cominciamo con il K 250. Si sono presentate solo undici vetture. A Magione con tredici vetture c'era la speranza che ben sei, come veniva assicurato, avrebbero fatto l'esordio a Castelraimondo. Francamente un numero di vetture così limitato non può sostenere una formula.

Tecnicamente invece a Castelraimondo la Formula K 250 ha fatto registrare una inversione di prevalenza come propulsori. Hanno avuto la meglio i motori Montesa sul nostro Guzzi che affidato a Ulisse Ider, il vincitore di Magione, forse troppo sollecitato dagli avversari ha ceduto al settimo giro. La stessa fine ha fatto quello di Losco anche se al quattordicesimo. Evidentemente una giornata disgraziata per i propulsori Guzzi ed una di grazia per il Montesa portato in modo indiscutibile alla vittoria da Massimo Buratti seguito ed infastidito da un sorprendente La Russa. Terzo è arrivato Pasquale Zullo che di prepotenza è già diventato un attore della Formula già alla sua seconda gara, tanto che poi si è preso il lusso di battere lo stesso Massimo Buratti nella gara di contorno.

Sono poi seguite le gare della 125 cc. particolarmente sentite e volute nella zona anche se i piloti non erano presenti in massa come altre volte. Ciò però non è andato a detrimento della buona sportività delle gare, che si sono qualificate con l'agonismo dei partecipanti. Panzolini, nella prima categoria, in periodo di grazia e di grande rendimento ha avuto in Maraccioli, che a ritrovando il suo vecchio ritmo, un avversario risoluto e leale. Con un Panzolini, da tener presente per l'europeo, non c'è stato più nulla da fare. Melonaro nella seconda categoria ha ag-

giunto ancora una perla alla sua già lunga collana di vittorie. Forse la sua più facile quella di Castelraimondo anche se Domenichini direttamente e, da più vicino e, Berardinucci da più lontano, hanno fatto pensare per poco, di essergli di serio ostacolo.

LE CLASSIFICHE - K. 250: campionato italiano - 1. Massimo Buratti 24'50"3; 2. La Russa 25'08"4; 3. Zullo a 1 giro; 4. Villani a 4 giri; 5. Nadalutti a 7 giri; 6. Finelli a 7 giri. Gara di contorno: 1. Zullo in 9'12"4; 2. Buratti 9'12"6; 3. Calvagni 9'15"4; 4. La Russa 9'18"5; 5. Nadalutti a 1 giro; 6. Finelli a 1 giro; 7. Villani a 2 giri.

Classe 125 2. categoria: 1. Melonaro; 2. Domenichini; 3. Berardinucci; 4. Romagnoli; 5. Pasqualini; Classe 125: 1. categoria: 1. Panzolini; 2. Maraccioli; 3. Sanni; 4. Zullo; 5. Giardinieri.

Lo «scientifico» VITALI a BRESCIA

BRESCIA - La gara di Brescia concludeva, da la sua seconda prova, il Campionato Regionale della Lombardia. Era questo già un motivo sufficiente per assicurare alla stessa interesse sportivo ed agonistico. Se ne è però aggiunto un altro più rilevante sia agonistico che tecnico, uno scontro-incontro tra i due big della 125, Vitali e Silvestri, due piloti cioè all'apice dei valori della classe, che stanno dando tono e consistenza alle loro prestazioni. Se al tutto aggiunte l'intervento del non dimenticato Campione Italiano Franco Zucchelli, da qualche gara in funzione di lepre meccanica e di stimolo velocistico per gli avversari, il quadro sportivo esaltante delle gare sulla pista Mille Miglia è completo.

I fratelli Di Vita, Luciano e Aldo, in fraterna sintesi sono stati i vincitori della classe 100 cc 2. e 3. categoria; il primo ha dovuto a lungo rintuzzare le ire di Alfieri, mentre il secondo pur non avendo avuto vita difficile, si è trovato a dover essere molto attento per non farsi sorprendere da Scaramelli e Luigina Guerrieri che cresce di gara in gara.

Conclusasi la fase della classe 100 da subito spettacolo la 125 con la seconda categoria, dove Maraggi trova la possibilità di ribadire il suo attuale stato di forma vincendo da lontano su Cancarini e Caldera. Una gara movimentata e veloce, ma già subito delimitata nel suo finire.

Poi lo spettacolo dei tre attori della 125 prima categoria, Zucchelli Vitali e Silvestri. E' subito Zucchelli in fuga come a Moriani e per alcuni giri Vitali e Silvestri mordono il freno, in attesa molto intelligentemente che si estingua la verve velocistica di Zucchelli. Infatti è così, dopo metà gara della prima finale Zucchelli è fermo. Il duello continua aspro ed ad un Silvestri più focoso si oppone un Vitali scientifico. Tra forza e senso tattico ha la meglio il secondo fattore, con l'arrivo vittorioso del già campione d'Europa.

LE CLASSIFICHE - 100 3.: 1. Di Vita A; 2. Scaramelli; 3. Guerrieri; 4. Zander-mann; 5. Punginelli. 100 2.: 1. Di Vita L; 2. Alfieri; 3. Giorgi; 4. Massignan; 5. Proietti. 125 2.: 1. Maraggi; 2. Cancarini; 3. Caldera; 4. Nervi; 5. Vinzioli. 125 1.: 1. Vitali; 2. Silvestri; 3. Girelli; 4. Gardoni; 5. Ballabeni.

CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO REGIONALE LOMBARDA - 100 3. 1. Di Vita A. p. 18; 2. Guerrieri P. 12; 3. Zander-manna p. 7. 100 2.: 1. Di Vita L. p. 15; 2. Proietti p. 9; 3. Massignan p. 8. 125 2.: 1. Maraggi p. 18; 2. Nervi p. 9; 3. Caldera p. 7.

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

Malaguti

FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc

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



giannini

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

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI ESSO
CANDELE MAGNETI MARELLI

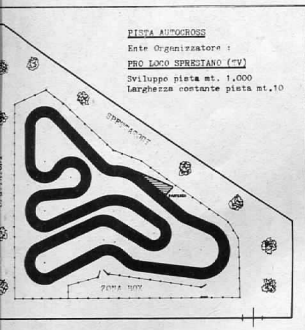
ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8.5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA

AUTOCROSS anche sul PIAVE

SPRESIANO - Ricavata all'interno di uno stupendo parco naturale in riva al fiume Piave, su una lunghezza di 1.000 metri ed una larghezza costante di 10, a Spresiano in provincia di Treviso, a cura della Pro Loco, è stata costruita una speciale pista destinata ad ospitare gare nazionali ed internazionali di autocross, la nuova disciplina che appassiona tanto i giovani e che vede aumentare gli aderenti di gara in gara. La nuova pista, della quale pubblichiamo il tracciato, è stata realizzata tenendo presente tutte le norme CSAI in materia, cioè rispondente a tutti i requisiti tecnici, di sicurezza e spettacolari, quali debbono essere prerogative di tale tipo di impianti. Fra l'altro, conduttori e pubblico potranno contare su un'area di parcheggio di oltre 100.000 metri quadrati.

PISTA AUTOCROSS

Date d'organizzazione:
PRO LOCO SPRESIANO (TV)
Sviluppo pista mt. 1.000
Larghezza costante pista mt. 10



• Il battesimo ufficiale della pista di Spresiano ha avuto luogo domenica 18 maggio con l'effettuazione di una gara provinciale. C'è stata una gara l'8 giugno, di campionato triveneto; seguiranno poi 22 giugno e 7 luglio, gare valide per il campionato nazionale FAI; 19 ottobre gara di chiusura a carattere provinciale.

L'autodromo nel trotter?

NAPOLI - Ogni tanto, a tempi ricorrenti, si torna a parlare della realizzazione di un autodromo in Campania che indubbiamente, stando almeno al generoso afflusso di piloti e spettatori del sud a Vallelunga, potrebbe avere un buon successo anche se l'attuale «raffreddamento» delle iniziative CSAI e CONI in favore di nuovi progetti rende per lo meno ardua ogni iniziativa.

Sicuramente legata a qualche campagna elettorale attuale o futura e capace di prendere con le molle quella uscita da alcuni ambienti politici che vedrebbero volentieri la costruzione di una pista in una località a sud di Salerno, in modo da favorire sia i napoletani che gli sportivi del Sud.

Molto più concreta ma altrettanto problematica la sortita del presidente della Vesuvio, Nappi che assieme al dinamico factotum della cronoscalata di Avellino, Luigi Tullimiero, pare non abbia scartato l'idea di acquistare nientemeno che un piccolo ippodromo per trasformarlo in un mini-circuito. Il «trotter» in via di smobilizzazione si trova appunto ad Avellino e già in passato ha ospitato una gara per k.250 perché sotto il manto di sabbia, la pista è completamente asfaltata.

I problemi sarebbero comunque innumerevoli non solo perché attualmente la pista misura soltanto 600 metri ma soprattutto perché le previste «chicanes» per portare la lunghezza della pista a circa 1300 metri sarebbero sicuramente condizionate dalla mancanza generale di spazio in tutto il complesso.

Senza dubbio dunque la voce più attendibile resta quella che attribuisce ad un consorzio di appassionati della Scuderia Vesuvio e dell'ambiente sportivo salernitano l'intenzione di costruire un autodromo piccolo ma del tutto efficiente in una zona a nord di Napoli, nel comune di Licola e vicino al Lago Patria.

A VENEZIA si comincia su 1600 metri

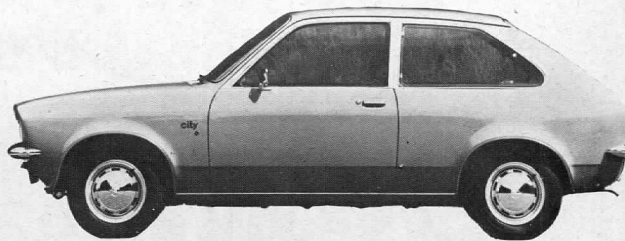
VENEZIA - A parte forse il caso di Pergusa, crediamo sia la prima volta che in Italia un autodromo sia appoggiato, almeno a parole, dalla sfera politica di un Comune, e, al contrario, sia assolutamente sciolto dall'influenza dell'AC Italia o almeno dell'AC Venezia che dovrebbe esserne il diretto interessato. E' un caso abbastanza sorprendente e, ammettiamolo, non del tutto chiaro perché, oltre a tutto, il Comune di Venezia non ha dato il suo parere favorevole attratto dal lato sportivo dell'iniziativa ma soltanto per legare la costruzione dell'autodromo all'ormai noto terminal turistico per Venezia.

Una cosa comunque occorre puntualizzare, ed è il ruolo della scuderia S. Marco nell'iniziativa. Al pari di molti, il sodalizio veneziano non

si è fatto alcuna illusione sui propositi del comune, né si credeva ad una sua cieca fiducia nella realizzazione dell'autodromo elettorale. Se, passato il primo momento di euforia, l'iniziativa non vedrà uno sbocco logico, la S. Marco continuerà da sola, come da sola ha dato vita all'idea.

Certo, il progetto dovrà essere ridimensionato per arrivare a costi abbordabili da parte dei privati ma il luogo scelto per la costruzione (comodamente legato a tutte le più importanti vie di comunicazione e senza problemi per l'acquisto considerando che si tratta di terreni sottratti alla laguna) non sarà mutato. D'altronde nel commissionare in disegno la S. Marco ha chiaramente richiesto che l'autodromo da 3800 metri presentasse due aspetti distinti e separabili e se dunque non sarà possibile vedere realizzato il progetto più ambizioso, già alla fine di quest'anno prenderanno il via i lavori per la costruzione di una pista di 1600 metri.

d. b.



La nuova KADETT

La CITY d'autunno



Sopra al titolo, la piacevole silhouette della nuova Opel «City», che sarà commercializzata dopo l'estate. Qui sopra, l'ormai classica terza porta

ROMA - Nel 1974, 66,6 automobilisti su 100 hanno scelto di acquistare una vettura Opel in base a considerazioni di ordine estetico. Nel '73 la stessa motivazione era stata fornita da 63 clienti su 100. Il risultato di questa statistica condotta dalla General Motors su un nutrito campione di utenti lascia perplessi, e non depone a favore della maturità dell'acquirente italiano. Nonostante la crisi, insomma, nessuno è disposto a rinunciare ad una bella carrozzeria e per ottenerla è disposto a trascurare altre doti ben più importanti. La General Motors ha tenuto ben presenti questi dati nella progettazione della CITY. In realtà non si tratta di una nuova vettura ma piuttosto di una ulteriore diversificazione della nota Kadett. Sfruttando integralmente la meccanica della berlina si è realizzato un coupé a coda tronca con ampio portellone posteriore ricorrendo ad alcune parti di carrozzeria della Chevette, la novità della Vauxhall a Ginevra.

Il risultato è piacevole e abbastanza fun-

zionale, specie dal punto di vista commerciale e consente di sfruttare ulteriormente il modello base. Con la City, la General Motors si allinea ad una tendenza, quella della porta, già adottata da molti costruttori europei, e particolarmente gradita al pubblico. Certo questa soluzione, da sola, non può fare miracoli. Nel caso della nuova Opel, ad esempio, la disposizione degli organi meccanici costringe a mantenere piuttosto il piano di carico (a causa dell'ingombro del ponte e dello spazio necessario per assicurarli la dovuta mobilità) riducendone di molto la capacità. Il tema della piccola vettura polivalente (la City è lunga tre metri e trenta ed il vano bagagli ha una cubatura di 462 litri) è svolto con onestà. Il successo dipenderà comunque, in gran parte, dal prezzo di vendita. Una valutazione completa del nuovo modello potrà quindi essere fatta solo alla fine dell'estate quando la City verrà commercializzata in Italia.

RENO [®] BOLOGNA
Racing shop

* Volanti in pelle
* Ruote in lega leggera
* Abbigliamento completo per piloti omolog. C.S.A.I.

* Sedili anatomici
* Parafanghi supplementari e Spoiler

Via Riva Reno, 61 - telefono 265545

All'ukase di PARIGI per il «taglio dei rami secchi» fa

MASERATI

6 mesi di ossigeno



Gli errori terribili dei francesi

MODENA - Maserati che chiude è stato un duro colpo per i modenesi, che amano in tanti forse più la casa del Tridente che la stessa Ferrari. All'unisono tutti in Maserati accusano i francesi, delegati a dirigere, di aver guidato in un modo non reale.

Innanzitutto si sono subito "tarpate le di" a tecnici progettisti che "avevano nel cassetto" progetti per rinnovare la produzione ormai troppo vecchia e sorpassata. L'ing. Alfieri che avrebbe dovuto guidare l'azienda, se non altro per l'esperienza umana e tecnica che possiede, si è visto scavalcato. Sistematicamente tutti i suoi progetti sono stati bocciati già a Modena dall'amministratore delegato e dal suo braccio destro, senza che fossero neppure presentati a Parigi.

L'arrivo di Malleret e C. è stato un susseguirsi di spese folli come è nella abitudine della Citroen. Dove prima c'era una persona ne sono state messe tre. Permessi, contropermessi, firme, controfirme,



La SM della « caduta »

La MERAK è l'unica vettura che si è un po' venduta ma non eccessivamente. Nonostante i sindacati modenesi la indicano come di possibile prossima realizzazione, non potrà essere prodotta prima di un anno e mezzo. Innanzi tutto oggi ne esistono solo due esemplari, quelli visti ai Saloni, più un prototipo per le esperienze.

Il motore è il sei cilindri della SM, troppo piccolo e poco potente per una vettura della classe della « quattroporte ». D'altra parte lo imposero i francesi. Attualmente la Bertone che doveva produrre la « quattroporte » è in mano agli avvocati, perché Malleret e C. prima di « scappare in

MODENA - « ... l'ammalato è in coma, ci sono poche speranze di salvarlo... », con questa laconica frase un (ex) dirigente della Maserati in partenza per il week-end (che è sacro anche quando si sta per fallire) ci ha accolti quando gli abbiamo chiesto se vi erano sviluppi per i problemi della Casa di via Ciro Menotti.

Sviluppi ci sono stati, ma tutti — o quasi — negativi. Si parla di De Tomaso come possibile acquirente, ma l'argentino comprenderebbe solo se dietro di lui a « cacciare » i soldi vi fosse un ente statale o parastatale, altrimenti niente. Vi sono state trattative, la FIAT si era offerta di incamerare circa 300 persone alla Fiat — trattori che sta per essere trasferita tutta a Modena, altri cento potevano essere forse utilizzati alla Ferrari, altri cento alla Scaglietti, ma non se ne è fatto nulla. La crisi e il fallimento totale sembra non abbiano una via di sbocco. Ne sono convinti per primi i francesi della Citroen che hanno continuato in questi giorni a stilare i loro rapporti non vedendo altra via d'uscita. Il liquidatore, dott. Giorgio Ferrari, assecondato da due uomini Citroen, sta lavorando alacremente, per chiudere al più presto la questione. In questi giorni i due (Colombani e Biabau) sono a Parigi e ritorneranno quando Autosprint sarà in edicola.

La situazione è intanto precipitata, seicento maestranze sono in cassa integrazione per sei mesi, per ora ci sono 200 persone che lavorano due giorni alla settimana. A fine giugno di queste 200 persone ne rimarranno circa 50 (fra operai e impiegati) per la manutenzione dello stabilimento e per garantire i pezzi di ricambio alla clientela e alla rete di vendita. In questi quindici giorni verranno finiti



La KHAMSIN del mancato rilancio e la « Quattroporte » ultima ciambella di salvataggio finita anche questa presto tra carte bollate



hanno fatto sì che la Maserati si ammalasse irrimediabilmente di « elefantiasi ». Il progetto di ampliare la fabbrica era tutto ed unicamente volto a farla diventare « una Citroen ». All'uopo erano state assunte 600 PERSONE!!! Per fare i motori che avrebbero in futuro equipaggiato la Citroen SM, una vettura cara alla "grandeur" francese.

La SM era una macchina sbagliata e infatti ha avuto una vita brevissima. Da un anno e mezzo non è più in produzione. E' stata un buco (si dice) di oltre un miliardo in Francia e di due alla Maserati. Infatti a Modena, da quasi trenta motori che si producevano e che furono la ragione dell'assunzione di 600 operai, se ne sono prodotti alcune centinaia, ultimamente.

Altri errori fondamentali dei responsabili francesi sono stati quelli di non aver mai cambiato i motori delle GT di lusso Maserati che si producevano, ma di aver sempre insistito sull'otto cilindri di quasi 5000 cmc, per tutti i modelli. Sempre al stesso.

La BORA è nata una macchina stilisticamente indovinata ma troppo pesante che ha avuto vita breve. Il KHAMSIN è invendibile. Ne sono stati piazzati non più di 20 esemplari ed è quello un programma che è costato un miliardo e mezzo.

Francia» avevano cercato con un colpo di mano di produrre in proprio la macchina, in contrasto con il contratto che avevano firmato con il carrozziere torinese che stava già preparando le linee della produzione.

La Silver-Gar di Torino che produce la carrozzeria per la « quattroporte », aveva un giorno ricevuto richiesta dalla Maserati di avere direttamente le scocche e ciò era stato fatto saltando Bertone. Quando si è andati da Bertone per avere i cruscotti e produrre la « quattroporte » a Modena cercando di autogestirsi e di salvare in parte la faccia, Bertone giustamente si è rifiutato di dare il tutto e si è anzi rivolto agli avvocati.

Come estremo tentativo si è allora cercato di far diventare la « quattroporte » sostituita della Citroen DS, e della SM. Ma a questo punto un verificatore della Peugeot fa il suo ingresso in via Ciro Menotti: si ferma tre giorni, riparte ritorna e dice senza mezze frasi a Malleret che la gestione sua è « folle » e che la Maserati deve essere chiusa.

Quindici giorni prima dell'annuncio ufficiale, due grossi camion da traslochi sono davanti alle abitazioni di Malleret e Dricux: i due mandano in Francia mobili e suppellettili. All'annuncio della chiusura non si faranno più vivi.

Le ORE ZERO e il silenzio DE TOMASO

MODENA — Gli ultimi sviluppi: la Citroen ha proposto in attesa della entrata in funzione della Cassa di Integrazione guadagni speciali due giornate lavorative per tre settimane (una è già trascorsa) riservate a 295 operai e a 72 impiegati. Gli altri a ore zero. Trascorso tale termine resteranno per due giorni la settimana: lunedì e martedì per sei mesi (durata della Cassa di Integrazione) 34 operai e 19 impiegati per l'assistenza ai clienti la manutenzione dello stabilimento e l'amministrazione. I sindacati hanno risposto che il numero degli addetti a questi lavori indispensabili è insufficiente e chiede che anche un minimo di lavorazione resti in atto per non compromettere la parte commerciale. E' chiaro che si teme la scadenza dei sei mesi prima che si sia arrivati alla cessione della fabbrica. Martedì 10 giugno (cioè quando AUTOSPRINT sarà in vendita) nuovo incontro fra Gerard Colombani uno dei liquidatori nominati dalla Citroen e i rappresentanti dei sindacati nell'Associazione Industriali, Colombani risponderà ai quesiti che i sindacati hanno fatto di natura tecnica e lavorativa, di turni, di produzione ecc. Poi si attenderà l'incontro a Roma con Donat Cattin.

I Sindacati, coi loro rappresentanti Ar-

letti (CISL), Montorsi (CGIL), Dotti (UIL), Setti (FLM), sono sempre schierati per conservare il posto di lavoro ai circa ottocento dipendenti, al limite della riconservazione.

I Sindacati vogliono continuare a costruire vetture di prestigio perché forse quelli che spendono i 20 milioni per una Gran Turismo ci sono ancora, anzi — secondo loro — sono aumentati, mentre scarseggiano gli acquirenti delle macchine da un milione a quattro - cinque milioni (e anche delle utilitarie).

Ma, per il resto? Cioè, se per costruire due vetture e mezzo al giorno occorrono 250 dipendenti, che cosa si darà da fare agli altri? Ed ecco il punto chiave. « C'è un impegno — ci hanno detto i sindacalisti — a non creare pregiudizi all'attuale situazione cioè a non compromettere i presupposti per rilanciare l'azienda ».

L'impegno da parte di tutti c'è; il Prefetto Dr. Orazio Sparano, il Presidente della Camera di Commercio Mengozzi, il presidente degli industriali Benassati hanno fatto dichiarazioni incoraggianti. C'è stato anche l'interessamento dell'Arcivescovo monsignor Amici che si è incontrato coi responsabili delle organizzazioni dei lavoratori.

Si è fatto il nome di De Tomaso in grado di lanciare nel mare procelloso la ciambella di salvataggio anche per la Maserati. Lo ha fatto per la Ghia, la Vignale, la Benelli, la Guzzi, la Callegari e Chigi, per l'Hotel Canalgrande, forte di un prestito acquistato con la De Tomaso Automobili; perché non sarebbe in grado di prendersi anche la Maserati? D'altra parte la voleva acquistare nel '69. Le cose in sei anni sono cambiate parecchio; allora il Tridente si acquistava con 800-900 milioni. Oggi è un'altra cosa. La produzione è calata e le spese sono decuplicate.



eco un analogo diktat da LONDRA

INNOCENTI

Alfa ultima spiaggia

36 vetture che sono già state vendute a clienti, poi... Poi non si vede uno sbocco alla situazione, tutti gli ordini ai fornitori sono stati sospesi. Una ditta di Torino che verniciava le Khamsin le ha messe così come si trovavano in mezzo al cortile, dopo che gli erano state bloccate tutte le commesse. I fornitori della Maserati sono anche loro, come ovvio, nella stessa situazione della casa madre.

La crisi era cominciata a fine '74 quando Peugeot « sposò » Citroën con la graziosa « dote » di 150 miliardi dello Stato Francese. Ma il leone volle che « i rami secchi fossero tagliati ». E' storia di questi giorni quando con un deficit che supera il capitale sociale la Maserati è stata posta in liquidazione. I francesi già in crisi per la loro produzione non più vendibile come una volta e anche loro tartassati dagli scioperi, non vogliono più spendere soldi nel « ramo secco » modenese.

Allo stato attuale delle cose non sembra vi sia una via d'uscita, anche perché con le elezioni alle porte nessun politico si fa avanti per dire o per tentare qualcosa. Solo i sindacati parlano di « riconversione » ma non specificano che cosa si dovrebbe produrre alla Maserati. Si dice vagamente trattori, ma basta andare sulla strada da Modena a Maranello per vederne centinaia fermi e sono Fiat. Si dice motori marini, ma non ci sono barche ferme perché mancano motori e le tasse hanno distrutto questo mercato, si dice motori diesel, si dice, si dice ma senza cognizione di causa, perché basterebbe ricordare come per riconvertire una azienda occorrono come minimo tre anni, e nel frattempo bisogna avere idee...

Giancarlo Cevenini

Ma De Tomaso che dice? Lo abbiamo incontrato casualmente davanti al suo Hotel proprio mentre i colleghi gli davano inutilmente la caccia. Sereno, sorridente, diremmo tranquillo non ci ha nascosto di essere stato interpellato. « E' un affare delicato quello della Maserati — ha detto — occorrono finanziamenti subito, un programma ci sarebbe. Ma io parlo così, da uomo del settore senza averne parte... ».

— Tu credi che si potrebbe far bene? —
— Con gli adeguati mezzi senz'altro. Sai quello che ho fatto per le altre industrie; ho subito tagliato i rami secchi. Il nome deve essere salvato, la fabbrica ha una forza specializzata; il lavoratore modenese è fra i migliori d'Europa e anche del mondo.

— Potrebbe essere vantaggioso acquistare fabbricati, terreno, impianti?

— Tutto vale in funzione di quello che si fa. L'acquisto per investire non serve a nulla.

— Alfieri avrebbe già dei progetti...
— De Tomaso non fiata. Non è che con l'ing. Alfieri ci sia una corrente facile; si dice che De Tomaso indicherebbe in Alfieri il personaggio che gli ha soffiato l'acquisto della Maserati. Ma Alfieri è sempre uomo prezioso. D'altra parte nel momento di difficoltà nel '69 ha cercato di aiutare Orsi salvando la fabbrica.

— Forse potresti essere investito ufficialmente dall'alto — sollecitiamo De Tomaso — cioè in sede governativa-politica, tramite un grosso esponente della industria automobilistica italiana; che so, anche tramite la Confindustria. Potresti avere quegli apporti che ti furono preziosi per la « Guzzi ».

— De Tomaso è ancora muto, sta per lasciarsi e noi ancora... « Con le tue amicizie americane potresti aprire maggiormente quei mercati al Tridente ».

Il funzionario di un Ente che prende parte a queste trattative ci ha detto: « Gli acquirenti sono più di uno e fra essi Alessandro De Tomaso; ma è logico che il problema del carico dei dipendenti è alla base di queste trattative. I possibili acquirenti, in genere, fanno proposte per mantenere un carico di 200 dipendenti fra operai e impiegati; chiedono inoltre che lo Stato provveda alla sistemazione del restante numero e assicuri, per un certo periodo, l'adeguato aiuto finanziario per il rilancio dell'azienda. Altra soluzione: attività collaterale alle auto per conservare tutto l'organico dei lavoratori ».

Mario Morselli

● Dal prossimo anno il prezzo dell'assicurazione dovrà essere esposto su tutte le auto in vendita. Per la prima volta saranno mutati i premi di assicurazione, che terranno conto del grado di sicurezza offerto dal veicolo. Naturalmente questo grado sarà stabilito dal Ministero dei Trasporti, che sta svolgendo una serie di prove in proposito.

● Approvata dalla CSAI la gara mista per vetture gruppi 2, 3 e 4 che si svolgerà al Santamonica di MISANO il 22 giugno. La gara, denominata Trofeo Metalardo - Coppa Bullit Jeans sarà articolata in 11 corse (ve ne saranno anche per la F. Ford e la Mexico) e si svolgeranno tutte nel pomeriggio del 22, con prove il pomeriggio precedente. Le iscrizioni si chiuderanno il 17 all'Automoto Club Santamonica, v.le Ceccarini 134, Riccione (FO).

MILANO — Il colosso inglese British Leyland è stato salvato dall'intervento dello Stato che ha garantito una « iniezione » di sterline pari 1800 miliardi di lire da erogare in sette anni. Anche in questo caso però come in Francia per la Maserati, c'è stato l'aut-aut: tagliare i rami secchi (come sempre quelli italiani). Chi ne fa le spese è la Innocenti che sta attraversando un grave momento di crisi. La casa di Lambrate, che occupa 5000 persone ed ha fatturato nel '74 67 miliardi di lire, dovrà fare un lungo ricorso alla cassa integrazione, ai ponti, alle ferie anticipate per cercare di produrre il meno possibile visto che il mercato « non tira ». Complessivamente alla Innocenti in quattro mesi si dovrebbe lavorare solo 24 giorni, per arrivare a settembre e decidere sul da farsi. La situazione è allarmante, la British Leyland è stata salvata dal fallimento dallo Stato, e ora non si vuole avere più fabbriche fuori dalla nazione.

La British Leyland occupa 170.000 persone in 70 stabilimenti, e per cercare di risolverla dalla grave crisi si è recentemente ristrutturata e altri importanti cambiamenti avverranno in futuro per evitare che nell'ambito dello stesso gruppo si fabbrichino vetture che si fanno concorrenza fra di loro.

La British Leyland è stata divisa in quattro branche così suddivise:

- 1 Divisione auto diretta da Derek Whittaker.
- 2 Divisione Internazionale - (da cui dipende l'Innocenti) David Andrews.
- 3 Divisione autocarri e autobus - Rhon Ellis.
- 4 Divisione prodotti speciali - Dawid Abell.

Andrews è diventato consigliere della Innocenti mentre presidente è stato eletto Percy Plant. Robinson, che dalla direzione Innocenti era passato alla British Leyland centrale, ha dato le dimissioni e molto probabilmente passerà nel gruppo di controllo statale che controllerà il colosso britannico, PIER GIOVANNI BELLA è rimasto Amministratore delegato e direttore generale della Innocenti.

La scadenza di settembre sarà molto importante per l'Innocenti, che rischia la serrata se non si troverà un ente disposto ad accollarsi la pesante gestione. Di certo è che da sola la casa di Lambrate non può vivere. Si cerca allora di accasarla, anche per evitare ripercussioni forse esagerate, in una piazza particolarmente calda, come la Lombardia, in tutti i colori politici con il licenziamento di 5000 persone.

In questi giorni il presidente dell'Alfa Dott. Coriati e l'amministratore delegato Dott. Moro sono stati a Roma per esporre il grave deficit dell'Alfa Romeo nel bilancio IRI che fra poco dovrà essere reso pubblico. Ad una situazione così pesante i due dirigenti Alfa si sono visti offrire per settembre addirittura l'Innocenti tramite l'IRI, per evitare la chiusura degli stabilimenti di Lambrate. I due sembra abbiano protestato vivacemente a questa possibilità. Con i problemi di gestione che hanno sia al sud, dove con 17.000 operai non si riesce a produrre mediamente più di 350 vetture al giorno, che ad Arese dove lo stoccaggio è in aumento, avrebbero voluto che tutte le forze Alfa fossero tese ad arrivare ad un momento di ripresa che sollevi la casa dal grave bilancio '74 che secondo un settimanale politico supera i 100 miliardi di lire, e tende ad aumentare per il '75.

L'«errore» involontario dei 3 metri

● L'anno finanziario che si è chiuso il 30 settembre '74 per la Innocenti non è stato particolarmente gravoso segna infatti rosso solamente per cinquanta milioni. Da settembre ai giorni nostri le cose sono però precipitate. La casa di Lambrate produce due modelli principali che però non hanno trovato presso il pubblico il successo che si sperava.

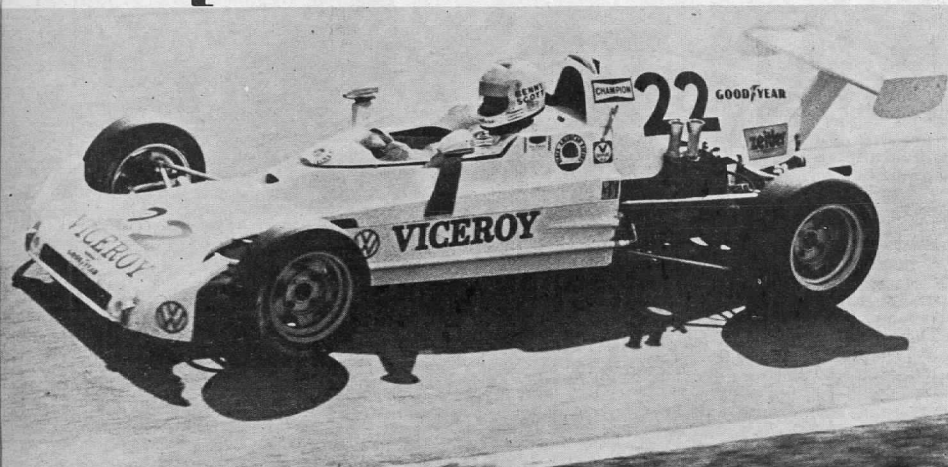
Che la REGENT non avesse successo in Italia lo si poteva forse anche indovinare. E' una vettura di cui il mercato non sente assolutamente la mancanza ma la vera sorpresa è stata la nuova MINI 90/120, che non ha attecchito come si sperava. La nuova Mini, bella, moderna, simpatica tutto quello che si vuole, avrebbe un grosso difetto, secondo alcuni esperti: essere lunga solo tre metri. Proprio il punto su cui la campagna pubblicitaria Innocenti ha battuto di più sarebbe una deficienza per questa vettura. Qualcuno sostiene così questa tesi: le attuali esigenze del mercato riducono, per una questione di costi, le "secondo macchine", come dovrebbe essere la nuova Mini. Oggi la macchina (con i costi triplicati) deve servire a tutto, città, lavoro, svago ma deve avere posto per quattro persone. Questi la nuova Mini ce l'ha, ma meno della sorellina più anziana, e questo potrebbe proprio essere il motivo del suo mancato successo. Una cosa è certa: ai responsabili Innocenti questo errore non si può imputarglielo, in quanto la crisi del settore non la si poteva assolutamente prevedere. Ma il fatto in se stesso rimane.

● Il Presidente della Scuderia «Modena Corse» cav. Alf. Nello Ugolini è stato colpito da grave lutto per la scomparsa della madre signora Teresa Barbieri in Ugolini. All'amico carissimo giungano in questa gara ora le espressioni del più vivo cordoglio di AUTOSPRINT.

g. c.

BENNY SCOTT punta a Indianapolis 1976

Fa impazzire i negri un pilota di colore



Benny Scott, il pilota negro che sta comportandosi egregiamente nella SuperVau USA con la sua Lola T 324

NEW YORK - « Se il tempo non ci tradirà, tra non molto sentirete parlare dei piloti negri in egual misura dei bianchi ».

Len Miller, presidente della « Black American racing team » ha detto ad AUTOSPRINT che gli sforzi compiuti negli ultimi 8 mesi sono eccezionali e premiano, finalmente, l'intero gruppo negro. Per la cronaca occorre dire che un certo scatto in avanti i piloti negri (ma quanti?) lo hanno compiuto. Basti osservare il ruolino di marcia di Scott degli ultimi tre mesi.

Nella « VW Gold Cup » di Sebring del 22 marzo Benny Scott scattava in testa e soltanto alcune noie meccaniche lo facevano piazzare sesto, in un gruppo di 34 partenti. Poi veniva la corsa di Atlanta in Georgia. Il sindaco Maynard Jackson, negro, proclamava il 20 aprile « Giornata della Black American Team » e la città, popolarissima di negri d'America, impazziva.

La gara vedeva circa 40 partenti. Dopo essersi qualificato in sesta posizione di partenza, Scott s'infilava in quarta piazza. Per tutta la gara i primi quattro inscenavano una battaglia entusiasmante. A due giri dalla fine, con un sorpasso magistrale Scott « inflava » Richard Melville di Kingstone, (Jamaica) e tagliava il traguardo terzo.

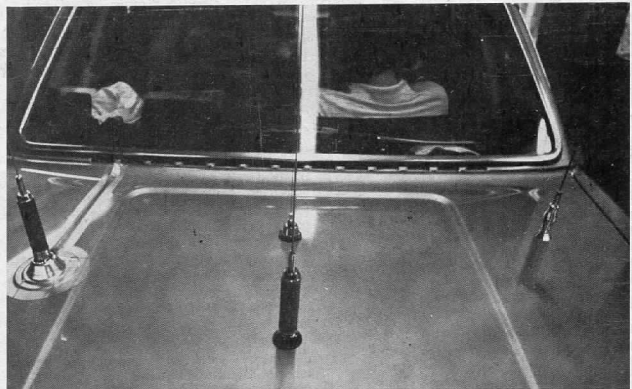
« Sono lieto del risultato. Ho lavorato sodo », ha detto Scott, « ed ho notato dei visibili miglioramenti nella guida, oltre che della macchina ». Il mezzo è una nuova Lola T 324 sponsorizzata nientemeno che dalla Viceroy, Valvoline Oil, Goodyear e le candele Champions.

« Stiamo preparandoci per Indianapolis edizione 1976 », ha commentato il pilota. « Siamo a pochi passi da essa. Speriamo di arrivarci ».

Una DINO ha vinto la CANNONBALL '75

NEW YORK - Come un colpo di cannone, i piloti della « Cannonball race » ovvero corsa della palla di cannone, hanno lasciato New York quasi alla chetichella diretti in California. Punto di arrivo Redondo, una magnifica cittadina che si adagia sulla costa atlantica. Erano 18, giovani e forti e sono arrivati tutti. Anzi, il vincitore ha anche stracciato il record di due anni fa. Ha percorso i 2.283 miglia in 35 ore e 34 minuti. Nel 1972 Cannonball Baker impiegò 44 ore e 43 minuti, inciampando in numerosi « cops » o poliziotti stradali i quali gli appiopparono una mezza dozzina di contravvenzioni per eccesso di velocità, nonostante l'ebreo Baker si fosse travestito da sacerdote. Ma gli accerrimi poliziotti del Middle West non ne tennero conto.

Quest'anno J.C. May in coppia con Rock Cline della Florida, a bordo di una Dino Ferrari 246 GTS del 1973, chiamata « Swanee River boy » ossia « cigno del fiume fanciullo », ha battuto nettamente il gruppo dei « cannonieri » ed ha tagliato per primo il traguardo. Nel 1973 Dan Gurney, in coppia col collega Brock Yates vinse a bordo di un'altra Ferrari Daytona mentre nel 1974 la gara venne abolita per la famosa crisi energetica.



Sopra, una Volvo partecipante alla gara con una selva di antenne « antiradar » della polizia. Sotto, in questo bus erano in cinque, come equipaggio



« Vi è stato un momento in cui, verso la California, un agente stradale, avvinto dalla carovana variopinta si è accodato cercando di capire che Cristo stesse succedendo », ha detto il vincitore. « Ma per fortuna non ha fatto contravvenzioni ».

Lo stratagemma di quest'anno, insomma ha funzionato. La maggioranza delle macchine erano dotate di « antiradar » (strumenti che segnalano la presenza di radar a mezzo di « beep »). Il segnale viene emes-

so un chilometro e mezzo prima dell'approssimarsi del radar della polizia). La macchina vincitrice, addirittura aveva sei antenne radar in collegamento con il radio di bordo dei camionisti i quali, da qualche tempo adottano lo stesso sistema per « battere » gli agenti stazionati e nascosti lungo le « highway ». Secondo si è piazzato Jack Mc Coy in copia con Gary Johnson di Modesto California su Chevrolet-furgoncino 1973, distaccato di circa 2 ore.

Terzo Steve Behr ed il collega Brock Yates con il « Silver bullet » o proiettile d'argento, una Dodge Challenger 1972 che ha impiegato 38 ore e 3 minuti. Hanno seguito, distaccatissimi una Mercedes 450 SL di Wes Dawn, una Porsche 911 del 1973 di Leo Lynch e una Porsche Carrera di John Buffum



La giacca a vento usata dai partecipanti alla « Cannonball race ». Sotto, la Mazda di Tom Kozlowky, di San Diego, arrivata ottava assoluta



BRANCATELLI (per la prima volta nel bagnato) è stato battuto, ma rimane l'aspirante primo al titolo tricolore

La «bella» di MONZA

Campionato Italiano di F. 3

		31/3 CASALE	27/4 VARANO	18/5 VALLEL	25/5 MUGELLO	1/6 MAGIONE	
GIANFRANCO BRANCATELLI	March 753 Nova	—	—	9	9	6	24
LUCIANO PAVESI	Brabham BT 41 Nova	9	—	—	3	9	21
ALESSANDRO PESENTI ROSSI	March 743 Nova	—	9	4	4	4	21
FERNANDO SPREAFICO	GRD 374 Nova	6	3	6	2	—	17
GAUDENZIO MANTOVA	March 753 Nova	4	—	1	6	—	11
MARCELLO ROSEI	March 743 Repetto	3	6	—	—	—	9
LUIGINO GRASSI	Brabham BT 41 Nova	2	—	—	—	3	5
RENZO ZORZI	GRD 374 Repetto	—	4	—	1	—	5
ORAZIO RAGAILOLO	Brabham BT 41 Nova	1	2	—	—	—	3
PIERCARLO GHINZANI	CSR Nova	—	1	—	—	2	3
ALCESTE BODINI	Tecno 69 Nova	—	—	3	—	—	3
CARLO GIORGIO	March 753 Nova	—	—	2	—	—	2
TARCISIO RIVA	March 743 Nova	—	—	—	—	1	1



Alessandro Pesenti Rossi, che qui guida il gruppetto degli inseguitori a Magione, ha inaugurato la nuova veste azzurro-arancio, della Gulf che assieme alla Scaini lo sponsorizza in F.3. Lo vediamo precedere Mantova, a sinistra, e la March ex F.2 di Brambilla acquistata quest'anno da Cappellotto

Luciano Pavesi ha ridato vita a questo campionato italiano Formula 3 che Brancatelli aveva già fatto suo. Non che per l'alfiere della Nettuno siano cambiate le possibilità, anzi; con un bel secondo posto la sua classifica rimane sempre la migliore, ma ora Pavesi, con una determinazione formidabile, si è accaparrato anche lui la seconda vittoria che lo pone subito alle spalle di Brancatelli.

A questo punto mancano tre gare alla fine del campionato, due a Monza e una a Casale: due circuiti su entrambi i quali la vetusta Brabham di Pavesi, specie per la cura particolare e la messa a punto fantastica, può ancora dire qualche cosa. Pavesi ha già vinto a Casale la prima gara della stagione (Brancatelli non c'era) approfittando anche delle «liti» tra Pesenti e Mantova; e soprattutto

ha già vinto anche a Monza le scorse stagioni, acquisendo una certa esperienza nei «volatoni» all'uscita della parabolica. Brancatelli invece non vi ha mai corso, almeno in F. 3. Ha indubbiamente la macchina più a punto, più moderna del momento, con materiale fresco e soprattutto l'esperienza di Pavanello che gli sarà certamente utilissima... Sarà un finale di campionato tutto da vedere.

E questo non preclude tra l'altro possibilità a Pesenti Rossi, che (non dimentichiamolo) ha pur sempre la più grossa esperienza in F. 3. Anche se può sembrare che il bergamasco continui con meno passione, con quella benedetta idea della F. 2 in testa. E dire che ha già quasi tutto per cambiare definitivamente classe; gli manca solo una spintarella, e potrebbe calcare altre scene

internazionali, dove ha già dimostrato di poter dire qualcosa.

Di novità ancora non si è parlato, né di macchine né soprattutto di gomme, problema questo che attanaglia i concorrenti a tutti i livelli. La March «superleggera» è ancora negli atelier di Bicester, le gomme presentate sinora hanno tutte dato problemi di vario genere (oltre che di costi) e sono ben lungi dal soddisfare come le vecchie e ormai introvabili Firestone. L'unica sicurezza rimangono i motori, che paiono robusti e potenti, anche se a Magione hanno dato problemi solo perché i piloti prima di partire, e prevedendo l'acqua a catinelle, non sempre si sono premurati di irrorare di spray ai siliconi cavi elettrici e bobine che hanno fatto «rattare» la maggior parte dei quattro cilindri in gara.



Dominatore del Trofeo Torreggiani, 6. prova GeVAC, è stato Gianfranco Messina, al volante della Steyr con motore Porsche che vediamo qui sopra impegnato nella prova di asperità nel greto del fiume. Sotto, il tedesco Mittlander, che dicono passeggia per Francoforte al volante di un carro armato, ha stabilizzato per la sua grinta con questa Munga a ruote binate sul « canalone »; poi si è dovuto fermare al termine della prova di « alta pendenza »

L'italiano per l'estero è GIARDI

● Roberto Giardi, toscano di Prato, ex corridore automobilista con la Alfa, sembra un personaggio imbattibile nelle gare di fuoristrada. Ora ha deciso di portare la sua Jeep-Alfa Romeo anche all'estero, dove si batterà specialmente con i francesi. Saranno con lui probabilmente Arturo Anseloni, con la M 38, Sergio Galletti appena rimetterà in sesto la sua Toyota e il veronese Roveggio, anche lui su una Toyota special.

● A proposito di « baffo » Roveggio, che ha osato l'impossibile per battere Giardi, suo nemico di sempre, c'è da ricordare la sua nuova edizione della Toyota Land Cruiser, ormai prototipizzata con una serie di modifiche interessantissime. Soprattutto alle sospensioni, munite di doppi ammortizzatori sia davanti che dietro. Ed è stato proprio un problema di ammortizzatori che lo ha rallentato sul finale della gara.

● Maretta all'interno del Club Nazionale Fuoristrada di Bologna, con Edo Anseloni che si vuole dimettere da presidente del locale club per aver ora ricoperto la carica di presidente della federazione nazionale. Ce la faranno i giovani a sostenere così dinamicamente il glorioso sodalizio che ha lanciato per primo questo sport in Italia?

● Il più elegante tra i partecipanti alla gara, solitamente in tuta e scarponi, è stato Romano Barbaroni, concessionario tra l'altro della Range Rover. Peccato che sia giunto all'arrivo Bianco come un mugugno per l'esplosione dell'estintore carico di ben 5 kg di polvere!

GeVAC: geometria superficiale critica, vegetazione, acque, cedevolezza. Sono i quattro impedimenti tipici della locomozione fuoristrada e come tali sono presenti alternandosi e combinandosi tra loro in tutti i percorsi che propriamente si possono definire fuoristradistici, ovvero percorribili esclusivamente se si hanno le quattro ruote motrici. Su questa premessa gli ideatori della formula GeVAC hanno organizzato quest'anno questa serie di gare (ne hanno

già fatte 6) con lo scopo di offrire una alternativa alle attuali competizioni di mezzi fuoristrada, alternativa soprattutto dal punto di vista delle capacità puramente « tecniche » del mezzo, già giunto ad esasperazioni di tipo trattoristico (bloccaggi addirittura delle due ruote dalla stessa parte, uso cingolo, speciali ridotte e motori presi a prestito da modelli più potenti) e naturalmente anche di capacità di guida, oltre che di resistenza delle ossa dei conduttori.

Tra l'altro la formula GeVAC non richiede il possesso della licenza CSAI e di altre complicazioni burocratiche, anche se manca evidentemente delle caratteristiche velocistiche delle altre gare di fuoristrada, che generalmente comprendono prove speciali, uso rally, da percorrere evidentemente il più forte possibile.

A Monterenzio, sulle pendici del monte delle Formiche, si è disputata quella che potrebbe essere la prova conclusiva di questo primo Criterium che stante il successo che ha ottenuto verrà certamente ripetuto il prossimo anno. I concorrenti hanno dovuto superare ostacoli di vario genere, che a occhi di profano potevano sembrare sormontabili sono con l'aiuto di un elicottero! Il divertente è che i concorrenti potevano scegliere tra diverse possibilità di passaggi. Ovviamente chi superava il passaggio più difficile otteneva un maggior punteggio rispetto a chi sceglieva (e superava) ostacoli più facili. Ma in ogni caso, chi osava troppo nella scelta del passaggio, e vi rimaneva invischiato, veniva pesantemente penalizzato.

Un esercizio anche di umiltà quindi, condito di quella maturità e quella coscienza dei propri mezzi che tutti i fuoristradisti dovrebbero avere forse in maggior misura.



Al Convegno della sicurezza stradale di SORRENTO messe a nudo le pesanti contraddizioni della politica motoristica

Censurata dalla CEE l'ITALIA per i ritardi: le nuove norme in vigore soltanto a fine 1976



Il nuovo Codice elude il LIMITE di VELOCITA'

SORRENTO - Ora che si è concluso lo si può dire con cognizione di causa. Il convegno di Sorrento sulla sicurezza della strada era decisamente improrogabile. Non tanto per i giornalisti che con il traffico caotico fanno i conti, per lavoro, tutti i giorni, quanto per i burocrati, gli studiosi, i tecnici, che per 9 anni, riuniti in commissione, hanno lavorato per allestire il nuovo codice della strada. La «gita» a Sorrento è stata una buona occasione per accostarli alla realtà di una situazione che, per molti lati, sembra ormai divenuta irreversibile. Ed il centro turistico campano può essere preso ad esempio di tutto quello che, in materia di traffico e di circolazione, dovrebbe essere evitato. E così, alla mattina, tutti ad informarsi ed a discutere sui 200 articoli «rivoluzionari» del nuovo codice ed al pomeriggio visita «guidata» per le strade della cittadina di mare a rendersi conto della base su cui i nuovi provvedimenti dovranno trovare applicazione.

Inutile dire che il confronto è preoccupante e induce ad un certo scetticismo. C'è da pensare che i nove anni di studio della commissione interministeriale per la revisione del codice della strada siano i maggiori responsabili dell'attuale situazione di disagio. La giustificazione, naturalmente, non manca. Ma convince solo in parte, ed in qualche caso è trasformabile in accuse. Si ha l'impressione che, in tutto questo tempo, l'accumulo di «protocolli» ed incartamenti abbia raggiunto livelli tali da complicare ancora di più il già difficile lavoro di revisione.

Un lavoro che diventava più complesso di giorno in giorno perché, in sede CEE, non stava con le mani in mano. E noi ad insegnare, con cronico ritardo, contribuendo a mantenere un comodo «status quo» e delegando all'utente ogni decisione in merito. Si perché il vuoto di potere è stato colmato, almeno in parte, proprio dall'«irresponsabile» automobilista, che ha operato alcune scelte «di forza» proprio in funzione della sua sicurezza. Ci riferiamo all'uso dei «fari anabaglianti in città, al faro rosso posteriore da usare in caso di nebbia, ai dispositivi luminosi per il cambiamento di direzione applicati sui motoveicoli, ai catarifrangenti laterali previsti dai conducenti dei grandi autoveicoli. Ma la commissione taceva su queste iniziative e stava «alla finestra». Tutto

Che cosa c'è di nuovo

- 1 I bambini di età inferiore ai 5 anni non potranno viaggiare sui sedili anteriori degli autoveicoli.
- 2 Autorizzazione della polizia della strada a verificare il tasso alcolico del sangue (prova del «palloncino»).
- 3 Obbligo del casco per i conducenti di motoveicoli (probabilmente solo durante la marcia in città).
- 4 Velocità massima di 70 chilometri all'ora per i neopatentati.
- 5 Limite di velocità in città elevato a 60 chilometri all'ora.
- 6 **NESSUN LIMITE DI VELOCITA'** su strade extraurbane ma autorizzazione del ministro a prevederlo di volta in volta a seconda delle necessità.
- 7 Generalizzazione dell'uso del parchimetro (non più necessario il servizio di custodia).
- 8 Aggancio della multa per divieto di sosta alla durata dell'infrazione.
- 9 Obbligo della patente per i conduttori di ciclomotori.
- 10 Revisione della patente ogni due anni per gli automobilisti che hanno superato i 65 anni di età.
- 11 Revisione della patente in caso di sospensione.
- 12 Revisione del veicolo in caso di passaggio di proprietà.
- 13 Legittimo l'uso degli anabaglianti in città di illuminazione discontinua.
- 14 Legittimità del faro posteriore a luce rossa in caso di nebbia e dei dispositivi luminosi per il cambiamento di direzione sui motoveicoli.
- 15 Illuminazione laterale dei veicoli pesanti per favorirne l'individuazione dell'ingombro in caso di sorpasso in precarie condizioni di visibilità.

era affidato alla tolleranza degli organi di polizia.

Una situazione insostenibile anche sul piano commerciale. Ne sanno qualche cosa le filiali italiane delle case costruttrici estere alle prese con una normativa atipica e gli utenti affidati a se stessi e completamente responsabilizzati solo in caso di incidente dovuto alle loro scelte. Un comportamento contraddittorio cui il nuovo codice della strada dovrebbe porre fine. Ma per altri versi il nuovo documento nasce già superato, tardivo adeguamento alle norme imposte dalla comunità europea.

Da tre anni documenti riservati censurano il comportamento dell'Italia in questo campo senza effetto. Ora sembra che qualche cosa si sia mosso. A Sorrento è stato detto che il risultato del lavoro della commissione interministeriale sta per essere presentato al governo. Alla fine del '76», a quanto pare, il nuovo codice diverrà operativo. Ma non si tratta di accelerare i lavori per venire incontro alle esigenze degli automobilisti quanto di cogliere al balzo una buona occasione per inasprire la lotta contro il mezzo privato.

L'uso generalizzato del parchimetro e l'«aggancio» della multa per divieto di sosta alla durata dell'infrazione, sono le armi che la commissione offre alle amministrazioni comunali per procedere, con più speditezza, nella tradizionale caccia all'automobilista. D'altra parte — dicono a Sorrento — non c'è altro da fare. La funzionalità del mezzo pubblico è irrimediabilmente condizionata da quello privato. Bisogna scegliere tra i due per non rischiare il collasso. E può anche essere vero, almeno nel '75, ma certo la situazione era diversa, e poteva essere affrontata per vie di compromesso, nel '66, quando la commissione aveva iniziato i suoi lavori.

Le novità principali del nuovo codice le elenchiamo a parte ma c'è ancora un paio di argomenti che meritano di essere approfonditi. Intanto quello relativo al limite di velocità generalizzato.

La commissione ha pensato bene di non impegnarsi, almeno per ora, in un argomento che potrebbe, specie in periodo elettorale, avere spiacevoli risvolti.

Mauro Coppini

CONTINUA A PAGINA 60

CONTINUAZ. DA PAG. 59

In pratica il nuovo codice della strada «salta» a pié pari l'ostacolo delegando ogni decisione in merito al ministro dei trasporti. Solo lui, quindi, sarà in grado di proporre limiti diversi di volta in volta a seconda delle esigenze. Il principio dell'indeterminazione ha colpito ancora. Che cosa ne penseranno i nostri colleghi CEE alle prese con la compilazione di un codice europeo? Ma c'è di più: nessun schieramento è venuto dalla conferenza di Sorrento in merito alle modalità di controllo di tali limiti. Si giocherà ancora una volta sull'«equivoco», sull'autorizzazione, tutta italiana, a fare ciò che si vuole, almeno fino a che non si è colti in fallo?

Scuola - guida «pratica» di MORROGH

Partendo dal presupposto che chi ha superato gli esami di guida «normali» ha appreso a destreggiarsi in situazioni altrettanto «normali», il noto istruttore di guida sportiva Henry Morrogh ha proposto nell'ambito del V convegno per la sicurezza di Sorrento, l'organizzazione di corsi di perfezionamento alla guida in grado di qualificare la conoscenza di ogni interessato. In particolare, si prevederebbero lezioni sull'uso appropriato dei freni, anche in situazioni di emergenza, sul controllo del veicolo in condizioni di aderenza precaria, sulla migliore conoscenza delle caratteristiche del mezzo condotto.

Secondo Morrogh, un'iniziativa del genere potrebbe essere utilmente svolta da un ente pubblico, che potrebbe renderlo accessibile, oltre che agli utenti qualsiasi, anche agli stessi istruttori di guida delle normali auto-scuole.

Di questo a Sorrento non si è parlato. Si è preferito rimanere nel generico, trincerandosi dietro un segreto professionale che cala soltanto per quelle norme fatte apposta per penalizzare l'utente. Con il nuovo codice i comuni potranno provvedere autonomamente alla creazione di isole pedonali ed al divieto di circolazione su strade o tratti di strada. Dell'alternativa necessaria per avallare provvedimenti di questo tipo non si è parlato. Certo il compito della commissione non è quello di cercare o trovare alternative ma solo di operare delle scelte. Dopo 9 anni di studio la scelta è però sempre la stessa e comporta, inevitabilmente, il sacrificio dell'automobilista.

Mauro Coppini

L'obbligo dei controlli per il parco - macchine italiano
potrebbe essere «soffiato» agli **AUTOMOBILE CLUBS**

Scatenati gli «appetiti» per la gestione-revisioni

● A **SORRENTO** si è parlato anche di revisione periodica degli autoveicoli. L'argomento è di attualità visto che la vita media dell'automobile è in costante aumento. Ancora una volta, però, si è rimasti nel vago, accontentandosi di fornire vaghe anticipazioni di una normativa che — almeno a giudicare da quanto è stato detto al convegno — è tutt'altro che definita. Si è parlato di un «aggancio» della revisione al passaggio di proprietà e della possibilità, da parte della polizia della strada, di vietare la marcia dei veicoli che, per le loro condizioni, siano pericolosi per la sicurezza. Tutte belle cose ma destinate a rimanere nel campo delle intenzioni se non si specificano le modalità di attuazione.

In altre parole si tratta di un problema di costi e di responsabilità di gestione del servizio. In altre parole a chi verrà affidato questo importante compito dal quale dipenderà in gran parte la sicurezza globale del parco circolante. Fino a poco tempo fa sembrava che l'ACI fosse l'ente più preparato cui affidare i controlli. Se non altro perché, per sua stessa definizione, si trova al di sopra delle parti (costruttori e automobilisti) ed in grado di garantire quindi, la necessaria obiettività di giudizio. Ora le cose sono cambiate. La revisione degli autoveicoli (che dovrebbe avere cadenza quadriennale) sembra rivelarsi un buon affare anche dal punto di vista commerciale.

Un affare dal quale sono ormai in molti ad aspettarsi grossi vantaggi.

Di certo lo Stato non vorrà lasciarsi fuggire una così buona occasione (è quanto sta facendo, sempre nei confronti dell'ACI, anche nel campo dei parcheggi e il convegno di Sorrento avalla l'operazione). Certo intervenire diretta-

mente potrebbe essere pericoloso. Meglio farsi rappresentare in questa operazione. Ed il «rappresentante», a quanto pare, è già stato trovato. Il «delegato commerciale» ufficiale (d'accademia) avrebbe risposto positivamente alla richiesta. Anche perché, la notizia non è campata in aria, l'operazione consentirebbe un riavvicinamento con il suo eterno rivale-torinese ormai deciso a riprendere le ostilità a breve scadenza. La spartizione delle competenze non dovrebbe riservare sorprese. La notizia, ve lo abbiamo detto, è una di quelle in grado di suscitare grosse polemiche. Eppure è basata su dati di fatto.

Chi ha visitato a Torino, nei giorni scorsi, la rassegna «Automotor 75» non può non essersi insospettito. L'intervento Fiat nel campo degli autoriparatori è molto deciso ed i mezzi di verifica e controllo presentati costituiscono quasi un autocandidatura ad «esaminatrice di stato». Oltre 15.000.000 di veicoli e motoveicoli costituiscono una cifra appetibile per chiunque. E c'è il confronto di un precedente. In Svezia un servizio di questo genere è in funzione dal 1965, e viene assicurato da una società le cui azioni appartengono per il 52 per cento allo stato e per il rimanente 48 per cento a privati (case costruttrici di autoveicoli).

In questo caso, all'autorità governativa, viene riservata la competenza per quello che riguarda la vigilanza tecnica ed amministrativa.

Il gioco vale la candela ma in tutta questa operazione potrebbe essere proprio l'utente il punto più debole. Il bilancio previsto per la «società» è di circa 75/80 miliardi all'anno (esclusa la tangente allo stato). Una cifra che merita di essere presa in considerazione, tanto più che l'appalto del servizio di revisione potrebbe comportare aumentate possibilità di guadagno nel campo dei «ricambi».

m. c.

MOTOGEN! VINCE

MOTOGEN, un prodotto nuovissimo e sorprendente per la cura del motore!

Elimina le incrostazioni dalla camera di combustione.
Aumenta la compressione.
Aumenta la potenza.
Diminuisce i consumi.

COPPA RENAULT 1975
G. RICCI: 1. al Mugello
2. a Imola, 1. a Varano





PANTERE a Le Mans

● Dopo le esperienze in campo ralistico con le Pantere De Tomaso la INTERAUTO ha deciso di portare due sue vetture anche alla 24 Ore di Le Mans. Saranno una Pantera gr. 4 guidata da Paolo Bozzetto e dal belga Rubens e una gr. 3 per Federico D'Amore, Pietro Polese e Alvisio.

● Ancora prove per stabilire quali gomme usare in F. 3. Anche TIM SCHENKEN ha dato una mano ai fratelli Perkins e a Ron Tauranac provando a Silverstone le nuove coperture M & H che specialisti americani hanno messo in commercio in questi giorni. L'esperienza della casa americana viene dal settore dragster, per il quale da anni producono gomme speciali.

● JACKY ICKX ritorna alla Gulf per disputare la 24 Ore di Le Mans, quest'anno non valida per il Mondiale Marche e disertata dalla Alfa Romeo. Correrà in coppia con Derek Bell al volante di una nuova sport GR 8 con motore Cosworth; la seconda vettura sarà guidata da Schuppan e Jaussaud.

● Già a buon punto le nuove LOTUS F. 1, anche se ancora per le prossime gare Peterson e Ickx disporranno delle solite 72. I nuovi telai, che si stanno assemblando (si stanno rivettando i pannelli della monoscocca) saranno abbastanza tradizionali, con sospensioni a molle elicoidali abbandonando quindi le barre di torsione. E' probabile che il modello sarà battezzato come 77, anche se Chapman attende di vederla in pista per stabilirne il numero della serie.

● Anche DENNY HULME, che era stato attivo manager di Lloyd Ruby a Indianapolis per il team Allied Polymer è andato a vedere il circuito di Long Beach e ne ha riportato un'impressione estremamente favorevole. E' ormai certo infatti che la gara di F.5000 verrà disputata in settembre, e questa aprirà la via alla F.1 per la prossima stagione.

● Si è tenuto dal 14 al 17 maggio un corso di pilotaggio di quattro giorni sulla pista del Nurburgring; il secondo corso dell'anno si terrà dal 10 al 13 di settembre. Il costo è di 545 marchi e comprende tutte le spese del corso, vitto e alloggio per quattro giorni; per l'iscrizione rivolgersi alla Scuderia Hanseat, 2 Hamburg 50, Kieler Strasse 20.

● La SCA è una ditta britannica che recentemente ha organizzato un servizio per il trasporto merci da e per l'Italia con consegna garantita entro le 36 ore. Per potersi permettere questo record la SCA ha stabilito posti di controllo lungo il percorso da Milano e Torino a Londra per poter rispettare i tempi pattuiti.

● Per eliminare il fastidioso problema degli occhiali Mike Tyrrell, pilota di F. 3 di Antigua ha provato una nuova serie speciale di lenti a contatto nella sua ultima gara a Brands Hatch. Ma anche queste hanno dato risultati negativi, entrando in vibrazione per forza di gravità, per cui è dovuto ritornare ai soliti occhialoni che ormai porta da anni.



● E' stato pubblicato il regolamento del RALLY DEL MAROCCO in calendario dal 23 al 29 giugno. Consisterà di un prologo di 296 km e due tappe rispettivamente di 1982 km e di 1805 con nove prove speciali. Di queste la più corta sarà di 76 km e la più lunga di 786.



I rallies del compromesso storico

● Diventerà «maestro» CHRIS AMON che vorrebbe impiantare una scuola di pilotaggio sul nuovo circuito di Knockhill. Intanto si è trasferito con la sua Talon di F. 5000 da quelle parti e pare che con Denys Dobbie abbia programmi concreti di questo genere.

● Si parla sempre più con insistenza di un probabile motore da un litro e mezzo con turbocompressore che alla RENAULT sarebbe in avanzato stadio di progettazione, destinazione F.1. Il telaio tutto francese ci sarebbe pronto per riceverlo: si tratta della Ligier per ora orizzontata sul sicuro Cosworth dopo aver esaminato la possibilità Matra. Potrebbe darsi che all'Alpine Renault possano provare questo motore sulle sport, come lo si potrebbe vedere anche sulle Ligier sport nuova edizione con coda lunga tipo Porsche 917.

● In Bulgaria la Fiat vorrebbe mandare Verini ed in appoggio FULVIO BACHELLI. Il giovane pilota triestino però non è assolutamente d'accordo in quanto vuole a tutti i costi prepararsi per sostenere un esame a giugno all'università. Il motivo è la paura di saltare la sessione e dover quindi partire per i militari.

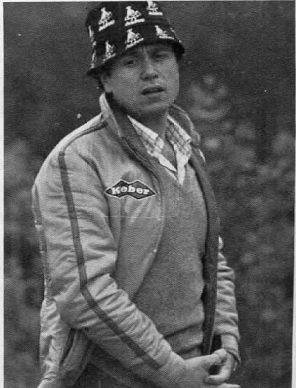


● Prima vittoria della nuova Escort anche in gare di velocità. Il debutto vincente è avvenuto al Nurburgring, dove per la prima gara valevole per il campionato nazionale tedesco Klaus Ludwig al volante della vettura preparata a tempo di record dal reparto corso della Ford Colonia ha battuto di 14" un'altra Escort Zakspeed e una BMW GS. La nuova Escort montava un motore Cosworth BDG

● Dopo il GP di Montecarlo F.3 la gara di SILVERSTONE, del 19 luglio, valevole per il campionato BP, sarà certamente la prova internazionale più importante della stagione. Tra l'altro sono previsti premi in sterline per lo schieramento di partenza (120 sterline per chi parte in prima fila, 100 per la seconda e così via fino alla 10.).

● Vorrebbe tornare alla F.1 per il GP di Germania al Nurburgring Rolf Stommelen, che ora appare in buone condizioni dopo l'ultimo intervento alle gambe effettuato all'ospedale di Colonia. I medici hanno detto che non potrà caricare alcun peso sulla gamba sinistra per almeno sei settimane, per cui Rolf vorrebbe provare dopo il GP d'Olanda per debuttare poi sul suo circuito preferito.

● Se entro l'anno non troverà uno sponsor adeguato LORD HESKETH sarà costretto a dire basta con la squadra di F.1 che gestisce direttamente a sue spese. Anche Harvey Postletwaite dovrà in questo caso trovarsi un altro team, anche se appare ormai certo che alla Vel's Parnelli, ora che se ne va Maurice Philippe, avranno molto bisogno di lui.



● Desolato ed afflitto per la stagione veramente negativa (ancora zero arrivi quest'anno) con la Lancia Beta Coupé, è quasi certo che al Rally delle Alpi Orientali Maurizio Ambrogetti faccia debuttare la superpotente Porsche Carrera del cugino Bobo Cambiaghi



● Grosse modifiche sono previste entro breve sulle **OPEL COMMODORE**. Nuove estensioni di omologazione hanno fatto sì che adesso la fiche preveda anche una asta diversa, un altro asse a camme e nuovi freni a disco posteriori. Così migliorate le Commodore, a detta di Conrero, si avvicineranno in Gr. 1 ai 200 CV!

● Anche **AMILCARE BALESTRIERI** dovrebbe correre in Bulgaria (il radar per l'Alfa è già pronto, ci ha pensato Dall'Ava), ma non sembra lui pure molto dell'idea accusando un indubbio superlavoro. Dall'inizio dell'anno non si è ancora fermato un momento e vorrebbe restare qualche giorno in famiglia.

● Al Rally dei 1000 **LAGHI** che si correrà alla fine di agosto vanta già 85 iscrizioni. Tra le più importanti quelle della Saab svedese (Blomqvist ed Eklund) e di quella finlandese (Rainio, Lampinen e Vilkas). Alla prova, valida per il campionato mondiale parteciperanno anche la Fiat (Mikkola e Alen), la Toyota e la Ford.

● **ACHIM WARBOLD** sarà sicuramente al via del prossimo Rally del Portogallo alla guida di una BMW. Questo non significherà comunque un rientro nelle competizioni della casa tedesca, ma semplicemente della vettura personale di Warbold sponsorizzata dalla KWS Autoteknik.

● Assegnato il « **PREMIO MOVIOLA 1974-75** » all'episodio « Il ragazzo di Ascoli » riferentesi alla partita di calcio Ascoli-Bologna nel corso della quale un raccattapalle con mossa furtiva era riuscito a negare a Savoldi un gol già realizzato. Tra gli altri episodi al « rallentatore » la giuria ha segnalato « La porta di Stenmark » dell'esaltante slalom parallelo di Val Gardena e « L'alestone di Stomelen » riferentesi al tragico GP di Spagna.

● Premiati a Milano, nella sede del locale Automobil Club, i **BENEMERITI DELLE FORZE DELL'ORDINE** che si sono particolarmente distinti durante il 1974 nel servizio di vigilanza stradale e nella repressione di furti di automezzi. Ben 37 le medaglie d'oro ripartite nei vari corpi impegnati in questi servizi; in più un'altra medaglia per i coniugi Gorla per aver tratti in salvo due occupanti di un'auto precipitata in un canale.

● In piena bagarre per il referendum che il 5 giugno ha posto gli inglesi di fronte al dubbio se restare o meno nel MEC, ha fatto scaldare la presa di posizione di Sir Raymond Brookes, presidente della Society of Motor Manufacturers and Traders che a chiare lettere ha spiegato i motivi per cui l'industria automobilistica britannica è favorevole a restare nel Mercato Comune.

● La **BRISTOL**, forse la meno conosciuta tra le fabbriche indipendenti di vetture di lusso, ha annunciato un'elegante convertibile quadriposto da sei litri e mezzo. La vettura, che è disegnata da Zagato, è fabbricata nelle officine adiacenti la British Aircraft Corporation dalla quale provengono ora i Concorde.

● Colin **CHAPMAN**, ha ricevuto dalle mani del Ministro Britannico dei Trasporti il Don "Safety Award 1974, il più importante premio britannico per la sicurezza e che è stato assegnato alla Lotus Car per le nuove concezioni e tecnologia facenti parte del nuovo concetto di disegno complessivo della Lotus ELITE.

● Il più grande ordine di contenitori mai dato dalla **RUSSIA** alla Gran Bretagna, è stato passato alla York Trailer Company. Il contratto prevede la consegna entro sei mesi di 1.150 contenitori per trasporti di 12,19 metri, interamente in acciaio, per un valore di oltre 12 milioni di sterline.

● Per celebrare il 50. anniversario della MG la British Leyland produrrà un'edizione limitata di MGB GT con equipaggiamenti speciali, finite in verde da corsa e con tappezzeria nera.

In tutto si tratterà di 750 macchine, con vetri colorati, overdrive, poggiatesta, moquette ed un grande ornamento sulle fiancate in celebrazione dell'anniversario.

● Nuovo servizio traghetto da Venezia alle Piramidi. Si tratta di una nuova linea della NAVITUR che collega ogni venerdì Venezia-Pireo-Alessandria d'Egitto giungendovi il lunedì. I prezzi per le auto vanno da 64.500 lire a 124.500 a seconda del peso; per i passeggeri si parte da un minimo di 64.500 per le poltrone reclinabili alle 178.000 della cabina.



Chi credeva che solamente in America si vedessero camion correre all'impazzata si è sbagliato di grosso. Queste immagini vengono da Ryasan in Russia dove oltre 200 piloti di 35 città diverse si sono sfidati in un colossale camion-cross altamente spettacolare. Rallies da compromesso storico.

● E' uscito il regolamento del prossimo **RALLY DELLE ALPI ORIENTALI**. Le iscrizioni si chiuderanno il 17 giugno (tassa . 80.000) mentre la gara partirà alle 22 del 28 giugno per terminare alle 13,30 del 29. Le prove speciali saranno ben 23 e quasi tutte in asfalto.

● Problemi per le grosse vetture in California dove il locale Parlamento deve pronunciarsi su un progetto di legge che vuole aumentare del 150% la tassa di circolazione dei veicoli che consumano molto. Tutto sta ora decidere quali siano questi veicoli. Il presidente Ford ha richiesto come obiettivo per il 1980 un consumo massimo di 12 lt. per 100 km, anche se per adesso un consumo di 14,15 lt. è considerato ancora molto ragionevole.

● Superato, nel mese di maggio, il traguardo dei 100.000 **SPIDER FIAT 124** che la casa torinese produce dal 1966. La vettura, presentata per la prima volta al 48. Salone di Torino era inizialmente equipaggiata con il motore bialbero da 1438 cc e ha segnato il ritorno alle competizioni, questa volta in campo rallyistico, della Fiat. Nel '69 la vettura viene equipaggiata con un motore 1600 e dal '70, trasformata nel reparto corso Fiat, viene adottata come vettura ufficiale, iniziando una serie ininterrotta di vittorie in campo nazionale e internazionale.

● Mino Genra e Paolo Pesando, due giovani studenti torinesi, hanno compiuto un interessante raid nel centro-nord America percorrendo 30.000 Km. con una Fiat 128 coupé equipaggiata con gomme **KLEBER M+S COMPETITION**. Questa gomma, normalmente in uso nelle gare di rallies a percorso misto, ha brillantemente superato l'impegnativa prova. I percorsi comprendevano infatti tutti i tipi di percorso, dallo sterrato alla sabbia, dai guadi alle autostrade con sbalzi di temperatura compresi tra i 45° all'ombra (ad Acapulco) ai 12° sottozero di alcune regioni canadesi.



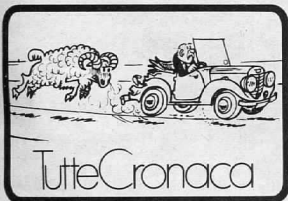
Caro benzina negli USA

● Un progetto di legge presentato negli Stati Uniti e riguarda una nuova tassa sulla benzina a partire dal 1. gennaio 1976. Questa tassa verrebbe poi via via aumentata sino al 1981, ma non verrà applicata al consumo di carburante per usi industriali, commerciale o per i trasporti pubblici.

Il progetto di legge prevede poi una tassa variabile dai 40 ai 200 dollari sulle vetture ad alto consumo di benzina.



● Compie 5 anni la scuola **Antisbandamento di OSOGNA**, durante i quali ben 1495 allievi si sono allenati sotto la precisa guida dell'olandese Unnus Hendrichs. Piloti di ogni tipo, anche su autoveicoli industriali, come guidatori di ambulanza e pompieri. Per festeggiare questo lustro di attività l'AC Svizzera ha organizzato speciali corsi nei giorni 14, 15, 18, 20, 21, 22 giugno per i propri associati al fantastico prezzo di soli 80 franchi.



Anti-RADAR fuorilegge

● Dichiarato fuori legge in Francia **L'ANTI-RADAR**, un apparecchio messo in commercio da qualche tempo, utilissimo per avvertire gli automobilisti quando si venivano a trovare in presenza di strumenti che servono alla constatazione delle infrazioni stradali. L'anti-radar, quando verrà trovato, sarà preso e confiscato dai tutori dell'ordine.

I pacifici «invasori»

Siamo una coppia di ragazzi che ha partecipato al viaggio organizzato da Autosprint a Montecarlo. Era la prima volta che assistevamo ad un GP dal vivo, e siamo rimasti molto soddisfatti. Vorremmo con questa lettera anche rispondere al signor De Mori, che sul n. 22 di Autosprint critica apertamente Montecarlo. Questa corsa è unica nel suo genere soprattutto per il fascino che proviene dal fatto che i bolidi corrono in mezzo ad una città molto suggestiva.

La sicurezza? Per averlo visto possiamo dire che c'è più sicurezza a Montecarlo che in tanti altri circuiti. Nel Principato, se non altro, si è fatto il massimo per ridurre al minimo le conseguenze di un eventuale incidente. In questo contesto rientra anche la severità della polizia, o forse al signor De Mori piacciono le invasioni di pista tipo Monza? Il fatto che sia stato protagonista, insieme ad altre persone, di un controllo forse eccessivo, non squalifica di certo il comportamento di tutti i monegaschi, che, non dimentichiamolo, avevamo a che fare con oltre centomila «invasori», non tutti pacifici.

Noi personalmente siamo stati benissimo, avevamo solo i pelouses del Casinò tuttavia abbiamo visto tutto quello che c'era da vedere, e ci siamo molto divertiti. Dovunque sono stati gentili con noi, e tramite Autosprint vorremmo ringraziare i proprietari di una tabaccheria e di un bar posti nella galleria sul retro dell'Hotel de Paris, che sono stati di una cortesia estrema. Come molto gentili sono stati anche poliziotti ed addetti al circuito. Probabilmente, quando si va fuori dai confini, se si è educati si è trattati educatamente...

Quanto ai prezzi, sono stati certamente molto alti, ma non dimentichiamo che Montecarlo ha la sua corsa una sola volta all'anno. E ci sono circuiti in Italia, dove «spellan» letteralmente lo spettatore ad ogni occasione. Senza contare che a Montecarlo lo spettacolo ripaga ampiamente i prezzi ed i disagi, nonostante quello che dice De Mori e quello che dice anche Ferrari, ora che ha vinto.

Antonio Carapucci e
Letizia Mannitti
Ascoli Piceno

Il nostro entusiasmo è comprensibile, specie per quello che riguarda lo spettacolo puro che, a Montecarlo, è di quelli di cui si è perso il ricordo, in certi circuiti «asettici» ed artificiali. Ma, nonostante anche noi abbiamo più volte sottolineato come a Montecarlo gli organizzatori abbiano fatto il possibile per la sicurezza, dobbiamo dire che questo è un tracciato dove fare il massimo non basta: per gli standard di sicurezza attuali (dei piloti ma anche del pubblico), a Montecarlo bisognerebbe fare l'impossibile.

Vi prego di voler considerare queste poche righe non come uno sfogo per un grande dolore, ma come espressione di un desiderio che spero possiate esaudire.

Bomenica 18 maggio, in un inspiegabile incidente automobilistico, ha perso la vita Stefano Sabatini, un ragazzo di 19 anni da lungo tempo appassionato di corse, e che avrebbe debuttato in Formula Ford la prossima stagione. Senza voler profetizzare per la sua irrealizzata carriera, sicuri successi, vorrei che il suo nome fosse ricordato nelle pagine del vostro giornale dove, forse, fra qualche tempo sarebbe approdato in ben più liete circostanze.

Giampiero Galli - Roma

AUTO SPRINT FERMOPOSTA AUTO SPRINT

ENRICA CORGNATI - Sappada (Belluno) - Per quel che riguarda decals Lancia-Alitalia la consigliamo di scrivere direttamente alla Lancia, via Lancia 27, Torino. Servizi particolari di quei nostri collaboratori potrà leggerli di tanto in tanto sulle pagine, ovviamente, di AUTOSPRINT.

MARCO REALI - Pavia - Le gr. 6 (fuse assieme alle gr. 5 dal 1-1-1972) erano vetture sport-prototipo biposto senza numero minimo di fabbricazione (per le gr. 5 ci volevano 25 esemplari) e senza necessità degli elementi previsti per la circolazione su strada. Le vetture da lei elencate sono sempre appartenute al gr. 5. Potrà trovare delle bellissime sport sciala 143 nelle serie Solido e Norev entrambi francesi.

FILIPPO PORTERO - Bronte (Catania) - A 14 anni è ancora un po' presto per effettuare dei rally, e non solo in Italia. Attenda di avere l'età per la patente, cominci col prendere quella e poi ci riscriverà.

GIAMPIERO BRESSAN - Genova - Bisogna vedere a quale tipo di manifestazioni vuole partecipare, perché a seconda degli organizzatori, specie se sono prove a livello regionale, richiedono modifiche o prescrizioni particolari. Idem per la licenza; per ottenere calendari provi a rivolgersi ai locali Automobili clubs.

DANIELE GRAZIA - Bologna - Per indicare ai lettori le trasmissioni che riguardano l'automobilismo, siano TV o radio, abbiamo una apposita rubrica che cerchiamo di mantenere aggiornata il più possibile. Purtroppo non accade che all'interno di un programma siano inseriti solo brani interessanti o scene di corsa, ma è chiaro a questo punto che noi non possiamo saperlo in anticipo.

ENRICO CRIPPA - Veduggio al Lambro (Milano) - La macchina che non è riuscito a riconoscere dietro la Hesketh di Hunt è la March di Hans-Joachim Stuck.

GIUSEPPE MARRA - Bari - Il giro più veloce del GP USA 1959 è stato ottenuto da Trintignant (Cooper Climax) in 3'5" media 162,617 kmh. 4. al GP Argentina 1960 fu C. Menditeguy (Cooper Maserati), 6. al GP USA 1961 fu J. Bonnier (Porsche) e 6. al GP Olanda e USA 1962 rispettivamente de Beaufort (Porsche) e M. Gregory (Lotus BRM). Purtroppo i mensili AUTOSPRINT 66-67 non sono disponibili.

GIUSEPPE ALBERTI - Roma - Cosa intende dire chiedendo a chi deve affrettarsi per accendere a gare di turismo special? Cerchi di spiegarci meglio: intende per l'iscrizione o per altre informazioni sulle gare?

CARLO MORANDINI - Udine - Per ottenere il modellino richiesto si rivolga ai fratelli Dreoni, via Cavour 31 R, Firenze.

CESARE CRUGNOLA - Varese - Difficile spiegarle in due righe cosa deve fare una copiolata: provi innanzitutto a seguire i rally più vicini e per chiarirsi le idee può rivolgersi al Jolly Club, scuderia che ha sede a Milano e segue particolarmente questo settore.

ALDO GIANNETTINI - Milano - Anno 1950, GP Inghilterra: 2. Fagioli, 3. Parnelli, 4. Giraud-Cabantoux, 5. Rosier, 6. Gerard. GP Monaco: 1. Chiron, 4. Sommer, 5. Bira, 6. Gerard. GP Svizzera: 2. Fagioli, 4. Rosier, 4. Bira, 5. Benetton, 6. de Grafenried; GP Belgio: 2. Fagioli, 3. Rosier, 4. Farina, 5. Ascari, 6. Villoresi; GP Francia: 2. Fagioli, 3. Whitehead, 4. Manzoni, 5. Etancelin-Chaboud, 6. Pozzi-Rosier; GP Italia: 4. Rosier, 5. Etancelin, 6. de Grafenried.

LETTORI BAR CORSO - Fidenza (Parma) - Non ci sono dubbi: le F. 1 sono nettamente più veloci delle moto, essendo più rapide in curva e più stabili in frenata. Al Paul Ricard, ad esempio, le F. 1 girano sul piede dell'1'50", mentre le migliori 500 non scendono sotto i due minuti.

SANDRO RUGGERI - Roma - Per trovare il modellino richiesto provi a rivolgersi alla RO-CRI, via Bari 2 o a Riccardo Giorni, via G. Ferrari 3 entrambi a Roma.

EROS PITTAUGA - Torino - La Dyane 6 monta anteriormente un motore bicilindrico di 602 cc alessaggio 74, corsa 70, rapporto compressione 9:1, potenza max 32 cv DIN a 7000 giri/min, un carburatore invertito doppio corpo Solex 26/35 CSIC. Pesa a vuoto 600 kg e può raggiungere i 120 kmh. Costa attualmente 1.467.200 IVA compresa.

CARLO DE DOMINICIS - Napoli - L'Alpine 1565 a cui si riferisce non è più prodotta: è stata sostituita dalla 1605 che corre quindi nella classe fino a 2000. Per questa vettura il rapporto al ponte è 3,37:1 (8/27). E' omologata in gruppo 3, anche se nelle gare di velocità in Italia essa deve montare i carburatori.

CLAUDIO LAZZINI - Sesto S. Giovanni (Milano) - Una guida al Mondiale F. 1 tipo inserto quest'anno non l'abbiamo fatta. Comunque può attingere tutte le notizie che vorrà sulle composizioni delle squadre e sulle novità rileggendosi le prime copie della stagione.

GIUSEPPE PALUMBO - Catania - Ecco i piazzamenti richiesti, 1960. GP Olanda: 2. Ireland, 3. G. Hill, 4. Moss, 5. von Trips, 6. Ginther; GP Belgio: 2. McLaren, 3. Gendebien, 4. P. Hill, 5. Clark, 6. Bianchi; GP Francia: 2. Gendebien, 3. McLaren, 4. Taylor, 5. Clark, 6. Flockhart; GP Belgio: 2. McLaren, 3. Brabham, 4. Ginther, 5. G. Hill, 6. Gurney, 1969. GP Olanda: 2. Siffert, 3. Amon, 4. Hulme, 5. Ickx, 6. Brabham; GP Francia: 2. Beltoise, 3. Ickx, 4. McLaren, 5. Elford, 6. G. Hill.

ALBERTO GIMMELLI - Milano - Jean Pierre Jabouille ha 33 anni e da 6 anni è alla Alpine Renault per la quale quest'anno corre sulla A. 44 sport e sulla E. 2 di F. 2. Ha cominciato con la Coppa Gordini per poi passare subito alla F. 3 nel '68. Ma le prime vittorie vengono nel '71 quando giunge secondo nel campionato francese di F. 3. I grandi successi di Jean Pierre verranno però nel 1974 quando vincerà tre volte con la sport A 44 e la gara di Hockenheim con la F. 2.

LUGI MATRONE - Castellammare di Stabia (Napoli) - Per calcolare la cilindrata dovrà moltiplicare l'alessaggio x alessaggio x corsa x numero dei cilindri. Ecco i risultati richiesti dell'annata 1972: GP Italia: 4. Revson, 5. Hill, 6. Gethin; GP Canada: 2. Revson, 3. Hulme, 4. Reutemann, 6. Amon; GP USA: 2. Cevert, 3. Hulme, 4. Peterson.

I TRANSFUGHI

Piloti in vendita

Antonio Palango, presidente della scuderia «Gruppo Piloti Romani», ci ha inviato questa lettera-proclama che noi giriamo ai diretti interessati, cioè i soci campani del sodalizio romano.

Piloti Campani, mai nessuna fusione è stata fatta con la scuderia Vesuvio di Napoli, precisando che il signor Antonio Carotta, ex-segretario della nostra scuderia, può decidere per se stesso e non per tutti i soci del «Gruppo Piloti Romani». Questa lettera è una conseguenza alla lunga serie di lamentele da parte dei nostri piloti contattati durante una nostra recente visita in Campania.

Tutti potranno prendere le decisioni che riterranno giuste, noi non obbligheremo mai nessuno a rimanere sotto i colori della nostra scuderia, si tratterà di una vostra libera scelta. Un giudizio definitivo tocca a voi piloti, ma siamo convinti che il nostro lavoro sportivo, nel rispetto e nella stima reciproca sia un fatto positivo al di sopra di ogni begha di parte.

Ma quello che più ci interessa è far sapere ai nostri piloti campani il fatto che non ci saremmo mai permesse di «venderli» ad un altro sodalizio.

Gruppo Piloti Romani -
Roma

Nel n. 18 di Autosprint, a pagina 40, era apparso un trafiletto che affermava come fra la scuderia Vesuvio e la sezione napoletana del Gruppo Piloti Romani era stata operata una «fusione». Le cose non sono proprio così, ma resta il fatto che il passaggio dell'ex-segretario Carotta alla Vesuvio abbia un po' «sbandato» i soci campani del GPR, molti dei quali sono confluiti con lui nel sodalizio napoletano.

La lettera di Palango è uno dei passi per riallacciare le fila dei «dispersi» e per dare credibilità alla sede staccata. Auguri.

L'EPISODIO

Sfondando di sabato

Caro Autosprint, nel numero scorso, a pagina 53, ho visto un paio di foto che, secondo la didascalia, si riferirebbero all'incidente fra Ramuncio Presenzini ed il sottoscritto, nel corso della gara per Ford Mexico corsa al Mugello due settimane fa.

Devo invece informarvi che quelle foto si riferiscono ad un'uscita di strada dello stesso Presenzini nel corso delle prove, il giorno prima della corsa, ed in un punto della pista diverso da quello in cui è accaduta la nostra collisione. In seguito alla quale, Presenzini si è girato ma non è uscito dall'asfalto.

Poiché per quell'episodio sono stato deferito alla CSAI, mi preme che esso resti circoscritto a come sono accaduto in realtà i fatti, e che non mi vengano attribuite uscite di piste con sfondamento di reti che potrebbero far «pensare male» chi sarà chiamato a giudicare il mio operato.

Rinaldo Drovandi
Prato (Firenze)

L'amico Drovandi ha ragione, le foto da noi pubblicate non hanno a che fare con l'episodio, da noi riferito in cronaca di quella gara, in seguito al quale egli fu accusato di scorrettezza, decisione avverso la quale egli ha interposto appello, e riguardo la quale è attualmente in attesa di giudizio.

IL PINOGLIO

Foto giusta, dati errati

Mi dispiace farvi notare che la foto da voi pubblicata sul numero 22 a pagina 65 non si riferisce alla Ferrari squalo di Trintignant, bensì alla Ferrari 625 di Nino Farina.

Questo non per fare il pignolo, ma perché da fastidioso che un giornale come il vostro ogni qualvolta debba pubblicare foto antecedenti al periodo della sua nascita, incorra in errori.

Carlo Pani
Macomer (Nuoro)

Pignoleria per pignoleria: la foto è giusta, sono i dati riferentisi alla vettura che sono errati. Infatti Trintignant, in quella ormai storica occasione, era al volante di una 625 (chiamata «Squalo») a 4 cilindri in linea, non a sei. La sigla 625 si riferisce infatti alla cilindrata unitaria del motore, che era un'unità del 1954 aggiornata.

L'alessaggio-corsa erano passati da 94 x 90 a 100 x 79,5, per una cilindrata totale che in entrambi i casi era di 2498 cc. all'incirca. I cavalli erano passati dai 220 del '54 al 260 del '55.

L'ASSILLATO

Due risposte concrete

Nonostante una mia precedente lettera alla quale non avete dato risposta, ve ne invio una simile con i problemi che più mi assillano.

1) E' possibile il montaggio di un'accensione elettronica in gruppo 1, e se sì a quali precise condizioni.

2) Mi risulta che la Mini 1300 Export non è ancora stata omologata dalla FIA. Può lo stesso partecipare a competizioni quest'anno?

Non ditemi di rivolgermi alla CSAI, alla quale ho già inviato tre lettere con altrettanto risposte astratte.

Giorgio Sedati
Castelfranco Veneto
(Treviso)

Lei vuole delle risposte concrete. Ecco qua. Alla prima domanda la risposta è «no» se lei si riferisce al gruppo 1



LA FOTO

Spazzaneve d'agosto

Vi scrivo per chiedere se è possibile rivedere una foto della Ferrari «spazzaneve». Vorrei anche sapere perché tale vettura provata da Jack Ickx e da Arturo Merzario non corse mai e qualche dato tecnico.

Massimo Francesco - Casagiove (Caserta)

La prima Ferrari B 3, meglio conosciuta con l'appellativo «spazzaneve» per quel musone piatto e largo che la caratterizzò, faceva il suo esordio nell'agosto 1972. Non si trattava ancora di una monoscocca, ma del solito telaio a traliccio con pannelli di irrigidimento chiodati e fu creata dall'ing. Forghieri con due idee fondamentali: innanzitutto realizzare una monoposto a passo corto, e poi cercare di concentrare il più possibile i pesi al centro, all'interno degli assi, e il più in basso possibile. Il motore boxer era appeso posteriormente ad un trave superiore, i radiatori dell'acqua, sdoppiati e laterali, erano piazzati subito dopo le ruote anteriori costringendo il progettista a una scocca molto larga. Le due grosse prese NACA che si vedevano sul muso convogliavano infatti l'aria ai radiatori dell'acqua.

Le sospensioni adottavano uno schema consueto almeno posteriormente mentre davanti il sistema con braccio superiore a bilancere e molle ammortizzatori interni, tipico di Ferrari aveva subito un notevole ritocco, soprattutto per la lunghezza ora aumentata del braccio.

Perché la macchina non abbia corso non è facile dirlo, anche se è abbastanza evidente che se una casa preferisce un modello rispetto ad un'altro è perché lo ritiene almeno sulla carta il più competitivo. Così successi per questa B 3, che fu provata reiteratamente a Monza, ma poi Ickx per il Gran Premio preferì ancora la più collaudata B 2.

CSAI, a meno che l'accensione elettronica non sia montata in serie sulla vettura in questione; e «sì» se lei si riferisce al gruppo 1 internazionale.

Seconda risposta: «no», lei non può partecipare ad alcuna competizione con una vettura non ancora omologata. Può al massimo fare della regolarità o delle ginkane, per le quali bastano vetture regolarmente immatricolate.

IL MASCHERATO

Un romanzo vero

Ho letto sul numero 22 di Autosprint un articolo riguardante la gara karting di Montenero d'Orcia, svoltasi il 18 maggio. L'articolo non è firmato, ed è un peccato che non si possa conoscere il nome di colui che ha così pittorescamente romanizzato gli avvenimenti.

E' vero che i maremmani sono gente schietta che «non manda a dire» le cose, tanto che a volte per la foga di discutere eccede, come ho fatto io con il commissario quel giorno, e di questo mi scuso pubblicamente (dopo averlo già fatto in privato), con il



IL DITO SULLA PIAGA

Dopo aver letto un articolo dall'ironico titolo «Albo d'oro degli A.C.» sulla rubrica «La zanzara» del n. 21 del vostro bel settimanale, mi permetto di rettificare quanto segue:

L'Automobile Club di Ascoli Piceno, che ho l'onore di presiedere, organizza gare... dalla sua fondazione (anno 1914, primo A.C. delle Marche) e non è affatto vero che non posseda «uno, che è uno» ufficiale di gara.

E' invece vero che l'annuario CSAI 1975 non riporta affatto il mio A.C., come anche nel 1974, nonostante che i nostri Ufficiali di gara siano stati nel novembre '74 addirittura licenziati CSAI e per tale motivo la CSAI ci legge per conoscenza nella speranza che in avvenire l'Annuario possa essere stilato con maggior precisione anche se sempre con lo stesso cronico ritardo!

Il dottor Panichi è così gentile e cordiale che siamo sinceramente imbarazzati nel dovergli rispondere che la sua richiesta di rettifica — peraltro sacrosanta — ha sbagliato bersaglio. Infatti, non siamo stati noi «troppo rapidi nelle facili critiche», quanto forse lui nel leggere quella notizia.

Diceva l'attacco di quella «zanzara»: «Ci sono tredici Automobile Clubs, in Italia, che iscrivono gare a 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», eccetera. Noi non abbiamo scritto che l'AC di Ascoli (o uno dei suoi compagni di «sventura») non possiedono ufficiali di gara. Sappiamo bene che ne ha, e che li usa annualmente, per averli visti più volte all'opera nella cronoscalata al San Marco.

Volevamo semplicemente porre l'accento su di un fatto apparentemente assurdo, che dice da solo con quale pressapochismo è retto lo sport automobilistico in Italia da una CSAI che, per statuto, è delegata dell'ACI al potere sportivo, che cioè in pratica siamo obbligati a sopportare. La CSAI, nella sua pubblicazione ufficiale, ignora bellamente una notevole quantità di persone delle quali si serve per amministrare il suo «potere sportivo»; persone non sbucate dal nulla, intendiamoci, ma dalla stessa CSAI abilitate in corsi speciali, e che hanno addirittura versato alla stessa CSAI le quote di associazione, alorché essa creò la figura (elettorale) del commissa-

rio di percorso «licenziato». Le nostre tesi e quelle del dottor Panichi coincidono quando egli giustamente se la prende con la CSAI, per questa «dimenticanza» che non si è saputa sanare nemmeno nel ripescaggio di questi lunghi elenchi compiuto nel corso del 1974 in cinque dei suoi superati notiziari. Nel numero 5 sono apparsi elenchi di ufficiali di gara di Caltanissetta, Cuneo, Genova, Grosseto, Macerata, Mantova, Pavia, Pisa, Potenza, Rieti, Rovigo, Siracusa, Terni; nel n. 6 elenchi relativi a Forlì e Pavia; nel n. 7-8 elenchi per Asti Catania, Cosenza, GORIZIA, Pesaro, Potenza, Salerno, Torino e Viterbo; nel n. 10 si parlava di Domo-dossola e Padova; nel n. 11, ecco Ferrara, Perugia e Piacenza. Si tratta di elenchi aggiuntivi, come si potrà notare, che ripercorrono nomi già noti o puntualizzano spostamenti di direttori di gara o segretari di manifestazioni.

Tanta pigriologia per nulla, che gli «effettivi» di Automobile Clubs attivi (abbastanza, almeno) come Ascoli, Brescia, Savona, Caltanizaro, Treviso sono bellamente ignorati. Si dirà che il problema è marginale, ma non è affatto così. E' indice di una superficialità nell'affrontare i problemi, magari i più banali, che è molto poco consolante per il nostro sport.

Noi, e non solo noi, da tempo rimproveriamo alla CSAI la assoluta mancanza di un contatto diretto con il «pubblico», intendendo con questo termine non solo gli appassionati, ma so-

I commissari dimenticati

Infine consentitemi di farvi conoscere che l'Automobile Club di Ascoli conta fra i suoi Ufficiali di gara due Commissari Nazionali, lo Sportivo Cenciarini e il Tecnico Lanciotti, il Direttore di gara Lombardo, e n. 6 Commissari Sportivi provinciali, n. 3 Commissari Tecnici provinciali e n. 38 Commissari di Percorso, tutti abilitati dopo corsi con esami finali organizzati dalla stessa CSAI che oggi ci ignora!

Vi ringrazio per l'ospitalità che vorrete accordare a queste mie righe, sul vostro settimanale, e pregandovi di essere in seguito meno rapidi nelle facili critiche, vi saluto cordialmente, lieto che l'occasione mi abbia consentito di esprimervi tutta la mia sincera simpatia per «Autosprint».

dott. Serafino Panichi
presidente dell'Automobile Club di Ascoli Piceno

prattutto piloti, organizzatori ed ufficiali di gara. Le manca un efficace ufficio stampa, tanto più necessario in un'epoca come quella attuale, in cui i mezzi di diffusione (scritta o parlata) sono essenziali al funzionamento stesso di un'organizzazione che voglia veramente dirsi tale.

E' avvilente, ogni fine settimana, vedere piloti e commissari sportivi e tecnici ripercorrere il medesimo, ritrito itinerario verbale, che si conclude immancabilmente con la telefonata alla CSAI di Milano, per «lumi». Perché la CSAI non si accorge di quanto sia mortificante, per la sua stessa immagine di autorità, che tanti dei propri delegati non siano al corrente delle più recenti novità tecnico-regolamentari? Quante volte ci è accaduto di sentir affermare: «ma c'è scritto su Autosprint...» a conclusione di un qualsiasi battibecco alle verifiche! Molto qualificante, per noi (che facciamo del nostro meglio, nonostante quello che molti pensano, per dare una mano alla CSAI), molto poco invece per chi dovrebbe avere almeno l'amor proprio di non farsi trovare impreparato.

Sappiamo bene di stare parlando al vento, anche perché, al posto della cortese lettera del dottor Panichi, che ci fa un appunto che invece va fatto al segretario CSAI (passato e presente), avremmo preferito ricevere una smentita da uno qualsiasi di quegli Automobile Clubs che nella stessa occasione avevamo accusato di non fare le cose.



il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 25.000; spedizione gratuita in Europa L. 24.000. Africa L. 54.000 - Asia L. 58.000 - Americhe L. 60.000 - Oceania L. 90.000. - Conto corrente postale n. 8/4324.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/25.29. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA S. 0,90; AUSTRIA S. 23; CANADA S. 1,15; DANIMARCA Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; GERMANIA Dm. 3,50; GRECIA Dr. 80; INGHILTERRA Ls. 0,50; JUGOSLAVIA Din. 9,50; LUSSEMBURGO Lfr. 22; MONACO Franc. 10; Olanda Hfl. 2,50; SPAGNA Ptas. 85; SUD AFRICA R. 1,20; SVEVIA Sfr. 2,50; SVIZZERA Sfr. 3,20; LUGANO Svizzera Sfr. 2,50; TURCHIA TL. 20; U.S.A. S. 1,15.

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

- Argentina:** VISCONTE DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/55, BUENOS AYRES; Australica & MESSAGES DE LA PRESSE S.A., Sept. Publications 1, Rue de La Pettelle B, 1070 BRUXELLES; BRASIL: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTD., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, SAN PAULO; Canada: SPREDDING PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL, P.S. 0.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION VILHJØR SCHROEDER, Hovedvstaede 6, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo St. Y. Lourdes, GUAYAQUIL; Francia: NOUVELLES MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, 17, Rue Reaumur, 75008 PARIS Cedex 02;
- Germania Occ.:** W. E. SAARBACH, G.M.B.H., Postfach 10 10 10, Follerstrasse, 2, 500 KOELN 1;
- Grecia:** THE AMERICAN Book & New Agency 68, Singu Street, ATHENS 402; Inghilterra: INDEPENDENT LTD., 85 Bromley Common, BROMLEY - KENT BR 2 9RN; Iran: ZAND BOOKSHOP, 57 Kahrizkhan Zand Avenue, TEHRAN; IRANIAN AVALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Khaban Soraya, TEHRAN; Jugoslavia: PRO-SVETA, Terzije 15, BEOGRAD; Luxembourg Granducato: MESSAGERIES AUL KRUIS S. Rue De Hollerich, LUXEMBOURG; Malta: W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 18 A Scotts Street, VALLETTA; Principato di Monaco: PRESSE D'INFUSION S.A., 12, Quai Antoine, 1ER, MONACO; Olanda: VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isolatorweg 17, P.O. Box 828, AMSTERDAM; Portogallo: ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 S E, LISBONA 1; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA Evaristo San Miguel, 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, C/ de Tenuia 129, BARCELONA 5; Sud Africa: L'EDUCATION MIDDLETOWN LTD., Fama's house 41, Kirk Street, JOHANNESBURG; Svezia: AB SVENSKA PRESSBYRAN, Foreign Dept, Fack, S-104 15, STOCKHOLM 39; Svizzera: KIOSK A.G., Maulbeerstrasse, 11, BERN; NAVILLE & Cie, 57 Rue Lavigny, GENEVE; SCHMIDT & GENE AG, Sevelingstrasse, 34, 4002 BASEL; MELISSA S.A., Casella Postale 487, 6901 LUGANO; M. VABOCCI LTD., Fama's house 41, STI.; Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS-ISTANBUL; Uruguay: D.I.S.A., Paysandu 876, MONTEVIDEO; Venezuela: Avenida Gonzalo Ramirez 1363, MONTEVIDEO; U.S.A.: SPEEDIMPEX U.S.A., INC., 23-B 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y. 11101; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS.



Adesso auto + aereo

Volare ALITALIA dal 1. maggio 1975 al 31 marzo 1976 vuol dire anche avere scoperto il modo più economico di viaggiare in auto. Con lo speciale servizio «JET-DRIVE» istituito recentemente è stata sancita la combinazione ALITALIA-AVIS (più ATI per i collegamenti degli aeroporti nazionali con quelli internazionali) per i viaggi in gruppo con un numero minimo di partecipanti. Si tratta infatti di gruppi con un minimo di 2 ed un massimo di 4 persone adulte (due bambini tra i 2 ed i 12 anni sono considerati come UN adulto) viaggianti insieme per l'intera durata del viaggio, sia in aereo che in auto. Eventuali bambini in più tra i 2 ed i 12 anni pagano il 50% della tariffa; se inferiori ai 2 anni, soltanto il 10%.

I viaggi in programma hanno per meta Amburgo, Amsterdam, Atene, Barcellona, Bruxelles, Copenhagen, Francoforte, Lisbona, Madrid, Malta, Monaco, Parigi, Stoccarda, Stoccolma e Vienna. Per Londra vi sono tre distinti periodi di escursione, ciascuna con una differente tariffa.

La validità massima del biglietto aereo è di un mese ed il viaggio di ritorno non può essere iniziato prima che siano trascorsi almeno 7 giorni dalla data di partenza. All'aeroporto d'arrivo, presso la locale sede AVIS, il passeggero stipulerà il contratto di noleggio (esibendo la patente italiana valida e avendo un'età minima di 21 anni) che coprirà l'intera durata del viaggio. Anche il contratto auto ha una durata minima di 7 giorni e massima di trenta giorni. Si può tuttavia usare l'auto qualche giorno in più (per determinati itinerari) senza pagare alcun supplemento.

Nelle tariffe del servizio «JET-DRIVE» sono compresi: il trasporto aereo in classe turistica sui voli ALITALIA (e eventuali ATI); l'uso di un'auto AVIS categoria A per la durata minima di 7 giorni con chilometraggio illimitato; assicurazione R.C. verso terzi e trasportati; olio, manutenzione e locali tasse di noleggio. Non sono compresi invece: rifornimenti carburante; pasti e pernottamenti; parcheggi a pagamento.

Per ottenere informazioni complete su questo nuovo apprezzabile servizio della nostra compagnia di bandiera, per le tariffe dei viaggi ed altri particolari, rivolgersi alle locali agenzie dell'ALITALIA.

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

SI VENDE

AUTO



- ABARTH 1000 Gr. 2**, slicks autobloccante, motore da rodere RAMELLO - Via Mazzini, 44 - 10093 RIVOLI (To) tel. 011/95.87.026.
- ABARTH 595** Occasionissima 595 competitiva, ottima, accessoriatissima, buoni piazzamenti, 2 cambi, otto ruote. Telefono 051/278.223 ore serali.
- ABARTH 124/1800 Gr. 3** pronta rally, anno 1974. Telefonare ore pasti 0184/75.114. L. 3.700.000 trattabili.
- ALFA ROMEO GTA 1300**. Autodelta motore iniezione testa stretta nuovo assetto 1309". Telefonare 0965/96.208.

SASSA ROLL-BAR

CONSTRUZIONE ACCESSORI E RIMORCHI AUTO

CONCORSO A

KIT

PER IL PILOTA
PER LA VETTURA

tuta, sottotuta, calze e sottocasco omologati

roll-bar, anelli traino, cerchi fermacassa, estintore, cintura a bretella, specchietti, staccabatteria e poggiatesta

V.le Orlando 57
Tel. 0736/65.083
ASCOLI P.

- ALFA ROMEO GTV 2000 Gr. 1-1973**, motore Autodelta disputato e vinto una sola gara valevole FISA Varano 11-05-75. Telefonare PEZZALI - 0375/81.523 - 82.038 oppure DALLARA 0525/53.117.

- RENAULT ALPINE A 110 - 1600** rossa, novembre '73, accessoriatà, privato vende. Telefonare ore pasti 011/57.88.29.

- AMS** anno 1975, come nuova pronta corse 1300 - 1600 - 2000 completa macchina campione italiano assoluto sport 1974 con «Bramen» - Telefonare TORINO 011/29.33.09 - 25.94.15 oppure 011/31.01.55 - L. 5.800.000.

- SIMCA RALLY 2 Gr. 1** competitiva. Telefonare PEZZALI 0375/81.523 - 82.038 oppure DALLARA 0525/53.117 - L. 1.000.000.

Editoriale il boro s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40-554.961 - Uffici di Bologna: Via Imenio 12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.91 - Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055) 293.314 - 293.339 - Uffici di Genova: Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.825 - Uffici di Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049) 29.205 - Uffici di Torino: Corso. M. D'Azeglio 68. Tel. (011) 558.682 - Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 84.9.228-961-427-858.821-858.307 - Uffici di Brescia: Via Gramsci 26. Tel. (030) 53.590 - Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 92.40

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

Fotolito: Zinografica Felisina Bologna



ORA OMOLOGATA A 4 POSTI !!!

Per informazioni inviare L. 300 in francobolli
40138 BOLOGNA (ITALY) - Via Mazzini, 26 - Tel. (051) 307886-397456



● **JEEP WILLY CJ5** 3.800 cc 6 cilindri, anno fine 1972, seminuova, bellissima, mai urtata, colore rossoarancio/neropaco Km. 4.425 effettivi dimostrabili, accessoriatissima, immatricolata autocarro, completa di accessori di serie, n. 4 treni di ruote complete (n. 5 per treno) ciascuno diverso dall'altro, adatti per vari percorsi. Il tutto vendesi anche separatamente. Telefonare ai n. 0574/799.051 2-3-4-5, ore ufficio.



● **LAND ROVER safari** 5 porte, 12 posti, anno 1973 con gomme nuove, MEDICI G&G Via Emilia All'Angelo, 48 REGGIO EMILIA tel. 0522/73.245-73.246.

MONOPOSTO

● **F-MONZA** Repetto, pronta corse già iscritta col n. 28 perfetta. Tel. 0425/94.129. L. 800.000 contanti.

● **F.ITALIA** Telefonare MILANO - 45.65.273 L. 1.550.000.

● **MARCH F-2 742** Vendo o noleggio MARCH F-2 742 aggiornata 1975. MINARDI TEAM - Tel. 0546/21.650 ore ufficio.



Kit Trasformazioni

**Porsche Turbo
BMW Turbo**

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

● **FORMULA ITALIA** Bocalero vende perfetta 2 gare, 4 gomme scorta, ottime condizioni. Telefonare 011/56.03.02.

KART

● **K 250** competitivo telaio Tony motore Benelli perfetto tutto. Vendesi per cessione attività. LOSCO - tel. 0825/33.035.

ACCESSORI e parti speciali

● **MOTORE** per kart Yamaha AS3 competizione. Carter, cilindri, marmitta, pistoni AS2. ENZO tel. 059/334.234 (ore 8-10).

● **CARRELLO LB** trasporto Formula o vettura nuova. Telefonare 0425/94.129. Lire 420.000 contanti.

● **MOTORE MARINO** a benzina 450 HP Holman-Moody nuovo - RIVA BOAT SERVICE-MENAGGIO (Co) tel. 0344/32.176-31.003. L. 3.000.000 trattabili.

● **GOMME RACING** acqua 4: 50-10, 40-13, ponti Autodelta 6-41, 7-41, 7-43, Campagnolo 7"-13, BWA 8"-13, Albero motore GTA 1300 etc. CASTELLI 0342/60.26.84.

● **CARRELLO OMFT** Pedretti, mai usato, tipo a 2 assi, 4 ruote, portata Kg. 1.300, completo di ogni accessorio. Telefonare ai n. 0574-799.051-2-3-4-5 ore ufficio.

● **1300 BDA** Broadspeed CV 196 nuovo. Lire 4.200.000 solo 2 corse, 2 record pista. **1800 FVC** CV 250 revisionato come nuovo. Lire 3.200.000 trattabili solo contanti. Telefonare ore ufficio - MILANO 89.64.01.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

● **FORD MEXICO** preparata perfetta vendesi prezzo realizzo permutasi vettura serie. Tel. 055/41.71.29 ore pasti.

● **FIAT 124 ST** ex Casa perfetta, preparatissima, oppure cambio con 128 Coupé. Telefonare 011/85.65.65. L. 1.500.000 intrattabili.



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

SI COMPRA

AUTO

● **FERRARI SPYDER** possibilmente barchetta intorno anni 1950-1960 G.Z.R. - Via Mozart, 9 - 20122 MILANO Tel. 02/70.18.18.

VARIE

● Aspirante pilota con vetture Simca Rally 2 gruppo uno cerca sponsor. Telefonare BOLOGNA 051/42.37.83 dalle ore 9 alle 12.

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:
FRANCO LINI

Redazione:
MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
LEOPOLDO CANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Carlo CAVIC-CHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro COPPINI - Andrea DE ADAMICH - Gio LUNI - Gabriela NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:
James HUNT - Jacky ICKX - Sandro MUNARI

Altri collaboratori in Italia:
Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzone (Roma) - Salvatore Chi (Cagliari) - Marco Grandini (Firenze) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Guido Rancati (Sanremo) - Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia) - Tito Zogli (Milano)

Collaboratori all'estero:
Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Daniel Boutonnet (Parigi) - Luis Gonzales Canomanuel (Madrid) - Adriano Cimarozzi (Bern) - Bernard Martin Dondoz (Marsiglia) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Daniela Audetto - Bruno Bogliani - Lino Ceccarelli - Cesare De Agostini - Mario Manucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano - Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:
Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Luigi Coppola - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigi Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Logan Bentley Lessona - Domenico Morace - Gigi Mosca - Marcello Rigo - Riccardo Roccatò

I servizi fotografici sono di:
Associated Press - Attualfoto - Baldoni - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor - Giorgi - Hruby - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:
Russel Brockbank - Werner Bühner - Cork - Antonio de' Giusti - Gaetano Orzali - Giorgio Piola - Marco Siotto - Michael Turner - Massimo Vallese

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

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

I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
AMOCO		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
MOTUL		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - (G.T.))	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/60	L. 2.000
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetica 100%	L. 3.500
RAND		
Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 1.700
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.250
TEXACO		
HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050