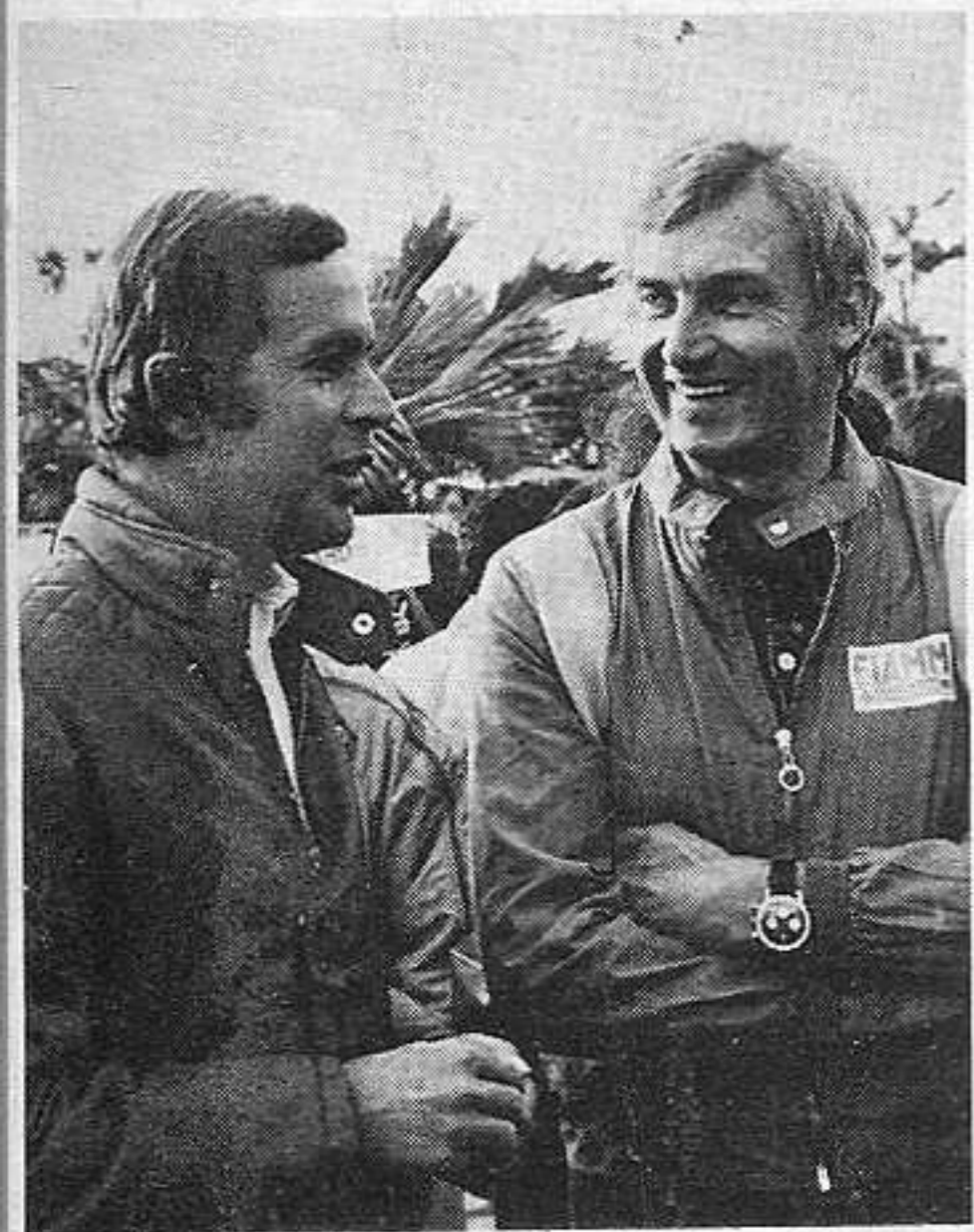




## L'ottava di Sandro MUNARI a SANREMO



# II FTTTIPALDI-dei-rallies guasta il mondiale FIAT



I d.s. sorridenti: volti felici in casa Lancia. Per Cesare Fiorio e Mike Parkes, una bella soddisfazione di fronte ai rivali dello squadrone Fiat

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

SANREMO - « Alzati in piedi, alzati in piedi! » gridavano un po' tutti a Fagnola in trionfo sul podio di Sanremo mentre lui, timidamente, continuava a scusarsi dicendo che in piedi c'era già. Piccolo torinese con un piede destro pesante così, « Topone » Fagnola, con Novarese per l'occasione, ha vissuto probabilmente la più grande corsa della sua vita terminando tra lo stupore generale splendido terzo assoluto, eppure appena arrivato, prima di essere travolto dai complimenti di tutti, soprattutto di quelli che prima del rally neppure sapevano che esistesse, si è subito informato della sorte di Munari commentando: « io so che quello lì, quando arriva in fondo, è sempre primo! ».

Ed in questa frase c'è un po' tutta la logica di questo come di tanti altri rallies, una regola che trova d'accordo compagni ed avversari cui poco importa sapere della vettura di cui sono alla guida, Munari e Mannucci, perché quando arrivano in fondo (e negli ultimi anni ci sono arrivati quasi sempre) sono puntualmente davanti a tutti.

Il rally di Sanremo, sempre bellissimo ed estremamente valido sotto tutti i punti di vista, non è mai stato simpatico al « Drago » nonostante in Lancia rappresenti qualche cosa di più di un rally mondiale, (un affetto morboso che trova forse le sue radici nel fatto che Lancia e Sanremo hanno importato il rally in Italia ed hanno costruito per primi i piloti italiani da rallies), e molto probabilmente neppure dopo questa vittoria gli sarà venuto in simpatia; meno antipatico però, questo sì, soprattutto perché gli ha permesso di portare al successo la Stratos alla sua prima uscita nazionale ed internazionale col vestito da gran turismo e non con quella etichetta di prototipo che la teneva lontano dal modello di serie che adesso cerca di farsi largo nel difficile mercato attuale delle vetture sportive.

Già, perché la Stratos su queste strade di tortuosissimo asfalto e di terra a tratti proprio « all'italiana » ha dimostrato di poter resistere fino in fondo a tutte le sollecitazioni imposte da una guida si

estremamente ragionata ed attenta ma pur sempre tale da permettere un primo posto finale. Ma, alla fin fine, il successo di Munari e Mannucci è stato una delle poche cose non a sorpresa di un rally sotto tanti altri aspetti ricco di spunti perlomeno « curiosi ».

Ne sono successe infatti di tutti i colori ad iniziare dalla impreveduta, spiacevole, defaillance dello squadrone FIAT che presente al via con ben sette macchine ufficiali si è ritrovato dopo solo mezzora dal via della prima prova con solo tre vetture, e, quattro ore dopo, con due.

Verini, Bacchelli, Paganelli e Pinto subito fermi tutti per uscite di strada sono già di per sé un fatto sorprendente, più sorprendente ancora che tutti abbiano riscontrato anomalie all'impianto frenante (e agli assetti, e pure al tipo di gomme montato, diverso da quello richiesto), per non dire poi quanto sorprende venire a sapere che gli stessi sono stati subito redarguiti per averlo dichiarato e soprattutto tacciati di incompetenza (!).

E come può non sorprendere che due navigatori del nome di Davenport e Liddon possano essersi talmente confusi da sbagliarsi sull'ora di partenza tanto da lasciare dormire i loro rispettivi piloti (e uno di questi era Simo Lampinen, che doveva portare al debutto la Lancia Beta 15 valvole da 190 CV) non prendendo così neppure la partenza.

Allora finisce che non sorprende nemmeno più che Mannucci non si sia accorto del marchiano cronico errore di un cronometrista che distrattamente sbagliava a segnare il tempo del passaggio ad un controllo orario facendo confusione con quello delle prove speciali, finendo così per anticipare due minuti un passaggio (e sono quattro di penalizzazione) trascinandosi dietro anche Kiwimaki, il copilota di Markku Alen, che timbrava di regola un minuto dopo. E non sorprende neppure che, grazie alla solita leggerezza che guida troppi cronometristi, sia stato assegnato un minuto di penalizzazione ancora ad Alen per essere partito tre volte con un secondo di anticipo, quasi che un pilota concentratissimo, con tanto di casco in testa, motore a ottomila giri, interfono attaccato con tanto di navigatore

che già chiama la prima nota, e per di più di nazionalità finlandese, possa sentire esattamente il via pronunciato tra i denti a due metri di distanza da uno con un cronometro in mano che come preavviso gli ha chiamato in figure « meno cinque » e poi più.

Speriamo proprio, allora, che questo serva di lezione, e che dal prossimo anno la proposta dell'avv. Aleffi di dare sempre il via con una bandiera, diventi effettiva per evitare che uno debba rischiare continuamente la pelle per sudarsi qualche secondo e finire poi per ritrovarsi dei minuti tra capo e collo per aver anticipato un attimo una partenza.

L'occasione è comunque propizia per fermarsi ancora un momento su questo Alen, per la prima volta in Italia, che ha stupito tutti per l'estrema decisione della sua guida e per l'estemporanea prestazione offerta nella sua ultima prova speciale prima dell'inevitabile ritiro, quando ha compiuto una trentina di chilometri senza la ruota anteriore tra lo stupore e l'entusiasmo del pubblico di cui, ma poteva essere diversamente, è subito diventato il beniamino, anche se, questa del viaggiare su tre ruote, sembra essere una prerogativa dei piloti nordici, basti ricordare Blomqvist che all'Alpenhart del '72 ne compì addirittura centocinquanta buona parte dei quali in autostrada ed a velocità folle anche per una Saab

### Libro bianco dell'U.I.G.A.

STRESA - In occasione della Conferenza sul traffico si è svolta l'Assemblea della Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile nel corso della quale è stato presentato un progetto elaborato per un « libro bianco » sulla situazione del settore automobilistico. Questo il sommario. Costi chilometrici di alcune autovetture (aumenti tra il 45% e il 70%; flessione delle immatricolazioni nei primi otto mesi del 1974; andamento del traffico sulle autostrade (in luglio 8%), costi di esercizi degli autoveicoli industriali (circa il +27%); i trasporti urbani e metropolitani: il bilancio della cosiddetta austerità.

Nemmeno  
le crono...  
trovate  
fermano la  
Stratos gr. 4

Il « drago » Munari firma autografi prima della partenza, per poi scatenarsi — ma saggiamente — con la sua Lancia Stratos fresca di gruppo 4 per i tornanti sanremesi. A destra, è proprio una Stratos, quella di Cambiaghi, a recuperare due degli equipaggi Fiat, Paganelli-Russo e Pinto-Bernacchini (ATTUALFOTO)



E detto di Alen bisogna dire subito di Giu'io Bisulli, l'intramontabile. Prima del via era piuttosto giù di morale: dopo tanti anni (dal '68) non era più con l'inseparabile « Attila » Zanuccoli ancora ingessato dopo il pauroso incidente del S. Martino. Al suo posto c'era Rossetti, baffuto triestino già amico d'infanzia (rallystica) di Bacchelli, un copilota serio, simpatico e decisamente bravo, ma non Zanuccoli, il compagno di tante avventure, forse neppure solo automobilistiche.

In più con tanta paura di risentire dell'uscita di strada di Passo Cereda, un colpo duro questo, specie quando non si è più giovanissimi.

Strada facendo invece la grinta è tornata, e con la grinta la forza di stringere i denti anche quando la fatica, l'imperativo di arrivare ad ogni costo, le continue forature dell'ultima notte, sembravano avere il sopravvento. Un successo nel successo il suo, e quindici punti fondamentali nella scalata al mondiale per la FIAT, specie adesso che i rivali si sono ridotti ad uno, la Lancia che ora è seconda in classifica e che tenterà il tutto per tutto nel finale di stagione.

Ed intanto a Sanremo non si è limitata al primo posto, ma ha piazzato al quarto la Beta Coupé dell'indiano Mehta (forse il più contento di tutti al traguardo) ed al sesto ed al settimo le due HF di Morielli-

Zamunaro (dopo la jella dell'anno passato, una giusta ricompensa oltre che una conferma del valore di questo pilota) e Magnani-« Rudy » (non ce ne voglia il simpatico Magnani, ma sembra proprio che le cose migliori le abbia offerte « Rudy » guidando col suo stile « Rent a Car » e senza note mentre lui stava male), un risultato questo che dice anche che nei primi sei posti assoluti la Lancia era rappresentata con tutta la sua produzione sportiva degli ultimi dieci anni.

In mezzo a questi, anzi davanti, l'Opel di Fagnola di cui già si è accennato in apertura. A giusto diritto vorremmo ricordare che Fagnola non è nuovo ad imprese clamorose a Sanremo. Nel '72 infatti primeggiò ancora nel Gr. 1 recuperando l'ultima notte ben quindici minuti a Bray e Corino che lo precedevano dando allora un grossissimo dispiacere a quel Conrero che invece ieri ha pianto le ormai tradizionali lacrime di gioia per l'ennesimo successo di una sua vettura. Successo che comunque stava già assicurandosi Presotto grande protagonista fino alle ultime battute come lo sono stati per altri versi anche Liviero (a lungo quarto assoluto) e nella prima tappa Brambilla nettamente al comando del Gr. 3 poi vinto, grazie ad un finale in grande crescendo, dalla Porsche di « Iccudrac »-Defendenti.

Carlo Cavicchi

12. RALLY DI SANREMO - 4. prova del campionato mondiale marche rallies - 2-5 ottobre 1974.

#### LA CLASSIFICA

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 9.12' e 43"; 2. Bisulli-Rossetti (Fiat Abarth 1300) 9.20'30"; 3. Fagnola-Novarese (Opel Ascona G. 1) 9.56'09"; 4. Mehta-Holmes (Lancia Beta) 9.59'38"; 5. « Iccudrac »-Defendenti (Porsche Carrera G. 3) 10.05'59"; 6. Morselli-Zamunaro (Lancia HF 1600) 10.13'12"; 7. Magnani-Valentino (Lancia HF 1600) 10.15'10"; 8. Errani-Laverne (Opel Ascona G. 2) 10.17' e 14"; 9. Isnardi-Scimione (Opel Ascona) 10.24'24"; 10. Bramino-D'Angelo (Opel Ascona) 10.27'15"; 11. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona) 10.32'24"; 12. Steffen-Caielli (Opel Ascona) 10.41'38"; 13. Del Prete-Roasenda (Lancia HF 1600) 10.50'19"; 14. Brion-Stuani (Lancia HF 1600) 10.57'02"; 15. Derreumaux-Derreumaux (Renault R17) 11.05'36"; 16. Bozzo-Marinelli (Fiat 128 C) 11.06'19"; 17. Sganzerla-Randetti (A.R. Alfetta) 11.07'03"; 18. Faggio-Rolando (Fiat 128 C) 11.07'03"; 19. Poyaud-Vinoy (Alpine Renault) 11.11'52"; 20. Tosi-Costamagna (Fiat 128 Rally) 11.14' e 44"; 21. Zorzato-Barello (A 112 Abarth) 11.14'54"; 22. Ameglio-Ramella (A 112) 11.23'07"; 23. Gastaldi-Bellan (Fiat 124 spider) 11.25'54"; 24. Trucco-Forgia (Simca R2) 11.32'03"; 25. Chiappori-Bianchi (Fiat 128 C) 11.33'53"; 26. Aschieri-Moro (A 112) 11.43' e 23"; 27. Rigazzi-Forlani (Lancia HF 1600) 11.49'22"; 28. Maselli-Arturo (Fiat 128 C) 11.56'04".



Fagnola, forse il più contento di tutti, alza il braccio a Conrero, artefice anche lui del 3. posto dell'Opel

## Scetticismo fra i piloti prima del via del Sanremo

# Non solo il « giallo dei freni » nella decimazione Abarth

SANREMO - E' scoppiata la « grana » nella squadra FIAT. Era ormai nell'aria, ma non c'è da fare drammi, soltanto riflessioni. La goccia che ha fatto traboccare il vaso l'ha fatta cadere il Rally di Sanremo, già al pronti-via! Il giallo-dei-freni ha aperto la falla che i successi stagionali e la conquista del titolo italiano avevano tamponato alla meglio finora. E forse, la falla, avrebbe resistito anche qui a Sanremo se la FIAT avesse vinto contro il pronostico, tagliata fuori com'era dalla Lancia (con le Stratos) e dal percorso (quante prove erano favorevoli alle 124 Abarth?). Invece il caso ha voluto che ben quattro vetture della FIAT Rally si arrestassero lungo la prima prova speciale, quella del Monte Ceppo.

E' inutile fare i misteriosi: la causa va attribuita (dai piloti, e non soltanto da loro) al difettoso funzionamento dei freni. E una conferma si è avuta dai concitati e violenti inviti a rimediare, lanciati dai superstiti Alen, Barbasio e Bisulli alla fine della prova e prima del C.O. di Passo Drego. Poco importa poi se il finnico Alen, interpellato sull'argomento mentre stava facendo i bagagli, abbia tenuto a precisare che di inconvenienti in gara c'era da registrare soltanto la rottura della leva del cambio...

I (mis)fatti sono noti. All'Abarth si decide di applicare prese d'aria anteriori e posteriori per raffreddare meglio i dischi, ma già in prova i freni (soltanto quelli anteriori) non vanno in temperatura, dando luogo al cosiddetto fading. A Torino si è tuttavia convinti che in gara tutto andrà per il verso giusto. Non i piloti, che sono piuttosto scettici. E non solo per i freni ma anche per quei doppi ammortizzatori che — collaudati positivamente in Finlandia — non era certo che rendessero altrettanto bene al Sanremo.

Così è, se vi pare, l'imperativo di mamma FIAT. Nel volo sul Ceppo quattro equipaggi vi lasciano le penne ed è bene tutto ciò che finisce bene? Sì, poteva andar peggio. La consapevolezza di aver scampato pericoli maggiori ha avuto un effetto-choc sui piloti. Ognuno la pensava e la vedeva a modo suo, ma tutti erano concordi nel lamentare una rischiosa libertà di iniziative che altrove non è riconosciuta ad alcun pilota, all'infuori di Munari (ma il caso è diverso).

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 43

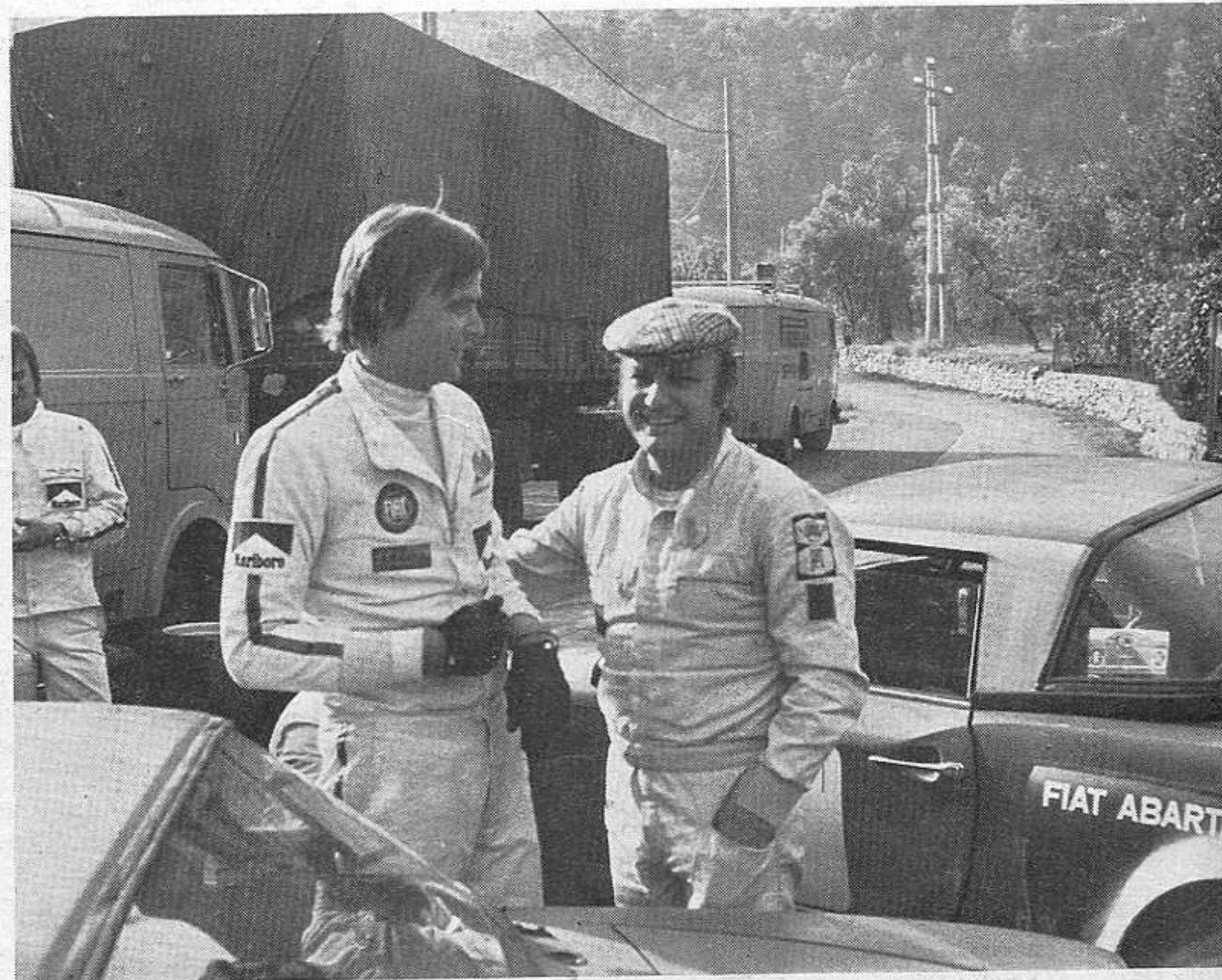
### Campion. Mondiale Rallies

	TAP	Safari 1000	Lagbi	Sanremo	TOTALE
FIAT	20	1	12	15	48
LANCIA	—	12	—	20	32
FORD	2	2	20	—	24
PORSCHE	—	15	—	8	23
DATSUN	8	10	—	—	18
OPÉL	—	—	3	12	15
MITSUBISHI	—	20	—	—	20
TOYOTA	10	—	—	—	10
SAAB	—	—	10	—	10
BMW	6	—	—	—	6
ALPINE REN.	4	—	—	—	4
PEUGEOT	—	4	—	—	4
CITROEN	3	—	—	—	3

**Mutilata subito la corsa: anche l'ottima ALFASUD paga nel finale lo scotto dell'agonismo del pilota**

# Suicidio FIAT sul monte CEPPPO

Markku Alen e Giulio Bisulli, nella foto a destra, hanno salvato la faccia alla Fiat, che con i 15 punti del 2. posto del romagnolo rimane 1.a nel mondiale



Zeccoli si è dato un gran daffare, prima e dopo il via, per l'Alfasud TI

perstiti della Fiat ad avere il motore a 16 valvole) al Colle di Cosio. Col ritiro di Ballestrieri sono cambiate le proporzioni: la Stratos è prima ma sola, le Fiat sono tre ma staccate.

A Piaggia, al controllo orario dopo la prova di Cosio, il terremoto. Al C.O. precedente un cronometrista ha scritto sulla tabella dei concorrenti la somma fra il tempo progressivo in quel punto e i due minuti fissi per arrivare al via della prova nella colonna di destra, dove si scrivono i tempi delle speciali. Mannucci non se ne è accorto e non tiene conto della nuova somma per aggiungervi il tempo del controllo in questione, per cui timbra con due minuti di anticipo. Kivimaki, secondo di Alen lo segue nell'errore e timbra al minuto successivo. Morale: entram-

do vede la sagoma nota è troppo tardi, cerca una correzione ma in controsterzo urta lo spigolo posteriore della macchina di Paganelli con la sua ruota anteriore di destra che si apre. Quattro (delle sette che al via componevano l'armata Fiat) spider fuori gara prima della metà della P. S. numero uno.

Stesso destino per la Stratos di Cambiaghi-Bertocci che ai primi sobbalzi sullo sterrato ha perso il cofano anteriore. Qualche problema anche per Bisulli-Rossetti che arrivano un po' lunghi e mettono due ruote sulla terra e per Barbasio-Sodano che proprio sul finire della prova bucano. Non sostituiscono il pneumatico e così limitano il danno a qualche decina di secondi. Bucano anche i Pittoni (che perdono oltre sei minuti) e devono

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

SANREMO - Ci si comincia a stupire al via: partono in 106 dei 110 che avevano verificato. Non salgono sulla pedana la Beta Coupé di Lampinen-Davenport, la BMW 2000 gr. due di Fischer-Schuren e le Ford Escort RS di Rae-Liddon e Giovanetti-Mastureo.

La prima prova è quella che cambia faccia al rally. E' la più lunga della prima tappa e comprende un po' di tutto. C'è asfalto (70%), terra salita, discesa veloce e discesa stretta. Ci si può attendere qualche abbandono, arriva invece una decimazione dei favoriti. Quattro chilometri dopo lo start Verini-Macaluso si arrampicano sopra la strada. Il tempo di



Qui sopra, breve ma positivo il debutto della Triumph Dolomite Sprint 4 valvole di Besozzi-Brusati. Purtroppo, la berlina inglese è stata costretta al ritiro per rottura di una sospensione. A destra, Ormezzano impegnato con la promettente Alfasud, fermata dalla rottura di un supporto del motore conseguente ad una toccata. La vettura è apparsa ancora migliorata



constatare i guai e devono essere rapidi a scansare la spider di Bacchelli-Scabini anche loro con dei problemi per frenare come si deve.

I quattro riescono a mettere sulla strada la macchina di Bacchelli che riparte sia pure con qualche minuto di ritardo. Fa comunque poca strada, perché l'assetto è compromesso dalla prima toccata. Qualche chilometro ed il triestino finisce contro la roccia e perde la ruota anteriore sinistra. E' a muri anche Paganelli con Russo che hanno da poco sorpassato Pinto-Bernacchini fermi per cambiare una gomma. A fatica riescono a portare lo spider in una piazzola poco distante, ma è fatica inutile.

Pinto, ripartito all'assalto, ricorda chiaramente lo spiazzo all'esterno di una curva a sinistra e decide di utilizzarlo per allargare al massimo la traiettoria. Quan-

modificare i loro piani: avevano previsto una gara inizialmente d'attacco e ora devono per forza giocare di rimessa puntando su un recupero a lunga scadenza.

Tutto bene in casa Lancia con Ballestrieri-Maiga leader davanti a Munari-Mannucci: l'andamento della gara comincia a far dimenticare l'episodio-Lampinen.

L'accoppiata Lancia tiene il campo anche nelle due speciali successive. Intanto si sono fermati anche Betti-Betti (Ascona gr. 2), Lorenzelli-Collorafi (Fiat 124 Spider) e dall'Ava-Maiga (Fulvia) ancora una volta modificati da una macchina troppo approssimativa nella preparazione. Alla P.S. n. 4, Colle del Ginestrò, tutta su asfalto finisce anche il duello in famiglia. Ballestrieri fa solo qualche centinaio di metri e dove la strada comincia a scendere leggermente tocca con la coda della Stratos all'esterno di una curva a destra

danneggiando ruota e sospensioni posteriori. Tutto è successo in fretta: in accelerazione la macchina è andata via di coda, bruscamente, quasi risucchiata dal muretto-cordolo. Uno scherzo delle gomme ancora troppo nuove e troppo fredde, oppure è stata la barra stabilizzatrice a staccarsi prima dell'urto e provocare la sbandata.

La gara ha perso un motivo di interesse. Munari laggiù in testa davanti — non di poco — al tris di Mirafiori, Barbasio-Alen-Bisulli. Il « drago » corre sul veluto (concede qualche secondo agli avversari sulla terra per non rischiare troppo la macchina e chiude all'attivo (ma sempre facendo molta attenzione ad ottenere il minimo indispensabile) sull'asfalto. E difatti ottiene il quinto tempo alla Garlenda ma è il più veloce (sia pure insieme a Barbasio che è il solo fra i su-

bi gli equipaggi penalizzati di quattro minuti visto che le penalità prese anticipando il tempo teorico vengono conteggiate doppie. Se ne sono accorti invece i piloti delle macchine successive che timbrano al momento giusto.

A questo punto nella classifica provvisoria è Barbasio ad essere primo, mentre Bisulli passa a stretto contatto con Munari, anche se a saperlo è solo quest'ultimo. Barbasio (ma non era meglio che fosse stato avvertito della sua nuova situazione?) insiste in quello che crede essere l'inseguimento alla Stratos ed è secondo nella speciale delle salse, dietro ad Alen e primo in quella successiva a Passo Prale. E' il suo ultimo successo in questo « Sanremo »: al Colle Scraivaion il motore si blocca di colpo, grippato.

Di prova in prova la classifica cambia: ora a favore di Munari, ora a favore di

## 1. TAPPA

**Monte Ceppo**, km. 17,5, tempo imposto 21' - Ballestrieri 23'16"; Munari 23'17"; Alen 24'08"; Barbasio 24'29"; Bisulli 25'31".

**Teglia**, km. 13,3, tempo imposto 16' - Munari 16'15"; Ballestrieri 16'18"; Bisulli 17'11"; Barbasio 17'14"; Alen 17'19".

**Colle d'Oggia**, km. 5,8, tempo imposto 7' - Munari 7'35"; Ballestrieri 7'35"; Bisulli 7'57"; Barbasio 8'; Pittoni 8'14".

**Ginestro**, km. 8,3, tempo imposto 10' - Munari 9'59"; Barbasio 10'20"; Alen 10'28"; Bisulli 10'29"; Pittoni 10'41".

**Garlanda**, km. 5, tempo imposto 6' - Barbasio 6'22"; Alen 6'24"; Vudafieri 6'26"; Bisulli 6'31"; Pittoni 6'36".

**Colle di Cosio**, km. 5, tempo imposto 6' - Munari 6'41"; Barbasio 6'41"; Bisulli 6'46"; Pittoni 6'50"; De Eccher 6'51".

**Le Salse**, km. 7,60, tempo imposto 9' - Alen 10'53"; Barbasio 10'54"; Bisulli 11'05"; Munari 11'13"; Pittoni 11'26".

**Passo Prale**, km. 8,3, tempo imposto 10' - Barbasio 10'51"; Munari 10'59"; Alen 11'02"; Pittoni 11'18"; Bisulli 11'18".

**Colle Scravaion**, km. 5,8, tempo imposto 7' - Munari 7'23"; Barbasio 7'37"; Bisulli 7'38"; Alen 7'39"; Pittoni 7'41".

**Pian dei Corsi**, km. 11,65, tempo imposto 14' - Alen 15'59"; Munari 16'07"; Bisulli 16'12"; Pittoni 16'24"; De Eccher 16'47".

**Santuario**, km. 5, tempo imposto 6' - Alen 6'27"; Bisulli 6'44"; Munari 6'51"; Pittoni 7'; Liviero 7'02.

**Colle Giovetti**, km. 6,6, tempo imposto 8' - Alen 8'52"; Pittoni 9'11"; Bisulli 9'14"; De Eccher 9'20"; Vudafieri 9'30".

**Colle S. Giacomo**, km. 7,5, tempo imposto 9' - Bisulli 9'38"; Alen 9'42"; Munari 9'52"; De Eccher 9'58"; Brambilla 10'26".

**Passo Prale**, km. 8,3, tempo imposto 10' - Munari 10'39"; Alen 10'54"; Bisulli 11'10"; Liviero 11'29"; Sciascia 11'56".

**Colle Scravaion**, km. 5,8, tempo imposto 7' - Munari 7'11"; Alen 7'23"; Bisulli 7'28"; Liviero 7'54"; Sciascia, Brambilla e Fagnola 8'01".

**Pian dei Corsi**, km. 11,65, tempo imposto 14' - Alen 16'03"; Munari 16'04"; Bisulli 16'04"; Brambilla 17'15"; Vudafieri 17'19".

**Santuario**, km. 5, tempo imposto 6' - Alen 6'22"; Bisulli 6'32"; Munari 6'45"; Liviero 7'07"; Sciascia e Vudafieri 7'08".

**Colle Giovetti**, km. 6,6, tempo imposto 8' - Munari 8'33"; Alen 8'47"; Bisulli 8'51"; Liviero 9'17"; Vudafieri 9'23".

**Colle S. Giacomo**, km. 7,5, tempo imposto 9' - Bisulli 9'33"; Alen 9'50"; Munari 9'55"; Fagnola 10'30"; Presotto, Brambilla e «Bancor» 10'31".

**Le Salse**, km. 7,5, tempo imposto 9' - Bi-

sulli 11'09"; Alen 11'12"; Munari 11'27"; Liviero 11'55"; Presotto 12'.

**Colle di Cosio**, km. 5, tempo imposto 6' - Alen 6'17"; Munari 6'22"; Bisulli 6'28"; Chianea 6'47"; Presotto 6'50".

**Garlanda**, km. 5, tempo imposto 6' - Alen 6'35"; Bisulli 6'38"; Liviero 6'50; Munari 6'55"; Presotto e Morielli 7'07".

**Colle d'Oggia**, km. 5,8, tempo imposto 7' - Munari 8'14"; Alen 8'43"; Bisulli 8'47"; Presotto 9'11"; Liviero 9'17".

**Teglia**, km. 10, tempo imposto 12' - Munari 13'47"; Alen 14'11"; Bisulli 14'13"; Liviero 14'43"; Presotto 15'08".

**Monte Ceppo**, km. 17,5, tempo imposto 21' - Alen 24'52"; Munari 25'38"; Bisulli 26'04"; Fagnola 27'40"; Liviero 27'44".

## 2. TAPPA

**S. Romolo**, km. 8,3, tempo imposto 10' - Munari 10'21"; Alen 10'40"; Bisulli 10'49"; Sciascia 11'17"; «Iccudrac» 11'34".

**Gouta**, km. 30, tempo imposto 36' - Alen 37'27"; Munari 38'01"; Magnani 39'42"; «Iccudrac» 40'03"; Bisulli 40'20".

**Ghimbegna**, km. 25, tempo imposto 30' - Alen 32'15"; Munari 32'45"; «Iccudrac» 34'42"; Bisulli 35'12"; Mehta 35'27".

**Teglia**, km. 13,30, tempo imposto 16' - Bisulli 16'52"; Munari 16'53"; Alen 17'; «Iccudrac» 18'26"; Mehta 16'36".

**Colle di Cosio**, km. 9,15, tempo imposto 11' - Munari 12'; Alen 12'07"; Bisulli 12'09"; «Iccudrac» 13'13"; Del Prete 13'23".

**Colle d'Oggia**, km. 9,15, tempo imposto 11' - Munari 12'38"; Bisulli 12'49"; Alen 12'59"; Del Prete 14'08"; Mehta 14'12".

**Ceriana**, km. 11,6, tempo imposto 15' - Munari 15'; Bisulli 15'04"; Alen 15'09"; Sciascia 16'04"; «Iccudrac» 16'11".

**Gouta**, km. 30, tempo imposto 36' - Bisulli 37'38"; Munari 37'56"; Mehta 39'49"; Errani 40'06"; Morielli 40'27".

**Monte Ceppo**, km. 17,50, tempo imposto 21' - Bisulli 22'46"; Munari 23'36"; Mehta 23'46"; Fagnola 24'41"; Isnardi 25'07".

**Colle d'Oggia**, km. 9,15, tempo imposto 11' - Bisulli 12'52"; Munari 13'12"; Mehta 13'46"; «Iccudrac» 13'59"; Fagnola 14'04".

**Colle di Cosio**, km. 9,15, tempo imposto 11' - Bisulli 12'45"; Mehta 13'03"; Munari 13'11"; Fagnola 13'22"; Sciascia 13'23".

**Teglia**, km. 10, tempo imposto 12' - Sciascia 14'18"; Mehta 14'23"; Bisulli 14'27"; «Iccudrac» 14'29"; Fagnola 14'45".

**Langan**, km. 23,30, tempo imposto 28' - Mehta 32'24"; Bisulli 32'35"; «Iccudrac» 32'48"; Fagnola 33'43"; Errani 33'51".

Bisulli finalmente messo al corrente della sua posizione. La condotta di Munari-Mannucci è comunque un capolavoro di accortezza. Resistono alla tentazione di ristabilire le distanze per non chiedere tutto alla Stratos almeno fino alle ultime battute della prima tappa. Nelle tre prove conclusive aumentano il ritmo, recuperano qualche secondo di svantaggio e chiudono in attivo di un minuto e dodici secondi su «Bisullaz».

Fra gli altri (attesi) protagonisti molti si erano fermati per strada. Abbastanza presto la Triumph Dolomite di Besozzi-Simoni costretta al ritiro senza aver fatto vedere molto per la rottura della sospensione anteriore destra e la Alfetta di Trombotto-Zanchetti prima ritardati e poi appiattiti dalla rottura della cinghia

Fagnola-Novarese anche loro su una 1900 curata da Conrero.

La tappa finale. Non ripartono in due, Chianea-Chianea (Opel Ascona) e Gaggero-Rossi (Fiat Abarth spider) entrambi arrivati con qualche minuto di ritardo al via. Dopo la speciale di S. Romolo (tutta asfalto) vinta da Munari ci si aspetta l'attacco della Fiat sul Gouta. Del fondo di questa prova se ne è discusso per giorni: anche dopo qualche lavoro fatto fare dagli organizzatori, resta la prova più impegnativa per tutto ciò che riguarda sospensioni e supporti. Parte all'arrembaggio «Bullit» Bisulli (questa volta senza «Attila» Zanucoli ancora ingessato dopo il volo di S. Martino e assai ben coadiuvato da Checco Rossetti) ma buca quasi subito, perde

decimi assoluti a quel punto con la Alfesud devono fermarsi subito dopo, una toccata per la rottura del supporto motore. Vudafieri-Fei con la Porsche ex De Eccher rompono il comando dell'acceleratore e Liviero sgrana un semiase.

Salta anche uno dei residui duelli (a distanza) alle spalle dei «Big». Presotto alla quarta prova, il Teglia, tocca col muso rompe le sospensioni. Per il veneto il primo ritiro della stagione, per Fagnola il comando del gruppo uno. Il ritmo della gara rallenta inesorabilmente: ciascuno ormai sembra pago del risultato e si tira ad arrivare. Ancora tre speciali in cui non succede nulla o quasi e si torna al Gouta. Alen perde la ruota anteriore destra insieme al disco dei freni e parte della sospensione verso metà



## La decimazione

## CONTINUAZIONE DA PAG. 41

Così non accadrebbe nemmeno che il colaudatore, Giorgio Pianta (braccio destro dell'ing. Lampredi e vicepresidente ANCAI) si precipitasse a Sanremo per stigmatizzare la denuncia dei piloti sul giallo-dei-freni. Uno di essi, su cui l'Alfa Romeo è pronta a mettere un'ipoteca, ha detto: «Se c'ero io in sala stampa quando ha fatto quella dichiarazione, Giorgio Pianta non avrebbe pronunciato quelle parole che avete sentito».

Comunque non c'è da fare drammi, come non ne hanno fatto in casa Lancia Munari e Mannucci nel momento in cui hanno saputo (in ritardo) che la loro Stratos, impegnata in una difficile caccia alle Ligier nel Tour de France era stata riparata alla meglio dopo un'assurda caduta dalla bisarca prima del via! Ma sono drammi che non debbono ripetersi. I rally sono un indubbio e insostituibile banco di sperimentazione ed è giustificato quindi il fare prove e tentativi, ma non alla cieca...

E infine, un interrogativo: è possibile che con sette 124 Abarth alla partenza non si sia pensato di catechizzare in qualche modo i piloti, di invitarli ad una tattica in chiave mondiale, di proibire la lotta in famiglia? A ciascun equipaggio era stata data viceversa ampia facoltà di correre il proprio rally, anche se era stata fatta una discutibile discriminazione affidando ad Alen, Bisulli, Paganelli e Venini il motore due valvole, di 10-15 CV meno potente del quattro valvole.

A questo punto auspichiamo che l'ing. Lampredi faccia, già prima della trasferta americana, l'appello ai suoi piloti, il punto della situazione (con l'aria che tira si potrebbe fare ancora in tempo a... perdere il mondiale marche) che chiarisca una volta per sempre i rapporti — anche di fiducia — tra l'Abarth ed i piloti, investendo di autorità appena sufficiente una persona che abbia le funzioni vere del direttore sportivo. E ancora: l'ing. Russo, il responsabile tecnico viaggiante, perché prima di prendere una decisione o di provvedere ad una semplice modifica deve prima telefonare a Torino? E' un altro mistero, o solo piuttosto un semplice punto di domanda.



Nella speciale del Colle del Ginestro, finisce anche il Sanremo di Ballestrieri. Nella foto, vediamo l'attimo successivo l'impatto della sua Stratos con un solido muretto: la sospensione sta per rompersi ed il cofano sta per saltar via. Nella foto sopra a destra, la Lancia Beta coupé che Mehta e Drews hanno portato in fondo

dell'iniezione. Un po' più tardi, verso la metà della tappa, Leo e Serena Pittoni (rottura del radiatore dell'olio), De Eccher-Salvador (differenziale) Carello-Baron, la Beta dei quali ha perso una ruota per lo svitamento dei bulloni, e Bossetti-Mannini (ancora Beta) per rottura di un braccetto. Ancora dopo si era fermato Brambilla, con Mosconi sulla solita Fulvia-Jolly, cui si è rotto un braccetto delle sospensioni.

Al primo traguardo sanremese quindi Munari in testa, Bisulli a 1'12", Alen (penalizzato anche per partenza anticipata) (evidentemente il Finnico non era abituato a certi «via» malamente accennati che si vedono spesso nei nostri rallies) a 3'13". Subito dietro a questo terzo Liviero-Cernigai (Porsche Carrera), Presotto-Vanzi (Ascona) ottimi primi nel gruppo uno con 1'36" di vantaggio su

tre minuti e... addio sogni di gloria.

Per chiarire ancora la classifica ripete l'esperienza nella prova successiva: altri tre minuti persi che lo retrocedono al terzo posto dietro ad Alen che alla sua prima esperienza italiana sta andando davvero forte. Vincitore sia nella seconda che nella terza speciale. In queste due prove il finlandese ha guadagnato poco più di un minuto a Munari, prudentissimo sulla terra di Gouta e in difficoltà con il motore spesso a cinque a Passo Ghimbegna.

Lo stato d'allarme in casa Lancia dura comunque poco perché la Stratos ritrova il suo suono regolare e si continua col solito ritmo. Il Gouta (che sarà affrontato una seconda volta nella notte) non ha messo k.o. la Stratos ma c'è chi ne ha pagato la durezza (del fondo) e le buche. Ormezzano e Cartotto addirittura

della prova. Arriva da funambolo fino all'assistenza Fiat su tre ruote sperando in un miracolo dei meccanici che non può verificarsi. Il biondo Marku torna in albergo abbattuto. Dice «Sorry» all'ing. Russo e «un altr'anno tornerò per vincere questo rally» agli organizzatori.

La gara è proprio finita: Bisulli per non correre rischi si ferma a sostituire la leva del cambio e «paga» qualche minuto ad un controllo. Pur di non rischiare un secondo posto che alla Fiat porta un po' di respiro nella classifica mondiale. Alla tredicesima ed ultima speciale l'ultimo ritiro. Sono Sciascia-Bullani, vincitori nella P.S. precedente, a fermarsi con la Stratos contro un muretto mentre cercavano di bissare il successo personale.

Guido Rancati

I. c.

# Duelli suspense nella nuova pista piemontese

## Ressa di folla a Moncalieri

MONCALIERI - Ressa di pubblico che conferma il successo della specialità e della nuova pista di autocross posta strategicamente a qualche passo da Torino. Assente Ballestrieri, non sono mancati certo i temi agonistici succulenti.

Nella classe fino a 700 cc vince Ferreri che va in testa dopo una lotta durata tre giri davanti a Fassio, partito molto bene in testa. Nella classe fino a 1000 cc carambole multiple con Fissore su Abarth preparata da Bernocco campione assoluto e vincitore del Trofeo, che danneggiato recupera con furia dall'ultimo posto.

Prototipi fino a 1000. Monologo del bravo Brusaschetto su 500 DKW autopreparata, mentre Negro protegge il compagno di scuderia.

Nella classe 1300 cc scatto bruciante dalla seconda fila di Fissore che con l'Abarth 1300 preparata sempre da Bernocco a trazione posteriore brucia tutte le trazioni anteriori di Marengo e Tortone e Zuccarello.

Nella oltre 1600 Crismani con una Fulvia HF ex-Casa vince al risparmio davanti a Deila e Borra, mentre la Cerrato regola la Luchino. Nei prototipi oltre 1000 Vicario parte al comando ma Negro lo brucia subito. Zocca partito male recupera e ottiene il secondo posto.

6. PROVA AUTOCROSS TROFEO SAVARA - Moncalieri, 22 settembre 1974

LE CLASSIFICHE

**Classe 700:** 1. Luigi Ferreri (500-700) 10'25"6; 2. Fassio 10'30"6; 3. Ferrero 10'53"2; 4. Deila 11'02"9; 5. Bordone 11'12"1 a 1 giro.

**Classe 1000:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1000) 11'02"3; 2. Sanguini (600-1000) 11'06"4; 3. Amerio (850) 11'09"8; 4. Deila (500-850) 11'35"2; 5. Merlino (Abarth 1000) 12'06"2.

**Prototipi 1000:** 1. Paolo Brusaschetto (500 DKW) 10'09"4; 2. Tuis (500 DKW) 10'23"7; 3. Rosso (500 DKW) 11'14"9.

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1300) 9'42"7; 2. Negro (Alfasud) 9'44"1; 3. Marengo E. (Fulvia HF 1300) 9'50"3; 4. Zuccarello (128 coupé) 10'22"3; 5. Ferrando (Renault Gordini) 10'27"6.

**Classe 1600:** 1. Roberto Crismani (Fulvia HF) 9'42"8; 2. Deila (Fulvia) 9'54"1; 3. Venturi (Fulvia) 10'36"7.

**Classe oltre 1600:** 1. Aldo Borra (HF) 9'59" e 3; 2. Ferruti (Alfa GT) 10'32"6; 3. Tadone (HF) 10'33"2; 4. Luisella Cerrato (HF) 10'48"7; 5. Giovanna Luchino (HF) 10'49"4.

**Prototipi oltre 1000:** 1. Franco Negro (500 DKW) 9'39"3 (miglio tempo della giornata); 2. Zocca (500 DKW) 9'56"2; 3. Turco (850-1600) 10'07"8; 4. Perosino (500 DKW) 10'12" e 5; 5. Bocchino (Ford Anglia) 9'40"3 a 1 giro; 6. Amerio (500 DKW) 9'55"7 a 1 giro; 7. Boni (500-128) 11'08"8 a 1 giro.

**Prototipi tubolari:** 1. Vicario (Lancia iniezione) 9'57"3.

TROFEO SAVARA

CLASSIFICA FINALE

**Classe 700:** 1. Luigi Ferreri p. 80; 2. Fassio 80; 3. Ferrero 60; 4. Deila 40; 5. Dotta 34; 6. Bordone 28; 7. Abrate 26; 8. Tachis 18; 9. Roasio 16 10. Scanavino 15; 11. Favaro 15.

**Classe 1000:** 1. Giuseppe Fissore p. 120 (vincitore assoluto Trofeo Savara); 2. Amerio 47; 3. Ciravegna 38; 4. Donega 33; 5. Lentini 24; 6. Sanguini 21; 7. Brangero 20; 8. Lavazza 15; 9. Carena 12; 10. Trapani 10.

**Prototipi 1000:** 1. Paolo Brusaschetto p. 115; 2. Rosso 45; 3. C. Amerio 42; 4. Tuis 39; 5. Mocco 38; 6. Barbero 36; 7. Boscaro 25; 8. Negro 20; 9. S. Amerio 10; 10. Merlino

**Classe 1300:** 1. Marengo p. 71; 2. Fissore 68; 3. Ford 43; 4. Zuccarello 41; 5. Tortone 40; 6. Negro 35; 7. Marco Domenico 32; 8. Crismani 20; 9. Reita 18; 10. G. Marengo 16; 11. Isoardi 15; 12. Chiantore 8; 13. Alocco 6; 14. L. Cerrato 4.

**Classe 1600:** 1. Alfredo Venturi p. 76; 2. Crismani 74; 3. Deila 73; 4. Ballestrieri 40; 5. Isoardi 35; 6. Boretto 20; 7. Giovanna Luchino 10; 8. Tadone 10; 9. Domenico Marengo 8.

**Classe oltre 1600:** 1. Aldo Borra p. 100; 2. Berruti 60; 3. Giovanna Luchino 52; 4. Luisella Cerrato 24; 5. Boccardo 22; 6. Badarello 20; 7. Cambiaghi 15; 8. Reda 15; 9. Tadone 12; 10. Scanavino 12; 11. Laforale 12.

PROTOTIPI TUBOLARI

1. Montagna p. 40; 2. Vicario 20; 3. Lavallo 15.

**Prototipi oltre 1000:** 1. Franco Negro p. 75; 2. Bocchino F. 47; 3. Perosino 45; 4. Amerio 40; 5. Zocca 38; 6. Boni 34; 7. Guidetti 24; 8. Bocchino L. 20; 9. Turco 12; 10. Lisa 10; 11. Borghese 6.

## STOCK « accessi » DIMITRIO vince quasi a notte

EMPOLI - 34 vetture hanno dato vita a Empoli ad una entusiasmante prima Coppa Lloyd Europeo Assicurazioni, disputata dalle vetture stock su quattro batterie più due maniche di recupero e una finalissima conclusasi al calar della sera. Alla conclusione di una combattutissima finale ha prevalso Salvatore Dimitrio davanti allo sfortunato Zanoni e al bravo Degli Innocenti. La prossima manifestazione è in programma domenica 13 ottobre alle ore 14,30 a Empoli.

LA CLASSIFICA

1. Dimitrio, giri 40 punti 9; 2. Zanoni, giri 39 p. 6; 3. Degli Innocenti, giri 38 p. 4; 4. Parri Angelo p. 3; 5. Baldasseroni giri 38, p. 2; 6. Montanelli, giri 37 p. 1; 7. Terrini; 8. Diazzi; 9. orri; 10. Innocenti.  
**Classe super:** 1. «Ruota Gialla» p. 9; 2. Secchini p. 6; 3. Fangareggi 4; 4. Fregni n. 3.  
**Classifica Trofeo dopo la 7. gara:** 1. Dimitrio p. 51; 2. Zanoni 41; 3. Meschairs 30; 4. Alberta 18; 5. «C. Ontario» 15; 6. Degli Innocenti 14; 7. Occupati 11; 8. Banti M. 10; 9. Diazzi 10.



● Sulla pista di Autocross di S. MARTINO di FERRARA si è svolto il 1. Trofeo Superlamp, valevole come 9. prova del campionato italiano autocross. Alla presenza di un folto pubblico e del presidente della Federazione geometra Renato Balzano si sono alternate le 74 vetture che hanno dato vita alle 5 gare in programma. I vincitori delle rispettive classi sono stati Negro su 500 DKW (1. classe) poi Bergomi su Fiat 128 (2.), Bellina su VW 1300 (3.), Ferrari su Citroen 1900 (4.) e Lusenti sulla Maserati 4700.



## La MASERATI-cross vince comunque

LA SPEZIA - Quei «pazzi» dell'autocross hanno rifatto la loro apparizione sulla pista di Bottagna per la disputa del 1. Trofeo Gargioli. Alla manifestazione organizzata dalla scuderia Golfo dei Poeti con la supervisione di Pietro Terenziani, hanno assistito oltre tremila persone asseragliate all'uscita della curva box, certamente il punto più spettacolare della pista.

Nel gruppo 1, dopo emozioni a non finire per la lotta serrata fra Trio e Saracchi, il primo, approfittando di un capottamento del reggiano, prendeva nettamente la testa per non più lasciarla vincendo con netto margine. Al secondo posto riusciva a piazzarsi Saracchi che rimesso in pista riusciva giro per giro a colmare lo svantaggio. Un altro reggiano al terzo posto Ponti autore di una bellissima rimonta dopo una infelice partenza. Nel gruppo 2 successo del reggiano Minghini che senza il pericolosissimo Chierici, tolto di gara dalla rottura del cambio, non ha avuto avversari di rilievo, fatta eccezione per lo spezzino Battistoni che è giunto alle spalle del vincitore con un distacco di 30".

Nel gruppo 3 lotta piena di colpi di scena fra Terenziani, Favero e Cioci che alternativamente si presentano in prima posizione sulla dirittura di arrivo; ma il nervosismo nei tre gioca un ruolo importante e ne approfitta lo spezzino Federici che si aggiudica la vittoria precedendo di oltre un minuto Favero. Nel gruppo 4 al via scattano Magnani, Botti e Terenziani. Alla prima curva Magnani sfrutta uno sbandamento di Botti costretto a percorrere una decina di metri su due ruote per non capottare e s'involta verso la vittoria invano ostacolato da Terenziani.

Nel gruppo 5, assente il campione d'Italia Fontanili ricoverato in un ospedale a Bologna per un incidente stradale in moto, la sua Maserati Lusenti a 4 ruote motrici è stata portata alla vittoria dal consocio Maioli che nell'occasione ha battuto tutti i primati della pista. Degni emuli del vincitore sono stati Terenziani e Magnani che

si sono dati un'accanita battaglia risoltasi in favore del primo per il mitro del Magnani.

1. TROFEO GARGIOLI - Pista autocross di Bottagna

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

1. Trio (Hilman) 9'20"36; 2. Saracchi (Abarth) 10'00"42; 3. Ponti (Fiat) 10'07"49; 4. Furlotti (Fiat) 10'08"68; 5. Cerretti (Panhard) 10'11"52. **Giro più veloce:** il 2. di Saracchi in 53"51".

GRUPPO 2

1. Minghini (NSU Prinz) 9'10"03; 2. Battistoni (Volkswagen) 9'46"48; 3. Calzolari (Abarth 1000) a 1 giro; 4. Zangani (NSU Prinz) a 1 giro; 5. Chierici (Simca 1300) a 4 giri; 6. Trio (Hilman 875) a 4 giri; 7. Cerretti (Ford 1200) a 5 giri. **Giro più veloce:** il 9. di Minghini in 53"13".

GRUPPO 3

1. Federici (NSU Prinz 1000) 9'49"22; 2. Favero (Ford Cortina) 9'50"45; 3. Cioci (Volkswagen 1500) a 1 giro; 4. Terenziani (Ford 1500) a 5 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Terenziani in 52"04".

GRUPPO 4

1. Magnani (Citroen 1900) 9'11"09; 2. Terenziani (Citroen 1900) 9'13"88; 3. Cerretti (Lancia 1800) 9'44"52; 5. Pagani (Lancia 1800) a 2 giri; 5. Botti (Lancia 1800) a 2 giri.

GRUPPO 5

1. Maioli (Maserati-Lusenti) 4'09"23; 2. Terenziani (Citroen 1900) 4'51"06; 3. Calzolari (Abarth) 4'52"02; 4. Chierici (Simca 1300) 4'52"62; 5. Ghidoni (Simca 1300) a 1 giro; 6. Magnani (Citroen 1900) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 5. di Maioli in 47"63".

GARA DI DURATA 30'

1. Ponti (Fiat 127) km 22,100, media 41,415 kmh; 2. Minghini (NSU Prinz 1000) 21,450; 3. Tonelli (Panhard) 20,800; 4. Ghidoni (Fiat 850) 19,500; 5. Battistoni (Volkswagen 1200) 14,950; 6. Magnani (Citroen 1900) 14,950; 7. Cerretti (Lancia 1800) 9,100; 8. iVani (Simca 1300) 8,450; 9. Calzolari (Abarth 1000) 6,500; 10. Chierici (Fiat 850) 3,250; 11. Terenziani (Citroen 1900) 1,300.

SIGMA/RO UMMARINO

ti facciamo una ruota così!

ruote in lega leggera  
**mille-miglia**

**FOMB**  
FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA  
25100 - Via Scuole, 5 tel. 302281/2 - 391604

Decisa così l'attività internazionale 1975

## Severissimo il CNK

MILANO - Si è riunito a Milano il 25 settembre, il Comitato Nazionale Karting per un esame dell'attività nazionale ed internazionale ancora in atto. Naturalmente una seduta interlocutoria, e differente non poteva essere, perché ancora è tutto in forse per il 1975, se si escludono delle precise proposte della FIK portate in Comitato per l'attività internazionale 1975, dovendo essere presentate in sede internazionale il 7 ottobre a Parigi. Ha preso anche in esame i passaggi di categoria per il 1975 approvando le proposte della FIK da ratificare entro novembre.

Queste a larghe linee quanto la Federazione ha suggerito per l'attività internazionale:

- 1) Campionato d'Europa a squadre per i giovani sino a 20 anni e possibilità per ogni Nazione di designare due formazioni di 3 piloti cadauna;
- 2) politica europea della linea giovanile per i piloti sino a 20 anni;
- 3) Campionato del Mondo con rappresentative di almeno 8 piloti per ogni Nazione ed abolizione delle teste di serie;
- 4) istituzione del Campionato del Mondo Junior al posto della Coppa Junior oramai anziana come tale, dopo i felicissimi esperimenti degli ultimi anni;
- 5) istituzione di una Coppa del Mondo per la cl. 125 cc.;
- 6) esame per l'istituzione del Campionato d'Europa a squadre per la classe 125 cc.
- 7) trofei ad altissimo livello, per il gruppo dei piloti anziani e da classificare FIA.
- 8) proposte varie di modifica di qualche articolo dell'attuale regolamentazione.

**Mano pesante del C.N.K. per le punizioni proposte alla CSAI.**

Questi i fulmini: Calogero Vanaria - 1 anno di **sospensione** - circ. di lesi del 29-6-74 con decorrenza dal 29-6-74; Ghergo Paolo - 6 mesi di **sospensione** - circ. di Lamporecchio del 7-7-74 con decorrenza dal 7-7-74; Marchetti Grazioso - 2 mesi di **sospensione** - circ. di Lamporecchio 7-7-74 con decorrenza dal 25-9-74; Ercolini Rovi - 2 mesi di **sospensione** - circ. di Lamporecchio del 7-7-74 con decorrenza dal 25-9-74; Burri Maurizio - 2 mesi di **sospensione** - circ. di Lamporecchio del 7-7-74 con decorrenza dal 25-9-74. **Ammonizione** inoltre per i piloti Alberto Cavacchi, Paolo Perticarioli, Luigi Perticarioli, Scarabelli Maurolio per la gara di Fano del 7-7-74.

### Bressan vince e saluta la 2. categoria

ORZINUOVI - Su un circuito magistralmente organizzato ed ancor meglio condotto, la classe 125 dopo la esaltante performance di Magione, ha ancora una volta tenuto banco in assoluto, con l'afflusso di ben cinquanta piloti.

Dopo Magione, doveva essere la giornata magica di Perlini nella prima categoria, il pilota più in forma in questo scorcio di stagione, mentre il fanese che pur ha vinto il trofeo del più veloce, e dopo una magistrale vittoria nella prima manche, è incorso in un testa-coda. Scomparsi anche Vitali e Beppe Cavaciuti ed in difficoltà Pavesi e Cavacchi, la vittoria è andata a premiare la continuità di Gianni Baccanelli.

Dura la selezione dei 31 piloti della seconda categoria per arrivare ai fortunati e bravi finalisti. Su tutti si è imposto a conclusione Vittorio Bressan, che il prossimo anno passerà di categoria. Caldera e Frattini sono stati gli avversari più vicini e più tenaci per Bressan, che ha dovuto sudare per imporsi.

LE CLASSIFICHE

125, 1.: 1. Baccanelli; 2. Cavaciuti; 3. De Biasi.

125, 2.: 1. Bressan; 2. Caldera; 3. Frattini.

### Settimana polemica in Calabria

FALERNA - In un ambiente alquanto polemico anche a livello direttivo per via di due sospensioni a piloti si è conclusa sulla pista Giunti di Falerna la terza settimana kartistica calabrese che, indipendentemente da



**LE PROSSIME GARE** ● 11 e 12 ottobre PISTA ESTORIL - Lisbona - Eliminatorie Campionato del Mondo ● 13 - PISTA ESTORIL - Lisbona - Finali Campionato del Mondo ● 20 - PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - gara naz. cl. 100 e 125 cc ● 20 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1. prova Torneo delle Industrie ● 20 - PISTA GIALLA - Giulianova - gara naz. cl. 100 e 125 cc ● 26 - PISTA D'ORO - Roma - Campionato Italiano Scuderie e Marche cl. 100 e 125 cc; verifiche e qualificazioni ● 27 - PISTA D'ORO - Roma - Campionato Italiano Scuderie e Marche cl. 100 e 125 cc - Finali.

## Gorini, Necchi e Patrese giocano le carte mondiali

# All'Estoril per vincere

ROMA - Dal 1966, anno in cui Susy Raganelli a Copenaghen riportò il titolo mondiale, che fu il terzo per l'Italia, i nostri piloti, sempre partiti con un carico di speranze, ne sono tornati sconfitti. Sconfitte, sia pure inflitte da un mostro qual è stato il belga Goldstein, senza attenuanti. A differenza degli altri anni, il 1974, con la maturazione delle nostre leve, può e deve essere l'anno della riscossa, perché dei sei piloti della nostra rappresentativa, almeno tre e cioè Gorini, Necchi e Patrese sono i più forti in assoluto ed è, fra il nostro trio, da ricercare il campione del mondo del 1974 a meno naturalmente di deficienze tecniche durante le gare.

Noi presentiamo all'Estoril il 13 ottobre prossimo, due schieramenti, si può dire due scatole cinesi, dalle quali dovrà uscire il vincitore. Nella prima c'è Gorini, Necchi e Gabbiani per l'accoppiata motori e telai della BM, la Casa piacentina sulla cresta dell'onda per le sue ultime vittorie, nell'altra Patrese, Cheever e Rovelli per l'accoppiata Iame-Birel. Trattasi di uno scontro fra i nostri ai ferri corti oltre che per l'alloro mondiale, per gli interessi industriali e commerciali, dominanti almeno per quattro dei nostri. Uno scontro, che sarà bene sia temperato dai nostri responsabili, specie a conclusione della prima finale per imporre una certa condotta agonistica per le altre due.

Gorini e Patrese, sono le nostre teste di serie, mentre Necchi, Cheever, Gabbiani e Rovelli dovranno affrontare la snervante e pericolosa fase eliminatória per poter accedere alle finali. Diciamo pericolosa perché di circa 80 e più piloti, solo 16 o massimo 18 andranno a far compagnia alle teste di serie di tutte le Nazioni partecipanti. La fase eliminatória è molto delicata ed ha bisogno di essere condotta con molta cautela e diciamo anche con umiltà. Essere il primo o il sedicesimo è perfettamente la stessa cosa per andare alle finali.

Fattore dominante per tutti, il problema dei phon. Essere penalizzati in una gara individuale vuol dire aver compromesso il tutto sin dall'inizio ed al limite perfettamente inutile, continuare a gareggiare, se non sperando nelle altrui disgrazie. Sia ben presente questa considerazione per i nostri piloti. Il regolamento è drastico e particolarmente all'Estoril, con tanti interessi sportivi ed extra sportivi in palio, la sua applicazione sarà durissima.

Il campo avversario ci offre il belga Goldstein ritornato sulla breccia per vincere il suo quinto titolo e l'inglese Fullerton. Goldstein, che sfoglia ancora le margherite per i propulsori da usare, sarà l'avversario da battere, mentre Fullerton dopo la sua magica giornata del '73 a Nivelles, ha dato segni di non poterla ripetere anche perché non può essere ripetuta per gli avversari, la Waterloo tecnica di Nivelles 1973.

Un discorso a parte merita Cheever, che ha assoluto bisogno di caricarsi di umiltà se vuol continuare a progredire. La sua brillante ascesa in un lampo dalla terza categoria sino alla prima, faceva pensare al pur dotato pilota, un progredire altrettanto facile all'apice dei valori. Così non è stato, non è, né poteva esserlo. Deve dimenticare il « veni, vidi, vici » perché non è facile battere in un baleno piloti del calibro di Goldstein, Necchi, Gorini e Patrese, i migliori cioè del mondo. Più che il pilota deve poterlo capire il suo clan, come anche il clan di Gabbiani e lo stesso pilota, che sta percorrendo l'identica strada. Il risultato sarà solo di bruciarli se saranno mandati allo sbaraglio.

Capitolo a sé Felice Rovelli, matricola azzurra, dopo la sua superba vittoria europea nella junior. E' più riflessivo, più tattico e in cerca di migliorare cum grano salis.

Si annuncia una competizione agonistica quella dell'Estoril, molto tesa ed intessuta com'è da tanti interessi e da tanta polemica. Noi speriamo in uno scontro agonistico sia pure ad altissimo tono, e se così sarà, Gorini, Necchi e Patrese, alternateli come volete, sono i migliori tre di tutto il lotto.

tutto, ha riscosso successo sportivo e spettacolare. L'assenza di Giancarlo Vestri, perché appiedato dalla CSAI dopo i fatti di Catanzaro e di Andrea De Cesaris, ha lasciato via libera nella terza categoria a Bruno Tassone, che oltre a vincere l'ultima prova, ha riportato anche la classifica assoluta. Nella seconda categoria vittoria parziale di Coglitore su Leotta, che evidentemente ha preferito non rischiare la classifica assoluta che lo vede vincitore assoluto sullo stesso Coglitore e Nello Pizzo.

Scontata la vittoria parziale di Falerna e l'assoluta della prima categoria che è andata con un « en plein » a Vito De Bellis. Vittoria assoluta invece a sorpresa quella di Nello Pizzo nella classe 125 2. categoria con Zita e Iarrera nelle posizioni d'onore. De Pasquale, che si è rifatto a Falerna, non figura nell'assoluta per non aver partecipato alle due gare precedenti. Il romano Franco Gardelli è il vincitore assoluto della 125 prima categoria.

LE CLASSIFICHE

Classifiche gara 29-9

100, 3.: 1. Tassone; 2. Noto; 3. Canino; 4. Cilea; 5. Canino E.

100, 2.: 1. Coglitore; 2. Leotta; 3. Paoli; 4. Serra; 5. Pugliesi.

100, 1.: 1. De Bellis; 2. Di Liberto; 3. Veschi; 4. Donato; 5. Corrado.

125, 2.: 1. De Pasquale; 2. Iarrera; 3. Pizzo; 4. « Guglielmo ».

125, 1.: 1. Gardelli; 2. De Bellis; 3. Ceravolo.

Nella prima categoria vittoria a buon mercato di Gregorio su Bellini, che ogni tanto alterna delle gare alle sue mansioni di preparatore. Più distanziati Manzini e Campani. Nella 125 un simpatico ritorno alla vittoria di Gianni Mazzola.

LE CLASSIFICHE  
125, 2.: 1. Biagini; 2. Baldazzi; 3. Frattini; 4. Cammini; 5. Corradini.  
100, 3.: 1. Villa; 2. Sassi; 3. Girsendi; 4. Lusuardi; 5. Sisti.  
100, 2.: 1. Masini; 2. Perini; 3. Orsini; 4. Raimondi; 5. Bianchi E.  
125, 1.: 1. Mazzola; 2. Leviè; 3. Gregorio; 4. Cavacchi; 5. Barilli.  
100, 1.: 1. Gregorio; 2. Bellini; 3. Manzini; 4. Campani; 5. Bianchi M.

### Finalmente vince anche Naddeo

CAPRANICA - Il circuito di Capranica, che vede ogni anno il ritorno all'agonismo di piloti come Liberati, Marcelli ed altri, che quasi vivono per questa gara tradizionale dovrà essere ricordata per il ritorno alla vittoria di Giancarlo Naddeo, che dopo tanti sforzi caparbi per ritrovare se stesso ed un mezzo adeguato, è riuscito nell'intento.

Nella classe 100 1. e 2. categoria unite, ha vinto Adelchi Colangelo, che non ha avuto difficoltà a regolare Panzolini e Menoni.

La terza categoria è stata appannaggio del piccolo romano Emanuele Pirro, che dopo aver vinto la sua manche eliminatória, si è ripetuto nella finale prevalendo nettamente su Terenziano Piccirilli, vincitore a sua volta della sua fase eliminatória.

LE CLASSIFICHE

100, 1. e 2.: 1. Colangelo; 2. Panzolini; 3. Menoni; 4. Spolverini; 5. Beligni.

100, 3.: 1. Pirro; 2. Piccirilli; 3. Magnani; 4. Carlini; 5. Spinella.

125, 2.: 1. Melonaro; 2. Todini; 3. Panzolini A.; 4. Soldateschi; 5. Tarulli.

125, 1.: 1. Naddeo; 2. Todini; 3. Liberati; 4. Piccirilli; 5. Manzotti.

### Silvestri fa il bis dopo poche ore

BRESCIA - L'attività agonistica 1974 sulla pista « Mille Miglia » di Brescia procede al piccolo trotto. Un complesso di fattori esclusivamente locali l'hanno ridotta al lumicino ed in netto contrasto con quella degli anni '71, '72 e '73 conclusasi con il brillante campionato d'Europa. Pertanto anche l'ultima gara ha risentito di questo clima di quasi disarmo, anche se i piloti sono accorsi.

Nella patria della 125, una volta vivaio nazionale anche della stessa, ha fatto da padrone il « cambio » anche perché Bruno Silvestri, l'ultimo dei bresciani sulla cresta dell'onda, ha collezionato una seconda vittoria in poche ore reduce com'era da una gara notturna conclusa da vincitore. La seconda categoria della stessa classe ha fatto registrare la vittoria di Vischioni su Gatti e Caldera. Loi la classe 100 terza categoria, dominata dalla presenza di Alberto Iachelli, vincitore della prima manche, con Lazzarini a ruota. Posizioni invertite nella seconda manche. Parità di punteggio a conclusione delle gare e vittoria di Lazzarini per la miglior posizione nella seconda batteria.

LE CLASSIFICHE

125, 1.: 1. Silvestri; 2. Carrara; 3. Mazzola; 4. Baccanelli.

125, 2.: 1. Vischioni; 2. Gatti; 3. Caldera; 4. Pinzoni; 5. Boldrini.

100, 3.: 1. Lazzarini; 2. Iachelli; 3. Guerini; 4. Paderno; 5. Robazzi.

### La rivincita di Masini

REGGIO EMILIA - Walter Masini nella seconda categoria e Mauro Villa nella terza categoria, sulla pista Tricolore di Reggio Emilia, hanno avuto di che consolarsi, vincendo a piene mani dopo la battuta di arresto subita a Roma nelle prove di Campionato Italiano. Masini ha chiaramente dimostrato, vincendo le due finali, di essere stato lo sconfitto di lusso, sulla pista d'Oro. Dopo Masini si è classificato Perini mentre Bianchi è stato fermato da avarie.

Villa e Sassi, nella terza categoria, avversari di sempre sulle piste del nord Italia, quando mancano i big della categoria, si sono scontrati ancora con più ardore. Una vittoria per ognuno nelle due finali.

CLASSIFICA ASSOLUTA DOPO LE TRE PROVE

100, 3.: 1. Tassone; 2. De Cesaris A.; 3. Noto.

100, 2.: 1. Leotta; 2. Coglitore; 3. Pizzo.

100, 1.: 1. De Bellis; 2. Del Fante; 3. Ceravolo.

125, 2.: 1. Pizzo; 2. Zita; 3. Iarrera.

125, 1.: 1. Gardelli; 2. De Bellis; 3. Ceravolo.



## E' economica la F. ITALIA?

Persino per come «verifica» la CSAI (vedi caso Gunnella a Magione) c'è ormai proprio da negarlo

# Un grammo non assolve i «pistoncini del risparmio»!

Nata con i presupposti di estrema economicità, con il tempo la F. ITALIA ha in parte smentito questa fama iniziale perché i piloti si sono accorti che il costo dei prezzi di ricambio non era certo proporzionato a quello iniziale della vettura. Qualche pilota si è preso la briga di fare un conto approssimativo e pare che, rispetto al PREZZO attuale di 2 MILIONI E 250 MILA, assemblando una

Ecco dunque i fatti che ci sarebbero parsi perfino inverosimili se non avessimo visto tre dei pistoncini incriminati, restituiti al pilota di Terni dopo la verifica eseguita all'Abarth di Torino. Il primo settembre a Magione Gunnella viene sottoposto a verifica di ufficio. Visto che le gare erano terminate tardi e soprattutto che l'intervallo in vista di quella successiva era di soli sette giorni, Salvatore Geno-

vese chiedeva al commissario tecnico delegato di piombare il motore e di smontarlo soltanto dopo la gara di Monza. Di buon grado Galmanini acconsentiva e, tra un piombo e l'altro, Genovese raccontava che in occasione della gara precedente il motore aveva preso una leggera «cotta» causando un inizio di grippaggio ai quattro pistoncini (L. 20.000 cadauno). Visto che il danno non era grave e per cercare di risparmiare il preparatore romano aveva liscio leggermente i pistoncini con la tela vetrata ed un uguale lavoro era stato riservato alla testa, leggermente arcuata.

«Non si preoccupi per simili sciocchezze», fu la risposta di Galmanini ma, al contrario, di ragioni per preoccuparsi ve ne erano da vendere visto che il telegramma della CSAI parla di «testata piattata e pistoncini lavorati». Abbiamo visto questi pistoncini «colpevoli» ed in realtà più che «figli del peccato» ci è sembrato che fossero «figli del risparmio» perché le rigature del grippaggio erano ancora visibilissime come era evidente che i colpi di tela non avevano lo scopo che quello di non sostituire i pezzi.

Messi su una bilancia scelta a caso, denunciavano un peso di 549 g. per i primi due esemplari mentre il terzo pesava 550 g. esatti. La fiche richiede 550 g. con una tolleranza, certo non lieve, del 5%.

Come possa un preparatore che intenda chiamarsi tale pensare di «rubacchiare» qualche cosa con la carta vetrata su un pistoncino forse soltanto la SCT lo può spiegare. E lo stesso si può dire della testata visto che il volume della camera di scoppio, misurato con l'olio e senza pulire le evidenti incrostazioni sul cielo del pistoncino e sulla camera, risultava di 48 cc in luogo dei 45,68 richiesti dalla fiche.

Si può dire anche in questo caso chesi è cercato di frodare il rapporto di compressione? Ben vengano le verifiche ma, vivaddio, perché si deve sempre e soltanto ragionare a senso unico?

d. b.

● Questa è un po' vecchia ma tuttora valida. Marcello Gallo avendo saputo che al Mugello assieme allo sport era ammesso anche il Gr. 4 decideva di iscriversi con la sua Pantera De Tomaso. Telegramma di iscrizione, telefonata: tutto a posto. Una volta al Mugello il barbuto romano sbrigava tranquillamente le solite formalità, si presentava alle verifiche tecniche e finalmente scendeva in pista per il primo turno delle prove ufficiali: era il primo della fila. «Cosa fa lei qui con una macchina di quasi 6 litri?» si sentiva chiedere a quel punto da un commissario di box. «Come? Voglio correre, no?» — «Scherza? — riprendeva quello — Qui è ammesso soltanto il Gr. 4 fino a 2000!» Incredibile! Soltanto una persona, dopo tutta la sequenza di passaggi formali, si era accorta del madornale errore.

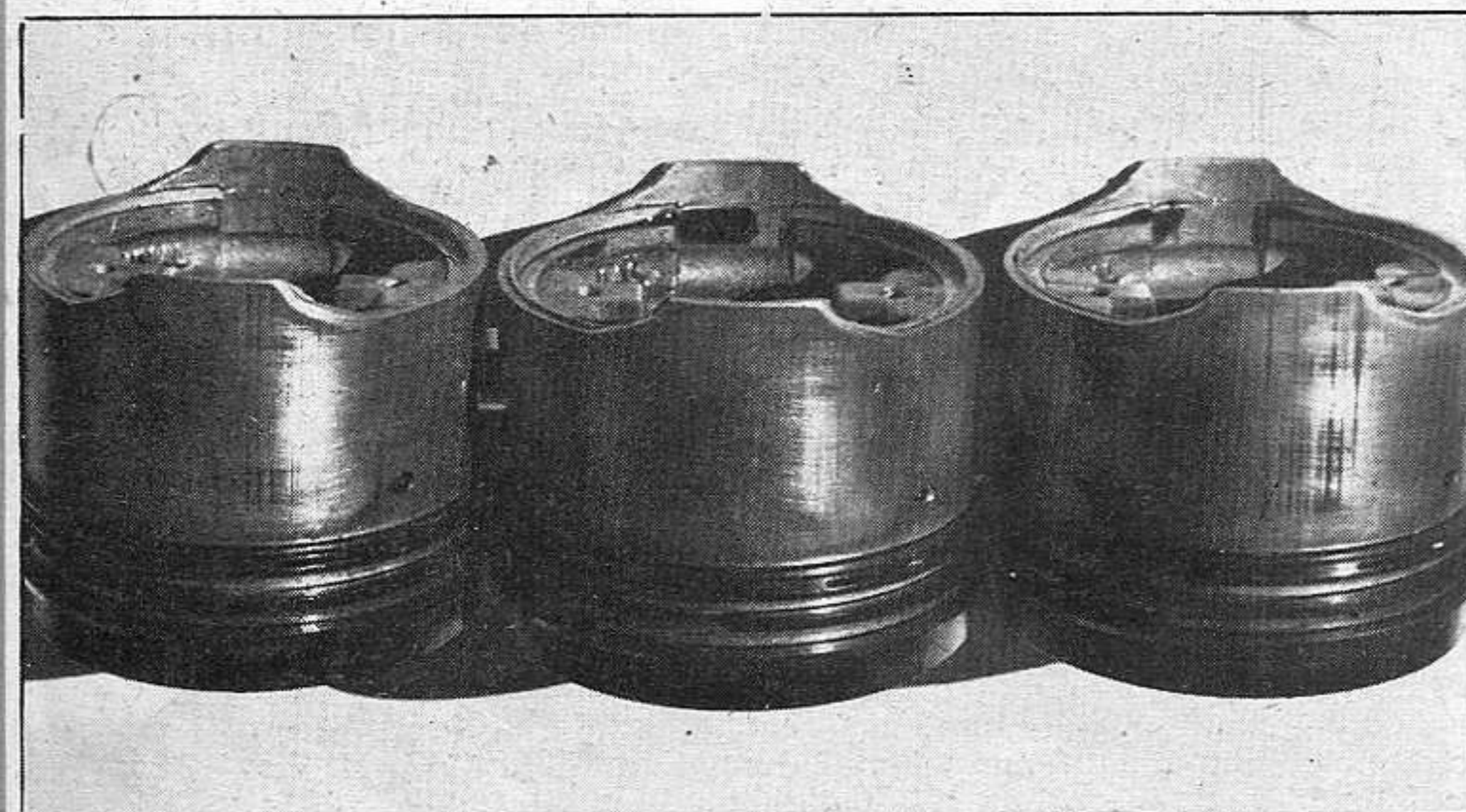
● Il dottor Alfredo Arienzo, consigliere del Tribunale Nazionale di Appello, sembra intenzionato a smentire la propria fama che lo vuole poco appassionato di corse. Dopo la sua comparsa al Gran Premio d'Italia lo abbiamo visto anche a Vallelunga, in forma privatissima e mescolato alla folla che aveva invaso la tribuna stampa. Chissà che cosa avrà pensato della F. Italia in «notturna» e di alcune tenerezze che si sono scambiate i piloti durante le gare.

Le compagnie petrolifere esagerano nel negare pompe all'autodromo

## Senza benzina niente 2 ORE a Vallelunga

ROMA - L'interessante triplice 2 Ore di Vallelunga per i gr. 2, 4 e 5 messa in cantiere dalla scuderia Gr. Piloti Romni corre il serio pericolo di non potere essere effettuata a causa di un problema in apparenza banale e che, al contrario, si sta rivelando di difficile soluzione. Sembra incredibile ma è spontaneo pensare che in Italia sia impossibile organizzare gare di durata che non abbiano risonanza internazionale perché nessuna compagnia petrolifera vuole provvedere al problema dei rifornimenti. Che cosa chiede il sodalizio romano? Soltanto un autobotte per domenica 27 ottobre oltre a due colonnine gemellari che possono essere installate facilmente (come è accaduto altre volte) in uno dei box. Le compagnie interpellate (Agip, Chevron, Esso, Gulf, Shell e Texaco) non hanno dubbi di carattere finanziario perché il servizio sarebbe gratuito, a parte il costo della benzina, ma non sono disposte ugualmente a prestare il loro aiuto. Possibile che una gara, tra l'altro organizzata da privati mossi soprattutto da spirito sportivo, debba saltare per così poco?

● Quest'anno sembrano numerosi i piloti italiani che prenderanno parte alla 9 ORE DI KYALAMI. L'organizzatore Alex de Blignault ha contattato «Gero» che correrà in coppia con il locale Keizan sulla Pantera del Jolly Club assistita da Bardelli che tanto favorevolmente impressionò lo scorso anno. Fin'ora oltre al romano ci saranno sicuramente anche Francisci e Casoni che divideranno una delle due Porsche 908/3 che appartengono a Joest.



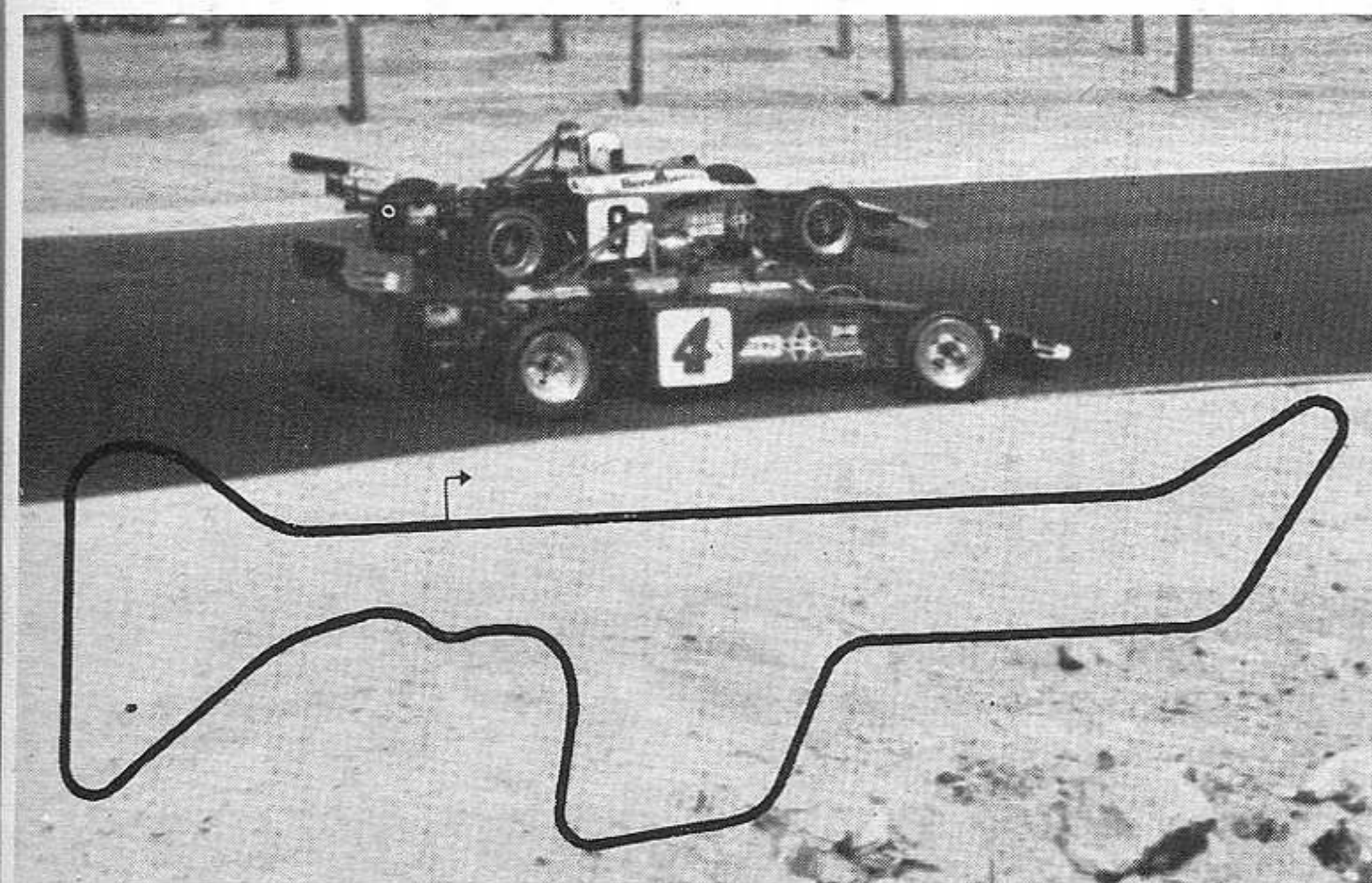
I tre pistoncini Fiat 124 Sport che sono stati contestati a Gunnella. Il suo preparatore, Genovese, li ha liscio per togliere le tracce di una grippatura. Tanto è bastato perché la CSAI non li ritenesse più in regola!

macchina con i prezzi acquistati separatamente il costo sia quasi raddoppiato. E' ovvio quindi che non pochi cerchino di limitare le spese sostituendo i pezzi soltanto quando non se ne può fare a meno ma questa politica di economia trova non pochi contrasti in seno alla SCT della CSAI.

E' dunque impossibile correre in F. Italia e contemporaneamente tenere d'occhio il portafoglio? Pare di sì visto quanto è capitato a Gunnella che è stato tolto dalla classifica della gara di Magione e rischia ora almeno un mesetto di squalifica per avere commesso la follia di non sostituire quattro pistoncini e la testa del motore che, a detta del preparatore Genovese che assiste la macchina, erano particolari che potevano essere risparmiati senza lavorazioni pericolose.

## Una BETA F.3 anche a ROMA

ROMA - Dopo Repetto, anche il romano Nandino Zedde, noto fin'ora per avere ottenuto buoni risultati in F. 850 con Nadeo, Tomassini e Venanzi, è più che mai deciso a ricavare un buon motore F. 3 partendo dal Lancia Beta. La scelta è caduta sul monoblocco della 1600 che con l'alesaggio portato ad 89 e corsa invariata (79) è stato «gonfiato» fino a 1930 cc. La testa è rimasta molto simile all'originale come dimensioni dei condotti e delle valvole mentre per le bielle si è fatto ricorso a quelle in acciaio della Dino tanto come per i pistoncini che sono quelli stampati dello stesso motore. Per il prototipo si è preferito puntare su materiale più raffinato, a cominciare dall'albero motore che sarà firmato da Gubellini. L'alimentazione è assicurata da una pompa Kugelfischer ed il particolare più interessante è la disposizione verticale dei condotti di aspirazione che, a detta del preparatore, dovrebbero migliorare la turbolenza.



Il momento-chiave della gara di F. SEAT 1800, a Calafat: all'esterno Juncadella, che ha cercato di sorprendere in staccata « Jean Claude » ma è arrivato troppo lungo, permettendo al rivale di riguadagnare la testa. In sovraimpressione, il tracciato del nuovo circuito spagnolo. In basso, un disegno in trasparenza della più efficiente SEAT 1800, la monoscocca Selex

#### DALL'INVIATO

**BARCELONA** - C'erano tutti i principali esponenti dello sport automobilistico spagnolo, dal Conte de Vilapadierna a Salvador Fabregas, più naturalmente tutto lo staff della SEAT, all'inaugurazione del secondo autodromo permanente spagnolo, a Calafat. L'occasione era perfetta per presentare anche alla stampa specializzata straniera quella F. SEAT 1800 che è ormai già adulta, dato che questa di Calafat era ormai la quarta prova del relativo campionato, dopo due manches al Jarama ed una al Paul Ricard.

I nostri lettori già conoscono (vedi AS n. 36) i particolari di questa interessante formula promozionale, che ormai sta prendendo il posto, nel cuore di appassionati e soprattutto di piloti, della Formula SEAT 1430, che quest'anno è alla sua quarta stagione. Basterà ricordare come le uniche limitazioni siano relative a motore (il 1756 cc. della 124 Sport) e a cam-

no al 25. classificato. Il primo ha infatti 44 punti, il secondo 39, il terzo 35, fino al 25. che ha un punto. Infine, la SEAT prevede premi di trasferta (130.000 lire) per le gare di campionato previsto all'estero.

La Formula 1800 insomma è nata adulta, ne fa fede il buon numero di vetture già vendute da Selex e Flash Montlhery (che costruisce su licenza i telai tubolari francesi di Tico Martini). Fra l'altro, il nuovo circuito di Calafat, a 140 chilometri da Barcellona, è una vera manna per i due costruttori, che hanno entrambi la loro sede nella capitale catalana.

Per quanto riguarda il circuito, la prima impressione è quella che sovente danno le cose terminate in fretta e furia. Il nastro d'asfalto è pronto, ma le principali infrastrutture sono da completare, così come la sicurezza della pista, per ora affidata a qualche guard-rail e ad una buona

Ci danneggia il confronto con le monoposto addestrative spagnole SEAT (leggi FIAT) già adulte nelle nuove 1800

# Un circuito per una formula

Una frenata tradisce Juncadella jr.

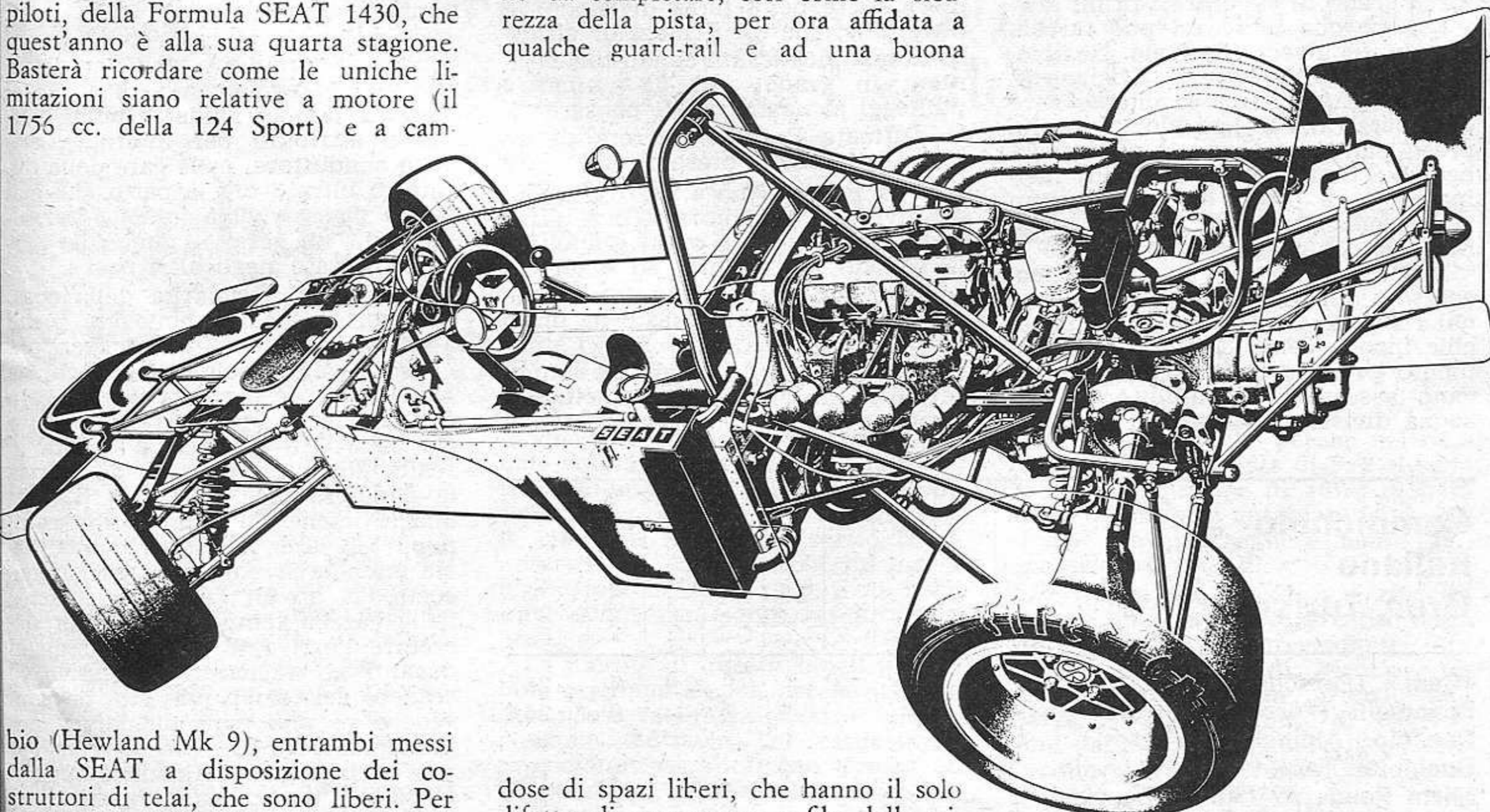
**BARCELONA** - Un buon pubblico confortato da una bella giornata di sole ma con forte vento, ha assistito alle gare di inaugurazione dell'impianto permanente di Calafat. La giornata si imperniava su una prova per le vetture della Coppa Renault TS, e su due gare per monoposto, le piccole F. 1430 e le più potenti F. 1800.

Nella gara per le F. 1430 si imponeva facilmente Van Der Hoeven, su Selex, dopo che l'unico che poteva impensierirlo, Canomanuel, si fermava dopo un paio di giri per rottura del cambio. Più combattuta la gara per le Formula SEAT 1800, con molte Selex contro poche Martini veramente competitive. Prendevano subito la testa « Jean Claude » e José Juncadella, con le Selex, mentre Villacieros (Martini) era attardato dalla bagarre iniziale, quando alla prima staccata volavano musetti e spoilers.

Canellas era fermato da un'uscita di strada senza conseguenze, mentre l'altro aspirante alla vittoria, Zapico, perdeva un giro per un testacoda e ripartiva proprio davanti ai due di testa, che correvano muso contro coda dall'inizio. Juncadella molto intelligentemente non « puntava » la vettura di « Jean Claude », che un poco alla volta dava troppa confidenza al rivale, il quale a tre quarti di corsa decideva di passare all'attacco ed affiancava in frenata al tornante la vettura di testa.

Purtroppo per il giovane Juncadella, egli frenava con un attimo di ritardo e si scompondeva quel tanto che bastava perché « Jean Claude » riuscisse ad entrare per primo nella curva. Da quel momento « Jean Claude » stava molto più attento e per Juncadella non c'erano altre occasioni di passare in testa. La gara si concludeva nell'ordine, mentre terzo riusciva a classificarsi De Villota, con l'unica Martini in mezzo ad una marea di Selex.

Marco Magri



bio (Hewland Mk 9), entrambi messi dalla SEAT a disposizione dei costruttori di telai, che sono liberi. Per il resto, limitazioni dimensionali, aerodinamiche e di pneumatici della F. 3.

Ovviamente, vi sono anche incentivi di partenza e di arrivo. Per il primo arrivato, ad esempio, c'è un premio di 270.000 lire circa, 190.000 al secondo e via via fino al decimo. Vi sono premi di partenza (75.000 lire), e premi di classifica finale, in ragione di 300 pesetas (4.000 lire) per ogni punto conquistato. C'è da precisare che i punti per ogni gara sono piuttosto alti, e vengono attribuiti fi-

dose di spazi liberi, che hanno il solo difetto di non essere a filo della pista. Infatti, è previsto in un secondo tempo un riempimento delle depressioni all'esterno delle curve.

Il tracciato è piuttosto corto e tormentato, ma in soli 2520 metri non si poteva fare di meglio. Il traguardo è situato in un rettilineo di discreta lunghezza, da 180 kmh circa per le SEAT 1800, in fondo al quale c'è un tornante in discesa molto impegnativo, sulla destra, preparato da una semicurva a sinistra proprio nel punto

di staccata. I migliori riuscivano a compierla in pieno prima di attaccarsi ai freni ed al cambio. Segue un breve allungo, una curva molto veloce sulla destra, un altro allungo ed una curva in discesa a sinistra molto difficile, anche per il cambio di pendenza. La pista prende a risalire dopo un paio di curve a destra facili, quindi troviamo una lunga « esse » sinistra-destra-sinistra che si compie in accelerazione.

Altro breve allungo in leggera discesa e difficile curva a destra, stretta ed importante per i giri-motore sul successivo breve rettilineo, in salita, concluso da un lungo curvone destrorso che immette nel rettilineo d'arrivo, preparato da una semicurva a sinistra che si percorre in pieno senza problemi. C'è un po' di tutto, pur

in così breve spazio, peccato solo che la pista sia molto stretta e di conseguenza sia piuttosto difficoltoso superare. Un altro handicap del nuovo circuito di Calafat — ma a questo è più difficile porre rimedio — è l'estrema ventosità del posto, di fronte al mare e con alle spalle una catena montuosa già dalla quale si precipitano molto volentieri raffiche di vento molto forti,

Marco Magri

GARA A CALAFAT (Barcellona), per la F. SEAT 1800 - 29 settembre 1974.

1. « Jean Claude » (Selex) 30 giri in 35'38" e 66; 2. Juncadella (Selex) 35'39"38; 3. De Villota (Martini) 36'12"25; 4. Lascato (Selex) 36'18"67; 5. Llagostera (Selex) 36'20"03; 6. Rodriguez (Selex) 36'46"98.



TROFEO FIAT

targa Agip

15-19 ottobre 1974

2°

GIRO  
automobilistico  
D'ITALIA

TORINO - Per il secondo anno, il Giro Automobilistico d'Italia sarà decisivo ai fini dell'aggiudicazione del Campionato Italiano Granturismo Speciale, di cui rappresenta l'ottava ed ultima prova valida.

E' infatti tutt'ora molto improbabile l'effettuazione della gara del 27 ottobre, al Mugello, che pure all'inizio dell'anno aveva avuto la titolazione per il campionato gruppo 4. Sarà quindi lungo gli oltre 2000 chilometri che faranno da collegamento a quattro gare in salita ed a otto prove in circuito, che Bonomelli e «Cam» si giocheranno il titolo, i soli a poterlo ancora conquistare.

Guardando la classifica aggiornata all'ultima gara effettuata, si nota come apparentemente anche Conso-

# IL TOUR italiano decide il tricolore GTS

Le ORE di Roma  
EUROPEO F. 2

GIOVEDI' 10: Prove libere  
VENERDI' 11: Primo turno: 14,30 - 15,30;  
Secondo turno: 16,45 - 17,45.  
SABATO 12: Primo turno: 14,30 - 15,30;  
Secondo turno: 16,45 - 17,45  
DOMENICA 13: Prove libere: 12 - 12,30  
Ore 14: Schieramento delle vetture  
Ore 14,30: partenza prima manche  
Ore 16,50: partenza seconda manche

CORSA TRICOLORE SPORT

PROVE

● Primo turno: sabato 12 - Ore 15,45 - 16,30

● Secondo turno: domenica 13 - Ore 10,30 - 11,30

PARTENZE (domenica 13)

● Classi 1000-1300: ore 15,30

● Classi oltre 1300: ore 16,10

L'ABARTH 030

solo per Pianta

Ecco  
il MOSTRO  
del  
GIRO



Ecco la prima foto della vettura più attesa al Giro d'Italia, che si svolgerà dal 15 al 19 ottobre prossimi. Si tratta del prototipo Abarth 030, prefigurazione dell'attesa Fiat-Abarth X-1 20. Nella versione corsaiola, la carrozzeria di Pianta è stata modificata sia anteriormente, per lo spoiler ed i fari, che nelle fiancate, adattate a carenare i grossi racing.

Alla guida della 030 sarà Giorgio Pianta, collaudatore ufficiale dell'Abarth. Queste le principali caratteristiche del «mostro», che nella versione di serie sarà dotato del motore Fiat 4 cilindri bialbero 2 litri:

Motore Fiat 130 6 cilindri a V, centrale longitudinale; alesaggio 102, corsa 71; cilindrata totale 3400. Potenza a 6000 giri: 285 CV. Cerchi anteriori 9x13, posteriori 12x13. Freni a disco sulle quattro ruote. Passo 2296, carreggiata ant. 1516, post. 1596. Peso 910 kg.

Fra le altre iscrizioni interessanti, dopo quella di Merzario con la Stratos 4 valvole del Jolly Club, quella dei piloti Autodelta De Adamich, Facetti e Venturi, con la GTV gruppo 1.

lo, Cucinotta e Mirto Randazzo siano in grado di superare i primi due.

L'unico che in teoria può farcela ancora è invece Raffaele Restivo, che con una vittoria di divisione al Giro raggiungerebbe le cinque gare effettuate (alla Coppa Florio non ha preso punti ma c'era), e supererebbe sia «Cam» che Bonomelli nell'ipotesi — è ovvio — che il primo non prenda neppure un punto, e che il secondo non ne prenda almeno 2.

Riflettendo con più calma sul meccanismo dei punteggi, a prescindere dal risultato finale, si notano parecchie incongruenze. Infatti, il regolamento prevede che i punteggi vengano assegnati, nell'ambito di ciascuna divisione, in base al risultato

effettivo, compresi i conduttori stranieri. Ed è nella terza divisione, la oltre 2000, che c'è il maggior afflusso di qualificatissimi conduttori stranieri, in grado così di «rubare» punteggi ai nostri. Basti pensare alle raffinate Porsche Carrera di inglesi e tedeschi presenti alle gare

Nella prima (fino a 1300) e seconda divisione (la fino a 2 litri, novità di quest'anno), i piloti italiani se la vedono fra di loro, ed è un bel sollievo non avere a che fare anche con piloti stranieri. Questo ha finito per favorire decisamente «Cam», con la Porsche 914, mentre è ammirevole la costanza di Bonomelli, costretto a fare a gomitate con i vari

Fitzpatrick, Schickentanz, Keller, Hezemans, e via dicendo.

C'è poi la faccenda della «3 ore di Enna». A proposito della guida in coppia, il regolamento dice: «Nel caso di doppia guida, i punti verranno attribuiti per intero, a ciascun conduttore, nelle gare della durata di oltre 3 ore, a patto che ciascuno di essi abbia guidato per almeno 1/3 di gara. Il punteggio verrà dimezzato negli altri casi».

A parte la singolarità della cosa, che porta a dare punteggio pieno a chi ha vinto una gara di mezz'ora (Vallelunga), e solo metà a chi ha guidato un'ora e mezza in una gara di 2 ore e 59 minuti, resta il fatto che la 3 Ore di Enna è durata in realtà più di tre ore, per l'esattezza la bandiera si è abbassata davanti alla Porsche di Bonomelli-Casoni dopo 3.01'26"6. A questo punto, basta intenderci: poiché la norma consueta (24 ore di Le Mans a parte) nelle gare a tempo è quella di decretare l'arrivo al primo passaggio davanti al traguardo successivo lo scadere del tempo previsto, bisogna vedere se una gara dichiarata nominalmente di tre ore va considerata in base alla definizione oppure in base al tempo reale impiegato.

L'orientamento della CSAI pare sia quello di attribuire punteggio pieno ad entrambi i piloti a Enna anche perché prima del via, a coloro che chiedevano assicurazioni in tal senso, direttore di corsa e delegato CSAI hanno confermato che non vi sarebbero state divisioni di punti.

Ci allineiamo a questa interpretazione, ma non crediamo che la cosa finisca qui anche per i riflessi che il fatto può avere (c'è una bella differenza fra 9 punti e 4,5) ai fini dei Trofei di classe.

## Campionato Italiano Gran Turismo

	1000 KM MONZA	1000 KM IMOLA	TARGA FLORIO	3 ORE DI ENNA	COPPA FLORIO	INTEREUROPA	VALLELUNGA	TOTALE
«Cam» (Porsche 914-2000)	—	—	3	—	9	9	4	25
Bonomelli (Porsche Carrera)	3,6	—	—	9	3	—	9	24,6
Consolo (Alpine 1300)	—	—	9	9	—	—	—	18
Cucinotta (Alpine 1300)	—	—	9	9	—	—	—	18
Mirto Randazzo (Alfa GTA 1600)	—	—	6	6	2	2	2	18
Restivo (Porsche Carrera)	—	—	9	6	—	2	—	17
«Apache» (Porsche Carrera)	—	—	9	6	—	—	—	15
Barraco (Alpine 1800)	—	—	—	9	—	—	6	15
Chiaromonte (Alpine 1800 e 1300)	—	—	—	9	—	—	4	13
Capra (Porsche Carrera)	—	—	6	4	—	—	—	10
«Tambauto» (Porsche Carrera)	—	—	—	—	6	—	4	10
De Luca (Alfa GTA 1600)	—	—	9	—	—	—	—	9
La Mantia (Alfa GTA 1600)	—	—	9	—	—	—	—	9
Casoni (Porsche Carrera)	—	—	—	9	—	—	—	9
Mola (Porsche 914-2000)	—	—	—	—	—	9	—	9
Furnera (Fiat X-1/9 1300)	—	—	—	—	—	9	—	9
Zuercher (Fiat X-1/9 1300)	—	—	—	—	—	9	—	9
Righetti (Alpine 1800)	—	—	—	—	—	—	9	9

Depailler	March BMW
Stuck	March BMW
Jabouille	Elf 2 BMW
Leclere	Elf 2 BMW
Arnoux	Elf 2 BMW
Tambay	Elf 2 BMW
Merzario	Osella
Brambilla	March BMW
Martini	March 742
Serblin	March BMW 742

## Il G.P. ROMA F. 2 di domenica vedrà 11 italiani nella mischia

Pesenti Rossi	March BMW 742	Siegrist	Vileda Brabham
Truffo	March BMW 742	Ertl	Chevron B 27
Flammini	March BMW 742	Bozzetto	March BMW 742
Binder	March BMW 742	Amweg	Vileda March BMW
Dubler	GRD Ford	Vonlanthen	March 742 BMW

Kassel	March 742 BMW
Gubelmann	March 742 BMW
Pryce	Chevron B 27
Purley	Chevron B 27
Ortega	Surtees TS 15 A
Coulon	Surtees TS 15 A
Turizio	Surtees TS 15 A
Schafer	Pygmee MDB 18
Francisci	Brabham
Giorgio	March Holbay

# arrivano i nostri!

ROMA - Occorre andare piuttosto indietro nel tempo per trovare un Gran Premio Roma di F. 2 allettante come quello che si disputerà il 13 ottobre a Vallelunga. Questa volta la scelta della data, spesso criticata perché troppo affossata nel finale di stagione, ha dato piena ragione agli organizzatori che si sono trovati fra le mani una gara quasi decisiva per le sorti dell'Euro F. 2 '74. Con un campionato altalenante più che mai e con i due primi attori sempre ai ferri corti non è azzardato pensare che la famosa conca di Campagnano vivrà la sua giornata più eccezionale. C'è già un certo fermento anche nella sonnolenta capitale e la domanda di prammatica, è questa: «verrà finalmente il pubblico?». Dovrebbe essere questa la volta buona ma ad ogni buon conto il dottor De Luca sta muovendo mari e monti per poter tirare fuori dalla manica un asso tale da stroncare qualsiasi avversario.

Al momento in cui scriviamo non è ancora sicuro ma ci sono fondate speranze per vedere in azione a Vallelunga nientemeno che Clay Regazzoni con una March-BMW assistita dalla casa. Sarebbe veramente un bel colpo pur se i presenti sicuri permettono fin d'ora di non avere dubbi sul valore sportivo della gara. In prima fila naturalmente Depailler e Stuck con le March ufficiali che, divisi da soli otto punti, continueranno il duello personale dopo l'uno-due di Hockenheim. Motivo oltremodo interessante sarà poi la sicura presenza di Arturo Merzario con la debuttante Osella-BMW, cosa che farà felici, oltre ai curiosi che vogliono vedere all'opera la nuova monoposto made in Torino, i

pochi tifosi capitolini del pilota comasco.

Tornando agli stranieri, non vorranno certamente recitare parti di secondo piano i giovani leoni francesi (Jabouille, Leclere, e Tambay Arnoux), con le Elf-BMW edizione Schnitzer mentre con un identico motore montato sulle positive Chevron B 27 difenderanno l'onore degli inglesi Purley e Pryce.

Tra gli italiani, sarà molto gradito il ritorno di Vittorio Brambilla, vice campione '73, con la March ma la nostra rappresentativa quest'anno, con alla testa la chiacchieratissima squadra CSAI formata da Flammini e Truffo, sarà più che mai nutrita. Oltre ai «soliti» Serblin (già in prova la scorsa settimana), Martini, Bozzetto, Turizio e Giorgio, sarà della partita anche Pesenti Rossi con la March che gli ha permesso di guadagnare subito un punto nel campionato al debutto di Hockenheim. E naturalmente non vorrà mancare Francisci che è iscritto con una Brabham.

Un accenno infine ai prezzi che sono stati mantenuti a livello piuttosto popolari. Venerdì si entrerà gratis esibendo però un biglietto valido per le prove del sabato oppure per la gara di domenica. Sabato il biglietto costerà 1500 lire (prezzo unico) mentre domenica l'intero non supererà le 3500 lire ed il ridotto le 2500. Domenica si potrà accedere anche al prato ed il biglietto costerà 2500 lire (ridotto 1500). Su tutti questi prezzi verrà praticato lo sconto AUTOSPRINT di L. 500 esibendo ai botteghini dell'autodromo (attenzione: solo all'autodromo e non nelle pre-vendite dell'ACI) il tagliando stampato sul giornale.

## SERBLIN sollecito

• GABRIELE SERBLIN e Pino Trivellato sono decisi a giocare tutte le carte pur di fare una buona figura davanti al pubblico romano nella gara di Euro F. 2. Mercoledì scorso, con un anticipo di dieci giorni, si sono presentati a Vallelunga per un test di collaudo che ha visto impegnato il pilota vicentino, con la solita gialla March, per cinquanta giri esatti. Solo il buio ha posto fine alle prove ed alla fine il clan era piuttosto soddisfatto perché, nonostante le balle di paglia disposte in vista di una gara motociclistica, era stato spiccato un buon 1'11"5. Anche CARLO GIORGIO ripone molte speranze nell'ultima chance stagionale e per questo ha già saggiato la pista con la sua March-Holbay.

Il romano avrà a disposizione tre motori che la Holbay ha appositamente preparato e che mister Reed provvederà a portare a Roma: pare che con questa gara alla Holbay vogliono rimettersi di lena sul motore due litri da F. 2, abbandonato recentemente per «sanare» la situazione con il propulsore F. 3, che cominciava a prendere un po' troppe «bastonate».

## Pesa sulla corsa F. 2 romana l'assurda condizione agonistica dei «pilotini» azzurri

# Tambay e Martini dovrebbero far arrossire la CSAI...

A Barcellona, poco prima del via della gara d'esordio del Campionato europeo di Formula 2 di quest'anno, Giancarlo Martini e Patrick Tambay si vollero conoscere personalmente. «Devo cercare di batterti — disse il ragazzo di Lavezzola al coetaneo francese — perché al mio paese ho vinto la nostra formula addestrativa». «Per dirti la stessa cosa — rispose il francese — perché per accontentare i miei tifosi e chi mi aiuta devo cercare di finire sempre davanti a te».

In quella occasione l'italiano si comportò meglio del francese, ma l'episodio ci è tornato alla mente ad Hockenheim, alla partenza della terz'ultima prova del campionato. Tambay, in prima fila con la sua Elf accanto a Jabouille, era ancora pimpante per la prima vittoria in F. 2 che aveva ottenuto una settimana prima a Nogaro. Martini, invece, era solo in sesta fila. Non ostante ciò era contento perché osservando la situazione di quelli che gli erano stati preferiti nella «Nazionale CSAI» — che in teoria avrebbe dovuto essere il gradino successivo per

il vincitore della formula promozionale voluta dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana —, non poteva che commentare: «Meno male che non mi hanno scelto come azzurrino...! Almeno così anche se poche, perché devo pagare di tasca mia, alcune gare sono riuscito a farle».

La morale di questo lungo preambolo è troppo amara perché ognuno non possa facilmente trarne la conclusione. Tuttavia, la «contestazione» clamorosa di Duilio Truffo ad Hockenheim, con quella vettura riportata ai box all'inizio della prima manche di gara, riflesso bruciante di uno stato d'animo che oltre al torinese agitava anche Flammini, necessita di un ulteriore approfondimento.

Non solo perché c'è l'amarezza di vedere come gli altri riescano a fare dei programmi ed a portarli a termine e se non basta l'esempio francese con quel Tambay assieme ad altri quattro piloti d'oltralpe nelle prime tre file dello schieramento, si pensi al lancio promosso dai tedeschi di Mass e Stuck, (tramite Ford

e BMW), ma anche perché nel naufragio della nazionale di F. 2 ci sono delle colpe precise di cui i responsabili dello sport automobilistico nazionale devono rendere conto agli appassionati italiani.

Perché se un Trivellato è riuscito con un telaio avuto in prestito dalla March, come rappresentante per l'Italia della Casa di Bicester, un motore comprato in proprio alla BMW, ed un contributo di otto milioni dalla ditta «Stebel», a portare Serblin ad essere il più brillante in tutte le prove dei 25-30 piloti «privati» dell'Euro F. 2; o un Martini, correndo in proprio e quindi con l'occhio ben aperto al portafoglio, è riuscito ad essere catalogato da tutti i giornali inglesi, francesi e tedeschi, come uno dei piloti più promettenti, non si riesce veramente a comprendere come la nazionale CSAI, con un bilancio di 150 milioni, abbia potuto arrivare a momenti farseschi, per non dire di

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 50

## SCONTO di 500 Lire su tutti i biglietti



a tutti i lettori di AUTOSPRINT che presenteranno questo tagliando ai botteghini dell'autodromo di VALLELUNGA domenica 13 ottobre

# Due BMW avariati bloccano il test di MISANO

Merzario non ha potuto fare nemmeno pochi giri, con l'Osella F. 2, per rottura di due motori. Come si nota, il telaio è in attesa del nuovo motore

## OSELLA F.2 capricciosa con MERZARIO



### Vendere per sopravvivere

« Tutto rimandato a Vallelunga, purtroppo — ci dice Truffo — dove vorremo essere appena Merzario torna in Italia. Solo che il tempo a disposizione sarà molto poco e ci tenevamo molto a presentarci già a buon punto con la macchina alla gara di Vallelunga. Ormai i contatti con la maggior parte dei piloti di F. 2 italiani sono stati presi: tutti vogliono vedere e provare la nostra macchina e si aspettano evidentemente subito risultati positivi. Speriamo di poterli accontentare a Roma in modo da poter deliberare definitivamente la costruzione di un certo numero di telai per far fronte alle richieste ed organizzarci per la prossima stagione. Dai primi conti che abbiamo fatto la macchina dovrebbe essere, sul piano economico, competitiva con le altre realizzazioni che si trovano sul mercato: se riusciamo a venderne un certo numero potremo prevedere per un'assistenza diretta e pensare seriamente ad una F. 2 ufficiale. Come è noto la tentata operazione Beta-Brambilla è sfumata.

### Lo scandalo azzurro

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

peggio, tipo Mugello od Hockenheim.

In Germania, Maffezzoli con quella incauta reazione (« Faremo provare la macchina di Truffo ad un altro pilota, per vedere se è proprio la vettura che non va ») ha solo gettato benzina sul fuoco, non schiumogeno. Si potrebbe credere — anche se non è vero — che sono Truffo e Flammini a non essere all'altezza del loro compito, ma in questo caso la CSAI, visto che sono state fatte delle selezioni, sarebbe già in colpa per non aver saputo valutare le qualità dei suoi pupilli.

Però, non ostante l'errore prima professionale e poi « tattico » di Truffo, sarebbe troppo banale abboccare a questo amo. La CSAI non chiederebbe di meglio se a questo punto l'indice fosse puntato, anziché nella direzione giusta, verso lo « specchio » di dissertazioni quali se sia meglio Truffo o Martini o Serblin o Flammini, o qualsiasi altro.

Il silenzio di Rogano ai ripetuti appelli di de Adamich su AUTOSPRINT, avrebbe già trovato il miglior spunto per annegare nell'oblio.

Con in prima fila un uomo competente ed appassionato come Eugenio Dragoni, disposto a rimettersi di tasca sua pur di far andare le cose come dovevano andare, la « carta » nazionale CSAI era troppo invitante per non partire un anno fa lancia in resta alla caccia di onori e medaglie. Purtroppo, come tutti sanno, il destino, con l'immaturo morte di Dragoni, ha fatto vedere

ancora una volta di quale pasta siano composti i « buoni propositi » della CSAI.

E' la seconda volta che succede in questi ultimi anni nella storia dell'automobilismo italiano. Con la differenza che all'epoca dell'iniziativa delle F. 2 del « Team Iris » di Zucchi e Moruzzi, questi ultimi, pagando di tasca propria, riuscirono con minor mezzi a fare più attività della più cara Nazionale ufficiale, mentre questa volta, oltre a non sapere ancora quale tasca ha pagato o pagherà, soprattutto bisogna accettare che come colpevoli siano indicati i piloti.

t. z.

### La lezione degli emigranti



MOSPORT - Arturo Merzario e Vittorio Brambilla hanno partecipato, in occasione dello svolgimento del G.P. del Canada, ad una simpatica cerimonia organizzata in loro onore dal « Piave Jolly Club » canadese, presieduto dal nostro corrispondente Gilberto Gatto. Alla manifestazione erano presenti con i nostri due rappresentanti anche tutti i piloti del club che si sono calorosamente congratulati con Arturo e Vittorio per le loro prestazioni sportive. I due forti conduttori italiani sono stati premiati con una artistica targa ricordo loro consegnata dal presidente.

MISANO - In certe occasioni non si può che essere tremendamente fatalisti: ci sono delle mattinate che quando cominciano in un certo verso non c'è proprio più niente da fare per raddrizzarle. E queste giornate « no » cascano tra i piedi un po' a tutti: questa volta è malamente occorsa al team Osella, sceso a Misano forte di due motori BMW (dei quali uno ritirato due giorni prima in Germania, direttamente alla Casa) per saggiare finalmente le qualità velocistiche della bella monoposto F. 2 in previsione della grande trasferta di Vallelunga. La seduta era particolarmente importante, soprattutto perché era l'unica giornata a disposizione di Arturo Merzario, designato pilota della macchina a Roma, che riusciva a ricavare poche ore incastrandole tra una trasferta inglese e la partenza per gli Stati Uniti.

Merzario, da serio professionista si era ben prestato a questo ulteriore tour de force anche se confessava « mi sarebbe piaciuto portare a scuola i bimbi almeno per il loro primo giorno » e difatti non mancava di telefonare a casa ansioso di conoscerne le prime reazioni.

Tutto sembrava filar liscio: un team agile, Truffo, Tomaini e due meccanici oltre al pilota, che non disdegnava tuttavia di aiutare anche sporcandosi le mani. Oltre ad adattare la macchina alle necessità di Merzario (dopo i pochi giri di Casale è stata spostata la scatola dello sterzo che dava fastidio alle gambe) era necessario provare a Misano, pista più veloce

e valida per certi tipi di collaudi, un musone meno deportante, con baffi laterali e labbro anteriore meno pronunciato: per il resto la macchina era la stessa che aveva provato Brambilla a Casale, a parte i rapporti più lunghi, gli stessi della sport PA 2 con la sola quinta un pelino più corta. Il motore che era montato sulla macchina era già un motore stanco, ma per questo tipo di prove poteva ancora andare bene.

Solite operazioni di riscaldamento, sempre effettuate con grande cura e poi via per i primi giri, sempre a ritmo ridotto. Dopo quattro giri il primo guaio: Arturo rientra a motore spento, lasciando una piccola scia di olio. La diagnosi è immediata, smaccatamente visibile: un piattello delle valvole, fuoriuscito dalla sua sede ha addirittura sfondato il coperchio delle punterie, annegando la V tra gli alberi a cammes di olio. Sotto un certo aspetto una certa fortuna nella rottura: le valvole sono rimaste al loro posto senza distruggere i pistoni e tutto il resto, ma bisogna sostituire il motore.

Subito al lavoro per l'operazione, che naturalmente richiede un certo tempo: e subito in montaggio il nuovissimo motore, che non ha mai girato in pista. La giornata, seppure ventosa e a sprazzi, riusciva a mantenersi buona: Arturo tuffato nella lettura di AUTOSPRINT aspettava di buon grado che i meccanici avessero terminato il loro lavoro. Dopo una breve pausa per il pranzo la macchina viene pronta: Merzario si affanna attorno all'abitacolo per sistemarsi il sedile finché il motore, obbediente come quello delle nostre utilitarie Fiat si mette a borbottare, al primo giro di manovella.

Di nuovo casco e guanti per il comasco, che risale a bordo e dopo un paio di giri a passo ridotto rientra ai box per controllare che non vi siano perdite nei circuiti appena allacciati. Tutto ok, riparte finalmente per il collaudo. Non riuscirà a percorrere nemmeno il rettilineo più lungo: la macchina già in folle, silenziosa, continua a percorrere la pista in virtù della sola scorrevolezza. Poi si ferma alla curva della Quercia: Arturo calmo si toglie il casco, poche parole: « Lo stesso guaio di prima ». Arriva Tomaini con un cacciavite, vuole vedere subito in mezzo alla pista, ma questa volta la rottura non sarà altrettanto visibile, anche se da un brevissimo giro di motore sarà facile stabilire che il guaio è ancora un altro, tra molle, piattelli e valvole.

Una vera disdetta, non c'è che dire. E non si può certo parlare di affaticamento, di fuorigiri (contagiri e soprattutto limitatore lo avrebbero impedito) in quei duecento metri appena fatti. Il guaio è che in questo modo Merzario, in partenza improrogabile per gli Stati Uniti, non ha potuto fare nemmeno un giro.

# Un racconto-cronaca sempre attuale: Piero SODANO e il suo TOUR con l'X1-9

Questa non vuole essere una cronaca del Tour de France, perché in questa gara la cronaca l'hanno fatta le Ligier, le Stratos, le Porsche. Questa è la storia di due piloti, Bacchelli e Barbasio, e di una macchina, la piccola X-1/9, raccontata da un navigatore, il sottoscritto, trovatisi coinvolti insieme nella grande avventura del Tour. Il navigatore al Tour, ha poco da fare ed ha tempo per ascoltare, guardare e soprattutto soffrire. E da tutto quello che ho visto, ascoltato e sofferto, è venuta fuori questa piccola, splendida realtà, che si chiama X-1/9. Chissà che effetto le farà, al prossimo Giro d'Italia, essere nelle mani di un pilota quale Regazzoni. Chissà se quando il suo generoso cuore sarà portato a 2000 cc, saprà battersi ad armi pari con le terribili antagoniste da 300 CV. Spero che sia così, ma oggi posso solo raccontare la bella esperienza che con lei abbiamo vissuto nelle mischie del Tour e ringraziarla battezzandola ufficialmente col nome affibbiatole da piloti e meccanici della Fiat-Abarth: in bocca al lupo, « trappoletta »!

**V8/Blog**  
**NIZZAS** Anche sotto la pioggia, Nizza ci appare festosa e accogliente. Tra le luci e le bandiere dell'arrivo, intravedo una giacca blu arrivare di corsa verso di noi: è Fulvio Bacchelli, che ci aveva lasciati a Le Mans e che ci è venuto ad aspettare all'arrivo di questo faticoso, interminabile, sofferto Tour de France. Insieme spingiamo la piccola X-1/9 sulla rampa di arrivo, e ci abbracciamo felici per la conclusione di questa avventura, che sembra cominciata tanto tempo fa in un...

VENERDI' 13 SETTEMBRE

## Quel burrone sulla destra...

Siamo alla partenza della prima prova speciale, Hautacam, 8 km. di strada veloce, con lunghi tornanti verso la fine. Dietro ad un'apparenza di calma, di rigore quale « membro anziano » dell'equipaggio, sono

in realtà teso come al mio primo rally. Un pilota con cui non ho mai corso, una macchina su cui non sono mai salito, delle note che non ho mai letto: c'è di che essere nervosi e, come se non bastasse, abbiamo montato delle nuove slick, mai usate prima in corsa. Ma, al via, tutte le preoccupazioni scompaiono, tutti i pezzi del mosaico vanno al loro posto ed eccoci avanzare veloci lungo la salita.

Un velo di nebbia avvolge le cose intorno a noi, rendendo il paesaggio irreali, e la strada si copre di una patina viscida, che per le slick non è certo l'ideale. In un lungo curvone a destra, la macchina parte in testacoda e si ferma, voltata in discesa, in una striscia di terra che fiancheggia la strada. Fulvio è svelto a riportarla nella giusta direzione ed a ripartire ancor più forte, per riguadagnare il tempo perduto. Raggiungiamo l'Alpine partita davanti a noi e la superiamo mentre già si intravede la cima, e poi è il traguardo ed un



# il diario

tempo tutt'altro che brutto: 5'17", a 10" da Andruet. Senza quel testacoda...!

Bacchelli è preoccupato perché trova la macchina troppo sovrasterzante e, pensando che la colpa sia delle gomme, alla prova successiva ne montiamo un tipo intagliato, che speriamo ci dia una maggiore aderenza. Ma ci sbagliamo, e sul Tourmalet avanziamo a fatica, con la macchina sempre di traverso e Fulvio bravissimo nel cercar di mantenere la giusta traiettoria. Volando su di un dosso il cambio rimane in folle e per un breve, eterno attimo, restiamo... in balia degli elementi, ma il pilota è di buona razza e riesce a controllare la situazione. In cima mi confesserà: «L'ho vista brutta»; a chi lo dice, il burrone era dalla mia parte! Comunque, per oggi è finita e si torna a Tarbes per la notte. Se non altro ci siamo resi conto che tra di noi c'è l'intesa necessaria. Per il resto domani si vedrà.

SABATO 14 SETTEMBRE

V8/Blog

## A Nogaro col cambio bloccato

A Nogaro fa un caldo terribile e ci arrostiamo al sole mentre girano i concorrenti delle serie che ci precedono. Nel fresco della roulotte della stampa parlo con Ligier, il costruttore dei due mostri che sono già in testa alla corsa. E' preoccupatissimo monsieur Guy, le sue macchine sono dei purosangue che mal si adattano al troppo caldo ed al troppo freddo. Non riesco a star fermo sulla seggiola e, dopo aver acceso e sbriciolato tre sigarette in cinque minuti, se ne va ai box a controllare gli ultimi preparativi. Altrettanto nervosa è la mamma di Bacchelli, che si è resa conto che sotto il nome «gara di regolarità» si può celare di tutto, mentre suo marito, tranquillissimo, filma tutto e tutti con un accanimento degno di Fellini.

E' stato deciso di montare ancora le slik da 15", che sull'asfalto asciutto e levigato del circuito dovrebbero andare bene. Sulla griglia di partenza Bacchelli si schiera in 5. fila, grazie alla classifica del giorno precedente e, solo allora, mi rendo conto di quanto sia piccola la nostra macchina in confronto ai veri prototipi da 300 e più cv. che la circondano. Mi fa uno strano effetto assistere alla corsa dai box, e quasi quasi sarei disposto a leggere le note anche in circuito, ma mi devo accontentare di segnalare i tempi al mio pilota che si sta dando da fare nella mischia furiosa dei primi giri.

Si ferma ai box Pianta, con una candela fuori uso che gli viene prontamente sostituita e, dopo qualche giro, mi rendo conto che anche Bacchelli ha qualcosa che non va. Christine, che sta guidando da campionessa la terza Abarth, lo raggiunge e lo supera, senza che lui riesca ad accodarsi: che il Tour sia già finito

per noi? L'interrogativo si scioglie alla fine dei 25 giri previsti, quando Fulvio ci spiega di avere il cambio bloccato in quarta. Il guasto è presto trovato: una boccia di plastica, dilatata dal calore, ha lasciato uscire uno snodo del rinvio; la riparazione, nel parco di assistenza post-circuito, prende sì e no 10 secondi, fa rabbia l'aver perso tanto tempo per una simile banalità, ma il Tour è ancora lungo.

Le gomme non sono state soddisfacenti neanche qui e per la prova successiva, Sarlat-Marquay, che affronteremo a tarda sera, montiamo delle Pirelli S10, forse più lente, ma certamente più sicure. La prova è immersa nella nebbia e Fulvio, che l'ha percorsa solo due volte con una macchina normale e quindi sa di non conoscerla a sufficienza, la affronta con calma, senza correre

Piero Sodano

CONTINUA A PAGINA 54



La Ligier-Maserati di Darniche-Jaubert, seconda arrivata al Tour de France Automobile, supera la X-1 9 di Pianta. Piero Sodano, autore di questo «diario dall'abitacolo», ha diviso una X-1 9 con Fulvio Bacchelli e Sergio Barbasio per 9 giorni

# della «trappoletta»

CONTINUAZIONE DA PAG. 53

rischi inutili. La macchina, finalmente, reagisce in maniera normale e, pur avanzando con prudenza, a metà strada sorpassiamo una Porsche partita davanti a noi. Infine un «bravo» tra le note e giungiamo felici al traguardo, dove il sapere di aver fatto il 9. tempo assoluto, accresce la nostra soddisfazione.

La notte ci riserva un'altra prova speciale, Lapeau, 20 chilometri stretti e tortuosi e, quando ci presentiamo al controllo di partenza, scopriamo che è tutto bloccato a causa della Ford di Rouget che, slittando sul bagnato, è finita fuori strada. La notizia che su parte della prova sta piovendo, dilaga a macchia d'olio; noi abbiamo ancora 10' e torniamo all'assistenza a razzo, a montare i pneumatici da pioggia, ma non tutti ne hanno il tempo. Per loro fortuna, lo sgombero della prova prende molto tempo e i meccanici, arrivando di corsa dalle vicine assistenze, riescono ad eseguire le sostituzioni in loco. La pioggia però non si decide e così il tempo guadagnato nella parte bagnata, va perduto in quella asciutta, dove le morbide gomme da pioggia rallentano sensibilmente l'andatura. Ce la caviamo comunque benino, con un 13'46", 7. tempo assoluto. Pianta, partito con le intermedie, deve aver tirato fortissimo sull'asciutto, perché è davanti a noi di 6" ed è raggianti; festeggiamo con un caffè e via, la corsa continua.

DOMENICA 15 SETTEMBRE

## L'aria di Le Mans ci fa bene

Sbucando sul rettilineo di Mulsanne, a Le Mans, ci si aspetta di veder apparire, a 340 all'ora, i mostri che hanno fatto la leggenda di questo circuito. La pista, i box, le tribune, sono permeati del rombo di tante 24 ORE e l'aria stessa ne vibra e ce lo comunica. Ai box Lancia, Gino, il capomeccanico, evidentemente non partecipa di questa atmosfera suggestiva, si cucina una bistecca su di un paracoppa, con l'aiuto della fiamma ossidrica. Il tempo è coperto, e nei box si preparano le gomme da pioggia, ma la partenza viene data all'asciutto.

Al primo giro, già si ferma Christine vittima di una foratura, mentre Pianta e Bacchelli lottano in mezzo ad una muta di Porsche, non riuscendo a riguadagnare in curva quello che perdono sul dritto.

Si va avanti così fino al 18. giro, quando la pioggia comincia di colpo a cadere, rallentando l'andatura delle macchine che, gommate in slick, sembrano viaggiare sul ghiaccio. I nostri due piloti, con piglio rallistico, riducono le distanze, mentre Christine sparisce dalla corsa, vittima di un guasto all'impianto elettrico. Dai box si espone il cartello «POSIZIONI», per evitare spargimenti di sangue fraterno e Bacchelli, obbediente, si fa tirare da Pianta verso l'ormai prossimo traguardo.

Alla fine, contento per la bella corsa compiuta, si gode i complimenti del «vecchio» Giorgio e di Barbasio, che prenderà la guida da adesso in poi. E a me, chi dà il cambio?

LUNEDI' 16 SETTEMBRE

## La crisi del quarto giorno e il ritiro di Sandro

Pieno di sonno cerco un po' di quiete in un angolo del box; ci siamo alzati alle 4, a Deauville, per ritrovarci a mezzogiorno su questo sperduto circuito di Croix-en-Ternois, che tra l'altro, sembra una pista da kart. Nella marcia di trasferimento, la macchina si è messa a fare i capricci ed al parco di assistenza abbiamo sostituito i carburatori, senza ottenere un gran miglioramento.

Fuori ci sono almeno 500 trattori, che bloccano le strade di accesso, e che pare abbiano l'intenzione di fermare la corsa per protesta e, abbacchiato come sono, quasi quasi mi auguro che ci riescano. Mi consola Mannucci, dicendomi che il

quarto giorno è quello della crisi, ma che, superata quella, si va avanti benissimo sino alla fine; non ne sono tanto convinto, ma mi faccio forza e mi avvio ai box, giusto in tempo per assistere al ritiro di Christine, ripescata ieri in extremis a Le Mans, ferma definitivamente oggi con il motore rotto, mentre stava dando spettacolo nella sua batteria. Mi siedo con lei a guardare, mentre gira la serie dove è impegnato Sergio ed è subito evidente che la nostra macchina ha qualcosa che non va. Sul dritto davanti ai box, passa scoppiettando e perde subito il contatto con la gemella, guidata da Pianta.

Sono deluso, amareggiato, vorrei mettermi a dormire e mandare tutto in malora, invece me ne vado all'assistenza ad avvisarli di preparare tutto per il dopo circuito; nel frattempo si ferma Sandro, con il motore fuso: Dio che giornata!

MARTEDI' 17 SETTEMBRE

## Sergio fa miracoli e torna il morale

La notte porta consiglio ed a me ha portato un po' di tranquillità, spazzando via l'amarezza del giorno precedente; anche Christine è felice, perché continuerà



La Fiat-Prototipo X 1/9 di Bacchelli e Sodano nell'elemento preferito dai rallisti, nebbia ed asfalto viscido, lungo la prova speciale di Hautacam

la corsa al fianco di Pianta. La macchina va un pochino meglio, ma non è certo nelle condizioni più adatte per affrontare il velocissimo circuito di Dijon-Prenois, dove sarebbe già in stato di inferiorità con la potenza intatta. Sergio si impegna con gran classe e riesce in qualche modo a stare davanti alle due Porsche di Lagniez e Poirot, nostri immediati inseguitori in classifica generale.

Il morale si rialza, confortato anche dalla bella prestazione di Pianta che va come un orologio, ritorna la voglia di continuare, di battersi con tutte le proprie forze; certo che a stare a vedere il proprio compagno che gira, seduti sul muretto di un box, dà una sensazione di impotenza e di inutilità pazzesca, ma «ad ognuno il suo», e tiriamo avanti.

MERCOLEDI' 18 SETTEMBRE

## Pianta si ritira e Christine fa il record...

Vicino al circuito di Magny-Cours, c'è un piccolo ristorante, indicato con tre stelle sulla guida Michelin; ci andiamo prima della prova e la deliziosa cucina

francese mi riconcilia definitivamente col Tour.

Visto che anche oggi sarò spettatore, mi concedo un cognac ed un lungo sigaro; certo che per un navigatore questo rally ha dei risvolti piacevoli. In pista piove a dirotto e Barbasio dà spettacolo, infilandosi a ridosso dei migliori e staccando alla grande i nostri avversari diretti.

Il barometro del morale, oggi è sul «bello stabile», e non riesce a smuoverlo neanche il ritiro di Pianta, fermatosi con il cambio distrutto, guadagnando così a Christine il titolo di «concorrente più ritirato del Tour». Sotto una pioggia torrenziale ci avviamo verso Vichy, dove ci attende un meritato riposo.

GIOVEDI' 19 SETTEMBRE

## La faticaccia di Charade stravolge Barbasio

La pioggia ci accompagna fino al circuito di Charade, con nostra grande contentezza perché, con il bagnato, si riesce a ridurre un poco il grande divario di potenza esistente tra la nostra macchina e la muta di Porsche in mezzo alle quali siamo sperduti, con vicende alterne, dall'ini-

VENERDI' 20 SETTEMBRE

## I capricci della X-1/9 e il caos del Burzet

Neanche per idea! Abbiamo appena lasciato la pista di Karland dove, dopo appena 5 giri, la temperatura dell'acqua, salita a livelli proibitivi, ha costretto Barbasio a continuare la prova ad andatura ridotta (6500 giri), pieno di apprensione per la sorte del motore. Che il destino voglia beffarci proprio adesso, ad un passo dalla fine? I meccanici versano turafalle nel circuito di raffreddamento e, con i nervi a fior di pelle, affrontiamo la marcia di trasferimento verso la prova di Burzet.

Là ci aspetta il finimondo: già da 4,5 km prima del paese, macchine di gara, dell'assistenza e degli spettatori, formano un ingorgo mostruoso che ci costringe ad avanzare a passo d'uomo, con ulteriore surriscaldamento del motore. Quando siamo ad 1 km dal nostro punto di servizio corro a chiamare un meccanico che, bravissimo, comincia a farci assistenza nelle frequenti soste della colonna. Si sparge la voce che sulla prova siano stati gettati dei chiodi dai paesani, contrari al passaggio della corsa ed ancora una volta a Burzet, scoppia una discussione asprissima tra concorrenti ed organizzatori.

In ogni modo, si deve continuare, ed allora chiedo che mi vengano montate sui paraurti anteriori due larghe «scope» di gommapiuma, che spero servano a tener lontani i chiodi dai pneumatici. Partiamo finalmente, e siamo ben presto a ridosso di Poirot, che però ci stacca di nuovo sui lunghi dritti del plateau. Nella discesa, siamo subito senza freni, e Sergio si dà un gran daffare a pompare col sinistro per mantenere un poco di pressione, ed è così costretto a rallentare sensibilmente l'andatura. Il tempo all'arrivo è tutt'altro che buono, poco migliore di quello fatto in allenamento con il muletto; siamo delusi, scoraggiati ed anche molto preoccupati per la macchina che continua a viaggiare con l'acqua a 100°.

Nella prova di Moulinon la situazione peggiora ancora, e Sergio compie tutta la discesa con un occhio alla strada e l'altro ai manometri, tenendo marce alte il più possibile, per far riposare il motore. Poco prima dell'arrivo, ci passa Chasseuil, al quale speravamo di rubare qualcosa proprio in questa prova... Ma perché la macchina doveva tradirci proprio adesso? Finalmente siamo al traguardo e all'assistenza: i meccanici fanno quello che possono ma se si tratta della guarnizione della testa, non ci rimane altro che sperare. Il trasferimento al Paul Ricard non dovrebbe dare problemi, poi ci sono da fare 25 giri, ossia 145 km e Lagniez è a 1'48" dietro, il che vuol dire che abbiamo di buono, visto che i tempi dei circuiti si dividono per tre, 5' e 24"; ma più di questo conta che la macchina tenga, che non ci pianti in asso proprio adesso. Forza macchina!

SABATO 21 SETTEMBRE

## Finalmente la meta sospirata: Nizza!

Seduto sul guard-rail del Paul Ricard, guardo il cronometro scandire implacabile i tempi che riducono il nostro vantaggio, giro per giro. Barbasio sta guidando con delicatezza da chirurgo, attento alle segnalazioni del box, cercando di conciliare l'esiguo margine di tempo rimastoci, con le sempre minori energie della macchina. 1' e 32", 1'14", 59", 42" e poi le due Ligier blu passano affiancate, trionfanti, davanti alla bandiera a scacchi e l'incubo è finito.

Sergio è distrutto e la macchina è agli estremi: anche la frizione ha ceduto, al 7. giro, costringendolo ad una guida ancora più stressante, ma ormai possiamo avviarci verso il traguardo, sospirato, immaginato, invocato, in questi 9 interminabili giorni. «Tamponati» amichevolmente dai meccanici, scorgiamo infine il cartello NICE; ci stringiamo la mano: bravo Sergio, bravo Piero, brava X-1/9: ce l'abbiamo fatta!

## Il boom cresce

# Le novità F.1 radio- comandate

Non è come potrebbe sembrare lo schieramento di partenza del G.P. USA. Si tratta invece delle ultime novità dei radiomodelli in scala 1/8, che tanto successo stanno ottenendo tra gli appassionati, e non, delle corse. Un hobby al confine con lo sport che continua ad aggiornarsi e a progredire. La raffinatezza tecnica con la quale questi modellini sono prodotti e che spesso raggiunge i vertici dell'imitazione più perfetta, permette poi nelle competizioni di vedere anche nella fase agonistica, con i suoi colpi di scena e i suoi imprevisti, una riproduzione perfetta della realtà. E l'ultima prova del Campionato Italiano, disputata a Prato, ha fornito, proprio come succede negli ultimi G.P. di ogni anno, una efficace passerella per le novità che daranno vita alle gare dell'anno successivo.

I modelli nuovi hanno raccolto naturalmente l'ammirazione del pubblico presente, da tempo numeroso anche a questi appuntamenti con la velocità, e hanno fatto bella mostra di sé anche nella verifica sportiva in pista. Se una obiezione si vuol fare, per gli incontentabili amanti della perfezione... più perfetta, è che questi modelli difettano nelle decalcomanie. A volte approssimative, spesso assenti, non hanno nell'insieme della vettura quella efficacia che le caratterizza nella realtà. Una nota policroma che fa più belle le bellissime monoposto.

A puro titolo di cronaca vi diciamo che la gara di Prato ha laureato campioni italiani Ascanio Chierici per la categoria prototipi, che pilotava una Porsche 917 Can-Am e Francesco Domanin, per la categoria formula, con la UOP Shadow, entrambi della Scuderia SG.

### Un modellino in REGALO al miglior bozzetto

La S.G. Racing Car, che ha sede in Bologna, Via della Beverara 148/4, indice un concorso aperto a tutti per la realizzazione di un bozzetto che sarà riprodotto sul coperchio delle scatole contenenti le scocche dei radiomodelli e che dovrà riportare oltre al marchio SG, studiato artisticamente, anche elementi che indentifichino il contenuto.

I partecipanti al concorso dovranno inviare il loro bozzetto entro il 15 novembre ad «AUTOSPRINT» - Concorso Bozzetto SG, Casella Postale AD 1734 - Bologna. Una commissione esaminerà i lavori e sceglierà il migliore. Al concorrente il cui bozzetto sarà prescelto per la riproduzione sulle scatole SG, sarà inviata in premio una scocca, a scelta, tra quelle prodotte dalla ditta SG, il cui valore come è noto è di 110.000 lire circa.

Vi ricordiamo inoltre che i Soci del Club AUTOSPRINT hanno uno sconto del 10 per cento sui modelli SG.



Nel fotocolor, le ultime novità in fatto di radiomodelli scala 1/8, presenti alla recente gara di Prato. Si riconoscono, dall'alto, una UOP-Shadow, una Lotus, un'altra Shadow, una Mc Laren-Texaco-Marlboro ed infine una Ferrari B 3

# Un altro primato 35 ore continue!



La perfetta «zona box» del circuito slot degli amici genovesi del Club «Mini-Autosprint», mentre passa la riproduzione Iso-Marlboro di Merzario

La guerra delle «slot» continua: anche il record delle 30 ore stabilito dai due ragazzi del Lido di Albaro è stato battuto, frantumato addirittura, da tre ragazzini di Pontedera, Tiziano e Cinzia Salcioli, fratelli di anni 14, e Lepanto Zucconi, anni 16, che hanno «pilotato» la loro Alfa Romeo TZ per 35 ore consecutive! Ma non è tutto. A Rosà di Vicenza Danilo Baggio, monopilota, ha stabilito un primato individuale, tenendo il pulsante per 20 ore consecutive e desistendo dal tentativo soltanto quando il meccanico-cronometrista (si trattava della più giovane sorella) è crollato letteralmente a terra stremato dalla stanchezza. Soltanto allora la marcia della Ferrari F. 1 si è arrestata pur stabilendo un primato di... categoria.

Di fronte a queste imprese, nate e portate a termine dopo che AUTOSPRINT ha reso note le gesta dei ragazzi torinesi (24 ore) e di quelli genovesi (30 ore) e di fronte al dilagante desiderio di cimentarsi concorrenzialmente — ne testimoniano le numerose telefonate giunte in redazione per richiesta di chiarimenti — ci sembra giusto fare il punto e stabilire una precisa regola: a far data da questo momento non potremo più parlare di record, ma di primati ufficiosi in quanto basati



# Scatenato lo slot-record

soltanto sulle notizie pervenute e da noi accettate in perfetta buona fede, così come si conviene fra sportivi. D'ora in poi, per parlare di record, i tentativi dovranno avere un crisma di ufficialità che i primati potranno ottenere facendo intervenire ai loro tentativi i cronometristi ufficiali della Federazione Italiana Cronometristi. E pensiamo che le varie sezioni provinciali della Federazione saranno ben liete di mettere a disposizione dei richiedenti gli «allievi cronometristi» che così avranno modo di fare pratica.

Detto questo, parliamo dei due nuovi primati e cominciamo da quello individuale di Danilo Baggio perché, almeno, rappresenta una novità.

Il tentativo è stato compiuto su una pista della lunghezza di metri 11,37 con m. 7,92 di rettilinei, 0,70 di scambi e 2,75 di curve. Una pista molto veloce che ha permesso alla vettura, una Ferrari F. 1, di mar-

CONTINUA A PAGINA 60

GENOVA - Le imprese dei cinque ragazzi torinesi, prima, e dei due studentelli genovesi, poi, hanno, e ne siamo fieri, in certo qual modo risvegliato l'ambiente dello «slot-racing». Dopo la pubblicazione delle notizie relative ai primati delle 24 e quindi delle 30 ore, abbiamo ricevuto una lettera di alcuni nostri lettori genovesi direttamente interessati nella questione. Non vogliono, come dicono, parlare di primati («detto ciò nulla vogliamo togliere all'impresa dei ragazzi del Lido di Albaro — Genova — che è poi anche la nostra città, nè di quelli precedenti che hanno corso per 24 ore»), ma implicitamente lasciano capire che potrebbero scendere in campo per una impresa ancora più «kolossal».

Intanto, ed è bene che ciò si sappia, questi ragazzi, otto in tutto, praticano lo «slot-racing» da almeno cinque anni, disputando veri e propri campionati con vetture di ogni tipo e marca e organizzando, su una pista appositamente preparata, tanto da renderla il più possibile simile ad un percorso reale, dei rallies molto impegnativi. Quello «delle Nevi» è durato addirittura 10 ore e per l'impresa sono stati usati i gruppi 1 Mini-Cooper della Sca-

lextric con motori appositamente preparati dai partecipanti.

Questi ragazzi genovesi che non lesinano nè tempo, nè danaro (vanno molto spesso a letto verso le due del mattino ed hanno acquistato in cinque anni qualcosa come 3 milioni di materiale), hanno anche fondato un Club denominato «MINI-AUTOSPRINT SLOT RACING CLUB GENOVA» del quale sono molto fieri, così come lo sono dei loro gioielli Formula 1 costruiti «in casa», montando motori Scalextric preparati su motonoscocche di balsa e telai in lega leggera. Il presidente Carlo Labruna riunisce in sé anche le qualità di costruttore-pilota ed è coadiuvato da un vice presidente Elio De Regibus (costruttore-pilota), nonché dai piloti Daniele e Pina Labruna, Luciano Zeggio, Livio Borgarelli, Mario Dotti e Maurizio Delucchi.

Il «MINI-AUTOSPRINT SLOT RACING CLUB GENOVA» ci ha chiesto di propagandare l'idea e noi aderiamo volentieri e prontamente: dunque, chi si interessa alle corse delle slot-car può contattare il CLUB che è domiciliato presso CARLO LABRUNA, Via Posalunga 46-B-24 a Genova.



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie





# 20 ORE da solo!

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

ciare molto speditamente e coprire, nelle 20 ore del tentativo, ben 127 chilometri e 05975 metri, alla velocità di 6,352 kmh. Il giovane Danilo ha iniziato la prova alle ore 11,30 di domenica 22 settembre ed ha posto fine all'impresa dopo 20 ore esatte. La pista sulla quale la Ferrari ha girato è di proprietà del cugino del primatista e i due ora si propongono di attaccare i nuovi primati assoluti.

Veniamo ora al primato assoluto, quello delle 35 ore stabilito dai, come dicono loro, «nostri vecchi lettori» Tiziano e Cinzia Salcioli e Lepanto Zucconi che in tre assommano 44 anni! La prova, pazientemente ed accuratamente preparata in equipe, si è svolta su una pista di

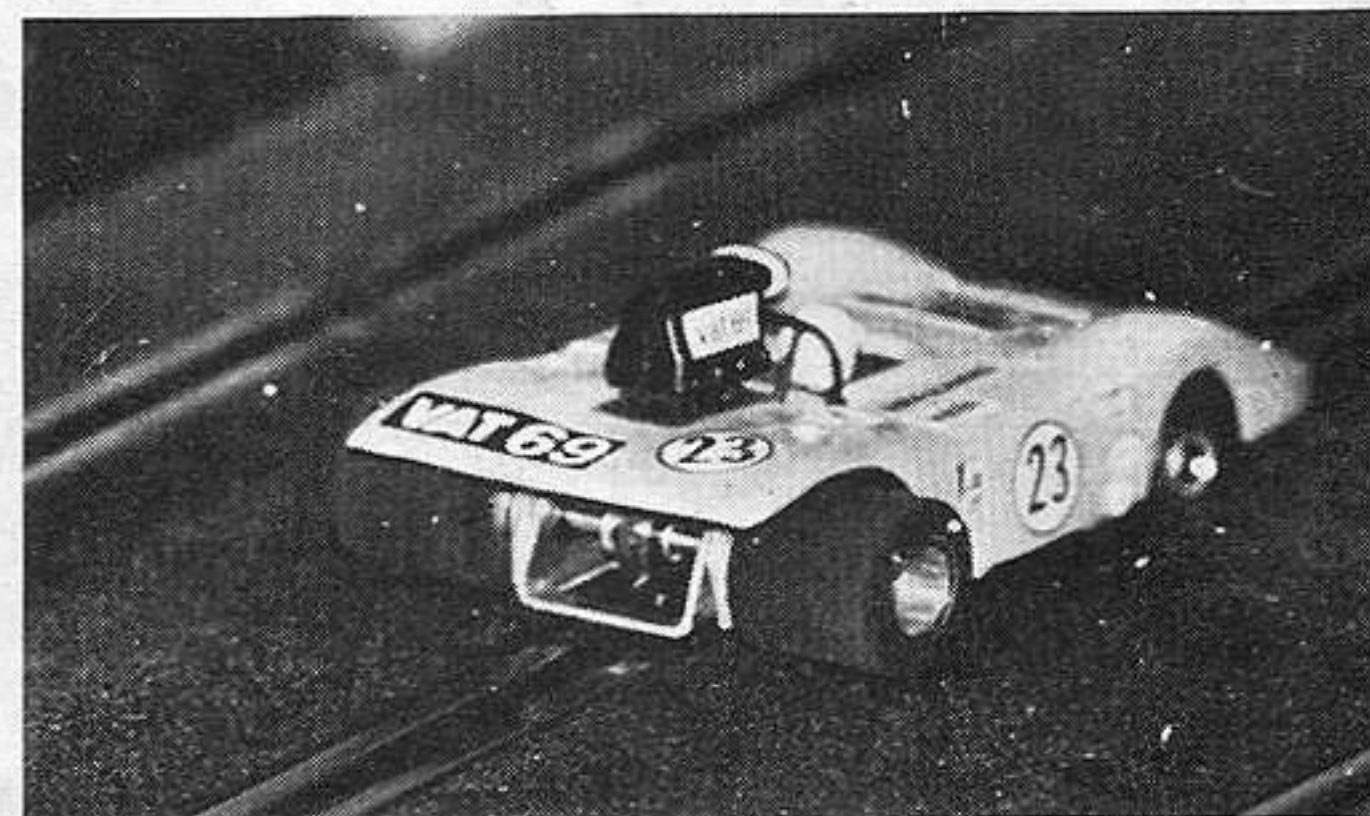
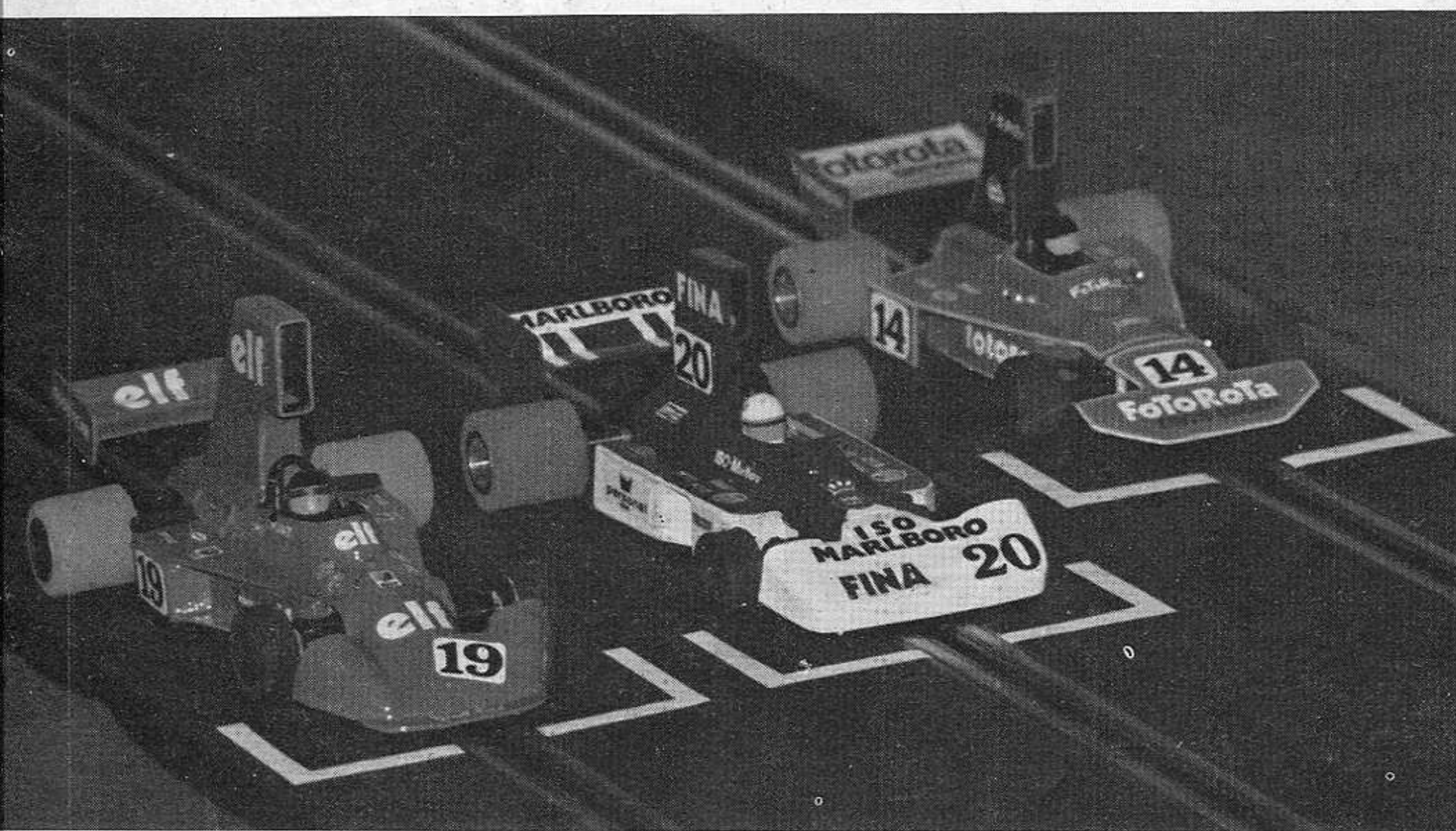
pere la marcia della vetturina. Tutto l'apparato era dotato di una lampadina-spia comandata a pulsante per la diagnosi di eventuali guasti. Per quanto riguarda la vettura usata, lasciamo parlare i protagonisti: «Poiché a noi tre un modello senza avantreno né carrozzeria non sembrava una normale auto da competizione, per essere più vicini alla realtà abbiamo svolto tutta la gara con l'avantreno e quasi tutta la carrozzeria. Le gomme erano Dromocar vecchio tipo, scelte appositamente per la loro aderenza. Per l'evenienza avevamo preparato tre differenziali completi di gomme, uno dei quali era del tipo che la Polistil monta sui bob e con il quale abbiamo compiuto l'ultima parte del percorso. Date le elevate velocità e l'attrito della carrozzeria con l'aria, era stato costruito all'interno della stessa uno speciale aer-scope che convogliava l'aria nel vano motore e con nostro grande sbalordimento ci siamo accorti che, nonostante la auto fosse un modellino, l'aria veniva realmente convogliata nel motore».

## La tabella tecnica della prova di Salcioli-Salcioli-Zucconi

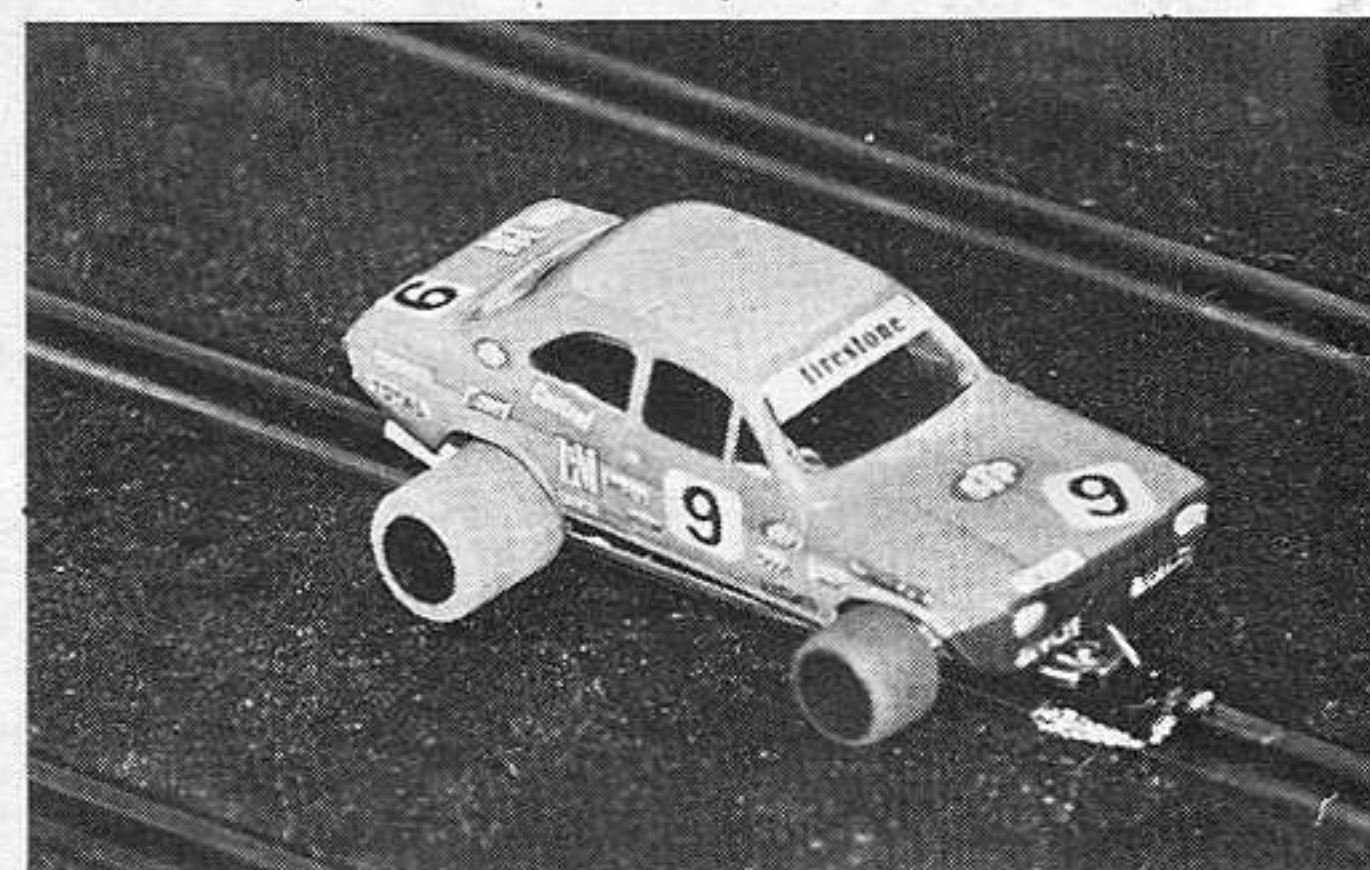
Ora	Giri	Ora	Giri	Ora	Giri
1	652	13	600	25	597
2	602	14	572	26	651
3	667	15	594	27	623
4	671	16	535	28	593
5	541	17	571	29	644
6	480	18	545	30	612
7	628	19	615	31	657
8	585	20	550	32	613
9	601	21	630	33	598
10	594	22	610	34	592
11	618	23	620	35	582
12	602	24	556	Totale giri compiuti 21.001	

Km. percorsi 129,870184 - Media oraria 3,7104 km.

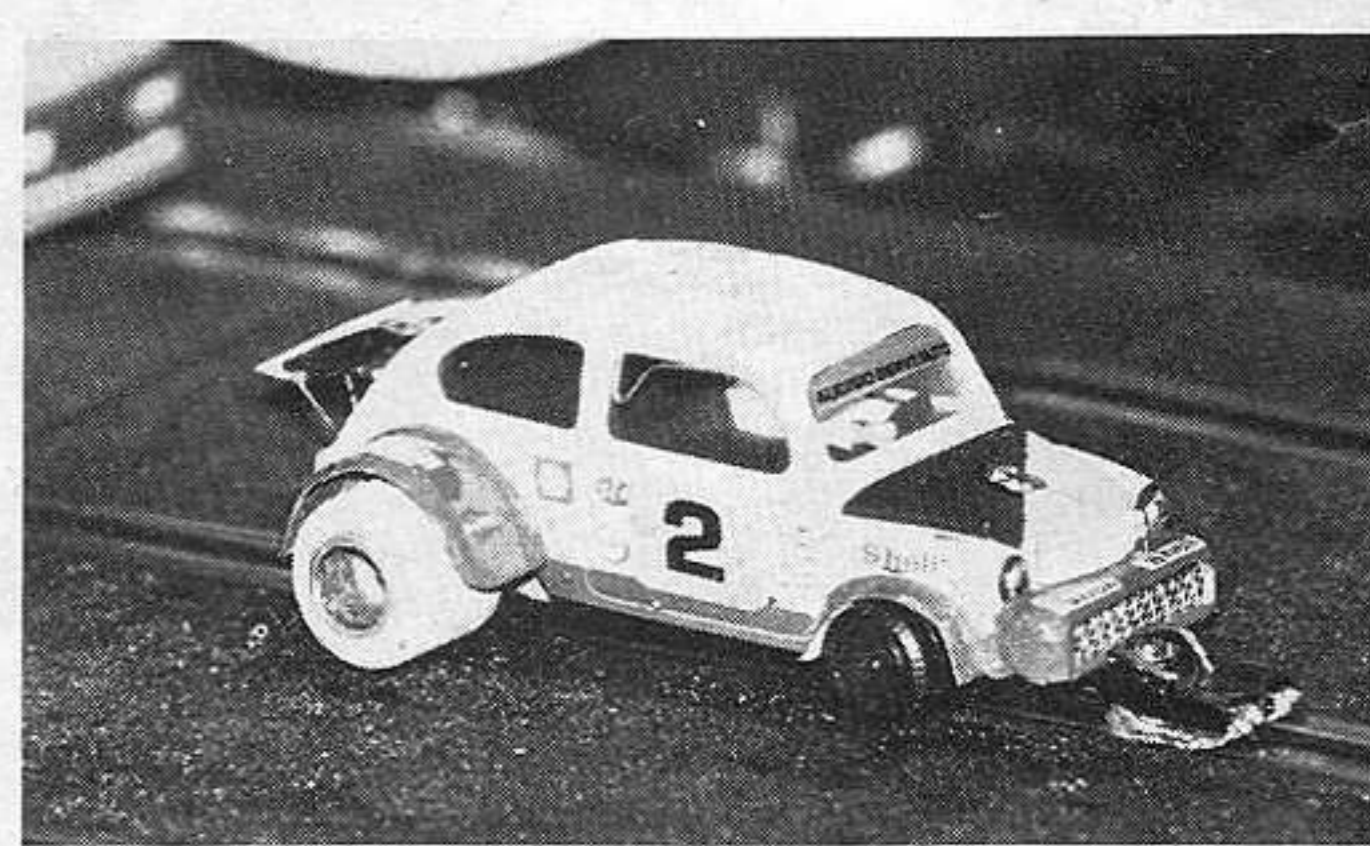
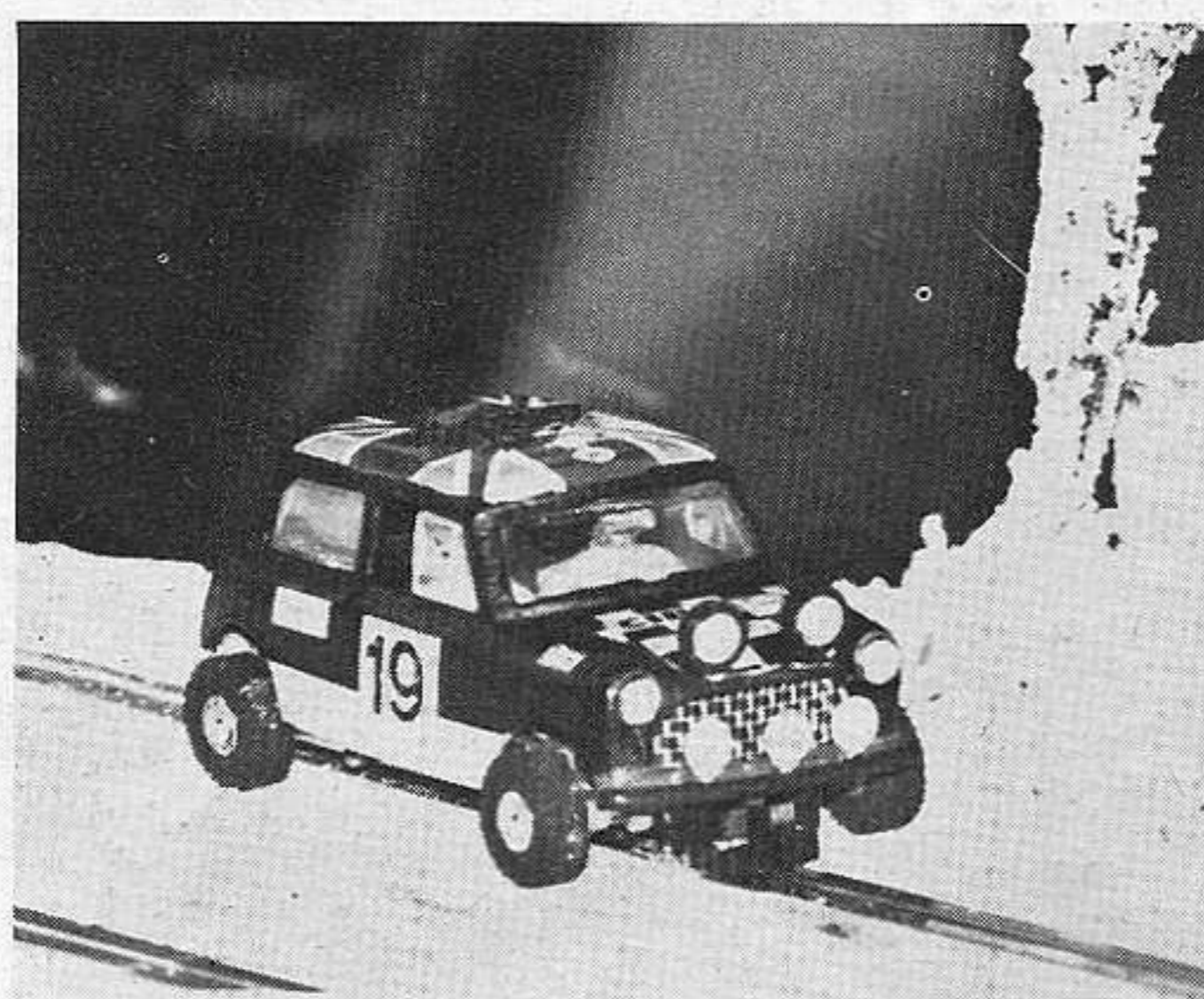
Fermate: ● 2. ora: cambio gomme posteriori (uscita di strada) ● 4. ora: cambio cerchione sinistro ● 16. ora: cambio contatti striscianti ● 25. ora: cambio contatti striscianti, differenziale e abolizione carrozzeria ● Ogni 30 minuti: iniezione raffreddante.



A sinistra, tre gioielli di F. 1 del Club Slot «Mini-Autosprint» di Genova: Tyrrell, Iso-Marlboro e Mc Laren. Sopra, una Lola sport; sotto, una Escort



Qui sopra, un «mostro» Turismo della mini-scuderia genovese. Accanto, una Mini impegnata durante un «rally». A destra, una Volkswagen ultrapreparata dagli stessi mini - conduttori



metri 6,184 ottenuta unendo due tronconi di pista Politoys del tipo Dromocar 704 e Dromocar 702. I ragazzi hanno iniziato il tentativo alle ore 14,30 del 21 settembre e vi hanno posto termine alle ore 1,30 del 23 settembre, assistiti da molti amici, curiosi e dai genitori dei due gemelli Salcioli.

L'alimentazione era fornita da tre trasformatori, un Dromocar da 4,5 volts, un Lima a 12 volts e un Policar da 26 volts a cinque velocità. I tre trasformatori erano comandati da una scatola di distribuzione costruita da Tiziano Salcioli, per mezzo della quale si poteva cambiare trasformatore senza interrom-

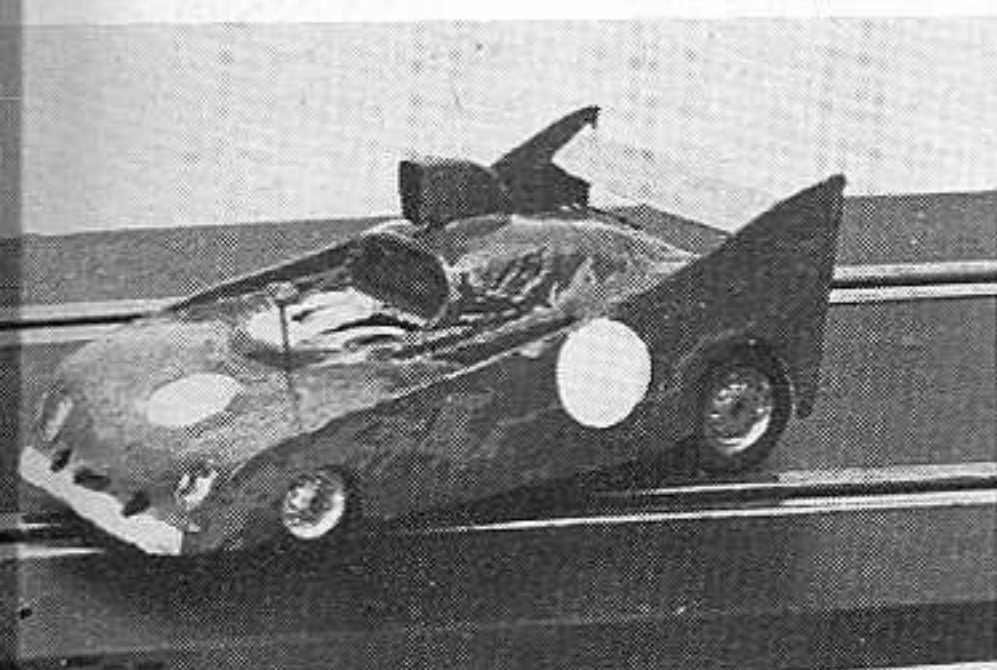
I «turni di guida» prevedevano l'impiego di un pilota per 15 minuti mentre il meccanico-cronometrista-contagiri lavorava pure 15 minuti. Il raffreddamento, visto che la vettura era in scala 1:43, avveniva ogni mezz'ora mentre i trasformatori «turnavano» ogni due ore. Naturale una certa rivalità fra i piloti così si è potuto stabilire che il giro più veloce è stato compiuto in 4"9 mentre il più lento è stato sul piede di 8". Sembra che durante il riuscito tentativo di record non si siano verificate troppe uscite di pista, ma soltanto quelle prevedibili allorché veniva effettuata l'iniezione raffreddante.

## La tabella tecnica della prova di DANILLO BAGGIO

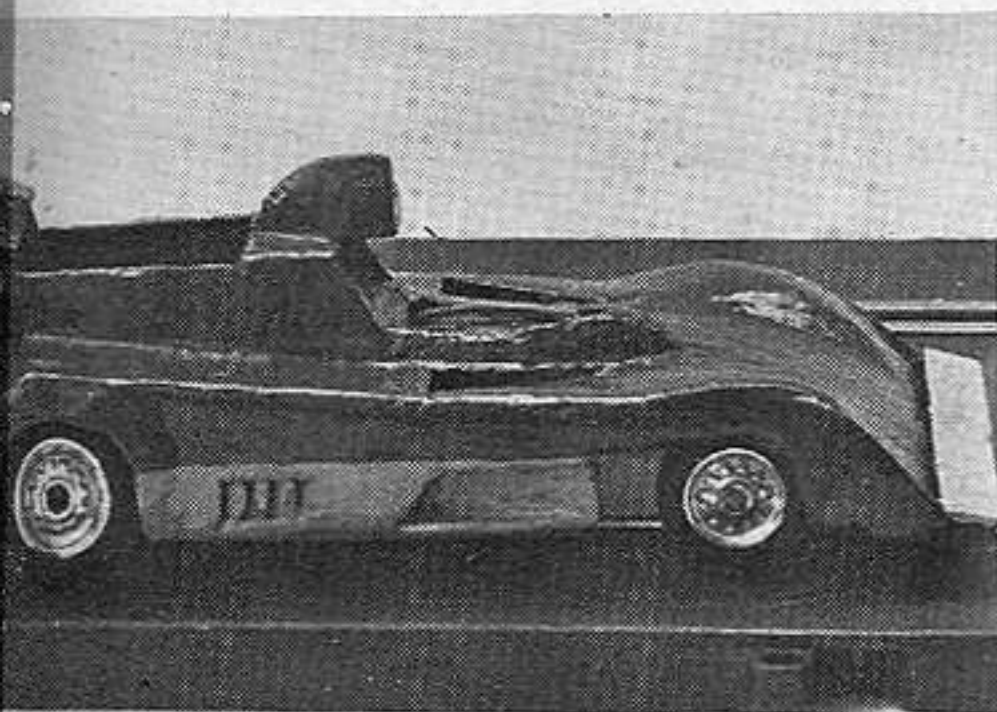
Ora	Giri	Media	Ora	Giri	Media
1	574	6,526	11	355	4,036
2	561	6,378	12	580	6,594
3	557	6,333	13	546	6,178
4	577	6,570	14	612	6,958
5	552	6,276	15	575	6,537
6	569	6,469	16	594	6,753
7	607	6,901	17	562	6,389
8	546	6,178	18	541	6,151
9	565	6,424	19	554	6,298
10	601	6,883	20	547	6,219

Km. percorsi 127,05975 - Media oraria 6,352 km.

Fermate: ● 2. ora: sostituzione scambio corsia ● 8. ora: riparazione filo trasformatore ● 11. ora: cambio contatti striscianti e riparazioni pick-up ● 13. ora: riparazione pick-up ● 15. ora: riparazione filo del pulsante ● 18. ora: cambio differenziale ● Ogni ora: raffreddamento motore.



Nelle foto di questa colonna, alcune riproduzioni di F. 1 e Sport realizzate dal team di Leonardo Lepori



Continua la beffa

agli automobilisti (e teleutenti)

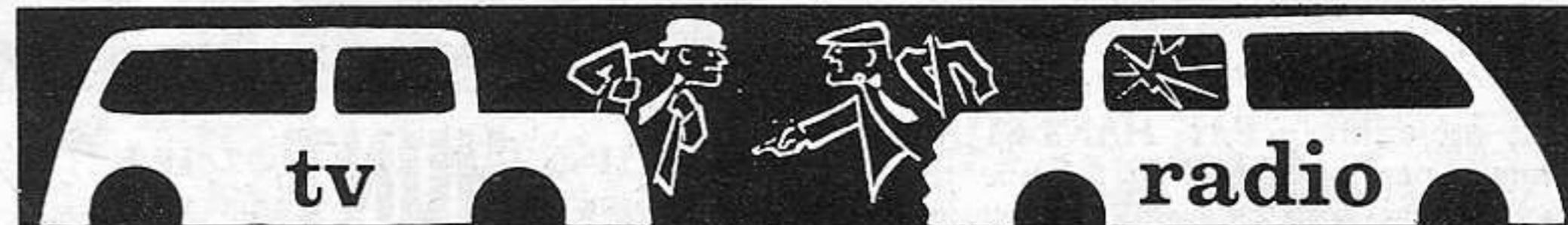
# Come la TV addolcisce la pillola delle «gabelle»

Settimana di magra, quella del fine settembre televisivo. Tranne un breve cenno sul motociclismo durante la «Domenica sportiva» non si è ritenuto opportuno dedicare il benché minimo spazio alle notizie di automobilismo. E tanto meno, a quelle riguardanti i suoi più prestigiosi protagonisti. Come Clay Regazzoni.

Ma, come al solito, la tv opera le sue scelte con oculatezza e discernimento... e quindi, piuttosto che comunicare lo stato di salute del pilota della Ferrari, ha ritenuto più opportuno soddisfare le «ansie» dei suoi maggiormente amati *aficionados* dedicando ampio spazio al lieve malessere che aveva colpito il Commissario Unico della Nazionale di calcio Fulvio Bernardini.

Evidentemente il male al pancino del nuovo «deus ex machina» della squadra azzurra di calcio «fa notizia» mentre la cavaglia del pilota ferrarista non sembra avere il potere di turbare gli animi dei tifosi. Di quelli di sport automobilistico, s'intende, ai quali — sempre secondo la tv, la partecipazione all'ultima prova del Campionato Mondiale e la possibile conquista del titolo da parte di Regazzoni non dovrebbe far né caldo né freddo.

E' un vecchio discorso, questo; una, oseremmo dire, antica polemica. E quindi, almeno in apparenza, quasi superflua. Ma che riteniamo sempre necessaria anche se, ogni volta, ci rendiamo conto di apparire, financo ai nostri stessi occhi, degli «scoprittori di ombrelli». Tuttavia la colpa — se colpevoli siamo — non è nostra ma della tv che mai, o solo raramente, offre spunti più interessanti e stimolanti. Ci auguriamo di trovarne tra qualche ora (mentre scriviamo la corsa di Watkins Glen non è ancora iniziata) nella «Domenica sportiva» e dai microfoni della radio,



## Programmi dal 9 al 15 ottobre 1974

**MERCOLEDI' 9 NAZIONALE**  
Ore 21,50 - Mercoledì sport

**SABATO 12 SECONDO**  
Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport

**DOMENICA 13 NAZIONALE**  
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport

Ore 17,15 - Notizie sportive

Ore 21,40 - «La Domenica sportiva»

Ore 19,50 - Telegiornale sport

**LUNEDI' 14 NAZIONALE**  
Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (replica 3. puntata)

**MARTEDI' 15 NAZIONALE**  
Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (replica 4. puntata)

**TUTTI I GIORNI SECONDO**  
(esclusi sabato e domenica)

Ore 18,45 - Telegiornale sport

**SABATO 12 Secondo programma**  
Ore 11,35 - Ruote e motori

**DOMENICA 13 Secondo programma**  
Ore 12,00 - Anteprima sport

Ore 17,00 - Domenica sport

**LUNEDI' 14 Programma Nazionale**  
Ore 8,00 - Lunedì sport

## TV Svizzera

**SABATO 12**  
Ore 17,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo

Ore 22,40 - Sabato sport

**DOMENICA 13**  
Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati

Ore 22,05 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)

**LUNEDI' 14**  
Ore 18,00 - Per i bambini: «Educazione stradale»

Ore 19,45 - Obiettivo sport

**MARTEDI' 15**  
Ore 23,00 - Notizie sportive

Intanto, mentre da una parte la tv «toglie» dall'altra «dona». E la storia si ripete. Infatti, così come è accaduto nello scorso inverno quando ai martellanti servizi sull'austerità automobilistica si alternavano le puntate sulla «Storia della Mille Miglia», anche ora si tenta, in qualche modo, di addolcire la pillola. Quella amara del recente aumento della benzina, della supertassa (impropriamente, pare) definita «una tantum», dei possibili e probabili «aggiornamenti» dell'assicurazione obbligatoria delle auto «vecchie» di quattro anni con 5000 lire come «tangente» di legge!

Conoscendo le abitudini della Rai-Tv, si potrebbe anche escludere questa sia pur ipocrita sensibilità. Il nostro Ente monopolistico, infatti, sta vivendo uno dei suoi momenti più critici e improntati alla massima economia. E quindi tra la rispolveratura dei vecchi programmi — molto spesso spacciati per nuovi — è obbligatoria, di altri inconcepibili quanto assurde gabelle. Come quella, ancora appena ventilata, sulla revivibilmente entrata anche la serie dedicata alla «Mille Miglia».

g. l.

## BATTERIE FIAMM



- Collaudate e adottate dalle grandi case automobilistiche
- Tecnica aggiornatissima e piacevole estetica
- Vasta gamma di tipi per qualsiasi tipo di vettura
- Contenitori in ebanite e polipropilene
- A disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una capillare e qualificata rete di vendita

FIAMM: la Casa che produce anche le famose lampade elettropneumatiche

## Corrono i «mondiali» F.1 e MARCHE a Livorno

● **LEONARDO LEPORI** da Livorno è un mini-modellista poliedrico in quanto nella sua persona, oltre a quella di costruttore, riunisce anche le qualità di organizzatore e di pilota. Il nostro lettore, infatti, dopo avere costruito alcune mini-slot «da corsa» riproducenti monoposto di F. 1 e Sport prototipi, ha riunito attorno a sé un gruppo di dieci ragazzi, organizzando, su pista elettrica, un vero e proprio campionato con punteggi eguali a quelli del Mondiale Piloti. Le due slot sembra siano assai più veloci di quelle normalmente in commercio in quanto la carrozzeria applicata su telai policar è in polistirolo aerodinamicamente molto profilato e penetrante. I motori, naturalmente, sono quelli della Policar tanto per avere un rendimento costante ed eguale per ogni concorrente. Anzi, proprio per dare a tutti i «piloti» le medesime probabilità, della pista viene usata una sola corsia (per evitare dispersioni di corrente) e le prove vengono effettuate a cronometro. Le piccole slot, seppure di diverse Marche come Ferrari B3, Tyrrell, Surtees, McLaren, ecc., sono tutte riunite in una unica squadra, il **Team LEO**, che usa come insegna pubblicitaria il nome di **AUTOSPRINT** in quanto dalle nostre foto il costruttore ha tratto le linee per i suoi modelli. Il campionato F. 1 è terminato e prossimamente inizierà il Campionato Marche che sarà riservato ai soliti dieci ragazzi a meno che qualche altro amatore manager di altro team non voglia aderire all'idea, indirizzando la richiesta a **LEONARDO LEPORI**, Via C. Ebat 2 - 57100 Livorno.





## V8/Blog Scans UGEUX dimissioni multiple

BRUXELLES - PIERRE UGEUX, presidente della commissione sportiva nazionale belga, ha inviato una lettera di dimissioni all'AC belga. Come conseguenza è anche dimissionario per i mandati presso la FIA. Ciò sarebbe dovuto al fatto che Ugeux avrebbe annunciato prematuramente la decisione del principe di Mérode di non presentare più la sua candidatura quale presidente della FIA, mentre questi non l'aveva ancora detto ufficialmente. Non è però escluso che Ugeux torni sulla propria decisione, dato che lo sport automobilistico belga passa un momento di grave crisi in ogni settore.

• Vivace scambio di opinioni sul tema « AUTODROMO FANTASMA » di Modena fra l'assessore allo Sport prof. Giorgio Ariani e Nello Ugolini il quale, senza tanti peli sulla lingua, ha praticamente posto sotto accusa coloro che si sono fatti promotori di una iniziativa senza valutarne le difficoltà. Il prof. Ariani, da poco eletto Assessore allo Sport, non conosceva ancora a fondo l'argomento e si è limitato a rispondere che cercherà di penetrare in questi misteri.

• Dopo un'altra bella vittoria in Formula Ford, RICHARD MORGAN, fratello minore di David, passerà probabilmente alla Formula Atlantic nel 1975, con una Chevron assistita dalla Casa.

# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

## HUNT contestato

• Corre voce che i meccanici di Mir, per il quale JAMES HUNT ha gareggiato in F. 5000 negli Stati Uniti, siano rimasti male impressionati per il suo comportamento, per cui pare probabile che d'ora in poi la Lola sarà pilotata da Morton, che correva con una Datsun.

• TOM PRYCE si dice sicuro che l'anno prossimo disporrà di un motore Matra V 12 su una vettura da Grand Prix, (leggi SHADOW), ma questo sarebbe in contrasto con quanto si è detto in proposito, cioè che soltanto Jarier disporrebbe di tale motore.

• PENSKE, proprietario del Michigan Speedway, spera di organizzarvi una gara USAC di 500 miglia il prossimo anno. Se la cosa si farà, parrebbe che l'USAC rinunciarebbe alle attuali gare in circuito, in favore della F. 5000, mentre le vetture USAC parteciperebbero a una serie di gare di 500 miglia.

## Per GARDNER MONZA GM

• Negli Stati Uniti è stato detto che GARDNER sta preparando una versione da corsa della nuova Chevrolet Monza, per il campionato turismo dell'anno prossimo. Deve trattarsi della vettura General Motors di cui Chambers ha detto che nel 1975 sarà iscritta dal team SCA.

## TOYOTA nei rallies

• Benché non abbia piani precisi per il 1975, la TOYOTA intanto farà correre tre vetture nel Rally del RAC. Saranno parte del team Pat Moss e Liz Crellin che piloteranno una Celica di 1600 cc, mentre Andersson-Herz e Waldegaard-Thorzelius disporranno di Corolla simili a quella usata da Andersson nel Rally TAP.

• Il fratello di JODY SCHECKTER, Ian, ha vinto con una Lotus 72 del Team Guston gli ultimi due rounds del campionato sud africano di F. 1. Essendo però Charlton arrivato secondo a Killarney (ove Scheckter fece un testa-coda) è stato questo pilota a vincere di nuovo il campionato con la sua McLaren M 23 Lucky Strike.

• CHRIS CRAFT, che avrebbe dovuto pilotare una Triumph Dolomite al Tourist Trophy (la vettura è poi stata ritirata perché non era a punto). Craft sarebbe molto interessato a pilotare una Camaro nel prossimo campionato inglese gruppo 1.

• Gli organizzatori del GP D'AUSTRIA, a Oran Park, vorrebbero che Lella Lombardi partecipasse alla gara. Sono in corso trattative per affidarle una Elfin MR5 con motore Repco-Holden per la gara di F. 5000. Se l'accordo verrà raggiunto, la ragazza resterebbe anche per la gara Gold Star all'isola Phillip e non è detto che non partecipi alla Coppa Tasmania. Anche Schuppan sta pensando di andare alla corsa di Oran Park e per lui si tratterebbe della prima gara « in casa ».



## L'altalena GOODYEAR

AKRON - Movimento ai vertici della Goodyear. DENNIS S. CHROBAK (a sinistra), ingegnere capo per la progettazione di pneumatici da corsa della Goodyear è stato nominato Capo Divisione Europea Corse che ha sede a Wolverhampton, in Inghilterra. Ha sostituito nell'incarico Edward E. Alexander destinato ad altro e più importante incarico nello sviluppo dei pneumatici. Chrobak è alla Goodyear dal 1961 ed ha contribuito in modo determinante alla progettazione e sviluppo dei pneumatici usati nella 500 miglia di Indianapolis. EDWARD E. ALEXANDER (al centro) è passato a dirigere il « marketing engineering » nella Kelly Springfield Tire Company di Cumberland, nel Maryland, che è una società sussidiaria della Goodyear. Promozione anche, ed è la più importante, per H. LEO MEHL (a destra), che ha diretto per quattro anni l'attività corse internazionale della Goodyear. È stato nominato massimo direttore di tutto il settore gare automobilistiche della società, succedendo nell'incarico a L. Truesdale, dimessosi per motivi personali.

## Di parola papà STEWART

GINEVRA - Non era una trovata pubblicitaria, quella di Jackie Stewart conduttore dello scuolabus della scuola Clair Soleil di Ginevra. La proposta del figlio Paul di guidare, per guadagnare soldi, l'autobus della scuola è stata presa sul serio da papà. Una mattina, sorpresa delle sorprese, i ragazzi della Clair Soleil, uscendo dalle aule si sono trovati di fronte il celebre... autista. Tutti di corsa sul Transit Scuolabus a urlare a Jackie: « Più forte, più forte... ». Papà Stewart però non ha commesso imprudenze rischiando anche un giudizio negativo dei passeggeri. Paul è rimasto tuttavia soddisfatto: papà aveva mantenuto la promessa.

• Dopo la vittoria di MIKKOLA nel rally finlandese Kesoil, il campionato nazionale è ancora molto aperto. Manca un solo round alla sua conclusione e il leader è ancora Makinen, seguito con poco scarto da Rainio, Lampinen e Mikkola.

• Il RALLY LIBANO-SIRIA, che inizierà a Beirut il 18 ottobre, è patrocinato dalla Tobacco Exporters Int., che di recente ha dovuto annullare il Rally di Cipro. La competizione si svolgerà per due terzi in Siria, per un terzo in Libano.

## Torna BEUTTLER

• BEUTTLER è fermamente deciso a riprendere la sua carriera in corsa, probabilmente nella F. 5000 americana del 1975.

• Al rally americano PRESS-ON-REGARDLESS ci saranno Fiat, Alpine, Lancia, Porsche, Datsun, Volvo, Toyota e Ford. Mahé-Darniche e Nicolas-Thérier piloteranno una Renault R 17, Zasada con pilota da designare una Porsche, mentre gli inglesi Culcheth-Syer saranno al volante di una Marina.



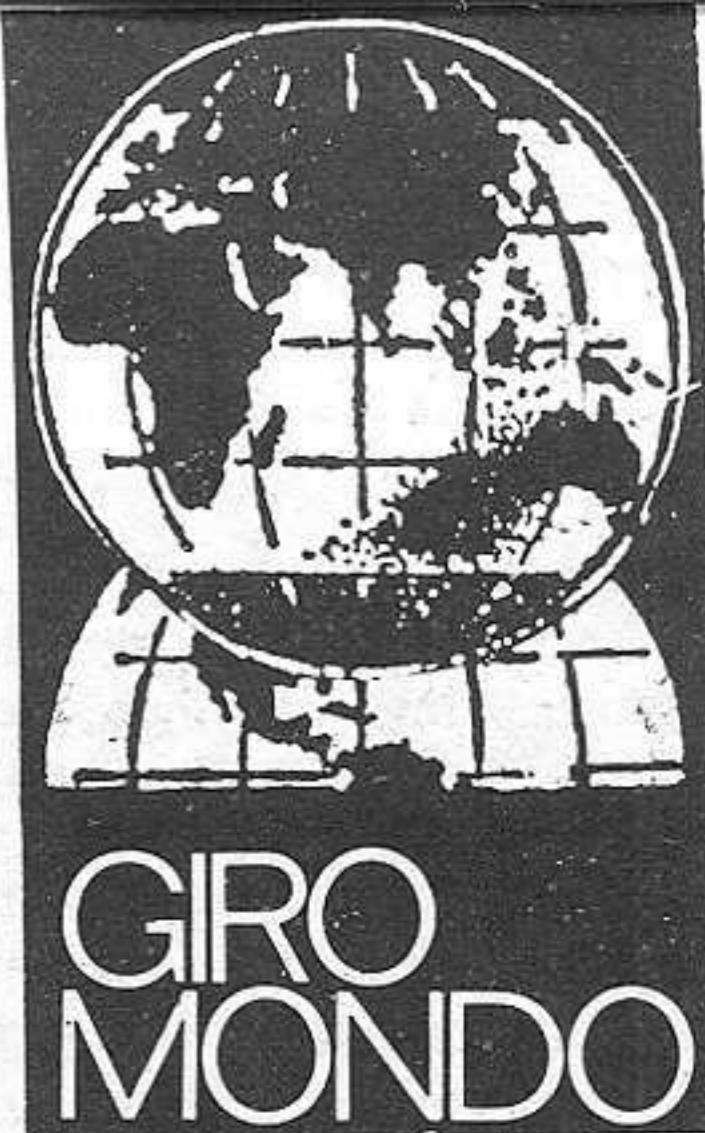
Nuovamente una manifestazione di vetture sportive di « qualche anno fa » al Santamonica di Misano Adriatico. Si è svolta domenica 29 settembre, ed è stata coronata da un buon successo. Nella foto partenza della seconda batteria: in testa è Paterlini con la Morgan 4/4, seguito dalla Lancia B 20 di Mandelli (che vincerà), dalla Lancia B 24 di Collizzoli, e dall'Alfa SZ di Taronna. (Foto ZAGARI)

• La produzione della REGIE RENAULT nel mese di luglio è stata di 151.008 veicoli, di cui 135.191 vetture e 1.810 trattori agricoli. La media giornaliera di produzione vede al primo posto, relativamente al mese di luglio, la R 5 di cui sono stati prodotti 1.305 esemplari al giorno, segue la R 12 con 1.142, poi la R 4 con 1.021, la R 6 con 545, e via via gli altri modelli.

• Hanno influito notevolmente sulla RETE AUTOSTRADALE le restrizioni imposte dall'austerità e l'aumento del costo della benzina. Nel primo semestre dell'anno la contrazione è riassunta in un -8,9% nei confronti dello stesso periodo dello scorso anno.

## V8/Blog Scans Una tantum... spazientiti!

- A ROMA il proprietario di una Opel Kadett, dopo avere parcheggiato la vettura su cui aveva affisso un cartello con la scritta «Io l'una tantum non la pago» ha cosperso la macchina di benzina e le ha dato fuoco. A norma delle disposizioni quel signore dovrà comunque pagare la soprattassa! Un altro ha mandato due cambiali e 14 mila lire per «scontarle» al Ministro del Tesoro Colombo.
- A CAPRI un'automobile che circolava per le strade dell'isola è stata contestata. Era stato un albergo a mettere in circolazione una vettura elettrica a quattro posti, ma tutti hanno preteso che venisse rispettato il divieto di circolazione.



# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Il SEDILE DI SICUREZZA per bambini Keenay, e l'autobus Leyland National, sono fra i sei vincitori dei premi assegnati dal Design Council all'industria automobilistica inglese.

## «FOLLIE» francesi

• In FRANCIA le industrie automobilistiche sono molto preoccupate per l'annuncio di prossime decisioni per limitare ancora la velocità sulle strade e sulle autostrade. Nei primi sei mesi dell'anno le vendite sono diminuite soltanto del 6%, ma nel periodo luglio-agosto, rispetto agli stessi mesi dello scorso anno, il calo è stato del 19% per le vetture da turismo e del 10,9% per i veicoli industriali.

## 34 mila in meno

• Le vetture IMMATRICOLATE in Italia nei primi otto mesi dell'anno sono diminuite del 3,43% rispetto al corrispondente periodo del 1973: le vetture nuove iscritte al PRA sono infatti state 963.918, segnando una diminuzione di 34.286 unità.

• Riguardo alle notizie relative a un aumento di assegnazione di carburante alle VETTURE MINISTERIALI, il ministero dei trasporti ha comunicato di avere invece ridotto la dotazione fissa mensile di carburante per tali vetture.

• Il BRISTOL VRT MARK III della British Leyland, è il nuovo autobus a due piani non più rumoroso di una vettura di famiglia. La rumorosità dell'«HUSH-BUS», tale ne è il nome, è stata ridotta mediante l'applicazione attorno al motore di uno strato di fibra di vetro ininfiammabile.

## Rinuncia al birotante

• La GENERAL MOTORS ha annunciato di avere sospeso gli studi sul motore a pistoni rotanti. I motivi sono la crisi petrolifera e l'inquinamento, che fanno approfondire gli studi sui motori convenzionali.

• La FAIREY WINCHES Ltd. ha messo a punto un nuovo overdrive creato esclusivamente per la Land Rover. Con questo dispositivo la velocità del veicolo aumenta del 27,8% senza incrementare la velocità dei giri motore. Si ottiene pure un risparmio di carburante pari al 18,9%.

• Autocarri con cabine in plastica rinforzata con vetro e acciaio sono stati presentati al Salone commerciale di Londra dalla ERF Ltd. di Sandbach. I test di collaudo hanno dimostrato che lo spazio di sopravvivenza resta intatto anche nei casi più drammatici grazie alla gabbia di sicurezza.

• Nei quattro primi mesi dell'anno negli STATI UNITI ci sono stati 12.480 morti in incidenti stradali, cioè 4020 in meno che nel corrispondente periodo del 1973. La diminuzione viene attribuita ai limiti di velocità imposti per la crisi del petrolio e ad un maggiore impiego di cinture di sicurezza.

• Dal 21 al 29 settembre si è tenuta a CALENZANO l'XI Mostra internazionale all'aperto di caravanning. 30.000 mq di esposizione hanno mostrato a numerosi visitatori le novità del settore oltre che quelle, abbondantissime, degli accessori. Particolarmente affollato l'area riservata ai campeggiatori. Il clima di crisi economica ed energetica pare debba favorire il boom delle vacanze all'aperto che sono, tutto sommato meno costose e forse più salutari.

## Guardrail luminosi

(al titanio e poliestere)



• Un nuovo rivestimento per barriere autostradali di protezione, è stato realizzato dalla Goodyear Tire & Rubber Company, mescolando una elevata percentuale di biossido di titanio a polvere di poliestere. Questa speciale barriera che è già stata installata su di una autostrada del Texas, oltre ad assolvere le funzioni di sicurezza, fornisce una maggiore visibilità del tracciato stradale, grazie allo speciale rivestimento che si chiama «Flexclad», che è di color bianco vivo anziché grigio opaco. Permette di avvertire in tempo gli automobilisti dei cambiamenti di percorso e si è rilevato molto efficace di notte e in condizioni atmosferiche sfavorevoli.

• GIUSEPPE CAVAZZA, già manager per oltre un ventennio della scuderia Ambrosiana, passato poi alla scuderia Picchio Rosso e da 10 anni segretario della ANCAI e della FAC è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine «Al Merito della Repubblica Italiana».

• La FISA in collaborazione con la MARLBORO WORLD CHAMPIONSHIP TEAM offre a tutte le scuderie associate una interessante possibilità: riuscire ad organizzare una serata, con proiezione di due film («Stewart ultimo anno sul trono» e «Mondiale rally 1973») commentati direttamente da Andrea de Adamich. Per l'organizzazione di tali serate necessita, a cura della scuderia, oltre alla sala, un proiettore da 16 mm sonoro e un esperto per il suo funzionamento. Tutti coloro che saranno interessati possono rivolgersi a Giancarlo Spezia tel. 02/799968-782260.

## CINTURE bocciate

• Con 337 voti contro 49, il congresso degli STATI UNITI ha deciso di non rendere più obbligatoria l'installazione a bordo di vetture nuove di fabbrica il dispositivo di collegamento fra cinture di sicurezza e messa in moto, che da un anno i costruttori dovevano montare.



## Una FORD per WELLINGTON

LONDRA - La nuova Ford CONSUL GT, per le sue doti di stabilità, robustezza e sicurezza è stata adottata dalla polizia inglese. Quelle che vedete però non sono poliziotte, ma due belle rappresentanti del gruppo delle «Pan's People», accompagnate nell'occasione dal celeberrimo pupazzo della TV inglese per ragazzi, che si chiama, per chi non lo sapesse, Wellington.

## VOLKSWAGEN licenzia

• La VOLKSWAGEN ha annunciato che dal 23 settembre sono stati lasciati a casa per una settimana 46.500 operai, allo scopo di ridurre la produzione di sei stabilimenti. La misura costerà circa dieci milioni di marchi per rimborsarsi ai lavoratori, conseguenti all'inattività. Adesso è stato chiesto a 6000 operai di accettare un premio extra purché si licenzino.

• La GILDEMEISTER nota ditta produttrice di torni, ha acquistato in Brasile una zona di 400 mila metri quadrati per impiantarvi una fabbrica e per dar luogo ad una zona industriale di prodotti paralleli. Lo stabilimento Gildemeister sta sorgendo a Porto Alegre.

• Il Palazzo del Centenario di Bruxelles ospiterà dal 15 gennaio al 23 febbraio 1975 il Salone internazionale dell'automobile del ciclo e del motociclo. Il salone verrà tuttavia suddiviso in due distinte manifestazioni: dal 15 al 26 gennaio auto, autocarri e carrozzieri, dal 14 al 23 febbraio moto, cicli e accessori.




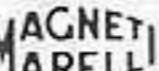
# giannini

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

PIU' VELOCE  
PIU'  
ECONOMICA

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI    
CANDELE

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. 1.200.000 IVA COMPRESA