

Combattutissima prova del campionato triveneto tra neve, pioggia e nebbia nel DUE VALLI 20'' tra POLESE e TAUFER

SANTORUM regolarità bis a GENOVA



Ecco i protagonisti del Rally veronese delle 2 Valli: a sinistra, Polese, assieme a Schenone, primo con l'Alpine-Renault. A destra, il secondo arrivato, Giorgio Taufer, in coppia con Bonelli, sulla solita Porsche Carrera

SPECIALI PER AUTOSPRINT

VERONA - C'era d'aspettarsela che nel Rally nazionale Due Valli, giunto quest'anno alla sua terza edizione ci sarebbe stata battaglia grossa. E battaglia grossa c'è stata in quanto la classifica provvisoria del Campionato Triveneto Rally ha subito uno scossone tanto che al vertice della graduatoria si è avuto un avvicendamento che ha reso ancora più interessante ed avvincente questo Campionato Triveneto che è considerato tra i più indovinati e interessanti per la sua formula.

La competizione quindi voluta ed organizzata dall'Automobile Club di Verona ha costituito un appuntamento particolarmente selettivo se si tiene conto che una delle quattro prove speciali non è stata disputata a causa dell'inevamento di quel tracciato. Ma parliamo subito dei maggiori protagonisti: Piero Polese su Alpine Renault è stato il trionfatore di questa classifica corsa autunnale precedendo dopo un appassionante testa a testa Giorgio Taufer su Porsche Carrera di soli venti secondi. Quest'ultimo pilota però con la conquista della seconda poltrona è balzato in testa alla classifica provvisoria del Triveneto della specialità con 57 punti, scalzando Giovanni Casarotto della Palladio il quale a Verona non ha preso il via.

Sempre nella classifica provvisoria del Triveneto, al secondo posto si è insediato Polese mentre Liviero della Venezia Corse è terzo seguito da Alessandro Gregori della Scuderia Città di Schio, dal consocio Roberto Zanrosso e quindi da Casarotto della Palladio. La battaglia per il Triveneto resta dunque apertissima e sarà interessante seguire le altre due competizioni che restano da disputare: il «Campagnolo» in programma sabato a Vicenza e il Rally dei Campioni in programma pure nella città berica l'otto dicembre prossimo, corsa che sostituirà il Rally delle Valli Piacentine rinviato per motivi tecnici.

Eccezionale lo schieramento di piloti alle Due Valli come è stato eccezionale l'afflusso di spettatori sabato sera in piazza Brà e pieno successo organizzativo. Due note queste che ripagano in parte l'impegno e la passione dei dirigenti dell'Automobile Club Scaligero e dei componenti della commissione sportiva unitamente a tutto lo staff tecnico al cui vertice va posto l'avvocato Luigi Stochino di Venezia delegato CSAI. Lo stesso Stochino ha voluto farci il punto di questa interessante competizione svoltasi in condizioni atmosferiche non certo favorevoli:

«Il "Due Valli" ha costituito un test validissimo per uomini e mezzi meccanici. I risultati sono stati confortanti sia dal punto di vista tecnico che organizzativo a conferma dell'efficienza del complesso apparato che richiede una competizione di questo tipo. La gara — è sempre Stochino che ci parla — è stata particolarmente selettiva anche se una delle quattro prove speciali non è stata disputata per via dell'inevamento e la seconda prova speciale è stata superata da tutti gli equipaggi senza penalità».

In pratica il «Due Valli» si è risolto nelle due prove speciali di Castello-Prada dello sviluppo di km 6,200 da percorrere in 7'17" e di Peri-Fosse di km 5,900 da coprire in 7'05". Le prove speciali di Luni-Rubiana ha visto tutti gli equipaggi

a zero mentre quella di Tracchi-Camposilvano dopo un'attenta ricognizione al tracciato fatta dai commissari sportivi a causa del fondo innevato e nonostante l'intervento di uno spartineve, è stata annullata.

Fitti banchi di nebbia, in particolare nella zona di montagna, nevischio e pioggia hanno completato il quadro di una corsa che nonostante le condizioni atmosferiche contrarie ha registrato un pieno successo. Superato il controllo di Tracchi i concorrenti hanno deviato per San Giorgio innestandosi poi in percorso precedentemente fissato a Velo. Lotta serrata anche tra le scuderie e successo di strettissima misura della Piave con Zandonà-Svizzero-Siena.

Attilio Trivellato

Salita annullata a Catanzaro per il diluvio

CATANZARO - Battista Foderaro, il dinamico e sportivissimo Presidente dell'A.C. Catanzaro, dopo aver lottato con tutti in prima persona ed averla spuntata per la disputa per l'VIII Edizione della «Ponte Corace-Tiriolo», alla fine ha dovuto cedere le armi... a Giove pluvio, ed inghiottire così un brutto rospo, quello della sospensione della gara prima ancora che la stessa cominciasse anche con un po' di ritardo.

E' stato il tempo, il nemico finale di questa gara; ad un pomeriggio di prove asciutto ha fatto seguito una notte d'acqua con un vero diluvio però nelle prime ore della mattinata (e, ironia della sorte, bel tempo nella restante metà di giornata) che ha inondato d'acqua le parti basse di Catanzaro e la zona costiera, per cui è stato richiesto l'intervento dei pompieri, compresi quelli già presenti sul percorso. Solo in tre punti il percorso di gara è stato toccato, contrariamente a quello che si potrebbe pensare, dalla gran massa d'acqua: a ottocento metri circa dall'arrivo dove erano franati alcuni metri cubi di terra che ingombravano metà carreggiata (e per la cui rimozione sarebbe occorso non più di mezz'ora) e in un tratto intermedio dei 6.700 metri del percorso, dove era sull'asfalto, pulito per il resto e non fangoso, del pietrame, prontamente rimovibile. Ma il Prefetto di Catanzaro, a tavolino e fuori da constatazioni (su sollecitazioni pare anche del questore della città), con una discutibile decisione ha fatto sapere agli organizzatori, che si trovavano a Tidiolo, di aver sospeso la gara.

Sfumava così per tutti una gara, e restava solo la consolazione delle prove dove Domenico Scola con la sua March BMW aveva realizzato il miglior tempo, cioè 3'55"08. Gli altri migliori tempi sono stati, nell'ordine, di Barberio su Osella con 4'06"67, Gargano (e per l'occasione «Paolo di Bari») con l'Alfa 33 in 4'12"71; di Bilotti su Osella PA 2 1600 con 4'15"50.

n. m.

CLASSIFICA ASSOLUTA

Rally delle due Valli - Gara nazionale - Verona, 12-13 ottobre 1974.

1. Piero Polese-Schenone (Alpine Renault) 22'56";
2. Taufer G.-Bonelli (Porsche Carrera) 23'16";
3. A. Gregori-Antonello (Fiat 124 Abarth) 23'31";
4. Cavriani-Ronconi (Porsche 911 S) 23'48";
5. Zandonà-Roggia (Fiat Abarth) 23'56";
6. Zanrosso-Saltrón (Fiat 124) 24'13";
7. Svizzero-Braito (Opel Ascona) 24'14";
8. Liviero-Cernigai (Porsche Carrera) 24'25";
9. Pasetti-Gariboldi (Fiat Abarth 124) 24'39";
10. Siena-Cipriani (Alpine Renault) 24'41";
11. Ceccato-Zonta (Fiat 124 ST) 24'44";
12. «Lucky»-Fredì (Opel Ascona) 24'49";
13. Tormene-Degan (Opel Ascona) 24'51";
14. Marin-Taufer M. (Lancia Fulvia HF) 24'58";
15. Illicher-Bocca (Opel Ascona) 25'07";
16. Cavicchiolo-Pegoraro (Opel Ascona) 25'15";
17. Farina-Quartiero (Fiat X-1/9) 25'18";
18. Zavan-Pillon (Opel Ascona) 25'32";
18. Rossetto-Paccagnella (Fiat 124 Abarth) 25'32";
20. Jordan-Dalla Benetta (Fiat 128 Rally) 25'36";
21. Stringhini-Giudicelli (Lancia Fulvia HF) 25'37";
22. Isoli-Pantano (Opel Ascona) 25'41";
23. Pasutti-Nardi (Opel Ascona) 25'42";
24. Donatoni-Donatoni G. (Fiat 128 Coupè) 25'46";
25. Patussi-Da Schio (Lancia Fulvia HF) 25'47";
26. Gerometta-Daniele (Lancia Fulvia HF) 25'50";
27. Rebuli-Penariol (Simca Rally 2) 25'56";
28. Calore-Visentini (Renault Gordini) 25'59";
29. Ravaoli-Scaiolini (Lancia Beta Coupè) 26'02";
30. Bissoli C.-Bissoli I. (Opel Ascona) 26'04";
31. Riciputi-Ghigi (Opel Ascona) 26'08";
32. Riccardi-Terreni (Opel Ascona) 26'13";
33. Rimondi-Sartoretto (Opel Ascona) 26'16";
34. Spiller-Santolin (Fiat 124 ST) 26'23";
35. Albertin-Locatelli (Simca Rally 2) 26'32";
36. Riberti-Fioravanti (Opel Ascona) 26'39";
37. Merlin-Secchi (Lancia Fulvia HF) 26'41";
38. Comerio-Storti (Fiat Abarth 124) 26'42";
39. Jessi-Fantin (Opel Ascona) 26'46";
39. Barbetti-Cossio (Renault Gordini) 26'46";
41. Baroschi-Visigalli (Simca Rally 2) 26'48";
42. Bettega-De Tofoli (Fiat 128) 26'52";
42. Zanette-Boschetti (Simca Rally 2) 26'52";
44. Cipriani-Masi (Lancia Fulvia) 26'53";
45. Molo-Cecchellero (A-112) 26'56";
45. Danielis-Blasig (Lancia Fulvia HF) 26'56";
47. Codiferro-Zecchinati (Fiat 125) 26'57";
48. Sbabo-Roberti (Fiat Abarth) 27';
49. Ceradini-Hurthaler (Lancia Fulvia Montecarlo) 27'02";
50. Bicecchi-Bicecchi Cristiano (Simca Rally 2) 27'05";
51. Caruzzi-Colle (Renault Gordini) 27'08";
52. Riva-Righetti (Simca 1200) 27'10";
53. Filippa L.-Filippa C. (Fiat 128) 27'11";
54. Schirato-Fiorese (Fiat 127) 27'14";
55. «Jean-Jaque»-Tollis (Opel Ascona) 27'15";
56. Dazzan-Zanet. (Simca Rally2); Nannini-Naldini (Lancia Fulvia HF) Venturini-Marazzi (A-112 Abarth); De Santi-Nicolini (Fiat 125); De Stefano-Bozzolotto (Fiat 124 Special); Dasara-Cervelli (Fiat 124 S.) 27'24";
62. Legnani-Pozzi (Simca Rally 2) 27'31";
63. Mantellini-Simoncelli (Alfa Romeo GT) 27'34";
64. Mandarini-Barbieri (Lancia Fulvia HF) 27'36";
65. Prandini-Mongiorgi (A-112 Abarth) e Rosa-Gaspari (Simca Rally 2) 27'39";
67. Scarpellini-Puccetti (Opel Ascona) 27'41";
6. Toffol-Toffol (Fiat 128 Coupè) 27'42";
69. Baggio-Mursia (Fiat 128) 27'46";
70. Villa-Contolini (Fiat 128) 27'52".

GENOVA - C'era una volta una gara di regolarità che partendo da Genova seguiva l'Aurelia fino a Sanremo e perciò veniva chiamata Riviera di Ponente. Un giorno venne il «boom» dell'auto e l'Aurelia da Genova a Sanremo venne intasata di turisti. La gara di regolarità, quindi, non ebbe più la possibilità di transitare lungo la Riviera di ponente e s'inerpicò con regolari partenze dalla periferia verso l'Appennino che guarda la Riviera di Levante, trasformandosi, sia nella denominazione, divenuta prima coppa A.C. Genova - Conchiglia Shell ed oggi Coppa A.C. Genova - Trofeo Industria Italiana Petroli, che nel regolamento. La gara si è infatti trasformata in una galoppata di 60 km con 2 controlli orari e 6 prove speciali di precisione le cui penalizzazioni erano attribuite calcolando gli scarti fatti registrare in più tra il tempo base (diverso a seconda delle cilindrate) ed il tempo realmente impiegato a percorrere la prova.

Pur essendo la prova valida per il trofeo della regolarità zona nord per il campionato FISA, per i campionati sociali della Scuderia Grifone-Erg e Centro sportivo Fiat e per il Trofeo Agnelli, pochi i partecipanti (54) a dimostrazione che ormai la regolarità ha fatto il suo tempo. Prima di parlare dei concorrenti, bisogna rendere omaggio all'organizzazione per la perfetta regia ed ai cronometristi per la sollecita e precisa compilazione delle classifiche.

Vincitore assoluto è risultato Mario Santorum del Jolly Club che ha concluso la sua fatica con sole 8,9 penalità e che con questa vittoria ha conquistato il trofeo della regolarità zona nord. In seconda posizione con penalità 11,5 un altro rappresentante della Jolly, il bravissimo Piero Pertusio. Lo scarto tra i due è risultato abbastanza rilevante e ribadisce, conoscendo il valore del torinese che sino a ieri guidava la graduatoria del trofeo la validità del successo di Santorum che ha così bissato la vittoria ottenuta nell'edizione 73.

c. b.

COPPA AC GENOVA - Trofeo Industria Italiana Petroli - Gara nazionale di regolarità - Genova 13 ottobre 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Mario Santorum (Fulvia C. 1300) 8,9;
2. Pertusio (Fulvia 1300) 11,5;
3. Garraffa (Fulvia C. 1300) 11,8;
4. Forato (Fulvia 1300) 16,6;
5. Imerito (Fulvia) 17,5;
6. Faldini (Fulvia 1300) 18,5;
7. Gibelli (Fulvia HF 1300) 21,1;
8. Forato (Fiat 128) 21,2;
9. Borghesio (Fulvia HF) 21,5;
10. Catillett (Fulvia 1300) 22,4;
11. Nosenzo (Fiat 128 C) 23;
12. Panerai (Fulvia 1300) 24;
13. Barbero (Fulvia 1300) 26,7;
14. Bossina (Fiat 128 C) 29,2;
15. Balocco (Fiat 128 S) 29,8;
16. Testoni (Fulvia HF 1600) 30,2;
17. Gaidano (Fiat 127) 33,4;
18. Piaggio (Alfasud TI) 34,3;
19. Bucci (Ford Escort 1600) 34,6;
20. Fava (Fulvia HF 1300) 34,8;
21. Simoletto (Simca 1100 S) 35,5;
22. Amelotti (Fiat 128) 36,2;
23. Sobrero (A 112 S) 37,5;
24. Accomasso (A 112 Abarth) 39,1;
25. Fasano (Fiat 127) 39,4.



In allenamento per il « Rideau Lakes », il canadese Perusse con il fido navigatore Bellefleur, è andato a vincere con la 124 Abarth 1800 a Quebec

Entusiasma ANNA CAMBIAGHI (2^a)

ROHRL a Lugano sigla l'europeo

LUGANO - Tenendo fede al pronostico della vigilia e dimostrando una netta superiorità sull'arco dell'intera prova, i tedeschi Walter Rohrl e Jochen Berger al volante di una Opel Ascona RS 19 della squadra ufficiale germanica hanno vinto la tredicesima edizione del Rally internazionale di Lugano organizzato dal SAR Ticino e valevole per il Campionato Europeo conduttori. La vittoria della Opel non è mai stata in forse neppure dopo il ritiro dell'altro equipaggio formato da Carlsson-Petersen, che avevano dovuto abbandonare la corsa già nella prima parte a seguito di noie meccaniche. La squadra, specialmente fra le prove speciali di S. Michele e S. Martino, ha potuto così assicurare a Rohrl una assistenza meccanica davvero superiore a tutti, tranquillizzando pilota e navigatore sulle possibilità concrete di un successo.

Complessivamente il rally ha fatto percorrere milleduecento chilometri, quasi tutti in Italia e con ventisette prove di classifica. In quest'ultime Rohrl si è imposto in tutte salvo una, la quinta della prima parte, dove cadeva vittima di un errore di percorso. Questo per dimostrare la sua supremazia in una specialità che lo vede sicuro vincitore del Campionato Europeo 1974.

Alle spalle dell'equipaggio della Opel una formazione femminile: quella di Anna Cambiaghi e Luana Vanzi al volante di una Fiat 124 rally Abarth iscritta dal « Tre Gazzalle » due « signore del volante » che hanno saputo portare a termine la difficile prova con un risultato davvero entusiasmante.

Mentre la prima parte (svoltasi nella provincia di Como e in seconda fase in quella di Varese) ha costretto gli equipaggi a fare i conti con la pioggia, la neve (Aponna) e la nebbia, nella seconda le condizioni ambientali sono per buona fortuna nettamente migliorate e solo una temperatura un poco rigida ha fatto da contorno a una notte di sereno. Va inoltre sottolineato che mentre nella prima

parte i ritiri sono stati elevati (tredici) nella seconda, dopo la neutralizzazione di Luino, se ne sono contati solo sette. In venticinque alla partenza della seconda tappa, gli equipaggi rimasti hanno affrontato un carosello di quattro prove speciali (Cuvignone, S. Michele, S. Martino e Cremenaga) portando a termine cinque tornate per complessivi seicento chilometri.

a. r.

RALLY DI LUGANO - prova valida per il Campionato Europeo rallies per conduttori - Lugano, 11-13 ottobre 1974

LE CLASSIFICHE

1. Rohrl-Berger (Opel Ascona 19 SR) 40'01"; 2. Cambiaghi-Vanzi (Fiat 124 Rally Abarth) 50'40"; 3. Bianchi-Silva (Porsche Carrera RS) 1.01'21"; 4. Beretta-Pirovano (Alfa Romeo 2000 GTV) 1.03'18"; 5. Finzi-Faggioli (Opel Ascona 19 SR) 1.05'11"; 6. De Angelis-Gasparoli (Lancia HF 1600) 1.11'45"; 7. Martignelli-Nahmias (Lancia HF 1600) 1.14'58"; 8. Buzzi-Tissot (Lancia HF 1600) 1.23'11"; 9. Bertolo-Abbate (Lancia HF 1600) 1.25'05"; 10. Mella-Porro (Alfa Romeo Alfetta) 1.27'04"; 11. Kaufhold-Rauchfuss (Opel Ascona 16 SR) 1.28'03"; 12. Fancelli-Giubbilei (Opel Ascona 19 SR) 1'34'10"; 13. Meylink (Opel Ascona 16 S) 1.53'11"; 14. Kuemin-Kuemin (Lancia HF 1600) 2.03'20"; 15. Guenther-Gozel (BMW 2002 TI) 2.06'03"; 16. Tortora-Galfetti (Opel Ascona 19 SR) 2.15'17"; 17. Saccomanno-Migliorini (Lancia Zagato 1,3) 2.20'06"; 18. Decio-Bianchi (Autobianchi A112 Abarth) 2.22'12".

Il mare forza 8 nega il debutto a ICKX motonauta

MIAMI - Pare proprio che anche il mare ce l'abbia con Jacky Ickx, che così ha dovuto rimandare il suo debutto sull'off shore Dry Martini di BONOMI nella Miami-Nassau una classica competizione d'altura che si sarebbe dovuta svolgere domenica scorsa. Ondate veramente impossibili, forza 7/8, hanno impedito agli scafi di uscire dal porto e la gara è stata rimandata a giovedì: purtroppo Jacky non poteva rimanere negli Stati Uniti ed è ripartito subito per il Belgio. Ed è ormai certo che il debutto motonautico del campione belga dovrà essere rimandato alla prossima stagione: infatti le due gare rimanenti ancora in calendario, quella di Key-West e la conclusiva di Panama non verranno disputate per ragioni economiche organizzative.

Viatico per l'avventura mondiale Rideau il successo dei canadesi FIAT a Quebec

La scuola PAGANELLI ha giovato a PERUSSE

ST. AGATHE (Quebec) - Un altro passo avanti del Canada nel novero delle nazioni in grado di organizzare una prova di campionato mondiale. Per la prima volta il « Rally dei Laghi Rideau » — che si svolgerà dal 16 al 20 ottobre — è stato riconosciuto dalla FIA valido per il mondiale marche e per la prima volta sul suolo canadese si presenteranno tre equipaggi ufficiali FIAT con le ormai ottime 124 Abarth. Un avvenimento di enorme importanza per lo sport nazionale in quanto, lo si spera, servirà da trampolino di lancio in campo internazionale di Jean-Paul Perusse, uno dei più quotati rallyisti del Nord-America che può contare nel suo palmares ben tre vittorie consecutive nel Canadian Winter Rally con la Fiat 128. Come

« prova generale » per il massimo evento, e per prendere dimestichezza con questo tipo di vettura nuova per loro, Perusse e Bellefleur (suo abituale co-pilota) hanno portato la Fiat 124 Abarth alla vittoria nel « Criterium du Quebec » sponsorizzato dalla Fiat. La vettura era la stessa che Barbasio aveva pilotato nel « Rally dei 1000 Laghi » nel mese di agosto. In suolo canadese alcune modifiche minori sono state apportate alla macchina dal meccanico personale di Perusse, Raimondo Pagliano. Molto importante l'aggiunta di un serbatoio supplementare da 25 litri, in quanto in una prova speciale di 480 km in riserva indiana, il rifornimento di carburante era vietato. Parte del merito in questa vittoria di Perusse Bellefleur deve essere ascritto a Paganelli e Russo che, venuti nel Quebec prima del Criterium, hanno saputo magnificamente iniziare i due canadesi alle grandi doti della 124 Abarth.

Assente Walter Boyce per lo « scoppio » del motore della sua Toyota prima della partenza il più pericoloso avversario della coppia Fiat è stato l'americano John Bussun con la Porsche-Carrera ex Zassada. Tuttavia, fin dalle prime prove è stato evidente che la vettura italiana era difficilmente battibile. Al termine della prima giornata, infatti, Perusse chiudeva al comando con un vantaggio di 3 minuti e mezzo. La seconda tappa, divisa in cinque prove speciali da disputarsi durante la notte, serviva a mettere ulteriormente in luce le doti di Perusse che, nonostante una foratura, riusciva egualmente a guadagnare altri 30 secondi nei confronti di Bussun, e quelle di navigatore di Bellefleur. « Aquila Bianca », il gran capo indiano della riserva, ha consegnato a Perusse un premio di 100 dollari, distinzione della « totem pole ».

Lungo i 1600 km del rally, molti dei quali su sentieri impraticabili del Quebec ove abbonda la fauna tipica di questi luoghi (e i vincitori investivano... una volpe e diverse puzzole), soltanto in una prova speciale la Porsche di Bussun ha potuto precedere, ma di un solo secondo, la Fiat di Perusse-Bellefleur che nella prova finale di circa 500 km coglievano un vantaggio di oltre 12 minuti.

Una prova molto dura per tutti i concorrenti — 62 al via, 11 soltanto al traguardo — con la Fiat 124 Abarth che ha largamente dominato; il che fa ben sperare per la prova mondiale che si svolgerà prossimamente e nella quale Perusse-Bellefleur avranno la possibilità di misurarsi con alcuni dei migliori rallyisti europei.

Gilberto Gatto

Scuola rally di AALTONEN al Nurburgring

NURBURGRING - Già da tre anni, qui al Nurburgring, il finlandese Rauno Aaltonen organizza una scuola per rallyisti. In questo scorcio dell'anno, i corsi, di tre giorni ciascuno, saranno due: il primo dal 21 al 23 ottobre, l'altro dal 30 ottobre al 2 novembre. Fino ad oggi sono oltre 200 i piloti da rally, provenienti dalla Germania, Austria, Svizzera, Belgio e Francia che hanno potuto imparare dal « professore » finlandese tutti i dettami tecnici e agonistici che concorrono a formare un buon conduttore e tutti si sono potuti rendere conto che Rauno Aaltonen non è soltanto un perfetto pilota, ma un ingegnere e un fantastico pedagogo.

I tre giorni di corso prevedono un programma molto intenso che va dalle 7,30 sino alle ore 20 con la sola sospensione di un'ora per la seconda colazione. Ginnastica, corsa campestre, lezioni teoriche e pratiche al mattino; allenamento al rally nel pomeriggio, teoria e allenamenti notturni. Il programma di studio comprende: conoscenza della vettura, reazioni in una situazione particolare, punti di frenaggio, manovre di sorpasso, rilevamento degli errori, miglioramento sistematico dei tempi, tappe notturne, ecc. fino alle nozioni sulla ricerca degli sponsor.

Tutto il corso si svolge al Nurburgring (compresi i pasti e l'alloggio allo Sport-hotel) che mette a disposizione dei partecipanti percorsi in foresta, piste sabbiose e ghiaiose e, naturalmente, l'asfalto del circuito. Rauno Aaltonen segue ogni allievo prendendo posto sulla vettura al posto di pilotaggio o come co-pilota, pronto ad impartire le più minute istruzioni. Il costo di partecipazione, tutto compreso, è di 865 marchi, presso a poco 220.000 lire. Per ogni eventuale partecipazione scrivere a Rauno Aaltonen Rallye Seminar Rosenweg 26 - D-7303 Neuhausen/Stuttgart (Germania).

Confermato il MONTECARLO jr. a metà novembre

MONACO - Ottenute le necessarie autorizzazioni dal Ministero degli Interni francese e dalla Federazione Francese Sport Automobilistici, il « 9. Rally Montecarlo Junior » si svolgerà regolarmente alla data del 15-16 novembre 1974.

La gara, che si svolgerà su un percorso di 450 km con otto prove speciali per complessivi 96 km, è riservata alle vetture del Gruppo 1 ed ai piloti in possesso di licenza internazionale, esclusa fatta per quelli compresi nelle liste di notorietà della FIA.

Le otto prove speciali saranno le seguenti: Vescavo-Col de Brouis di circa 13 km; Moulinet-Turini, 13 km; Luceram-Cime du Savet, 8 km; St. Blaise-Levens, 8 km; Loda-Col de Porte-La cabanette, 16,5 km; La Bollene-Col de Turini, 12 km; Col de l'Orme-Cal de Braus, 9 km; La Grave de Peille-Col des Banquettes, 12 km circa.

La tassa di iscrizione è stata fissata in 400 Frs.F. per equipaggio e vanno inviate alla Maison des jeunes et de la cultura - 9 Av. Kennedy - Monaco (Principato), dove gli interessati possono rivolgersi per eventuali informazioni.



20 ottobre - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1. prova Torneo delle Industrie. 20 - PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 26 - PISTA D'ORO - Roma - Campionato Italiano Scuderia 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. 1 novembre - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 2. prova Torneo delle Industrie.

LE PROSSIME GARE

Una felice iniziativa della **BIELLA-CORSE**

Un test per 70

VIVERONE - La Scuderia Biella Corse, che per la prima volta ha voluto alternare all'automobilismo la pratica del karting sulla pista Le Sirene di Viverone, ha chiuso la stagione agonistica 1974 con risultati rilevanti oltre che brillanti. L'affluenza inusitata per una pista del Piemonte con ben quasi settanta piloti, testimonia quanto incisiva sia stata la conduzione dell'intero ciclo stagionale. Sappiamo che le iniziative per il 1975 saranno più spinte e audaci. Sia testimonianza da non sottovalutare l'ampia possibilità di poter effettuare gare della prima categoria con piloti piemontesi nella quasi totalità, perché il karting di maggior livello si è mantenuto in termini accettabili. Così anche per le altre due categorie.

Veniamo all'ultima gara della stagione. Ha vinto P. Luigi Giacometto su Roberto Rossi e Bruno Neri nella prima categoria, per più esperienza e più dotazione anche perché i suoi avversari si sono limitati, nella presente stagione, alle gare regionali senza spaziare in quelle di tono più elevato non fosse altro per i leggeri aggiornamenti sempre necessari. Più indietro Francioli e Marino colpito da continue avarie.

Corsa ravvicinata ed ai ferri corti nella seconda categoria tra Perrone e Binda, mentre ne facevano altra a parte per le altre due posizioni di rincalzo Mantovani e Massignan. Ha prevalso nel primo duello Perrone e Mantovani si è aggiudicata la terza posizione su Massignan. Crepaldi, nella terza categoria, in difficoltà il suo avversario di sempre Cavalleri, ha dovuto vedersela con Walter Bertolino che non gli ha concesso un attimo di respiro per tutto l'arco dei tiratissimi venti giri. Alle spalle de due, Marangoni e Cavalleri.

C'è poi da rilevare in quanto assolutamente straordinario, il caso del pilota Sante Marino, che malgrado sei mesi di sospensione, carpando la buona fede di organizzatori e ufficiali di gara, va regolarmente gareggiando.

- LE CLASSIFICHE**
 100 - 1.: 1. Giacometto; 2. Rossi; 3. Neri; 4. Francioli; 5. Maino.
 100 - 2.: 1. Perrone; 2. Binda; 3. Mantovani; 4. Massignan; 5. Audenino.
 100 - 3.: 1. Crepaldi; 2. Vertolini; 3. Marangoni; 4. Cavalleri; 5. Marino.

Squalificato per incidente il vincitore

FIorenzuola - Il circuito di Fiorenzuola, un altro della positiva serie Toscana, è stato vivacizzato e reso convulso nel finale della terza categoria da due piloti, non toscani per la verità. Il duro intervento dei commissari sportivi ha vanificato l'incidente e così Calini, uno dei due protagonisti del fatto, vincitore con autorità su Dino Franceschini, si è visto squalificare con l'assegnazione della vittoria al secondo arrivato.

- LE CLASSIFICHE**
 100, 2.: 1. Orsini; 2. Perini; 3. Giuggioli; 4. Mancini; 5. Bertinelli.
 100, 3.: 1. Franceschini; 2. Toni; 3. Pozzo.
 125, 1.: 1. Sonni R.; 2. Mazzola; 3. Randi; 4. Natali; 5. Zucchelli.
 125, 2.: 1. Moretti; 2. Ravaglia; 3. Bini; 4. Giuggioli; 5. Gori.

Pilota scorretto fa sospendere una corsa

Buonconvento - Tempestoso l'andamento della gara della 125 seconda categoria a Buonconvento dove un Soldateschi di turno, si è preso il lusso di creare un tale caos da costringere i commissari a sospendere la gara al quattordicesimo giro per mettere fine ai suoi atti poco sportivi, non di matrice toscana.

- LE CLASSIFICHE**
 100, 2.: 1. Franci; 2. Bonavita; 3. Zullo;

4. Menoni; 5. Beligni.
 100, 3.: 1. Pieruccini; 2. Vergari; 3. Gorelli; 4. Ferrari; 5. Macinani.
 125, 2.: 1. Zullo; 2. Giuggioli; 3. Lastrì; 4. Morselli; 5. Conforti.

ZULLO in gran forma si ripete sul « placido DON »

S. LUCIA DI UZZANO - Al circuito di Buonconvento è seguito, si può dire dopo poche ore, il circuito di S. Lucia di Uzzano. All'andamento tempestoso per via di un inqualificabile teppismo sportivo nella prima località, è seguito quello da placido Don di S. Lucia, con la Toscana sempre particolarmente attiva in questa fase di gare stradali. E' ritornata anche a S. Lucia l'offensiva dei piloti non toscani che hanno monopolizzato le vittorie, ad esclusione di quella della 125 seconda categoria che è andata ancora una volta a Zullo in forma strepitosa se è riuscito a tenere a distanza un ottimo Giuggioli impigliandone la foga. Gori è il terzo.

La prima categoria è stata facile appannaggio di Gregorio su Bianchi, mentre Riva nella seconda ha dovuto lottare ed impegnarsi non poco per prevalere su Mancini, domato soltanto verso la conclusione della tiratissima gara. Brillante ritorno alla vittoria dell'onnipresente Picchioni nella prima categoria sul validissimo Florio Monti che, come Bartali, pare avere lunga vita sportiva.

Ancora una perla per la collana di vittorie di Sassi, nella terza categoria, su uno scatenato Di Vita che ha reso al vincitore vita difficile per tutto l'arco della corsa. E' seguito Pieruccini che non ha potuto, malgrado tutto, rinverdire l'alloro di Buonconvento. Per Sassi e Di Vita trattasi di « canti del cigno » proiettati come oramai sono nella categoria superiore.

I commissari non arrivano: la colpa è delle Poste

VINCI - E' stato uno dei tanti della catena dei circuiti cittadini, che a ritmo accentuato si va snodando in Toscana, dove il karting non snodando sta dimostrando la sua piena validità. Il circuito di Vinci era di Turno, dove gli organizzatori si sono trovati senza la presenza dei commissari designati, non giunti, perché le poste italiane non corrono.

E' stata la giornata di Zullo nella 125 seconda categoria, che ha regolato Giuggioli e Biancalani, due avversari di estremo valore, a conclusione di una gara molto vivace e combattuta. Nella prima categoria della stessa classe è tornato alla vittoria Zucchelli ed il suo avversario più duro a cedere non poteva non essere l'onnipresente Florio Monti. Duello ravvicinato e volocissimo tra Riva e Bartolini nella 100 seconda categoria, e vittoria per un soffio del primo.

- LE CLASSIFICHE**
 100, 3.: 1. Gorelli; 2. Bandinelli; 5. Franceschini; 4. Coveri; 5. Sacchini.
 100, 2.: 1. Riva; 2. Bartolini; 3. Buonavita; 4. Natalino; 5. Zullo.
 125, 2.: 1. Zullo; 2. Giuggioli; 3. iBancalani; 4. Gori; 5. Morselli.
 125, 1.: 1. Zucchelli; 2. Monti; 3. Picchioni; 4. Gavecchi.

Kart più veloci delle moto a Magione

MAGIONE - Il moto Club di Perugia ha tenuto a battesimo l'esordio del karting con la classe 125 cc sugli autodromi. Un esperimento che, già maturo nella mentalità delle sfere dirigenti e degli stessi piloti, e ancor più tecnicamente maturo, ha trovato a Magione, il 29 settembre, la sua attuazione. Un avvenimento così importante e sentito doveva però avere una più massiccia partecipazione dei circa quaranta presenti.

Il connubio moto-kart è stato fortemente positivo, diciamo subito, anche se non tutti i piloti avevano potuto adattare i mezzi alle speciali esigenze dei lunghi rettilinei. Da qui un divario netto di prestazioni. All'ottimo quelle del trio marchigiano Perlini-Vitali-Gardinieri che si sono imposti sul folto lotto con inserimento di Picchioni, che merita delle lodi particolari.

Le medie sono state favolose e nettamente superiori a quelle delle moto. Basti dire che i tempi di qualificazione ed il miglior giro durante la seconda finale hanno fatto registrare quelli della Formula Italia.

- LE CLASSIFICHE**
 1. Perlini; 2. Vitali; 3. Picchioni; 4. De Biasi; 5. Natali; 6. Moretti; 7. Marinelli; 8. Barbieri; 9. Giardinieri; 10. Giuggioli.

- LE CLASSIFICHE**
 125, 1.: 1. Picchioni; 2. Monti.
 100, 1.: 1. Gregorio; 2. Bianchi; 3. Forti.
 100, 3.: 1. Sassi; 2. Di Vita; 3. Pieruccini; 4. Incerti; 5. Bandinelli.
 100, 2.: 1. Riva; 2. Mancini M.; 3. Mancini; 4. Bonavita; 5. Gallina.
 125, 2.: 1. Zullo; 2. Giuggioli; 3. Gori; 4. Puccinelli; 5. Verdese.

Senza disturbatori a Tolentino la prova stradale

TOLENTINO - Dopo la Toscana sono le Marche che polarizzano il karting stradale. A Tolentino raduno dei piloti abruzzesi e marchigiani. Tutte gare per il loro verso e senza disturbatori, come invece spesso va accadendo in questo scorcio di stagione. E' ritornato alla vittoria Sauro Montani nella prima categoria ed è stato un ritorno autoritario avendo egli regolato da lontano il suo più vero avversario che era Di Santo. Il ferreo di Colangelo ha certamente agevolato il suo compito, ma la vittoria è meritata e non fa una grinza.

Ancor più disinvolta l'affermazione nella seconda categoria di Evangelista su Panzolini e Romagnoli. Il vincitore non ha avuto problemi sin dalle prime battute della velocissima gara. Gara isolata quella di Calini, nella terza categoria, per il distacco iniziale inflitto a Leghissa che ha inutilmente rincarso l'avversario. Più staccati Accattoli e Peticaroli.

- LE CLASSIFICHE**
 100, 1.: 1. Montani; 2. Di Santo.
 100, 2.: 1. Evangelista; 2. Panzolini; 3. Romagnoli.
 100, 3.: 1. Calini; 2. Leghissa; 3. Accattoli; 4. Peticaroli; 5. Seri.
 125, 2.: 1. Moretti; 2. Grassi; 3. Peticaroli L.; 4. Barbieri; 5. Cardoni.

i PRIMATI (ufficiosi) delle SLOT

INDIVIDUALE

Durata: ore 20
Data: 22-23 settembre 1974
Località: Rosà di Vicenza
Primatista: DANILO BEGGIO
Slot: Ferrari F.1 POLICAR.

COLLETTIVO

Durata: ore 48
Data: 21-23 settembre 1974
Località: Torino
Primatisti: PIERPAOLO CURTI, MAURO FRISO, DOMENICO GOLZIO, CESARE IACOBELLI, ENZO LISA GIUSEPPE ANNUCCI.
Slot: POLICAR scala 1:32 modificato

MULTIPLO

(su pista a due corsie)

Durata: ore 50
Data: 26-27-28 settembre 1974
Località: Genova
Primatisti: GIANFRANCO FABBRI, PIERO SILVESTRINI, GIORGIO FLAMMINIO, GUIDO BASILE.
Slot: POLICAR E MINICAR MINI (che hanno girato contemporaneamente)

IN DETTAGLI

La scheda tecnica del primato FABBRI-SILVESTRINI FLAMMINIO-BASILE

Progressione dei giri compiuti

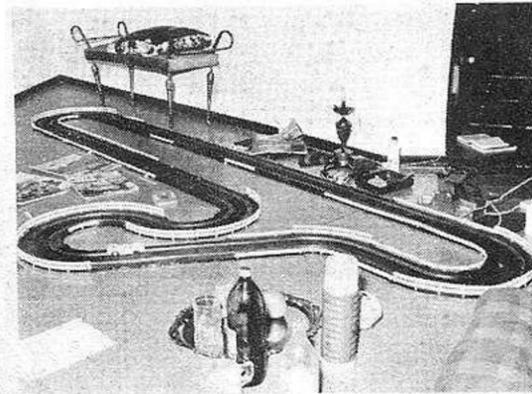
5	1753	2345
10	3723	4258
15	6027	6228
20	8430	7897
25	10328	10566
30	11735	12286
35	13987	15243
40	16159	17103
45	19005	19018
50	20392	21109

POLICAR: media 5,108378 km
MINI A: media 4,934864 kmh

Fermate

4. ora: riparazione pulsante - 8. ora: riparazione alettone della Policar - 9. ora: riparazione pulsante e riparazione pick-up - 12. ora: riparazione alettone Mini - 14. ora: sostituzione differenziale Policar - 20. ora: cambio carboncini Mini A e riparazione pulsante - 22. ora: cambio carboncini Policar - 24. ora: saldatura filo pick-up - 44. ora: ovazione foro albero motore, ripagato spessori. Pulizia collettore e cambio carboncini alla Policar.

Piovano le notizie di nuovi records ! Siamo arrivati già alle 50 ORE ! **Girandola - slot**



I « rifornimenti » per i tre piloti del riuscito tentativo di 36 ore di durata con slot Chaparral

Proprio all'ultim'ora due notizie flash sono giunte in redazione: i cinque ragazzi di Torino — quelli che hanno dato origine alla nostra mini-slot record story — con la collaborazione di un loro amico, hanno riconquistato il primato ufficiale, pilotando per 48 ore consecutive la loro Policar modificata. Nello stesso tempo, però, quattro ragazzi genovesi, pilotando contemporaneamente due slot su una pista a doppia corsia, hanno raggiunto l'incredibile limite di 50 ore consecutive di pilotaggio.

Naturalmente, sono per noi notizie ufficiali perché non convalidate da alcun « verbale ufficiale », comunque sono informazioni che hanno dello strabiliante e che riaprono la questione del record assoluto delle slot, obbligandoci a guardare queste imprese sotto un profilo del tutto particolare.

Ci eravamo prefissi, e lo abbiamo chiaramente dichiarato al momento di dare la notizia del primato delle « 35 Ore », di non dilungarci più sui record-slot qualora

questi non fossero comprovati da un verbale stilato e firmato da un cronometrista, o allievo cronometrista, regolarmente tesserato dalla FIC. Ma come si fa a tenere fede ad un simile intendimento, quando in una sola settimana sono pervenute in redazione ben 13 comunicazioni che annunciavano il superamento dei limiti preesistenti con imprese la cui durata, considerata la mini-lunghezza delle piste usate, deve essere definita veramente da... capogiro!

Inoltre, come si può tradire la fiducia di tutti questi « piccoli » compioni il più vecchio dei quali ha a malapena passato il traguardo dei 17 anni e il più giovane è soltanto undicenne. Troppo forte e faticoso il loro impegno, troppo perfetta la loro organizzazione, troppo ammirevole il loro spirito competitivo, per potercene esimere con un semplice « breve ».

A questo momento non si tratta più di una notizia « curiosa », da pubblicare così per alleggerire il tono del giornale, ma di una vera e propria sfida che sta raggiungendo limiti parossistici. Una ridda di dati tecnici, di piste, di vetture, di voltaggi, di contatti striscianti, di ore: 20, 24, 30, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 48, 50; per coppie, triplette, quartetti e quintetti, con una sola vettura o con due contemporaneamente in pista, nonché con un solo individuo alla guida.

Abbiamo detto che non potremo più concedere molto spazio a questi « tentativi » se essi non avranno il sigillo dell'ufficialità, ma per non deludere primatisti e quasi-primatisti, in tabella a parte troverete una specie di « storia del record » con tutti i tentativi effettuati, nonché l'indicazione dei « primati » ufficiali per ora riconosciuti: quello « individuale » di Danilo Baggio, quello « collettivo » dei cinque ragazzi torinesi che, avendo iniziato la « storia » con la loro 24 Ore, punti nell'orgoglio si sono ripresi il record raddoppiando la loro prestazione, e quello « multiplo » ed assoluto nello stesso tempo dei ragazzi di Genova che non si sono limitati a far marciare per 50 ore una slot, ma che in pista ne hanno messe addirittura due, raggiungendo quel traguardo che difficilmente potrà essere superato.

Tuttavia e nonostante il nostro fermo intendimento, non possiamo non dedicare qualche riga a quelli che a tutt'oggi 10 ottobre 1974 (data nella quale « passiamo » al Direttore queste note), si annunciano come i nuovi primati da... battere. Quello delle 48 ore dei torinesi e quello, multiplo, delle 50 ore dei ragazzi di Genova.

Conoscete già il largo spazio cui è stato dedicato, il primo tentativo dei ragazzi di Torino, di coloro, cioè, che hanno dato il via a questa lunga storia. Erano cinque, Piercarlo Curti, Marco Friso, Domenico Golzio, Cesare Iacobelli ed Enzo Lisa quando con la 24 Ore di Le Mans (come l'abbiamo definita) stabilirono il primo exploit. Ora sono sei essendosi aggiunto al cinque anche Giuseppe Annucci. Con questa piccola appendice di appena una unità, il primo risultato è stato addirittura raddoppiato: da 24 ore si è passati alle 48 e siamo certi che con ulteriori miglioramenti alle attrezzature, gli attuali primatisti in « collettivo » riuscirebbero ad incrementare l'impresa.

Come dichiarano gli interessati nella loro comunicazione, a spingerli a que-

sta seconda prova siamo stati noi di AUTOSPRINT con la pubblicazione relativa ai primati delle 30 e delle 35 ore. Ma soprattutto il fatto che nei tentativi degli antagonisti non hanno trovato nulla di veramente « nuovo », ma soltanto la ripetizione di quanto essi avevano già fatto. Ecco perché, accingendosi alla nuova impresa, i ragazzi di Torino hanno voluto, sotto il profilo tecnico, fare qualcosa di nuovo. Come, ad esempio, quello di incrementare la lunghezza della pista pur arricchendola di tre chicanes, di perfezionare le barriere di sicurezza ARMCO installando alle loro spalle un foglio di cartone « atto a contenere la macchina in eventuali dritti », sostituire i gruppi di trasformatori con due soli alimentatori, dei quali uno meno potente da mettere in funzione quando la slot aveva appena ricevuto la puntura raffreddante, innovare l'attacco del motore al telaio per mezzo di una fascia di alluminio imbullonata in luogo del normale nastro adesivo, rinforzare il telaio già precedentemente usato con lastre di ottone applicate nella parte posteriore, sostituire completamente il retrotreno usando una corona da 27 denti e montare sulla slot pneumatici spugnosi « sporchi » per ovviare ai pericoli di ribaltamenti in curva.

Nella preparazione della seconda impresa, ciò che più ha impegnato i torinesi è stata la sostituzione del motore usato precedentemente. Dopo prove e riprove, dopo avere scartato parecchi propulsori, cambiando, trapiantando, innestando parti da un motore all'altro, finalmente ne hanno trovato uno che poteva offrire un certo margine di sicurezza. Un grosso risultato nella preparazione del motore, è stato raggiunto quan-

La scheda tecnica del primato di CURTI, FRISO, GOLZIO, IACOBELLI, LISA, ANNUCCI

Ora	Giri	Ora	Giri	Ora	Giri
1	605	17	634	33	683
2	604	18	621	34	685
3	571	19	647	35	680
4	628	20	682	36	671
5	608	21	683	37	668
6	577	22	675	38	652
7	543	23	682	39	606
8	606	24	650	40	636
9	531	25	589	41	638
10	618	26	669	42	656
11	636	27	627	43	623
12	616	28	667	44	679
13	654	29	600	45	688
14	634	30	626	46	684
15	604	31	675	47	669
16	668	32	637	48	655

Giri compiuti: 30.540

Distanza coperta: km 171,759825

Media oraria: 7,02229125 kmh

Giri ruote: 4.667.266

Giri motore: 15.752.024

L'escalation dei primati mini-slot

Durata (ore)	Località	Slot	Primatisti
24	Torino	Policar	Piercarlo Curti, Marco Friso, Domenico Golzio, Cesare Iacobelli, Enzo Lisa
30	Lido di Albano	Policar	Maurizio Zanoni, Marco Bellini
31,15	Padova	Polistyl	Fabio e Leopoldo Soldà, Massimo Calabrò
33	Palermo	Policar	Salvo e Filippo Requizez
34	Ragusa	Policar	Enrico e Peppe Cassi, Giovanni Cartia
35	Pontedera	Policar	Cinzia e Tiziano Salsioli, Lepanto Zucconi
36	Forlì	Policar	Giorgio Babini, Miro Fiumana, Gianluca Castagni
36	Vaciglio	Policar	Claudio Bergamini, Uber Rossi, Claudio Vernechi
36	Monza	Policar	Walter Pozzoli, Ruggero, Riccardo, Luca e Leonardo Malgrati
39	Roma	Policar	Paolo Bernabei, Angelo Calconi, Stefano Cinci, Massimiliano Fugger, Alessandro Santoni, Stefano Sgrelli
40	Milano	Policar	Giovanni e Massimo Muran
40	Domodos	Policar	Flavio Goracci, Stefano Laura, Paolo Negri, Francesco Cascioli
42	Bologna	Mini Car	Marco e Roberto Migliari, Mauro Barisone
48	Torino	Policar	Piercarlo Curti, Marco Friso, Domenico Golzio, Cesare Iacobelli, Enzo Lisa, Giuseppe Annucci

« PRIMATI » SPECIALI

20	Rosà	Policar	Danilo Baggio (individuale)
50	Genova	Policar e Mini Car	Gianfranco Fabbri, Piero Silvestrini, Giorgio Flamminio, Guido Basile (multiplo)

do si è trovata la possibilità di « sigillare » perfettamente il propulsore in modo da non avere più le lamentate « perdite » all'atto dell'iniezione raffreddante.

L'impresa ha preso il via alle ore 14,05 di sabato 21 settembre ed i « piloti » suddivisi in gruppo di lavoro dovevano stabilire la loro condotta di gara, sempre però in funzione della tenuta. Le ore più difficoltose, « un vero calvario » scrivono gli interessati, sono state le prime sei e ciò per la connessione corona-pistone; poi la piccola slot ha preso a marciare uniformemente fino a che il pignone, disinnescatosi dall'albero motore, non trasmetteva più movimento all'assale. Riparato l'inconveniente, la marcia riprendeva fino alla

42. ora quando veniva sostituito il pignone. La prova aveva felicemente termine alla scadenza del tempo previsto, fra la generale soddisfazione dei piloti e di tutti coloro che avevano contribuito all'exploit, quali i testimoni e gli « aiutanti di cucina ».

A questo punto credevamo di poter stare tranquilli per qualche giorno, ma la seconda distribuzione di corrispondenza ci ha portato la notizia strabiliante: quattro ragazzi genovesi, Gianfranco Fabbri, Piero Silvestrini, Giorgio Flamminio e Guido Basile, su una pista appositamente disossidata talmente era vecchia, approntata nel garage del papà del Basile, riposandosi a turno sotto una tenda indiana allestita nel giardino adiacente, vettovoliati, come abbiamo già ricordato, dalla gentile « busiera » Giovanna Basile, con due modellini, un Policar preparato e modificato e un Minicar Mini A, entrambi in scala 1:32, hanno raggiunto il DOP-PIO-FA-VO-LO-SO-RE-CORD di 50 ore consecutive di pilotaggio.

La pista Policar a due corsie, lunga metri 12,11, era attrezzata con un contagiri elettronico a fotocellula costruito dal Silvestrini, così come autocostruito era l'alimentatore da cinque ampere e tredici volts. Proprio a causa della preparazione imperfetta della pista, i nostri eccezionali primatisti hanno avuto qualche noia ritrovandosi, talvolta, con un voltaggio nettamente più basso del normale. Ciononostante non hanno desistito e con aggiustaggi d'emergenza in filo di rame, sono riusciti a condurre in porto l'impresa sotto gli occhi di 14 testimoni « fissi » e fra le... benedizioni del vicinato che, come dicono i piloti, « è stato disturbato per due giorni e due notti di seguito ». Con i dati tecnici dell'impresa i ragazzi genovesi si congedano da noi con la frase di prammatica « Ora, sotto a chi tocca ».

Ah! ce ne eravamo dimenticati. Ribadendo il concetto che un primato per essere considerato ufficiale deve essere convalidato da un cronometrista FIC (e ci dispiace che la sezione di Vicenza abbia chiesto 40 mila lire per assistere a un tentativo di ragazzini), non vogliamo neppure obbligare i nostri piccoli campioni alla « commovente » spesa di un carta bollata per testificare la prova sostenuta con la firma dei tanti testimoni dell'impresa.

Fermate

8. ora: sostituzione assale - 18. ora: riparazione trasmissione - 24. ora: sostituzione contatti striscianti - 28. ora: riparazione filo alimentazione pista - 41. ora: riparazione fili alimentazione motore - 42. ora: sostituzione pignone - 43. ora: sostituzione contatti striscianti - 47. ora: riparazione fili alimentazione motore.

Anche il pretore di IMOLA (dopo quello di Poggibonsi) ha assolto un automobilista che era stato multato: senza la segnaletica di divieto, inefficaci le disposizioni

Controlegge il limite di velocità!

ORA sapete COME REGOLARVI se vi ferma la Polizia

IMOLA - Una interessante sentenza che se non sarà appellata costituirà un secondo precedente (dopo quella del Pretore di Poggibonsi) e renderà inefficace il Decreto Ministeriale che impone LIMITI DI VELOCITA' su strade e autostrade, è stata emessa dal Pretore di Imola dr. Italo Cordio. Il magistrato, accogliendo la tesi e le argomentazioni svolte dall'avv. Gennaro Majo di Cesena, ha assolto il cav. Edo Lelli, imprenditore edile ed editore di Cesena, fermato da una pattuglia della Polizia stradale perché a bordo della propria autovettura, sulla autostrada Bologna-Canosa, viaggiava a oltre 170 orari.

L'avv. Majo ha sostenuto la assoluta inefficacia giuridica dell'atto con cui è stato imposto il limite di velocità emanato dal Governo per la cosiddetta crisi energetica, e perché, onde rendere valido ed operante il decreto ministeriale del 28 novembre scorso, si doveva da parte della autorità amministrativa fare apporre sull'autostrada e sulle altre strade la prescritta segnaletica.

Cosicché l'atto amministrativo diretto alla generalità dei cittadini e non « ad personam », non pubblicato nelle forme dovute (cartelli e segnali), non può e non deve integrare la efficacia giuridica dell'atto, essendo rimasto incompleto il procedimento amministrativo previsto dalla legge.

Con questa sentenza (sempreché non venga appellata nei termini stabiliti), il Decreto Ministeriale non è completo e non ha efficacia. Gli automobilisti sanno ora regolarvi.

Ora tutti coloro (Merzario ne sa qualcosa a Forlì) che hanno avuto a che fare coi limiti di velocità, incorrendo nelle sanzioni previste dalla Legge, agganciandosi a questa sentenza potranno anche rivedere denunce e condanne, verbali, pene e multe. E' un caos di più regalatici da questi faciloni governanti che ci hanno portato al dissesto attuale.

Mario Morselli

Mentre a TORINO si lavora col TRIANGOLO GIALLO (e crescono le fabbriche in riduzione d'operai) spunta un'altra «PAURA»

CASSA senza soldi (finiti ai partiti?)

TORINO - Hanno un cartellino giallo appuntato sulla tuta, sono gli operai che il provvedimento di cassa integrazione ha risparmiato. Solo a loro è consentito di varcare gli ingressi degli stabilimenti di Mirafiori, Lingotto, Rivalta. Per gli altri, e sono 70.000, la settimana lavorativa di tre giorni è iniziata giovedì scorso. Si cerca di « rimontare » un eccesso di produzione scoppiato nei primi mesi di questo anno e destinato ad assumere valori sempre più rilevanti.

Nei piazzali Fiat le auto invendute hanno fatto la loro ricomparsa, allineate a pochi centimetri le une dalle altre. Ormai sono trecentomila, il limite di sicurezza è definitivamente superato (coprirebbero in fila 1200 chilometri). Ma tornare indietro, nonostante la cassa di integrazione, non sembra facile. Se da una parte le attuali tecnologie non pongono problemi quando si tratta di affrontare incrementi produttivi, dall'altra il problema inverso si pone come un obiettivo difficilmente raggiungibile. Ci si sta accorgendo (ed è una sorpresa anche per i tecnici della casa torinese) che non sempre i calcoli relativi alla dipendenza tra mano d'opera e livelli produttivi si dimostrano perfettamente rispondenti.

Intanto giovedì, invece delle 6300 vetture che venivano prodotte in tempi normali ne sono uscite, dalla catena di montaggio degli stabilimenti Fiat, soltanto un migliaio. Alla Mirafiori hanno lavorato 8200 operai su un organico di 43.549: sono rimaste ferme le linee della « 127 » e della « 132 », si è lavorato sulla linea della « 131 ». A Lingotto si è bloccata la lavorazione della « 128 » (ce ne sono 52.000 stoccate nel deposito di Rivalta) berlina e coupé ed è rimasta normale la produzione della Campagnola e della « 124 » spider.

Lo stabilimento di Rivalta dove sono prodotte tutte le versioni della « 128 », la « 124 » coupé, la « 132 » e la « 130 » è

rimasto inattivo. Completamente fermi anche gli stabilimenti dell'Autobianchi di Desio e quelli Fiat di Termini Imerese (dove si fabbrica la « 500 »). Hanno lavorato a pieno ritmo (lo dice un comunicato ufficiale) alla Fiat di Cassino (126 e 131). Alla Lancia non si è lavorato nelle sedi di Torino e Chivasso.

Intanto il provvedimento Fiat comincia a far sentire i suoi effetti sulle industrie dipendenti. Nel settore metalmeccanico i lavoratori in cassa integrazione sono già 15.000. Dopo la CROMODORA anche la STARS di Villastellone (particolari plastici per auto) ha deciso di far scattare da lunedì la cassa integrazione per 1700 lavoratori sui 2500 occupati. Anche la Abarth è coinvolta. La riduzione di orario, a 32 ore settimanali, durerà fino al 31 gennaio. La Cassa Integrazione, intanto, va avanti alla CALLINO, alla CARRELO, alla SOLEX, alla ALTISSIMO, alla VITALONI, alla FISPA ed alla ULMA. Ora, dopo la Fiat, si aspettano analoghi provvedimenti anche da parte dell'ALFA ROMEO.

Se la industria milanese, come è probabile ricorrerà a tagli nella produzione, la richiesta di Gianni Agnelli per l'appli-

cazione della Cassa Integrazione speciale (entra in funzione quando il Ministro del Lavoro proclama lo stato di crisi di un intero settore) potrebbe essere accolta. In questo caso la Cassa versa una quota maggiore della retribuzione (integra il 90 per cento del salario base invece del 66 per cento di quella ordinaria). I motivi sono anche di un braccio di ferro politico. C'è sempre in piede la problematica del nuovo Presidente del Consiglio, con il noto « piccolo » personaggio che sta facendo la sfinge alla presidenza del consiglio.

La Cassa Integrazione, però, è in grave difficoltà economiche. La sua gestione è tutt'altro che chiara. Alla fine del '73 (non essendo mai stato proclamato lo stato di crisi di un settore) disponeva di 46 miliardi dovuti a contributi dello Stato. Ma negli ultimi tempi sembra vi siano stati prelievi non sempre correttamente giustificati. Ora la richiesta della Cassa Integrazione speciale potrebbe portare a spiacevoli (per il Governo e per i lavoratori) sorprese. Si potrebbe scoprire che per certi finanziamenti alcuni partiti hanno fatto ricorso proprio a questo strumento. Potrebbe essere l'asso nel-

la manica (capace di far pendere a proprio favore la bilancia degli appalti in nome dello Stato) della Fiat.

Dall'altra parte, la risposta non è tardata ad arrivare. E' partita di lontano, dalla Francia. Nel numero di domenica di « LE MONDE » (un quotidiano politico di Parigi) una notizia passata sotto silenzio in Italia viene rilanciata con notevole spazio. In breve, una piccola azionista (ma di professione) Marcella Comoglio, ha intentato una causa contro la Fiat per ottenere l'annullamento del bilancio '73.

Altro motivo di « curiosità » è dato dalla scelta dei tempi tenuto conto che l'impugnativa del bilancio '73 è stata presentata soltanto nel settembre scorso a distanza di 5 mesi dai fatti contestati. In quella assemblea si parlò tra l'altro di finanziamenti a partiti: argomento che Gianni Agnelli liquidò in poche battute affermando che « se qualche somma era stata versata era perché nella iniziativa si erano ravvisate ragioni di pubblico interesse e che le cifre relative erano iscritte in bilancio alla voce "spese di produzione ed esercizio" ».

Ora queste affermazioni vengono contestate da Marcella Comoglio ma la contestazione va oltre. Secondo il giornale parigino, infatti, la società Magneti Marelli (posseduta all'89 per cento dalla famiglia Agnelli) avrebbe praticato, a favore della FIAT, prezzi di vendita inferiori del 50 per cento a quelli fatturati ad altre aziende estranee al gruppo. La risposta alla richiesta della Cassa Integrazione speciale da parte di Gianni Agnelli non si è fatta attendere, la lotta, ormai, è aperta. E non si pensa che la « provvidenziale » scoperta AGIP di grossi giacimenti di metano e petrolio in Lombardia possa capovolgere la difficile realtà, politica ed economica.

La MASERATI fa rubinetti

MODENA - Alla Maserati pare si stia producendo anche rubinetteria! Il ristagno delle vendite è sempre più sentito, per quanto nuovi sbocchi, specie in Paesi arabi, siano stati reperiti.

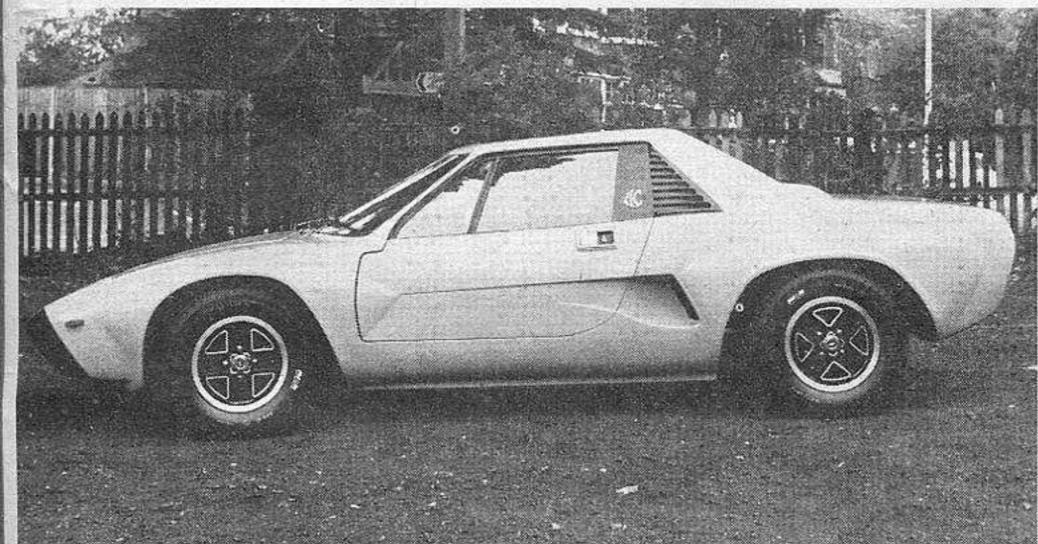
• Sembra che il Comm. Bellicardi, a fine anno, lasci gli incarichi alla « Weber » e alla « Ferrari » per raggiunti limiti di età. Però da Torino insisterebbero che il Comm. Bellicardi restasse ancora per qualche anno al suo posto.

• Sembra che alla « Maserati » sia stata concessa l'autorizzazione per provare le proprie vetture sul tratto della « Brennero » fra Campogalliano e Carpi. Sarebbero state viste macchine col « Tridente » viaggiare con una targa a triangolino rosso, del tipo dei cartelli della segnaletica stradale.



In queste foto, alcune versioni «speciali». Sopra, la Simca 1100 Elix, Sotto, le Citroen GS «X 2».

Viste a PARIGI



Le vedremo a LONDRA

Dopo il successo al Motor Show '73, entra in produzione la AC 3000, un bel coupé con motore centrale V6 di tre litri e cambio Hewland 5 V

Sotto, non molto moderna la linea della nuova Bristol 411, anche se la vettura è lussuosamente rifinita ed aggiornata in molti particolari. Monta un V 8 di 6556 cc. alimentato ad iniezione elettronica. Velocità 225 kmh



Vedette (e Ministro) cercasi per TORINO

GIUGIARO «san» (o San Giugiaro)?

TORINO - Hanno cercato con il lumicino un Ministro qualsiasi (dimissionario o meno) che venisse ad inaugurare il 30 ottobre il Salone di Torino (austero e senza pompa) ma guarda caso quel giorno sono tutti impegnati. Nemmeno un piccolo sottosegretario pare sia impossibile trovare... Così Torino verrà aperto alla chetichella come d'altra parte la drammatica situazione italiana (e piemontese in particolare) richiede.

Tutte le maggiori Case automobilistiche saranno presenti, anche se alcune hanno avuto dilazioni nel pagamento dello stand perché in crisi «di liquido». I nostri maestri carrozzieri saranno come sempre il pezzo forte della mostra, in totale sono dodici che porteranno chi più chi meno delle novità. Vediamole, per ora solo a livello di indiscrezioni, che troveranno presto (almeno speriamo) una conferma.

Il più grosso impegno se lo è preso la Italdesign che presenta ben quattro vetture nuove disegnate da Giorgetto Giugiaro. Sarà il più attivo a Torino GIUGIARO...san, per dirlo alla giapponese (o SAN... GIUGIARO, per dirla all'italiana?).

Due sono vetture disegnate e progettate tecnicamente per essere messe in produzione all'inizio del 1976 in Corea del Sud dalla «Hyundai Motor company» e montano il motore derivato dalla Saturn Mitsubishi che ha una cilindrata di 1238 cmc e una potenza di 82 CV. La «Hyundai Pony» è una berlina 4 porte 5 posti che sarà prodotta interamente nella Corea del Sud. Dopo l'Asso di Picche Giugiaro ha fatto una «esercitazione libera» partendo dalla Pony che ha chiamato «Asso di Fiori» un coupé sportivo che ha proposto alla casa coreana, ma che per ora rimane ad esemplare unico.

Giugiaro presenta un'altra vettura che dovrebbe essere messa in produzione in sostituzione dell'attuale Indy. La meccanica è quella solita e conosciuta, un 8 cilindri a V la cui cilindrata è di 4900 cmc. Per ora la macchina non ha un nome ed è contraddistinta genericamente da un «Maserati coupé».

Chi invece ha un nome ben definito è la berlina 4 porte di rappresentanza a sei posti su meccanica e telaio Maserati, si chiama infatti Medici, ed è una macchina che forse era nata per

essere la futura berlina Maserati che poi invece è stata commissionata a Bertone.

La Medici viene mostrata al pubblico come uno studio generico per una vettura di rappresentanza che non viene venduta ma solo affittata.

Di Bertone vedremo, oltre alla Maserati Quattroporte II, un prototipo su un telaio Lamborghini che monterà il motore ad 8 cilindri di 3000 cmc che equipaggerà in un futuro molto prossimo la nuova Urraco, oltre alla novità della Innocenti la nuova Mini 90 e 120 che entrerà subito in produzione.

Pininfarina, oltre alle novità di Parigi, la 130 a quattro porte e la versione coupé e spider della Peugeot 504, con il nuovo motore a 6 cilindri di 2664 cmc. porterà uno studio per un «veicolo automobile» dalle alte caratteristiche aerodinamiche, frutto delle ricerche più avanzate della galleria del vento.

Di Coggiola vedremo la Opel GT «Sylvia» già vista a Parigi. uno studio di forma su telaio Opel, una proposta concreta per un moderno coupé su una meccanica collaudata come quella GM. Studiata dall'ing. Barison (ex Bertone) per la carrozzeria Fiore una 127 dai molteplici usi: lavoro, svago, per la città e la campagna.

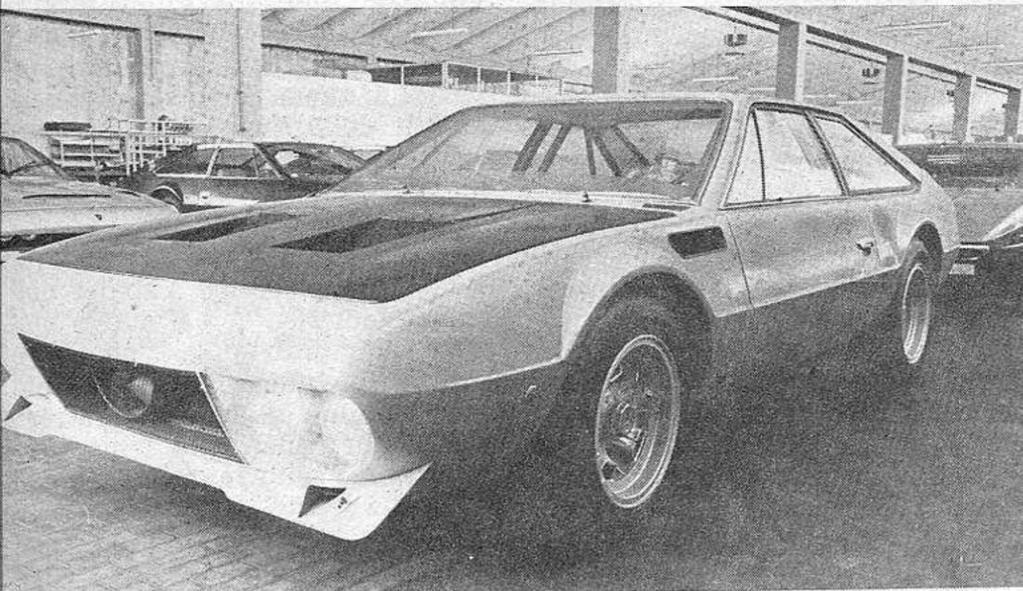
La Greppi Autogamma porterà partendo da una macchina VW, un fuoristrada e uno spider mentre Moretti avrà un Fiat 128 coupé modificato.

La Nart di Chinetti ha commissionato a Michelotti uno spider con motore Ferrari Daytona di 4400 cmc che vedremo a Torino, oltre ad una 126 con il passo accorciato di 25 cm e con le porte scorrevoli per un uso cittadino. Oltre a queste due novità vi saranno anche l'elettrico «Lem» del collega Rogliatti, già visto a Ginevra e la Beta berlina con le porte ad ali di gabbiano leggermente modificata per permettere l'entrata e l'uscita dalla macchina in modo più agevole.

Una 126 di Savio dai molteplici usi e uno studio delle CRA sulla aerodinamicità di una vettura da GT, oltre ad un telaio di formula in alluminio incollato, concludono questa nostra esposizione di vetture dei «maestri carrozzieri» programmate al Salone di Torino, 55. della serie.

Un altro consistente socio svizzero è entrato nella casa di S. AGATA

LAMBORGHINI ha ceduto quasi tutte le azioni



PARIGI - Nascoste quasi in un angolino (di recupero), le vetture Lamborghini passavano quasi inosservate ai visitatori meno attenti del Salone parigino. Una mimetizzazione probabilmente anche voluta, in attesa che la industria del toro rampante emiliano assorba anche il più recente choc di assestamento interno.

Non è ancora di dominio giornalistico infatti che Lamborghini ha venduto anche buona parte del pacchetto di minoranza che gli era rimasto della sua fabbrica di automobili di S. Agata all'industriale svizzero Leimer. Rimane come presidente della «Lamborghini automobili» con il 3 per cento del capitale della società.

L'industriale bolognese aveva ceduto alcuni anni fa la maggioranza delle sue azioni all'industriale di quadranti d'orologi Rossetti che aveva acquistato il 51 per cento delle azioni. Ora la crisi dell'auto e la necessità di soldi freschi (si parla di un miliardo) ha fatto sì che Lamborghini cedesse anche l'altra sua parte dell'azienda.

Nata con il preciso scopo di emulare e di sorpassare la popolarità delle altre due industrie che operano nel modenese con vetture di lusso, la Maserati e la Ferrari, la Lamborghini non ha raggiunto lo scopo che si era prefissa, e in questi momenti di particolare congiuntura si è dovuta vendere per la seconda volta al capitale straniero per poter sopravvivere.

Al prossimo Salone di Torino la Lamborghini dovrebbe presentare una **URRACO** leggermente modificata da Bertone, nella carrozzeria, mentre la modifica più importante riguarda il motore che rimane sempre ad otto cilindri ma la cui cilindrata è passata dagli originali **2463 cmc** a quasi **tremila**, per poter arginare l'avanzata del nuovo **DINO 308 Ferrari** e della Maserati Merak.

L'ufficio tecnico che era stato aperto a Modena da Lamborghini ha intanto chiuso i battenti e i tecnici sono ritornati a S. Agata. E' rientrato il progetto di fare la grossa berlina di prestigio da «battere la RR» con un motore di sette litri di cilindrata a 12 cilindri che era in progettazione da diverso tempo.

Anche la Lamborghini come tutte le Case automobilistiche risente del particolare momento congiunturale e mai come in questi giorni si vedono nello stabilimento alle porte di Bologna tante Urraco, Jarama e Espada, ferme in attesa di chissà quali compratori.

JARAMA da corsa

SANT'AGATA BOLOGNESE - Una Lamborghini Jarama per un cliente misterioso del Kuwait, ha cambiato faccia. Probabilmente per richiesta dello stesso proprietario la vettura di Sant'Agata ha assunto un aspetto corsaiolo. Tavasani (ma stia tranquillo!!) teme che noi si parli e, soprattutto, si scriva di Lamborghini per le corse. Non diremo, quindi, nulla di più di quanto si è potuto vedere senza aggiungere altro. Le modifiche esterne le vedete, anzitutto in quello spoiler anteriore (non c'è alettone posteriore), prese d'aria sul cofano (una specie di «buco nero» opaco) bocchettone del serbatoio sul cofano posteriore. Poi roll-bar interno, vetri in plexiglas. La macchina è molto alleggerita.

In un salone povero di novità come quello di **PARIGI**, dove non è stata presentata nessuna vera nuova macchina, (se si esclude quella per pochi intimi che è la Maserati quattroporte 2), sono le notizie sull'avvenire di questo o quel modello, questa o quella Casa a fare notizia. Vi abbiamo anticipato la vendita di Lamborghini, ora vediamo che cosa «bolle nelle pentole» delle altre Case:

• **DINO-FERRARI** - La «congiuntura», anche per l'elevato prezzo, per l'ultima nata in casa Ferrari, la 308 GT4, ha bloccato anche la realizzazione dello spider che da tempo Pininfarina ha presentato ai responsabili di Maranello. Resta, pieno di polvere, in un remoto angolo dell'officina di Scaglietti. A fine anno esce di produzione il **DINO 246**, mentre una grossa novità si profila all'orizzonte: un **DINO «208» GT4**. Per cercare di venire incontro alla clientela, si dovrebbe montare sul Dino 308 un nuovo motore sempre a otto cilindri (ma addirittura potrebbe essere a sei) di 1998 cmc per poter risparmiare l'IVA che, come si sa, sulle macchine di oltre 2000 cmc è del 30 per cento. Lo scopo è duplice, far risparmiare all'acquirente 1.620.00 di IVA, mentre questo **DINO 208** potrebbe diventare la prefigurazione di quella che sarà la vettura «silhouette», applicando al motore un compressore che, con il coefficiente di 1,4, porterebbe la cilindrata a 2800 cmc con una potenza di circa 500 CV. Questa Dino 208 turbo la si dovrebbe vedere verso la fine della prossima stagione, per gareggiare poi nel '76.

• **MASERATI** - Il mercato per la Casa del tridente è più fermo che quello degli altri concorrenti. L'unico sbocco sembrano essere i mercati arabi, africani e australiani. La conferma viene dai frequenti viaggi di un dirigente modenese in quei paesi, dai quali è rientrato proprio in questi giorni con un pacchetto di oltre 60

ordini. Anche alla Maserati ci si sta riorganizzando nella produzione, che dovrebbe essere, dal prossimo anno, articolata su tre modelli principali: la **MERAK**, la «**QUATTROPORTE DUE**» recentemente presentata a Parigi e la **KHAMSIM**, mentre dovrebbero sparire dalla scena per prima la **Indy** (che doveva essere sostituita da una macchina disegnata da Giugiaro, poi rientrata) e la **Bora**, di cui proprio in questi giorni è stato messo in cantiere l'ultima commessa.

• **DE TOMASO** - Per la piccola Casa modenese dal prossimo anno si dovrebbe estinguere la **PANTERA** che non sarà più omologata per gli USA. La macchina verrà fatta in una piccola serie per l'Europa e per gli altri paesi interessati, mentre la produzione continuerà a Modena con la berlina **DEAUVILLE** e con la **LONG-**

CHAMPS il bel coupé che in questi giorni è entrato in produzione nella sua versione definitiva.

• **PORSCHE** - La Casa di Stoccarda, in crisi come non mai, ha presentato la **TURBO** che sarà prodotta in 400 esemplari e che in Italia dovrebbe superare come prezzo i 20 milioni, mentre si sta decidendo in questi giorni se continuare la produzione della **Carrera** oppure abbandonarla. Ad ogni modo con l'esperienza fatta in questi due ultimi anni con la **Porsche-Martini turbo**, la Casa di Stoccarda è già pronta per il campionato mondiale '76.

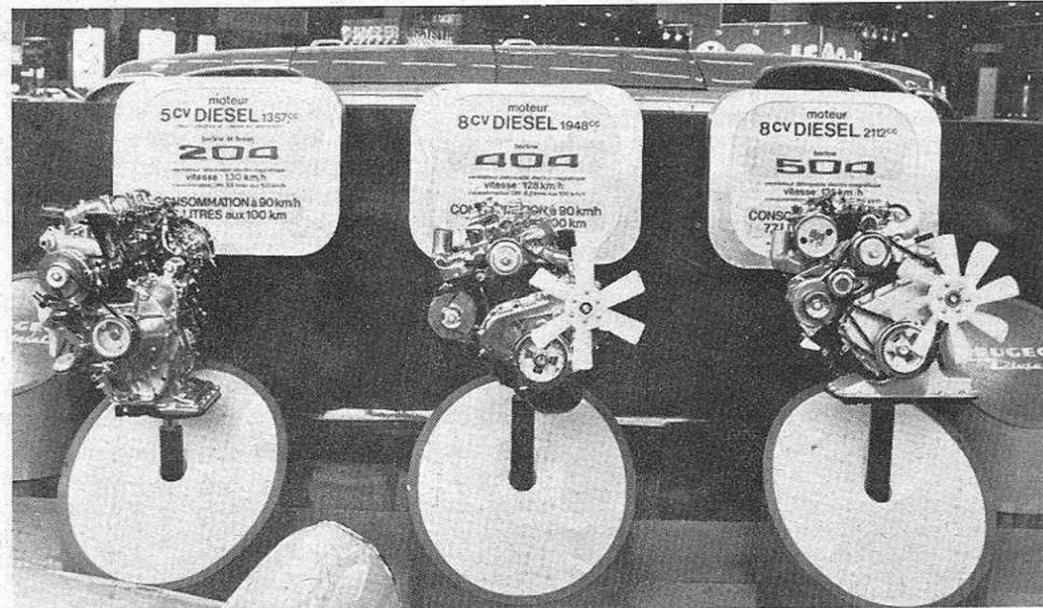
• Al prossimo Salone-bianco di Torino vi saranno alcune novità ma non tutte quello certamente che erano state programmate. La **FIAT** punta tutti i suoi ri-

flettori sulla «131» la vettura fatta in «giostra» per il nuovo modello di sviluppo made in Torino degli anni 80. La macchina presentata in ben dodici modelli di due diverse cilindrata di 1300 e 1600 cc, nelle versioni normali e special, sarà il cardine della futura produzione **FIAT**, che come si sa è orientata sulla 127, 131 e 132. Tutti gli altri modelli, a cominciare dal super-ritardatario **X-1/20**, dovrebbero essere fatti dalla Lancia, cui è stata commissionata anche la grossa berlina di prestigio in sostituzione della 130. Per ora ha la sigla di fabbrica **Y 2**: la si dovrebbe vedere il prossimo anno. A Torino ci sarà anche la **127 special** e tutta la gamma dell'attuale produzione **FIAT**.

• **L'ALFA ROMEO** del nuovo corso sarà presente con tutta la gamma conosciuta, esclusa la **MONTREAL** che è uscita di produzione, mentre molto probabilmente si dovrebbe estinguere la gamma **GIULIA** chiaramente troppo vecchia e sorpassata.

• **INNOCENTI** - Unica vera grande novità del Salone la piccolina made in Milano disegnata da Bertone a cui è affidato l'arduo compito di sostituire la Mini nel cuore e nel portafoglio di alcuni centinaia di migliaia di utenti. La **Mini 90** e **120** (sono le sigle che le contraddistinguono a seconda del motore) è «giovane».

• **LANCIA** - In crisi (e non da adesso) cerca di correre ai ripari. Innanzi tutto sul corpo della **BETA BERLINA** verrà montato un motore di 1300 cc, che permetterà alla vettura una velocità di 160 kmh, mentre la **BETA 1800** verrà presentata con un impianto a **gas liquido** per chi vuole il motore grosso ma fare economia di carburante. Parallelamente a queste due novità sparisce il coupé **2000** che è uscito di produzione, mentre la **STRATOS** è già in vendita dopo il conteggio fatto per l'omologazione (546 per l'esattezza).



La Peugeot è ormai all'avanguardia nella produzione di piccoli motori a ciclo Diesel per autovetture. Eccoli tutti e tre, da 1357 cc a 2112 cc

Gli inglesi cercano di varare un meccanismo di rilancio della terza formula (magari in tandem con la Formula 1)

Dove va la F3?

Immagini dall'ultima gara italiana di Formula 3. A sinistra, «Il Liscio» dà una mano, entrando in una delle nuove reti di protezione, ai ritardi nel programma. La gara l'ha vinta Giorgio Francia (qui sotto, davanti a Pavesi e Ghinzani), ma il campione 1974 è Colombo (sopra)

Con la gara del Mugello, bene o male, con solo otto corse all'attivo (da molti anni non si vedeva un campionato così povero di prove) si è concluso anche quest'anno il campionato di F.3, laureando Alberto Colombo che già lo scorso anno aveva avanzato la sua candidatura fino alla vigilia dell'ultima gara. E con la definizione del campione italiano, si è ormai concluso il ciclo delle gare europee per questa formula, che dagli anni in cui è stata creata ha visto la sua stagione più triste e forse meno interessante. Questo naturalmente senza voler togliere nulla al bravo Alberto Colombo, che non ha veramente nessun torto della situazione: lui ha vinto, ha dimostrato di essere superiore in molti campi di gara e questo può e deve bastare.

Sta di fatto che la formula, che era nata per creare (almeno ai suoi albori, cioè dallo scadere della F. Junior) questo nuovo vivaio, queste alternative giovani per le classi superiori, per una ragione o per l'altra ha perso un po' questo suo compito, sostituita, bene o male, da altre formule che offrivano più o meno le stesse caratteristiche. Per di più ci si è messo di mezzo un certo John Webb, dinamico organizzatore inglese e patron di diversi circuiti che all'inizio di stagione, già per intenderci dal Racing Car Show di Londra, ha fatto di tutto per spingere le sue due creature, la F. 5000 e la F. Atlantic, che si ponevano, soprattutto la seconda, in chiara alternativa alla F.3. Diceva l'organizzatore inglese, che la F.3 era molto più costosa e che soprattutto l'Atlantic sarebbe stata oltre che più robusta anche più spettacolare e proseguendo per questa strada era riuscito a organizzare un nuovo trofeo per la F. A. abbandonando al suo destino la F.3. Che è per fortuna sopravvissuta grazie agli organizzatori tedeschi del Polifac, una serie di gare fornite di un lauto monte premi, e dalle gare di campionato italiano che hanno visto tra l'altro un certo interesse, dimostrato almeno dal rinnovato parco macchine, da parte dei piloti nostrani.

E se ne sono accorti anche in Inghilterra che era troppo presto per affossare una categoria che, volenti o nolenti, aveva fornito tutti i migliori campioni di questa epoca: e stanno facendo allegramente macchina indietro, dal momento che hanno anche appurato che l'Atlantic non è poi tanto a buon mercato e soprattutto non è riuscita a sfondare in nessun altro paese oltre la Manica, dove invece hanno continuato con le loro F.3.

A questo punto le cose sono quindi molto cambiate: gli organizzatori inglesi stanno mettendo in calendario per la prossima stagione una serie di gare sempre più importanti di F.3 (quest'anno l'unica serie di gare per questa formula è stata vinta, a mani basse, da Brian Henton) e soprattutto, essendo i più grossi nonché gli unici costruttori di vetture monoposto, hanno un grande interesse almeno sul piano commerciale a questo tipo di formula.

Per cui hanno avanzato in questi giorni

alla associazione costruttori di F.1, che ormai gestisce il grande circo della F.1, una proposta che pare abbiano accettato in molti: quella cioè di far disputare un campionato internazionale di F.3 con prove (almeno in Europa) da disputarsi prima dei Gran Premi.

Naturalmente, bisognerà vedere come reagiranno gli organizzatori: ma intanto tutto ciò è sintomatico, per capire che tipo di interessi ci sono in ballo. Chi spinge questa proposta naturalmente in primis è la March, che quest'anno ha venduto il maggior numero di monoposto «minori»: ma è giunta voce che altri grossi nomi si stiano preparando per la prossima stagione. Alludiamo a quel Ron Tauranac ex Brabham che ha appena acquistato un grosso capannone vicino a Londra e che vorrebbe immettere sul mercato al più presto una serie di nuove monoposto F.3 e F. Ford, con il chiaro intento di ricoprire quella fetta di mercato che la Brabham ha lasciato bruscamente all'inizio dell'anno alle marche avversarie.

Questi dunque i programmi, ambiziosi se si vuole, ma certo molto interessanti, per un deciso rilancio della formula: a questo contribuirebbero anche una nutrita schiera di piloti svedesi, che hanno creato ormai una grossa scuola e che aspirano chiaramente a scendere sulle piste europee.

Dal prossimo mese intanto vedremo le vetture nuove: la March sta mettendo a

punto la sua F.3 '75 (che seguendo la tradizione della casa si chiamerà con molte probabilità 753) a dire il vero non molto differente dal modello attuale: la GRD continuerà la messa a punto (non più in Italia ma di nuovo a Griston) del modello con cui Passadore ha già corso a Monza e in più ci saranno le novità.

In campo motori niente di nuovo: la Novamotor continuerà nella messa a punto dei Toyota (per queste unità i Pedrazani andranno in Giappone il 21 di questo mese, a vedere per le testate a doppia accensione che saranno certamente omologate dai primi mesi dell'anno entrante ed eventualmente per il quattro valvole) e migliorerà ancora il Twin Cams, portandolo al limite dei due litri. Per il Toyota, dopo le recenti modifiche ai pistoni (da un paio di corse a un solo segmento di compressione) si possono prevedere miglioramenti agli alberi a cammes, la sostituzione dei cappelli di banco con altri in acciaio e l'adozione, se ne varrà la pena, della doppia accensione.

La Holbay da parte sua, ha in questo ultimo periodo lavorato sodo sui suoi Pinto traendone a quanto pare ottimi risultati: Brian Henton ha infatti vinto una recente gara in Inghilterra davanti a Larry Perkins con questo motore, pare sbaragliando il lotto degli avversari.

Leopoldo Canetoli

Una (curiosa) sfida in progetto avanzato

Al volante i meccanici, i piloti al box

• L'idea «all'inglese» di far disputare una gara alla rovescia in F.3, con i meccanici al volante delle monoposto e i piloti a cambiare i rapporti ai box ci è sembrata particolarmente divertente. Chissà se si riuscirà a realizzarla, cioè se si riuscirà a trovare un organizzatore, o quanto meno il responsabile di un autodromo che sia disposto a venire incontro al gruppo compatto dei formulatristi. Ad ogni modo, dopo la gara di Vallelunga di F.2, se ne potrà riparlarne: fulcro di questa iniziativa sarebbe certamente Pino Trivellato, che conta già sull'adesione di molti «meccanici»!

• Non si sono viste GRD al Mugello, a parte quella vecchia modello di Spreafico (che tra l'altro ha fatto una bella corsa): nemmeno Gaudenzio Mantova, affetto da un'epatite virale che lo terrà lontano dai campi di gara per qualche tempo. La ragione è abbastanza seria: è ormai appurato che il programma Monzeglio-GRD per il montaggio a Torino delle monoposto della

«Camaraderie» (si fa per dire!) è completamente saltato per diverse ragioni. Mr. Vignoles, che doveva dirigere il reparto, se n'è già tornato in Inghilterra e per ora a Torino è tutto fermo: di questa stasi ne approfitterà il signor Monzeglio, che ha assoluto bisogno di un po' di riposo, e che tutti ci auguriamo presto di rivedere sui campi di gara.

• I giapponesi sono molto interessati soprattutto ai nostri mercati, e lo dimostrano sempre in tante piccole cose, come ad esempio seguendo passo passo l'evoluzione di certi motori utilizzati in campo agonistico anche al di fuori della loro regione. Dopo l'immissione tramite la Novamotor del loro motore per la F.3, ora sembra che vogliano entrare anche nel settore della F.2, sempre attraverso la Toyota. Allo scopo è già pronto un motore quattro cilindri in linea, con distribuzione a doppio albero a cammes in testa e con testata a quattro valvole (che naturalmente dovrebbe venire omologato): parlano senza mezzi termini i 295 cavalli a 9000 giri!

MUNARI non farà il GIRO per tentare con la STRATOS il gran recupero nel campionato Marche Rallies

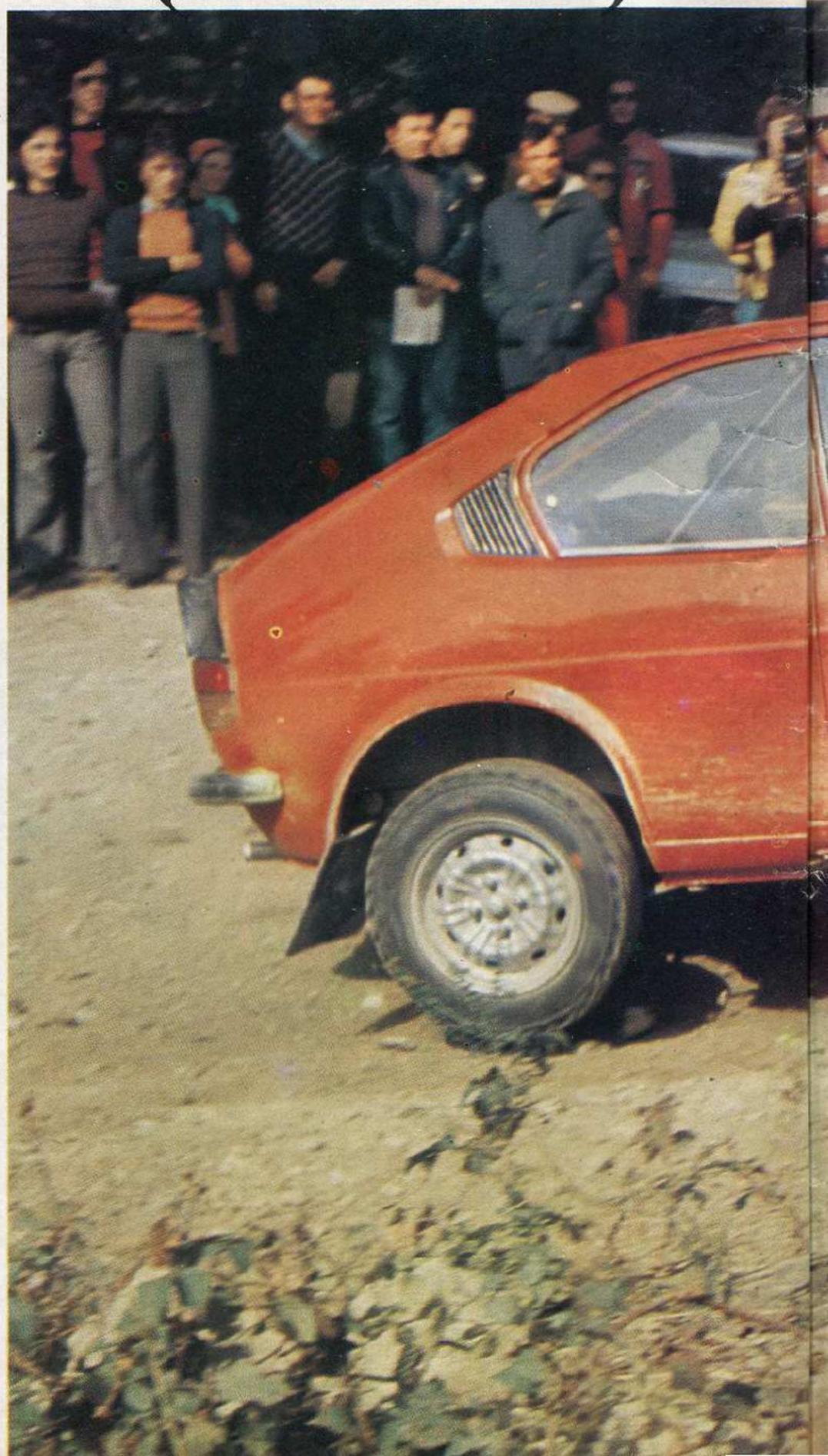
IL DRAGO

scopre

L'AMERICA (mondiale)



Anche la
FIAT
deve soffrire
il gran finale
iridato



TORINO - Il dado è tratto in casa Lancia. Dopo la positiva conclusione del Rally di Sanremo, la quarta prova del Mondiale Marche che ha portato la Lancia a 16 punti dalla « cugina » Fiat, si è deciso di anticipare la trasferta in Nord America e di iscrivere una squadra anche al « Rideau Lakes », il nuovo rally canadese che è entrato quest'anno nel calendario mondiale, e che si correrà dal 16 al 20 ottobre prossimi.

Punta di diamante della squadra sarà Munari, che guiderà una Stratos gruppo 4 due valvole, e che pertanto non potrà partecipare al Giro d'Italia. Avrà la vettura che era stata prevista appunto per il Giro per Andruet, il quale così userà la Stratos-turbo. Saranno della partita anche due Beta coupé, una per Lampinen ed una per Pregliasco.



Firma e seconda al Sanremo, Lancia e Fiat si apprestano a darsi battaglia nelle ultime quattro gare del mondiale rallies. La rincorsa delle Stratos e delle Beta inizierà dal rally canadese

In seguito, la Lancia prenderà parte al già programmato « Press-on-Regardless », in calendario negli USA dal 31 ottobre al 4 novembre. Il campionato, com'è noto, sarà concluso dal RAC Rally e dal Tour de Corse, tutte gare nel carnet degli aspiranti al mondiale, Fiat in testa.

A proposito della Fiat, comunque, le spider Abarth saranno certamente al via della trasferta americana. In Canada saranno Alen, Paganelli e Pewne, l'eroe del Canadian Winter Rally con la 128, mentre al POR Barbasio sostituirà un equipaggio, probabilmente quello di Pewne.

Ad ogni modo, ecco un'altro campionato mondiale che si prepara ad un finale incandescente. Per fortuna che questa volta il discorso dovrebbe essere ridotto a due interlocutori entrambi italiani...



L'Alfasud TI di « Bancor », purtroppo fermatasi per rottura di un supporto motore. A sinistra, la Fiat-Abarth di Bisulli, che con i 15 punti del secondo posto ha mantenuto la Fiat al comando del Mondiale Rallies con un buon vantaggio

C'è anche un mercato piloti rallies

PINTO all'ALFA?

SANREMO - Un po' d'apprensione dopo il Sanremo fra i piloti Alfa. L'esperienza rallistica dell'Autodelta (dopo i confortanti risultati del debutto) dovrebbe comunque continuare nella prossima stagione e si parla addirittura di un potenziamento della squadra con l'inserimento di una Alfetta Gr. 2 che potrebbe finire nelle mani di Lele Pinto i cui rapporti con la Fiat sembrano al punto di rottura. Verso l'Alfa inoltre dovrebbe orientarsi la scelta del Jolly Club per impostare l'attività del 1975 se, come pare certo, la scuderia milanese alenterà i rapporti di collaborazione con la Lancia.



Non siamo a Sanremo, ma rimaniamo in tema rallies con questa « Zhiguli » formato rallies, la prima preparata per questo scopo in URSS. Nel foto color a sinistra, la Opel Ascona terza a Sanremo, di Fagnola e Novarese

Anche Dall'AVA contesta le HF-Dalmonte

• Dall'Ava sembra proprio deciso a chiudere ogni rapporto con il preparatore del Jolly Club Dalmonte: « Questa volta nei miei confronti ha passato la misura. Sapeva quanto ci tenessi a fare una bella gara sulle strade di casa e mi aveva promesso una macchina a posto. Mi sono ritrovato invece fra le mani un Fulvia capace di curvare bene solo a sinistra, con un motore che addirittura non voleva saperne di andare in moto e l'impianto frenante assai approssimativo. Ho lavorato per tutto il tempo a disposizione fra le verifiche ed il parco chiuso nel tentativo di rimediare alle pecche più vistose ma ovviamente era materialmente impossibile fare tutto quello che c'era da fare in così poco tempo. E' finita come sapete e per me a Sanremo si è chiuso un ciclo dopo due stagioni di corse. Spero di riaprirne un altro già a fine mese al 100.000 Trabucchi.

• Altri progetti per il prossimo futuro. Dopo una stagione in cui ha corso davvero molto poco, la Simca è intenzionata al rientro in forze. L'annunciato gruppo due da 130 cavalli è finalmente pronto e Trucco potrebbe averlo già a Saluzzo. Inoltre da Villastellone si segue con notevole interesse il progetto della casa-madre di far correre la versione bimotores della Bagheera in qualche rally francese.

• De Eccher era un po' deluso delle prestazioni sanremesi della Porsche con cui ha debuttato in Gr. 4. L'esperienza comunque avrà un seguito visto che i progetti del giovane friulano restano quelli di allestire una pattuglia di Porsche Carrera sponsorizzate dalla King's Jeans per se stesso e per « Chicco » Svizzero, ovviamente entusiasta dell'idea.

• Prende corpo il calendario rallistico italiano del prossimo anno. La novità più appariscente è la scomparsa del Rally europeo di San Marino (ma sotto il Titano c'è già chi sta lavorando per un ritorno in

grande stile nel 1976) che aveva aperto l'attuale stagione di corse in territorio italiano.

• Il Campionato tricolore si giocherà così sulle strade di Sicilia, Elba, Pavia (il chilometraggio del 4 Regioni sarà aumentato in ossequio alla nuova titolazione europea della prova), Udine, Arezzo (l'Alpe della Luna è stato ancora iscritto in calendario e sembra certo che si correrà), San Martino, Sanremo e Saluzzo. (Rinviato invece al 1976 il passaggio da nazionale a internazionale del rally della Lana che comunque l'AC Biella è deciso a potenziare, soprattutto dopo che a dirigere l'Ente è stato inviato l'ex direttore dell'AC Sanremo rag. Ilardo.

Confermato (e dimezzato) il TRN a zone

• La CSAI, lo ha detto il presidente della sottocommissione rallies avv. Aleffi, è fermamente intenzionata a confermare nel 1975 la divisione « zonale » del Trofeo rallies nazionali malgrado l'andamento non proprio esaltante dello stesso in questa stagione. E' prevista comunque una riduzione delle zone da sei a tre per evitare certi squilibri (di prove e di partecipanti) troppo vistosi. Sempre a proposito del TRN è stata omologata la gara d'apertura del girone ligure-lombardo (Monti Savonesi) e lo sarà pure la seconda (Coppa Riviera di Ponente), conclusasi con tre equipaggi ex-aequo, non appena alla CSAI arriveranno i verbali di chiusura dei commissari sportivi.

• Un più attento controllo della classifica finale del Rally di Sanremo da parte dei cronometristi è costato a Trucco-Forgia il 24. posto. Infatti i due rientranti con la Simca ufficiale avevano terminato la seconda tappa fuori tempo massimo. Colpa dei 48' di ritardo « pagati » al C.O. dopo il secondo passaggio del Gouta a causa di una laboriosa sostituzione delle puntine con altre smontate (e adattate a colpi di lima!) dalla 850 di un compiacente spettatore.



Il gran finale del
Mondiale MARCHE
RALLY guarda pure
all'anno prossimo

RENAULT in appoggio alla FIAT

(in vista del
gran rientro)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

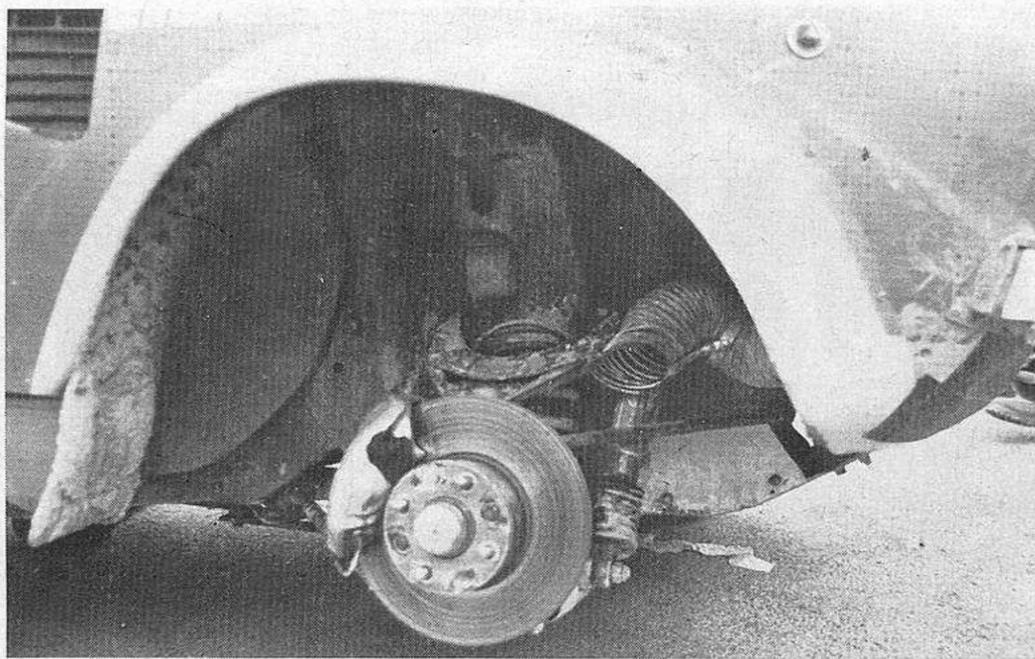
SANREMO - Nel più recente passato il Rally di Sanremo ha sempre laureato la marca campione del mondo chiarendo gli ultimi dubbi per la classifica finale. Quest'anno, al contrario, ha invece complicato le cose togliendo alla Fiat quella certezza di vittoria iridata che le Case straniere, con il loro solo in parte giustificato assenteismo, le avevano offerto su un piatto d'argento durante tutto l'arco della stagione.

Di mezzo, infatti, ci si è messa la Lancia che con solo due risultati utili (il terzo posto di Munari al Safari ed il primo, sempre di Munari, a Sanremo) si trova adesso ad inseguire con più probabilità di farcela di quanto possa oggettivamente sembrare.

Nonostante, infatti, ci si avvii all'autunno inoltrato, il campionato mondiale è ancora tutto da giocare essendoci in programma ancora quattro appuntamenti decisamente importanti quali le due gare in nord America (**RIDEAU LAKES** in Canada e **PRESS ON REGARDLESS** negli USA), il **RAC** in Gran Bretagna ed il **TOUR DE CORSE**. Quattro gare queste che potrebbero risolversi in modo tutt'altro che ideale per la Fiat se la Lancia ottenesse qualche altro risultato di rilievo.

La Fiat resta comunque la grande favorita perlomeno per tre motivi: **primo**, attualmente è nettamente in testa e fino a prova contraria il suo compito è solo di difesa (puntare a buoni piazzamenti è sempre più facile che mirare a risultati assoluti); **secondo**, alla scalata mondiale ci è arrivata dopo anni di maturazione sia delle sue vetture che di tutta la sua organizzazione e sin dall'inizio di stagione non ha mai nascosto il suo obiettivo verso il quale ha profuso uno sforzo, anche economico non certo indifferente, chiaro quindi che sino alla fine non ci saranno ripensamenti e nulla resterà intentato; **terzo**, infine, in queste ultime gare ci saranno le case estere a darle man forte, soprattutto al RAC ed al Tour de Corse togliendo molte chances alla Lancia cui necessitano sempre molti punti.

In Canada la Fiat ha iscritto tre macchine per Paganelli, Alen ed il



Particolare (qui anteriore) del doppio ammortizzatore montato dalle Fiat sia anteriormente sia posteriormente, come avvenne nel Rally di Finlandia



Per evitare riflessi fastidiosi e parassiti, Verini sulla sua Fiat-Abarth aveva provveduto a mascherare così i suoi fari. Nella foto si nota anche la nuovissima presa d'aria posteriore con il nuovo parafrangente. I freni dietro, però, hanno dato molte noie ugualmente, e sono stati accusati all'unanimità dagli insoddisfatti piloti rally Fiat

locale Perusse e tre saranno pure gli spider negli USA ancora per Paganelli e Alen con la sostituzione di Perusse con Barbasio.

Del programma Lancia abbiamo detto nelle pagine precedenti. A fare da terzo incomodo al Press On Regardless ci sarà comunque uno schieramento-monstre dell'Alpine Renault in cerca di pubblicità sul mercato americano. Therier-Delferrier, Nicolas-Phillips e Darniche in coppia con un copilota francese che risiede negli Stati Uniti comporranno la squadra ufficiale (2 berline e una R 17 G. 2), mentre, sotto l'etichetta di «Equipe Bertrand» (sponsorizzata dall'organizzatore del Rally del Bandama) ci saranno ben cinque berline preparate direttamente a Dieppe per Chasseuil, Neyret, la Hoepfner, Bertrand ed un pilota ivoriano ancora da definire, come ci sarà pure una Alpine 1800 «d'officina» per Bob Wollek.

Una chiara sfida francese, quindi, ai suoi possibili successori sull'albo d'oro del mondiale ed un interessante aperitivo per il successivo rally del RAC dove la Ford iscriverà ben quattro vetture ufficiali

per Makinen, Mikkola, Clark ed... Alen che rientra così all'ovile Ford proprio nella gara che l'anno passato lo laureò pilota di grande valore internazionale. Ma il Rally inglese offrirà anche l'occasione per vedere all'opera, a confronto con i più blasonati campioni, anche le due più grosse speranze locali, Billy Colman (Ford) e Tony Pond (Opel Ascona G. 2), che rappresenta il futuro del rallysmo inglese ancora alla ricerca di un valido sostituto di Roger Clark.

Il RAC sarà poi di estremo interesse perché, come sempre, chiarirà le idee sulla composizione delle principali case impegnate nel mondiale, o, almeno, in alcune prove del mondiale '75. Di certo si sa, al momento, che l'Opel ridimensionerà i suoi programmi dell'inizio di stagione di quest'anno, lasciando liberi Tony Fall, che dovrebbe ritirarsi dalle competizioni diventando il direttore sportivo dell'Opel inglese, e Rauno Aaltonen che resterebbe comunque impegnato per un paio di prove di grosso prestigio.

Ridimensionato sarà anche il programma Toyota ed i primi sintomi

Correranno anche in ITALIA CLARK e gli «M»

• Finalmente, nel '75, gli sportivi italiani potranno avere la fortuna di vedere all'Elba, a S. Martino o a S. Remo un paio di vetture ufficiali della FORD con i vari Mikkola, Makinen o Clark. Nei programmi della casa inglese è prevista anche questa possibilità sempreché i concessionari italiani siano disposti a sborsare «l'argent» necessario.

• Anche se non è partita, la BETA COUPE' 16 valvole di Lampinen, ha verificato. E' stato così possibile notare oltre ai fari grandi montati anteriormente, che tutta la strumentazione elettrica all'interno è stata sostituita con elementi meccanici e che il nuovo alternatore è adesso di produzione Marelli.

si avranno già in Inghilterra dove le due vetture di Andersson e Waldegaard saranno assistite da meccanici svedesi e sostenute economicamente dalla Toyota Europa dopo la decisione della casa madre, in Giappone, di abbandonare le competizioni.

Il mondiale '75 si preannuncia allora piuttosto povero di concorrenti (di contorno) ma decisamente interessante per il certo rientro della Renault oltre che per il confermato impegno di Fiat, Lancia e... Alfa Romeo (!). A Sanremo, infatti, e anche se a denti stretti, si è parlato molto di un possibile impegno mondiale della casa milanese come si è parlato pure del pilota (o dei piloti) che potrebbero entrare a far parte della squadra dell'anno venturo. Il nome — lo avete già letto — è quello di Lele Pinto (abituato ormai a fine stagione ad essere trasferito a questo o a quell'altro team) soprattutto perché all'Alfa c'è la possibilità di correre anche in circuito, ipotesi, questa, che ha sempre avuto un notevole fascino per il pilota lombardo.

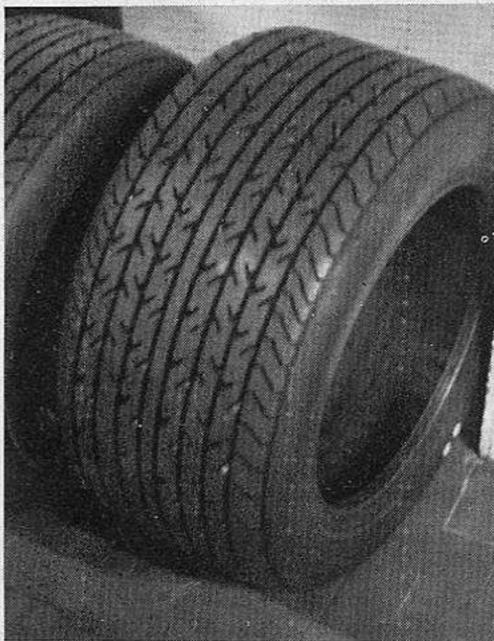
Carlo Cavicchi

La possibile rinuncia della industria italiana di gomme all'impegno nelle corse potrebbe condizionare anche la FIAT

Stop ai PIRALLY?

SANREMO - Nonostante gli addetti ai lavori si siano affrettati a smentire ed a cadere dalle nuvole, sembra che tutta l'attività sportiva futura della Pirelli sia in discussione. Una grossa fetta di componenti le alte sfere dirigenziali pare infatti orientata in questa direzione avendo giudicato l'attività fin qui svolta troppo dispersiva e poco redditizia. Ogni decisione verrà quindi presa entro la fine di novembre, ma al momento si possono già fare alcune ipotesi tutte ugualmente possibili essendo ormai certo che il programma così come è stato svolto quest'anno non verrà più ripetuto.

Una prima soluzione sarebbe quella di lasciare invariato il rapporto con le Case ufficiali (Lancia, Fiat, Opel, BMW, Saab, ecc.), ma eliminare l'assistenza diretta ai piloti privati lasciando questo compito alla fitta rete di rivenditori locali oppure si potrebbero curare i piloti privati cedendo alle varie «case» le gom-

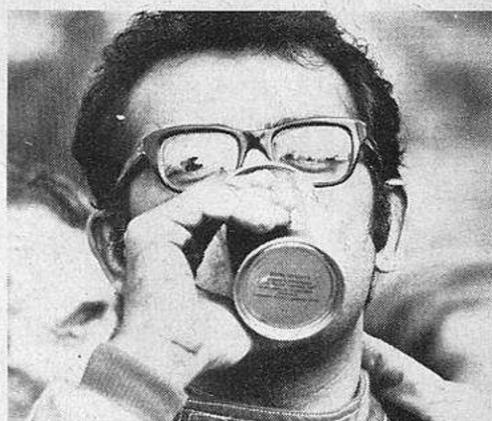


Il nuovo Pirelli Supersport a due bolli gialli. Per finire di sperimentarlo, forse la Pirelli rinvia la sua decisione di abbandonare i rallies

me lasciando a loro il compito di organizzarsi le assistenze (come ha fatto sino ad oggi la Lancia); ridurre drasticamente il

numero delle competizioni cui presenziare ufficialmente, limitandosi a quelle di maggior prestigio e più valide sotto l'aspetto pubblicitario; infine troncato tutto ed uscire dalla scena con i mezzi propri limitandosi a fornire a chi ne faccia richiesta le coperture più adatte.

Quest'ultima soluzione, più politica che utile, assume un certo valore nella misura in cui potrebbe servire da tramite per condizionare anche il futuro agonistico della Fiat, la cui immagine sportiva in questo momento non risulta molto gradita in certi uffici a diretto contatto con le organizzazioni sindacali, ma appare comunque abbastanza improbabile in quanto direttamente collegati con il reparto corse della Pirelli ci sono gli interessi economici di molti dipendenti e la sperimentazione appena iniziata del nuovo «Supersport» che si preannuncia come la gomma del domani non solo sportivo.



*vissute
nell'esperienza*



cinture di sicurezza

ABARTH

Da una esperienza così vasta e completa come quella che ha conseguito la ABARTH anche nel campo della sicurezza sulle piste e nei rally, sono nate le cinture dello "Scorpione", disponibili nei seguenti tipi:

2 punti (lunghe o corte)	Lire 14.500 la coppia
3 punti (lunghe o corte)	Lire 17.900 la coppia
a braccio rigido, con espulsore competizione	Lire 21.000 la coppia Lire 22.900 caduna



selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)

Il vantaggio di MEHTA - BETA

SANREMO - In giro è diventato subito « Mehta-Beta » ed è stato sicuramente il personaggio di tutto il rally che ha destato la massima curiosità. Nessuno si aspettava grandi cose, ma il vincitore di un East African Safari è pur sempre un pilota di primo piano e pertanto lo si voleva misurare da vicino.

Lui, Mehta, non nascondeva alla vigilia un certo nervosismo determinato forse dai suoi tempi in prova, molto lontani da quelli di molti privati anche non di lusso, ed un certo nervosismo (fatto tutto di sorrisi) non lo nascondevano neppure alla Lancia dove si teneva a ribadire che questo era solo un premio per lui ed un allenamento in vista del prossimo Bandama.

Un premio perché Mehta, ricchissimo cementiere indiano, non è un pilota professionista ma un gentile con un fisico molto resistente alla fatica ed una certa abilità a correre sui veloci percorsi africani... dalle mille scorciatoie. Per averlo in squadra alla Lancia non è stato quindi possibile offrirgli un semplice ingaggio, bensì la promessa di inserirlo in una formazione ufficiale nella prima gara valida per il mondiale che si sarebbe disputata in Europa. Questa gara è stata il Sanremo (forse la meno-meno indicata tra tutte quelle possibili, stanti le sue caratteristiche di guida) e, non senza un certo terrore da entrambe le parti, i patti sono stati rispettati.

A salvare la barca comunque ci ha pensato l'entroterra ligure sempre così infido per i più audaci e la resistenza di quella Beta Coupé (nera, guarda caso!) che nonostante sia stata maltrattata di continuo negli organi meccanici (motore e cambio) ha brillantemente resistito fino in fondo concludendo con un quarto posto assolutamente eccezionale quanto... impreveduto. Ricordiamo ancora l'espressione terrorizzata di Audetto quando, al via della seconda tappa, Mehta gli ha confidato di aver deciso di attaccare a fondo (nella prima parte si era beccato in certe prove sin trenta secondi dall'Alfasud di Ormezzano), dobbiamo però ammettere che il suo finale è stato davvero in crescendo giustificando così il suo sorriso, da un orecchio all'altro, sul podio finale, quando, in mezzo alla marea di facce stanche ed assonnate, ha chiesto a che ora partisse la terza frazione di gara(!).

Alla fin fine ci sembra che anche lui possa ben dire di aver vinto il suo rally. Adesso se ne tornerà ai suoi rettilinei polverosi ed ai dossi da duecento e passa all'ora raccontando a tutti di aver corso fianco a fianco dei più noti specialisti europei terminando con un piazzamento (alla prima esperienza) di risonanza mondiale. Poco importa che alle sue spalle sia finita la Porsche di serie del privatissimo « Iccudrac » che non aveva visto prima del via nemmeno un metro di strada e guidava con le note prese dal navigatore di Liviero, quello che conta è che lui si sia convinto di essere tra i più forti al mondo, un vantaggio psicologico non indifferente nelle prossime gare africane.

« Appunto! » commentava Audetto.

C. C.

naturalmente COPPA

sci
Rossignol

VINCITORI ASSOLUTI

COPPA DEL MONDO MASCHILE 1974

Naturalmente

quando si producono buoni sci, e la sfortuna non si accanisce troppo, si finisce col vincere la Coppa del Mondo. Come è successo a noi quest'anno.

Naturalmente

ci sono altri buoni sci. Questo ci fa molto piacere. Perché siamo convinti che soltanto da una leale concorrenza nasce lo stimolo per un continuo miglioramento del prodotto. E con il prodotto migliore, si sa, si vince la Coppa del Mondo.

Naturalmente

vincere la Coppa del Mondo è una gran bella soddisfazione. Ma non sarebbe sufficiente a giustificare la nostra partecipazione alle competizioni. Dalle competizioni, infatti, vogliamo soprattutto un esame severo sulla validità del nostro impegno di ricerca tecnica. Proprio per darvi uno sci di cui andare fieri. Voi e noi.

distribuiti in Italia da: **NICOLA ARISTIDE & FIGLIO s.n.c. 13051 BIELLA**

G.P.R. già finito?

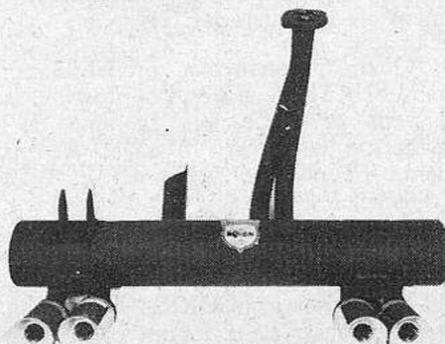
● Come tradizionalmente avviene prima di ogni prova mondiale, anche a Sanremo si è riunita la R.P.A. (RALLY PILOTS ASSOCIATION). Nel corso della riunione si è parlato a lungo del prossimo Montecarlo finendo per apprezzare l'idea degli organizzatori che, nonostante gli orientamenti condizionati post-austerità, hanno messo insieme un vero rally all'antica, e cioè molto lungo andando così contro corrente con il nuovo orientamento che tende a trasformare i rallies in gare di velocità pura.

● Anche il GPR (GRUPPO PILOTI RALLIES) si è riunito, ma non ha deciso niente per... mancanza di presentanti. Anzi forse ha deciso che è senza ragione esistere se ai nostri piloti non interessa curare i propri affari.

Mille Miglia

SILENZIATORI SPECIALI PER AUTO

FIAT X 1/9



MILLE MIGLIA
Via Macallé 6
FOSSANO (CN)
tel. 0172/61.364

POOL
fornitori atleti
AZZURRI FISI



RUSSI al SAFARI?

• Il SAFARI (non più East African, in quanto in futuro si svolgerà soltanto in Kenia) inizierà e terminerà a Nairobi (27-31 marzo). Intanto il presidente del comitato del rally è in giro per l'Europa con una Datsun e andrà anche a Mosca, perché spera di attirare squadre sovietiche per la competizione.

• Una OPEL COMMODORE GSE 3000 preparata di Virgilio Conrero per conto della General Motors che lo assisterà direttamente, è stata iscritta al giro d'Italia dal JOLLY CLUB per la coppia Leo e Serena Pittoni. Con questa importante iscrizione, il Gruppo 1 vedrà una bella lotta nella quale sono naturalmente favoriti Andrea de Adamich e Carlo Facetti alla guida di due ufficiali ALFA 2000 GTV.

• Il pilota americano di F. 5000, JON WOODNER, è in Inghilterra per « sistemare una o due cose ». Il trentenne californiano ha del resto già corso in Gran Bretagna con una Tecno F. 3, nel 1969.

• L'ente che d'ora in poi controllerà tutte le questioni riguardanti la Formula Atlantic si chiama FORMULA ATLANTIC INTERNATIONAL.



• Si sono conclusi a Prato i secondi CAMPIONATI ITALIANI PER MODELLI RADIOCOMANDATI, categorie F. 1 e Prototipi, dominati entrambe dai rappresentanti della S.G. di Bologna. Nella categoria Formula si è affermato Francesco Domanin che ha preceduto Cherici e Sabbatini; nei prototipi vittoria di Ascanio Cherici (qui riprodotto con la sua Porsche Can-Am e con la grande coppa assegnatagli) davanti a Sabbatini e Catoni. Il Campione d'Europa Franco Sabbatini ha ottenuto soltanto due piazzamenti d'onore ma ha egualmente espresso la sua soddisfazione in quanto entrambi i vincitori appartengono alla sua scuderia.

• Non tutti sanno forse la storia del PRIX CITROEN (limone) attribuito dall'IRPA a piste, piloti e squadre. L'anno scorso il « limone » per la squadra più « rude » andò a Tyrrell che non perse però la calma, tanto che quando a Monza il Team Elf Tyrrell regalò ad alcuni membri dell'IRPA belle borse di pelle per macchine fotografiche dentro c'era un regalino in più: un grosso limone, accompagnato da una grattugia molto abrasiva!

Riapre MONT TREMBLANT?

• Sono in aria programmi in Canada per riaprire il bel circuito ST. JOVITE a Mont Tremblant, che ospitò il GP del Canada nel 1968 e nel 1970. Dopo il circuito fu chiuso per disaccordi degli organizzatori con la signora che ne è proprietaria, ma pare che la prevista costruzione di una nuova autostrada renderebbe il circuito accessibile e quindi è rinata l'idea di « recuperare » gare internazionali.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Nelle due ultime prove del campionato inglese di F. 3 ci saranno gli svedesi ANDERSSON e NILSSON, che quest'anno hanno corso in Europa con successo. Dispongono di March 743 con motori Toyota-Novamotor.

• Il neo-zelandese DAVID-OXTON ha venduto, pare, la Begg con la quale gareggiò in Europa lo scorso anno. Di recente è andato in Australia per provare una Matich F. 5000, ma vorrebbe tornare in Europa per correre in Formula Atlantic o in F. 5000. Lo farà se troverà un patrocinatore e intanto non si sa se parteciperà o no alla Coppa Tasmania.

• TEDDY YIP vuole iscriversi una tre litri per Schuppan nella Can-Am 1975. Vern, come si è già detto, parteciperà anche alle gare americane di F. 5000 con una Lola iscritta dal Theodore Racing e da Sid Taylor. Yip vuole continuare a patrocinarlo in questa formula anche l'anno prossimo e dice che, se fosse sicuro di trovare una F. 1 competitiva, farebbe correre Schuppan anche nei Grandi Premi.

• In Inghilterra ci si chiede per quanto tempo ancora la Owen Organisation continuerà a finanziare il team BRM, ormai « fuori lizza » da tanto tempo. Anche Amon, interpellato da Stanley, avrebbe detto che vuole rimettersi al volante di una F. 1 competitiva, anche « se non è disposto a balzare in qualsiasi abitacolo, tanto per avere una guida ».



• Dal 18 al 22 ottobre si terrà a FRANCOFORTE SUL MENO l'edizione '74 del Salone « AUTOMECHANIKA », la rassegna internazionale degli accessori per lavaggi e stazioni di servizio e dei pezzi di ricambio. 560 espositori di cui 127 stranieri esporranno le ultime novità del settore, sempre molto seguito dagli automobilisti oltre che dagli operatori del settore. C'è da sperare che a Francoforte possano venire buone notizie anche in tema di costi e prezzi, oggi saliti alle stelle anche in tema di lavaggio auto, ecc.

LELLA anche... attrice?

NEW YORK - Ormai gli oceani non dividono più tanto i continenti per LELLA LOMBARDI, che reduce in questi giorni da una puntatina negli USA ripartirà, terminati gli impegni del Rothmans 5000 con la gara di BRANDS HATCH, alla volta della California dove deve disputare, sempre per il team di Francisco Mir sponsorizzata dalla Mr. Marty, l'ultima gara del campionato americano della specialità al volante di una Lola sulla pista di RIVERSIDE. E' molto probabile che in questa occasione vengano definiti i programmi americani di Lella, che dovrebbe disputare una stagione intensa nel '75 negli Stati Uniti. Dopo la gara di Riverside ci saranno gli impegni pubblicitari: dovrà girare un paio di filmati prima di riprendere il volante, sempre di una Lola 5000 al GP D'AUSTRALIA, che si disputerà sul tracciato di ORAN PARK. Vi saranno tutti i più forti piloti locali, più una scelta rappresentanza di americani ed europei.

Cosmetici di ricambio

• STUART GRAHAM che, come si sa, fu campione mondiale di moto 125 cc, è ora patrocinato con la sua Camaro dalla Febergé, la Casa di cosmetici maschili per la quale si tratta del primo « ingresso » nello sport automobilistico (mentre la Yardley lascia).

• Quali patrocinatori probabili per il team SURTEES F. 2 del prossimo anno si parla della Chiclets (gomma da masticare) e dei sigari Brissago, che attualmente patrocinano la March F. 2 di Jo Vonlanthen.

• Sebbene abbia ammesso che l'anno prossimo vorrebbe gareggiare nel gruppo 1 con una Camaro, CHRIS CRAFT ha aggiunto di non avere ancora concluso niente di definitivo.

• Provando le più recenti modifiche sulle vetture Gulf DFV GR7 WISELL ha girato sul circuito di Silverstone per gare indette dai clubs in 51"4, segnando identici tempi con entrambe le macchine.

• Al circuito inglese di SNETTERTON sono state apportate altre modifiche. La lunghezza era stata ridotta quest'anno con un nuovo rettilineo, che si concludeva con una curva a S piuttosto veloce sotto il vecchio ponte; ma poiché la curva si è dimostrata piuttosto pericolosa, si è deciso di modificare il tratto finale del rettilineo. Ora c'è una secca curva a sinistra, che immette a una forcella.

• Per rispettare il regolamento del campionato europeo due litri, la « 2 ORE DI JARAMA » del 20 ottobre durerà soltanto un'ora e 45, che corrisponde circa a km 250.

• Per l'edizione '75 la FISA invita sin da ora le scuderie a contribuire alla stesura del regolamento in modo che questo rispecchi il più possibile i desideri dei piloti.

• Colpo grosso di alcuni piloti di F. 1 Ford contattati dall'organizzatore Pizzagalli per disputare due gare nel nuovo autodromo di Maracaibo in Venezuela il 10 ed il 17 novembre. Sicuramente sarà della partita Ragaiolo con la BWA mentre « Lucas » dovrebbe rinunciare per ragioni di lavoro lasciando il posto a Sterzel che disporrà della solita Delta. Pizzagalli doveva contattare tre piloti ma il terzo nome, pure se l'organizzazione è nettamente orientata verso un giovane romano, non è ancora stato scelto. Il contratto prevede il viaggio ed il trasporto delle macchine gratuito mentre piuttosto allettante si presenta il monte premi, con 2500 dollari al primo di ogni gara.

ARNOUX su LOTUS?

• RENE' ARNOUX, la nuova speranza francese, raccomandato alla Lotus dal giornalista Jabby Crombac, farà le prime prove con la JPS fra non molto al « Paul Ricard ».

• Sabato e domenica 19 e 20 ottobre a Casale Monferrato si svolgerà la finalissima dell'AUTOTORNEO ITALIANO che radunerà i piloti e le dame selezionati in 15 prove svoltesi sulla Pista Rossa di Milano oltre ai vincitori del rally del Cinema di Salerno. L'organizzazione è della Scuderia Sporturismo di Milano.

• Il futuro del circuito di DONINGTON potrebbe venire deciso da un'indagine pubblica decisa dal consiglio della contea del Leicestershire, per i giorni 27-29 novembre. Wheatcroft si sta opponendo alla decisione del Consiglio di rifiutare il permesso di andare avanti col progetto.

• E' possibile che il TEAM CHEVRON F. 5000 del conte van der Straaten non difenda il titolo in Tasmania, agli inizi dell'anno. Le speranze della squadra sono poche e Pilette avrebbe detto: « Alcuni dei promotori hanno dichiarato che non ci vogliono ».

• Al BARC si respinge più o meno la possibilità che la gara del lunedì di Pasqua a Thruxton sia per F. 1 l'anno prossimo. Si afferma però che su quel circuito ci sarà un round del campionato europeo di F. 2.

• E' confermato che la ROTHMANS porrà fine alla sua attività di sette anni nella F. 5000, ritirandosi completamente dalle corse. Webb ha però garantito di nuovo che la serie europea continuerà, con un montepremi più alto.

BMW ancora gruppo 2

• NEERPASCH ha confermato che il suo bilancio gli consentirà una piena attività ufficiale nel Gruppo 2 l'anno prossimo. Inoltre la BMW metterà a punto un motore di F. 3 insieme con Schnitzer. Neerpasch spera anche di portare almeno due vetture alla 6 Ore di Kyalami, in novembre.

• Come la BMW, anche la FORD è interessata a essere presente alla gara di Kyalami in novembre con almeno una Capri, purché si possano prendere gli accordi desiderati.

• L'attuale campione canadese della Formula Atlantic, BILL BRACK, andrà a gareggiare in Inghilterra in novembre. Piloterà una Chevron BT27 Formula Atlantic, che quest'anno Opert aveva iscritto per il messicano Rebaque nei rounds inglesi del campionato.

• Pochi giorni fa, a DONNINGTON, si è svolta una esercitazione per la lotta anti-incendio, organizzata dal Fondo Roger Williamson.

• Un bolide azionato da motore jet ad iniezione con perossido di idrogeno ha stracciato quattro primati mondiali. Sul lago salato di Bonneville. Raggiungendo la media di 181,341 miglia orarie in un quarto di miglio, con partenza da fermo. Il «Pollution Packers», con al volante Vern Anderson ha stabilito altresì il primato del mezzo chilometro percorso in 5,49 decimi alla media di 203,536. Anderson ha detto che «tratterà con un grosso sponsor onde costruire un bolide capace di annullare i primati mondiali di velocità stabiliti dai suoi predecessori».

- Attualmente la Ford inglese ha sul mercato una versione Ghia della nuova Capri II, o con un due litri, quattro cilindri o con un tre litri V6. Fra le caratteristiche di lusso della Ghia Capri ci sono nuovi sedili anteriori con poggiatesta incorporati, tappeto a moquette, finestrino con vetri azzurrati e un tettuccio in acciaio che si può aprire e inclinare.
- In Inghilterra gli appassionati di vetture «veterane» accettano qualsiasi sfida. Una Sunbeam 12/16 del 1913 era stata sepolta in un orto nel 1916, quando il suo proprietario morì nella prima guerra mondiale. Prima, però, la vettura era stata incendiata, tagliata in due e ridotta in briciole a martellate. Ora un certo Elliot Elder ha comprato i resti per otto sterline, li ha tirati fuori dal terreno e sta ricostruendo la Sunbeam.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Quando è stato chiesto a **BELTOISE** il suo parere sui tre anni trascorsi alla BRM il francese è stato riluttante a rispondere, poi ha detto: «Preferisco parlare dei nuovi regolamenti per vetture sport, piuttosto che del passato».

• **JARIER** è molto fiero del suo più recente acquisto: una Triumph TR3 sport, che aggiungerà alla collezione di vetture che già possiede. Mentre era in Inghilterra ha cercato «cimeli» insieme con Beltoise, il quale sperava di comprare una Bentley. Jarier possiede già una vecchia Lotus Elite, una Mercedes 350SEL 6.3, una Citroen DS21, una Matra Djet e una Ferrari 365 GTC, regalatagli da Marcel Arnold (mobili) che lo patrocinava in passato.

• Il 19 ottobre riprenderà il **CIRCUITO DELLE FIANDRE**, con un percorso di km 135 da coprire per tre volte. Ci saranno tre tratti speciali e un settore a cronometro. La gara terminerà il 20 a Roeselaere, da dove partirà.

• Il pilota ufficiale della Saab, **STIG BLOMQUIST** ha vinto il round inglese del campionato europeo Embassy di rallycross, a Lydden Hill.

La spia STOP

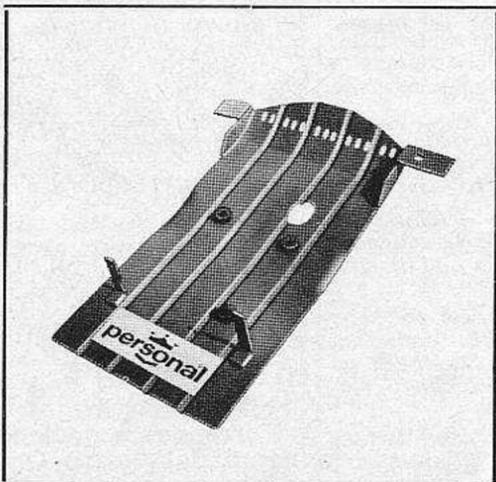
• Una ditta inglese ha messo a punto una **SPIA** dell'accensione degli stop, dotata di un circuito di prova per il controllo del funzionamento della sua lampadina di segnalazione. Tutto il dispositivo comprende una scatola cilindrica sigillata, un supporto per applicarla sotto il cruscotto, una lampadina di segnalazione, i cavi e le istruzioni di montaggio.

• 10 milioni di dollari vengono spesi dalla **GOODYEAR TIRE & RUBBER Co.** per il potenziamento della sua fabbrica di resina poliestere a Point Pleasant nel West Virginia, dove fino al 1962 venivano prodotte fibre di resina per abbigliamento.

• La **LUCAS** raddoppia i propri investimenti in Brasile con altri cinque milioni di sterline, per l'ulteriore espansione nel mercato automobilistico in più rapido sviluppo del mondo.

• Con le note in sordina sulla BRM 1975, a un giornalista inglese di «Motor» sono tornati in mente i discorsi dei bei tempi quando si voleva un team di sei vetture. Beltoise: «Un pilota di grandissimo talento, troppo spesso tradito dalla sua vettura». Gethin: «Sono fiducioso che potrà ripetere la sua vittoria nel GP d'Italia». Ganley: «La più grande scoperta dal 1971». Inutile dire chi pronunciò queste parole. Le vetture avrebbero dovuto essere le P180, mentre ci sarebbero state tre P160B per Marko, Wisell e Soler-Roig. Ricordate Soler-Roig?, conclude il giornalista.

• Viste di recente alla **MARCH**, due March-BMW F. 2 coi colori della Bang & Olufsen. Non erano vetture ufficiali, bensì costruite per Dieudonné e de Dryver, i due giovani belgi che più indietro nella stagione avrebbero dovuto pilotare le Surtees F. 2 ufficiali. Come si sa, Dryver è figlio del direttore marketing della Bang & Olufsen.



• **SALVACOPPA** per Fulvia Montecarlo e coupé, della **PERSONAL**, già predisposta di attacchi. Sullo stesso tipo sono in produzione altri salvacoppa per la Fiat 128 2 e 4 porte, rally, Fiat 127 e 124 berlina, Autobianchi A112, Mini Minor e Alfa Romeo. Il prezzo va dalle 26 alle 30.000 lire.



• Cambio della guardia al vertice del consiglio d'amministrazione della **GENERAL MOTOR CORPORATION**: **Thomas A. Murphy** già vice presidente fin dal 1 gennaio '72, assume la massima carica per il pensionamento del presidente Richard C. Gerstenberg. Ciò a far data dal 30 novembre prossimo. Con mister Murphy, dal 1. dicembre '74 passeranno al grado superiore anche Elliot M. Estes, Richard L. Terrell, Oscar A. Lundin e altri funzionari di grado inferiore. Il nuovo «Chairman» della G.M. ha 58 anni.

FIAT con medaglie

• Il ministro polacco dell'industria meccanica ha visitato la **FIAT** e ha poi consegnato all'amministratore delegato, Umberto Agnelli, e ai suoi collaboratori un'onorificenza, quale riconoscimento del suo governo per le benemerite acquisite dalla Fiat nella collaborazione con la Polonia.

• Nel momento peggiore della crisi del petrolio il **GOVERNATORE** del Massachusetts annunciò che passava a una vettura più piccola, appunto per via della crisi. Alcuni giornalisti hanno poi scoperto che la nuova «vettura economica» del governatore era una Lincoln Continental a sei posti, che sostituiva una Cadillac a nove posti.

• Una vettura inconsueta verrà esposta al Salone di Londra. Si tratta della costosa **DE VILLE**, della Panther Westwinds (costo 15.000 sterline). Costruita nello stile lussuoso degli anni Trenta, la vettura ha un motore Jaguar V12 trasmissione automatica, aria condizionata, TV, radio, telefono, bar e dispositivi anti-urto anteriormente e posteriormente.

• La vendita di automobili in **FRANCIA**, negli ultimi sette mesi, ha accusato un calo del 10% nei confronti del 1973. Da gennaio alla fine di luglio sono state vendute 979.956 vetture, contro 1.087.981 dell'anno scorso.

• Il gabinetto **LIBICO** ha firmato un contratto per l'acquisto di 160 autobus e pullman che saranno forniti dalla Fiat, dalla Ikras ungherese e dalla Biassolo spagnola.

• La **BRITISH LEYLAND** ha ottenuto un nuovo successo di esportazione con un ordine per quattro milioni di sterline dal Venezuela, relativo a 1000 Range Rovers e a 350 trattori.



• Un'indagine svolta in Inghilterra sulle cause **D'INCIDENTI** stradali ha dato risultati sorprendenti. Un automobilista che percorreva l'autostrada M4 ha creduto che il parabrezza si fosse spezzato, vedendo tutto diventare bianco. Per accertarsene ha sferrato un pugno al parabrezza e si è fratturato il polso, dato che il cristallo non era rotto: si trattava di neve che, dopo essersi ammassata sul tetto della vettura era scivolata compatta sul parabrezza. La macchina ha slittato, finendo contro una barriera...

• Alla vigilia del Salone di Londra, la **CITROEN** ha intenzione di «rilanciare» la sua 2 CV di 602 cc sul mercato inglese, per la prima volta dopo il 1961.

• Durante i primi cinque mesi di quest'anno la **BMW** ha venduto in Austria il 35% in più di quanto avesse fatto nel 1973. Nella prima metà del 1974 le esportazioni della Casa sono aumentate del 9%.

• La **MOBIL OIL** ha annunciato negli Stati Uniti la riduzione del prezzo di tutte le gradazioni di petrolio di due cents per gallone, con applicazione immediata. Ha inoltre diminuito i prezzi di altri prodotti, come kerosene, gasolio e altri derivati.

• Una ditta inglese ha messo a punto un **pannello ottico** applicabile per adesione, che può eliminare i punti morti nella visibilità del guidatore o di grandi automezzi da trasporto per passeggeri, o di autoveicoli che rimorchiato roulotte o carrelli di grandi dimensioni.

• La **MASSEY-FERGUSON-PERKINS** ha annunciato un contratto per 150 milioni di sterline per contribuire alla ricostruzione e al rammodernamento delle industrie polacche dei trattori e dei motori Diesel. Grazie all'accordo inizierà la produzione in Polonia di motori Diesel Perkins e di trattori Massey Ferguson.

• Nel 1975 sarà immesso sul mercato americano un nuovo cambio della **BORG-WARNER**, con cinque marce a comando manuale, nel quale la quinta è un vero e proprio overdrive. Si tratterà del primo cambio a cinque marce prodotto in grande serie negli Stati Uniti e sarà utilizzato in almeno uno dei modelli sub-compatti in programma.

WANKEL inquinante

• L'introduzione dei motori **WANKEL**, che era prevista per i modelli General Motors 1975, è stata rinviata per via dell'inadeguatezza rispetto ai regolamenti anti-inquinamento che entreranno in vigore il prossimo anno negli Stati Uniti. E' stato però confermato che continuerà la ricerca nel campo del motore a pistone rotante.

• Il **GOVERNO FRANCESE** ha autorizzato l'aumento del prezzo delle vetture. I listini sono quindi modificati con un aumento generale del 5 per cento su tutti i prezzi, con effetto retroattivo al primo ottobre.

• In **INGHILTERRA** il numero degli incidenti stradali continua a diminuire, nonostante l'abolizione del temporaneo limite di velocità di 50 miglia orarie.

ALBI cambia volto

• Dopo la soppressione della gara di F. 2 ad **ALBI**, esistono dubbi che i mutamenti necessari saranno apportati al circuito. Il problema pare essere rappresentato dal campo d'aviazione situato entro il circuito. Si dovrebbe allungare la pista di circa mt. 800 e questo «taglierebbe» il circuito all'estremità del veloce rettilineo.

• E' stato in Inghilterra il direttore dell'associazione motoristica dello Zambia, il quale, durante il soggiorno in Europa, intendeva chiedere alla CSI di rendere il **RALLY DELLA ZAMBIA** internazionale nel 1975. L'edizione di quest'anno si svolgerà nei giorni 25-27 ottobre e sarà sesta.

• Dopo la gara extra di F. Italia in agosto, la Scuderia Carpine ha dato una mano anche alla F. 850 che dopo le rinunce di vari organizzatori era rimasta a quota sette gare. L'ottava di campionato si terrà a Magione, per interessamento espresso di Gino De Sanctis, il 3 novembre.

• Se la squadra **ENSGN GRAND PRIX** di Mo Nunn entrerà a fare parte dell'associazione costruttori di F. 1 l'anno prossimo, l'ex pilota di F. 3 del Team Lotus ha programmi interessanti. Nunn avrebbe asserito di avere un grosso patrocinatore per l'attività nei Grandi Premi.

• Il **RALLY BANDAMA** (27-30 dicembre) somiglia al Safari, in quanto non ha tratti speciali; si dividerà in quattro tappe, inizio e fine ad Abidjan.

• Il 13 ottobre, a **BRANDS HATCH**, la divisione di Farningham della Brigata Ambulanza St. John ha organizzato una giornata di addestramento per i suoi «caddetti» con simulati incidenti automobilistici.