Le ultime novità (anche di accasamenti) dalla FRANCIA

DARNICHE debutta su FIAT in CORSICA

PARIGI - Iniziati al momento del Tour de France, le trattative tra FIAT e DARNICHE sono arrivate in porto: Darniche lascia l'Alpine Renault per passare alla Fiat, portando con sé il suo solito coéquipier Mahé. Questo fino dal Giro di Corsica, nel quale piloterà uno dei cinque spider 124 Abarth iscritti.

« E' chiaro che non lascio l'Alpine senza qualche rimpianto, ma vista l'attuale politica del servizio competizioni francese che, se nor altro momentaneamente, pare volere dare la precedenza ai circuiti, non avrei più garaggiato a sufficienza; quest'anno mi sono reso conto che facendo soltanto cinque o sei rallies per stagione si perde il ritmo e si finisce per andare più piano... La proposta della Fiat, del resto economicamente interessante, è arrivata al momento buono e avendo già dai primi contatti trovato una piacevole atmosfera, ho accettato. Parteciperò dunque nel 1975 alla maggioranza delle prove valide per il campionato del mondo rallies, potendo disporre di una vettura per certe gare francesi, come la Ronde Cévénole, il Tour de France, la Lyon-Charbonnières e le Cévennes ».

Darniche crede molto nel futuro del coupé X 1/9 con motore due litri a sedici valvole, d'accordo in questo con la maggioranza degli osservatori; partirà però nel giro di Corsica con ambizioni limitate, essendo perfettamente consapevole della relativa inferiorità dello spider Fiat-Abarth 124 nei confronti delle Alpine e delle Lancia Stratos e avendo per di più bisogno di un periodo di adattamento.

« Con 220 HP per un peso di circa kg. 750 soltanto, si deve andare forte tanto più che lo scarso ingombro della vettura e la ripartizione optimum delle masse con i quattro cilindri in posizione centrale deve dare una maneggevolezza eccezionale. Per le corse che accettano prototipi, la vettura con motore di 3500 cc che ha debuttato nel Giro d'Italia deve pure essere all'altezza... tanto più che si prevede già di aggiungere un compressore... E' chiaro, la Fiat è decisa a tentare forte e non sembra che voglia lesinare sui mezzi: i piloti saranno i primi a trarne vantaggio ».

Darniche, che firmerà ufficialmente il contratto alla vigilia del via nel Giro di Corsica, sarà dunque legato alla Fiat per un anno. Ciononostante, benchè il programma sia piuttosto importante, non rinuncia all'idea che gli sta particolarmente a cuore: le corse in circuito. Il suo contratto lo autorizza a farle, lasciandolo libero di gareggiare per conto di altre scuderie o marche al di fuori del programma del campionato del mondo. Pare dunque probabile che lo si riveda... su un'Alpine nel 1975. Cerca in effetti che si completi il budget necessario o una scuderia di prototipi due litri, essendo naturalmente la scelta del materiale diretta su una barchetta A441. In tal caso Darniche parteciperebbe a una diecina di gare, nella maggioranza iscritte al campionato d'Europa. Dopo due stagioni in cui un'innnegabile sfortuna ha costretto a volte questo ottimo pilota a svolgere un ruolo in sordina, il 1975 ha grandi possibilità di vedere tornare in primissimo piano Darniche la cui tendenza verso un certo eclettismo ricorda un altro (famoso) conduttore francese.

LARROUSSE tutto ALPINE nel 1975

 Contrariamente a Darniche, LARROUSSE parrebbe avviato a fare un ritorno alla fonte. Dopo una stagione 1974 nella quale si è diviso fra Matra-Simca e la propria scuderia del Team Elf-Switzerland, formata da due sport Alpine-Renault,

la tendenza di un ritorno verso la Renault e l'Alpine pare accentuarsi. Il due volte vincitore a Le Mans disporrebbe infatti di una berlinetta ufficiale per il Giro di Corsica ed è altamente possibile che venga iscritto al Rally di Montecarlo sulla medesima vettura.

Sembra inoltre molto probabile che la sua scuderia sia rappresentata in due settori nel 1975: nei prototipi due litri sempre con una barchetta A441 e anche in F. 2 con due monoposto Elf 2, benché il pilota-manager sia sempre in cerca di qualcuno che completi l'importante budget ne-

- In Francia se ne parla da qualche tempo: la FIAT (tramite la filiale francese) avrebbe intenzione di partecipare con una sua squadra alle maggiori prove del campionato Transalpino Rallies. Le macchine (ovviamente) sarebbero le 0-30 e le X1-9 prototipo.
- Monsieur Durand ha presentato al Salone di Parigi l'ultima sua creazione: si tratta della SCORA 1800, una vettura direttamente derivata dalla Jidé alleggerita fino al limite di 610 kg. e dotata del motore Alpine-Renault ad iniezione. Per il debutto alle Cevennes sarà Jeannot Ragnotti a guidarla mentre nella prossima stagione il pilota di punta della piccola Casa sarà « Tchine ».



LIVORNO - Chissà perché la CSAI ha scelto la data del 30 novembre per la prima edizione « internazionale » della Liburna. Strana ricompensa davvero la concomitanza con il Tour de Corse per chi si è impegnato ad arricchire il calendario alla fine di una stagione che ha visto saltare tre (su dodici) prove tricolori. A Livorno hanno preso la cosa con filosofia, badando soprattutto a mettere insieme una gara interessante capace di crearsi una buona fama e gettare le premesse al successo dell'edizione 1975.

Le caratteristiche sono a metà strada fra una ronde ed un rally vero e proprio: percorso di duecentoquattro chilometri ripetuto tre volte con riordinamenti a metà ed alla fine di ciascun giro. Diciassette in tutto le prove speciali, sei per ciascuna tornata ad eccezione dell'ultima, quando non sarà ripetuta la « Speciale » sulla terra. In totale un centinaio di chilometri in P.S.

Altra particolarità della gara livornese: poco dopo le partenze del « Liburna rally » internazionale cominceranno quelle della Coppa Liburna, prova del TRN quinta zona. La gara dei « nazionali » si svolgerà su di un giro (ridotto) dello stesso percorso con identiche prove speciali.

Malgrado l'aria di smobilitazione caratteristica del fine stagione fra i privati e l'impegno mondiale delle case in Corsica, il campo dei partenti promette qualcosa di buono. A cominciare ovviamente dalla FIAT che ha iscritto tre vetture: due X-1/9-1800 prototipo per Verini-Torriani e Barbasio intenzionato a correre con il fratello, ed una Fiat-Abarth gr. 4 per Bisulli come a Saluzzo con Bepi Zanchetti.

Possibile poi la presenza dell'Alfa Romeo, che in Corsica farà correre solo piloti francesi. La prova toscana non rientrava nei programmi del l'Alfa ma le possibilità che al via ci possa essere l'Alfetta gruppo 2 esistono e sono in crescendo. Dipende da come torna dalla Corsica il materiale servito per gli allenamenti.

g. r.

nessario per il finanziamento di una scuderia di F. 2.

Del resto non è più un segreto per nessuno che dall'anno prossimo la Renault porrà piede in una delle formule maggiori, con un prototipo strettamente derivato dall'attuale A441; l'aggiunta di un turbo compressore al motore V6 due litri lo renderebbe infatti competitivo nella corsa verso il titolo mondiale marche. Renault e Alpine stanno preparandosi per il 1976, nel quale la doppia meta sarà, sia con un prototipo-silhouette derivato dall'A310, sia con una barchetta che rispetti i regolamenti in vigore, il titolo mondiale e una vittoria a Le Mans, ciò che implica una squadra molto completa in fatto di piloti. Larrousse vi avrebbe un posto di rilievo.

Intanto, in attesa di tutto ciò, che corrisponderebbe a un nuovo passo nella scelta intrapresa dal primo costruttore francese, che al tempo stesso farà un ritorno in forze nei rallies del campionato del mondo, la Renault che lascerà a una diecina al

massimo di clienti con buone re-

ferenze la cura di difendere la sua corona europea nei prototipi due litri — ha comunque definito un programma piuttosto completo nei rallies, soprattutto con Montecarlo, forse la Svezia, il Safari (anche se esiste una questione di budget) e il Marocco, e pure per i circuiti per rendere il più possibile rapida ed efficace la messa a punto del nuovo prototipo. I motori saranno naturalmente i quattro cilindri a sedici valvole nelle prove su strada e il V6 due litri, con o senza compressore, in circuito.

 Un'ultima precisazione, che smentisce certe voci secondo le quali NICOLAS pure sarebbe stato sul punto di lasciare l'Alpine avendogli soprattutto la Lancia fatto proposte. Il pilota marsigliese ha già firmato il contratto 1975 con l'Alpine Renault. Si ha però il diritto di porsi una domanda: se la Lancia cerca realmente un pilota, lo fa per completare la sua squadra o per sostituire uno degli elementi di cui dispone?

Jacques R. Jaubert

GUIDA al LIBURNA RALLY tradito dalla data che si aggancia al TOUR de CORSE

Esame «privato» per il tris-TORINO

LIVORNO - In contraddizione alla pesante situazione economica degli Automobile Club provinciali come è stata denunciata da diversi organizzatori nel corso della deludente due giorni genovese, l'AC Livorno sotto la spinta incessante di Dado Andreini fa ciò che può — anzi fa più di ciò che dovrebbe fare. Infatti, non solo ha mantenuto in vita la « Coppa Liburna », prova valida per il Trofeo CSAI rallies nazionali, 5. Zona, ma con una nuova formula gli ha abbinato il « Liburna Rally » valevole per il campionato Italiano Rallies internazionali, per la Coppa CSAI Secondi conduttori Gruppo uno Turismo di serie e Gruppo tre, Granturismo di serie.

Si tratta di rally nato moderno, se così possiamo dire — perché le scelte che lo hanno preceduto hanno tenuto conto di passate esperienze - e non di meno duro e selettivo. Alla base di questa nostra asserzione è la struttura della manifestazione, che ha saputo evitare gli aspetti ostici e fino ad un certo punto inutili del rally all'italiana offrendo asfalto e strade bianche, sì, ma non « scassamacchine » come ci è stato dato modo di constatare attraverso una breve ricognizione del percorso effettuata con Andreini.

Nel presentare il rally ai nostri lettori dobbiamo ridisegnare il profilo di un percorso che le carte turistiche illustrano fra i più belli. E' un percorso di 204 km da ripetersi tre volte (una sola volta per i partecipanti alla Coppa Liburna). Da Livorno (la partenza che in un primo tempo avrebbe dovuto aver luogo dalla Darsena Vecchia è stata per ragioni contingenti spostata davanti all'albergo Palazzo in Viale Italia) anello di congiunzione de trei giri si sale, verso Limoncino nei cui pressi è situato l'inizio della 1. P.S., tutta in asfalto che si snoda lungo i tornanti di Montemaggiore e che dopo una breve discesa verso Valle Benedetta risale sino al Bivio Livorno-Gabbro dove termina. Da qui salendo verso Monterotondo ci si avvia all'Apparizione per entrare sul percoso del vecchio Circuito di Montenero.

Infatti dal cimitero del paese parte la seconda prova speciale, anch'essa tutta su asfalto ma molto impegnativa per la sua tortuosità ed i suoi saliscendi (su 4.200 metri dichiarati soltanto sette od ottocento si possono definire rettilinei). Si scende quindi a Quercianella e di lì a Chioma dove è pronta la 3. P.S. tutta su asfalto, molto veloce e con curve ampie che attraverso il Poggione e Nibbiana ci porta a Castelnuovo Misericordia da dove con un comodo trasferimento attraverso la strada polverosa della Mista si scende a Rosignano Solvay, si gira intorno allo stabilimento Aniene della Solvay e per il sottopassaggio dello stabilimento si giunge all'Aurelia in senso di marcia, per lasciarla 800 metri dopo per immettersi sulla Strada Bianca che porta a Vada spiaggia ove è posto un CT da dove riprendendo l'Aurelia attraverso Le Gorette, Marina Cecina, si giunge a S. Vincenzo dove abbandonata la statale si prosegue su una provinciale per giungere a Campiglia Marittima ove avrà luogo un primo riordinamento in regime di parco chiuso e la partenza della 4. P.S. tutta su sterrato molto bello ad eccezione di un centinaio di metri sul finale con un inizio in discesa ed una graduale risalita sino a Beldrano per sbucare a Suvereto (prova

soppressa nel terzo giro).

Attraversato il paese si incontra la 5. P.S. che porta a Sassetta, tutta su asfalto ma molto impegnativa per le sue numerosissime curve. Da Sassetta attraverso Castagneto Carducci, Bolgheri per giun-gere a S. Guido il percorso impegna l'Aurelia sino a La California ove verrà abbandonata la statale per immettersi sulla provinciale che conduce a Cecina e quindi attraverso la Palazzi-Osteria Malandrona si arriva a Chiappino per protrarsi poi a Castelnuovo Misericordia da dove è pronta a riceverci la 6. P.S. su asfalto che ci porta a Gabbro. Da cui si scende per innestarsi alla Pisana-Livornese dove avrà termine il rally nazionale (i piloti partecipanti avranno quindi 40' per raggiungere il parco chiuso).

La Liburna rally invece proseguirà attraverso Parrana S. Martino per protrarsi sulla strada del Cisternino al c.o. di Camilli ove avrà luogo un nuovo riordinamento (sempre in regime di parco chiu-

22.00

22.12

22.39

22:56

0.20

0.34

PROVE SPECIALI

Sabato 30 novembre

Limoncino - P.S.

Livorno viali a mare

1 « Montemaggiore »

Montenero - P.S. 2

« Castellaccio »

Campiglia - P.S.

Suvereto - P.S. 4

4 « Volparola »

« Vaiolo »

« Sassetta »

Hotel Palazzo - Partenze

Bivio Nibbiata - P.S. 3

Dove guando vedere RALLY toscano 1. GIRO 2. GIRO 3. GIRO 8.00 3.00 8.12 3.12 8.39. 3.39 8.56 3.56 LEGENDA 5.20 PROVA SPECIALE 10.34 5.34 CONTROLLO 11.57 6.57 ORARIO

Castelnuovo Misericordia - P.S. 6 1.57 « Traversa Livornese » Domenica 1 dicembre Livorno 7.45 Arrivi 2.45 so) ed attraverso la tangenziale riprotarsi al Limoncino per proseguire

Si tratta quindi di 612 km, di circa 13

ore di sforzi ove il fisico ed i mezzi mec-

canici saranno sollecitati a fondo. Tutti i pronostici sono per la Fiat che manda in campo i tre citati equipaggi. E' logico che a questo squadrone, mancando la presenza della squadra ufficiale Lancia non potranno opporsi i piloti (privati o comunque assai meno assistiti degli « ufficiali » di Mirafiori) che completano l'elenco degli iscritti. La lotta comunque ci sarà perché sia le Stratos di Pelganta e Paleari che la Porsche di Pittoni, che la Opel Ascona di Svizzero tenteranno il tutto per tutto per non sfigurare e sempre più accesa la lotta nel Gruppo uno ove il campione d'Italia e vincitore della Mitropa Cup Presotto dovrà vedersela con gli altri equipaggi Opel Ascona, con l'Alfa Sud di Ormezzano e la Triumph Dolomite di Besozzi.

Carlo Burlando

 Il servizio di collegamento radio sarà svolto come già al Rally dell'Isola d'Elba, dalla Brigata paracadutistica Folgore che al rally europeo diede così bella prova di precisione ed efficienza tecnica.

Anche Anna Cambiaghi sarà in BANDAMA

CONTROLLO

TIMBRO

12.45

ROVIGO - La spedizione italiana per il rally del Bandama prende consistenza. Il merito dell'iniziativa va ad ARNALDO CAVALLARI che è riuscito ad ottenere per i nostri piloti condizioni estremamente favorevoli da parte dell'organizzatore Jean Claude Bertrand sia per l'iscrizione alla gara che per il trasporto in Costa d'Avorio delle vetture. Così insieme al più volte campione d'Italia di rally degli anni sessanta (che avrà la stessa Fulvia che guidò Munari al Safari) ci saranno MERLONE con la Volvo, ANNA CAMBIAGHI con lo spider Fiat Abarth 1800, AMBROGETTI e BENELLI con due Opel Ascona, oltre naturamente a METHA con una Beta ufficiale. Alla trasferta africana sono seriamente interessati anche Fagnola, Zandonà, Bagna, Vanni Tacchini, Lo Bello e Bigliazzi.

Riguardo ai co-piloti tutto è ancora da decidere: lo stesso Cavallari non è più tanto sicuro di poter fare coppia (come sperava) con Claudio De Eccher, in quanto il neo tricolore del gruppo 3 è in procinto di partire per il servizio militare. Come per il rally del Marocco, anche al Bandama l'assistenza per i pneumatici agli italiani sarà assicurata dalla Kleber.

La Scuola Piloti romana

fa anche polemica

Un servizio tivvù ha fatto piovere allievi a MORROGH

Tivvù dei ragazzi e Dribbling: due modi di affrontare i problemi motoristici ma entrambi privi della necessaria consistenza. Per ciò che riguarda il primo servizio — indicato molto pomposamente come « inchiesta » — del programma « Rosso, giallo, verde » sui microcentauri, bisogna rilevare una buona dose di superficialità e di luoghi comuni tutt'altro che funzionale al fine che immaginavamo si prefiggesse la trasmissione; cioè quello di sensibilizzare i giovani sul problema della sicurezza e della educazione stradale.

Non è stato così; evidentemente il responsabile della rubrica, Giordano Repossi, ha voluto semplicemente offrire ai ragazzi un vieto ritratto di loro stessi sottolineando alcune pecciamo una colpa all'autore. E non perché è un collega, collaboratore di AUTOSPRINT; ma per il semplice fatto che Ceccarelli ha realizzato, sempre, ottimi servizi. Completi e tutt'altro che superficiali. E' evidente, quindi, che la sua indagine sulla scuola piloti deve aver subito dei consistenti tagli che hanno attenuato e svilito la scottante questione delle scuole di addestramento che in Italia sono rappresentate da un unico complesso, quello appunto di Vallelunga.

Un po' poco, soprattutto se si considera che lo stesso Morrogh — che ha formato giovani piloti in Irlanda, Inghilterra, Francia, Belgio, Olanda e Stati Uniti — ha esplicitamente dichiarato che soltanto in Italia ha tro-

porta. Abbiamo ascoltanto il parere di diversi giovani allievi e tutti, più o meno, hanno denunciato le stesse difficoltà: « L'automobilismo è uno sport che costa molto caro... anche se si ha talento spesso si deve rinunciare ».

Due milioni e mezzo per una monoposto italiana, quasi quattro milioni per quella inglese, più i cinque o gli otto milioni di lire di costo per una intera stagione di corse in Formula Italia o in Formula Ford, sono veramente eccessivi. La fretta, quindi, è giustificata. Stefano Lisini, ad esempio, giunto quarto nel '73 e forse secondo quest'anno nella Formula Ford, vorrebbe tentare, nel 1975, la Formula 3: « Dipende dalla possibilità di trovare uno sponsor », e nella sua voce si avverte una nota di tristezza, di pessimismo.

E le « borse » della CSAI?

I giovani che vogliono intraprendere questa attività, dunque, non hanno molte chances. Non esistono borse di studio né altre iniziative del genere per cui, conclude amaramente Ceccarelli, « se non ci fosse la scuola di Morrogh, in Italia i giovani piloti sarebbero costretti, probabilmente, a studiare la guida sportiva per corrispondenza». Che il servizio abbia avuto comunque successo è dimostrato che nei due giorni successivi alla trasmissione Morrogh ha esaurito tutti i depliant reclamistici della Scuola. Alcune centinaia di giovani si sono presentati per informazioni a Vallelunga e altrettanti hanno fatto piovere lettere. Speriamo che la TV non si risenta per questo successo...

Gio' Luni

Musica e bielle per l'operaio della « buca »

CASERTA - Musica e bielle in attesa del... dopo-crisi, questo è il leit motiv che indubbiamente ha ispirato i fratelli Gargiulo, concessionari Fiat di Caserta, quando hanno commissionato la loro nuova sede agli architetti Mompane e Monti. Lo stesso direttore Fiat di Napoli, visitando il nuovo complesso, ha detto di « non avere mai visto nulla di simile. Una realizzazione all'avanguardia che dà fiducia e incoraggia gli operatori del settore ». Una costruzione a tre piani più una pista di collaudo e un ampio parcheggio scoperto per vetture e veicoli industriali. Il tipo di costruzione propone un funzionale collegamento fra i rami operativi, ovvero un modo nuovo di concepire l'ambiente di lavoro che richiede condizioni ambientali meno stressanti e metodi capaci di ridurre al minimo i tempi di lavoro con conseguente soddisfazione del cliente e dell'operaio. Un esempio per fare intendere cosa si intende per perfezione in casa Gargiulo: tutti gli operai, anche quelli che lavorano nelle cosiddette « buche » sotto i pianali delle auto, hanno a disposizione un impianto stereo che trasmette musica in filodiffusione.

Nuovo consiglio per una nuova politica FIK

ROMA - Subito dopo l'Assemblea di Firenze, con passo spedito da sorprendere, il signor Walter Bertoli, presidente uscente, ha convocato a Bologna, il 16 corrente, il nuovo Consiglio Federale per l'assegnazione delle cariche federali. L'aria che respirata a Firenze, poi come abbiamo detto, fugata, non spirava più a Bologna, dove peraltro ci sono state delle precisazioni ed in un certo senso autocritiche costruttive. Una schiarita sugli intendimenti dei gruppi, una disamina precisa dei motivi sportivi ed extra sportivi, del perché tutti hanno inteso, specie i costruttori, enrare nel Consiglio della Federazione.

Tutti onesti propositi, idee precise, intendimenti inflessibili, possibilità economiche, per affrontare il nuovo ciclo karting, è in sostanza quello che è affiorato dall'ampio preambolo prima di procedere all'assegnazione delle cariche. Esse sono così distribuite:

Presidente: dr. Gino Ziviani di Milano; Vice presidenti: avv. Stolfa Potito di Fano, dr. Franco Pirro di Roma; Comitato Esecutivo: oltre al presidente ed ai due vice presidenti che vi fanno parte di diritto, dr. Lucio Ricci, dr. Augusto Fiordelisi, Bruno Grana, Umberto Sala; Tesoriere Economo: dr. Francesco Blasi.

La prossima riunione il Consiglio Federale la terrà ancora a Bologna, il 7 dicembre p.v. Sarà in quella riunione che verrà discussa e programmata la nuova politica del karting. Sono emersi, però, già i presupposti operativi, nel sollecito al Comitato Esecutivo di essere l'asse portante dell'attuazione della politica generale che sarà espressa dal Consiglio, con l'affidare incarichi particolari, in modo che nessuno resti inoperante.

Dopo la riunione di Bologna potremo soddisfare l'ansia del mondo del karting che però non dovrà attendersi la luna nel pozzo.

Finale in allegria Parma

PARMA - E' terminato si può dire in allegria il Torneo delle Industrie di Parma, che ha concluso una dura stagione sportiva ed agonistica. Un'allegria meritata dai piloti, specie per quelli al vertice dei valori e dei più vicini, perché nel concludere erano quasi tutti in fase di rigetto, tanto impegnative, dure e qualche volta anche spietate, sono state quasi tutte le gare della stagione conclusa. C'era aria svogliata in giro, anche perché le classifiche assolute, se si esclude quella della 100 prima categoria, erano si può dire già acquisite indipendentemente dai risultati dell'ultima prova. Anche i clan in smobilitazione e come al solito molte dicerie in giro circa i futuri accasamenti dei piloti che vanno per la maggiore.

Con queste premesse, attori sono stati Piero Necchi e William Santini. Assente Gabbiani perché febbricitante, l'unico che avrebbe potuto interferire per l'assoluto, Necchi, fiutata aria di vittoria finale, è stato implacabile. In forma veramente smagliante, battistrada dal primo all'ultimo giro delle due manche, per Santini non c'è stato nulla da fare, specie nella seconda manche, quando è dovuto rientrare ai box per avaria meccanica. Così il buon Santini finito a pari punti nella classifica assoluta nell'ultima prova. I fans di Santini, che a Parma sono molti, hanno a lungo discusso per una pretesa errata interpretazione del regolamento, ma il regolamento dava ragione a Piero Necchi peraltro meritevole, malgrado le sue divagazioni nelle altre prove, della vittoria assoluta. Al terzo posto Elio De Angelis e poi Felice Rovelli, le due matricole della prima categoria. Hanno fatto faville i due avversari di sempre, anche se in qualche prova sono mancati, De Angelis per un mezzo non sempre al meglio, Rovelli perché tutto dedito al collaudo iniziale dei propulsori Sirio, che già danno da pensare a molti.

Nella seconda categoria si è inserito di prepotenza all'apice Roberto De Angelis che ha lasciato poco o niente spazio ad un



Programmi dal 27/11 al 3/12 1974

MERCOLEDI' 27 NAZIONALE Ore 21,40 - Mercoledì sport

VENERDI' 29 NAZIONALE

Ore 17,45 - « Rosso, giallo, verde », programma per i ragazzi sui problemi del traffico.

SABATO 30 SECONDO

Ore 19,00 - Dribbling - Telegiornale sport

DOMENICA 1 NAZIONALE
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale)

Sport
Ore 17,15 - Notizie sportive

Ore 21,15 - La Domenica sportiva

SECONDO

Ore 19,50 - Telegiornale sport

TUTTI I GIORNI SECONDO

(esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport SABATO 30 Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori
DOMENICA 1 Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport
Ore 16,00 - Domenica sport
LUNEDI' 2 Programma Nazionale

LUNEDI' 2 Programma Nazionale
Ore 8,15 - Lunedì sport

TV Svizzera

SABATO 30
Ore 22,20 - Sabato sport
DOMENICA 1
Ore 18,00 - Domenica sport, primi
risultati
Ore 21,55 - La Domenica sportiva
(parzialmente a colori)

Ore 19,45 - Obiettivo sport

MARTEDI' 3 Ore 22,50 - Martedì sport

che di comportamento senza, tuttavia, lasciare spazio ad un necessario confronto tra fantasia e realtà. Realtà, che nel caso specifico, non è trapelata altro che dalle solite immagini di giovani in corsa disordinata attraverso il traffico e dalle parole di Enzo de Bernart, dell'ACI, che ha sottolineato la pericolosità di certi atteggiamenti senza peraltro fornire una valida alternativa. A meno che i realizzatori del programmino non abbiano voluto indicarla simbologicamente con la sirena che faceva da sottofondo al discorso di De Bernart e alle successive, usuali immagini. Un po' poco, ci sembra, per aiutare i giovani microcentauri a formarsi una coscienza civile.

Dalla tivvù per i ragazzi a quella per gli adulti: « Dribbling » ha finalmente presentato il già annunciato servizio di Lino Ceccarelli sulla scuola piloti di Henry Morrogh, a Vallelunga. Anche in questa occasione siamo rimasti un po' insoddisfatti. Non ne facvato gli allievi che cercava.

«Stranamente, al contrario di quello che pensano gli italiani — ha precisato l'istruttore — gli italiani guidano meglio degli allievi di altri Paesi, compresi gli inglesi e i francesi. Penso che la loro difficoltà più grossa non sia la guida; per loro la cosa più importante è di fare buona figura nelle prime gare. Negli altri Paesi hanno più pazienza; invece qui vogliono fare tutto subito ».

Alla caccia di uno sponsor

La motivazione, ovviamente, può essere ricercata nel costo del corso oltre che nel diverso temperamento; come anche nella segreta speranza di trovare, al più presto possibile, uno sponsor (o un costruttore) che aiuti a superare le eccessive spese che la pratica di questo sport inevitabilmente com-

98 corse nelle minipiste di



tutta l'ITALIA

I GALENDAR BURARTARE

GENNAIO

- 5 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- 6 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- 19 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc.

FEBBRAIO

- 9 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc. 16 PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 (solo 3. cat.) e 125 cc.
- 23 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- 23 PISTA TRICOLORE Reggio E. gara naz. cl. 100 e 125 cc.

MARZO

- 2 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100 125
- 9 PISTA DEL MARE Fano g. n. cl. 100 (3. cat.) 125
- 9 PISTA AZZURRA Jesolo gara naz. cl. 100 125
- 16 PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100-125
- 16 PISTA TRICOLORE Reggio E. gara naz. 100-125
- 16 PISTA MILLE MIGLIA Brescia gara naz. 100-125
- 19 PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. 100 125
- 19 PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. 100 125
- 23 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 30 PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- 31 PISTA TRICOLORE Reggio E. gara naz. 100-125

APRILE

- 6 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 100 125 6 PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 cc.
- 13 PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125 13 PISTA GIUNTI - Falenna Lido - gara naz. cl. 100
- e 125 cc. 13 PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. cl. 100 - 125
- 20 PISTA BIASSONO Monza gara int. ad invito cl. 100 cc.
- 20 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 25 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 125 25 PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100-125
- 27 PISTA MILLE MIGLIA Brescia gara naz. 100-125
- 27 PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. cl. 100-125
- 27 PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100 125

MAGGIO

- PISTA AZZURRA Jesolo gara naz. cl. 100 125
- 1 PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100 125
- 4 PISTA SPRINT Mondovì gara naz. cl. 100 125
- 4 PISTA TRICOLORRE Reggio E. gara naz. 100-125
- 8 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125

continuo Bernazzoli sempre alle sue calca-

gna. Fantastico poi l'esordio di Corrado Fabi

incorso in una fase tecnicamente sfavorevole

proprio nell'ultima prova. Che dire poi di

Andrea De Cesaris che avrebbe bisogno di

farsi benedire, tanta è la jella che l'ha let-

teralmente perseguitato in tutto il torneo?

Teodorico Fabi, in terza categoria, non

ha avuto avversari tecnicamente del suo ca-

libro. Peccato che Emilio Cavallini sia rin-

venuto solo nelle due gare finali, altrimenti

non sarebbe stata così netta la sua vittoria.

Sbalorditivo ed in crescendo Andrea De An-

gelis, l'ultimo per il momento della stirpe.

Umberto Pavesi, 125 prima categoria, è sta-

to si può dire a buon ragione, il dittatore.

stessa classe, si è salvato per il rotto della

- 11 PISTA LA SCHIRANNA Varese gara naz. cl. 100 11 PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100-125
- Circ. di Morciano (FO) gara int. cl. 100 e 125 cc.
- PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- 25 Circuito di Castelraimondo (MC) gara naz. 250-125
- 25 PISTA MILLE MIGLIA Brescia gara naz. 100-125 25 PISTA I. GIUNTI - Falerna Lido - gara naz. 100-125
- 25 PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. cl. 100-125
- 29 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. cl. 100
- 29 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 125 cc.

GIUGNO

- 1 Circ. di Orzinuovi (BS) gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1 Circ. di Vazzola (TV) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- 2 PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- 2 PISTA D'ORO Roma gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- PISTA TRICOLORE Reggio E. gara naz. 100-125
- PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100-125
- PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100 125
- PISTA BIASSONO Monza gara int. ris. ad invito
- Circ. di Camisano (VI) gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. cl. 100 cc.
- PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 125 cc.
- PISTA GIUNTI Falerna Lido gara naz. cl. 100-125
- PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100 125
- 29 PISTA SPRINT Mondovì gara naz. cl. 100 e 125

LUGLIO

5 PISTA MILLE MIGLIA - gara naz. cl. 100-125 not. 5 PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100-125

Le PROVE «TITOLATE»

- 1-5 OTTOBRE CIRCUITO PAUL RICARD -Francia - Campionato del Mondo
- Campionato d'Europa cl. 100 cc.
- 4-5 MAGGIO (Svizzera): 1. prova
- 21 22 GIUGNO KOZLE (Polonia): 2. prova
- 17 AGOSTO Eukopuigs (Svezia): 3. prova Campionato d'Europa cl. 125 cc.
- 12 SETTEMBRE VITGEEST (Olanda) Coppa Junior
- 12 e 13 LUGLIO GEROEZHOFEN (Germania) Coppa delle Dame
- 12 SETTEMBRE VITGEEST (Olanda)

13 PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 13 Circ. di Padova - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 17 PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100

cl. 100 e 125 cc. Notturna

- e 125 cc. notturna

12 PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz.

- 20 PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. cl. 100-125 26 PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100
- e 125 cc. notturna
- 27 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 100 125
- 27 PISTA GIUNTI Falerna Lido gara naz. cl. 100-125

AGOSTO

- 3 PISTA ROMEA S. Giuseppe gara naz. cl. 100-125
- 9 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 10 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 10 PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100-125
- 14 PISTA GIUNTI Falerna Lido gara naz. 100 125 17 Circ. di Soverato (CZ) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- 24 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 100-125 cc.
- 31 PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- 31 PISTA CALABRIA Vibo V. gara naz. cl. 100-125
- 31 Circ. di Motta di Livenza (TV) gara naz. cl. 100-125

SETTEMBRE

- 7 PISTA SPRINT Mondovì gara naz. cl. 100-125 cc. 7 Circ. di Orzinuovi (BS) - gara int. cl. 100 e 125 cc.
- 7 Circ. di Morciano (FO) gara naz. cl. 100 e 125 cc.
- PISTA LE SIRENE Viverone gara naz. cl. 100-125
- 14 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 100 125
- 14 PISTA AZZURRA Jesolo gara naz. cl. 100 125 21 PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100-125
- 21 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100 125
- 28 PISTA TRICOLORE Reggio E. gara naz. 100-125
- 28 PISTA SCHIRANNA Varese gara naz. cl. 100 cc.

OTTOBRE

- 5 PISTA MILLE MIGLIA Brescia gara naz. 100-125
- PISTA AZZURRA Jesolo gara naz. cl. 100 125
- 12 PISTA AZZURRA Jesolo gara naz. cl. 100 125 cc.
- 12 PISTA DEL MARE Fano gara naz. cl. 100 (solo 3. cat.) e 125 cc.
- 19 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 26 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125

NOVEMBRE

- 1 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125
- 4 PISTA S. PANCRAZIO Parma gara naz. 100-125

tecnico, è già in cantiere l'annuale Torneo dei Campioni sulla tradizionale Pista d'Oro di Roma. Con l'aria di rinnovamento che tira, con l'agonismo ai vertici veramente dilagante (e da controllare), con i nuovi motori in via di omologazione, le gare di Roma si annunciano di altissimo interesse. La prima è prevista per il 1. o per 1'8 dicembre, e così via ogni tre festività, il resto delle cinque prove. Il calendario definitivo

lo comunicheremo nel prossimo numero. Anche sulla Pista di Sassari, dopo una lunga stasi dovuta ad elementi ambientali avversi ed ora decantata, il karting isolano potrà finalmente gareggiare. Sono annunciate due gare, una di durata che si svolgerà l'11 dicembre ed altre in linea il 26 dello stesso mese.

Infine una lieta notizia. Un altro centro vitale per il passato, dà nuovamente segni di vita. La Pista Turisport di Taranto, una delle maggiori negli anni '60, dopo una stasi di otto anni riapre i battenti mercé l'opera di Vito De Bellis e di un gruppo di appassionati.

... ma si continua alla Pista d'Oro e a Taranto

100, 1.: 1. Necchi; 2. Santini; 3. De Angelis

100, 2.: 1. De Angelis R.; 2. Bernazzoli; 3.

100, 3.: 1. Fabi T.; 2. Cavalleri; 3. Bandi-

nelli; 4. Borella; 5. De Angelis A.

E.; 4. Campani; 5. Rovelli.

Fabi; 4. Scarabelli; 5. Sassi.

ROMA - Il karting è sempre sul piede di guerra. Appena terminato il Trofeo delle Industrie di Parma, al quale ha arriso un successo di raro valore sportivo, agonistico e

125, 2.: 1. Cavagni; 2. Ganapini; 3. Spada; Ha vinto come ha voluto anche se con 4. Corradini; 5. Biancalani. molta autorità ha dovuto contenere le offensive prima di Beppe Cavaciuti e poi di Lauro CLASSIFICA ASSOLUTA Campana, finiti alle sue spalle. Buono il 125, 1.: 1. Pavesi 2. Cavaciuti 3. Campana rendimento complessivo di Alberto Cavecchi, 4. Cavecchi 5. De Biasi. mentre discontinui Giardineri e Vitali. Germano Ganapini, nella seconda categoria della 125, 2.: 1. Ganapini 2. Cavagni 3. Biagini;

4. Spada; 5. Corradini.

cuffia da una violenta offensiva di Bruno

Cavagni che nelle ultime due prove è stato

una lepre irragiungibile con il propulsore

Hiro, veramente un'« ira » di Dio per la

sua potenza e la continuità di rendimento.

100, 1.: 1. Necchi; 2. Beggio; 3. Santini;

100, 2.: 1. De Angelis R.; 2. Bernazzoli;

100, 3.: 1. Cavalleri; 2. De Angelis A.; 3.

125, 1.: 1. Cavaciuti; 2. Pavesi; 3. Campa-

CLASSIFICA ULTIMA PROVA

3. Sassi; 4. Masini; 5. Alfieri.

na; 4. De Biasi; 5. Giardinieri.

Borella 4. Bandinelli 5. Scaramelli.

4. Campani; 5. Giugni.

Un'originale presenza a FIRENZE

l'ALFA come arte



Una scelta delle opere d'arte che annualmente l'Alfa Romeo propone come premio ai propri piloti più in vista. Si tratta di « pezzi » firmati da artisti come Fontana, Minguzzi, Pomodoro. Saranno esposti a Firenze

L'Alfa Romeo ha da sempre seguito il principio della umanizzazione, nelle sue fabbriche, che non sono mostruosi complessi ma luoghi di lavoro a misura d'uomo, nelle sue automobili, che non sono macchine ma vetture pensate e costruite per l'uomo, per essergli amiche vedi la sicurezza — fedeli — vedi l'affidabilità — e, perché no?, complici — vedi la bellezza —. Ecco in sostanza, sicurezza (l'opera d'arte non si svaluta), affidabilità (rispetto per la vita) e bellezza (la più alta manifestazione dell'intelligenza umana) sono le ragioni che hanno spinto la casa del Portello a premiare i suoi « uomini delle corse » con opere d'arte, che, per essere tali, sono il succo della filosofia dell'azienda automobilistica milanese.

Pericle Fazzini, Lucio Fontana, Luciano Minguzzi, Giò Pomodoro, Bruno Munari, Giancarlo Sangregorio, Emilio Greco, Marcello Mascherini, Luigi Broggini, Agenore Fabbri e Gianni Franzosi sono artisti che non hanno bisogno di presentazione, e comunque non in questa sede. Diciamo soltanto che hanno accolto l'invito dell'Alfa Romeo, apprezzandone gli intenti, si sono messi a lavoro e hanno tratto dalle loro magiche mani veri capolavori, che la definizione di trofei sminuisce, almeno nel senso che oggi si dà alla parola trofeo; queste opere ora sono esposte alla mostra di

Firenze. Concludiamo con alcune frasi che abbiamo tratto da un arti-

colo che anni fa spiegava al grande pubblico il felice connubio Alfa Romeo-Arte. «Finora c'erano tre modi per diventare collezionisti d'arte: avere i soldi per permetterselo, essere tanto importanti e notoriamente appassionati da ricevere in dono opere d'arte, appure essere un artista. Oggi ce n'è un quarto, quello di correre in Alfa Romeo e vincere». Speriamo che l'abitudine continui: prima di tutto di correre per poter premiare con opere d'arte.

GUERRA nel « Tesoro» di Ravenna

RAVENNA - Con la valida e seria regia, nonché organizzazione, dei dirigenti il Circolo E.N.D.A.S. - Carraie di Ravenna, domenica 17 novembre una centuria di concorrenti romagnoli appassionati « dla màchina », su un percorso di altrettanti chilometri, si sono scatenati lungo le strade familiari della bassa pianura ravennate per effettuare una caccia spietata al tesoro ivi nascosto.

Insomma, un autentico mini-rally ove la combattività dei partecipanti e una fitta coltre di nebbia gravante pressoché in continuazione lungo l'arco della manifestazione, hanno resa la gara alquanto selettiva e molto divertente.

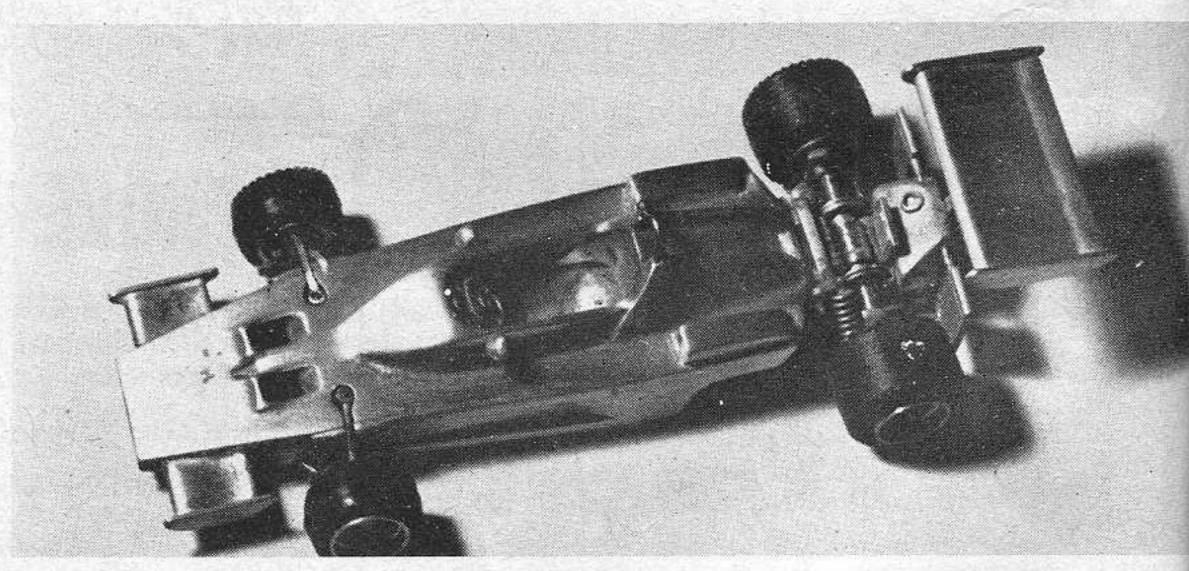
Oltre al brillante vincitore, Guerra, il quale si è aggiudicato la palma con un tempo inferiore di 26' rispetto all'immediato inseguitore, degna di nota l'affermazione della graziosa Marinella Minguzzi.

1. CACCIA AL TESORO, rally automobilistico - ENDAS - Carraie di Ravenna.

 Luigi Piero Guerra;
 Ruffilli;
 Francia; 4. Molducci; 5. Fusconi; 6. Perugia; 7. Spadoni; 8. Amici; 9. Zanetti; 10. Minguzzi R.; 11. Minguzzi M.; 12. Sabatini; 13. Rocchi; 14. Zaccardo; 15. Giuliani.

Un'azienda metalmeccanica invitata a una mostra d'arte non è cosa di tutti i giorni e, al limite, ha l'aria di essere stata una battuta, più che altro. E invece è vera: l'Alfa Romeo è stata invitata a partecipare alla Ottava Mostra Nazionale Arte e Sport, dedicata alla pittura, al trofeo e alla grafica, che si terrà a Firenze, al Palazzo dei Congressi, dal 30 novembre al 21 dicembre prossimi, sotto gli auspici del CONI e del Panathlon International. Viene spontanea la domanda: ma cosa espone l'AlfaRomeo? Una o più vetture? Potrebbe anche, perché le auto del Biscione sono anch'esse, in un

certo senso, opere d'arte, ma sarà invece a Firenze con un Fazzini, un Fontana, un Minguzzi, un Pomodoro, un Munari, un Sangregorio, un Greco, un Mascherini, un Broggini, un Fabbri e un Franzosi. Come è noto, vetture Alfa Romeo partecipano a centinaia di corse, dovunque nel mondo vi siano gare automobilistiche, e vincono. Ogni anno, quindi, si accumulano sostanziosi pacchetti di titoli e quindi di piloti che per averli vinti, diventano campioni. Undici anni fa l'Alfa decise di non consegnare più le solite targhe, medaglie o coppe, tutto quell'armamentario insomma un po' stantio che aveva stancato, e il Presidente d'allora Luraghi, sensibile come pochi agli artisti decise di premiare i suoi campioni con opere d'arte. Felice scelta, che, tra l'altro, sottolinea una faccenda molto importante per l'azienda milanese: dietro ogni vicenda c'è un essere umano e questo vale anche per le gare automobilistiche, per cui l'opera d'arte, se è un premio per il campione, è anche e soprattutto gratificante per l' uomo.



Alcuni modellini esposti al « saloncino » di Firenze. Sopra, la Ferrari B3 primo tipo della Hobbytecnica, in ottone. Qui sotto, la Ford Capri RS in scala 1:43, novità della Solido. In basso, Stratos, Fiat Rally ed X-1/9



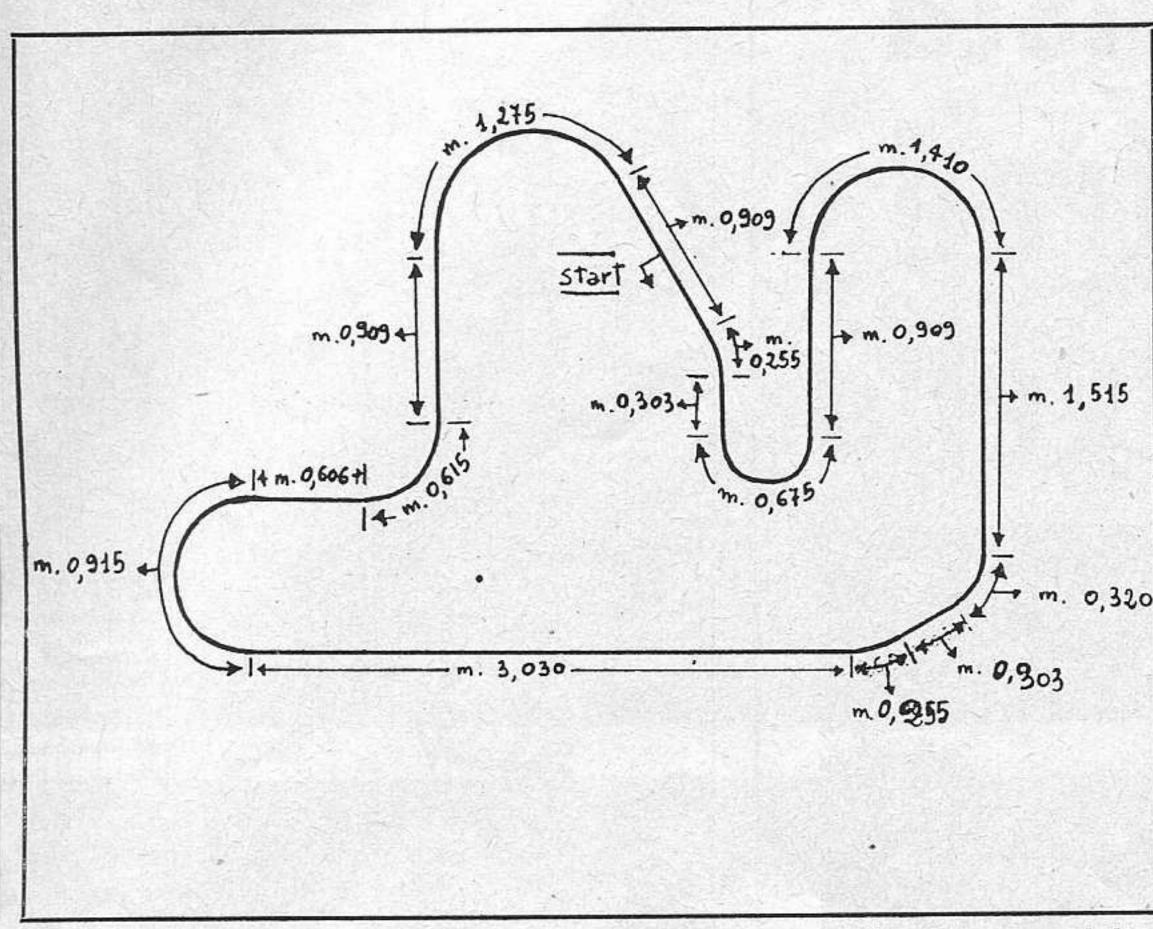


In mancanza di nuove prodezze - slot



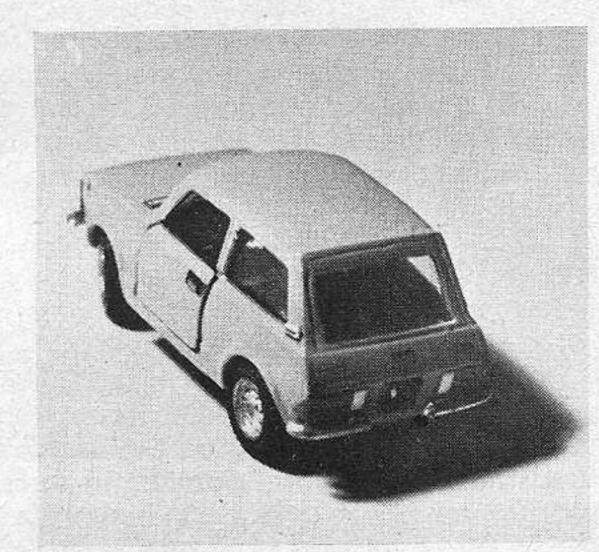
registriamo due proposte

Una pista tipo (da record) e le classi?



Questo è il circuito usato dai cinque ragazzi romani che hanno stabilito i primati ufficiali sulle 200 e 250 miglia. Potrebbe diventare il « circuitotipo» da usarsi per i tentativi di record essendo molto impegnativo

CONTI jr. ricalca i modelli paterni



La Mini 120 realizzata a tempo di record dal modellista De Gennaro

FIRENZE - La quarta mostra del modellismo di Firenze organizzata dai fratelli Dreoni, sta divenendo sempre di più anche l'occasione per la presentazione di novità del settore. Quest'anno vi sono state alcune interessanti anteprima. La Solido ha inviato — per via aerea — la nuova Ford Capri RS in scala 1/43; la Polistil una Volkswagen cabriolet 1:23, una Volvo 164 ed una BMW Polizia; ancora dalla Solido la BMW 3,0 coupé che sarà commercializzata tra qualche mese. Una nuova marca si affaccia sul mercato: è la Hobbytecnica di Firenze che presenta modelli in ottone piuttosto curati; anche la Siderea di Roma ha proposto modelli in ottone.

Fra i privati il **De Gennaro** ha fatto in tempo a presentare una Fiat 131 ed una Mini 120, elaborando, forse un po' troppo in fretta, rispettivamente una Fiat 125 ed una A 112. Molti gli elaboratori presenti alla rassegna fiorentina, un settore che va sempre più allargandosi in quanto permette di personalizzare ed « animare » i

modellini.

Fra i giovani, uno ha un nome famoso: si tratta di Maurizio Conti, il figlio quattordicenne del famoso Michele Conti di Torino che espone tre suoi lavori: una Fiat 128 berlina, una Ferrari 512 ed una Alpine Renault particolarmente ben riuscita. Con tanto padre e data la giovane età non è difficile prevedere una roseo futuro modellistico a Maurizio Conti.

La mostra fiorentina sta diventando così una delle più importanti manifestazioni del settore e quest'anno ne è stata ampliata la superficie espositiva. Oltre al settore auto, vi erano le moto, i mezzi militari, plastici di guerra, aerei, madellismo militare. Il pezzo monumentale era un plastico della battaglia di Waterloo, grande come una stanza, formato da 2500 pezzi e realizzato in tre anni di lavoro.

m. g.

Nessuna particolare novità da segnalare, questa settimana, nel campo dello slot, tranne un tentativo di primato sull'ora, coronato da successo, portato a termine da Giorgio BERSANETTI e da quel Marco PIPPA che già la scorsa settimana, con l'aiuto di Roberto Cantaluppi, aveva migliorato la media oraria sinora conosciuta. Pippa e Bersanetti (da Trezzano sul Naviglio) con una slot Policar Ferrari 312 B2 in corsa su una pista Policar della lunghezza di metri 5,88, hanno coperto 2.200 giri alla media oraria di km. 12,936 e con una sola fermata di 30 secondi per il raffreddamento del motore. Si tratta comunque,

e non ci stancheremo di dirlo, di un primato ufficioso. Sull'unico primato ufficiale esiste sino ad oggi, invece, pubblichiamo alcuni dati, e la riproduzione della pista (che per noi dovrebbe assere quella TIPO per i tentativi di primato), che ragioni di spazio ci hanno fatto omettere nel numero scorso. Dunque: come da verbale dei cronometristi ufficiali, Barnabei, Santoni, Casini, Sgrelli, Forcina e Fugger, hanno stabilito il record delle 200 Miglia, pari a km. 321,8688 in 43h08'03"3 alla media di 7,462 kmh e quello delle 250 Miglia in 53h29'08"2 alla media di 7,522 kmh, stabilendo anche un primato intermedio sui 60 minuti alla media di 9,332 kmh. In totale hanno coperto 28.325 giri (e una frazione) della pista, con queste prestazioni personali: Bernabei, giri 4.540 per km. 64,486160 (pari al 16,03% del percorso totale); Casini, giri 4.766 e 542 metri per km. 67,703964 (16,83%); Forcina, giri 4.783 per km. 67.937732 (16,88%); Fugger, giri 4.512 per km. 64,088448 (15,93%); Santoni, giri 4.932 per km 70,54128 (17,41)% e Sgrelli, giri 4.792 per km. 68,065568 (16,92%).

In assenza di altri tentativi, non ci resta che passare alla corrispondenza ricevuta, fra la quale una lettera di precisazione dei ragazzi di Legnano (vedi AUTOSPRINT n. 46) che sulla « durata » avevano stabilito un primato ufficioso di 72 ore. Innanzi tutto vogliono precisare che non ci sono « due fratelli » Grosso, ma un Alberto Grosso e un Giovanni Grassi: è ovvio che non si tratta di fratelli, ma la colpa non è nostra, bensì dell' estensore della lettera che forse nell' emozione dell'impresa ha graficamente reso male il cognome. Esatta invece la rettifica della città, Legnano e non Legnano, ma ancora incerta quella relativa alla via, Saronnese e non Aronnese. Poi ci comunicano i dati da noi richiesti.

Alessandro MANNI da Bologna scrive per comunicarci di avere compiuto in un'ora 1.131 giri di una pista di metri 8,48 alla velocità di 9,594 kmh, la qual cosa, dice, serve a battere il primato ufficioso di Roberto Scarpazza, senza tenere conto che entrambi sono già stati, e largamente superati. Ma la lettera del giovane Manni è interessante per le proposte che avanza. Scrive infatti: « Sempre riguardo al record dell'ora, vorrei proporre: 1 Ogni record dovrebbe essere diviso per classi a seconda del voltaggio della pista su cui è ottenuto; 2 la pista per il record di velocità dovrebbe essere uguale per tutti; 3 le vetture impegnate nei tentativi di record dovrebbero essere divise in due categorie; di « serie » e « modificate » visto l'evidente van-

taggio che va a chi ha una vettura speciale ».

Poi ci sono i giovani dello SLOT CAR CLUB UDINE comunicandoci che la loro prima lettera da noi pubblicata, ha dato frutti positivi in quanto parecchi slottisti sono già entrati in contatto con loro. Nella lettera scritta a macchina, ancora una volta v'è una firma illegibile; non fa niente, anche se vorremmo conoscere almeno il nome del portavoce. Gli udinesi dello S.C.C.U. (Sala Giochi -Via Gorghi, 21 Udine) dopo averci ringraziato per quanto stiamo facendo in favore dello slot, insistono nel concetto di « scontri diretti » o addirittura di « campionato », precisando: « Per le gare (che si svolgono allo SCCU - n.d.r.) vengono usate le quattro o cinque corsie centrali (di una pista a otto corsie) che sono più agevoli ad essere percorse. Si possono fare gare di durata di 1-2-3 ore o gare di velocità con batterie eliminatorie e finale, ma in ogni caso i quattro o cinque piloti che guidano contemporaneamente vengono alternati per tempi uguali su ciascuna corsia. Durante la gara i piloti che attendono di fare il proprio turno, fungono da "commissari di curva", mentre la gara è diretta da un "direttore di corsa" che comanda le interruzioni della corrente. Il tempo effettivo di corsa è predisposto su un temporazzatore di corsa che è automaticamente collegato con l'erogatore di corrente, mentre i giri compiuti da ciascun modello, vengono registrati da altrettanti contaimpulsi elettrici. Le nostre vetturette sono in scala 1:24 esclusivamente su telaio MINI CAN-AM e la carreggiata massima non deve superare gli 80 mm. cosa che viene severamente controllata. Il pick-up è strettamente di serie, mentre è libera la preparazione del motore e l'adozione di cusinetti a sfere. E' assolutamente vietato l'uso di condensatori, diodi o transistori sia sulla macchina che sul pulsante. Particolare notevole: abbiamo costruito uno stampo che ci permette di ricavare, con poca spesa, carrozzerie molto più leggere e profilate delle originali poste in commercio ».

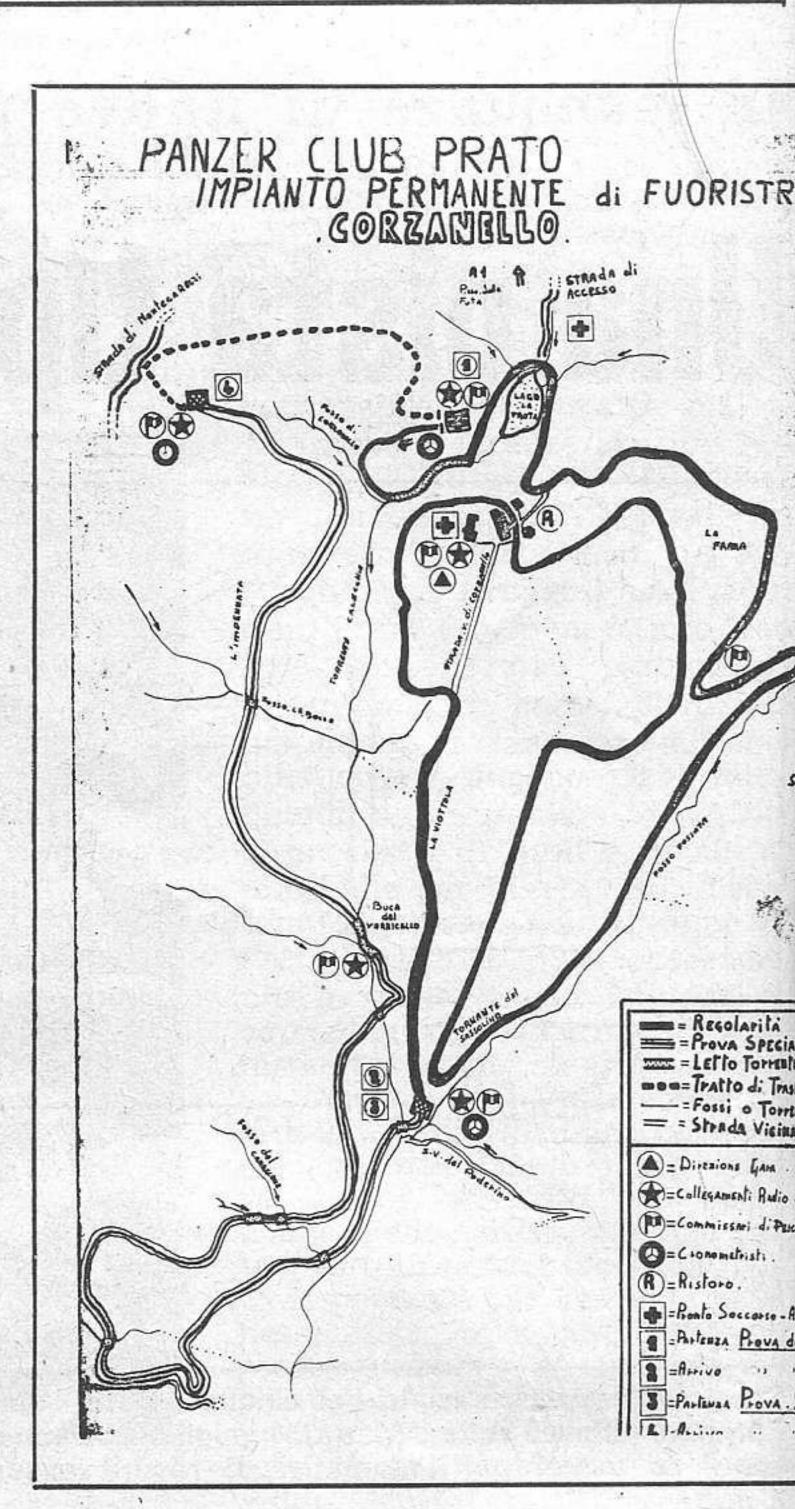
E questo è tutto. Non molto ma, ad ogni modo, con qualche idea valida. Ci sembra che a questo punto sarebbe necessaria una « costituente », una riunione dei rappresentanti qualificati degli interessati allo slot-competizione per gettare le basi per un campionato, sia individuale che a squadre. Perché non approfittare delle vicine vacanze natalizie per mettere in atto il progetto? Una raccomandazione, tuttavia: poche idee ma buone onde evitare il ripetersi di fatti Come Sempre (di) Assoluta Incompetenza!



Più di sette km è lunga la nuova pista per fuoristrada realizzata nel Mugello: tra i primi a collaudarla il presidente del Panzer Club, a sinistra, e, sotto, i due soci del club pratese Gacci e Melani che hanno realizzato l'opera. A destra, una pianta dell'impianto permamente con la precisa ubicazione delle prove speciali

Una pista fuoristrada nel Mugello





FIRENZE - Fare il fuoristrada è diventato sempre più difficile: a causa di eccessi da parte di gruppi di fuoristradisti che hanno scambiato prati, boschi e campi per autostrade la pubblica opinione e la stampa si è spesso scagliata contro tutto il settore. Multe, divieti, proibizioni erano inevitabili. Per superare questa situazione ci hanno pensato due soci del Panzer Club di Prato, (il gruppo fuoristradistico più numeroso d'Italia), Piero Gacci e Mario Melani, che hanno comprato un podere abbandonato nel Mugello, in località Colzanello, sulla strada che porta da Barberino di Mugello alla statale della Futa, e vi hanno realizzato un interessante tracciato per veicoli fuoristrada.

La lunghezza del percorso, realizzato nell'ambito di una superficie di 73 ettari, è di sette chilometri e cento metri, con una larghezza minima di due. Per tracciarlo sono state recuperate strade poderali modificandole in parte. E' così venuta fuori una pista adattabile ad ogni uso, quasi componibile. La lunghezza è variabile fino ad un giro corto di poco più di due chilometri, e si possono attuare varie combinazioni di percorso inserendo difficoltà di varie grandezze, eliminarne altre, modificare certi tratti in seguito ad avverse condizioni ambientali. Il collaudo della prima gara è stato positivo e consensi sono venuti dai fuoristradisti dato che non manca niente: fango, guadi, discese, salite ripidissime, passaggi impegnativi; inoltre cinque chilometri sono riservati alle prove speciali.

Con questa realizzazione di Melani e Gacci il Panzer Club si pone ancora più all'avanguardia fra i sodalizi fuoristradistici e per il 1975 vi sono interessanti programmi di attività sulla nuova pista, anche se sono da risolvere alcuni particolari come la completa recinzione del fondo, il restauro di alcuni particolari come la completa recinzione del fondo, il restauro di alcuni immobili per sistemarvi la sede del Panzer, l'officina ed il garage in modo da dotare l'impianto permanente dei necessari servizi collaterali. Poi si penserà anche al pubblico data la spettacolarità del tracciato che si può prestare anche a gare di motocross.

L'impianto, previ accordi con i proprietari, è disponibile anche per prove e collaudi da parte di terzi ed appare come un terreno estremamente indicativo per i mezzi in prova. Questa possibilità può interessare preparatori di mezzi fuoristrada, costruttori, giornali: in sette chilometri ci sono tutte le condizioni per provare, se ce la fa... un fuoristrada, senza andare a fare centinaia di chilometri. Dopo la prova di novembre la pista fuoristrada riprenderà la sua attività l'anno prossimo.

Marco Grandini

MILANO - ROBERTO SCANAVINO, ARNALDO ZOCCA, GIUSEPPE BELLI-NA, FAUSTO FERRARI e FRANCO LORO sono i campioni italiani 1974 della specialità dell'autocross e, come tali, sono stati premiati a Milano nel corso di una cerimonia che ha riunito attorno al presidente della FAI, Balzano, e al vice, Saitta, un folto numero di piloti e di tans.

Prima di procedere alla premiazione, il presidente della «Federcross» ha commentato l'attività svolta dalla federazione stessa e dai sodalizi affiliati, mettendo in risalto il fatto che attualmente in Italia si possono contare 25 campi permanenti

di gara e oltre 200 piloti. Per quanto si riferisce all'attività futura Balzano ha annunciato alcune modifiche al regolamento tecnico della Federazione Autocross Italiana: le vetture speciali verranno suddivise in tre categorie anziché quattro (fino a 1000 cc., da oltre 1000 fino a 1500 cc., oltre 1500 cc.), mentre verrà sdoppiata la categoria dei « prototipi » (fino a 1600 cc. e oltre 1600). L'attività maggiore del 1975 dovrebbe ruotare sui campi di Ornavasso, Maggiora,

Ed ecco le classifiche dei premiati:

VETTURE SPECIALI

Lonato e Ferrara.

Classe fino a 900 cc: 1. Roberto Scanavino (Biella Corse) punti 45; 2. Negro (Draghi I cinque tricolori autocross



Ecco, da sinistra a destra, i campioni nazionali 1974 di autocross: Scanavino, Zocca, Bellina, Ferrari e Loro. I nuovi tricolori hanno raggiunto l'alloro attraverso un ciclo di dieci gare, prevalendo su circa 200 avversari

Rossi Asti) 38; 3. Bosca (Cherasco Corse) Classe fino a 1300 cc: 1. Arnaldo Zocca (Gallo Corse) punti 48; 2. Negro (Draghi

Rossi) 35; 3. Bergomi (Scatole Rosse) 35. Classe fino a 1600 cc: 1. Giuseppe Bellina (Salvati Milano) punti 54; 2. Debbi (Braglia)

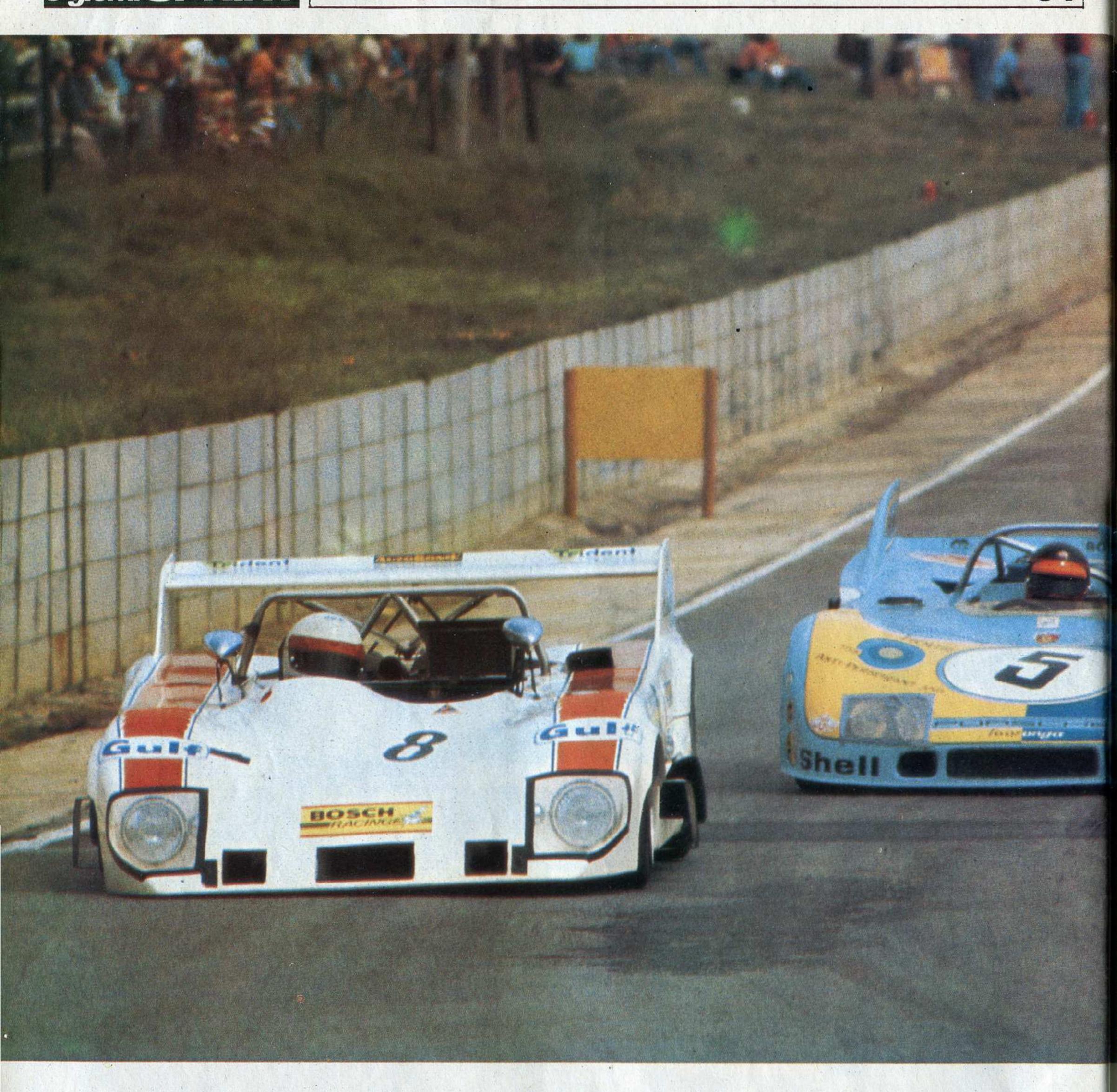
25; 3. Paroli (Sondrio Corse) 24. Classe oltre 1600 cc: 1. Fausto Ferrari (Braglia) punti 43; 2. Martino (Salvati Corse) 36; 3. Cesari (Scud. Curti) 27. Prototipi: 1. Franco Loro (S.C. Maggiora) punti 29; 2. Fanetti (S.C. Maggiora) 29; 3. Fontanili (Braglia) 27.

Quaranta premiati nel raduno turistico ferrarese

FERRARA - Chiusura dell'attività stagionale della Scuderia San Giorgio con un raduno turistico che comprendeva anche due prove speciali di classifica per l'assegnazione del Trofeo Ferruccio Benini. Una quarantina di partecipanti hanno animato la manifestazione e nonostante la nebbia, che ha ostacolato non poco i radunisti, le cose si sono svolte bene sino in fondo. Gli organizzatori, il cui fine ultimo era

quello di premiare tutti, avevano previsto quattro distinte classifiche: una per i soci, una per gli ospiti, una per le dame e una per i giornalisti. Il miglior risultato l'ha comunque ottenuto Piero Pertusio che, meritatamente, si è aggiudicato il Trofeo Benini.

ECCO LE CLASSIFICHE - Soci: 1. Franco Pancaldi, punti 4,5; 2. Tugnoli, 6,5; 3. Zucchi, 8,2; 4. Ghinelli, 11,7; 5. Mazza, 12,4; 6. Cavallari, 13,5; 7. Boari, 18,2; 8. Lodi, 19,6; 9. Taverna, 28,2; 10. Guerra, 29,5. Ospiti: 1. Piero Pertusio, punti 2,1; 2. Forato, 3,7; 3. Testoni, 4,3; 4. Gibelli, 5,4; 5. Panerai, 5,8; 6. Pasquesi, 8,1; 7. Zanon, 19,9; 8. Bozzi, 26,5; 9. Toniatto, 35,6; 10. Fogli, 38,3. Dame: 1. Maria Mancina, punti 6,9; 2. Conso-Pertusio, 7,6; 3. Bugni, 11,4; 4. Forato, 15,1; 5. Cioni, 24,7; 6. Mendel, 28,5. Giornalisti: 1. Valentino Galeotti, punti 8,9; 2. Resca, 10,5; 3. Ferrioli, 30,9; 4. Mariotti, 45,2.



Questo mio annuale pellegrinaggio verso l'altro emisfero corsaiolo è iniziato sotto la consueta spinta « aero-sprint » del mio Jumbino. Decollando da Fiumicino, non mi lasciavo alle spalle solamente il freddo e la pioggia battente di un autunno romano particolarmente rigido, ma anche una confusa stagione agonistica europea, i cui echi si erano appena spenti, per andare incontro ad un nascituro calendario automobilistico che, a Sud dell'equatore, fa sentire proprio in questi giorni i suoi primi vagiti.

Tutti gli appassionati di questo nostro meraviglioso sport sanno ciò che si può provare. Equivale all'emozione irrefrenabile del primo appuntamento con l' amato bene, costantemente so-

gnato. La mia trepidazione però non si accompagna con orchidee e marron-glaceés, avvolti in lucenti cellophanes, bensì con una ormai logora borsa con tute e cerchi e... tanta speranze sulla superpreparata Alfetta che esternerà il suo «amore» con tanti HP.

Io le confesserò le mie molteplici scappatelle con le varie Lola, Pantera è Porsche dimostrandole che, in fondo, è sempre lei la mia adorata, la compagna di tante avventure, lei e non altre.

Mentre raggiungo gli 11.000 metri, al di sopra di tutte quelle nuvole nere, e le stelle mi fanno l'occhiolino, penso: che occasione! Una settimana a Johannesburg! Proprio in coincidenza con la 9 Ore di Kyalami. Ma...

è stata proprio una coincidenza? Beh... lassù qualcuno mi ama... e non sempre i capi sono dei tiranni.

A bordo, gradito ospite, avevo il conte Zanon, con il quale oltre che di corse abbiamo parlato molto d'aerei. Confesso che la sua preparazione e competenza sull'argomento mi ha piacevolmente sorpreso. Non capita tutti i giorni ad un comandante di aereo di dissertare con un passeggero sui sistemi di navigazione inerziale, di strumentazioni integrate, e di sistemi di atterraggio senza visibilità, groundcontrolled.

In tanti anni di volo, ho avuto il piacere di avere a bordo tanti amici, con i quali ho diviso e divido tutt'ora la passione per le

corse: Fangio, Taruffi, Scarfiotti, Parkes, Rodriguez, Moss. Giunti, Andretti eccetera; ultimi in ordine cronologico il mese scorso sono stati i reduci dal « jellato » Glen, con il team Ferrari, Niki Lauda, Merzario, de Adamich con tanti esponenti della stampa specializzata, fra cui l'amico Franco Lini di AU-TOSPRINT; debbo rilevare un denominatore comune: chi ama le auto da corsa è generalmente affascinato dall'aereo. Mentre i passeggeri schiacciavano un pisolino ristoratore, dopo lo spettacolo cinematografico e le abbondanti — si fa per dire — libagioni, spuntava un'alba piena di luce ed io mi accingevo ad atterrare a Kinshasa, capitale dello Zaire (ex-Congo).

Novembre a KYALAMI



Erano passate sei ore, avevamo percorso circa 5.000 chilometri, attraversato il Mediterraneo, la Tunisia, l'Algeria, il deserto del Sahara, la Nigeria ed il Camerun. In confronto ai 3º di temperatura lasciati a Roma, i 27º di Kinshasa sembravano un piacevole inferno. La sosta è durata un'ora, il tempo di far sgranchire le gambe, fare rifornimento e di bere un caffé, e via di nuovo, su ad 11.000 metri.

Sorvoliamo due sole città, Luanda e Salisbury ed arriviamo a Johannesburg dopo tre ore. Il mio Jumbino si fa docilmente poggiare su una delle piste più alte del mondo; 1.800 metri sul livello del mare. Qui la temperatura è decisamente più frizzantina, 20° alle dieci del mattino. Alle 11,30 ero già al Kyalami Ranch Hotel, il complesso sorge ai piedi dell'omonimo circuito, costituito principalmente da bungalows in muratura con i tetti di paglia, nel tipico stile coloniale Boero.

Attorno alla piscina, su un prato tagliato all'inglese e sotto ai tipici ombrelloni di paglia, incontro tutti: Peterson, Pescarolo, Jarier, Scheckter, Larrousse, Gethin, Bell eccetera; chi mi ha fatto più piacere incontrare, perché sono veramente due miei cari vecchi amici, sono stati Giampiero Moretti e quel mattacchione di Corrado Manfredini, reduci

Mario Radicella

CONTINUA A PAGINA 56



competenti

è un prodotto

CHALLOILS

Direzione Generale: 00138 Roma-Via Radicofani 35 Telefono (06) 84.00.643 (2 linee)

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

da un safari fotografico nel Kruger-Park, dove li ha accompagnati il campione sudafricano Basil Van Rooyen, anch'egli mio compagno di corse nella Springbok series di cinque anni fa.

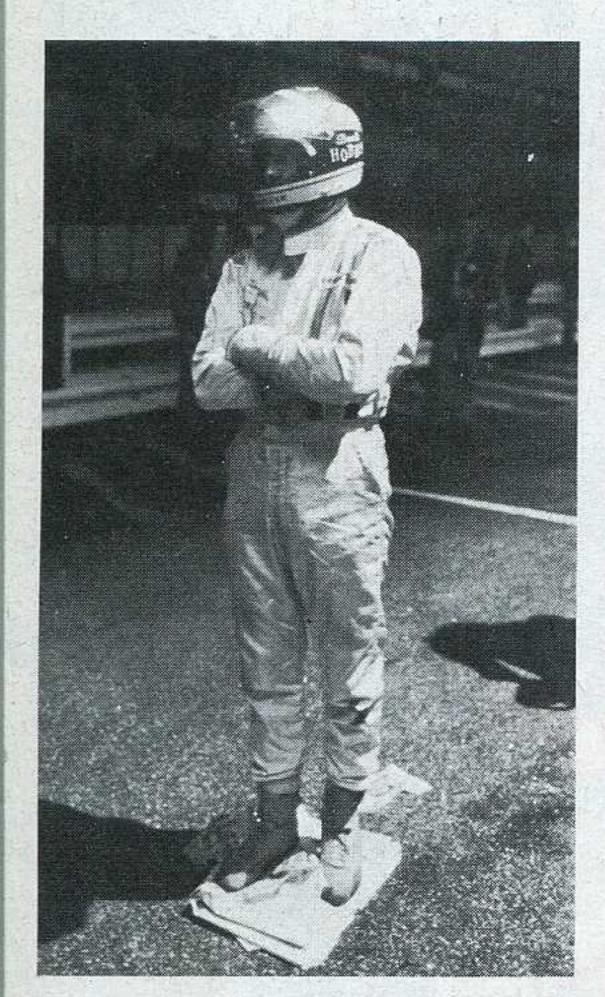
Ecco, il quadro ora è quasi completo, lo sarà il mattino successivo alle verifiche tecnicosportive. Mi sento chiamare: «Ehi, Jumbo!». Chi poteva essere se non Toine Hezemans? Solo lui mi chiama così dai tempi dell'Autodelta. Solite manate con Mass sempre più sorridente ed in forma, e poi vado a salutare John Fitzpatrick, sempre compito e cordiale, che con Tim Schenken, Rolf Stommelen e George Loos mi fanno morire d' invidia con le loro Super-Porsche dannatamente aggiornate e curate.

Credo fermamente che il ca-





Un cambio di guida notturno sulla Matra-Simca di Beltoise-Jarier, seconda arrivata dopo un finale incandescente. A destra, Derek Bell sale al posto di David Hobbs sulla Sport Gulf gr. 7, che ha concluso al terzo posto



Sopra, David Hobbs in attesa del suo turno. A destra, la Lola di Manfredini-Moretti con la striscia Alitalia

meratismo che esiste in questo ambiente meraviglioso non possa essere paragonabile a nessun altro. Chi dice che non si può essere amici e contendenti allo stesso momento? La frase più comunemente usata è stata: «Di nuovo a Kyalami, eh!». Ora in lingua bantù, Kyalami significa « casa mia ». Perciò per me suonava come « Ciao, di nuovo a casa! ».

Sono stato proprio felice di tornarci! Non potevo mancare a questa 17. edizione che l'infaticabile Alex Blignaut ha organizzato in grande stile, in barba agli sceicchi, e all'austerità strettamente legata solo all'automobilismo. Ha convogliato verso il Sud Africa le migliori macchine ed i migliori piloti (intendo professionisti) sul mercato, spendendo una cifra notevolissima. Il pubblico però è corso al suo invito in maniera molto sensibile, se debbo giudicare dalla marcia di avvicinamento, che vede accampati sotto le tende, nelle roulottes e nei sacchi a pelo, migliaia di appassionati e



lunghe code di macchine fuori dai cancelli d'ingresso.

Mi fa pensare alla Targo Florio, ed anche al vecchio Mugello o a Le Mans. Unica nota di rammarico, devo ammetterlo, è l'assenza delle rosse sport Alfa e Ferrari. Otello Nucci, capo indiscusso dei « fans » Ferrari, notissimo personaggio qui in Sud Africa, non sa nascondere il suo dispiacere che, credo, sia condiviso largamente.

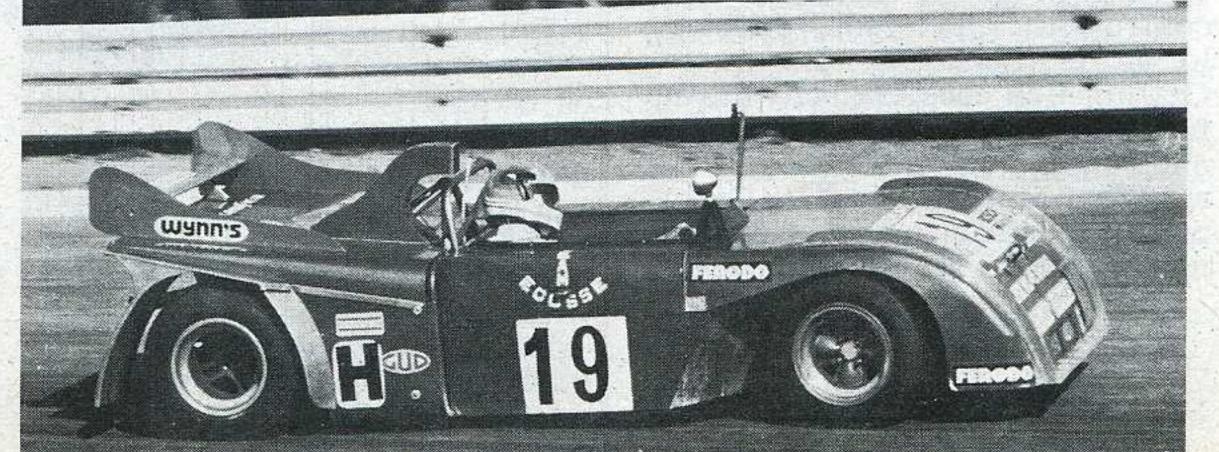
Girando nei vari box ed ammirando tante belle macchine, mi sono convinto che quest'ultimo round del Campionato Mondiale Marche, benché abbia già un titolare nella Matra-Simca, con i punti sin qui ottenuti, le dia la possibilità di cogliere quell'alloro che non ha mai potuto ottenere, non ostante l'assoluto dominio degli ultimi due anni; non ha mai vinto questa corsa.

E' senz'altro la macchina da battere; in seconda posizione metterei la Gulf gr. 7, in terza la vincitrice della scorsa edizione: la Porsche 908-3 e, come outsider la Chevron B26.

Questi pronostici potrebbero essere totalmente sovvertiti dal fattore atmosferico. Sono troppi anni che vengo in questo paese per non sapere che, in questa stagione, se di giorno splende il sole, piove a dirotto nel tardo pomeriggio. Se piovesse per metà della gara, dovrei pronosticare per la vittoria finale una derivata dalla serie: 1. la Ford Capri di Mass-Hezemans; 2. la BMW di Peterson-Scheckter; 3. la Porsche di «Fitz»-Stommelen. La partita è apertissima e tutta da giocare, e queste gare si vincono anche per l'organizzazione dai box.

Il South African Motor Racing Club ha suscitato il plauso generale per la migliorie apportate agli impianti box e per la teutonica disciplina e serietà dei commissari addetti. Il rendermi conto di ciò personalmente mi ha riportato a considerare il comportamento di un commissario di mia occasionale conoscenza, che durante l'ultima « 2 Ore » di Vallelunga, insinuandosi arbitra

La Chevron-Ecosse di Barrington-Smith e Martin, giunta decima assoluta





Una foto che si riferisce alle prime fasi della 6 ore di Kyalami, conclusiva del Mondiale '74. Beltoise è fuori quadro, lo seguono la Gulf di Bell, l'altra Matra di Larrousse e la Chevron-Hart 2000 di lan Scheckter



riamente in un caso, non di sua competenza, mi faceva perdere un minuto prezioso, durante il rifornimento, per favorire sfacciatamente un altro concorrente. Vero « Barba »? Qui avrebbe fatto una brutta fine; ma qui siamo nel continente nero mentre a Vallelunga...

Dietro ai box, oltre la solita animazione, c'è da notare che i contatti personali, che ovviamente servono per accaparrarsi i migliori piloti per la prossima stagione, fioriscono; c'è uno scambio di visite tipico, da fine stagione; c'è chi le «public relations»
se le fà fare e c'è chi provvede
personalmente. Molto frequentata la roulotte della Gitane e Gouloise, si parla molto della F. 1
semi-francese che l'anno prossimo dovrebbe dare la scalata al
massimo campionato scendendo
in campo con una squadra selezionata e molto agguerrita. L'abbandono delle Sport nel campionato Marche è scontato e con la
Matra spariranno dalla scena anche le Gulf e le Porsche. Molti

Ottima la prestazione della Chevron B27 Hart di Jan Scheckter-Gethin



sponsor si rivolgeranno alle Turismo e GT per pubblicizzare i loro prodotti. Sembra che la Martini sia interessata all'Alfa (noi ce lo auguriamo) e che molti programmi saranno svolti verso la Can-Am.

Mentre ero nel box dell'unico

equipaggio completamente italiano, Manfredini-Moretti, che molto patriotticamente mi permettevano di tappezzare la loro magnifica Lola con striscioni « Alitalia », nel box accanto c'è stato un furioso principio d'incendio che per poco non distruggeva la Ford Capri di Mass-Hezemans. Il « solito ignoto » con la solita incoscienza, fumando sotto la torre per il rifornimento installata in tutti i box provocava l'incidente. Fuggi fuggi generale, macchine vicine spinte fuori, poi abbiamo gettato stracci e sabbia ma con scarso risultato, in trenta secondi è arrivato uno dei sullodati commissari ai box, con un efficientissimo estintore a polvere che ha risolto brillantemente la situazione lasciandoci a tossire tutti imbiancati da sembrare dei Pierrot.

La sera stava per calare e i fortunati che avevano già provato avevano fatto dei tempi notevoli, l'1'18"-1'19", per cui il 130 per cento per la qualificazione scadeva a 1'43". Nel frattempo cominciava a piovere. Eravamo tutti preoccupati, ottenere una media di 145 kmh con i fari e sul bagnato non è un'impresa facile.

Il Team «Alfa Sud-Africa», molto ben assistito dal « mago » Piero Nardin (che con i suoi ragazzi ha preparato un GTV 2000 e un'Alfetta, che nulla hanno da invidiare alle più belle preparazioni europee) godeva della supervisione dell'appassionato ingegner Bianco che, pur essendo il « Grande capo Alfa » non disdegnava di sporcarsi le mani per mettere in pista il prodotto di tanti sacrifici, in tempo record (25') è stato cambiato il ponte e messe le gomme da pioggia.



Sopra, si segnalano i giri mancanti sotto la pioggia. A sinistra, la B23 di Drysdale e la Mazda di Nieman

Purtroppo non c'è stato verso di scendere sotto 1'44"9 (141 kmh di media) e con l'Alfa anche altre macchine di gran lunga più potenti sono rimaste fuori del tempo massimo.

Si pensi che su 52 iscritti e 37 possibili partenti se ne sono qualificati 26 solamente. La sera eravamo tutti riuniti a cena attorno alla pista da ballo del Kyalami-Ranch, umori molti diversi al tavolo Matra, all'allegria di Larrousse e Pescarolo si contrapponeva un viso molto scuro di Beltoise.

Fortunatamente lo spettacolo di varietà di Johnny Rothmans con le Kyalami Beautys a seni nudi (assoluta novità per il poco permissivo perbenismo sudafricano), le frizzanti battute del ballerino chansonniér, chiaramente appartenente al terzo sesso, con i presenti in sala, le botte e risposte sagaci, il lancio di fiori verso l'efebo mattatore, hanno fatto chiudere con il sorriso questa movimentata vigilia.



Chi si iscrive

a DAYTONA?

- Sono già pronti i fogli per le iscrizioni e i regolamenti supplementari per la 24 ORE DI DAYTONA che si svolgerà nei giorni 1 e 2 febbraio 1975. Annullata nel 1974 per la crisi del carburante, la corsa darà l'avvio alle Speed Weeks di Daytona del 1975. Quasi 2000 fogli ufficiali per iscrizioni sono stati spediti a praticamente tutti i piloti qualificati FIA.
- Riappare sulla scena motoristica Bruce HALFORD, pilota assai noto verso la fine degli anni '50. Ha deciso di rimettersi al volante e ha comprato una Lister Jaguar ex Border Reivers per partecipare al campionato per vetture storiche.

Il pilota e i pescecani

● A volte gli americani non hanno nessuna idea del fair-play. Il pilota di Indy STEVE KRISILOFF va a pesca di pescecani come passatempo, ma il suo concetto nei riguardi di questo sport non ha nulla a che vedere con quello degli « artisti » in materia. Infatti Krisiloff dal suo motoscafo sparge sull'acqua sangue essiccato, aspetta che i pescicani appaiano... poi si mette a « pescare » con un fucile mitragliatore tedesco della seconda guerra mondiale.

- Il gruppo MODERN HOTELS di Jersey patrocina una Formula Ford per un pilota appunto di Jersey, Lee Wroe-Johnson, il quale è stato scelto per via del suo luogo di nascita e anche perché il gruppo ritiene che abbia molto potenziale.
- Pare che FOYT, preoccupato per la propria età, che si nota soprattutto dai capelli... o dalla loro mancanza, si era lasciato convincere a comprare un parrucchino. Ha però rinunciato, dopo che Bobby Allison, vedendolo al box, gli ha chiesto: « Dov'è il tuo papà, ragazzo? Voglio parlargli della sua vettura da corsa ».

TUTTESPRINT. TUTTESPRIN

- La VAUXHALL ha fatto un altro film a soggetto motoristico, intitolato « This was Fun » (E' stato divertente). Tratta del Tour of Britain 1974 e vi si vedono James Hunt, Clark e altri piloti.
- La Casa editrice inglese Patrick Stephens ha posto in vendita in Inghilterra un libro intitolato « Il romanzo della Renault ». Il prezzo è piuttosto alto, infatti costa 12,50 sterline la copia (quasi ventimila lire).
- Il direttore sportivo della Ford, Stuart TURNER, è anche un ottimo scrittore, infatti agli inizi faceva le cronache dei rallies per « Motoring News ». Ora ha preparato una sceneggiatura per un telefilm destinato alla BBC, nel quale si vedrà il Rally del RAC 1974. Già prima d'ora aveva fatto sceneggiatura e commento del Rally dei Mille Laghi, sempre per la BBC, e anche della Maratona Londra-Sidney del 1968.

La F. FORD 2000

- Come si era già più o meno detto, nel 1975, l'ALLIED POLYMER GROUP patrocinerà un campionato di diciassette gare per la nuova Formula Ford 2000. Il montepremi ammonta a 3900 sterline.
- Un tecnico della Firestone, Nigel BEN-NETT, entrerà al Team Hesketh, in veste appunto di tecnico gomme, per la stagione 1975.
- L'ex direttore della rivista « Motor », Harold NOCKOLDS, è stato nominato vice presidente del RAC in sostituzione di Leonard Dyer.
- Lo SCCA ha annunciato un programma preliminare di sette date sicure per la serie del campionato di F. 5000, accennando anche ad altre date richieste dal circuito di Pocono e dalla Grand Prix Association della città di Long Beach in California. Attualmente le date sono le seguenti: 1 giugno Lexington; 15 giugno Mosport Park a Bowmanville; 13 luglio Watkins Glen; 27 luglio Elkhart Lake; 31 agosto Ontario; 12 ottobre Laguna Seca; 26 ottobre Riverside.
- Come si era già accennato, l'americano Ted WENTZ correrà di nuovo in Formula Atlantic l'anno prossimo con una revova vettura. Sarà sempre patrocinato dalla ditta di cosmetici Wella, il cui direttore vendite ha detto: « Abbiamo trovato il nostro divo e non lo molliamo ». Inoltre Wentz fa anche il « modello » per fotografie della Casa che fanno pubblicità ai prodotti per la cura dei capelli degli uomini.



Due immagini del 1. Trofeo Loba-Rivestimenti SAP, disputatosi a Magione. In alto l' A 112 di Sansio Cappellini va a... margherite. A destra un'altra A 112 fa le bizze. Al volante non c'è uno dei famosi piloti equilibristi ma Gigi Aquilini che, comunque, se l'è cavata molto bene



giamini

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

PIU' VELOCE PIU' ECONOMICA

126/8000 cmc



ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COM-PRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBU-RATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA

CLARK divo TV

- Il rallysta inglese Roger CLARK è divenuto un divo delle TV. Per cinque mesi, infatti, farà pubblicità televisiva a uno spray per capelli della ditta Reckitt & Colman. Nelle trasmissioni si vedrà il pilota in azione in mezzo alle foreste con la sua Escort, e lo slogan sarà: « Tiene a posto i capelli ».
- In questi anni di magra, fa piacere vedere apparire un nuovo patrocinatore. Si tratta della **SMITH CRISPS**, che quest' anno ha patrocinato in modo sperimentale l'Ensign F. 3 di Dick Parsons e pare che voglia farlo « a forma piena » nel 1975, soddisfatta dei risultati ottenuti.
- Recentemente le giacenze delle FIAT in magazzino sono aumentate di circa 100.000 unità oltre il normale stock, cioè attualmente anziché avere un normale magazzino di vendita per 30-45 giorni, la Fiat ha una riserva merci in grado di soddisfare le normali consegne alla clientela per un periodo che va da due a tre mesi. L'Agenzia Italia, tuttavia, dichiara che le cifre riguardano la seconda quindicina di ottobre, cioè a ridosso « dell' inizio del periodo di applicazione delle riduzioni dell'orario del settore auto ».
- Sgradevole esperienza per il pilota argentino JARQUE, mentre provava a Goodwood. Al terzo giro ha perso il controllo di una Embassy Lola F. 1 e ci è mancato poco che non volasse oltre il terrapieno di St. Mary.

- La LEYLAND AUSTRALIA, la più piccola delle quattro Case costruttrici del paese, venderà un terreno nei pressi di Sydney al governo. L'annuncio che la società rinuncia ai suoi impegni costruttivi in Australia licenziando circa 3000 dipendenti, potrebbe essere una buona notizia per i Midlands, poichè ora potranno esportare le vetture dall'Inghilterra.
- Fra qualche mese il Consiglio dei Ministri della COMUNITA' EUROPEA si riunirà per deliberare sulla legislazione relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei rimorchi per uniformare la regolamentazione esistente in ogni paese membro.

Auto estere: 220 miliardi bloccati

Comitato di presidenza dell'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), dopo approfondito esame della situazione del mercato automobilistico italiano ha mostrato le proprie preoccupazioni derivanti dall'impostazione del deposito cauzionale infruttifero sulle importazioni (nella misura del 50% del valore) che a tutt'oggi rappresenta un immobilizzo di oltre 220 miliardi di lire.

GRONDO

UTTESPRINT.TUTTESPRINT

La MAZDA avverte

- Prima di aumentare i suoi prezzi di circa il 4% (dal primo novembre) la MAZDA aveva con gesto inconsueto, avvertito i possibili compratori. L'aumento è dovuto all'inflazione esistente in Giappone.
- Una delle «tre grandi» americane, la CHRYSLER, ha annunciato la chiusura di tutti i suoi stabilimenti meno quello del Missouri per quasi sei settimane, dal 27 novembre al 6 gennaio. Resteranno così temporaneamente disoccupate 43.900 persone.
- La ESSO riferisce che il consumo in Italia di benzina per ogni automobile è calato del 7,1% in ottobre rispetto allo stesso mese del 1973. Il consumo è passato dalle 985.000 tonnellate dell'ottobre 1973 alle 915.000 dell'ottobre 1974.
- A datare dal prossimo marzo, in BEL-GIO, gli automobilisti saranno obbligati ad allacciare le cinture di sicurezza delle quali le loro vetture, per legge, sono dotate. Verrà forse imposto l'obbligo anche del faro posteriore rosso antinebbia.

provate Pilasud poureste vinceria

TORINO - Al Salone dell'Automobile, Fausto Coletto, romano, Giorgio Ferluga e Franco Codan, triestini, hanno ritirato le Alfasud che hanno rispettivamente vinto partecipando al concorso « Prova e vinci ». Con queste tre, le vetture già assegnate ai fortunati sono sei ed entro novembre avverrà la consegna delle rimanenti tre, come previsto dal bando di concorso.

La simpatica iniziativa, posta in atto dall'Alfa Romeo nello scorso mese di luglio, faceva sì che chiunque si fosse recato entro il 15 novembre presso un concessionario allo scopo di provare una Alfasud, si aggiudicasse con ciò stesso il diritto a partecipare al concorso che prevedeva l'assegnazione di nove vetture. All'invito dell'Alfa Romeo hanno risposto oltre 50 mila persone.

Nella primavera del 1976 sarà pronta la FIAT 147 una vettura che concepita per il Brasile, verrà costruita negli stabilimenti di Minas Gerais. E' una versione speciale della Fiat 127.

• E' arrivata a Londra una FORD modello A 1930, a metà strada nel suo viaggio attorno al mondo con inizio in Nuova Zelanda (e, si spera, conclusione nello stesso paese). Un giovane universitario, Grant McTainsh, acquistò la vettura per 300 sterline.



- Per le vie di MOSCA è possibile oggi vedere numerose unità di questo BMW adottato dalla polizia moscovita. La cosa è nata un anno fa, quando all'esposizione dei veicoli, auto e moto, in uso alla polizia, i modelli BMW riscossero il più grande favore, tanto che intervenne un immediato accordo fra la fabbrica tedesca e il Comitato di Stato della Scienza e della Tecnologia, per l'importazione di un certo numero di vetture e per la costruzione di circa 100.000 motociclette. Non solo, ma il rinnovato motore BMW sei cilindri è sotto opzione per il montaggio su tipi medi di vetture sovietiche.
- Il SALONE NAUTICO di Genova con i suoi oltre 300.000 visitatori, pur registrando una flessione del 13% rispetto al 1973 ,ha smentito in modo inequivocabile il timore di una caduta rovinosa dell'interesse verso questo settore.

L'auto costa 100 lire - Km.

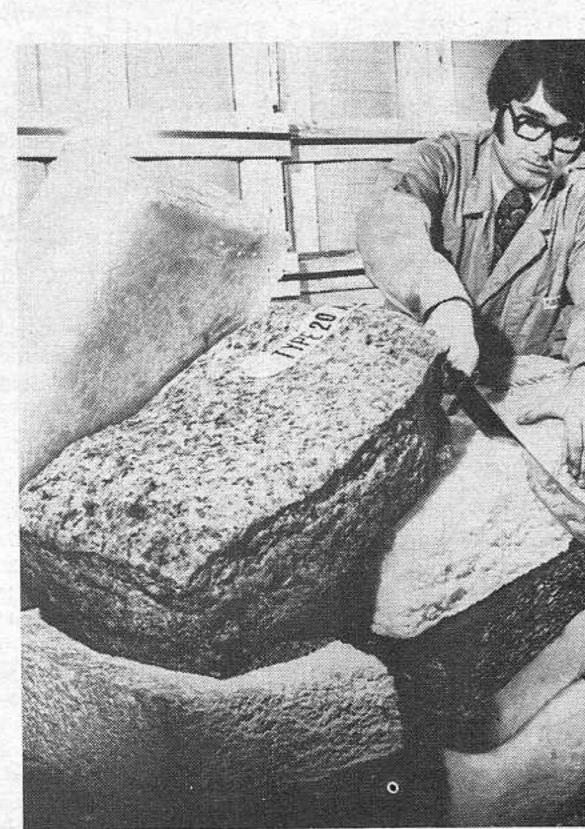
- Negli Stati Uniti l'inflazione ha fatto aumentare il costo d'esercizio dell'automobile. Secondo ricerche fatte dalla HERTZ il costo di esercizio di una vettura di media cilindrata sfiora il corrispettivo di cento lire al chilometro (l'anno scorso la media era di circa 60 lire).
- Il cambio automatico della MERCEDES è rinomato per la sicurezza e la dolcezza del suo funzionamento. Fondamentale per queste caratteristiche la presenza di un « modulatore a pressione » in cui la parte principale è composta da un diaframma di fluoroelastometro VITON della DU-PONT.

LAMBORGHINI in esclusiva

- La concessionaria inglese della LAM-BORGHINI è passata a un'altra società appoggiata finanziariamente dall'Australia; alla fine del 1975 questa società potrebbe avere l'unica concessione al mondo per i prodotti Lamborghini.
- A PALERMO le tariffe dei tassi sono aumentate del 60%. Con questa nuova tariffa lo scatto iniziale passa da 160 a 280 lire, quelli successivi restano a 20 lire, ma per tratti di 120 metri, o un minuto di sosta, contro i precedenti 150 metri o due minuti di sosta.

II crollo USA

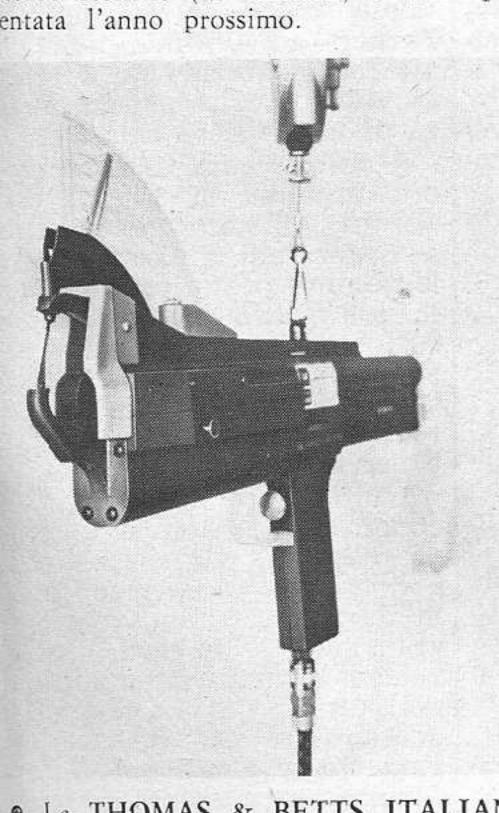
- Nei primi giorni di novembre le vendite di automobili nuove negli STATI UNITI sono calate fortemente. Le fabbriche dichiarano che nei primi dieci giorni del mese la diminuzione è stata del 38% rispetto al 1973. La General Motors ha infatti annunciato un'ulteriore riduzione della produttività.
- La FADAM (Confederazione italiana della motorizzazione) ha dichiarato che a causa degli enormi aumenti dei costi di acquisto e di mantenimento dell'automobile (benzina a 300 lire, una tantum, IVA del 30% su vetture oltre 2000 cc, aumenti del 40-50% sulle spese di riparazione), sulle nostre strade attualmente circolano « veicoli pericolosi » perché carenti di manutenzione, col pericolo immediato dell'aumento degli incidenti.
- Dal 14 al 31 dicembre ci sarà a Firenze una manifestazione motoristica, la « FIRENZE MOTORI IERI-OGGI ». La sede sarà nel parterre di piazza della Libertà e saranno presenti molti settori con varie decine di « pezzi » per ognuno.



- AKRON Fino a dieci diverse qualità di gomma sintetica e naturale possono essere impiegate per comporre un solo tipo di mescola per le carcasse dei pneumatici Goodyear. Non è quindi una grossa pagnotta di pane quella che l'operaio sta tagliando, ma un pezzo di gomma destinato alla lavorazione.
- E' stato raggiunto un accordo fra l' ACI e la SAI (del gruppo IFI-Agnelli) per una collaborazione, in vista di ottenere un concreto miglioramento nei servizi di assistenza agli automobilisti in caso d'incidenti stradali.
- La CHRYSLER sospenderà nel mese di dicembre altri 43.900 operai degli stabilimenti di assemblaggio, manifattura e stampaggio. 8400 saranno sospesi a tempo indeterminato e la cifra si aggiunge ai 26.600 già sospesi.

La DELTA RR 45 milioni

La prossima vettura della ROLLS ROY-CE, denominata Delta, viene descritta dalla Casa come la più bella mai costruita. Il prezzo dobrebbe essere di 30.000 sterline (45 milioni) e verrà presentata l'anno prossimo.



e La THOMAS & BETTS ITALIANA presenta come assoluta novità sul mercato italiano l'installafascette automatico TR 300. Questo apparecchio a funzionamento automatico, caricato con le fascette autobloccanti, le avvolge automaticamente sui gruppi di fili o cavi, le tende a tensione voluta, le taglia compiendo l'intera operazione in meno di un secondo per ogni legatura.

1 mulini a vento

· Prendo spunto dalla lettera apparsa in questa rubrica nel numero 46 per un gradito chiarimento. Una gara nel Sud nasce dal solo entusiasmo degli sportivi: la cronoscalata di Montevergine, a cui fa riferimento il giovanissimo Giuseppe Galasso, è nata per l' entusiasmo di Tonino Nicodemi e mio; non voglio dire dei mille problemi risolti, ma soltanto che in otto mesi abbiamo organizzato ben due edizioni della corsa.

Ora siamo stati bloccati; ma ci hanno nociuto, più che le nuove difficoltà, l' enfasi, l'ampollosa superbia e gli affrettati veli di timorosi dirigenti. Come presidente della Commissione Sportiva irpina, e non dell' Automobile Club, sostengo che ci vorrebbe maggiore spirito d'iniziativa proprio nell'ambito dell'Ente.

Ciò vale anche per gli altri Automobile Clubs della Campania, ed in primis per l'A.C. di Napoli a cui spetterebbe una funzione guida nel settore sportivo; perché un autodromo non può nascere, come una gara in salita, da un pugno di appassionati. E neanche la stessa C.S.A.R. dimostra di ottenere concreti risultati per illuminare questa zona d'ombra.

Ma una cosa è certa: la « Montevergine », che ormai è diventata la corsa di Napoli, si farà se ciò dipende dall'impegno degli sportivi di Avellino e dalla Commissione sportiva. Unico pericolo possibile è la sorda ostinazione dei burocrati, ostinazione contro cui ben farà il vostro « dito nella piaga » a trasformarsi in un indice accusatore.

Luigi Tulimiero - Avellino

Sappiamo bene degli sforzi necessari, oggi, per organizzare una gara. E sappiamo bene che a volte l'entusiasmo e l'impegno personale non sono sufficienti. E' per questo che, per quanto ci compete, cerchiamo di essere vicini a coloro che ancora lottano contro quei moderni « mulini a vento » che sono certi Automobile Clubs.

Vi scrivo per una faccenda purtroppo seria. Sono compagna di classe della figlia di Teodoro Zeccoli, ed ho saputo che egli si trova ricoverato in ospedale per un brutto guaio alla colonna vertebrale. Sono certa che vorrete unire i vostri auguri di rapida guarigione a quelli che tutti noi gli inviamo.

Lettera firmata - Milano

Con tutto il cuore.

Caro Autosprint, ho comperato il numero 45 della rivista ed ho trovato nell'inserto della scheda per l'elezione del «Casco d'Oro» 1974 un altro tagliandosconto di lire 500 da usufruire al momento della iscrizione (o rinnovo, nel caso mio), al vostro Club.

Ora, vorrei sapere se è possibile usare entrambi i tagliandi sconto (quello del n. 44 e del n. 45) e quindi avere lo sconto di lire 1000, o no.

Giovanni Gianni - Comiso (Ragusa)

No.

SPRI SPRI

ANGELO OCCHIPINTI - Milano - Eccole qualche indirizzo: Lui-Car, via Ceresio 12, S. Maria Rossa di Garbagnate (Milano); Lavazza, via Tripoli 157, Torino; Cevenini, via Savena Antico 15, Bologna; Garavello, via Negri 65, Casale Monferrato. Per le valvole, si rivolga a Menon, via Roma 9, Roncade (Treviso). Per la scuderia, rivolgersi alla FISA, via di Città 22, Siena, telefono 280.666.

FRANCESCO NICOLOSI - Vicenza — Può provare a contattare l'avv. Massimo Vincenzi (via Morandi 4, Bologna), che recentemente si è occupato di analoghe cause.

GAETANO LORITO - Salerno - La Panhard fu una marca francese. Non crediamo valga la pena di pubblicarne una foto, poiché esula dall'impronta di questa rubrica.

PAOLO CESCA - Casale sul Sile (Treviso) - Visto che lei si professa « assiduo lettore », non possiamo che suggerirle di sfogliare gli AS più recenti: in questa rubrica, troverà tutti gli indirizzi che vuole.

MICHELE LIBERTI - Nola (Napoli).. - Sulle modalità per il conseguimento della licenza di conduttore, Autosprint pubblicò un ampio servizio nel n. 10 1974. Per abbonarsi, legga le note nella colonna a pag. 66 di ogni copia della rivista.

CARLO DE NITTO - Lecce — Difficile accontentare tutti. Infatti, sono anche molti a chiederci più articoli di tecnica, e più tecnici ancora. Come vede, bisogna accontentarsi... Eventualmente, ci faccia dei quesiti specifici su ciò che le è più oscuro.

ANNA RUSPI - Pero (Milano) e DINO FOGLIARDI - Milano -Ribadiamo il concetto espresso in questa stessa rubrica nel numero scorso: in Giorgio Francia abbiamo avuto fiducia noi per primi, consegnandogli il « Casco di Bronzo » di miglior « speranza » nel 1972. I suoi risultati '74 stanno a significare che non ci eravamo sbagliati. Quindi, il « bronzo » non glielo potevamo ridare. D'altra parte, per argento e oro pretendiamo qualcosa di più di una pur ottima stagione in F. 3.

CARLO MAGAZZINI - Castiglione della Pescaia (Grosseto) — Per cerchi si rivolga alla ESAP, via Noalese, 30030 Tabina Caltana (Venezia). Per i parafanghi, alla società Giannini, via Tiburtina 97, Roma.

SERGIO FARINA - Bernareggio (Milano) — Ecco gli indirizzi: Marlboro, 7 avenue de Tivoli, Losanna (Svizzera); Ickx, 7 rue Archimede, Bruxelles.

PIERANGELO SOLAROLO - Verona — La domanda è molto vasta, la cosa migliore sarebbe che lei si procurasse, presso la CSAI (via Pola, 9, Milano), una copia dell'annuario sportivo nazionale e di quello internazionale. Per quanto riguarda i rallies, la licenza è la stessa richiesta per la velocità (la dà l'ufficio sportivo dell'AC, dopo visita medica ed altro), e bisogna avere almeno da un anno la patente di guida. Il co-pilota (o secondo, o navigatore), deve avere anch'egli la licenza.

ENRICO VISCARDI - Monza (Milano) - Povero Amon! Vinse effettivamente il GP d'Argentina del 1971, al volante della Matra-Simca, ma quella gara non era valida per il mondiale piloti... Lo diverrà l'anno successivo. Gli indirizzi: Brambilla, via della Birona, Monza; Scheckter ,c/o Tyrrell, Long Reach, Ockham, Woking, Surrey (GB); Peterson, c/o Lotus, Norwick, Norfolk.

LUCIANO PEDULLA' - Novara — Sui telai ,siamo fermi al classico (ma un po' superato) « Racing and Sports Car Chassis Design », di Costin e Phipps, edito da Batsford (Londra). Per quanto riguarda la storia del mondiale, fino al '63 le può venire in soccorso l'ottimo « Grand Prix Racing, facts and figures », di Monkhouse e King-Farlow, edito da Foulis, Londra. Può provare alla Libreria dell'Automobile, via Hoepli, Milano.

ROBERTO VITULLO - Roma — La collaborazione, inizialmente fotografica, è libera a tutti. Non è stato raro il caso di foto, che abbiamo pubblicato, ricevute da qualche lettore e regolarmente retribuite.

ANDREA SANSEVERO - Firenze - La colorazione presente nei raccordi delle tubazioni in pressione per radiatori o serbatoi dell'olio sta ad indicare che quel particolare è stato sottoposto ad un trattamento di anodizzazione, che serve a preservarli dagli agenti atmosferici. I colori, rosso o azzurro, non hanno significato alcuno.

MIKI BONAUDO - Sant'Ambrogio (Torino) e GABRIELE ZIGNE-GO - Genova Sestri — Questo l'indirizzo della Antar: BP 308, 75823 Paris Cadex (Francia).

MARTINO TRAVERSA - Bari - François Cevert debuttò in F. 1 al Gran Premio d'Olanda del 1970, con una Tyrrell. Vinse il Gran Premio degli USA del 1971. Per le prime gare '75, la Ferrari si do vrebbe presentare ancora con le B3, aggiornate.

GIORGIO VIANO - Torino - Per la licenza, si rivolga all'ufficio sportivo dell'Automobile Club. Per le altre domande, alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

ERMES BENATTI e DAVIDE LUPPI - Bologna - Grazie per le foto, un po' buie comunque. Il servizio, anche fotografico, lo avrete visto poi nei successivi numeri del giornale. Per quanto riguarda Imola, è allo studio dell'AICA una rotazione preordinata delle prove mondiali destinate all'Italia, ed ovviamente anche per Imola verrebbe il suo turno.

LE RETTIFICHE

Uno scambio di piloti

Sono un vostro affezionato lettore ed inoltre faccio parte, come meccanico, del Team AUDI-NSU di Bra (CN).

La domenica 28 ottobre 1974, sulla pista di «Autocross » di Moncalieri, si è svolto il trofeo ARCOFLEX, unica prova , e purtroppo avete scritto sul vostro giornale — n. 45 settimana 5-12 novembre, a pag. 42 - che nella classe fino a 700 il nostro bravo pilota Franco Dotta è stato autore di una violenta serie di errori e, cosa che non è successa per niente, ha ribaltato la vettura.

Tengo a precisare, e nei limiti del possibile vorrei una rettifica da parte vostra; a ribaltare la vettura in curva, essendo arrivato troppo lungo, è stato il bravo Ferreri, nel tentativo di superare Dotta.

Vogliate scusare la mia pignoleria. Mi preme comunque farvi osservare l'errore riscontrato, dovuto forse ad uno scambio di nomi nella trascrizione dell'articolo. Infatti, per quanto risulta, da quanto leggo Autosprint, e relativi articoli sull'Autocross, le notizie riportate sono sempre state esatte. Marco Barchi - Bra (Cuneo)

Con la presente siamo cortesemente a chiedervi di voler correggere il tempo record sul giro della gara «2 Ore di Vallelunga» in quanto alla guida dell'Alpine Gr 4 classe 2000, non era «Tony» ma bensì Ferruccio Caliceti.

Ringraziandovi anticipatamente, porgiamo distinti saluti.

> Giada Auto Lavagna (Genova)

> > RALLYGIRL

Perfidia albionica

Ho assistito a molti rallies in Italia ed in Europa, ma non ne avevo mai visto uno così male organizzato come il Rally delle 2 Valli, a Verona il 12 ottobre.

In primo luogo, esso prevedeva 4 prove speciali, ed invece sono state solo due, la prima e la terza. La seconda non aveva tempi degni di una prova speciale, e tutti sono passati « a zero », la quarta è stata cancellata per la nebbia, cosa strana in quanto io di nebbia non ne ho vista!

In secondo luogo, numerosi competitori sono stati eliminati in quanto presentatisi all'ultimo Controllo Orario nella direzione sbagliata. Il criterio non è stato uguale per tutti, poiché ho parlato con qualche pilota che è arrivato dalla parte sbagliata, ha fatto manovra e si è presentato nella direzione giusta.

Un altro pilota ha avuto dei grossi problemi per essere verificato, prima della corsa, poiché la sua vettura era una Renault 8S, e la fiche era in francese. Il commissario ha dichiarato di non conoscere il francese, e quindi non poteva verificare la vettura...

> Diana Patricia Mackinnon Padova

Abituati alle lamentele nostrane, siamo perplessi di fronte a quelle — espresse in inglese, e ci scusiamo se nella traduzione abbiamo forse travisato qualche sfumatura della battagliera signorina Mackinnon, la quale sarà forse abituata al RAC o al Sanremo, da come disprezza i

nostri «poveri» Rallies Nazio-

nali.

Abbiamo poco da dirle, comunque. Che non è una rarità nel TRN trovare quattro prove speciali; che la quarta è stata soppressa per la neve (inaspettata) e non per la nebbia; che ai C.O. bisogna presentarsi dal lato « giusto »; ed infine, che a volte i commissari possono sbagliare. Chissà cosa avrebbe scritto se fosse andata al Press-on-Regardless, allora...

IL RISENTITO

PONZONE l'obbiettivo

A onor di cronaca penso di meritare più di quelle tre righe dedicatemi da Buzzonetti nell'articolo sui profili dei piloti di Formula Italia del numero scorso. Sommando i tre migliori piazzamenti del girone finale, cioè quello che comprendeva tutti i piloti pari o dispari, raggiungo punti «19» contro i 24 di Brancatelli e i 18 di Regosa, Leoni e Farneti, quindi secondo di questo girone.

Infatti alla prima di Magio-

ne venivo coinvolto in finale nell'incidente che eliminava ben cinque macchine. Arrivavo secondo a Monza davanti a Brancatelli e Leoni. La gara successiva, sempre a Monza, disputavo la volata con Farneti per la prima batteria e mi ritiravo con la frizione rotta in finale, dopo aver stabilito un passaggio in 57" netti. A Vallelunga non potevo far meglio che 7. con una macchina che faticava a stare in strada per problemi di sovrasterzo. Al Mugello vincevo la batteria davanti a Coloni e Leoni. Ero terzo in finale dietro Brancatelli e Farneti ad 1"; non potendo attaccarli quando è sopraggiunta l'oscurità per mancanza di una visiera chiara.

A Imola, gara di recupero, ero in testa al 5. giro con 100 m. di vantaggio davanti a Brancatelli e Leoni; causa le gomme posteriori sulla tela mi giravo giungendo poi sesto. Vincevo a Magione restando per 17 giri con circa 2" di vantaggio su Brancatelli, che ha tentato il tutto e per tutto.

L'ultima di Magione, secondo miglior tempo in prova. Parto al palo in batteria e dopo una toccata con Leoni al via, me ne andavo a raggranellare 2" in pochi giri e venivo fermato dalla rottura della molla di ritorno dell' acceleratore che ne causava l'arresto a fondo corsa, per fortuna senza danni. Stabilivo in quel quarto di batteria disputato il miglior tempo di questa in 55"9.

Vi sarei grato se pubblicaste questa lettera onde fornire una visione più obbiettiva di come sono andate le cose.

Livio Ponzone - Milano Ecco la lettera, anche se



LA FOTO

La LM delle polemiche

Ho sentito parlare della Ferrari 275 Le Mans: potreste pubblicare una sua foto e qualche dato tecnico su questa interessante vettura?

Fabio Gatti - Lipomo (CO) La Ferrari 250 Le Mans, berlinetta che per molti anni ha raccolto una serie di successi in tutto il mondo, è nata negli anni 63-64 succedendo alla GTO come naturale evoluzione. di questa GT a motore anteriore. La « Le Mans » infatti montava posteriormente lo stesso motore 12 cilindri a V di 60° maggiorato da 73 a 77 nell'alesaggio, che la portava a una cilindrata superiore ai tre litri, precisamente 3285 cc. Il motore era lo stesso montato sulle varie sport rispettivamente del '64 e '65: forniva circa 315 cv a 8000 giri ed entrò in produzione normalmente nel '65. Omologata dopo molte polemiche la vettura che incontrò il favore di molti clienti, era venduta, nel '66 al prezzo di 9.750.000 lire. Quella fotografia qui sopra fu una delle prime e guidata dalla coppia francese Dumay-Langlois si classificò al sedicesimo posto nella 24 Ore del 1966 (edizione dominata dai tre prototipi Ferrari di Guichet-Vaccarella, Bonnier-Hill e Bandini-Surtees).

e classifiche, la breve « hi- fari. storia » personale di Ponzone i nostri lettori la sapessero già da Autosprint.

Piuttosto, l'amico Ponzone stia attento ai termini: questa sarà una versione più «ampia» della sua stagione, ma non certamente più « obiettiva ». Sia perché altrimenti significherebbe che non siamo obbiettivi noi, sia perché generalmente è difficile esserlo parlando di se stessi.

IL PRECISO

Otto fari da reclamo

Vi scrivo per un motivo che, se giusto, reputo di assoluta importanza. La Fiat-Abarth 124 di Alen-Aho, giunta seconda al tanto discusso P.O.R. è da squalificare.

1) La vettura ha otto fari, due in più del numero massimo prescritto dal regolamento del Mondiale Rallies.

2) Due di questi sono compresi nella sagoma del cofano, facendo diventare (a mio avviso) la vettura un prototipo, il quale non potrebbe prendere punti.

Vi prego, se possibile, di pubblicare la mia lettera sul giornale (che compro da cinque anni), così che i dirigenti LANCIA possano prendere gli opportuni provvedimenti per riavere quel gruzzoletto di punti che potrebbe decidere il Campionato.

Carlo Azzuppardi - Catania

Siamo certi che Audetto e compagni apprezzeranno molto il suo attaccamento alla Lancia, e la sollecitudine con cui ha segnalato la «faccenda ».

1) In gruppo 2 e 4, non (Ferrari P 2).

riteniamo che, fra cronache esiste un limite al numero dei

2) Se la vettura è passata alle verifiche ante-gara in quel modo, vuol dire che si può: altrimenti ci avrebbero pensato i « cugini » della Lancia a farli togliere...

L'ARCHIVISTA

Kyalami story

Poiché il campionato Mondiale Marche si conclude quest'anno con la gara di Kyalami desidererei avere una risposta d'archivio: quando si cominciò a correre la 9 Ore e chi furono le coppie vincitrici con le relative macchine delle prime cinque edizioni.

Vincenzo Moncada Caltanissetta

L'unica « 6 Ore » disputatasi a Kyalami come è noto è la gara conclusasi un paio di settimane fa è stata vinta dalla coppia francese Pescarolo-Larrousse al volante della Matra Simca che hanno compiuto 235 giri, pari a 964,4 km alla media di 160,74 kmh. Tutte le altre edizioni si sono disputate sulla distanza di nove ore.

1973 3 novembre Jost-Muller (Porsche 908) 360 giri (1477,44 km) media 164,16;

1972 4 novembre Merzario-Regazzoni (Ferrari 312 P) 365 giri (1497,96 km) media 166,2 kmh;

1971 6 novembre Regazzoni-Redman (Ferrari 312 P) 355 giri (1455,5 km) media 161,87; 1970 7 novembre Ickx-Giunti (Ferrari 512 M) 371 giri alla media di 168,712 kmh seguono nel 1969 Piper-Attwood (Porsche 917), nel 1968 Ickx-Ma stia tranquillo. A parte Hobbs (Ford), nel 1967 Ickxil fatto che, dopo il RAC, Redman (Mirage), nel 1966 la Lancia è ormai quasi certa | Piper-Attwood (Ferrari P3) e del titolo, le ricordiamo che: 1965 ancora Piper-Attwood



Il cronico assenteismo

Mi riferisco al trafiletto del Rally 100.000 Trabucchi, scritto da Guido Rancati, ed intendo rivolgermi anche al solerte Commissario Tecnico Filippi. Parlate di «fatica inutile»: diventa inutile quando si vuol far diventare inutile.

La Beta da me preparata ed iscritta dalla Scuderia Grifone in Gr. 5 non era altro che il solito Gr. 3 con alcune modifiche sperimentali alle sospensioni, non concesse né in Gr. 3 né in Gr. 4, quindi non essendo un vero e proprio prototipo i Commissari potevano non interpretare alla lettera l'art. 269, tanto più che a parere di alcuni esperti esisteva una aggiunta, deroga in cui si esclude il previsto serbatoio con spugna interna per le gare di tipo rallystico. Il signor Ferraris cercava di mettermi in comunicazione con l'ing. Nosetto della CSAI di Milano, per avere notizie precise sull'esistenza di detto articolo sul bollettino FIA, ma purtroppo era sabato pomeriggio.

L'inflessibilità del Commissario Filippi è ormai notoria e, nonostante avergli fatto notare più volte la possibilità dell'esistenza di una deroga all'art. 269, non permetteva alla vettura da me preparata di prendere il via alla competizione, e perdeva così ogni possibilità di vittoria del Campionato indetto dalla Lancia per le vetture Beta, dove per altro era già ottimamente piazzato.

A distanza di alcuni giorni mi viene comunicata l'esistenza dell'art. 268 all' Annesso J, che prevede la non necessarietà del serbatoio di sicurezza nei ral-

Nello Riccardi - Albissola (Savona)

Vi scrivo perché ormai sono arrivato all'esasperazione. Nel mese di settembre ho scritto alla CSAI perché volevo che mi mandassero la fiche di omologazione della Fiat 124 spider 1438 cc, e mi dicessero se la mia macchina può ancora gareggiare.

Dopo due mesi non ho ancora nessuna risposta riguardante le mie richieste, ma per il colmo dei colmi, per la prima volta dal marzo 1974, in cui ho preso la licenza, mi è arrivato il Notiziario CSAI di settembre!

Sono andato allora all'AC, dove mi hanno detto di non sapere niente di omologazioni e di fiches, ma per aiutarmi l'impiegato dell'Ufficio Sportivo mi ha dato i numeri di telefono della CSAI a Roma ed a Milano. Anche questa volta niente da fare, e dopo aver cercato inutilmente non ho saputo più cosa fare.

Sono certo che voi mi potrete dire se la mia macchina può ancora correre, ma se può correre come fare ad avere la fiche? Certo che molta della passione e della gioia che un ragazzo di 20 anni prova per le corse viene messa a dura prova davanti ad un'inefficiente organizzazione come questa. So io i sacrifici che ho fatto per poter prendere la licenza e poter partecipare al Rally di Sicilia dello scorso anno, infatti sono minorenne ed ho dovuto convincere mio padre.

Ora sto pensando che forse non vale la pena di rifare tutto ciò, se poi l'inefficienza, la disorganizzazione distruggono nell'animo la passione per le macchine da corsa. Evidentemente, questi sono umori che può provare un privato.

Daniele Vesco - Palermo

Chissà se alla CSAI si rendono conto del male che fanno al «loro» sport con questi assenteismi decisionali... Forse sì, senza però trovare rimedio ad una situazione di « distacco » che si va approfondendo; o forse no, ed allora sarebbe peggio.

Non è certo la prima volta che siamo costretti ad occuparci di certi episodi emblematici di un costume ormai dominante, nel nostro paese, laddove vi sono dei dirigenti e dei sottoposti, ma ce ne occupiamo soprattutto con la speranza (o con la presunzione) che il renderli pubblici lo di comunicato stampa, è serva da campanello d'allar- per gli errori degli « altri », me e da insegnamento a tutti | piloti od organizzatori. a non ripetere certi errori.

E qui siamo su un altro tasto dolente Sbagliare, sbagliarsi capita a tutti. Ma la CSAI, dal suo empireo nelle nuvole, non può pretendere che queste cose, quando accadono, restino celate o circoscritte alla ristretta cerchia degli interessati. Così come nel Notiziario CSAI (quello che, come i giornali avventurosi di una volta, « esce quando può ») sono giustamente riportate le sanzioni disciplinari cui sono soggetti i piloti, dovrebbero essere riportati, e con ben altro risalto, gli sbagli dei propri delegati.

La CSAI non fa nulla, insomma, per togliere dalla testa dei licenziati la convinzione che essa sia una « «consorteria » ai cui membri tutto è permesso, nella più assoluta impunità.

sprint non ci fosse: chi sarebbe venuto a raccontarvi della clamorosa «gaffe» di Giachini all'inizio di settembre, a Magione? E dove avreste potuto leggere delle innumerevoli situazioni di prevaricazione di cui sono vittime i piloti, domenicalmente sui campi di gara? Non ci risulta che la sensibilità della CSAI per il suo «popolo» (oltre che per l'opinione pubblica in generale) sia mai andata più in là di una lettera rigorosamente riservata ai propri delegati colti in fallo.

La pubblicità, anche a livel-

Questo vale soprattutto per l'episodio di cui sono stati vittime il preparatore Nello ed il suo pilota, Ferraris. Infatti, il commissario Tecnico Giancarlo Filippi si è sbagliato, nell'escludere la Beta coupé dal gruppo 5 per mancanza del serbatoio di sicurezza.

Quando ci si pavoneggia dentro ad un alone di « notoria inflessibilità », come pare sia il caso del signor Filippi, si dovrebbe non solo dire « no » ai concorrenti, ma anche avere la pazienza di spiegare il perché di questo diniego. Nel caso in questione, il delegato CSAI a Saluzzo non ha invece letto bene l'art. 269 (non c'entra il 268, signor Riccardi), che pretende l'adozione del serbatoio di sicurezza « per le vetture partecipanti a corse di velocità in circuito di una o più manches di mo procurargli la scheda di Pensate un attimo se Auto- 100 chilometri». Quelle cor- omologazione...

se, e basta. Non sono citati i rallies, signor Filippi.

E qui ricadiamo nel caso — più volte citato — di grave irresponsabilità anche del preparatore, del concorrente e del conduttore. Quando si corre con la serietà di intenti di un Ferraris, di una Grifone, e si va per essere verificati in un dato gruppo, non è ammissibile non essere al corrente almeno dei regolamenti concernenti il proprio caso. Ecco dove portano le conseguenze di questa « ignoranza ».

Il fatto, comunque resta, ed è grave soprattutto perché non è certo un fatto isolato. L'ing. Ceard lo sa bene, ed è per questo che ha sparato a zero, a Genova, contro l'impreparazione dei commissari. Che sono persone degne e sinceramente appassionate di questo sport, che esse vivono dalla prospettiva più ingrata, e che stimiamo nella loro insostituibile totalità. Ma che non devono pretendere obbedienza e poi correre a nascondersi, quando sbagliano, dietro la cortina fumogena al centro della quale sta la CSAI.

Per quanto riguarda il nostro amico siciliano, lasciato a « secco » dalla segreteria della CSAI milanese e romana, possiamo tranquillizzarlo sul fatto che lo spider 1430 ha almeno un paio di stagioni ancora di vita agonistica (è uscita di produzione alla fine del 1972), ma non possia-

il settimanale dell'automobilismo

giovane

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Fortezza, 27 -Tel. 02/25.26. Spedizione in abbonamento postale gruppo 11.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 -PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5 - GERMANIA Dm. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDA Hfl. 2,90 - SPAGNA Pts. 60 -SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3,20.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11, 1010 WIEN 1; Australia: GOMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Dép. Publications, 1 Rue de la Petitelle, B-1070 BRUXEL-LES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35, P.O.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: O-VIEDO HERMANOS; Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil Y. Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN, Book & News Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NIL-CON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROSVE-TA, Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN A-MALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHERAN; Libano: THE LE-VANT DISTRIBUTORS CO., Makdessi Street, Halim Hanna Bldg. - 1ST Floor, Box 1181, BEI-RUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GEL-DEREN & ZOOM N.V., Postbox 826, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO AR-MANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato; Spagna: SOCIE-DAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-RAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S 104/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WIL-LIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G. Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.G., SevogeIstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENE-VE; MELISA S.A., Via Vegezzi 4, 6901 LUGANO; Tailandia: SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN TEV-ZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS - ISTAN-BUL; Uruguay: DISTRIBUDORA INTERCONTINEN-TAL S.r.I., Colonia 1262, MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTE-VIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA

direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 -Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40-654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94. Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso. M. D'Azeglio 60. Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28. Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46.52.52 - 46.52.53 - 46.52.54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna



I nostri MANIFESTI

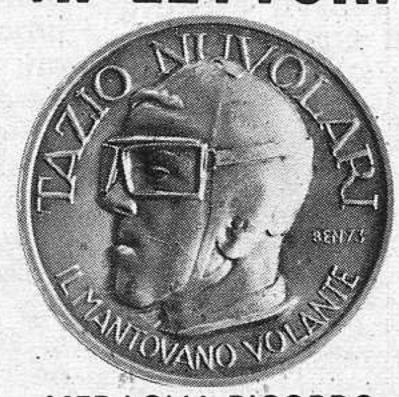
pa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda sotto) @ 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

OFFERTA SPECIALE: sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

DIECI MANIFESTI ASSORTITI

L. 1.000

2 OFFERTE EXTRA AI LETTORI



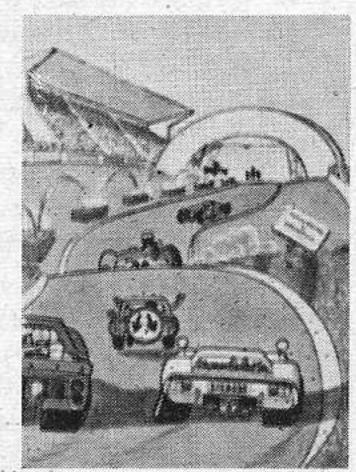
MEDAGLIA RICORDO TAZIO NUVOLARI al prezzo di L. 1.000

Fra i diversi omaggi che AUTOSPRINT ha offerto ai Soci del Club al momento della campagna per le associazioni 1974, v'era fra gli altri BROCKBANK'S GRAND PRIX, l'eccezionale libro di vignette del famoso caricaturista inglese mentre per la « campagna abbonamenti » l'omaggio base era costituito dalla bellissima medagliaricordo di TAZIO NUVOLARI.

Sono disponibili sia in stam-

Ma AUTOSPRINT non dimentica i suoi lettori, coloro che tutte le settimane attendono nelle edicole l'uscita del nostro giornale, e anche ad essi vuole fare una OFFERTA EXTRA.

Ecco, quindi, in che cosa consiste l'offerta extra:



BROCKBANK'S GRAND PRIX

al prezzo speciale di L. 2.000

Nessun aumento di prezzo è dovuto per spese di spedizione. Per ricevere il libro e la medaglia, o uno soltanto dei pezzi dell'offerta extra, basta indirizzare la richiesta ad AUTO-SPRINT MARKET.



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione).

SCRIVETECI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: 1 il numero della rivista, il numero di PAGINA e... 2 ... Il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. 3 L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE . Non si accettano contrassegni. Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. • Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

OFFERTA SPECIALE: a 5.000 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50×60 .

ritagliare e spedire questo tagliando a: casella postale AD. 1734 40100 Bologna

帶MARKET

desidero ricevere:

Descrizione foto:

 \Box Foto formato 50 \times 60

Manifesti plastificati:

☐ Disegno-manifesto di Turner ☐ Pantera De Tomaso ☐ Jackie Stewart disegno di Turner

Mondiale Marche disegno di Turner

Lancia Stratos Munari

Nuvolari e Varzi
Rosemeyer
Matra Simca disegno di Turner
Jean Pierre Jarier disegno di Turner 🗆 Fiat-Abarth 124 Rally 🗆 Clay Regazzoni 🗆 Niki Lauda 🔲 Emerson Fittipaldi

Stirling Moss su Mercedes

Ciccio Ascari

Manifesti normali:

☐ MERZARIO - NANNI GALLI ☐ INTERSERIE 1972 ☐ Pantera De Tomaso ☐ Ferrari 312 P campione mondiale '72 | BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr. | G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72

Lancia Stratos Munari

Nuvolari e Varzi

Rosemeyer ☐ Matra-Simca disegno di Turner ☐ Jean-Pierre Jarier disegno di Turner ☐ Fiat-Abarth 124 Rally

Stirling Moss su Mercedes

Ciccio Ascari

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

versame	nto	sul	c/c	postale	o vaglia
accluso	in	ass	egno	n	

Firma:

Nome e cognome

Vla

CAP

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO.

Pagamento anticipato

Città

LE TARIFFE fino ad un slmo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). Pagamento anticipato. Inserzioni GRATUITE per gli ABBONATI annua-Il fino ad un massimo di tre all'anno. Per I SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per Inserirle. Si accettano soltanto Inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO

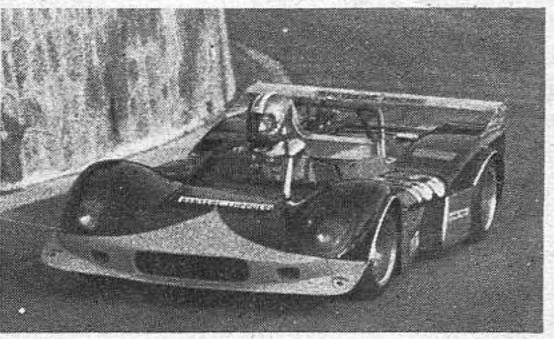


ABARTH 850 pentamarce, perfetta ottima svendo. Affarone. Tel. 055/67.04.68 - 49.15.28 L. 950,000.

ABARTH 850 ex Castelli, ex ufficiale, perfetta, 9 gomme, cerchioni, 4 soluzioni rapporti. L. 1.600.000 trattabili contanti. Carrello omologato L. 200.000 contanti. Tel. 0521/51.248.

ABARTH 850 « VIOTTO GIANCARLO » pendolare preparazione Falorni, III. Campionato '74 plurivittoriosa. Dotazione N. 5 cerchi Campagnolo, Slick nuove, serie completa rapporti, carrello Levante junior, vettura traino Opel Record. Telefonare Officina FA-LORNI. Tel. 0571/64.034.

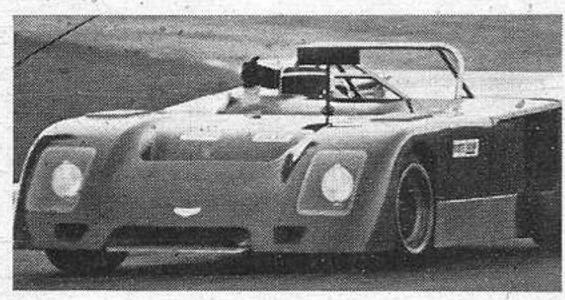
- A.R. GTA 1600 preparazione Monzeglio, aggiornata 1975, 6 slick 90%, numerosi ricambi, carrello. CARONNI PIERO - Tel. 0362/70.028 (ore ufficio).
- ALFA ROMEO GTAm Confortola, vende competitiva ultravittoriosa. Si accettano offerte presso Off. BALDUZZI - Via del Contarico - 20075 LODI (MI). Tel. 0371/63.976.



AMS 1000 cedo per cambio categoria, vittoriosa Trofeo Montagna, due motori completi Tecno doppia ghigliottina con vari ricambi, cambio Hewland MK8 cinque marce, tre coppie coniche, trenta rapporti, dodici gomme misto/asciutto/acqua. Inoltre cedo quattro Campagnolo Tecno F2 10"/12" e sospensioni anteriori AR complete freni 33. Telefonare dopo ore pasti: 0572/48.229.

BMW 2002 Schnitzer 1970, 150 CV. Assetto Koni, ruote 185. Accensione elettronica, spoiler. Telefonare ore 14-16: 06/32.22.92.

- BMW 2002 blu scura, bellissima, dicembre '72, ovviamente mai corso, cerchi in lega, perfetta. 50.000 km. Accessori. Tel. 051/ 46.56.24. L. 2.200.000 solo contanti.
- CHEVRON B-23 con cambio, senza motore, vendesi. FRANCO BERNABEI. Tel. 06/ 39.91.02. Ore 10-13 e 16-19.



CHEVRON ultima costruita del tipo B-23, originale di fabbrica, consegnata agosto 1973, sdoganata, unica del genere con migliorie al telaio, mai urtata, poche gare, cambio FG400. Solo telaio o con motore nuovo imballato HART 2000 - 280 HP garantiti. Usata da Marzi. Telefonare: PASINI Luigi. Tel. 0522/72.245.

CHEVRON B21/1600 vincitrice Trofeo della Montagna. JACONO. Tel. 0932/98.25.63 ore pasti.

COMPRAVENDES SPRINT



DE TOMASO PANTERA GTS anno 1972, motore particolare, cerchi speciali, parafanghi allargati. Telefonare ore uffici: 0523/ 33.44.61.

FERRARI 330 GT MANCINI - Via S. Lorenzo - Pisa Tel. 28.380.

FIAT COUPE' 1300 Trivellato Gr. 2 vende, accessoriatissima. MARIO GRILLI - Via Ferraris 40 - Napoli - Tel. 26.43.44 o 20.07.60

FIAT ABARTH 124 Rally 9000 km anno 1974, perfetta. TRIESTE tel. 040/21.18.29 - L. 3.400.000.

FIAT 128 Rally Gr. 2. Preparazione completa rallye. Tutte le protezioni per qualsiasi prova. Telefonare ore pasti - PIER GIACHINO - Biella - Tel. 015/33.941 - L. 1.200.000.

FIAT 128 Coupé Colaprete vende per cambio categoria Gr. 1 - 1150, vincitrice Fisa 1974, perfetta plurivittoriosa. Telefonare ore pasti: 011/65.27.57.

• FIAT 128/1150 Scotti CV 130 slick cerchi Campagnolo 9" cambio sfilabile, carrello. MOSCARDINI - Tel. 0583/62.060.

• FIAT ABARTH 124 RALLY prep. completa gr. 4 Cibié 100 Watt, Britax, Cromodora, gomme racing e sterrato, Recaro, Tripmaster, speed pilot, interfono ecc. Telefonare ore pasti - 02/94.60.092.

● FIAT 128 COUPE' 1150/1300 con o senza motore. TRIVELLATO Racing - VICENZA -Tel. 50.14.72.

GIANNINI 650 ottima, eventualmente anche carrello omologato nuovo. Telefonare: PAOLO - 0573/24.310 - L. 1.300.000 solo contanti.

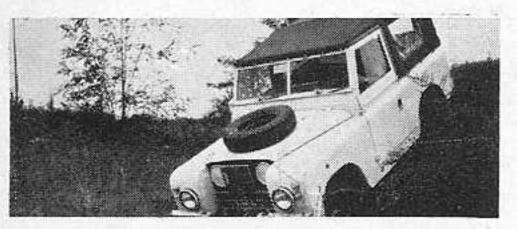
GIANNINI 590 Slicks, gomme acqua - Colotti - rapporti - autobloccante - inurtata 4. Campionato, occasionissima. Tel. 0583/53.557.



LANCIA SPORT F.M. 1600 originale ottime condizioni motore nuovo unico esemplare. LOBELLO DOMENICO Via Scipione Capece, 12-bis 80122 Napoli - Tel. 081/65.07.82.

LANCIA FULVIA HF 1600 Gr. 4 completa di tutto. Pronta per correre. MAURIZIO AMBROGETTI - Telefonare ore pasti 02/70.01.91.

ottobre '74. L. 350.000 meno del listino solo contanti. Telefonare ore ufficio: 0524/20.38.



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MILA-NO - Tel. 30.68.68.

LOLA 7 290 motore Ford 1600, ruote, rapporti, ricambi, carrello Balbi particolare, anche solo telaio. MUSSATO - Tel. 011/ 90.76.98 ore pasti.

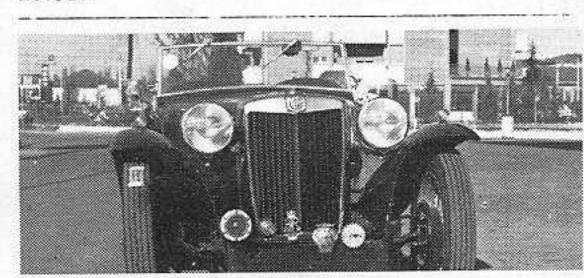


LOLA T. 294-BMW scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17-20. LOLA T. 212 (una sola corsa) motore Cosworth 1300 cc, 16 valvole nuovo, gomme bagnato, ricambi, rapporti, eventualmente Carrello Pedretti nuovo. Vendesi per cambio categoria. ADEMARO MASSA - Via Cornaggia 9 - 20123 Milano.

LOLA FORD 1600 CC vendesi con o senza motore. Completamente revisionata Poggi. Telaio come nuovo. Accessoriata, vari ricambi scorta + 10 cerchi con gomme slick e intermedie, completa di rapporti. VERA OCCASIONE - Telefonare ore ufficio: 0522/38.651 - 35.989.

▶ LOLA SP 294 con o senza motore. TRI-VELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50,14.72.

MERCEDES 190 SL e 300 S.L. Hard Top. MANCINI - Via S. Lorenzo - Pisa - Tel. 28.380.



MG TA 1936, restaurata come nuova. ME-DICI G. & G. - Via Emilia all'Angelo, 48 -Reggio Emilia - Tel. 0522/32.225 - 44.640.

OPEL ASCONA Gr. 1 Conrero, assetto, ammortizzatori, pluriaccessoriata. Vendesi contanti. Telefonare ore ufficio: 0523/28.956.

OPEL ASCONA 1900 SR Rally-Pack, gennaio 1974 - Tel. 0372/29.004 - L. 1.800.000 trattabili.

PORSCHE 914/6 gruppo 4 iniezione, preparazione Orlando, tutti i rapporti, gomme, 8 cerchi. Telefonare pomeriggio 075/84.31.26.

PORSCHE 911/S 1972, azzurro metalizzata, sedili Recaro, differenziale autobloccante, vetri azzurrabili, radio mangianastri Stereo otto, meccanicamente perfetta. SPORTWAGEN - SASSUOLO (MO) - Tel. 059/88.51.63.

di TEMISTOCLE ARGONDIZZO via Tuscolana 144-150 - Roma tel. 727077-7856596

GOMME RACING E TURISMO
TUTTI I TIPI RUOTE IN LEGA ET
ORIGINALI - SPOILER E PARAFANGHI
MOTORI VOLKSWAGEN - FIAT - PORSCHE - BMW
AMMORTIZZATORI KONI - BOGE.
Occasione: 3 racing moto 350-450 - 19 DUNLOP

do. CAFFI GUIDO - Rovato - Tel. 030/72.15.92 - L. 3.200.000.

SIMCA RALLY 2 '73 completa gruppo 1. Telefonare ore pasti 0321/25.431 - L. 1.300.009

SIMCA RALLY 2 nuovissima, perfetta, solo 3 corse. 1'06''1 record Varano. Ricambi, accessori. Tel. 019/80.42.37.

VOLKSWAGEN MAGGIOLONE 1200 nero, tettuccio apribile, gomme radiali, autoradio, marzo '73 perfetta. TRINO (VC) Tel. 0161/82.391.

F. FORD DELTA MK2 completa o solo telaio cambio per cessata attività vendo, dotata di ricambi, 18 rapporti, 4 cerchi, carrello Pedretti seminuovo. Regalo eventualmente acquirente tute ignifuga FPT fiammante. Telefonare orario di lavoro: 06/32.75.249, ora di cena: 06/32.75.033.

F. ITALIA perfetta completa di carrello Abarth, solo 10 gare per informazioni rivolgersi: Ing. BIZZARRINI - tel. 0586/74.42.93

FORMULA ITALIA aprile 1974, perfetta più motore scorta nuovo rodato al banco. PON-ZONE - Tel. 02/63.23.95 - 71.44.38.

F. ITALIA mai urtata. TORINO - Tel. ore ufficio: 011/88.29.35, abitaz. 011/89.03.59.

F. 3 BRABHAM BT 41 motore Novamotor;
F. 3 MARCH 1974 motore Holberg completa di accessori;

F. ITALIA N. 32 Peruzzi. Telefonare ore ufficio: MINARDI TEAM - tel. 0546/21.650.

MARCH 743 F. 3 competitiva, 2 motori Novamotor Twin-Cam ricambi, camion attrezzato per trasporto - Tel. 02/24.87.441 ore ufficio.

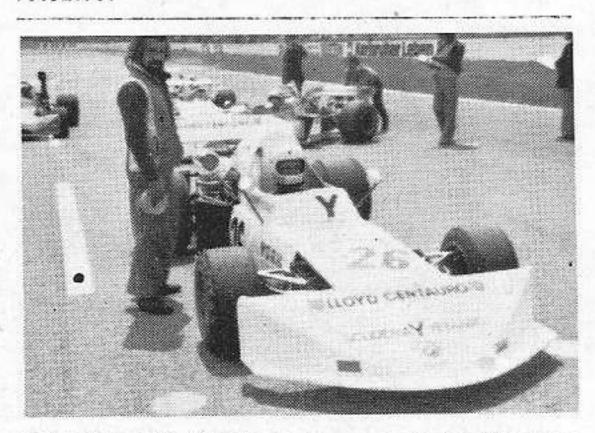
BRABHAM BT 41 mai urtata con vari accessori Francia Giorgio e March 743 con o senza motore serie, rapporti. MAURO TINTI: Via Ugo Foscolo - Ospitaletto (BS).

LOLA F. FORD « LUCAS » vende Lola Formula Ford motore Alloni, perfetta, pronta corsa. Telefonare: 02/57.69.25-0332/28.53.48.

F. ITALIA N. 2 Leoni:

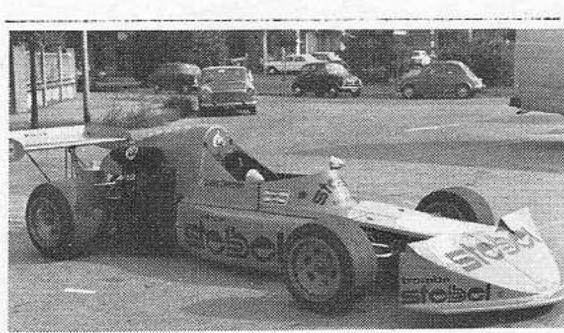
F. 2 MARCH 1974 733 aggiornata campionato 1974. Telefonare ore ufficio: MINARDI TEAM - Tel. 0546/21.650.

F. MONZA competitiva ottimi piazzamenti. Vendo con o senza motore. Prezzo convenientissimo. Off. FRENOTEC - Tel. 0331/79.82.90.



MARCH 742 BMW F. 2 scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17-20.

BRABHAM BT 41 senza motore con 4 cerchi di scorta e cassa completa rapporti. Tel. 02/40.84.660 - L. 3.200.000.



MARCH 733 733 aggiornata 74, 743, 742, SP 2000, vetture con o senza motore. TRI-VELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

MOTO



SUZUKI 750 maggio '73, km 5000, perfettissima, bellissima. Tel. 0984/37.835 ore 21-22 - L. 1.150.000.

(KART



BIREL TARGA B.M. o Parilla terza categoria, competitivissimo. Telefonare ore pasti - DI VITA (Trattoria) - Tel. 02/43.21.36.

KART 100 CC III categoria telaio Kit Birel, motore Parilla nuovo. Pronta corsa. Telefonare 02/96.42.521 - L. 240.000.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE F. 3 Novamotor Twin-Cam 1600. Prezzo molto interessante. Telefonare: 02/24.86.744.

MOTORE 750 YAMAHA km 1000, completo perfetto, vendesi miglior offerente. Tel. 0384/37.835 ore 21-22.

MOTORE F. 3 Toyota Novamotor, solo 2 gare disputate, vero affare. Tel. 02/40.84.660. L. 2.800.000.

 MOTORI BMW 2000 motori Novamotor Twin-Cam e Toyota. TRIVELLATO Racing -VICENZA - Tel. 50.14.72.

VARIE

AUTOMODELLI Vendo al miglior offerente collezione 60 Automodelli scala 1:43 corredati di scansiette-autopista Policar 4 corsie più accessori funzionante. VOLTOLINI PAOLO - Casella Postale 22 - Nave (BS) - Tel. 030/66.263.

VETTURE-SPORTIVE



LUCIANO CONTI direttore

MARCELLO SABBATINI direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI ALFO C. PREDIERI ANTONIO RAMENGHI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Leopoldo CANE-TOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James HUNT - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Giancarlo
Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Mario Fenzi (Genova)
- Marco Grandini (Firenze) - Logan
Lessona Bentley (Roma) - Giulio
Mangano (Palermo) - Mario Morselli
(Modena) - Giuliano Orzali (Milano)
- Giorgio Rossotto (Torino) - Attilio
Trivellato (Padova) - Sergio Troise
(Napoll) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) Luis Gonzales Canomanuel - Agenzla Carro (Rio de Janeiro) - Adriano
Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto (Canada)
- David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert
(Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra)
- Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Boglioni - Puccio Corona - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Sandro Munari - Doug Nye - Gerald Schmitt - Piero Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccato

servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bührer -Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

> CASELLA POSTALE AD 1734 40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 46.56.24 - 46.56.32 Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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