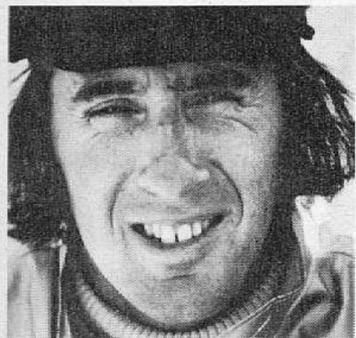


LEGGETE  
SUBITO

Collabora  
STEWART



A PAGINA 7

Lo Statuto  
della «demo»  
CSAI

A PAGINA 4

STRATOS  
c. DINO



DA PAGINA 59

21 DOMENICA  
SPRINT

41 KARTING

62 TUTTE  
SPRINT

64 POSTA  
ESPRESSO

66 COMPRA  
VENDITA

● L'Associazione Piloti F. 1, nella sua ultima riunione in Canada, a Mosport, si è preoccupata seriamente di quella che definisce « la leggerezza dei progressi nella sicurezza degli autodromi ». La causa è stata identificata nella mancanza di un responsabile designato della GPDA per costringere i proprietari degli autodromi a un maggior attivismo in questo settore. Riferisce il quotidiano sportivo francese: « Beltoise ha fatto frequenti interventi durante la riunione e, di fronte alla situazione rivelata al convegno di Mosport, ha deciso di presentare la sua candidatura per l'incarico: "Tutti i problemi della sicurezza mi appassionano", ha dichiarato

● Dove si svolgerà il GP di Francia '75 F. 1? La ragione è nel travaglio della sicurezza che mette in discussione molti circuiti (a proposito: per Beltoise solo il Mugello in Italia offre alternative al grosso problema di Monza). Per la Francia dunque è contestata la pericolosità di Clermont dai piloti, la poca spettacolarità di Digione dagli spettatori, il caro-F. 1 dai proprietari-gerenti del Ricard. La soluzione del quiz non è facile per i francesi.

● L'AC Bologna intollererà anche quest'anno una sua manifestazione automobilistica al compianto pilota romano Ignazio Giunti. E' la prova dell'Euro Marche due litri sport dell'11 maggio 1975 che sarà valevole per il Trofeo Giunti. Intanto è possibile che la « CORSA del CASCO d'ORO », gara internazionale F. 1 ad inviti, iscritta in calendario all'autodromo di Imola per il 14 settembre '75, venga anticipata al 13 aprile, scambiandola con la prova dell'Euro GT prevista sulla stessa pista. Questo perché c'è un mese « libero » nel calendario europeo, tra la Corsa dei Campioni (non mondiale) e il primo Gran Premio iridato europeo F. 1 (al Montjuich).

# Le BRABHAM-MARTINI F. 1 avranno il motore ALFA?

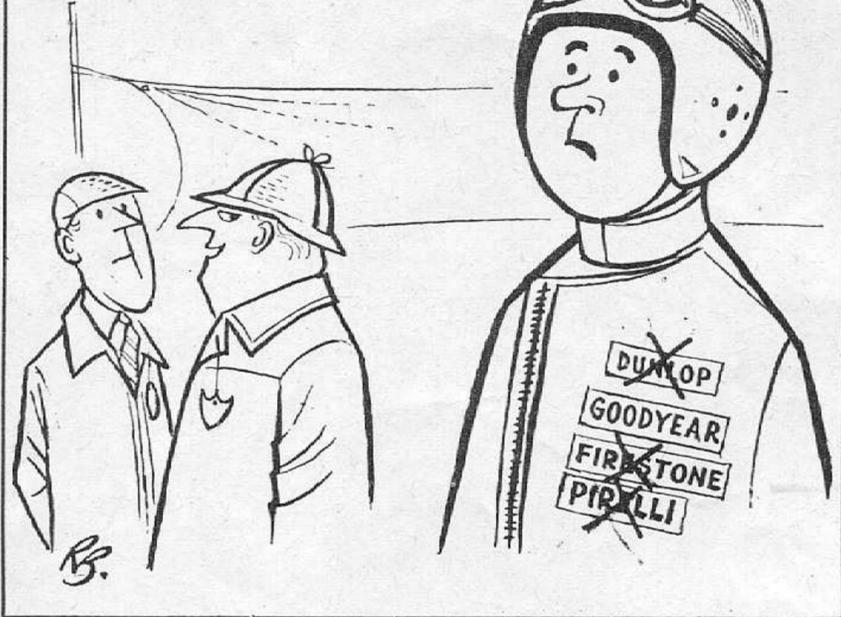
● Al ritorno dal Giappone, Bernie Ecclestone ha trovato la certezza che il 1975 agonistico per la sua squadra F. 1 BRABHAM, che nonostante la sigla societaria ufficiale — Motor Racing Developments — ha conservato a furor di popolo il nome del campione del mondo australiano che l'ha resa famosa, non rimarrà praticamente « vergine » di scritte pubblicitarie sulla sua candida scocca come è avvenuto nel '74. Grazie al ruggente finale di Reutemann, andato più forte delle Ferrari e dello stesso Fittipaldi nel finalissimo della stagione, nel quale il campione argentino si è mangiato le mani per i 18 punti sfuggitigli in extremis nelle prime due manches d'inizio stagione (che avrebbero cambiato la faccia al risultato finale), le macchine che il giovane occhialuto Gordon Murray aveva lanciato nella nuova « veste » a metà stagione '73 si sono guadagnate uno sponsor che significherà per la Brabham MRD la certezza di un appoggio finanziario molto cospicuo: esso varrà ad inserirla di diritto nel firmamento ristretto delle candidate al titolo '75.

Nel '74, senza tanta grancassa di prove continue in preparazione ai Gran Premi, non avendo gli appoggi economici concreti vantati da altre équipes, la formazione dell'industriale che si è lanciato nel mondo della F. 1 per la sua amicizia con Jochen Rindt (del quale era manager), ha certo raggiunto i risultati più concretamente brillanti. E questi hanno convinto più di ogni altro i soci della Martini International a passare il loro consistente budget a mr. Ecclestone del quale Andrea de Adamich pare sia stato il reclamizzatore per i primi approcci.

La Martini, delusa di nuovo dalla scelta del « Marche » pur con la ambiziosa Porsche Turbo, torna dunque alla F. 1 dopo la delusione dell'anno Tecno. David Yorke ha anche contribuito col suo parere di « consulente » del signor Gregorio Rossi a far pendere la bilancia a favore dell'équipe che conta due piloti che si chiamano CARLOS REUTEMANN e CARLOS PACE, il che accontenta il forte gruppo sudamericano (brasiliiano) della multazienda alcolica internazionale.

● Chissà se quella folta rappresentanza della CSAI (al completo, escluso Rogano ma con vari notissimi rappresentanti di autodromi in soprannumero) tornata a Roma da Genova in piacevolissima compagnia con il rapido delle 23,40, si aspettava di vedere sulla banchina ferroviaria dellastazione di arrivo un collaboratore di Autosprint?  
● Clay Regazzoni sarebbe stato invitato dal Fisco svizzero a regolarizzare la sua posizione

A PROPOSITO DI CHI  
NON SBAGLIA IL LUNEDI'



— Vuoi scommettere che ti so dire il nome sicuro della Casa che vincerà il mondiale F. 1 '75?

La scelta decisionale è stata lunga. Si è passati dal vaglio delle proposte Alfa Romeo, a quelle di Frank Williams. Ma cancellati gli sport-prototipi dai programmi, per poca fiducia nel mondiale Marche in sé da parte dei conti Rossi, lusingati dalla disponibilità di un team davvero efficiente di F. 1, la scelta della Brabham è diventata quasi automatica per pressione del forte gruppo societario inglese, che ci teneva a non essere presente in Inghilterra solo con le tende o i Trofei Martini a Brands Hatch.

Il battesimo ufficiale delle nuove Brabham, non più bianche candidate, ma tinte vistosamente del rossoblu dello stemma Martini (Racing Team), si avrà a Londra il 12 dicembre in un grande albergo internazionale. In quella sede si conosceranno meglio i programmi definitivi. Non risulta che la Martini si sia riservata la possibilità di indicare l'utilizzazione di un pilota italiano (anche se dopo il nuovo « no contest » di Maranello col monzese, c'è chi affaccia la candidatura-riparazione del buon Vittorio). E questo anche perché c'è chi, nel gruppo Martini italiano, spinge a favore di Maurizio Flammini per il quale sarebbero

stati chiesti, con lettera ufficiale appoggiata da Rogano e dal conte Zanon, trentacinque milioni a parte per fargli disputare il suo intero campionato F. 2 europeo '75 con una delle March dell'ex team azzurro che si sta decidendo (ne leggerete in altra parte) come far risorgere — araba fenice — dalle ceneri '74.

A Londra sapremo meglio; ma certo che se la Martini e Rossi riuscirà a far vincere le Brabham nel '75, avrà di che rallegrarsi per i vantaggi che ne ricaverà in Sud America, per l'aver contribuito a quella che potrà diventare una colossale ubbriacatura (in tutti i sensi della parola...). Le possibilità agonistiche ci sono, in Reutemann soprattutto. Quelle tecniche altrettanto.

Bisogna dare atto a Mauro Forghieri di aver visto giusto, perché da due anni va predicando che la Brabham era la più nuova e rivoluzionaria monoposto F. 1 del nuovo corso « compatto ». Dubbi vennero fuori dopo la prima fase del mondiale '74, quando le prestazioni di Reutemann, già mortificate da banalissime avarie (delle quali peraltro in Brabham non hanno mai fatto lai) sembrarono de-

cisamente regredire. Murray ha fatto capire recentemente che il pilota stesso si era deconcentrato. Reutemann invece mi spiegò a Imola che il problema era l'evoluzione delle gomme. Le modifiche apportate dalla Goodyear, che preferiva fare i tests con le favorite Ferrari, Tyrrell e McLaren, invece sarebbero state la spiegazione reale. « Dobbiamo adattare la geometria delle sospensioni alle nuove Goodyear. Vedrai che quando ci saranno riusciti dimostrerò dove posso stare nelle corse prossime! ». Reutemann ha fatto poi parlare i fatti. Ricordate il fantastico finale di stagione? E' vero che si ipotizzò anche sulle particolari caratteristiche aerodinamiche e di raffreddamento migliore dei motori Brabham, evidenziate per questa ragione dal grande caldo. Ma probabilmente la verità stava in quello che aveva detto Reutemann.

La prova del 9 (punti) potremo averla grazie ai milioni Martini. Perché nel '75 le gomme saranno più che mai decisive, con l'esclusività rimasta alla Goodyear. Per ovviare a accuse di favoritismi, la Casa di Akron ha annunciato che costruirà una gomma tipo per tutti. Poi ogni team, a sue spese, potrà commissionare gomme speciali adatte alle varie caratteristiche delle macchine e studiate con i progettisti interessati. Come dire che chi avrà più soldi potrà pretendere di più (anche se poi lo scomputo di queste spese avverrà con una speciale tabella di merito, per contropartita premi alla pubblicità ottenuta con le vittorie delle macchine migliori).

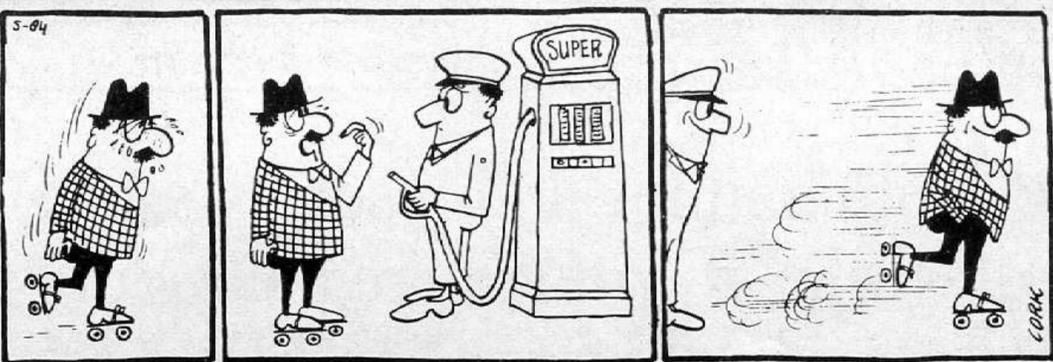
La « garanzia » economica Martini promette davvero di fare del team Brabham uno spauracchio. Peccato che non ci sia, al momento, niente altro di « italiano » nell'operazione, ammenoché Ecclestone non porti avanti il progetto, che i conti Rossi pare caldeggiino anche per attenuare la « delusione » Autodelta, della utilizzazione dei motori Alfa boxer sulle Brabham-Martini (magari su una inedita in aggiornamento). Ma il piccolo Bernie i suoi affari li sa fare: il prezzo potrebbe essere una esclusiva « inglese » (in tutti i sensi) che potrebbe non soddisfare del tutto l'Alfa.

di contribuente: secondo accertamenti dovrebbe pagare circa 140 milioni. « Accidenti! — avrebbe detto Clay — Sono rovinato! ».  
● E' in fase di preparazione il terzo libro di Enzo Ferrari dopo le due edizioni de « Le mie gioie terribili » e « Le briglie del successo ». Sarà stampato per i tipi dello Stabilimento Poligrafico Artioli di Modena. Aurelio Artioli, che ne è il titolare, è stato pilota degli anni '30 con altri modenesi di quel pe-

riodo quali Frenéin Severi e il marchese Rolando Rangoni.  
● Frank Williams ha chiesto tramite il Tribunale il saldo da parte della società ISO degli 80 milioni non versati (sui 110 garantiti) all'inizio della stagione F. 1 '74 per il contratto di sponsorizzazione delle due monoposto F. 1 del team per il quale ha corso Arturo Merzario.  
Marcellino

# DOVE

## corriamo domenica



### DICEMBRE Le corse in calendario dal 7-12 al 18 gennaio 1975 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
Tutti i sabati e domeniche	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
7-8	Rally Valli Piacentine Trofeo Elecar	AC Piacenza	Part. Castel S. Giovanni Arr. Castel S. Giovanni	ore 24 (7) ore 7 (8)	● TRN	Rally	Billia (HF 1600)
7-8	Corsa a Manfield	Australia			●●●	Velocità in circuito	
7-8	Rally Costa del Sol	Spagna			●●●	Rally	Pradera-Komjn (Seat 124 1600 gr. 5)
7-8	Goodyear Kocaeli Rally	Turchia			●●●	Rally	
14-15	Rally dei Campioni	AC Vicenza	Part. Recoaro Terme Arr. Recoaro Terme tot. km 300	ore 21,30 (14) ore 4,30 (15)	● TRN	Rally	Si effettua per la prima volta
14-15	Trofeo d'Inverno	Vallelunga SpA	Autodromo di Vallelunga	ore 12,30 ore 17	● Gr. 1, 2, 3, 4, F850	Velocità in circuito	
15	Natal 3 Ore di Durata	Sud Africa			●●● T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
15	Fuji Tourist Trophy	Giappone			●●● T1, T2	Velocità in circuito	
15	Rally delle Cevennes	Francia			●●●	Rally	
27-30	Rally del Bandama	Costa d'Avorio	Part. Abidjan Arr. Abidjan	ore 13,30 (27) ore 14,27 (30)	●●●	Rally	Edgard Hermann-Hans Schuller (Datsun 1800 SSS)

### GENNAIO 1975

9-5	Polar Bergslagsrallyt	Svezia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	
4-5	Corsa a Levin	Nuova Zelanda	Circuito di Levin di km 1,931		●●● G9, T1, FV, FF	Velocità in circuito	J. Walker (Lola-Repco) in 1.04'19"6. Giro più veloce: McRae (McRae) in 43'3 (record).
4-5	Ronde Hivernale Serre Chevalier	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità sul ghiaccio	
4-15	Super Concentration Bandama-Montecarlo	Costa d'Avorio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
9-11	Jänner Rally	Austria			●●●	Rally	Warmbold-Davenport (VW)
10-11	Corsa a Pukekohe	Nuova Zelanda	Circuito di Pukekohe di km 3,503		●●● G9, T1, T2, FF	Velocità in circuito	P. Gethin (Chevron B.24) in 1.02'29"2 media 156,820 kmh
11-12	Criterium Infernale	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
12	G.P. Argentina	A.C. Argentina	Autodromo di Buenos Aires di km 5,968		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Denis Hulme (Marlboro Texaco Mc Laren) in 1.41'02"1 media 187,847. Giro più veloce: Regazzoni (Ferrari) in 1'52"1 media 191,664 (record)
12	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romani	Aut. di Vallelunga di km 3,200		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
17-26	Rally di Montecarlo	Princ. Monaco			●●● T1, T2, GT3, GT4 Camp. Mond. Rally Marche	Rally	Non disputato nel 1974. Nel 1973: 1. Andruet-Biche (Alpine Renault)
18	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Wigram di km 3,428		●●● G9, T1	Velocità in circuito	J. McCormack (Elfin Repco) in 52'29"8 media 184,214 kmh

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



# TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

**Pubblichiamo nella sua stesura integrale il nuovo regolamento statutario dell'organo sportivo dell'ACI cosiddetto «democratizzato»**

Il 30 novembre è scaduto il termine per l'inizio delle pratiche di licenza per tutti coloro (piloti praticanti a parte) che si occupano dello sport automobilistico. Come è noto, solo coloro che avranno richiesto la licenza che a loro compete (come commissari, ufficiali di gara, scuderie, autodromi, eccetera) avranno diritto a partecipare attivamente, cioè con il voto, alla «costruzione» della nuova CSAI democratica. E' iniziato così questo nuovo importantissimo capitolo della storia del nostro sport che dovrà portare, non ostante non riscuota ancora l'approvazione unanime, ad un passo avanti notevole rispetto alla praticamente completa passività attuale. E' bene, pertanto, che tutti si studino il nuovo regolamento della CSAI che pubblichiamo in queste pagine.

# Così la CSAI-domani

*Ecco il testo definitivo del nuovo regolamento della CSAI, nella stesura che è uscita da una «rilettura» da parte del consiglio generale dell'ACI, che ha comportato il ritardo con cui è stato reso noto.*

**Art. 1** - La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana - CSAI - è costituita ai sensi dell'art. 23 e 24 dello Statuto dell'A.C.I. - eretto in Ente Morale con RD 14 novembre 1926 n. 2481 - ed ha sede in Roma presso l'Automobile Club d'Italia.

**Art. 2** - Alla CSAI è devoluto, in conformità della delega prevista dall'art. 23, ultimo comm., dello Statuto dell'ACI, l'esercizio del potere sportivo.

In virtù di tale delega la CSAI tutela e disciplina lo sport automobilistico nazionale - che rappresenta in seno alla Commissione sportiva internazionale della F.I.A. - esplicitando le conseguenti attribuzioni. Per l'assolvimento di tali compiti ha potere deliberativo ed esecutivo.

**Art. 3** - La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana - CSAI - esplica la propria attività attraverso:

- 1) il Consiglio Sportivo Nazionale;
- 2) il Comitato Esecutivo;
- 3) il Presidente.

## CONSIGLIO SPORTIVO NAZIONALE

**Art. 4** - Il Consiglio Sportivo Nazionale - C.S.N. - è nominato ai sensi dell'art. 23 dello Statuto dell'ACI ed è composto:

- a) dal **Presidente della CSAI**;
- b) da un **rappresentante dell'Associazione Nazionale fra industrie automobilistiche (A.N.F.I.A.)**;
- c) da un **rappresentante dell'Associazione Italiana Circuiti Automobilistici (A.I.C.A.)**;
- d) da un **rappresentante dell'Associazione Corridori Automobilistici Italiani (A.N.C.A.I.)**;
- e) da un **rappresentante della Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche (F.I.S.A.)**;
- f) da un **rappresentante della Federazione Italiana Karting (F.I.K.)**;
- g) da **cinque membri designati fra gli Automobile Club organizzatori**;
- h) dai **delegati di zona** di cui al successivo art. 5.

I membri di cui alla lettera g) sono designati dal Consiglio Generale dell'ACI.

Alle riunioni del Consiglio Sportivo Nazionale può partecipare, con funzione consultiva, un rappresentante del Gruppo Commissari Sportivi e Tecnici.

**Art. 5** - Delegati di zona.

Il territorio italiano viene suddiviso nelle seguenti

zone:

Piemonte e Valle d'Aosta - Lombardia I (province di Milano, Como, Varese, Pavia) - Lombardia II (province di Brescia, Mantova, Cremona, Bergamo, Sondrio) - Veneto - Friuli-Venezia Giulia - Trentino-Alto Adige - Liguria - Emilia-Romagna - Toscana - Umbria - Marche - Lazio - Abruzzi - Molise - Campania - Basilicata - Calabria - Puglia - Sardegna - Sicilia.

Ogni delegato deve essere socio di uno degli Automobile Club della propria zona.

Per ognuna delle suddette zone verrà nominato un delegato.

Il delegato di una zona non può essere eletto delegato di un'altra zona.

**Art. 6** - Procedura per la nomina dei delegati di zona.

I delegati di zona sono eletti dai «licenziati CSAI» delle rispettive zone. Per licenziati CSAI si intendono tutti coloro che nelle varie categorie di sportivi sono in possesso delle licenze rilasciate dalla CSAI secondo un apposito regolamento.

I licenziati CSAI di ciascuna zona si riuniscono in assemblee su iniziativa del Presidente della CSAI che indicherà la data e il luogo della stessa.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea deve essere pubblicato su almeno 4 quotidiani sportivi a carattere



LINEA  
PININFARINA

da 40 anni  
la tradizione del nuovo

nazionale, con un preavviso minimo di 30 giorni prima della data dell'Assemblea stessa.

L'Assemblea deve aver luogo non oltre 60 gg dopo la data di scadenza della CSAI.

Per l'elezione dei delegati di zona potranno partecipare all'Assemblea con diritto di voto i licenziati che hanno conseguito la licenza almeno 90 giorni prima della data dell'Assemblea (in sede di prima applicazione del presente regolamento, il termine di cui sopra è fissato al 30 novembre 1974). Farà fede il timbro postale di invio della documentazione alla CSAI.

I licenziati CSAI — persone fisiche e giuridiche — appartenenti a differenti categorie non possono disporre di più di un voto.

Nessun licenziato CSAI può avere più di una delega. La delega deve essere data per iscritto ed accompagnata dalla licenza.

L'Assemblea è regolarmente costituita qualunque sia il numero dei membri presenti. Risulterà eletto dall'Assemblea di zona colui che avrà raggiunto la maggioranza assoluta dei votanti.

Se detta maggioranza non verrà raggiunta al primo scrutinio, si procederà ad un ballottaggio tra i primi due candidati; in caso di parità al primo e/o secondo posto della graduatoria del primo scrutinio, verranno ammessi al ballottaggio tutti i candidati a pari merito; sarà eletto colui che riporterà la maggioranza dei voti validi.

In caso di ulteriore parità si procederà ad un nuovo ballottaggio tra i pari merito.

**Art. 7 - Spetta al Consiglio Sportivo Nazionale:**  
— eleggere i tre delegati di zona nel Comitato Esecutivo, tra i delegati di zona;  
— deliberare circa l'indirizzo e lo svolgimento dell'attività sportiva nazionale;  
— esprimere pareri e formulare indirizzi in merito all'attività sportiva internazionale;  
— pronunciarsi sulle iniziative atte a promuovere e ad incrementare l'attività sportiva;  
— deliberare su ogni altro argomento non espressamente demandato alla competenza del Comitato Esecutivo o del Presidente che comunque sia stato sottoposto al suo esame.

#### COMITATO ESECUTIVO

**Art. 8 - Il Consiglio Sportivo Nazionale nomina nel suo seno un comitato esecutivo che è composto:**

- dal Presidente della CSAI;
- dal rappresentante dell'ANFIA;
- dal rappresentante dell'ANCAI;
- dal rappresentante della FISA;
- dal rappresentante dell'AICA;
- dal rappresentante della FIK;
- da tre delegati di zona;
- da due rappresentanti degli Automobile Club organizzatori.

Il Presidente del Comitato Esecutivo è il Presidente della CSAI.

I membri di cui alla lettera h) sono designati dal Comitato Esecutivo dell'ACI fra i membri del C.S.N. di cui alla lettera g) dell'art. 4.

**Art. 9 - Spetta al Comitato Esecutivo:**  
— convocare il Consiglio Sportivo Nazionale;  
— approvare il preventivo o il consuntivo del conto di funzionamento della CSAI;  
— deliberare sulle aggiunte e modifiche al Regolamento Nazionale e relativi annessi e predisporre le proposte di modifiche e aggiunte al Codice Sportivo Internazionale, da presentare alla FIA;  
— approvare il Calendario Sportivo Nazionale e vagliare le richieste di iscrizione a Calendario Internazionale;  
— stabilire l'elenco delle prove valide per i Campionati Nazionali, Trofei o Coppe CSAI, nonché proclamare i campioni ed i vincitori;  
— designare le prove per le quali richiedere la validità per i Campionati FIA;  
— approvare all'inizio di ciascun anno, la lista degli Ufficiali di gara;  
— rilasciare le licenze nazionali per piste ed autodromi e proporre alla FIA il rilascio di quelle internazionali;  
— omologare i risultati delle manifestazioni sportive;  
— infliggere penalità;  
— convocare il Congresso Nazionale dello Sport Automobilistico;  
— esercitare tutti quei compiti che possono essere stati delegati dal Consiglio Sportivo Nazionale.

Per l'espletamento di funzioni operative il Comitato esecutivo può istituire Sottocommissioni o Gruppi di Lavoro e di Studio, nominandone i Componenti su proposta del Presidente della CSAI.

#### PRESIDENTE

**Art. 10 - Il Presidente, nominato dal Presidente dell'ACI sentito il Comitato Esecutivo dell'ACI, ha la legale rappresentanza della CSAI; in caso di assenza o di impedimento è rappresentato dal membro del Comitato Esecutivo da lui designato o, in mancanza, da quello più anziano. Egli dirige e coordina l'attività del Consiglio Sportivo Nazionale, del Comitato Esecutivo, delle Sottocommissioni e/o dei gruppi di lavoro e di studio.**

Il Presidente provvede altresì:  
— a rappresentare la CSAI presso gli Organi dell'ACI, presso la Commissione Internazionale della FIA ed in tutte le manifestazioni sportive nazionali ed internazionali;  
— a convocare il Comitato Esecutivo;

— a sottoporre al Comitato Esecutivo il preventivo di spesa dei fondi che l'ACI stanziava annualmente a favore della CSAI per assicurarne il funzionamento;

— ad amministrare i fondi stanziati dall'ACI ed ad autorizzare le spese necessarie per il funzionamento della CSAI in ordine ai compiti di cui all'art. 2;

— a rilasciare i permessi di organizzazione delle manifestazioni sportive e dei tentativi di record;

— a esaminare, modificare ed approvare i regolamenti particolari delle manifestazioni;

— a esercitare in conformità delle norme sportive internazionali e nazionali il controllo sullo svolgimento delle manifestazioni e sulla piena applicazione del Regolamento Sportivo Nazionale, del Codice Sportivo Internazionale e dei relativi annessi;

— a rilasciare le licenze sportive previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e dalle N.S.;

— a omologare i record nazionali, rilasciare i certificati relativi e proporre alla FIA l'omologazione dei record internazionali;

— a designare gli Ufficiali per i tentativi di record;

— a predisporre la lista degli Ufficiali di gara;

— a dirimere le vertenze sull'applicazione del Regolamento che abbiano dato luogo a formale reclamo.

**Art. 11 - Il Presidente, il Comitato Esecutivo, il Consiglio Sportivo Nazionale durano in carica tre anni e sono rinnovati entro tre mesi dalla loro scadenza. I membri della CSAI possono essere rieletti o confermati. Verificandosi vacanza fra i componenti del Consiglio Sportivo Nazionale o del Comitato Esecutivo, si provvede alla sostituzione mediante una nuova designazione, se trattasi di componenti designati, od attraverso il subentro, nell'ordine dei non eletti, se trattasi di componenti elettivi.**

**Art. 12 - Incompatibilità.**

La carica di Presidente CSAI è incompatibile con le cariche o professioni di:

a) membri del Consiglio Direttivo degli Automobile Club Provinciali;

## I TESSERATI attuali di tutti gli sport

Queste le forze sportive organizzate (per ogni Federazione del CONI) nella loro struttura e quantità attuale:

Federazioni	N. tesserati	di cui nei centri giovan.
PESCA SPORTIVA	476.486	(30.390)
CALCIO	352.210	(146.118)
SPORT INVERNALI	137.031	—
PALLACANESTRO	80.592	(23.945)
PALLAVOLO	69.338	(506)
ATLETICA PESANTE	41.876	—
ATLETICA LEGGERA	40.866	(2.518)
BOCCE	27.504	—
TENNIS	25.418	(753)
CICLISMO	23.854	(3.298)
VELA	22.459	(3.494)
NUOTO	21.091	(2.618)
BASEBALL	18.768	—
TIRO A SEGNO	15.939	—
GINNASTICA	15.010	(1.557)
TIRO A VOLO	14.909	—
HOCKEY e PATTINAGGIO	14.417	(1.633)
KARATE'	9.363	—
GOLF	8.096	—
AUTOMOBILISMO (al 31-12-73)	7.850	—
CANOTTAGGIO	7.556	(173)
MOTOCICLISMO	7.365	—
TENNIS TAVOLO	6.788	—
SCHERMA	6.573	(412)
PUGILATO	6.252	—
SPORT EQUESTRI	6.052	(3.219)
RUGBY	5.394	—

NOTA: sono riportate le Federazioni che contano almeno 5.000 tesserati. Fra parentesi sono indicati i tesserati dei centri giovanili.

Come si nota dall'elenco, l'automobilismo non è certamente fra gli sport con maggior numero di tesserati. La situazione, però, dovrebbe migliorare nettamente quando, in coincidenza con l'entrata in vigore del nuovo regolamento della CSAI, verranno ad avere una licenza molte altre figure del nostro sport, come organizzatori, scuderie, commissari di gara e di percorso.

In questa maniera, si prevede che il numero delle licenze — che per ora compendia solo i corridori veri e propri — aumenterà fino a raddoppiare. Questo, se da un lato può essere considerato una « gonfiatura » artificiosa (ma in tutte le altre federazioni è già così), porterà ad un prevedibile « scatto » di importanza del nostro sport nei confronti del CONI, in vista soprattutto dell'erogazione di una fetta più consistente di contributi in denaro.

b) membri delle Commissioni Sportive degli AA.CC.;

c) Direttori e Funzionari degli AA.CC.;

d) costruttori di automobili e loro parti e di coloro che comunque sono interessati nel commercio e nell'industria degli autoveicoli e loro parti;

e) Dirigenti di Associazioni sportive automobilistiche.

Il Presidente ed i Componenti del Consiglio Sportivo Nazionale e del Comitato Esecutivo non debbono svolgere attività in contrasto con i compiti della CSAI.

**Art. 13 - Convocazioni - Deliberazioni - Maggioranze.**

Il Consiglio Sportivo Nazionale della CSAI ed il Comitato Esecutivo sono convocati su iniziativa del Presidente della CSAI, almeno una volta l'anno il primo e quattro volte l'anno il secondo.

Debbono essere convocati, inoltre, tutte le volte che almeno un terzo dei componenti ne faccia richiesta.

Le convocazioni sono fatte a mezzo lettera raccomandata da inviarsi almeno 8 giorni prima della data fissata per la riunione.

In caso di urgenza il termine può essere ridotto a tre giorni, purché la convocazione sia effettuata a mezzo telegramma.

Il Consiglio Sportivo Nazionale ed il Comitato Esecutivo si riuniscono nella località stabilita dal Presidente della CSAI.

Per la validità delle loro sedute è necessaria la presenza di oltre la metà dei componenti.

I Componenti del Consiglio Sportivo Nazionale e del Comitato Esecutivo, designati o eletti, non possono essere rappresentati o farsi rappresentare in caso di assenza.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza e, in caso di parità, prevale il voto del Presidente.

**Art. 14 - Il Presidente dell'ACI può per gravi motivi sciogliere gli organismi della CSAI e nominare un Commissario straordinario il quale assume i poteri spettanti agli organi stessi ed entro sei mesi provvede alla ricostituzione dell'amministrazione ordinaria.**

La gestione commissariale può essere prorogata per non più di sei mesi.

**Art. 15 - Il Segretario della CSAI è nominato dal Presidente dell'ACI a norma dell'art. 5 del Regolamento Generale delle Commissioni dell'Ente.**

Il Segretario coadiuva il Presidente nell'esplicazione delle sue attribuzioni e dà esecuzione alle deliberazioni adottate dal Presidente o dalla Commissione; egli partecipa, senza voto, a tutte le sedute del Consiglio Sportivo Nazionale e del Comitato Esecutivo, esercitandovi le funzioni di Segretario. Per l'esercizio delle sue funzioni il Segretario potrà essere affiancato da persone dotate di particolare esperienza tecnica sportiva, designate dal Presidente della Commissione.

**Art. 16 - La Segreteria ha sede a Roma e mantiene un ufficio permanente distaccato a Milano.**

**Art. 17 - L'ACI stanziava annualmente un fondo per assicurare il funzionamento della CSAI.**

Su richiesta del Presidente della CSAI, l'ACI provvederà a depositare detto fondo presso uno o più istituti di credito, designati dal Presidente della CSAI, in conti intestati « Commissione Sportiva Automobilistica Italiana ».

**Art. 18 - Le spese necessarie per assolvere i compiti di cui all'art. 2 dovranno essere mensilmente registrate e riepilogate in rendiconto da trasmettere per il debito controllo ai competenti uffici dell'ACI.**

**Art. 19 - La CSAI di norma, incassa per conto dell'ACI l'importo delle tasse delle licenze sportive e di organizzazione ed eventualmente contributi e proventi che possono pervenire all'Ente in dipendenza dell'attività sportiva. Le somme incassate a qualsiasi titolo debbono essere versate nei conti intestati alla « Commissione Sportiva Automobilistica Italiana » e riportate in rendiconto.**

**Art. 20 - Il rimborso delle spese di trasferta e la diaria dei membri del Consiglio Sportivo Nazionale e del Comitato Esecutivo sono a carico della CSAI. Il rimborso delle spese di trasferta e la diaria dei Commissari Sportivi delegati alle manifestazioni sono a carico degli Enti organizzatori. Ai membri della CSAI spetta il trattamento di missione stabilito dagli Organi Centrali dell'ACI per i membri del Consiglio Generale dell'Ente.**

**Art. 21 - Il preventivo ed il consuntivo previsti dall'art. 9 debbono essere presentati al Presidente dell'ACI, per l'esame da parte dei competenti organi dell'Ente, rispettivamente entro il 15 di ottobre ed il 28 febbraio di ciascun anno.**

**Art. 22 - Entro il 15. giorno del mese di ottobre di ciascun anno, dovrà essere rimessa al Presidente dell'ACI una relazione ad illustrazione dei lavori espletati e del programma di attività da svolgersi nell'anno successivo.**

**Art. 23 - Per tutto quanto non è espressamente contemplato nel presente Regolamento valgono le norme dello Statuto dell'Automobile Club d'Italia e del Regolamento Generale delle Commissioni dell'Ente.**

**Art. 24 - Il presente regolamento entrerà in vigore il giorno successivo a quello dell'approvazione da parte del Consiglio Generale dell'ACI.**

In sede di prima applicazione, le procedure per le elezioni dei delegati di zona e per la costituzione degli organismi della CSAI avverranno entro 60 giorni dall'approvazione del presente regolamento e saranno curate dalla CSAI in carica.

Qualche anno fa JACKIE STEWART, come ricorderete, è stato nostro collaboratore. Dal suo abitacolo-vincente ci dava « in diretta » le impressioni da grande protagonista degli episodi più importanti, « dall'interno » di questo sport inimitabile. Oggi Stewart non corre più ma è sempre rimasto legato al mondo delle corse e lo sport dell'auto col suo comune denominatore di velocità egli porta sempre con sé anche nel bagaglio di esperienza che da questo numero cerca di tradurre anche in scritti come questi che diventeranno collaborazione periodica per AUTOSPRINT, a vantaggio di tutti gli automobilisti.

Jackie  
Stewart



# La falsa sicurezza

La recente crisi energetica, almeno nei paesi nei quali essa ha reso necessario imporre dei limiti di velocità (o renderli più severi) per ottenerne un risparmio di carburante, ha dimostrato quel che gli esperti della sicurezza andavano predicando da anni: la minore velocità può ridurre gli incidenti mortali, il numero dei feriti ed i danni alla proprietà su strade ed autostrade.

Ma non ci si illuda: la minore velocità non è affatto di per sé una garanzia assoluta di sicurezza al volante. La scarsità e l'alto costo del carburante ed il conseguente bisogno di economizzarlo stanno d'altra parte alterando determina-

Le velocità ridotte possono inoltre generare un falso senso di sicurezza in chi guida riducendone la prontezza di riflessi. Di nuovo con conseguente maggiore probabilità di errori di guida.

Nel corso di recenti studi relativi al mercato dei pneumatici per l'anno in corso, la Goodyear Tire & Rubber Company ha potuto accertare l'esistenza di determinate situazioni nelle quali la scarsità di carburante più che portare ad una diminuzione degli incidenti mortali e non mortali può invece portare ad un aumento degli stessi.

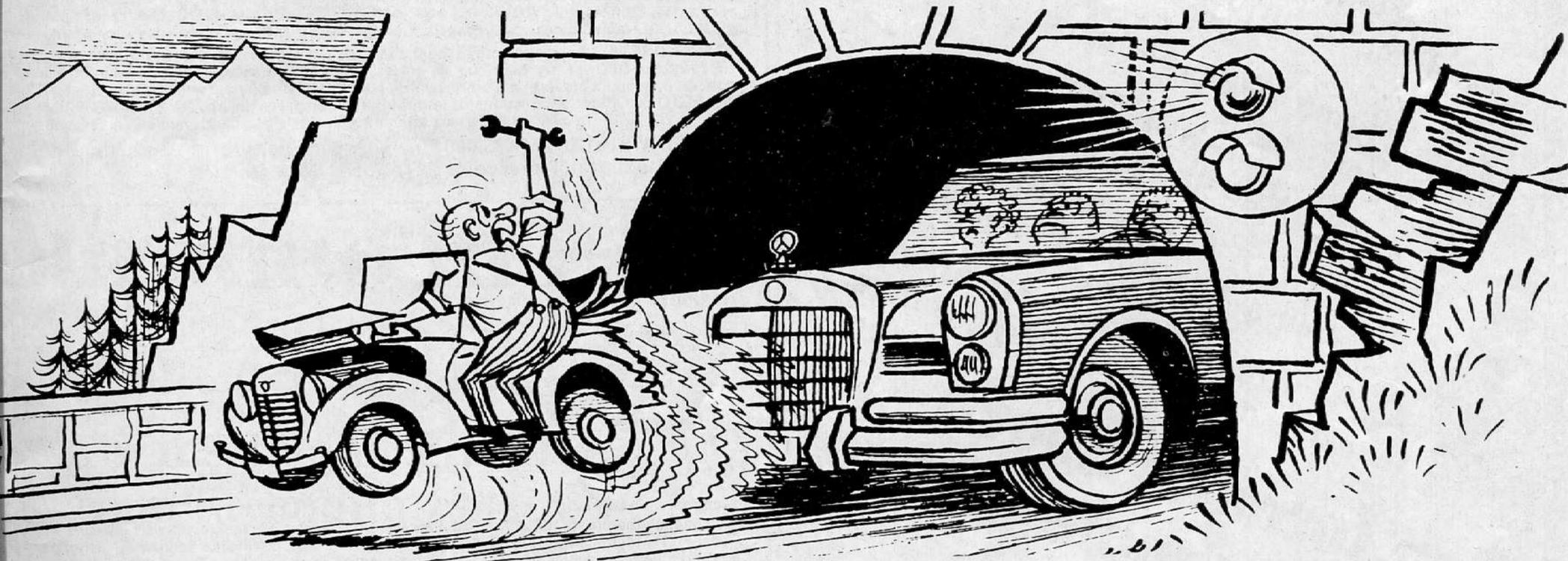
Là dove ad esempio si ricorre all'uso dei « car-pools », cioè una macchina a tur-

feriti invece di uno potranno essere quattro o cinque.

## Il rischio delle « piccole »

La Goodyear elenca altri problemi ancora:

- Il maggior uso di motocicli, motorette e biciclette rappresenta un aumentato pericolo per tutti.
- La rinnovata tendenza ad adottare automobili di piccola cilindrata e la conseguente loro maggiore presenza nel traffico rappresentano un ulteriore rischio per l'uomo e la proprietà.



te abitudini di guida il che può dare origine a nuove situazioni di pericolo per gli automobilisti poco accorti.

## Meno veloci, più pericoli

Le velocità ridotte comportano esse stesse determinati pericoli di cui forse non tutti si sono resi conto. Più bassa è la velocità, più a lungo — tanto per cominciare — si sta per strada. E più tempo si sta per strada più a lungo si rimane esposti alla possibilità di incidenti. L'eccessiva lentezza può inoltre rendere l'automobilista impaziente e nervoso con il risultato che, anche a minor velocità, egli si trovi ad affrontare maggiori rischi che non a velocità maggiori.

no fra tanti automobilisti che si devono recare tutti allo stesso posto, è chiaro che si debbano adottare nuove abitudini di guida: più persone in una sola macchina significa più rumore, più conversazione, più distrazione. L'automobilista che prima era abituato a guidare da solo, ora dovrà imparare a concentrarsi malgrado le distrazioni provenienti dall'abitacolo.

Le « car-pools » significano inoltre più carico sulle sospensioni e più lunghi spazi di arresto. Vale a dire l'automobilista che guida in tali condizioni non riuscirà più a destreggiarsi nel traffico con la scioltezza di prima né, come accennato sopra, arrestarsi o rallentare altrettanto prontamente. Se poi la macchina a pieno carico incappa in un incidente, i probabili

L'Istituto delle Assicurazioni per la Sicurezza Stradale degli Stati Uniti informa che nel 1973 l'indice degli incidenti per le piccole cilindrate è stato di 11,5 denunce di incidente e conseguenti richieste di indennizzo su 100, quello delle medie cilindrate è stato di meno di 10 denunce e quello delle cilindrate maggiori di 8,5 denunce su 100.

La scarsità e l'alto costo della benzina possono promuovere maggiore sicurezza sulle strade. Soltanto però se gli automobilisti sapranno conservare lo stesso impegno al volante e la stessa prontezza di riflessi che avevano quando c'era benzina a volontà ed a basso costo e non dovevano rispettare limiti di velocità.

Jackie Stewart

15/25 JANVIER  
1975

# TRENI speciali al «MONTE»

**MONTECARLO** - Cancellato lo scorso inverno per le note traversie petrolifere (al computer di «Autosprint» aveva vinto Andruet con la Stratos!) ritorna puntuale il più noto rally invernale, giunto quest'anno alla sua 43. edizione: il Rally di Montecarlo si svolgerà come al solito nel mese di gennaio, e più precisamente dal 15 al 25 DEL MESE. La prova, composta come sempre di una fase di avvicinamento e di un percorso comune, è anche quest'anno iscritta al Campionato Mondiale Rallies e attraverserà ben 18 paesi europei più alcune zone dell'Africa settentrionale. Le capitali di partenza saranno quest'anno 5: Agadir, Atene, Montecarlo, Stoccolma e Varsavia (essendo stata soppressa la partenza da Aberdeen per difficoltà insorte nel programmare alcuni tratti di attraversamenti della Gran Bretagna). Le partenze avverranno il 15 di gennaio: gli itinerari saranno i seguenti:

**AGADIR** - Marrakech, Ifrane, Tangeri, Siviglia, Lisbona, Salamanca, Burgos, Pamplona, Huesca, Andorre, Gap (3831 km).

**ATENE** - Delphi, Larissa, Tessalonica, Edirne, Sofia, Nis, Belgrado, Maribor, Cortina d'Ampezzo, Brescia, Pinerolo, Gap (3695 km).

**MONTECARLO** - Cuneo, Voghera, la Spezia, Cecina, Roma, Benevento, l'Aquila, Arezzo, S. Marino, Rijeka, Maribor, Cortina d'Ampezzo, Brescia, Pinerolo, Gap (3848 km).

**STOCCOLMA** - Bolinas, Osterson, Sveg, Torsby, Bengtsfors, Göteborg, Holstebro, Tonder, Hannover, Francoforte, Monaco, Innsbruck, Brescia, Pinerolo, Gap (4004 km).

**VARSAVIA** - Bialistok, Gdansk, Szozenic, Gorzow, Wroclaw, Zakopane, Kosice, Budapest, Zeltweg, Cortina d'Ampezzo, Brescia, Pinerolo, Gap (3681 km).

Il giorno 18 gennaio, sabato, tutti i concorrenti arriveranno a Gap e partiranno per una prova di selezione (circa 564 km) che comprenderà anche alcune speciali, due delle quali in territorio italiano.

A **MONTECARLO** i concorrenti giungeranno **DOMENICA 19** a partire dalle 10: dopo una giornata di parco chiuso ripartiranno per il percorso lunedì 20 alle ore 22. Il **PERCORSO COMUNE** si snoderà anche quest'anno sull'asse **Monaco-Vals les Bains-Digne-Monaco**, di circa 1560 km, per poi ritornare al Principato **MERCLEDI' 22** a partire dalle 10,30. **GIOVEDI' 23**, durante la notte, si svolgeranno le ultime speciali della prova complementare **MONACO-MONACO**, circa 780 km, con le famose tappe del Moulinet, del col de Turini che certamente decideranno quella che sarà la classifica finale. L'arrivo è previsto nel pomeriggio di **VENERDI'**, con pubblicazione delle **CLASSIFICHE VERSO LE ORE 18**: sabato sera si concluderanno i festeggiamenti con la cena di Gala al Montecarlo Sporting Club.

#### ● INTERESSA I PILOTI

**veicoli ammessi** - Vetture gruppo 1 (classi 1300, 2000, oltre 2000); vetture gruppo 2 (classi 1300, 2000, oltre 2000); vetture gruppo 3 (classe 1600, oltre 1600); vetture gruppo 4 (classe 1600, oltre 1600).

**Iscrizioni-termine improrogabile:** 16 dicembre; **tassa d'iscrizione:** 4000 franchi se il concorrente è anche pilota, altrimenti 5000 (che verranno ridotti a 3000 e 4000 per le domande giunte prima del 2 dicembre).

**Raccomandazioni importanti** - gli organizzatori consigliano di portare per tutta la durata del rally una piastrina in posizione facilmente visibile con gruppo sanguigno e fattore RH; dotare la vettura di cinture di sicurezza per entrambi i membri dell'equipaggio, dal momento che in Francia l'uso è obbligatorio.

#### ● INTERESSA GLI SPETTATORI

Notizie radio a partire dal 15 gennaio comunicati sul rally saranno diffusi da Radio Montecarlo (per gli italiani della riviera ricordiamo che l'emittente lavora sulla lunghezza d'onda dei 205 mt O.M.).

Treni speciali saranno organizzati dalle Ferrovie Francesi, specie sulle reti di Francia: per informazioni rivolgersi al Service de Tourisme, boulevard del Moulins tel. 308701/308704 di Montecarlo.

# Vediamoci stasera



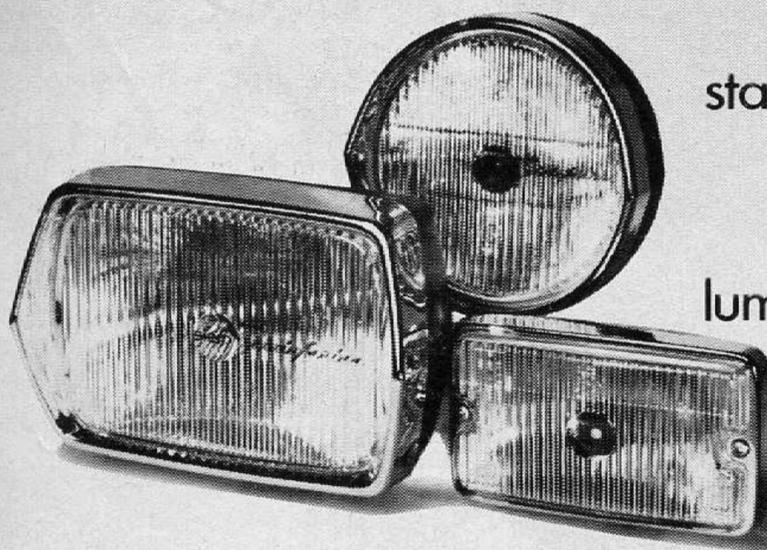
Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".

Lo sai, è importante vederci.

Il nostro cammino è più

luminoso con



**siem**

**Fari-Fanali-Fendinebbia**

Adottati dalle più importanti Case Automobilistiche  
Concessionaria esclusiva prodotti **stars** e **CAVIS**

L'alloro  
consolazione  
iridato

Non si è accontentata di vincere solo il mondiale Marche rally la squadra torinese in **CORSICA** (grazie a Jean Claude **ANDRUET** che ha voluto il suo "terno")

# LANCIA doppio bis



Prima della partenza, a Bastia, Cesare Fiorio a colloquio con Andruet, che a metà gara avrà via libera per fare la sua magnifica gara d'attacco



Al Tour de Corse è venuto anche l'ing. Sguazzini a salutare l'addio di Andruet e di « Biche » Petit alla squadra Lancia, per la quale tornerà a guidare qualche volta. A destra, la Stratos vincente



## DALL'INVIATO

**BASTIA** - Lancia vittoriosa per la seconda volta nel Tour de Corse, dopo la prodezza che nel 1967 aveva fatto scrivere che, alla epoca delle Renault forse stava succedendo a quella delle Lancia. Lancia vittoriosa anche se alla vigilia la logica ed i piani avevano previsto la rinuncia al successo parziale per puntare a quello più consistente del titolo mondiale.

Seconda vittoria della Lancia e terza di Andruet, che così eguaglia il primato assoluto di vittorie in quella gara formidabile, stabilito da Pierre Orsini detto Pierrot, notaio di Ajaccio che la gente diceva forte

su queste strade soltanto.

Questa vittoria, quindi, è tripla. Nel Tour, nel Campionato Mondiale e personalmente per il pilota nel primato assoluto. Una grande giornata, per la Lancia, soprattutto dal come tutto questo è stato ottenuto. Pareva, questa edizione del Tour de Corse, la ripetizione della gara che a Watkins Glen ha concluso il Campionato Mondiale dei piloti. Da una parte stavano due contendenti che la logica voleva sacrificassero le ambizioni temporanee a quelle stagionali. La Lancia che aveva ottenuto in Gran Bretagna, grazie alla volontà ed alla qualità di Munari, un leggero vantaggio, non abbastanza però da essere consistente. La Fiat che era partita

a gennaio con la dichiarata ambizione di vincere il Campionato e che a metà stagione si è trovata di fronte alla impreveduta realtà della Lancia che l'aveva raggiunta.

Le due squadre italiane, sorelle o cugine che preferiate, erano quindi ai ferri corti e la Corsica doveva essere il terreno della loro battaglia definitiva. Chiaro che in funzione dello scopo potessero essere accantonate le velleità di prestazioni eccezionali, magari a vantaggio di qualcun altro. Proprio come a Watkins Glen e con la Renault a fare da « Reutemann » della situazione, per possibilità di affermazione legate anche alle qualità indiscutibili che le sue macchine hanno sempre avuto su queste strade.

Tutto stava nel vedere se fosse la Lancia o la Fiat a fare da « Fittipaldi ». Per la Lancia c'era il vantaggio, in Corsica, della maggiore esperienza e della qualità collaudata degli uomini che su queste strade erano già venuti. Quindi si poteva pensare che fosse la Lancia ad essere il « Fittipaldi », anche senza far ricorso alla somiglianza di colori dati dal comune denominatore Marlboro. Così è stato, ma lo svolgimento della corsa, che è stato appassionante, non ha rispecchiato quello di Watkins Glen, poiché la Lancia non si è accontentata di

Franco Lini

CONTINUAZIONE DA PAG. 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

fare il suo gioco tranquillamente, senza preoccuparsi del risultato, ma è andata in attacco e con spavalderia ha anche ottenuto il successo. Tanto di cappello, quindi, alle squadre di Cesare Fiorio e Daniele Audetto e Michelino Parkes, che è stata proprio la più forte, vincendo una battaglia memorabile.

E' stata una corsa appassionante, per le premesse che avevano portato nell'isola tante macchine e tanti piloti validissimi, e per lo svolgimento che ci ha tenuti tutti in suspense fino in fondo. Movimentatissima fin dalle prime battute, per una serie di disavventure toccate a molti dei più in vista, questo Tour de Corse ha avuto il suo punto crucia-

esistevano.

Alla Lancia, prima di questo, avevano dovuto subire il grosso colpo della scomparsa di Sandro Munari che fin dai primi chilometri era fuori gioco per la rottura di una valvola del motore Dino quattro valvole. Restavano Ballestrieri, che era l'uomo incaricato della funzione di copertura, quello che doveva semplicemente controllare le Fiat, e restava Andruet che anche lui aveva consegne di prudenza.

Quando le Fiat, anche quelle superstiti, sono state chiaramente fuori dal gioco delle prime posizioni, alla Lancia hanno avuto il coraggio di attaccare. Coraggio che è continuato anche nella fase finale, quando Ballestrieri si è fermato ed a difendere la Lancia c'era soltanto Andruet. A questo punto però la Fiat

tempo è diventato bello e poi bellissimo. E forse anche questo ha contribuito a rendere più dura la gara.

Subito dalla prima prova sono scomparsi molti dei migliori. Dapprima Serpaggi, un corso che varrebbe emulare Orsini e che l'anno scorso finendo terzo aveva ottenuto la popolarità che cercava. E' uscito di strada ed ha distrutto la macchina. Poi è stata la volta di Giorgio Pianta, ad urtare ed a mettere la sua macchina di traverso sulla strada. L'ostacolo che la Fiat rappresentava ha fatto uscire di strada od accumulare tanto ritardo a molta gente. Tra questi Manzagol, altro corso di valore (e lo dimostrerà poi finendo al quarto posto dopo una rimonta eccezionale), Pregliasco ed altri. Per Manzagol ci sarà poi un

lungo e quando riesce a tornare in gara è ormai passato troppo tempo e poi la sua macchina è rimasta senza luce e deve andar piano. E Darniche anche lui è ritardato.

Soltanto Alen limita i danni, solo che per recuperare compie sgropate veloci nelle strade comuni, ed i gendarmi lo rilevano. Sarà « beccato » tre volte dal radar, e sarà squalificato. La Fiat è quindi decimata, anche perché Darniche finisce col ritirarsi anche lui con la trasmissione rotta.

All'Alpine c'è solo Nicolas che va forte e senza gli ammortizzatori efficienti e con problemi ai freni, troppo duri; infine alla Lancia, quando tutto pareva sorridere, arriva la botta del ritiro di Ballestrieri nella parte iniziale della seconda tappa. Finisce benissimo, per noi, perché

# Il clamoroso errore di gomme



A sinistra, parte dalla pedana di Bastia la Fiat Abarth 124 Rally di Bernard Darniche, al suo debutto con la marca italiana. Qui sopra, Gianfranco Silecchia, d.s. Fiat, nel suo quartier generale. Le valutazioni dei pneumatici giocheranno un brutto scherzo alle Fiat, vedi la vettura di Bacchelli, uscito di strada compiendo il parabrezza

le nella prima metà, sotto forma di un errore di valutazione che è stato compiuto dagli uomini della Fiat e che ha avuto effetti determinanti.

Se a Watkins Glen, a favore di Fittipaldi, ci sono stati gli ammortizzatori delle Ferrari, qui a favore della Lancia-Fittipaldi ci sono state le gomme della Fiat. Intendiamoci: è probabile che anche senza il grosso errore della Fiat le Lancia avrebbero potuto imporsi. Quindi quel che è accaduto nella ascesa del Colle di Vergio innervato non avrebbe pregiudicato una superiorità che era evidente. Tuttavia è chiaro che ha semplificato le cose, annullando uno dei contendenti al titolo e limitando il confronto per la corsa a due squadre.

E' stato un errore di certo, non sappiamo perché e da chi commesso, quello che ha fatto partire le Fiat, per la prova del Colle di Vergio, con le gomme buone per l'asfalto asciutto. La pena che hanno dovuto sopportare i suoi piloti per riuscire a portarsi in cima, e non tutti hanno potuto farlo senza danni, è stata anche demoralizzante per il resto della corsa. Sul Vergio, quindi, la Fiat ha giocato definitivamente le sue possibilità di affermazione, che se pur erano ridotte

era troppo indietro per poter essere pericolosa ai fini del Campionato e così Fiorio ha semplicemente cessato di raccomandare ad Andruet la prudenza, il che significava liberarlo completamente e quindi scatenarlo. Andruet si è scatenato e prova per prova ha colmato il distacco che nella prima fase della corsa lo separava da Nicolas, il migliore delle Alpine Renault. E' stata, quindi, anche una bella dimostrazione di tattica, quella che ha portato alla vittoria clamorosa, grande.

La gara di quest'anno era diversa da quelle precedenti. Il percorso leggermente accorciato ma soprattutto la diminuzione delle prove speciali, potevano fare pensare che sarebbe stata una gara più facile del solito. E' stato il contrario, perché a contrapporsi alla diminuzione delle prove speciali è venuta l'aumentata media generale, talché in sostanza tutto il percorso è stato una « prova speciale ». Nei giorni precedenti c'era stato anche il tempo a minacciare, con le raffiche di vento capaci di coricare i grossi camion del porto di Bastia e con la neve che cadeva sulle cime di questa che è in pratica un'immensa montagna che sorge dal mare. Si temevano condizioni simili a quelle degli anni terribili, ma invece il

reclamo, in quanto sembra che, dopo essere passato, abbia rimesso la Fiat di proposito in mezzo alla strada! Pregliasco riportava anche delle contusioni abbastanza serie, mentre gli altri erano tutti indenni. Infine Henry, uomo dell'Alpine, completava i disastri della prima tappa coinvolgendo la Alfa Romeo di Balot Lena che così non aveva nessuna possibilità di dimostrare cosa poteva fare.

Contemporaneamente c'era la disavventura di Munari, e vedete che il conto della gente importante eliminata è alto.

Calma la parte successiva, con soltanto una disavventura per Beguin (Alfa Romeo) che resta senza benzina e che viene quindi penalizzato dopo che anche lui aveva avuto del ritardo nel « bailamme » della prima prova.

Infine il Colle di Vergio. Le Fiat sono calzate male e anziché l'asciutto trovano neve e ghiaccio. Bacchelli esce di strada e danneggia la macchina seriamente. I meccanici riusciranno poi a farlo ripartire ma aveva subito tanto ritardo anche lui. Rimonterà, e per la Fiat è una consolazione perché è stata la conferma delle qualità di questo giovane che sta diventando fortissimo. Pinto esce di strada e vi rimane a

Andruet scatenato rimonta e la fa da padrone.

E' stata una grande giornata, per la Lancia e per lo sport italiano. Anche perché a fare da comprimaria, modestamente perché senza ambizioni immediate, era venuta in Corsica anche l'Alfa Romeo, con la sua squadra di meccanici ideali e con le due Alfetta che in poco tempo hanno saputo salire in alto. Una esperienza utilissima, da mettere nel conto di una preparazione su future imprese che siamo certi non mancheranno perché la qualità dell'Alfetta sono grandi e adesso che stanno arrivando le GT a sostituire la Berlina, ecco che le prospettive diventano eccellenti per la marca milanese.

L'Alfa Romeo non ha ottenuto grandi risultati e nessuno se lo aspettava, ma è andata forte, quando non sono intervenuti i fattori negativi, quelli che si producono appunto nelle fasi sperimentali.

Vi diremo più avanti, quando avremo modo di meglio descriverci tutto quello che è accaduto qui senza le remore cui ci obbligano adesso gli scioperi delle comunicazioni in Francia, quello che il Tour de Corse è stato.

# 7 volte ANDRUET (su quattordici)

(DAF 66) 34'19"; 20. «Bagheera»-Pedinielli (NSU) 34'35".

4. prova: COTI CHIAVARI-STILICIONE (21,100 km.)

1. Manzagol 12'18"; 2. Nicolas 12'19"; 3. Andruet 12'21"; 4. Therier 12'38"; 5. Larrousse 12'39"; 6. Darniche 12'41"; 7. Ballestrieri 13"; 8. Alen 13'14"; 9. Clarr 13'17"; 10. Soriano 13'23"; 11. Mercier 13'25"; 12. Bacchelli 13'26"; 13. Vincent-Bonnet (Alfa GTV) 13'37"; 14. Piot 13'38"; 15. Barailler 13'38"; 16. Frequelin 14'05"; 17. Moreau 14'29"; 18. Lagniez-Raffestin (Opel Commodore GSE) 14'32"; 19. Picone-Davini (NSU) 14'39"; 20. Casanova-Andreani (Opel Ascona) 14'41".

5. prova: PORTO VECCHIO-ZONZA (37,800 km.)

1. Clarr 26'36"; 2. Nicolas 27'59"; 3. Andruet 29'06"; 4. Darniche 28'44"; 5. Manzagol 28'51"; 6. Larrousse 29'02"; 7. Therier 29'14"; 8. Bacchelli 30'25"; 9. Piot

Larrousse 10'41"; 6. Manzagol 10'48"; 7. Beguin 11'07"; 9. Alen 11'11"; 10. Piot 11'14"; 11. Clarr 11'14"; 12. Barailler 11'27"; 13. Mouton 11'30"; 14. Farrucci 11'34"; 15. Soriano 11'4"; 16. Moreau 11'47"; 17. Collomb 11'56"; 18. Rossi 12'01"; 19. Moreau J.P.-Dreyer (Simca Rallye 2) 12'05"; 20. Lyons 12'10".

9. prova: PALNECA-GHISONI (34,600 km.)

1. Andruet 28'54"; 2. Nicolas 29'35"; 3. Darniche 30'05"; 4. Bacchelli 30'35"; 5. Alen 31'29"; 6. Larrousse 31'45"; 7. Beguin 32'34"; 8. Clarr 32'36"; 9. Manzagol 32'47"; 10. Piot 33'54"; 11. Moreau 34'01"; 12. Barailler 34'07"; 13. Farrucci 34'31"; 14. Corio-Corio (Fiat Abarth 124) 34'38"; 15. Therier 34'58"; 16. Collombs 35'01"; 17. Soriano 35'43"; 18. Bour-Fine (Alpine 1600S) 36'20"; 19. «Merou»-Frapaolo (Simca Rallye 2) 36'24"; 20. Lyons 36'28".

10. prova: Kamiesh-Zonza (38,200 km.)

1. Nicolas 29'49"; 2. Andruet 30'10"; 3.

Manzagol 13'33"; 4. Therier 13'37"; 5. Larrousse 13'44"; 6. Bacchelli 13'50"; 7. Moreau 14'25"; 8. Piot 14'29"; 9. Alen 14'30"; 10. Clarr 14'32"; 11. Soriano 14'36"; 12. Simonetti 15'06"; 13. Frequelin 15'09"; 14. Mouton 15'09"; 15. Collomb 15'17"; 16. Barailler 15'28"; 17. Fabregues-Ivars (Simca Rallye 2) 15'37"; 18. Farrucci 15'55"; 19. Moreau J.P. 15'56"; 20. Lyons 15'58".

14. prova: GHISONI-MURACCIOLE (24,800 km.)

1. Andruet 20'15"; 2. Nicolas 20'23"; 3. Bacchelli 20'56"; 4. Piot 21'02"; 5. Manzagol 21'14"; 6. Therier 21'15"; 7. Soriano 21'28"; 8. Moreau 21'49"; 9. Clarr 21'50"; 10. Alen 22'01"; 11. Mouton P.L. 22'11"; 12. Frequelin 22'17"; 13. Larrousse 22'31"; 14. Simonetti 22'35"; 15. Collomb 23'10"; 16. Moreau J.P. 24"; 17. Laurent 25"; 18. Bour-Fine (Alpine 1600) 25'15"; 19. «Bagheera» 25'24"; 20. Chianea-Chianea (Opel Ascona) 25'53".

# non ha cambiato la sorte FIAT



Ecco in azione Darniche, con il solito coéquipier Mahe, al volante della Fiat 1800. Il suo non è stato un debutto felicissimo, poiché si è ritirato

nucci (Lancia Stratos) 19'23"; 12. Alen-Kiwimaki (Fiat Abarth 124) 19'31"; 13. Piot-Jaubert (Renault R17) 19'31"; 14. Laloge-Dupont (Alpine 1800S) 19'34"; 15. Mercier-Doat (Alpine 1800S) 19'38"; 16. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth 124) 19'40"; 17. Farjon-Emmanueli (Alpine 1800) 19'44"; 18. Moreau P.L. Baron (Alpine 1800) 19'52"; 19. De Libran-Du Roure (Alpine 1800) 20"; 20. Frequelin-Thimonier (Alfetta) 20'.

30'11"; 10. Ballestrieri 30'54"; 11. Mercier 32'01"; 12. Frequelin 32'25"; 13. Beguin 33'02"; 14. Lagniez 34'11"; 15. Mouton-Arrii (Alpine 1600 S) 34'25"; 16. Bondrille-Mari (Alfa GTV) 34'46"; 17. Rossi-Cianelli (Opel Ascona) 34'52"; 18. Moreau 34'54"; 19. Lyons 34'59"; 20. Silvani-Bastelica (Simca Rallye 2) 35'40".

6. prova: AULLENE-MOCA CROCCHE (18,200 km.)

1. Andruet 15'43"; 2. Nicolas 15'42"; 3. Therier 16"; 4. Darniche 16'03"; 5. Larrousse 16'25"; 6. Laurent 16'27"; 7. Manzagol 16'29"; 8. Ballestrieri 16'32"; 9. Bacchelli 16'58"; 10. Alen 17'07"; 11. Clarr 17'10"; 12. Mercier 17'17"; 13. Barailler 17'36"; 14. Frequelin 17'57"; 15. Beguin 17'57"; 16. Soriano 18'15"; 17. Mouton 18'43"; 18. Lagniez 18'55"; 19. Simonetti 19'25"; 20. Guciani 19'26".

7. prova: TAVERA-BASTELICA (17,100 km.)

1. Andruet 14'05"; 2. Bacchelli 14'45"; 3. Nicolas 14'47"; 4. Ballestrieri 15'05"; 5. Therier 15'21"; 6. Larrousse 15'23"; 7. Manzagol 15'23"; 8. Alen 15'31"; 9. Piot 15'34"; 10. Beguin 15'45"; 11. Clarr 16'27"; 12. Moreau 16'42"; 13. Darniche 16'43"; 14. Mouton 16'52"; 15. Farrucci-Arrighi (Audi 80 GT) 16'53"; 16. Collomb-Sawas (Porsche 911 7) 16'59"; 17. Soriano 17'07"; 18. Simonetti 17'31"; 19. «Bagheera» 17'32"; 20. Frequelin 17'33".

8. prova: BASTELICA-CAURO (18,800 km.)

1. Andruet 9'56"; 2. Darniche 10'31"; 3. Ballestrieri 10'31"; 4. Nicolas 10'35"; 5.

Manzagol 30'21"; 4. Therier 30'22"; 5. Larrousse 30'43"; 6. Lyons 30'52"; 7. Darniche 31'59"; 8. Beguin 32'05"; 9. Piot 32'19"; 10. Clarr 32'44"; 11. Bacchelli 32'54"; 12. Moreau 33'01"; 13. Alen 33'20"; 14. Soriano 33'20"; 15. Barailler 33'36"; 16. Frequelin 34'13"; 17. Mouton 34'21"; 18. Collomb 34'42"; 19. Simonetti 34'43"; 20. Farrucci 35'17".

11. prova: AULLENE-ZICAVO (25,200 km.)

1. Andruet 19'39"; 2. Darniche 19'46"; 3. Nicolas 19'58"; 4. Bacchelli 20'26"; 5. Manzagol 20'28"; 6. Therier 20'32"; 7. Larrousse 20'41"; 8. Alen 20'56"; 9. Piot 21'05"; 10. Clarr 21'33"; 11. Moreau 21'45"; 12. Frequelin 22'11"; 13. Barailler 22'14"; 14. Mouton 22'39"; 15. Soriano 22'43"; 16. Farrucci 22'46"; 17. Simonetti 22'57"; 18. Moreau J.P.-Dreyer (Simca Rallye 2) 23'02"; 19. Lyons 23'04"; 20. Collomb 23'10".

12. prova: COZZANO-GHISONI (33,800 km.)

1. Andruet 27'04"; 2. Nicolas 27'33"; 3. Larrousse 28'22"; 4. Bacchelli 28'24"; 5. Darniche 28'51"; 6. Alen 28'54"; 7. Manzagol 29'01"; 8. Therier 29'20"; 9. Piot 29'30"; 10. Clarr 29'35"; 11. Moreau 29'51"; 12. Mouton 30'53"; 13. Frequelin 30'59"; 14. Simonetti 31"; 15. Soriano 31'16"; 16. Collomb 31'52"; 17. Moreau J.P. 32'07"; 18. Lyons 32'15"; 19. Barailler 32'26"; 20. Farrucci 32'37".

13. prova: GHISONI-MURACCIOLE (16,600 km.)

1. Nicolas 13'18"; 2. Andruet 13'22"; 3.

18. TOUR DE CORSE - Gara internazionale valida per il campionato mondiale rallies per marche - Bastia, 30 novembre - 1 dicembre 1974.

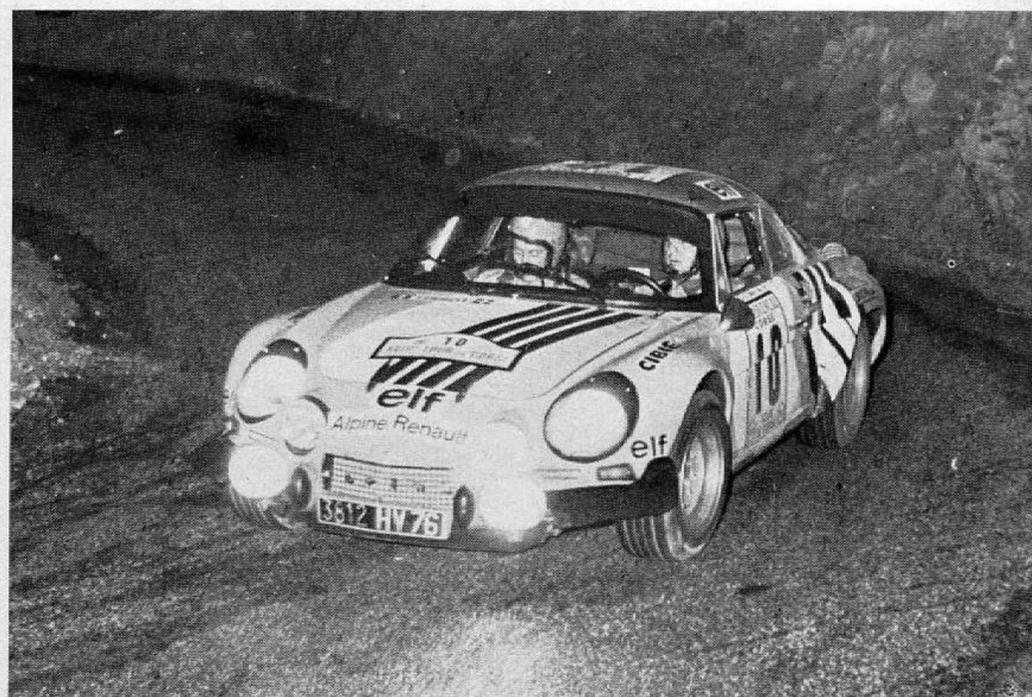
## CLASSIFICA GENERALE

1. Jean-Claude Andruet-«Biche» (Lancia Stratos) in 4.49'10"; 2. Nicolas-Laverne (Alpine 1800) 4.52'38"; 3. Therier-Vial (Alpine A-310) 5.12'09"; 4. Manzagol-Filippi (Alpine 1800) 5.14'43"; 5. Larrousse-Delferrier (Alpine A-110) 5.16'47"; 6. Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth 124) 5.26'27"; 7. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 5.33'57"; 8. Piot-Jaubert (Renault R-17) 5.37'45"; 9. Soriano-Simonetti (Alpine 1600) 6.08'38"; 10. Frequelin-Thimonier (Alfetta) 6.09'57"; 11. Moreau-Baron (Alpine 1800) 6.29'41"; 12. Mouton-Arrii (Alpine 1600) 6.30'06"; 13. Simonetti-Simonetti (Alpine 1800) 6.50'37"; 14. Collomb-Sawas (Porsche 911) 7.12'24"; 15. Bagheera-Pedinielli (NSU) 7.22'41"; 16. Laurent-Marche (Daf 66) 7.26' e 09"; 17. Moreau-Dreyer (Simca Rallye 2) 7.43'20"; 18. Paccini-Canarelli (Opel Ascona) 9.09'19"; 19. Bastid-Pieroni (NSU) 9.11' e 28"; 20. Chianea-Chianea (Opel Ascona) 9.15'01"; 21. Bour-Fine (Alpine 1600) 9.30' e 59"; 22. Putzolu-Putzolu (Simca 1000) 10.00' e 39"; 23. Galgani-Dominici (Renault Gordini 12) 10.05'01".

● L'equipaggio della Fiat, Alen-Kiwimaki è stato tolto dalla classifica per aver infranto tre volte il limite di velocità imposto. Sono stati classificati tutti gli equipaggi che hanno raggiunto Bastia, anche se fuori tempo massimo, tenendo conto delle difficoltà della gara.

# L'ALBO d'ORO del MARCHE dal '68

<b>1968</b>	<b>1969</b>	<b>1970</b>
1) Ford GB	Ford Europa	Porsche
2) Saab	Porsche	Alpine
3) Renault	BMW	Lancia
4) Porsche	Opel	Saab
5) Lancia	Alpine	Ford-Opel
<b>1971</b>	<b>1972</b>	<b>1973</b>
1) Alpine	Lancia	Alpine
2) Saab	Fiat	Fiat
3) Porsche	Porsche	Ford
4) Lancia	Ford	Volvo
5) Nissan	Saab	Saab



Jean-Pierre Nicolas, con la solita Alpine 1800 S gruppo 4, non è riuscito, dopo il suo predominio iniziale, a contrastare l'offensiva di Andruet



Sopra, la Opel Commodore GSE gruppo 1 di Barailler. Sotto, Therier questa volta era al volante della Alpine A 310. Si è classificato terzo assoluto



## La classifica finale del 1974

	TAP	SAFARI	1000 LAGHI	SANREMO	CANADA	POR	RAC	CORSICA	TOTALE
Lancia	—	12	—	20	20	10	12	20	94
Fiat	20	1	12	15	—	15	—	6	69
Ford	2	2	20	—	10	—	20	—	54
Toyota	10	—	—	—	12	—	10	—	32
Datsun	8	10	—	—	8	—	2	—	28
Alpine	4	—	—	—	—	8	—	15	27
Porsche	—	15	—	8	—	4	—	—	27
Opel	—	—	3	12	—	—	8	4	27
Renault	—	—	—	—	—	20	—	3	23
Mitsubishi	—	20	—	—	—	—	—	—	20
Saab	—	—	10	—	—	—	15	—	15
Volvo	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Alfa Romeo	—	—	—	—	—	—	—	1	1



I piccoli tifosi corsi alla partenza del Rally. A destra, l'Alfa Romeo Alfetta gruppo 2 iscritta ufficialmente dall'Autodelta dei francesi Beguin-Delaval. La macchina italiana si è comportata bene, nonostante qualche noia

Vo/Diag Sears

BASTIA - La stagione 1974 è appena conclusa e già si presenta quella 1975 con il classico Rally di Monte Carlo che chiude le iscrizioni il 15 dicembre ma che già da adesso presenta una partecipazione qualitativa rilevante. Hanno infatti già annunciato la loro partecipazione le squadre che sono state protagoniste della stagione attuale e che proprio in Corsica hanno offerto un confronto di alto rilievo.

La LANCIA ha annunciato che iscriverà sei macchine di cui quattro Stratos e due Beta Coupé. La RENAULT manderà quattro macchine con due 310 e due altre non ancora decise ma che probabilmente saranno della Renault 17.

La FIAT infine ha comunicato che invierà quattro macchine senza però specificare di che modello si tratta il che lascia supporre che la Casa Torinese intenda far esordire a Monte Carlo le X1.9.

Ci saranno anche le ALFA ROMEO attraverso la filiale francese della Casa e si tratterà di due o tre Alfetta Berlina.

La OPEL sarà rappresentata da due macchine ufficiali e da due macchine iscritte dalla filiale francese.



Ballestrieri, in questa occasione in coppia con Mannini, fotografato in una violenta «intraversata» all'uscita da un tornante con la Stratos HF

# La STRATOS vincente a PINTO



Ottima la gara dell'Alpine delle pilotesse Mouton e Ariil, 12. alla fine

● Decisa dalla Lancia la squadra per la stagione 1975, una squadra che sarà tutta italiana almeno nella sua struttura ufficiale. Confermati MUNARI, BALLESTRIERI e PREGLIASCO, la Lancia ha ingaggiato RAFFAELE PINTO, che torna così alla sua squadra di origine dopo la parentesi alla Fiat che per il comasco non è stata particolarmente felice.

Il ritorno di Pinto alla Lancia è certo il fatto più rilevante della campagna trasferimenti, che in ultima analisi non è molto movimentata. Pinto negli ultimi tempi non è stato molto soddisfatto del «trattamento» che gli hanno riservato, ed a parte le vicende dell'inizio della stagione, specialmente quelle del Rally dell'Elba, anche nel finale non ha avuto riconoscimenti pari alle sue attese. L'aver dovuto guidare, per esempio, uno spider 124 al Giro d'Italia non lo ha soddisfatto anche se ha accettato seriamente la designazione. Comunque sia, Pinto torna adesso alla Lancia ed anche se nella prima gara cui parteciperà, il Rally di Monte Carlo, egli avrà la Beta Coupé, di certo lo vedremo al volante della Stratos, nelle gare più impegnative. Infatti la STRATOS vincente di Corsica l'ha presa in consegna lui per iniziare gli allenamenti e l'assuefazione.

Insieme coi quattro italiani la Lancia utilizzerà nel corso della stagione altri piloti che già sono stati al volante delle sue macchine. Innanzi tutto ANDRUET, che correrà a «cachet» dato che ha in programma alcune sue iniziative personali che non gli permetteranno una dedizione continua alla Lancia. Andruet farà quattro gare e cioè il Rally di Monte Carlo, il Tour de France, il Giro d'Italia ed il Tour de Corse, vale a dire le gare che egli predilige.

Poi ci sarà anche SIMO LAMPINEN, che sarà impiegato in due o tre corse (di certo a Monte Carlo) e infine l'indiano METHA che correrà con la Lancia soltanto l'East African Safari.



Conciliabolo Lancia, con Ballestrieri, Andruet, Fiorio e «Michele» Parkes

## I reclami «Watergate»

Alla vigilia del Tour de Corse la CSI non aveva preso nessuna decisione, a proposito del reclamo (o esposto) presentato dalla Alpine Renault sul risultato del rallye Press-On-Regardless. Ed è probabile che, visto come le cose sono andate, non ne prenderà nessuno in futuro.

Quel che non si sapeva, però, è che la azione della Alpine non è stata la sola, ma che c'è stato anche un reclamo da parte della FIAT. Anzi, secondo certe informazioni, è stato il reclamo della Fiat a provocare quello della Renault.

Infatti la marca francese è stata ovviamente soddisfatta del risultato (ha vinto!) e non avrebbe avuto nessun motivo di reclamare, date le circostanze. Però il reclamo della Fiat tendeva ad ottenere l'annullamento delle penalizzazioni in quel settore che ha provocato tante discussioni, e se fosse stato accolto avrebbe modificato la classifica. Così la Alpine si è cautelata presentando le osservazioni sulla regolarità di talune macchine. Ed è così saltata fuori la storia della presunta sostituzione di macchina, operata da qualcuno.

In tutta questa storia, poco chiara e poco edificante, quel che risalta è che anche nelle corse si stanno adottando i metodi cari ai politici, siano quelli americani del «Watergate», siano quelli nostrani delle variamente colorate «trame»: «io so che tu hai fatto questo e questo, ma non dico niente, a condizione che tu — che sai che io ho fatto questo e quello — non dica niente». Edificante!

In ogni caso è certo che, nel 1975, il POR americano non sarà valido per il campionato mondiale.



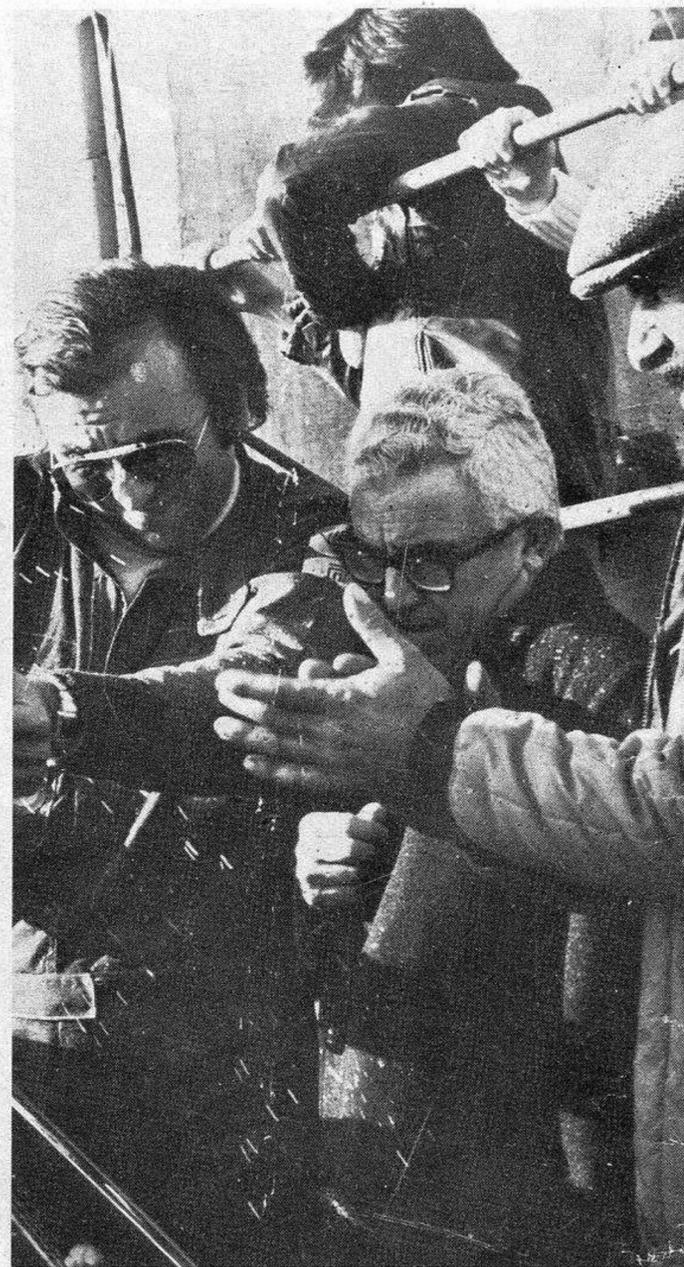
Molta curiosità, come si nota, per i particolari delle Alfa presenti in forze nella loro prima uscita all'estero con le nuove Alfetta. Ora, si attende con fiducia l'arrivo della Alfetta coupé gr. 4



Fraquelin, in coppia con Thimonier, ha portato la sua Alfetta al decimo posto assoluto, conquistando per l'Alfa un significativo punto nel mondiale

Nella COPPA LIBURNA il tris dell'X1-9

# Lo champagne di VERINI fa scordare la CORSICA



Maurizio Verini ed Angelo Torriani si danno da fare, per stappare la bottiglia di champagne, alla fine della prima edizione del Rally Internazionale Liburna, da loro vinto con la Fiat X-1/9 prototipo

## SPECIALE AUTOSPRINT

**LIVORNO** - Tutti alla vigilia dicevano Pittoni. Al punto che alla fine cominciavano ad accettare la cosa anche in Fiat con Macaluso che ti buttava là un « Noi come tutti corriamo per vincere ma in questa gara il nostro obiettivo principale non è tanto la vittoria quanto vedere in un confronto la differenza che c'è fra lo Spider e l'X1-9 quando su entrambe c'è il motore a due valvole ».

Pretattica? Anche. Resta il fatto che con questo spirito lo champagne, rituale omaggio al vincitore, che Verini ha stappato sulla pedana d'arrivo è sembrato più dolce anche all'ing. Lampredi facendogli per un momento scordare tutto quanto di ora in ora gli era stato trasmesso dalla Corsica durante la notte.

Perché il sogno dei Pittoni di riuscire finalmente a stare davanti agli « ufficiali » in un rally internazionale ancora una volta si era interrotto dopo un terzo di gara, come leggerete a parte. Svanito l'incubo di quella Carrera che in Italia nessuno sa far andare tanto veloce come Leo, tutto è stato più facile.

Sistemati i piccoli inconvenienti che l'avevano un po' rallentata nella fase iniziale l'X1-9 è andata a guadagnarsi il terzo successo stagionale permettendo a Verini di avere ragione di quell'irriducibile combattente che è Bisulli. Per « Bullit » è il terzo secondo posto nelle ultime tre gare

della stagione corse fra l'altro con tre navigatori diversi. Questa volta con lui c'era un altro romagnolo, Masetto, un tipo che ha tutta l'aria di somigliargli parecchio...

Buon, anzi ottimo terzo « Bobo » Cambiaghi che ha cercato (trovandolo) quel colpo d'ala che gli facesse scordare una stagione che per lui felice non è stata davvero. Ha corso con una Carrera gruppo tre nuova nuova chiaramente senza conoscerla molto ma alla fine ha mostrato che se può contare sulla macchi-

ne è sempre la « jena » che si conosceva con le Ascona. I suoi programmi per la prossima stagione sono quelli di gareggiare molto con questa Porsche e allora potrà essere un brutto cliente per molti, non solo in gruppo tre.

Fermo « Chicco » Svizzero con l'Ascona gruppo due a metà gara, le soddisfazioni per Virgilio Conrero sono venute da Presotto al debutto con quella Commodore che non si vedeva da un po' di tempo. Il veneto ha fatto subito capire di trovarci bene

ed il percorso molto veloce ha contribuito a portare la macchina non solo al vertice del gruppo uno ma ad un quarto posto assoluto di tutto rispetto, davanti fra l'altro alla Carrera di Bianchi-Cislighi parecchio in forma nel finale.

Malgrado l'asfalto su quindici delle diciassette speciali sono ricomparse nelle zone nobili della classifica le Fulvia. Ce ne sono addirittura sei, in pattuglia dal sesto all'undicesimo posto. Davanti a tutte quella del jolly di Ambrogetti apparso « caricato » dal desiderio di finire entro i primi dieci della graduatoria tricolore per mettersi nel sicuro nell'assegnazione dei numeri prioritari per il 1975. L'impresa gli è riuscita davvero bene. Dietro di lui Ponti e quindi Bagna nettamente più a suo agio con il gruppo quattro di quanto non lo fosse a Saluzzo. Nel finale il biellese ha fatto davvero dei tempni; peccato che sulla sua classifica pesino non poco i due minuti persi per l'incredibile inconveniente di Volpaila. E cose buone le ha fatte Magnani con « Valentino », il cui finale di stagione lo ha ripagato delle amarezze iniziali. Decimi assoluti, terzi nel gruppo tre, Brambilla ed Avenoso (giornata davvero felice per il Jolly Club) un risultato che conferma quanto di buono ha fatto Brambilla nel corso di questa sua prima stagione sulla Fulvia.

**LIBURNA RALLY** - Gara di regolarità internazionale, prova di campionato italiano rallies - Livorno, 30 novembre/1 dicembre 1974.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Verini-Torriani (Fiat X-1/9 P.) 1.57'38"; 2. Bisulli-Masetto (Fiat 124 Rally) 1.57'59"; 3. Cambiaghi-Bertocci (Porsche) 2.03'11"; 4. Presotto-Perissinot (Opel Commodore) 2.03'7"; 5. Bianchi-Cislighi (Porsche Carrera) 2.05'18"; 6. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF) 2.05'36"; 7. Ponti-Bonetti (Lancia HF) 2.06'44"; 8. Bagna-Rossi (Lancia HF) 2.06'44"; 9. Magnani-«Valentino» (Lancia HF) 2.06'53"; 10. Brambilla-Avenoso (Lancia HF) 2.07'15"; 11. Biasuzzi-Lurani (Lancia HF) 2.07'31"; 12. Bramino-Tesio (Ascona) 2.07'35"; 13. Besozzi-Brusati (Triumph Dolomite) 2.07'54"; 14. Achilli-Velli (Ascona) 2.08'40"; 15. Tabanelli-Capre (Ascona) 2.09'42"; 16. Ricceri-Randetti (Fiat 124 S) 2.10'09"; 17. Cipriani-Morelli (BMW 2000) 2.10'22"; 18. De Maestri-De Maestri (Lancia HF) 2.11'15"; 19. Arizozza-Bernasconi (Porsche) 2.11'21"; 20. De Carli-Perissutti (Simca Rally 2) 2.12'12"; 21. Bertacca-Neli (Fiat Abarth) 2.12'38"; 22. Stringhini-Guidicelli (Lancia HF) 2.12'43"; 23. Pattazzo-Laschi (Fiat 124 Ab.) 2.12'48"; 24. Trucco-Forgia (A.R. GTV 2000) 2.13'52"; 25. Battignani-Bonucci (Alpine) 2.14'21"; 26. Martinelli-Cavadini (Lancia HF) 2.14'45"; 27. Ciardi-Borghinfi (GTV 2000) 2.14'25"; 28. Dodero-Giusto (Ascona) 2.16'17"; 29. Bottoni-Pettinato (Fiat Abarth) 2.16'23"; 30. Brion-

Stuani (Lancia HF) 2.16'45"; 31. Deanna-Zannier (Fiat 124) 2.17'07"; 32. Moretto-Campeis (Renault) 2.17'14"; 33. Ravioli-Scaioli (Lancia Beta) 2.17'25"; 34. Rubbieri-Verzi (Alfa Sud) 2.17'32"; 35. Pasutti (Fiat 125) 2.19'39"; 36. Venturelli-Maraschi (A. 112 Abarth) 2.21'11"; 37. Ardisson-Sorbi (Simca 1300) 2.21'12"; 38. Bazzoli-Mazzoni (Ascona) 2.21'24"; 39. Cassarini-Cassarini (Fiat 128) 2.21'32"; 40. Lo Bello (Lancia HF) 2.21'46"; 41. Benedetti-Marcari (A.112) 2.21'55"; 42. Cerisola-Renzo (Lancia HF) 2.22'20"; 43. Perazzo-Pisano (DAF) 2.22'27"; 44. Savoia-Contegiacomo (Fiat 124) 2.22'42"; 45. Pratelli-«Cappa Nera» (Ford Mexico) 2.23'30"; 46. Bongiovanni-Piacentini (Mini Cooper) 2.24'24"; 47. Chionzini-Coltelli (Fiat 124) 2.24'49"; 48. Doglio-Pirotti (Fiat 128) 2.25'53"; 49. Fantei (Fiat 125) 2.26'17"; 50. Nocentini-Canotti (Simca 1300) 2.26'37"; 51. Castaldi-Garnerone (Fiat 124) 2.27'48"; 52. Fiaschi-Mazzei (Lancia Montecarlo) 2.28'27"; 53. Ameglio-Cuni (A. 112) 2.28'37"; 54. Strano-Calandi (Fiat 124) 2.28'38"; 55. Lotti-Garducci (Simca 1300) 2.24'34"; 56. Motta-Vincenzi (A. 112) 2.30'56"; 57. Bagiardi-Leonardi (Fiat 124) 2.31'10"; 58. Fochi-Ficci (Simca 1300) 2.31'34"; 59. Soggi-Trobaugh (Fiat 127) 2.31'53"; 60. Paganelli-Doanori (Fiat 128) 2.34'31"; 61. Scavino-Manfredi (Citroen Ami) 2.35'43"; 62. Casanova-Carrera (Fiat 128) 2.39'06"; 63. Merlin-Serchi (Lancia HF) 2.56'03".

● In alto mare il programma della Opel intenzionata a puntare molto sulla Commodore gruppo uno (con Presotto e Fagnola) e della Simca che finalmente sembra intenzionata ad affidare una rally 2 gr. 2 al sammarinese Baldacci.

● Probabilissima la partecipazione della Fiat al Criterium des Cevennes in programma il 15 dicembre con una X-1/9 «proto» per Bernard Darniche.

● Al Liburna Rally Cica Lurani ha trovato un ingaggio in extremis correndo con Biasuzzi che si era iscritto con Gasparoli. Quest'ultimo solo alle verifiche ante-gara si è accorto che alle 24 del giorno trenta gli scadeva il permesso di guida rilasciatogli dopo che a S. Martino di Castrozza aveva perso la patente.

## L'ALFA «si vendica» con ANDRUET?

● Il programma rallistico dell'Alfa Romeo per il 1975 comincia a diventare chiaro. Le intenzioni (anche se manca una conferma ufficiale) sono quelle di schierare tre Alfetta gruppo due nelle prove del campionato italiano ed in quelle dell'euroconduttori. Numero uno della squadra — dice qualcuno sarà Jean Claude Andruet (per bilanciare il no di PINTO). Al francese si affiancheranno Dall'Ava e forse Svizzero. Sfumata invece la candidatura di Pinto che finirà per tornare alla Lancia proprio in sostituzione di Andruet. A fianco dell'Autodelta ma con macchine di gruppo uno potrebbe esserci una pattuglia di super-assistiti in collaborazione con il Jolly Club. Ne dovrebbero far parte Ormezzano, Brambilla e Brai deciso a dedicare più tempo alle corse nella prossima stagione.

● Sempre in prospettiva 1975, ancora da definire la consistenza della squadra FIAT. Di certo con la Casa torinese correranno Darniche, Alen, Bacchelli e Verini mentre è ancora da definire la posizione di Bisulli, Barbasio, Paganelli e della Tominz. Per ora gli sforzi maggiori dell'Abarth sono rivolti ad omologare (in aprile) e commercializzare la X1/9 prototipo con motore 2000 quattro valvole.

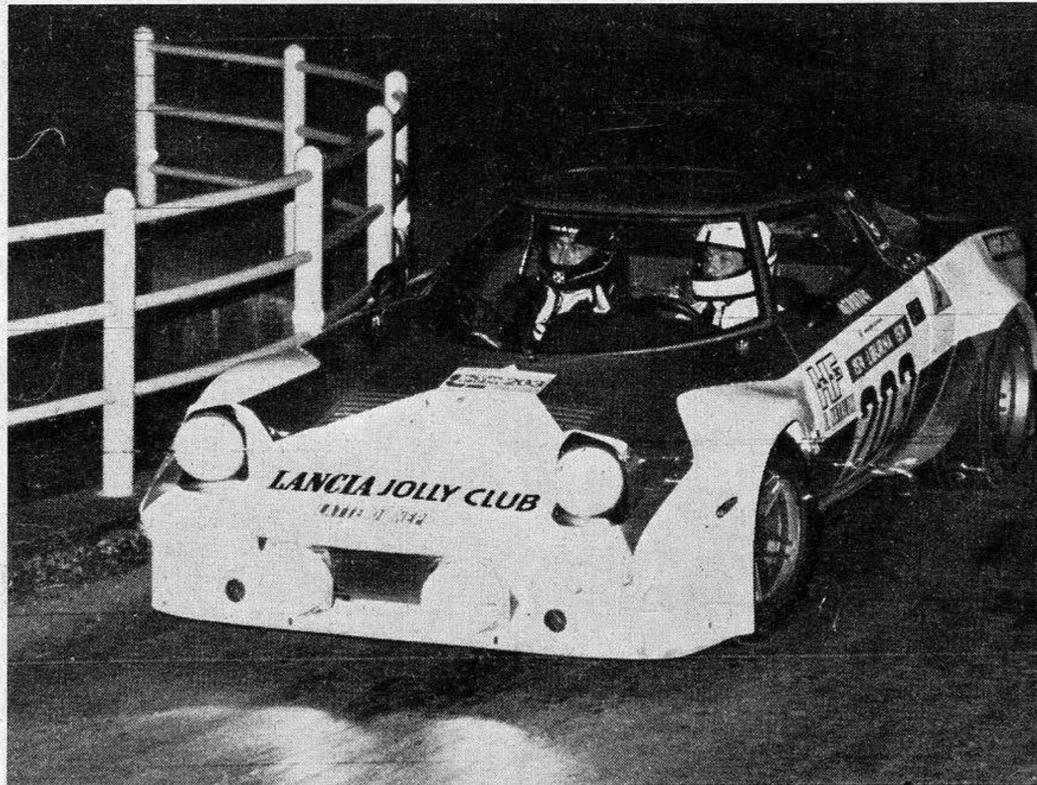
● Psicosi del rapimento anche nei rallies: ne sanno qualcosa Baldacci e Zafferani che hanno provato una paura grossa così trovandosi all'uscita di una curva (durante una ricognizione) una doppietta puntata contro. Era un cacciatore in attesa del passaggio di un cinghiale...

● Ultima corsa per Ambrogetti sulla Fulvia. Il rosso milanese nel prossimo anno avrà una Beta coupé gr. 4 sempre con i colori del Jolly Club. Ancora da stabilire chi gliela preparerà dopo che Dalmonte ha chiuso con le corse.

● Molto chiacchierato il divieto (operante per la prima volta) di impiegare nei rallies le coperture slick, anche quelle scolpite a mano. In effetti un controllo in questo senso da parte dei commissari alla via delle varie prove si è rivelato, ed era prevedibilissimo, assai difficoltoso.



Ancora una volta molto sfortunati, i coniugi Leo e Serena Pittoni non sono riusciti a portare la loro Porsche Carrera davanti alle vetture ufficiali



Nataloni era venuto a Livorno con il preciso intento di racimolare punti nel campionato Stratos. Ci è riuscito, giungendo 8. nel rally nazionale

LIVORNO - Dado Andreini per il suo Liburna rally voleva la pedana della partenza alla darsena vecchia. Non lo hanno accontentato ed è stato un peccato perché l'idea coreograficamente era validissima. Il pubblico comunque non manca al via. Partono tutti i 99 verificati dei 108 iscritti. Fanno davvero poca strada Bortolotti-Bonafè (Escort Gr. 2) che si fermano dopo duecento metri col cambio bloccato. Non ne fanno molta di più Lorenzelli-Collorafi che con lo spider 124 1800 cc. sbattono alla prima P.S.

Dopo le battute iniziali in testa lottano Verini-Torriani (X-1/9), i coniugi Pittoni (Porsche Carrera 2700) e Bisulli-Masetto (Fiat-Abarth 1800). Dietro di loro Svizzero-«Rudy» con l'Ascona Gruppo Due, i fratelli Barbasio sull'altra X-1/9 e Paleari/Ricci con la sola Stratos in gara.

Quasi il terremoto alla terza speciale, Vaiolo, abbastanza veloce con curve «tonde». Sfortunato fino in fondo in questa stagione, si ritira Barbasio col motore inchiodato e Verini perde una quindicina di secondi per colpa di un filo della candela staccatosi che lo costringe a fare quasi tutta la prova col motore che va a tre.

Primo è così Pittoni con 10" su Verini e Bisulli. Sempre a Vaiolo si fermano Montaldo-Pozzi e «Giubar» Taccola, entrambi su Fulvia HF. All'impegno successivo, sulla terra, Bisulli si scatena e recupera lo svantaggio nei confronti di Pittoni. Ad avere qualche problema sono Bagna-Ross (Fulvia): in un sobbalzo l'estintore si stacca dal roll-bar e chiude il rubinetto della benzina facendo perdere loro diverso tempo.

## La CARRERA di PITTONI gomma k.o. sul più bello

Virtualmente finisce così la lotta fra loro ed Ambrogetti-Gigli anch'essi su Fulvia Gr. 4. Pochi chilometri ed è Fagnola, questa volta in coppia con Roasenda sulla solita Ascona Gr. 1, a ritirarsi per la rottura di un Fusello della ruota. A quel punto erano abbastanza agevolmente secondi in gruppo uno dietro alla Commodore di Presotto-Peressinot.

Ancora un paio di ritiri prima della conclusione del primo giro fra i big. Paleari, uscito indenne dalla prova su terra, si ferma a Traversa per l'incredibile rottura del pedale dell'acceleratore mentre è la bobina a mettere fuori causa la Beta Coupé di Ferraris-Cianci.

Al primo riordino livornese è primo Bisulli con 1" di vantaggio su Pittoni, 18" su Verini la cui marcia è disturbata da un corto circuito che ha dimezzato il numero dei fari utilizzabili e 48" su Svizzero al solito favoloso.

Ci si aspetta battaglia grossa nel secondo giro ma le speranze durano un amen. A Pittoni scoppia una gomma posteriore e la Porsche finisce do-

po una piroetta con due ruote sulla terra: alcuni spettatori lo aiutano a rimetterla in carreggiata ma la sua gara è finita lì visto che anche l'altro pneumatico posteriore è sgonfio.

Per il primo posto la lotta (si fa per dire) è in famiglia fra Bisulli e Verini con Svizzero terzo incomodo e più indietro Bobo Cambiaghi con Bertocci, sulla Porsche Gruppo Tre davanti a Presotto. Purtroppo la corsa di Svizzero si arresta al secondo passaggio sulla speciale di Volpajola per la rottura di un semiasse.

Decisamente povero di spunti il terzo ed ultimo giro. Gradualmente Verini rimonta fino a riportarsi in testa (e ci resterà fino alla fine) mentre Cambiaghi resiste al ritorno di Presotto. L'ultimo brivido è per Ambrogetti che rompe un braccetto prima della penultima speciale. Buon per lui che Giorgio Milani è bravissimo a saldarglielo. Ovviamente conclude con cautela e perde il quinto posto a favore di Bianchi-Cislighi in crescendo nel finale con la Porsche Carrera.

g. r.

## E' nato Cristiano

Mercoledì 27 novembre è nato CRISTIANO. Un vivace maschietto venuto ad allietare la casa di PINA e PARIS VECCHI, al loro primo erede. Tutta la redazione di AUTOSPRINT ne è lieta e porge i più vivi complimenti alla Segretaria di Direzione, al neonato e al felice papà.

## Obbligazioni prestito per MISANO

MISANO - Dalla «Santamonica Autodromo Spa» riceviamo questo comunicato: «La s.p.a. Santamonica, proprietaria dell'Autodromo di Misano Adriatico, allo scopo di consentire una partecipazione diretta degli sportivi alla gestione degli impianti, ha emesso un prestito obbligazionario di 50 milioni alle seguenti condizioni:

1 I tagli posti in vendita sono di Lire 500.000 e di L. 1.000.000.

2 Il costo del taglio inferiore è di Lire 478.500 dà diritto altresì alla tessera di entrata permanente all'Autodromo di Misano per l'anno 1975.

3 L'interesse pagabile agli obbligazionisti è del 9,9% con pagamento semestrale dietro presentazione di cedola.

4 Ogni anno viene estratto a sorte il 10% delle obbligazioni: a questo punto ed in caso di estrazione il possessore può chiedere o la restituzione del danaro, dopo averne già percepito gli interessi, oppure la trasformazione in azioni della Santamonica s.p.a. che gli darebbe la qualifica di comproprietario dell'Autodromo Santamonica.

5 I soci del Club Autosprint che avranno sottoscritto obbligazioni (minimo Lire 500.000) avranno diritto ad abbonamento per le prove in pista dell'Autodromo di Misano per il 1975, valido 6 mezze ore.

6 Per informazioni rivolgersi al rag. Del Bianco-Misano Adriatico tel. 615159 - 615570 prefisso 0541».

# Assente PELGANTA sbaragliano il campo WIEGAND - CIANI nel rally nazionale Profeti in patria

Ha fatto un tris

## La RENAULT spopola in LIBANO



Wiegand in coppia con Ciani ha vinto «in casa», sulla Lancia Fulvia HF 1600, il rally nazionale Coppa Liburna

### SPECIALE AUTOSPRINT

LIVORNO - Una serata che aveva giocato coi cirri dopo una giornata pienamente estiva e con una luna quasi rotonda e lattiginosa una nottata mansueta e nello stesso tempo carezzata da umidi rimpianti: i partecipanti all'internazionale «Liburna Rally» erano partiti con fragore tra i caldi incitamenti di una folla di appassionati che, dilagati anche oltre i recinti dell'albergo Palazzo, avevano creato non pochi problemi per gli organizzatori. Era ora la volta dei partecipanti alla «Coppa Liburna» valevole per il trofeo rallies nazionali 5. zona.

I portacolori della Livorno corse Wiegand-Ciani veramente formidabili al volante di una Lancia HF 1600 altrettanto formidabile, hanno sbaragliato il campo, privato alla partenza del favorito d'obbligo Pelganta non presentatosi con la sua Stratos alle verifiche. La coppia livornese era fermamente decisa ad aggiudicarsi il trofeo dei rallies nazionali della 5. zona ed hanno perseguito lo scopo con fredde determinazione facendo appello a tutto il loro orgoglio e soprattutto alle loro già riconosciute doti.

Superate senza eccessivo affanno le prime quattro prove speciali allorché i loro diretti avversari Billia, Contesini, Tabaton, Filippi, Cane, Bompiani avevano cercato di metterli in difficoltà con una partenza arretrante. I due hanno nelle ultime due prove speciali preso saldamente in mano le redini della corsa prevalendo con netto margine sull'alfiere della Vaemenia, Cane, al volante di una Fiat 124 Abarth. Persi per strada Billia (fuori strada senza conseguenza nel corso della 4 ps quando stava guidando la classifica provvisoria), Tabaton (salto di un controllo a timbro dopo la 3 ps dipeso dal non aver provato assolutamente il percorso ed essersi eccessivamente fidato del « radar »), Filippi (guasto meccanico nella 5. prova speciale) e Nataloni

solo preoccupato di giungere al traguardo per acquistare quei punti necessari alla conquista del premio Stratos, Cane è stato il più accanito e diretto rivale dei vincitori. Il suo secondo posto nella classifica finale che gli è valso anche la vittoria nel gruppo 3 dice con quale valore e con quale profitto si sia battuto per dare nuovo lustro alla sua fresca popolarità raggiunta nell'ambito del trofeo rallies nazionali. Cane esce a testa alta dal confronto con Wiegand (che vantava nei suoi riguardi una ben più approfondita conoscenza del percorso) del quale, d'altra parte, molto sportivamente ha riconosciuto senza riserva bravura e meriti.

Contesini che sulle strade di casa ottiene risultati anche superiori a quelli già buoni che ottiene fuori con il terzo posto assoluto ed il

**COPPA LIBURNA, gara valida per il trofeo dei Rallies Nazionali - Livorno, 30 novembre/1 dicembre 1974.**

#### LA CLASSIFICA

1. Wiegand-Ciani (Lancia HF 1600) 45'16";
2. Cane (Fiat 124) a 40";
3. Contesini (Fiat 128/C) a 58";
4. Bompani (Opel Ascona 1900) a 1'21";
5. Ricciardi (Opel Ascona) a 1'29";
6. Volpi (Opel Ascona) a 1'45";
7. Baldacci (Simca Rallye 2) a 1'50";
8. Nataloni (Lancia Stratos) a 2';
9. Meini (Lancia HF 1600) a 2'20";
10. Di Nasso (Opel Ascona 1900) a 2'25";
11. Pataleoni (Fiat 128 1300) a 2'39";
12. Vasino (Fiat 128/C) a 2'49";
13. Ravinale (Fiat 128) a 3'18";
14. Legnami (Simca R.) a 3'18";
15. Cola (Fiat 128 1300) a 3'20";
16. Biccicchi (Simca R.) a 3'37";
17. Salvador (Opel A.) a 3'44";
18. Corti (Lancia HF 1600) a 4'07";
19. Cavalla (Lancia HF 1600) a 4'29";
20. Scarpellini (Opel 1900) a 5'19";
21. Azzolari (Lancia HF 1600) a 5'24";
22. Facchini (Simca 1300) a 5'37";
23. Perri (Simca 1300) a 5'43";
24. Becuzzi (Fiat 127) a 5'58";
25. Prandini (Autob. 112) a 6'05";
26. Chiadini (Fiat 128 1300) a 6'06";
27. Frasca (Fiat 124S) a 6'09";
28. Muccini (Ford 1600) a 7'14";
29. Bendini (Fiat 128) a 7'18";
30. Mantelli (A.R. GT 1600) a 7'40";
31. Civolani (Fiat 127) a 7'49";
32. Brentih (A 112) a 8'37";
33. Cavassi (Mini Cooper 1300) a 10'32";
34. Cicconi (Opel) a 10'52";
35. Polini (Fiat 128) a 13'06";
36. Del Mazza (Opel) a 13'52".

successo nel gruppo uno alla guida di una 128 coupé si è confermato buon «manico», mentre per Bompani si potrebbe considerare il 4. posto nella classifica finale, il secondo nel gruppo 1 ed il primo nella classe oltre 1300, ottenuto al volante di una Opel Ascona-Contrero, alla stregua di un insuccesso; va considerato però che il modenese, a differenza del rivale, aveva poca dimestichezza con il percorso. Al 5. e al 6. posto troviamo Ricciardi e Volpi. I due hanno confermato il loro valore guidando da maestri le loro Opel Ascona.

I sanmarinesi Baldacci-Zafferani non hanno smentito la loro fama ed il 7. posto acquisito con una Simca rally al termine di una gara intelligente e giudiziosa ha loro permesso di aggiudicarsi definitivamente il Trofeo Simca-Kleber. Sfortunati Billia, Tabaton, Filippi che potevano essere i più validi «termometri» per il vincitore. La loro corsa, anche se breve, ha però messo in risalto quelle doti che già conoscevamo.

Una Coppa Liburna, ottava edizione, che ha entusiasmato tutti anche i più scettici. Nel salone dell'albergo Palazzo, dove venivano di prova in prova riportati i tempi dei partecipanti al Rally internazionale, si sono accese animate discussioni sulla gara appena finita e si facevano piani e previsioni per quelle che li attendevano ancora (Valli piacentine e Rally dei campioni), ma tutti erano concordi nel definire la gara una corsa interessante e nello stesso tempo molto divertente, che aveva obbligato i partecipanti ad una guida tirata e attenta, senza pause distensive, e che nella scelta del percorso (anche se il tratto della prova speciale a Valpaola, su sterrato, era un po' «cattivello» per la verità), aveva messo in risalto uno stile organizzativo ben definito che aveva offerto ai partecipanti un divertimento davvero qualificativo.

Carlo Burlando

PARIGI - La vittoria della Renault nel Rally del Libano è passata quasi inosservata, eppure si trattava di una «doppietta», anzi di un «tris», dato che alle spalle di due Renault 17 c'era una Renault 16. Sarebbe forse presuntuoso scrivere che questo notevole successo abbia influito sul morale degli equipaggi che otto giorni dopo hanno partecipato al Rally Press On Regardless, però era ormai un fatto acquisito che la Renault 17 era abbastanza robusta per sopportare senza debolezze oltre tremila chilometri di pista.

Il Rally Libano-Siria, di cui si correva la terza edizione, ha certi punti in comune con quello del Marocco, la cui fama è nota a tutti, poiché i settori molto rapidi (però più numerosi) consentono di raggiungere velocità dell'ordine di 180 orari. Fra parentesi, in questa competizione c'erano anche certi tratti di pista che serpeggiavano fra i carri armati dell'esercito siriano, soprattutto nel Golan. Alle difficoltà tecniche si aggiungeva, dunque, anche un deciso sapore di avventura, tanto più marcato che la «navigazione» nel deserto non era certamente una tranquilla passeggiata. Privi di una bussola, oggetto che a un equipaggio europeo non viene in fondo in mente di portare con sé, occorre sapersi orientare mediante il sole o le stelle, poiché le tracce delle piste non portavano necessariamente a Beirut!

Ciononostante Jean François Piot, che affrontava Mikkola e Makinen, non si è limitato a difendersi e non fosse stato per un errore del suo coequipier locale — che ha ommesso di verificare l'esattezza del tempo segnato sul «road-book» in rapporto a quello ufficiale indicato sul libro di bordo — avrebbe raccolto i frutti del lavoro svolto per la messa a punto; la sua stretta collaborazione con la squadra di Hubert Melot, dopo il Rally del Bandama nella Costa d'Avorio, ove la Renault 17 fece il suo debutto, aveva senz'altro contribuito a fare «maturare» questa vettura, la cui principale vocazione è lungi dall'essere quella delle competizioni.

Piazzandosi secondo, alle spalle dei locali Hindi-Walid El Hajj, Piot ha avuto comunque la consolazione di essersi dimostrato, con buon vantaggio, il più veloce nel complesso delle prove a cronometro... benché per la maggior parte del tempo fosse «andato a naso».

Nota al pubblico sportivo per il tramite degli sforzi compiuti nei paesi dell'Est, ove la Renault fa la parte del leone nelle competizioni, la Casa segue una politica sportiva in favore dei suoi importatori che le crea nel Libano una ottima posizione, in quanto lo stesso importatore è convinto, ovviamente, del valore del prodotto.

Quest'anno monsieur Albert Bassoul aveva ordinato tre Renault 17 preparate a Dieppe secondo un kit, con motori però di serie, di 1605 cc: due appaiono fra le cinque vetture superstiti (su una trentina al via) con due Renault 16 e una Audi 80 GT. Alla partenza c'erano però squadre ufficiali Datsun, Chrysler, Audi e perfino Porsche.

Piot e Hindi non hanno avuto il minimo problema, tanto è vero che il servizio di assistenza si è limitato a svolgere lavori di routine. La «doppietta» ottenuta su un percorso che, secondo i rallyisti europei, dovrebbe in un futuro abbastanza prossimo essere cornice di confronti su piano mondiale per il tramite delle Case stesse e non più soltanto degli importatori (è confermato dalla vittoria di Thierier negli Stati Uniti) dimostra in modo chiaro che d'ora in poi si dovrà fare i conti con la Renault 17 Gordini in questi tipi di gare, in netta maggioranza nel campionato del mondo rallies. Il «rullo compressore» Alpine Renault, la cui forza si è avvertita in modo tanto evidente nel campionato europeo dei prototipi due litri, sta dunque portando il suo dominio pure sulla strada, anche se è difficile prendere la successione della fantastica berlinetta.

A proposito, sapevate che nella classifica mondiale dei rallies Alpine Renault e Renault sono rivali, poiché la berlinetta e la Gordini 17 sono considerate a se stanti? E' soltanto una delle anomalie del regolamento supplementare, da attribuire alla CSI...

j. r. j.



La coppia libanese Hindi-El Haji ha vinto, con l'ormai collaudata Renault 17, il Rally del Libano, precedendo un'analoga vettura al cui volante c'era Piot



PARIGI - La prevista conferenza stampa del signor Lagardere, capo della Matra, avrà luogo a Parigi il 10 dicembre, il giorno dopo che sarà avvenuta la presentazione ufficiale del regolamento della 24 Ore di Le Mans. Secondo le nostre informazioni nella conferenza stampa sarà annunciato il ritiro definitivo della Matra dalle competizioni sotto ogni aspetto. Non si effettuerà la prevista « eccezione » per la 24 ORE DI LE MANS, che stava a cuore alle sigarette Gitanes, e quindi non si vedranno più in gara i prototipi Matra definitivamente.

Anche per quanto riguarda i motori a dodici cilindri, che pareva che la Matra intendesse cedere per una utilizzazione sulle monoposto della F. 1, pare che il progetto sia tramontato perché le esigenze finanziarie della Matra sarebbero risultate troppo pesanti per la UOP Shadow che era la squadra che era in trattative per appunto utilizzare questi motori. Così a quanto pare scomparirà del tutto il nome Matra dalle competizioni, dopo un periodo che è stato abbastanza felice e che ha dato alla Casa francese molto prestigio e tante soddisfazioni.

Caduto anche il programma F. 1

**La MATRA  
scompare:**

**i suoi piloti  
con LIGIER**

**(che pensa alla F. 1)**

● Saputo che la Matra non intende partecipare a nessuna gara nella prossima stagione, i dirigenti della manifattura francese dei tabacchi hanno iniziato una serie di contatti per conservare la loro posizione di patrocinatori di squadre nazionali automobilistiche. Dopo aver scartato una eventuale combinazione con la Renault che è aiutata dalla Elf, per tema che si producessero situazioni simili a quelle che avevano creato attrito tra la Texaco e la John Player Special, le sigarette Gitanes si sono rivolte all'unico costruttore francese attuale che possa offrire programmi di valore internazionale. Così per il 1975 vedremo le iscrizioni delle sigarette Gitanes sulle macchine della Ligier, che saranno quindi aiutate finanziariamente in maniera concreta per sviluppare un programma ad alto livello. Insieme col patrocinio, la Gitanes ha portato alla Ligier anche la squadra perché da quel che sappiamo i piloti ufficiali della Matra Simca passeranno in blocco alla Ligier, forse con soltanto l'eccezione di Larrousse che ha un suo programma personale e che è anche sollecitato dalla Porsche in funzione delle attività del 1976.

Beltoise, Pescarolo e Jarier saranno invece di certo con la Ligier, il che significa che i programmi previsti sono di ampio respiro. Ovviamente in primo luogo ci sarebbe la 24 Ore di Le Mans e poi tutte le gare del Campionato Mondiale Marche 1975. Insieme coi piloti, dalla disciolta squadra della Matra andrà alla Ligier anche Gerard Ducarouge, che ha dimostrato ampie qualità di organizzatore e che dovrebbe permettere alla Ligier di disporre di molta della esperienza accumulata negli ultimi anni dalla Matra.

Secondo le nostre informazioni non sarebbe escluso che nei programmi futuri della Ligier ci sia anche la F. 1 ma è evidente che ciò significherebbe un ritorno della Maserati alle gare maggiori. E' infatti la Maserati che sta preparando per la Ligier le macchine della stagione 1975 anche con un inedito motore a 8 cilindri.

**Franco Lini**

● La presentazione del regolamento della 24 Ore di Le Mans 1975 avverrà a Parigi il 9 dicembre nei saloni della azienda di monopolio dei tabacchi francesi. Secondo quanto abbiamo avuto modo di sapere sarà annunciato che la gara dell'anno venturo avrà come criterio di ispirazione l'attuale crisi dei prodotti petroliferi, tornando alla formula del consumo che è sempre stata cara ai dirigenti dell'AC de l'Ovest.

Pare che verrà imposta una limitazione del numero dei giri da compiere prima di effettuare rifornimenti, in modo da limitare automaticamente i consumi.

## Anche SERBLIN in gara nel rally-finale del TRN

VICENZA - Continua la preparazione del « Rally dei Campioni » Trofeo Marlboro, il Rally Nazionale organizzato dall'AC Vicenza che rappresenterà una sorta di « finale » fra i primi cinque equipaggi di ognuna delle sei zone in cui si è articolato il TRN 1974.

A questo proposito, gli organizzatori si sono già messi in contatto con la maggior parte degli aventi diritto, per stabilire i 30 posti prioritari nella gara. Infatti, le trenta vetture interessate alla « finale » partiranno per prime, seguite ad una distanza di 10 minuti dalle altre 100 e più vetture previste dagli organizzatori i quali, subissati di richieste di iscrizione, avranno la possibilità di scegliere i piloti più rappresentativi.

A questo proposito, gli organizzatori si sono già assicurati la presenza di una Lancia Stratos ufficiale, di una Fiat X-1/9 ufficiale, e della Triumph Dolomite Sprint che la Innocenti-Leyland sta facendo gareggiare in questo finale di stagione, al volante della quale è probabile sia Gabriele Serblin.

Il « Rally dei Campioni » si svolgerà fra sabato 14 e domenica 15 dicembre, con partenza ed arrivo a Recoaro Terme, e sarà dotato di un monte-premi di un milione di lire.

**R. PETTY si riconferma  
campione STOCK - CAR**

**11 milioni  
per «dolce»  
ad ALLISON**

ONTARIO (CAL.) - L'ultima gara stock dell'anno è andata a Bobby Allison che sulla Matador di Roger Penske, ha conquistato il secondo trionfo nel « Grand National » dell'anno, e 16 mila dollari (circa 11 milioni di lire). La corsa, organizzata dal « Los Angeles Times », vedeva in gara oltre 40 concorrenti, metà dei quali non hanno compiuto le 500 Miglia in programma. La gara ha avuto momenti di suspense all'inizio, poi s'è snodata facilmente ed ha ridato il « thrill » verso la fine, quando a dieci miglia dal gran gala, cinque piloti si sono dati battaglia spietata. Non sono mancate sportellate, rimonte a filo di rasoio, sprint mozzafiato che hanno mandato in visibilibio i 45 mila spettatori.

Dopo la battaglia finale, Allison è riuscito ad emergere con 48 secondi di vantaggio su David Pearson il quale per tenere a Bada Cale Yarborough, s'è dimenticato di Allison.

Con la 30. gara si conclude ufficialmente il campionato NASCAR che come annunciavamo due settimane fa è stato vinto per la quinta volta dall'allampanato pilota Richard Petty della STP, il quale, incidentalmente, ha partecipato alla sfilata del « Thanksgiving Day », lungo Broadway, con la sua fiammante Dodge rosso e blu. Petty era preceduto da Mario Andretti che guidava una Parnelli Jones, circondata da bellissime fanciulle. La tradizionale sfilata del Thanksgiving Day, o giornata del ringraziamento da parte dei primi pellegrini che toccarono il suolo americano, ha visto oltre un milione di persone lungo la famosa strada americana.

**I. m.**

**500 MIGLIA STOCK CAR - Gara di velocità - Ontario (California).**

1. Bobby ALLISON (Matador) 200 giri alla media di 217,201 kmh.; 2. David Pearson (Mercury) a 48'; 3. Cale Yarborough (Chevrolet); 4. A.J. Foyt (Chevrolet) a 1 giro; 5. Buddy Baker (Ford) a 3 giri.

*Massacrante il G.P. «Carretera»*

**Tutti decimati  
(meno... la «128»)**

BUENOS AIRES - Delle 164 vetture che hanno preso il via a Viedma per la prima tappa del 16. Gran Premio Turismo Nazionale, soltanto 78 sono giunte a San Rafael, traguardo della quarta tappa della competizione. Più della metà si sono perse per strada, tanto massacrante è la fatica che non risparmia né i mezzi meccanici né i piloti, alcuni dei quali stremati hanno fatto ritorno a casa pur se la macchina ancora resisteva. Se si continua di questo passo, soltanto uno sparuto manipolo di concorrenti raggiungerà il traguardo finale, gli altri avendo subito una vera e propria decimazione.

Intanto, al termine della quarta tappa si è verificato un fatto non certo atteso, né gradito per i tanti italiani che si assiepano lungo le strade per assistere al passaggio della corsa: la Fiat 125, qui chiamata « la macchina » dopo aver comandato la classifica generale per tre tappe, ha dovuto cedere lo scettro del comando alla Peugeot 504 di Garro, mentre Alcuaz, Monguzzi e Salas, della stessa marca, si trovano piazzati rispettivamente al 6., 8. e 10. posto, mentre le Fiat occupano le altre sei posizioni fra i primi dieci. Nella categoria « B », invece, il dominio Fiat 128 Iava è assoluto e nei primi dieci, tutti i piloti montano le vetture italiane.

La corsa ha preso il via con 164 equipaggi in quanto 26 vetture non erano state approvate alle verifiche ante gara. Dopo un dominio iniziale di Cocho Lopez, era Di Nezio a prendere decisamente il comando della corsa, mentre dalle retrovie risaliva con bella andatura Urevich che al traguardo di Viedma aveva superato tutti gli avversari della « C », mentre Gammerman domava le aspirazioni di Macri superandolo per 29 secondi. Una tappa molto veloce stante le poche difficoltà stradali, tuttavia con 24 abbandoni per avarie varie.

Nella seconda tappa, che attraverso 952 chilometri porta da Viedma a S. Martin de los Andes, la strada si faceva più impegnativa e la lotta era più aperta. Sui tornanti montagnosi scomparivano i « trenini » che avevano caratterizzato la prima fatica e nella classe B il fiatino Macri

riusciva ad assumere il comando della graduatoria, mentre, nella C, Urevich bissava il successo, consolidando il suo primato.

A Zapala, conclusione della terza tappa, secondo successo di Gammerman nella classe B senza però che il primato di Macri avesse a soffrirne e bella affermazione di Cocho Lopez nella C con una bella rimonta di Garro che riusciva a portare in primo piano, e pericolosamente, la Peugeot.

E la rimonta della Peugeot doveva poi concludersi a San Rafael addirittura in modo clamoroso. A Recalde e Di Nezio andavano i primi due posti parziali, ma Garro passava in testa alla classifica generale dopo una gara giudiziosa, nel corso della quale il pilota si è soprattutto preoccupato di controllare le posizioni degli avversari più pericolosi, per sorpassarli poi inesorabilmente al primo segno di cedimento. A San Rafael quindi situazione completamente nuova nella categoria « C », mentre nella « B » il dominio di Macri continua indisturbato, anche se Mustafa su Renault ha potuto ottenere un buon quarto posto di tappa.

**Augusto C. Bonzi**

**G.P. TURISMO NAZIONALE**

**CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 4. TAPPA**

**Classe B:** 1. Macri in 20.51'14", media 132,694 kmh; 2. Gammerman 21.06'24"; 3. Piazza 21.20'35"; 4. Pagola 21.40'02"; 5. Bianchi 21.40'02"; 6. Rizzutto 21.41'27"; 7. Ferro 21.43'28"; 8. Zubiri 21.43'53"; 9. Valdo 22.02'58"; 10. Voriconi 22.06'49" (tutti su Fiat 128 Iava).

**Classe C:** 1. Garro (Peugeot 504) in 19.27' e 01", media 142,270 kmh; 2. Juarez (Fiat 125) 19.34'27"; 3. Recalde (Fiat 125) 19.39' e 25"; 4. Cocho Lopez (Fiat 125) 19.44'01"; 5. Oscar Fangio (Fiat 125) 19.45'48"; 6. Alcuaz (Peugeot 504) 19.48'41"; 7. Di Nezio (Fiat 125) 19.51'31"; 8. Monguzzi (Peugeot 504) 20.12'50"; 9. Zunino (Fiat 125) 20.25' e 37"; 10. Salas (Peugeot 504) 20.48'04".