

# Debutta il 23 marzo al MUGELLO la COPPA «RENAULT 5-1300»

# La F. blu all'italiana

Tra le tante vetture esposte al salone da corsa di AUTOSPRINT, una ha particolarmente suscitato l'interesse degli intervenuti per la sua veste grintosa e soprattutto inedita. Si trattava della nuova Renault R5 1300, vettura che preparata con un apposito Kit fornito dalla Casa darà vita al primo campionato R5 sui nostri autodromi.

La formula di questo campionato, presentato a Milano sabato 14 dicembre, si basa su 10 prove da marzo ad ottobre (il calendario lo leggete a parte) ed è riservato ai conduttori ed alle conduttrici di nazionalità italiana in possesso della licenza internazionale per il 1975, esclusi i piloti classificati C.S.I.

Per partecipare al campionato occorre iscriversi presso un qualsiasi concessionario dove è indispensabile prenotare la vettura completa di Kit al prezzo speciale di L. 2.560.000 più IVA. La quota di iscrizione è



La R-5 tipo Sprint

**Coppa Renault 5** **RENAULT ITALIA**

RENAULT ITALIA S.p.A.  
Via Togliatti, 118 - 00196 ROMA  
Cassa "Società Promozioni Sportive"  
ALBO 30/18/64

RENAULT ITALIA S.p.A.  
Via Togliatti, 118 - 00196 ROMA  
Cassa "Società Promozioni Sportive"  
ALBO 30/18/64

RENAULT ITALIA S.p.A.  
Via Togliatti, 118 - 00196 ROMA  
Cassa "Società Promozioni Sportive"  
ALBO 30/18/64

## il KIT per correre

RENAULT 5 LS - R. 1224

Parabrezza stratificato  
Vetri atermici  
Potenza: 85 CV DIN  
Prestazioni: 175 kmh

### KIT DI TRASFORMAZIONE

#### MOTORE:

- Coperchio delle punterie
- Albero a cammes
- Valvole in acciaio speciale
- Molle delle valvole
- Supporto dell'asse dei bilancieri
- Asse dei bilancieri
- Molle elicoidali dell'estremità dell'asse
- Bilancieri
- Bulloni serraggio testata
- Bielle speciali
- Camicie dei cilindri e pistoni

#### ASPIRAZIONE ARIA:

- Presa d'aria aerodinamica del carburatore

#### LUBRIFICAZIONE:

- Filtro dell'olio speciale
- Supporto del filtro
- Piastra di attacco
- Radiatore dell'olio
- Tubature impianto lubrificaz.

#### FRIZIONE:

- Disco frizione speciale rinforzato

#### SCARICO:

- Collettore di scarico speciale
- Guarnizione di scarico speciale
- Raccordo e tubo di scarico
- Tubo cromato uscita laterale
- Marmitta posteriore «stradale»

#### VOLANTE:

- Volante speciale ricoperto di pelle

#### STERZO:

- Scatola sterzo speciale con rapporto 17/1

#### SOSPENSIONE:

- Barra stabilizzatrice antirollio speciale anteriore e posteriore
- Barra di torsione speciale anteriore e posteriore
- Ammortizzatori speciali anteriori e posteriori
- Bracci (2) sospensioni anteriori superiori
- Bracci (2) sospensioni anteriori inferiori
- Bracci (2) sospensioni posteriori

#### CARROZZERIA:

- Deflettore aerodinamico anteriore con fori per prese d'aria per raffreddamento freni anteriori (Spoiler)
- Tubi prese d'aria
- Supporti tubi prese d'aria

#### RUOTE:

- 4 cerchi DUNLOP 5-1/2 x 13.

## Il calendario della COPPA R-5

Data	Autodromo	Gara in concomitanza
23 Marzo 1975	Mugello	Campionato Mondo Marche
13 Aprile 1975	Imola	Campionato Europeo Granturismo
27 Aprile 1975	Varano	Campionato Italiano Formula 3
2 Giugno 1975	Magione	Campionato Italiano Formula 3
15 Giugno 1975	Casale	Campionato Italiano Turismo Preparato
13 Luglio 1975	Mugello	Campionato Europeo Formula 2
27 Luglio 1975	Pergusa	Campionato Europeo Formula 2
3 Agosto 1975	Misano	Campionato Europeo Granturismo
* 24 Agosto 1975	Misano	Gran Premio di Formula 2
7 Settembre 1975	Monza	G.P. d'Italia Formula 1
* 14 Settembre 1975	Imola	G.P. Casco d'Oro Formula 1
12 Ottobre 1975	Vallelunga	Campionato Europeo Formula 2

\* Gare di riserva

di L. 250.000 e verrà rimborsata al concorrente dopo l'avvenuta partecipazione al 50% delle prove.

Ogni prova potrà contare su un montepremi di L. 750.000, di cui L. 150.000 al primo e via via a scalare fino al decimo. L'iscrizione a ciascuna gara sarà di L. 20.000 che verranno comunque rimborsate a tutti coloro che compiranno almeno un giro di prova.

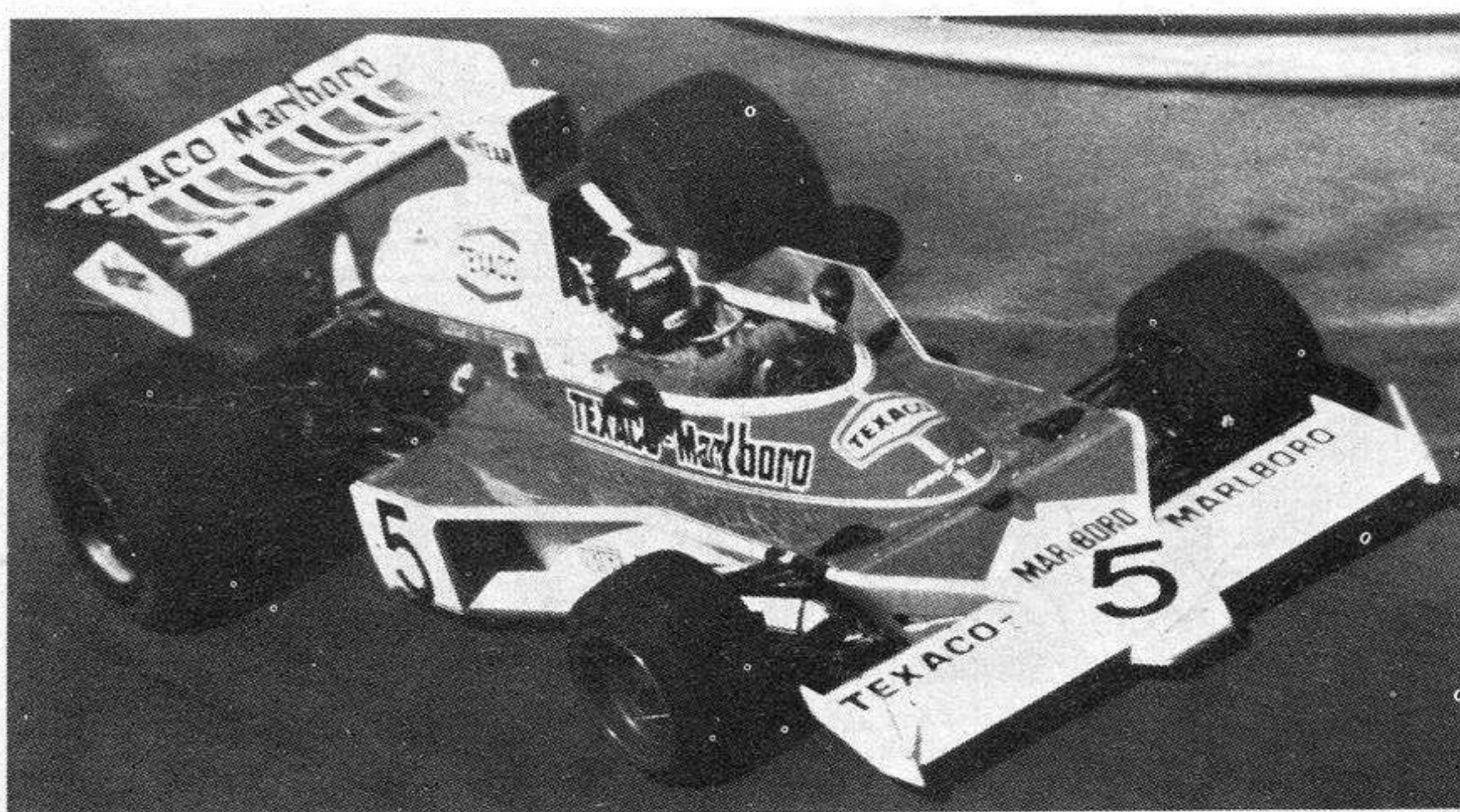
A fine anno il primo si assicurerà una monoposto completa Super Formula Renault 1600 ed un milione di lire. Il secondo una R16 TX e 850.000, il terzo una R15 TL e 700.000 ed il quarto una R5 TL e 560.000 lire. Premi in danaro verranno assegnati fino al decimo assoluto. Particolare molto importante è che le vetture messe a disposizione dalla Renault per questo campionato sono, per il 1975, solo 100 e saranno assegnate ai primi richiedenti.

Sono già molti i preparatori che si sono messi all'opera per sfornare al più presto le vetturine per la Coppa: tra i primi naturalmente è la Giada di Lavagna che metterà in cantiere otto R5, quattro per piloti della scuderia e altre quattro da noleggiare gara per gara. Tra i primi piloti che correranno certamente per questo team Ferruccio Caliceti e Livio Ponzzone.



# GUIDA al RACING SHOW

**AUTO  
SPRINT**



## Le MONO- POSTO

### TEXACO-Marlboro McLaren - F. 1

campione del mondo '74  
8 cilindri a V di 90° - 2994 cc  
475 CV a 10.500 giri 320 kmh

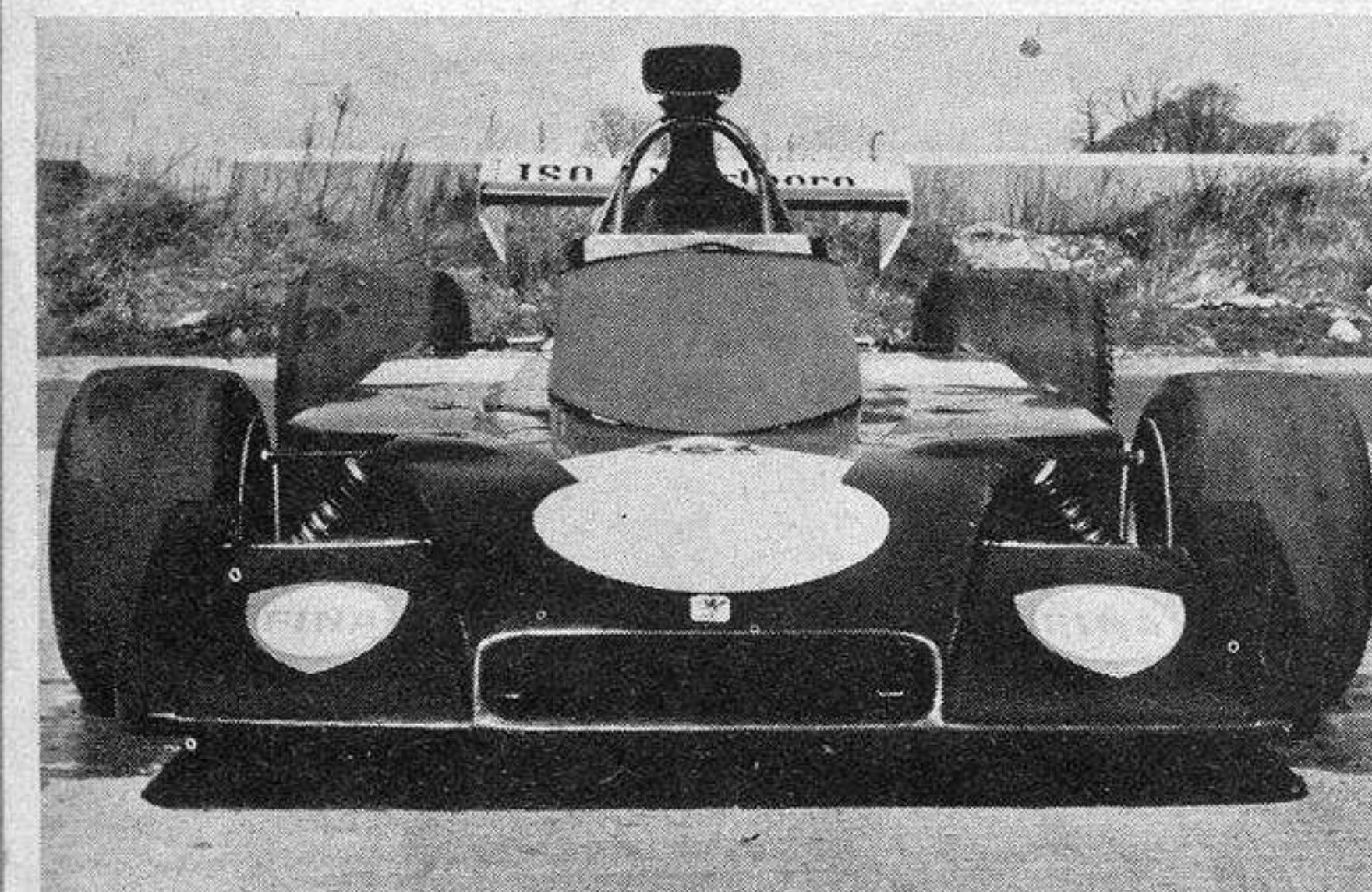
## La... fortunella



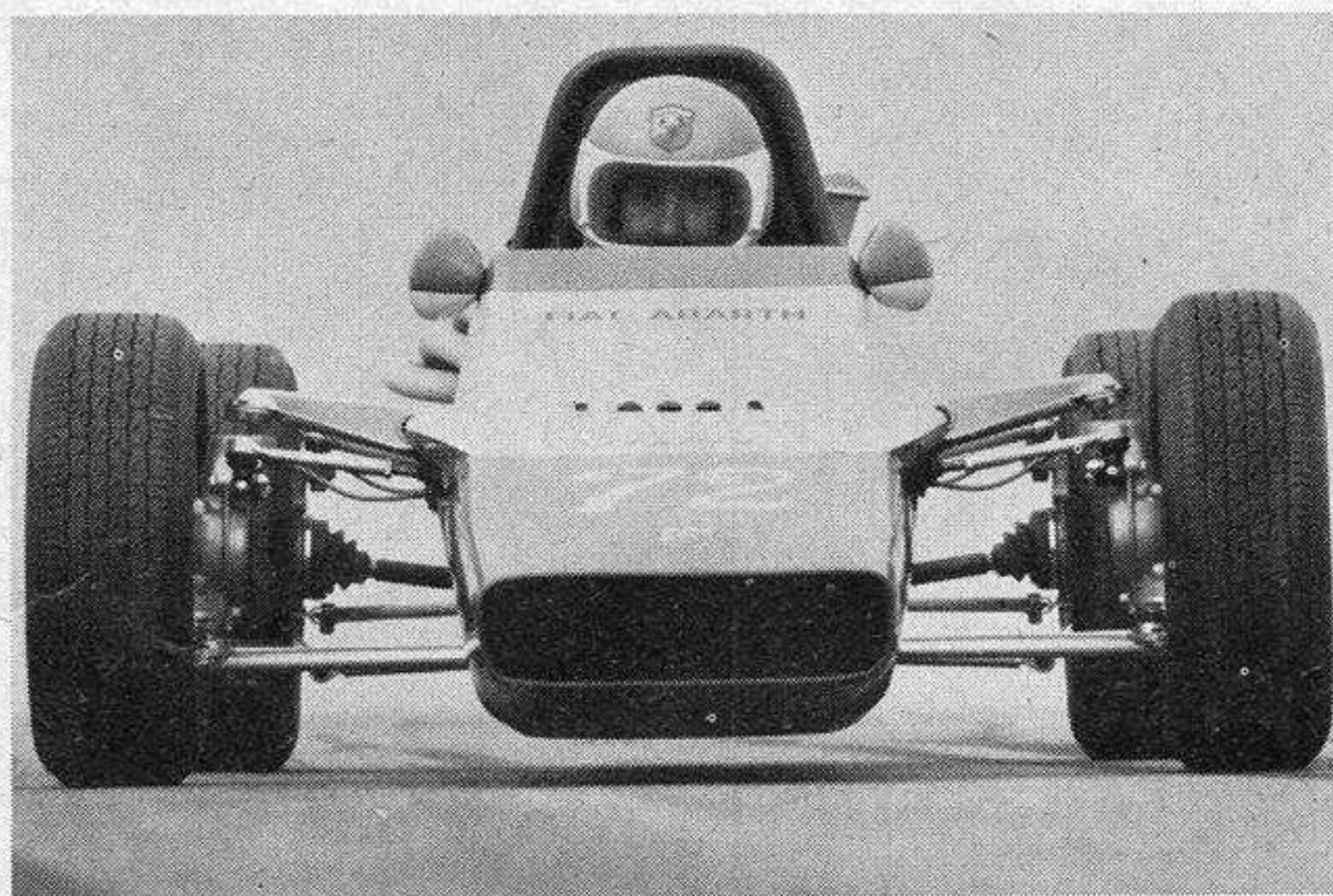
**MATRA-Simca Bagheera**  
4 cilindri in linea / 1294 cmc  
84 CV a 6000 giri / 185 kmh

Fra le vetture esposte la Matra-Simca Bagheera messa in palio per il nostro concorso «Totosprint» e che verrà consegnata, al termine della manifestazione al vincitore Armando Bille

Il RACING CAR SHOW di AUTOSPRINT mai come quest'anno dimostra la sua vitalità. Abbiamo persino dovuto rifiutare alcune macchine per problemi di capienza! Noi ringraziamo tutte le Case, i costruttori e i carrozzieri che hanno voluto aderire a questo SALONCINO permettendoci di offrire sì bel «regalo visivo» natalizio ai nostri appassionati lettori. Desideriamo ringraziare in particolare i dirigenti della Texaco-Marlboro-McLaren che hanno espressamente fatto rimanere in Italia la monoposto F. 1 campione del mondo di FITTIPALDI, già esposta a TORINO, per presentarla insieme al suo pilota FITTIPALDI a Bologna. Con questa GUIDA potrete riconoscere le macchine in vetrina al «Palasport».

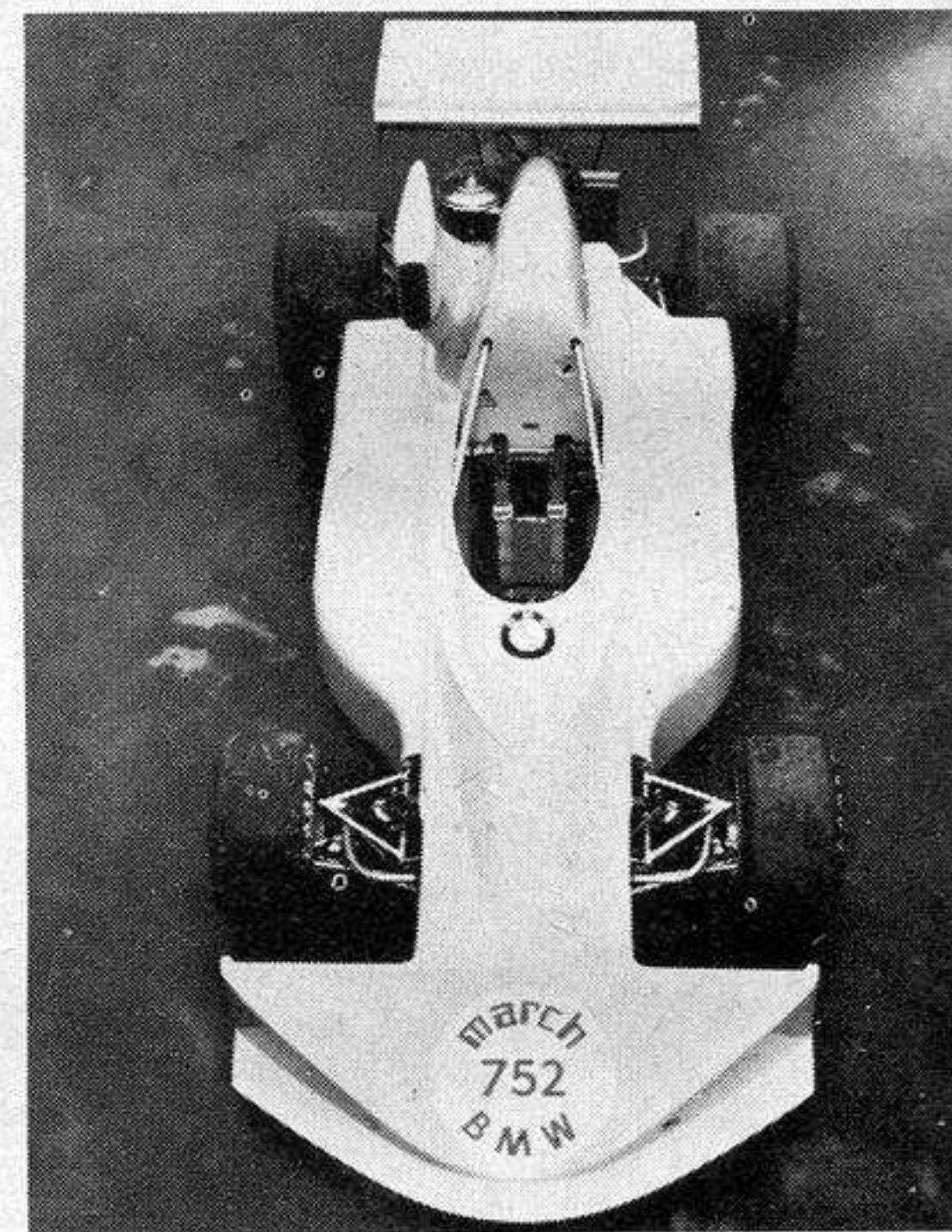


**WILLIAMS F. 1**  
8 cilindri a V di 90° - 2994 cc  
470 CV a 10.500  
giri - 320 kmh

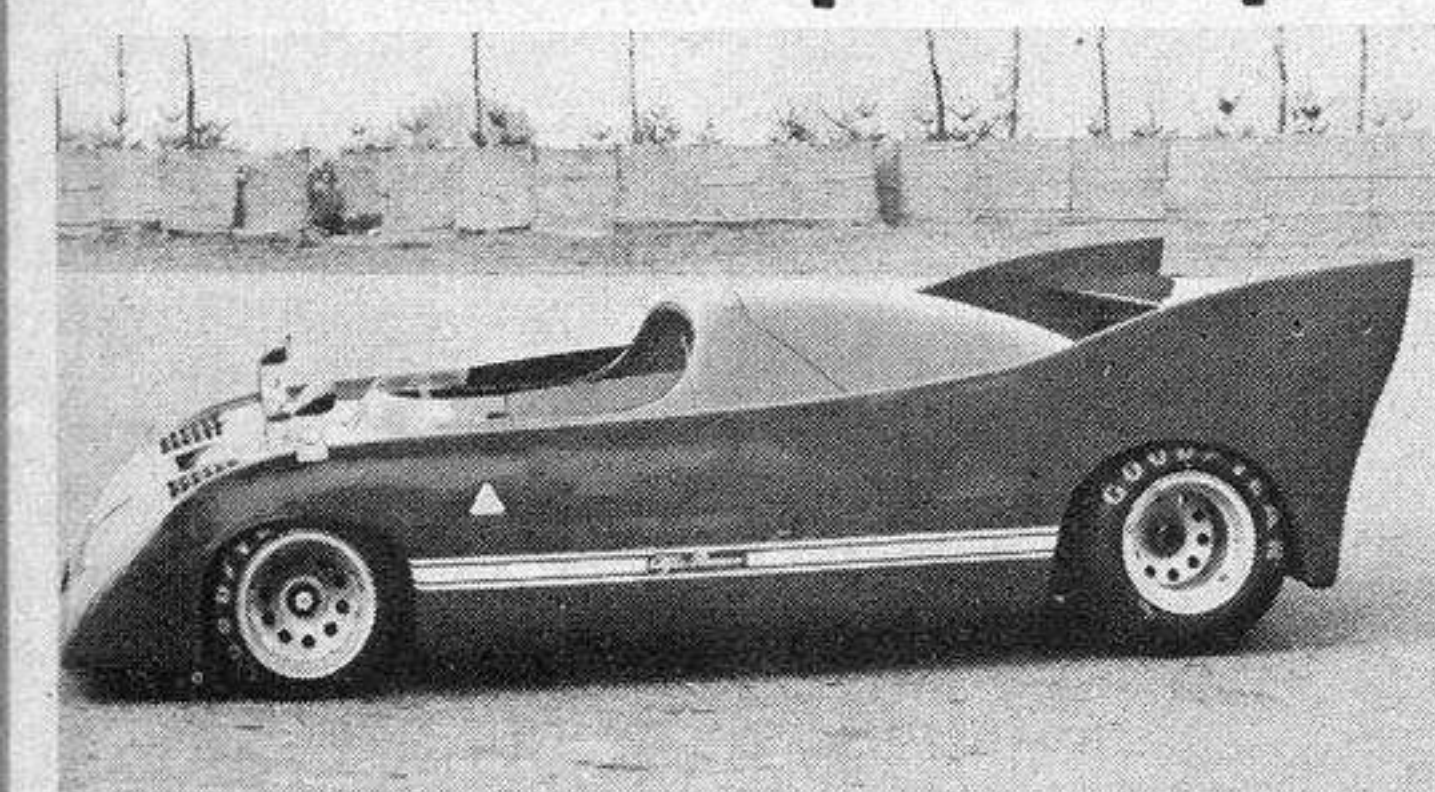


**FIAT-Abarth F. ITALIA**  
4 cil. in linea - 1608 cc  
118 CV a 7000 giri  
230 kmh

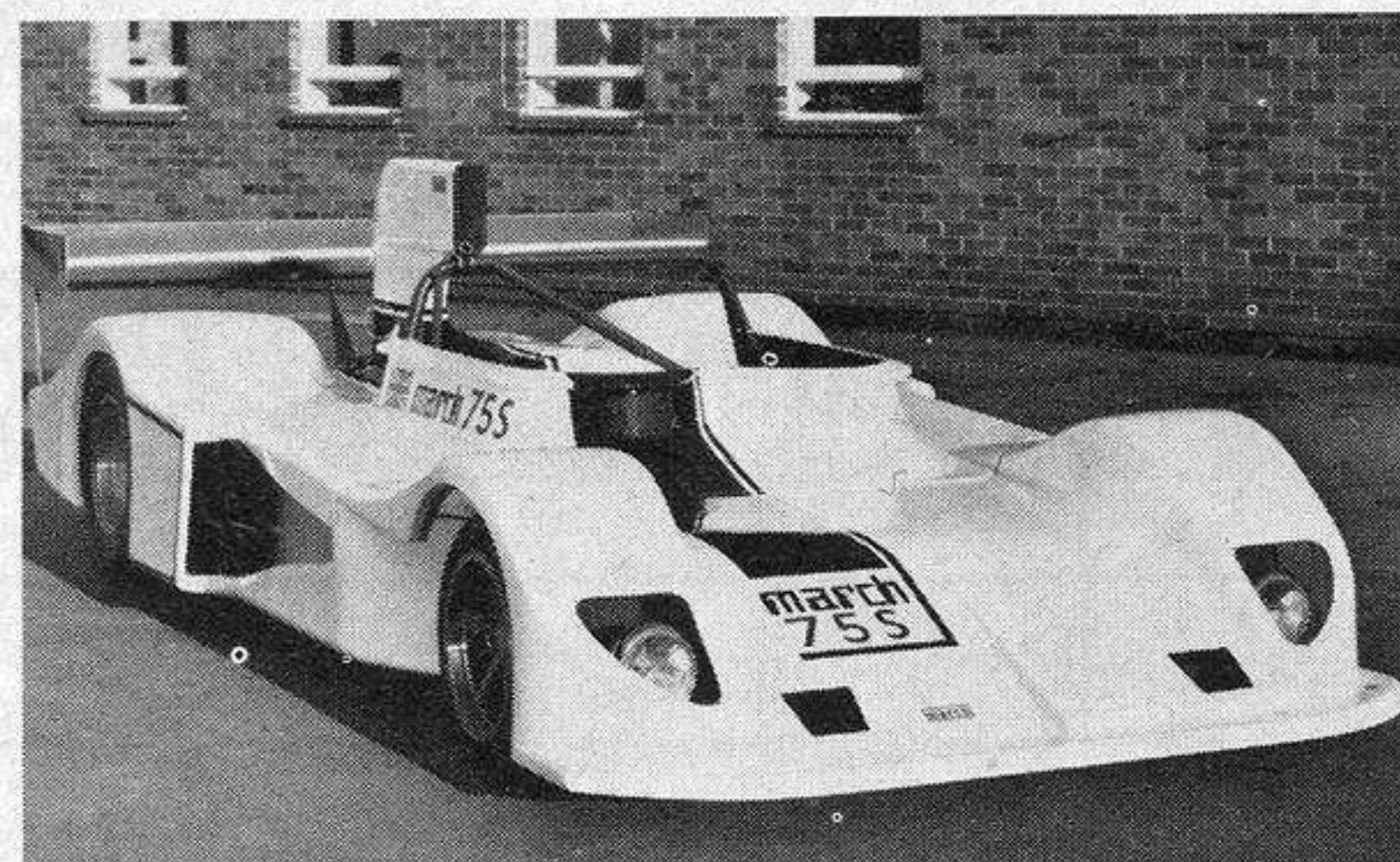
**MARCH 752 F. 2**  
4 cilindri in linea - 1990 cc  
285 CV a 9200 giri  
275 kmh



## Le SPORT e prototipi



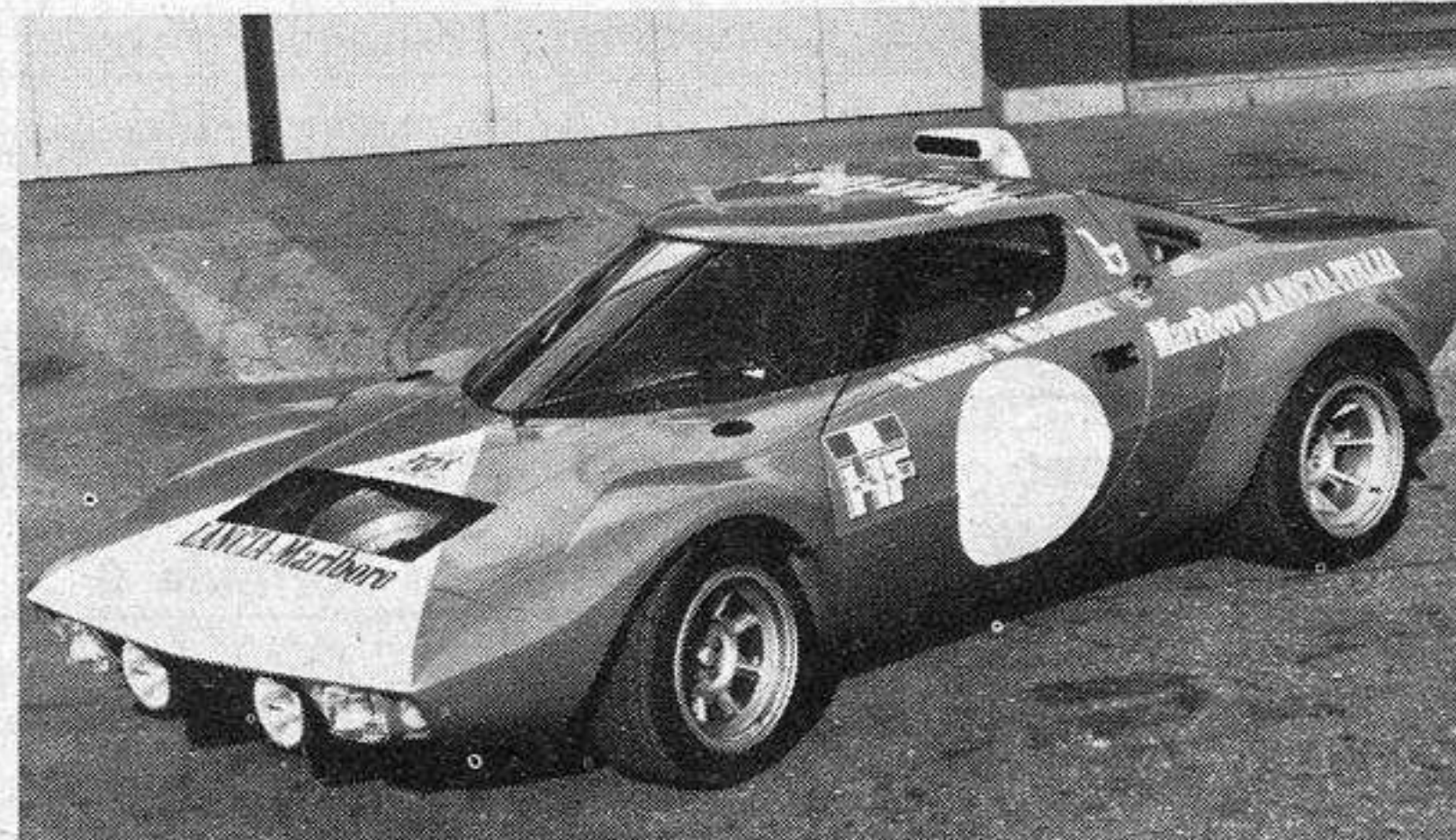
**ALFA ROMEO 33t12**  
12 cilindri Boxer / 2995 cmc  
500 CV a 11.500 giri / 330 kmh



**MARCH 75 S - SPORT**  
4 cilindri in linea / 1990 cmc  
285 CV a 9200 giri / 280 kmh

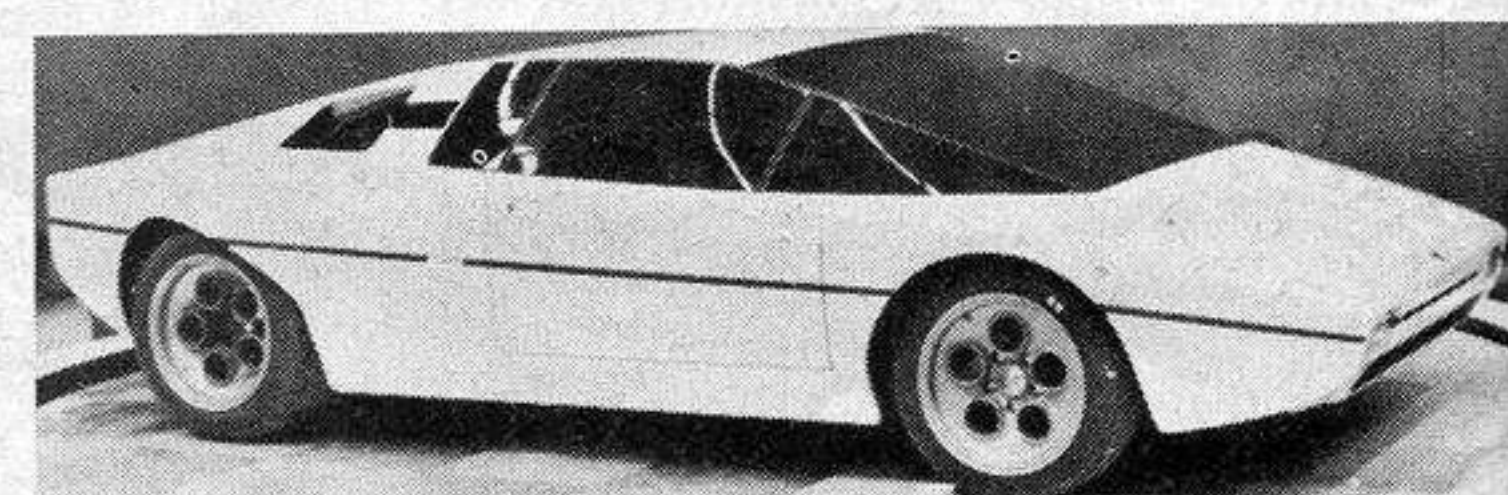


**FIAT ABARTH 030**  
6 cilindri a V di 60° / 3480 cmc  
285 CV a 6000 giri / 270 kmh

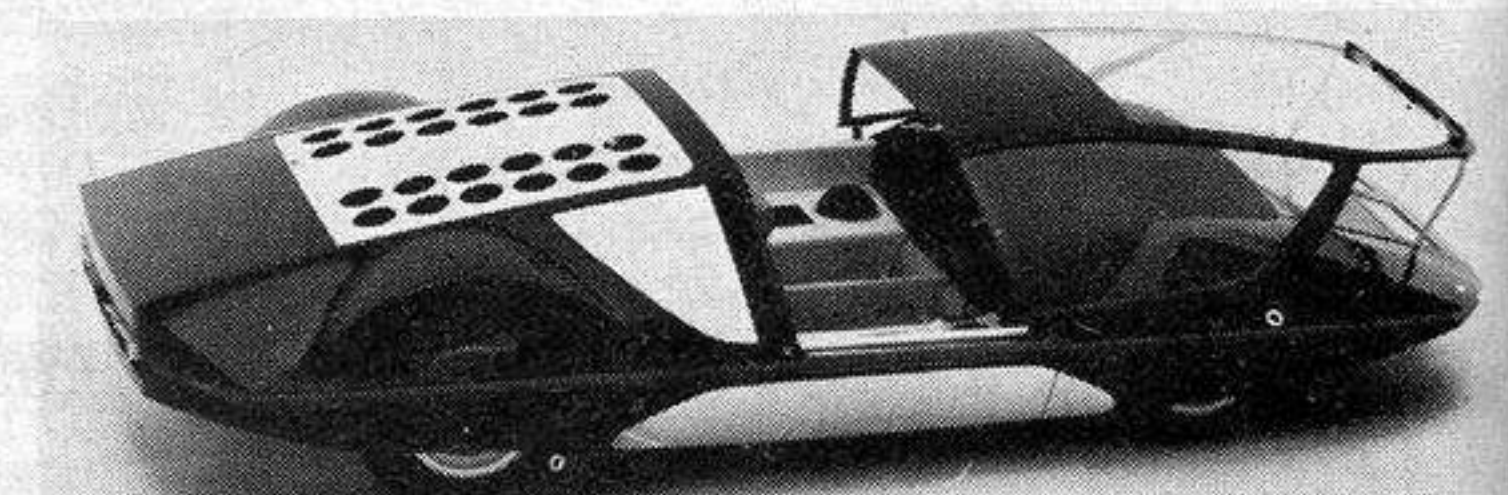


**LANCIA STRATOS TURBO**  
6 cilindri a V di 65° / 2418 cmc  
350 CV a 8200 giri / 265 kmh

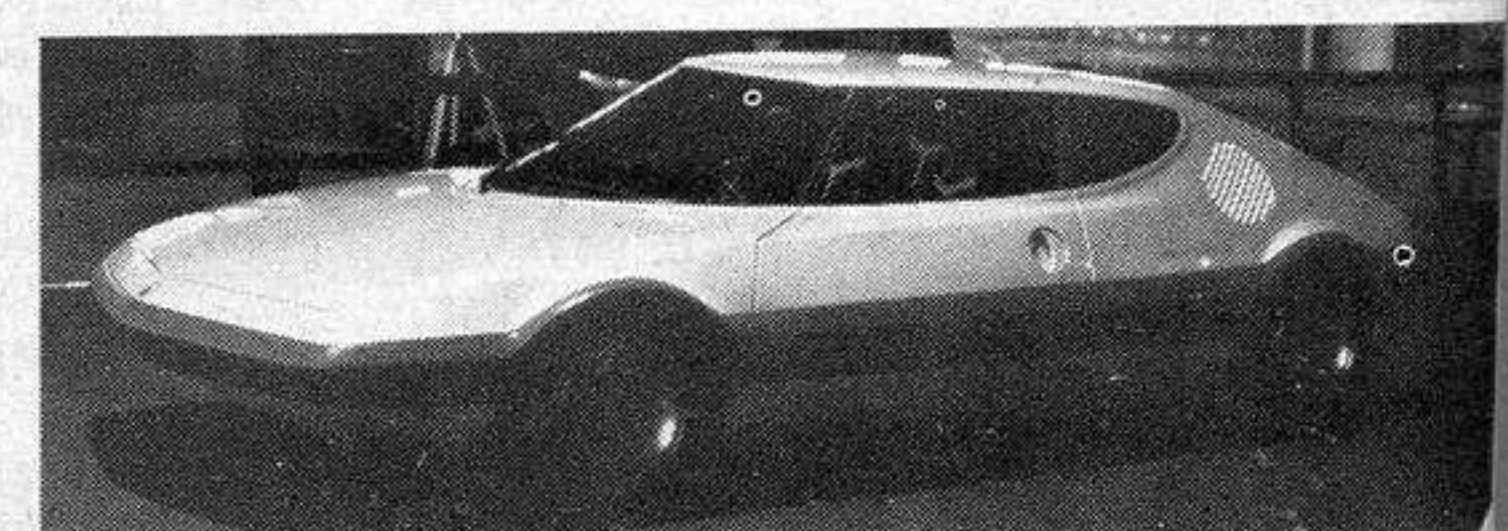
## I dream-cars



**BERTONE «BRAVO» LAMBORGHINI**  
8 cilindri a V di 90° / 2995,8 cmc  
300 CV a 7000 giri / 272 kmh



**PININFARINA «MODULO»**  
studio di forma su telaio Ferrari 512 S



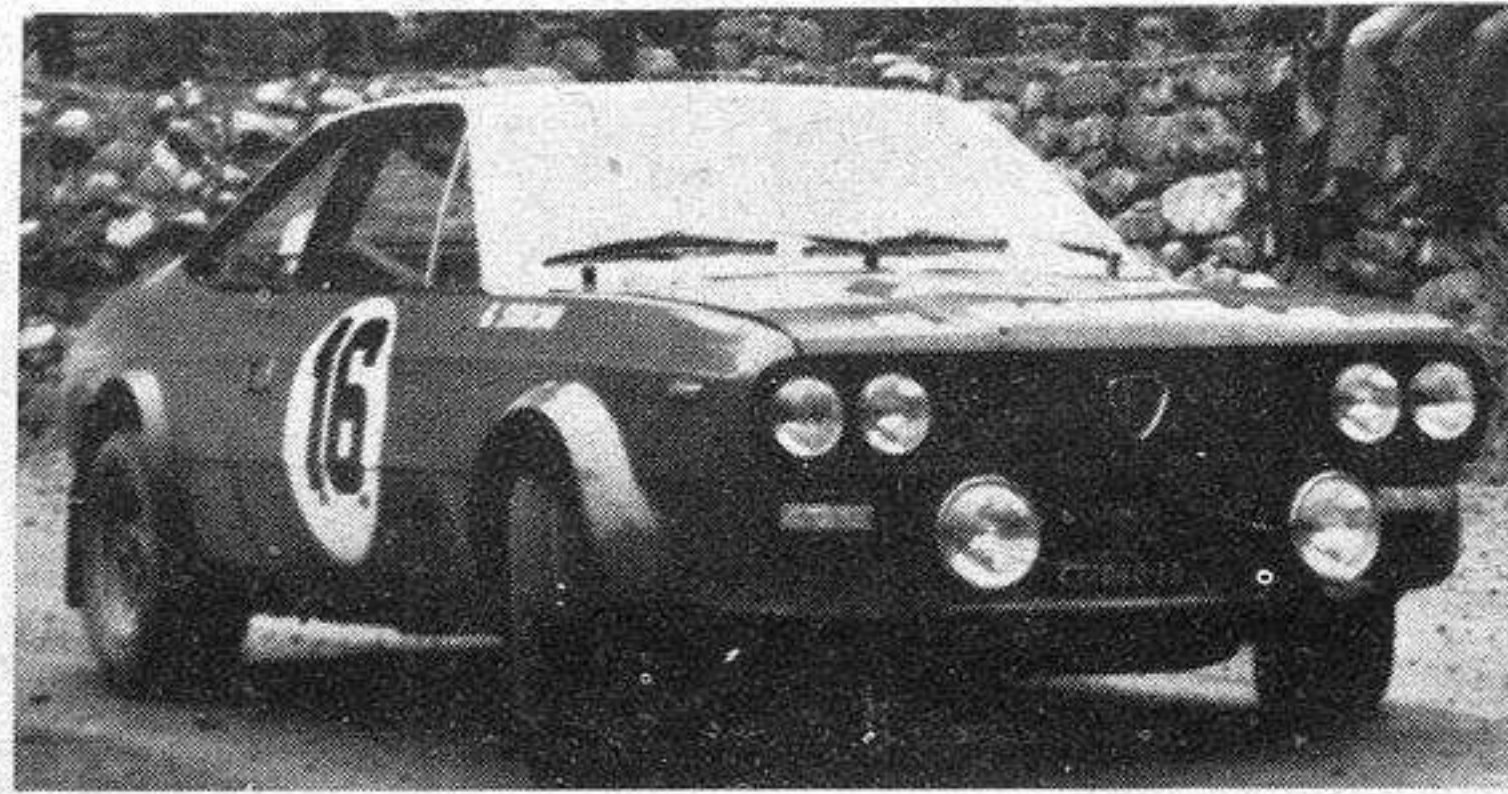
**BERTONE «TRAPEZE»**  
2 pistoni rotanti / 498x2 cmc - NSU  
115 CV a 5500 giri / 200 kmh



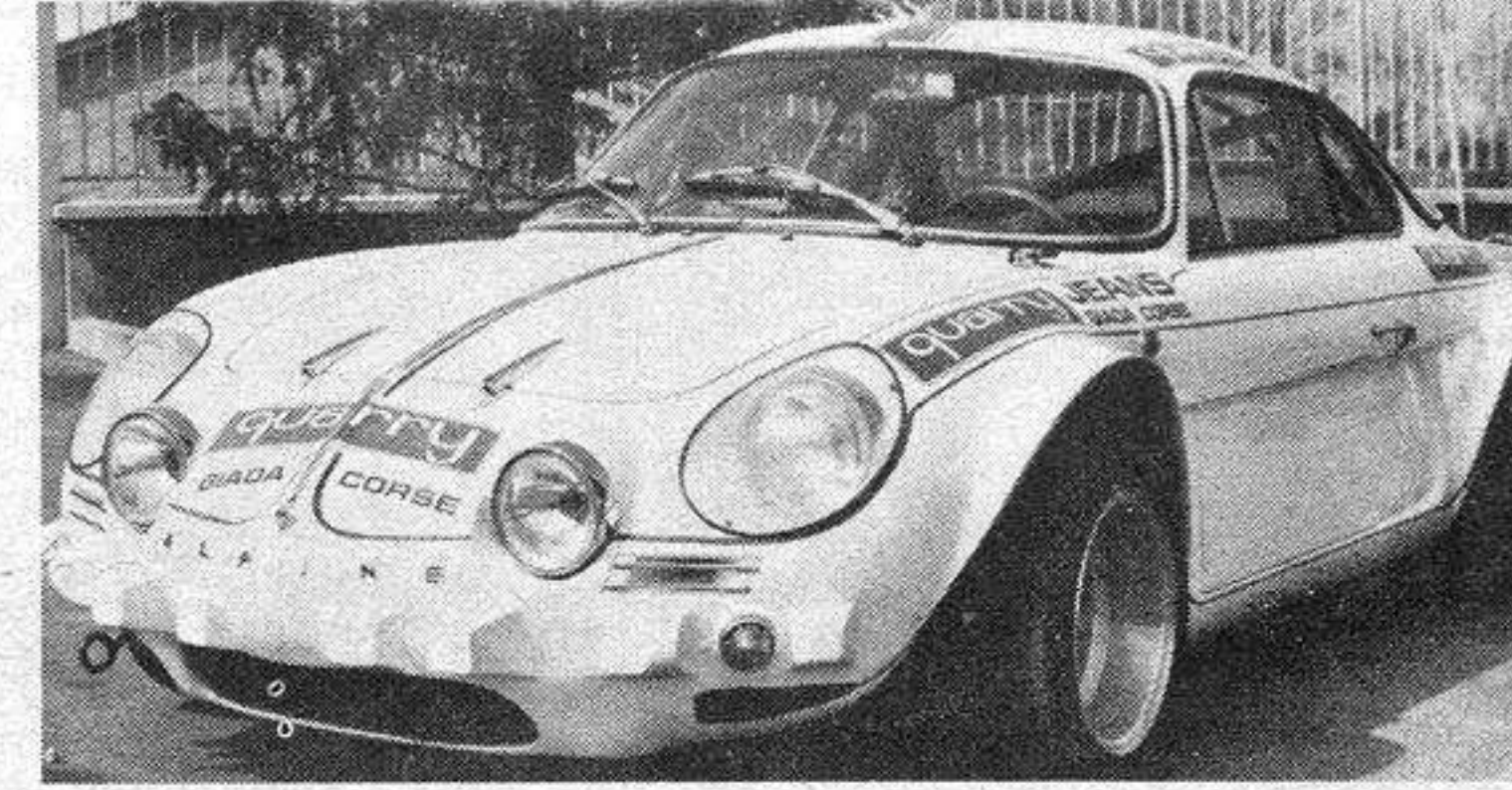
## Le rallyste



**ALFASUD RALLY GR. 1**  
4 cilindri Boxer / 1186 cmc  
73 CV a 6000 giri / 150 kmh



**LANCIA BETA RALLY**  
4 cilindri in linea / 1756 cmc  
190 CV a 7400 giri / 210 kmh



**ALPINE - RENAULT A 110**  
4 cilindri in linea / 1800 cmc  
175 CV a 6800 giri / 245 kmh



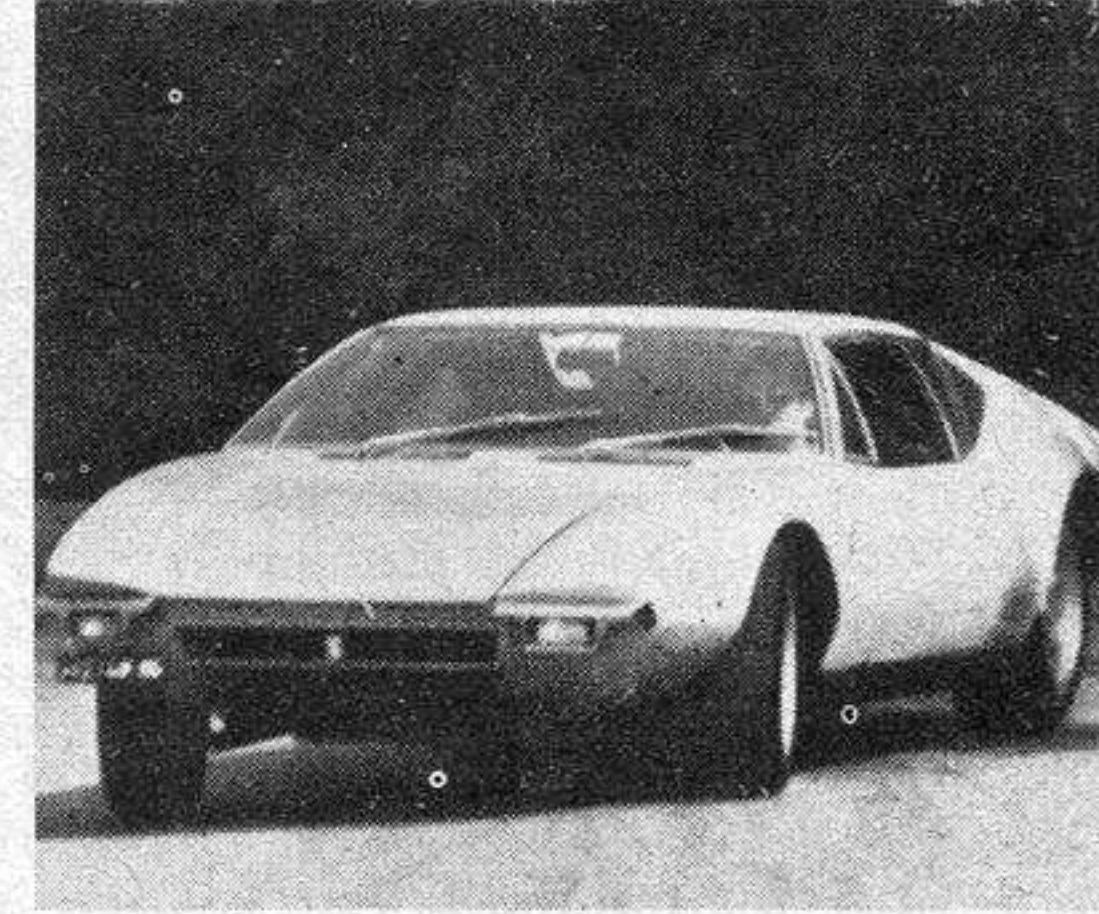
**TRIUMPH DOLOMITE S**  
4 cilindri in linea / 1998 cmc  
135 CV a 6000 giri / 195 kmh



**ALFETTA RALLY GR. 2**  
4 cilindri in linea / 1779 cmc  
210 CV a 7500 giri / 200 kmh



**SIMCA 1000 RALLY 2**  
4 cilindri in linea / 1294 cmc  
85 CV a 6000 giri / 170 kmh



**DE TOMASO PANTERA GR. 3**  
8 cilindri a V di 90° / 5763 cmc  
370 CV a 6000 giri / 280 kmh



**B.L. INNOCENTI - MINI COOPER**  
4 cilindri in linea / 1275 cmc  
71 CV a 5800 giri / 160 kmh



**G.M. COMMODORE GR. 1**  
6 cilindri in linea / 2784 cmc  
180 CV a 5500 giri / 210 kmh

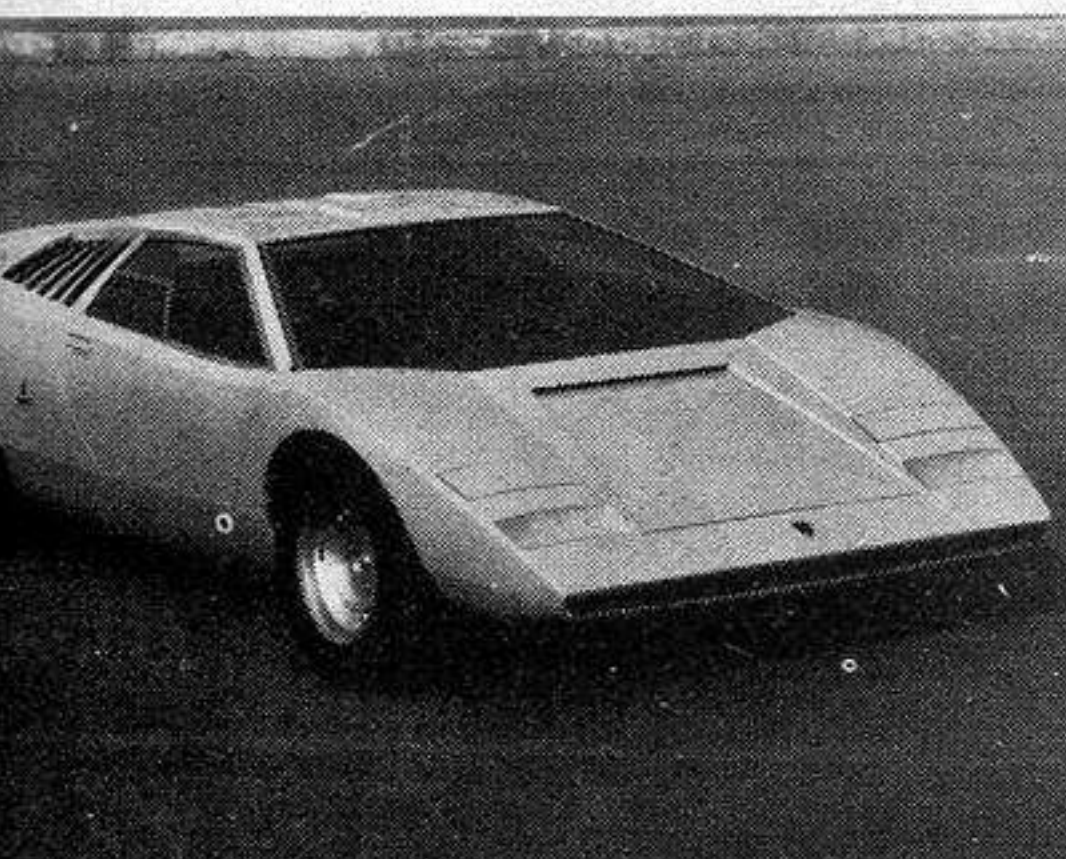
## Le novità turismo



**SIMCA 1100 ti**  
4 cilindri in linea - 944 cc  
82 CV a 6000 giri - 165 kmh

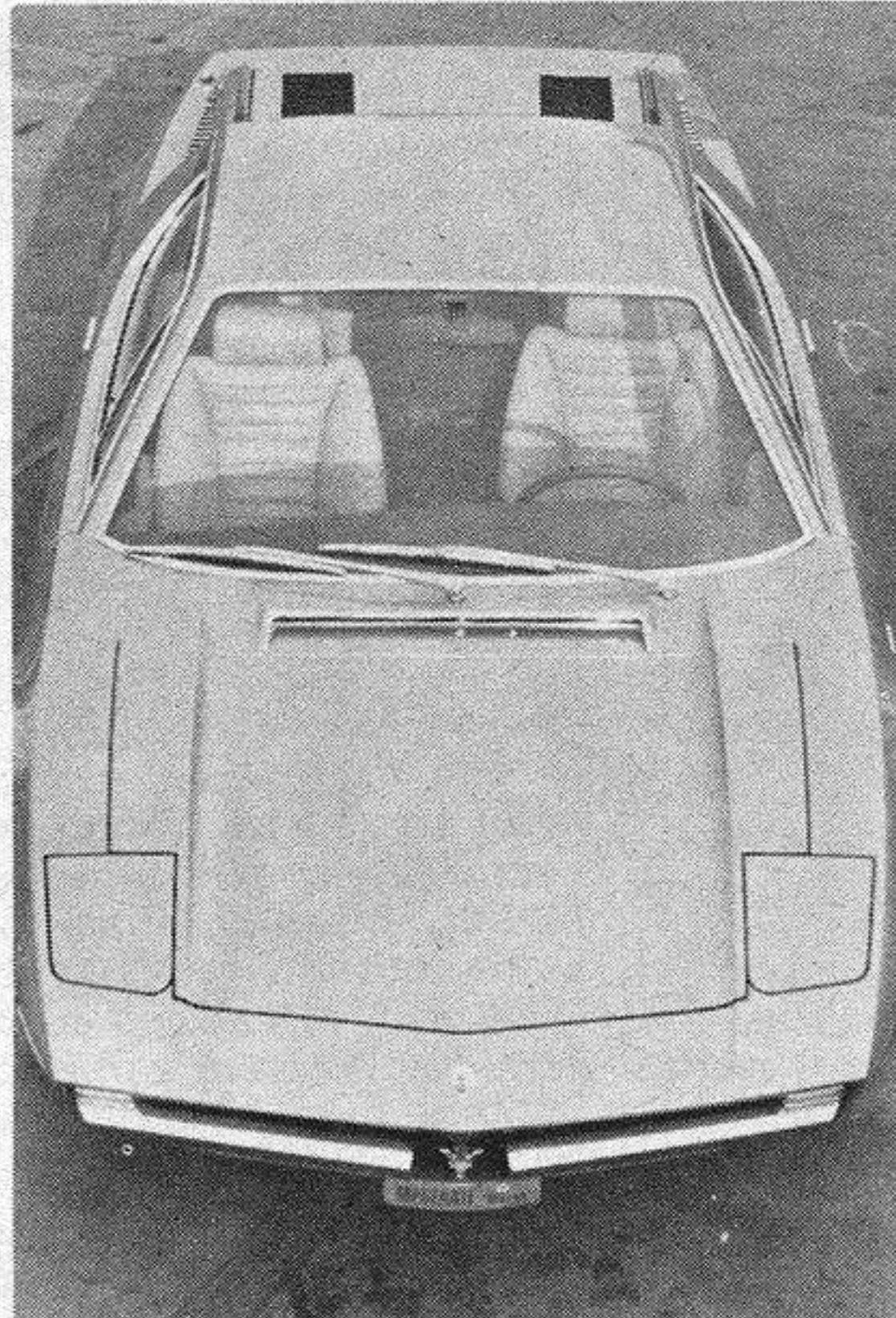
**FIAT 131**  
4 cilindri in linea - 1297 cc  
65 CV a 5500 giri - 150 kmh

## Le super GT



**MASERATI MERAK**  
6 cilindri a V di 90° / 2965 cmc  
190 CV a 6000 giri / 240 kmh

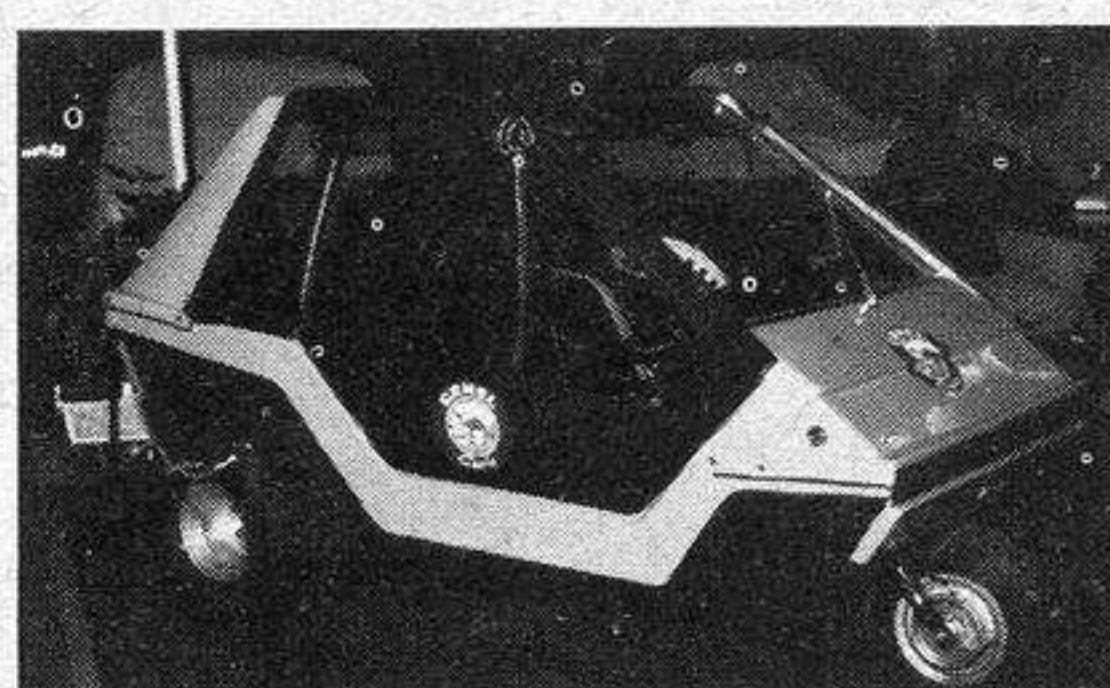
**LAMBORGHINI COUNTACH**  
12 cilindri a V di 60° / 3929 cmc  
375 CV a 8000 giri / 315 kmh



## Le divertenti



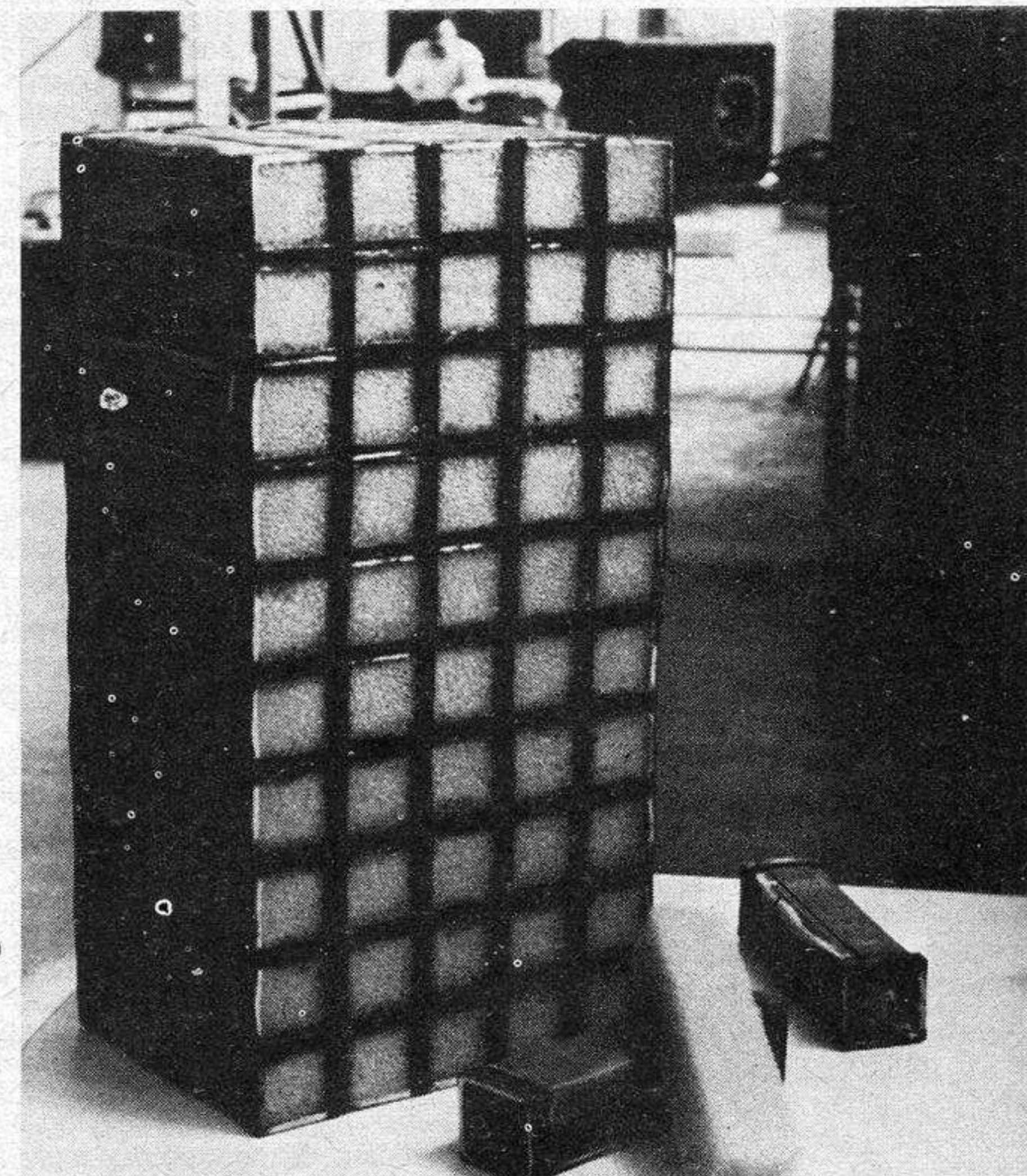
**SUPER STOCK**  
4 cilindri in linea  
1600 cc 110 CV



**CHARLY CAMEL**  
Autozodiaco, tre ruote,  
motore Minarelli 48 cc

## Il SERBA TOIO anti fiamma

Per la prima volta esposto in pubblico il serbatoio antifiamma Pirelli su brevetto Autodelta, nella sua ultima e più perfezionata versione. Un « accessorio » che vorremmo vedere quanto prima reso obbligatorio nelle Formula 1





## L'ultima raffica

Debbo purtroppo rilevare come ben tre mie lettere speditevi nelle ultime tre settimane, sono state da voi completamente ignorate (se ricevute).

Eppure quelle lettere, tranne la seconda, con un'offerta di collaborazione, trattavano argomenti, almeno a mio avviso, di interesse generale e trascurati negli ultimi tempi dalla Rivista.

Nella prima infatti, vi invitavo a non trascurare le corse in salita ma a rilanciarle attraverso quella validissima trovata dei percorsi semipermanenti (cosa da voi proposta in una risposta ad un lettore), e nella terza accludevo un completo e sintetico quadro delle corse in salita svolte nel 1974.

Anche se le mie argomentazioni possono essere di non interesse per la Rivista, penso tuttavia che sia doveroso far sapere ai lettori chi ha vinto i vari trofei della montagna. Oppure c'è da dedurre che Autosprint delle salite non ne vuole più assolutamente sapere!?

Alessandro Della Mora  
Biella (VC)

Lei ci ha inviato, in breve sequenza, una raffica di lettere: la prima in data 13 novembre, la seconda in data 15 novembre, la terza in data 19 novembre e questa, in data 26 novembre, nella quale lamenta il mancato riscontro delle altre. Provvediamo subito.

Prima lettera. Essa è un peana alle gare in salita, ed un plauso (grazie!) alla nostra idea dei percorsi attrezzati in maniera semipermanente. Cosa avremmo dovuto dirle?

Seconda lettera. Un «pezzo» sull'ipotesi di un rilancio della Formula Junior. Lei ci invitava a non badare alla forma, ma alla sostanza. Possiamo rispondere che non crediamo vi sia proprio posto, oggi come oggi, per un'altra formula addestrativa.

Terza lettera. Lei ci invita a pubblicare le classifiche finali delle varie zone per il Trofeo della Montagna. Lo avremmo fatto volentieri, e da parecchio, solo che la CSAI avesse avuto il modo di farci sapere quali sono le «zone» di appartenenza dei vari piloti. Infatti, non basta fare, come ha fatto lei, delle classifiche in base a chi è arrivato nei primi posti nelle gare di «quelle» zone; è importante sapere che Barberio, per esempio, è nella sesta zona.

E' inutile, signor Della Mora, che lei ci imponga una classifica ficcando Nesti e «Gianfranco» in cinque zone su sei. E' chiaro che i punti un pilota li prende «solo» nella sua zona di origine.

Le siamo comunque grati per la sua collaborazione, e ci scriva pure quando vuole: basta che non «pretenda» risposta, per di più subito.



## Auguri trasferibili

Anche se qualche volta mi pigliate un po' troppo in giro... Tanti carissimi auguri.

Giovanni Hoz

Pubblichiamo volentieri il simpatico Snoopy, campione di F. Italia... Ne approfittiamo per ringraziare Hoz e per girare a nostra volta questo simpatico augurio natalizio a tutti i nostri lettori.

AUTO  
SPRINT

FERMOPOSTA

AUTO  
SPRINT

ROBERTO RESTELLI - Milano — Prenoti l'Annuario karting 1975 presso la Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

SALVATORE ALAIMO - Caltanissetta — La formula non serve a nulla, anche se fosse completata con elementi importanti come il peso del veicolo ed il punto di applicazione della forza centrifuga. Per di più, è quasi la norma che una vettura da competizione, in curva, sbandi un poco, entrando a velocità anche superiori a quella teorica: sta al pilota ristabilire l'equilibrio! Il motore deve andare in moto con i mezzi di bordo, ma i commissari possono aiutare a rimettere in carreggiata una vettura uscita di strada.

GINO BORSARI - Medolla (Modena) — Non dica sciocchezze! Ferrari ha uno sponsor che basta per tutti, cioè la Fiat, che gli passa 500 milioni l'anno, ed in più ha l'Agip. La Marlboro e la Texaco, insieme, danno molto meno alla McLaren. Per i piloti «lanciati», ha letto il numero 49, a pagina 35?

MORELL PONS - Barcellona (Spagna) — Per il giubbotto, abbiamo provveduto ad un secondo invio, sperando che questa volta l'indirizzo sia quello giusto. Questo lo schieramento al GP d'Italia 1966: prima fila, Parkes (Ferrari) 1'31"3 - Scarfotti (Ferrari) 1'31"6 - Clark (Lotus-BRM 16) 1'31"8. Seconda fila, Surtees (Cooper Maserati) 1'31"9 - Bandini (Ferrari) 1'32"0. Terza fila, Brabham (Brabham-Repco) 1'32"2 - Ginther (Honda) 1'32"4 - Rindt (Cooper Maserati) 1'32"7. Quarta fila, Stewart (BRM 16) 1'32"81 - Hulme (Brabham-Repco) 1'32"84. Quinta fila, Hill (BRM 16) 1'33"4 - Bonnier (Cooper Maserati) 1'33"7 - Arundell (Brabham-Climax) 1'34"1. Sesta fila, Spence (Lotus BRM 2000) 1'35"0 - Anderson (Brabham-Climax 2000) 1'35"3. Settima fila, Baghetti (Ferrari 2400) 1'35"5 - Siffert (Cooper Maserati) 1'36"3 - Bondurant (BRM 2000) 1'36"9. Ottava fila, Gurney (Eagle-Weslake) 1'39"1 - «Geki» (Lotus-Climax 2000) 1'39"3.

BINO PIERPAOLI - Torricella di Fossombrone (Pesaro) — Noi gli indirizzi glieli diamo, ma non si arrabbi con noi se poi nessuno le risponderà. Fiat-Abarth, corso Marche 38, Torino; Opel, c/o General Motors Italia, piazzale dell'Industria 40, Roma; Renault Italia, via Tiburtina km. 11,500, Roma; Lancia Corse, via Vincenzo Lancia, Torino.

LUCIO RAK - Novara — Tutte le foto a colori destinate alla riproduzione a mezzo stampa sono delle diapositive. Nel caso di fotocolor stampati, si può fare un internegativo, ma il risultato è scarso oltre che costoso.

TONINO RUSTIGNOLI - S.P. in Vincoli (RA) — Purtroppo non c'è niente da fare. In quel tratto di strada c'era il cartello con il limite dei 50. Dovrà pagare la multa e tenersi la segnalazione sulla patente. Le ricordiamo che la segnalazione sulla patente può diventare pericolosa se lei, nell'arco di un anno ne colleziona 3. In questo caso la polizia stradale invia una segnalazione al Prefetto che prenderà provvedimenti (in genere la sospensione della patente per qualche mese). Trascorso l'anno, il computo riprende. Evidentemente se nell'arco di 3-4 anni lei riceve diverse segnalazioni, diciamo ad esempio due all'anno, la segnalazione al Prefetto viene fatta ugualmente dopo 6-7 annotazioni.

GIANNI RESTELLI - Legnano (MI) — Le F. Italia sono state tutte costruite dalla Abarth di Torino, quindi tutte identiche ovviamente: la potenza del motore si aggira sui 118 CV e la velocità massima che la vettura può raggiungere dovrebbe essere sui 210-215 kmh. La monoposto ha praticamente mantenuto sempre lo stesso prezzo: le ultime sono state vendute a due milioni e 89 mila lire e la manutenzione è affidata completamente ai piloti.

EUGENIO BORGIO - Modena, ROBERTO PUDDU - Cagliari, GIUSEPPE DI FRANCESCO - Ortona (CH) — Per tutte queste informazioni è bene vi rivolgete alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

FABIO GUIDOTTI - Borgo S. Lorenzo (FI), CLAUDIO NORGONARI - NORIGLIO (TN) — Per quel che ci risulta la rivista Rally ha cessato le pubblicazioni: Moting News è una rivista inglese che però non si occupa esclusivamente di rally, anzi li segue appena. Per acquistare i libri richiesti provi a rivolgersi alla Lea, v.le Regina Margherita 279 - Roma per «Come si vince un rally» di Thellung, mentre per «Rally a go-go» di Zavagli provi a richiederlo al settore P.R. della Fiat, corso Marconi 10, Torino.

GIANPAOLO GABRIELLI - S. Benedetto del Tronto (AP) — Non ci risulta veramente che esista una marmitta che applicata a qualsiasi vettura, senza apportare modifiche di sorta, ne aumenti le prestazioni di almeno 15 kmh! In tutti i casi, se la trova, ce lo faccia sapere.

MAURIZIO CRISTIANI - Torino — Quello delle frequenze delle ritrasmissioni usate sulle auto da rally è un bruttissimo tasto: nessuno vuole chiaramente rivelare la propria, che è tenuta gelosamente segreta. Pensiamo che le apparecchiature sui 27MHz non siano comunque molto adatte: in genere si usano apparati che lavorano sui 144-146 MHz, comunemente conosciuti come due metri.

ROMEO GENTILE - Avellino — Non esiste una casa specializzata in quel particolare accessorio che lei chiede, ma tutte le scuderie o i reparti corsa ne posseggono una. Stia quindi attento agli indirizzi di queste ultime e si rivolga a loro, e buona fortuna!

IL COMPUTER

## REGAZZONI dati allo sci!

Vorrei fare rilevare un particolare forse banale, che mi è sembrato comunque abbastanza significativo a proposito del concluso Campionato Mondiale Piloti. Se invece dei classici punti di piazzamento 9-6-4-3-2-1 fossero stati dati i punti delle gare scistiche 25-20-15-11-8-6 il campionato sarebbe stato vinto da Clay Regazzoni per 176 a 175. Effettivamente il pilota svizzero ha concluso 11 gare su 15 (contro 10 del brasiliano) dimostrando una pur piccola superiorità in questione di tenuta.

Pomero Costanzo - Torino

La sua osservazione è giusta, lettore Costanzo, anche se purtroppo per Clay, non vi sarà niente da fare per riavere l'alloro che cinge Emerson. E ci sembra anche giusto, dal momento che (in questo caso) esiste un preciso regolamento, in vigore da anni che distribuisce, giusto o no, i punti in una certa maniera che non ci sembra poi sbagliato. Vuol dire che potremmo consigliare a Clay di passare allo sci: chissà che in questa seconda specialità il ticinese non possa ripetere le gesta di Russi e Collombin. A proposito: ma forse è per questo che è andato ad allenarsi a S. Moritz con LAUDA (che sugli sci risulta meno competitivo...).

L'ARRABBIATO

## Il senno di poi

Vi scrivo a proposito di un articolo apparso sul n. 46 del V/s giornale: «LE RICETTE DEL FISA» a firma di Daniele Buzzonetti in cui in cima alla pagina 19 si legge che i preparatori-piloti Conzi e Betti hanno ottenuto i risultati di rilievo in questa stagione solo grazie alle migliorie dell'assetto delle loro vetture.

Allego all'uopo copia fotografica della notifica del reclamo da me inoltrato contro Betti nei riguardi del suo assetto nella gara del 3 novembre a Magione.

Dal momento che io corro, come la maggior parte, solo per avere delle soddisfazioni, mi ha deluso non leggere nessun articolo da parte V/s alla squalifica in questione, anzi non è apparsa neanche la modifica alla classifica.

La decisione di partecipare alla gara di Magione, a challenge terminato è nata solo dal desiderio di poter riavere un confronto con il grande Betti, dominatore della classe 1150 G. 1, dopo la finale FISA al Mugello da me perduta solo per il distacco del battistrada della gomma anteriore e non per un testacoda come da Buzzonetti riportato.

In quella gara ebbi la certezza che se Betti avesse avuto la macchina a «posto» nelle gare precedenti in cui l'avevo incontrato, forse lo avrei vinto. Ecco con che spirito andai ad incontrarlo a Magione (e non so proprio

perché debbano essere sempre i piloti del Sud a recarsi nei campi avversari e non il contrario).

L'idea del reclamo mi venne a metà gara quando pensai che qualsiasi risultato avessi ottenuto, avrei smontato la vettura di Betti. Purtroppo all'ultimo giro, quando ero in seconda posizione ruppi il cambio e non mi fu possibile terminare la gara. Il reclamo lo inoltrai lo stesso limitandomi al solo assetto (molloni e balestra) non potendo reclamare il motore in quanto ero privo del mio meccanico Paparella e pertanto non avrei avuto nessuna competenza in materia.

I risultati del reclamo li potete leggere nella notifica che vi allego e vorrei sapere che soddisfazione si prova a vincere una gara con la vettura «fuori-legge».

Luciano Triggiani - Bari

● La copia del reclamo

OGGETTO: Gara del 3-4 novembre 1974 - 2. Trofeo Pro-Loce Magione.

A seguito del reclamo da lei presentato contro presunte irregolarità tecniche della vettura n. 30 Betti Gian Franco, la informiamo che i commissari sportivi della manifestazione hanno deciso la esclusione dalla classifica del concorrente Betti G. Franco per irregolarità tecniche.

La classifica della Classe 1150 Gr. 1 è così modificata: 1. Piccho, n. 28 (giri 15) tempo 18'34"3; 2. Muratore, n. 26 (giri 15) tempo 18'35"6; 3. Filippi, n. 29 (giri 15) tempo 18'36"9; 4. Triggiani, n. 34 (giri 14) tempo 17'13"3; 5. Palumbo, n. 27 (giri 14) tempo 17'39"6; 6. «Pipino», n. 25 (giri 14) tempo 17'40"8.

Escluso dalla classifica per irregolarità tecniche il n. 30 Betti.

I Commissari Sportivi hanno inoltre deciso la restituzione della tassa reclamo e del deposito cauzionale.

Siamo alle solite con i cittadini che protestano. Questa volta, anche se dobbiamo prendere atto di un cambiamento di classifica in seguito alla squalifica di Betti alla gara di Magione, che non migliora certamente la situazione del reclamante Triggiani, non ci sentiamo proprio in torto e la rimandiamo direttamente alla cronaca della gara del Mugello, alla quale lei si riferisce. Ci accusa di aver «sminuito» la sua prova facendolo passare vittima di un testa-coda, invece dell'infortunio alla gomma. Ma signor Triggiani, non si è accorto della sua gomma abbiamo parlato facendo il titolo che riguardava la sua corsa? Ci sembra che il brano cominci parlando di lei come protagonista: non le sembra sufficiente?

Da qui poi a pretendere una squalifica a vita per il povero Betti, sorpreso mediante pressatura a Magione, a Challenge finito ci sembra abbastanza ridicolo. Che il Betti fosse irregolare a Magione ne siamo certi, vista anche la squalifica giustamente applicata dai commissari sportivi, ma come si fa ad essere altrettanto certi che lo stesso fosse in quelle condizioni per tutta la durata del Challenge FISA? Ci risulta che le verifiche pre e post gara durante





**IL DITO  
SULLA PIAGA**

# WILLIAMS a ROGANO

Riceviamo dal costruttore italo-inglese Frank Williams la seguente lettera: è una lettera più una fotocopia di un'altra missiva inviata in questi giorni al presidente della CSAI. Crediamo di fare cosa gradita a tutti i nostri lettori, ai fini della conoscenza totale del problema pubblicando interamente entrambe, lasciando naturalmente tutta la responsabilità all'estensore delle stesse.

Accludo per suo interesse una lettera che ho appena mandato all'ing. Rogano della CSAI. Lei sa certamente che benché da tempo io abbia appoggiato con energia piloti e case italiani per i Gran Premi non sono ancora stato abbastanza fortunato da ricevere qualcuno dei magici contributi della vostra CSAI, di cui tutti apparentemente parlano ma che all'atto pratico nessuno sembra ricevere.

Per sua informazione continuerò senz'altro nella prossima stagione con Arturo Merzario anche se non ho ancora deciso per il secondo pilota. Spero sinceramente di poter offrire ad Arturo una stagione migliore di quanto abbia potuto fare in quella passata, perché sono convinto che le sue doti siano superiori a quelle di Lauda e di Regazzoni. Cordialmente.

Frank Williams

Gentile ing. Rogano, scrivo per esprimerle quanto mi sgomenti e mi preoccupi l'attuale situazione che pare esistere nei riguardi della distribuzione del fondo Premi CSAI per costruttori e piloti italiani.

Nel 1970 De Tomaso progettò e costruì nelle sue officine a Modena una genuina Formula 1. Io fornii i motori, i meccanici e il pilota sicché il team, in tutto quell'anno di corse Grand Prix, rappresentava un complesso competitivo. A quell'epoca il sig. Ugolini della De Tomaso mi diede a capire che la squadra avrebbe ricevuto un certo premio per il fatto che il costruttore era italiano. Tale premio non fu mai ricevuto.

Nel 1972 la Politoys, ditta italiana di giocattoli ordinò alla mia squadra di costruire per suo conto una Grand Prix. L'ing. Dallara che lei certamente conosce, ebbe una parte di rilievo nel progetto e nella costruzione della vettura, garantendo così l'origine italiana del prodotto e presumibilmente dando al team la possibilità di ottenere il con-

Crediamo non ci sia molto da aggiungere alla chiara esposizione di Frank Williams che, da buon manager all'inglese, senza entrare nel merito di polemiche arcinote, ha lucidamente ricordato una serie di avvenimenti inconfutabili. Se ne erano sentite di tutti i colori a proposito di questo benedetto premio al costruttore, pro e contro tutti coloro che in una maniera o in un'altra si erano interessati della cosa. Williams ha tenuto con cortesia e precisione, al elencare i suoi ricordi interessati, non tanto per pretendere qualcosa che indubbiamente gli era stato promesso (e pare mai mantenuto) quanto per risolvere, una volta per tutte

tributo CSAI. Tale contributo non venne mai dato.

Nel 1973 la Iso progettò e costruì per la mia squadra un altro telaio di Formula 1 con motore Ford. In quell'occasione mi servii ancora una volta in forma regolare di un pilota italiano, Nanni Galli, che restò col team finché non si ritirò per motivi personali durante la stagione.

Nel 1974 la squadra ha continuato col telaio Iso e il pilota numero uno era Merzario. Di nuovo, nonostante vaghi accenni, dalla CSAI non ci è stata offerta alcuna possibilità.

D'altro canto ho saputo di recente che la Ferrari ha ricevuto riconoscimento da parte del suo ente, quale « appoggio » per la sua organizzazione già molto ben impiantata. Mi pare che questo team abbia utilizzato in modo regolare un pilota italiano soltanto fino al 1967 e si trattava naturalmente di Bandini. La combinazione Ferrari-Merzario per il 1973 si svolse soltanto in modo irregolare.

Vorrei anche ricordarle che, benché da cinque anni io abbia avuto stretti rapporti con l'Italia e con le corse Grand Prix, ho dovuto personalmente chiederle una copia dei regolamenti CSAI 1974 a Monza, alla fine del mese di settembre. Sono rimasto stupefatto nel sapere che questi regolamenti erano stati compilati e pubblicati soltanto nel luglio dello stesso anno: un sistema veramente incredibile, e non aggiungo altro, di redarre regolamenti del genere. Comunque considero tutto ciò che ho detto, acqua passata: scrivo solo perché mi sia chiarito in modo preciso ciò che occorre perché una squadra, o di un costruttore italiano o che utilizzi un pilota italiano, possa usufruire della vostra distribuzione di fondi nel 1975.

In attesa di una cortesemente sollecitata risposta.

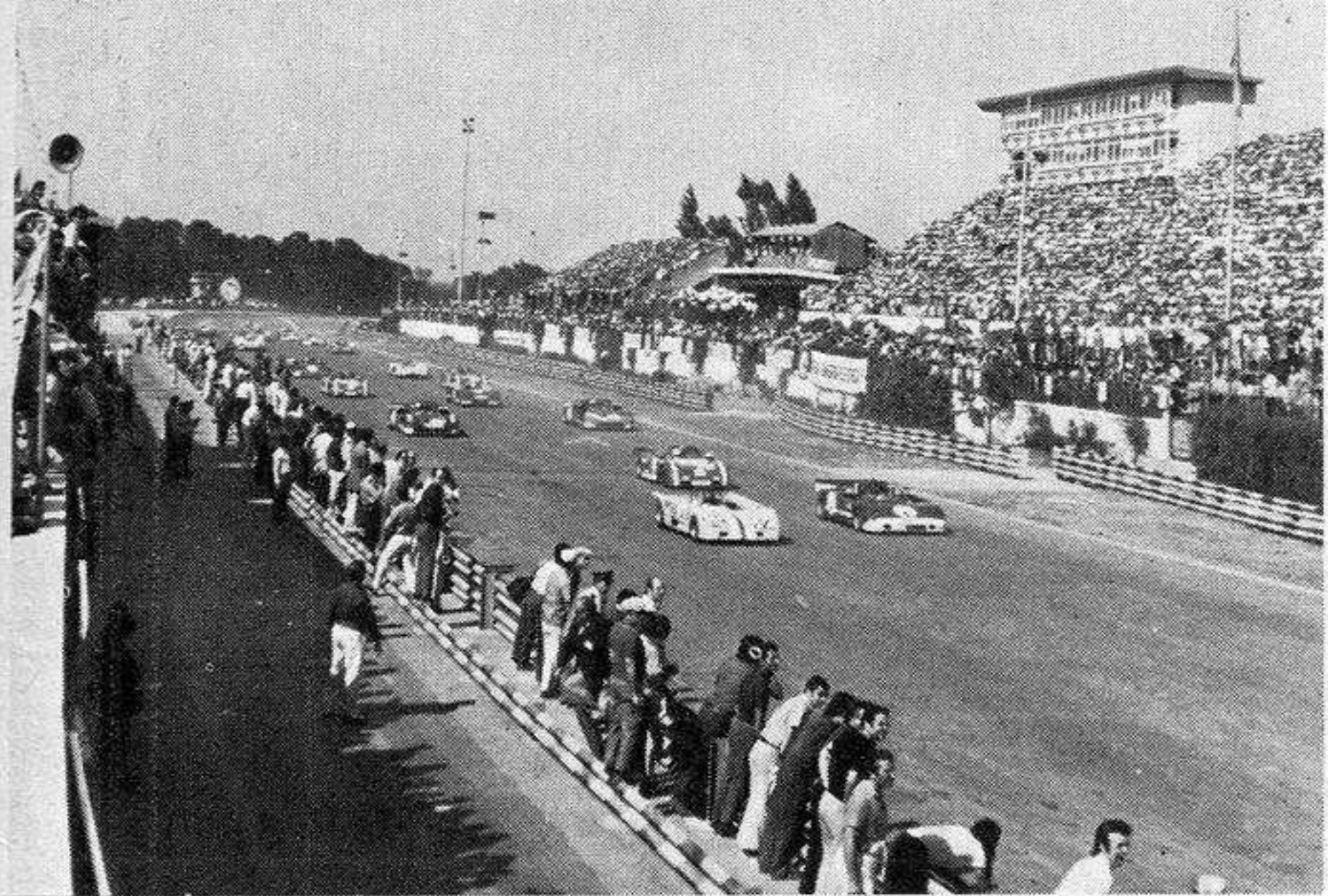
Frank Williams - Reading - England

e con una certa chiarezza, una situazione rimasta sempre nebulosa, o peggio il più delle volte, a senso unico.

A noi non resta a questo punto che dare atto a Francesco Guglielmi, che tanto ha fatto almeno per i piloti con passaporto verde, di aver permesso ad un Arturo Merzario di guadagnare quella credibilità che lo qualifica per la prossima stagione come uno dei dieci più validi e quotati piloti da Grand Prix. A maggior merito, l'esser riuscito a fare quanto ha fatto, nella grama situazione in cui si è venuto a trovare dopo l'abbandono totale dell'unico sponsor italiano che aveva, quella ISO che

aveva garantito una cifra di un centinaio di milioni e alla fine dei conti ne ha erogati solo la quinta parte, mentre per il resto sarà ora compito del curatore fallimentare risolvere il penoso compito del recupero, che difficilmente dopo il fallimento sarà superiore al 20% del « mancante ».

Facendo eco alla richiesta di Williams, ci attendiamo che la CSAI per il '75 non aspetti luglio per definire e il regolamento al costruttore e soprattutto esso risulti chiaro in funzione del pronunciamento di Genova e degli « applausi » unanimi del C.G. dell'ACI che non può certo condizionare il Premio '75 a programmi-per-procura con piloti italiani.



## LA FOTO

### Le FERRARI sono già avanti

Vorrei che pubblicaste una foto inerente la partenza della 1000 km svoltasi a Buenos Aires nel 1972: desidererei sapere quali macchine vi parteciparono, chi la vinse e su quale macchina.

Luca Sacchi - Milano

Questa immagine inedita le mostra appunto l'attimo della partenza del secondo gruppo dei concorrenti: sono già transitati infatti tre equipaggi della Ferrari, Peterson-Schenken, Ickx-Andretti e Regazzoni-Redman, assieme alla Alfa Romeo 33TT3 di Stommelen-Hezemans, mentre è fuori quadro la Lola T 280 di Bonnier-Wisell che accusava problemi in partenza. Si vedono quindi in prima fila la seconda Lola tre litri di Larrousse affiancata alla Alfa Romeo 33TT3 di de Adamich-Galli: dietro di loro si vede chiaramente la prima due litri, l'Abarth di Merzario-Dini seguita dalle due Alfa Romeo 33/3 di Facetti-Alberti e Vaccarella-Pairetti. Ancora dietro la Chevron B 19 di Juncadella-Hine, le due Abarth di Quester-Soler Roig e Francis-Ternengo, l'Alfa 33TT3 di Elford-Marko, poi la Lola T 212 di Wilson Fittipaldi-Catapani, la Porsche 908-3 di Fernandez-de Bagration, le due Lola T 212 di Moretti-Ruesch e De Fierland-Cupeiro, la AMS di Pace-Monguzzi, la Lola T 212 di Dumoing-Lafosse, le due Chevron B 19 di Ton-delli-Pasqualini e Bosch-Bridges, la Berta di Veiga-Di Palma e la Lola T 212 di Gradassi-Bertolini.

Al termine dei 168 giri, pari a 1000,347 km risultò vincitrice la Ferrari 312 PB di Peterson-Schenken alla media di 173,886 kmh.

la serie riservata alle gruppi fossero particolarmente accurate: in tutti i casi, se avesse voluto togliersi la soddisfazione, che si è levata a Magione, doveva certamente pensarci prima.

L'ARCHIVISTA

### Pallottoliere dei Gran Premi

Scrivo per l'ennesima volta fidando sempre nella vostra gentilezza e cortesia e mi rivolgo al vostro sempre fornitissimo archivio per aumentare e completare le mie statistiche in campo automobilistico. I dati che mi interessano questa volta riguardano le stagioni di F. 1 del 1961 e 1964 e più precisamente: 1961 3., 5., 6. del GP di Monaco, 2., 4., 5., 6. del G.P. d'Olanda, 5. e 6. del GP del Belgio e 4., 5. e 6 del GP di Francia. 1964: 2., 3. e 5. del GP d'Austria, 4., 5. e 6. del GP d'Italia, 2., 3. e 5. del G. del Messico, 3. e 4 del GP degli Stati Uniti.

Nelle risposte desidererei sia il pilota che la vettura.

T. Ferrari - Modena

Ancora una volta l'archivio ci viene in aiuto e siamo in grado di darle i dati richiesti: per il 1961 GP di Monaco 3. fu Phil Hill (Ferrari); 5. Gurney (Porsche) e 6. McLaren (Cooper Climax); GP d'Olan-

da 2. Phil Hill (Ferrari), 4. Moss (Lotus), 5. Ginther (Ferrari) e 6. Brabham (Cooper); GP del Belgio 5. Surtees (Cooper Climax) e 6. Gurney (Porsche); GP di Francia 4. Ireland (Lotus Climax), 5. Mc Laren (Cooper Climax), 6. Graham Hill (BRM Climax). Nella stagione 1964 al GP d'Austria 2. Ginther (BRM), 3. Anderson (Brabham Climax), 5. Ireland (BRP-BRM); GP d'Italia 4. Ginther (BRM), 5. Ireland (BRP-BRM), 6. Spence (Lotus Climax); GP del Messico 2. Surtees (Ferrari), 3. Bandini (Ferrari), 5. Clark (Lotus); GP degli Stati Uniti 3. Siffert (Brabham BRM), 4. Ginther (BRM).

### HOBBY TECNICA

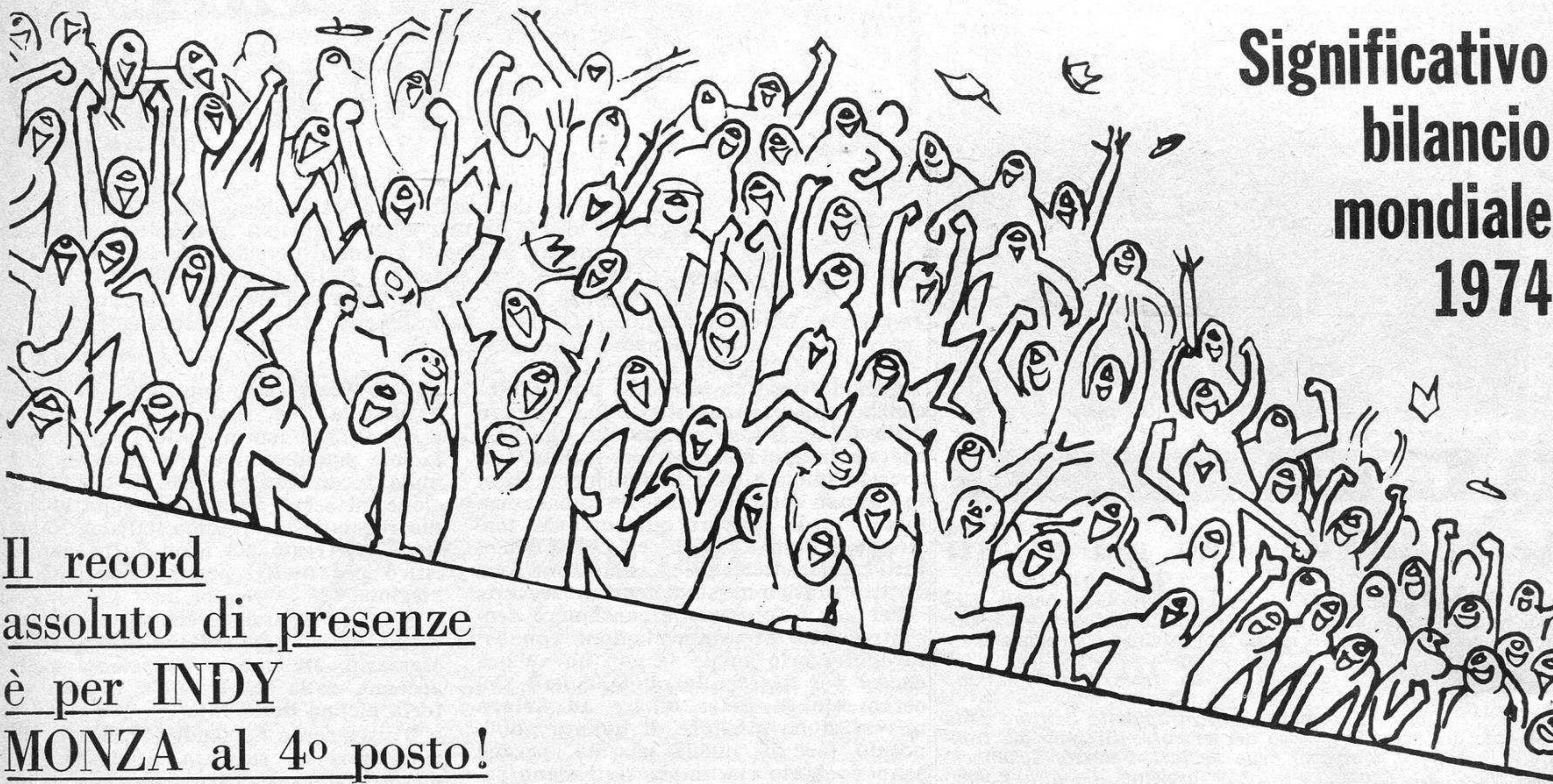
... sono state poi le tre pagine del n. 47 che mi hanno spinto a scrivere: infatti in questo articolo il giornalista non so se volutamente non menziona nessuna marca di modelli, tranne la Hobbytecnica, e cosa grave non dà neanche un solo indirizzo...

Luigi Bertotti - Rivarolo (TO)

Cosa gravissima certamente per tutti i nostri appassionati: ci sono giunte molte lettere, per cui cerchiamo di rimediare al più presto. L'indirizzo della Hobbytecnica è via di San Salvi 17 - Firenze, tel. 672352, ma il distributore esclusivo è Dreoni, via Cavour 31/R Firenze.



# Significativo bilancio mondiale 1974



Il record assoluto di presenze è per INDY MONZA al 4° posto!

# 9 milioni di spettatori!

Nonostante la crisi petrolifera, le corse automobilistiche nel mondo, e la F. 1 in particolare non hanno conosciuto l'austerità. Siamo entrati in possesso di dati significativi.

Il numero totale degli spettatori alle più importanti corse nel mondo (F. 1, F. 2, Mondiale Marche, CanAm, USAC, F. 5000, NASCAR) è di 5.168.075 presenze. Il record assoluto spetta a Indy che ha «totalizzato» ben 310.000 presenze, seguito da Le Mans con 250.000, Nurburgring F. 1 230.000 spettatori mentre, udite udite, il G.P. d'Italia a Monza con 200.000 presenze è al quarto posto assoluto! Le gare di F. 1 hanno avuto le più basse presenze in Olanda e in Francia con 55.000 spettatori, la F. 2 ha fatto il pieno per due volte a Hockenheim con 110.000 e 70.000 spettatori rispettivamente, mentre il record negativo di presenze lo detiene il Mugello con 10.000 presenze.

Il Mondiale Marche è stato poco seguito in Austria, dove vi sono stati 15.000 spettatori, la CAN-AM è stata negativa a Road Atlanta con 15.000 persone e positiva a Watkins Glen con 73.500. Record positivo per la F. 5000 ancora a Watkins Glen e negativo a Mid Ohio con 73.500 e 21.000 presenze rispettivamente. Le gare USAC hanno riempito Indy come già detto e «vuotato» Trenton che ha registrato solo 8.000 spettatori.

Per le gare della serie NASCAR, in totale 28, non si hanno dati intermedi, ma solamente il totale di tutte le gare, la bellezza di 1.300.000 persone hanno presenziato a queste manifestazioni. Rispetto al 1973 hanno guadagnato spettatori la F. 1 (100.000) la F. 5000 (120.000), la NASCAR (50 mila), hanno perso spettatori il Mondiale Marche (330.000) la CAN-AM (172.000), mentre non si hanno dati relativi al 1973 per la F. 2 e l'USAC.

Ecco i dati più interessanti:

F. 1	
	spettatori
Argentina	100.000
Brasile	120.000
Sud Africa	100.000
Spagna	60.000
Belgio	70.000
Monaco	150.000
Svezia	60.000
Olanda e Francia	55.000
Inghilterra	100.000
Germania	230.000
Austria	150.000

Italia	
	spettatori
Canada	90.000
USA	120.000
Totale	1.660.000

F. 2	
	spettatori
Montjuich	30.000
Hockenheim	110.000
Pau	15.000
Salzburgring	40.000
Hockenheim	40.000
Mugello	10.000
Karlsk.	30.000
Enna	20.000
Hockenheim	70.000
Vallelunga	25.000
Totale	390.000

MONDIALE MARCHE	
	spettatori
Monza	25.000
Spa	40.000
Nurburgring	60.000
Imola	30.000
Le Mans	250.000
Austria	15.000
W. Glen	73.500
Paul Ricard	20.000
B. Hatch	45.000
Kyalam	90.000
Totale	648.500

W. Glen	
	spettatori
Lexing	42.000
Elkhart	35.000
Totale	230.500

USAC	
	spettatori
California	85.000
Phoenix	11.000
Trenton	15.000
Indy	310.000
Milwaukee	33.000
Pocono	100.000
Michigam	46.000
Milwaukee	23.500
Michigam	17.000
Trenton	8.000

Phoenix	
	spettatori
Totale	627.500

F. 5000	
	spettatori
Mid.	21.000
Mosport	50.000
W. Glen	73.500
Elkhart	31.875
Ontario	27.000
L. Seca	47.800
Riverside	30.000
Totale	281.175

CAN-AM	
	spettatori
Mosport	65.000
R. Atlanta	15.000

NASCAR	
	spettatori
Ventotto gare per un totale di	1.300.000 presenze

A queste 5.168.075 persone che hanno presenziato alle gare più importanti in tutto il mondo vanno aggiunti gli spettatori che hanno assistito alle competizioni di: F. 3, F. 5000 in Europa, Interserie, 2 litri sport, Transam, Coppa Tasmania e altre gare minori.

Una stima approssimativa di queste presenze le fa salire a circa tre milioni di persone, che portano il totale degli spettatori che hanno assistito alle gare automobilistiche in tutto il mondo a sfiorare i 9.000.000. Alla faccia dei nemici di questo sport!



Senza tante chiacchiere DONNA e C. varano l'autodromo del PIEMONTE

# Con 250 milioni CASALE così a 4 chilometri

CASALE - Da buoni piemontesi a Casale è tempo di bilanci molto accurati e di previsioni altrettanto prudenti. Non bisogna per lasciarsi ingannare da questo saggio atteggiamento che nasconde in realtà un macro-pizzico di genio: non per nulla si è realizzato il tanto sospirato autodromo piemontese proprio in questa piana dell'oltrepo senza tanti clamori. Con questo stesso solerte spirito realizzativo si parla ora di progetti di portata assai notevole che riguardano l'ampliamento dell'autodromo di Morano Po e ne porteranno la lunghezza dai 2.500 metri attuali, a oltre 3.800 metri (con larghezza costante di 12 metri). Chi ci illustra, con poche cerimonie, e con la calibrata energia del manager, abituato a scelte assai difficili, è lo stesso Dr. Donna, giovane presidente della Società Autodromo di Casale, che conta ben 96 soci tutti appassionati e molto sensibili finanziariamente. Lo dimostra l'auto-finanziamento già in porto dei circa 250.000.000 necessari al completamento dell'opera che potrebbe iniziare la sua realizzazione

ai primi di gennaio. Perché parlare oggi di un Autodromo nuovo e più grande? Le ragioni sono molteplici, la prima di ordine freddamente numerico in 17 gare effettuate nel '74 infatti si sono avuti in pista 2.151 piloti con circa 100.000 spettatori. Contemporaneamente negli alberghi di Casale si sono avute 9.500 presenze di stranieri e 11.000 circa di italiani. E' nato addirittura un movimento turistico in relazione alle gare degli svizzeri in particolare con gite gastronomiche nel Monferato alla scoperta della cucina e dei vini piemontesi ed alla cui organizzazione hanno contribuito gli stessi soci dell'Autodromo.

Un'altra ragione per creare un complesso adatto per gare di carattere internazionale è il desiderio di non del tutto inedita, ma certo solo sperimentare una nuova formula, a Casale razionalizzata al massimo: creare cioè un vero Stadio automobilistico: in pratica sui 500.000 metri quadrati attuali raddoppiare il tracciato circondandolo, ad opportuna distanza naturalmente e con il meno possibile di guard-rail (non per nulla il progetto è dell'ing. Noretto), di tribune. Ai lati resteranno gli attuali 300.000 metri quadri di parcheggio. Tra l'altro compattando l'opera si migliorano le condizioni dei servizi facilitando gli interventi dei Commissari e dei mezzi di soccorso.

Gli unici problemi che si frappongono sono ormai di ordine burocratico e si spera nella loro rapida soluzione. Se i lavori cominceranno, come previsto a gennaio, rimarrà in funzione il più possibile l'attuale circuito con il completamento delle opere nel periodo estivo, allo scopo di rispettare il calendario '75.

Questo calendario per ora prevede cinque gare organizzate dall'Autodromo di Casale (due di « turismo Gr. 2 », due di Formula 3, una di F. 2 o di Interserie), tre gare organizzate dall'AC Torino, una dall'AC Genova, due di moto e tre valide per il Campionato Automobilistico Nazionale Svizzero.

Una parola ancora sul fatto che gli svizzeri hanno eletto Casale a loro impianto permanente non avendo timore di venirci a correre in ogni stagione anche con vetture di Formula 1.

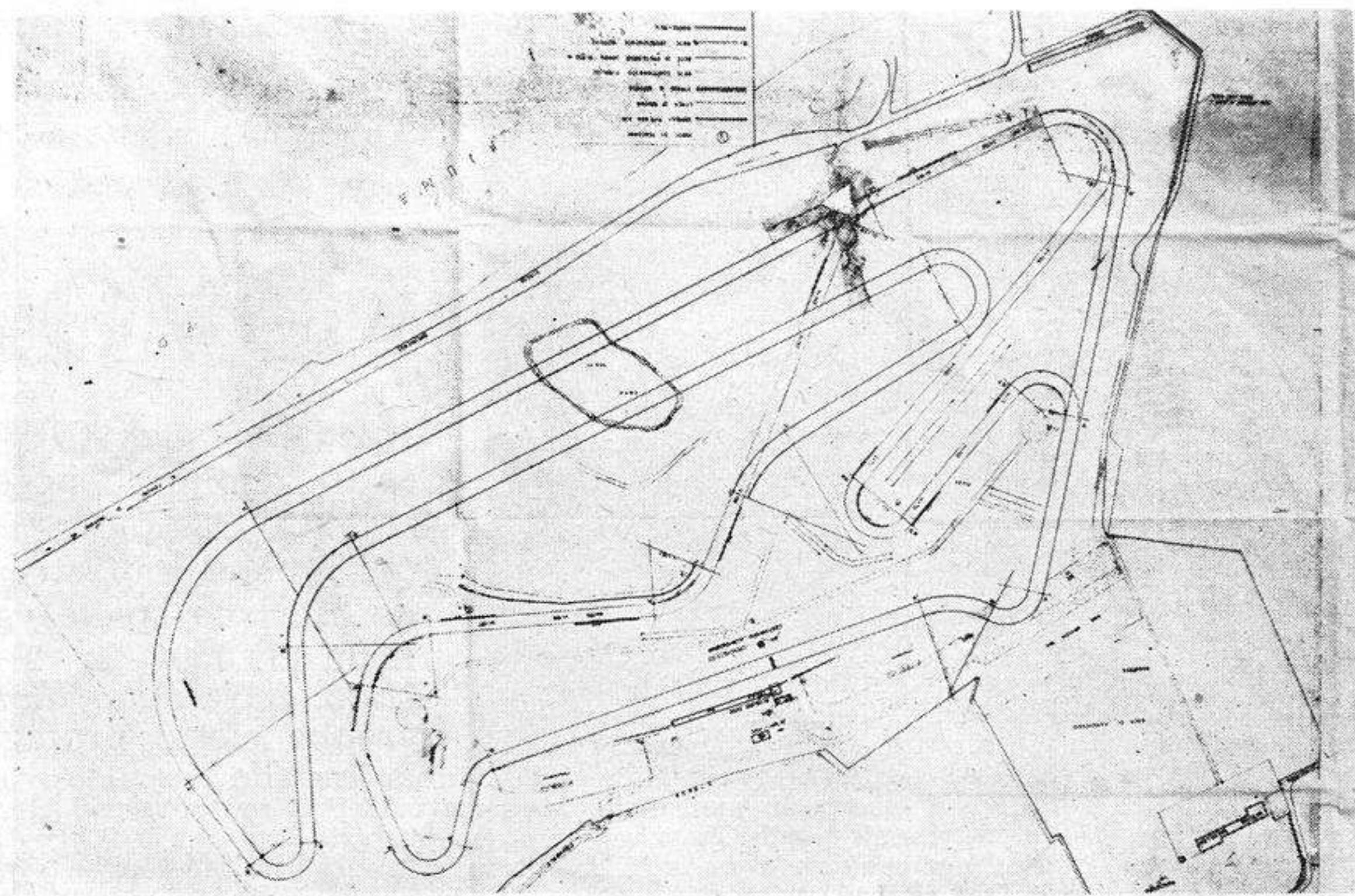
gierre

## VARANO e MAGIONE inagibili alla F.3?

MILANO - Pare (e diciamo « pare » perché per ora non è ufficiale) che la sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI abbia stabilito di non dare l'agibilità per la F. 3 ai circuiti di VARANO e MAGIONE. Perché mai? Perché sono troppo corti... Con l'aria che tira (il campionato F. 3 ha solo nove gare in calendario per il '75), perché mettere i bastoni fra le ruote a chi ne vuole organizzare un paio, senza poi considerare che hanno entrambi dei precedenti (riusciti) in merito?

● Come successe al suo coéquipier degli anni fra il 1954 e 1960, anche Robert Buchet, il rallyista francese, ha trovato la morte in un incidente stradale. Era al volante della sua BMW turismo, che provava in compagnia di un amico, e si è violentemente scontrato con una Peugeot che arrivava dall'altra direzione. I due conducenti sono morti sul colpo, il passeggero di Buchet invece è rimasto gravemente ferito. Erano quindici anni che Buchet svolgeva la sua attività nei rallies.

● In questo momento in Inghilterra c'è una questione delicata, quella dei pneumatici per le varie categorie. Per cercare di semplificare (e soprattutto per contenere i costi) le categorie saranno divise fra Dunlop e Goodyer, ed entro ogni «monopolio» il numero di battistrada e mescole disponibili sarà strettamente limitato. Pare, dunque, che i pneumatici Goodyear saranno montati su tutte le Formula Atlantic, i Dunlop su tutte le Formula Ford. Per la prima volta sulle Formula Ford saranno permessi pneumatici da corsa e sembra che la Dunlop potrebbe usare il suo tipo intermedio F. 2 1966 per questa formula. Si tratta di pneumatici con fama di buona durata e questo vorrebbe dire un ulteriore economia per i concorrenti.



● Alessandro De Tomaso invece continua ad essere alla ribalta nel campo motociclistico. Dopo la sua azione intesa a chiudere le frontiere italiane a certi modelli di moto giapponesi, pare ora che il vulcanico argentino stia ammorbidendo le sue posizioni in tal senso. Dopo un lungo viaggio di affari che lo ha portato, oltre che in Francia (dove ha interessi alla Motobecane), in Jugoslavia ed in URSS, anche in Giappone, De Tomaso ha in animo una forma di collaborazione internazionale per porre fine alla « guerra » fra Italia e Giappone in campo motociclistico. In tal senso va interpretata la sua proposta di far « assaggiare » al mercato nipponico le sue Benelli e Guzzi, per poi offrire alle industrie nipponiche la possibilità di entrare in un « trust » internazionale che dovrebbe riequilibrare il mercato.

## L'A.C. ROMA più generoso col G.P.R.?

ROMA - Seconda riunione della Commissione Sportiva dell'AC Roma nello spazio di un mese. Qualche cosa si sta veramente muovendo ed il presidente Monaco sembra intenzionato, oltre che a fare dimenticare la cattiva fama sportiva dei suoi predecessori, a trovare una intesa con la Scuderia Gruppo Piloti Romani che ha messo in calendario nove gare a Vallelunga per il 1975 ed ha chiesto la collaborazione dell'AC capitolino che al contrario ha tirato completamente i remi in barca nel settore organizzativo. Per la verità al grido di « soldi non ce ne sono », la prima richiesta della scuderia di via Dandolo ha avuto una risposta negativa: i commissari di percorso dell'AC dovranno, come sempre, essere pagati dall'organizzatore delle gare. Resta ancora aperto il discorso sulla possibilità di fornire la pista alla scuderia a condizioni di particolare favore ma su questo argomento potrà pronunciarsi solo il Consiglio Superiore dell'ente di via Colombo che si riunirà fra poco.

Sergio Peroni e Sergio Scavo che ricoprivano rispettivamente la carica di tesoriere e quella di direttore sportivo nella scuderia Gr. Piloti Romani hanno recentemente rassegnato le loro dimissioni. Incompatibilità di vedute con il presidente Palangio? Il mutamento dei fini della Scuderia, che ormai ha fissato sempre più le radici nella organizzazione delle gare che richiedono una enorme disponibilità di tempo libero, ha influenzato i due ex-assistenti di Palangio ultimamente condizionati dalle loro attività professionali. La caccia ai posti vacanti è dunque aperta.

## Lutto all'AC Bologna: è morto GIORGIO GNUDI

### In memoria di un Presidente amico



● A nemmeno un mese dalla sua rielezione a presidente dell'Automobile Club Bologna (era stato confermato nella carica il 15 novembre scorso), è venuto a mancare, dopo una lunga malattia, il comm. Giorgio Gnudi. Era nato il 2 febbraio 1902.

Commerciante di larghe vedute e di fervida iniziativa, in virtù delle proprie qualità era stato chiamato a presiedere l'Associazione Commercianti della provincia di Bologna. Dopo aver fatto parte per oltre un decennio della Commissione per il Traffico e la Circolazione dell'Automobile Club Bologna, nel settembre dell'anno 1966 era stato eletto consigliere dell'Ente, partecipando assiduamente alla vita del sodalizio con il particolare incarico di presidente della Commissione per il personale. Il 1. giugno 1973 era stato chiamato ad assumere la presidenza dell'ACB, infondendo un nuovo impulso a tutte le attività.

Sportivo di razza, partecipava di persona a tutte le manifestazioni organizzate dal sodalizio, sempre in prima fila in mezzo agli sportivi che avevano imparato ad apprezzarne le chiare qualità. La sua scomparsa lascia un largo vuoto e un profondo senso di costernazione.

Ai famigliari ed agli amici dell'Automobile Club Bologna, le più sincere condoglianze di AUTO-SPRINT.





A sinistra, Arturo Merzario, ospite d'onore alla festa della Vesuvio, premia con una Targa Cosimo Turizio

# Premiazione VESUVIO

# «Svolta» a NAPOLI?

**NAPOLI** - Sabato 7 dicembre, al Circolo della stampa di Napoli — presente Arturo Merzario, ospite d'onore — si è svolta l'annuale premiazione dei piloti della scuderia VESUVIO. Campione sociale è stato ufficialmente proclamato il siciliano Mario Litrico, il quale si è imposto alla concorrenza « familiare » di Turizio e Scola (classificati nell'ordine alle sue spalle) grazie al titolo italiano conquistato con la vittoria della Coppa CSAI nella cl. 1300 Gr. 2 al volante — come noto — dell'inseparabile Alfa, GTA-Autodelta. Litrico, purtroppo, non ha potuto partecipare personalmente alla manifestazione che lo avrebbe eletto protagonista per via d'un improvviso attacco di appendicite che ha colpito la moglie.



Un successo giovane



In questa foto, alcuni dei piloti e delle vetture della Savigliano Corse

## Scuderia «scuola»

**TORINO** La voglia di correre, è una malattia affatto cittadina, ne fanno fede i tanti nomi di piloti e scuderie di origine assai lontana dalla megalopoli, tradizionalmente patria dello sport automobilistico. Inoltre proprio nelle scuderie nate in provincia si sviluppa una serie di iniziative da fare invidia alla Brescia Corse ed alle sue pari. Soprattutto sui giovani si giocano le carte più importanti aiutando lo sport automobilistico nella sua fase più delicata cioè quella propedeutica. Ne fa fede l'assunto della Savigliano Corse che si è impegnata sul fronte dei giovani nell'auto cross e nel « turismo » per quanto riguarda la velocità.

La Savigliano Corse è nata verso la fine del '72, ad opera di pochi appassionati e si è progressivamente ampliata fino a raggiungere nel '74 il numero di 215 soci, di cui una ventina svolge attività sportiva regolarmente, soprattutto nell'auto-cross, e limitatamente al Piemonte e Liguria nei Rally.

C'è stata quest'anno anche una partecipazione, in via sperimentale, alla Garesio-S. Bernardo, dato che il sogno dei dirigenti, come del resto di tutti, è la futura partecipazione alle gare di velocità, sia in salita che in pista, sempre però limitatamente alle vetture Turismo.

La scuderia è attualmente sponsorizzata dalle « CERAMICHE MAES » e dal « CAFFE' DOMPE' » entrambe di Savigliano. L'attività futura è anche e soprattutto legata all'aiuto di qualche nuovo generoso sponsor. Interessanti inoltre i risultati di maggior rilievo ottenuti nel '74: alla vigilia dell'ultima gara in programma il pilota Bosca Roberto è secondo nella classifica del camp. italiano Auto-cross (gruppo 1, classe fino a 900 cc) inoltre nel Trofeo Savara, recentemente concluso a Moncalieri si sono classificati 1. Borra Aldo, 2. Berutti Giorgio nella classe oltre 1600 cc., 3. Deila Giacomo nella classe 1600 e 4. sempre DEILA nella Classe 500.

g. r.

● Si nutre speranza che le quattro gare di F. 3 parte del programma Gran Prix e valedoli per il campionato inglese della formula, patrocinato dalla BP, si svolgeranno come « contorno » dei Gran Premi di Monaco, d'Inghilterra, di Germania e d'Italia.

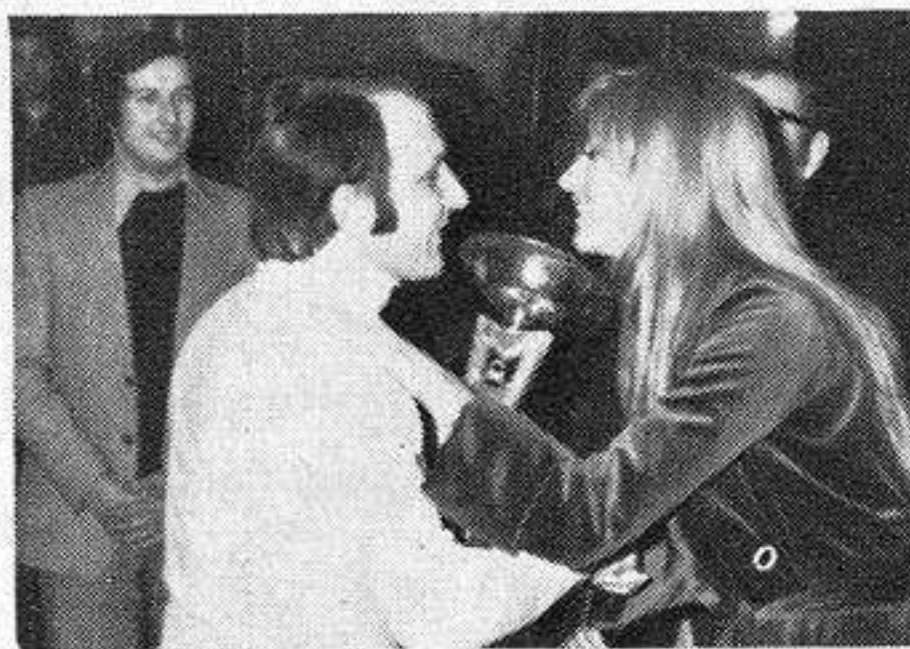
● La McLaren, è confermato, ha rinunciato a fare correre una vettura nella serie americana di F. 5000 nel 1975, non avendo trovato un patrocinatore. Pare incredibile, dopo la sua ottima stagione 1974, ma la Casa per ora non ha neppure un patrocinatore per il programma USAC, comunque ha in-

tenzione di non fare marcia indietro, evidentemente prevedendo di trovare qualche appoggio.

● I patrocinii spuntano dalle direzioni più strane.. la gara di Brands Hatch del 26 dicembre sarà patrocinata dalla Warner Brothers (cinema, per chi non lo sapesse).

## SCAM-CONCORDIA

### Il bacio della Presidentessa



Fernando Spreafico riceve premi e bacio dalla presidentessa Marina

**MELEGNANO** - La sera di martedì 26 novembre u.s., la Scuderia S.C.A.M.-CONCORDIA di Melegnano ha festeggiato, in una bella cornice di pubblico, i propri piloti a conclusione della stagione agonistica 1974. Numerose sono state le personalità dell'automobilismo e dello spettacolo che sono convenute nel salone d'onore dell'Hotel Americ per prendere parte alla simpatica festa che ogni anno la Scuderia melegnanese organizza. Nel corso della cena, ha preso la parola la Presidentessa della S.C.A.M.-CONCORDIA Marina Occhiena per ringraziare tutti gli intervenuti e presentare al pubblico gli invitati d'onore che con la loro presenza hanno dato lustro alla serata. Parole di gratitudine sono state rivolte ai piloti, ai meccanici ed a tutti i componenti il Consiglio Direttivo della S.C.A.M.-CONCORDIA.

A conclusione della cena, fra gli scroscianti applausi dei presenti, si è svolta la cerimonia di premiazione. Tra i graditi ospiti hanno ricevuto una targa d'onore i Piloti Vittorio Brambilla, brillante protagonista del campionato mondiale 1974 di Formula 1, Alberto Colombo campione italiano 1974 di Formula 3, Giorgio Francia vincitore del prestigioso Trofeo Polifac 1974.

Gli stessi ospiti hanno successivamente proceduto alla premiazione dei piloti della Scuderia: 1. Fernando Spreafico (Formula 3 - Campione Sociale); 2. Franco Bosio (Formula Monza); 3. Giampiero Gatti (Turismo Gr. 2); 4. Tiziano Ozzello (F. Monza); 5. Bionda Franco (F. Monza); 6. Cristiano Minellono (F. Monza); 7. Pietra Danilo (F. Monza); 8. Facci Giorgio (F. Monza); 9. Paolo Fratangeli (F. Monza); 10. Merenda Antonio (F. Monza);

Nella speciale classifica riservata alla Formula Monza e patrocinata dalla Est OIL TREATMENT e dalla EDIZIONI MUSICALI CURCI, si sono avuti i seguenti piazzamenti: 1. Ozzello Tiziano; 2. Bosio Franco; 3. Minellono Cristiano; 4. Bionda Franco; 5. Pietra Danilo;

## MAGIONE

« chiuso »  
fino al 20  
gennaio

**MAGIONE** - La Scuderia Carpina e la SCAM vanno in vacanza e pertanto hanno comunicato che l'Autodromo di Magione resterà chiuso, anche per prove libere, dal 20 dicembre prossimo al 10 gennaio 1975. L'attività sull'impianto umbro riprenderà quindi dopo le feste di fine e di inizio d'anno.

Assente il vincitore, Cosimo Turizio, che è poi un po' l'idolo dell'automobilismo partenopeo, ha fatto botino d'applausi e di complimenti per le sue agguerrite e prestigiose prestazioni con la Lola-BMW T 294 e con la March Centauro F. 2. La stagione del forte pilota napoletano non ha avuto un bilancio del tutto positivo, forse con un Trivellato un po' meno.. distratto dai più giovani (per dirla con Turizio) il vesuvino avrebbe fatto qualcosa di più.

Nella classifica sociale, alle spalle di Turizio (2.) figura, come s'è detto, Domenico Scola, ancora protagonista di molte dronoscalate nonostante la... promessa fatta un anno fa di passare alla pista. 4. lo scalpitante Padrone, che progredisce di anno in anno, 5. il giovane (e fresco sposo) Simeone, che ha stabilito anche il record di partecipazioni, 6. il siciliano Laganà, 7. il presidente Nappi, 8. Arfè, continuatore della scuola Boffa, 9. « Gastone », al suo primo anno con la Vesuvio, 10. il combattivo e promettente Bifulco. I premiati sono stati ben 62 (tanto è l'organico della scuderia napoletana); i piloti hanno totalizzato 279 presenze in gara, guadagnando 57 primi posti di classe, 49 secondi, 37 terzi, 4 primi posti assoluti, 4 secondi e 4 terzi. Premi particolari sono andati a Simeone, migliore del Gr. 1, a Litrico, leader del Gr. 2, a Scognamiglio (Gr. 3), a Tisci (Gr. 4), a Scola (Gr. 5) e a Turizio (Gr. 7).

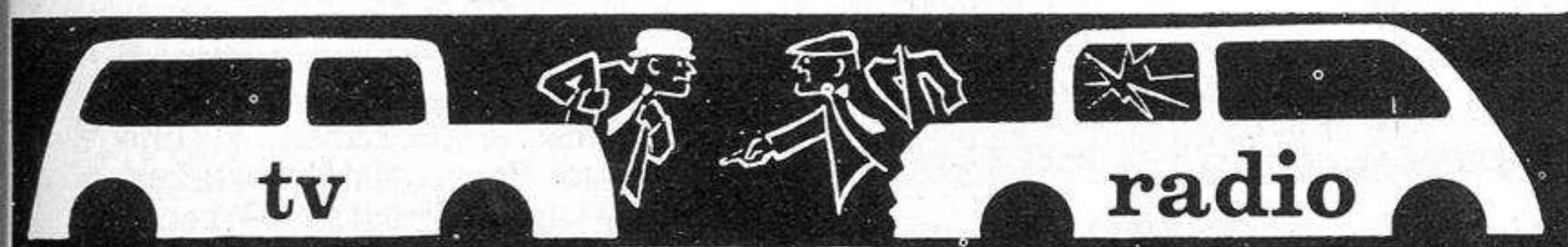
La premiazione della scuderia napoletana, come ormai consuetudine, ha avuto il pregio di non limitarsi ai rituali festeggiamenti, ed ha offerto occasione per dibattere in un vero e proprio « mini convegno » i... maxi problemi dell'automobilismo a livello regionale, in testa quello — annoso — dell'autodromo. Dopo il discorso del D.S. Vittorio Zagari, che ha ricordato — cifre alla mano — i progressi fatti dalla Vesuvio in tre anni di attività, sono stati invitati a prendere la parola il presidente della Comm. Sportiva dell'AC Avellino, dott. Tulimiero, e il direttore dell'AC Napoli, dott. Fianco. Ad essi è stato ricordato che in Campania esiste oggi una legge regionale (legge 17 aprile 1974) pro-impianti sportivi, che detta punti precisi riferibili alla costruzione di un autodromo. Di questa legge, all'epoca non ancora varata, parlò lo scorso anno, proprio in occasione della cerimonia-Vesuvio, il delegato regionale dell'ACI, on. Palumbo, il quale — come ricorderanno molti — si espresse in tono ottimistico sulle possibilità di sfruttare quella legge — oggi operante — e sulla disponibilità concreta dell'AC Salerno, da lui stesso presieduto. Palumbo, purtroppo, pur invitato, non ha onorato della sua presenza la manifestazione, e così non si è potuto riallacciare il discorso alla attuale « realtà ».

Tulimiero, da parte sua, ha parlato in tono molto critico della politica degli AA.CC. e, pur presiedendo una Commissione Sportiva, ha denunciato l'immobilismo di questi Ent e l'insensibilità verso i problemi dello sport automobilistico. Tulimiero, che è il « padrino » della Cronoscalata di Montevergine, è rimasto scottato, evidentemente, dalle innumerevoli difficoltà « interne » affrontate per l'organizzazione della « sua » corsa, e oggi — avvilito anche dai divieti prefettizi — sembra deciso a mollare, in completa crisi di fiducia negli organ. Tulimiero, comunque, ha detto di considerare l'AC Napoli il fulcro della regione, e finché rimarrà inattivo come ora — ha detto — non ci sarà gran che da sperare per il futuro.

Il dott. Fianco, successore di Amalfitano sulla poltrona dell'ACI-Napoli, un giovane con il quale già da tempo s'è aperto un certo dialogo (è già qualcosa), pur dividendo le perplessità di Tulimiero sul problema autodromo, ha pubblicamente dichiarato la sua disponibilità per una fattiva collaborazione con gli sportivi. Forse arriva con anni di ritardo (tra poco scatta la CSAI democratica e i rappresentanti dei piloti agiranno dal « vivo ») l'uomo giusto per i problemi dello sport auto napoletano. Fianco, comunque, ha garantito sin da ora un concreto appoggio per la organizzazione del Rally della Campania, ultima frontiera del motorismo in Campania, dopo la « scomparsa » 74 della Amalfi-Agerola e della Cronoscalata di M. Vergine. A proposito del rally, Dante Salvay, che era a Napoli su invito dei colleghi del giornale ROMA (organizzatori della gara) per visionare il percorso, ha assicurato che si svolgerà nella data fissata, ed ha anzi invitato i numerosi velocisti napoletani a prendervi parte. Ad Arturo Merzario (che non era l'unico ospite: c'era anche il nostro direttore, Marcello Sabbatini), trascinato di forza sul palco delle « autorità » (voleva restare in ultima fila!) il presidente della Vesuvio, Nappi, oscuro e modesto artefice di tanta scuderia, ha consegnato un artistico trofeo in segno di stima per le sue capacità e di gratitudine per la sua presenza a Napoli.

s. t.





### LE PROSSIME GARE

5 GENNAIO 1975 - PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Trofeo d'inverno; 6 PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 2. prova Trofeo d'inverno.

## Il Consiglio Federale aggiornato a gennaio

# Rilancio in 7

ROMA - Un'agenda con ben venti argomenti all'ordine del giorno, attendeva il Consiglio Federale a Bologna. Venti argomenti purtroppo tutti di base, alcuni dei quali anche spinosi, che hanno portato i componenti e lo stesso Presidente ad approfondire la discussione, tanto da essere costretti, a tarda sera, aggiornare la seduta al 4 gennaio prossimo per la continuazione e conclusione di questa iniziale maratona dei nuovi eletti. Il Consiglio è evidentemente in cerca di nuovo slancio, di nuove formule incentive, di assoluta serietà della fase organizzativa e di conduzione di tutto il contenuto del settore karting, di una vera politica costruttiva da spingere avanti con una programmazione ben definita e via via in prospettiva, nonché di una salda impostazione economica finanziaria a breve e medio termine. In buona sostanza non pannicelli caldi e magari di effetto propagandistico immediato, ma una visione molto chiara riversata nel futuro con basi solide. Con questo processo evolutivo, con tanti argomenti di contorno da valutare, discutere e dipanare, ogni voce dell'agenda è stata un vero travaglio. Ad ogni modo i punti cardini presi in esame e non tutti, i principali ancora da venire in discussione, sono stati:

- 1 caratterizzare il karting come sport motoristico di massa (naturalmente con di forzate limitazioni, sia pure ridotte al minimo, che ogni sport di motori comporta) con forme incentive valide, sia sportive che economiche;
- 2 è uno sport di giovani e tale deve restare con tutta la sua carica di entusiasmo;
- 3 accentuazione del fattore propedeutico, ma inteso non esclusivamente verso l'automobilismo, che dovrà essere il traguardo per i più dotati e i più validi, ma anche verso formule evolutive dello stesso karting, specie con la disponibilità dei piccoli autodromi dove dovrà essere possibile svolgere l'attività di formule più avanzate già allo studio;
- 4 l'attività sportiva karting dovrà conservare principalmente il suo fattore di sicurezza ed ogni sforzo deve essere teso ad aumentare tale sicurezza che si può già quasi dire assoluta;
- 5 interventi sportivi e incentivi al karting meridionale ed insulare, dopo attento esame delle varie situazioni locali con gli interessati, in modo che sia efficace ogni provvedimento che potrà essere messo in atto. Nomina di un'apposita ristretta Commissione;
- 6 un apposito calendario sportivo di gare riservato ai soci della Federazione e da effettuare su tutte le piste in attività, con particolari incentivi a carico della Federazione in modo che tutti i piloti ne possano beneficiare sia pure a turno;
- 7 pubblicizzare il più possibile il karting sensibilizzando la stampa locale e nazionale con comunicati ed altro. Mettere allo studio una pubblicità su scala nazionale con apposite diapositive.

## FORMULE K 250 a prezzo di costo per la ripresa

ROMA - La Formula K 250, con il Convegno di Bologna, al quale hanno aderito sia i piloti che i costruttori artigianali delle vetture con insolita consistente presenza, ha forse segnato un punto al suo attivo. Ha scosso almeno l'interesse, sia pure in modo non completo, di tutto quanto gira attorno alla specifica attività sportiva. L'atteggiamento della Federazione poi, e particolarmente l'orientamento programmatico della politica sportiva del nuovo Consiglio Federale, ha sollecitato tutti ad essere presenti per poter sentire e dire la propria. Il dilemma dell'essere o non essere della Formula, pur nella sua validità agonistica e propedeutica, è stato il tema imposto dalle circostanze e svolto con interventi di piloti e piccoli costruttori, alcuni polemici, ma molti altri con premesse critiche costruttive, come quelli di La Russa e Bergonzoni per

parte dei piloti e di Guadagno come costruttore artigianale, portatore di una estensione della Formula verso cilindrate più elevate.

Sgombrato subito il campo con la constatazione pratica dell'attuale improponibilità della proposta Guadagno, sulla quale lo stesso presentatore si è dovuto ricredere, il dibattito vero è cominciato quando, constatato che i costi rilevanti portano la Formula K 250, aMo stato delle cose ad essere se non superiori almeno identici a quelli della Formula Italia e che, pertanto, necessita contenere, anzi far rientrare in un contesto economico più consono. Non senza discordanti pareri è stato deciso di non lasciar più libera la Formula, cioè solamente legata tecnicamente al rispetto della cilindrata, ma di riportare un poco alle origini, cioè ad una preparazione meno esasperata, con il togliere e non aggiungere materiale ai motori di serie, le cui caratteristiche costruttive devono essere rispettate e sempre identificabili i pezzi d'origine. In buona sostanza, non più motori ibridi, che di « origine » avevano solo il nome della Casa, mentre poi erano miscugli costosissimi di vari motori.

Abbiamo sentito in proposito delle cifre spropositate pagate per preparare le « miscele » di motori quasi il doppio, cioè, del costo del motore, e nei casi più riusciti anche di più: Anche i costruttori di telai e carrozzerie, come la Tony ed il bolognese Buratti, che continua ad impostare le vetture su licenza Tecno con assale modificato, hanno contenuto le richieste ai puri costi pur di contribuire ad un ennesimo tentativo di rilancio della Formula.

Ai piloti poi, che si sono battuti anche per rendere meno pesanti le trasferte, e per poter ridurre le stesse alle indispensabili, la Federazione ha assicurato il massimo di interessamento e l'adozione di una nuova regolamentazione per i tempi di qualificazione, che obbligano i piloti ad essere presenti sui campi di gara un giorno prima. Per essere la Formula ancora vestita di « dilettantismo » in verità era un poco troppo, anche se le esigenze organizzative sono quelle che sono. E' stata inoltre chiesta un rappresentanza nella Federazione in sede di programmazione di politica generale e quando di volta in volta saranno in discussione problemi della Formula. Proposta non solo accettata dalla Federazione, ma in un certo senso sollecitata. C'erano in giro, a parte l'entusiasmo che fra sportivi praticanti non manca mai, qualificati propositi di far uscire la Formula dalla palude in cui da tre anni ristagna.

La Federazione è stata infine sollecitata, nella sua nuova impostazione politica, di tener presente la validità propedeutica della specifica attività, agevolando con qualche forma incentiva il trapasso dal karting vero e proprio al K 250. Le premesse finalmente positive, come disponibilità certa dei telai, e motori nazionali, contenimento della volontà espansiva nella preparazione, rientro in un certo senso economico delle spese di trasferta; una regolamentazione certa e non più aperta ad ogni interpretazione; verifiche di fine gara accurate ed assolutamente obbligatorie; politica incentiva per il trapasso dei piloti; gare più seguite dai piloti; dovrebbero trovare, come ci auguriamo trovino, rispondenza nella realtà. Solo così si potrà parlare a fine 1976 di una evoluzione della Formula.

### Programmi dal 18 al 31 dicembre 1974

**MERCOLEDI' 18 NAZIONALE**  
Ore 21,40 - Mercoledì sport

**VENERDI' 20 NAZIONALE**  
Ore 17,45 - « Rosso, giallo, verde », programma per i ragazzi sui problemi del traffico.

**SABATO 21 SECONDO**  
Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport

**DOMENICA 22 NAZIONALE**  
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport  
Ore 17,15 - Notizie sportive  
Ore 21,35 - La Domenica sportiva

**SECONDO**  
Ore 19,50 - Telegiornale sport

**VENERDI' 27 NAZIONALE**  
Ore 17,45 - « Rosso, giallo, verde » programma per i ragazzi sui problemi del traffico.

**SABATO 28 SECONDO**  
Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport.

**DOMENICA 29 NAZIONALE**  
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport  
Ore 17,15 - Notizie sportive  
Ore 21,40 - La Domenica Sportiva  
Ore 19,50 - Telegiornale sport

**TUTTI I GIORNI SECONDO**  
(esclusi sabato e domenica)  
Ore 18,45 - Telegiornale sport

**SABATO 21 Secondo programma**  
Ore 11,35 - Ruote e motori

**DOMENICA 22 Secondo programma**  
Ore 12,00 - Anteprima sport  
Ore 16,00 - Domenica sport

**LUNEDI' 23 Programma nazionale**  
Ore 8,15 - Lunedì sport

**SABATO 28 Secondo programma**  
Ore 11,35 - Ruote e motori

**DOMENICA 29 Secondo programma**  
Ore 12,00 - Anteprima sport  
Ore 16,00 - Domenica sport

**LUNEDI' 30 programma nazionale**  
Ore 8,15 - Lunedì sport

### TV Svizzera

**SABATO 21**  
Ore 14,45 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo  
Ore 23,00 - Sabato sport

**DOMENICA 22**  
Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati  
Ore 22,05 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)

**LUNEDI' 23**  
Ore 19,45 - Obiettivo sport

**SABATO 28**  
Ore 22,45 - « Un anno di sport »

**DOMENICA 29**  
Ore 17,50 - Domenica sport  
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (a colori)

**LUNEDI' 30**  
Ore 19,45 - Obiettivo sport

### TV Capodistria

**MERCOLEDI' 18**  
Ore 20,30 - Ritratto di un campione: Graham Hill - documentario a colori

## Le due anime - TV con l'auto

# L'altalena

« E' finito il Campionato del Mondo dei rallies con la vittoria della Lancia; seconda la Fiat — ha detto Nando Martellini nell'annunciare il servizio andato in onda sabato 7 in « Dribbling » — e il doppio successo delle marche italiane, specie in questo momento, è di notevole importanza perché la vittoria in un rally comporta riflessi commerciali notevoli anche all'estero ».

« C'è un risultato incoraggiante per tutti — ha sottolineato dal canto suo Emilio Ravel nella sua inchiesta, inserita in « Stasera G7 » —. Mentre l'industria mondiale dell'auto subisce una contrazione delle vendite l'Alfasud procede nonostante la crisi... C'è un incremento nelle vendite. L'auto meridionale va bene soprattutto all'estero; insomma, questa che veniva definita una "fabbrica-illusione" è una utile realtà operante. Questo sul piano economico. Sul piano sociale c'è la crescita economica e civile di questa gente ».

« Una macchina che passa — dichiarava Franco Zeffirelli appena un anno fa, mentre si (ma non ci) deliziava in una passeggiata in bicicletta nella prima domenica senza auto — ci dà noia, ci siamo già abituati al silenzio... ».

E' trascorso un anno. L'automobile è tornata già da tempo

a circolare, nonostante le pesanti gabelle dalle quali è soffocata, e di lei si parla come di un elemento importante e determinante per lo sviluppo economico del Paese. Ce lo conferma in « Dribbling » il servizio che Gino Rancati ha realizzato per raccontare l'altalenante storia di quest'ultimo campionato e per illustrare particolarmente l'ultima prova che ha laureato la Lancia Stratos di Andruet e Biche. Con il consueto entusiasmo e la naturale puntigliosa precisione Rancati ci ha offerto un'interessante e vivace panoramica di una grande manifestazione che, come ha precisato lo stesso commentatore, con la vittoria della Lancia e l'affermazione della Fiat costituisce « un'affermazione esaltante dell'industria italiana. Da annotare ».

« E da gennaio, a Montecarlo, si ricomincia », ha concluso Gino Rancati. Allo stesso modo e quasi con le stesse parole concludiamo anche noi augurandoci che il « si ricomincia » comprenda anche i programmi televisivi e non soltanto quelli prettamente sportivi. Perché se le corse si faranno, come si faranno, vorremmo che anche il video partecipasse con maggiore impegno e consapevolezza, di quanto non è avvenuto in passato, agli appuntamenti motoristici.

Gio' Luni



PARIGI - Curiosissima premiazione ufficiale, quella della FIA, quest'anno. Una premiazione triste, quasi in sordina, di tono dimesso ed abbastanza sbrigativa. Sarà perché passa il tempo e si perdono certe tradizioni; sarà perché l'epoca è improntata all'economia. Il fatto certo è che stavolta la consegna dei premi ufficiali, che avrebbe dovuto avere carattere solenne e maestoso (almeno secondo noi), è stata una cosa alla buona, quasi deprimente.

Mancanza assoluta di cerimonia, nessun apparato, consegne di coppe e trofei alla svelta. Il tutto secondo un ordine curioso, per categorie, per cui si è cominciato dal kart (con tanti italiani all'appello) per finire alla F. 1, ma senza tenere conto della importanza dei titoli. Si è così visto, per esempio, che la coppa per il Campionato Mondiale Marche Rallies alla Lancia è stata consegnata prima delle coppe per le vittorie di classe nei Campionati Europei, Turismo e Gran Turismo, e che anche la coppa alla Matra è stata mescolata a titoli minori. In una sala semibuia, con pochissima gente, e così alla svelta, pareva la premiazione di una gimcana parrocchiale.

A parte questo aspetto piuttosto deludente e deprimente, la pre-

Con Case e piloti più vittoriosi disertato dai maxi dirigenti d'ITALIA e FRANCIA il festival iridato

## PREMIAZIONE F.I.A. una gimcana parrocchiale

miazione è stata movimentata da due episodi curiosi. Iniziata quasi senza preavviso dopo la proiezione di un film sulla stagione 1974 della F. 1 (della Brunswick, eccellente), la premiazione ha sorpreso qualcuno. Sandro Munari, ad esempio, rimasto nella sala durante tutta la conferenza stampa che aveva preceduto il film, si era assentato qualche minuto (fatti suoi) e quando è tornato... era già stato chiamato, per cui il suo premio lo ha ritirato

Cesare Fiorio, con parecchio disappunto del nostro « drago ».

Teddy Meyer, che aveva ricevuto la coppa dei costruttori F. 1 vinta dalla McLaren, ha poi dovuto salire sul podio nel momento culminante, quando hanno chiamato Emerson Fittipaldi, perché il campione del mondo non era arrivato. Spiritosamente Meyer ha spiegato l'assenza di Fittipaldi dicendo che evidentemente gli aerei della compagnia brasiliana non erano puntuali e ve-

loci... come le McLaren, il che è abbastanza vero, viste certe esperienze — anche nostre — recenti. Comunque la delusione è stata subito mitigata dal fatto che mentre la gente stava per sfollare Fittipaldi è arrivato.

Sorprendentemente, pur in questo quadro piuttosto curioso, l'assenza di rappresentanti altolocati dello sport italiano e francese. Con un titolo mondiale marche (Lancia), una coppa mondiale piloti (Munari), una coppa europea dame (Tominz-Mamolo), oltre ai successi nel karting, si poteva presumere che la CSAI sentisse il dovere di assistere a questa premiazione, che ha anche coinvolto un pilota della Ferrari (Lauda). Invece della CSAI c'era il conte Zanon, l'ing. Nosetto, rimasto a Parigi per i lavori della Commissione Tecnica, e dei membri italiani della CSI soltanto l'ing. Vittorio Ceard. Nemmeno l'ombra del presidente dell'ACI Carpi de' Resmini, che era partito da Place de la Concorde un'ora prima della premiazione, né dell'ing. Rogano presidente della CSAI. Allo stesso modo latitavano i rappresentanti francesi, eppure per la Francia vi erano premi ed onori (Matra, Depailler, Alpine).

f. i.

## G. P. FRANCIA a CLERMONT (ma resiste?)

PARIGI - La FFSA comunica che il Gran Premio di Francia 1975 avrà luogo sul circuito di Clermont Ferrand, come era stato previsto al momento della stesura del calendario internazionale.

La notizia è apparentemente superflua, dato appunto che alla destinazione — nel quadro della rotazione di sede che è abituale in Francia — era già nota. Diventa invece importante se si tiene conto di una certa situazione politica interna della federazione francese sport automobilistico, che ha come tutte le federazioni le sue brave correnti, spesso una contro l'altra. Per effetto di questa situazione, ed anche perché i piloti avevano dichiarato di non gradire Clermont Ferrand, alla candidatura della città del centro era stata opposta quella del circuito Paul Ricard, che i piloti non contestano.

Solo che il Paul Ricard, che deve già organizzare il Gran Premio del 1976, ha voluto l'assicurazione che non sarebbe stata toccata la data del 1976, se avesse organizzato anche la corsa del 1975. Questa assicurazione era stata data, ma sotto sotto pareva che ci fosse in ballo un giuoco mirante a far dirottare la corsa verso il circuito di Digione, dove si è già avuto il Gran Premio 1974. Infatti alle prevedibili riserve del Paul Ricard chi aveva la intenzione finale di dirottare la corsa a Digione avrebbe potuto rispondere che erano comprensibili e che quindi, data la impossibilità di far correre a Clermont Ferrand perché i piloti non vogliono, ecco che la soluzione era Digione.

Il giuoco, pare, è stato scoperto, e poi pare anche che ci sia stato un alterco tra il direttore del circuito di Digione signor Chambelland ed il presidente della FFSA signor Balestre, il che avrebbe un poco alterato i rapporti esistenti.

Una riunione della settimana scorsa ha avuto una soluzione imprevedibile: gli organizzatori di Clermont Ferrand si sono dichiarati decisi a continuare ed a far disputare la gara sul loro tracciato. Alle obiezioni che tiravano in ballo i piloti è stato risposto che affronteranno una vera e propria prova di forza coi piloti, una specie di guerra fino all'ultimo.

Quindi, a quanto pare, adesso cadrebbero le candidature di Digione e del Paul Ricard.

## La CASA di VAREDO è finita Per 600 milioni fallita la ISO

MILANO - Con un titolo senza importanza « malinconico tramonto » e relegata nelle pagine di cronaca cittadina è apparsa sui quotidiani milanesi della sera la notizia del fallimento della « Iso Motor Company SpA ». A presentare istanza di fallimento, accordata in data 3-12-1974 con sentenza numero 44975, giudice delegato Manfrin, curatore Ambrosoli, sono stati i 68 dipendenti dell'industria di Varedo rimasti da quattro mesi senza stipendio e contributi previdenziali.

Ad essere precisi il primo campanello d'allarme della crisi che attanagliava l'industria di Varedo, e non solo per le indubbe conseguenze che la « stretta energetica » aveva potuto avere sulla sua produzione di automobili d'élite, era stato suonato proprio dal risvolto delle attività della ditta. Infatti come AUTOSPRINT documentò nella scorsa primavera, nonostante il riserbo di Frank Williams ed il prodigarsi in pista di Arturo Merzario, la mancata comparsa delle nuove macchine contemporanea al diradarsi del progettista ing. Dallara e di alcuni dirigenti come il dott. Sala, passato con gli uomini migliori degli uffici di Varedo, alla nascente « Orsa » creata da Piero Rivolta in Sardegna, lasciò affiorare in maniera più che chiara come gli impegni presi dal dott. Pera non fossero rispettati.

Il finanziere livornese di nascita, ma americano di estrazione e residenza, secondo alcuni molto vicino a Sindona, sarebbe stato travolto dal « crack finanziario » di quest'ultimo e non avrebbe potuto perciò tenere fede al programma di rilancio della « Iso » accentrato oltretutto

sull'attività sportiva, sulla costruzione di un nuovo stabilimento al Sud e sul lancio di una vetturina da città di caratteristiche tecniche ed estetiche molto avanzate. In ogni caso però pur potendo solo fare delle ipotesi sulle cause che hanno portato il proprietario della « Iso » ad abbandonare i suoi programmi, c'è da registrare che sono almeno sei mesi che né a Varedo né in nessuno degli altri indirizzi italiani del dott. Pera è possibile avere notizie sue e delle sue intenzioni.

Questa situazione di incertezza è perciò tutto sommato la molla che ha innescato la richiesta di domanda di fallimento.

Secondo le ultime informazioni il « buco » al momento della presentazione della domanda, si aggirerebbe attorno ai 600 milioni, di cui oltre trecento di crediti privilegiati. Inclusi in questa cifra sarebbero anche gli 80 milioni che sarebbero dovuti andare a Frank Williams come conguaglio dell'accordo di « sponsorizzazione » sulle vetture di Merzario e Laffite. Tuttavia non sembra che i soldi del manager inglese possano essere considerati come « credito privilegiato » nell'insieme delle passività della « Iso Motor ».

Ad unica consolazione del povero Williams può forse andare il fatto che secondo le prime stime del curatore fallimentare le proprietà della « Iso » intese come terreni e fabbricati e attrezzature della fabbrica di Varedo dovrebbero all'incirca coprire tutte le voci del bilancio non in attivo.

Tito Zogli

## Contratti fatti per 18 F. 1 da spedire in ARGENTINA

BUENOS AIRES - E' ormai certo che il GP d'Argentina, prima prova valevole per il campionato mondiale di F. 1 si disputerà nella data prestabilita. Dopo voci alterne che avevano messo in forse la disputa di questo primo round, sarebbe giunta da Londra la certezza. L'associazione costruttori ha ottenuto le garanzie che aveva richiesto: per di più Bernie Ecclestone, a nome di detta associazione, ha già firmato il contratto di trasporto delle prime 18 vetture che partiranno dall'Inghilterra. Lo schieramento sarà così completo: mancherà presumibilmente la March, che dovrebbe cominciare più avanti con la vettura per monoposto 751 per Vittorio Brambilla.

## Niente squalifica VENANZI campione 850

ROMA - Sarà stato forse decisivo l'intervento di Gino De Sanctis, validissimo avvocato difensore e super-esperto della F. 850, ma ormai Venanzi è stato ufficialmente rimesso in classifica nella contestata gara di Varano ed i nove punti riguadagnati a tavolino gli permettono di portarsi a quota 36 e di aggiudicarsi il Trofeo Nazionale della Formula. La CSAI in base all'articolo 124 del RNS che prevede la revisione delle decisioni prese dai commissari sportivi presenti alla gara nel caso di problemi di difficile soluzione ha annullato la squalifica (pur se nello stile della giustizia italiana sono stati necessari ben 80 giorni di tempo) ed ha semplicemente multato il pilota romano di 30.000 lire.

I fatti sono noti: a Varano in settembre il campione del '73 Verrelli si piazza al secondo posto e sponde reclamo contro il vincitore Venanzi perché il motore di quest'ultimo era privo del filtro centrifugo dell'olio. Dopo varie petizioni scritte e spiegazioni verbali di Gino De Sanctis (inventore della soluzione sfruttata in buona fede anche dal preparatore Nandino Zedde che aveva curato i motori di Venanzi) con la SC Tecnica, la CSAI tornava sulle decisioni prese a Varano sia perché si è ammesso che il regolamento tecnico non era molto chiaro ma soprattutto perché era arcinoto fin dalle prime gare dell'anno che molti motori dei più noti piloti erano privi del famoso filtro.

Oltre alla soddisfazione per Venanzi e Zedde, la soluzione del giallo del « tappeto » porta anche un po' di ossigeno per la F. 850 che già al convegno di Genova sembra abbia ritrovato una seconda giovinezza. In quella sede infatti si sono avute ampie assicurazioni sul suo futuro e mentre si è in attesa di qualche cosa di più preciso sulla preparazione del motore che comunque non dovrebbe subire molte variazioni (tanto meno di cilindrata) la CSAI ha già dato parere favorevole all'adozione di cerchi in lega di alluminio allargando altresì la possibilità di scelta delle gomme. Sarà dunque possibile adottare anche per la F. 850 (dopo anni di lotte dei Formolisti guidati dal mai domo « Sor Gino ») il semi-racing CM 24 della Kleber-Colombes che già equipaggiava le Mexico e le F. Ford che nel '75 saranno adottate anche in F. Italia.

d. b.



L'insolito  
DICEMBRE  
da corsa

Log Scans  
**domenica SPRINT**

# Nel gelo di VALLELUNGA

A Vallelunga, il «Trofeo» era veramente d'inverno. Il direttore di corsa, Romano Fazio si è così difeso dal gelo

# anche NORDISTI contro SUDISTI FRANCISCI



# di rimonta



Primi giri della «gara mista», una delle trovate di Palangio a Vallelunga. Vediamo Francischi affrontare il tornante, seguito dall'Alfetta di «Dino», dalla GTA di Gellini, dalla Stratos di Nataloni. Dietro di loro, la BMW di Tagliaferri sbarra la strada alle due veloci Abarth di «Pad» e di Bifulco

**VALLELUNGA** - Ancora una volta la scuderia «Gruppo Piloti Romani» sembra essere partita con il piede giusto. Nonostante il freddo veramente polare la prima prova del trofeo d'inverno ha visto un'ottima partecipazione di piloti che evidentemente vogliono seguire l'esempio della F.1 e correre tutto l'anno. Intanto la scuderia romana, in attesa degli aiuti dell'AC, ha trovato la collaborazione della Blue Team.

**GRUPPO UNO**

## RICCITELLI lancia l'idea

More solito, il Gr.1 ad aprire il programma della giornata, poco dopo mezzogiorno con una gara unica di quindici giri che comprendeva tutte le classi. Era la Simca Rally di Chianucci a centrare nel migliore dei modi la partenza lanciata (era la spettacolare novità della giornata e, tranne una eccezione, non si sono mai avute complicazioni) e l'exploit del pilota di Arezzo smorzava su-

bito la gara, almeno nelle prime posizioni. Dietro di lui infatti si frazionavano l'Alfa GTV 2000 di Tacchini e le Simca di Gabriele Gatta e D'Elia che manterranno sempre un distacco inalterato. Interessante invece la gara delle Simca Rally 1100 di Riccitelli che con una chiara vittoria potrebbe avere lanciato una idea per vivacizzare la classe 1150 fin d'ora feudo delle 128.

**GRUPPO DUE**

## PADRONE da padrone

Movimentatissima la gara delle tre classi delle bicilindriche con colpi di scena fino all'ultimo. Era Cesarini (Abarth-Mazzieri) ad andarsene in partenza ma in breve passava a condurre Nocci (Abarth 700-Falessi) e quando quest'ultimo si girava alla «Viterbo» ne approfittava subito Proietti (Giannini-700-Falesi), autore di una bella rimonta, mentre «Enrico VIII» (Giannini-700-Castelli) con

il motore arrosto non poteva tenere il ritmo dei primi. All'ultimo giro però si girava anche Proietti ed il traguardo veniva tagliato per primo da Cesarini mentre la 700 era vinta da Padrone (Abarth-700-Lanini) che veniva ripagato dai guai in prova che lo avevano fatto partire in ultima fila. Nella 500 sembrava che «Gastone» ancora una volta non avesse pensieri ma a metà gara si girava e toccava a Del Fante salvare l'onore del preparatore Tamburini.

Nella gara per le rimanenti classi del Gr. 2 il giovane «Dino» con l'Alfetta-Autodelta, dotata di una accelerazione veramente mozzafiato, non aveva difficoltà a regolare la pur valida BMW-16 valvole di Rocco.

**GRUPPO TRE**

## Un notaio per le gruppo 3

Abbastanza vivace la gara del Gr. 3, con tentativo iniziale dell'Alpine di Valdina di resistere alla Porsche

Carrera di Nardini. Ci riuscirà fino alla «Roma» poi il notaio romano entrerà subito nei panni della lepre, a lungo seppure invano seguita da Valdina e dall'altra Alpine di Alibrandi che a metà gara sarà costretto ad abbandonare con guai ai freni. Nella 1300 la Fulvia HF di Corti manteneva sempre a debita distanza le vetture gemelle di Salamina e Guerisoli.

**GRUPPI 4 E 5**

## ANGELINI felice due volte

Pochi concorrenti in queste due classi che giustamente venivano raggruppate a tutto vantaggio della spettacolarità. Ottimo exploit in prova di «Tambauto» (Porsche Carrera-Tambauto) che con 55'5 demoliva il record sul giro mentre in gara il primo brivido veniva offerto da Ber-

**Daniele Buzzonetti**

CONTINUA A PAGINA 48



CONTINUAZIONE DA PAG. 47

nasconi (miglior tempo in prova con la AMS-AN) che con la frizione rotta non poteva prendere il via. Era «Tambauto» a guidare per i primi sette giri (con nuovo exploit ufficiale in 55'8, di ben tre secondi al di sotto del record), resistendo agli assalti di Arfè (Chevron-Ford-An) e di Gallo (Lola-Ford) con una macchina per lui nuovissima. Ma a metà gara spuntava fuori Francisci (Chevron Angelini), partito in fondo per guai elettrici in prova, ed autore di una rimonta vivace ed irresistibile. Altra soddisfazione per Angelini (in attesa delle teste fuse in Inghilterra che dovrebbero ancora migliorare il rendimento del suo 4 cilindri) nella 1600 con Gellini (Alfa GTA) senza pensieri.

FINALI MISTE

## Finalissime fra nord e sud

Sono l'ultima idea di Palangio e serviranno per attribuire, al termine del ciclo di tre gare, il titolo di vincitore del trofeo d'inverno. Tutti i piloti partecipanti alle gare vengono divisi (con i criteri forse legati ad un campanilismo un po' superato)



Seconda gara «mista», quella per le derivate di serie. E' al comando la Porsche di Nardini, seguita dall'Alpine di Valdina, dalla GTV di Tacchini e da una schiera di Simca Rallye 2, condotte da quella di Gabriele Gatta

in «nordisti» e «sudisti», a seconda dell'AC di appartenenza (ed hanno diritto da un punteggio a seconda della posizione guadagnata).

Una idea dunque un po' complicata e che ci ripromettiamo di commentare in altra occasione ma alla fine abbastanza spettacolare. Nella prima Nardini era autore di un vero assolo mentre nella seconda, fermo Francisci con guai alla pompa dell'acqua, era Marcello Gallo a regolare l'ancora positivo «Tambauto».

FORMULA 850

## DEL FANTE dalla 500 alla Formula

Come sempre spettacolare la gara della F. 850, pur se Venanzi era costretto a dare forfait in prova. In gara l'ex-kartista G. Bruno Del Fante (Lucky-Colombo) si prendeva la seconda soddisfazione della giornata andandosene subito e mantenendo sempre a debita distanza Conti (Del Giovane), rivelazione '74 della Formula.

d. b.

1. TROFEO D'INVERNO - Gara di velocità in circuito - Valledlunga, 15 dicembre 1974.

## LE CLASSIFICHE

## GRUPPO 1

**Classe 1150:** 1. G.F. Riccitelli (Simca Rally) 17'44"9, media kmh 84,669; 2. Triggiani (128) 17'57"8; 3. Simeone (128) a 1 giro; 4. Ditunno (128 C) a 1 giro; 5. Rosoni (128 C) a 1 giro; 6. Fiore (128 C) a 1 giro; 7. Marino (Abarth A 112) a 5 giri. **Giro più veloce:** Riccitelli in 1'10"4, media kmh 85,397. **Classe 1300:** 1. Rosaldo Chianucci 17'01"8, media kmh 88,304; 2. Gatta 17'12"9; 3. D'Elia 17'14"4; 4. Menichetti 17'36"6; 5. Schermi 17'39"1; 6. Marino 17'49"6; 7. «Scorpione» 17'52"3; 8. Landi 18'08"9; 9. Paddeu a 1 giro (tutti su Simca Rallye 2). **Giro più veloce:** Chianucci in 1'07"7, media kmh 88,803.

**Classe 1600:** 1. Bruno Blasetti (Alfa Romeo GTJ) 17'44"6, media kmh 79,038. **Giro più veloce:** Blasetti in 1'13"7, media 81,573.

**Classe 2000:** 1. Mario Tacchini (Alfa Romeo GTV) 17'01"9, media kmh 88,247; 2. Pacetta (GTV) 17'35"1; 3. Mastroni (GTV) 18'06"4. **Giro più veloce:** Tacchini in 1'06"9, media kmh 89,865.

## GRUPPO 2

**Classe 500:** 1. G. Bruno Del Fante (Giannini) 17'58"5, media kmh 84,692; 2. Morabito (Fiat) 18'04"8; 3. «Gastone» (Giannini) 18'15"7; 4. Fasanella (Giannini) a 1 giro; 5. De Tommasi (Giannini) a 1 giro; 6. Gentile (Giannini) a 1 giro; 7. Santoni (Giannini) a 1 giro; 8. Licciulli (Fiat) a 1 giro; 9. Modica (Fiat) a 1 giro; 10. Lauro (Giannini) a 7 giri. **Giro più veloce:** «Gastone» in 1'10"4, media kmh 85,397.

**Classe 600:** 1. Bruno Cesarini (Giannini) 17'10"6, media kmh 87,500; 2. Fracassini (Gian-

## GRUPPO 3

**Classe oltre 1600:** 1. Roberto Nardini (Porsche) 16'34"1, media kmh 90,706; 2. Bianchi (Porsche) 17'24"6; 3. Alibrandi (R. Alpine) a 4 giri. **Giro più veloce:** Nardini e Alibrandi in 1'05"6, media kmh 91,646.

**Classe 1600:** 1. Antonio Valdina (R. Alpine) 16'37"4, media kmh 90,405. **Giro più veloce:** Valdina in 1'05"6, media kmh 91,646.

**Classe 1300:** 1. Gianfranco Corti (Fulvia HF) 17'27"9, media kmh 86,046; 2. Salamina (Fulvia HF) 17'29"8; 3. Guerisoli (Fulvia HF) a 1 giro; 4. Rulli (Fulvia HF) a 1 giro; 5. Saporito (Fulvia HF) a 1 giro; 6. Frisiani (Fulvia HF) a 1 giro; 7. Cutolo (Fiat X-1/9) a 1 giro; 8. Cosciani (Fulvia HF) a 1 giro; 9. Pesce (Matra Bagheera) a 7 giri. **Giro più veloce:** Pesce in 1'08"7, media 87,510.

## SPORT

**Classe 1300:** 1. Claudio Francisci (Chevron) 14'56"8, media kmh 100,550; 2. Gallo (Lola) 15'08"7; 3. Arfè (AMS) 15'10"7. **Giro più veloce:** Francisci in 54"4, media 110,514.

## PRIMA FINALE MISTA

**Gruppi 1 e 3:** 1. Roberto Nardini (Porsche Carrera) 22'01"9, media kmh 90,948; 2. Valdina (Alpine) 22'19"7; 3. Tacchini (Alfa GTV) 22'47"4; 4. Gatta (Simca Rally) 22'59" e 9; 5. D'Elia (Simca Rally) 23'02"2; 6. Salamina (Lancia HF) a 1 giro; 7. Bianchi (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Pacetta (Alfa GTV) a 1 giro; 9. Triggiani (Fiat 128) a 1 giro; 10. Blasetti (Alfa GTV) a 2 giri. **Giro più veloce:** Valdina in 1'05"3, media 82,067.

## SECONDA FINALE MISTA

**Gruppi 2, 4 e 5:** 1. Marcello Gallo (Lola T292) 18'51"7, media kmh 106,212; 2. «Tambauto» (Porsche) 18'55"3; 3. Gellini (Alfa GTA) 19'13"6; 4. «Dino» (Alfetta) 19'18"8; 5. Nataloni (Stratos) 19'20"2; 6. «Vak-Psant» (BMW) a 2 giri; 7. Tagliaferri (BMW) a 2 giri; 8. Pittini (Alfa GTA) a 3 giri; 9. «Pad» (Abarth) a 4 giri; 10. Bifulco (Abarth) a 4 giri. **Giro più veloce:** Francisci in 54"6, media kmh 110,109.

**Formula 850:** 1. G. Bruno Del Fante (Lucky) 15'19"3, media kmh 98,095; 2. Conti (Del Giovane) 15'20"8; 3. Fasanella (Lucky) 15'32"5; 4. Tomassini (Lucky) 15'32"7; 5. Papparuso (Paparuso) 15'37"9; 6. Ferrari (Dema) 15'47"1; 7. Zappacosta (AZ) 15'56"7; 8. Dattoli (De Sanctis) 16'01"8; 9. Toti (De Sanctis) 16'02"6; 10. Gentileschi (Sinibaldi) 16'09"7. **Giro più veloce:** Conti in 1'00"6, media kmh 99,207.

## ULTIMORA

● Le prove della F. 1 di Frank Williams, pilota Merzario, previste per i giorni 17-18-19 a Misano, sono state rinviate a data da destinarsi.

CRITERIUM DELLE CEVENNES - Rally internazionale - Le Vigon (Francia), 14-15 dicembre 1974.

## LA CLASSIFICA

1. Gedehem-Rousseau (Porsche Carrera 2,7) penalità 13.777, primi nella GT di serie; 2. Lunel-Roux (Porsche Carrera 2,7) 13.943; 3. Vincent-Delaval (Alfa R. 2000 GTV) 14.168, primi nella Turismo di serie; 4. Swaton-Corbasse (Alpine Renault 1600 S) 14.393; 5. Mouton-Conconi (Alpine Renault 1600 S), prime Coppa delle Dame; 6. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 14.505; 7. J. Almeras-Montet (Porsche Carrera 3L) 14.631, primi nella GT speciale; 8. A. Fabrou-Bady (Opel Ascona) 14.670; 9. Cordesse-Dejean (Alpine Renault 1600 S) 14.686; 10. Vincens-Pichit (Alpine Renault) 14.754.

## Le prove speciali

## TEMPI DELLE PROVE SPECIALI

**PRIMA BOUCLE - St Julien de la Nef (10,2 km):** 1. Henry (Alpine) 8'34"; 2. Ragnotti (Scora) 8'59"; 3. Verini (Fiat) 9'03"; 4. Gedehem (Carrera) e Lunel (Carrera) 9'10".

**Avèze (7 km):** 1. Henry 5'12"; 2. Verini 5'21"; 3. Gedehem 5'26"; 4. J.M. Almeras (Carrera) 5'28"; 5. Lunel 5'31".

**La Cadière (30,3 km):** 1. Verini 25'02"; 2. Lunel 25'50"; 3. Vincent e Gedehem 25'57"; 5. J.M. Almeras 26'16".

**La Triballe (7,5 km):** 1. Verini 5'34"; 2. Gedehem 5'41"; 3. Vincent (Alfa Romeo) 5'42"; 4. Lunel 5'44"; 5. Kuss e Ragnotti 5'50".

**Peyrogosse (13,3 km):** 1. Verini 11'11"; 2. Combelle 11'17"; 3. Gedehem 11'26"; 4. J. Almeras (Carrera) 11'35"; 5. Vincent 11'45".

## SECONDA BOUCLE

**St. Julien:** 1. Verini 8'50"; 2. Gedehem 8'59"; 3. Lunel 9'03"; 4. Vincent 9'09".

**Avèze:** 1. Verini 24'58"; 2. Gedehem 25'28"; 3. Lunel 5'30"; 4. Vincent 5'39".

**La Cadière:** 1. Verini 24'58"; 2. Gedehem 25'28"; 3. Lunel 25'52".

**La Triballe:** 1. Verini 5'38"; 2. Gedehem 5'40"; 3. Vincent 5'46".

**Peyrogosse:** 1. Verini 11'16"; 2. Gedehem 11'20"; 3. Huillet 11'29"; 4. Vincent 11'47".

## TERZA BOUCLE

**St. Julien:** 1. Gedehem 9'01"; 2. Vincent 9'13"; 3. Lunel 9'22"; 4. Verini 10'30".

**Avèze:** 1. Gedehem 5'35"; 2. Lunel 5'47"; 3. Vincent 5'50".

**La Cadière:** 1. Gedehem 25'45"; 2. Lunel 26'05"; 3. J. Almeras 26'06"; 4. Vincent 26'09".

**La Triballe:** 1. J. Almeras 5'41"; 2. Vincent 5'44"; 3. Gedehem 5'48".

**Peyrogosse:** 1. Lunel 11'27"; 2. Gedehem 11'32"; 3. Vincent 11'45".

## QUARTA BOUCLE

**St. Julien:** 1. Lunel e Gedehem 8'57"; 3. J. Almeras 9'; 4. Vincent 9'08".

**Avèze:** 1. Lunel 5'26"; 2. Gedehem 5'29"; 3. J. Almeras 5'36"; 4. Vincent e Greder 5'40".

**La Cadière:** 1. Vincent 25'32"; 2. Swaton 25'33"; 3. Gedehem 25'36".

**La Triballe:** 1. Lunel 5'39"; 2. Vincent 5'40"; 3. Swaton 5'44"; 4. Gedehem 5'45".

**Peyrogosse:** 1. Lunel 11'23"; 2. J. Almeras e Gedehem 11'37"; 4. Vincent 11'38".

## Favoriti subito K.O. alle Cevennes

# Beffa per VERINI 1. Gedehem

LE VIGAN - Il Criterium delle Cévennes, una delle più famose corse francesi su strada, che l'anno scorso aveva dovuto essere soppressa a seguito di manifestazioni locali, ha avuto un vincitore imprevisto, cioè Gedehem su Porsche.

A priori si pensava che la lotta per la vittoria si sarebbe svolta fra l'Alpine Renault 1800 di Henry, ormai già sicuro del titolo di campione di Francia dei rallies nella GT speciale, e le due Fiat XI-9 due litri, iscritte dalla Casa e pilotate da Darniche e da Verini.

Purtroppo l'attesa battaglia è stata di breve durata e i grandi favoriti sono spariti, uno dopo l'altro, durante le quattro «boucles», che erano identiche e comprendevano cinque prove speciali, rappresentando un totale di km. 273,2. Il primo a rinunciare è stato Darniche, già alla prima prova speciale, cioè dopo soli 4 chilometri, per rottura di un semiassale. A questo punto Henry ci si è messo di foga e ha segnato per due volte di seguito il miglior tempo... purtroppo, però, la festa doveva presto finire, infatti il cambio dell'Alpine ha esalato l'ultimo respiro nella terza prova speciale. Ragnotti, partito bene, si è ritirato a sua volta poco dopo, per guasto, sicché Verini ha ereditato senza discussioni il primo posto. Ormai per l'italiano la corsa sembrava soltanto una formalità e Verini si agghiacciava una dopo l'altra otto prove speciali, trovandosi comodamente in testa al termine della seconda «boucle». La sorte, tuttavia, aveva in serbo un altro colpo di scena e dopo aver avuto varie forature Verini era costretto all'abbandono per la rottura di un triangolo della sospensione anteriore.

Da quel momento Gedehem, che fino ad allora aveva fatto una gara di attesa che lo aveva piano piano spinto al secondo posto, al primo dei ritiri altrui, si è trovato al comando. Questa era la volta buona, infatti Gedehem ha aumentato regolarmente il proprio vantaggio nei confronti di Lunel, egli pure al volante di una Carrera come Almeras il quale, in seguito a una foratura, era uscito di strada e da allora era alle prese con una vettura dalla tenuta molto mediocre.

A questo punto è giusto sottolineare la magnifica corsa disputata da Francis Vincent; un plotone di Opel Commodore era stato iscritto per sorreggere Barailler, rimasto il suo unico avversario nel campionato di Francia turismo di serie. Dopo il ritiro di Barailler, comunque, Vincent non ha faticato a tenere a bada tutte le altre Commodore, fra le quali una di «Titi» Greder. Si è così aggiudicato a un tempo il titolo di campione Turismo.

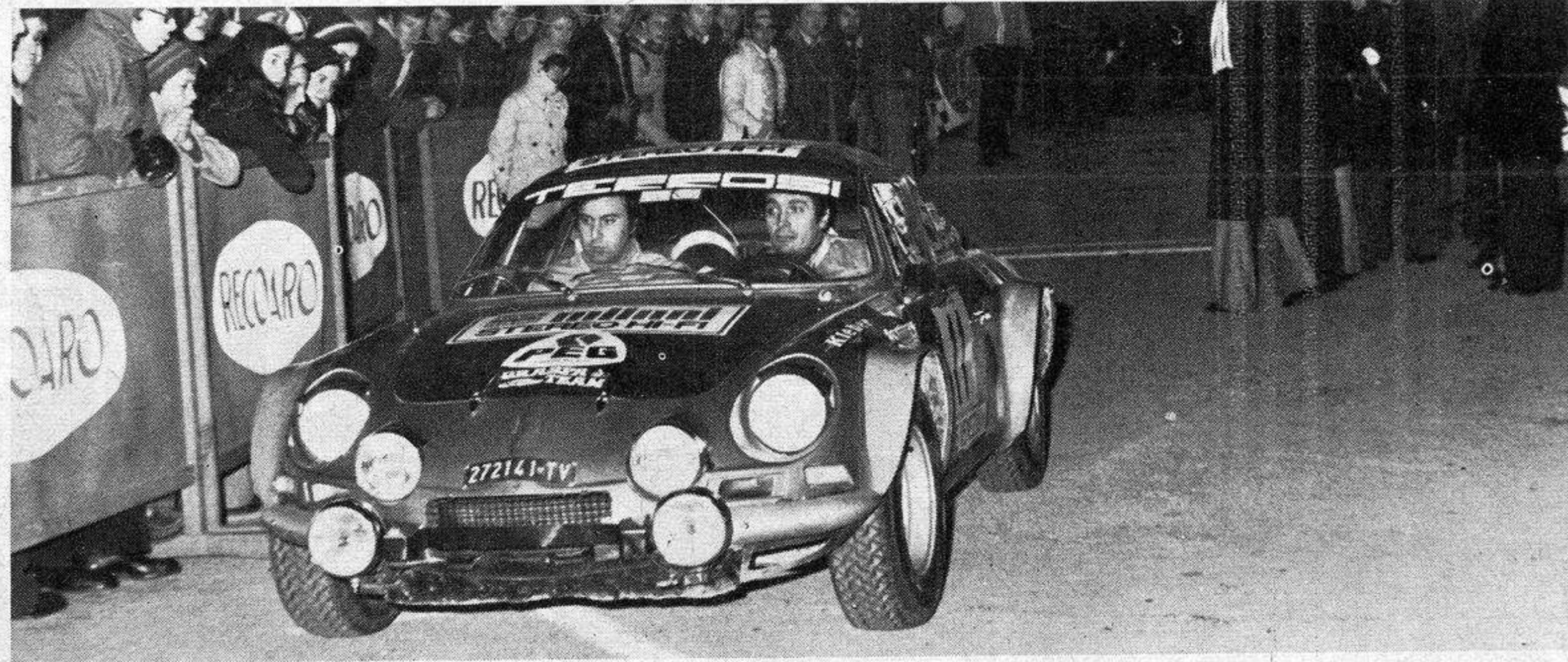
Daniel Boutonnet



# Hanno evitato il confronto i vari protagonisti del TRN (e SERBLIN paga lo scotto della sportività)



Gabriele Serblin in coppia con Santi, era la grande attrazione del Rally vicentino, con la Triumph Dolomite. Non ha potuto fare molto per noie al differenziale, ma lui stesso non si attendeva molto da questa esperienza. A destra: Pietro Polese, in coppia con Schenone, prende il via da Recoaro Terme con la sua Alpine superassistita direttamente dalla Renault France. Polese ha vinto con grande tranquillità anche a prescindere dai guai capitati agli altri piloti



# Un monsieur POLESE...

## SPECIALE AUTOSPRINT

**RECOARO TERME** - Contrariamente alle attese della vigilia, il primo « Rally dei Campioni » è stata una vera e propria delusione. Nonostante il percorso validissimo, il ricco montepremi e l'ospitalità gratuita per quattro giorni, i vari vincitori zonali ed i loro diretti inseguitori in graduatoria hanno disertato la manifestazione tanto che alla chiusura delle iscrizioni gli organizzatori hanno potuto contare solo su sei invitati tra i quali non appariva nessun leader di qualsivoglia classifica.

Tra le cause di questa inattesa defezione è stato indicato il percorso troppo impegnativo (« Ma come, » commenterà Filippi, il magnifico ideatore della gara » « una volta che ai piloti dei nazionali viene offerto un percorso con oltre cento km di speciali, una diversa dall'altra e per niente scassamacchine, questi trovano da ridire, eppoi alle riunioni vanno a lamentarsi che bisogna abolire le prove ripetute e troppo corte! ») e così pure la data troppo avanzata (« Ma se hanno corso fino a domenica scorsa a Piacenza! » dirà ancora Filippi).

A nostro avviso, invece, le ragioni sono di un altro tipo: in primo luogo alla finale mancava l'imprimatur ufficiale della CSAI (che sta a significare anche soldi dalle varie case in caso di vittoria finale in un campionato); secondo, molti temevano il peggio in quanto a condizioni atmosferiche e non si trovavano equipaggiati con coperture adatte (leggi chiodi); terzo, infine, la conferma che i gironi zonali non servono altro che a dare « titolini » inutili ma dietro i quali troppi possono trincerarsi evitando poi un aperto confronto con gli altri, confronto che potrebbe rivelarsi troppo « crudo » e, sotto vari aspetti, anche smitizzante.

Fortuna allora che unitamente alla gara riservata ai « campioni » c'era in programma una corsa nazionale, corsa che si è trasformata in uno dei più bei rallies della stagione nonostante già alla partenza

**RECOARO TERME** .. Appena sono arrivati alle verifiche hanno strabuzzato gli occhi ed hanno cominciato a credere di sognare. Invece si trattava proprio di un furgone ufficiale della Renault francese con due meccanici guidati nientemeno che da Jean Pierre Detroye, vice di Cheinisse e spalla di « Callewaert » nell'equipe Alpine di Dieppe.

Dalla Francia si sono mossi appositamente per seguire da vicino Polese e la maniera di lavorare del suo preparatore, Silvio Terrosi, da tempo in ottimi rapporti con il reparto corse transalpino. Con loro avevano portato un motore ed un cambio, prontamente montati sulla A110 di Polese, e tutta una serie di pneumatici Michelin.

Con molto « professionismo » hanno seguito tutta la notte la corsa di Polese, poi se ne sono tornati in Francia.

« Da noi mancavano validi rincalzi, tutti fanno solo velocità perché sperano di arrivare, prima, molto in alto — ci diceva Detroye — in più voi ci avete portato via Andruet, ma non è ancora detta l'ultima parola, e Darniche. Può darsi che a noi interessi un pilota italiano che corra su Alpine. Può darsi che no, può darsi che si ». Ed ha sorriso con compiacimento.

la lotta per l'assoluto fosse ristretta a pochi possibili protagonisti. E proprio uno di questi, Pietro Polese, ha vinto senza particolari patemi in virtù sia della sua guida sempre redditizia che del mezzo meccanico e dell'assistenza (di cui leggete a parte) a disposizione.

Il pilota della Turbosol ha preso il largo sin dalla prima speciale, ma dalla sua ha avuto anche un pizzico di buona sorte perché, poco oltre metà percorso di questa prima prova, su di lui era in netto vantaggio Nando Montaldo (con la Fulvia iniezione ex-Bossetti) finito poi rovinosamente a muro, e, staccato di un niente, Gregori, che, con il suo splendido spider Abarth rosso-oro, apriva la gara e che ha pagato questo scotto slittando sul ghiaino non ancora spazzato dai vari « derapages » compromettendo anche lui (in parte) la sua prestazione.

Non è stato protagonista di questa prima prova, invece, « Tony », accreditato alla vigilia di quasi tutti i pronostici. La sua Alpine, dopo

tutte le peripezie create già prima del via per il cambio in disordine, ha fatto subito le bizze prima prendendo fuoco per un cortocircuito poi terminando di correre per la rottura della coppa dell'olio.

Eliminati così quasi subito buona parte dei suoi pochi avversari, a Polese non è rimasto altro che controllare che la sorte si accanisse anche contro gli altri (comunque non in grado di poterlo impensierire). Così è capitato a Bisuzzi che è volato fuori strada ed ha perso oltre otto minuti prima che qualcuno arrivasse a soccorrerlo, a Lorenzelli che con i pneumatici a zero per il mancato arrivo delle scorte da Torino ha via via più penato mano a mano che le tele tendevano ad evidenziarsi ed infine a Casarotto che, partito con l'alternatore in pessimo stato e con i freni piuttosto imprecisi, ha comunque concluso la gara in una posizione di grande rilievo che conferma la sua positiva stagione suggerendo anche il suo nome tra quelli dei clienti che in Lancia debbono tenere d'occhio.

Detto dei protagonisti in un certo senso mancati, diciamo adesso di quelli che al contrario la gara vicentina ha messo in grande evidenza. Primo di tutti Ceccato junior, che con l'ex spider di Monaco è stato il più tenace inseguitore di Polese. Ceccato, giovanissimo, pone seriamente la sua candidatura quale speranza per il futuro molto prossimo e questo soprattutto perché mostra di aver preso dal suo più famoso fraello Pino, oltre che lo stile di guida anche la calma in ogni situazione.

Dietro di lui, Zordan (con la Porsche) e Pasetti (con lo spider Fiat) hanno contribuito al trionfo della scuderia Palladio precedendo Pino Ceccato che senza aver provato un metro di gara ha offerto un'altra prova del suo conosciuto valore.

« Lucky » con l'Opel, giungendo settimo assoluto, ha smentito coloro che avevano trovato da ridire sul suo inserimento nell'elenco dei prioritari dei nazionali, mentre Baldacci (preceduto solo da Borsetto e Farina) ha portato ancora una vol-

ta la sua Simca nei primi dieci assoluti.

Iscritto c'era anche Gabriele Serblin, il campione della F. 2, cui era stata affidata una Triumph Dolomite ufficiale. Purtroppo si è ritirato per noie al differenziale, e, in tutti i casi, il suo rendimento non era stato mai molto alto.

Con molta modestia, comunque, Serblin aveva già riconosciuto, prima di partire, di non essere sufficientemente preparato a questo tipo di gare giudicate molto difficili anche a questi livelli. Fuori luogo ci sono parsi comunque i commenti di troppi (mediocri) rallisti. Forse sono convinti, salendo su una formula due, di ottenere qualche cosa di più?

A Recoaro, infine, si è parlato dei programmi futuri di diversi piloti. A badare ai loro progetti ci sembra che questa « austerità » non è proprio sentita da tutti allo stesso modo.

Carlo Cavicchi

1. RALLY DEI CAMPIONI - Rallies nazionale - Vicenza 14-15 dicembre 1974.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Polese-Schenone (Alpine 1800) 1.18'53"; 2. F. Ceccato-Zonta (Fiat 124 Abarth) 1.21' e 11"; 3. Zordan-Dalla Benetta (Porsche 911 S) 1.21'49"; 4. Casarotto-Serafini (Lancia HF) 1.21'51"; 5. Pasetti-Piovene (Fiat 124 Abarth) 1.22'06"; 6. P. Ceccato-Zami (Fiat 124 st) 1.22'43"; 7. « Lucky »-Fredì (Opel Ascona) 1.22'56"; 8. Borsetto-Cornigai (Fiat 124 Abarth) 1.23'52"; 9. Farina-De Rizzo (Fiat X-1/9) 1.24'10"; 10. Baldacci-Zafferani (Simca R2) 1.24'23"; 11. Cantelli-Paccagnella (Lancia HF) 1.25'00"; 12. Lorenzelli-Cerri (Fiat 124 S) 1.25'17"; 13. Furlan-Penariol (Opel Ascona) 1.25'21"; 14. Illicher-Bocca (Opel Ascona) 1.25'25"; 15. Tabaton-X (Lancia HF) 1.25'37"; 16. Pasutti-Bertello (Opel Ascona) 1.25'40"; 17. Zavan-Pillon (Opel Ascona) 1.25'53"; 18. Sbabo-Roberti (Fiat 124 Abarth) 1.26'08"; 19. Walter-Barlotti (Fiat 128 SL) 1.26'18"; 20. Dus-Gianello (Opel Ascona) 1.26'22"; 21. Spiller-Zaltron (Fiat 124 ST) 1.27'00"; 22. Simontacchi-Volpato (Fiat 124 ST) 1.27'06"; 23. Rebuli-Palombi (Simca R2) 1.28'05"; 24. Baso-Pizzini (Alpine 1600) 1.28'28"; 25. Bianco-Dona (Fiat 124 ST) 1.28'41"; 26. Sala-Facchinelli (Lancia HF) 1.29'11"; 27. Zanetti-Visconti (Opel Ascona) 1.29'45"; 28. Imperial-Bonamico (Opel Ascona) 1.30'21"; 29. Biccicchi-Biccicchi (Simca R2) 1.30'29"; 30. Merluzzi-Perisutti (Fiat 124 ST) 1.30'40".





Con **ANDRUET**  
**DALL'AVA** e  
**SVIZZERO** il team  
rally **AUTODELTA**



Dante Salvay (sopra)  
forse sarà il d.s.  
della squadra Rallies  
dell'Alfa  
per la quale correrà  
Ballestrieri



# BALLESTRIERI dalla Lancia all'ALFA

MILANO - Fatta (al novantanove per cento) la squadra rally dell'Alfa Romeo per il 1975. Venerdì scorso all'Autodelta si è cominciato a mettere nero su bianco. Dopo aver discusso dettagliatamente i programmi della Casa nella prossima stagione è stato **AMILCARE BALLESTRIERI** a firmare per primo il contratto che lo lega all'Alfa. L'accordo ha colto un po' tutti di sorpresa. Ovvio che dopo sette anni di milizia ininterrotta nel Team HF, Ballestrieri fosse considerato una pedina a vita della formazione lancista.

Contattato al Tour de Corse e poi corteggiato sempre più strettamente il sanremese ha finito con l'accettare le proposte milanesi anche se la sua è stata una decisione sofferta. C'era la riconoscenza per la fiducia accordatagli in Lancia subito dopo il suo esordio-boom (secondo assoluto con Daniele Audetto su una Gordini) all'Elba nel 1968, c'erano i vincoli di amicizia con tutti gli uomini del reparto corse, i ricordi di tante stagioni nel clan degli «elefantini» di Cesare Fiorio.

Indubbiamente sulla sua decisione ha influito non poco il clima che ha trovato ad accoglierlo all'Autodelta. E non poco peso ha avuto la necessità (interiore) di ritrovare quella tranquillità che forse restando alla Lancia non era sicuro di avere, almeno nelle prime battute della stagione. Così a quarant'anni ha voltato pagina. E ha ritrovato intatto tutto il suo entusiasmo, la sua voglia di correre spesso. E difatti all'Alfa è prevista un'attività molto intensa per Ballestrieri, impegnato sul doppio fronte del campionato europeo conduttori e del campionato italiano. Nelle corse europee (con le nuove Alfetta coupé gruppo due ormai in avanzata fase di allestimento all'Autodelta) con ogni probabilità sarà affiancato da **JEAN-CLAUDE ANDRUET** le cui trattative con l'Alfa sono a buon punto. Il francese dovrebbe avere un ingaggio a cachet in grado da per-

mettergli qualche gara con la Stratos e anche di portare avanti il suo progetto di partecipare a qualche prova con le sport due litri. In Italia invece i compagni di squadra di «Balestra» saranno **Orlando Dall'Ava** e **Chicco Svizzero**. Per entrambi infatti l'inserimento nella formazione Autodelta è pressoché certo anche se qualche particolare è ancora da definire.

Escluso, almeno dai programmi iniziali, un impegno «mondiale» dell'Alfa, anche se in qualche prova l'esperimento di quest'anno verrà continuato. Non comunque a Montecarlo che Andruet e lo stesso Ballestrieri faranno con la Lancia. Il primo con la Stratos ed il secondo con la Beta Coupé insieme a **Pierino Sodano**, visto che non sarà ancora disponibile il convalescente **Maiga**. Probabile invece che gli interessi dell'Alfa comprendano anche la Mitropa imperniata su alcune gare valedole sia per l'Euroconduttori che per il campionato italiano.

Qualche incertezza per i co-piloti 1975. Ballestrieri vorrebbe ancora avere al fianco **Silvio Maiga** e la cosa è possibilissima seppur non ancor certa. L'altro **Maiga**, **Sergio**, dovrebbe continuare a fare coppia con Dall'Ava (impegni di studio permettendo) e Svizzero infine non nasconde che la scelta ottimale per lui è «**Rudy**», se quest'ultimo riuscirà a sganciarsi dalla combinazione Opel-Conrero per cui ha corso nelle due ultime stagioni.

Ufficialmente manca la nomina del D.S. dell'attività rallistica. Il nome più chiaccherato è quello di **Dante Salvay** che se le previsioni attuali troveranno conferma nei fatti lascerà così i suoi incarichi in seno alla CSAI. La quale CSAI si troverebbe a dover scegliere il nuovo direttore sportivo per la (rinnovata) squadra rally. Per tale incarico il prescelto dovrebbe essere **Adolfo Rava**.

Guido Rancati



**MACALUSO**  
d.s. bis FIAT

## Quattro gli equipaggi italiani nel BANDAMA

● Tutto è pronto per la spedizione italiana al 6. Rally del Bandama che si effettuerà dal 27 al 30 dicembre prossimi. Quattro sono gli equipaggi che definitivamente prenderanno il via dal Km. 10 della strada per Bingerville, alla periferia di Abidjan: **CAVALLARI-BAUCE** (con l'ex-HF di Munari usata al Safari quest'anno), **RIGAZZI-FORLANI** (pure su HF), **PRESOTTO-TURRI** e **BENELLI-SA-**

**RAMITTO** (entrambi su Opel Ascona).

La gara di quest'anno, più lunga di circa 1000 Km. rispetto all'edizione passata (5000 km. contro 4000) segna una svolta decisiva per gli organizzatori che ne hanno snaturato in un certo senso la formula europeizzandola con la speranza di ottenere in un prossimo futuro la validità mondiale.

Venendo infatti incontro alle richieste delle Case automobilistiche, il percorso è stato diviso in quattro tappe con tre turni di riposo intermedi durante i quali le vetture potranno essere riassestate (almeno in parte) ed i piloti si potranno concedere qualche ora di sonno. Negli anni passati invece il chilometraggio veniva affrontato tutto d'un fiato alla stessa media dell'edizione '74, e cioè 100 Km orari.

Ricordiamo che l'anno passato terminarono otto equipaggi, mentre l'anno ancora precedente nessuna macchina giunse al traguardo.

## «BALESTRA» campione di GROPELLO

**GROPELLO CAIROLI** - Con una entusiasmante gara svoltasi su una pista ai limiti della praticabilità per l'abbondante pioggia caduta nelle giornate precedenti, si è svolta l'ultima gara del Trofeo «Marlboro World Championship Team» per vetture turismo e gran turismo. Una manifestazione, quella del rally-pista che sta riscuotendo un successo sempre crescente. Il Trofeo ha dato luogo ad un interessante confronto fra un ottimo gruppo di piloti, fra i quali Ballestrieri, Pittoni, Goi e Renati, nonché fra i vari tipi di vetture che in questo tipo di gare hanno subito un probante test, idoneo a mettere in luce pregi e difetti dei vari modelli.

A conclusione dell'intero ciclo di gare, ed esaminando la classifica finale, che riportiamo qui di seguito, si possono notare inseriti, e in posti di preminenza, nomi di giovani piloti che hanno avuto modo di mettersi in luce, specialmente nel confronto con piloti ormai arrivati.

Ecco la classifica del Trofeo: 1. **Amilcare Ballestrieri**, punti 40; 2. Renati, 40; 3. Castagnola, 40; 4. Galatini, 37; 5. Goi, 34; 6. Reda, 30; 7. R. Cambiaghi, 27; 8. Leporace, 24; 9. De Marco, 22; 10. Casati, 21.

TORINO - Ricordate l'anticipazione di AUTOSPRINT, dopo il Rally di S. Martino di Castrozza, riguardo il futuro sportivo di **Macaluso**? Si è puntualmente avverata. E' di questi giorni infatti la notizia ufficiale che nel '75 il noto navigatore di Verini, che fu già compagno di **Trombotto**, **Pinto** e **Barbasio**, avrà all'interno della squadra corse Fiat incarichi di direttore sportivo al fianco di **Silecchia**.

Molto probabilmente si occuperà lui della «squadra italiana» (quella cioè che sarà impegnata entro confine), mentre **Silecchia** si occuperà di quella «mondiale».

In quanto a **Verini**, nel '75 farà coppia, salvo decisione dell'ultima ora, con **Torriani** con cui già corse nel '73 e con cui ha vinto il recente Rally della Liburna. **Torriani** ha fama di portafortuna e si vanta di aver insegnato a guidare a molti piloti, tra cui Bobo e Anna Cambiaghi.



# La matematica non è un'opinione e fa tutta tricolore l'iride LANCIA:

OTTO STRANIERI FIAT e lo stesso ANDRUET non hanno realizzato META' dei (64) PUNTI del « DRAGO »! (che la CSI ha giustamente indicato campione mondiale rally)

# MUNARI «er piú»



Probabilmente qualcuno si sarà stupito venendo a conoscenza che Cesare Fiorio, al termine dell'esaltante Tour de Corse, si è presentato agli operatori della televisione francese accompagnato da Sandro Munari anziché dal vincitore della corsa, il transalpino Andruet. In realtà nessuna meraviglia è giustificata: il mondiale rally la Lancia l'ha vinto con tutti i suoi modelli in produzione, ma soprattutto l'ha vinto grazie ad un solo pilota, appunto Munari, che la FIA ha voluto premiare con un riconoscimento che è in pratica un titolo mondiale conduttori.

E' questa una realtà indiscutibile facilmente dimostrabile anche conti alla mano. Le cifre parlano di 94 punti finali per la Lancia e di 69 per la Fiat. Senza l'apporto di Andruet (20 punti), unico pilota oltre a Munari (e a Lampinen) ad aver incamerato punti mondiali, la Lancia avrebbe chiuso il « marche » a quota 74, ben cinque punti avanti la squadra Fiat al cui totale complessivo hanno dato l'apporto i punti di ben cinque equipaggi diversi (Pinto, Uliate, Alen, Bisulli, Bacchelli).

Ma punteggi a parte resta il terribile « tour de force » cui il supercampione della Lancia è stato sottoposto in questo finale di stagione, oltretutto

privato della soddisfazione di prendere parte a manifestazioni di grande interesse, come il Giro d'Italia, per rincorrere i punti mondiali nelle foreste canadesi ed americane senza nemmeno il miraggio di un risultato di grande prestigio che resta pur sempre la massima aspirazione di un pilota, dilettante o professionista che sia.

Sanremo è già storia di ieri, ma la frase di quel pilota Fiat l'indomani del successo della Stratos, torna di grande attualità e suona a profezia: « Il duello Lancia Fiat, a questo punto del mondiale non ci può certamente fare paura, quello che preoccuperebbe invece un duello Fiat-Munari! ».

Ecco allora che il gesto di Cesare Fiorio appare quantomai giustificato, come è giusta la scelta della Lancia verso i piloti italiani, e soprattutto come è giusta la scelta di escludere dalla rosa anche un indiscusso campione come Jean Claude Andruet fruendo del suo apporto straordinario solo in alcune manifestazioni a lui molto congeniali.

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 52



Grande mattatore della stagione, Munari è stato proposto dalla FIA per un riconoscimento mondiale, (a sinistra) Alen il suo più tenace avversario di questa stagione

Colpo di fulmine per gli inglesi la LANCIA del RAC

## STRATOS ammazza rallies...

LONDRA - Ora che l'avventura della Corsica è conclusa e il campionato definito, possiamo tornare per un momento sul Rally del RAC? Non fosse altro perché, secondo la maggioranza dei pareri, è stato il migliore dell'anno e il più importante, con il più grande numero di piloti di primo piano visto in qualsiasi rally della stagione. Inoltre, c'erano le Stratos...

Dobbiamo ammettere che soltanto dopo avere visto il film della BBC sull'avvenimento, e dopo avere letto i servizi sui settimanali specializzati inglesi, ci siamo pienamente resi conto del peso che hanno avuto le Stratos alla loro prima apparizione competitiva in Inghilterra. L'effetto è stato maggiore di quello creato, poniamo, dalle prime Alpine che parteciparono al RAC e non suscitavano affatto le stesse reazioni. « Stratos: l'avvento di una Supervettura da rally »: ecco un titolo del « confratello » inglese di Autosprint, « Autosport ».

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 52



CONTINUAZ. DA PAG. 51

Vincere un Tour de Corse è pubblicitariamente molto importante e lo stesso dicasi per un Giro d'Italia. E' molto importante per la casa automobilistica, ma è soprattutto molto importante per il « palmares » del pilota. Ci sembra però troppo egoistico l'aut-aut che un conduttore, anche se di grande voglia, si permette di imporre alla casa di cui difende i colori: quello di partecipare solo alle manifestazioni di maggior prestigio (e di maggior riscontro anche economico, tra l'altro).

Eppoi adesso alla Lancia l'uomo del « tris d'assi » è già arrivato: quel Lele Pinto che, umiliato da un'annata, decisa per lui, storta, promette fuoco e fiamme. Se solo ripeterà in questo rientro alla Lancia i risultati che seppe ottenere nel '72 passando alla Fiat, per Fiorio & C. sarà già un affare clamoroso.

E il discorso fatto per Munari deve servire anche per lo staff dirigenziale della Fiat-Corse. Nella seconda metà degli anni sessanta, Fiorio si trovò tra le mani il pilota di Cavarzere ansioso di dimostrare il proprio valore. Davanti a lui, oltre al grande Leo Cella, c'erano i più disparati specialisti scandinavi, ma alla Lancia si dette subito fiducia a Munari ed il « drago » ebbe, in breve tempo, l'occasione di misurarsi con i più consumati campioni.

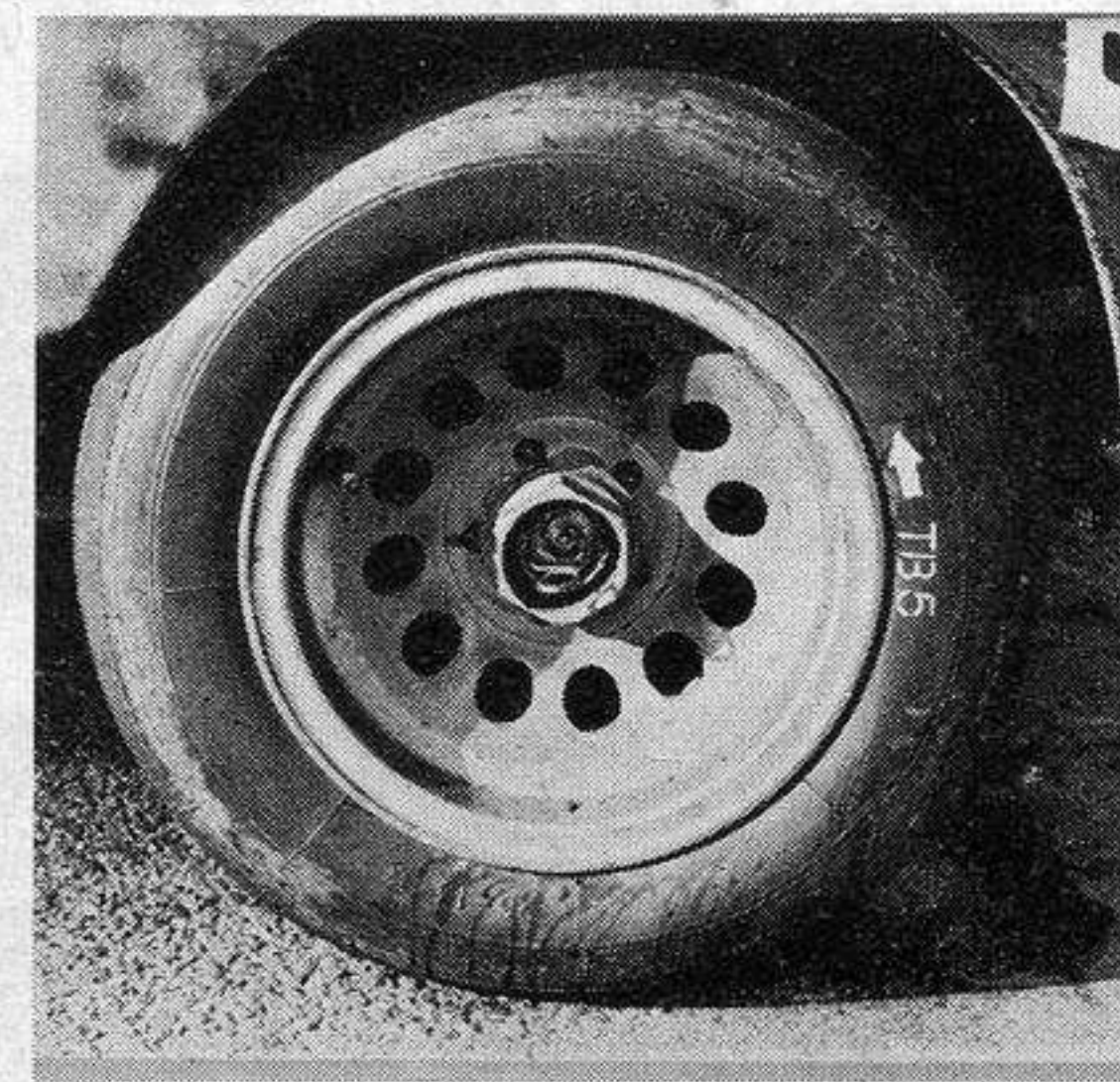
Adesso in Fiat c'è Bacchelli, è giovane ed ha già dimostrato di andare fortissimo. Sarebbe un vero peccato se sulla sua strada dovesse trovarsi l'ostacolo dei tre stranieri assoldati per il '75 (Alen, Darniche e Mikkola). Nel suo interesse e nell'interesse di tutto il rallysmo nazionale è indispensabile che il pilota triestino venga già da ora destinato alle principali prove estere. Fargli fare ancora anticamera relegandolo entro-confine servirebbe soltanto a fargli perdere un anno perché quello che in Italia doveva dimostrare l'ha già ampiamente dimostrato. Non bisogna poi dimenticare che Alen, giovanissimo, ha potuto rivelarsi un uomo chiave nella tentata scalata al titolo mondiale della Fiat.

Tutto questo sempre che alla Fiat non vogliano far cadere sulle spalle dei piloti italiani la colpa del mancato titolo mondiale. Ci vedremo in questo caso costretti a ricordare che dei 69 punti finali la Fiat ne deve 41 ai sette conduttori italiani alternativamente impiegati (Pinto, Bisulli, Paganelli, Verini, Bacchelli, Pianta e Barbasio) contro i 28 degli specialisti stranieri Alen, Uliate, Aaltonen, Kinnunen, Perusse, Ojanen, Darniche, Carlsson.

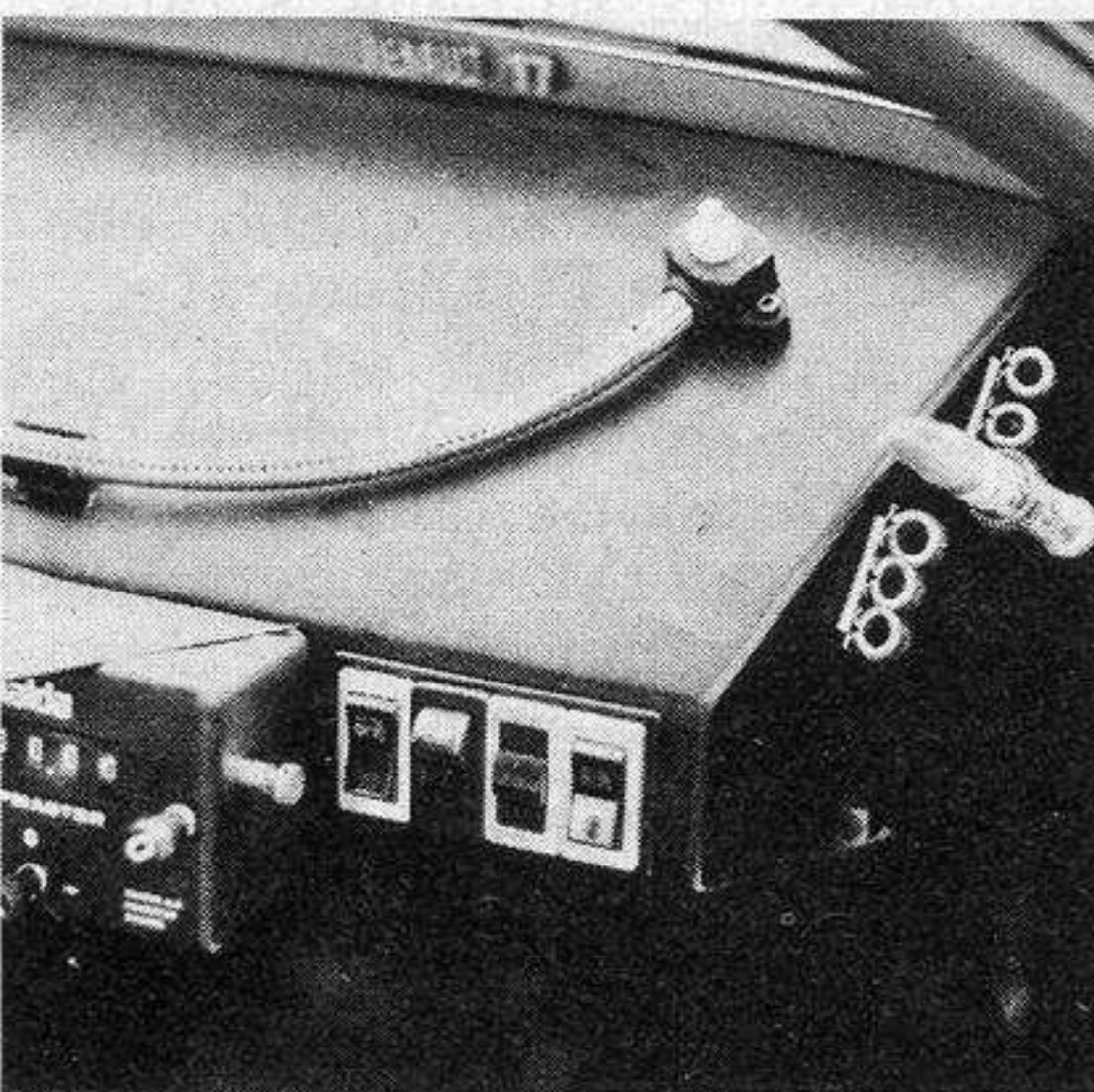
A meno che, poi, non abbia fondamento quella voce che circola con insistenza nell'ambiente rally e che vuole la sorte dei nostri piloti già decisa dopo il Rally di Sanremo quando certe dichiarazioni-accusa riguardo la preparazione tecnica delle macchine (assetto e freni) disturbarono alquanto, culminando con la violenta reazione di Giorgio Pianta che tacciò gli italiani-Fiat di scarso « professionismo ».



Ecco come si è ridotta la Beta coupé di Pregliasco dopo il brutto incidente. Purtroppo il pilota Lancia è al suo secondo grave infortunio alla spina dorsale. Le Alfa ufficiali (sotto a sinistra) in Corsica montavano gomme Michelin anziché le solite Pirelli. Fortunatissimo, Piot (foto sotto a destra) ha visto un suo pneumatico posteriore afflosciarsi in parco chiuso



Ultima partenza alla guida di una Fiat per Pinto. Dopo tante illazioni il suo ritorno alla Lancia è diventato realtà. Al suo posto è venuto Darniche (foto sotto a destra). Meticolosissimi quelli della Renault (foto sotto a sinistra) avevano montato anche portapenne e pulsanti per il navigatore



CONTINUAZ. DA PAG. 51

E' indubbio che ha fatto una notevole impressione, quel piccolo proiettile rosso e bianco che sfrecciava in mezzo alle foreste, soprattutto nell'oscurità del Galles la prima sera e nella conclusiva prova speciale l'ultimo giorno, forse perché per coincidenza in quelle due prove (Clocaenog e Wy-Keham) Munari ha segnato i tempi più veloci. I furboni, prima del via a York, avevano predetto che non sarebbe arrivata nel Galles, e tanto meno all'ultima prova speciale... ma per essere giusti, nei confronti di tali furboni, ammettiamo che ricordavano le disavventure capitate alla Fulvia quando partecipò per la prima volta al RAC.

Il servizio di « Autosport » si conclude così: « E' veramente apparsa, e in modo convincente, una supervettura sulla scena dei rallies e ciò che questo implica potrebbe essere più importante di quanto non si pensi ora ». Probabilmente se si dovesse fare un sondaggio dei pareri degli inglesi, risulterebbe che con il coupé Beta e la Stratos la Lancia potrebbe essere in grado di fare piazza pulita nel mondo dei rallies del 1975.

Oltre alla reazione avuta di

fronte alla Stratos, i giornalisti inglesi sono rimasti stupiti per ciò che John Davenport ha definito « il massiccio, meraviglioso Rally del RAC » (chissà se i signori Munari, Paganelli, Audetto, Russo e altri hanno reagito nello stesso modo?). Si sono avuti pochi errori di organizzazione, i commissari in complesso hanno svolto un ottimo lavoro, però l'impressione che perdura maggiormente è quella suscitata dalla folla. E' stato in fondo il pubblico a giustificare certe prove speciali che, nel contesto di un rally nelle foreste, erano sciocche, cioè nei parchi pubblici e così via.

d. h.



Il 6 cilindri farà tornare tutto rosa?

# ABARTH di tutti i colori

TORINO - Tra le idee più simpatiche di tutto il Salone di Torino c'erano i motori colorati esposti allo stand dell'Abarth. Le tinte (probabilmente ispirate dal Centro Stile Fiat) ovviamente hanno offerto il fianco ai più disparati commenti, ivi compresi i più salaci colti sulla bocca degli appassionati sportivi.

« Verde di rabbia » è stato definito infatti il 2000 quattro cilindri che ha equipaggiato i prototipi dell'euromarche, quei prototipi che permettevano all'inizio di stagione fuoco e fiamme guidati dai vari Lafosse, Craft e Brambilla (in pratica sostituito da Pica), e che al contrario nulla hanno combinato contro lo strapotere Alpine.

Si tratta di un motore derivato dall'anziano Simca-Abarth 2000 lavorando molto sia sulla corsa che sull'alesaggio (dal rapporto 89 x 80 si è passati ad un alesaggio di 92 con ovvia riduzione della corsa) senza ottenere particolari vantaggi in quanto sarebbe stato necessario un nuovo basamento, ed al contrario facendo insorgere problemi di guarnizioni. Nel '75 questo motore verrà sostituito dal nuovo 6 cilindri (ottenuto dal vecchio 1300 con l'aggiunta di due cilindri) sempre che questo programma, per ora fermo, venga continuato. Nel frattempo sembra il 2000 4 cilindri interessi molto a Mauro Nesti per impiegarlo in gare in salita.

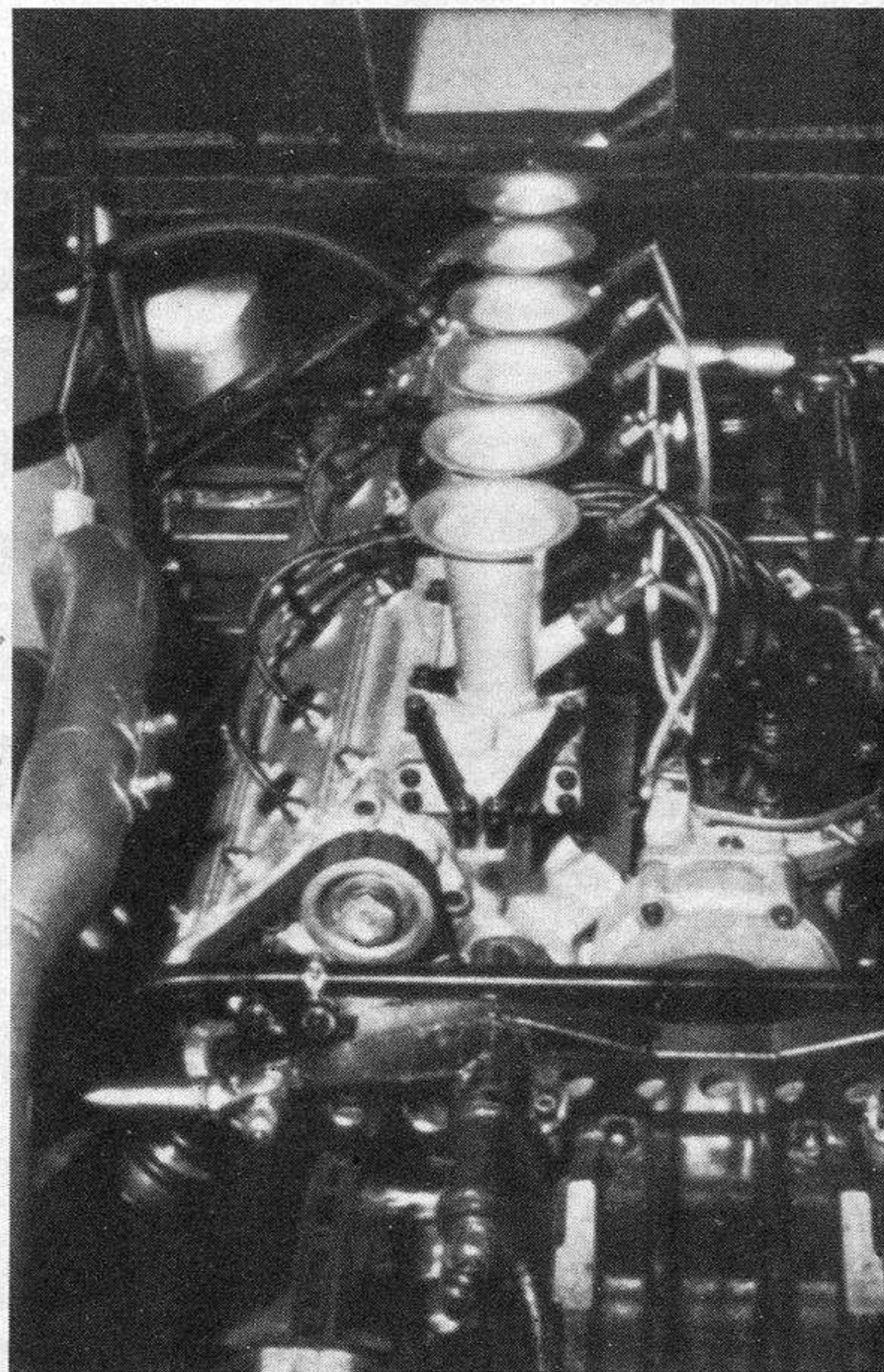
Passando al motore azzurro-viola se ne

sono sentite di peggio. La più comune è che la tinta fosse quella originale soltanto ritoccata: una mimetizzazione per nascondere i frequenti « buchi da biella » che hanno costellato tutta la stagione di corse.

Il motore in questione è infatti il 4 valvole 1800 montato sia sugli spider che sulle X-1/9 prototipo. Un motore che non ha avuto vita facile mal sopportando potenze superiori ai 180 CV, la vera ragione per cui non è mai stata nemmeno tentata la carta dell'iniezione. Ma se la corsa lunga ha generato sempre il problema delle bielle troppo fragili (in gestazione però dovrebbero essercene adesso di nuovo tipo), qualche interrogativo lo suscita anche il nuovo motore all'orizzonte Fiat (e quindi Lancia), il nuovo 2000 a corsa lunga che di serie dovrebbe equipaggiare tutti i modelli 132 e Beta nel corso del prossimo anno e che per il momento è tenuto celato per non creare patemi tra il grosso pubblico, specie ora che il mercato non tira affatto.

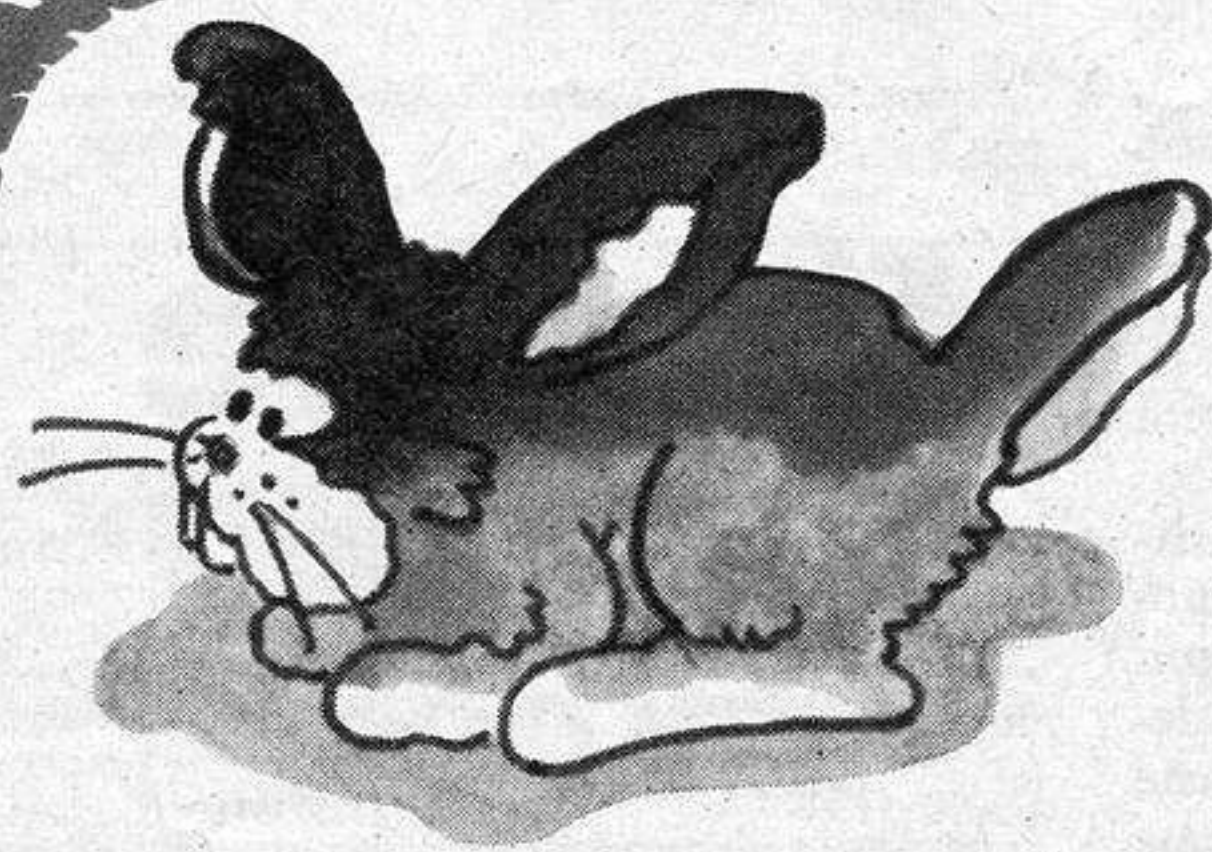
Resta il cambio rosso, ma qui l'allusione al superuso cui sono stati costretti i piloti della squadra rallies per le deficienze all'impianto frenante è fin troppo scontato.

Battute a parte, la presentazione policroma studiata dall'Abarth ha avuto molto successo; è già qualcosa dopo le delusioni del mondiale rallies e dell'euromarche.



Questo è il nuovo sei cilindri 2000 dell'Abarth sul quale sono puntate le speranze di riscossa. Presentato alla chetichella, il programma legato a questo motore avrà seguito alla luce dei risultati che esso sarà in grado di ottenere

# Kléber: campione in dribbling.



Ne ha di riflessi questo Kléber.





## Il principe da corsa

• Si dice che l'unico membro della famiglia reale inglese appassionato di corse, il principe MICHELE DI KENT, possa passare dai rallies alle gare in circuito nel 1975, probabilmente con un turismo gruppo 1. Fra parentesi, nel Rally del RAC (dove la sua vettura si è rovesciata nel Galles) è arrivato 70. e in fondo non è male.

• La prima uscita della nuova MARCH BMW due litri è avvenuta a Goodwood, pilota Buzz Buzaglo. «E' stata fantastica — ha detto Buzz —. La trazione è magnifica ed è una vettura veramente promettente».

• E' quasi certo che la prima apparizione in Europa delle PENSKE F. 1 si avrà alla Corsa dei Campioni, con Mark Donohue alla guida.

## TRIUMPH e MG '75 da corsa

• Sembra che molte vetture sport saranno annunciate in Inghilterra agli inizi del 1975, dalla TRIUMPH, MG ed altre. Ovviamente la BLMC condivide il parere di Agnelli, secondo il quale la passione per le corse non sarà soffocata da crisi economica e di carburante.

• Pare che la Gintex facesse gola a molti. Ha avuto richieste di patrocinio non solo dalla Hexagon, ma anche da Hesketh e da Surtees.

• L'importatore americano della Chevron, Opert, ha discusso col pilota TONY ROUFF la possibilità di farlo gareggiare nella serie canadese della Formula Atlantic. Per due anni Rouff ha corso in Europa con una GRD di F. 3, ma se accettasse l'offerta di Opert non sarebbe un primo assaggio nella Formula Atlantic, dato che ha debuttato in questa formula poco tempo fa a Thruxton.

• Parlando della cessazione dell'attività della GRD, il direttore Warner ha detto: «La situazione si sta facendo troppo difficile. Non esiste più mercato per il nostro tipo di vettura o, per lo meno, non sufficiente per produrne un numero decente. Se potessi prevedere di venderne 15, l'anno prossimo, varrebbe la pena ma non lo ritengo possibile».

• Al GP DI MONACO lotta fra i due uomini d'affari di Hong Kong, Harper e Yip. Per Harper correva Purley su Chevron, per Yip Schuppan su una vecchia March 722. Ha vinto Schuppan, sui quaranta giri del tortuoso circuito, e Purley è arrivato staccato di ben quattro giri. Terzo Adamczyck su Carrera.

• Dopo la chiusura della GRD, nessuno si è meravigliato che le officine e gli stabili di Griston, nel Norfolk, stiano per diventare la sede europea del team da grand prix VEL'S PARNELLI. Pare che fin'ora, il direttore Ferguson avesse visitato ben 75 posti diversi.

## V8/Blog Scans Mentre tramonta il Racing SHOW

GRAZ - Il Jochen Rindt Show, alla sua decima edizione, è stato molto deludente. Poche le macchine e, soprattutto, mancava la Ferrari F. 1 pilotata con tanto successo da Lauda nella passata stagione; assenti per lo più anche quasi tutte le industrie di accessori. In complesso il pubblico era formato prevalentemente da bambini. Detto questo ha però fatto un'apparizione Graham Hill, il quale ha confermato che correrà anche nel 1975, e c'era pure Emerson Fittipaldi che si è limitato a pronunciare alcune cortesi parole. Insomma quest'anno lo SHOW era in cattive acque e non è detto che vi sarà un'altra edizione nel 1975. Tra parentesi. Nina Rindt Martin ha vinto un torneo di backgammon, che aveva organizzato lei stessa...

## TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

GRAZ - Sono già note le date per le gare austriache valevoli per i campionati FIA 1975. Sono le seguenti: 13 aprile, challenge turismo al Salzburgring; 27 aprile, salita di Dobratsch per il campionato europeo; 25 maggio, gara di campionato europeo GT al Salzburgring; 15 giugno, gara di campionato europeo di F. 2 al Salzburgring; 29 giugno, 1000 chilometri dell'Osterreichring, valida per il campionato marche; 17 agosto, GP d'Austria per il campionato mondiale di F. 1 (GP d'Europa); 21 settembre, gara per il campionato due litri al Salzburgring. Inoltre si svolgeranno in Austria anche due rallies valevoli per il campionato, cioè il Rally OEASC, 29 - 31 maggio, e il Rally delle Alpi Austriache, 10 - 14 settembre.

## Sorge in AUSTRIA un BINDER a Modus

• Un altro giovane austriaco entra in F. 2: si tratta di Hans Binder, che gareggerà con una Modus con motore Schnitzer. La squadra sarà diretta da Obermoser, come del resto si era già ventilato, e avrà sede a Bruschal nei pressi di Hockenheim. Naturalmente è noto che il progettista della Modus è Jo Marquart, ex della Lotus. Oltre alla F. 2 Binder piloterà, sempre per Obermoser, una sport due litri con motore BMW. Il giovane austriaco agli inizi frequentò la scuola di pilotaggio di Jim Russell, poi entrò nella Formula Ford e nel 1974 si è piazzato secondo nel Trofeo Polyfac di F. 3. Non è escluso che anche un altro austriaco, Harald Ertl, entri in F. 2. Si tratta di un barbuto studente che vive in Germania ed ha comprato la Chevron-Schnitzer pilotata quest'anno da Pryce (che ha ottenuto la posizione al palo al Salzburgring). Per potere gareggiare Ertl ha però bisogno di un patrocinatore e attualmente sta cercando «fondi» in Austria perché — come dice — in Germania è piuttosto difficile trovare patrocini.

• Dal 28 novembre è cambiata la direzione dell'Osterreichring, dopo che il contratto con Horst May, direttore degli scorsi anni, non era stato rinnovato. Fra i nuovi membri del consiglio Fritz Trafler è stato scelto per il settore sportivo. Diciotto candidati si erano offerti per questo incarico, dopo che era stato diramato un annuncio, ed è interessante sapere che Trafler, (la cui scelta non sembra troppo indovinata) aveva fatto domanda per essere assunto nel settore commerciale e non quello sportivo... Pare che sia poi stato scelto perché le sue richieste economiche erano abbastanza modeste, mentre altri avevano pretese maggiori. La stampa austriaca, comunque, non ha commentato molto favorevolmente la nomina di Trafler.

Hannes Ch. Steinemann

• In un'intervista con un giornalista francese Beltoise, ispettore della GPDA per i circuiti, ha preconizzato un triste futuro per le attuali piste da Grand Prix. Secondo lui quelle che hanno bisogno di urgenti lavori sono: Zandvoort, Zeltweg, Brands Hatch, Silverstone, Mosport, Watkins Glen e Clermont Ferrand (soprattutto per la questione delle barriere). A parere di Beltoise i circuiti «buoni», sono il Ricard, Dijon, Nivelles, Buenos Aires, Brasilia, Interlagos, Kyalami, Jarama, Barcellona e Karlskoga. Di Monza — lo avete già letto — ha detto «è un grande problema, ma per fortuna c'è il Mugello».

• A causa di grossi «tagli» nel settore sportivo, l'OPHEL TEAM di Tony Fall non potrà fornire nel 1975 una Commodore al pilota che ha sotto contratto, Peter Hanson, questo se non si troverà un patrocinatore.

• L'ambito TROFEO FERODO è stato assegnato alla McLaren, durante un ricevimento in un albergo londinese. Il Trofeo viene dato al team del Commonwealth, o individuale, che ha maggiormente contribuito allo sport motoristico durante l'anno.

• Dopo tante voci e controvoce, la SHADOW continuerà a usare il Cosworth DFV nel 1975. La vettura sarà una versione modificata della DN3 1974. Alla Shadow non si pronunciano sul fatto di costruire vetture di F. 5000, ma dato il boom di questa formula in America (oltre alla fine della Can-Am) la cosa sembra probabile.

• La PALLISER, uno dei nomi che vanno e vengono fra i costruttori minori, è riapparsa con la vettura P742 di Formula Ford, progettata da Len Wilmhurst.

## KUWASHIMA si frena

• Pur non avendo vinto il «suo» Grande Premio ultimamente, MASAMI KUWASHIMA è molto rispettato in Giappone soprattutto per il suo atteggiamento verso le gare europee. Nonostante pare abbia avuto molte offerte, nel 1975 non vuole passare dalla F. 2 alla F. 1. Dice che prima di fare un simile passo preferisce un'altra stagione in F. 2 (con una nuova March).

• Nel 1975 la ELDEN porrà piede nella Super Ford con almeno una vettura ufficiale per Tony Brise. La nuova macchina sarà la MK 18 che debutterà a Brands Hatch. A Brise si potrebbe aggiungere in squadra un pilota argentino. L'anno prossimo verrà di nuovo iscritta alle gare di F. 3 una vettura per Jorge Kochlin, anche se si sta ancora cercando un patrocinatore.

• Nei giorni passati BELTOISE è stato a Zolder a ispezionare il circuito, in previsione del futuro GP del Belgio.

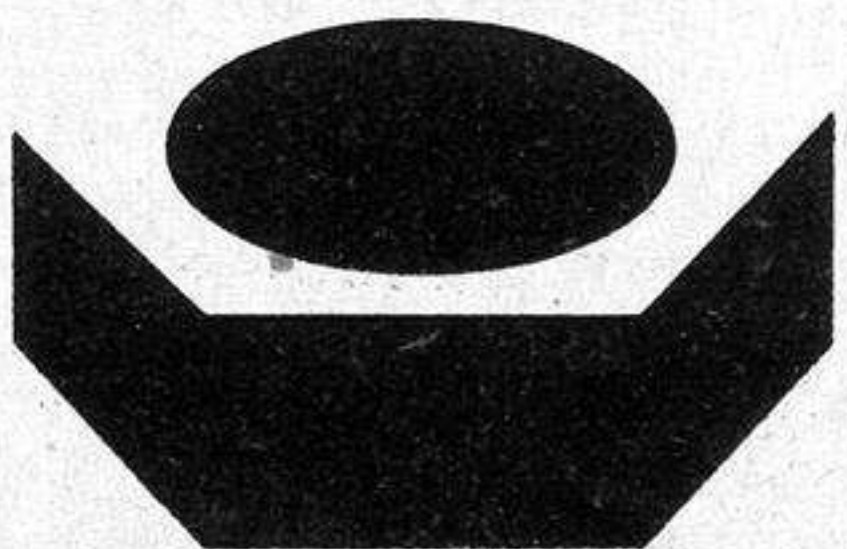
• HAILWOOD, BELL, WATSON, SURTEES, WILDS, GETHIN, GANLEY e MULLER erano tutti a Zurigo, alcuni giorni fa, ospiti allo show di vetture sportive organizzato dal pilota svizzero di F. 2 Jo Volanthen, che ha da poco comprato una F. 2 da Surtees.

• Come si è già detto, nel 1975 in Inghilterra ci sarà un importante campionato di F. 3 organizzato dal BARC e patrocinato dalla BP. Si chiamerà campionato BP Super-Visco ed è previsto un minimo di 14 persone. Si tratterà dell'unico campionato inglese di F. 3 del 1975 e pare che il montepremi sarà allettante.

• RAY JESSOP, progettista ex Brabham, ex Rondel, ex Token, lavora per conto suo e attualmente progetta una F. 3.

## Ricordate lo SCONTO-COPPIA

firenze  
motori  
IERI OGGI



Rassegna e documentazione della Firenze motoristica di ieri e di oggi

500 lire di SCONTO per i lettori di

AUTO SPRINT

I lettori di Autosprint che esibiranno questo tagliando alle biglietterie della Rassegna FIRENZE MOTORI potranno usufruire di uno sconto di 500 lire sull'acquisto di 2 biglietti. Pagheranno quindi i due biglietti 1.500 lire anziché 2.000. La Rassegna rimane aperta dal 14 al 31 dicembre, tutti i giorni dalle 15 alle 23



La passione per le slot-cars si diffonde sempre più. A Sorrento è sorto adesso un nuovo club, il RACING TEAM ITALIA SORRENTO, che si propone tra l'altro di organizzare al più presto un campionato zonale a largo raggio. L'indirizzo di questo sodalizio, alla ricerca di soci, è presso Antonino Esposito, via Parzano 6/B - Sorrento.

• Nel corso di una riunione, a Milano, cui hanno partecipato Costruttori e Tecnici delle più note case motociclistiche, è stato consegnato alla Benelli il Premio Varrone insignendo la 750 Sei quale moto dell'anno. Questo premio può considerarsi un Oscar del settore.

## LAND ROVER con soldi arabi

• Dopo l'annuncio dell'aiuto governativo alla BRITISH LEYLAND, ora lord Stokes ha concluso con le autorità egiziane accordi preliminari per costruire uno stabilimento che potrà produrre diecimila Land Rover all'anno. Gli investimenti necessari sono di circa cinquanta milioni di sterline e l'opera sarà finanziata per l'80% da capitali provenienti da paesi del Golfo Persico.

• L'aeroporto di Cleveland, negli Stati Uniti, è il primo luogo ove si utilizzano veicoli elettrici per trasportare i passeggeri in modo automatico. Si tratta di una motrice che contiene tutto il gruppo propulsore (motore elettrico e batterie) e del sistema di guida, oltre a un rimorchio per 25 persone.

• Durante una conferenza l'ingegnere capo dell'associazione automobilistica inglese, che conta cinque milioni d'iscritti, ha detto che si dovrebbe rendere obbligatoria l'eliminazione delle vetture diventate poco sicure per via della corrosione. Ha poi citato, per dare un esempio, statistiche relative a infortuni dovuti a guasti ai freni.



# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

## Tragedie incredibili

• Incredibile doppia tragedia. Il cinquantatreenne appassionato inglese, PHIL SCRAGG, è rimasto ucciso in una corsetta sprint molto « minore » a Silverstone ed entro poche ore suo figlio moriva in un incidente stradale al volante della sua Dino. Phil Scragg partecipava a gare in salita ed a sprints da venticinque anni.

• La LOLA F. 5000 per il 1975 è la T400 che sarà vista per la prima volta alla Coppa Tasmania (e forse al Racing Car Sow di Londra). Pare probabile che si accaparrì una bella fetta del mercato europeo e americano. Infatti le Case rivali come la Chevron sono preoccupate. La T400 è più affusolata della T332 e ha radiatori laterali subito dietro le ruote anteriori.

• Il campionato TARMAC 1974 è stato vinto dall'ex campione motociclistico Stuart Graham, che è stato sempre visto nelle gare inglesi del gruppo 1 con la sua Camaro. Il Tarmac è un campionato prestigioso, ove esiste un vincitore unico (né secondo, né terzo, né altri piazzamenti).

• Dal primo gennaio 1975 il campionato BRITISH TARMAC avrà oltre 120 prove e sarà riservato ai piloti inglesi e del Commonwealth, con licenza data dal RAC.

## E' morto DUPONT

• Lo svizzero MICHEL DUPONT, membro dell'associazione delle corse due litri, che correva con una Chevron nelle gare di durata, è morto a Ginevra. E' stato trovato asfissiato nel suo garage chiuso.

## Le auto a ciclo

• Il direttore delle ricerche di ingegneria della British Leyland ha proposto vetture economiche per uso commerciale, della durata limitata a quattro o cinque anni, ma con gran numero di parti riutilizzabili.

• L'associazione internazionale dell'industria del PETROLIO per la conservazione dell'ambiente, creata quest'anno, terrà il suo primo simposio a Teheran dal 7 al 9 aprile 1975 su « Petrolio e la conservazione dell'ambiente ». Il simposio verrà organizzato dalla National Iranian Oil Co.

• Messico e Belgio hanno ordinato furgoni per consegne in città dalla Harbilt Electric inglese. Si tratta di veicoli a batteria di nuova concezione, con velocità e autonomia doppio di quelle dei tradizionali furgoni.

• Dal 3 all'8 gennaio, presso il Salone Borsa Merci, in Piazza Martiri della Libertà, in Novara, si terrà la prima esposizione di auto e moto da competizione organizzata dal Moto Club « Topi-Grigi ». Alla manifestazione hanno già dato la loro adesione anche molti protagonisti del mondo delle corse tra cui, si assicura, De Adamich, Lella Lombardi, Serblin, Villoresi, Agostini, Bonera, Cavallero e Walter Villa.

• In una grande zona del Michigan un elaboratore elettronico Honeywell gestirà un sistema automatico per controllare il traffico stradale. Questo entro l'autunno del 1975.

## Il « prezzo » PEUGEOT

• La prima decisione della PEUGEOT che prende la direzione della Citroen, è l'aumento dei prezzi: 3%.

# I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
<b>AMOCO</b>		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
<b>Antigelo</b>		
AMOCO Super Antifreeze Permanent		L. 1.800
AMOCO Ready Antifreeze (già pronto per circuiti sigillati)		L. 1.500
<b>MOTUL</b>		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - G.T.)	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/60	L. 2.300
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetico 100%	L. 3.000

### INDUSTRIA PETROLCHIMICA DEL SEVESO

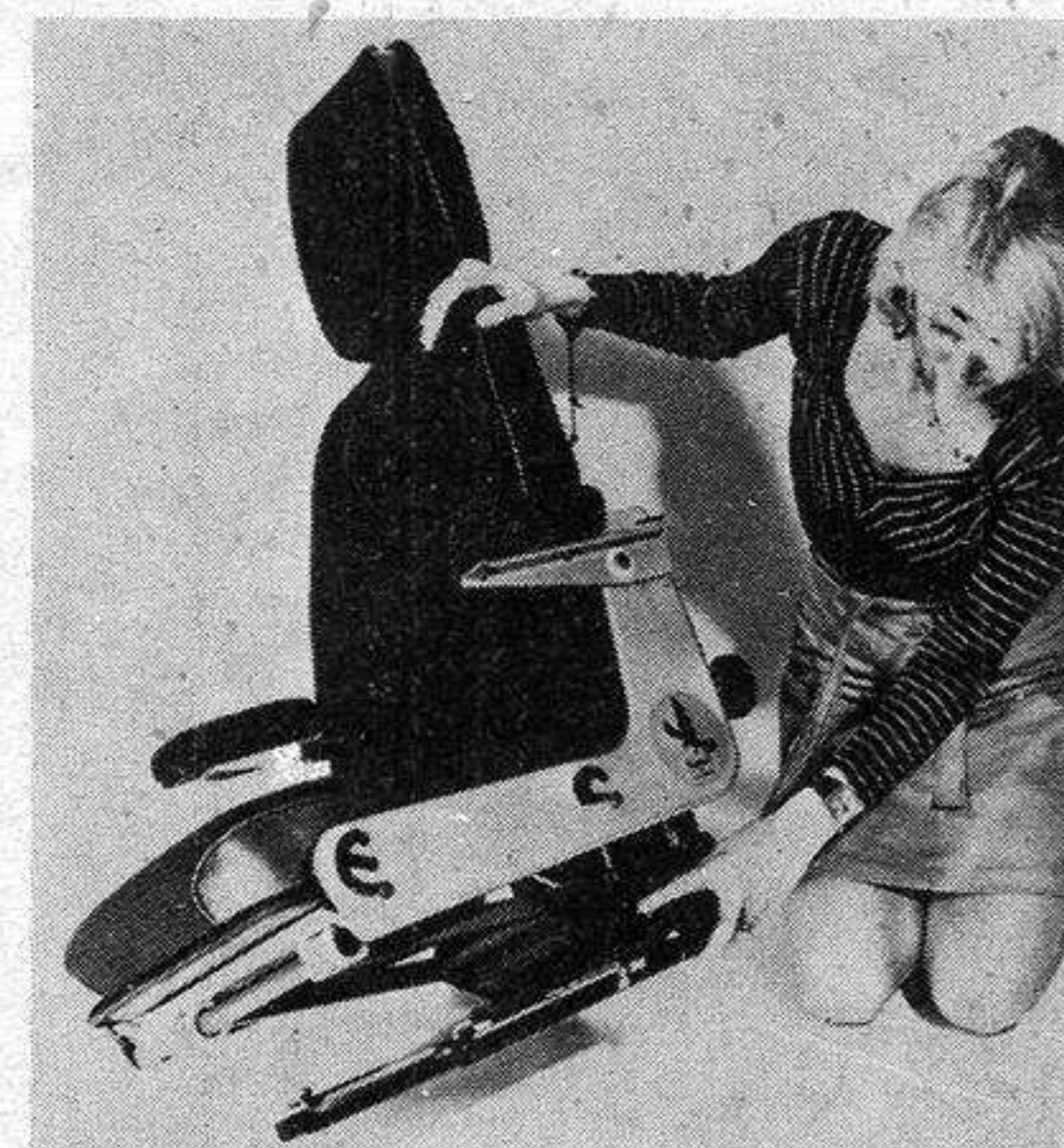
SUPERIPES	20W-50	L. 1.250
IPES MOTOR OIL HD S 1	20W-30-40-50	L. 1.100

### RAND

Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 1.700
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.250

### TEXACO

HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050



• Possedendo una automobile con un abitacolo sufficientemente spazioso, contro gli indolenzimenti e i disagi creati da certi sedili, si potrebbero montare i « KRESTEL » a sospensione pneumatica, prodotti dalla londinese Dunlop Gorup of Companies. Un'idea non certo nuova, ostacolata nel tempo dall'ingombro e dall'alto costo, resa ora possibile dalla fabbricazione in serie e dagli indubbi vantaggi che essa presenta.

## URSS boom

• Diversa in questo dalle industrie automobilistiche occidentali, quella sovietica non accusa recessioni, anzi ha un grande periodo di espansione. Pochi i dati disponibili, ma pare che la vendita di automobili sia aumentata nel 1973 del 39% rispetto al 1972 e quest'anno l'incremento dovrebbe essere maggiore.

• In novembre le vendite negli STATI UNITI di vetture nuove di produzione nazionale sono calate del 33,5% rispetto al novembre 1973. Complessivamente sono state vendute 309.000 macchine in meno.

## TOUTOUT indovina ?

• In Inghilterra corrono voci a proposito di una nuova Formula 1 denominata... TOUTOUT! Per adesso non se ne sa altro.

• GRAHAM McRAE riproverà a vincere la Coppa Tasmania (sarebbe la sua quarta in cinque anni) utilizzando di nuovo il proprio telaio GM2. Sarà interessante il confronto con la Talon di Amon, una copia americana della vettura di McRae.

• La Lucas, ha completato il suo programma di forniture di ricambi elettrici « tutte le marche ». L'aggiunta consiste di 130 articoli, per cinquanta modelli.



• Sessantasei veicoli realizzati su telaio Alfa Romeo A 12 sono stati messi a disposizione dei propri ospedali della Regione Emilia-Romagna. Si tratta di centri mobili di rianimazione, i cui requisiti corrispondono alle richieste della commissione regionale di sanità. Disponendo tra l'altro delle più moderne attrezzature garantiscono il massimo grado di assistenza generale pur caratterizzati da una grande semplicità di funzionamento.





LA  
PIU' AVANZATA  
TECNOLOGIA  
E' AL  
VOSTRO SERVIZIO

INDUSTRIA RUOTE IN LEGA LEGGERA

**Stilauto**

Nuovo stabilimento 20156 MILANO - ITALIA  
Via Barnaba Oriani 22/10 telefono 02/3086165

Per bloccare i ricorsi dell'avv. genovese, non gli hanno notificato i verbali delle «DOMENICHE VIETATE»

# Austerità senza SALE

Poco più di un anno fa, il 2 dicembre 1973, scattò l'«operazione-anti-auto-festiva» meglio nota, e ricordata, come «austerità». Dal 2 dicembre, quindi, le automobili vennero tenute chiuse e ferme in garage non tanto per rispettare le limitazioni imposte dal caro-petrolio quanto per non incorrere nelle sanzioni previste: ammende da lire centomila a un milione, ritiro della patente e sequestro dell'autoveicolo. Alcuni hanno invece tentato la fortuna ma sono stati regolarmente fermati e multati. Altri hanno addirittura lanciato una sfida che... non è stata raccolta.

Il «provocatore» fu Nino Musio Sale nella sua duplice qualità di avvocato e di presidente nazionale del Movimento dei Diritti del Cittadino. Il quale, dopo aver constatato l'illegittimità e l'incostituzionalità delle disposizioni emanate dal governo, dichiarò guerra alle autorità costituite organizzando una manifestazione di protesta. Era il 24 febbraio di quest'anno; a Genova, dopo aver tenuto un comizio, aver compiuto un lungo giro in automobile scortato da migliaia di persone (moltissime a piedi, qualcuna in macchina), essere stato regolarmente multato, sciolse il corteo dichiarando: «E' ora aspettiamo il processo». L'avvocato, infatti, subito dopo la stesura del verbale redatto da un ufficiale dei vigili urbani, aveva dichiarato che avrebbe impugnato quel documento e avrebbe chiesto al Pretore una sentenza entro trenta giorni: «Sarà una sentenza rivoluzionaria — aveva precisato Musio Sale — e tale da consentire a tutti gli automobilisti la assoluta libertà di circolare la domenica, con o senza targa pari o dispari». Si era ancora in piena «austerità» ma già si cominciava a parlare della possibilità di alternamento della circolazione festiva.

La domenica successiva — ultima di austerità piena — Musio Sale era a Roma, a Piazza del Popolo. Anche qui, come a Genova, stesso cerimoniale (ma con qualche contrasto in più data la presenza di un saldo cordone di polizia in assetto di guerriglia e un commissario piuttosto... Stabile) e relativo verbale di contravvenzione, il cui numero, per la cronaca, è 190280. Anche questa volta l'avvocato Musio Sale precisò che avrebbe reagito ovviamente, entro i limiti della legge.

Trascorrono due settimane e il presidente del Movimento per i Diritti del Cittadino ripete la manifestazione a Napoli. E' il 19 marzo, martedì, festa di San Giuseppe: non

c'è alternativa delle targhe ma blocco totale della circolazione. Musio Sale, a bordo della solita 500, inizia il percorso stabilito e viene fermato e contravvenzionato per ben quattro volte. In questa occasione il vice questore in persona, il dott. Vecchi, promise all'avvocato l'immediata notifica dei quattro verbali: «Al massimo tra un paio di giorni — aveva dichiarato Vecchi — li riceverà a Genova».

Sei contravvenzioni a Musio Sale, quindi, e circa una decina a quei suoi sostenitori che avevano voluto seguirlo in auto nonostante i ripetuti inviti a non correre inutili rischi. «Sono sufficienti le mie — aveva sempre sostenuto il presidente del M.D.C. —, state tranquilli, io posso battermi in prima persona e ottenere giustizia. Vedrete, impugnerò i verbali, farò causa e la sentenza, clamorosa senz'alcun dubbio, darà ragione a tutti noi. State tranquilli...».

Sono passate più di quaranta settimane, circa trecento giorni. Le contravvenzioni sono arrivate, quasi subito. Ma non a Musio Sale. A quella decina di sostenitori che avevano «osato» infrangere le illegittime e anticostituzionali norme dell'austerità motoristica. Musio Sale è ancora in attesa di ricevere il verbale genovese, quello romano e quei quattro verbali napoletani che, secondo l'assicurazione del vice questore Vecchi, sarebbero dovuti pervenire all'interessato entro un paio di giorni.

«Li aspetto ancora — mi precisa l'avvocato durante un brevissimo soggiorno a Roma — e spero che arrivino... anche se oramai non ci credo più. In questo modo hanno voluto legarmi le mani, farmi tacere. E' chiaro che non può essersi verificato un disguido postale in massa! Qualcuno, non so chi — forse lo immagino — ha cercato, in questo modo, di evitare una ulteriore e negativa "pubblicità". Ma questo qualcuno si sbaglia. Perché io sono deciso a combattere fino in fondo la mia battaglia... Per il momento ho assunto la difesa di quelle persone che come me hanno rischiato ma che, a differenza di me — e non per mia colpa — hanno dovuto pagare».

Musio Sale si accalora nel discorso; poi, un'improvvisa pausa. E quasi parlando più a se stesso che a me mormora: «Hanno voluto oltretutto farmi apparire diverso dagli altri, un privilegiato... No, non mi sta bene, non mi sta bene per niente».

Gio' Luni





Non è necessario  
essere piloti

## Le orecchie da corsa

● Chi va alle corse d'auto per diletto o per professione ed ama intrattenersi nella zona dei box, viene assordato dal lacerante rumore dei motori, sovente senza possibilità di difesa. Ad ovviare il grave inconveniente ha provveduto la EXEL OY AB di Helsinki della quale si può estendere al campo delle competizioni automobilistiche, l'uso dei proiettori dell'udito SILENTA, creati dalla casa con materiali prodotti dalla BAYER AG per evitare i danni di rumori ad alta frequenza ai quali si può essere esposti negli aeroporti e in molte fabbriche. Nella foto, il modello SILENTA SUPER le cui conchiglie cedono adattandosi in tutte le direzioni, mentre l'archetto di collegamento può essere portato sopra il capo, al mento o alla nuca.



## Problematica dell'auto-noleggio



● Convegno nazionale, a Roma, per dirigenti e collaboratori della MAGGIORE AUTO-SERVIZI S.p.A. allo scopo di risolvere tutte le problematiche che nascono da un servizio di noleggio. Ferma restando anche per il 1975 la prerogativa di rimborsare ai clienti il costo della benzina, la MAGGIORE, con l'abituale sensibilità che la porta ad «anticipare il mercato», ha istituito nel suo seno la «DIVISIONE AUTOLEASING» che prevede un nolo di lunga durata di vetture e furgoni con tariffa predeterminata, comprendente assicurazione RCA, incendio e furto, trasportati, tassa di circolazione, sostituzione dell'autoveicolo ed ogni altro costo inerente l'uso dell'autoveicolo stesso. La MAGGIORE AUTOSERVIZI S.p.A. conta attualmente in Italia su di un autoparco composto di oltre 5.000 vetture, 80 filiali e 116 punti di noleggio.

## Un club per i «sempre in forma»



● Si è inaugurato a Milano un nuovo club AMERICAN CONTOURELLA... Questa nuova «isola felice dei sempre in forma» si aggiunge ai 360 club American presenti nel mondo. Si aggiunge con caratteristiche di modernità e conforto ad altissimo livello: piscina, palestra, sauna, bagno turco, massaggi, estetica nel centro di Milano rendono American uno dei più moderni club d'Europa. Il cocktail d'inaugurazione ha visto nel corso dei due giorni un eccezionale afflusso di pubblico testimonianza della fiducia guadagnata dall'American nel corso dei suoi anni di presenza in Italia. La manifestazione, organizzata dall'agenzia Compton Dupuy Italia, ha visto tra i suoi graditi ospiti d'onore Ric e Gian, Nanni Svampa e Lino Patruno. Nella foto: un momento della manifestazione.

## I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

(vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

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

**DIECI MANIFESTI ASSORTITI**

L. 1.000

## E' già pronto il RACCOGLITORE per AUTO '74 nuovo formato

Raccoglitori cm. 22,5x31,5

L. 1.200 (soci 1000)

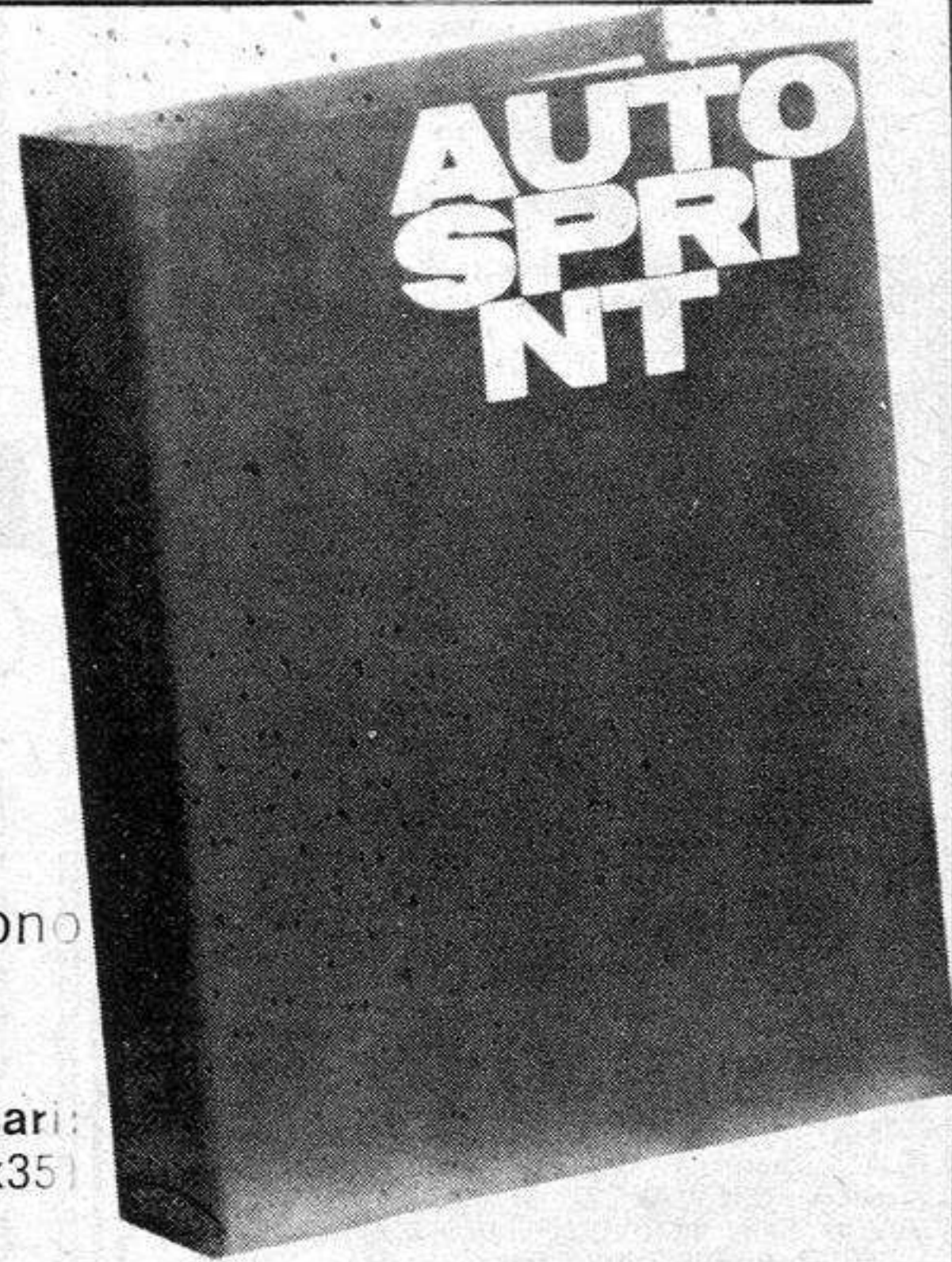
Ricordare che: ne occorrono  
3 per rilegare 1 anno

Per rilegare il 1974 sono necessari:

1 raccoglitore «grande» (cm. 23x35)

L. 1800 (soci 1500)

2 raccoglitori «piccoli»  
(cm. 22,5x31,5)



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

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

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

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

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

AUTO  
SPRI  
NT MARKET

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

Manifesti plastificati:

Disegno-manifesto di Turner  Pantera De Tomaso  Jackie Stewart disegno di Turner  Mondiale Marche disegno di Turner  Lancia Stratos Munari  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-Simca disegno di Turner  Jean Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Clay Regazzoni  Niki Lauda  Emerson Fittipaldi  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

Manifesti normali:

MERZARIO - NANNI GALLI  INTERSERIE 1972  Pantera De Tomaso  BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-Simca disegno di Turner  Jean-Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_

Città \_\_\_\_\_

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

Pagamento anticipato



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

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

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

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

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

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

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA  
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.654.951 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98-27.97.49. Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.582. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



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

SI VENDE

AUTO



● **ABARTH 595** prep. Garavello vende «TIBELLI», inurtata 57 vittorie, prima campionato italiano '74 e Triveneto 72-73-74. Otto cerchi Esap Slick e bagnato, scatola guida diretta Garavello, cambio e autobloccante Garavello 50 rapporti, roll-bar 9 kg, batteria superleggera con scorta, due motori nuovissimi. Telefono 045/62.00.08. L. 5.000.000.

**ABARTH 695** Vendo per ragioni di famiglia Abarth 695 originale. Pronta corsa aggiornata '74 motore (Lanini) gomme slick cerchi Speedlin, mai urtata e nuova. RAFFAELE CAPUTO - Telefonare ore 16 NAPOLI - Tel. 44.77.47.

**ABARTH OTS 1000** perfetta e competitiva. Motore revisionato, tre cambi, vari rapporti, 8 cerchi, gomme slick e bagnato. Sette primi tra cui il Giro d'Italia - Tel. 011/30.16.44 ore ufficio dopo le 21 tel. 011/36.74.03.

**ALFA GTA 1600 Gabani** motore una corsa, aggiornata '75, eventualmente ricambi e carrello. Telefonare AUTO B tel. 011/61.67.88.

● **ALFA ROMEO GTAm** Confortola, vende competitiva ultravittoriosa. Si accettano offerte presso Off. BALDUZZI - Via del Cartarico - 20075 LODI (MI). Tel. 0371/63.976.

● **A.R. GTA 1300** ad iniezione.  
● **A.R. GTA 1600** a carburatori. Tel. 011/31.01.65.

**ALFA ROMEO GTV 1600** pronta corsa adatta anche per il Gr. 4 - Telefonare ore 20.30, DANIELE EMANUELE - 0434/26.308. Lire 1.650.000.

**ALFA ROMEO GTA 1300** Gr. 2 Ghislotti vende vettura completamente revisionata, motore nuovo, plurivittoriosa, 2. Campionato Italiano. Officina BALDUZZI - Tel. 0371/63.976.

**ALFA ROMEO GTA 1300 Angelini** Iniezione Colotti Skil, competitiva. Telefonare 095/35.93.81.

**AMS 1000 SPORT «RAHAN»** vende AMS 1000 Sport perfetta, gomme, acqua, ricambi, rapporti, eventuale carrello. Accettasi permuta auto di serie. Telefonare 055/84.80.38.

● **AMS 2000** con motore 1600 Cosworth a cinghia nuovo con 8 ruote complete bagnato e asciutto, oppure vendo anche solo telaio completo di cambio FT 200 e alcuni rapporti. Tel. 011/27.98.77.

● **A 112 ABARTH** Gruppo 1, marzo '74, pronta corsa, due motori, due assetti, 8 cerchi, 8 gomme. Vendo per cambio categoria. Telefonare ore ufficio 071/52.382.

**BMW 1500** a gas gommata, revisionata, ottime condizioni - PAVIA - Tel. 42.193 ore pasti. L. 400.000.

● **DALLARA 1300** 2 valvole, anno 1973, completamente revisionata e aggiornata «RAGASTAS» vende per cambio categoria. Telefonare ore 20-21, tel. 0522/38.162.



**DE TOMASO PANTERA GTS** anno 1972, motore particolare, cerchi speciali, parafanghi allargati. Telefonare ore ufficio: 0523/98.44.61. L. 5.000.000 trattabili.

**FERRARI 250 GT** 1961, metallizzata, molto bella, originalissima, meccanica perfetta. Tel. 011/35.28.25.

**FERRARI DINO 246** rosso, buona meccanica, gomme nuove. Telefonare: 049/66.29.63. L. 3.700.000 contanti non trattabili.

**FIAT ABARTH 1000 RADIALE** Garavello, plurivittoriosa, 8 cerchi, slick Dunlop, ricambi, testata rapporti, pista. Tel. 095/61.25.27. L. 3.000.000.

● **FIAT-ABARTH 1600** Gr. 4 preparazione Casa 1974, cambio Abarth perfetta, pronta corsa. Telefonare: ANNA CAMBIAGHI - Tel. 02/70.17.72.

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

● **FIAT ABARTH 124 Rally** Gr. 3 perfetta pronta corsa, accessoriatissima. Telefonare ore ufficio: TORRIANI tel. 02/77.53 interno 258.

**FIAT ABARTH 850** preparazione Fren Nazareno assetto slick più 4 acqua. Con carrello. Tel. 045/27.379 L. 2.500.000.

**FIAT 127** gr. 1 pluriaccessoriata, bellissima, 2 gare, vando miglior offerente per cambio categoria. Telefonare 0171/73.074.

**FIAT 124 ST** preparazione completa Ceccato gruppo 1, pronta corsa. Telefonare ore ufficio 0445/24.730

● **FIAT 128 GIANNINI** Gr. 2, preparazione Imberti, aggiornata '75 scocca '73, inurtata, assolutamente competitiva. Vende per cambio categoria, al miglior offerente. Telefono GILENA - 035/97.04.28.

● **FIAT ABARTH 124 RALLY** anno 1973, km 9000 preparazione Gr. 3 completa - Tel. 045/38.291.

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

**FIAT ABARTH 124 RALLY** costretto a vendere da crescita figlia. Vettura perfetta, dicembre '72, bianco-nera, sedili anatomici, mai corso. Solo 2.500.000. Telefonare (051) 465.632 interno 25 ore ufficio.

**FIAT 128 RALLY** Gr. 2 preparazione completa rallye. Tutte le protezioni per qualsiasi prova. Telefonare ore pasti - PIER GIACHINO - Biella - Telef. 015/33.941 - L. 1.200.000.

**FORD ESCORT 2000** Gr. 2 «ALVAL» vende per cambio categoria. Telefonare: 035/23.87.00 - 23.72.02.

**OFAR**

Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

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

**GIANNINI 700** cambio Colotti completo, motore con una sola gara disputata (2. a Garesio), slick e Avon, competitiva cedo per cambio di categoria a prezzo molto conveniente: eventualmente anche carrello Levante Junior omologato. Telefonare TORINO 011/20.12.45.

**JAGUAR XK 150 Coupé** 1959. Perfetta - SCARSELLI - Tel. 030/30.22.81 - 82 ore uff.



**LOLA T. 294-BMW** scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.462 ore 17.20.

● **LOLA SP 294** con o senza motore. TRIVELLATO Racing - VICENZA - Tel. 50.14.72.

**MATRA BAGHEERA 2** 1974, km 16.000, manigianstri stereo. COLORNO (PR). Telefonare ore 20 0521/81.663. L. 2.900.000 contanti.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1 Conrero. Assetto Casa dell'Ammortizzatore pluriaccessoriata. Vende contanti. Telefonare ore ufficio 0523/28.956.

**OPEL ASCONA 19 SR** anno '73, completa gruppo 2, motore 170 HP, veramente competitiva. Telefonare ore ufficio - 0445/24.730.

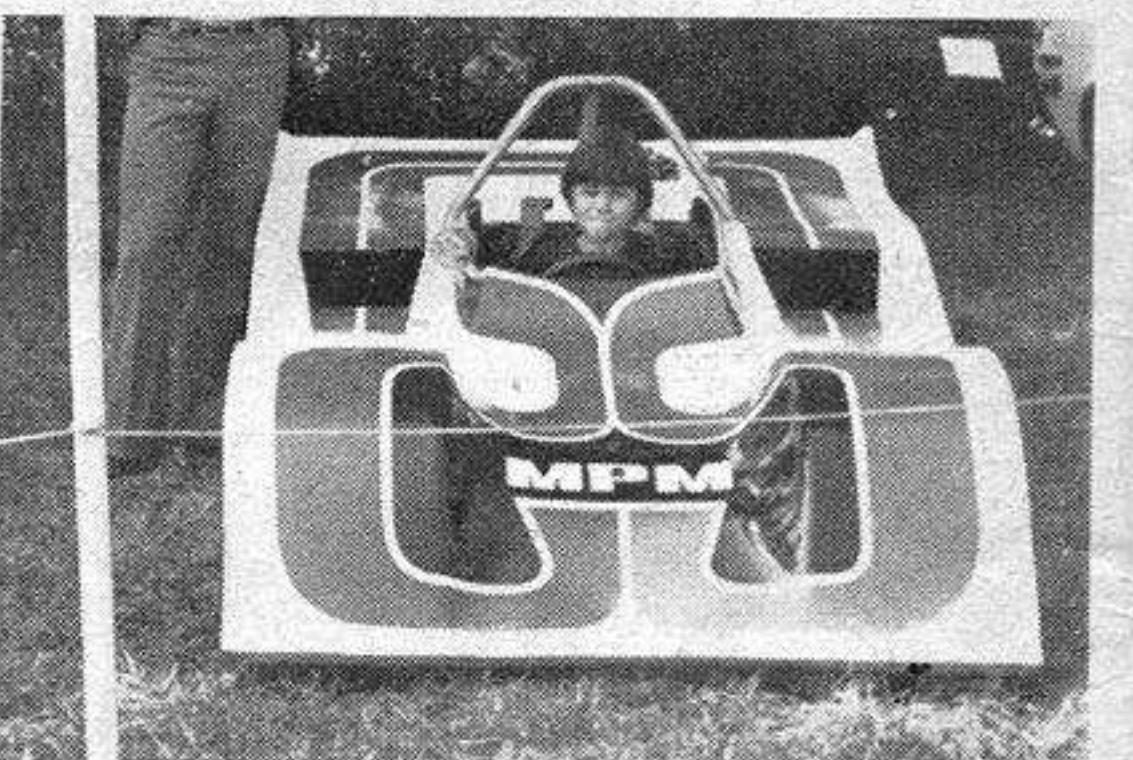
**PEUGEOT 204 Break** ottimo stato, solo 18.000 km - SORA STEFANO - P.zza Petrarca, 32 - 27100 PAVIA - Telefono ore pasti 0382/28.574 - ore lavorative tel. 0382/27108. L. 800.000.



● **PORSCHE G. 4 3000** tipo '74, vende per cessata attività. Rivolgersi TAMAUTO TUNING - Tel. 0321/71.072.

**PORSCHE 911/S 2200** agosto 1971 perfetta, metallizzata km 45.000 accessoriatissima. TESSARI - Jolly Hotel Castrovillari - Cosenza - L. 4.300.000.

**PORSCHE 911 T** 1973, carrozzeria, cerchi e assetto Carrera, motore iniezione. BONOMELLI TUNING - Tel. 030/27.31.376 - Lire 4.500.000.



**PROTOTIPO TUBOLARE** carrozzeria vetroresina, motore Fiat 500-650 prep. Fontana, collettore Alquati, 2 doppi carburatori cambio ravvicinato LAVAZZA ruote 165/70, SR 10, per gare sprint, gimkane, cross. Cedo, anche separatamente al migliore offerente. Tel. 0431/22.19. Prezzo base L. 600.000.

● **RENAULT ALPINE 1600** Gr. 4, aggiornata rally. Tel. 0424/26.211.

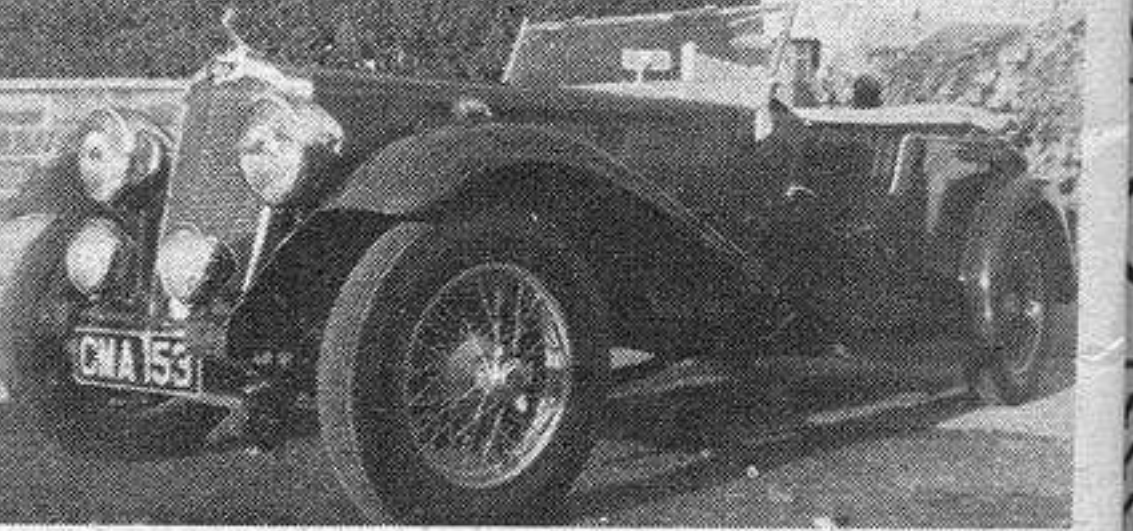
● **RENAULT ALPINE 1600** Gr. 4 Rally, preparazione Giada, competitiva, prezzo interessante. GOI - Tel. 0381/85.435 pomeriggio ore ufficio.

● **RENAULT ALPINE 1600** gruppo 3 vincitrice Campionato FISA e Trivellato 1974, al migliore offerente. Telefonare ore pasti al 049/80.911.

● **SIMCA R.2** preparazione completa Gr. 1 rally, pochi chilometri, inurtata, 1973. Telefonare: 0184/83.557.

**SIMCA RALLY 1** 1972, ottime condizioni. DELLA TORRE, Leno (Brescia). Tel. 030/90.61.59. L. 900.000 trattabili.

**SIMCA RALLY 2** vincitrice Challenge, motore scorta completo. BALDACCI - Officina Gualandi - Dogana SAN MARINO - tel. 0541 90.02.59.



**TRIUMPH GLORIA MONTE CARLO** 1935. Torpedo 4 posti esemplare rarissimo. MEDICI G & G - Via Emilia All'Angelo, 47 - Reggio Emilia - Tel. 0522/32.225 - 44.640.

**CAMION OPEL BLIZ** attrezzatissimo per trasporto qualsiasi tipo auto corsa, semi-nuovo. Per informazioni rivolgersi a MOMO. Via Ciro Menotti, 11 - 20129 MILANO. L. 5.000.000.

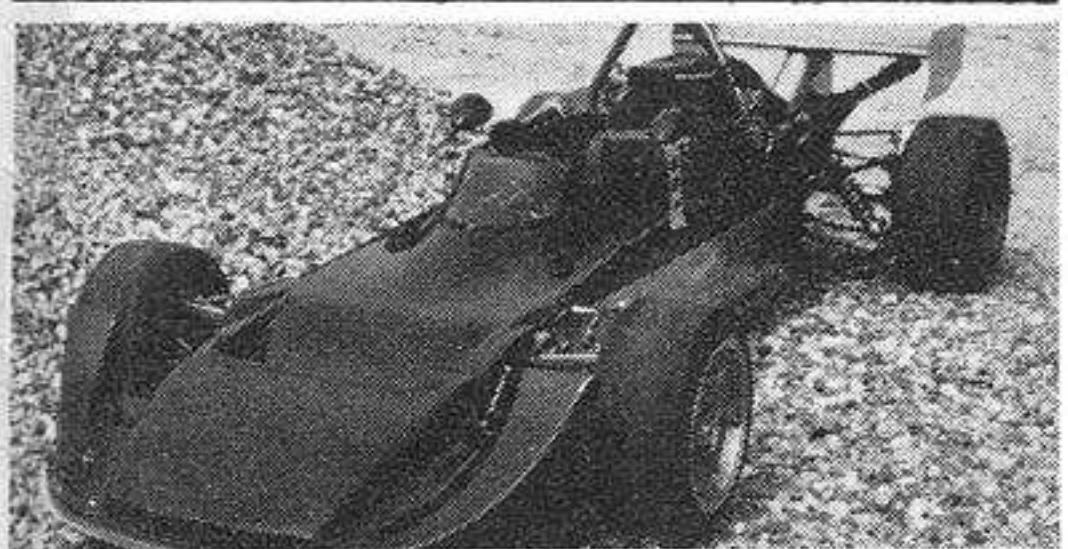




## MONOPOSTO

**F. MONZA** completa, nuova senza motore. Telefonare dopo ore 15,30: 02/68.88.764. L. 1.000.000 trattabili se contanti.

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



GRD 374, F3 374, F3 375, Sport 2 litri 1000 e 2000 con o senza motore. MONZEGGIO, tel. 011/31.01.65.



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

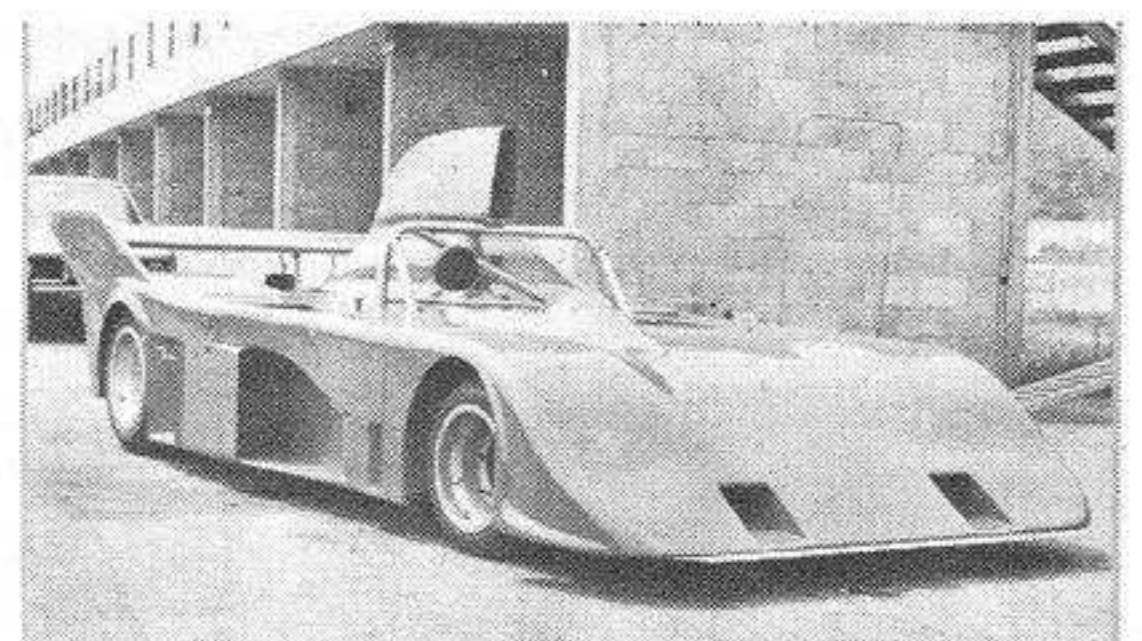
**KART BIREL TARGA** perfetto vendo per cambio categoria, motore Parilla seconda categoria competitivissimo. ANGELO BERTO via S. Zeno, 36 - TREVISO - Tel. 0422/56.647 ore pasti - 0422/63.725 ore ufficio.

**KART 100** seconda categoria plurivittorioso miglior offerente ricambi. Rivolgersi CARLO - Tel. ore pasti 02/83.22.310.

**KART BIREL** Kit Parilla 100 3. categoria, gomme rapporti - Telefonare ore pasti: 055/45.15.27. L. 200.000.

## ACCESSORI e parti speciali

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



**TELAIO-MOMO** per motore oltre 3000 cc. Per informazioni rivolgersi a MOMO - Via Ciro Menotti 11 - 20129 MILANO.

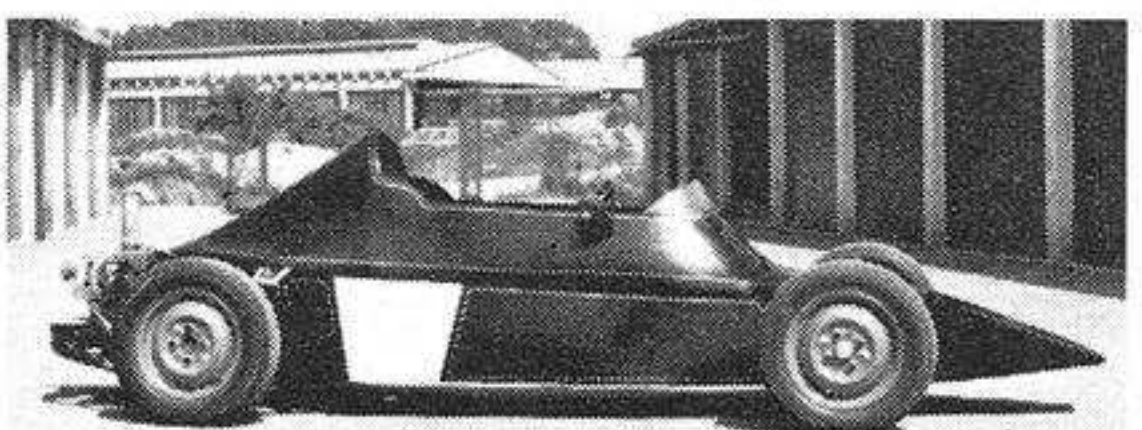
**JAGUAR XK 140 Coupé** anno 1955 Le Mans, Originale in ogni particolare, ottima meccanica, colore rosso fiamma, vendo o permuta con Renault Alpine o altre vetture. Inviare offerte a BRUNO DI BELMONTE Renato - Via Paruta 1-3-5 - 35100 PADOVA - Tel. uff. 049/65.44.52; ab. 049/66.48.45.

**PORSCHE 911 S-2,4** dicembre '72, 20.000 km reali, vetri elettrici, gommata, radio, anche permuta con media piccola cilindrata, telefonare ore pasti: 059/36.34.58 - Lire 5.000.000 trattabili.

**TRIUMPH TR 4 IRS** rosso-nero ruote a 72 raggi, tonneau-cover, antinebbia, gommatisimo, meccanica in garanzia. Zero chilometri. Vera occasione vendo o permuta. BRUNO DI BELMONTE Renato - Via Lazzarini 10 PADOVA - Tel. uff. 049/65.44.52; ab. 049/66.48.45.

Amatore cede preferibilmente in blocco le seguenti autovetture: Alfa Romeo S.Z (19 serie) 1961 originalissima; Maserati Touring 3500 cc 1960 originalissima, Lancia Aurelia B 12 da restaurare. Permuta con autovettura sportiva italiana pari valore, anni '50 - '60. Tel. 011/96.06.359 - 011/96.07.186.

## MONOPOSTO



**FORMULA MONZA** nuove usate vende noleggia permuta con vetture di serie. VARGIU - Via Papi 18 - Milano - Tel. 02/54.01.55.

**BRABHAM BT 41** seminuova senza motore con moltissimi ricambi, si vende o si permuta. Tel. 02/57.69.25 - 0332/28.53.48.

**F. FORD BWA** perfetta, pronta corse, permuta anche con auto di serie. Autofficina CANGRANDE - Verona - Tel. 045/73.811.

## ACCESSORI e parti speciali

**MOTORE 750 YAMAHA** km 3000 vendo o cambiasi con cambio Colotti per Fiat 500. Telefonare: 0966/23.226.

## SI COMPRA

## AUTO

**ABARTH 1000** Sport-Prototipo, motore Abarth 1000, Gr. 2. Qualsiasi stato. Indirizzare a: LAFFI - Via Cassandra 2 - Capodiponte (25044).

Interessato acquistare seguenti vetture: BMW 507 Spider, Ferrari California 60-61 Mercedes 300 SL - Roadster: Chevrolet Corvette 59-60-61; Aston Martin DB 4 Roadster Inviare dettagli e possibilmente foto a: CORTOPASSI - Via San Francesco d'Assisi, 17 - MILANO.

**FIAT FUORISTRADA FIAT CAMPAGNOLA** acquisto per contanti in ottime condizioni. CESARINO VERGANI - 22050 Calco (Como).

**PORSCHE 911 T o S 2,4** anno 1973 o Carrera 2,7 M 471 o Touring 1973. Telefonare ore pasti: 059/21.82.70.

## MONOPOSTO

Ex Formula Junior 1.100 dal 1958 al 1963, con preferenza per il motore anteriore. Le acquistiamo in qualunque condizione con uniche clausole dell'invio di una fotografia chiara dello stato attuale e della richiesta del prezzo. Sono graditi altri dati. Indirizzare a RED TEAM, c/o Nino Balestra - Piazza Libertà 37 - 36061 Bassano del Grappa (VI) - Tel. 0424/23.555.

● **TERME DI MIRADOLLO S.p.A.** acquista sportive monoposto antiche, vecchie, moderne. CASELLA IPOST. 3465 - 20100 MILANO.

## ACCESSORI e parti speciali

**CARRELLO** trasporto auto portata 1000 kg. Telefonare ore pasti - 059/21.82.70.

● **Vetture sportive**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

Redazione:  
**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMENGI**

Collaborano alle RUBRICHE:

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

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) -  
Luis Gonzales Canomanuel - Agen-  
zia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano  
Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd  
(Australia) - Gilberto Gatto (Canada)  
- David Hodges (Londra) - Jeff Hute-  
hinson (Londra) - Jacques R. Jaubert  
(Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra)  
- Lino Manocchia (New York) - An-  
dré Royez - Philippe Toussaint (Brux-  
elles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Boglioni -  
Puccio Corona - Cesare De Agosti-  
ni - Mario Mannucci - Nuccio Ma-  
rino - Carlo Micci - Sandro Munari -  
Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero  
Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa -  
Gianfilippo Centanni - Onofrio Cola-  
bella - Gaetano Cravedi - Franco  
D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro  
Ferramosca - Vito Lattanzio - Dome-  
nico Moraca - Gigi Mosca - Guido  
Rancati - Marcello Rigo - Riccardo  
Roccatò

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Bel-  
le Epoque - Cevenini - Coppini -  
De Rola - D.P.P.I. - Equipe Motor -  
Ferrari Nasalvi - Giorgi - Giuliani -  
Hruby - Laurent - Lini - Adriano  
Manocchia - Mulone - Noris - Olym-  
pia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühler -  
Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano  
Orzali - Giorgio Piola - Michael Tur-  
ner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

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

CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA

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

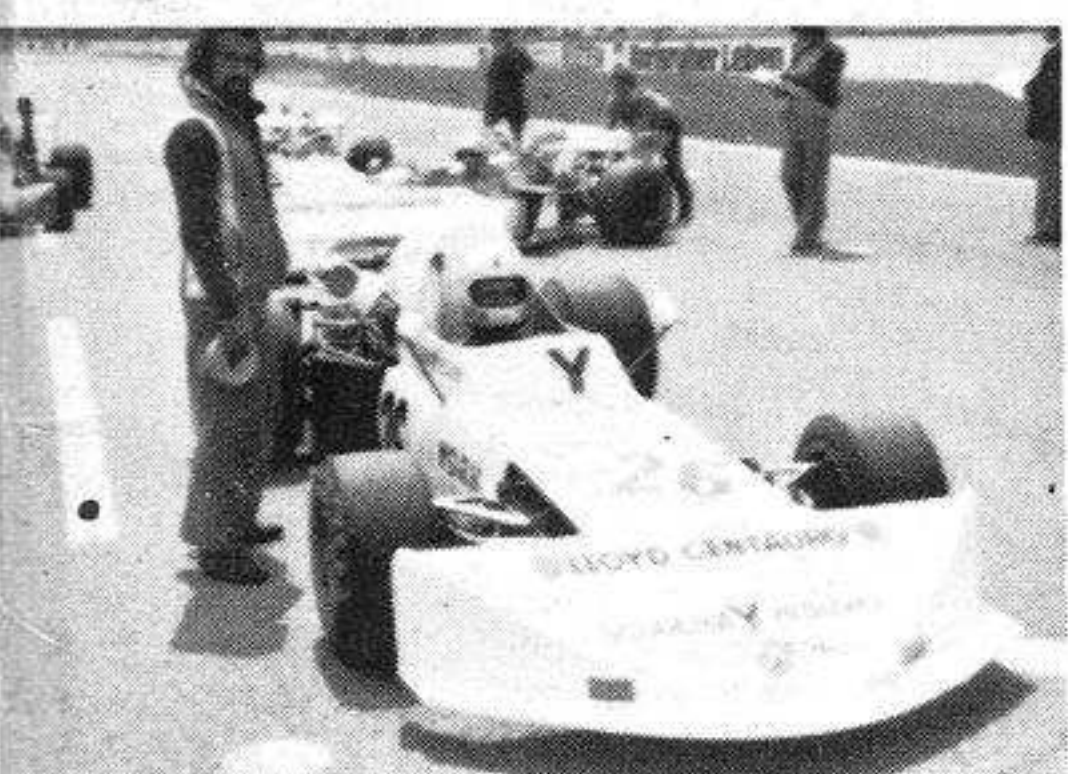
AUTOSPRINT - Registr. Tribunale  
di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

**OMP** roll-bars  
estintori  
collettori  
di scarico

roll-bars  
per ogni vettura  
regolamentari  
e smontabili

collettori speciali di scarico ed aspirazione  
particolari in fusione anche su disegno del cliente

Sede e officina: Genova Quinto, via F. Filzi 3 - Tel. 010/333082  
Deposito: Milano Buccinasco, via dei Gelsi 10 - Tel. 02/4472372



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

**F. 850 Bellasi** motore da rodare, pronta corse, preparazione Moroni. Telefonare dopo ore 20 - Tel. 02/44.51.594.

## VARIE

**MODELLI** Vendonsi Modelli Speciali Inghil-  
terra, Francia, Germania. Ottime quotazioni.  
Informazioni: tel. 019/66.99.39.

Se vuoi correre in Formula Ford, ti offriamo  
vasta scelta BWA - De Sanctis complete -  
RANZATO Giancarlo - Via Statale, 135 -  
MERATE - Tel. 039/53.058. L. 1.200.000.

## MOTO

**YAMAHA** Equipe GALLINA corse vende:  
Yamaha 250 TD3 campione d'Italia 1974 e  
Yamaha 350 TZ perfette pronte gara. Tel.  
0187/50.23.49.

## KART

**KART 100** 2. categoria, particolarmente  
competitivo. Telefonare ore pasti 0171/  
64.506.

**CINTURE DI SICUREZZA** 6 punti d'attacco  
Formula L. 25.000; 4 punti L. 12.000. SCU-  
DERIA SALVATI - MILANO - Telef. 02/  
54.69.078.

**2 TURBOCOMPRESSORI** adatti per motori  
oltre 2000 cc. Per informazioni rivolgersi a  
MOMO - Via Ciro Menotti 11 - 20129 MI-  
LANO.

**PARACOPPA AVIONAL** da 55000, fari 100  
Watt 24000 ognuno compresa lampadina.  
SPARCO - Via Fratelli Bandiera, 12 - To-  
rino - tel. 011/38.01.48.

**MOTORE FERRARIS 1300** nuovo potentis-  
simo, vera occasione. Telefonare orario  
ufficio a LE VAGABOND-jeans - Tel. 030/  
96.15.83.

## SI VENDE O SI CAMBIA

## AUTO

● **ABARTH 850** plurivittoriosa, accessorio,  
pronto corse, svendo al miglior offerente  
anche permutando. Telefonare: FIRENZE -  
49.15.28 - 67.04.68.

**ABARTH 850** plurivittorioso, accessorio,  
pronto corse svendo miglior offerente anche  
permutando. Telefonare - FIRENZE tel.  
49.15.28 - 67.04.68.

● **ALFA ROMEO GTA 1300** vendo, permuta  
mio GTA 1300, carburatori oltre 150 HP ef-  
fettivi. Vendo pure motore scorta. PIETRINO  
TALI - VIGLIANO BIELLESE - Tel. 015/  
51.06.84.

**FERRARI 250 GT** berlina 1958 rosso gra-  
nata soli 10 esemplari prodotti. N. telaio  
1009 perfette condizioni di carrozzeria e di  
meccanica, preparazione corsa dell'epoca  
vendo permuta. BRUNO DI BELMONTE Re-  
nato - Via Lazzarini 10 - PADOVA - Tel.  
uff. 049/65.44.52, ab. 049/66.48.45.

● **124 FIAT ABARTH RALLY** km 12.000, co-  
me nuova, paracoppa, assetto. Ceccato ven-  
desi a L. 2.500.000 più spese, con even-  
tuale permuta. ENZO ROSSI - Viale Po 119  
CREMONA - Tel. 22.203.