

VALLELUNGA
ha concluso
il '75 velocità

domenica **SPRINT**

Fineeee!.....



VALLELUNGA - L'albero di Natale simpaticamente sistemato sotto la direzione di gara ha avuto quasi la simbolica funzione di ricordare che con il «Trofeo d'Inverno - Coppa Mobili Rampa», si è definitivamente chiusa la stagione '75 di Vallelunga. Questa volta, almeno, non c'è stato quel freddo beffardo che regolarmente a Roma salta fuori solo in occasione delle gare invernali, anche se la pioggia ha cessato di cadere solo prima dell'inizio della manifestazione e naturalmente ancora una volta ha compromesso un po' tutto, compreso il pubblico.

Questo «Trofeo d'Inverno» dovrebbe essere anche l'ultima gara organizzata dalla scuderia Gruppo Piloti Romani che polemicamente non ha iscritto al calendario nemmeno una gara per il 1976. La rinuncia è certamente destinata ad essere «chiacchierata» a lungo perché le gare di Palangio erano bene o male una grossa «valvola di sfogo» per moltissimi piloti del centro-sud e soprattutto per quelli del gr. 1 e 3, oltre che le piccole Gr. 2.

Per la Roma automobilistica mancherà anche quell'interminabile (e spesso inutile) argomento di discussione che sono state le gare della Piloti Romani, da alcuni osannate e da altri sempre messe sotto accusa. Ecco, se ci fosse stato un maggior equilibrio da parte di tutti (scuderia compresa), è probabile che

FRANCISCI sotto l'Albero

La bandiera a scacchi si abbassa davanti alla Gian-nini di Annibale Gentili

L'antenna della radio della HF di Rulli era stata trasformata in un estemporaneo albero di Natale...



non si sarebbe arrivati al «punto di rottura», perché se è vero che da parte degli organizzatori della «Romani» sono stati a volte commessi degli errori, non è nemmeno giusto che debbano scontare quelli degli altri.

In occasione delle magagne della gara di F. 2, sono stati messi sotto accusa i commissari e non la Vallelunga SpA che li aveva scelti. Con la Piloti Romani sembra quasi assurdo che i commissari (che tra l'altro sono in gran parte gli stessi chiamati dalla Vallelunga SpA) debbano dipendere dall'organizzatore. Ad esempio, se è discutibile che la Piloti Romani abbia chiesto un leggero supplemento sulla tassa di iscrizione (ma perché non fare una petizione ufficiale alla CSAI?), non è nemmeno giusto che alla stessa scuderia si debba addossare la colpa di avere fatto correre in questa gara il pilota Bruno Rocco (tra l'altro con una BMW 16 valvole) con una tuta non omologata e senza sottotuta.

«Si è trattato di un favoritismo — è stato detto —, quando i «poveretti» della 500 fanno magari i debiti per pagarsi l'abbigliamento». E' evidente, al contrario che l'errore è stato fatto dagli ufficiali di gara. Equilibrio dunque, ma ormai è troppo tardi.

Daniele Buzzonetti

CONTINUA A PAGINA 28

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

GRUPPO 1 e 3

« NAINFE » semina il panico

Con pista ancora bagnata iniziano i piloti della 1000 Gr. I. Antonini balza subito in testa ma una pozzanghera alla «S» lo respingerà subito in coda. La gara già molto movimentata, diventava di

La «Mafia»

« Il FISA è la befana-TNA/CSAI = Mafia-Fisa vergogna: deve finire la mafia sportiva ». Questa scritta poco « tenera » campeggiava su uno striscione innalzato sulle tribune di Vallerunga poco prima della gara. Tutti hanno capito che si trattava di una trovata dei sostenitori del pilota salernitano Angelo Marino che ha partecipato al FISA con una A 112. Come è noto, in occasione della seconda finale il pilota fece reclamo contro i primi cinque classificati pretendendo lo smontaggio delle vetture. Non venne trovato nulla di anormale anche se, dopo la misurazione, la camera di scoppio di tutte le vetture (compresa quella di Marino) risultava di 26 cm. cubici in luogo dei 27 previsti dalla fiche. A quel punto Ganeschi era sicuro che l'errore stava nella fiche e (forse un pochino affrettatamente) decise di chiudere il caso mentre Marino, non contento, faceva appello contro se stesso! Evidentemente pensava che se il giudice avesse dato torto a lui anche gli altri cinque sarebbero stati automaticamente esclusi, ma la faccenda non convinceva Ariencio che ha respinto l'appello.

ri corti e lo scatenato parmense Piroli (Giannini 500 Baistrocchi) terzo davanti a molte macchine più grosse. Piroli poi si stendeva e veniva passato dalle 600 di Castagnini (Castagnini), fermata poi con la bandiera nera a causa di una parata con penzolini, e di Busi (Baistrocchi). Davanti, intanto, Gentili infilava il calabrese all'uscita della «Viterbo» e passava a condurre mentre poco dopo Anastasi sbandava al tornante e per Gentili finivano i problemi mentre Piroli vinceva con giro record.

Movimentata anche la gara che raggruppava tutte le altre classi del Gr. 2 con Rocco (BMW-BRE) che si involava mentre Squillace (Fiat 128 Alvino) si fermava per la rottura del cambio, facendosi passare da Cappellini (128 Dallara), Nappi (128 Vaccari), Bartoli (128 Giuliani), Ferri (Alfa GTA Tagliaferri) e da Alfano (Alfa GTJ Calabrese). Bella la gara di Bartoli che si portava al terzo posto ma poi era fermato dalle gomme da pioggia inadatte alla pista mentre anche Rocco

era bloccato dalla rottura di un giunto. A quel punto il salernitano Alfano passava a condurre di autorità ma un testa-coda alla «S» lo metteva fuori causa e la gara era nelle mani di Cappellini. Il giovane Ferri però (un pilota di Isernia, unico licenziato della provincia) rinveniva bene e passava al tornante, aggiudicandosi classe e gara.

GRUPPO 4 e 5

RAMPA sponsor vincente

Non molto da dire per la gara dei Gr. 4 e 5 con Francisci (Chevron-Angelini) in scioltezza che non faticava a contenere la Dallara 16 valvole di Lauro e la Daren-Ferraris (ex-Gagliardi ed aggiornata con « cupolone ») di Guidetti. In Gr. 4 Rampa che sponsorizzava la gara seguiva l'esempio di Francisci e con l'Alpine-Terrosi se ne andava indisturbato.

FORMULA 850

Il campione « infilato » ma non domo

Pochi iscritti nella gara della F. 850 ma ugualmente battaglia grossa tra Fasanello (Tecno-Zedde) miglior tempo in prova, Del Fante (De Sanctis-Genovese) ed il rientrante Cammarone con una Atearc-Colombo (si tratta di un telaio De Sanctis accorciato e con nuove sospensioni). Al via si involava Fasanello mentre Cammarone infilava Del Fante in «Viterbo». Il campione italiano però non mollava e poco dopo ripassava secondo alla «Roma» e quando Fasanello sarà costretto a fermarsi per la rottura del motore sarà primo fino al termine mentre anche Cammarone, che si era rifatto sotto molti bene, si fermava con guai meccanici.

d. b.



A sinistra, il vincitore Del Fante in testa al gruppo delle F. 850. Sopra, « Nainfe » con la Opel in testa-coda. Il n. 28 è Notaro, che vincerà alla 1300 gr. 1. Sotto, due momenti della gara del gr. 4 e 5. Rampa (Alpine) e Francisci i vincitori



fuoco quando si girava Poponi alla Roma sbilanciando Vagnozzi e lanciando il duo Cappellini-Antonini che si giocavano la vittoria sul filo di lana.

Nell'altra gara del Gr. 1 « Nainfe » con la grossa Commodore sbandava subito alla «S» creando un gran panico tra i piloti delle numerose Simca-Rally che seguivano a ruota. Tra questi l'unico che riusciva a trovare il buco giusto (rimettendoci anche una fiancata) era Notaro che era stato fatto partire « coram populo » contro la volontà dei commissari ed invece riusciva a condurre di autorità davanti alle altre Simca.

Tra le Gr. 3 il frusinate Bonanni (Alpine) sembrava aver preso un distacco incalcolabile dopo aver infilato l'Alpine di Goscé alla «Viterbo» subito al primo giro. A metà gara però Bonanni si girava alla «Roma» e Goscé ne approfittava immediatamente involandosi senza errori.

GRUPPO 2

PIROLI scatenato record - 500

In pista le macchine delle classi 500 e 600 con Anastasi (Giannini-Castelli) e Gentili (Giannini-Vaccari) subito ai fer-

Trofeo d'Inverno. Coppa Mobili Rampa, gara nazionale di velocità in circuito, Vallerunga, 14 dicembre 1975

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000-1150: 1. Sanzio Cappellini 26'07"9, media 76,688 kmh; 2. Antonini 28'06"4; 3. Vagnozzi 28'12"1; 4. Marino 28'22"8; 5. Poponi 28'51"4; 6. Dini 27'30"7; 7. Giannaria (A112 70 HP) a 1 giro; 8. Giarruso a 1 giro. (Tutti su Autobianchi A112 Abarth). **Giro più veloce:** non comunicato.

Classe 1300: 1. Gianni Notaro 23'06"6, media 86,715 kmh; 2. D'Elia 23'07"9; 3. Godina 23'23"6; 4. Conti 23'25"5; 5. Broccolini 23'50"5; 6. Gimmino 23'51"1; 7. Clemente 23'58"6 (tutti su Simca Rallye 2). **Giro più veloce:** D'Elia 1'07"6, media 88,903 kmh.

Classe 1600: 1. Paolo Menichetti 23'50"9, media 84,031; 2. Bruscolotti a 1 giro; 3. Cardinale ad 1 giro; 4. Venosi a 3 giri (tutti su Alfa Romeo GTJ). **Giro più veloce:** Menichetti 1608"6, media 87,531.

Classe 2000: 1. Morabito Giovanni (A.R. GTV) 23'20"8, media 81,542 kmh. **Giro più veloce:** 1'11"0.

Classe 3000: 1. « Nainfe » (Opel) 23'51"1, media 84,019 kmh. **Giro più veloce:** 1'08"4, media 86,840.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Domenico Pesce (M. Bagheera) 23'41"2 media 80,372 kmh; 2. Salamina (Fulvia HF) 24'50"6; 3. Rulli (Fulvia HF) 24'56"7; 4. Papanti (Fiat X-1/9)

24'23"8. **Giro più veloce:** Pesce 1'13"9, media 81,338 kmh.

Classe 1600: 1. Claudio Gosce (Alpine) 23'20"1, media 85,871 kmh; 2. Bonanni (Alpine) 23'26"5. **Giro più veloce:** Bonanni 1'07"8, media 88,670 kmh.

Classe 2000: 1. Mario Alibrandi (Alpine) 23'51"3, media 84,001 kmh; 2. Ciacciarelli (Porsche) 24'12"2. **Giro più veloce:** Alibrandi 1'09"3, media 86,120 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. F. Piroli 17'59"8, media 83,515 kmh; 2. Santoro 18'20"1; 3. Gentili 18'28"2; 4. Rosoni a 1 giro; 5. Stazi a 2 giri; 6. Mensi a 6 giri; 7. Modica a 7 giri (tutti su Fiat Giannini). **Giro più veloce:** Piroli 1'09"7, media 86,343 kmh.

Classe 600: 1. Annibale Gentili (Giannini) 17'36"1, media 85,389 kmh; 2. Busi (Abarth) 17'55"3; 3. Lusco (Abarth) 18'20"2; 4. Castagnini (Giannini) a 1 giro; 5. Anastasi (Giannini) a 5 giri; 6. Pallottini (Giannini) a 6 giri. **Giro più veloce:** Anastasi 1'07"3, media 89,461 kmh.

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Abarth) 16'29"1 e 1 media 91,173 kmh; 2. Leganà (Giannini) 16'30"1; 3. Nicolini (Giannini) 17'37"2; 4. Angellio (Giannini) 17'47"2; 5. Pagano (Giannini) a 1 giro; 6. Salemi (Giannini) a 2 giri; 7. Padrone (Abarth) a 6 giri; 8. Bifulco (Abarth) a 7 giri. **Giro più veloce:** Leganà e Nocchi 1'04"7, media 82,914 kmh.

Classe 1150: 1. G. Carlo Cappellini (Fiat 128 Giannini) 16'08"7, media 93,093 kmh; 2. Pachetta (Fiat 128) 16'20"4; 3. Bartoli (Fiat 128 C) 16'26"6; 4. Nappi (Fiat 128

Giannini) 16'48"9; 5. Castellini (Fiat) a 4 giri. **Giro più veloce:** Cappellini 1'02"8, media 95,725 kmh.

Classe 1300: 1. Ercole Ferri (GTA) 16'04"1, media 93,538 kmh. **Giro più veloce:** Ferri 1'02"1, media 96,960 kmh.

Classe 1600: Luigi Alfano 16'04"1, media non comunicata; 2. Mura 16'20"1; 3. « Roland » 16'27"3 (tutti su Alfa GTJ). **Giro più veloce:** non comunicato.

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 16'06"1 media 99,523 kmh; 2. Tisci (GTA) a 1 giro; 3. De Ruggero (Lancia Z) a 2 giri; 4. Aulilio (Alfa GTA) a 2 giri; 5. Menichetti (Lancia Fulvia) a 3 giri. **Giro più veloce:** Rampa 59"5, media 101,035 kmh.

Classe 3000: 1. Domenico Lo Bello (Stratos) 14'35"5 (13 giri) media 98,249 kmh. **Giro più veloce:** Lo Bello 1'06"0, media 91,081 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (Chevron) 14'09"5 media 106,135 kmh; 2. Lauro (Dallara) 14'23"7; 3. Guidetti (Daren) 15'00"1; 4. Magliona (AMS) a 1 giro. **Giro più veloce:** Francisci 53"00 media 113,433 kmh.

FORMULA 850

1. Giambruno Del Fante (GDS) 14'50"4, media 101,280 kmh; 2. Fabiani (Atearc) 14'54"5; 3. Papparusso (Papparusso) 14'55"0; 4. Tomassini (DeSanctis) 14'55"2; 5. Grassi (Lucky) 15'17"0; 6. Bruscolotti (Poponi) 15'20"6; 7. Cammarone (Atearc) a 4 giri. **Giro più veloce:** Cammarone 58"1, media 103,640 kmh.

Mini-guida al mini-rally veloce del 21 dicembre a VICENZA

RONDE anche col proto - ALFA

- sabato 20 dicembre Verifiche tecniche
- domenica 21 dicembre ore 0.01 inizio partenze ore 7.00 circa, termine della corsa

SPECIALE AUTOSPRINT

VICENZA - A differenza di quanto riportato da altri giornali anche specializzati la prima gara italiana tipo «ronde» si effettuerà su un tracciato di 47 km sui Colli Berici da ripetersi quattro volte. Alla «Ronde Lovato», così ufficialmente si chiama la corsa in programma il 21 dicembre prossimo a Vicenza, è prevista infatti l'effettuazione di una sola prova speciale con una lunghezza di 32 km per un totale complessivo dopo i quattro passaggi, di ben 128 km determinanti ai fini della classifica. Praticamente tutto su asfalto, l'unico tratto speciale della ronde vicentina si snoda sulle tortuose strade che caratterizzano le colline beriche alle porte di Vicenza; strade estremamente insidiose per la presenza di «verglas» nelle ore notturne o per la scivolosità del manto stradale in caso di pioggia. Con le difficoltà insite in questo impegnativo percorso dovranno vedersela gli 80 equipaggi che gli organizzatori ammetteranno alla partenza: alla gara infatti potranno partecipare solamente i concorrenti scelti dagli organizzatori.

Logicamente verrà data la precedenza agli equipaggi maggiormente titolati e proprio «Ceo» Filippi, l'organizzatore della corsa, ci ha confermato che nei giorni scorsi ha avuto l'adesione delle tre Case italiane ufficialmente impegnate nei rallies. Fiat, Lancia e Alfa Romeo hanno infatti assicurato la presenza di due Fiat Abarth 131 (Verini e Cambiagli), una Stratos e una Beta coupé per due giovani («Tony» e Casarotto?) della «linea verde» Lancia e di Ballestrieri con l'Alfetta GT 3000 prototipo. Saranno inoltre presenti: Paganelli che collauderà l'A112 Abarth in vista del Montecarlo, Bozzetto con la Pantera dell'Interauto, il rientrante Polese con un'Alpine Terrosi e molti altri tra i migliori rallyisti italiani e velocisti triveneti. Contatti sono in corso per avere al via anche Rohrl che potrebbe partecipare (ricognizioni del Montecarlo permettendo) con una Kadett coupé o con una Ascona dei Carenini.

Le partenze avranno inizio alle 0.01 di domenica 21 dicembre dal piazzale antistante lo Stabilimento Bergoline nella zona industriale di Vicenza. Una volta usciti dall'abitato i concorrenti transitano per TORMENO e il LAGO DI FIMON subito dopo all'inizio della salita per LAPIO comincia la P.S. che prosegue fino al BIVIO PER ZOVENVEDO, attraverso la frazione di PERAROLO, passa per la TRATTORIA AI CELIBI e la località SANT'AGOSTINO per finire alla Trattoria Nogarazza praticamente alla periferia di Vicenza. Il tempo che si prevede i concorrenti impiegheranno per portare a termine la prova è di circa 20 minuti. Grossa novità al termine del tratto cronometro: il controllo Stop infatti oltre che a trascrivere il tempo di uscita del concorrente, comunicherà all'inizio prova il tempo di uscita e da quel momento gli equipaggi disporranno di una neutralizzazione con la possibilità di interventi meccanici e cambio pneumatici; dovranno però presentarsi al via per la ripetizione della prova entro un'ora e mezzo dal minuto in cui hanno terminato la prova stessa.

Il «Patron» della corsa, Zeffirino Filippi, preoccupato per un'organizzazione questa volta notevolmente in ritardo, ricorda ai piloti interessati che le iscrizioni accompagnate dalla tassa di iscrizione fissata in lire 40.000 saranno ricevute fino alle ore 18 di Mercoledì 17 dicembre dall'Automobile Club Vicenza.

f. d. c.

...ma dal mondo dei RALLIES ci sono altre NOVITÀ

Meno care F.1 e velocità per l'ALPINE

PARIGI - L'arrivo di Gerard Larrousse come direttore sportivo del reparto competizioni della Régie Renault ha cominciato purtroppo con la notizia, da noi anticipata la scorsa settimana, di un drastico ridimensionamento dell'attività della Renault nei rallies. In pratica, è confermata il forfait della squadra ufficiale dell'Alpine-Renault al prossimo Rally di Montecarlo.

Questa è la decisione presa ufficialmente venerdì scorso dalla direzione della casa francese, che ha diramato il seguente comunicato:

«Dal 1968, la Renault è stata presente ogni anno al Rally di Montecarlo nel quale le berline hanno brillantemente vinto nel 1971 con Ove Andersson e nel 1973 con Jean-Claude Andruet. Nonostante ciò, nel gennaio prossimo non vedremo vetture ufficiali difendere i colori della nostra marca nella 41. edizione della celebre gara rallyistica. Non soltanto è parso necessario fare una pausa, ma ugualmente riorganizzare il nostro programma che sarà in ogni modo comunicato alla stampa nel prossimo gennaio.

«Il prestigio del Rally di Montecarlo non è in discussione. Al contrario, noi lo consideriamo come il più prestigioso, tanto che abbiamo deciso di fare un'esperienza originale: offrire un'assistenza tecnica gratuita ai nostri clienti sportivi lungo tutto il percorso comune e la prova finale complementare. I tecnici ed i meccanici del servizio competizioni si terranno quindi a disposizione dei clienti Alpine-Renault, tranne che per quanto riguarda i pneumatici».

Come è precisato nel comunicato, non è il rally di Montecarlo in se stesso ad essere in causa, questo il programma generale Renault a proposito di prove stradali, in favore delle gare in circuito, come avevamo appurato già anticipato. Con il campionato mondiale sport e la F.2, la Renault sta ormai avviandosi ad uno sforzo tutto particolare, in attesa della Formula 1. Questa scelta deve essere stata fatta per ragioni finanziarie facilmente comprensibili, poiché il programma «Circuit» costa caro, ma anche la partecipazione ad un Montecarlo o ad un Safari costa molto, e quindi era necessario fare una scelta.

Ma altre ragioni hanno senz'altro pesato sulla bilancia. La fine della carriera delle berline A 110, condannate dal nuovo Annesso J, le difficoltà riscontrate nella messa a punto della A 110, i successi della quale non avrebbero comunque un diretto riscontro nei riguardi della gamma



A colloquio a Parigi, alla premiazione della FIA, ecco Chiti e Larrousse, ora passato alla direzione sportiva dell'Alpine e «rivale» di Chiti

Renault, la mancanza di competitività della R. 17 (il cui riflesso pubblicitario sarebbe al contrario immediato), sono valide ragioni per questa decisione.

Essa non può che rendere difficile la posizione dei due piloti rallies della Régie, cioè Therier e Nicolas, il cui avvenire immediato è piuttosto incerto. Per quello che riguarda Montecarlo, resta loro la possibilità di affittare (trovando uno sponsor) una A-310, ma Nicolas ha riconosciuto che si tratta di una soluzione non troppo soddisfacente: «Ora, manca il tempo materiale di trovare uno sponsor per Montecarlo, e poi per puntare in alto in un rally così bisogna contare su di un'assistenza veramente ufficiale».

Sembra dunque improbabile vedere i due piloti «casa» a Montecarlo in veste di privati. La loro speranza, sempre che la Renault dia loro l'autorizzazione, sarebbe quella di venire richiesti da una squadra estera.

...ma al MONTE due squadre col «noleggjo»!

PARIGI - Nello stesso momento in cui si è deciso il forfait della Squadra Alpine Renault al prossimo rally di Montecarlo, risulta che la formula del noleggjo adot-

tata come sostituzione dell'azienda Renault abbia avuto un successo certo. Ricordiamoci che la Renault propone per un forfait di 150.000 franchi il noleggio di una A 310 interamente preparata e l'assistenza totale da parte dei meccanici della fabbrica Renault durante tutti i rallies, con l'eccezione della fornitura delle gomme. Questa formula ha tentato la Elf, la quale, in questa unica occasione, precisiamo, riporta nei rallies un'operazione «attraiva», simile a quella attuata quest'anno nella categoria sport con la coppia di Lella Lombardi-M.C. Beaumont.

Ma questa volta le «signore» saranno rivali. Certamente Marie-Claude Beaumont sarà il primo pilota, e Michele Mouton, la rivelazione della stagione '75 sarà l'altra.

Dunque per Marie-Claude si tratterà di un grande ritorno ai rallies, ma specialità in cui ella è stata per molto tempo la migliore francese, prima su FSU, in seguito su Opel. Essa fu perfino la prima in Europa nel 1972, l'anno in cui ha riportato la coppa d'Europa dei Rallies per dame.

Nel 1974 si è lanciata a fondo nelle corse in pista, dove si è messa particolarmente in evidenza al volante di una Opel Commodore, poi è salita quest'anno nella categoria sport 2 litri con una Alpine Renault A 411. D'altra parte ha disputato, in due anni, soltanto un rally, il Safari dove è stata tradita dalla sua R16T5.

Si tratta dunque di un rischio importante che prenderà Marie-Claude Beaumont, affrontando Michele Mouton, la quale esce da due stagioni complete di rallies. La stagione appena trascorsa è stata particolarmente brillante e ha permesso a Michele Mouton di aggiudicarsi, a sua volta, la Coppa d'Europa Un duello che rischia di farsi notare.

Dopo l'impegno delle due macchine da parte della Elf, è la volta alla Gitanes a cogliere la proposta di noleggio fatta dalla Renault.

Dunque, a Montecarlo, la Gitanes impegnerà una A 310 per Jean Ragnotti, il quale ha appena preso una importante decisione per il futuro della sua carriera. Dopo tre stagioni (F. 3 nel 1973, sport 2 litri nel 1974 e Formula Renault Europa nel 1975) ha deciso di tornare ai suoi vecchi amori: i rallies. Nessuno ha infatti dimenticato gli «exploits» di Ragnotti al volante di una Opel Kadett.

Due ragioni importanti hanno portato Ragnotti a prendere questa decisione: una certa delusione dell'ambiente incontrato nelle corse su circuiti, molto meno simpatico di quello dei rallies, dice, e anche il parere che il futuro sia un po' ostruito per quanto riguarda le corse in circuito per i piloti che non sono sotto contratto dalla Elf.

Ragnotti aveva ripreso un importante contatto con i rallies in occasione dell'ultimo rally di Montecarlo, in cui pilotava una Alpine ufficiale ma purtroppo è uscito di strada. Al contrario ha vinto, qualche settimana fa, il difficile rally della Nuova Caledonia, preparazione estremamente buona per affrontare il rally di Montecarlo del '76.

d. b.



L'ing. Fuhrmann nel corso della conferenza-stampa di presentazione della nuova Porsche Turbo gruppo 4



VIAGGIO intorno alle SILHOUETTE 2



STOCCARDA - Pochi giorni prima che venisse portata al Paul Ricard per le prove definitive, l'attesa Porsche Silhouette è stata sorpresa in prova nel circuito privato della Casa, a Weissach, dai fotografi della rivista svizzera « Powerslide », dalla quale la riproduciamo. La vettura che Ickx e Mass guideranno nel Mondiale Marche si presenta con uno spoiler posteriore molto ampio e notevolmente a sbalzo. Nella carenatura del deflettore anteriore della Carrera Turbo gruppo 5 trovano posto il radiatore olio motore e due radiatori con circolazione d'acqua per raffreddare l'aria destinata al turbocompressore. Un radiatore per l'olio della trasmissione è piazzato alla base dell'alettono posteriore. L'esatta dimensione dei cerchi non è possibile precisarla, ma si dovrebbero trattare di cerchi posteriori almeno da 16 o 17 pollici. La macchina avrà ancora i colori del Martini RT

Il turbo dei clienti

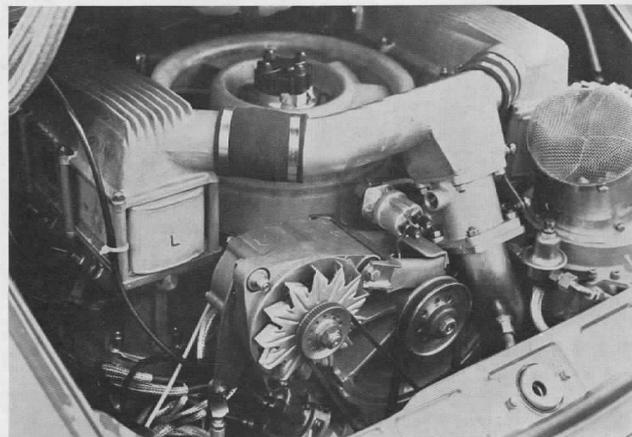
DALL'INVIATO

WEISSACH - Avvenimento di rilievo in casa Porsche, con la nascita della turbo RSR. E' la macchina destinata ai piloti-clienti, per le gare della categoria Gran Turismo che sarà sempre più una « Coppa Porsche ». Non vediamo, infatti, quale altra macchina sia in grado di opporsi alle nuove Porsche, nelle gare della categoria Gran Turismo, date le caratteristiche che esse hanno e che sono soltanto « di base », come tengono a sottolineare i responsabili della Casa tedesca.

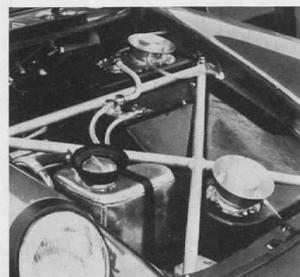
Infatti quello che colpisce immediatamente, nella lettura della scheda della macchina, è la elevata potenza insieme con i valori di coppia che sono veramente eccezionali. Come base di partenza sono indicati 485 cavalli, il che stabilisce un rapporto peso-potenza di 2,24 chili per cavallo; la coppia motrice, che ha il valore altissimo di 60 kilogrammetri, ha inoltre una curva sorprendente, pressoché piatta da 3000 a 7000 giri, col valore massimo a 5400 giri ma con « calo molto ridotto » come ha tenuto a dirci un tecnico tedesco, ai regimi alti.

Che questa nuova Porsche GT sia la macchina regina delle gare 1976 non pare ci siano dubbi. Insieme con le sue caratteristiche tecniche molto interessanti, infatti, essa ne presenta un'altra che avrà molta presa sui potenziali clienti: costerà 96.000 marchi, vale a dire sui 25 milioni di lire, pronta per correre, cioè con i serbatoi di sicurezza e gli altri accessori regolamentari.

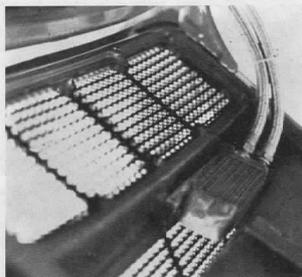
La nuova RSR è direttamente derivata dalla Turbo di serie normale, conservandone ovviamente le caratteristiche di base che non possono essere alterate, nel rispetto dei regolamenti. Il motore è il sei cilindri



Il motore flat 6 cilindri della Porsche RSR, con ventola di raffreddamento orizzontale. Sopra all'aspirazione, i cassoncini provenienti dal turbo



Nella parte anteriore, irrigidita da un traliccio (a sinistra) trovano posto i serbatoi del carburante e dell'olio. A destra, il radiatore per il raffreddamento della trasmissione piazzato sotto lo spoiler posteriore



da 2993 cc, per cui la cilindrata ai fini sportivi diventa di 4200 cc; il cambio è quello a quattro velocità; i freni sono del tipo di serie.

Ovviamente tutte le caratteristiche degli organi importanti sono state adattate all'impiego specifico che di questa macchina si farà nelle gare, ed in questo, nonostante le pastoie dei regolamenti, i tecnici della Porsche hanno ottenuto risultati eccellenti.

L'alimentazione è di serie, è quindi rimasta a iniezione indiretta Bosch col sistema K-Jetronic, ma è stato studiato il modo di avere il miglior riempimento dei cilindri attraverso il raffreddamento dell'aria proveniente dal turbocompressore, ed il risultato è stato ottenuto con un vero e proprio impianto di raffreddamento ad acqua, per cui si sono resi necessari due radiatori tradizionali che sono stati posti sulla parte anteriore della vettura, cosa abbastanza sorprendente per chi conosce le Porsche tradizionalmente raffreddate ad aria. Il liquido di raffreddamento circola in tubi a serpentina posti all'interno delle due « camere » che sovrastano gli orifici di aspirazione, e secondo i dati che ci sono stati forniti questi scambiatori di calore riescono a portare la temperatura dell'aria da 150 a 50 gradi, coi benefici immaginabili ai fini del rendimento volumetrico. Questo ha permesso di aumentare la pressione di sovralimentazione, e quindi di ottenere la potenza massima che è indicata. Per ora sono 485 cavalli, ma il traguardo dei 500 è già previsto a breve scadenza, e sarà probabilmente superato nel corso della stagione.

Altra caratteristica di questa macchina è la posizione del radiatore di raffreddamento del lubrificante cambio, che è stato sistemato in una grigliatura ricavata dal corpo dello

Tipo 930/75; numero cilindri 6 piatti, alesaggio 95 mm, corsa 70,4 mm, cilindrata effettiva 2993 cc, cilindrata ai fini di omologazione 4200 cc, rapporto di compressione 6,5:1, potenza massima 485 cv a 7000 giri/min, alimentazione a iniezione indiretta Bosch-K-Jetronic e sovralimentazione a turbocompressore, cambio Porsche a 4 mar-

L'identikit del TURBO RSR

ce con differenziale a scorrimento limitato (80%), freni Porsche tipo 917 corsa, ammortizzatori Bilstein, cerchi componibili da 16", passo 4291 mm, carreggiata anteriore 1800 mm, carreggiata posteriore 1875 mm, peso 1120 kg, prezzo 17.000 marchi tedeschi.



Due immagini della nuova Porsche gr. 4. Nella parte anteriore, ai lati del radiatore olio, i due piccoli radiatori acqua dello scambiatore di calore per l'aria di sovralimentazione. I cerchi da 15" sono i BBS smontabili

spoiler posteriore, e che quindi viene investito costantemente da un flusso d'aria molto veloce.

Il funzionamento del turbocompressore è stato migliorato con l'adozione di un doppio by-pass, che consente alla ventola di conservare un elevato regime di rotazione durante i rallentamenti, e quindi di essere pronta a ridare abbastanza pressione nelle riaccelerazioni. I freni sono stati anch'essi migliorati, con una diversa composizione delle pastiglie ed anche del metallo dei dischi; alla Porsche dicono che possono andare oltre, con migliori al raffreddamento dei freni, se sarà necessario. Comunque le temperature dei dischi, su questa macchina, sono state diminuite di circa 80 gradi.

Perfezionamenti alle sospensioni, per adattarle alle dimensioni dei pneumatici imposte dai regolamenti, completano le caratteristiche di questa macchina molto bella e molto efficace.

E' stato confermato che la Porsche Turbo gruppo 5 è ormai pronta, e che sta seguendo prove prolungate sul circuito Paul Ricard. Dalle informazioni che si sono potute avere è risultato che la macchina è molto avanti, fornendo prestazioni molto buone. In velocità pura è apparsa molto buona, e lo si è potuto constatare da un imprevisto confronto diretto con la Ligier-Gitanes di Laffite, che si è trovata sul rettilineo nello stesso momento. Pare che Mass abbia potuto superare la monoposto con relativa facilità, e proprio mentre Laffite stava girando in tempi da primato.

Nelle prove che ha successivamente compiuto Ickx il miglior tempo sul giro sarebbe stato di 1'57"4, che sarebbe proporzionalmente molto buono. A titolo di confronto Mass con la Porsche Turbo RSR ha girato in 2'04" ».

● Presentando la Porsche Turbo RSR il prof. Fuhrmann ha avuto qualche accenno polemico, sia pure comprensibile soltanto da pochi. Ha detto che la macchina entra nella linea tradizionale della Porsche, che vuole permettere ai piloti privati di divertirsi tra loro, senza la intrusione di quelli ufficiali, e che sulle macchine di produzione non dovrebbero mai salire piloti da F. 1, per non snaturare lo spirito delle corse. L'evidente accenno alla politica — ad esempio — della BMW, è stato raccolto da pochi.

Il direttore generale della Porsche ha parlato anche della macchina che correrà ufficialmente nel gruppo 5 e che è in fase di messa a punto e per esaltarne le qualità, che sembrano tante, ha infelicitemente affermato che soltanto i tecnici della Casa sono in grado di fare le cose bene, e che gli adattamenti fatti da qualcuno con le Porsche 908/03 nel 1975 erano lavori da improvvisatori. Il che ha fatto arrabbiare parecchia della gente che era presente, come Muller, Jost e Casoni.

La Porsche Turbo gr. 5 parteciperà a tutte le gare del campionato mondiale, eccettuata la 1000 km. di Buenos Aires, e sarà a Le Mans che è uno degli obbiettivi della Martini. La macchina avrà infatti ancora i colori del Martini Racing Team, come era previsto.

Pare che Martini volesse anche una Porsche gruppo 6, come avevamo anticipato la settimana scorsa. A Stoccolma smentiscono che ci sia questa possibilità, ma pare che la Martini insista, e quindi è possibile che nel prossimo futuro la posizione della Porsche possa cambiare. Per ora comunque non se ne parla.

Della Turbo « silhouette » non abbiamo potuto sapere molto. Nelle linee generali ricorderà quelle viste fino al 1974, ma nel frattempo debbono essere stati modificati molti particolari. Ovvio che il motore sia diventato più potente, mediante il miglioramento funzionale

I test - silhouette proseguono al Ricard

600 cv. della Gr. 5 MARTINI

WEISSACH - Più che ai giornalisti la presentazione della nuova Porsche Turbo RSR (che sostituisce la Carrera RSR nel programma produttivo della Casa, con destinazione sportiva) era destinata ai potenziali acquirenti. E' stata fatta, infatti, in concomitanza con la tradizionale premiazione che la Porsche compie a fine anno ai piloti privati che hanno concorso alla « Coppa Porsche », e tutti quelli che erano venuti a Stoccarda hanno voluto non soltanto vedere bene da vicino questa macchina nuova, ma salirci sopra ed « assaggiarla ». E' stato possibile anche a noi, ma (come ai piloti privati) solo come passeggeri, di fianco a Jochen Mass che senza strafare ha potuto farci apprezzare la eccezionale accelerazione che può imprimere il motore turbo da 500 cavalli, e la davvero sbalorditiva frenatura, rapidissima pur conservando alla macchina perfetta stabilità.

del turbocompressore, che sarà dotato del doppio by-pass adottato sulla RSR. La alimentazione, inoltre, avverrà col sistema Bosch ma a comando meccanico, che è di più affinabile regolazione. La scelta della cilindrata da utilizzare non è stata ancora ufficialmente decisa, essendoci due possibilità.

Però la nostra impressione è che sarà il motore da meno di 2800 cc. ad essere scelto, in modo da avere una cilindrata teorica (con la sovralimentazione) di 4000 cc. il che permetterebbe di fare una macchina di peso contenuto. Con questa soluzione è possibile che la Porsche-Martini disponga di circa 600 cavalli, con valori di coppia leggermente superiori a quelli della RSR. Sarebbe comunque la macchina più potente tra quelle che sono annunciate per le gare del nuovo campionato mondiale marche, che è l'obbiettivo che la Porsche persegue.

Franco Lini

Evoluzione di una formula

e di un campionato

F. 5000

seconda «LEGA»

per i G. P.

LONDRA - Annunciati in questi giorni i programmi definitivi della MCD, che organizza la serie inglese di F.5000 e soprattutto stilato un primo calendario, per ora imperniato su 14 prove. Tra le novità più importanti, oltre all'ammissione di monoposto di cilindrata inferiore ai 5 litri, l'utilizzazione di una gomma monotipo e l'abolizione del doppio punteggio per l'ultima prova in programma. Aumentato anche il monte premi, mentre per il risultato finale saranno prese in considerazione 15 prove, con un punteggio tipo Can Am. Queste le date delle 14 prove: 28 marzo Snetterton, 16 aprile Oulton Park, 19 aprile Brands Hatch, 26 aprile Zolder, 31 maggio Thruxton, 7 giugno Zandvoort, 1 agosto Snetterton, 30 agosto Brands Hatch, 12 settembre Thruxton, 18 settembre Oulton Park, 10 ottobre Mallory Park, 17 ottobre Nurburgring, 24 ottobre Brands Hatch. A questa serie, come già anticipato da AUTOSPRINT, potranno prendere parte anche vetture di F.1, come la Safr, le McLaren che si troveranno sul mercato, per non parlare delle F.1 che si trovano al momento in Sudafrica e non avranno più il loro campionato. «Questo è un passo nella giusta direzione, verso una F.1 di seconda lega. Noi della Abraham e credo anche altri costruttori di monoposto di F.1 speriamo di far correre una macchina nella serie Shellsport per portare avanti il discorso con i giovani» ha detto Bernie Ecclestone, capo della Abraham.

Parimenti alla serie Shellsport anche in Australia qualcosa si sta muovendo, specie per la serie Rothmans, che seguirà le gare in Nuova-Zelanda.

Il promotore e coordinatore della serie del Surfers Paradise International Raceway, signor David Harding ha annunciato questa settimana che Vern Schuppan, una volta residente in Australia ha firmato per disputare le quattro corse, come Lella Lombardi.

Schuppan piloterà la Lola T332 del miliardario di Hong Kong e uomo d'affari Teddy Yip, la stessa macchina usata da Tony Brise a Long Beach, dove se non fosse stato per la rottura di un albero motore, si sarebbe portato a casa la corsa su strada di F.5000.

Lella Lombardi arriverà via aereo dai suoi impegni di F.1 in Sud America per pilotare la Lola T332 che una volta era di Ian Ashley e che deve arrivare in Australia durante il gennaio per le prove e per la preparazione.

Dopo aver disputato le quattro corse, Lella affronterà il GP del Sud Africa.

Le quattro corse avranno inizio a Oran Park, un circuito duro e intrecciato di 2,4 km. fuori di Sydney, il 1 febbraio. Poi seguirà la lunga marcia verso nord, per la prova finale. Questa si svolgerà sul Surfers Paradise International Raceway, un circuito di 3,2 km. e non chiuso alla Gold Coast di Queensland, la zona turistica dell'Australia.

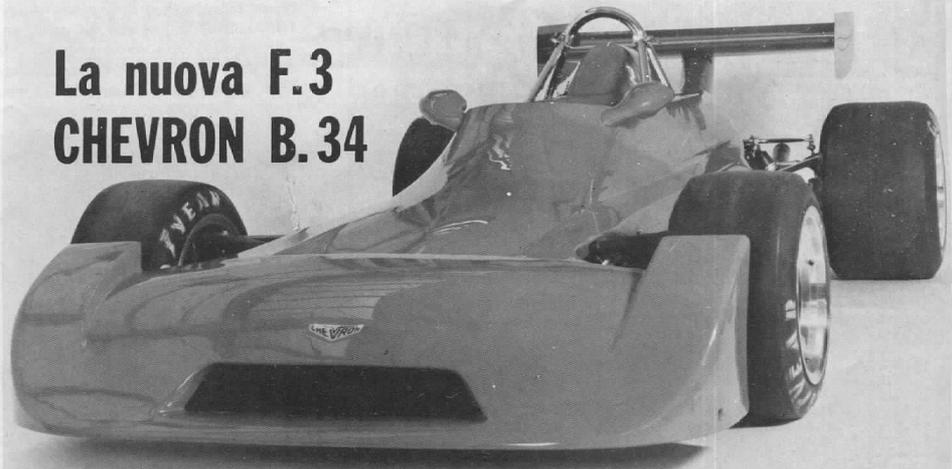
Una settimana più tardi si disputerà la terza prova a Sandown Park, un circuito di 3,4 km. a Melbourne e poi segue la lunga marcia verso nord, per la prova finale. Questa si svolgerà sul Surfers Paradise International Raceway, un circuito di 3,2 km. e non chiuso alla Gold Coast di Queensland, la zona turistica dell'Australia.

50.000 dollari che gli organizzatori della Rothmans sud di Melbourne e poi segue la lunga marcia verso nord, per la prova finale. Questa si svolgerà sul Surfers Paradise International Raceway, un circuito di 3,2 km. e non chiuso alla Gold Coast di Queensland, la zona turistica dell'Australia.

L'incremento dell'interesse in Australia per le corse di F.5000 è dimostrato dal fatto che ci sono almeno 15 piloti locali pronti con le loro macchine per costituire lo schieramento di partenza di queste quattro corse di febbraio.

David Hodges

La nuova F.3 CHEVRON B.34



Eccola la nuova B 34 Chevron di F. 3, che quest'anno rientrerà nel gruppo delle più agguerrite monoposto per disputare il campionato europeo e le varie gare internazionali. La Trivellato Racing la presenterà al più presto agli sportivi italiani: tra l'altro sono previste sessioni di prova, che si terranno in gennaio, per coloro che vorranno provare in pista la nuova monoscocca di Derek Bennett per la quale si prevedono moltissimi clienti

NUOVA FILOSOFIA tra i progettisti da corsa

LEWIS offre macchina e organizzazione



LONDRA - La filosofia di Brian Lewis, che sta dietro al suo ingresso nelle file dei costruttori di macchine da corsa, è interessante: «Noi offriamo la macchina insieme con l'organizzazione, manutenzione e servizi delle corse come un insieme da essere esercitato sotto il nome di una società di sponsor. La nostra intenzione non è di costruire macchine su base commerciale, ma di avere il controllo sulla costruzione delle macchine e il loro sviluppo, da farle precisamente su misura per le esigenze dello sponsor».

La sua «Boxer» — o come mai sarà chiamata quando si sarà trovato uno sponsor — è stata pertanto concepita come progetto chiaro e semplice. John Clarke (ex-Cooper, ex-March, ex-Williams) ha progettato la «Boxer» F. 2 con sospensioni e con una monoscocca convenzionale, con un piccolo sottotelaio nella parte posteriore per togliere al motore certe sollecitazioni. Una combinazione di carreggiata stretta e musetto a piena larghezza servono alla penetrazione aerodinamica. Il radiatore dell'acqua si trova nel musetto, il radiatore dell'olio accanto al motore. Nella prima macchina questo è un BMW, però se ne potranno montare anche altri, come un Brian Hart.

Come alternativa alla F. 2, la macchina potrebbe essere impiegata in F. Atlantic e modificata (più stretta, con

serbatoi di carburante più piccoli) potrebbe essere prodotta per la F. 3. Lewis ha diretto i teams di F. 2 e F. 3 B&O nel 1975. Si ha il sospetto che un finanziamento per il 1976 possa già essere in vista.

COLOTTI rinnega la F.1 per i rallies

MODENA - Valerio Colotti è un tecnico specializzato nel settore automobilistico che è stato alla Maserati e alla Ferrari. Molto indipendente di carattere, dotato di iniziativa e genialità, ha preferito, dopo le esperienze presso le due famose aziende, dedicarsi a un lavoro in proprio progettando e costruendo cambi di velocità e differenziali per vetture da corsa. I contatti oggi e i rapporti commerciali si sono estesi anche all'estero e ciò per la originalità delle sue progettazioni che oggi troviamo su molte vetture da rally, di molte marche. Citiamo, prima di entrare nell'argomento che ci interessa in modo particolare, i differenziali installati sulle Fiat 124, 125, 124 Rally, 1800 Abarth, autobloccante per la 500 e la 126; i differenziali a coppia frenata per Alfa Romeo 1300, 1600, 1750 GT, 2000, Alfetta, Beta coupé e Montecarlo, Alfa Sud, Abarth 1000, Simca 1000, BMW 2002, Opel, cambi per le Ford Escort, Mexico, Renault ecc. E' in atto anche una collaborazione con l'ing. Dallara.

C'è stato un periodo di sodalizio con Alf Francis ricordato per le sue numerose iniziative a Modena. E' un polacco naturalizzato inglese, che prese parte allo sbarco delle forze alleate in Normandia e poi si dedicò all'auto da corsa come assistente di Moss e di altri piloti famosi. Francis è stato a Modena per molto tempo allacciando rapporti col conte Volpi di Misurata in una delle tante edizioni della «Serenissima». Colotti ha ricevuto proprio in questi giorni notizie da Alf Francis che si trova in USA a Wichita, una città di circa 300mila abitanti

nel Kansas. Francis ha informato Colotti dei suoi nuovi programmi avendo costituito la «Ecurie Alf Francis Inc. USA» che costruisce telai per macchine da corsa. Fa presente Francis che l'era del dominio inglese è finita perché quelli che saranno costruiti nel Kansas risulteranno di gran lunga superiori. «Invaderemo l'Inghilterra — avrebbe detto — coi nostri telai e naturalmente sarai tu a fornirci i cambi». Colotti è sempre disponibile, anche se gli impegni sono molti. Ricorderete che Colotti fu il primo collaboratore di Colin Chapman, tanto che la Lotus per molti anni furono equipaggiate dai cambi di Colotti. Ma ora il tecnico modenese crede poco alla funzione evolutiva della F. 1; sostiene la validità dei rallies che hanno una importanza eccezionale ed è convinto che la Ferrari deve ritornare al suo passato, quando dava vetture in produzione, ma preparate per le corse, a scuderie private come la North American Racing Team, la Limited Maranello, la Marzotto, la Francorchamps. Quale pubblicità!

E' peraltro quello che si sta esaminando a Maranello anche sotto la spinta di clienti. Un programma, quindi, c'è. Ma perché Colotti, dopo essere «nato» con la F. 1 (era alla Maserati quando Fangio vinse il titolo mondiale e collaborò alla progettazione di quella famosa vettura) ora la respinge come mezzo di indicazione tecnica da portare nella produzione? I rallies sono per lui più vicini alla esigenza del cliente e suscitano, certo, maggiore interesse che non la F. 1. Forse ha ragione.

Colotti è stato in contatto con Omer Orsi recentemente e il figlio del famoso presidente della Maserati, il cav. del lav. Adolfo Orsi, ha dato atto a Colotti dei meriti che egli ha avuto nei tempi del glorioso Tridente.

Colotti scarterebbe la F. 1, ma arriverebbe sino alla F. 2 («non c'è ora molta differenza» dice) e avrebbe pronto un cambio per una nuova macchina che sarà presentata alle corse della prossima stagione. Ne sapremo di più fra qualche mese e vedremo se anche il progetto del rinnovo del tandem Colotti-Francis andrà in porto. E' indubbio riconoscere che Modena ha anche questo vanto, di avere cioè una azienda specializzata in cambi e differenziali che porta il nome di Valerio Colotti.

m. m.

Dopo la conferma dello «sfratto» al '78

Impossibile realizzare le varianti a MONZA?

MONZA - Rilanciato da alcuni quotidiani milanesi il « caso » dell'Autodromo Nazionale di Monza è ritornato sulla bocca di tutti, anche se in realtà nulla è veramente cambiato, almeno da un anno a questa parte. E' successo che anche il consiglio comunale di Milano, cogestore assieme a quello di Monza dell'Autodromo, si è allineato alle pretese già avanzate dai monzesi da qualche tempo a questa parte, e ha deliberato di prorogare di tre anni la concessione alla SIAS, confermando che il 31 dicembre 1978 questa concessione non potrà più essere rinnovata. Con questa spada di Damocle sul collo, alla SIAS non se la sentono proprio di prendere alcune decisioni, stante anche l'assenza dell'ing. Bacciagaluppi che in questi giorni ha subito un grave lutto, e che dovrà al più presto tornare alla carica con il sindaco di Monza dott. Chiarino.

Le prospettive non sembrano comunque allettanti: si ha la chiara sensazione che a Monza non si voglia in nessun caso offrire la possibilità di costruire nuove varianti, in modo che i piloti possano trovare un valido appoggio per non disputare il Gran Premio già dal prossimo anno, e così la sorte dell'impianto sia ormai irrimediabilmente segnata. La possibilità di costruire varianti senza toccare le piante ci sarebbe, e lo ha anche recentemente dichiarato Gianni Restelli, direttore dell'autodromo, ma chiaramente, per affrontare spese ingenti di questo tipo bisognerebbe avere delle garanzie diverse. Una cosa è certa: il comune di Monza che si è sempre opposto a tutte le alternative vuole la fine dell'impianto, e se non interverranno fatti nuovi a spostare la situazione, non ci sarà più nulla da fare.

Modifiche a ZELTWEG
per la tragedia DONOHUE

Sparirà la collina Mercedes

ZELTWEG - L'Osterreichring, teatro del G.P. d'Austria di F. 1 e della corsa austriaca del campionato marche, prevede per l'anno 1976 un grosso programma di costruzione e di miglioramento. Un programma che andrà a vantaggio sia dei visitatori che dei piloti. Tutti i piani sono già conclusi e in gran parte anche già autorizzati, cioè il finanziamento è assicurato.

Un importante cambiamento per quanto riguarda il circuito, riguarda la Hella-Licht Kurve, dove Mark Donohue ha avuto il suo incidente mortale, in seguito a un difetto di pneumatico, nel corso delle prove preliminari del G.P. di quest'anno. La chicane, richiesta dalla GPDA dopo l'incidente, ha provocato un certo problema per i responsabili: una soluzione « in piccolo » non è quasi possibile, perché l'allargamento della pista, verso destra, non comporterebbe la riduzione della velocità e perciò sarebbe inutile. La costruzione di una chicane sul lato interno non è possibile a causa delle caratteristiche del terreno, così rimane solo la possibilità di fare la chicane a sinistra, a fianco della pista attuale. Però questo significherebbe che forse si dovrà eliminare la collina Mercedes. Lo spazio guadagnato che ne risulterebbe offrirebbe abbastanza posto per una chicane e per nuovi posti per il pubblico. L'Osterreichring ha previsto una somma di 2 milioni e mezzo di scellini austriaci per questa chicane.

Un altro grosso progetto riguarda la curva Bosch: lì si costruirà una tribuna coperta per il pubblico, che sarà pronta già in maggio. Questa tribuna sarà fornita, fra l'altro, di un ristorante e dovrà rappresentare una vera attrazione per tutti gli spettatori della corsa. Su questa tri-

buna coperta troveranno posto circa 4.000 spettatori.

La nuova tribuna darà la possibilità di vedere non soltanto la curva stessa, ma anche tutto il resto del tracciato, con eccezione di due tratti. Questa tribuna costerà 6 milioni di scellini e i lavori cominceranno già in febbraio.

Uno dei due paddock sarà ingrandito notevolmente, però qui esistono ancora dei problemi con i proprietari dei terreni. Ma questo progetto è particolarmente urgente per i partecipanti alle corse e perciò si vuole che sia terminato per l'inizio della stagione.

Dei problemi minori ci sono anche con gli ispettori di sicurezza della GPDA: originariamente i rappresentanti della GPDA avrebbero dovuto venire il 4 novembre, ma hanno poi disdetto la loro visita per le trattative in pendenza con i circuiti. L'Osterreichring voleva sapere le loro opinioni ancora quest'anno, però conta adesso su una visita della GPDA soltanto per gennaio dell'anno prossimo.

Altri progetti di costruzione riguardano il rettilineo di Schoenberg, dove si vuole sostituire e simultaneamente spostare più distante dalla pista il guard-rail attuale con uno nuovo a due lame, questo su una lunghezza di 400 m. La strada di servizio, che aggira l'intero circuito, sarà eliminata, perché si è dimostrata inutile e brutta. Perciò sarà adesso seminata con l'erba...

Anche l'accesso principale avrà un aspetto nuovo; questo accesso costituisce regolarmente un ingorgo per tutti gli spettatori del G.P.: pare che uno spiazzo sarà la soluzione.

h. s.

«Rotte speciali» per l'Osterreichring

VIENNA - Sarà creato un sistema di traffico riservato per i visitatori dall'Italia e dalla Jugoslavia, dalla frontiera fino all'Osterreichring: prevede che i visitatori del sud prendano delle veloci « rotte speciali » per l'Osterreichring sulle quali saranno continuamente informati, per mezzo di cartelli, sulla distanza, possibilità convenienti per quanto riguarda la strada e gli alberghi, vie d'accesso per i diversi punti del circuito, ecc. Si spera che, tramite questi provvedimenti, si arriverà a un notevole alleggerimento del traffico nel 1976. Senza dubbio questo nuovo sistema sarà molto vantaggioso per i visitatori dall'Italia. Sarà realtà già in marzo, in modo da lasciare abbastanza tempo di sperimentazione prima del G.P.

Infine sarà in programma, in occasione del GP, una completa « Speed Week », una settimana della velocità dal 7 al 12 agosto. Ci saranno tutte le sere delle corse serali a partire dalle ore 18,00, che dovranno dare uno sport automobilistico completamente nuovo, per esempio, corse fra teams, corse di accelerazione in base alla formula peso GV, corse di macchine storiche ecc. Ai visitatori sarà offerta, per questa « settimana di velocità », una combinazione particolarmente conveniente, che costerà appena poco di più del solo ingresso per il GP.



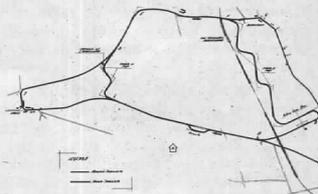
Il progettista del nuovo autodromo di Siracusa, Ferla, illustra le caratteristiche del tracciato, a Fittipaldi, la settimana scorsa a Siracusa

Ridotto CHIMAY a meno 3 chilometri

CHIMAY - Il circuito semipermanente di Chimay in Belgio ha una lunga tradizione sportiva; in questi ultimi anni, però, l'attività agonistica si era limitata, dopo un grave incidente verificatosi durante una gara automobilistica, al solo settore motociclistico. La manifestazione di maggior prestigio e notorietà è quella che si svolge a Pentecoste e cioè il « Grand Prix des Frontières »; all'ultima edizione parteciparono i più qualificati piloti mondiali: Agostini, Read, Cecotto, Sheene ed il pubblico presente fu valutato ad oltre 50.000 persone. Come ubicazione il circuito si trova in una posizione particolarmente favorevole: esso è posto in una zona molto bella di confine tra il Belgio e la Francia (da cui il nome della manifestazione prima citata), a ridosso della regione delle Ardenne. Il vecchio tracciato aveva una lunghezza di circa 10.500 metri e si sviluppava parte in aperta campagna e parte attraverso zone più o meno densamente abitate; in particolare interessava gli abitanti di Chimay, Salles, la frazione di Beauchamp ecc. con evidenti pericoli per i piloti e per il pubblico e notevole disagio per il traffico normale. Per ovviare a tale situazione su iniziativa del dinamichissimo sindaco di Chimay, Raoul Meunier, fu deciso di studiare alcune modifiche di tracciato che, oltre ad assicurare maggior sicurezza e competitività al circuito e a renderlo nuovamente agile alle gare automobilistiche, risultassero anche vantaggiose ai fini della scorrevolezza del traffico normale.

Fu così studiato, compatibilmente con la necessità di rispettare certe esigenze locali relative ai terreni da attraversare e alle loro culture, il nuovo tracciato alternativo, che è opera dell'ing. Gianfranco Agnoletto, uno dei maggiori esperti europei in questo campo.

Le caratteristiche progettuali del tracciato modificato sono: lunghezza del percorso circa 7.800 metri, larghezza della carreggiata stradale variabile da 10 a 12 metri (in funzione della velocità e nel rispetto delle norme internazionali), banchine laterali erbose di larghezza minima di 5 metri, spazi di fuga all'esterno delle curve principali, pendenza longitudinale compresa entro il 5 per cento, per brevi



tratti, raggi delle curve planimetriche, per i tratti di circuito di nuovo progetto oltre alla variante, compresi tra un minimo di 35 ad un massimo di 195 metri. Sempre lungo i tratti di nuova progettazione, è stata prevista una strada di servizio di larghezza minima di 4 metri con spiazzoli di sorpasso e accessi in pista.

Nella nuova zona box è prevista l'esecuzione, o la possibilità di installazioni, di 32 box con larghezza e profondità di 4 metri oltre alla palazzina per la direzione gara, i cronometristi, i commissari ecc. La zona retrostante comprenderà gli usuali spazi per il parco chiuso, il parco verifiche, le rimesse e i posteggi concorrenti oltre ai parcheggi per gli addetti al circuito, i giornalisti, i servizi esterni ed uno spazio per il decollo e l'atterraggio dell'elicottero.

Nei programmi a lungo termine dei signori Meunier e Anuzet, dello Automobile Club locale, vi è poi il progetto di rendere pressoché permanente il circuito costruendo, lungo il percorso di una vecchia ferrovia, un nuovo tratto col che si realizzerebbe un tracciato totalmente nuovo e della lunghezza pari a circa 5.000 metri e quindi agile, secondo la nuova normativa FIA, per gare internazionali di qualsiasi tipo.

Naturalmente non è prevedibile che tutto quanto è in progetto venga realizzato entro tempi brevi; in ogni caso, al momento attuale, è già stato eseguito ed è già agile il tratto A, B, ed in corso di appalto il tratto C, D, ed è nella speranza di monsieur Meunier e degli organizzatori locali realizzare il tratto F, A, e la zona box entro il 1976-77.

g. a.



Alfa-stop per 6 mesi ai rallies

● L'accavallarsi delle informazioni e le esigenze di modificare il piano di stampa della rivista per lo sciopero nazionale di venerdì scorso, vi farà trovare probabilmente una mancanza di collegamento generale delle notizie di rally, dovute distribuire un po' dovunque in questo numero. E questo è tanto più irritante, anche per noi, in una settimana che ne mette insieme tante e con lo stesso comune denominatore. Il cordone-ombelicale che doveva unire i «divorzi» (all'italiana), le modificazioni di programmi dall'ALPINE alla LANCIA e (come leggerete ora) all'ALFA ROMEO meritava un collegamento anche visivo più efficace. Mentre vi chiediamo scusa di questo forzato «disordine» ecco in questa pagina ULTIM'ORA le altre novità. Oltre il terzo (e certo più clamoroso) «divorzio», quello tra MUNARI e MANNUCCI, c'è un'altra notizia che a pagina 58 leggerete adombrata in altre informazioni ma che è ancora più grossa di quanto si immagini:

L'ALFA ROMEO SOSPENDE per sei mesi buoni l'attività rallystica, presa come è nel programma F. 1 e nel varo del Trofeo ALFASUD, mentre prende corpo una speranza di novità sport. Capita insomma come alla Renault che, costretta a scegliere tra il programma rallies e velocità, come sapete ha puntato sulle gr. 6 e futuro turbo F. 1, oltre che sulla F. 2 abbandonando macchine a noleggio da rally ai clienti che troveranno i soldi.

La sospensione dell'Alfa Romeo era nell'aria. A novembre Ballestrieri si preoccupava delle anticamere che gli facevano fare in Autodelta, poi c'è stata la curiosa «rinuncia» di Andruet a Piacenza, pur col debutto del prototipo 3000. Leggete a pag. 58 del caso Paganelli legato anche a questo curioso ridimensionamento. Il fatto è che, al solito, nel momento in cui si devono tirare le somme dei soldi spesi in un anno nei rallies, nel momento in cui l'Alfetta matura, si sceglie la strada della sospensione, anche se certamente dovrebbe essere momentanea in quanto l'operazione Alfetta con motore 3000 da omologare in gr. 4 dal 1. luglio continua seriamente con l'obiettivo di produrre, come prevede il regolamento, le 400 vetture in due anni per ottenere l'omologazione.

Intanto CHITI si prepara a partire per l'Argentina, dove assisterà al battesimo mondiale della Brabham Alfa F. 1 l'11 gennaio...

e solo CLAY baciò la sposa...

● La squadra Ferrari si è tuftata sabato 13 dicembre nella haute romana (e anche torin-bolognese). L'occasione è venuta dal raggiunto traguardo matrimoniale dell'ex super d.s. avv. Luca Cordero di Montezemolo che, testimone suo nonno comm. Neri e il fido Cristiano Rattazzi arrivato in volo dal Venezuela, ha dovuto arrendersi alla bellissima Sandra Monteleoni. Del clan modenese c'erano un po' tutti: Piero Lardi e signora, la «troika» Forghieri-Bussi-Rocchi, il fattuto Ghedini e naturalmente i due piloti.

In strettissimo blunero Clay Regazzoni (con moglie Mariapia), in marroncino e maglione tedesco (tra giacca e camicia) Niki Lauda. Il sorriso di Clay attirava al solito di più gli amici jet-society della coppia (molti mobili e gros-

si personaggi in tights, anche se mancavano gli Agnelli, ma c'era il dott. Gioia in rappresentanza e la contessa scrittrice Suni Agnelli-Rattazzi).

«Sono l'ammiraglio Montezemolo — ha approfittato Regazzoni un rispettabile e rigido signore. — Mi sa dire lei come farà a vincere la Ferrari l'anno prossimo senza mio nipote?». Audetto (buon per lui) non era a tiro di voce, e Clay abilmente se la cavava con un: «Ma ci sarà sempre vicino...». Tra suoni di violini e sussurri continui di Alessandro de Tomaso a un giornalista amico, la cerimonia condotta da monsignor Montezemolo è rapidamente arrivata all'epilogo. Ma Lauda, che i fotografi cercavano per il rituale bacio finale alla sposa, era già fuggito via col suo jet personale da Fiumicino, conducendo con sé Fiorio e signora Franca, anche loro destinazione premiazione CSI del pomeriggio, avvenimento che il campione del mondo e l'avvocato neo sposo avevano tentato invano di far rinviare nel-



«SVELTI RAGAZZI!... REGISTRARE I FRENI!...»

● Chissà se Luca Montezemolo, con la «pesantezza» dei primi problemi di metter su casa (matrimoniale), potrà ricordarsi della scommessa di mille dollari fatta col manager di Fittipaldi, Domingos Piedade, al Glen lo scorso ottobre. La sfida era nata su questa affermazione dell'avvocato: al 1. giro Lauda avrà già un secondo di vantaggio su Fittipaldi. Cosa che non avvenne.

Lo sponsor che viene dal... cielo

● Che molti piloti o team si affidassero da un pezzo ad agenzie di pubblicità per trovare il tanto sospirato sponsor, è un fatto ormai noto e del tutto normale ma l'annuncio apparso sul «Corriere della Sera» del 10 dicembre fa veramente pensare che siamo già arrivati all'anno 2000 della nuova era dell'automobilismo agonistico. In un riquadro nemmeno tanto piccolo una anonima ed «importante squadra automobilistica di F. 3» si dice disposta ad «esaminare proposte di abbinamento pubblicitario con seria, solida e motivata azienda industriale o commerciale» in vista della «partecipazione a tutte le gare di campionato europeo ed italiano 1976». Un nuovo modo di dare la «caccia» allo sponsor dunque ed anche se proprio su AUTOSPRINT c'erano state delle piccole avvisaglie del fenomeno, crediamo sia la prima volta che una iniziativa del genere sia portata avanti in Italia. Siamo comunque in grado di rivelare i «misteriosi» inserzionisti: si tratta di ROBERTO MARAZZI e di SERGIO ROMBOLOTTI che assieme a GIANFRANCO BRANCATELLI (che però ha anche altre proposte come la March ufficiale ed il Minardi Team pur se per motivi di studio quest'anno il pilota non vorrebbe spostarsi da Roma) dovrebbero costituire un team di F. 3 col March modello '76 assistite dal tecnico Pavaneilo, futuro agente March.

Importante squadra automobilistica di formula "3"
 dipendente ed assistita ufficialmente dalla emanazione italiana della casa costruttrice inglese

è libera di esaminare proposte di abbinamento pubblicitario
 con seria, solida e motivata azienda industriale o commerciale.

Programma: tre vetture modello 1976 - tre piloti italiani con interessantissimo curriculum - perfetta e seria organizzazione - partecipazione a tutte le gare di campionato europeo ed italiano 1976 - inizio allenamenti e prove: dicembre 1975. Obiettivi: conquista dei sopracitati titoli C.S.I. e C.S.A.I.

Scrivere a:
 WIZ MP - Via Fatebenefratelli, 19 - 20121 Milano

le scorse settimane (data l'inusitata coincidenza).

Rimediata comunque con Clay, prodottosi per i parappazzi romani in ripetuti schioccanti baci alle gote di Sandra neo Montezemolo, mentre Luca osservava tranquillo, anche se magari faceva un pensiero a Monzon (ma solo perché dopo poche ore, nella prima uscita maritale, due biglietti lo attendevano proprio a Parigi, per assistere al match europeo, suo personale regalo nuziale al quale non aveva voluto rinunciare).

Il veto del «Piccolo»

● «Piccolo» ECCLESTONE aveva stabilito un preciso «embargo» sulle notizie riguardanti le prove della Brabham-Alfa al Castellet. Mentre faceva il «piano» con tutti delle difficoltà tecniche manifestatesi, proibiva a Pace di parlare del tempo di l'11'22 realizzato sul tracciato più piccolo dell'autodro-

mo francese. Preferiva si sapesse che la nuova rossa F. 1 non era scesa sotto l'1'12". Non si sa se questo per spillare più soldi alla Martini (alla quale ha chiesto un conguaglio dei premi di piazzamento e di posizione che «calcolava di perdere») o se per tenere tranquilli gli avversari.

● Daniele AUDETTO è ancora diviso dalle necessità di passare bene le consegne in Lancia e quella di preparare a Maranello la trasferta argentina. Per il momento continuerà a dargli una mano il «segretario di squadra» Ghedini, che però dovrebbe ricoprirsi in seguito più da vicino di Fiorano.

● L'accordo Ecclestone-Alfa Romeo ha la sua prima data di scadenza, per l'opzione-rinnovo a luglio: è una data da tener presente.

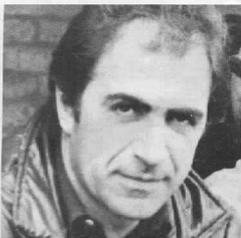
Il Paese del dolce «si»

● Tempi duri per i dirigenti sene-ri e coraggiosi. Dopo la famosa vicenda di LURAGHI all'Alfa Ro-

meo, adesso anche il direttore generale Lancia ing. PIERO GOBBATO paga lo scotto della sua coerenza e della sua capacità di non dire di sì per servilismo. (Gli capitò già qualche anno fa: a Maranello). E' stato macinato nell'ingranaggio della...arroganza del potere. Pare che il Presidente della FIAT avv. Agnelli non l'abbia preso molto bene, ma certo che adesso sarà ufficiale leggere il comunicato ufficiale che dovrà annunciare questa novità del vertice Lancia. Le vie delle motivazioni non sono infinite...

● LA BUONA STAMPA - Osservatori «acuti» alla nostra premiazione hanno visto «Fittipaldi scocciato (sic) di essere l'unico baci presente...» e si son guardati bene dallo sfruttare una notizia che AUTOSPRINT ha regalato in anticipo a tutti: l'annuncio di Casoni di aver la quasi certezza di far correre nella F. 1 Merzario sin dalla Argentina. Quando si dice il fair play...

Con questi
4 piloti
l'escalation
VELOCITÀ



FACETTI



BRAMBILLA



ZORZI



HALDI

LANCIA (Marlboro) turbo silhouette!

LOSANNA - Molto fermento alla Philip Morris, che sta perfezionando i programmi di attività sportiva automobilistica 1976. Insieme con la conferma dei rapporti con la McLaren, ora però non più in coabitazione paritetica con la Texaco, la Marlboro si appresta ad entrare di forza anche nelle gare del nuovo campionato mondiale gruppo 5 (Silhouettes), attraverso un accordo con la Lancia, siglato in questi giorni.

L'accordo prevede un minimo di quattro gare da far disputare da due macchine Lancia Stratos alimentate a turbocompressore; le gare previste sono le due italiane (Mugello e Monza), quella di Digione e quella svedese di Anderstorp. Altre gare potranno eventualmente aggiungersi a questo programma di base.

A pilotare le macchine Lancia sono stati indicati sicura-

mente CARLO FACETTI, VITTORIO BRAMBILLA (compatibilmente coi suoi impegni della F. 1), RENZO ZORZI e secondo recenti notizie anche lo svizzero CLAUDE HALDI.

Le Lancia « silhouette » avranno il motore Dino Ferrari da 2400 cc che col coefficiente di sovralimentazione diventa un 3400 cc, per cui potranno avere il peso minimo di 915 chili. La potenza presumibile del motore Lancia dovrebbe essere di oltre 450 cavalli, il che dovrebbe compensare la minor potenza, sui percorsi meno veloci.

E' pensabile che l'annuncio ufficiale dell'accordo sia dato durante il pranzo che la Lancia ha organizzato per mercoledì 17 a Torino e durante il quale saranno premiati i suoi piloti e collaboratori, secondo la tradizione.

f. l.



GREGG
alla BMW

WEISSACH - Ospite principale della premiazione della Porsche ai piloti privati, l'americano Peter Gregg ha portato in Germania anche la Porsche con la quale ha vinto il campionato IMSA, che è stato molto combattuto e che ha visto impegnate anche la BMW e la General Motors.

Gregg ha fatto provare la sua macchina, a chi l'ha voluto, accompagnandolo per un giro sul percorso di prova della Porsche, ed è stata probabilmente l'ultima volta che Gregg ha guidato una Porsche da corsa.

Infatti Gregg è stato sollecitato da più parti, per la stagione 1976, ed ha finito con l'accettare le proposte che gli sono state fatte dalla BMW, per la quale correrà nel campionato IMSA 1976. Nel suo programma sono sette gare, più tre prove del campionato mondiale, che sono quelle che si disputano in America (Daytona, Mosport e Watkins Glen).

Quello che è importante è che Gregg non sarà soltanto un pilota, per la BMW, ma il coordinatore delle attività che la marca di Monaco svolgerà negli Stati Uniti. In sostanza Gregg diventa il capo della squadra corse americana BMW, che avrà base nella officina di Jacksonville (Florida) di proprietà di Gregg. Avrà a disposizione una macchina ufficiale, che sarà affidata a Brian Redman, e curerà due macchine private preparate dalla Casa e che avranno sponsors americani (una sarà probabilmente coi colori della Coca Cola). Gregg ha molta fiducia nelle possibilità delle BMW per le gare IMSA e dice che ha molte speranze di... battere la Porsche.

● JEAN RAGNOTTI sta pensando di partecipare alle 24 ore di Le Mans, al volante di una spettacolare Transam: ricordiamo che si tratta di una macchina dallo stile americano gruppo 2" dotata di un motore 7 litri in alluminio. Un'altra attrazione di cui si parla per la prova di durata di Mans: Jackie Ickx e Jochen Mass con una Porsche Turbo 917.

● BERNARD BEGUIN è in trattativa con l'Autodelta per disporre, con un budget relativamente ragionevole, di una Alfetta GT gruppo 2 per il 1976: dovrebbe partecipare alle prove valide per il campionato di Francia.

● Certe voci pessimiste corrono al contrario sul conto di GUY FREQUELIN, il quale, non trovando niente di veramente concreto, avrebbe in mente di abbandonare le competizioni.

● Sarà vero che la CSAI aveva proposto a Parigi una norma per le corse F.1 che suonava «... è vietato cambiare in un G.P. più di due gomme in corsa... »?

MUNARI con MAIGA Mannucci d.s. al 50%

Se ne era parlato a lungo circa un anno fa, ma il divorzio, o anzi meglio, la separazione consensuale, tra Sandro Munari « il drago » e Mario Mannucci « il maestro », è cosa fatta solo adesso.

Già a partire da questa settimana Munari prova il Montecarlo con Silvio Maiga, longilineo sanremese con un passato agonistico già molto intenso nonostante la sua pur giovane età. Maiga ha cominciato con Dall'Àva, poi ha corso un paio di anni con Ballestrieri vincendo anche il titolo italiano, e nel '75 si è affiancato in un paio di occasioni a Simo Lampinen. La notizia della rottura del duo Munari-Mannucci è l'ultimo in ordine di tempo di una serie di divorzi anche clamorosi di cui potete leggere in altra parte del giornale.

Assieme i due hanno vinto tutta una serie di gare prestigiose tra cui in particolare due Rally di Montecarlo ed un Tour de France. Il loro affiancamento era proverbiale, la bravura impareggiabile. Assieme sono stati campioni europei nel '73 e tre volte campioni del mondo con la Lancia. Eppure già da un anno il loro mito aveva subito violente scosse. Dopo il Monte del '75 tutti davano già per scontato il ritiro dalle corse

di Mario Mannucci, ritiro poi rientrato e già un anno fa si parlò allora di Silvio Maiga come del certo sostituto al fianco di Munari. La simpatia e la stima riposta dal Drago su Maiga è arcinota, non a caso Munari non aveva mai visto di buon occhio la possibilità che Maiga finisse col fare da direttore sportivo aggiunto a Cesare Fiorio perché questo avrebbe significato che non avrebbe più potuto fare da copilota in generale e a lui in particolare.

Adesso Mannucci passa ad altri compiti in seno alla Lancia. Stando alle prime indiscrezioni dovrebbe affiancarsi a Nick Bianchi in un organigramma interno che prevederebbe Cesare Fiorio come « sommo capo » e molto più vicino che in passato alle competizioni. Sotto di lui è Bianchi e Mannucci dovrebbero in pratica sostituire quella parte del lavoro di Audetto che ovviamente non si può accollare Fiorio e cioè Bianchi occuparsi di tutto quello che saranno i regolamenti, la parte tecnica al reparto corse, le iscrizioni, le prenotazioni alberghiere, le organizzazioni dei viaggi ed i rapporti con gli organizzatori specialmente in quei casi in cui la conoscenza delle lingue straniere si

possa rivelare determinante. Mannucci invece si occuperà dell'organizzazione logistica e delle assistenze, della direzione sportiva in loco in particolare nei giorni ante gara oltre che durante la gara stessa sia che sia presente Fiorio che soprattutto in caso di sua assenza.

Questa soluzione è molto positiva e soprattutto permetterà di non perdere un elemento del valore e dell'esperienza di Mario Mannucci.

La prima uscita dello staff Lancia nella nuova versione sarà il prossimo Montecarlo dove ancora una volta alle tre Stratos ufficiali di Munari, Waldegaard e Pinto si affiancherà la macchina « privata » di Darniche che ha recentemente completato uno dei tris più incredibili per una macchina non ufficiale; la vittoria nel giro di tre mesi di tre corse come il Tour de France, il Tour de Corse ed il Rally du Var.

Per la Beta Montecarlo infine tutto è già sotto torchio al reparto corse e se ne prevede il debutto al primo rally italiano non valido per alcuna qualifica FIA.

Venerdì 19 gennaio
a Roma (via Marsala)

La farsa del C.N. CSAI

Dalle riunioni regionali fioccano però le critiche

S.O.S. autodromi per i contributi-gara

TORINO - Minicongresso regionale anche a Torino, in anteprima del maxi consiglio sportivo nazionale di questa settimana a Roma, promotore il delegato regionale **Alberto Librizzi**. Al suo intenso lavoro organizzativo nonostante i ritardi C.S.A.I. purtroppo non è corrisposta una adeguata partecipazione di piloti considerando che i tesserati Piemonte e Valle d'Aosta sono 1.000 circa. Dando per scontata una difficoltà oggettiva di informazione, occorre che la base si svegli e partecipi, smettendo di demandare fatalisticamente le decisioni a chi da sempre ha gestito il potere sportivo in forma verticistica.

Auditorio non vasto dunque al Cinema Crisallo, ma istanze qualificate: **Germano Nadalutti** della «Olmas» ha sollevato il problema K 250 da cui si è avviata una discussione sulle formule propedeutiche attuali: F. 850, F. Monza. Le modifiche per una loro incostituzionalità in confronto con la nascita di altre formule tipo Formula Magione, ecc. **Lavazza** ha difeso il Gruppo 2 un po' dimenticato a suo dire nei confronti del proliferare di Formule-Casa tipo Alfa Sud, Renault ecc. nel timore che la C.S.A.I. sia prevaricata e costretta troppo a cedere al ricatto economico delle grandi Case. Non si può negare d'altronde, e lo conferma il parere di **Rocca**, un forte pilota di Gruppo 1, che sino a ieri chi vinceva in Gruppo 1 era sconosciuto mentre vincere oggi la Coppa R 5 è un validissimo gadget pubblicitario.

Il problema resta sempre quello di allineare il maggior numero di piloti al «via» il più possibile nelle stesse condizioni e al minimo dei costi col massimo contenuto spettacolare. Tra l'altro non bisogna dimenticare che grazie a Renault, Alfa e Ford, Casale riuscirà, ad esempio, nel '76, a salvare in parte le spese e organizzare anche gare di Gruppo 2 e 4 oltre a quelle di Formula 3 che da sole certo non avreb-

ROMA - Dopo essere stato previsto (il 1. dicembre) e rinviato, si terrà finalmente a Roma venerdì 19 dicembre il terzo Consiglio Nazionale della CSAI, il primo nel quale in pratica i vari delegati avranno qualche cosa da fare, dopo i primi due che furono di insediamento e consultivi.

Il giorno prima, giovedì, si terrà l'ultima delle molte riunioni 1975 del Comitato Esecutivo, nella quale si presume verranno definitivamente affrontati (e risolti) gli ultimi argomenti rimasti in sospeso relativamente ai problemi tecnico-regolamentari della stagione entrante.

Al Consiglio Nazionale non resterà che approvare le decisioni via via prese dall'esecutivo per il tramite delle varie sottocommissioni. Non si può che rammaricarsi del fatto che questa assemblea plenaria, la prima importante dalla nascita della CSAI «democratica», abbia un ruolo puramente formale. Auguriamoci solo che qualcuno dei componenti si ricordi, anche se in extremis, di essere lì a «rappresentare» chi li ha eletti.

bero ammortizzato gli impianti. Questo drastico «UKASE» è stato esposto dal dr. **Donna**, responsabile dell'Autodromo di Casale, che ha fatto chiaramente capire che con le sole 200.000 lire a gara della C.S.A.I. si può fare ben poco (anche se saranno 250.000). Da ultimo va sottolineato che le grandi Case sono disposte a spendere molto in pubblicità ottenendo un ecumenico effetto positivo per l'automobilismo nel suo complesso.

Questo ragionamento è tanto più valido in quanto confermato dal successo dei rallies negli ultimi tempi. Sempre per ragioni economiche, ha sottolineato il signor **Moreno** dell'ACI Cuneo, non si è più potuta fare la bellissima gara in salita Garesio-San Bernardo che è una delle ultime rimaste ad avere in regola tutti i requisiti tecnici richiesti dalle varie Com-

missioni. Sarebbe quindi interessante per questo caso specifico e per molti altri creare un coordinamento regionale che possa ridurre al massimo le spese, ottimizzando la gestione condotta in una prospettiva unitaria in modo da distribuire le risorse razionalmente aiutando gli organizzatori.

E' intervenuto poi anche **Virgilio Cenero** che con catoniana veemenza ha chiesto che finalmente sia disciplinato l'ambiente dei preparatori con l'istituzione di uno speciale «Albo» per affrontare alla radice il problema delle truffe nelle preparazioni che spesso condanna piloti non colpevoli a subire grossi dispiaceri.

Toccato anche l'argomento come nei rallies con favore per la soluzione del doppio pneumatico. Il geometra **Cosentino** ha confermato poi che presto si potrà iniziare il mini autodromo di Lombardero per cui si è già ottenuta la licenza edilizia; mentre il dr. **Donna** ha assicurato che entro febbraio al massimo si dovrebbe dirimere la contesa con Pontestura e quindi iniziare i lavori per il maxi autodromo di Casale (4,2 Km. contro i 2,54 attuali) che dovrebbe ridurre il disturbo grazie alla nuova orientazione dei rami del percorso. (Saranno poi stabilite ore legali per le prove e le gare).

Il dr. **Donna** ha anche ricordato che la raccolta di firme pro-autodromo ha già toccato quota 10.000. Si è parlato anche di kart; era presente infatti il comm. **Truffo**. Il signor **Cavallero** ha ricordato che la vera formula propedeutica è proprio il kart.

Per finire un bellissimo film con una raccolta storica di gare e piloti entusiasmanti, offerto dal dr. Valenzano.

giarre

● La scorsa settimana il preparatore **TERROSI** si è recato a Dieppe per cercare di ottenere una Alpine-Renault 2 litri da gestire assieme ad un pilota italiano disposto ad appoggiare l'iniziativa. Il viaggio del toscano in terra di Francia nascondeva però anche lo scopo di convincere il pilota Therier a guidare una Alpine 1800 preparata a Sarteau in occasione della Ronde di Vicenza (che però ha il problema di essere una gara chiusa agli stranieri) del 21 dicembre. Terrosi infatti nel '76 vorrebbe tornare nei rallies ed una eventuale buona prestazione di Therier faciliterebbe certo le cose.

● Due varianti della monoposto di Wheatcroft sono state impostate per il 1976, una versione F. Atlantico e una versione F. 2; sebbene Wheatcroft non abbia ancora deciso in quale categoria competerà, sembra che continuerà con la costruzione di entrambi i tipi. Il pilota principale sarà Henton, ed è possibile che farà correre una macchina per un secondo pilota.



La FERRARI piange il suo jolly dei box

Una poesia per «PGNATA»

SASSUOLO - Aveva appena ricevuto una lettera di Enzo Ferrari e la medaglia che AUTO-SPRINT aveva dato ai meccanici Ferrarri per il titolo mondiale di fresca conquista. **Dino Pignatti** era molto contento, ma nella notte non ha resistito ad un ulteriore attacco del male e ci ha lasciato. Aveva 51 anni.

«Pgnata» come tutti lo chiamavano era il meccanico della Ferrarri che, oltre a funzioni da jolly, guidava il rosso camion che portava le macchine in giro per il mondo. Aveva un fiuto speciale nel trovare i posti più incredibili dove le macchine si dovevano trovare, non parlava le lingue, ma arrivava sempre prima di tutti. La sua ultima uscita è stata per il trionfo di Monza, poi il male lo ha aggredito ancora e la pur forte fibra di Dino non ha resistito.

Quattro meccanici, in rappresentanza di tutti, hanno portato il collega all'ultima dimora. Prima di lasciarlo hanno letto questa poesia che uno di loro aveva scritto: **Dino, vogliamo ricordarti così; portarti nel nostro cuore./ Scorre il cancello della fabbrica, dolce, il tuo camion/ è pronto/ l'ultimo segnale, l'ultimo avviso, l'ultima raccomandazione./ Una mano sul volante, l'altra levata in aria è il saluto definitivo./ Sei già lontano, strade infinite ti si aprono facile sempre più rapide/ nostra bandiera galoppa impetuosa e alta./ Cavallino di passione il giro più veloce è scolpito nelle tue braccia./ Dino, tabella dei tempi hai chiamato per l'ultima fermata ai box./ La corsa è terminata, carichiamo, abbiamo fatto tutto./ è tutto in ordine./ sereni come una volta ti diciamo come sempre arriva presto, a casa aspettano le macchine, aspettano i motori./ Ciao Dino, arriverederci.**

Alla moglie Gilda, ai figli Roberto e Maria Grazia, alla madre Adalgisa ai fratelli Camillo, Berta, Gina e Marisa, le più sentite condoglianze di Autosprint.

La «grana» per BARONIO c'è

ROMA - Buone notizie per «Baronio» che a fine novembre possedeva una monoposto Martini di F. Renault ma non aveva trovato appoggi per la stagione '76. Attualmente invece le trattative con alcuni sponsor (Ansa e Scaini) sono a buon punto ed inoltre la concessionaria romana della Renault dell'appassionato Fiori che ha fatto correre il pilota nella Coppa R5, aiuterà ancora «Baronio» colmando la differenza tra la cifra offerta dallo sponsor e quella necessaria per la stagione europea in monoposto. Nella scorsa settimana il pilota-Renault è stato intervistato a Vallelunga dalla televisione assieme a Maurizio Flammini e per completare lo «show» entrambi i piloti sono poi scesi in pista con le rispettive macchine: la Renault 5 e la March F. 2. Un accostamento un po' azzardato insomma ma lo scopo era mostrare al grosso pubblico il primo e, se non l'ultimo, uno dei massimi livelli raggiungibili nell'automobilismo.

Rinnovato anche il CD
della «**PORDENONE**»

Solo simbolo la lumaca della PEG

FONTANAFREDDA - La Peg Pordenone Corse ha aperto gli ormai tradizionali incontri di fine stagione delle scuderie trivenete con una simpatica e festosa serata svoltasi, ormai tradizionalmente al ristorante al Parco di Fontanafredda. Sarà semplice ma significativa in quanto ha consentito ai dirigenti e responsabili della forte scuderia di manifestare il loro plauso e riconoscimento ai piloti che hanno tenuto alto il vessillo della Peg Pordenone. Alla serata erano presenti tra gli altri il presidente Roberto Fioravanti con il vicepresidente ingegner Oscar Sfrédio che hanno fatto gli onori di casa, il presidente dell'Automobile Club di Pordenone architetto Giorgio Grolato con il direttore dottor Vito Ruggeri, il presidente della commissione sportiva rag. Giancarlo Lisino, il commissario sportivo della CSAI Mario De Carli e il pittore-scultore CSAI Momi.

Il presidente della Peg, Roberto Fioravanti ha svolto la relazione morale e sportiva sottolineando i risultati conseguiti dai piloti pordenonesi nell'arco dell'intera annata ed affermando che la Peg Pordenone Corse figura tra le migliori società nazionali per risultati ed attività. Nel 1975 i piloti della scuderia che ha per simbolo la lumaca hanno ottenuto complessivamente 20 primi posti, 16 secondi posti e una sessantina di terzi posti, un titolo italiano nel gruppo 2 classe 3000 con Emanuele Daniele, tre titoli triveneti con Mario Russo nel gruppo 2 classe 2000, Brunone nel gruppo 4 classe 1300, ed ancora Emanuele Daniele nel gruppo 2 classe 3000 ed ancora un campionato nazionale della montagna con Brunone.

Nell'occasione si sono svolte anche le elezioni per il nuovo consiglio direttivo della scuderia il cui esito è stato il seguente: sono risultati eletti: Bruno Filippi, Giancarlo Lisino, Federico Carmona, Roberto Fioravanti, Attilio Bolzon, Carlo Corazza, Oscar Sfrédio, Bruno Polanzani e Silvano Pittini. I nuovi eletti si riuniranno quanto prima per la nomina del presidente e la distribuzione delle altre cariche sociali.

a. t.



Echi fotografici da Siracusa: Domenico Scola, campione sociale della scuderia S. Paul viene qui premiato da Emerson Fittipaldi

Anche in Lombardia
rapporto pre C.N.
della CSAI a Roma

MILANO - Riunione assembleare dei licenziati CSAI della Lombardia I, martedì 16 dicembre alle ore 21 nella sede dell'Automobile Club di Milano, in corso Venezia 43. Il delegato Galmanini terrà una relazione sul provvedimento preso dalla CSAI durante l'anno, e discuterà con gli intervenuti un ordine del giorno relativo ai lavori del Consiglio Generale della CSAI che si terrà, come è noto, due giorni dopo a Roma.

Foto di gruppo per i piloti della 5 Ponti da sinistra Dario Bellati, Giuliano Mori, Antonio Piga, Massimo Telloli, il campione sociale Serzio Bonzi, il presidente Lido Andreella, lo sponsor Gaetano Bianchi, Emilio Neri e Rino Riotti, tutti premiati



Papà SALVATI padrino anche della «5 PONTI»

BUSTO ARSIZIO - Premiati presso il ristorante La Selva di Vergiate i piloti della «Squadra Corse 5 PONTI» durante la consueta manifestazione di chiusura dell'annata agonistica '75. Il presidente Lino Andreella, dopo aver elogiato le migliori prestazioni dei giovani componenti la compagine bustocca, la maggior parte interessati all'autocross, ha cominciato a premiare i soci più meritevoli e i meccanici più giovani. Il Trofeo Oreca è andato al campione sociale Sergio Bonzi, mentre altri riconoscimenti sono stati consegnati a Rino Riotti, Antonio Piga, Giuliano Mori, Massimo Telloli, Dario Bellati ed Emilio Neri. La manifestazione si è conclusa con un lunghissimo applauso tributato all'ospite d'onore, papà Salvati che è un po' il padrino del giovane sodalizio e allo sponsor Gaetano Bianchi della Oreca Utensili che ormai da tre stagioni sponsorizza il gruppo piloti della Squadra Corse 5 Ponti.

Assemblea in febbraio dei piloti trentini

BOLZANO - Con il prossimo anno Hansjoerg Brunner, da vari anni presidente della scuderia «Altoatesina», abbandonerà la carica al vertice del team meranese, per dedicarsi esclusivamente, come delegato CSAI del Trentino Alto Adige, alla soluzione dei problemi che riguardano tutti i piloti della regione. «Non rimanendo legato ad alcuna scuderia — ci ha detto Brunner — potrò svolgere la mia attività in modo imparziale dedicando maggior tempo alle questioni che assillano l'ambiente automobilistico competitivo: ci sarà da portare avanti il difficilissimo discorso di un circuito in provincia provincia di Bolzano e la realizzazione di un'unica scuderia in Alto Adige dove attualmente esistono ben quattro team: "Altoatesina" e "Racing Team" di Merano, "Mendola" di Caldaro e "Dolomiti" di Bolzano». Brunner ha promesso poi il suo interessamento per far diventare la corsa della Mendola «europea».

L'attuale presidente della scuderia «Altoatesina» ci ha riferito che nel mese di febbraio avrà luogo una assemblea di tutti i piloti della regione il cui numero sfiora le 350 unità (250 risiedono in provincia di Bolzano e 100 in provincia di Trento); rispetto agli ultimi due anni si è registrato un aumento dei conduttori della regione di quasi il cento

per cento. In questa assemblea saranno dibattuti i vari problemi che assillano la categoria.

Brunner ha anche accennato ad una nuova iniziativa per sensibilizzare la popolazione dell'Alto Adige sui temi dell'automobilismo, non necessariamente sportivo. Forse ancora a partire dalla prossima primavera, in aprile o in maggio, potrà essere organizzata una rassegna motofistica organizzata da tutte le scuderie della regione, con l'esposizione di macchine da corsa di Formula 1, Formula Italia e di tutti i gruppi. Si tratterà di una piccola fiera dell'auto dove saranno esposti anche accessori vari. La rassegna potrà venire organizzata annualmente e, con tutta probabilità, abbinata, con l'andar del tempo, alla Fiera campionaria internazionale di Bolzano.

Hansjoerg Brunner infine, ha voluto fare una precisazione in merito alla scuderia «Merano Corse», un team fantasma che ogni tanto ricompare per poi sparire nuovamente. «La Merano Corse — ha detto il delegato CSAI — esiste solo sulla carta. Quest'anno è stata soppiantata dall'«Altoatesina» ma abbiamo deciso di non farla morire per tutelarla il nome. Aviamo infatti paura — ha concluso Brunner — che qualche gruppo di sportivi si servisse del glorioso nome di «Merano Corse»».

IL
GIORNALE
DELLE
SCUDERIE

Vicende dell'AC Bolzano

Autogestita la commissione per le gare

BOLZANO - L'architetto Antonello Marastoni è il nuovo presidente dell'Automobile Club Bolzano, successore diretto quindi di Romano Artoli che non ha più accettato la candidatura. L'elezione è avvenuta l'altra sera nel corso della prima riunione del direttivo scaturito dalle recenti elezioni, al centro, come si ricorderà, di una vivace polemica che almeno per ora sembra comunque placata. Vice presidenti sono risultati il gr. uff. Luigi Spagnolli e il dott. Karl Klewein.

La prima riunione del direttivo non è stata avara di sorprese: due degli eletti, l'avv. Adriana Pasquali e il signor Ecceol sono risultati ineleggibili, per cui si è resa necessaria la loro sostituzione con i primi due non eletti, vale a dire il dott. Gianni Piero Mori e il signor Orsiano Innocenti, quest'ultimo rappresentante delle sinistre. L'entrata dei due non ha alcun che a che fare con la politica, bensì un ferreo regolamento ha portato all'esclusione dei due membri. Esso prevede infatti che elettori attivi e passivi devono essere in regola con l'iscrizione il giorno in cui viene firmato il verbale di convocazione alle urne. Poiché il censimento viene fatto da un cervello elettronico a Roma, il responso tarda di qualche giorno, quando ormai la macchina elettorale è già in moto. Il riscontro fatto ad elezioni praticamente avvenute ha permesso di accare che con l'iscrizione per un banale ritardo di pochi giorni nel rinnovo della iscrizione, non erano formalmente in regola al momento della firma del verbale.

Il consiglio ha anche eletto i revisori dei conti nelle persone del dott. Gianni Alberti, dott. Luigi de Concini e dott. Rudolf Rombl. Gli altri membri del direttivo sono Romano Artoli, Emil Biasi, avv. Nino Boscarolli, ing. Ennio Ortolani, Ernesto Prinoth e ing. Norbert Wackernell.

Il neo presidente dell'AC architetto Marastoni nel comunicare l'esito della votazione ha espresso anche il suo punto di vista sulla polemica sollevata dagli «sportivi» cioè le tre scuderie («Altoatesina» e «Racing Team» di Merano e «Mendola» di Caldaro) che volevano loro rappresentanti nel direttivo. La categoria avrà, come sempre, la propria commissione gare «autogestita» con rappresentanza proporzionale al numero di piloti ufficiali. Data infatti l'estrema frammentarietà dell'automobilismo sportivo in Alto Adige (sono quattro le scuderie) sarebbe stato estremamente difficile concedere un'equa rappresentanza a ciascun team in seno al direttivo, se non a scapito di altre giuste istanze che investono la gran massa degli iscritti.

Rinnovato il C.D. a Bressanone dell'Automotoclub

BRESSANONE - Alla presenza di 54 soci, si è svolta l'altra sera a Bressanone l'assemblea generale del Moto Auto Club cittadino, durante la quale è stato rinnovato il consiglio direttivo. Come avviene già da molti anni, tanto che se ne è perso quasi il conto, a capo del sodalizio è stato riconfermato Carlo Schiffrerger, una figura che ormai è diventata sinonimo di Moto Auto Club Bressanone. Gli altri membri del consiglio direttivo sono: Ruggero Scarpigante, Egon Urthaler, Richard Runy, Giorgio Gardener, Osvald Balzarek e Rolando Casati. Revisori dei conti sono: Rolando Faggiarato e Giovanni Luhn. Nel corso dell'assemblea è stato ricordato il brillante primo posto ottenuto dal socio Erich Angerer nel campionato italiano FISA, nella classe 1300, gruppo 1. La serata si è conclusa con la proiezione di alcune pellicole riguardanti la corsa in salita Bressanone-Sant'Andrea, organizzata appunto dal MAC Bressanone.

b. t.

E' il momento magico per questa specialità: nel '76 boom in ITALIA

AUTOCROSS 100 corse!

ROMA - Alla discussione del calendario di autocross, definito a Roma due settimane fa, pareva di essere al palazzo della Borsa. Con un rigore ed una inflessibilità mai vista nemmeno in campo velistico, gli organizzatori si contenevano le date cercando di evitare la minima percentuale di errore ed il coordinatore dei lavori, nonché presidente della SC «Varie», professor Quaroni ha dovuto fare dei veri salti mortali per accontentare un po' tutti. D'altronde le cifre parlano da sole: nel prossimo anno sono previste ben 96 gare su 23 piste diverse e probabilmente altre se ne aggiungeranno al sud dove la specialità sta facendo sempre più proseliti.

Senza dubbio si tratta di un fatto sportivo in primo luogo ma non si possono nemmeno nascondere le ragioni commerciali che spingono alcuni organizzatori ad «imbastire» gare su piste un po' improvvisate ma che vedono sempre tale affluenza di spettatori da fare invidia a moltissime gare di velocità. Ormai la concorrenza è tale che a Roma qualcuno ha chiesto perfino che venga resa operante una vecchia regola del motocross, secondo la quale viene impedita la costruzione di nuove piste se non a debita distanza da quelle esistenti. Naturalmente la CSAI si è opposta ma ugualmente si è dovuto varare una norma che impedisce la concomitanza di gare entro il raggio di 300 chilometri.

D'altronde il «boom» dell'autocross che per alcuni anni si è sviluppato nella quasi completa anarchia, sta facendo perdere un po' il sonno alla CSAI che soltanto da quest'anno è riuscita a regolarizzare la specialità. Per questa ragione entro il 15 marzo dovranno essere riomologati tutti i percorsi italiani mentre dal canto suo la SC «Varie» ha già varato un certo numero di modifiche ai regolamenti sportivi e tecnici ed altre arriveranno probabilmente fra poco.

In primo luogo il problema delle gare riservate, che in un primo momento non si capiva a chi dovessero essere «riservate». Era stato deciso di ammettere alle gare riservate tutti i piloti delle province limitrofe, ma alcuni precedenti poco piacevoli accaduti nel corso della passata stagione hanno convinto Quaroni (e pro-

prio man mano che la discussione del calendario andava avanti) a variare il regolamento e ad ammettere soltanto i piloti della provincia dove è situata la pista.

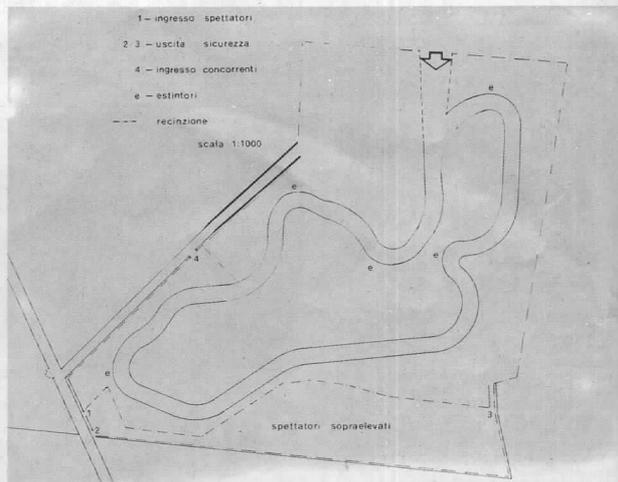
«Mi preoccupano tutte queste gare riservate» — sbottava ad un certo punto Quaroni — «Chiederò all'Esecutivo di ammettere solo i licenziati della provincia: ricordo troppo bene certe faccende venete. Con la limitazione invece non si scoteneranno più e non lo dico solo in senso metaforico».

Le «faccende venete» sarebbero alcune gare disputate a Spresiano quest'anno che si sono trasformate in vere faide campanilistiche tra i piloti mentre è chiaro che certe situazioni si verificano più difficilmente restringendo il numero dei partecipanti mentre nel caso di una gara nazionale i possibili «disturbatori» sarebbero frastornati dai piloti di tutte le altre regioni.

Tornando alla cronaca della discussione, c'è infine da aggiungere un intervento un po' pepato del signor Rapetti della pista di Gropello che ha chiesto a Quaroni che cosa avrebbe fatto la FAI (una federazione autonoma piuttosto «attiva» nei primi anni dell'autocross) nel '76 e se alcuni organizzatori avrebbero potuto ancora ammettere oltre trenta macchine in pista per volta. La frecciata alla pista di Lonato ed al suo proprietario Saitta era dunque evidente ma lo stesso organizzatore bresciano si affrettava a spiegare che la FAI in futuro non sarebbe stata altro se non una associazione di categoria sotto l'egida della CSAI, alle cui norme tutti si sarebbero adeguati. Ufficialmente dunque c'è una certa armonia, ma i commenti a fine riunione non erano esattamente così idilliaci e non è certo esclusa qualche «levata di scudi» nel corso delle gare future.

Quaroni comunque terminava sottolineando che nel '76 il regolamento sarebbe stato fatto rispettare dall'A alla Z e non sarebbero state più ammesse certe licenze sul genere delle iscrizioni accettate un quarto d'ora prima della gara od i premi sottobanco e non elencati nei regolamenti di gara per evitare nientemeno (cosa che per i piloti è una vera zappa sui piedi) il contributo al FAC.

Daniele Buzzonetti



Pista a ROMA dal tufo per il Colosseo

SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - Da una millenaria cava di tufo che al tempo dei romani (quelli originali) pare abbia fornito anche il materiale per la costruzione del Colosseo, è sorta la prima pista regolamentare per autocross del centro-sud. E' situata in via di Tor Cervara, ad un tiro di schioppo dalla Tiburtina e dal Raccordo Anulare ed il merito dell'iniziativa va al signor Giovanni Gianni, un appassionato sportivo che assieme ad un giovane nipote ha tenuto a battesimo le prime gare non regolamentate che si sono svolte nella capitale dove la passione non manca anche se fino ad ora (visto che la famosa pista annessa a Vallelunga è sempre rimasta un progetto) i piloti erano costretti a sfogarsi in forma semiclandestina su prati occasionali.

Costituita la società CISA, è stato chiamato Angelo Pelatelli (noto ex-pilota di velocità e da anni esponente di primo piano delle corse su piste sterrate, che ha seguito anche per conto della Ford) che ha dato il suo contributo per superare ostacoli tecnici e pratici e soprattutto ha disegnato in funzione del terreno il tracciato di 900

metri che durante l'inverno verrà portato a 1.200 per poter ospitare competizioni internazionali.

Il paesaggio è quello tipico della campagna romana con cave di tufo abbandonate, pecore pascolanti ed un continuo avvallamento di prati con radi alberi di olivo. La pista è appunto in un ampio vallone mentre il pubblico può seguire le corse in condizioni di tutta sicurezza in posizione sopraelevata. Nelle curve la massicciata della pista è stata irrobustita con materiale di scasso a mezzo metro di profondità ma in generale il terreno tufaceo oltre che garantire un ottimo drenaggio per le piogge, servirà ad assicurare una buona levigatezza alla pista. Dovrebbe essere dunque un tracciato veloce e per questo Pelatelli ha evitato di disegnare rettilinei più lunghi di 80 metri.

Le partenze (al massimo 8 vetture per volta) verranno date da una piazzola in cemento, alla quale fa seguito dopo una quarantina di metri una lunga «S» abbastanza veloce che inizia in piano e termina con una salita abbastanza dura. Proprio alla sommità della salita c'è una curva secca a sinistra che dà il via ad un discesone «mozzafiato» con una doppia serie di salti.

La denominazione ufficiale sarà «pista-autocross del Cervaro» e l'inaugurazione è prevista per il 23 novembre con l'ultima prova di campionato italiano per vetture e laborate, cross ed omologate. Il debutto poteva anzi essere anticipato all'estate scorsa ma il solito pezzo di acquedotto romano ha bloccato i lavori fino all'intervento della sovrintendenza.

La CSAI ostacola il programma Citroen

ROMA - L'iniziativa della Citroen-Italia che nel prossimo anno intende importare anche da noi il Trofeo Internazionale disputato dalle 2CV-cross, sta incontrando non poche difficoltà a causa di alcune discutibili impuntature della CSAI che anche questa volta non ha perso l'occasione per esporsi ad una inevitabile critica.

Tutto è cominciato quando la Citroen-Italia ha presentato alla CSAI il regolamento tecnico e sportivo del Cross-2CV, stilato sulla falsariga di quello collaudato fin dal '72 in Francia ed in molti altri paesi europei. Ebbene, quelle norme che altrove sono sempre state giudicate positivamente e che perfino

DATA	ORGANIZZATORE COMPETIZIONE	CLASSI- FICAZIONE	VETTURE AMMESSE		
			ALL. J	CROSS	ELAB.

MARZO

14	CISA, Roma, gara di apertura sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
21	Scuderia Autocross Le Grazie, Civitanova M. (MC) gara sulla pista Le Grazie	Naz.	—	●	●
21	A.C. Pavia, 1. Trofeo Marlboro (Rally pista S. Spirito)	Naz.	●	●	●
28	Pro Loco Spresiano (TV) gara sulla pista di Spresiano	Ris.	—	●	●

APRILE

4	Associazione Sportiva Autocross Ornavasso (NO) gara sulla pista di Ornavasso	Naz.	—	●	●
4	CISA-Roma gara sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
4	Soc. Sportiva «Sorgenti Bordano (UD) gara sulla pista alle Sorgenti	Ris.	—	●	●
11	A.C. Pavia, 2. Trofeo Marlboro (Rallypista S. Spirito)	Naz.	●	●	●
11	Gruppo Sportivo Friuli Autocross (UD) gara sulla pista di S. Bernardo di Godia	Ris.	—	●	●
19	Sport Club Maggiora (NO) Autocross	Naz.	—	●	●
19	Scuderia Autocross Le Grazie Civitanova M. (MC) gara sulla pista Le Grazie	Naz.	—	●	●
19	Autoclub America dei Boschi, Bra (CN) gara sulla pista BRA	Naz.	—	●	●
25	UPAF, Imponzo di Tolmezzo (UD), Trofeo Carnico (pista Imponzo di Tolmezzo)	Naz.	●	●	●
25	A.C. Pavia, 3. Trofeo Marlboro (Rallypista S. Spirito)	Naz.	—	●	●

MAGGIO

1	Pista Moncalieri (TO), gara di apertura	Int.	●	●	●
1	Ass. Sport. Autocross S. Martino (FE)	Naz.	—	●	●
2	Ass. Sportiva Autocross Quota Mille (GE) Trofeo Quota Mille (pista Quota Mille Torriglia)	Naz.	●	●	●
2	Ass. Sportiva Autocross Ornavasso (NO) gara sulla pista di Ornavasso	Naz.	—	●	●
2	Ass. «P. Zorutti» Cervignano (UD) gara di apertura (pista Autocross Villesse, GO)	Naz.	—	●	●
9	Pista Moncalieri (TO), gara Internazionale	Int.	—	●	●
9	Crossdromo «La Piana», Lonato (BS) gara sulla pista La Piana	Naz.	—	●	●
9	Soc. Sportiva «Sorgenti» Bordano (UD) gara sulla pista Le Sorgenti	Naz.	—	●	●
16	Gruppo Sportivo Friuli Autocross (UD) gara sulla pista di S. Bernardo di Godia	Naz.	—	●	●
16	Sport Club Maggiora (NO) gara sulla pista di Maggiora	Naz.	●	●	●
23	S. Stefano Belbo (CN), gara	Ris.	—	●	●
23	Moto Club Senigallia (AN), Tr. Spiaggia di velluto - Pista La Fossa d. Diavolo	Ris.	—	●	●
23	Pro Loco Spresiano (TV), gara sulla pista di Spresiano	Ris.	—	●	●
27	CISA - Roma, gara sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
27	Auto Club Ceva (CN), gara sulla pista Saliceto	Ris.	—	●	●
27	Ass. P. Zorutti, Cervignano (UD), gara sulla pista Villesse (GO)	Ris.	—	●	●
30	A.C. Pavia, 4. Trofeo Marlboro (Rallypista S. Spirito)	Naz.	●	●	●
30	Pista Lignano (UD), gara a Lignano	Naz.	—	●	●

DATA	ORGANIZZATORE COMPETIZIONE	CLASSI- FICAZIONE	VETTURE AMMESSE		
			ALL. J	CROSS	ELAB.

GIUGNO

2	Ass. Sport. Autocross S. Martino (FE) gara nazionale	Naz.	●	●	●
2	A.C. Genova, 1. Trofeo A.C. Genova (pista Quota Mille, Torriglia)	Naz.	●	●	●
2	Auto Moto Cross Settimo Torinese (Lombardore)	Naz.	—	●	●
2	Soc. Sportiva «Sorgenti» Bordano, gara sulla pista Alle Sorgenti (UD)	Ris.	—	●	●
6	Crossdromo «La Piana», Lonato (BS), gara sulla pista «La Piana»	Naz.	—	●	●
6	UPAF, Udine, gara sulla pista di Imponzo di Tolmezzo	Naz.	●	●	●
13	Auto Club America dei Boschi, Bra (CN), gara sulla pista di Bra	Naz.	—	●	●
13	Ass. Sportiva Autocross Ornavasso (NO), gara sulla pista di Ornavasso	Naz.	—	●	●
13	CISA-Roma, gara Nazionale	Naz.	—	●	●
13	Gruppo Sportivo Friuli Autocross (UD), gara sulla pista di S. Bernardo di Godia	Ris.	—	●	●
13	A.C. Potenza, gara Nazionale	Naz.	—	●	●
17	Ass. Sportiva Autocross Quota Mille Torriglia (GE), Trofeo Quota Mille	Naz.	●	●	●
17	Pro Loco Spresiano (TV), gara sulla pista di Spresiano	Ris.	—	●	●
20	A.C. Pavia, 3. Trofeo Marlboro (Rallypista S. Spirito)	Naz.	—	●	●
20	Autocross «Ogni Stili», Faedis (UD), gara sulla pista di Faedis	Naz.	—	●	●
20	Auto Club Ceva (CN), gara a Saliceto	Ris.	—	●	●
27	Pista Moncalieri (TO), gara sulla pista Moncalieri	Int.	●	●	●
27	Ass. Sportiva Autocross San Martino (FE), gara sulla pista S. Martino	Naz.	—	●	●
27	Ass. «P. Zorutti» Cervignano (UD), gara sulla pista Autocross Villesse (GO)	Ris.	—	●	●

LUGLIO

4	S. Stefano Belbo (CN), gara Nazionale	Naz.	—	●	●
4	Soc. Sportiva «Alle Sorgenti» Bordano (UD), gara sulla pista Alle Sorgenti	Naz.	—	●	●
11	Ass. Sportiva Autocross Ornavasso (NO), gara sulla pista di Ornavasso	Naz.	—	●	●
11	UPAF - Imponzo di Tolmezzo (UD), gara sulla pista di Imponzo di Tolmezzo	Naz.	●	●	●
17	Ass. «P. Zorutti» Cervignano (UD), 1. prova Torneo Notturno pista Autocross Villesse (GO)	Ris.	—	●	●
18	Macerata, Pista Le Grazie	Int.	—	●	●
18	Ass. Sportiva Autocross «Quota Mille», Torriglia (GE), Trofeo Quota Mille (GE)	Naz.	—	●	●
25	Pista di Lignano, gara sulla pista Autocross di Lignano	Ris.	—	●	●

AGOSTO

1	UPAF - Imponzo di Tolmezzo (UD), gara sulla pista di Imponzo di Tolmezzo	Naz.	●	●	●
7	Ass. «P. Zorutti» Cervignano (UD) 2. prova Torneo notturno (pista Autocross Villesse, GO)	Ris.	—	●	●
8	Ass. Sportiva Autocross «Quota Mille», Torriglia (GE), Trofeo Quota Mille	Naz.	●	●	●
15	Moto Club Senigallia (AN), Coppa Città di Senigallia (pista La Fossa del Diavolo)	Naz.	—	●	●
15	S. Stefano Belbo (CN), gara	Ris.	—	●	●

DATA	ORGANIZZATORE COMPETIZIONE	CLASSI- FICAZIONE	VETTURE AMMESSE		
			ALL. J	CROSS	ELAB.

15	Soc. Sportiva «Alle Sorgenti», Bordano (UD), gara sulla pista «Alle Sorgenti»	Ris.	—	●	●
22	Pista di Lignano (UD), gara sulla pista di Lignano	Ris.	—	●	●
28	Ass. P. Zorutti, Cervignano (UD), 3. prova Torneo notturno (pista Autocross Villesse, GO)	Ris.	—	●	●
29	Ass. Sport Autocross S. Martino (FE) gara riservata	Ris.	—	●	●
29	Soc. Sportiva «Ogni Stili», Faedis (UD), gara sulla pista di Faedis	Ris.	—	●	●
29	Sport Club Maggiora (NO), 2. Trofeo Europa-Cross, Trofeo R. Balzano	Int.	—	●	●

SETTEMBRE

5	Auto Club Ceva (CN), gara sulla pista Saliceto	Ris.	—	●	●
5	UPAF (UD), gara sulla pista di Imponzo di Tolmezzo	Ris.	—	●	●
5	A.C. Pavia, Trofeo Marlboro, Rallypista S. Spirito	Naz.	—	●	●
12	Ass. Sport Autocross Ornavasso (NO)	Naz.	—	●	●
12	Gruppo Sportivo Friuli Autocross (UD), gara sulla pista di S. Bernardo di Godia	Naz.	—	●	●
19	CISA-Roma, gara sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
19	Autocross Settimo Torinese (Lombardore)	Naz.	—	●	●
19	A.C. Genova, 2. Trofeo A.C. Genova (pista Quota Mille Torriglia)	Naz.	●	●	●
19	Pro Loco Spresiano (TV), gara di autocross sulla pista di Spresiano	Ris.	—	●	●
26	A.C. Pavia, Trofeo Marlboro (Rallypista S. Spirito)	Naz.	●	●	●
26	Ass. «P. Zorutti» Cervignano (UD), gara sulla pista Autocross Villesse (GO)	Naz.	—	●	●

OTTOBRE

3	Crossdromo «La Piana», Lonato (BS), gara sulla pista «La Piana»	Naz.	—	●	●
3	Soc. Sportiva «Ogni Stili», Faedis (UD), gara sulla pista di Faedis	Naz.	—	●	●
10	Autoclub America dei Boschi Bra (CN), gara sulla pista di Bra	Naz.	—	●	●
10	Pro Loco Spresiano (TV), gara sulla pista di Spresiano	Ris.	—	●	●
10	Ass. Sportiva Autocross S. Martino (FE), gara sulla pista di S. Martino	Naz.	—	●	●
17	Ass. Sportiva Autocross Quota Mille Torriglia (GE), gara sulla pista Quota Mille	Naz.	—	●	●
17	CISA-Roma, gara sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
17	Crossdromo «La Piana», Lonato (BS)	Int.	—	●	●
17	Ass. «P. Zorutti», Cervignano (UD), gara sulla pista Autocross Villesse	Ris.	—	●	●
24	S. Stefano Belbo (CN)	Naz.	—	●	●
24	CISA-Roma	Naz.	—	●	●
24	Gruppo Sportivo Friuli Autocross (UD), gara sulla pista di S. Bernardo di Godia	Ris.	—	●	●
31	Soc. Sportiva «Ogni Stili», Faedis (UD), gara sulla pista di Faedis	Ris.	—	●	●
31	Pista di Moncalieri (TO), gara Internazionale	Int.	●	●	●

NOVEMBRE

7	CISA-Roma, gara sulla pista CISA	Naz.	—	●	●
---	----------------------------------	------	---	---	---

Clay
Regazzoni

**È VERO.
TRA LE RUOTE
CAMPAGNOLO
PER LA FORMULA UNO
E LE RUOTE
CAMPAGNOLO
PER LA TUA
AUTOMOBILE,
UNA DIFFERENZA C'È:
LA FORMA.**

Campagnolo

RUOTE ULTRALEGGERE IN ELEKTRON

La International Magnesium Association ha assegnato il Design & Applications Award 1975 alla Brevetti Internazionali Campagnolo S.p.A.

« per le nuove tecniche adottate nei processi di fusione in bassa pressione per la fabbricazione di ruote in elektron per auto » (32nd Annual Meeting, Dearborn, Michigan, USA)



Brevetti Internazionali Campagnolo S.p.A. - Vicenza, Italia.

Adas



Il 2 CV Cross della Citroen sta trovando notevoli difficoltà nel suo debutto in Italia. Si pensa però che esse finiscano con l'essere poi risolte

CONTINUAZIONE DA PAG. 38

« l'abbottonatissima » Svizzera non ha mai pensato di contestare, hanno avuto il sapore dell'eresia per la CSAI che si è affrettata a chiedere non poche modifiche.

Sotto accusa alcuni punti del regolamento tecnico (sui quali si potrà probabilmente ovviare) ma il vero pomo della discordia è rappresentato dal numero di vetture che potranno contemporaneamente essere impegnate in gara. Per ovvii motivi di « colore » la Citroen chiede che le varie gare vengano disputate da 25 2CV tutte assieme mentre la CSAI è di parere completamente opposto ed intende fare valere anche in questa occasione le proprie norme in fatto di autocross che non ammettono più dieci macchine in pista. Quindici macchine di troppo dunque, e su questo punto la SC « Varie » non intende passare sopra.

« Mi chieda tutto quello che vuole, ma venticinque macchine no ». In tale modo ha esordito lo stesso presidente della SC, professor Quaroni, rispondendo al dottor Paolo Frosi che per conto della Citroen-Italia ha assistito la scorsa settimana alla discussione del calendario delle gare di autocross. Il professor Quaroni però non è un dirigente « tutto casa e burocrazia » ed ha promesso ugualmente il suo interessamento (ma l'ultima parola spetterà al Comitato Esecutivo) per agevolare il varo del Cross-2CV, magari cercando di favorire la possibilità di vedere in pista qualche 2CV in più delle dieci previste.

Per la Citroen si è trattata comunque di una sorpresa perché la bassa velocità massima raggiungibile dalle 2CV in gara (circa 70 kmh), l'assenza di incidenti apprezzabili nel corso dei precedenti campionati e la larghezza delle piste che da noi è obbligatoriamente di dieci metri mentre all'estero spesso non supera i nove, sembravano presupposti tali da garantire una certa sicurezza. Ed il problema non è nemmeno di facile soluzione perché non è la prima volta che la CSAI ha detto no a richieste di allargare il numero dei piloti in pista.

Da un pezzo infatti esiste una specie di « braccio di ferro », talvolta silenzioso ma più spesso colorito, tra la CSAI ed alcuni organizzatori e proprietari di pista che per vivacizzare maggiormente le gare vorrebbero fare entrare almeno quindici macchine contemporaneamente. La CSAI però nicchia perché l'autocross è uno sport giovane e per cercare di imbroglarlo dopo i primi anni di anarchia ha stretto i cordoni della borsa. Secondo alcuni moderati sarebbe comunque auspicabile una via di mezzo perché se è abbastanza assurdo, ammettere oltre trenta vetture, come si sono viste quest'anno sulla pista di Lonato, sembra altrettanto discutibile non fare almeno delle differenziazioni per categoria. E' strano inoltre che non si sia seguito (almeno per le piste più collaudate) il criterio della proporzionalità (lunghezza percorso e media raggiungibile) come nei circuiti di velocità, cosa che potrebbe favorire la Citroen che basa il suo Trofeo sulla maneggevolezza e sulla spettacolarità di tante 2CV assieme e non certo sulle pure prestazioni.

La Citroen-Italia comunque non sembra affatto intenzionata a fare marcia indietro ed ha già provveduto ad importare dall'Olanda trenta 2CV usate che rivenderà a scopo agonistico all'interessante prezzo di 300.000 lire. Inoltre sono già state fissate le date delle cinque gare italiane che verranno disputate a Gropello (10-11 aprile), Spresiano (8-9 maggio), Roma (12-13 giugno), Civitanova (17-18 luglio) e Lonato (16-17 ottobre). Quest'ultima gara sarà valida come finalissima europea che vedrà impegnati tutti i piloti delle nazioni partecipanti al Trofeo 2CV.

Per quanto riguarda i particolari del probabile regolamento, non vi sono novità particolari rispetto a quanto riportato da AUTOSPRINT dopo la finale di Bulle. Si sa però che tutte le gare verranno disputate sia il sabato che la domenica con un certo numero di prove di qualificazione e semi-finali che selezioneranno i piloti ammessi alle due finali di categoria: quella per vetture fino a 435 cc e l'altra per le 602 cc. A proposito di categorie è precisato che i piloti della prima potranno passare in quella superiore ma in nessun caso sarà concesso di tornare indietro.

Infine, viene precisato che la classifica del Trofeo Internazionale 2CV-Cross verrà stabilita sommando i cinque migliori risultati (con l'obbligo di almeno due gare all'estero) oltre a quello della finale obbligatoria.

d. b.



Nel regolamento FIK le SETTE ZONE e le norme regolamentari

Ecco il MONOMARCA

ROMA - Prende corpo e si identifica la classe promozionale-monomarca. Viaggia a tempi brevi per bruciare le tappe organizzative e di lancio. Non ci sono pause per la FIK pur di assicurare una stagione '76 che sia veramente di nuovi modi di andare verso i giovani, non fosse altro per riaffermare la sua politica '67, che prese l'avvio dal «largo ai giovani». Senza pause, il laboratorio ed in un certo senso travagliato iter di partenza. E' stato definito, grazie anche ad una grande disponibilità sportiva del nuovo complesso della BM di Piacenza, che ha volentieri ceduto la realizzazione della classe promozionale al duo Iame - Birel.

Il kart completo, tramite la FIK, sarà ceduto al prezzo definitivo di L. 300 mila più I.V.A.

La Iame ha prescelto per l'equipaggiamento il motore Parilla TG 14, un propulsore cioè molto valido e della massima resistenza, mentre la Birel ha già costruito il telaio che parafrasando il suo tipo Kit ha molto del positivo tipo Targa.

Un complesso tecnico pertanto della massima efficienza ed affidabilità. Il programma sportivo che, accompagnato da un valido sprone di incentivi, assicura col monomarca un'annata di tutto rilievo e di espansione. Es-

so si identifica nella suddivisione del territorio karting in sette settori che sono:

1 Zona Sicilia, Calabria, Campania, Puglia con attività, salvo rettifiche, sulle piste di Vibo, Taranto e Maroneo o Fergusa.

2 Zona Lombardia, Liguria, Piemonte sulle piste di Brescia, Varese, LERICI e Mondovì.

3 Zona Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo sulle piste di Roma, Bastia e Fano.

4 Zona Veneto sulle piste di Jesolo, Brescia e circuiti cittadini.

5 Zona Toscana sulla pista di Firenze e circuiti cittadini.

6 Zona Emilia - Romagna sulle piste di Parma, Romea e Reggio Emilia.

7 Zona Sardegna sulle piste di Sassari, Cagliari e circuiti cittadini.

● per ogni settore sono previste tre gare valide per il Trofeo Nazionale CSAI oltre a quelle che i vari organizzatori metteranno nello apposito calendario.

● ognuna delle tre gare dei vari settori sarà dotata di un monte premi di L. 300.000, oltre ai premi di rappresentanza. Inoltre gli organizzatori devolveranno al monte premi le tasse d'iscrizione della classe oltre quelli messi normalmente in palio.

● è previsto un Trofeo Nazionale abbinato

al Trofeo CSAI con un monte premi di Lire 1.500.000 al quale saranno ammessi i primi 10-15 piloti primi classificati nelle sette Zone.

● un monte premi di L. 2.000.000 sarà suddiviso tra le piste ed organizzatori che con il loro fattivo interessamento avranno dato maggiore impulso alla classe.

Nel complesso come si vede un programma di incentivi di tutto rispetto e mai sinora messo in attuazione.

Non sono però tutte rose, perché una regolamentazione tecnica e sportiva della massima rigidità avvierà il lancio della nascente classe, che vuol essere oltre che economica anche e principalmente educativa.

Pertanto nessuna sofisticazione sarà ammessa, ma solo ed unicamente una messa a punto del mezzo.

E' infatti prevista anche la sostituzione del motore a fine corsa, per controllo che, sarà effettuato dalla stessa Casa costruttrice o dalla FIK, se sarà osservata una particolare efficienza dello stesso nei confronti degli altri.

Nel suo avvio la classe gareggerà unitamente, ma con classifica a parte, con la terza categoria sino a quando non sarà autonoma.

Sfida al sud sullo «stradale» di ROSSANO

REGGIO CALABRIA - Il Circuito di Rossano Calabro è stato l'ultimo della serie dei circuiti stradali, che in un certo senso hanno non solo deliziato, ma anche evidenziato la bontà dei circuiti cittadini, per quanto, attiene al fattore promozionale.

I vincitori delle varie categorie, tutti meritevoli della più ampia citazione per la validità delle prestazioni, sono da ricercare in Di Trapani, che ha domato l'allure di Canino e Noto nella terza categoria, in Cogliatore che nella seconda categoria conduce senza ambascie i trenta giri del tracciato tendendosi alle spalle sia Nicolosi che Mastroviti, in Milone ancora, che nella seconda categoria della classe 125 combatte ai ferri corti con Zaffino e Pugliesi per tutto il arco della F. 4 e relegati infine nell'ordine e, poi infine, in Pugliesi Placido solitario vincitore della prima categoria della stessa classe. Da rimarcare l'estendersi a macchia d'olio del karting in Calabria sin qua: relegato sulle piste di Palermo e Vibo.

100, 3. - 1. Di Trapani; 2. Canino; 3. Noto; 4. Romeo; 5. Tucci.

100, 2. - 1. Cogliatore; 2. Nicolosi; 3. Mastroviti; 4. Mele; 5. Palmisano.

100, 1. - 1. De Bellis; 2. Leotta.

125, 2. - 1. Milone; 2. Zaffino; 3. Pugliesi; 4. Pizzo; 5. Calanna.

La F. 4 ha festeggiato i suoi migliori e le speranze '76

L'Associazione piloti k250 ha tenuto a Minicrino presso il ristorante «I Tarocchi» la sua festa sociale con la premiazione dei piloti della F. 4, che nel 1975 hanno brillato per prestazioni. Naturalmente la festa è stata particolarmente vivace e la premiazione quasi a tappeto, perché oramai, tutta la famiglia dell'ibrido è a cavallo della tigre. Particolarmente festeggiato il neo campione italiano della Formula Montanari Bruno al quale oltre le coppe ed i trofei è stata consegnata dalla FIK la maglia tricolore. Inutile parlare di propositi e delle speranze '76. Se sono rose fioriranno.

Da MARINEO l'arrivederci a gennaio dei siciliani

PALERMO - Conclusione brillante e in crescendo del Torneo ricreativo, si fa per dire, della pista di Marineo. Orchestrato in modo brillante e condotto in porto con soddisfazione dei piloti partecipanti; una cena sociale ha sigillato il vogliamoci bene siciliano, con un arrivederci a breve termine cioè nella seconda decade di gennaio per il Torneo Invernale. La Sicilia così esce in modo definitivo dall'oscurantismo agonistico.

100, 1. cat. - 1. Di Liberto; 2. Brusca; 3. Imperato; 4. Corrado; 5. Lastrino.

100, 2. cat. - 1. Misretta; 2. Giallanza; 3. D'Alba; 4. Barbera; 5. Montalto.

100, 3. cat. - 1. Di Trapani; 2. Gradito; 3. Martino; 4. Riservato; 5. Prinziavilli.

125, 1. cat. - 1. La Porta; 2. Scionti; 3. La Malfa; 4. Pennisi.

125, 2. cat. - 1. Leonardi; 2. Russo; 3. Buscemi; 4. Calanna; 5. Zida.

CLASSIFICA ASSOLUTA TORNEO MARINEO - 1. La Porta; 2. Riservato; 3. Leonardi; 4. Scionti; 5. Di Trapani.

ROHREGGER campione trentino autogimkane



Renato Rohregger, vincitore della gimkana della scuderia Dolomiti

ROHREGGER campione trentino autogimkane

BOLZANO - Renato Rohregger aggiudicandosi la quarta ed ultima prova della gimkana automobilistica svoltasi a cura della scuderia «Dolomiti» di Bolzano, ha conquistato il trofeo «Otto Pfitscher» a ricordo del pilota altoatesino scomparso all'inizio del corrente anno a seguito di una sicura stradale. Numerosi sono stati i concorrenti che si sono cimentati sul difficile percorso allestito in un piazzale nei pressi dell'aeroporto di Bolzano. Renato Rohregger è stato ovviamente il protagonista della competizione mantenendo quasi costantemente il tempo migliore. Quando poi, ad un'ora dalla conclusione della gara, il trentino Ivano Giuliani ha ottenuto al volante di una Fiat 500 un clamoroso 45'15, il bolzanino è tornato in pista e non ha faticato molto a riprendersi la palma del migliore. Nella categoria «Dame», ancora una volta il successo è andato a Delia Deflorian. Dopo la quarta ed ultima prova del trofeo «Otto Pfitscher», la classifica, vede in testa Renato Rohregger con 39 punti.

Categoria «A»: 1. Rohregger Renato 45'15; 2. Brunner Karl Heinz 45'43; 3. Giuliani Ivano 45'97; 4. Unterholzer Heinz 46'25; 5. Keller Mario 46'38; 6. Boschetti Franz 46' e 80; 7. Rocchetti Silvano 48'01; 8. Bonis Antonio 56'18; 9. Wieland Willi 56'38; 10. Angerer Erich 57'88; 11. Costantino Giovanni 1'09".

Categoria «B»: 1. Angerer Erich 46'37; 2. Boschetti Franz 54'88; 3. Gatoni Romano 57'19.

Categoria «C»: 1. Keller Mario 48'15; 2. Giuliani Ivano 50'18; 3. Hedegger Karl 53'96; 4. Deflorian Umberto 59'30; 5. Boscolo Mario 59'98; 6. Widmann Helmut 1'00'92; 7. Zadra Gennaro 1'00'63.

Categoria «Dame»: 1. Deflorian Delia 52'05; 2. Galvan Nadia 55'48; 3. Paregger Eva 58'96; 4. Attolini Rita 59'31; 5. Menapace Giusti 1'00'14.

Classifica assoluta quarta prova: 1. Rohregger Renato 45'15; 2. Brunner Karl Heinz 45'43; 3. Giuliani Ivano 45'97; 4. Unterholzer Heinz 46'25; 5. Angerer Erich 46'37.

Classifica Trofeo «Otto Pfitscher»: 1. Rohregger Renato punti 39; 2. Rocchetti Silvano e Angerer Erich 32; 4. Unterholzer Heinz e Bonis Antonio 18; 6. Deflorian Umberto 11; 7. Attolini Rita 10; 8. Gatoni Romano 9; 9. Volgger Pepi 6; 10. Locker Walter 5.



Con i CAPITOLI dell'IRIDE

- La trilogia ● Il diario
- Fotofatti ● L'altale-
- na ● Il vivere veloci
- La quaresima ● La
- resurrezione ● Frivo-
- lezze ● La Carrera ●
- l come ● Girotondo
- Computer sprint

In ITALIA si trova sempre una soluzione (dialettica) a tutto: ma basterà per PIRELLI e INNOCENTI?

Garantiti i posti ma non il futuro...

Mentre la FERRARI ha risolto la vertenza

DE TOMASO in minoranza nel C. d'A. MASERATI?

MILANO - Ci avete fatto caso? In Italia si trova sempre una soluzione a tutto. Almeno formalmente ogni dissidio sembra comporsi a livello dialettico. E così la PIRELLI rinuncia ai licenziamenti, e tutti sono contenti, sindacati in prima linea. E non ci sarebbe nulla di strano, almeno se la realtà confermasse certe ottimistiche dichiarazioni. Poi è l'Azienda milanese a gettare acqua sul fuoco.

«Sì, d'accordo, niente licenziamenti ma 600 operai subito in pensione e cassa integrazione per gli altri 780». Lucio Libertini, assessore regionale al lavoro del Piemonte, conferma da parte sua: «Garantito il posto ma non il futuro». Ed allora qualcuno comincia ad accorgersi che non tutto va come dovrebbe andare. Sarà la strada giusta per uscire dalla crisi? Lo verificheranno, sulla loro pelle, i 4500 dipendenti dell'Innocenti. Dopo l'ipotesi di intervento Fiat (che di ipotesi ancora si tratta) è calato il silenzio sulla preoccupante vicenda. Silenzio, soprattutto, da parte governativa. Silenzio anche sulla possibile soluzione giapponese che il ministro dell'Industria, stando alle dichiarazioni ufficiali, conserva nel cassetto.

Forse è proprio pensando a quella proposta che la Fiat sta muovendo i primi passi per l'acquisizione dello stabilimento di Lambrate. Ma l'operazione si presenta tutt'altro che semplice. I miracoli, infatti, non sono alla portata neppure degli uomini di corso Marconi, tanto meno in tempo di crisi. Se l'accordo andrà in porto qualche altro investimento ne soffrirà. In particolare certi progetti al sud (Grottaminarda) rischiano di non essere neppure tradotti in realtà.

C'è poi il problema della riconversione industriale con tutte le incognite che simili progetti comportano. C'è l'indebitamento cronico degli enti locali a rendere scettici circa l'entità del mercato riservato a questi prodotti diversificanti: «mini-autobus» o «scuolabus» che siano. Eppure la Fiat deve aver già fatto i suoi conti e deciso di conseguenza. La Casa torinese, possiamo azzardare la previsione senza troppi rischi, ha ormai deciso di acquisire lo stabilimento di Lambrate. Le prove non mancano e si inquadrano in una ottica più ampia che prevede la ristrutturazione (anche logistica) dell'intero gruppo.

Cominciando dal settore dei trasporti leggeri che è quello più direttamente collegato allo stabilimento milanese. Attualmente il «242» viene costruito a Torino, nei capannoni della «Materferro» di via Rivalta (1600 operai, 300 impiegati).

Oltre al furgone si producono marmitte. Ora la direzione di corso Marconi sembra decisa a trasferire quest'ultima produzione alla Cromodora. A questo punto è difficile ipotizzare che un intero stabilimento possa essere utilizzato per la linea di montaggio di un solo tipo di furgone. C'è da pensare che il trasferimento alla Cromodora delle marmitte preceda un analogo provvedimento per il «242», con destinazione Innocenti.

La stessa operazione sta andando avanti alla Spa-Centro (cambi, veicoli industriali, lavorazioni militari). Oggi i veicoli militari sono di competenza della Lancia Veicoli Speciali di Bolzano e la lavorazione dei cambi è stata trasferita in Lombardia. Rimangono solo lavorazioni destinate a veicoli leggeri. Anche queste potrebbero trovare posto a Lambrate.

Ma la ristrutturazione è di ampiezza considerevole e trascende il problema Innocenti, che pure all'interno di questo processo trova spazio e collocazione. In particolare è la Lancia a trovarsi nell'occhio del ciclone. Nel vecchio stabilimento di Borgo San Paolo (1500 operai, 1300 impiegati) si producono attualmente i motori per la «Campagnola» della Fiat, la Fulvia coupé e si procede all'assemblaggio della Stratos. Ora, però, la produzione della Fulvia non sembra avere grosse prospettive di sviluppo ed il montaggio della Stratos è in procinto di essere trasferito a Lingotto.

C'è la «Gamma», è vero. La nuova Lancia (motore quattro cilindri contrapposti, 2400 cc) è in fase di avanzato allestimento proprio nella fabbrica di Borgo San Paolo, ma la sua produzione in serie avverrà certamente a Chivasso. Allo stato attuale delle cose, infatti, questa auto prima di uscire finita dalle catene di montaggio di Torino dovrebbe fare la spola, per quattro volte, con Chivasso. Un processo produttivo così complesso, evidentemente, non è ipotizzabile.

Ed allora per Borgo San Paolo la Fiat avrebbe nel cassetto un rivoluzionario progetto che destinerrebbe a centro direzionale l'intera area. La Fiat, in Corso Marconi, non dispone soltanto dei due palazzi al numero 10 ma anche di una serie di piccoli complessi dislocati in zona. Da tempo si parla di una loro unificazione. L'area Lancia potrebbe essere la più indicata per l'operazione. Tramonterebbe così l'ipotesi di un nuovo centro direzionale da realizzarsi a Candiolo, ad una ventina di chilometri da Torino, sulla direttrice per Pinerolo.

m. c.

Lo presenta la «RANIERI»

Il volante elettronico di sicurezza

MILANO - La fabbrica di accessori per auto «Antonio Ranieri» di Sesto San Giovanni, oltreché per essere lo «sponsor» della F. 3 di Marcello Rossi, il quale nel

1976 grazie appunto alla «Ranieri» dovrebbe essere al via dell'europeo di F. 3 con una Osella-Beta Lancia, è nota al pubblico anche per la sua produzione di accessori studiati non solo per l'abbellimento estetico dell'automobile ma anche per una loro precisa funzionalità nell'aumentare il confort e la sicurezza.

Fedele a questa linea programmatica, la Ranieri perciò adesso si accinge a commercializzare una novità che potrà avere senza dubbio efficaci risultati nella prevenzione degli incidenti. Si tratta del volante elettronico «safedrive» il cui costo dovrebbe aggirarsi dalle 30.000 alle 40.000 lire. E' un volante studiato apposta per avvertire del pericolo l'automobilista di addormentarsi.

Infatti, quando per l'approssimarsi del sonno il guidatore viene ad alleggerire la

pressione delle dita sulla corona del volante, il «safedrive» entra immediatamente e automaticamente in funzione azionando un apposito congegno di allarme sonoro, simile ad un clacson, in grado di scuotere il pilota dal suo stato di torpore. Ovviamente esiste un interruttore per evitare che il congegno funzioni anche quando non serve, come ad esempio nel caso del guidatore che toglie le mani dal volante nel traffico cittadino.

Unitamente al «safedrive» la Ranieri ha anche presentato poi il «cutoff», un comodo accessorio di basso costo (6.000 lire) e di facile montaggio che consente all'automobilista in panne di segnalare efficacemente la sua presenza mediante il simultaneo azionamento dei quattro indicatori di direzione, visibilissimi anche da lontano.

MODENA - Risolta la vertenza alla Ferrari-Scaglietti dove 50 dipendenti (della Scaglietti) saranno trasferiti alla Fiat Trattori Modena. Sarà effettuato un «ponie» nel periodo delle Feste Natalizie, mentre nella ipotesi dell'accordo si prevede che alla costruzione di vetture Gran Turismo si affiancherà la produzione di «materiale speciale» alla Ferrari. Come era stato comunicato, alla Scaglietti dal settembre del 1976 si procederà alla costruzione di cabinati per trattori ed allora potranno rientrare i 50 dipendenti dislocati.

Alla Maserati si sta per costituire il nuovo Consiglio di Amministrazione presieduto da Alessandro De Tomaso che richiama sull'eccessivo ottimismo, riferendosi, ovviamente, alle previsioni di Agnelli. (Ci saranno ben quattro rappresentanti GEPI e due del Consiglio di fabbrica. Come dire che l'industriale italo-americano non può fare il suo gioco più o meno n.d.r.). In occasione della venuta Modena del Ministro Donat Cattin, De Tomaso ha voluto intervenire decisamente affermando: «Chiedeteci sacrifici, ma non il suicidio». E' stato piuttosto aspro De Tomaso richiamandosi al livello del lavoro che in Italia è il più scarso e più caro d'Europa. «Si potrà pensare a una ripresa — ha precisato De Tomaso — quando saremo in grado di lavorare di più». D'altra parte lo stesso Donat Cattin aveva espresso le sue perplessità parlando agli operatori economici modenesi allorché ha richiamato i sindacati a una maggiore consapevolezza sostenendo che in Italia il lavoro manuale sembra degradante e, al contrario, dà la possibilità di maggiore occupazione.

Alle Officine Maserati, come abbiamo riferito, c'è stato un incontro informale fra il Ministro accompagnato da De Tomaso, dal Sindaco, dall'On. Mengozzi, dal Presidente degli Industriali dr. Vincenzo Benasati e la Commissione di fabbrica. Erano presenti anche l'ing. Bertocchi e il signor Santiago De Tomaso. Tutti hanno ringraziato Donat Cattin per l'intervento decisivo tramite la Gepi per salvare l'azienda. Ma il Ministro ha avvertito: «Quello che ho fatto deve essere messo in riferimento alla fiducia che abbiamo nel signor De Tomaso e alla volontà di lavorare di tutti i dipendenti. Abbiamo appena iniziato, ma dobbiamo impegnarci tutti con coscienza e volontà».

C'è stata la nota stonata dell'atto vandalico compiuto nella notte stessa di sabato (cioè il giorno della visita di Donat Cattin), allorché ignoti hanno fraccassato i vetri della Commissionaria Maserati in via Giro Menotti la cui titolare è l'AUTOMOTO di Bologna rovinando e quasi distruggendo con mazze ed altri arnesi quattro vetture Maserati esposte dei modelli in produzione. Intervento della squadra mobile e ipotesi sul momento del gesto. Il fatto che l'incursione notturna ha coinciso con la visita di Donat Cattin può far pensare a una protesta contro la nuova direzione Maserati e anche con riflessi ai 150 licenziamenti di personale in sovrannumero trasferito però ad altre aziende del settore.

Mario Morselli

A fine '77 fuori dalla crisi?

MILANO - Il 3. EXPOMOTOR ha aperto in un clima di speranza e di volontà da parte degli operatori motoristici per vincere la crisi che grava su tutto il settore. La rassegna - della quale l'on. Giovanni Andreoni, Mario Parolini e Lucio Torella, sono rispettivamente Presidente, Segretario Generale e direttore - si sviluppava su una superficie di 5.000 metri quadrati all'interno del padiglione 28 nella Fiera di Milano; rag-

gruppava 150 aziende dei diversi settori provenienti da una settantina di Paesi. I vari comparti industriali che compongono Expomotor '75 comprendono complessivamente circa 500 aziende (di cui 18 con oltre 500 dipendenti) con un impiego, fra dirigenti, impiegati e operai di oltre seicentomila unità, mentre in tutta Italia i punti di vendita sono oltre 250 con circa 130.000 dipendenti. In questo delicato momento congiunturale prevede che tutta la miriade di aziende possa continuare ad operare oppure molte di esse sono destinate ad autoeliminarsi? « Con ogni probabilità - sono parole del presidente on. Giovanni Andreoni - l'attuale crisi si prolungherà nel tempo. Comunque è da augurarsi che entro la fine del 1977 si possa ritornare a tempi di maggiore chiarezza ». Rispondendo alla domanda, non credo che tutte le aziende che operano oggi nel settore motoristico possano superare l'attuale

difficile « impasse ». Ci sarà indubbiamente una selezione che colpirà le più deboli, mentre si rafforzeranno quelle aziende più avanzate tecnologicamente che negli anni del « boom » sono riuscite a collocare i loro prodotti all'estero. Se consideriamo comunque il momento di crisi dell'auto nuova dobbiamo rilevare come il settore dei componenti motoristici stia attraversando un periodo nel complesso favorevole, in quanto in questi ultimi tempi, si deve registrare un aumento del 35 per cento della domanda nei confronti dell'anno scorso. In questa mostra, sono esposti tutti i componenti e gli accessori che riguardano l'auto-moto-agricolo-nautico, ai quali sono direttamente interessati i capi uffici vendita, i progettisti, i ricambiisti e i meccanici alla continua ricerca di nuove fonti di approvvigionamento. L'Expomotor rappresenta un test commerciale più che valido, una verifica diretta di quello che il mercato può offrire

e di quello, che invece, può assorbire. Aggirandoci fra gli stands, abbiamo potuto renderci conto della buona validità dell'esposizione poiché le Case si sono presentate con il meglio della loro produzione quale: i più moderni antifurti per auto e autoradio, antiappannante elettrico autoadesivo con montaggio semplice, sul vetro posteriore, staccabatterie elettronici, fanali anticibalo, fanali retromarcia di tutti i tipi e gusti, volanti, leva cambio antifurto, segnalatori di emergenza, coprivolanti, copricambio, pomelleria, gomme complete di lampade per auto; varietà di carburatori, tappeti, valvole, filtri, cerchioni. L'Expomotor, insomma è una conferma della sua validità e dell'importanza di un settore fondamentale, spesso d'avanguardia dell'industria motoristica.

b. b.



CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

VIA DANTE 87/91 - TEL. (0372) 20.450 - 26100 CREMONA (ITALY)

Elenco degli alberi distribuzione in acciaio speciale cementati, temperati e nitruati

FIAT				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 1	500 - profilo 137	6,15	Motori elaborati mediamente	Asp. 34° - 74° Sca. 40° - 80°
A - 2	500-595-650-695-500 R-126 profilo 595 - C 70	7,7	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A - 2/1	500 - 595 - 650 - 695 - 500 R 126 - C. 26 - 1975	7,2	Motori elaborati mediamente	Asp. 38° - 76° Sca. 76° - 38°
A - 3	500-595-695-500 R-126 profilo 84	6,35	Motori elaborati mediamente	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A - 4	500-595-650-695-500 R-126 profilo 120 fasato con ingranaggio	6,8	Motori elaborati corsa	Asp. 49° - 78° Sca. 93° - 40°
A - 5	500-595-650-695-500 R-126 profilo G	7	Motori elaborati corsa	Asp. 84° - 94° Sca. 95° - 64°
A - 5/1	500-595-650-695-500 R-126 profilo G P 71 - 7.3	7,3	Motori elaborati corsa	Asp. 84° - 94° Sca. 95° - 64°
A - 5/2	500-595-650-695-500 R-126 profilo 181 fasato con ingranaggio	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 67° - 93° Sca. 93° - 67°
A - 5/3	500-595-650-695-500 R-126 profilo 162 fasato con ingranaggio	7,15	Motori elaborati corsa	Asp. 63° - 97° Sca. 97° - 63°
A - 5/4	500-595-650-695-500 R-126 profilo 163 fasato con ingranaggio	7,4	Motori elaborati corsa	Asp. 44° - 84° Sca. 84° - 44°
A 5/5/129	500-595-650-695-500 R-126 fasato con ingranaggio	7,05	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 94° Sca. 94° - 45°
A - 6	500-595-695-500 R-126 profilo C - 47 fasato con ingranaggio	7,3	Motori elaborati corsa con condotti separati	Asp. 54° - 80° Sca. 82° - 55°
A - 7	500-595-650-695-500 R-126 profilo C - 145 fasato con ingran.	7,3	Motori elaborati corsa con condotti separati	Asp. 77° - 107° Sca. 107° - 77°
A015-114	500-595-650-695-500 R-126 fasato con ingranaggio	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 44° - 92° Sca. 92° - 44°
A-015-103	500 - 595 - 650 - 695 - 500 R 126 fasato con ingran. - 1975	7,2	Motori elaborati corsa salita	Asp. 55° - 81° Sca. 81° - 55°
A - 10/B	500 fasato con ingranaggio	7,2	Motori elaborati corsa con condotti separati	Asp. 58° - 84° Sca. 84° - 58°
A-10/B-114	500 - 595 - 650 - 595 - 500 R 126 fasato con ingran. - 1975	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 46° - 95° Sca. 95° - 46°
A-7/C-165	500 - 595 - 650 - 695 - 500 R 126 fasato con ingran. - 1975	7,5	Motori elaborati corsa	Asp. 55° - 93° Sca. 85° - 51°
A - 8	600 - 600 D profilo 2	6,2	Motori poco elaborati	Asp. 20° - 60° Sca. 60° - 20°
A - 9	600 - 600 D profilo 1	6,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A - 10	850 - 903 profilo 1	6,9	Motori poco elaborati	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A - 11	850 - 903 profilo 19	7,35	Motori molto elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A - 12	850 - 903 profilo 3	6,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A - 13	850 - 903 profilo corsa O.T.	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A - 15	128 - 1100 profilo S - C 12/B	9,4	Motori poco elaborati	Asp. 33° - 73° Sca. 73° - 33°
A - 15/1	128 - 1100 profilo C 11/B	10	Motori elaborati mediamente	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 16	128 R e Coupé - C 13/B motori 1300 cc.	10	Motori molto elaborati	Asp. 45° - 85° Sca. 85° - 45°
A - 17	128 - 1100 - 1300 - C 77	10,35	Motori poco elaborati	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A - 18	128 - 128 Rally e Coupé 1100 - 1300 C 71	11,15	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 86° Sca. 86° - 45°
A - 19	128 - 128 R e Coupé 1100 - 1300 13/C	10,5	Motori elaborati corsa	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A - 20	128 - 128 R e Coupé C 14/B 1100 - 1300	11,4	Motori elaborati corsa iniezione	Asp. 54° - 92° Sca. 81° - 51°
A - 20/1	128 - X 1/9 - C 77	10,35	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A - 20/2	128 - X 1/9 - profilo 31-B	10,7	Motori molto elaborati	Asp. 45° - 77° Sca. 77° - 45°
A - 20/3	128 - X 1/9 - C 14/B	11,4	Motori elaborati corsa	Asp. 54° - 92° Sca. 81° - 51°
A-21/C-132	124 berlina - Primula coupé	6,55	Motori poco elaborati	Asp. 33° - 73° Sca. 73° - 33°
A - 21	124 Berlina Primula coupé profilo S	6,9	Motori elaborati mediamente	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A - 21/1	124 Berlina Primula Coupé profilo 25	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 85° Sca. 85° - 45°
A - 131	Fiat 131/1300 cc. profilo 32	7,4	Motori poco elaborati	Asp. 33° - 73° Sca. 73° - 33°
A - 131/1	Fiat 131/1300 cc. profilo 183	7	Motori elaborati mediamente	Asp. 34° - 74° Sca. 74° - 34°
A - 131/2	Fiat 131/1300 cc. profilo 25	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 85° Sca. 85° - 45°
A - 131/3	Fiat 131/1600 cc. profilo 18	7,2	Motori poco elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 131/4	Fiat 131/1600 cc. profilo 184	7	Motori elaborati mediamente	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 131/5	Fiat 131/1600 cc. profilo 78	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A - 131/6	Fiat 131/1600 cc. profilo 100	7,8	Motori elaborati corsa coppia alta	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A - 22	125 - 124 coupé-spaldier - 1400	9,85	Motori poco elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°

FIAT				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 23	125 - 124 coupé-spaldier - 1400	9,9	Motori elaborati mediamente e rally	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 23/1	125 - 124 coupé-spaldier - 1400	10,65	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 24	124 sport coupé spaldier	9,85	Motori poco elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 25	124 sport coupé spaldier	9,9	Motori elaborati mediamente o rally, scarico ingranaggio	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 25/1	124 sport coupé spaldier	10,65	Motori elaborati corsa scarico ingranaggio	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 26	127 profilo 19	7,35	Motori poco elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-26/C132	Fiat 127	6,55	Motori elaborati mediamente	Asp. 37° - 73° Sca. 73° - 37°
A - 27	127 profilo 2	6,9	Motori elaborati mediamente	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A - 28	127 profilo corsa	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A-28/1C-38	Fiat 127 profilo corsa	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 48° - 88° Sca. 88° - 48°

Autobianchi A 112				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 29	A-112 profilo 40	6,3	Motori poco elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A29/C132	A-112	6,55	Motori elaborati mediamente	Asp. 33° - 73° Sca. 73° - 33°
A - 30	A-112 profilo 19	6,9	Motori elaborati mediamente	Sca. 75° - 35° Asp. 50° - 90°
A - 31	A-112 profilo corsa	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 48° - 88° Sca. 88° - 48°
A-31/C-38	A-112 profilo corsa	7,2	Motori elaborati corsa	

Alfa Romeo				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 32	1'00 - 1600 - 1750 profilo C 77	10,35	Motori poco elaborati	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A - 33	1300 - 1600 - 1750 - 2000 profilo 30	10,8	Motori elaborati mediamente	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 34	1300 - 1600 - 1750 - 2000 profilo 13	10,5	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 80° Sca. 80° - 50°
A - 35	1750 - 2000 profilo 11 C	11	Motori elaborati corsa	Asp. 48° - 70° Sca. 70° - 48°
A - 35/1	1750 - 2000 profilo 2 B	11,1	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°

Alfa Sud - Alfa Sud TI				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 36	Alfa Sud C 5 - 108°	9,6	Motori poco elaborati	Asp. 40° - 76° Sca. 76° - 40°
A - 37	Alfa Sud C 4 - 108°	10	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 76° Sca. 76° - 40°
A-38/C-176	Alfa Sud N. e TI	9,9	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 88° Sca. 81° - 47°
A-39/C-176	Alfa Sud N. e TI	9,9	Motori elaborati corsa	Asp. 44° - 84° Sca. 87° - 41°

BMW				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 40	1600 - 2000 - 2002 profilo 300	7,85	Motori elaborati mediamente	Asp. 44° - 74° Sca. 74° - 44°
A - 41	1600 - 2000 - 2002 profilo 142	8,8 asp. 8,6 scar.	Motori elaborati corsa	Asp. 60° - 90° Sca. 80° - 50°
A - 41/1	1600 - 2000 - 2002 profilo 324	8,6	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 80° Sca. 80° - 50°
A - 41/2	1600 - 2000 - 2002 - C, 206	9,2	Motori elaborati corsa	Asp. 60° - 90° Sca. 80° - 90°

Lancia Fulvia - HF 1600/1300 - Beta				
REFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMA DI MASSIMA
A - 42	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300 C 8	6,9	Motori poco elaborati	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 43	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300 C 98	7,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 52° - 92° Sca. 92° - 52°
A - 44	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300	8 asp. 7 scar.	Motori elaborati corsa	Asp. 55° - 85° Sca. 57° - 55°
A - 44/1	Beta - C 15	9,85	Motori poco elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A - 44/2	Beta - C 67 AS	9,9	Motori elaborati mediamente e rally	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A - 44/3	Beta - C 55	10,65	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°

Dieci anni di VITA dei rallies

● C'era molta attesa nell'ambiente per «VITA DA RALLY» di Aldo Seregini edito da Rino Fabbri. Il nome dell'autore molto conosciuto nell'ambiente per essere stato fino a poco tempo fa uno dei più quotati giornalisti specializzati in rallies e la passione dell'editore, che direttamente si è inserito nelle corse proprio come sponsor, erano di per sé garanzia del prodotto, che, è bene chiarirlo subito, non è un manuale sul come si fanno i rallies, le regole, gli accessori indispensabili, ma una raccolta di sensazioni scritte oltre che da Seregini anche da Sandro Munari, Mario Mannucci e sua moglie, la simpatica Ariella.

Ma la vera forza del libro senza per questo voler fare un torto ad alcuno, ci sembra siano la veste grafica e la raccolta delle fotografie, anche molto aggiornate e tra cui spicca la serie di Attualfoto al recente rally di Sanremo. Sono tutte immagini che parlano da sole, e che, a saperle guardare, sintetizzano meglio di qualsiasi discorso l'evoluzione dei rallies negli ultimi dieci anni.

Tra tutte poi, il grande fotocolor che riproduce, se non andiamo errati (non c'è la didascalia purtroppo nei fotocolors) l'Opero Ascona di Bonamico al S. Martino di Castrozza dell'anno passato in cima al Passo Manghen, vale da sola l'acquisto del libro. In quella frenata disperata col precipizio scoperto a pochi millimetri c'è tutta l'essenza del pilota di rallies. La vera avventura che ancora esiste nonostante ci si ostini a preparare sempre tutto e sempre meglio di gara in gara.

Il libro viene messo in vendita in questi giorni e vale veramente la pena di es-

sero acquistato, anche se lo ripetiamo, tratta la specialità non in senso didattico quanto da innamorati.

La

curiosa

premessa

di

MUNARI

● In questo fine stagione è scoppiato il boom dell'editoria rallystica. Prima d'oggi in Italia si era fatto ben poco in questo campo, poco soprattutto in confronto all'Inghilterra, la Francia e la Germania. Tra i libri di recentissima pubblicazione c'è «RALLY, tecnica auto gare» scritto da Enrico de Vita ed edito dall'Istituto geografico De Agostini. Si tratta di un libro con una veste grafica di primordine, ricco di foto a colori, rilegato e messo in vendita, in proporzione, ad un prezzo piuttosto contenuto: 5000 lire.

La prima impressione che si riporta è di una fin esagerata ricerca di essere il più possibile esaurienti in tutti i risvolti di questa specialità agonistica, anche se con il rischio di non poter mai affrontare a fondo ciascun argomento trattato. Questo invece non è del tutto vero. Lo sforzo dell'autore nel cercare di accontentare la curiosità del neofita appare chiaro in ogni pagina e sotto molti aspetti può considerarsi riuscito anche se obiettivamente non è impresa molto facile.

L'aspetto maggiormente negativo è invece un altro, e cioè che questo libro è uscito un poco troppo in ritardo e molti argomenti paiono già superati dallo sviluppo avuto negli ultimi tempi dall'attivi-



tà rallystica, adesso molto meno avventurosa ed epica di quanto avveniva ad esempio solo cinque anni fa. Così ad un capitolo sulla tecnica sempre attuale ed abbastanza completo se ne affiancano altri, con relative illustrazioni che sembrano denunciare una effettiva assenza dell'autore dalle scene rallystiche perlomeno da un triennio.

Un neo poi imperdonabile è la prefazione di Sandro Munari. Chi conosce bene il Drago (ma purtroppo, c'è da temere, anche chi non lo conosce) si rende subito conto che certe cose non può davvero averle scritte lui.



● A corollario di una stagione dominata dalle macchine rosse, esce con tempestività edito dalla Mondadori un bel volume di Piero Casucci e Tommaso Tommasi, «La storia delle Ferrari Alfa Romeo campioni del mondo». Come già dice il titolo, il libro non si limita ad una cronaca della stagione '75 delle due Case italiane e dei loro piloti, ma traccia un'ampia panoramica dei campionati (piloti e costruttori) dalla loro istituzione ad og-

gi, con particolare riferimento alle vicende che hanno avuto Ferrari ed Alfa per protagoniste.

Il libro è completato dai profili dei campioni vecchi e nuovi, da bei disegni a colori di Riccioni rappresentanti tutte le grandi Ferrari di Formula 1 e le più famose Alfa sport, e da interessanti interviste con i tecnici protagonisti delle vittorie, Mauro Forghieri per la Ferrari e Carlo Chiti per l'Alfa.

Casucci e Tommasi non hanno quindi fatto un libro per «ferraristi» o per «alfisti», bensì un'opera concepita per la soddisfazione di tutti gli appassionati di questo sport.

PIERO CASUCCI E TOMMASO TOMMASI:

«La storia della Ferrari Alfa Romeo campioni del mondo», 170 pagine con foto in bianco-nero e colore, lire 6.000. Mondadori editore.

160 milioni erogati in 25 anni dal FONDO assistenza PILOTI

● In occasione dei 25 anni di attività del Fondo Assistenza Corridori, l'istituzione (unica, nel mondo dell'automobilismo) che si occupa di aiutare e finanziare piloti bisognosi e le famiglie degli scomparsi, è uscito un libretto che sintetizza l'opera del FAC in questo quarto di secolo, intitolato appunto «25 ANNI DEL FONDO ASSISTENZA CORRIDORI».

Ne è autore Franco Spotorno, che del Fondo Assistenza Corridori (nato il 5 dicembre 1949 a Milano come «Cassa Mutua Assistenza Corridori Automobilisti») è stato il fondatore e ne è tutt'ora il presidente.

La pubblicazione testimonia della serietà, dell'impegno profuso per portare tempestivamente aiuto agli attori di questo sport. In questi 25 anni sono stati erogati oltre 160 milioni di lire anche relativamente a casi verificatisi sui campi di gara esteri.

vita da rally

COLLANA START

di **ALDO SEREGINI**
con la collaborazione di
SANDRO MUNARI
MARIO MANNUCCI

Com'è la vita da rally?

E' l'avventura con la A maiuscola. Fango e ghiaccio, sterrato e asfalto, giorno e notte, vittorie e ritiri. Il tutto in sintonia perfetta di pilota-coequipier-vettura. E intorno il carosello di assistenze, meccanici, giornalisti e fans.

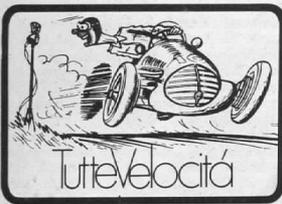
Questa è la vita da rally scritta in prima persona dai protagonisti.



vita da rally

IN VENDITA IN
TUTTE LE LIBRERIE

250 FOTO



Team BRASILE anche in F.2

• Domingos Piedade, il noto manager di Emerson Fittipaldi (e già direttore sportivo della Alfa Mondiale Marche) sta battendo cassa per mettere in piedi un team di F.2 tutto brasiliano. I due piloti della squadra sarebbero infatti Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffman, già in aria di F.1, che comunque disputerebbero le gare non concomitanti con questo nuovo team.

• LAUDA, PILERI E COLNAGHI SPORTSMAN 1975 - La commissione generale del premio Chevron Sportsman dell'anno, riunitasi a Milano, ha decretato i vincitori 1975 per gli sports motoristici. Per l'automobilismo Niki Lauda, campione del mondo, con una menzione particolare per Vittorio Brambilla, per il motociclismo Paolo Pileri, campione mondiale per la 125, e menzione per Agostini mondiale 500 e per la motonautica Giuseppe Colnaghi e menzione particolare a Renato Molinari.

• CUPOLE D'ORO PER LELLA E VITTORIO - Anche quest'anno la Savigliano Corse organizza l'annuale premiazione e indice per il 18 dicembre la II Festa dell'Automobilismo Sportivo con la collaborazione del dancing Le Cupole di Cavallermaggiore. Nel corso della serata saranno premiati oltre ai piloti della scuderia anche Lella Lombardi e Vittorio Brambilla, ai quali verranno consegnate le Cupole d'Oro.

• UN ALTRO FINNICO IN F.2 - Mikko Kozarowitzky, campione finlandese della Super Vee europea, già idolo del tennis internazionale (che abbandonò nel 1968 tre settimane prima del torneo di Wimbledon per la rottura di una gamba) passerà quest'anno alla F.2, probabilmente con un telaio Lola e motore BMW. I giornalisti tedeschi sostengono che il probabile sponsor possa essere addirittura la Marlboro.



Prime uscite in pista delle nuove F.2 in Inghilterra: questa è la Chevron B35 con motore Hart a Oulton Park, condotta dallo stesso progettista e costruttore Derek Bennett, con il quale si sono ottenuti già tempi di rilievo. Molto interessante soprattutto la leggerezza della nuova monoposto di Bolton: si parla di 504 kg con il BMW, e di soli 482 con il Brian Hart (che come è noto ha il basamento in lega leggera)

• LE MONOSCOCCHES DI GIOTTO - L'ing. Giotto Bizzarini, non dimenticato progettista di vetture sportive degli anni sessanta, continua a sfornare idee nuove di giorno in giorno. Ora sta cercando di consorziale alcune piccole industrie toscane per produrre a prezzo concorrenziale le monoscocche F.1 e F.2, sport 2000 e 3000, sospensioni, carrozzerie in vetroresina e altre parti staccate, esclusi quindi solo i gruppi motore e cambio, nel tentativo di aumentare la partecipazione di piloti italiani alle competizioni.

• UNA RONDE SUR GLACE A ISOLA 2000 - Nella stazione di sport invernali di Isola 2000, sulle Alpi Marittime, si correrà una ronde su ghiaccio il 25 di gennaio 1976. La corsa aperta alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, 5 si svolgerà in semifinali (8 macchine in pista alla volta) e finali di 15 giri sul tracciato di 1,080 metri. Le iscrizioni presso l'ASAC di Nizza.

• CHI VUOLE A NOLEGGIO UNA SUPER FORD? - Il pilota inglese Ian Taylor, già stella di prim'ordine nel campo della F.3 un paio di anni fa, si sta organizzando per noleggiare un paio di Dulon F. Ford 2000, per i campionati inglesi che porterebbe sui campi di gara, con meccanici e assistenza completa. Resterebbe ai piloti solo l'onere del... pagamento.

• IL FUTURO DI CHEEVER - Eddie Cheever sta cercando di concretizzare in questi giorni i suoi programmi '76. E' già certo di una vettura ufficiale Modus F.3 per fare il campionato europeo, ma non ha ancora escluso di poter passare guida di categoria. Intanto, ha provato a Goodwood la March Formula 2 di Ron Dennis, ottenendo risultati molto incoraggianti. Anche Surtees ha messo gli occhi sul giovane americano, che ha intenzione di far provare sulla sua Formula 1 al Castellet, in gennaio.



L'Alfa 33tt12 WKRT «Monza» è l'ultima novità del maestro modellista Carlo Brianza, per la serie A.B.C. e segue la edizione corta che vedete nella foto. Molto interessanti i modelli sempre 1/43 di prossima presentazione, la Tecno Martini PA/123 e la Ferrari 312 T De Dion: si possono prenotare da Zepellini - Viale Premuda - MI o da Tron - Corso Europa 9 - Loano (SV)

• SCOLA RITORNA ALLA CHEVRON - Dopo aver disputato un paio di stagioni al volante delle varie edizioni della March sport due litri Domenico Scola, dominatore di diverse salite, specie al sud Italia, non se l'è sentita di abbandonare l'importatore Trivellato ed ha già acquistato una nuovissima Chevron, ritornando a questa marca inglese per la quale aveva già corso qualche anno fa.

• HOLBERT DALE CARRERA ALLE MONOPOSTO - Dopo aver vinto nella stagione '75 diverse prove del campionato IMSA/Camel GT al volante di una Porsche Carrera, Al Holbert sembra seriamente intenzionato a passare alle monoposto. Sarà al volante di una F. Atlantic del team di Bill Scott, come compagno dell'altro americano Howdy Holmes.



Niente Toyota sulla neve

• Dopo tante riflessioni alla Toyota hanno deciso che né il Rally di Montecarlo, né la Svezia e né tantomeno l'Artic Rally verranno corsi dalle vetture giapponesi. Sembra infatti che le macchine non siano state ritenute idonee a difendersi onorevolmente su fondi con aderenza molto precaria o dove i chiodi siano limitati.

• DALL'ASCONA ALLA PORSCHE - I fratelli Betti è molto probabile che nel '76 siedano alla guida di una nuova Porsche Carrera. Contatti sono già stati presi con alcuni venditori tedeschi mentre un motore «usato» è già arrivato a prezzo d'occasione tra le loro mani. Se l'idea dovesse concretizzarsi si può stare certi che per l'assoluta ci sarà un cliente serio in più.

• MARTINELLI TORNA AI RALLIES? - Sembra certo che Martinelli, industriale comasco ex-pilota di rallies, faccia nel '76 ritorno alle competizioni a vando trovato un munifico sponsor. Si parteciperà a rallies (come lui preferirebbe) lo farà con la Porsche Carrera ex-De Echer di proprietà del Jolly Club, altrimenti in velocità con il nuovo Trofeo Alfassud.

• UN SALONE SPORTIVO ANCHE A FORLÌ - Organizzato dal solito gruppetto di appassionati forlivesi, si terrà a Forlì un saloncino dell'auto sportiva dal 26 dicembre al 3 gennaio. Durante il periodo di apertura si terranno diversi incontri col pubblico che sarà intrattenuto da piloti di chiara fama.

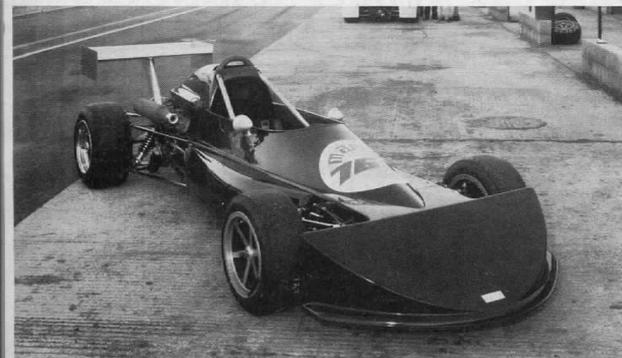
• GRIFONE ABRUZZO CON AMBIZIONI - La scuderia abruzzese diretta da Alfonso Cavallucci è particolarmente entusiasta della nuova regolarità e pertanto ha in programma per il periodo invernale allenamenti sociali su tratti in asfalto e sterrato e pertanto ha aperto anche un sede provvisoria presso l'AC Chieti, in piazza Garibaldi, dalle 19 alle 20 del lunedì, mercoledì e venerdì.

• NON PIU' DA YORK IL RAC - A partire dal prossimo anno il Rally d'Inghilterra cambierà località di partenza. Il via verrà dato infatti da Bath, nel sud-ovest del paese. In un primo tempo si era parlato anche di Bristol.

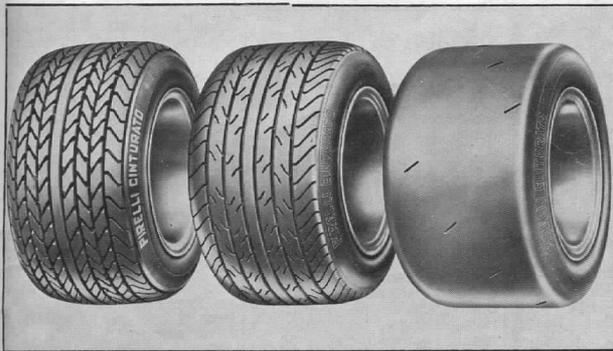
• VUOL VOLARE ANCORA? - Ricordate il pauroso capotamento di cui mostrammo la foto dopo il Rally dei 1000 Laghi in Finlandia? Protagonisti furono il finlandese Kinsilehto e l'inglese Martin Holmes. I due si ritroveranno insieme a Montecarlo su di una Polski Fiat. Forse col paracadute...

• ELETTO IL DIRETTIVO DELLA BOLOGNA CORSE - La nuova scuderia bolognese, ha eletto recentemente il proprio direttivo che è composto da: Rubini (presidente), Argenti (vice presidente), Bendini e Panzacchi (consiglieri), Gubellini (segretario).

• IL CIOCCO FA GIA' RUMORE - E' appena stato messo a calendario ed alla sua prima effettuazione manca ancora quasi un anno, eppure il Rally internazionale del Ciocco fa già parlare di sé. Sono già stati infatti prenotati trenta minuti alla televisione svizzera e Quaroni sembra ben deciso a volere di più.



SILVERSTONE - Roberto Marazzi è stato il primo italiano a provare la nuova March 763, con la quale correrà tutto il campionato europeo. Sul veloce tracciato inglese, dopo che Nilsson aveva scaldato motore e gomme, ha ottenuto tempi ragguardevoli. Intanto salgono a cinque gli italiani che disporranno delle nuove F.3 March per la prossima stagione, che il nuovo importatore Pavanello sta facendo arrivare pian piano. I primi due sono stati Marazzi e Pardini, poi dopo di loro sono arrivati anche Rampinini, «Gimax» e Tarcisio Riva, che monteranno quasi certamente i nuovi motori Novamotor.



Ecco i nuovi racing radiali preparati dalla Pirelli per il Trofeo Alfasud. Si tratta di un pneumatico collaudato sulla Abarth 031 e sulla Stratos al Giro d'Italia, e che rappresenta la più recente evoluzione del modello P7 Supersport, con le stesse caratteristiche costruttive del recente pneumatico P3 di serie, cioè carcassa radiale in nylon e cintura con due strati di acciaio incrociati «bloccati» da una cintura di nylon a 0°. Questo nuovo racing per l'Alfasud è disponibile in tre versioni, rain, intermedio e slick, tutti con la medesima struttura e dimensioni (235/45-13) ma con mescole diverse a seconda del disegno del battistrada. Il prezzo è ancora da stabilire, così come la scelta definitiva dei tipi che sembra orientata però su due soli modelli, il rain e lo slick. La Pirelli istituirà anche dei premi di classifica per il Trofeo Alfasud che si sommeranno a quelli già consistenti messi in palio dall'Alfa Romeo.

• **NIENTE JOLLY PER ANNA CAMBIAGHI** - Anche se la notizia non ha ancora avuto una conferma ufficiale, corre voce che nel '76 Anna Cambiaghi non correrà più i rallies con il Jolly Club. La campionessa italiana però è probabile che abbia una vettura direttamente dall'Alfa Romeo per difendere il suo titolo dagli attacchi che le porteranno la rientrante Donatella Tomzini («ma tornerà poi davvero?») e la sua ex-navigatrice Claudia Grandi.

• **FINALMENTE NUOVI BOX PER BRANDS HATCH** - Con un primo stanziamento di 30 milioni sono iniziati i lavori sulla pista londinese, che dovrebbero essere portati a termine verso gli anni 80, ma già praticamente utilizzabili dal prossimo Gran Premio. Si tratta di spostare i nuovi box sul tratto di tracciato esistente dietro a quelli attuali e ingrandire il paddock, che già sta prendendo una nuova forma.

• **CIARDI E AGLIETTI CAMPIONI-MAGIONE** - Si è concluso con una vittoria a due il campionato Autodromo di Magione, articolato in sei prove svoltesi quest'anno su questo tracciato. Primi ex-aequo sono risultati Rolando Ciardi e Massimo Aglietti, secondo Sandro Riccitelli e terzo Paolo Menichetti. La premiazione avverrà in occasione della cerimonia di chiusura della attività annuale della scuderia Carpine.

• **ANCHE PHIL KERR LASCIA LA McLAREN** - Pochi giorni prima della defezione di Fittipaldi la squadra McLaren aveva subito un'altra perdita; Phil Kerr, valido direttore sportivo, amico d'infanzia di Bruce McLaren, neozelandese pure lui, ha deciso di tornare in patria, dove si assocerebbe a Denny Hulme per aprire un grosso garage agli antipodi.

• **ANCHE NEVE SULLA SURTEES** - Ormai l'hanno provata tutti quanti. L'ultimo della serie (ma non sarà l'ultimo prima della fine dell'anno) è stato il belga Patrick Neve, che ha girato con la solita TS 16 a Goodwood. Dopo di lui dovrebbero provarla altri piloti di F.3, tra cui Cheever, Richard Scott e lo svedese Conny Andersson.

• **F. 5000 PER LEONI** - Lamberto Leoni, il giovanissimo pilota di F.2 che ha abbandonato la Scuderia del Passatore verso la metà della stagione, e che aveva ben debuttato all'Estoril pare intenzionato a seguire la strada di Lella Lombardi. Andrà al più presto in Inghilterra per cercare la possibilità di disputare il locale campionato di F. 5000.

• **CHIUSA MAGIONE PER NATALE** - L'autodromo di Magione comunica che rimarrà chiuso per le prove dal 15 di dicembre al 7 di gennaio 1976.



• **NOVITA' AL SALONE DI GINEVRA** - Il prossimo Salone dell'Auto di Ginevra che si svolgerà dal 24 gennaio all'1 febbraio presenterà l'innovazione di un settore speciale riservato a veicoli utilitari leggeri e speciali, sistemato sulla galleria del Palazzo delle esposizioni.

• **NUOVA AUTOSTRADA A DOPPIA CORSIA** - Già entro dicembre il tratto da Innsbruck a Zirl sarà percorribile su due corsie di marcia. Ne sarà agevolato l'intenso traffico previsto tra Seefeld e la zona di Innsbruck durante le prossime olimpiadi invernali '76.



Aston Martin nel sol levante

• La Aston Martin Lagonda ha ottenuto dal Giappone un'ordinazione di 40 Aston Martin V8, attraverso una nuova agenzia di importazione, la Chybu Yashima Auto di Nagoya. Sale così a mezzo milione di sterline la cifra che la compagnia prevede di ricevere nel '76. Inizialmente il contratto sarà biennale.



• **NUOVO DIRETTORE DELLE RELAZIONI PUBBLICHE ALLA CHRYSLER** - Il suo nome è Joseph Ris ed è il nuovo direttore delle relazioni Pubbliche internazionali della Chrysler nel mondo. Ex allievo della facoltà di diritto a Parigi e in alcune università americane, Ris è stato anche giornalista a Parigi ed incaricato all'università di Detroit.

• **SI PREVEDE UN GRANDE SUCCESSO PER LA 12. SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA** - A Napoli l'organizzazione dell'annuale festival automobilistico alla Mostra d'Oltremare è già in movimento. Quest'anno in particolare si cercherà di ampliare lo spazio dedicato agli accessori visto l'interesse in questa zona verso questo settore. Come sempre in quel periodo poi si correrà il tradizionale Rally della Campania che quest'anno sarà una delle gare decisive per l'assegnazione del titolo del TRN.

• **NUOVO OSTELLO PER LA GIOVENTU'** - A Linz, capoluogo dell'alta Austria è stato inaugurato in questi giorni un nuovo ostello per la gioventù che in 56 stanze a due o quattro letti presenta una capacità ricettiva di duecento ospiti. Ogni stanza è dotata di doccia lavabo. Essendo già in funzione può rivelarsi di grande interesse per gli studenti o i giovani lavoratori che si recheranno quest'inverno come turisti in Austria.

• **NUOVO VEICOLO ANTI-TERRORISMO AD ARIA CONDIZIONATA** - E' stato approntato recentemente in Gran Bretagna un veicolo corazzato ad aria condizionata da usare con scopi antiterroristici. E' di costruzione monoscocca, senza chassis. La parte inferiore è di forma tale da evitare le sacche di esplosione delle mine, e quindi da garantire la massima sicurezza delle persone a bordo.

• **FINO A 145 ORARI COL MINIPARABREZZA** - Il RAC inglese ha controllato scientificamente le possibilità d'uso di un nuovo miniparabrezza d'emergenza da tenere avvolto e di scorta sull'automobile per montarlo in caso di rottura di quello originale per sassi o altre cause accidentali. Da qui si è scoperto che questo accessorio una volta montato può reggere alla velocità di 145 kmh. E' prodotto praticamente per tutte le auto dalla Humprey Thompson.



La DODGE ASPEN SEDAN 1976, secondo gli intendimenti del vice presidente alle vendite della Chrysler di Detroit, Richard D. McLaughlin, sarà il tipo Dodge che registrerà nel prossimo anno il maggior volume di vendite fra i modelli popolari. L'Aspen che somma i vantaggi delle compatte con quelli delle vetture di maggior mole è stata progettata per essere «la piccola vettura di famiglia» e viene fornita nelle versioni due e quattro porte, con motore 6 cilindri da 3689 cc, oppure 8 cilindri a V da 5214 cc.



Questa è la Golf gr. 2 preparata da Giotto Bizzarrini per i rallies. Il motore è dotato di nuovissimi pistoni speciali Mondial, ed ha una potenza massima a 7000 giri di 151,2 CV Din. In gara all'inizio ci correrà Gignoni

I dubbi «annessi»

La nostra scuderia annovera fra i suoi iscritti una notevole maggioranza che pratica la velocità. Ora, a pochissimo tempo dall'entrata in vigore dell'annesso J, siamo quotidianamente tempestati di richieste da parte di iscritti circa le modifiche da apportare o da escludere.

In particolare i cambi, i codolini, ecc., suscitano i dubbi maggiori e purtroppo le ditte costruttrici, da noi direttamente interpellate, sono ancora oggi in fase di attesa.

Pertanto vi saremmo grati se nel vostro settimanale prendeste in esame la questione, chiarendo un po' tutto quello che riguarda in particolare i gruppi 2, 4 e 5.

HORSE MOTOR CLUB Roma

Premessa: il testo del nuovo Annesso J, che andrà in vigore dal 1976, è stato pubblicato (in Italia, poiché qualche mese prima era apparso nella versione originale ed ampiamente illustrata da Autosprint) nel bollettino CSAI n. 3, del 15 marzo 1975.

La stragrande maggioranza dei licenziati italiani lascia scorrere pigramente i mesi. La CSAI pure, rimandando anche troppo alcune definizioni (quali classi nei nuovi gruppi? quali campionati? quali regolamenti sportivi?) che sarebbe stato utile — e possibile — enunciare molto prima.

Cecando di mettere una pezza alla disinformazione imperante, la CSAI indice molto opportunamente una riunione a Milano, nel corso della quale la sottocommissione tecnica non solo discute alcuni problemi riguardanti l'assetto futuro del campionato, ma è anche a disposizione per ogni chiarimento riguardo al nuovo Annesso J, nuovo per modo di dire ma certamente «nuovo» per chi aveva ritenuto opportuno ignorarlo.

Eravamo al 6 novembre, e coloro che hanno pensato di disertare quella riunione, che pure avevamo pubblicizzata nella convinzione che si trattasse di una occasione da non perdere, si trovano ora alle prese con i propri dubbi.

Questo preambolo non è solo per dare una bonaria «la vata di capo» a responsabili e soci della scuderia romana, quanto per evidenziare la difficoltà obiettiva per noi di rispondere, in senso generale, a quesiti di una regolamentazione ampia e certamente complessa, se è vero che non basta leggere l'Annesso per avere le idee chiare.

Ma poiché non vogliamo lasciare nessuno nel dubbio, facciamo così: fateci dei quesiti specifici, ben identificati, e vi daremo di rispondere ad ognuno di essi, con la collaborazione della CSAI.

10/12 18, 17

61743 RME PXE2 53 S LAZZARO DI SAVENA DA ROMAUEQ 1327 84 10 1730

GENTILISSIMO DOTTOR SABBATINI VORREI FAR PERVENIRE IL PIU SENTITO GRAZIE A LEI E A TUTTI I NUMEROSISSIMI TIFOSI CHE MI HANNO VOTATO E CHE MOLTO SPESSO QUESTO ANNO MI HANNO SOSTENUTO CON IL LORO CALORE. UMANO AIUTANDMI A SUPERARE I MOMENTI DIFFICILI STOP GRAZIE MA NON SOLTANTO PER LO AMBITO CASCO MA SOPRATTUTTO PER LA OCCASIONE CHE MI SOLTASPRINT DA A NOI SPORTIVI DI INCONTRARCI E FRATERIZZARE NEL SOLO NOME DEI VALORI UMANI DEL NOSTRO SPORT CORDIALMENTE

MAURIZIO FLAMMINI

AUTO SPRI NT FERMOPOSTA AUTO SPRI NT

MAX DI CARLO - Roma — Nella capitale ci sono: «Cr-El-Model», via Gregorio VII n. 115-117; Gorni, via Ferrari 3/9; Nozzoli, Via Magna Grecia 31, dove può trovare quello che cerca, e forse anche qualche cosa di più.

GIUSEPPE DI FAZIO - Castel/Trentano (Chieti) — Forse lei e la CSAI di Roma non vi siete capiti. Infatti, fino a tutto il '75 la NSU TT 1200 (1177 di cilindrata) è omologata in gruppo 1 con fiche n. 5226, e non risulta che la sua omologazione sia scaduta. Si rivolga alla CSAI di Milano, telefono 02-698.4441. Tenga presente che le fiches di omologazione delle vetture straniere vanno richieste direttamente alla FIA, Place de la Concorde 8, Parigi.

VITTORIO ROBERTI - Torino — Il nome Merzario sui containers o sui certi autotricolati non è quello del campione automobilistico, bensì di uno spedizioniere suo omonimo.

EUGENIO BAGLIANI - Milano — Innanzi tutto, scusi se le rispondo così in ritardo. Per quello che riguarda la vostra offerta, per ora non riteniamo il caso di accettarla. Grazie, comunque, e buon lavoro.

ROBERTO PAPINI - Chiesa Nuova (Pistoia) — Gli arretrati di Autosprint costano il doppio del prezzo di copertina. Per ritenerli, si rivolga al nostro ufficio diffusione, anche telefonando al 45.55.11 (Bologna) interno 30. Stesso discorso per il poster.

ADRIANO CANALE - Collegno (Torino) — Nei rallies nazionali i gruppi 2 e 4 continuano a correre assieme, mentre negli internazionali sono divisi. Le classi 1300 e 1600 sono sempre esistite, separatamente. Per quanto riguarda la vettura, più in là della X-1/9 non andiamo neppure noi.

PIERO PICO - Livorno — Per l'autocross è necessaria la licenza CSAI. Si rivolga all'ufficio sportivo del suo AC.

GIUSEPPE SAFINA - Masara del Vallo (Trapani) — Se volete fondare un Club Ferrari rivolgetevi al dottor Gozzi, capo dell'ufficio stampa e pubbliche relazioni della Ferrari, 41053 Maranello (Modena), che dovrebbe essere in grado di darvi dei buoni consigli.

RICCARDO FADDA - Lanusei (Nuoro) — Difficile indirizzarla con precisione. Ad esempio, avrà notato come nella pagina della compravendita sovente compaiono richieste di meccanici o assemblatori. Provi a contattare uno di questi richiedenti.

ROBERTI SCAVINO - Modena — Come leggerà in questi giorni, la situazione del 2 CV-Cross tra CSAI e Citroën è un po' tesa, ma non si disperà che essi si sistemino. Grazie per lo stralcio del regolamento, che pubblicheremo non appena esso sarà definitivo.

FRANCESCO CORTESE - Caitanissetta — Le misure vitali della 312 T2 le abbiamo pubblicate, assieme a foto e disegni, all'epoca della sua presentazione. Altro non c'è, anche perché chiedere «le misure esatte della carrozzeria» non significa nulla.

GUIDO PALAZZI - Valdobbiadene (Treviso) — Non esiste un corso di studi o un diploma per «collaudatori». Essi vengono di norma scelti fra dipendenti del reparto esperienze di ogni casa automobilistica, o fra ex-pilotti.

ROMANO CORMALE - Romano d'Ezzelino (Vicenza) — Le vetture dei gruppi da 1 a 4 partecipanti ai rallies, così come le gruppo 5 stradali, devono essere immatricolate, targate e bollate, se vogliono mai circolare per le strade anche nel corso dei trasferimenti di gara. Le vetture che gareggiano in circuiti chiusi, invece, non è necessario che siano immatricolate. La Stratos vincitrice del Montecarlo ha corso ancora quest'anno. Per il museo, c'è tempo.

CESARE ANCESCHI - Reggio Emilia — Un testo adatto potrebbe essere «Grand Prix Chronology», di S. Hirtz, edizioni Ian Allan, Shepperton, Surrey (Gran Bretagna). Purtroppo, il numero arretrato da lei richiesto è esaurito. Per i raccoglitori, abbiamo passato la sua richiesta all'ufficio diffusione.

VINICIO PRODANI - Trieste — La domanda fu ovviamente annullata per non danneggiare coloro che avevano forzatamente sbagliato la risposta con la prima scheda. Foto dell'Alfausud a colori ne vedrà nella prossima stagione, nelle gare del Trofeo omonimo. Difficile, se non impossibile, fare un preventivo di spesa per una stagione rallistica.

LAMBERTO MAFFEI - Firenze — Se le auto sono perfettamente uguali, quella che esce di scia avrà un momento di maggiore velocità, e questo è destinato ad esaurirsi immediatamente, non appena le condizioni aerodinamiche si bilanciano. Attenzione, però: succede spesso che con una vettura nella scia anche quella che «tira» sia più veloce di quanto potrebbe fare da sola. Quindi uscire dalla scia è anche più difficile, ed in ogni caso si risolverebbe in un calo di velocità per entrambe.

DAVIDE PINI - Borgosesia (Vercelli) — Questi i migliori sei in prova: Pace (Brabham) 1'16"41; Reutemann (Brabham) 1'16"48; Schecter (Tyrrell) 1'16"64; Lauda (Ferrari) 1'16"83; Depailler (Tyrrell) 1'16"83; Andretti (Parnelli) 1'16"89. Il miglior giro in gara fu di Pace in 1'17"20.

IL BATTAGLIERO

Divieto di correre

Chi vi scrive è Antonio Quartaronello, attuale presidente del Club Autosprint di Divieto. Vi scrivo in merito a quanto è apparso sul n. 48 di Autosprint a pag. 35, in cui si dice che «la vocazione sportiva dei messinesi sembra definitivamente spenta dopo il luttuoso incidente di Ganzirri».

Io vi dico NO! Che non è morta la nostra passione per le corse, ma purtroppo non abbiamo una pista e nessun onorevole come il signor Lo Bello che si interessi perché essa sia costruita. Purtroppo, nella zona di Messina quando si tratta di sport automobilistico c'è sempre un «ma» per tutto e per tutti.

Club Autosprint Divieto - Divieto (Messina)

Caro presidente, si consoli. Siete messi molto meglio voi, che tutto sommato avete Erna a portata di autostrada, avete Siracusa ed anche la Targa Florio sulle Madonie, dei nostri colleghi «isolani» di Sardegna, che i circuiti, permanenti o no, se li sognano.

Ci fa pertanto molto piacere sapere così battaglieri e appassionati, nonostante gli ostacoli locali alle corse.

IL TIFOSO

Quel certo CAMBIAGHI

Si disputava l'ultima edizione (purtroppo) del Rally del Medio Adriatico. Insieme con alcuni amici, stavo in paziente attesa in una bella curva in discesa, in un tratto della P.S. di Monte Panagnuolo, ad assistere alle prove, quando vediamo venire in senso opposto una bianca Opel Ascona. Dopo un breve tempo, eccola ritornare nel senso di marcia della P.S. Dalla velocità con cui arrivava, capimmo che questo «privato» andava troppo forte, ed infatti sbatté.

Nel cambiare la ruota vi in essa scritto, con il gesso verde, «Cambiaghi». Ma chi era questo Cambiaghi? Da quel giorno, mi venne spontaneo seguire quel privato nei risultati e nelle cronache dei rallies italiani. Ebbi così il piacere di vedere crescere la sua famiglia nelle corse, e soprattutto la sua favolosa escalation. Piano piano riuscì a domare la sua naturale irruenza, ed i risultati vennero strepitosi fino alla conclusione di questa stagione, con la conquista del campionato italiano.

Ora, mi pare di aver capito che il posto per lui, nella squadra Fiat, non c'è più, e questo mi amareggia molto. Ma allora, cosa deve fare un pilota di più per garantirsi il posto in squadra?

Furio Santini Pergola (Pesaro)

Ha capito (fortunatamente) male, ragionier Santini. «Bobo» il suo posto in squadra ce l'ha, e se lo tiene ben

stretto, nonostante i suoi impegni di lavoro che ha comunque risolto. Continui a seguire il nostro Casco di Bronzo '75, vedrà che non se ne pentirà.

IL BEL PAESE

La CSAI autarchica

Vi rubo un po' di tempo, ora che la stagione è al termine, per fare qualche allegria considerazione sul nostro ameno modo di correre. Premetto che la mia vettura è una modesta gruppo 1, e questo forse basta a spiegare la faciloneria e la sufficienza con la quale a volte siamo trattati.

Primo, le gomme. Dopo due anni di attività, credo di poter affermare con tutta sicurezza che i 2/3 delle spese totali va sotto la voce «pneumatici». Questo perché il massimo delle prestazioni lo si ottiene con gomme al pelo dei famosi 3 mm di battistrada, e quindi da parte di chi può si ovvia con rasparatrici in uso presso i ricorritori, il tutto fra gli sberleffi degli operai addetti alla bisogna.

Per chi non può, il discorso è diverso: bisogna infatti attendere fra marce di trasferimento, prove e gare che quei benedetti millimetri in più se ne vadano letteralmente in fumo. Non si capisce perché non ci si decida a permettere l'uso di gomme racing, libere.

E poi, perché mai il povero tesserato CSAI che desidera andare, in un impeto di follia, a farsi una garetta al Paul Ricard o peggio ancora a Zellweg deve sostituire il suo amato motore con un altro non alleggerito? Perché una volta per tutte i nostri direttori megacosmici ed intergalattici non gettano uno sguardo al di fuori di quello che succede nel Bel Paese (non il formaggio)? Smettiamola con 'sti motori diversi e facciamo una volta per tutte quello che fanno gli altri.

Lettera firmata - Roma

P.S. Dopo il caso Scherini, messo in castigo dietro la lavagna e non certo per aver fatto la pipì in classe, ed avendo per di più un contratto con uno sponsor per il '76, gradirei che il velo pietoso dell'anonimato scendesse su di me.

Perché, si chiede lei, accade tutto questo? Perché i piloti italiani sono dei fessi. Se ognuno di coloro che corrono in gruppo 1 e 3 «nazionale» prendesse carta e penna e chiedesse alla CSAI di piantarla di fare l'autarchia, forse essi potrebbero dare la misura di una volontà che gli «intergalattici», come li chiama lei, si ostinano ad ignorare.

Anche se è ancora ufficioso, le possiamo tranquillamente anticipare che i piloti «di serie» italiani si dovranno far ridere dietro dai gommiti ancora per un anno. Nonostante se ne sia parlato, a più riprese, e con una coerenza di opinione francamente inconsueta fra i piloti, una parte (preponderante, si ve-

NIKIlista di se stesso

IL DITO
SULLA PIAGA



de) della sottocommissione tecnica della CSAI ha fatto slittare il ritorno ai regolamenti internazionali al '77. Vedremo le motivazioni, se ce ne saranno.

L'APPELLO

Nelle MANI del TNA

Forse ve lo aspettavate ma, date le circostanze che hanno seguito la tribolata 3. finale FISA di Vallelunga, mi sembra giusto replicare ad alcune affermazioni dell'amico Buzzonegatti riguardanti la classe 850 in generale ed il sottoscritto in particolare.

Mi riferisco all'articolo pubblicato a pagina 50 di AUTOSPRINT n. 49 nel quale vengono date per scontate cose in realtà ancora da decidere.

In primo luogo riguardo il mio « discutibile » appello contro la decisione dei commissari sportivi sulla presunta lucidatura dell'albero motore, ritengo perlomeno prematuro dare per avvenuta una decisione che il Tribunale Nazionale di Appello dovrà prendere sul particolare contestato.

A farmi decidere per l'appello non è tanto la certezza di aver alleggerito a lima — come consentito dal regolamento — il particolare in oggetto, quanto l'assoluta disparità di valutazione sulla lucidatura — non ammessa.

Il secondo punto che mi interessa chiarire, riguarda invece il reclamo: premesso che in linea di diritto il reclamo da me sottoscritto non doveva essere accettato, ma casomai la vettura di Percivale smontata d'ufficio come previsto dai regolamenti particolari di gara e soprattutto sollecitata dall'incaricato FISA

(il sostituto del signor Beccarini assente per malattia). Quanto ai calcoli da farmacista attribuitimi per poter vincere a tavolino il FISA, chi mi conosce sa che simili calcoli sono estranei alla mia personalità di pilota e innanzitutto di sportivo.

Certo che quando a causa di inefficienze strutturali viene messa in dubbio l'onestà di chi pratica questo sport diventa necessario il ricorso al contenzioso: ma forse non pensate che il gran numero di appelli riveli soprattutto una lacunosità a livello di regolazione e una imperfetta preparazione in chi è preposto a farli rispettare?

Piero Mani - Pisa

Vincere un Campionato, un Trofeo o un Challenge che sia con un reclamo « ben assestato » non è certamente un reato. Noi non abbiamo fatto altro che rilevarlo, sottolineando che lei « doveva » fare reclamo a Percivale poiché questi la sopravanzava in classifica. D'altra parte, oltre i primi tre è difficile che si spinga la verifica d'ufficio. Nell'ipotesi che qualcuno dei controlli sia colto in fallo, bisognerebbe smontare tutti gli arrivati!

Il suo appello è stato poi da noi giudicato « discutibile » (ed anche ingenuo, qualche riga prima) unicamente sulla scorta dei dati raccolti sugli smontaggi e sulla nostra esperienza in queste cose. Il punto sta proprio qui: lei afferma che il regolamento permette di alleggerire a lima, mentre secondo quello che abbiamo raccolto in tante altre occasioni analoghe ci pare proprio di no.

Comunque, lei si è messo nelle mani del TNA. Può anche darsi che non sia stata una mossa tanto sbagliata, in effetti, viste certe recenti sentenze. Auguri!

Caro Autosprint, egregio dott. Sabbatini, sono rientrato da poco da Bologna dove ho assistito finalmente alla vostra simpaticissima cerimonia al Palazzo dello Sport. Voglio congratularmi con tutti voi. E' stata davvero una bella festa, condotta con ordine e semplicità soprattutto riguardo gli ospiti ed i premiati, tutti sullo stesso piano, come è giusto che sia; sono i nostri beniamini, i protagonisti, tutti meritevoli egualmente, da un campione quale Fittipaldi ai campioni delle classi minori, ai meccanici, ai direttori sportivi.

Tutto bene, tutto bello; una stonatura. Un campione del mondo, per di più tale con e direi soprattutto grazie ad una macchina italiana, che deve la sua popolarità all'esistenza di un pubblico e di una stampa che lo segue e ne decreta il successo, che dopo tanti anni ha fatto sì che gli sportivi italiani potessero esultare per un mondiale Formula 1, non si degna di presentarsi al « suo » pubblico per ritirare un significativo premio. Questo mi ha lasciato interdetto e purtroppo mi ha confermato, e penso non soltanto a me, la poca simpatia che nutro nei suoi confronti. Peccato!

MASSIMO PUCCI - Firenze

Il punto è sempre il solito « Dossier Lauda ». Ero presente alla premiazione dei caschi d'oro di Autosprint, e non potete immaginare la mia gioia quando avete comunicato l'assenza dell'austriaco Lauda. Perché guastare la festa iridata dell'automobilismo italiano con la

scorsa settimana a Lauda (a proposito, qualcuno ha lamentato che nella riproduzione fotografica non si leggevano bene le parole. Ripeto il testo):

Alta cortese attenzione mr. Niki Lauda

Ho avuto la sua lettera. Mi preme solo farle notare, perché valuti esattamente il significato della sua assenza, che la premiazione non è di Marcello Sabbatini, ma della rivista AUTOSPRINT anche nella persona del suo editore signor Luciano Conti. Avrei preferito che il suo rifiuto me lo avesse detto personalmente a Fiorano il 25 ottobre, quando le anticipai l'invito. Vorrà dire che anche questo è un record: sarà il primo campione del mondo da sette anni a non ritirare il suo Casco Iridato.

Auguri per la sua futura attività.

Marcello Sabbatini

Tanto intuibile appare ciò, che di tutti i giornali a scrivere dell'episodio (pur se qualcuno mal tradiva l'imbarazzo di dover dare tanto spazio ad una manifestazione a successo di altra testata, in genere così poco digerita per rivalità professionale) solo uno ha plaudito al comportamento di Niki Lauda. E forse non è nemmeno casuale che questo giornale sia proprio L'UNITA' che, solidarizzando, ha testualmente commentato: « Il pilota della Ferrari è uomo di carattere e non gli piacciono finali a tarallucci e vino... » (con chi, si leggeva poche righe prima, aveva «... spesso attaccato con malanimo e fa-

AUTOSPRINT e il sottoscritto non erano e non dovevano essere altro che il tramite di una manifestazione destinata ad avvicinare, come sempre a fine anno, i campioni protagonisti ai loro pubblico. E' quanto era scritto nella mia risposta telex della

presenza poco gradita di un estraneo?

L'affronto fatto a tutti i tifosi, pervenuti da tutta Italia (alcuni anche dalla Sicilia) è stato troppo grande, penso che non si dimenticherà facilmente. Vociferanti al Palasport davano per scontata la vittoria per applausi al simpatico « Scintilla », battendo i più prossimi concorrenti.

Grazie per la manifestazione, grazie ad Emerson, grazie all'ing. Chiti, grazie al dott. Florio e grazie anche a Lauda.

ENZA LA MONICA - Firenze

Le scrivo a caldo dopo aver letto la « giustificazione » di Lauda per il suo rifiuto a ritirare il Casco iridato. Sono convinto che così facendo Lauda perderà quel poco di credibilità fra gli italiani che lei ed i suoi collaboratori avevano in realtà cercato di procurargli.

Senza Autosprint che ha anche cercato di giustificare in fondo tante sue posizioni assurde e cervelotiche, anche se ovviamente stigmatizzandole, Lauda si sarebbe reso invisibile senz'altro agli italiani, dal carattere tanto diverso dal suo e che lui in realtà non ha capito affatto.

Non si curi affatto di un Lauda il quale sarà un eccellente collaudatore e pilota, ma è completamente privo di ogni carica emozionale, fatto che se può essere utile a volte, nelle corse, non lo è certamente nella vita. Coloro che verranno a conoscenza del suo gesto, potranno ancora stimare Niki Lauda come uomo?

ANTONIO PICANO - Roma

ziosità la Ferrari e i suoi piloti »).

A parte il carattere (ci sarebbe da ricordare che, se campioni del mondo si può diventare, campioni-umani si nasce) e a parte il pulpito curioso per prediche sulla « faziosità », cosa si vorrebbe? Che, così come il quotidiano comunista accetta le veline di giudizio in arrivo da Mosca, AUTOSPRINT accettasse tout court il dovere di « laudi » preteso da Vienna?

Continuando sullo scherzo, si potrebbe anche domandarsi come sia contraddittorio il corsivo « anti-tarallucci e vino » del redattore unitario con le abituali tesi di quel giornale, che da qualche anno si fa paladino della necessaria opportunità di coesistenza pacifiche e di compromessi storici.

m. s.

P.S. (e rispondo in particolare al signor Falli di La Spezia il quale mi ha inviato il ritaglio de l'Unità). Che il corsivista del quotidiano politico abbia le idee poco chiare (e preconcette) sul caso Autosprint-Lauda, lo dimostra proprio un'altra frase:

«...Lauda avrebbe dovuto andare a ritirare un premio che, fra l'altro, non era neppure assegnato in base ad una scelta, ma gli veniva conferito "automaticamente" quale campione del mondo? ».

Non si trattava allora di tarallucci-vino, ma di un riconoscimento « automatico » e come tale non era stato organizzato per una « riappacificazione » qualsivoglia con l'austriaco. No, non si tratta di carattere, ma di una banale dimostrazione di abbaglia.

Il successo della Fiat Abarth 131 al Rally di Piacenza ha veramente galvanizzato l'ambiente torinese. Anche se in coscienza si sapeva in Corso Marche che tutto era stato preparato nel migliore dei modi, che i collaudi erano stati severi e soprattutto sinceri, era inutile nascondersi una certa preoccupazione per il primo serio confronto a viso aperto con gli avversari.

Adesso che tutto è andato nel migliore dei modi è possibile un esame più tranquillo della macchina con i miglioramenti che questa uscita avrà certamente suggerito. A Piacenza infatti si è sentito dire che la vettura aveva un accentuato sottosterzo, caratteristica questa molto congeniale a Bacchelli che (soprattutto in discesa) si trova più a proprio agio avendo così minor tendenza al testa-coda, sottosterzo che però non è gradito a tutti. Continueranno anche le prove compa-

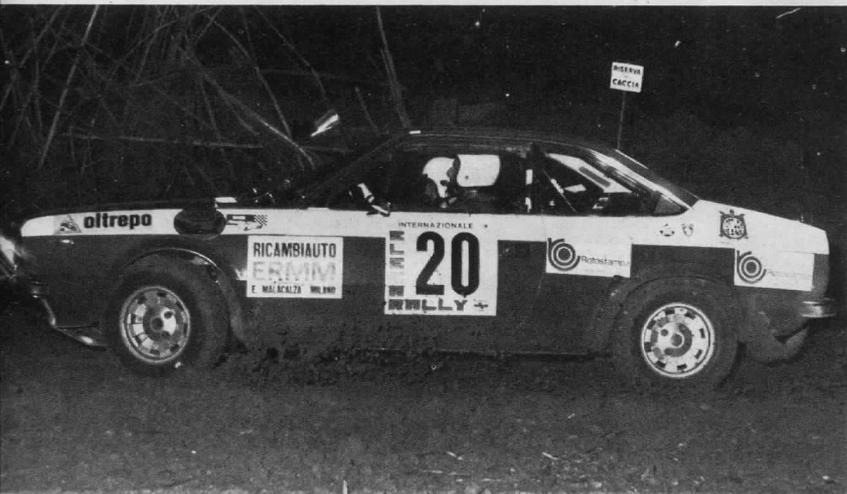


Fiat o non Fiat, io quasi quasi le multo lo stesso, sembra dire questo vigile urbano che osserva le due 131 usate per le ricognizioni e parcheggio in divieto di sosta a Piacenza. Tra macchine e muletto si sono già quattro le centotrentuno. Per arrivare a quattrocento ad aprile ne mancano solo 396!

quasi esclusivamente destinati al campionato del mondo, e con Pinto uomo di punta del campionato europeo. Ma il '76 dovrebbe essere l'anno decisivo per la promozione di Pregliasco alla guida della Stratos lasciando a «Tony» e a Carello il compito di far compiere i primi passi alla Beta Montecarlo che entro breve farà la sua apparizione corsaiola.

Già tempo di Montecarlo

E già che si parla di Lancia è opportuno rendere giustizia ad uno dei più validi clienti privati della marca torinese: il pavese Codognelli che a Piacenza, con la sua Beta Coupé si è classificato sesto assoluto, ma che in classifica è stato in un primo tempo sistemato molto più indietro per un errore materiale di



Codognelli con la sua Beta Coupé è stato uno dei protagonisti a Piacenza anche se in un primo tempo il suo sesto posto è stato dimenticato per un errore nei conteggi. (A destra) La 131 di Bacchelli si ferma ad un'assistenza. Nel corso della notte si è temuto per questa macchina causa una crepa nel differenziale. Inoltre Bacchelli ha sbattuto in trasferimento danneggiando la vettura



native con lo spider per vedere definitivamente se su tutti i fondi la nuova nata ha sempre miglior capacità di trasmettere i cavalli al terreno.

A luglio l'Alfetta 3000

Il tempo davanti non è molto prima delle uscite '76 previste per aprile, comunque c'è ancora la Ronde Loyata a Vicenza dove una o due macchine dovrebbero partecipare con Cambiaghi e (forse) Verini. Per aprile comunque la macchina dovrebbe essere già al meglio. A proposito di questa data è parso di capire che l'omologazione in Gr. 4 (400 e-semplari) potrebbe essere il massimo punto di arrivo considerando improbabile il trasferimento in gruppo 3,2 o addirittura nel turismo di serie.

Ma se alla Fiat ridono, all'Alfa non è che piangono. Anche se l'esperimento Alfetta 3000 non è andato più avanti di due prove, la sensazione che si è riportata è

che la vettura ci sia «alla grande» e che una volta pronta definitivamente, saranno guai seri per tutti.

In attesa che questa macchina venga pronta, e questo non avverrà verosimilmente prima di luglio, i programmi dell'Autodelta verranno un poco limitati la-

sciando a Ballestrieri e saltuariamente ad Andruet il compito di partecipare a qualche gara italiana o del campionato europeo.

Quanto alla Lancia, è stato ancora una volta confermato che nel '76 si parteciperà a tutti i campionati con Munari e Waldegaard

conteggio. Codognelli oltretutto è uno dei più regolari tra quanti corrono privatamente con questo modello: su sette partecipazioni conta ben quattro arrivi tra cui un ottimo piazzamento anche al rally di San Remo.

Adesso, intanto, è già tempo di Rally di Montecarlo. Sia la Lancia che la Fiat sono già impegnate nelle prove preliminari, ma, come dicevano a Piacenza quelli della Fiat, alla Lancia hanno già una settimana di vantaggio avendo inviato subito dopo il RAC Mannucci e Garzoglio a fare il radar.

Proprio a Montecarlo poi dovrebbe prendere il definitivo via l'esperimento italiano delle Volkswagen Golf, quello già anticipato da AUTOSPRINT e che è stato portato avanti di peso dagli appassionati concessionari di Massa. Al «Monte», la Golf sarà condotta come al solito da «Giubar», ma già per le prime corse dell'anno saranno moltiplicate le vetture iscritte tra le quali quella Gr. 2 preparata da Bizzarrini per Fabrizio Gioni.

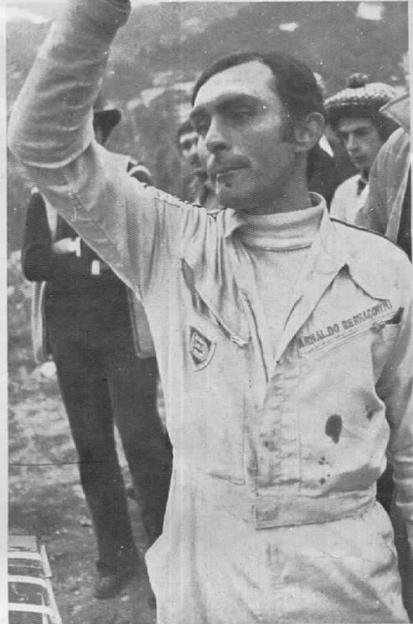


Lo sguardo stralunato per la notte insonne, tre piloti a piedi di scaldano nel van Fiat. Da sinistra Cambiaghi, Ambrogetti e Paganelli. Il quarto è il meccanico Michele Noviello, mandato dalla Lancia a «controllare»

PAGANELLI, NINNI RUSSO, BERNACCHINI (e PINTO) le coppie difficili di una inattesa fine di stagione



«Ma vai con chi ti pare» sembra dire Bernacchini ad un Pinto già intento a farsi accendere una sigaretta da Garzoglio. (A sinistra) Paganelli presenta quello che certe voci indicano come il suo prossimo d.s. in Alfa



i divorzy '76

Autunno, tempo di migrare dice la nota poesia di D'Annunzio. Forse scrivendo questo stava già pensando al mondo dei rallys i cui fine stagione sono sempre traumatici per qualcuno e chocanti per il grande pubblico. Nel resoconto del Rally di Piacenza si è già accennato al divorzio Pinto-Bernacchini, un fulmine a ciel sereno che ha colto tutti di sorpresa. Arnaldo il buono, dopo la parentesi con Pregliasco, probabilmente potrà considerarsi libero a fine stagione. Libero di fare che? Di trovarsi un altro pilota o se preferisce anche di smettere con le corse nonostante il suo valore sia indiscusso e rientri tra quelli migliori in assoluto.

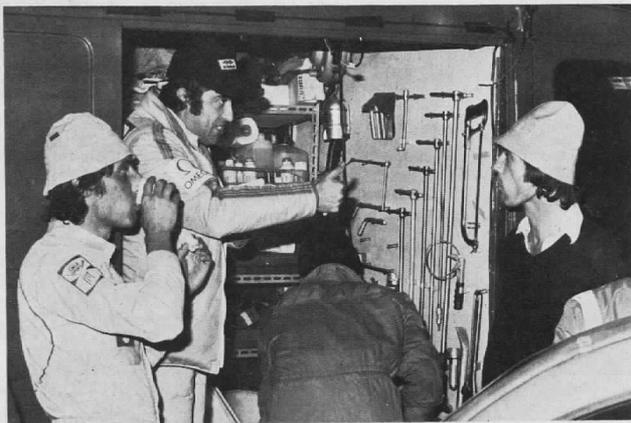
Si diceva allora della sorpresa. Ma c'è di più e tanto da uscirne sconvolti venendo a sapere, negli stessi giorni, che è in fase avanzata un altro divorzio ben più clamoroso e che segna la fine di un mito: nel '76 cesserà l'accoppiata Paganelli-Russo.

Diversi sono i motivi alla base di questa separazione. Ninni Russo ha precise necessità, diciamo anche di ordine «familiare», per non poter rifiutare la buona offerta propositagli dalla Fiat per rimanere nel reparto corse torinese; Paganelli invece ha in programma una stagione piuttosto di attesa per la prima parte dell'anno, poi un programma ben preciso con un'altra casa automobilistica da luglio in poi. Esigenze diverse con obiettivi diversi. Di qui una separazione che si sa piuttosto dolorosa per entrambi.

Ninni Russo alla Fiat è rimasto con un compito ben preciso (almeno a quanto ci sembra di aver capito negli ultimi tempi): affiancarsi a Fulvio Bacchelli «per aiutarne la definitiva consacrazione a stella di prima grandezza nel firmamento dei rallys» (la frase è direttamente riportata da una «importante» fonte Fiat). Non quin-

di con Verini come sarebbe lecito pensare, non tanto per la felice esperienza inglese, quanto perché Verini non ha mai nascosto un certo debole per Russo; al campione europeo resterà al fianco Rossetti. E Paganelli? Accertato che con Russo correrà ancora nel '76 il Rally di Montecarlo su una A 112 70 CV (assieme a Pianta ed Ambrogetti), nei restanti mesi sino a

oltre che dal lato valore anche dal lato umano (fattore questo molto importante per uno con il carattere dell'Alicide), verso Piero Sodano ed Arnaldo Bernacchini. Ora, Sodano molto difficilmente lascerà la Lancia, Bernacchini, invece come già detto prima, potrebbe essere libero sulla piazza e quindi anche appetibile per Paganelli. O per Ballestrieri, se è vero che qual-



«D'accordo, io resto, ma non dimenticate che sono sempre il primo». Con questi accordi Ninni Russo sembra abbia accettato di restare in Fiat

luglio dovrebbe partecipare alla Ronde di Chamonix sempre con la A 112, poi ad alcuni rallys italiani ed europei sempre con una Fiat in attesa del passaggio come già detto ad altra Casa (Alfa?). Non si sa però in coppia con chi ed a questo punto è abbastanza lecito trarre alcune conclusioni sulla base delle intuizioni.

Paganelli ad esempio non ha mai nascosto di nutrire una grande stima,

cuno subito prima di Piacenza si è fatto scrupolo di avvisare il pilota sanremese della «messa in libertà» del suo ex-navigatore.

L'ipotesi comune di una accoppiata Paganelli-Bernacchini non è poi tanto assurda e potrebbe rivelarsi uno dei motivi di maggior interesse dell'annata a venire.

Carlo Cavicchi

L'aereo LANCIA vietato

● Il RALLY D'INGHILTERRA che ha concluso la stagione mondiale '75 potrebbe sintetizzare tutto il suo svolgimento nelle vicissitudini di un piccolo aereo, uno di quelli che normalmente vengono usati per le assistenze ai rallys africani.

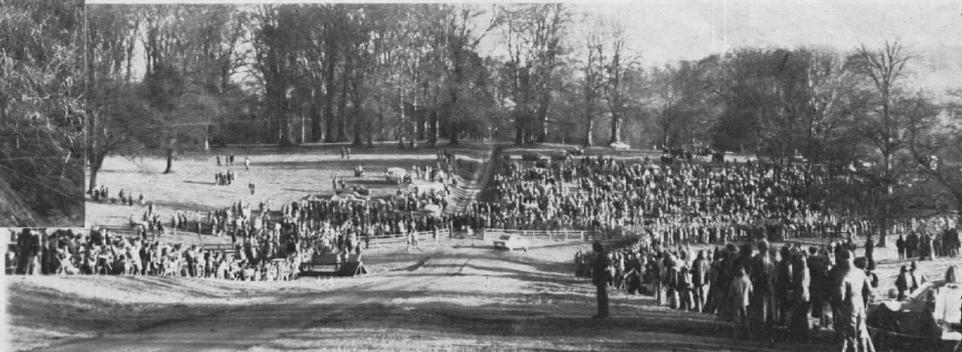
Questo aereo infatti, usato nel corso della prima tappa del rally dalla Lancia, che vi aveva sistemato sopra Silvio Maiga, è stato nel bene e nel male un protagonista, forse il principale di tutto il rally.

Dunque questo aereo, che era di proprietà del direttore sportivo della Chequered Flag, è stato, sin dall'inizio, all'origine del malumore degli avversari degli italiani in quanto essi sostenevano che dall'alto Maiga dettasse ai lancisti e a quelli della Fiat le note delle prove che dovevano essere segrete. In effetti, per onor del vero, è giusto ammettere che questo in qualche caso si è verificato anche se non ha impedito ad esempio a Sandro Munari di compiere addirittura un giro in più nel mini-parco della prova speciale di Scarborough. Comunque fosse alla fine della prima tappa quelli della Saab avevano già pronto il primo della sfilza dei loro reclami contro le Stratos e questo riguardava proprio l'aereo incriminato. Non è questa però la ragione per la quale l'aereo non è stato più usato. Il motivo risiede nell'abbandono proprio al via della seconda tappa, della Stratos di Walfridsson iscritta per i colori della scuderia inglese. Eliminata questa macchina alla Lancia non se la sono sentita di continuare ad usufruirne gratuitamente del mezzo in prestito ed hanno trasferito ar-

60 mila paganti in una «prova»!



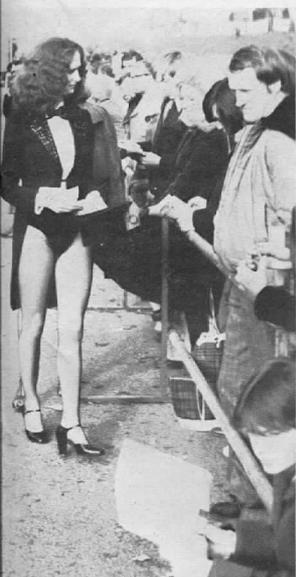
John Webb, direttore di Brands Hatch, Oulton Park, Snetterton e Mallory Park osserva incuriosito la folla immensa che si è assiepata ai bordi delle prove del RAC. (A destra) uno dei cartelli indicatori



LONDRA - Può sembrare strano accoppiare Brands Hatch con il Rac Rally, ma si è visto uno strano tris in una foresta, nella prima giornata del rally. Si trattava del direttore John Webb di Brands Hatch, Oulton Park, Snetterton e Mallory Park, il direttore di Silverstone, Jimmy Brown e la signora Angela Webb. Sono andati nella foresta per convincersi delle dimensioni della folla che stava assistendo al rally e risulta che fossero dovutamente impressionati e sorpresi. Per esempio, la prova speciale di Sutton Park, nella seconda

giornata, ha attirato 60.000 spettatori paganti, un numero che è stato uguagliato solo da un'altra corsa in Inghilterra nel 1975 (il GP). Sutton Park era una delle poche prove dove fosse possibile fare un conto ragionevolmente preciso degli spettatori, ma ce n'era anche un largo numero perfino nelle prove della foresta, le quali, teoricamente, non erano state scoperte dal pubblico.

I cinici, ovviamente, stanno adesso suggerendo che il Rac Rally dell'anno prossimo sarà disputato a Brands Hatch e Silverstone...



Una delle immancabili conigliette. Sta distribuendo pubblicità per un preparatore di vetture da rallies



Al RAC i controlli orari sono quasi tutti dentro a ristoranti. (Sotto) una curiosa pubblicità su di una Ford di due dame

La dolce Police dei rallysti



Parkes impegnato a cercare degli ingranaggi per correggere i twinmasters da km in miglia

mi e bagagli sui normali mezzi di assistenza. Ed è proprio a questo punto che l'aereo si è rivelato nuovamente decisivo nel contesto del rally. Se infatti Maiga avesse continuato a fare da «ponte» tra le vetture in gara e le assistenze si sarebbe potuti intervenire immediatamente sulla macchina di Waldegaard evitandogli il fuori tempo massimo poi oggetto di «tiranolla» assurdi fino all'arrivo e certamente lo svedese avrebbe potuto vincersi il suo rally (o perlomeno arrivare ad un soffio dal farcela).

● Chiunque sia familiarizzato con l'atteggiamento nel passato della polizia britannica verso le macchine competitive su strade pubbliche, avrà notato come nel corso del Rac Rally, la «legge» abbia fatto un altro passo verso la comprensione. Primo, l'episodio di un pedone anziano ucciso da una macchina della gara nella seconda serata: questa faccenda era stata trattata senza dare pubblicità, in modo tale da non permettere ai giornali di fare dei titoli d'accusa sulle «corse» su strade pubbliche

(ecco, in tali occasioni la stampa inglese dei quotidiani è abbastanza incapace di distinguere fra rally e corsa!). La polizia locale ha subito annunciato che lo stavano trattando come comune incidente stradale, perché, ovviamente, il pedone non aveva fatto attenzione e la macchina del rally passava molto lentamente attraverso una piccola città.

Poi c'era quel caso curioso della Lancia Stratos. Pensando agli anni passati ci si potrebbe immaginare che la macchina di Waldegaard a-

vrebbe in certi momenti, fatto diventare rosso di rabbia un poliziotto inglese. Durante i primi due giri, stava correndo sulle strade pubbliche in uno stato decisamente «illegale» — le ruote posteriori non erano coperte, non c'erano le frecce posteriori, nessuna targa posteriore e così via. Deve essere stata vista da un sacco di poliziotti, ma fortunatamente hanno assunto un atteggiamento benigno.



Cronaca di una ricognizione nel deserto in vista del via del 23 DICEMBRE

Ho provato il rally «pazzo»

SPECIALE AUTOSPRINT

ABDJAN - «... non dovete temere, vedrete che il 90% delle vetture che partono dalla capitale della Costa d'Avorio arriveranno a Nizza...». Così diceva J.C. Bertrand quando lo abbiamo incontrato a Parigi in occasione della presentazione del suo «rally pazzo», il Costa d'Avorio-Costa Azzurra. Il dubbio era malizioso leggendo il regolamento, perché in esso si precisava che le vetture arrivate ad Agadez sarebbero state rimborsate con oltre il 50% della (salata) tassa di iscrizione.

I concessionari dell'Alfa Romeo di Mantova e di Brescia, che avevano iscritto tre Alfasud ti alla manifestazione, approntato per la particolare maratona con elaborazioni «africane», dovevano far partire entro il 9 dicembre le macchine. Ma non si sapeva esattamente come sarebbero state le strade, in particolare in Niger. Le Niamey-Agadez e Agadez-Alit di 870 e 240 km rispettivamente, sembravano due «tappette», ma vatti a fidare... I tre equipaggi iscritti al rally (Cavallari-Bauce, Uberti-Bonjoch e Taglietti-Papa) con le Alfasud, hanno allora deciso di mandare qualcuno in perlustrazione... una perlustrazione che per invogliare il sottoscritto doveva essere una passeggiata. Con me è venuto Cavallari. Tutte le «chiacchiere» che i suoi secondi facevano sul conto del «Tuareg di Adria», sulla sua estrema durezza quando è in ricognizione sono state poi zucchero in confronto alla realtà (vissuta). Un esempio: per una settimana non mi ha fatto mai dormire dopo le quattro e mezzo del mattino, per non parlare delle 15-16 ore senza toccare cibo ecc.

Durante la ricognizione dobbiamo registrare tutte le nostre impressioni e buca per buca, curva per curva da Abdjan a Tamanrasset leggendo il contakilometro del Land Rover. Dovevamo fare diventare le miglia chilometriche... e fin qui tutto facile, solo che le miglia erano di 1998 mt, perché la guida «tuareg» Manou aveva montato gomme di dimensioni diverse... E ce lo ha detto dopo qualche centinaio di chilometri.

Arrivati ad Abdjan dal freddo di Milano con vestiti pesanti e capotto, abbiamo trovato 37° di caldo. La gente ha riso nel vederci, forse ci scambiava per Fantozzi in viaggio premio... Così via tutto, e camice con le maniche corte, pantaloncini ecc... Solo che apparivano bianchi da vergognarci.

All'agenzia Atlantide una signora italiana ci affida ad un prezzo ragionevole una Land Rover (con guida) per portarci in ricognizione. Viene anche lei perché deve organizzare un accampamento nomade ad Arlit, dove la carovana passerà l'ultima notte dell'anno (bella prospettiva per i partecipanti al rally Costa d'Avorio Costa Azzurra!). Menù: piatto unico: montone. Alle undici di sera dopo aver girovagato per la città Cavallari dice: «... Bene allora domattina si va... Alle quattro davanti all'hotel!». Quando ho capito che faceva sul serio, ho pensato fra me: «Forse sarà solo per oggi...». Alle quattro davanti all'hotel ci siamo tutti. Un cameriere negro che mi ha svegliato all'Hotel Tiama mi guarda con compassione...

Si parte. Sono nella parte posteriore del Land Rover e registro tutte le impressioni che Cavallari urla (i suoi versacci aiutano a tenere svegli). Siamo sul percorso della prima tappa la Abdjan-Niamey di 1724,25 km che sarà da percorrere in 31 ore con un tempo massimo di altre 20 ore.

E' una tappa senza particolari difficoltà, da Abdjan fino a Bouake è asfalto, sono 450 km che beviamo in un soffio (si fa per dire). Poi un altro centinaio di chilometri in via di essere asfaltato e va un po' peggio. Ed ecco la prima difficoltà, la Toll-ondulé. E' un particolare avvallamento del terreno a ondulazioni simmetriche, dove non si deve andare né troppo forte né troppo piano altri-

menti la vettura... si smonta. La velocità giusta è di circa 90 km. Si incontrano immensi camion che non accennano a diminuire la velocità e bisogna scannarli per non essere «tritati» dagli immensi tronchi di legno che trasportano.

Ecco due grossi centri, Bobo-Dioulasso e Ouagadougou. Finisce per un po' fa toll-ondulé (135 km) poi ricomincia e ce la portiamo appresso fino al confine del Niger. Pratiche di confine abbastanza facili da espletare (anche grazie alle innumerevoli decals di «AUTOSPRINT» distribuite a volontà). Siamo (o forse è meglio dire «sono») stanco morto, mancano ancora 140 km alla capitale del Niger Niamey dove ha termine la ricognizione della prima tappa. Anche questi ultimi chilometri sono tutti a toll-ondulé, un tremore continuo appena si rallenta che ti smonta tutto...

A Niamey il console italiano Sgro ci accoglie. Andiamo a cena con lui, dopo 136 docce per cercare di levarci dal corpo la polvere rossa... Saputo che andiamo ad Arlit il console ci prega di portare una lettera alla locale Polizia per cercare di far uscire di prigione un italiano che è stato trovato con dei soldi francesi falsi in tasca (prima versione dataci dimostratasi poi errata).

Alle dieci di sera andiamo a dormire. Quando lascio il mio aguzzino Arnaldo, questi, mi fulmina con un ordine perentorio in «veneto-adriese»: che traduco per i lettori: «Non credere di dormire domani mattina; alle quattro qui...».

Sono talmente disgustato che punto la sveglia alle tre e mezzo e sono pronto un quarto d'ora prima dell'appuntamento. Quando arriva la tribù guidata da Cavallari con sette minuti di ritardo, mi prendo una piccola soddisfazione, urlando in tono alterato che quando si dice un orario deve essere quello. Rimangono tutti male e anche Cavallari ho l'impressione mi guardi con più rispetto (speriamo che in questo modo mi lasci dormire dipiù domani mattina...).

Via dunque per la seconda tappa, la Niamey-Agadez di 870 km! La si deve percorrere per la gara in dodici ore. Quando lo diciamo alla nostra guida Manou questi scoppia a ridere e dice che lui la fa in due giorni (giorni di 12 ore). Vedremo.

Da Niamey a Filingué sono 210 km di toll-ondulé. Fatta l'abitudine, ormai sembra un biliardo... Attraversiamo paesaggi bellissimi. Per strada cammelli, villaggi in terra che si colorano di rosso al sorgere del sole (ore 6). A Filingué il road-book del rally avvisa: «FINIE LA RIGOLADE». Tre parole che dicono tutto...

A quel punto, dopo aver fatto benzina ad un distributore con pompa a mano, si prende una vecchia pista non più in uso da almeno 5 anni, perché tutto il traffico che da Niamey va a Tahoua si svolge per «Goudron» via Dogondouchi e Birni-Nkonni. E' il tratto forse più duro di tutto il rally e qui si capisce perché chi dovesse arrivarci verrà premiato con il rimborso di una buona parte della quota di iscrizione. Due solchi molto profondi dove le ruote trovano sabbia che le fa affondare, in mezzo una schiena d'asino di almeno 35 cm dove tutte le macchine toccano...

Arriviamo distrutti dopo quasi 12 ore a metà percorso a Tahoua. Non ho bevuto in tutto il giorno. Arrivo che è festa al paese... Il frigorifero dell'unico bar è vuoto. Ho bisogno di liquido e con me tutti gli altri... Personalmente bevo sei aranciate giganti, non so gli altri...

Si mangia in un posto orribile, ma non è niente in confronto alle camere (è un eufemismo il «buco» dove siamo alloggiati chiamarlo così). A dormire alle otto. In camera un tanfo indescrivibile, con una netta dominante di urina... Forse avremmo dormito egualmente tanta era la stanchezza, se per tutta la notte una strana bestia chiamata «book» non avesse ululato in continuazione.

Siamo pronti per partire mezzi paralizzati alle quattro e trenta (che brava persona Cavallari ci ha regalato mezz'ora...). Si va verso Agadez. Sono circa 450 km... La pista non è eccessivamente difficoltosa e possiamo prenderci anche il lusso di un pasto (gli altri, non io) nell'oasi di In-Gall in mezzo a sterco di cammello! I nomadi Peulh che abitano questa zona vengono a lavare i panni in grosse buche scavate nell'oasi dove c'è acqua, mentre le donne vi portano i bambini a giocare.

Cavallari fa una conquista (ma Bianca non si allarmi...) un Peulh... «particolare» ha un «coup de foudre» per lui. Lo guarda in continuazione, e per rendersi interessante alla sua vista si incipria tutto il viso con la mota e la sabbia del deserto dopo essersi fatto le trecce... Cavallari non si lascia corrompere e partiamo verso Agadez con grande disappunto del guerriero Peulh... A cento chilometri da Agadez abbiamo un incidente. Già prima si era rotta una vite della balestra, ma ora invece un cammello (che invariabilmente appena sentono arrivare una macchina attraversano la strada) viene investito e il paraurti della Land-Rover gli rompe tre gambe...

Cerchiamo il proprietario, è un nomade tuareg, ma nonostante gli avessimo ucciso una importantissima fonte di sopravvivenza, è di una rassegnazione, di un fatalismo oltre che di un orgoglio eccezionale.

Non chiede niente, non si scompone, non si arrabbia... Si capisce solo che è scioccato dal fatto che quando parla non guarda in viso il suo interlocutore. Gli spieghiamo che siamo assicurati e che verrà rimborsato del danno patito. Dobbiamo faticare a farlo accettare. Ci lascia il suo nome e ci dice di lasciare il danaro ad una guida di Agadez che conosce la nostra guida tuareg Manou.

Ce ne andiamo molto trattistati, ma con una grande ammirazione per quest'uomo... Arriviamo ad Agadez alle sei di sera... Il tragitto non è molto difficoltoso, se non all'entrata del paese dove c'è molta sabbia.

Ci siamo fermati spesso in queste due semitappe a fare foto e ad ammirare paesaggi. A parte i 100 chilometri dopo Filingué che sono terribili. Cavallari dice che con un po' di fortuna questa tappa si può fare in 18-20 ore, contro le 12 (più le venti) che concede il regolamento. Nel ricordo (olfattivo) di Tahoua andiamo a cercare l'albergo. Meno male che era decente e pulito. C'è la doccia e mangiamo, incredibile, alla francese... Alla sera assistiamo ad una festa con balli tuareg molto suggestivi. Magnifiche donne nei costumi locali danzano nelle loro vesti multicolori (però è vietato fare fotografie).

Cavallari è un vero signore: il mattino dopo ci fa svegliare alle cinque. Solo che partiamo per la Agadez-Arlit di 240 km. alle sei perché la nostra guida si

TAHOUA (NIGER) - « Porc... Mo sei matto, Arnaldo?! Ma sai che alle quattro e mezza del mattino non si alzano neanche le galline? ». Questa esclamazione era del mio compagno di viaggio Giancarlo Cevenini, all'22,30 del 24 novembre al camping di Tahoua, dove eravamo da poco giunti dopo aver fatto quello che è senz'altro il tratto di percorso più duro del Rally Costa d'Avorio-Costa Azzurra, ed io avevo proposto l'orario di partenza per il giorno successivo.

Alle 4,30, del giorno successivo, un essere abbruttito, che assomigliava a Cevenini, esce da una specie di stanza del camping ove aveva trascorso, insomma la notte, mitragliato dalle zanzare, perseguitato dalle grida sgradevoli di un « book » (uccello notturno africano) che per tutta la notte ha continuato a fare: « huuu... huuu... », invaso dall'acre odore di urina, che aleggiava perennemente nel camping, sale, mugugnando, sulla Land-Rover ed incominciamo la ricognizione del tratto di percorso che da Tahoua ci porta ad Agadez, nell'alto Niger.

E' ancora buio mentre, come i giorni precedenti, prendiamo le note delle buche e delle eventuali deviazioni di percorso dovute ad improvvisi tratti impraticabili provocati dalla caduta delle grandi piogge.

I mugugni di Cevenini sono continui, brontola perché la Land-Rover è scomoda, perché c'è puzza di benzina, perché io dico troppo spesso che ci sono buche e sabbia e lui deve registrare il tutto su un registratore portatile.

Viene la luce. Dal retro della Land-Rover si sente: « Se penso che il capo, Magri, Predieri e compagnia sono ancora sotto le coperte ed io sono già tre ore che sudo, mi viene un accidente, e non posso nemmeno mandarlo a loro, son troppo lontani, senz'altro non arriverebbe! ». Frattanto, il paesaggio è fantastico, tratti di savana si susseguono a tratti verdi, piccoli villaggi sperduti punteggiano e colorano il viaggio, il nostro si esalta in continuazione, vuole fermarsi sempre più spesso per fotografare quel ben di Dio, ma Manou, la nostra guida tuareg, lo trafficca con la prima imposizione, la porta posteriore di sinistra deve rimanere chiusa, in quanto il portapacchi, pieno di taniche di benzina, ha danneggiato la parte superiore della porta e non si riesce più ad aprirla, il nostro si arrabbia perché la luce favorevole per le foto è da quella parte, ma deve soccombere. Quanto viene fuori dalla sua bocca è regolarmente registrato!

Il caldo è atroce, ma volenti o nolenti la strada dobbiamo percorrerla e ad una

L'altra campana della angosciante ricognizione nel deserto francese

Come ti «umilio» un cronista da Gran Premi

ennesima buca segnalata, Cevenini mi fa la proposta di registrare in continuazione: buca, buca, buca... ed ogni tanto dire: fondo buono. Naturalmente non accetto.

Ad Abalak ci fermiamo alcuni minuti per mettere benzina dalle taniche al serbatoio e beviamo della birra che, malauguratamente era nel contenitore dove c'era anche del burro e non essendoci più ghiaccio, il burro si è sciolto formando la « birra al burro ». Naturalmente la cosa al nostro non è risultata molto gradita. Altrettanto naturalmente non gli è gradita l'imposizione di Manou di fermarsi in una oasi nei pressi di In-Gall, per mangiare crauti e fagioli in scatola, mentre si riposava il motore della Land Rover che stava scaldando.

I mugugni si infittiscono, non vale la pena far lui presente che può comodamente distendersi sulla sabbia e riposare, lui sostiene che riposa meglio a casa sua, sulla poltrona frau, al fresco e con una birra che non sa di burro.

(Terminata la sosta si ripate e subito altre rogne, il registratore non funziona più, allora gli suggerisco di scrivere quanto gli dico e dal retro si ode: « Porca vacca, appena vedo Cavicchi, che mi ha fatto una testa così, di Cavallari e della Squadra Biancaazzurra, gli faccio due occhi neri! ».

Comunque tra buche, sabbia, deviazioni e scossoni a non finire, il nostro viaggio prosegue abbastanza regolarmente. Siamo nel pomeriggio inoltrato, improvvisamente un cammello ci attraversa la strada; se Manou avesse frenato, lo avrebbe evitato, invece accelerando e sterzando per cercare di evitarlo, lo prende in pieno. La scena, a dir poco è straziante, questo povero cammello ha tre gambe rotte, sui monconi cerca di portarsi fuori dalla strada emettendo urla altis-

sime. Il Cevenini è annichilito, non ha la forza nemmeno di fotografarlo, ma la scena è soltanto una continuazione della « giornata nera », infatti, poco dopo l'incidente, un camion pieno di negri ci sorpassa, Manou come preso da un improvviso raptus, incomincia ad inseguirlo a non più di quindici metri di distanza, la polvere è accecante, la visibilità è zero assoluto. Il negro vuole autoprimarsi per avere ucciso il cammello, ma la scena dura poco tempo, perché urla altissimi si levano dal sedile posteriore: « Boia d'un negro strazamarò c'an ti eltàr (che non sei altro) fermati subito o ti dò un cazzotto in mezzo agli occhi, perché io a casa ho una moglie e due bambini che mi aspettano! Et capé? (hai capito?) ».

Tutto questo urlato in bolognese-italo-francese fa il suo effetto, il negro si calma e riusciamo senza altri intoppi ad arrivare, sotto sera, ad Agadez.

Il nostro è piuttosto abbacchiato e nervoso, al vedere poi il buco dove andremo ad alloggiare, trova da dire con tutti, e sostiene che i rallyisti e tutti coloro che li sostengono sono dei gran pellegrini e quel ch'è peggio matti da legare.

Alla sera, seduti in una specie di ristorante mi confida: « Vedi Arnaldo, ho cominciato con la F. 1, poi con i prototipi, poi un giorno il capo mi chiede di andare ad una gara di F. 2, accondiscesi e fu la mia rovina, da allora sono sceso sempre più in basso, già ho fatto una cronaca dell'autocross ora guarda tu dove sono finito, mi manca solo il cammello e poi divento un beduino! ».

Sono le 22,30, timidamente mi chiede l'ora della sveglia per il giorno successivo.

Al che io rispondo: « Partenza ora quattro ».

Senza battere ciglio mi sussurra: « Vedi ormai peggio di così non può andare, quindi sono disposto a tutto, ma, "porca mastella" quello che non riesco a digerire è che se lo vado a raccontare in redazione non mi credono, dicono che racconto delle balle, che non può essere assolutamente vero che io mi alzi a quest'ora. Questo è il mio dramma! ».

I miei coéquipiers di un tempo hanno sempre sostenuto che nei rallies io sono un dittatore, non è affatto vero, perché in Africa succede anche che, il giornalista di formula uno Giancarlo Cevenini, di sua spontanea volontà, sia, alle ore quattro del 25 novembre 1975, sulla Land Rover in partenza per la ricognizione del tratto di pista Agadez-Arlit-Tamanrasset.

Arnaldo Cavallari

La prova del rally

CONTINUAZIONE DA PAG. 60

addormenta... Anche questa tappa non presenta molte difficoltà insormontabili. Da Abdjan ci portiamo dietro i soliti 35-40°. Molte buche, sabbia in particolare venti km prima di Arlit e molta solita toll ondulé. Si comincia a intravedere il deserto... Le piste sono percorse da grossi camion che sollevano polvere in quantità enorme che trasportano dalla miniera di uranio di Arlit materiale al più vicino porto che è a Cotonou. Impieghiamo sei ore a fare il percorso, ma come sempre perdiamo tempo a fare foto. Cavallari dice che è possibile percorrere la tappa nelle quattro ore previste.

Ad Arlit conosciamo il famoso italiano che è in carcere... E' il sig. Fornari titolare di una argenteria a via Frattina a Roma. E' un carcere per modo di dire: vive sulla sua Land Rover fuori dal posto di polizia. Ci spiega che ha cambiato 500 franchi francesi in banca e dopo qualche tempo, ad un controllo dei numeri, il biglietto è risultato facente parte del bottino di una rapina compiuta nel febbraio scorso a Parigi. Il sig. Fornari cerca di dimostrare la sua estraneità al fatto, facendo vedere tutto l'altro denaro che ha con sé e che

è perfettamente regolare... Ma niente da fare: è lì da nove giorni in attesa di istruzioni da Parigi... Con la lettera del console Sgro verrà poi spedito a Niamey, e noi ne perderemo le tracce...

Ad Arlit dormiamo in un sacco a pelo, L'unico albergo è crollato... Partiamo al mattino (o sarebbe meglio dire la notte) dopo per fare i 640 km che ci dividono da Tamanrasset. La pista è difficile fino al confine. Incontriamo dune di sabbia che dobbiamo aggirare, e molta toll-ondulé. Questo fino al confine. Dopo Guezzam c'è solo deserto, non vi sono particolari difficoltà se non un gran senso di oppressione alla vista di questa immensa e tutta eguale distesa. In alcuni punti la sabbia è molle e tende ad infossarsi. Fa molto caldo...

Siamo alle soglie del deserto del Sahara, raggiungiamo Tamanrasset e ritorniamo indietro. La traversata del Sahara non dovrebbe presentare grosse difficoltà così almeno giurano tutti. Ritorniamo a Niamey con un allucinante DC 6 che al posto dell'aria condizionata ha i ventilatori, poi da Niamey raggiungiamo Parigi e quindi l'Italia. Fa un freddo cane. Un sogno solo: domattina finalmente a casa mia potrà dormire... Destino crudele... alle quattro mi sveglio... e mi vedo davanti Cavallari!

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 400 (arretrato L. 800)
Abbonamenti: annuale L. 15.000 - Soci
L. 15.000 - semestrale L. 8.500 - estero L.
27.500 - Spedizione via aerea: Euro-
peo L. 38.000 - Africa L. 59.000 - Asia
L. 62.000 - Americhe L. 64.000 - Oceania
L. 94.000. Conto Corrente postale 8/
4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia
ARC MARCO - 20129 Milano - Via Forzezza, 27 -
Tel. 02/25.26. Spedizione in abbonamento postale
gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA
L. 225; AUSTRIA Sc. 27; BELGIO Bfr. 34;
FRANCIA Fr. 5; GERMANIA DM. 4; GRECIA Dr.
88; INGHILTERRA Lst. 035; IRAN Riala 150;
LUSSEMBURGO Lfrs. 32; OLANDA Hfl. 3; P.T.O.
DI MONACO Fr. 5; SPAGNA Ptas. 65; SUD AFRICA
R. 130; SVIZZERA Fr. 3,49; CANTON TICINO
Fr. 1.

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

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A.
Calle La Rioja 1134/55, BUENOS AYRES; Austra-
lia: COMEGAL PTY. LTD., 62/63 Carlton Crescent
SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Austria: MOR-
VA & CO., Wollzeile, 11, 1010 WIEN 1; Belgio:
AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A.,
Solex Publications 1, Rue de La Petite-Île B,
1070 BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO
DA VINCI LTDA., Rua Sale De Abril 127, 2o
Andar, 5/22, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-
PEX LTD., 5629 Papinaw Avenue, MONTREAL
35 P.O.; Danimarca: DANSK BLAD-DISTRIBUTION
V/MODEN SCHROEDER, Nordvestvejsgade 8,
KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,
Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo St
Y Luján, GUAYABUQUE; Francia: NOUVELLES
MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE,
111, Rue Reaumur, 75080 PARIS Cedex 02;
Germania Occ.: W.E. SAARBACH G.M.B.H.,
Postfach 10 15 10 Follenstrasse, 2, 500 KOELN 1;
Grecia: THE AMERICAN Book & New Agency
68, Synrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra:
LEY - KENT BR 2 9RN; Iran: ZAND BOOKSHOP,
8/7 Karimkhan Zand Avenue, TEHRAN; Iraniani:
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD.,
151 Klaban Soraya, TEHRAN; Jugoslavia: PRO-
SVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Lussemburgo:
Granducato: MESSAGERIE AUL KRUIS, 9 Rue De
Hollerich, LUXEMBOURG; Malta: W. H.
SMITH - CONTINENTAL LTD., 18/A Scots Street,
VALLETTA; Principato di Monaco: PRESSE DI-
FUSION S.A., 12, Quai Antoine, 1ER, MONACO;
Olanda: VAN GELDEREN IMPORT B.V., Iac-
toring 17, P.O. Box 869, AMSTERDAM; Portu-
galle: ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA.,
Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5, LISBONA 1;
Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE
LIBRERIA, Evaristo San Miguel, 9, MADRID;
SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA,
Calle Avia 122, BARCELONA 5; Svezia: LIT-
EDICOLA MICO PTY LTD., Ånora House
41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: AB
SVENSKA PRESSVRAN, Foreign Dept., Fack,
S-104 15, STOCKHOLM 30; NOR: LINDBERG,
Fack S-104-32, STOCKHOLM 19; Svizzera: KIOSK
A.G., Maulbeerstrasse, 11, BERN; NAVILLE &
CIE., S. Rue Levrier, GENEVE; SCHMIDT A-
GENCE A.G., Seevälstrasse, 34, 4002 BASEL;
MELISA S.A., Casella Postale 487, 6901 LUGA-
NO; Turchia: YABANCI, BASIN, FATIH LTD.,
51, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS-ISTANBUL;
Uruguay: D.I.S.A., Paysandu, 876, MONTEVIDEO;
JULIO MUNIZ, Avenida Gonzalez Ramirez 1263,
MONTEVIDEO; U.S.A.: SPEEDIMPEX U.S.A. INC.,
23-18 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y.
11101; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,
Ave. Francisco De Miranda, Edif. Sorocaina
(Chacao), CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena
(Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 autom.
Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubbli-
cista Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Te-
lef. (02) 62.40-654.961. Uffici di Bologna: Via
De' Cagnoli, 1. Tel. (051) 23.188-27.97.49. Uffici di
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel. (055)
293.314 - 293.339. Uffici di Genova: Via Vernazza
23. Tel. (010) 507.832. Uffici di Padova: Via Ver-
gerio, 17, 35100 Padova - Tel. 664944. Uffici di
Torino: Corso M. D'Azeglio 60. Tel. (011)
25.582. Uffici di Roma: Via Savoia 37. Tel. (06)
509.244-9.226.861.427-856.821-858.397. 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.
45.55.11 centralino automatico.

Fotolito: Zincografica Felaines Bologna.

LE TARIFFE fino ad un mas-
simo di 15 parole L. 4.000, ogni
parola in più delle 15 parole L. 300.
(L'indirizzo dell'inserzione va con-
tenuto nel numero delle parole).
Pagamento anticipato. Inserzioni
GRATUITE per gli **ABBONATI** annua-
li fino ad un massimo di tre all'annuo.
Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint**
L. 500 di sconto per inserzione. La
foto adesso si pagano: 5.000 lire per
inserirli. Si accettano soltanto in-
serzioni di comprovata e caratte-
re privato e non di normale attività
di ditte produttrici e rivenditori.

SI VENDE

AUTO

ABARTH 1000 TCR plurivittoriosa, accesa-
riata rapporti, vende per cambio cate-
goria. Telefonare ore ufficio 055/78.12.85. Li-
ra **2.300.000.**

ALPINE A 310 1973, beige metallizzata ruo-
te speciali perfetto. Tel. 0143/48.138.

● **A-112 ABARTH** Gr. 1, plurivittoriosa,
MARIO AGOSTA - Tel. 095/61.42.59-37.39.49-
37.30.10 ore pomeridiane - L. **1.800.000** tra-
tabili se contati.

AMS 1000 cede per cambio categoria, ul-
timo modello '73 assetto da 20", freni del
2000, quattordici rapporti, otto cerchi con
quattro gomme slick incise e quattro pioggia
nuove, motore perfetto, inurtata - Dott.
VITO RADICCI tel. 080/63.05.87-63.03.71 ore
pasti.

● **AMS 1000** con motore SCA iniezione,
135 HP, aggiornamenti tecnici '76, ex «BRA-
MEN». Telefonare 0473/87.264.

A.T.S. SPORT 1000 perfetta motore nuovo
cambio Colotti completa gamma rapporti,
motore di scorta gomme asciutte, bagnato
prezzo da convenire. **MUCCINI PIERLUIGI**
- Via Dante Alighieri 39 - 56100 GHEZZANO -
tel. 87.95.21.

● **CHEVROLET B23** '73, perfettissimo corso
solo salita vendesi solo telajo. Telefonare
ore ufficio 093/22.17.50.

● **FIAT ABARTH 1850** rally, preparazione
Cuzzato, pronta corsa, vera occasione.
Telef. 0547/82.588.

● **FIAT 128 CSL** Gr. 2 rally CV 120 com-
pletamente revisionata, roll-bar gabbia al-
luminio, accessori - Tel. 061/75.90.319.

● **FIAT 128** Gr. 2 Galmozzi iniezione
gomme asciutte bagnato perfetta inurtata,
poche gari, par cambio categoria. **LUCCA**
tel. 0583/48.815 - uff. 42.696 - L. **6.000.000**

● **FORD ESCORT RS** Gr. 2 scocca Broad-
speed, motore 16 valvole CV 150, motore
Twin Cam CV 135, accessori ed Mexico as-
setto Broadspeed, completamente revisio-
nate - Tel. 081/75.90.319.

JAGUAR XK 150 SPYDER completamente
restaurato. Telefonare BORDESE tel. 011/
44.31.00-44.31.01 L. **5.000.000.**

LANCIA HF 1600 Gr. 3 Pronta Rally, rav-
vicinato, assetto, perfetta. Tel. 0173/43.897
L. **1.900.000.**

● **LANCIA BETA** Gr. 4 iniezione prepa-
razione university motors 190 CV, motore
meccanica carrozzeria interni perfetti, qual-
siasi prova 20 cerchi, 15 gomme nuove
con abbonamento pubblicitario, **MAGNANI**
tel. 02/48.95.155 ore pasti.

MONOPOSTO



MARCH 743 Novamotor vendesi occasionali
sima o permutati con sport 1300 o 1600. Per
fatta, qualunque prova Officina ANTONIO
tel. 010/44.58.50.

MARCH 743 TOYOTA in ottime condizio-
ni venduto presso Off. POZZONI ROBBIATE (CO)
tel. 039/51.00.24.

● **MARCH 2000 PROTOTIPO/BMW** ultim
vetture fabbricata 1974, motore nuovo, co-
struttori accessori. Rivolgerti Officine IN-
BERRI, PEDRENGO (BG) tel. 035/66.15.21
L. **13.000.000.**

● **MARCH 73 S** come nuova, senza mo-
tore PASINI tel 0522/72.245 - L. **600.000.**

OPEL ASCONA F.lli Betti vendono pe-
cambio categoria gruppo 2 ex Rohrl pront
corse. Tel. 0742/67.135.

OPEL COMMODORE GSE 2800 gr. 1, pe-
fettissima, plurivittoriosa, da immatric-
lare Tel. PARMA 40.341.

● **OPEL ASCONA** Gr. 1, 1975 Kit Conre
pronta corsa. Telefonare ore pasti 058/
59.047.

● **OPEL COMMODORE GS/E** plurivittori-
sa assoluto gruppo una nuovissima, cinque
gomme Michelin 195/70 WXW inusate-ri
matricolata Maggio 1975, vendesi per
cambio gruppo - Telefonare 095/58.01.87
09-22 - L. **5.000.000.**

● **OPEL ASCONA** Gr. 1 Conrero, 2 tre
racing MS accessorata motore nuovo. CE-
RATO DARIO - Telefonare ore pasti 01/
63.45.05.

PORSCHE 911 TARGA produzione 76, nu-
va, pronta consegna.
PORSCHE CARRERA 2.7 Km. 28.000, con
nuova. **GIORGIO MARTELLI** P.zza Tren-
Trieste, 2 - Bologna tel. 051/34.26.00.

PORSCHE 356 B/S 90 1963, 1600 cc.,
motore nuovo, meccanica efficiente, riverni-
cata. Tel. 011/95.30.455 ore pasti L. **1.300.000.**

PORSCHE CARRERA 2.8 Gr. 4 pronta R
ly, accessori vari, completa ruota da 8
7" - 9" - 11" - 3. Class. TRN, 2 Assol-
(Forl-Imperia) VUDAFIERI vende. Tele-
f. 049/53.15.46.

mirage auto dune buggy
S.r.l.

« **MIRAGE** » 4 posti
versione invernale
con HARD TOP
IN VETRORESINA

automirage
S.r.l.
fabbrica dune buggy
Concessionari in ogni provincia

Per informazioni inviare
L. 300 in francobollo a:
AUTOMIRAGE - Via Mazzini, 26
BOLOGNA
Telef. 051/307.886 - 397.456



● **ALFA 33.3** perfetta, gomme asciutte-ba-
gnato, rapporti saliti. Vincitrice Trofeo Mon-
tagna Sport V Zona 1975. Tel 080/23.56.65-
21.17.70 ore 17-21.

● **ALFA ROMEO 1600 GT Junior** Gr. 1, Alfa
Romeo 2000 GTV Gr. 1 plurivittoriosa con
ogni garanzia, vendesi per cambio gruppo
rivolgerti a: **FURLANETTO FRANCO - ERA-
CLEA** (Ve) tel. 0421/88.205.

ALFA ROMEO ALFA SUD Ti Marzo '75,
verde Falto, 6.000 km. effettivi, ruote
165/70x13, 5.a marcia, accendisigari, pog-
giatasta, lunotto termico, candele 5 pe-
te, perfetta, inurtata, sempre garage, ven-
do per motivi familiari. Telefonare **PEL-
LICIA FAUSTO**: ore uff. 0773/55.587-88 do-
po ore 20 - 0773/55.064. L. **3.000.000** tra-
tabili se contati.

A.R. GTV 2000 Autovama, Gr. 1 C.S.A.I.,
pronta corsa, vincitrice challenge Fisa -
Tel. 055/70.84.02 - L. **4.500.000** trattabili.

A. R. GTA 1300 Angelini, iniezione, testa-
stretta, Colotti, slicks e bagnato. Vari
accessori. Tel. 095/35.92.63.

DALLARA 1000 plurivittoriosa, aggiornata
'76. Vende per cambio categoria. **SIL-
PRANDI** tel. 0525/53.117.

DE TOMASO PANTERA Gr. 3 1974, cerchi
10 K. spoiler, e cambio ravvicinato. Moto-
re appena revisionato, mai corso. Telefona-
re **SPORTWAGEN - SASSUOLO** (Mo) 059/
88.51.63.

FIAT ABARTH 124 RALLY mesi 6 perfet-
ta carrozzeria meccanica inurtata. Km. 4800
in garanzia. Tel. 0123/54.149.



FIAT 128 Coupe Gr. 1 - 1300 ottimi piaz-
zamenti Rally 4 Regioni 333 minuti, compe-
tativa, mai urtata pronta corsa. **VITTORIO
FRATTINI** in tel. 039/52.113 L. **1.500.000** tra-
tabili.

FIAT 128 RALLY gruppo 2, 6 rallyce, 6
piazamenti 3 cambi, 10 ruote. **BARBERA**
tel. 011/36.92.40.

● **FIAT ABARTH 124 RALLY** Anno 1973,
perfetta mai corso. **EMANUELE SANFRONTI**
Tel. 02/88.07 ore ufficio

COMPRAVENDITA SPRINT

**AUTO
SPRINT**

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
LEOPOLO GANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Carlo CAVIC-
CHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro
COPPINI - Andrea DE ADAMICH -
Gabriela NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:

James HUNT - Jacky ICKX - Sandro
MUNARI

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Dani-
ele Buzzonetti** (Roma) - **Salvatore**
Ciusa (Cagliari) - **Marco Grandini**
(Firenze) - **Giulio Mangano** (Paler-
mo) - **Mario Morselli** (Modena) -
Giuliano Orzali (Milano) - **Guido**
Rancati (Sanremo) - **Giorgio Rosset-
to** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Pado-
va) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel**
Vigliani (Brescia) - **Tito Zogli** (Mi-
lano)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) -
Daniel Boutonnet (Parigi) - **Luis**
Gonzalez Canomanuel (Madrid) -
Adriano Cimarosti (Berns) - **Bernard**
Martin Dondoz (Marsiglia) - **Thomas**
B. Floyd (Australia) - **Gilberto Gatto**
(Canada) - **David Hodges** (Londra) -
Jeff Hutchison (Losanna) - **Jacques**
R. Jaubert (Marsiglia) - **Eoin S.**
Young (Londra) - **Lino Manocchia**
(New York) - **André Rozez** - **Serrilla**
Toussaint (Bruxelles) - **Hannes Stein-
mann** (Vienna)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglioni** -
Lino Ceccarelli - **Cesare De Agostini** -
Lino Martin Holmes - **Nuccio Ma-
riano** - **Carlo Micci** - **Doug Nye** -
Gerard Schmitt - **Piero Sodano** -
Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** -
Gianfilippo Centanni - **Onofrio Cola-
bella** - **Luigi Coppola** - **Gastano**
Grezi - **Franco D'ignazio** - **Dionigi**
Dionigi - **Mauro Ferramosca** -
Vito Lattanzio - **Logan Bentley Les-
sona** - **Domenico Morace** - **Gigi Mo-
sca** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roc-
cato**

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Bal-
doni** - **Belle Epoque** - **Cevenini** -
Coppini - **D.P.P.I.** - **Equipe Motor** -
Hubert - **Franco Laurent** - **Lini** -
Adriano Manocchia - **Mulone** - **Noris** -
Olympia - **Reinhard** - **Sainz** - **Serrilla**

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brock bank - **Werner Bühler** -
Cork - **Antonio Giusti** - **Giuliano**
Orzali - **Giorgio Piola** - **Marco Siot-
to** - **Michael Turner** - **Massimo Val-
lese**

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

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

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 45.55.11
Telex: 51212 - 51283 AUTOSPRINT

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



RANGE ROVER anno 1972, fine, colore
bleu, gomme 90% pochissimi chilometri.
Ditta MEDICI G&G - Via Emilia All'Angelo,
48 - REGGIO EMILIA Tel. 0522/73.245-
73.246.

R 5 LS preparazione Galmozzi. Tel. 030/
73.11.35.

RENAULT ALPINE A 110 mai corso per-
fetta, rossa '71. GIACOMINI GIUSEPPE Tel.
0185/30.54.92.

RENAULT ALPINE A-110 SI 1974 rossa per-
fetta. FAUSTO DADATI Tel. 0185/30.54.92.

RENAULT 5 Coppa, perfetta, preparazione
Pucclarini. Telefonare 075/74.318-26.150 Lire
3.000.000 trattabili.

SIMCA RALLY 2 '73, motore, assetto
Sanetti, pronta corsa. Rivolgarsi GARAGE-
BERGAMO - Tel. 23.24.49.

SIMCA RALLYE 2 Gr. 1 km. 6000 prefat-
ta ed Simca Rallye 2 Gr. 1 rally cambio
rinvincito accessori - Tel. 081/76.90.319.

TRIUMPH DOLOMITE SPRINT sinistra.
GIULIANI Tel. 051/36.28.17.

TRIUMPH SPITFIRE MK2 1967, tourneau,
capottina rinnovata, rossa, LUSUARDI SAN-
TE - Via Toscanini 7 - CORREGGIO (RE) -
L. 480.000.

PESCACCIA VOLKSWAGEN Km 3.500 ver-
de militare, differenziale autobloccante, co-
me nuova. GIORGIO MARTELLI - P.zza Tren-
to Trieste, 2 - BOLOGNA Tel. 051/34.26.00.

BISARCA FURGONATA FIAT 524 N3B mt.
10 km. 40.000 officina viaggiante 4-5 vetture
perfetta. Tel. 081/76.90.319.

MONOPOSTO

F.FORD vendo per cessata attività, occasio-
nissima, adatta per Super Ford. Tel. 042/
0525/51.01.06 ore ufficio.

FORMULA ITALIA anno 1974, aggiornata,
per cambio categoria. LENARDON BRUNO -
tel. 040/72.52.44.

F. MONZA Repetto due motori, carrelli-
no due ruote. Per informazioni Via M. dal
Re, 29 - Milano tel. 39.51.45 ore 15-16.

LOTUS 69 F. 3 pochissime gare, inur-
tata, cerchi, ricambi, ottima Super Ford
con o senza motore Novamotor, vero affa-
re - GASTALDO telefonare 0125/23.55.

F. ITALIA anno 1974 perfetta più gomme,
cerchi, con o senza carrelli. Tel. 041/
97.64.09 ore pasti.

MARCH 753 TOYOTA Brancatelli vende.
Telefonare Officina PAVANELLO tel. 02/
99.60.405.

MOTO

BENELLI 2C 125 seminuovo, inur-
tata, colore blu metallizzato - Telefonare ore se-
rali 0523/58.168.

KART

TONY HIRO e ricambi. Telefonare BO-
LOGNA 22.19.86.

KART 125 telaio Tony motore Sachs,
numerosi accessori vera occasione. Telefo-
nare ore lavoro 0544/44.41.17.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE 1000 Novamotor ultimo, perfetto
vendesi. Tel. 06/360.16.94.

TELAIO perfetto ex F. 3, sospensioni in le-
ga ecc. con n. 2 cambi completi di rapporti
per Super Ford. MUCCINI PIERLUIGI - Via
Dante Alighieri, 39 - 56010 GHEZZANO - Tel.
87.95.21. L. 1.900.000 trattabili.

CARRELLI F. ITALIA originale Balbi, per-
fetto, collaudato. Telefonare ore pasti 0332/
74.50.83. L. 400.000.

Per A/112 tutti tipi differenziale autobloc-
cante con frizioni. Telefonare ore ufficio
0161/61.149. L. 150.000.

MOTORE completo BMW 2002 iniezione,
km 92.000, vettura sinistra. Tel. 0426/81.097
L. 390.000 trattabili.

STOCK 60 sedili anatomici Corbeau-
Freeline, batterie Varley, cerchi Lola e BBS,
e varie tutto nuovo - Tel. 081/76.90.319.

VARE

Cercasi meccanici costruzione nuova
Formula telaiisti motoristi buona esperienza.
DELTA - P.zza G. Perego 11 - MILANO
Tel. 81.35.346-99.57.247.

Cercasi 2 piloti. Volete diventare « Qual-
cuno »? Volete partecipare in modo serio e
sicuro alle prove europee del campionato
mondiale Marche, al campionato europeo
prototipi ed eventualmente alle gare del
campionato italiano? Team di nuova costituzi-
one, guidato da tecnici e meccanici di no-
tevole valore ed esperienza, cerca N. 2 pi-
loti disposti a contribuire in parte alle spe-
se. Per appuntamento solo se veramente in-
teressati telefonare a: F-NOE", tel. 0331/
65.80.81 ore ufficio - Tel. 0331/88.19.85 ore
serali.

AUTOMOBILI tiber car

42 RATE SENZA CAMBIALI PER
Alfa Sud, Alfetta, A 112, A 112 Abarth, 126, 127, 128,
129 3/P, 131, 132, Fulvia Beta, Beta coupé, Mini 90
e 120, Dyne, R4, RS, RS 15, Simca 1000, BMW 200,
320, Escort, Opel Ascona, Volkswagen Golf, Volvo etc.
STESSE CONDIZIONI PER USATO CON GARANZIA.
ROMA - Via Vodice (ang. Via Ostiense) 381.515

La neo Scuderia Gruppo Piloti Aretini ricerca
N. 3 piloti di Formula Italia per il Campio-
nato 1976. Ottimo trattamento economico,
assistenza sportiva su tutti gli Autodromi,
inoltre ricerca altri piloti per i vari gruppi,
velocità. Inviare curriculum sportivo agonis-
tico presso Gruppo Piloti Aretini - Via
A. Dal Boro, 15 - Arezzo, oppure MAZZE-
SCHI BRUNO, tel. 23.766 dopo le ore 21,30.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

AMS 1300/2000 campione italiano '74,
perfetta, completa cambio-ruote e accessori
ma senza motore. Esamino permuta. TON-
DELLI, tel. 011/29.33.09-25.94.15 - L. 5.000.000
trattabili.

CHEVRON B 31/3000 già gruppo 6, mo-
tore Cosworth DFV nuovo, immatricolata
Esaminali permuta vetture di serie. Rivolgersi
TONDELLI - Tel. 011/29.33.09-25.94.15 - L.
25.000.000.

FIAT 850 gr. 1, plurivittoriosa, accessoriatissima,
regolare « il Siciliano » vende o
permuta. Tel. 090/96.20.71-96.20.98 - 0586/
40.2.18.

FIAT 124 ABARTH 1974, gr. 4, 2 treni
gomme, accessorizzata, pronta corsa, qualsiasi
prova, accetto permuta. Telefonare dalle 14
alle 16 allo 0381/79.652.

FIAT ABARTH 1850 causa cambio cate-
goria vendo o permuta con vettura di serie
Fiat Abarth 1850 gr. 4 e Fiat Abarth 1800
gr. 3 mai corso. Tel. 0321/61.694 interno 4.

FIAT 128 Berlina scocca Parkes motore
Trivellato cambio Colotti 5 marce 10 cerchi
Campagnolo 4 gomme acqua 4 gomme a-
sciutto 4 gomme salita rapporti vari eventua-
li permuta auto solo ottime condizioni.
Telefonare Scuderia VESUVIO 081/66.14.62
dalle ore 17 alle 21.

GIANNINI 590 preparazione Castelli,
plurivittoriosa, accessoriatissima, silck, ven-
derò o permuta con auto di serie. ANASTASI
090/96.27.16-96.20.95.

LANCIA HF 1600 gr. 4, pronta rallye acces-
soriata, perfetta in ogni particolare. Vendesi
o permutasi con auto di serie, CANTELLI -
Telefonare SPRINT-CAR 051/36.99.19.

LANCIA HF 1.6 gr. 3 University Motors,
26 gomme, Twinmaster, superaccessoriata
permuta con gr. 1. Telefonare 02/56.49.67
pasti - L. 2.000.000.

OPEL ASCONA gr. 1 Conrero, preparazione
completa, accessorizzata vendesi o permutasi
con piccola cilindrata. Tel. BETTEGA A.
0461/58.934 L. 2.000.000 prezzo trattabile.

OPEL ASCONA gr. 2 veramente completa e
competitiva, prezzo interessante, eventuale
permuta. TOGNANA - Tel. 0422/43.652 (12-14).

OPEL ASCONA Gr. 1 preparata Conrero solo
2 corse, prezzo interessante. Tel. 015/23.714
ore serali.

PORSCHE CARRERA SRS 3 Peter Bernhard
vende la sua veloce Porsche, motore 340 CV,
revisione effettuata nella fabbrica, 8 primi
posti, diversi pezzi di ricambio. Prezzo SFR.
49.000. Scambio con macchine d'occasione
eventualmente macchina sportiva e macchi-
na di F. 2, possibilità di pagamento rateale,
PETER BERNHARD - Waasserwiesenstr. 95 -
9408 WINTERTHUR (Svizzera).

RENAULT ALPINE 1600 Giada, gruppo 4,
una gara, motore nuovo, anno costruzione
1973. Accetto permuta. Tel. 0965/33.08.96.

MONOPOSTO

F. ITALIA perfetta qualsiasi prova vendo o
permuta con Suzuki 500 o Junior, purché
con documenti di circolazione. Tel. 015/
52.05.54.

F. ITALIA competitiva, revisionata, si ven-
de o si permuta. Tel. 0332/28.53.48.

LOLA F. FORD pronta montaggio, motore
2000, « LUCAS » vende.

FORMULA MONZA Repetto con senza mo-
tore, vendo, permuta. Tel. 0142/21.30 ore
ufficio.

FORMULA FORD DULON perfetta, competi-
tiva, trasformabile Super Ford. Vendo, per-
muta. Tel. 0142/21.30 ore ufficio.

MOTO

HONDA 812 velocissima pronta corse o
permuta con PORSCHE 911 S o T. Telefonare
DE PAOLIS 0586/40.43.90.

SI COMPRA

AUTO

ABARTH 1000 TCR Berlina Corsa, intorno
ai 100 CV motore radiale (facilmente ricono-
scibile dal 4 carburatori orizzontali) 5 mar-
ce e differenziale autobloccante, sospensio-
ni anteriori a molle elicoidali. Scrivere
TACCHELLA FRANCO - Via Cassino, 98 -
15011 ACQUI TERME.

ACCESSORI e parti speciali

FORCELLE E RUOTA anteriore, o parte di
essa, di Yamaha SUZUKI. Tel. 0445/23.192.

HARD TOP compro, se vera occasione,
Hard Top per Fiat 850 Spider. Specificare
condizioni e prezzo. ROBERTO PATRONO -
V.le Galatea, 6 - 90151 PALERMO - Telefono
45.05.52.

TETTuccio RIGIDO coppia conica 8/43,
paracoppa per 124 Spyder, estintore rego-
lamentare per Rally. Telefonare 02/70.34.14
-71.57.98.

TWINMASTER cintura, bretella, sedili Fu-
sina. Telef. GIANNI ore pasti 02/54.60.876.