

È accaduto (anche questo) nelle notti del Safari

LEGGETE
SUBITO

Politique d'abord



ANONIMA
FURTI
(da corsa)

Il «ricatto» all'ALFA

Uno dei fenomeni giornalistici più sconcertanti è quello della fioritura romana delle cosiddette agenzie giornalistiche di stampa. A parte quelle pochissime grandi, (come le internazionali AP, UP, REUTER, France Press, Tass, l'italiana ANSA) le altre, in genere (ci riferiamo a quelle italiane), non diffondono tanto notizie quanto interpretazioni di fatti, commenti echi di personaggi. Insomma, fanno da portavoce ai partiti o correnti politiche più svariate, se non a ben precisi personaggi della fauna politico-economica nazionale. Tra le agenzie che più si distinguono nel loro impegno di informazioni critiche e interpretate, c'è quella che si chiama «Montecitorio», balzata anche recentemente all'onore delle cronache con i suoi responsabili, indicati come co-protagonisti in notissime vicende della nostra vita di sottogoverno politico-parlamentare.

Questa agenzia è tra le più impegnate nella lotta contro l'automobile in tutte le sue forme. Essa fa abitualmente arrivare alle redazioni dei giornali chilometri di telettrascritti nei quali si denuncia l'inquinamento dei motori, la carneficina sulle strade, la giusta necessità dello stop alla circolazione, il vantaggio del ritorno all'ecologia pedibus calcantibus, ecc...

L'ultima crociata è quella a favore del limite di velocità ed è stata rispolverata in coincidenza delle notizie di un correttivo allo sciocco ukase di dicembre con la scusa dei consumi di carburante da ridurre.

La sortita assume un carattere persino proditorio per come è stata riportata fuori, puntando a colpire l'industria automobilistica di Stato, l'Alfa Romeo, che è vulnerabile sul piano politico-statale.

E' il caso di pubblicarlo nei passi salienti questo documento di vera provocazione anti-automobilistica. Esso, tra l'altro, dimostra che l'orgia del potere in seno ai gruppi interessati al controllo delle Partecipazioni Statali e dell'IRI continua a scatenare faide che permettono sciabolate indiscriminate a tutti i livelli.

L'articolista della «Tele agenzia» conferma in questo suo scritto la superficialità degli stessi luoghi comuni che ripete, che suonano insulto al buon senso, al buon gusto oltre che all'intelligenza di chi legge. Leggete un po': «...il servizio trasmesso giovedì scorso dalla nostra teleagenzia sotto il titolo 'Ipocrita pubblicità dell'Alfa Romeo' è stato posto all'attenzione di numerosi deputati e senatori di varia estrazione politica, i quali hanno pienamente concordato nella constatazione che il 'nuovo corso' dell'Alfa si pone in netta contrapposizione, in tema di sicurezza, alla politica dello stato. Interrogazioni parlamentari sull'argomento dovrebbero essere presentate nei prossimi giorni. (sic!) Il nuovo corso, se così si può dire, della casa automobilistica dell'IRI, certo conferma ancora una volta lo stato di anarchia che esiste in materia di direttive operative e pubblicitarie e mette in difficoltà lo stesso ministero delle partecipazioni statali. Solo con l'anarchia a livello decisionale può essere presa in considerazione la decisione di impostare la campagna pubblicitaria delle autovetture 'Alfa Romeo' sul requisito velocità, in un momento di razionamento dei carburanti e nonostante la più volte constatata inagibilità delle nostre strade alle grandi velocità. (sic!) Naturalmente, questa forma pubblicitaria — se quanto apprende la teleagenzia Montecitorio è vero — ha irritato non poco i responsabili delle partecipazioni statali, e il governo tutto, che per ridurre gli incidenti e per richiamare gli autisti a un maggiore senso di responsabilità sottopongono il cittadino a notevoli sforzi finanziari per alimentare una campagna pubblicitaria che attraverso il ministero dei Lavori Pubblici invita gli stessi automobilisti alla prudenza. (Non a caso ai Lavori Pubblici sono i socialisti n.d.r.). E' chiaro che sul piano formale la pubblicità dell'Alfa pare abbia le cosiddette 'carte' in regola. Ma ad analizzarla nelle diverse scomposizioni risulta un vero e proprio invito alle grandi velocità indipendentemente dal carattere emotivo dell'italiano, l'invito ad abbandonare il mercato delle utilitarie è al tempo stesso una esortazione a sviluppare la massima velocità non solo, come afferma il testo pubblicitario, sulle autostrade che risultano comunque inadeguate, ma anche sui percorsi misti, e soprattutto all'interno dei centri abitati, che nelle ore serali vengono generalmente trasformati in percorsi per competizioni. (!!!) Il fine della campagna pubblicitaria è quello di responsabilizzare l'autista e di ridurre al minimo gli incidenti stradali che annualmente provocano la morte di molte persone non direttamente responsabili dell'incidente. Ma questo sforzo, massiccio e lodevole sotto ogni aspetto, viene annullato dalla impossibilità per i tutori del traffico ad intervenire con maturità nei confronti del trasgressore. Inoltre, va sottolineato che la segnaletica non sempre è funzionale e che pertanto agli incroci si può trovare sempre la 'morte in agguato'. Per far sì che l'automobilista capisca e si renda conto di questo è necessario che la Polizia Stradale come il corpo di Vigili Urbani vengano messi nelle condizioni per neutralizzare il criminale della strada che non sempre è un emarginato, ma, invece, il cosiddetto 'figlio di papà'»

che il più delle volte riesce a farsi cancellare la contravvenzione per infrazione e molto spesso anche il verbale per addebiti penali e civili. Questo quando Polizia Stradale e Vigili Urbani riescono a bloccare il criminale. Nel contesto di questa realtà, quindi, è indispensabile che il governo inviti sia l'I.R.I. che l'ufficio di pubbliche relazioni dell'Alfa e di altre case automobilistiche a non esortare il cittadino a contrapporsi alla politica del governo per quanto riguarda la sicurezza del traffico...»

Quello che nemmeno il Presidente Rumor volle far conoscere agli italiani con i suoi auguri di Pasqua nel mediocre carosello televisivo che interpretò al Telegiornale, in quel curioso sceneggiato messo in piedi con il Mike Bongiorno di Palazzo Montecitorio, il multigiornalista parlamentare Orefice (ricordate? è quello dei maxi papillon di Noschese), è significativo che abbia coinciso con la diffusione di questa nota di agenzia. Essa mostra scopertamente l'obiettivo di sostenere la necessità del mantenimento delle velocità autostradali in quella complessa antitesi di bracci di ferro tra gruppi politici interessati, per giochi di potere, all'una o all'altra soluzione.

Non dimentichiamo che il Ministero dei Trasporti di Preti ora si batte contro il limite di velocità autostradale. Ed è quello stesso Ministero che, per uniformare l'Italia a quanto avviene negli altri Governi M.E.C., giustamente vorrebbe far coincidere tutte le responsabilità, in tema di automobili



Qualche settimana fa i meccanici dell'Autodelta insieme a tutti gli altri colleghi della dipendenza sportiva Alfa Romeo hanno voluto consegnare una Targa d'argento-ricordo al dr. GIUSEPPE LURAGHI, (nella foto) l'ex Presidente al quale essi hanno voluto così testimoniare il loro indimenticato affetto. LURAGHI è stato particolarmente commosso del simpatico e significativo ricordo

e di circolazione, nella sfera di sua competenza. Togliendo cioè quella grossa fetta che, in qualità di «costruttore di strade», il Ministero dei Lavori Pubblici attualmente detiene, cosa che contribuisce a creare persino la nota confusione legislativa.

Poiché l'automobile, in tutti i suoi annessi e connessi, resta una bella mucca da mungere, è ovvio che nessuno vuole rinunciare ad occuparsene. Quelle belle campagne di educazione stradale (che non educano, ma sono così efficaci per altri versi) come si può pensare che qualcuno rinunci a farle ripetere? L'Italia del finanziamento statale a tutti i livelli di parapolitica, non può certo lasciarle perdere! Ed ecco allora queste strumentali sortite venute di moralismo retorico. E, se una ciliegia tira l'altra, c'è da temere che — prima o dopo — l'Alfa finisca sotto tiro di questi guelfi anche per il suo impegno nelle corse. Se non gli va bene la pubblicità sulla «2000 da usare anche a 120 all'ora», se ritirano fuori le storie sui figli di «papà» e le «competizioni nel traffico», figurarsi che ci vorrà ad arrivare al ricatto per le corse vere!

Ragazzi, amici, convincetevi: oggi anche la battaglia di passione per lo sport automobilistico è diventata più che mai un'Ultima Frontiera di libertà!...

• La RINOMATA FURTERIA ANONIMA da corsa s.p.a., (che ha trovato nel mondo delle corse uno dei campi buoni da mietere) ha messo in crisi anche la Squadra Azzurra CSAI. Risulta infatti che dall'officina dell'assistente tecnico del team di Dragoni siano scomparsi, alla vigilia del debutto di Hockenheim, due dei motori BMW 2000 ancora imballati delle March F.2 rosse (sono gli stessi motori che al team azzurro sono stati regalati da Enzo Ferrari). E' scomparso pure il Brian Hart F.2 di de Adamich e un Armaroli nuovo nuovo. Ora questi motori sono stati offerti in giro, a prezzi di assoluta concorrenza: 10 milioni (il loro valore è di 35). Ma si sa che de Adamich, uno dei «colpiti», va in giro per le piste a controllare i numeri di monoblocco che si possono leggere sulle macchine che circolano nelle gare. Perciò sarà un po' difficile che questo materiale così bene individuabile possa trovare acquirenti. Finirà che saranno smontati e ceduti a pezzi a piloti e scuderie in difficoltà di ricambi. Certo che bisognerà pure metterci riparo prima o dopo a questo racket che furoreggia!

• I giovani costruttori della MP F.3 ancora devono debuttare in gara e già si segnalano per atteggiamenti non certo simpatici verso i piloti contattati. Tengono tanto a sottolineare la loro cittadinanza extra-italica e poi mettono in mostra una mentalità degna dei periodi più oscuri del nostro automobilismo. A Massimo Ciccozzi, che da mesi riceveva assicurazioni circa il suo impegno in gara, è stato improvvisamente detto che nelle prove verrà affiancato dal campione italiano Carlo Giorgio ed i tempi decideranno chi deve correre. Ogni commento è superfluo ed è inutile aggiungere che si è rifiutato di sottostare a simili clausole.

• «Maruffi chiama Toyota 1... Maruffi chiama Toyota 1... chiamiamo Toyota 1...». Questo monologo correva sulle onde radio kenote laggiù nell'East Safari, dove il rally africano iniziava i suoi convulsi chilometri. 12 Toyota radiomobili dovevano assicurare il ponte radio Fiat. Ma, purtroppo, l'appello del dirigente della squadra Abarth si perdeva senza risposta. «Maruffi chiama Toyota 1... Se non mi sentite spostatevi un po' più avanti!» (sic!) «... Maruffi chiama Toyota 1... se c'è qualcuno che mi sente gli auguro Buona Pasqua... e, se volete anche le uova, vi mando le mie che sono già abbastanza grosse!...». Con questa esclamazione di resa si chiuse la speranza del ponte radiofonico Fiat in Africa. P.S.: risulta che questi angosciosi messaggi furono captati dai ponti radio delle Case giapponesi (che non capivano troppo) e da quelli francesi (che capivano bene).

• La rivalità tra i cugini Lancia-Fiat continua sempre molto accesa, nonostante lo stretto rapporto interaziendale. Però l'ing. Sguazzini conta sempre tanto (pur se adesso è tra i big Lancia): la Beta coupé della Sicilia pare sia in Abarth in questo momento, perché c'è l'ordine di stringere i tempi nella preparazione del motore 132 speciale che dovrà equipaggiarla per i rallies.

Marcellino



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

DOVE



corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 25-4 al 28-4-1974 in Italia e all'estero



**TUTTE
le CORSE
MINUTO
per
MINUTO**

Quest'anno, più che mai, il nostro **SERVIZIO TELEFONICO** sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di **AUTOSPRINT**. La nostra

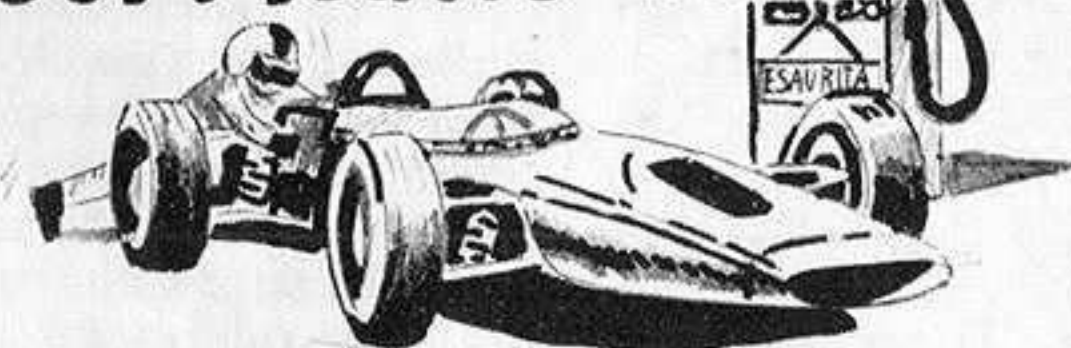
Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene **aggiornato** ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

APRILE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
25	1000 Km di Monza Trofeo Caracciolo	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,770	ore 11 ore 16	●●● Camp. mondiale Marche GT4, S	Velocità in circuito	Ickx-Redman (Ferrari 312 P) in 4.07'34"4, media 242,473 nuovo record. Record sul giro: Cevert (Matra-Simca) in 1'21"9, media 252,747
25	8. Rally del Salento	AC Lecce			●	Rally	
25	Coppa AC Genova Trofeo President Club	AC Genova	Part. Piazzale di Scoffera Arr. Scoffera	ore 9 ore 13,30	● riservata	Regolarità	
26-28	Rally dei Tulipani	Olanda			●●● Camp. europeo Conduuttori Rally	Rally	
27	Pennsylvania 500	Stati Uniti	Circuito di Pocono		●●●	Velocità in circuito	
27/28	Elfen Rennen Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● T1, T2, GT3, GT4, F.2, F.V, FSV	Velocità in circuito	
27/28	G.P. di Zolder	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T2, GT3, GT4, S, F.F., F.3, F. 5000	Velocità in circuito	Gr. 2 oltre 1300: Gardner (Chevrolet Camaro); fino a 1300: Hanson (Ford Escort); Gr. 3, 4 e 5: Granell (Lola T 290)
27/28	Salita di Bruckberg	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C, FV, FSV	Velocità in salita	
27/28	Salita di Teutoburger Wald	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F.3, FV, FSV	Velocità in salita	
27/28	Salita di Frankenwald	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F.3, FV, FSV	Velocità in salita	
27/28	Criterium Monts d'Azur	Francia			●●●	Rally	
27/28	Rally Oris	Germania			●●●	Rally	
28	G.P. di Spagna	Spagna	Circuito di Jarama di km 3,404		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Nel 1973 al Montjuich. Al Jarama 1972: Fittipaldi (JPS- Lotus 72) in 2.03'41"23, me- dia 148,627. Record sul giro: Ickx (Ferrari 312 B-2), in 1'20"01, media 151,284.
28	Virginia 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
28	Corsa a Wroughton	Gran Bretagna			●●● Dragster	Velocità in circuito	
28	Corsa a Casale	Autodromo di Casale	Autodromo di Casale di km 2,460	ore 10 ore 18	●●● F.3, FF, Mexico	Velocità in circuito	F. 3: Cinotti (Brabham) 29' 04"6; F.F.: Lucas (BWA) 24'47"0; F. Mexico: Lella Lombardi 28'27"4.
28	Salita di Dobratsch	Austria	Villach - Km 6,392		●●● Tutti i gruppi Camp. Europ. Mont.	Velocità in salita	Mieusset (March 722), in 5'51"25
28	Coppe USA	Francia	Circuito di Montlhéry di km 3,333		●●● T1, 2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
28	Trofeo AC Parma	AC Parma	Autodromo di Varano de' Melegari di km 1,800	ore 10 ore 18	● T1, GT4, S, F.It. (numeri dispari)	Velocità in circuito	F. Italia: Martini, media 115,912; S: Piazzi (Dallara 1300) 113,604
28	Coppa Andreani	Scuderia Carpine	Autodromo di Magione di km 1,650		● T1, T2, GT3, S, F. It.	Velocità in circuito	

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
27-28 Aprile	2. Rally del Gargano - Foggia	RINVIATO a giugno
28 Aprile	F. 5000 Laguna Seca	RINVIATA al 13 ottobre
28 Aprile	Nicastro-Acquavona-Catanzaro	RINVIATA al 23 maggio
5 Maggio	Rally Monti Savonesi	RINVIATO a data da destinarsi
7/12 Maggio	Rally del Marocco	RINVIATO al 15-19 maggio
2 Maggio	G.P. del Fuji	ANNULLATO



Intervista «a caldo» con JOGINDER SINGH il tanto discusso vincitore del più combattuto e drammatico SAFARI

NAIROBI - « Harambee... » ha urlato l'annunciatore quando il venditore di auto usate di Nairobi, Joginder-Singh ha tagliato per la seconda volta da vincitore il traguardo dell'EAS rally. Il pubblico molto folto fatto di indiani e di negri, ha risposto con il grido di guerra in lingua locale. Da quel momento è stato un pullulare di poliziotti a cavallo che faticavano a tenere al loro posto i fans di Joginder che volevano toccare il loro idolo, che ha ancora una volta con-



Tutto il mondo è paese, e l'entusiasmo suscitato dal passaggio dell'East African Safari è stato uno spettacolo nello spettacolo. Si è trattato a volte anche di un entusiasmo eccessivo, ad ogni modo la presenza degli indigeni è stata essenziale specie nei passaggi difficili

Il trionfatore di NAIROBI replica e sostiene persino

Non ho «rubato», né p

Chiediamo a Joginder che cosa ha da rispondere a coloro che insinuano che la sua vittoria è «rubata»:

«Io non ho rubato nulla — dice — ho fatto la mia corsa regolare e nessuno è andato meglio di me, la mia Colt è stata fantastica... Sarei disposto a ricominciare subito con una macchina del genere».

— Che cosa risponde a chi accusa di essere in combutta con gli organizzatori, che gli avrebbero annullato la Embu-Heru per favorirlo visto che aveva perso 162 minuti?

«E' stato giusto che la prova da lei citata sia stata annullata, perché è crollato

un ponte e le piogge hanno portato via un tratto di strada (dopo poi gli organizzatori saranno costretti ad ammettere che questi due fatti non si sono verificati), comunque tengo a precisare che io il tempo non l'ho perso causa le condizioni della strada, ma perché mi sono dovuto fermare a cambiare il differenziale, ammetto che sono stato favorito, ma dalle circostanze e non dagli organizzatori che mai mi hanno regalato nulla...»

— Quanti EAS ha corso?

«Questo è il mio sedicesimo, ne ho terminati 15, due li ho vinti e in uno mi sono dovuto ritirare».

— Lei è venuto a correre

in Europa, all'Acropoli e in Austria, ha sempre navigato nelle ultime posizioni, come mai? Ritournerà a correre nel nostro continente per dare la rivincita a quei piloti che qui lo accusano di essere stato sfacciatamente favorito?

«Sono già venuto in Europa, ed è stata una esperienza positiva per me. I risultati non sono stati molto buoni, perché è un modo di correre diverso da quello a cui sono abituato. Verrei a correre in Europa da voi ancora una volta, ma c'è il problema della macchina. Lei è italiano se mi trova una Fulvia o una 124 Fiat-Abarth io sono pronto (qua-

si quasi sono tentato di farlo...). La Colt quest'anno non farà altre corse, ma il prossimo anno i programmi sono di fare tutte le gare mondiali».

— Lo accusano più o meno velatamente di aver preso diverse scorciatoie, piloti che lo hanno sorpassato se lo sono poi trovato davanti ai CO: come lo spiega? In particolare si mormora che lei non abbia fatto le famose «scale di Cesoi...».

Mi interrompe bruscamente per dire: «Io ho fatto le stesse identiche prove che ha fatto il "suo" Munari e il "suo" Paganelli (chissà poi perché miei?) c'

era sì la possibilità di prendere delle scorciatoie, ma io non l'ho mai fatto».

Munari ci confermerà poi che lo ha visto salire da Cesoi, quindi almeno questo è vero.

Perché gli chiediamo i commissari ai CO dove vi erano delle neutralizzazioni lo facevano partire prima assieme a suo cugino?

«Io con Davinder non ho nulla da spartire. Nego che le neutralizzazioni siano state da me non rispettate. Io sono partito dopo essere stato in parco chiuso quando me lo hanno detto i commissari, nient'altro».

— Allora lei non si ritiene favorito dagli organizzatori?

fermato che l'EAS rally è fatto solo per piloti locali, (se non lo vincono naturalmente glielo fanno vincere). Accompagnato dai suoi fidi e dal rappresentante della casa giapponese Mitsubishi, abbiamo parlato con questo sempre più discusso vincitore che non ha convinto nessuno. Gli chiediamo quanti anni ha, ci risponde che ne ha 42, ma Davemport che gli è vicino scossa la testa e gli dice che bara, come minimo ne ha 50, la schermaglia finisce in una risata.

Il vincitore — per la seconda volta — dell'East African Safari, l'indiano-keniota Joginder Singh, di professione commerciante in autovetture usate a Nairobi

Sotto a destra, la Lancia-Marlboro di Munari-Dews precede la Datsun di Kallstrom-Billstam in uno dei rari tratti facili del Rally



Qui sopra, immagini di pubblico alla partenza del Rally, a Nairobi. Tutti i posti sono buoni per vedere meglio, tralicci e alberi: sembrava di essere a Monza... o su un circuito europeo in piena stagione

che gli organizzatori l'hanno danneggiato

reso scorciatoie!

« Proprio no, anzi non so perché ma gli organizzatori mi hanno boicottato in tutti i modi. A partire dal numero di gara che mi è stato affidato, molto alto, che mi ha impedito di esprimere il meglio di me stesso nelle prove più dure. Come vincitore di una precedente edizione del rally mi spettava un numero basso, ma non me lo hanno voluto dare... quindi niente favoritismi ».

Con queste parole, « Jo... Condor » Singh si allontana con i suoi due figli e la moglie, dicendogli « Guida tu... », uno della sua setta che ci è vicino dice « sua moglie va più forte di lui... ».

Giancarlo Cevenini



L'aereo a disposizione della Lancia. A sinistra Daniele Audetto, sulla scaletta la sua fidanzata. Lancia e Fiat contestano il Safari «mondiale»

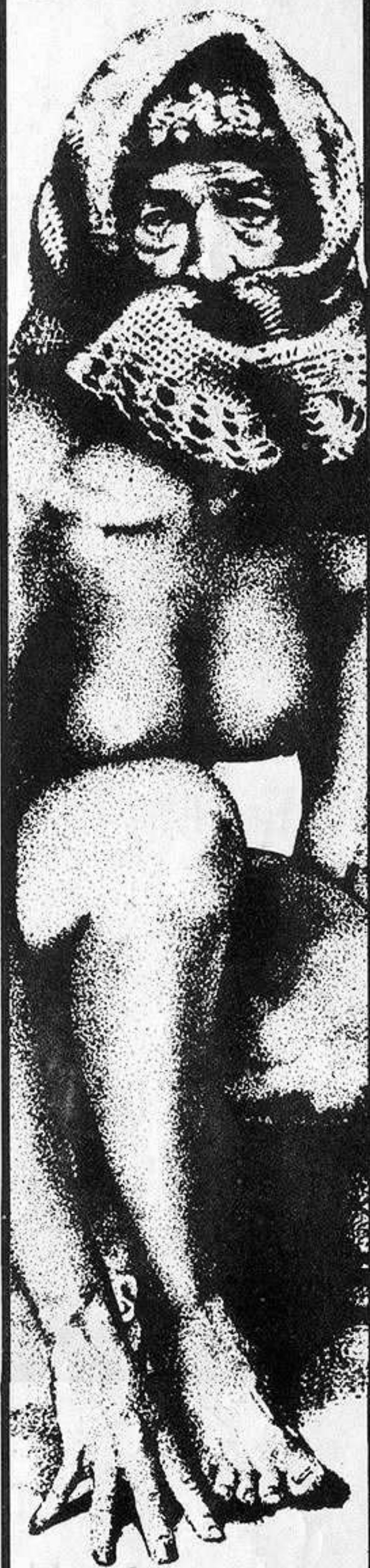


Con le «decals» LANCIA placati i guerrieri

NAIROBI - Uno dei due aerei che la Lancia aveva a disposizione in Kenia ospitava i due radioamatori siciliani De Bonis e Podda, che atterrati a Wama per portare benzina al Drago e a Mehta, si sono trovati in mezzo ad una tribù Masai, seminudi, con lance e tutti pitturati. Distribuendo decals della Marlboro sono riusciti De Bonis e Podda ad arrivare alla missione, che è intervenuta presso la tribù Masai perché non attaccassero né l'aereo né i suoi occupanti. Ottenuto il patto di « non belligeranza » si doveva fare 4 chilometri per raggiungere il posto prestabilito, solo che a questo punto i missionari si sono rifiutati di accompagnarli perché la zona era infestata da leoni e ghepardi, come fare? De Bonis ha fatto una abbondante distribuzione di decals Marlboro e allora i terribili Masai si sono decisi ad accompagnarli spaventando le fiere.

Anche così si può perdere un EAS: bastava non raggiungere il punto e il « Drago » non avrebbe potuto continuare senza benzina. Quella volta è andata bene...

donna si,
ma.....



se vuoi evitare i ma,
monta sulla tua auto
ruote in lega leggera
MILLE MIGLIA



FOMB

FONDERIE OFFICINE
MAIFRINI BRESCIA

25100 - Via Scuole, 5
tel. 302 281/2 + 391 604



AUTOMOBILE ASSOCIATION OF EAST AFRICA
SOUVENIR PROGRAMME

THE TWENTY SECOND

**EAST AFRICAN
SAFARI**

THE EAST AFRICAN SAFARI
IS STILL THE TOUGHEST
AND FASTEST IN THE WORLD
AN EVENT COUNTING TOWARDS THE
FIA WORLD CHAMPIONSHIP OF MAKES
AND THE EAST AFRICAN RALLY CHAMPIONSHIP
OVER 5000 KM

APRIL 11-15 1974

Aiutati dagli indigeni (a sinistra), Preston e la sua Escort si districano dal fango. A destra, i vincitori Joginder-Doing

Ancora una volta il risultato del SAFARI non dovrebbe incidere sull'iride MARCHE RALLY

Il «mondiale» non cambia

L'**EAST AFRICAN SAFARI** e il Rally di Montecarlo restano tuttora le due corse più prestigiose della stagione rallystica internazionale. Il Safari, comunque, al contrario della gara monegasca non ha mai avuto il minimo peso agli effetti della conquista del titolo mondiale marche.

La tradizione probabilmente verrà rispettata anche quest'anno perché è decisamente impensabile un inserimento della Mitsubishi Colt (la prima «pistola» che abbia mai vinto un rally, come già si sente dire in giro) tra le Case protagoniste di quel campionato '74 ancora tutto da giocare nonostante la vitalità e la fermezza (dimostrata tutto sommato anche in Africa) dall'equipe Fiat.

La RENAULT «fuori corsa»

Semmai, il Safari è servito a togliere di mezzo una marca, la Renault, che si parteciperà solo a poche gare di campionato, ma che sarebbe diventata molto pericolosa nel caso avesse ottenuto risultati di grosso rilievo in ogni sua uscita titolata.

La Renault (e le berlinette Alpine), marca campione uscente, e quindi la principale sconfitta della gara africana dove era scesa in forze alla ricerca del risultato eclatante. La sua scomparsa dalla scena già dalle prime fasi di gara ha tolto grossi pensieri a tutti gli altri partecipanti, ma ha soprattutto sollevato Fiat e Datsun che alla fin fine minacciano di essere le due più serie candidate al titolo iridato.

Una classifica questa che, dopo due sole gare, appare già delineata con la grossa sorpresa (estremamente piacevole per i veri appassionati) di ripresentare nelle prime posizioni due case tradizionali, la Porsche e la Lancia che si temeva volessero passare la mano in attesa di tempi (e di modelli omologati) migliori. Il discorso della Porsche è ovviamente molto diverso



Sopra, ancora i vincitori di questa massacrante edizione dell'East African Safari, impegnati nel pantano con la Mitsubishi Colt 1600. Sotto, il fortissimo Waldegaard secondo con la sua Porsche Carrera





da quello della Lancia: la marca tedesca limita la sua presenza ralistica a sporadiche apparizioni (ed il Safari risulta quasi una « costante ») ma sempre ottiene risultati capaci di convincere che, se il suo impegno in questi ultimi anni fosse stato assiduo come in un recente passato, di soddisfazioni ne sarebbero venute ancora molte e lo stesso Waldegaard (che su questo modello ridiventa uno dei migliori conduttori del mondo) non avrebbe probabilmente attraversato questi ultimi anni decisamente « neri ».

La Lancia al contrario dall'Africa è tornata estremamente soddisfatta nonostante Munari non sia riuscito a coronare il suo sogno di vittoria. Due erano le sue macchine alla partenza (le solite vecchie, intramontabili HF 1600 (e due sono quelle giunte al traguardo; il fatto più importante comunque è che, col terzo posto di Munari (ed i relativi 15 punti) nel seno della squadra corse torinese potrebbe rispuntare l'idea di continuare sulla strada del mondiale tanto più che la Beta coupè è adesso omologata e che le sue prestazioni possibili appaiono già eccellenti, e che soprattutto le corse più alla portata delle vetture italiane sono tutte sistemate nel finale di stagione.

La FIAT « favorita n. 1 »

In apertura abbiamo parlato della Fiat e della Datsun. La Casa italiana a nostro avviso continua ad essere la favorita numero uno nonostante il solo Ulyate abbia terminato il Rally del Kenya portando il prezioso punto che permette ancora alla Fiat di essere sola al comando della classifica provvisoria del mondiale. Gli spider Abarth di Paganelli e Barbasio, fin che sono stati

della partita, si sono sempre inseriti tra le vetture protagoniste ed in particolare il primo ha anche accarezzato a lungo il sogno più grande per un rallyman, quello di vincere il Safari alla prima partecipazione.

La Datsun infine ha ritrovato puntuali i suoi punti « caldi » (Africa-Giappone è un'accoppiata che funziona sempre a meraviglia) grazie all'intramontabile Kallstrom che pare continui a correre e a sbalordire solo per far rabbia a qualcuno che troppo presto l'ha giudicato superato.

La DATSUN « pericolo giallo »

Anche la Datsun comunque potrà alla lunga dire la sua, sia perché resta la Casa giapponese con più esperienza (anche europea) sia perché la sua tenacia e caratteristica di rosicchiare punti un poco dappertutto è già diventata proverbiale. Punti al Safari, infine, se li sono guadagnati anche la Peugeot e la Ford, ma se la prima non può certo andarne fiera perché non punta a classifiche iridate (ma solo al mercato locale), ed allora deve considerarsi decisamente sconfitta visti i risultati e considerando lo schieramento di uomini e mezzi che vantava alla partenza, fatto questo che ultimamente si va ripetendo con sempre maggiore frequenza, la seconda aggiunge i punti di Preston a quelli già assicurati di Sclater in Portogallo ed a quelli facilmente preventivabili dei due rallyisti noráici, 1000 Laghi in Finlandia e R.A.C. in Inghilterra oltre a quelli possibili dell'italiano Sanremo, dove quest'anno le macchine inglesi dovrebbero tornare dietro solleciti « interessanti » da parte degli organizzatori.

Carlo Cavicchi



un buon consiglio
può cambiare la
vita a molte persone

"STRATIFLEX"

...è un buon
consiglio!

5 minuti al giorno di "STRATIFLEX" bastano per mantenere uomini e donne sempre snelli, giovani ed instancabili.

DONNE

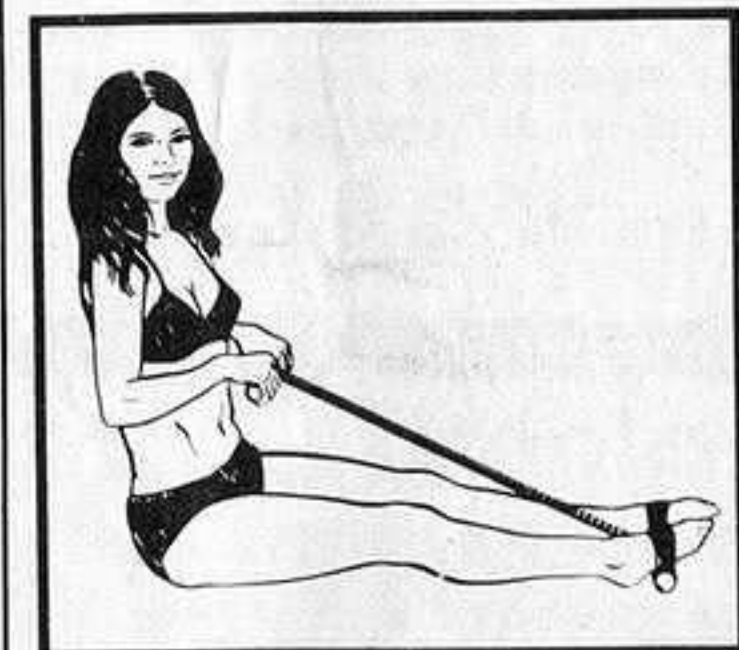
Due azioni specifiche di STRATIFLEX sul vostro corpo:

1) rassodare il seno grazie all'esercizio respiratorio e muscolare della ginnastica isometrica;
2) sciogliere la cellulite che si annida nel vostro corpo e farvi dimagrire a vista d'occhio.

La cellulite, da qualche anno, è uno degli spauracchi più temuti della bellezza femminile. Contro questa « calamità », si sono schierate in primo luogo le donne (per esigenze di abbigliamento), secondariamente gli istituti di bellezza, infine, qualcuno dei medici più moderni e aperti ai problemi di avanguardia.

I risultati, purtroppo, sono stati talmente modesti da scoraggiare un po' tutti. Perché? Anzitutto, va detta una cosa: la cellulite non è un problema cosmetico, ma, bensì, una malattia e, come tale, rientra nel contesto della medicina. Questo è bene tenerlo presente come l'unico « punto di partenza » giusto. Ne consegue (purtroppo è spiacevole doverlo annotare, ma doveroso sotto il profilo dell'equità in informazione) che qualunque prodotto cosmetico specifico può far ben poco contro la cellulite, poiché, come abbiamo visto, questa è invece una forma patologica. Tuttavia, occorre fare anche un'altra precisazione importante: neppure le cure mediche si sono rivelate sempre efficaci. Insomma, è inutile ripeterlo; la cellulite è un disturbo che, una volta insorto, è ben difficile da mandar via. Questo lo sanno tutti, e, specialmente, le donne, prime vittime dell'impetosa deformazione.

Vediamo invece che cosa « è possibile fare » con una certa garanzia di risultati: usare STRATIFLEX PER SOLI 5 minuti al giorno. Tutto qui!



UOMINI

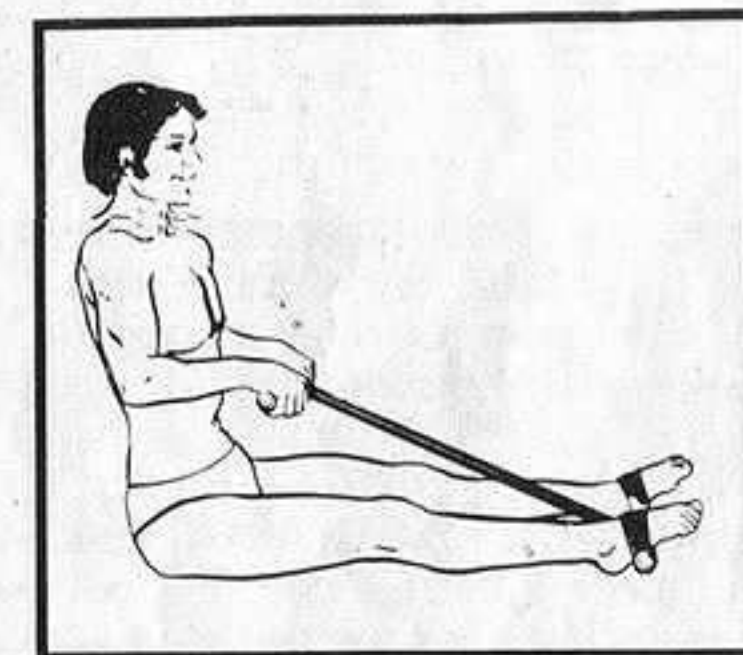
Ginnastica isometrica. Che differenza c'è tra la contrazione di un muscolo durante un lavoro atletico tradizionale

e la contrazione isometrica? Mentre nella prima contrazione le fibre muscolari subiscono un allungamento e una dilatazione, compiendo un lavoro isotonic, cioè con un movimento, nella seconda il muscolo si contrae e tutta la sua energia viene impiegata nella contrazione, senza alcun allungamento e senza movimento. La ginnastica isometrica insegna, dunque, a stimolare al massimo la capacità individuale di contrarre i propri muscoli, preparandoli a sostenere tensioni di gran lunga superiori a quelle sopportate durante un esercizio isotonic, cioè un movimento. Bisogna ricordare che gli esercizi isometrici non devono essere fatti in apnea. Durante l'esecuzione non si deve respirare profondamente, ma bisogna fare tanti piccoli atti respiratori molto veloci, in modo che non si crei mai uno stato di compressione interna.

Questa azione permette uno sviluppo muscolare del torace e delle spalle tale da fare di ogni uomo che usa STRATIFLEX un perfetto monumento di virilità. Siate un « sempregiovane » con STRATIFLEX: bastano 5

minuti al giorno per vivere in piena forma e godere del massimo rispetto degli altri.

da richiedere a:
DIFFUSION-POST s.r.l.
Via F. Baracca, 1 - 37100 Verona
Tel. 045/91.27.03



**BUONO DI PROVA GRATUITO DI STRATIFLEX
PER 30 GIORNI A CASA VOSTRA**

da ritagliare, compilare e spedire a:

DIFFUSION-POST s.r.l.

Via F. Baracca, 1 - 37100 Verona - Tel. (045) 91.27.03

Desidero ricevere subito e senza impegno da parte mia lo STRATIFLEX CHE HO SCELTO qui sotto e posso usufruire così del Prezzo speciale e della prova gratuita di 30 giorni. Infatti, se entro tale termine non ne sarò completamente soddisfatto, potrò, rispedendolo essere completamente rimborsato (fino all'ultima lira). **Scelgo il seguente modello:** (segnare con una crocetta il modello scelto).

Modello Normale a 1 Estensore - per donna per sfruttare coordinatamente le particolarità femminili a L. 3.850.

Modello SUPER LUSO a 2 estensori - per uomo per sfruttare perfettamente le sue possibilità fisiche a L. 4.850.

Desidero entrambi i modelli, al prezzo speciale di L. 7.900, risparmiando, in questo caso la cifra di L. 1.000.

Non invio denaro ma pagherò direttamente al postino, alla consegna del pacco la somma di L. (segnare la cifra esatta) più le sole spese postali e di spedizione.

Cognome

Nome

Via N.

Città CAP

Data Firma

(PREGASI SCRIVERE IN STAMPATELLO)

AS1



AUTOMOBILE ASSOCIATION OF EAST AFRICA
SOUVENIR PROGRAMME
THE TWENTY SECOND
EAST AFRICAN SAFARI
THE EAST AFRICAN SAFARI IS STILL THE TOUGHEST AND FASTEST IN THE WORLD
AN EVENT COUNTING TOWARDS THE FIA WORLD CHAMPIONSHIP OF MAKES FOR THE EAST AFRICAN RALLY CHAMPIONSHIP
OVER 5000 KM
APRIL 11-15 1974

ANATOMIA
della corsa
anche nella
testimonianza
ben diversa
degli altri
protagonisti

La setta dei SINGH colpisce ancora

A destra, Pierino Sodano guida la « biga » Fiat-Abarth, mentre una BMW va su a forza di braccia. Per questi frangenti, Ninni Russo aveva acquistato scarpe da football con i tacchetti, andate poi a ruba...

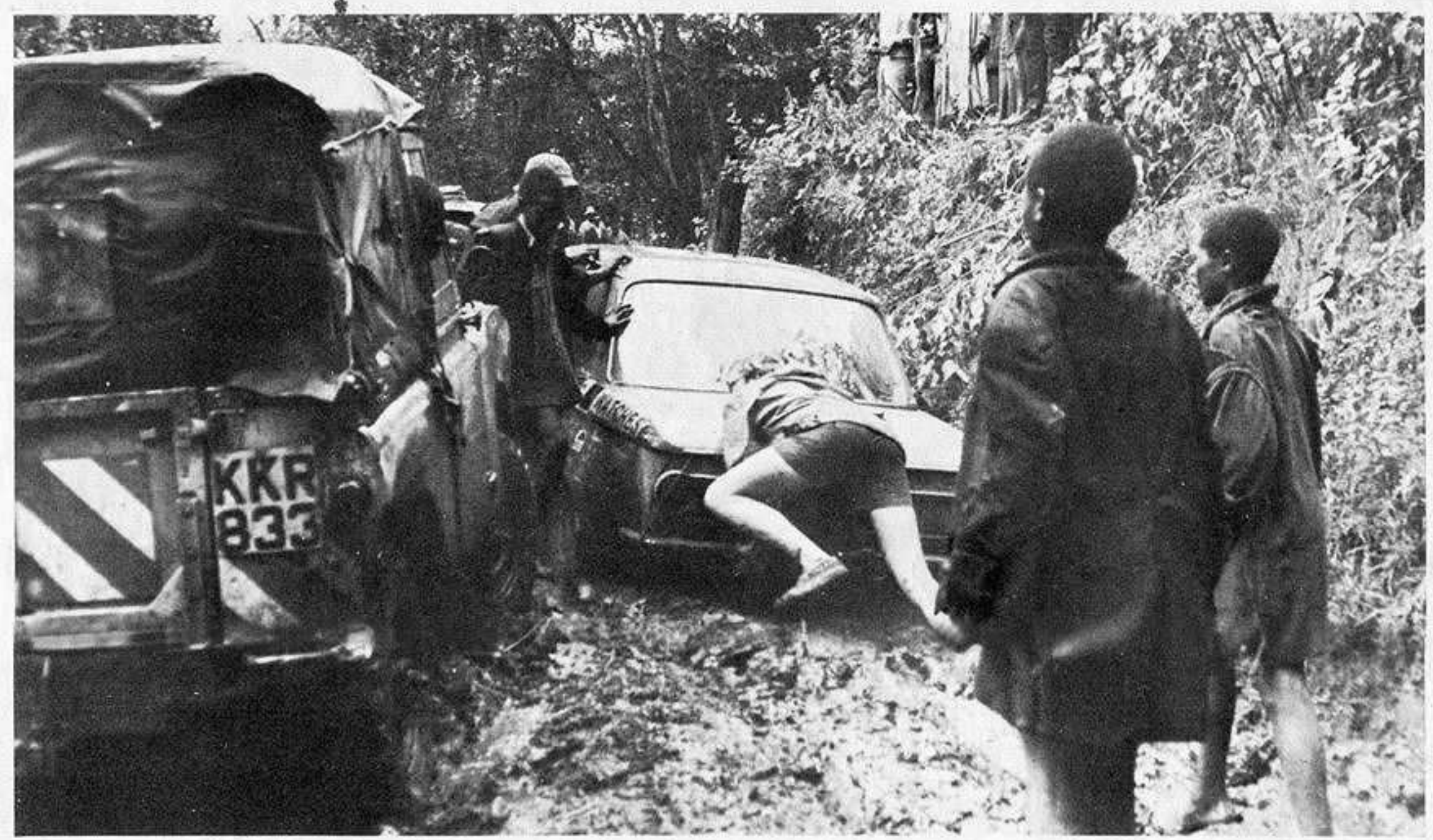
NAIROBI - Per dimostrare l'impegno con cui la Fiat-Abarth si era presentata per questo EAS rally, il 22. della serie, basti pensare che l'ing. Lampredi aveva predisposto sulle sue tre macchine un dispositivo con cui manualmente si poteva variare la carburazione a seconda dell'altezza in cui si svolgevano le prove. Sono stati tutti contenti i piloti delle Fiat-Abarth di questo accorgimento che ha permesso loro di avere la macchina sempre con la carburazione perfetta qualunque fosse l'altezza in cui si svolgeva la prova. Porsche, Lancia e Fiat, non hanno cavallerescamente presentato nessun reclamo, e ne avevano ben donde. La Porsche aveva tutti i diritti di vincere, la Lancia come minimo era seconda e la FIAT-Abarth aveva messo fuori uso due delle sue migliori macchine su un tracciato impossibile dove il vincitore aveva perso 3 ore che gli erano state poi abbunate. Ma anche se si fosse fatto un reclamo, ben difficilmente avrebbero sentito da quell'o-

recchio i « fanatici » organizzatori di questo rally, che se non è vinto da un locale non li soddisfa. A parte l'accettazione o meno di un eventuale reclamo sul modo in cui è stata condotta dirigenzialmente la gara, la Colt di Joginder se ne era andata dal parco chiuso molte ore prima di quanto lo permettesse il regolamento internazionale. Questo è stato l'ultimo in ordine di tempo dei favoritismi cui è stato fatto oggetto l'indiano della setta Singh, la più potente che opera in Africa, e che ha in mano le redini del commercio, a danno degli Africani che sono boicottati e sfruttati oltre che dai potenti Singh anche da tutti gli altri gruppi di immigrati indiani. Non sono ben visti gli indiani qui in Africa, tanto che si mormora che il presidente Kenyatta non voglia rinnovar loro il permesso di soggiorno che scade fra due anni e che li voglia cacciare dal paese come « indesiderabili ». La macchina che ha vinto il Safari '74 è stata presentata dal rappresentante della

casa giapponese, che era in Kenia per organizzare una rete di vendita, che si estenderà poi anche in Europa. Iwao Kimata, questo è il suo nome, ha detto che si è deciso a dare la Mitsubishi-Colt a Joginder dopo avergli parlato per telefono, e dopo aver saputo che già una volta (con la Volvo) aveva vinto la prova keniana. La Colt-Mitsubishi che ha vinto l'EAS, è un 4 cilindri di 1598 cmc, due valvole per cilindro, una potenza di 160 CV, e una velocità dichiarata che sfiora i 200 kmh, con 5 marce e un peso approssimativo di 985 kg. Delle tre vetture partite, ha tenuto a dichiarare Kimata, tre sono arrivate, anche se erano modelli diversi fra loro. Non era contento Waldegaard dopo l'arrivo a Nairobi, e anche lui recriminava le penalità che erano state regalate all'indiano dopo la Embu-Meru. « Altrimenti — ci ha detto — sarei stato il secondo europeo a vincere questa gara ». La Porsche che ha corso all'EAS era una Carrera preparata direttamente a

Stoccarda, che sviluppava una velocità massima di 230 kmh, così ci ha almeno assicurato il direttore delle pubbliche relazioni di Stoccarda, Manfred Jantke, che era presente all'arrivo della sua macchina, confermandoci inoltre che il tempo perso per la sostituzione del braccetto della sospensione che si era rotto causa un urto contro una aiuola dopo il CO di Thompsons Fall che né il pilota né il navigatore avevano visto, era stato molto alto, perché il pezzo mancava sul posto, e si è dovuto andare a prenderlo, facendo la strada in senso inverso ai concorrenti a 45 km di distanza. Jantke ci ha poi detto che la Porsche ufficialmente non farà nessuna corsa quest'anno, mentre ci potranno essere interessanti novità per l'anno prossimo, se la situazione commerciale legata al prezzo della benzina e alle limitazioni sulla velocità cambierà. Un terzo posto all'EAS è sempre un ottimo risultato, tutti ne sarebbero stati contenti, ma non il « Drago » che sperava di più da questa ga-

ra cui si era preparato con particolare puntiglio, essendo l'unica delle « grandi » che manca al suo carnet di per sé favoloso. Tutti alla Lancia parlano di « mafia indiana » che ha privato la Lancia di una vincita clamorosa, conti alla mano Fiorio e Audetto cercano di dimostrare che avrebbe vinto la Fulvia, e sarebbe stato un canto del cigno eccezionale. Munari e Mehta erano molto contenti della macchina, in particolare il « Drago » che tiene a precisare come la Fulvia ha ormai 10 anni di vita ma non li dimostra, anzi pur se dalla vittoria di Montecarlo non vi si è lavorato più, sembra sempre giovanissima. I due piloti della Lancia - Marlboro, ribadiscono a chiare lettere che sono stati truffati, in particolare Munari, che giura di aver sorpassato diverse volte Joginder, ma che poi se lo trovava regolarmente davanti ai CO. Oltre ai favoritismi ai controlli dove i commissari correvano a prendere la tabella dalle mani di Doig, e li facevano ripartire 5-6 minuti prima che la neu-



ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO 10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

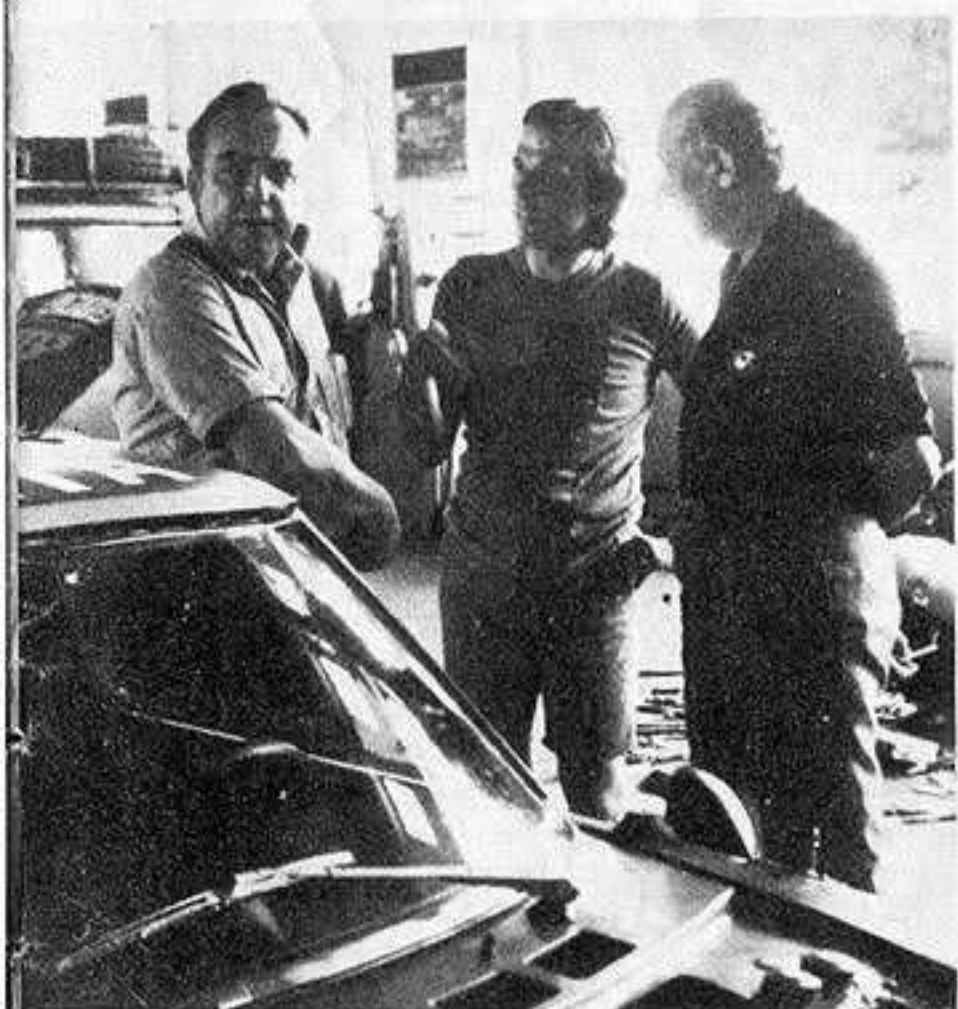


L'Alpine-Renault di Darniche affronta con bella sicurezza, senza interventi «esterni», questo tratto fangoso. La squadra Renault però è stata duramente sconfitta. Sotto, uno scorcio dell'efficiente assistenza organizzata dalla Fiat a Nairobi con largo spiegamento di mezzi



tralizzazione fosse finita, Munari e Mehta, assicurano che gli indiani sul percorso aiutavano in tutti i modi possibili e immaginabili, alle volte anche scorrettamente il loro connazionale che volevano primo per una questione di prestigio di setta.

Paganelli e Russo con la Fiat-Abarth finché erano in corsa erano i migliori degli



All'assistenza Fiat, ecco Maruffi, Paganelli e l'ing. Lampredi

italiani, in terza posizione, e si sono dovuti fermare oltre che con la frizione fuori uso anche per la temperatura dell'acqua che aveva raggiunto vette impossibili. Si era creduto in un primo momento che fosse il fango entrato nel radiatore che avesse bloccato il flusso dell'aria. Quando le macchine sono arrivate alla Fiat-Kenya dove vi era l'officina, l'ing. Lampredi ha fat-

to esaminare la vettura, e si è così scoperto che in un salto il radiatore si era spostato verso l'alto nonostante la protezione in titanio che la vettura aveva.

Nel colpo si è spostato il condotto dove lavora la ventola che toccava con le pale il condotto stesso, così quando l'acqua ha raggiunto gli 88 gradi e il relais ha fatto scattare il motorino, la ventola non girando ha bruciato una valvolina. Russo l'ha cambiata, ma si è ribruciata, si era intanto sulle scale di Cesoi e senza la ventola in funzione i due leaders della pattuglia Fiat in Kenya si sono dovuti ritirare.

Barbasio-Sodano hanno rotto la frizione e non sono riusciti a continuare, mentre Ulyate ha terminato la corsa, anche se alla fine ha dovuto cambiare un semiasse che non avevano a disposizione all'assistenza e hanno perso molto tempo per andarlo a prendere.

Il 22. EAS rally seconda, prova del mondiale marche, è praticamente vissuto su questi attori principali, anche se molti altri presenti e con le carte in regola per vincere, hanno dovuto abbandonare per guasti, dall'Alpine-Renault che era venuta in Kenya con molte ambizioni specie con le 17 che hanno rotto i motori, mentre la Peugeot che fa solo questa corsa in un anno e che la voleva vincere ad ogni costo, ha visto decimate le sue macchine da degli alberi a camme difettosi.

g. c.

"...I brufoli? Quasi non mi accorgevo di averli. Poi è arrivata lei.."

"I brufoli non sono mai stati un grosso problema per me. ...Ora però voglio liberarmene. È diventato quasi un impegno personale verso la mia ragazza, anche se lei non mi chiede niente e non mi fa sentire in colpa. Devo precisare che anche se i brufoli non mi preoccupavano molto, qualche volta avevo cercato di eliminarli. All'inizio col solito tentativo, il più spontaneo e il più sbagliato: strizzarli con le dita. Poi provai a curare meglio

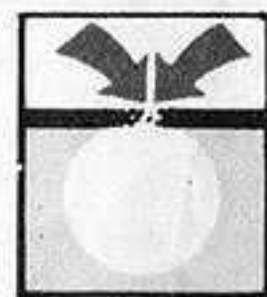
l'alimentazione e fare una vita più sana. Per un certo periodo rinunciai anche alle poche sigarette che fumo. Ma i risultati non erano soddisfacenti e decisi di non preoccuparmi più dei brufoli. Ora però è arrivata "lei" e voglio fare qualcosa di concreto per regalarle un viso più pulito. Cosa posso fare?". (Dino M. - Firenze)



Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

Se vuoi dei risultati soddisfacenti, come prima cosa ti chiediamo una collaborazione.

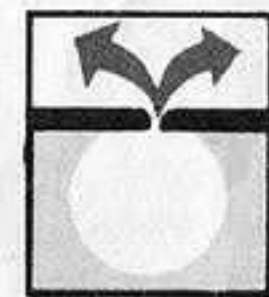
Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di

controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi:

Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle.

L'efficacia è identica.





Il nuovo PRESIDENTE dell' A.C. ROMA dr. MONACO ha accettato di parlare sul futuro dell' ENTE capitolino, sotto accusa non solo dagli sportivi

Vallelunga (forse) cambia qualcosa

1 — Sappiamo che ha avuto un ottimo passato di sportivo praticante. Ci vuole sintetizzare la sua carriera di pilota gentleman?

« Ho intensamente praticato lo sport dal '49 all'estate del '53, partecipando, con vetture turismo e gran turismo, a tutte le più importanti competizioni su strada di quel periodo: 4 Mille Miglia, 2 Giri di Sicilia, di Calabria, di Toscana, dell'Umbria oltre ai rallies del Se-striere e di Montecarlo, a varie corse in salita, al Circuito di Castelfusano, alla 6 Ore di Pescara ed a tante altre corse. Nel 1952 conquistai il titolo di campione d'Italia per la categoria turismo 1500 ma l'anno dopo dovette interrompere l'attività per un grave incidente al Giro dell'Umbria. Era accaduto che all'ultimo momento gli organizzatori si erano visti costretti a invertire completamente il senso di marcia perché in un paese, mi pare Sansepolcro, doveva passare una processione. In tale modo le note non servivano più a niente ed il navigatore era inattivo. A Terni, su di un dosso, finii fuori strada rimettendoci diverse costole ».

2 — Come giudica l'attuale situazione automobilistica?

« Come ho già avuto modo di rispondere su AUTOSPRINT sono contrario ai limiti di velocità così come sono impostati ora. Se proprio non se ne può fare a meno sarebbe più logico un limite differenziato a seconda del tipo di automobile anche per evitare le pericolose code attuali. L'AC Roma è invece favorevole alla chiusura dei

centri storici pur tenendosi conto della carenza di parcheggi e di trasporti urbani. Siamo naturalmente d'accordo con il presidente Carpi e con il suo studio sul "costo dell'austerità": ci batteremo entro i nostri limiti per cercare di risolvere le sorti dell'automobilista ».

3 — Quale sarà l'indirizzo sportivo dell'AC Roma nell'anno 1974 ed in quelli futuri?

« Il nuovo Consiglio Direttivo prenderà le decisioni in merito all'indirizzo sportivo dell'AC Roma, tenendo conto delle restrizioni imposte dall'attuale situazione. Negli ultimi anni l'AC Roma ha utilizzato l'autodromo di proprietà della Vallelunga SpA che lo gestisce e, rispondendo a fini istituzionali, organizza manifestazioni per le quali si avvale della collaborazione dell'AC Roma nel senso più ampio: dalla utilizzazione del personale e degli ufficiali di gara agli eventuali contributi finanziari. Non dimentichiamo che fu proprio il club romano (ed io, mi sia consentito, ero allora dirigente e praticavo lo sport) a prendere 24 anni fa l'iniziativa di utilizzare per le gare l'ex ippodromo. La Vallelunga è una società per azioni nella quale l'AC Roma ha una partecipazione simbolica, nemmeno troppo rilevante. Il fatto che il presidente dell'AC Roma solitamente abbia lo stesso incarico nella Vallelunga non significa che il nostro club si riservi certe prerogative. C'è completa autonomia tra i due enti ».

4 — Alla luce delle precedenti espe-

rienze verranno presi provvedimenti per un diverso impegno sportivo? Nel calendario sportivo del '74 non figurano manifestazioni organizzate dall'AC Roma ma ne figurano molte organizzate dalla Vallelunga SpA. Si è voluto passare il testimone alla filiazione sportiva dell'AC Roma? Quali sono i rapporti tra i due enti?

« L'AC Roma, quando ha potuto, ha organizzato a Vallelunga competizioni ad alto livello, secondo la sua tradizione. Se l'attuale situazione contingente dovesse modificarsi non mancheremo di restare fedeli alla tradizione. (il presidente Monaco intende riferirsi al pesantissimo bilancio dell'AC Roma che risente del clima burocratico-politico della capitale. Il dottor Monaco ci ha comunque confermato il suo impegno per snellire il macchinoso apparato dell'AC romano. n.d.r.) »

5 — L'AC Roma ha in animo di organizzare competizioni ad alto livello nella pista di Vallelunga?

« La molteplicità di manifestazioni che Roma offre ad un pubblico disaffezionato per la mancanza di gare prestigiose e spettacolari. I romani poi erano abituati ad avere le corse in casa (Acqua Acetosa, Tre Fontane, Caracalla) mentre Vallelunga dista 36 km con il conseguente dramma del rientro in città. D'altronde è risaputo che i romani amano la comodità: a Caracalla, in pieno centro, si faceva il pieno mentre a Castelfusano nel '53 con una manifestazione analoga ci fu un passivo di 45 milioni di allora. Con soddisfazione ultimamente abbiamo notato un sperato afflusso di pubblico

ROMA - Una intervista con il dottor OTTORINO MONACO, da pochi mesi presidente dell'AC Roma, pur condizionata dalla scarsità di tempo a disposizione, poteva essere l'occasione per puntualizzare la politica, soprattutto sportiva, del club capitolino. Il neo-presidente infatti è stato un gentlemen-driver appassionato e valente e non è pensabile che in via Colombo si continui ancora sulla linea dell'assenteismo sportivo tanto caro alle passate gestioni. Qualche cosa infatti si sta muovendo. Se il ritorno alle grandi manifestazioni è ancora condizionato dal pesante bilancio generale, il dottor Monaco è più che mai intenzionato a mutare, almeno nello spirito l'atteggiamento dell'AC Roma nei riguardi dello sport.

alle gare del Gr. Piloti Romani, al quale siamo grati per la sua attività sportiva ».

6 — Quali sono state le ragioni della scarsa affluenza di pubblico in occasione di manifestazioni organizzate dall'AC Roma a Vallelunga?

« Sono cose spiegabili. Il 31 marzo con il brutto tempo e con Roma-Lazio l'afflusso è stato discreto mentre la settimana successiva, con una gara assai attraente, il pubblico era scarso. Forse occorrono nuove formule di gara. Ricordo il successo della "Staffetta di Castelfusano", ideata da Formentini, alla quale partecipavano squadre composte da un pilota di ogni classe ».

7 — Perché l'AC Roma è tra i pochi AC che chiudono in passivo i bilanci delle manifestazioni motoristiche?

« Una domanda difficile per la quale la prego di esimersi dalla risposta ».

8 — L'autodromo di Vallelunga ha ancora bisogno di alcuni miglioramenti di dettaglio in favore dei piloti e del pubblico. Sappiamo che la costruzione di un ponte per il pubblico al di sopra della "Trincea" è stata presa in esame. A quando la realizzazione pratica?

« La società ha già pronti i progetti ma le contingenze attuali non permettono nemmeno di prenderli in considerazione ».

9 — Perché non è mai stata presa in considerazione una proposta dell'autunno '70 che invitava l'AC Roma a fare pressioni presso gli AC del centro-sud esortandoli ad organizzare gare club a Vallelunga?

« Questi inviti sono stati fatti con scarsi risultati, ad eccezione dell'AC Viterbo. D'altronde si sa che gli AC preferiscono organizzare gare nel loro ambito territoriale. Il recente afflusso di pubblico da Napoli che seguiva i piloti del sud impegnati nelle gare del Gr. Piloti Romani fa sperare e non mancheremo di ripetere gli inviti a tutti gli AC del centro-sud ».

10 — Perché la TV, così attiva nelle gare in salita minori, non è mai presente in occasione delle manifestazioni meno titolate che si tengono a Vallelunga?

« La TV è sempre venuta per le gare più importanti anche se non sempre i servizi sono stati messi in onda per ragioni di spazio. Faremo presente alla TV l'opportunità di intervenire più spesso e di trasmettere i servizi negli orari appropriati ».

11 — Sono previsti piccoli aiuti, anche non finanziari, a scuderie ed organizzatori privati per gare nell'autodromo di Vallelunga?

« Mi interesserò personalmente, in seno al consiglio direttivo, per studiare una forma di aiuto ai privati: commissari di gara e percorso, carro attrezzi, officina per verifiche, personale vario, eccetera ».

12 — Quale è il contributo dell'AC Roma per i soci sportivi? Sono previste facilitazioni?

« Riduzioni per la quota sono previste solo per gli iscritti all'ENAL, per i motociclisti e per i soci Kart. Ai campioni italiani di automobilismo

viene offerta l'associazione gratuita ed il distintivo per il posteggio gratuito, offerto anche ai giornalisti sportivi ed ai componenti la commissione sportiva ».

13 — Quali sono state le entrate e le uscite dell'AC Roma in occasione delle manifestazioni sportive degli anni '72 e '73? E gli stanziamenti per il '74?

« I bilanci dell'ACR sono inviati a tutti i soci. Per il '74 lo stanziamento per manifestazioni sportive è di 24 milioni ».

14 — Perché l'autodromo di Vallelunga non è mai stato titolato ad alcuno?

« Riteniamo che il titolo debba essere "Autodromo di Roma". Onoriamo la memoria dei campioni dell'automobilismo cercando di legare il loro nome a gare importanti da ripetere annualmente ».

15 — Dopo i corsi di perfezionamento per istruttori di scuola guida è possibile che Vallelunga divenga una sede didattica per i neo-patentati?

« I corsi di perfezionamento hanno dato risultati altamente positivi e si sta studiando la possibilità di ripeterli in favore dei neo-patentati ».

16 — Quale è la funzione della Commissione Sportiva dell'AC Roma? Quando si riunisce?

« La Commissione Sportiva che sarà prossimamente rinnovata si riunirà di regola ogni due mesi. Ultimamente questa abitudine era purtroppo caduta in disuso ma mi impegnerò personalmente per stimolare le funzioni della Commissione stessa, in favore dell'automobilismo ».

17 — L'AC Roma ha mai preso in considerazione la possibilità di organizzare un rally nella provincia o nel Lazio?

« In passato l'ACR organizzava il "Trofeo Turistico del Lazio". In seguito era diventato praticamente impossibile ottenere i permessi dalle autorità. Non è detto che in futuro la situazione possa evolversi ».

18 — Un giudizio sulla attuale situazione del traffico automobilistico nella città di Roma.

« Mi riprometto di dare in futuro un giudizio esclusivamente sulla situazione di Roma e sui conseguenti problemi ».

19 — Perché l'AC Roma presta i propri attrezzi al Comune per la rimozione degli automezzi, un servizio talvolta discutibile che in molti casi si presta a commenti sfavorevoli?

« Si tratta di una sanzione che certamente si presta agli "sfavorevoli commenti" da parte di chi la subisce ma deve essere accettata nel superiore interesse della collettività. Per questo servizio esiste una convenzione tra l'ACR ed il Comune che l'ha sollecitata ».

20 — Perché il posteggio di Villa Borghese presenta sempre dei vuoti incredibili?

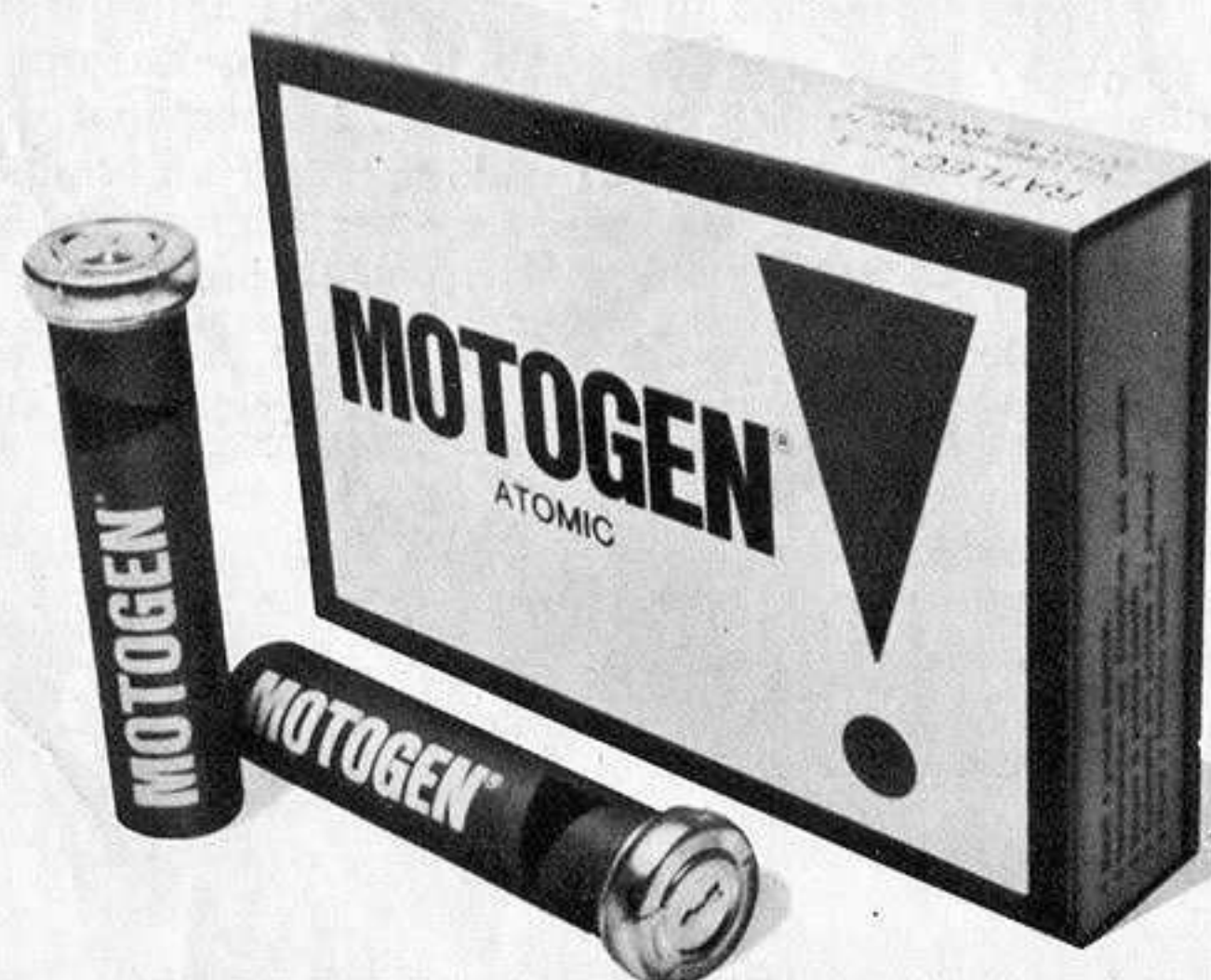
« Principalmente perché manca il collegamento pedonale con il centro ».

Daniele Buzzonetti

IL "BUONO-BENZINA" CHE NON E' PREVISTO IN NESSUNA TESSERA. TI DA' UN RISPARMIO DEL 10% E IL MOTORE PIU' PULITO.

Motogen: il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore. Motogen dissolve i residui della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminui-

sce i consumi di benzina fino al 10% e oltre. Motogen: un "buono benzina" brevettato in 22 paesi, sperimentato dal Politecnico di Milano. In tutti i migliori negozi di autoaccessori



Lista

I calcoli (di comodo) del GOVERNO in tema di austerità automobilistica non riesce a nasconderli nemmeno la TV



I tassisti ora «si scelgono» i passeggeri!

Mentre si continua a dare battaglia al «mezzo privato» (l'automobile), in Parlamento ci si «preoccupa» dei trasporti pubblici. Il 21 marzo, ad esempio, è stata presentata un'interrogazione a risposta scritta (di cui tra l'altro non si ha il piacere di conoscere il testo!) dall'onorevole GIUSEPPE REALE (DC) al Ministro dei trasporti. Il deputato si è rivolto al ministro competente «per conoscere se non ritenga più opportuno, nel deciso proposito di dare un nome al TEE Reggio Calabria-Roma di prossima istituzione, giovandosi anziché dell'appellativo AURORA del più gradito FATA MORGANA nel rispetto non di ciò che può apparire fatuo sul piano meteorologico, ma di ciò che è ancora valido sul piano del mito e più ancora nel solco della tradizione che caratterizza una città, un fatto turistico, un punto di riferimento geografico, quale lo stretto di Messina. D'altro lato non è apparso fatuo il nome Lorelay ad altro treno già dato e chiaramente indicativo della sua provenienza. E' appena il caso di aggiungere che il nome Fata Morgana ha già trovato ampi consensi sulla stampa e nelle categorie turistiche e commerciali della regione».

Sempre in tema di trasporti pubblici e di «solleciti interventi» a favore della popolazione — questa volta di quella romana —, verso la quale si applicano pesanti restrizioni senza offrire valide alternative all'uso dell'automobile, vale la pena di sottolineare l'interrogazione a risposta scritta rivolta dall'onorevole ISACCO NAHOUM (PCI) al ministro dei trasporti a proposito del funzionamento del servizio taxi situato al terminal dell'aerostazione di via Giolitti. «Risulta infatti — dichiara il deputato — a seguito di numerosi episodi, che in quel posteggio (ma non solo in quello n.d.r.) il servizio di autopubbliche viene organizzato da alcuni tassisti scegliendo a loro beneplacito i passeggeri che intendono effettuare lunghi percorsi, con l'esclusione sistematica e arbitraria degli altri... Si verificano persino episodi di intimidazione verso gli utenti e gli stessi tassisti che giustamente protestano... si tratta di una vera e propria forma organizzata di tipo criminoso... L'interrogante ha naturalmente interessato l'amministrazione capitolina e lo scorso anno ha ricevuto alcune assicurazioni che purtroppo non sembra abbiano avuto uno sbocco pratico; anzi la situazione si è ulteriormente aggravata».

8 APRILE - CAMERA DEI DEPUTATI - L'onorevole Gennaro Alfano (MSI-DN) presenta un'interrogazione — a risposta scritta — al Presidente del Consiglio e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, dell'interno e dei trasporti «Per conoscere — considerato che il limite di velocità sulle autostrade, di recente imposto agli automobilisti, in conseguenza della crisi energetica, non comporta alcun apprezzabile risparmio di carburanti, come hanno documentato le ditte fabbricanti, l'Automobile club, i rilievi statistici e le esperienze fatte a tutt'oggi, in Italia e all'estero, né contribuisce ad evitare sinistri autostradali — se non ritengono conveniente disporre la revoca di detta complementare misura restrittiva che, oltre a tutto, provoca danni notevolissimi alle case fabbricanti di automobili di grossa cilindrata, minacciando anche l'occupazione stabile di mano d'opera e tecnici specializzati».

Lo stesso deputato ha rivolto un'interrogazione a risposta orale al Presidente del Consiglio e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'interno per sapere, tra l'altro, se: «... in considerazione che quasi tutti gli altri Paesi hanno già revocato da tempo analoghe misure restrittive, non più giustificate dall'accampata crisi energetica, in conseguenza della riveduta politica dei Paesi arabi, non ritengono opportuno soprassedere dall'imporre ulteriori aumenti di prezzo ed eventuali altri provvedimenti restrittivi per la libera vendita dei prodotti petroliferi...».

9 APRILE - CAMERA DEI DEPUTATI - Al Comitato permanente per i pareri l'onorevole Assante (PCI) «riferisce (in sostituzione del deputato Stefanelli) sulle due proposte di legge (estensione della patente di guida, della targa di riconoscimento e dell'assicurazione obbligatoria per la circolazione dei ciclomotori — presentata dall'on. Laforgia (DC) e nuove disposizioni sul regime e sulla circolazione dei ciclomotori, presentata dall'on. Dal Maso (DC). N.d.r.), proponendo di esprimere parere favorevole, con osservazioni».

Le modifiche, non rese note, riguardano l'art. 1 della prima proposta e gli articoli 1, 4, 5, 6 della seconda proposta di legge. La Commissione viene comunque invitata ad esprimere il proprio parere sulla soppressione dell'articolo 3 di entrambe le proposte di legge. L'articolo in questione dice testualmente: «I ciclomotori non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi a norma della legge 24 dicembre 1969, n. 990».

GIA' RISPARMIATO il supercosto del greggio

«AUTOMOBILE: PRIMO BILANCIO» è il titolo di uno dei settimanali dibattiti del telegiornale che la Rai evita accuratamente di pubblicizzare con la conseguenza che i telespettatori — e quindi i lettori dei più diversi giornali — vengono privati non soltanto di una indispensabile informazione quanto della visione e del relativo ascolto di argomenti che potrebbero rivelarsi interessanti sia a livello settoriale che generale. La concomitanza dello spettacolo cinematografico sul primo canale, oltre a tutto, svia l'interesse del telespettatore il quale — se il dibattito in programma può interessarlo — potrebbe rinunciare al film per sintonizzarsi sul canale che gli offre la possibilità di ascoltare diversi pareri su ben determinati argomenti. Come nel caso di lunedì 15.

L'introduzione al dibattito è stata fatta da Giuseppe Bozzini il quale, dopo aver ricordato l'improvviso inizio dell'austerità automobilistica, il successivo ammorbidimento per quanto riguarda la circolazione nei giorni festivi, l'ancora vigente limite di velocità stradale e autostradale, ha presentato i partecipanti: Vincenzo Del Gaudio, Direttore generale dell'ENIT; Maurizio Parasassi, esperto economico; Giulio Mazzocchi, giornalista de «La Stampa»; Enzo De Bernart, dell'Automobile Club d'Italia.

Poiché, come ha precisato Bozzini, i più direttamente «toccati» dall'austerità automobilistica sono stati gli automobilisti, ad avere la parola per primo è stato De Bernart che, in nome dell'ACI, li rappresenta tutti.

«Comincerò col ricordare — ha esordito De Bernart — che il nostro è un Paese ad altissimo indice di motorizzazione e quindi, come si dice, di civiltà». E dopo aver ripercorso l'iter degli ordini e contrordini così come delle diverse «voci» e supposizioni — che hanno contribuito a creare disordine nel disordine — DE BERNART ha rivolto agli economisti una ben precisa domanda, alla quale, durante tutto il corso del dibattito, non si è riuscito ad ottenere una risposta precisa o, almeno, convincente e soddisfacente. «Avrei piacere di sapere — ha chiesto infatti il rappresentante dell'ACI — se è vero o no che l'automobile, i mezzi motorizzati, consumano il 10 per cento dell'intero greggio che noi dobbiamo importare o raffinare in Italia».

A rispondere è stato chiamato, per primo, GIULIO MAZZOCCHI il quale ha innanzi tutto voluto precisare «come è nato questo problema dell'austerità perché è nato in un modo diverso da quello in cui si pone oggi» per poi spiegare a che effettivamente serve il petrolio oltre a quella minima percentuale che occorre per far camminare le automobili, la cosa che appare a prima vista la più inutile.

«E qui — ha sottolineato il giornalista torinese — credo che si debba dire subito qualche cosa; perché visto

che discutiamo di automobili credo che almeno sia giusto dire che cos'è l'automobile nella nostra società. Nella nostra società credo che l'immagine esatta dell'automobile sia andata totalmente persa. Io un'immagine esatta credo di essermela fatta alcuni anni fa quando mi trovavo in Caucaso in visita a un kolkoz e il presidente di questo kolkoz, un contadino di statura gigantesca, enorme, membro del Comitato Centrale del partito comunista sovietico, a un certo punto alzò il calice e fece questo brindisi: «A uno straniero che viene dall'Italia, il Paese da dove ci verrà l'automobile con la Fiat». Gli chiesi perché fosse così felice; mi sembrava strano che pensasse che l'automobile fosse destinata a lui e invece mi spiegò che il problema per loro, per i sovietici, era questo. Con queste enormi estensioni di campagna, di centri isolati, di centri contadini mi dice, si può anche portare il cinema nel kolkoz, si portano i libri, si portano i giornali ma non ci si può portare il teatro, non ci si possono portare gli spettacoli. Noi dobbiamo andare in città, abbiamo bisogno dell'automobile per farlo; per sentirvi vivi, partecipi di questa società in evoluzione abbiamo bisogno dell'automobile. Ecco, se l'automobile è questo, l'automobile è uno strumento di libertà individuale; consente di viaggiare, consente di spostarsi».

Naturalmente l'appoggio all'automobile e della sua utilità non poteva restare tale in assoluto. Anche perché l'editore del giornalista su citato non produce solo auto ma anche mezzi di trasporto pubblico e quindi era inevitabile che alla prima dichiarazione ne seguisse un'altra, più «aderente» alla moda corrente. «Il giorno in cui l'austerità venne introdotta in Italia, in Italia che è un Paese diverso, altamente automobilizzato, si vide invece qualcosa di diverso. Si videro le strade vuote, quiete; sembrò un recupero, un enorme recupero di libertà in un altro senso. Il difficile era salire su un mezzo pubblico, il difficile era trovare un mezzo pubblico. Ma una volta montati sopra il mezzo pubblico sfrecciava attraverso il centro cittadino che era una bellezza. E in pochi minuti, senza dover guidare, imprecare, prender multe, trovare posteggi si arrivava all'altro capo della città. Ecco, l'automobile come strumento per andare a spasso, passeggiare, ingolfarsi nel traffico del centro questo è veramente un lusso dannoso anche all'economia e allora il termine di austerità ritengo che si possa applicare al lusso ma mi pare assurdo che si voglia applicare il termine di austerità a una necessità, a un'esigenza».

Dall'automobile simbolo di libertà — come ha precisato Bozzini —, dall'automobile strumento di lavoro, dall'automobile anche come mezzo di lusso all'automobile come mezzo di turismo. A questo punto DEL GAUDIO ha illustrato la situazione venutasi a creare nel settore che più di ogni altro (immediatamente dopo quello metalmeccanico e tessile) dà lavoro e ingenti entrate al nostro Paese. Una situazione che è di assoluta e preoccupante crisi. Sia per un notevole calo di presenza turistica straniera, sia per le restrizioni che hanno tolto la possibilità agli stessi italiani di mantenere in vita tutti quei complessi che vivono di turismo non solo internazionale ma, in certi casi — e sono numerosissimi — esclusivamente di quello nazionale.

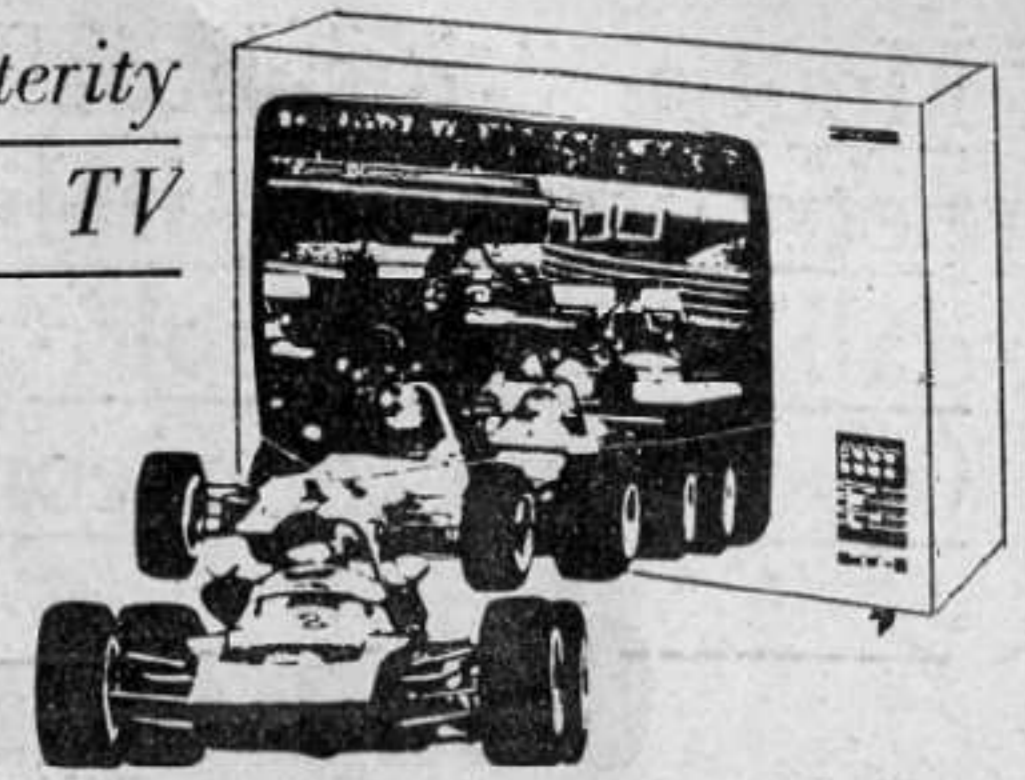
E come se non bastasse anche GIULIO MAZZOCCHI ha precisato che «le nostre riserve valutarie erano già state praticamente erose prima che scoppiasse il problema petrolifero, quindi dobbiamo fare tutto con i prestiti». Ma ha anche aggiunto: «Quando si è cominciato a parlare di razionamento di benzina, di doppio prezzo della benzina, c'era un'ipotesi. Ipotesi della Banca d'Italia e che la Banca d'Italia ha discusso con il fondo monetario internazionale, ipotesi nella quale noi italiani avremmo dovuto pagare durante tutto il '74 il petrolio a 55.000 lire per tonnellata. In realtà l'ultimo Consiglio dei Ministri del precedente governo Rumor, a fine febbraio, ha imposto alle Compagnie petrolifere che operano in Italia di acquistare il petrolio dall'estero a 49.000 lire. Quindi il problema di bilancio valutario del 20 febbraio, il 25 febbraio si è ridotto nella misura di 660 miliardi di lire che sono esattamente il triplo di quella riduzione sul pagamento all'estero che si voleva ottenere attraverso il razionamento della benzina. Ora io

credo che a questo punto, ottenuto quello, mi pare che dal settore benzina si sia francamente ottenuto il massimo, in termini quantitativi; molto di più di quello che si sperava».

DE BERNART, dal canto suo, sostiene che «gli automobilisti sono sempre disposti a fare dei sacrifici se questi sacrifici servono veramente ma, secondo me, se parlavamo di bilancio questo è quello che dobbiamo chiarire in questa sede. Noi dobbiamo chiarire se dopo 14 giorni di divieto totale e di 5 di gioco al pari e dispari, noi dobbiamo chiarire se il gioco va

si come delle altre fabbriche che producono auto a forti velocità ma delle grosse industrie che «hanno anche una grossa occupazione» e che tuttavia non potevano continuare ad espandersi all'infinito. L'austerità, sostiene Parasassi, può in definitiva essere stato un bene; si è rivelato un male perché il «fermo», il «blocco», è intervenuto improvvisamente e inaspettatamente.

Dopo lunghe disquisizioni sul petrolio, derivati, raffinazione eccetera si torna al prezzo della benzina. E' DE BERNART che riprende il tema:



Programmi dal 23 al 29 aprile

SABATO 27 Secondo
Ore 18,45 - «Dribbling», settimanale sportivo.

DOMENICA 28 Nazionale
Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.

TUTTI I GIORNI Nazionale
Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.

Secondo
Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).

TV Svizzera

MERCOLEDI' 24
Ore 22,30 - Mercoledì Sport, notizie

SABATO 27
Ore 16,45 - Cronaca diretta di un avvenimento agonistico.
Ore 22,35 - Sabato sport.

DOMENICA 28
Ore 17,55 - Domenica sport
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 29
Ore 19,45 - Obiettivo sport.

TV Capodistria

MERCOLEDI' 24
Ore 20,30 - Telegiornale di un avvenimento agonistico.

SABATO 27 Secondo progr.
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 28 Secondo progr.
Ore 12,00 - Anteprima sport.

Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

LUNEDI' 29 Progr. nazionale
Ore 8,00 - Lunedì sport.

TUTTI I GIORNI

Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.

leva la candela. In sostanza, noi abbiamo delle notizie dall'industria automobilistica, che è un'industria fondamentale nel nostro Paese: alla Fiat c'è un calo del 30 per cento di acquisto delle piccole cilindrate e del 60 per cento delle cilindrate superiori; all'Alfa Romeo c'è un calo fra il 55 e il 68 per cento; e così si procede nelle esportazioni. Alla Lancia le cifre sono ancora peggiori — dal 58 all'80 per cento — e non parliamo della Innocenti, della Maserati, della Lamborghini, della Ferrari».

Esaminata quindi la situazione in cui si sono venuti a trovare, a seguito della mancata o ridotta circolazione automobilistica, tutti coloro che gravitano — e vivono — attorno all'industria del settore De Bernart pone, per l'ennesima volta la domanda: «Quali sono stati i benefici dell'austerità?». La domanda non ottiene risposta ma DEL GAUDIO addirittura la sorvola sottolineando la necessità di ridurre il prezzo della benzina per gli stranieri e di offrire loro tutte le agevolazioni possibili perché siano attirati più dal nostro Paese che dagli altri concorrenti. Dello stesso parere è Parasassi il quale però aggiunge che per quanto riguarda il turismo questo non si può reggere solo con quello estero ma occorre una maggiore possibilità di movimento per quello nazionale. Per quanto riguarda invece l'attività delle industrie automobilistiche Parasassi non si preoccupa molto della Ferrari e della Lamborghini co-

«In termini di mercato il rimedio classico è quello del prezzo. Io alzo il prezzo fintanto che pongo fuori mercato chi ha meno denaro. Ecco, questa è la strada che è stata un pochino seguita in Italia. E' una strada classica ed è la strada pericolosa per l'economia... se si produce l'automobile bisogna che ciascuno la possa comprare; quindi la strada dell'aumento di prezzo è una strada iniqua. Perché? Queste misure hanno avuto un effetto psicologico tale da frenare l'acquisto di automobili».

Fin qui il ragionamento è logico, non fa una grinza. Ma De Bernart nella foga del discorso va oltre. E vediamo come e dove va a parare: «Cosa vuol dire? Vuol dire che fanno un risparmio. In termini di anno spendono meno di prima. Dove sono finiti questi soldi e dove dovranno finire? Se questi soldi finiscono come risparmio e attraverso il risparmio passano agli investimenti, creano altri posti di lavoro allora, che Lamborghini, Ferrari eccetera debbano creare disoccupati diventa un problema meno importante nel senso che altro tipo di lavoro li assorbirà». A quanto sembra anche l'ACI è del parere che sia giunto il momento di eliminare dal giro automobilistico quelle «piccole fabbriche» che potrebbero «facilmente» trasformare la propria produzione. In trattori, forse. O in chissà quale altro mezzo più utile di un'auto «da spreco».

Gio' Lunì

Mentre si insabbia lo scandalo petrolifero, gli italiani escono dall'austerità solo per votare (e di questo ricordatevi!)

Compromessi (storici) anche per il gioco-targhe

ROMA - Con il Governo che abbiamo, è vietato fare previsioni. Ai suoi componenti e a noi cronisti. Quella passata avrebbe dovuto essere la settimana dell'abolizione (o quasi) dei limiti imposti alla circolazione automobilistica e del ritocco in più al prezzo della benzina. Invece, quasi nulla è venuto fuori dal Consiglio dei Ministri che, in calendario per giovedì 18 aprile, era stato aggiornato improvvisamente a sabato 20 per la prolungata missione di Giolitti negli Stati Uniti nella delicata mediazione di Fanfani nella vertenza dirigenziale della Confindustria.

E' stato anche un Consiglio dei Ministri all'insegna della velocità: è durato pochissimo, soltanto mezz'ora, un record, il tempo sufficiente per prorogare il decreto sul prezzo attuale della benzina che non era stato ratificato in tempo debito dalle Camere.

Nella circostanza, il Governo Rumor non ha ancora trovato l'accordo per la fine dell'austerità automobilistica, dicono per mancanza di elementi determinanti in favore della sua archiviazione.

Anzi, corre voce che il limite di velocità autostradale non sarà abolito ma sarà elevato a 150 kmh. Non è che una voce, una delle tante: è comunque un'ipotesi che fa da contrappunto a quella che vuole liberalizzare la circolazione in autostrada, che resta l'unica condizione possibile per la ripresa del mercato delle vetture sportive e per il rilancio del (gran) turismo.

Prendiamo quindi con beneficio d'inventario il limite di 150 kmh, che potrebbe risultare anche definitivo, e attendiamo l'esito del prossimo Consiglio dei Ministri, che si riunirà quando crede più opportuno.

Nella prossima riunione del governo Rumor si deciderà anche della «sospensione» fino al 29 settembre della circolazione a targhe alternate, una misura che sarebbe necessaria ancora oggi per il perdurare delle condizioni che l'hanno a suo tempo determinata, dicono alcuni ministri. E' accertato che questi tipo di circolazione sarà in vigore fino a domenica 28: le targhe pari anticiperanno così di una settimana il ritorno alla normalità (e naturalmente per questo giocano i motivi elettorali del referendum). A questo proposito, il ministro del tesoro Colombo (il sostituto di La Malfa) ha rilasciato questa dichiarazione: «Il problema di contenere i consumi dei prodotti petroliferi e riequilibrare la bilancia dei pagamenti è tuttora attuale. E' necessario continuare ad assicurare gli approv-

vigionamenti di olio combustibile all'impresa, per non pregiudicare la produzione industriale. Abbiamo pertanto bisogno di risparmiare sugli altri consumi di prodotti petroliferi. Per quanto concerne la riduzione del disavanzo della nostra bilancia dei pagamenti, abbiamo anche assunto precisi impegni internazionali. Lo strumento tecnico per contenere i consumi non è stato ancora definito; comunque, ciò che conta è il risultato.

In ogni caso le opportune decisioni saranno adottate con estrema celerità. Dal momento che per produrre la quantità di olio combustibile necessaria all'industria, data l'attuale struttura degli impianti, si produce anche in proporzione una quantità di benzina superiore a quello che è il fabbisogno nazionale, vorrà dire che la benzina in eccedenza la esporteremo per avere valuta pregiata».

La superficialità e la illogicità dei provvedimenti, almeno quelli che riguardano la circolazione automobilistica vengono decisi dal Governo non sul piano puramente tecnico ma nel rispetto di precisi accordi politici. E' il solito compromesso della «do ut des» che in taluni casi non riesce nemmeno a giustificare troppo avventate prese di posizione. E non parliamo del prezzo della benzina che chissà per quali ragioni non è stato (come sembrava, anche per una questione di procedura) aumentato delle annunciate, da Autosprint, 20 lire già nella riunione di sabato scorso. Ne occorrerà un'altra per stabilire il ritocco a intero beneficio dello stato. Se ne riparlerà quasi certamente dopo il referendum sul divorzio, perché questa consultazione popolare non venga condizionata da un... impopolare ennesimo provvedimento fiscale.

Per finire mentre è confermata l'assunzione della carica di Presidente della Confindustria da parte dell'avv. Agnelli, Presidente della Fiat, la solita notizia sullo «scandalo petrolifero». La Commissione Cattanei sembra orientata ad avocare alle Camere riunite l'iniziativa di giudicare i responsabili dei noti reati. Sarebbe una decisione destinata a soffocare lo scandalo (scoperto dai pretori d'assalto) nel «nulla di fatto». A questa soluzione si oppongono i partiti di sinistra e di destra dello schieramento parlamentare. Ma alla fine prevarrà la ragione della maggioranza governativa in linea con il già approvato finanziamento dei partiti che si sono trovati tutti d'accordo ad eccezione di quello liberale. Si tratterà di dimenticare il passato, e con i guai del giorno d'oggi è davvero possibile.

Lino Ceccarelli

AUTODROMI «in lotta»

IMOLA - L'autodromo «Dino Ferrari» vestendosi a festa per ospitare il 2 giugno prossimo la 1000 Km valida per il mondiale marche, riserverà agli spettatori una gustosa novità: una seconda impegnativa variante, realizzata nella zona della Scuola Agraria e più precisamente nel «largo» che dal circuito immette nella Via di Pediano.

Una variante che ricalca negli schemi quella esistente in zona d'arrivo e che servirà a «frenare» la velocità dei mezzi prima di imboccare la discesa che porta alla doppia curva della Rivazza. Un nuovo motivo tecnico, dunque, che si aggiunge alle infinite difficoltà che caratterizzano il percorso imolese, già noto per non concedere alcuna tregua ai piloti impegnati. Una variante, però, che permetterà ai migliori di fare valere le proprie doti ed a costruire una classifica sicuramente rispecchiante i valori tecnici delle vetture e quelle personali dei conduttori in gara.

Con la nascita della nuova variante verranno così a cadere i vecchi primati dell'autodromo: ai piloti della 1000 Km dunque il compito di farne registrare altrettanti di grande prestigio.

Resuscita la «Florio» PERGUSA mondiale nel 1975 ma...

ENNA - Il Campionato del Mondo Marche tornerà in Sicilia nel 1975 dopo la «vacatio» di questo 1974 che ha visto la seconda prova mondiale italiana — dopo la «1000 Km di Monza» — trasferita a Imola per la 1000 Km del prossimo 2 giugno. Questa la notizia più interessante venuta fuori nel corso di un «informale» incontro con la stampa del presidente dell'Ente Autodromo di Pergusa, ingegnere Rino Mingrino, reduce dal «meeting» fiorentino dell'AICA (Associazione Italiana Circuiti Automobilistici). Mingrino a Firenze ha partecipato attivamente alla «spartizione dei pani», cioè, alla divisione delle 14 prove titolate FIA assegnate all'Italia dalla bozza di Calendario Sportivo internazionale 1975, per gli autodromi operanti (Mugello compreso) nel nostro paese.

E così è venuto fuori che il 18 maggio 1975 ci dovrebbe essere una «Targa Florio», valida per il Campionato del Mondo Marche, da disputarsi all'autodromo siciliano di Pergusa. Ovviamente questo orientamento della CSI, che la conduzione «politica» della CSAI orienta, apre il complesso discorso sulla rotazione delle gare titolate, che vale la pena di riprendere nel prossimo numero con adeguati e «illuminanti» retroscena. Per tornare all'AC Enna, nel '75, oltre che ospitare a Pergusa la Targa Florio organizzata dall'AC Palermo, realizzerà in proprio la COPPA CITTA' DI ENNA al 15 Agosto, valida come sempre per l'EUROMARCHE DUE LITRI e, anticipando al 27 luglio, il G.P. DEL MEDITERRANEO, prova del TROFEO D'EUROPA CONDUTTORI di F. 2.

I programmi più immediati di Pergusa adesso si biforcano in due direzioni. La prima, squisitamente tecnica, prevede la realizzazione della già nota variante del «cancello» (circa 700 metri di curve da realizzarsi in un paio di mesi che, pur considerando il tratto di pista che verrebbe saltato, porterebbe il circuito del lago a circa 5,2 km sufficientemente selettivi) che è praticamente finanziata.

C'è poi, per il circuito del lago, una intensa stagione agonistica alle porte che avrà inizio il prossimo 15 LUGLIO col trofeo «SCUDERIA ETNA» che proseguirà al 28 LUGLIO col «PREMIO PERGUSA» che dovrebbe essere una prova di Formula Ford o Mexico alla quale, nella stessa intensissima giornata, si affiancherebbe il trofeo delle Scuderie A-teneo e Nissena (in pratica una «tre ore» per gruppi due e quattro con validità di campionato nazionale per le turismo), quindi l'Euromarce 2000 di ferragosto e la F. 2 per il Trofeo d'Europa al 25 agosto e, infine, la cosiddetta «Catania-Etna», organizzata dall'AC Catania in programma per il 15 settembre.

Come si vede non si parla, in questo programma, della ormai famosa «COPPA FLORIO» valida per l'Europeo granturismo e che l'AC PALERMO doveva organizzare a Pergusa per il 12 maggio.

Il finanziamento di questa corsa, come ebbe a dichiarare qualche tempo addietro l'assessore regionale al turismo Pasquale Macaluso, non era stato previsto, e questo è quantomeno sorprendente visto che saranno erogati 35 milioni per una targa Florio (il 9 giugno) priva ora di qualsiasi validità dopo anni e anni di validità iridata da corroni ancora

Imola è «agibile», a Imola si può correre!

La Commissione Provinciale di Vigilanza di Bologna convocata d'urgenza per una ulteriore visita di controllo all'autodromo «Dino Ferrari» dopo gli illeciti «attraversamenti» di pista, competizione in corso, effettuati da alcuni dissennati in occasione della «Daytona 200» motociclistica, e dopo che si era sparsa la voce di una ventilata inagibilità per il «Casco d'Oro» de lunedì di Pasqua, che, per inciso, non ha dato addito a rilievi, ha emanato invece verdetto favorevole, concedendo il proprio placet alla effettuazione di altre competizioni, solo che vengano presi alcuni piccoli provvedimenti precauzionali: ripristino di alcune reti di contenimento travolte dalla marea di pubblico (ma ciò è avvenuto soltanto a gara ultimata), installazione di altre reti in alcune piccole zone del circuito, divieto di fare stazionare il pubblico nei punti del circuito che solitamente non sono frequentati ma che in occasione della corsa sotto giudizio erano invece stipati di spettatori.

Una cosa importante ha invece stabilito la CPV che non ha trovato altre pecche da colpire: l'afflusso di un maggior contingente di forze dell'ordine che invece domenica 7 aprile erano in numero carente. Ed è logico che sia così perché soltanto le forze dell'ordine hanno il diritto e il dovere di impedire agli sconsiderati lo scardinamento delle chiusure installate dagli organizzatori proprio in virtù della licenza loro concessa su parere favorevole della CPV, e per il fatto che gli uomini addetti ai servizi (che fanno parte dell'organizzazione) non hanno alcuna autorità di precepto.

E pensare che fatti simili non si sarebbero mai registrati soltanto che per l'autodromo di Imola si fosse trovata più comprensione da parte di alcuni proprietari terrieri!

Di frasi scritte, di parole dette, di buoni propositi non mantenuti e di promesse rimaste tali, la storia della difficile gestione dell'autodromo di Imola (chiamato prima «del Santerno» e poi «Dino Ferrari») è piena come un uovo. Uomini di buona volontà, enti locali, enti nazionali dal nome tanto importante, spesso hanno speso parole di speranza — e anche qualche centinaio di milioni come è accaduto da parte del CONI — ma l'autodromo, quello con la A maiuscola, è sempre rimasto un sogno, ovvero un tracciato ideale, tecnico quanto altri mai, costretto tuttavia a dover subire prova per prova la visita di controllo per la concessione dell'agibilità da parte di quella CPV mutevole negli uomini e nelle decisioni che di volta in volta ha reso più difficile le cose.

Quello di Imola è rimasto pertanto per lungo tempo un circuito «semipermanente» nel quale le spese di organizzazione dei soli servizi logistici (sistemazione e togliimento dai terreni privati delle reti di contenimento e di sicurezza, recinzione esterna con pannelli di legno che dovevano essere sorvegliati contro i «portoghesi» da intere legioni di uomini, creazione delle separazioni interne della zona box e parco conduttori, biglietterie ecc. ecc.) venivano talvolta ad essere largamente superiori alle spese tecniche per ingaggi e premi ai protagonisti. Fortuna ha voluto che la lungimirante (a differenza di tanti cittadini) amministrazione comunale imolese abbia

sull'insidioso e (purtroppo) anacronistico circuito stradale, mentre si corre il rischio di lasciarsi sfuggire di mano una gara titolata FIA che, fra l'altro, rimane l'unica possibilità di dialogo CSI-AC Palermo per quest'anno.

Comunque non tutto è perduto se è vero che l'assessorato al Turismo potrà disporre in extremis di un certo numero di milioni per la gestione '74, alcuni dei

IMOLA variante 2 anche per le auto, ma...

sempre avuto a cuore quell'impianto, una volta definito «prototipo del CONI», e vi abbia in continuazione lavorato sopra per migliorarlo, con la speranza che qualcuno si sarebbe finalmente deciso a stanziare quelle somme necessarie per dare all'autodromo una sistemazione definitiva, tale da renderlo «permanente» e non più sottoposto a certi incongruenti diktat.

E venne l'Automobile Club Bologna (che anche in precedenza aveva speso somme ingenti per il miglioramento del «Santerno»): il suo intervento si rivelò decisivo con lo stanziamento della somma di 500 milioni di lire che dovevano permettere l'effettuazione delle opere definitive.

Un intervento di importanza capitale che è riuscito a dare un «volto» al Dino Ferrari, ma che ha sempre cozzato contro l'incomprensione (colpevole) di taluni elementi locali che non hanno capito l'importanza «turistica» di una simile opera (e sarebbe troppo sperare che le stesse persone ne capissero l'importanza «sportiva») e che, pur osteggiandola, ne hanno fatto fonte di esorbitanti guadagni con gli «affitti» delle fasce di terreno concesse manifestazione per manifestazione per la ricettività di un maggior numero di spettatori, e con le richieste imponenti per i «danni arrecati alle culture», pur rifiutandosi cocciutamente di vendere o proponendo per la vendita prezzi e condizioni che si potrebbero definire da capestro.

Poi è arrivato il fatto nuovo (si fa per dire) dell'enorme folla che ha invaso Imola e il suo autodromo per la disputa della «200 miglia» di Checco Costa. Pur non potendo rimproverare nulla all'impianto e all'organizzazione, dimostratisi sia l'uno che l'altra perfetti, taluni giornali, e prendiamone uno per tutti, «Tuttosport» di martedì 9 aprile, al sottotitolo «Imola non è preparata», hanno gridato «al lupo» dando il via all'intervento di cui si è parlato.

E' vero, Imola città (non l'autodromo) è carente in fatto di installazioni turistiche, potendo contare su 6/7 alberghi dei quali soltanto due hanno una discreta ricettività. Ma nei pressi immediati di Imola vi sono Riolo Terme (distanza km 12,5 - capienza alberghiera 1100 posti letto), Castel S. Pietro (km 12 - capienza alberghiera 600 posti letto), Borgo Tossignano e Fontanelice (da km 14 a km 16 - capienza alberghiera 150 posti letto) per non citare poi Faenza (km 15,5), Forlì (km 29,7) e Bologna (km 32). Forse che Monza, Casale, Magione, Vallelunga son molto più dotati? Per non dire poi di Pergusa e dello stesso circuito delle Madonie quando vi si disputava la Targa Florio! Perché, dunque, un così duro giudizio? La folla, la grande folla, giunge soltanto la domenica, che nei giorni di prove sono presenti soltanto i veri appassionati. Per quelli di posto ve n'è a sufficienza. Basterà, quindi, «allargare» certi ristoranti, istituire alcune «tavole calde» volanti, e, soprattutto, istituire un servizio d'ordine rinforzato che impedisca certi eccessi di esuberanza giovanile.

Tutte cose che possono essere fatte anche ora e che certamente saranno sempre funzionanti quando al cancello d'ingresso dell'autodromo potrà essere affisso il cartello «Lavori ultimati».

quali potrebbero vantaggiosamente servire, sempre che l'AC Palermo si muova in questa direzione, per il «repechage» di questa prova titolata da disputare in una qualche data che dovesse risultare libera per rinuncia di un organizzatore di prova dell'Euro GT.

Giulio Mangano



Ho provato il MUGELLO



Spedizione «positiva» della GPDA e CSI sull'autodromo toscano

La zona box del nuovo circuito del Mugello è in via di ultimazione. Il sopralluogo, condotto dal signor Brown della CSI, è stato positivo ed il permesso — che si sperava almeno provvisorio — è stato definitivo. Sotto: Si stanno ultimando i cordoli all'esterno delle tante curve. A destra: uno dei curvoni esterni del circuito, caratterizzato da un andamento molto veloce ed altimetricamente piuttosto «mosso»

FIRENZE - Sono andato ad ispezionare il nuovo autodromo del «Mugello» per conto della GPDA. (C'erano anche i rappresentanti CSI e siamo stati tutti d'accordo sull'OK). Avevo seguito lo sviluppo del progetto dalle prime fasi a quelle definitive, sulle cui basi erano partiti i primi lavori, in quanto come componente della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI avevo potuto visionare in fase, diciamo, preventiva le prime impostazioni.

Certo per l'Automobile Club di Firenze è stato un duro compito quello di riuscire a iscrivere un tracciato permanente in un'area come quella del Mugello, ma la tradizione che si voleva rispettare e di cui l'ing. Borracci

e l'ing. Pampaloni sono stati e sono i più grandi sostenitori l'ha avuta vinta, e la nuova pista in cui riprenderà l'agonismo automobilistico fiorentino ha lo stesso sapore di «bistecca ai ferri» e manicaretti vari che ci potevamo gustare ai tempi del vero Mugello. E' stato fatto veramente un grosso lavoro e se le difficoltà per attuarlo sono state dure, le soddisfazioni in futuro dovrebbero ripagare chi si è dato più da fare.

Anche l'ambiente naturale che circonda la pista è molto bello e permetterà al pubblico di seguire buona parte se non tutto il tracciato, trattandosi di una valle con le pareti ad anfiteatro naturale che lasceranno agli organizzatori la facoltà di distri-

buire gli spettatori su di un'area molto vasta, con soddisfazione per tutti coloro che non si accontentano solamente di sapere cosa avviene davanti ai loro occhi, ma vogliono poter seguire una gara in ogni suo momento.

E poi, importante, il circuito ha parecchi punti che risulteranno significativi agli effetti della gara, per cui chi si ritrova vicino ad una curva si potrà godere l'eventuale spettacolo anche di altri tratti importanti. Anche l'altimetria è piuttosto mosso, con salite e discese accentuate; tutte queste componenti fanno del Mugello un autodromo completo. E' logico che saranno le gare stesse ed i piloti partecipanti che potranno dare il giudizio più vero, ma sono convinto che l'im-



pianto, una volta definitivamente completato, sarà di un livello notevolissimo.

Ho girato con un'Alfa 2000 per avere un'idea del tracciato prima di giudicare la posizione dei vari cordoli, delle vie di fuga, eccetera. E' una valutazione molto approssimativa quella che posso dare in funzione delle velocità e delle marce con una F.1 o con un prototipo 3000, ma seguendo un po' la tecnica dei navigatori rally cercherò di rendervi l'idea di come è impostata la pista.

Premetto che la parte box sarà molto ampia e con spazio in abbondanza per tutti con una buona entrata ed uscita, fuori dalle traiettorie di chi prosegue nel giro, e poi che l'area



TROFEI RALLYES E VELOCITÀ

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CAMPIONATI 1974

II° TROFEO RALLYES Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 19 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

I° TROFEO VELOCITÀ Per i piloti di vetture Chrysler-Simca e Sunbeam, partecipanti a 40 gare velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi per L. 8.500.000 pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



CHRYSLER
ITALIA

ASSICURAZIONI
Ausonia

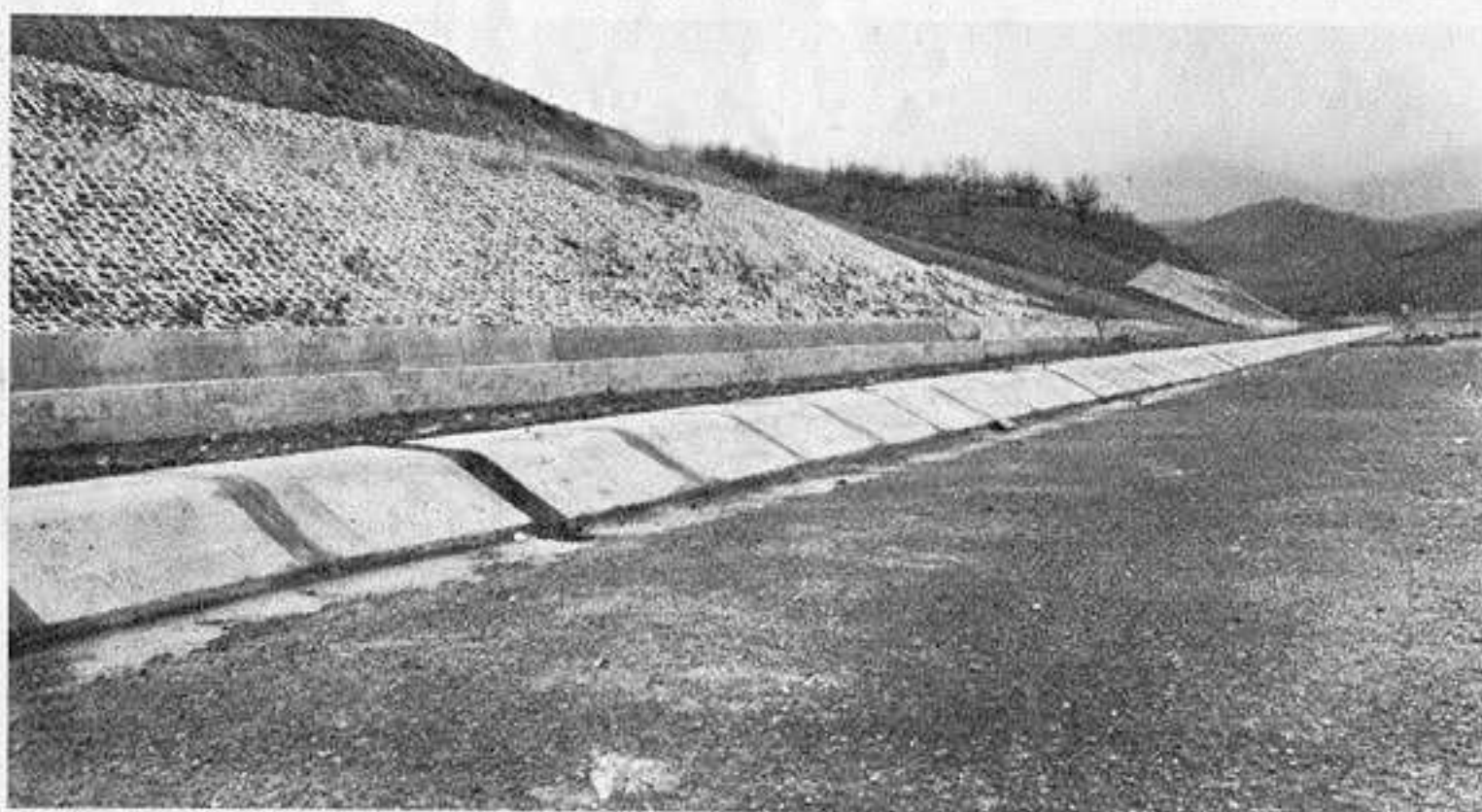
Kleber

**AUTO
SPRI
NT**



garage e servizi, ancora in fase di completamento, sarà impostata sembra a livello di aeroporto internazionale.

Si passa davanti ai box, in un lungo rettilineo leggermente in salita, molto ampio, strada a sinistra, ma impercettibilmente, che ai 400 metri circa dalla curva va leggermente in discesa. Velocità in questo punto sull'ordine dei 300 chilometri ora, frenata sui 200-250 metri e curvone lungo a destra, quasi ad «U», da seconda, una buona via di fuga in sabbia con reti di protezione e rallentamento per chi va via dritto. Allungo rettilineo in leggera salita da fare in quarta fino ad una frenata ai 150 metri per una «esse», sinistra-destra, da terza, anche qui con possibile via di fuga nella frenata.



Nella parte conclusiva del rettilineo di partenza, ecco una delle opere di contenimento del terreno. Di recente c'è stato uno smottamento

L'esse è abbastanza veloce, e si deve impostare la prima curva in funzione della seconda a destra, un po' simile alla «esse» di Vallelunga, anche se più veloce. Nuovo allungo da quarta e in piano, nuova «esse» molto simile alla precedente, forse leggermente più veloce, ma che porta ad un breve rettilineo che va leggermente in discesa; si arriva ad un curvone a destra veloce, da quarta o terza lunga, che a causa dell'inclinazione della strada in discesa mi sembra molto impegnativo. Dopo questa curva si ritrova la possibilità del percorso «piccolo»; infatti una curva lunga da seconda immette, volendolo, nuovamente sul rettilineo box. In questo caso il curvone a destra si può fare al limite, in quanto anche uscendo tutti a sinistra si è in traiettoria giusta per la frenata e l'impostazione della curvatura del tracciato «piccolo».

Per chi invece prosegue nel «lungo», mi raccomando, niente limite, in quanto penso sia meglio non uscire tutti a sinistra ma circa a metà strada per impostare, sempre in discesa, un contro-curvone a sinistra, molto difficile e sicuramente da quarta. All'esterno di questo curvone vi è uno spazio abbastanza ampio in caso di errori, ma si tratta di due curve e sinistra molto veloci e secche che saranno impegnative per qualsiasi tipo

di vettura. Leggero allungo, forse si arriva a mettere la quinta, la strada riprende a salire. Frenatina, quarta o terza per curvone a destra con strada leggermente in salita; curva importante perché immette in un leggero raccordo di 200 metri e subito dopo curvone sempre a destra, ma con strada in salita molto forte.

Una pendenza di tal genere permetterà di tenere giù l'acceleratore e quindi sarà un curvone più veloce di quanto sembri. Si esce dalla curva, salita, dosso, discesa e frenata impegnativa per una «esse», destra-sinistra, da seconda o terza in discesa. Anche qui la via di fuga per eventuale errore, con reti di rallentamento. In tutte le «esse» la prima curva è

più lenta della seconda, anche quelle di cui avevo parlato precedentemente, per cui si può lavorare in accelerazione, penso con maggior sicurezza per i piloti.

Si esce dalla curva a sinistra che porta ad un nuovo allungo, rettilineo da terza scaricata o quarta, frenatina e lungo curvone da seconda o terza a destra in discesa. Sembra uno dei curvoni di Zeltweg in Austria, quelli lunghi e caratteristici, anche se questo sembra meno veloce. Breve rettilineo, quarta ed «esse» molto difficile, veloce e da quarta. Sinistra destra molto secca, sarà una curva determinante ed importante, per le valutazioni di velocità molto differenti a seconda dei piloti. Altro allungo rettilineo e poi un nuovo curvone lungo abbastanza veloce, terza marcia con cambio in quarta prima della fine curva, a sinistra, con la strada che a metà curvone comincia ad andare in discesa, immettendoci nel lungo rettilineo box. Il curvone è un po' sopraelevato, e sarà certamente importante data l'alta velocità che si raggiunge poi nel rettilineo che lo segue.

Questo dunque il nuovo autodromo del Mugello, la prima gara farà presto ad arrivare e vedremo dai reali protagonisti il risultato di queste mie valutazioni.

Andrea de Adamich

Il Messaggero
L'Enel sta già bruciando le sue riserve di gasolio

IL GIORNO
DEL LUNEDÌ

Rumor: la crisi del petrolio sarà molto lunga

Gli arabi chiedono macchine e tecnici in cambio di petrolio e materie prime

ridurre i consumi.

il Resto del Carlino

La crisi del petrolio rischia di isolare l'Italia dall'Europa

Feisal è disposto a riprendere limitate forniture di petrolio?

L'ARABIA RIDURRA l'«embargo» petrolifero?

BENZINA COL CONTAGOCCE

200 IL LITRO

DISTRIBUTORI A SECCO

ALTO ADIO

Rifornimenti difficili

BENZINA RAZIONATA!

lotta al caro-benzina

L'ultimo aumento del novembre 1973 sul prezzo della benzina non ha ancora spento polemiche e malcontenti e già altri pesanti provvedimenti sono stati decisi: nuovo aumento di prezzo (L. 250 al litro ormai in vigore), razionamento e doppio mercato alle porte! Quante amare sorprese ci attendono ancora? Quanti e quali aumenti di prezzo incombono ancora sull'automobilista italiano? Il prezzo della benzina sta diventando una vera e propria calamità nazionale?

COMBATTETE IL CARO-BENZINA CON IL MINOR DANNO POSSIBILE: FILTER KING È IL SEGRETO!

Di fronte a tanti interrogativi, fortunatamente la tecnica ha risolto ancora una volta il vostro problema più urgente e scottante, realizzando un sensazionale apparecchio che vi farà risparmiare benzina e denaro. FILTER KING è il miracoloso dispositivo (altezza 12 cm., diametro 8,5 cm., peso 465 grammi) che, montato con estrema facilità tra la pompa e il carburatore di qualsiasi automobile o autocarro a benzina, regola con precisione matematica l'alimentazione attraverso un dosaggio perfetto della miscela,

FILTER KING vince l'austerità e farà epoca



**A SOLE
£ 9.600**

a qualsiasi altitudine o andatura, con qualsiasi temperatura esterna o pressione atmosferica. Esso evita sprechi anche minimi e, senza alterare la potenza e le prestazioni del vostro motore, VI FA ECONOMIZZARE FINO AL 20% DI CARBURANTE (cioè la benzina che prima veniva compressa in eccesso dalla pompa e che non potendo essere bruciata dal carburatore veniva rigettata nel motore con conseguenti gravi ripercussioni: candele e pareti interne dei cilindri bagnate, scadente esplosione della miscela, scintille deboli, valvole sporche, depositi carboniosi, minor ripresa, ecc.).

ATTENZIONE: lo monta già di serie una importante casa automobilistica Italiana!

CON FILTER KING MOLTA BENZINA E MOLTA STRADA IN PIU', GRATIS!

Con FILTER KING prolungherete anche la vita del motore di almeno 50.000 chilometri, manterrete asciutte le candele, eviterete incrostazioni, migliorerete la potenza delle scintille, eliminerete i vuoti d'aria della carburazione, i ticchettii del motore, ecc... e, ripetiamo, limiterete al giusto necessario la

quantità di benzina compressa dalla pompa nel carburatore. UN MINOR CONSUMO FINO AL 20% EQUIVALE A 50 LIRE AL LITRO DI BENZINA GRATUITA E A DECINE E DECINE DI CHILOMETRI IN PIU' PER OGNI PIENO! Tutto ciò non è meraviglioso? FILTER KING risolve quindi il vostro problema attuale e... SE VOLETE AVERE IN TASCA ANCHE IL FUTURO... non c'è altro da fare, perché FILTER KING dura di più del vostro motore! Questi sbalorditivi risultati sono già stati ottenuti da un'importante casa automobilistica italiana che ha adottato il prezioso apparecchio, dopo averlo sottoposto a prove molto severe. Ma se questa garanzia non vi basta ve ne offriamo una anche noi:

Provate FILTER KING GRATIS PER 15 GIORNI sulla vostra vettura!

Se non rimarrete soddisfatti, ce lo rispedirete e sarete rapidamente rimborsati.

Richiedetelo a:

DIFFUSION-POST s.r.l.
Via F. Baracca, 1-37100 VERONA

BUONO DI PROVA GRATUITA per 15 giorni sulla vostra auto

da restituire a: **DIFFUSION-POST s.r.l.**
via F. Baracca, 1 - 37100 VERONA - Tel. 045/91.27.03
Vi prego spedirmi un FILTER KING per L. 9.600 (offerta speciale irripetibile).

La mia auto è:.....
E beninteso che se entro 15 giorni non sarò soddisfatto, vi rispedirò il filtro e voi mi rimborserete fino all'ultima lira.

Pago subito nel seguente modo:
 allego assegno bancario di L. 9.600;
 invio subito vaglia postale di L. 9.600;
 preferisco pagare al portatore all'atto della consegna del pacco. In tal caso pagherò in più le spese postali.
(fare una crocetta nella casella corrispondente alla forma di pagamento scelta).

Cognome.....Nome.....
VIA.....N.....
CITTA'.....CAP.....
Data.....Firma.....

A S I

Per le gomme otto-e-mezzo la CSAI appoggia i piloti

ROMA - Più che mai di attualità il problema delle gomme per la F. 850. A Valledlunga il C.T. Galliani si è rifiutato di ammettere quelli con le Avon troppo lisce. Giustissimo ma con l'attuale regolamento la Avon raspa a dovere (22.000 lire circa. Durata: una corsa o poco più) è decisamente la migliore ed i piloti continueranno il braccio di ferro con i commissari. Tutti concordi nel ritenere ben più adatto il Dunlop racing CR 65 (45.000 lire di listino. Durata: 5 corse assicurate con il cerchio adatto). Anche il dottor Saliti, da noi interpellato, è

dalla parte dei formulisti e non riesce a spiegarsi il rifiuto della S. Commissione Tecnica. In mancanza di meglio alcuni costruttori, tra cui Martini, vorrebbero tagliare la testa al toro ed imporre gomme nazionali. Tecnicamente sarebbe un passo indietro ma data la situazione attuale non hanno certo torto. Anche per il calendario c'è un po' di maretta. I piloti chiedono assicurazioni, dopo lo stop della gara pasquale di Varano, ed altri, tra cui Del Giovane, ricordano a Maffezzoli certi giuramenti di eterna fedeltà alla 850.



● La gara John Player FORMULA ATLANTIC, in programma a Mallory Park il 27 maggio, è stata spostata al 23 giugno e quella di F. 3 del 27 maggio a Oulton Park sarà sostituita da una di Formula Atlantic.

● La RONDE DE PRINTEMPS, prevista per il mese di aprile, è stata rimandata ai giorni 11-12 maggio. Avrà un settore stradale di km 260 e nove prove speciali.

● E' in Australia, per un «giro» di quattro Mostre automobilistiche una della ALPINE ufficiali che vinsero il campionato del mondo rallies lo scorso anno. L'ha portata in Australia l'ex pilota della Renault, Watson, che ha subito intavolato trattative per usare la vettura in rallies locali quando gli show saranno finiti.

Un efficace brevetto CEA

Valvola antifluoco a «sette secondi»

Il fuoco, questo terribile nemico delle corse automobilistiche, si sa potrebbe essere definitivamente sconfitto solo che i soloni della CSI si decidessero a «rendere obbligatorio» il serbatoio Autodelta e non soltanto ad approvarlo.

Così, non soltanto ad approvarlo. Così, messi in atto, succedono dolorosamente i casi Revson. Gli impianti antincendio montati a bordo delle vetture da competizione, sia con comando di apertura elettrico o a percussione, richiedono, per il loro funzionamento, che il pilota sia cosciente, cioè che prima il pulsante che lacera la membrana del liquido estingente, oppure il comando di apertura elettrico.

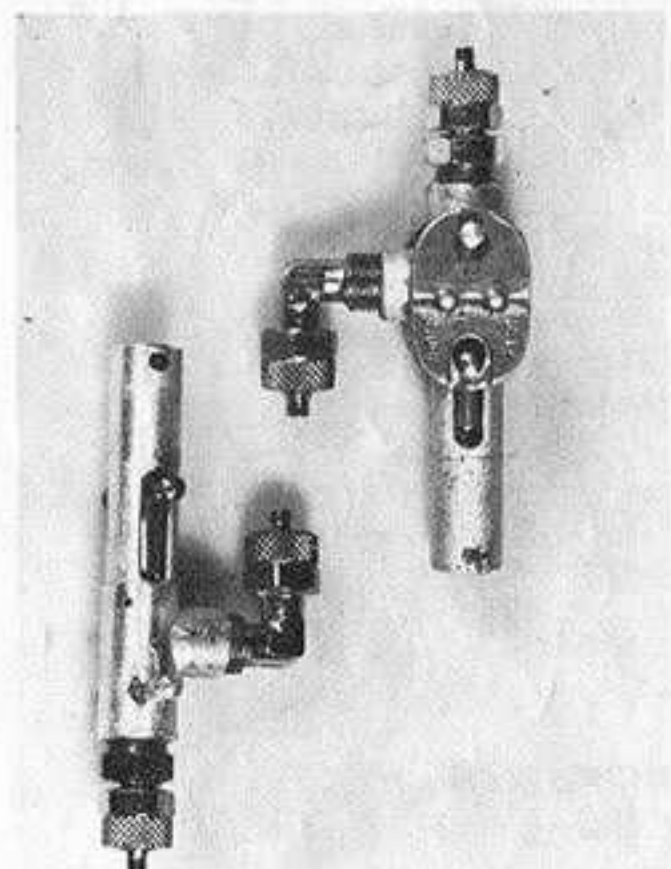
Esistono anche alcuni dispositivi automatici che permettono all'impianto di funzionare in caso di impatto, ma questi si possono dimo-

scatta automaticamente in presenza della fiamma, dopo circa 7 secondi, comunque alla temperatura ambiente di 72 gradi centigradi. Sul vano motore, o per paesi eccezionalmente caldi, è prevista l'installazione di valvole automatiche con «fusibili» tarati a 100 gradi.

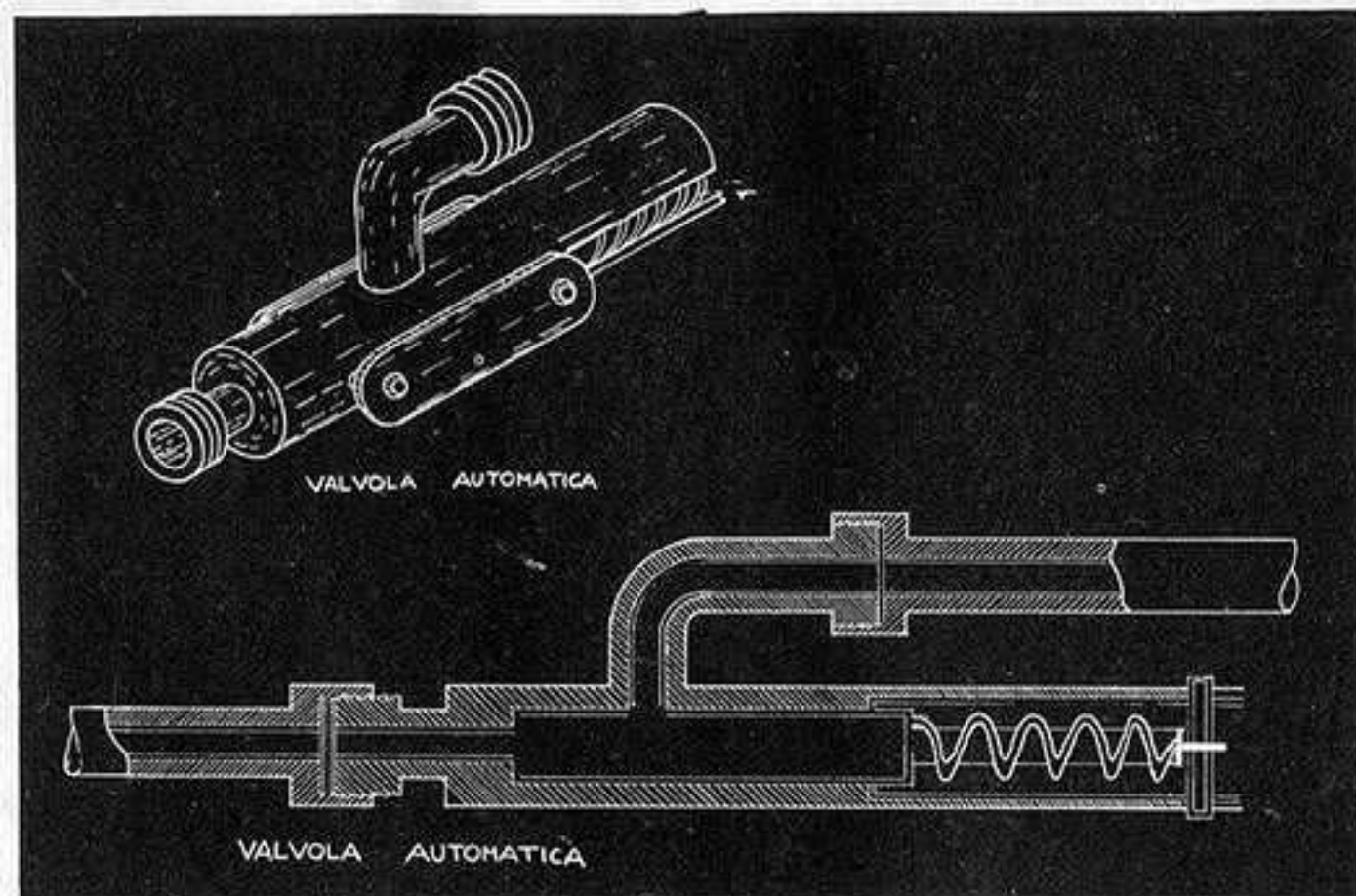
Per garantire una ottima copertura, è bene dotare la vettura di tre valvole automatiche: una sul vano motore con fusibili tarati a 100 gradi e due nell'abitacolo, una nella parte superiore ed uno nell'inferiore, con fusibili a 72 gradi. In caso di urto seguito da incendio e con pilota ferito o in perdita di conoscenza, dopo un tempo massimo di 7 secondi, motore ed abitacolo vengono inondati dal liquido estingente, domando o scemando la potenza del fuoco e permettendo l'arrivo dei soccorritori. Qualora,



«Carrellata» sullo sport automobilistico oltre cortina. Nella foto, un momento di una gara di autocross con duna-buggies svolta dalle parti di Mosca, la vettura è quella del leningradese Levin



Nella foto, la valvola di destra è trattenuta dal fusibile



Un disegno della speciale valvola per il funzionamento automatico dell'impianto, che scatta in 7" alla temperatura di 72°

strare negativi perché permettono al liquido estingente di inondare il posto di pilotaggio e il vano motore anche se il fuoco non si sviluppa.

Ecco, allora, che il sempre attento Lino Cavallon, direttore tecnico della squadra corse della CEA Estintori, ha perfezionato e brevettato, con l'aiuto di Ermete Amadesi, una valvola automatica che pur mantenendo validi i sistemi manuali o elettrici di apertura,

poi, il pilota fosse cosciente e potesse abbandonare la vettura, si potrà allontanare tranquillamente sapendo che dopo pochi secondi entrerà automaticamente in funzione l'estintore.

Sette secondi, il tempo necessario alla valvola automatica per scattare, possono sembrare lunghi, ma si deve calcolare che quello è il tempo necessario per percorrere 50-60 metri trasportando un estintore del peso di dieci chilogrammi.

La valvola automatica CEA-Cavallon, brevettata in Italia e in tutta Europa, è quindi un ulteriore passo avanti verso la sconfitta del fuoco e per la maggiore sicurezza delle corse, almeno in attesa che anche coloro che «non vogliono capire» finalmente si arrendano all'evidenza dei fatti, dimenticando le invidie e le assurde gelosie che, purtroppo, ancora sussistono nell'ambiente automobilistico a dispetto della vita umana. E anche dopo.

Debutta LYDDEN HILL

● Il dubbio futuro del circuito inglese di LYDDEN HILL appare più roseo. Si è infatti arrivati a un compromesso col RAC, che consentirebbe l'organizzazione di corse sia di automobili che di moto. La prima per automobili dovrebbe svolgersi il 2 giugno.

● Benché la VOLVO abbia decurtato le proprie attività rallyistiche, per via della situazione petrolifera in Scandinavia, ha recentemente accettato di permettere a Walfridsson di partecipare ad alcune gare scelte. La prima sarà il Rally del Galles.

● Ora che il TEAM GUNSTON ha comprato un paio di Lotus 72 ex ufficiali per Ian Scheckter e per Driver, da usare nelle prove del campionato sud africano, il paio di Chevron F. 2 è stato venduto. Appariranno coi colori delle sigarette Lexington in Sud Africa e i piloti saranno Tunmer e von Hage.

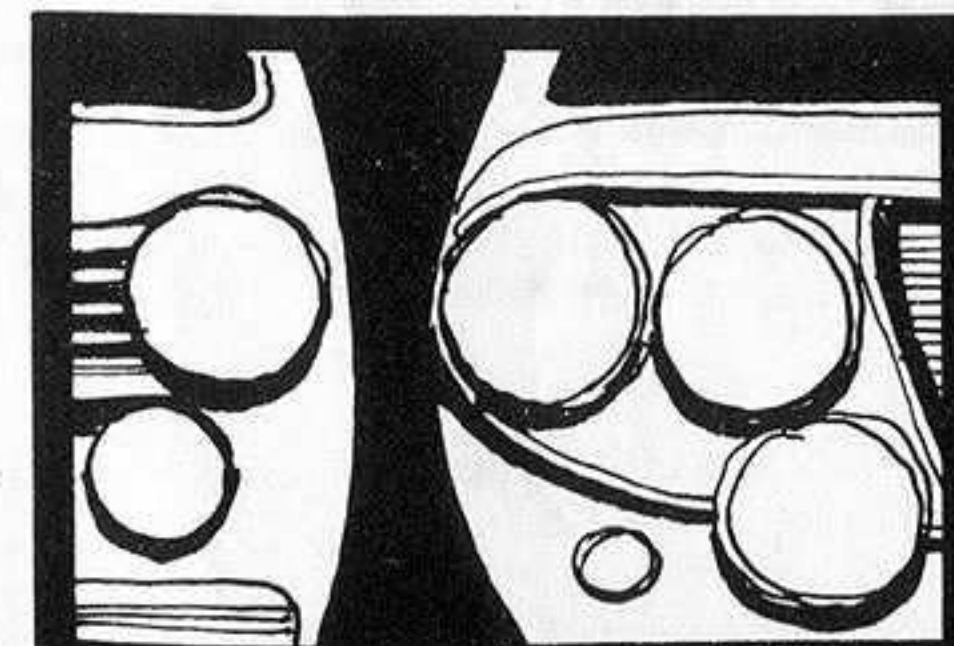
● Il primo round del campionato belga di RALLYCROSS, a Duivelsberg, è stato vinto dall'inglese Taylor su Escort.

● La gara di Formula Atlantic a SNETTERTON, il 14 aprile, è stata vinta da Scott alla media di 177,17 orari, dopo che Morgan, partito al palo, è sparito in una nuvola di fumo, uscendo di pista.

● Si è rivelato nella FORMULA ATLANTIC un certo Crawford, che in passato era il meccanico di Choullart e pilotò per la prima volta nel 1973, come ricompensa per avere preparato così bene la vettura appunto di Choullart. Ora lo precede quasi sempre, nelle gare alle quali partecipano entrambi.

● E' stata decisa la data per lo svolgimento dell'AVON MOTOR TOUR of Britain. Nonostante i dubbi, dovuti alla crisi petrolifera, la gara si correrà come previsto in luglio (12-14) e ci saranno circa dieci prove speciali.

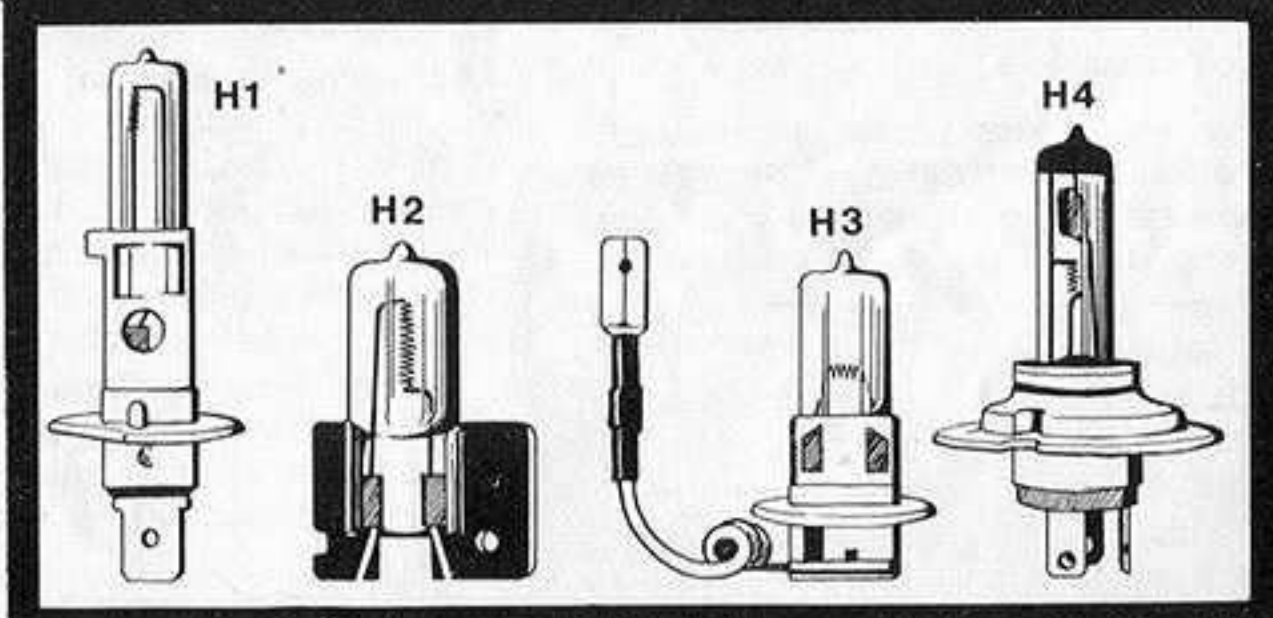
● Come si era ventilato, il GP DEL BELGIO sarà patrocinato dalla Bang & Olufsen, la ditta di apparecchi ad alta fedeltà che patrocina Surtees.



PIU' LUCE, MA...
MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedete presso i migliori elettrauto





Sopra, felicissimo il secondo, Girgenson, un po' meno il primo (a destra) Iija Zardynsh



Un momento della gara moscovita di dune-buggies, con la Latvia di Girgenson che per ora precede l'analoga vettura di Zardinsk, che poi vincerà. Le dune-buggies sono tutte di costruzione artigianale, sfruttando pezzi di produzione nazionale. La cilindrata minima è di 250 cc, quella massima di 1300 cc

● La PIRELLI che con le sue gomme ha permesso alla Fiat di affermarsi al Rally TAP, ha raggiunto con la PIRELLI INGLESE un livello primato nelle vendite 1973 all'estero di pneumatici radiali per auto e autocarri.

● Per ben due volte la BMW R-90-S è stata nominata «Motocicletta dell'anno» nel 1973. Una volta riconosciuta tale dal francese «Moto-Journal», la seconda dal tedesco «Hobby», precedendo abbondantemente nelle rispettive classifiche Kawasaki, Suzuki, Munch TTS e Honda 750.

● Dopo molto tergiversare, in AMERICA si riparla della possibilità che il cuscino d'aria diventi obbligatorio entro due anni. Dovrebbe infatti essere montato su tutte le vetture modello 1977.

Le multe più care

● Il rincaro delle MULTE automobilistiche italiane visto a confronto con quello estero: per esempio in Svizzera dopo una tolleranza di 8 km orari (in fatto di limite di velocità) oltre il massimo consentito i primi cinque km di «evasione» comportano un'amenda di lire 4500, altri cinque di 9000, più la denuncia penale.

● ALEX D. RHEA, ex presidente della Vauxhall inglese, è stato nominato presidente di un nuovo organismo consultivo della GENERAL MOTORS Co. che il compito di analizzare le prospettive del trasporto automobilistico in Europa. A sostituirlo presso la Vauxhall è stato chiamato Walter R. Price, già alto dirigente della GM.

● Nelle sedi di Milano e Napoli la CHRYSLER ITALIA ha nominato nuovi direttori regionali rispettivamente nelle persone del dott. Giano Carradori e del dott. Antonio Magro. Il dott. Bruno Giordano, invece, è passato a compiti superiori nell'organizzazione internazionale del gruppo.

● La Costruzione e Impianti FIAT Engineering ha fondato recentemente una consociata in Brasile, la Ecibra, che si affianca alle iniziative del gruppo Fiat in Brasile.

Solo quattro SALONI '74

● E' stato annullato il Salone automobilistico di TOKIO, che avrebbe dovuto svolgersi in autunno, per cui nel 1974 i saloni saranno soltanto quattro.

● La MOTOREST, importatrice generale italiana delle vetture SKODA, continua, unica fra le importatrici, a mantenere ad un livello minimo i prezzi dei modelli in vendita pur comprendendo negli stessi IVA e trasporto presso le varie concessionarie. Le Skoda, sostiene la Motorest, sono le vetture più convenienti per: prezzi inferiori alla concorrenza, durata di esercizio, limitazione nel consumo di carburante.

● In sostituzione di JOHN OLIVEAN, è stato nominato presidente del Comitato Corse per gli Stati Uniti-Fia, Thomas Binford.

● La serie più recente di motori Diesel per automezzi prodotta dalla ROLLS-ROYCE presenta le seguenti caratteristiche: un aumento dell'efficienza del 10 per cento, una maggiore durata del periodo tra due successive revisioni e una resa molto più elevata.

● Nel primo trimestre di quest'anno in Svezia il mercato automobilistico ha registrato una flessione del 19 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. L'unica marca che ha avuto un aumento è stata la FIAT, che ora occupa il 6,1 per cento del mercato, pari alla Ford tedesca e superata soltanto da Saab, Volvo, Opel e Volkswagen.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Monte Carlo Contasecondi di bordo antiurto con contatore da 12 ore per auto, imbarcazione e aereo. I più famosi piloti di rally registrano i tempi con questo robusto e sicuro strumento di bordo. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 542.701



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO

GIALLO in Svezia

● Probabilmente il pilota giapponese TAKAHARA correrà con una March ufficiale al GP di Svezia. In tal caso, si tratterà del primo giapponese presente in una prova del mondiale.

● La GENERAL MOTORS ha acquistato dalla British Leyland il 98,3 per cento di azioni della consociata spagnola per la somma di 27 milioni e 600 mila sterline (41 miliardi e 500 milioni di lire, circa). L'accordo che deve essere approvato dal governo spagnolo, prevede la produzione dei modelli Victoria, basati sulla Mini e sulla 1100 su licenza della GM.

● La BRITISH LEYLAND ha fatto costruire nella fabbrica Rover a Solihull, una nuova pista di collaudo della lunghezza di 3 km. che permette di simulare tutte le condizioni nelle quali un veicolo può trovarsi su strada.

● In AUSTRALIA, il sig. TED PRITCHARD di Melbourne ha progettato e messo a punto un'automobile azionata da un motore a vapore. Il prototipo ha raggiunto la velocità massima di 88,500 kmh. e in soli 25 secondi ha raggiunto la velocità di 64 kmh.

● La «Serie 70» della PIRELLI, studiata e perfezionata dai tecnici della casa in base alle esperienze rallistiche, è stata adottata negli ultimi tempi anche dall'Alfasud berlina e TI, dalla Lancia Beta e dalla Fiat 132 perché permette economia d'esercizio, maggior sicurezza e miglioramento dell'estetica delle vetture.



giannini


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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSORE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPIA CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.200.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI 

INDUSTRIA RUOTE IN LEGA LEGGERA



FIAT 126
FIAT
N-500

Modello GRIFO 4 1/2 x 12



NOVITA'

74

MISURE REGOLAMENTARI DIN

MILANO
VIA B. ORIANI 22/10
TEL. 30.86.165

STILAUTO