

1. TAPPA

1. **Monte Ceppo** (tempo 21') 70% asfalto 30% terra; salita, discesa veloce, salita, discesa stretta. 2. **Teglia** (tempo 16') 60 asfalto 40 terra bella; salita, discesa media, discesa sinuosa su asfalto. 3. **Colle D'Oggia** (tempo 7') tutta su asfalto; discesa inizialmente veloce, finale lento con tornanti. 4. **Ginestro** (tempo 10') tutta su asfalto; breve salita iniziale e 90% di discesa abbastanza veloce. 5. **Garlenda** (tempo 6') tutta su terra abbastanza buona; 10% di discesa stretta e lenta. 6. **Cosio** (tempo 6') tutta su asfalto. 80% di salita, complessivamente veloce. 7. **Le Salse** (tempo 9') 15 asfalto 85 terra; falsopiano su asfalto, salita e discesa media su terra. 8 e 14. **Prale** (tempo 10') 75 asfalto 25 terra; salita e discesa larga su terra bella e molto veloce. 9 e 15. **Scravaion** (tempo 7') tutta su asfalto; salita piuttosto veloce. 10 e 16. **Pian dei Corsi** (tempo 14') tutta su terra; salita, pianura, discesa. Parte iniziale e finale con molti tornanti, parte centrale veloce fra gli arbu-

Così le PROVE «speciali»

sti. 11 e 17. **Santuario** (tempo 6') 40 asfalto 60 terra; salita e discesa molto stretta e lenta finale su asfalto abbastanza larga. 12 e 18. **Colle Giovetti** (tempo 8') tutta su asfalto; salita e discesa veloce. 13 e 19. **Colle San Giacomo** (tempo 9') 35 asfalto 65 terra; salita e discesa, terra mediocre complessivamente media. 20. **Le Salse** (tempo 9') come 7 in senso contrario. 21. **Cosio** (tempo 6') come 6 in senso contrario. 22. **Garlenda** (tempo 6') come 5 in senso contrario. 23. **Ginestro** (tempo 10') come 4 in senso contrario. 24. **Colle D'Oggia** (tempo 7') come 3 in senso contrario. 25. **Teglia** (tempo 12') 70 asfalto 30 terra; tutta salita inizialmente stretta su asfalto. 26. **Monte Ceppo** (tempo 21') come 1 in senso contrario.

2. TAPPA

1-2. **San Romolo** (tempo 12') tutta su asfalto; salita media e stretta, discesa veloce e larga. 2-2 e 8-2. **Gouta** (tempo 36') 25 asfalto 75 terra; salita in terra lenta poco levigata, discesa su asfalto media con tornanti. 3-2. **Passo Ghimbegna** (tempo 30') 75 asfalto 25 terra; salita e discesa su terra bella, complessivamente media. 4-2. **Teglia** (tempo 16') come 2. 5-2 e 11-2. **Cosio**, tutta su asfalto; 40% in salita, rimanente in discesa veloce. 6-2. **Colle D'Oggia** (tempo 11') tutta su asfalto; 65% in salita, rimanente in discesa media. 7-2. **Ceriana** (tempo 14') tutta su asfalto; 70 in salita, 30 in discesa. Parte iniziale media stretta, diventa veloce e larga. 9-2. **Ceppo** (tempo 21') 65 asfalto 35 terra; due terzi in salita, rimanente in discesa. Media. 10-2. **Colle D'Oggia** (tempo 11') come 6-2 in senso contrario. 12-2. **Teglia** (tempo 12') come 25. 13-2. **Langan** (tempo 28') 80 asfalto 20 terra; continui saliscendi. Parte iniziale e finale veloce.



FIAT mondiale a S. REMO

MONZA - Presentazione ufficiale del 12. RALLY DI SANREMO, che tra un mese concluderà praticamente la stagione italiana della specialità. Prova italiana del campionato mondiale Marche, il rally di Sanremo è stato non soltanto l'iniziatore nostrano della svolta decisiva di questo genere di gare verso effettivi contenuti sportivi, ma anche e spesso un esempio per parecchi organizzatori di altri Paesi europei, che ne hanno copiato talune caratteristiche.

Nella edizione 1974 sono stati mantenuti in sostanza i criteri di scelta dei percorsi che hanno dato al rally di Sanremo la sua fisionomia ben definita, nel quadro delle prove del campionato mondiale. Due tappe, con la seconda più breve della prima ma più nervosa, ed equilibrata alternanza di prove speciali o meno. Terra battuta, anche se non con le caratteristiche «a mulattiere» che avevano tipizzato i primi rallies all'italiana, e tratti di asfalto veloce. In totale sui 1830 chilometri del percorso delle due tappe vi sono 38 prove speciali, con leggera preponderanza delle prove su asfalto veloce, per cui la gara si presenta apertissima a tutti.

Inserita nel contesto del campionato del mondo Marche, questa gara chiamerà naturalmente parecchia gente qualificata. Lo squadrone della FIAT ovviamente, in difesa della posizione acquisita finora nel campionato mondiale Marche, e pare che le Fiat ufficiali siano addirittura sette, con una affidata al nordico Marku Alen. Poi la LANCIA, che a Sanremo ha sempre ottenuto grandi risultati, anzi possiamo dire che da Sanremo ha preso l'avvio per orientarsi decisamente verso le prove stradali, coi risultati che sono noti a tutti e che costituiscono un gran patrimonio della Casa tori-

Col «gioco regionale» salta l'ALPE-LUNA

● Disco rosso per l'organizzazione del rally dell'ALPE DELLA LUNA. All'origine della rinuncia soprattutto motivi di carattere burocratico-amministrativo: il 1974 ha coinciso con il passaggio delle comunità montane (e quindi anche di quella dell'Alto Tevere che era stata la maggior sponsorizzata della prova aretina) da enti statali e regionali. La cosa ha comportato un rimpasto nelle cariche abbastanza laborioso e così l'Alpe della Luna, originariamente in calendario nel mese di luglio, ha perso anche la possibilità di essere «recuperato» in settembre dopo che gli Automobile Clubs di Pesaro ed Ancona avevano a loro volta rinunciato ad allestire il RALLY DEL MEDIO ADRIATICO.

Spiace perché il validissimo geom. Del Corto sperando fino alla fine nel miracolo aveva portato avanti il suo lavoro durante tutta l'estate preparando il percorso anche nei dettagli e spiace maggiormente perché il calendario dei rallies internazionali si ritrova ulteriormente impoverito di gare proprio nella stagione che ha segnato un pressoché generale aumento di partecipanti. Oltre tutto sia l'Alpe della Luna che il Medio Adriatico per le caratteristiche geografico-stradali hanno sempre presentato percorsi sterrati interessanti.

Per entrambe le gare (ma soprattutto per l'Alpe della Luna) resta la speranza di un recupero nella prossima stagione, magari con la collaborazione dello staff sammarinese capeggiato dal dimissionario presidente F.A.M.S. Muscioni, tuttora restio a riorganizzare il San Marino dopo le polemiche (e le incomprensioni) di quest'anno.

Per il 1974, caratterizzato dalla lunga estate in cui si è corso davvero poco, si annuncia un fine stagione abbastanza nutrito. Ai primi di ottobre ci sarà la prova mondiale di Sanremo. Sempre in Ottobre (il 26 e 27) a Saluzzo si correrà il 100.000 Trabucchi che per il secondo anno consecutivo insisterà nella sua coraggiosa iniziativa internazionale ed infine a cavallo fra novembre e dicembre la stagione italiana dei rallies chiuderà a Livorno con la COPPA LIBURNA che finalmente ha ottenuto dalla CSAI le varie autorizzazioni e la data definitiva.

nese. La Lancia metterà di certo in campo una Stratos gruppo 4, affidata a Ballestrieri e Maiga, poiché la Stratos dovrebbe essere omologata in questi giorni. E ci saranno probabilmente due Beta, una per l'africano Mehta, specialista dell'East African Safari ma anche delle altre gare, ora che la Lancia lo ha fatto uscire dai suoi confini. Si dice anche che un'altra Lancia possa essere guidata da Lampinen, poiché Pregliasco molto difficilmente potrà correre causa le condizioni di salute della moglie.

La SAAB ha già annunciato due macchine almeno, con Blondquist e Eklund, la FORD inglese associata alla Kleber avrà una vettura, e poi ci saranno di certo le OPEL ufficiali, sotto la etichetta dei concessionari europei, probabilmente con Rohrl e Smolay.

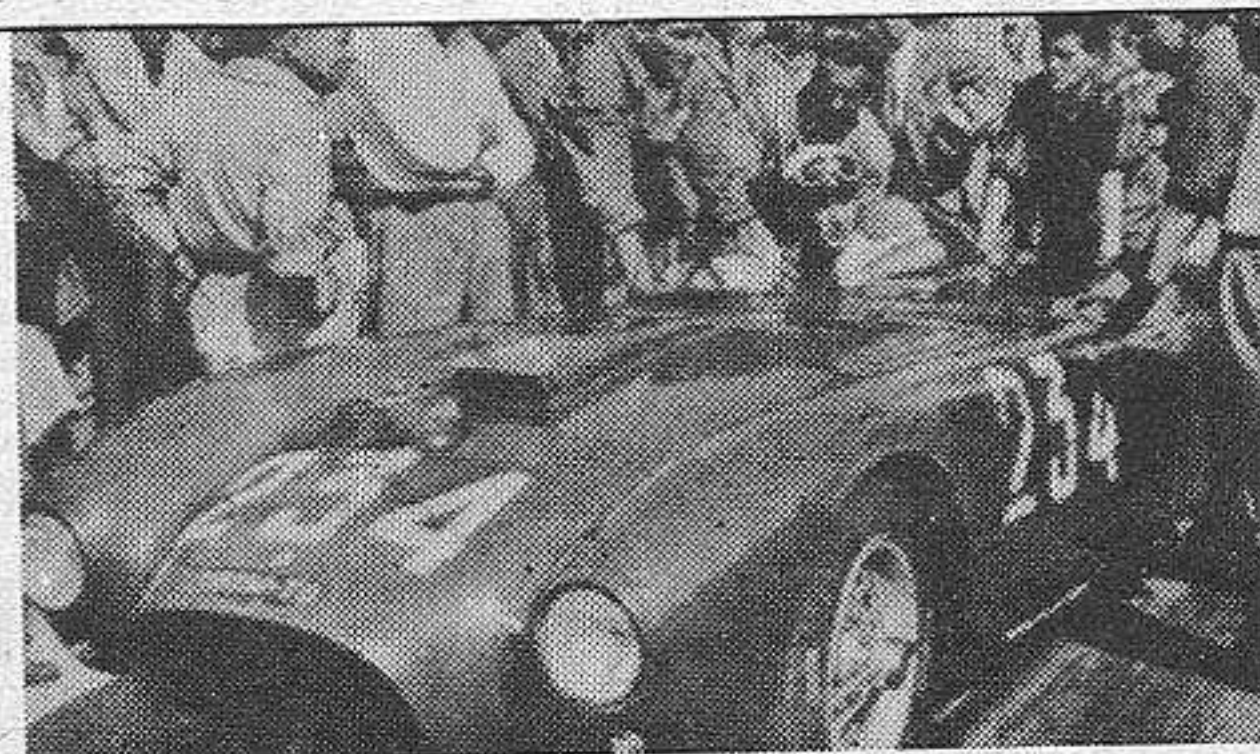
Anche la ALPINE RENAULT, benché la Casa francese abbia recentemente annunciato di limitare la sua attività nei rallies, per probabilmente preparare un gran ritorno alle prove di velocità, sarà in campo. Una berlinetta Alpine affidata a Nicolas, che a Sanremo è di casa, aumenterà dunque la gamma delle macchine che puntano alla vittoria.

Nonostante tutto questo po' po' di presenze ufficiali, il rally di Sanremo è gara che resta aperta anche ai privati, perché pur essendo dura non è impossibile. Logico quindi che ci si attenda una massiccia presenza di piloti italiani e stranieri appartenenti a scuderie... dilettantistiche.

Legata per la seconda volta ad una sponsorizzazione da parte della Fiamm, ed infatti il rally di Sanremo sarà denominato anche 2. trofeo Fiamm, questa splendida prova è in programma dal 2 al 5 di ottobre.

f. l.

Sul prossimo
numero 38
di **AUTO SPIN**



Castellotti con la LANCIA 1000. Miglia

C'è questo
MANIFESTO
REGALO dei
CAVALIERI
del RISCHIO

La preferenza all'asfalto ha una sua logica nel problema dei danni alle strade «bianche»

La mutazione velocistica

S. MARTINO DI CASTROZZA - Nonostante lo stato confusionale che caratterizza l'attuale momento rallystico (solo in parte mascherato dai 266 iscritti della prova dolomitica) denunciato ampiamente dai dubbi e dalle polemiche successive alla denuncia pubblica lanciata dalla Scuderia Tre Gazzelle e ripresa con le più disparate interpretazioni e distorsioni un po' da tutti i praticanti, l'attività non si arresta; anzi, proprio in occasione del rally valido per l'europilota si è assistito ad una vera e propria «corsa» tra le varie Case o tra i vari preparatori a chi presentava il maggior numero di nuove soluzioni tecniche.

A monte di tutto, questo fatto è estremamente confortante: non si operano con tanto impegno sperimentazioni a catena se non si è convinti in un futuro ancora benevolo per questa specialità dell'automobilismo sportivo, e questo contrasta notevolmente con quell'atmosfera di sconforto che invece ha pesato sin troppo frequentemente nei discorsi e nelle previsioni di tanti personaggi che sino ad oggi hanno manovrato e condizionato tutti gli sviluppi dei rallies nostrani.

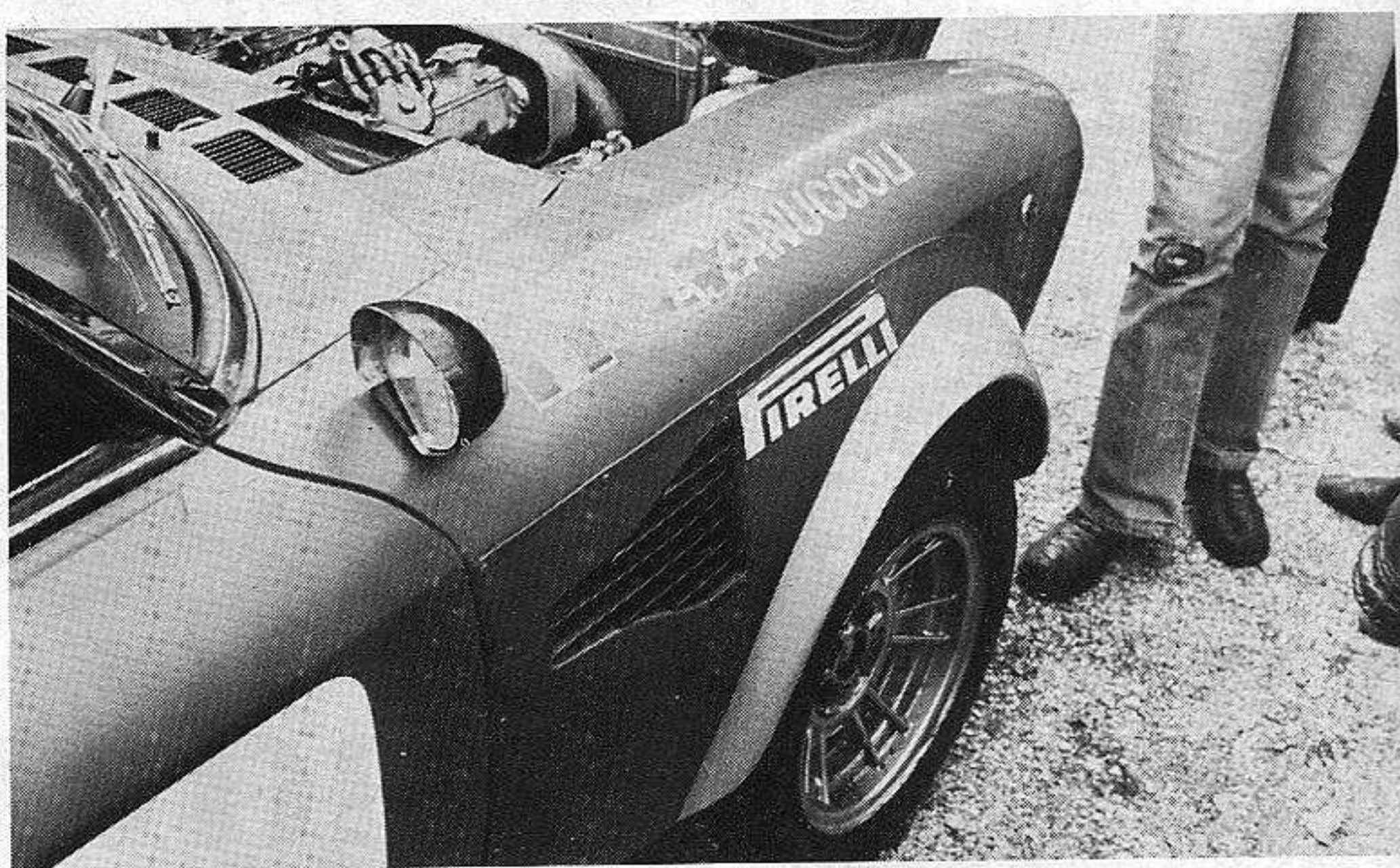
Proprio coloro che hanno cambiato radicalmente faccia nel breve giro di un paio di anni; adesso l'asfalto la fa da padrone per tutta una serie di motivi che vanno dai problemi incontrati dagli organizzatori, schiacciati da esorbitanti richieste economiche per i danni causati dai concorrenti alle strade bianche, agli interessi delle varie Case automobilistiche sempre più proiettate verso una visione estremamente velocistica nella misura in cui hanno interesse a qualificare una certa parte della propria produzione di serie direttamente colpita dalle recenti restrizioni economiche.

Non a caso allora questa mutazione comporta continui adattamenti sem-

pre più esasperati per rendere le macchine via via più competitive proprio sotto l'aspetto velocistico (continua ricerca di sempre maggiore potenza, assetti pistaiole, gomme racing, eliminazione di tutto il peso superfluo e miglior distribuzione del rimanente, e così via) e di seguito accenneremo proprio alle ultime evoluzioni notate a S. Martino sulle principali vetture presenti, proposte dalle varie case automobilistiche o d'accessori.

Carlo Cavicchi

FIAT



Esteticamente molto gradevoli le uscite d'aria Naca sulle Fiat ufficiali; quella sul lato destro, nella foto, al momento non viene utilizzata quella sul lato sinistro, invece si

La carburazione con... l'altimetro

Sotto, il nuovo serbatoio di sicurezza delle Fiat ufficiali, ed il radiatore olio sulla sinistra del vano motore

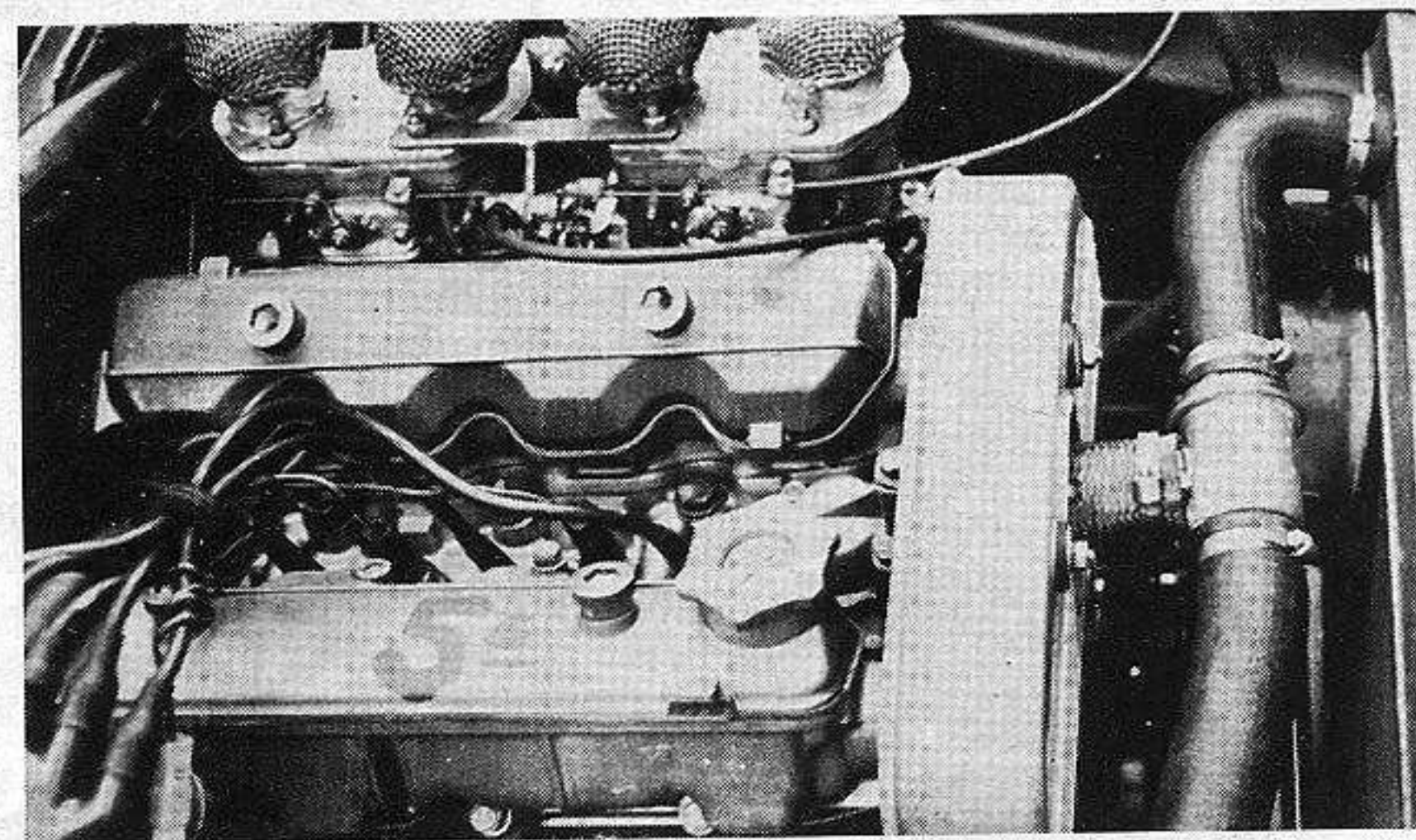
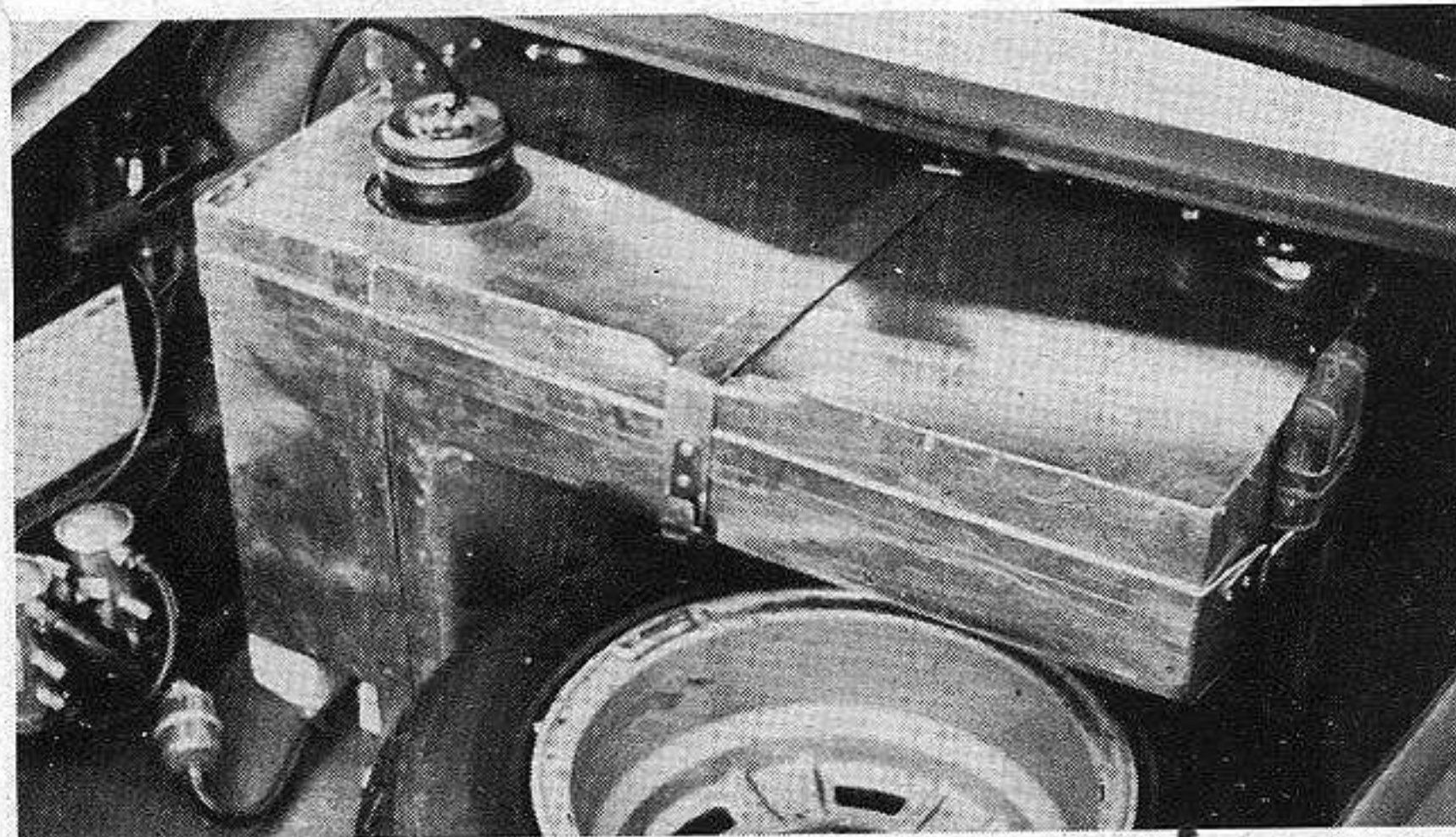
La Casa torinese, attuale leader del campionato mondiale, è certamente quella maggiormente da seguire perché oramai non c'è gara in cui i suoi spider Abarth non presentino qualche modifica nuova se non addirittura rivoluzionaria. A. S. Martino le principali novità erano sei, moltissime per una vettura continuamente perfezionata e da tempo presente sui campi di gara.

Al posto del tradizionale (dove tradizionale deve intendersi come ultimi rallies) serbatoio da poco più di trenta litri ne è stato adottato uno decisamente più capiente (cinquanta) e prodotto dalla Pirelli secondo i più avanzati criteri di sicurezza. Questa soluzione però ha scombuscolato tutta la vecchia disposizione del bagagliaio, tantopiù che si è cercato di non avere sensibili variazioni d'assetto per l'ovvio aumento di peso. La ruota di scorta è passata allora a destra, semiincassata sotto il contenitore del carburante, la batteria a sinistra e così pure le due pompe elettriche della benzina.

Anteriormente il radiatore dell'olio (adesso a sinistra guardando il vano motore dall'abitacolo) fruisce di una presa d'aria per il raffreddamento con uno scarico che termina sul fianco con una uscita NACA estremamente gradevole sotto l'aspetto estetico. Analoga uscita esiste sull'altro lato, ma non è stata, per il momento, utilizzata.

All'interno dell'abitacolo è stato messo a disposizione dei piloti un regolatore della miscela aria-benzina composto di diverse tacche corrispondenti al variare dell'altitudine; grazie a questo comando era possibile tenere sempre sotto controllo la carburazione anche sulle strade dolomitiche dove i cambiamenti di dislivello hanno spesso procurato seri problemi alle vetture in gara.

Infine anche i tettucci erano modificati in una nuova versione «atermica» il cui pregio principale ci sembra comunque da ricercarsi nella diminuzione ulteriore di qualche chilogrammo di peso.



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



PIRELLI

Il pallone CRICK

● In vista del prossimo Tour de France ed anche della prova mondiale a Sanremo, sono continuati gli esperimenti sui nuovi Supersport che erano stati montati sulle Porsche Carrera di De Eccher-Salvador e Rack-Kohler. Questi ancora una volta erano di diversi disegni, intagliati a mano, ma entro breve verranno scelte alcune soluzioni standard (asciutto, bagnato, misto) che verranno poi scolpite in serie e a macchina.

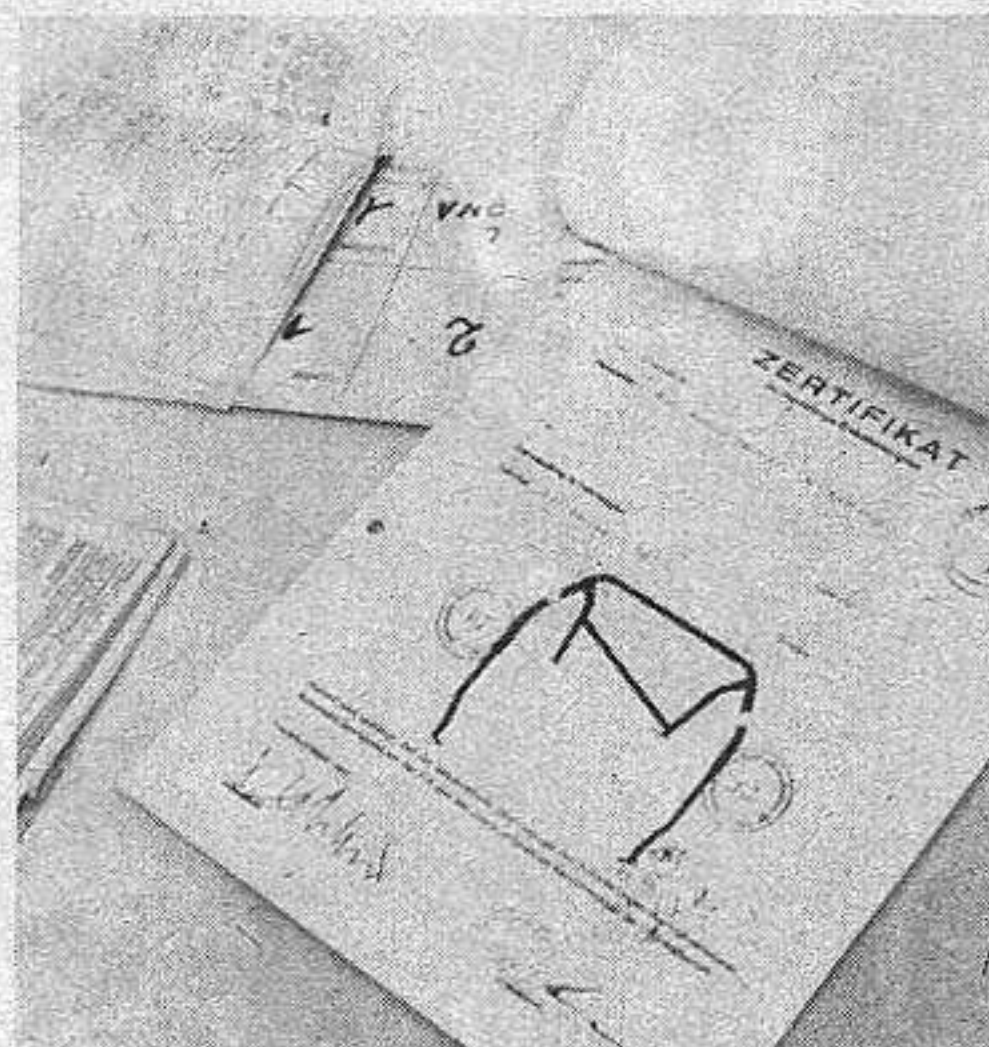
Anche l'esperimento (vecchio di qualche anno, ma poi accantonato) del pallone-crick è stato tentato, ma con scarsi risultati anche se ci sembra che la soluzione troverà entro breve un'adozione molto vasta per il suo fascino. Si tratta di una specie di pallone gonfiabile che si infila nel tubo di scarico ad una estremità lasciando il resto sotto la vettura. Un paio di accelerate ed ecco la macchina con due ruote in aria pronte per la sostituzione. Unici inconvenienti: la vettura deve avere il motore ben caldo per evitare di spegnersi subito, non appena infilato il pallone, ed evitare di fare come alla Fiat (che aveva in dotazione il prototipo) e cioè sistemare lo stesso sotto il tubo di scarico caldo facendolo scoppiare.



OPEL L'assetto MANTA

Finalmente al via di un rally italiano, l'Ascona 1900 ufficiale dell'Opel Euro Handlerteam montava una nuova versione a iniezione indiretta del motore preparato da Irscher ed accreditato di una potenza aggirantesi attorno ai 210 CV. Alla Opel, ricordiamo, si montano a seconda delle gare versioni a carburatori e versioni ad iniezione preparate o da Steinmetz o da Irscher (i due preparatori ufficiali della casa tedesca) e la scelta di una delle possibili quattro combinazioni spetta al d.s. Bein, che si basa su valutazioni personali dopo aver esaminate le caratteristiche del percorsodi gara.

La vera novità era però rappresentata dall'adozione di tutto il complesso sospensioni-ammortizzatori anteriori della nuova Manta CG, complesso che a detta dei tecnici ha nettamente migliorato la tenuta di strada anche se comporta qualche modifica allo stile di guida abituale.



In alto a sinistra, la Opel Ascona di Rohrl. Sopra, il pilota tedesco ed una foto della fide relativa alla polemica sul suo roll-bar. Sotto, i gallettoni centrali dell'Alfetta gr. 2



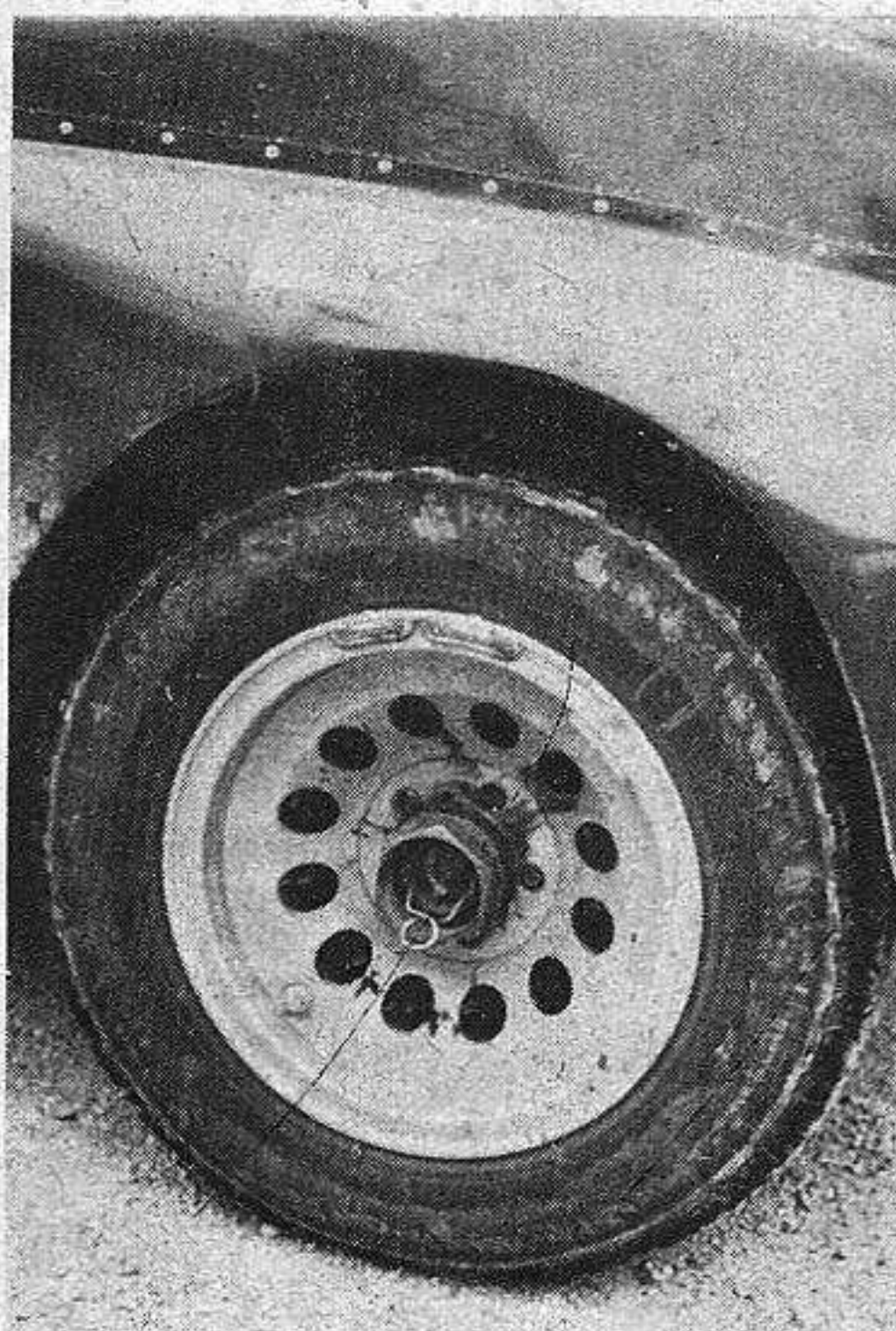
Sopra, la Porsche Carrera della coppia Tauffer-Bonelli. Sotto, la Beta coupé gruppo 4 di Bossetti. In primo piano, il bocchettone che verrà adottato dalla squadra ufficiale

ALFETTA

Il gallettone

Attesa con intuibile curiosità al suo rientro in campo rallystico, l'Alfa ha fatto subito un grosso colpo sul pubblico con l'ALFETTA G. 2. In realtà, però, la vettura non presentava grosse novità rispetto alla versione da velocità già impiegata l'anno passato tanto che le due sole novità si riducono all'adozione dei gallettoni per le ruote analoghi a quelli usati sul prototipo e lo scarico non più laterale ma lungo. Proprio quest'ultimo ha creato inizialmente diversi problemi (che sono costati anche molti secondi) perché favoriva il fenomeno del vapor-lock essendo piazzate le pompe della benzina proprio al centro del bagagliaio e quindi in linea con il tubo di scarico.

Pochissime le modifiche anche all'ALFASUD G. 1: la principale può considerarsi la sostituzione degli ammortizzatori di serie con dei De Carbon forse sin troppo rigidi.



PORSCHE

Maxi scarico

Presenti al via in numero tale da destare il sospetto di trovarsi di fronte ad utilitarie, le vetture tedesche non presentavano grosse novità, nemmeno richieste in ogni modo data la grande potenza in dotazione «naturale» delle stesse. Solo la Porsche di Pittoni, neppure la più potente al via, aveva adottato un diverso scarico studiato dall'ANSA. Infatti contrariamente al solito i due collettori di scarico (tre in uno per ogni parte dei cilindri contrapposti) si uniscono in un unico terminale assicurando così minori scompensi di tutto il complesso. Inoltre lo sviluppo di tutto l'apparato di circa 50 cm. in grado di assicurare al motore una maggiore elasticità.



LANCIA

Il bocchettone «rapido»

Assenti le vetture ufficiali, tradizionali mattatrici di questo rally, tutti gli interessi si sono concentrati sulla Beta Coupé di Gianni Bossetti, fedelissimo cliente Lancia affidato all'esperienza di uno dei più quotati preparatori italiani, il torinese Bosato. La vettura biancorossa del presidente della Tre Gazzelle (certamente la più bella macchina alla partenza del rally) adottava diverse soluzioni suggerite direttamente dall'HF Squadra Corse, soluzioni in parte sperimentate di recente da Ballestrieri nell'entroterra sanremese. In primo luogo è stato variato l'assetto con l'adozione di ammortizzatori RIV e molloni meno flessibili e di lunghezza inferiore ai precedenti.

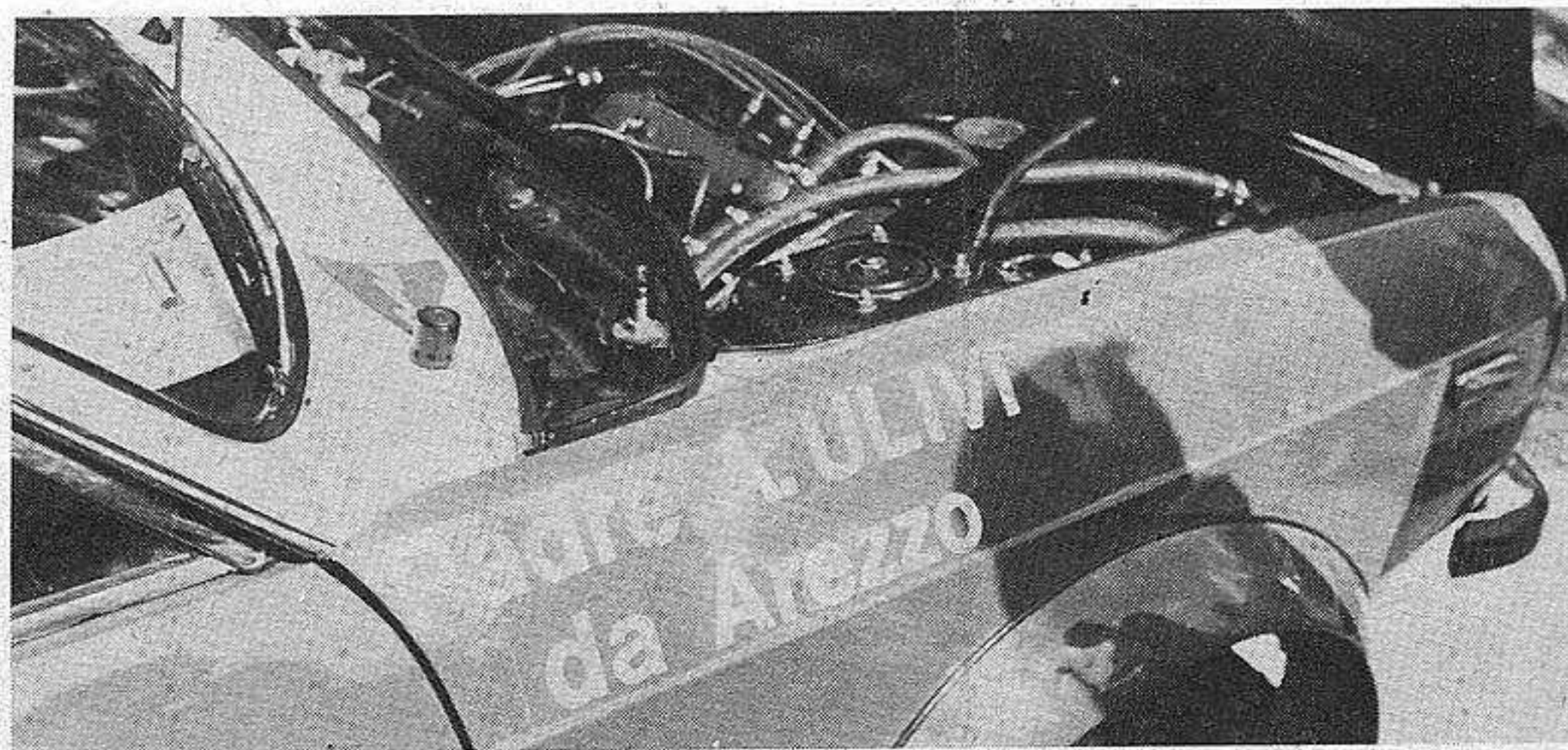
Il cambio era di produzione Lancia con innesti frontali e possibilità di cinque soluzioni di rapporti (a S. Martino era montata una di tipo medio) ed autobloccante ZF. Il propulsore restava invece il solito con l'iniezione indiretta Kugelfischer con una potenza di circa 170 CV.

L'assetto, per contro, subiva un notevole miglioramento anche grazie alla sostituzione di tutte le boccole con «uni-ball» mentre il telaio era già il nuovo (di recente omologato) tutto rinforzato.

All'esterno poi, particolarmente evidente, il bocchettone del carburante per un rifornimento rapido che verrà adottato adesso anche dalle vetture ufficiali.

Già un record dei meccanici AUTODELTA

No, non era un sacerdote a correre con Bossetti: semplicemente il copilota Ulivi aveva fatto propria la definizione che continuamente danno tutti i rallyisti di lui, ironizzando continuamente sul suo modo di imprecare «terribilmente toscano»

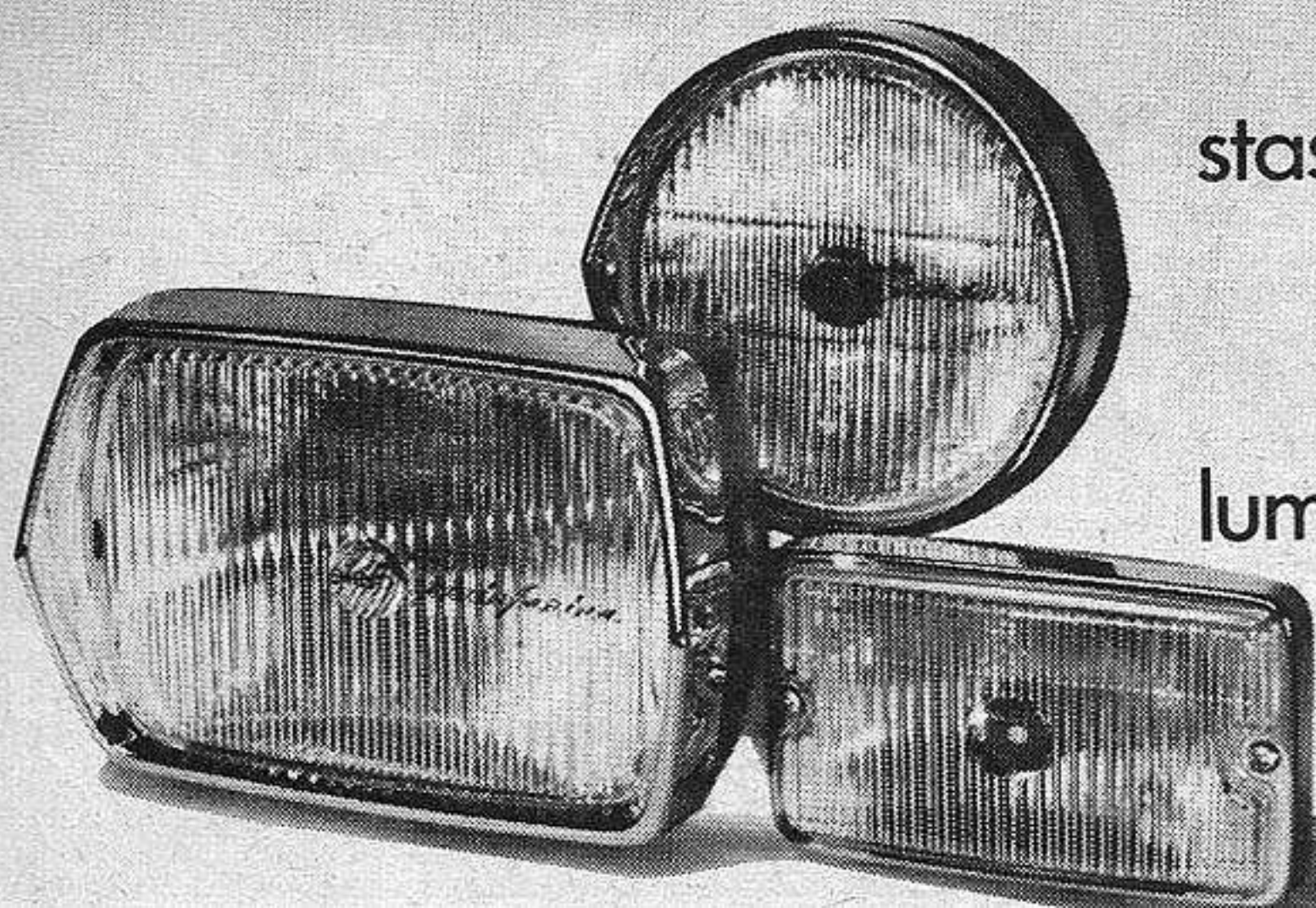


Vediamoci stasera



Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".
Lo sai, è importante vederci.
Il nostro cammino è più luminoso con



siem

Fari-Fanali-Fendinebbia

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

● **S. MARTINO** - Forfait anche per **TABANELLI** e **CAPRA**, quarantatreesimi dopo la prima tappa, per il peggiorare delle condizioni fisiche di quest'ultimo che ha preso il via con un ascesso che lo ha relegato da copilota a passeggero. Qualche preoccupazione c'è stata anche per De Eccher che ha accusato un po' di febbre nel pomeriggio di sosta. A tranquillizzare tutti ci ha comunque pensato lo stesso Claudio assicurando che si trattava di febbre da... emozione (per l'ormai sicura vittoria di campionato in gruppo tre).

● **BRAMBILLA** e **MOSCONI** (unici superstiti della pattuglia di Fulvia gr. 3 del Jolly Club all'arrivo) hanno corso per tre quarti della prima tappa senza interfono. Visto che la voce del bravo navigatore elvetico non è propriamente tenorile e che adottano le note numerate hanno collaudato una originale «morra», giocata ovviamente dal solo Mosconi che indicava con le dita davanti agli occhi di Brambilla il numero voluto prima di ogni curva.

● Nel complessivo successo d'équipe dell'**ALFA-DEL-RIENTRO** rallyistico c'entra anche quello ottenuto dai meccanici dell'Autodelta. Due di loro a Strigno, prima della salita al Manghen (prima tappa) hanno sostituito in quattro minuti esatti un disco dei freni dell'Alfasud di Ormezzano-Carotto.

● Momento di gelo alla partenza della seconda tappa. **SERENA PITTONI**, in attesa di prendere il via, espone allo speaker i problemi accusati dalla macchina ed i timori per il proseguimento della gara. Evidentemente distratto, l'intervistatore taglia corto con un entusiastico «Benissimo!».

● Per interessamento del collega Ferrini a Firenze sta sorgendo una **SCUDERIA FEMMINILE** a carattere nazionale. L'idea ovviamente si ripropone di far opera di proselitismo del gentil sesso. Fra le prime ad esser state contattate Lella Lombardi, Donatella Tominz, Anna Cambiaghi e Serena Pittoni.

● Prime adesioni di massima al rally «mondiale» di **SANREMO**. La Fiat sarà presente con sette spider per Alen-Kiwimaki, Pinto-Bernacchini, Paganelli-Russo, Barbasio-Sodano, Verini-Macaluso, Bisulli-Zanucoli e Bacchelli-Scabini. Ci sarà inoltre l'Alpine (con Nicolas e forse una seconda berlina) e ci saranno Saab ed Opel Europa, con due macchine ciascuno. Per la prima i piloti designati sono Blandquist e forse Lampinen, per la seconda dovrebbero essere Rohrl e la giovane speranza Smolay.

● Davvero avventurosa il trasporto della Porsche di Borges-Morais dal Portogallo. Il furgone con la macchina che il pilota portoghese aveva affidato a due amici ha subito in Spagna un principio d'incendio che lo ha reso inservibile. Hanno allora ripiegato su un carrello fatto arrivare da Lisbona ma neppure questa soluzione si è rivelata fortunata visto che dopo un centinaio di chilometri anche il traino si è rotto. A quel punto i due, che normalmente guidano una 2 CV, hanno deciso di raggiungere le Dolomiti con la Porsche. Tutta da vedere l'espressione di Borges all'arrivo della macchina!

A proposito di un forfait che ha indispettito gli sportivi



La verità BETA

S. MARTINO DI CASTROZZA

Assente la Lancia, una è finita a... Tarallucci e vino, come si dice. Comunque è chiarito che il forfait della Lancia a S. Martino non è da imputarsi a ritorsione nei confronti dell'organizzatore (soltanto perché il Beta Coupé 1800 del reparto corse HF non è ancora pronto a sostenere la parte della protagonista, come per anni ha fatto la Fulvia fino a fare gridare al miracolo.

Chiusa dal regolamento del campionato europeo la partecipazione del prototipo Stratos.

(L'omologazione in gr. 4 dal 1. ottobre dipende dalla riunione milanese della C.S.I. in occasione del G.P. d'Italia), la Lancia avrebbe potuto venire ugualmente a S. Martino con l'abito dimesso dell'esordiente per il «vernissage» del Beta Coupé da affidare magari a un Ballestrieri libero da impegni e qui presente, pur accreditato di una decina di CV in più dello stesso 132/1.8 utilizzato dall'Abarth (sulla Beta il motore è in posizione trasversale e inclinato), il neo-coupé della Lancia è ancora tenuto «sotto vetro» perché alcune prove comparative con i tempi-Fulvia non avrebbero dato esito soddisfacente, comunque tale da far presumere subito un debutto vittorioso contro le Fiat 124 Abarth.

Personalmente pensavo che non ci fosse nulla di male ammetterlo chiaro e tondo, anche se la marca sorella, in questo senso, ha da sempre dato lezioni di modestia: tra le più recenti, le sconfitte a ripetizione del 124 ST in gr. 1 e le brutte figure del prototipo X1-9, quest'anno, in Sicilia dove ha percorso meno di 100 mt, ed a Pavia dove è riuscito a fare solo metà strada. Quello che semmai sorprende è che l'amministratore delegato della Lancia, cambiando marca, ha cambiato anche idee sui rallies.

Al golf di Biella, poco più di un anno fa, l'ing. Giovanni Sguazzini in occasione di un fortuito incon-

tro ci giurò che avrebbe continuato a seguire i rallies e che avrebbe stabilito i programmi sportivi come se nulla in lui fosse cambiato da quando aveva «inventato» la Fiat-rally.

Certamente all'ing. Sguazzini le occupazioni (e le preoccupazioni) manageriali in Lancia avranno impedito di rispettare la promessa, anche perché forse non è venuto a conoscenza di iniziative e decisioni prese a nome e per conto della casa dal responsabile del Marketing e dei rallies Cesare Fiorio.

Secondo noi, l'ing. Sguazzini non avrebbe mai tollerato il forfait della Lancia a S. Martino, in una prova di prestigio, titolata come è e vinta dalla Fulvia HF ben sette volte e una volta dalla Flavia HF su un totale di dieci edizioni (esclusa l'ultima)!

Ora, due sono le cose: o che l'amministratore delegato della Lancia è stato informato in modo particolare della opportunità di disertare S. Martino concedendo il suo «imprimatur», ovvero ha cambiato opinione sul concetto della partecipazione sportiva a tutti i costi, secondo la quale le sconfitte servono a rafforzare nel tempo e nello spazio l'immagine della vettura che ha sofferto e imparato prima di vincere.

Ci ricordiamo ancora, a questo proposito, quanto ci diceva l'ing. Sguazzini al Montecarlo '73. Precipitatosi nel principato alla vigilia della «Notte del Turini» per risolvere personalmente alcuni inconvenienti lamentati dalle 124 Abarth (alimentazione difettosa, vero Pinto?) non si stancava di ripeterci che a lui, delle sconfitte, non gliene importava nulla, sempreché il campo di gara servisse a mettere definitivamente a punto le vetture. Allora, l'ing. Sguazzini con le vendite non aveva nulla a che fare; adesso che il Marketing-Lancia dipende principalmente da lui, forse sì. Ecco così giustificata l'«inversione di tendenza». Peccato!

pelle di jeans ti riconosco!

Sei l'unica, la vera, quella di

BORRI

ORIGINAL B.J.



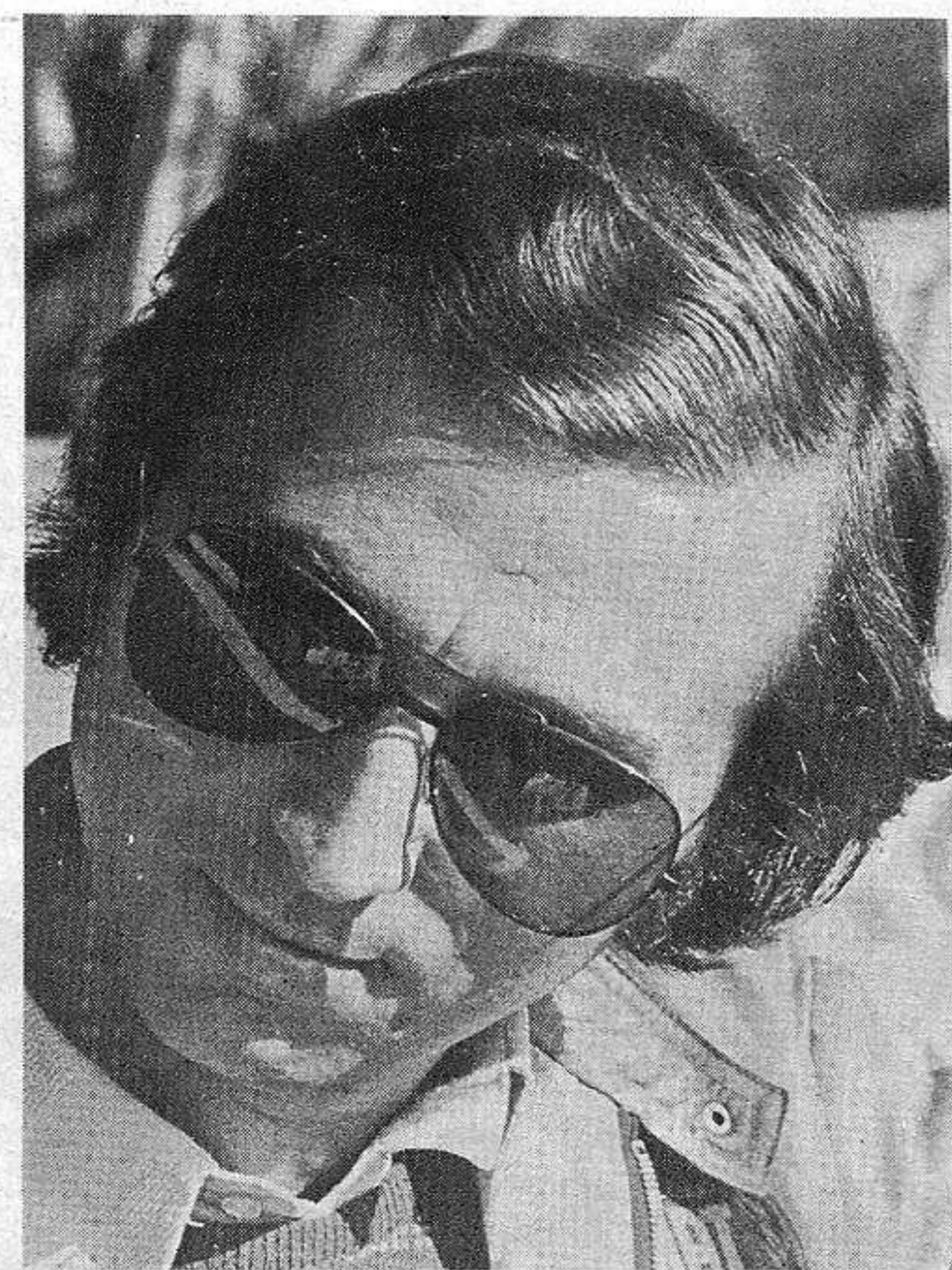


L'identi-kit tricolore di VERINI & MACALUSO

Così il Campionato Italiano Rallies dalla sua istituzione

- 1962: Cavallari-(Tecilla) Alfa Romeo Giulietta 1.3
- 1963: Cavallari-(Bullo) Alfa Romeo Giulia TI super
- 1964: Cavallari-(Munari) Alfa R. Giulia TI super
- 1965: Martoni-(Rossi) Lancia Fulvia 2C 1.2
- 1966: Cella-(Lombardini) Lancia Fulvia HF 1.3
- 1967: Munari-(Lombardini) Lancia Fulvia HF 1.3
- 1968: Cavallari-Salvay Lancia Fulvia HF 1.6
- 1969: Munari-Mannucci Lancia Fulvia HF 1.6
- 1970: Paganelli-Russo Fiat 124 Spider 1.6
- 1971: Barbasio-Sodano Lancia Fulvia HF 1.6
- 1972: Barbasio-Sodano Lancia Fulvia HF 1.6
- 1973: Ballestrieri-Maiga Lancia Fulvia HF 1.6
- 1974: Verini-Macaluso Fiat 124 Abarth 1.8

N.B. - Dal '62 al '67 il titolo era riconosciuto al primo pilota soltanto.



L'architetto e il figlio di guerra

GINO MACALUSO è nato a Torino nel bel mezzo dei festeggiamenti per il primo centenario della guerra d'indipendenza (il 9 giugno 1948). Non è un tipo esuberante, ma nemmeno chiuso; è un acuto osservatore, dotato di non comune senso critico (non per nulla, quando ha tempo, fa il giornalista per «Tuttosport»). Dicono che il ruolo del navigatore gli si addica particolarmente: per l'amenità, per la cieca fiducia nel primo pilota, per la puntuale e precisa interpretazione delle note e degli appunti. Vive con la moglie Regina, in campagna a Casale Monferrato, naturalmente quando glielo permette l'attività sportiva e il servizio militare in aeronautica, a Torino-Caselle, agli ordini del Col. Rustichelli e del capitano Paganotti). Oltre al giornalismo, i suoi hobby sono il tennis e l'arredamento al quale si dedicherà una volta laureatosi in architettura (è a «meno 4» esami).

Il suo battesimo agonistico risale al 1969 anno in cui si dedicò ai rallies con un'Escort, una Mini-Cooper e una Fiat 124 S, al cui volante si alternava con Massimo Falletti. La sua prima scuderia è stata la Pinerolo Corse, direttore sportivo Gianfranco Silecchia (attuale d.s. della Fiat-Rally). Nel '70 ha abbracciato la professione di... navigatore: con una A111, guidata da Franco Occhetti, ha ottenuto un 15. posto al Criterium Alpino ed un 18. al Rally d'Antibes (allora era «chic» correre da privati all'estero...). Nella stessa stagione si è classificato 9. assoluto al S. Martino di Castrozza e 7. ai 1000 Minuti in Austria, con Luciano Trombotto su Fiat 124 spider 1400 gr. 3.

L'anno dopo è entrato a far parte della Scuderia Tre Gazzelle: con una Fulvia HF gr. 3, guidata da Vanni Tacchini, si è ritirato al 999 minuti (quand'era sesto) ed è terminato 8. al Quattro Regioni. Successivamente è stato ingaggiato dalla Fiat-Rally, correndo con Trombotto sulla 124 spider 1.6 gr. 4 il Medio Adriatico (rit.) e il R.A.C. (21.). Il 1972 è stata la sua annata. Ha fatto coppia con Lele Pinto in 124 spider

MAURIZIO VERINI è figlio della guerra, essendo nato il 9 luglio 1943 a Riolo Terme. Carattere riservato, una volta addirittura introverso, nasconde un temperamento piuttosto forte che gli consente di superare ostacoli di varia natura. E' milanese di adozione e di professione: fa il pubblicitario per una casa editrice. E' sposato con la signora Ornella, dalla quale due mesi e mezzo fa ha avuto la primogenita Patrizia. I suoi hobby: il tennis, la vela, lo sci.

Verini non ha cominciato a correre sui kart, ma in Fiat 124 berlina: ha esordito un po' tardi, a 26 anni, come rallyman, avvalendosi di navigatori di casa, i cognati Rho e Quaranta. Sempre per i colori della Scuderia novarese Tre Gazzelle ha partecipato a diverse prove nella successiva stagione (1970) facendosi le ossa in gr. 1 e vestendo anche i panni di navigatore (di Tecilla) alle Alpi Orientali. Nel '71 ha corso con una 125 S usata acquistata direttamente dalla Fiat-Rally, precedendo in più di un'occasione piloti ufficiali in 125 S come Tecilla, Smania, Bisulli e aggiudicandosi il gr. 1 al S. Martino ed al Medio Adriatico. L'anno dopo si è imposto all'attenzione generale per una serie di piazzamenti in assoluto con una 124 spider 1600 presa di seconda mano al reparto corse della Fiat; un 4. posto all'Elba gli è stato sufficiente per concludere la stagione con uno spider ufficiale. Con

1.6 gr. 4 impegnandosi esclusivamente e con pieno successo nell'Europeo e nella Mitropa. Questo il vittorioso ruolino di marcia, prima dello sfortunato Rally di Spagna co-

munque decisivo con il doppio ritiro di Pinto-Macaluso e del polacco Zasada: Costa Brava 1.; Elan 2.; Hessen 1.; Semperit 1.; Polonia 1.; S. Martino 2.; Jugoslavia 1.; 1000 Minuti

Eisendle ha fatto il 4. all'Elan e con Scabini il 7. al Semperit ed ancora il 4. ai 1000 Minuti. Ha vinto la Mitropa Cup Junior.

Da segnalare che al Quattro Regioni, in coppia con Rho, ha mancato il secondo posto (dietro Paganelli) per vera sfortuna. Nel '73 è diventato titolare nella squadra Fiat è stato l'anno della sua consacrazione. Navigatore Bruno Scabini, Verini si è classificato 5. al S. Marino e 4. in Sicilia; navigatore Angelo Torriani, ha ottenuto il 2. al Quattro Regioni e alle Alpi Orientali, il 4. al S. Martino, il 1. al Medio Adriatico e ai 100.000 Trabucchi, il 2. al Sanremo, il 18. al R.A.C. e il 4. in Baviera. Il finale di stagione lo ha portato a ridosso di Ballestrieri nel campionato italiano, vinto poi dal lancista. Per dedicarsi alla rincorsa tricolore ha dovuto perdere di vista la Mitropa Cup di cui era il leader.

Eccoci al '74 «tricolore» con i prototipi vincenti Stratos e X 1/9 che non prendono però punti. Maurizio Verini si associa a Gino Macaluso sulla Fiat 124 Abarth 1.8: 2. al S. Marino e in Sicilia, 1. all'Elba, al Quattro Regioni e alle Alpi Orientali si attesta con ampio margine al vertice della classifica del Campionato italiano che si aggiudica al traguardo del Rally di S. Martino di Castrozza, con un secondo posto più che sufficiente per assicurare a lui e a Macaluso il primo titolo italiano... prima del limite.

1. Nel '73 il campione d'Europa è passato al fianco di Barbasio sulla nuova 124 Abarth 1.8 gr. 4. A lungo si è trovato, e non senza ambizioni, in zona-primato sia nell'Europeo che nell'italiano. Macaluso in questa stagione, comunque positiva, ha collezionato due primi (Alpi Or. e Bulgaria), due secondi (Elba e Romania), due terzi (Sicilia e Semperit), un quarto (S. Marino), un ottavo (S. Martino di Castrozza), un decimo (R.A.C.), un dodicesimo (Alpe della Luna), un ritiro (Cipro). Ha disertato il Sanremo, che Barbasio ha corso con Scabini, per coronare il cosiddetto sogno d'amore con la signorina Regina.

Il 1974 è stato un altro «anno sì» e la soddisfazione per il titolo italiano conquistato a S. Martino di Castrozza con Maurizio Verini (una coppia perfetta, dicono nell'ambiente) non gli risparmia la battuta «Adesso che ho vinto tutto, posso tranquillamente ritirarmi...». Ma come tutte le battute dette a caldo lasciano il tempo che trovano. «Spero che in Fiat ci lascino vincere anche la Mitropa Cup!» Auspica... a freddo l'aviere Gino Macaluso.

I plurititolati dei nostri rallies

	Italiano	Europeo	Mitropa
ARNALDO CAVALLARI (Alfa-Lancia)	4	—	1
SANDRO MUNARI (Lancia)	2	1	1
MARIO MANNUCCI (Lancia)	1	1	1
GINO MACALUSO (Fiat)	1	1	1
SERGIO BARBASIO (Lancia)	2	—	—
PIERO SODANO (Lancia)	2	—	—
LELE PINTO (Fiat)	—	1	1
DANTE SALVAY (Lancia)	1	—	1
MAURIZIO VERINI (Fiat)	1	—	1
AMILCARE BALLESTRIERI (Lancia)	1	—	—
SILVIO MAIGA (Lancia)	1	—	—
ALCIDE PAGANELLI (Fiat)	1	—	—
DOMENICO RUSSO (Fiat)	1	—	—
LEO CELLA (Lancia)	1	—	—
RENZO MARTONI (Lancia)	1	—	—

N.B. - Macaluso e Verini sono in lizza per la Mitropa '74

IL FUTURO DEL RALLY

**La CSAI
s'impegna**

S. MARTINO DI CASTROZZA - Dai fatti (agonistici), alle parole. A S. Martino ne sono state dette davvero tante, ma finalmente piene di senso e di speranza. Alla resa dei conti le prospettive future sono meno fosche perché tutti (CSAI, organizzatori, piloti e giornalisti del settore), consapevoli delle difficoltà del momento hanno deciso di allearsi per assicurare lunga vita ai rallies in Italia, senza dover emigrare in Africa per organizzarli e correrli.

Per iniziativa di **AUTOSPRINT** si è svolta all'hotel Savoia una «tavola rotonda» ispirata alle note proposte della scuderia Tre Gazzelle che, attraverso le colonne di **TUTTOSPORT** e **AUTOSPRINT**, hanno avuto una vasta e discussa eco.

Venuto a conoscenza di questo incontro, il presidente della CSAI ing. **Rogano** ha anticipato i tempi della sua trasferta a S. Martino per partecipare alla «tavola rotonda». C'erano anche il presidente della sottocommissione rallies avv. **ALEFFI** e i componenti **FILIPPI**, **RAVA** (organizzatore del Sanremo) e **SALVA**; l'avv. **STOCHINO**, «deus ex machina» del S. Martino; i d.s. della **FIAT-RALLY SILECCHIA** e dell'**AUTODELTA CORBARI** (al quale è stato porto il benvenuto!), i segretari del **GRUPPO PILOTI RALLIES**, **AMBROGETTI** e **ORMEZZANO**, nonché i rappresentanti degli «ufficiali» **MACALUSO** e dei «privati» **BRAMBILLA**; i giornalisti **CAVICCHI**, **ROCCATO**, **RONCO**, **ROSSI FERRINI**, oltre al vostro cronista.

I piloti consultati sui percorsi

Comincia **RAVA** lamentando la crescente indisponibilità di strade sterrate a causa della loro progressiva pavimentazione anche a scopi elettorali.

«Sono contento — dice — alla costituzione di un gruppo di organizzatori che sotto l'egida, o non della CSAI scelga percorsi standard ed introduca innovazioni comuni». Sull'argomento interviene **Macaluso**, il quale denuncia l'ambiguità in cui si dibatte il nostro rallyismo. «E sufficiente — prosegue — non esagerare nella scelta di itinerari su asfalto: che abbiano almeno difficoltà tali da mettere tutti,

o quasi, sul piano di parità. Gli allunghi sono pericolosi, e inutili perché permettono a vetture di più alta cilindrata e di maggiore potenza di rientrare tranquillamente nei tempi imposti per le prove speciali». Secondo **Ambrogetti** un eccesso di asfalto si traduce per i privati in più alti costi di partecipazione per la ricerca di un assetto velocistico e per il ricorso alle gomme racing.

A questo punto chiede la parola l'ing. **ROGANO**: «I rallies in Italia costituiscono la struttura portante di tutta l'attività automobilistica sportiva. Bisogna conservare questo patrimo-

nio, fatto anche di presenze-record (come qui a S. Martino) e di titoli internazionali. Instaurare un rapporto costante e fattivo tra organizzatori e piloti rientra nei nostri compiti, ma per conseguire questi ed altri scopi vogliamo rifuggire da prese di posizioni ufficiali è codificate. Per il prossimo anno i percorsi non saranno più accettati ad occhi chiusi al momento dell'iscrizione della gara, ma saranno esaminati e discussi in sede CSAI presenti anche i piloti al fine di ovviare per quanto possibile a storture e distonie tecnico-pratiche e per conservare ai rallies la tradizionale caratteristica di prove spet-

tacolari, sicure e (almeno sulla carta) equilibrate».

A proposito dei problemi della sicurezza, l'avv. **Aleffi** (e più tardi l'avv. **Stochino**) denuncia l'abitudine dei piloti di provare e per molti giorni prima della gara, le «speciali» in assenza delle regolamentari condizioni di sicurezza (una per tutto: il senso unico...) e a danno della tranquillità della gente del luogo. «Può capitare, come già in passato, che le autorità ritirino i permessi per l'effettuazione di certi tratti cronometrati a seguito di un incidente o di un esposto dei locali.



LINEA PININFARINA

da 40 anni
la tradizione del nuovo



Un'acrobazia di Maurizio Verini al S. Martino. Verini, in coppia con Macaluso, si è matematicamente aggiudicato il campionato italiano rallies 1974

«La sottocommissione rallies per impedire la disinvoltata e ripetuta prova dei percorsi da parte dei concorrenti, proporrà alla CSAI di consentire l'adozione di una norma che vieti nei quindici giorni precedenti il rally qualsiasi ricognizione a velocità superiori a 50 km e contromano sulle strade delle prove speciali. Saranno istituiti controlli da parte della Polstrada e dei Carabinieri, i quali una volta rilevata l'infrazione comunicheranno agli organizzatori il nome del concorrente che potrà anche essere escluso dalla lista dei partenti».

Chiamato in causa, Ambrogetti si dichiara personalmente e in linea di massima d'accordo con l'avv. Aleffi, sempre che questo divieto rappresenti un prezzo da pagare per la continuità dei rallies in Italia.

La proposta della sottocommissione sarà comunque portata a conoscenza dei piloti e solo a Sanremo il G.P.R. sarà in grado di dire la sua. Al fine di valorizzare i « piazzati » che senza mezzi assistenziali sufficienti e senza vetture competitive in assoluto non figurano quasi mai al vertice delle classifiche dei rallies internazionali e per rilanciare il gr. 2 (attualmente orfano di riconoscimenti) il vostro cronista suggerisce ai partecipanti della « Tavola rotonda » l'estensione del titolo italiano nell'ambito del campionato rallies a tutti i gruppi, secondo un'indicazione di Pozzi, d.s. della Velto. Naturalmente è esclusa la cumulabilità dei titoli. L'avv. Aleffi prende atto della collettiva manifestazione di volontà, alla quale il presidente della CSAI Rogano non si oppone. L'avv. Stochino riapre il discorso sulle difficoltà di un organizzatore per allestire un rally titolato e delle spese in più per danni extra provocati dai piloti al fondo stradale (e alle infrastrutture: muretti, guard-rail, ecc.) delle prove speciali. Per la cronaca proprio in questi giorni gli organizzatori delle Alpi Orientali hanno ricevuto una richiesta di risarcimento pari a 34 milioni di lire (per ora) avanzata dalle autorità militari per danni alle strade di loro « proprietà » nel corso dell'ultimo rally. (!) Infine, Dante Salvay ha auspicato una diretta partecipazione del G.P.R. nel collaudo della « bozza » di percorso, perché quando esce il regolamento (o anche un mese prima) è ormai troppo tardi; esclude pure la possibilità del ricorso alle prove « se-

grete » che in Italia non sarebbero mai tali. Ceo Filippi nel suo intervento ha difeso gli organizzatori ai quali non si può dare puntualmente la croce addosso se sono costretti a inserire qualche prova sgradita ai piloti sul piano tecnico o se sono obbligati a tagli dell'ultima ora al chilometraggio.

Alla conclusione dei lavori, tutti d'accordo sulla validità delle indicazioni scaturite e sull'opportunità di ripetere in futuro analoghe « tavole rotonde ».

Successivamente all'Hotel Rosetta, Gino Macaluso ha informato la platea (non troppo numerosa) del G.P.R. sulle risultanze cui è pervenuta la « tavola rotonda ».

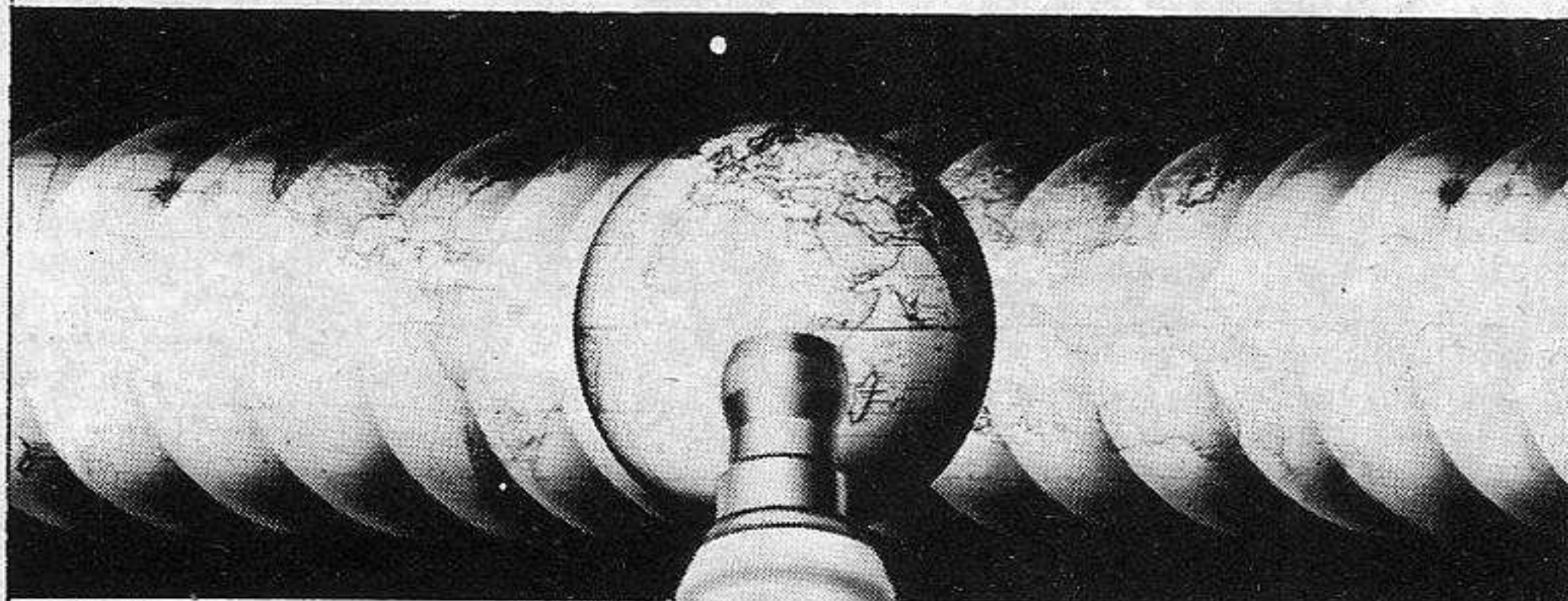
Si condivide la proposta di allargare ai quattro gruppi il campionato italiano e si esprime insoddisfazione sulla scadenza (solo due volte l'anno) per la modifica dell'elenco dei piloti prioritari, che dovrebbero essere meglio classificati in ordine ai gruppi ed alle classi di appartenenza. Il G.P.R. suggerisce, per motivi di sicurezza e di regolarità, un distacco di almeno due minuti tra la partenza dell'ultimo concorrente prioritario (con una vettura magari vecchia e poco competitiva) e del primo concorrente non prioritario. Secondo le indicazioni della « tavola rotonda » il G.P.R. incaricherà piloti e navigatori locali di individuare nella regione in cui si disputa un rally internazionale itinerari, tanto meglio se sterrati, adatti a prove speciali. Una proposta di PITTONI è rappresentata da MACALUSO: non è giustificabile un provvedimento di esclusione dalla squadra azzurra CSAI di un pilota considerato meritevole solo se corre con una vettura di produzione nazionale (è il caso appunto di Pittoni, che dispone di una Porsche Carrera). Il rappresentante ANCAI TECILLA chiede tempo prima di prendere posizione nei confronti della CSAI, anche perché sull'argomento stanno accumulandosi proposte e controproposte.

E' possibile tra l'altro che la partecipazione della squadra azzurra (che resterebbe tale anche per il '75) non sia limitata alla sola Mitropa, anche in considerazione del maggiore appoggio delle case, alle quali si aggiungerà l'Alfa Romeo. Insomma gli azzurri potranno correre un rally — perché no? — mondiale, se è assicurata una assistenza ufficiale diretta.

I. c.

In 130 paesi del mondo NGK significa economia di carburante

Controlli periodici e buone candele per risparmiare energia.



Tutti i motoristi sanno quanto sia importante il rendimento della candela per una guida senza problemi.

Le statistiche della NGK dimostrano che il cattivo funzionamento delle candele è general-

Anima in rame delle candele NGK

Testa dell'elettrodo speciale in nickel



mente dovuto alle incrostazioni. Il lungo isolante sporgente unito all'elettrodo completamente in rame ottengono miglior combustione e perciò maggior potenza, riducendo inoltre l'imbrattamento alle basse velocità e il surriscaldamento alle alte velocità.

La gamma selezionata di candele NGK permette un grande risparmio di carburante. Non deve stupire dunque se in 130 paesi del mondo si preferiscono le candele NGK.

NGK
SPARK PLUG CO., LTD.
NAGOYA, JAPAN

SELECOM S.p.A., Corso Cairoli 6, 10123 Torino



**SOSTA
AL BOX**

OLIVER campione

• Dopo la quinta prova del CAN-AM svoltasi a Elkhart Lake per l'organizzazione della SCCA di Chicago e terminata con la vittoria dell'outsider Patrick Scooter, e in attesa della prova finale che si svolgerà sull'International Raceway di Riverside il 27 ottobre, la classifica del challenge è la seguente: 1. Jackie Oliver, punti 82; 2. G. Follmer, 45; 3. S. Patrick, 44; 4. B. Nagel, 40; 5. J. Gunn, 23; 6. L. Motschenbacher, 21; 7. D. Durant, 18; 8. D. Aase, 17; 9. H. Muller, 16; 10. B. Redman e J. Cordts, 15; 12. H. Hurley, 12.

• In due tappe, fra il 12 e il 13 ottobre, organizzato dal SAR Ticino, si svolgerà il XII RALLY DI LUGANO, prova valida per il Campionato Europeo conduttori rallies. La partenza verrà data da Piazza della Riforma a Lugano e l'arrivo avrà luogo al Campo Marzio.

• CLARK il «cosacco», o meglio Roger come preferisce essere chiamato, il grande rallyista inglese, tornerà probabilmente in circuito alla British Airways 1000 con una Porsche Carrera. La notizia è trapelata quando Clark è stato visto a Silverstone, mentre provava una Carrera di 2300 cc, pilotata in genere da Alan Broad.

• GUNNAR HAGGBOM, navigatore e promotore di rallies, ha firmato un contratto di cinque anni per andare a vivere a Nairobi e organizzare il percorso del Safari. Sta infatti già definendolo.

• La rottura fra Fred Opert e BERTIL ROOS è ormai definitiva, per quanto riguarda le corse, ma lo svedese continuerà a fare l'istruttore della scuola di pilotaggio di Opert a Pocono.

V8/Blog Scans Auguri a Shangry-la

FIRENZE - Veramente sfortunato «Shangry-La», il popolare pilota toscano, già vittima qualche anno fa di un incidente automobilistico. Venerdì 30 agosto «Shangry-La», alla guida di una Benelli 650, ha urtato violentemente addirittura due vetture che uscivano da un incrocio, senza rispettare uno «stop». Nell'urto violentissimo, riportava una grave ferita al braccio sinistro, la frattura di tre costole e lo spostamento di due anelli della spina dorsale. Prontamente ricoverato all'ospedale di Careggi, che fortunatamente distava poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente, «Shangry-La» veniva subito operato al braccio quindi ingessato. All'amico, che ne avrà per parecchio (si parla di due mesi), gli auguri sinceri di AUTOSPRINT.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• A Dijon era presente il giapponese Tetsu IKUZAWA, che s'informava per sapere se qualche team di F. 1 era interessato a partecipare a una gara giapponese di F. 1 non di campionato, più avanti nell'anno. Ha chiarito che non si correrà al Monte Fuji, da lui ritenuto troppo pericoloso.

• Quest'anno il TOURIST TROPHY (22 settembre) sarà patrocinato dall'Access (carte di credito) e il Trofeo Access, oltre alle 1000 sterline di premio, andranno al team di tre vetture che avrà maggior successo. Saranno ammesse alla partenza mobile ben quaranta vetture.

• Il round di DIJON, per il challenge turismo, che era stato rinviato in principio di stagione, si correrà quasi certamente il 20 ottobre, come era già stato ventilato, cioè due settimane dopo quanto si riteneva sarebbe stato l'ultimo round, a Jarama il 6 ottobre.

• Anche se a NIVELLES non si corre più, essendo il circuito in stato fallimentare, ci sono piani per organizzare una scuola di pilotaggio sulla pista. Il progetto è della Scuola di pilotaggio belga, in collaborazione con il Simca Racing Team belga.



Il fanta- maggiolino

• Nella ormai superata polemica fra Simonetta Del Mazza e Massimo Tabaton a proposito del Rally di Casciana Terme, si è spesso parlato di un fantomatico Volkswagen 1600 che era uno dei perni della discordia. Ebbene gli amici della Scuderia «Carlo Benelli» di Bibbiena, sponsorizzata dai fratelli arredatori Nocciolini, ci hanno voluto «ragguagliare» sul dato mancante, inviandoci la foto della vettura «tanto nominata e... mai vista».

• Da parecchi mesi un comitato sta indagando sulle attività della Divisione Sportiva del RAC INGLESE. Pare che l'iniziativa sia il risultato di scontentezza con l'operato dell'ente e di voci che parlano di una sua abolizione. L'esito dell'indagine resterà indubbiamente segreto, ma tutti sperano che si capirà dai cambiamenti del prossimo anno.

• Sono già pronti i regolamenti per il RALLY DEL RAC. La partenza avverrà di nuovo a York e ancora una volta ci saranno due soste notturne, mentre l'ultima mattina si correrà nelle foreste dello Yorkshire. Il primo premio sarà una Vauxhall Magnum 2300.

QUESTER in ASIA

• L'appassionato miliardario di Hong Kong, BCB HARPER, porterà il suo team di F. 2 in Asia per il G.P. di Macao la cui data è stata spostata al 1. ottobre. Isciverà le due Chevron B27 utilizzate in questa stagione da Purley e da Quester (il fantatirato dalle corse). Harper dice che non ha ancora programmi precisi per il prossimo anno, ma si è parlato di una sua partecipazione alla Coppa Tasmania con le Chevron equipaggiate con motori Cosworth V5, oltre a un debutto in F. 1. Alla gara di Macao parteciperà probabilmente anche Schuppan, col patrocinio di Teddy Yip.

• Nei prossimi giorni viene presentata a Sao Paulo la COPERSUCAR FITTIPALDI che dovrebbe debuttare in gennaio al GP d'Argentina. Copersucar è il nome dell'industria saccarifera che patrocina l'impresa.

Anche GT a B. HATCH

• La BRITISH AIRWAYS 1060, ultimo round del già vinto campionato marche, che si svolgerà a Brands Hatch il 29 settembre, sarà aperta a tre classi di prototipi di oltre due litri e oltre 1.3 litri; è poi stata aggiunta una speciale categoria GT, per la prima volta nella storia della competizione. I giri da coprire saranno 235 del circuito da grand prix.

• La 200 MIGLIA del Norisring, in calendario per il 15 settembre, sarà aperta alle vetture T e GT, gruppi da 1 a 4.

ALPINE al Mugello

• In vista della gara internazionale per l'Euro Marche 2000, in programma al Mugello per il 22 settembre, l'Alpine-Renault ha prenotato il circuito per prove private nei giorni 18 e 19. A proposito delle vetture blu, pare certo che dal prossimo anno verrà messa in vendita una piccola serie di A 441 al prezzo di lire 25 milioni, mentre il motore 6 cilindri costerà 11 milioni.

• Dopo l'incidente occorso a PIERRE PAOLI in quel di Karlskoga, il pilota francese aveva chiesto agli organizzatori di recuperare subito dopo la corsa la sua F. 2 senza ottenere soddisfazione. E' successo che nella corsa seguente una vettura in fiamme si abbatteva sulla monoposto del francese distruggendola quasi completamente. Paoli chiede ora il rimborso agli organizzatori, minacciando di adire le vie legali.

• Il pilota spagnolo LUCIANO OTTERO con una March 722-Hart ha vinto la prima edizione della corsa in salita di Urbion, battendo con chiara superiorità Desentis (Lola T292) e de Nicolas (Slex F. 1430).

BATTERIE FIAMM



- Collaudate e adottate dalle grandi case automobilistiche
- Tecnica aggiornatissima e piacevole estetica
- Vasta gamma di tipi per qualsiasi tipo di vettura
- Contenitori in ebanite e polipropilene
- A disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una capillare e qualificata rete di vendita

FIAMM: la Casa che produce anche le batterie per le automobili.

• **CHRIS MARSHALL** ha recisamente smentito che la Batty-Ottershaw Motors F.2 si ritiri dalle corse. Ha aggiunto di non essere andato a Karlskoga per difficoltà di gomme, ma che spera di essere a Enna con Tom Pryce.

• **BILL BRACK** che attualmente guida la classifica del campionato canadese Players per vetture Atlantic, nelle restanti gare della stagione guiderà una Opert-Chevron invece della sua STP Crosty Lotus 59.

• La McLaren M19 F.5000 di Tony Kitchiner, dopo essere stata guidata da Arnoux e Trimmer, passerà a **RICHARD KHNIGHT** per il resto della stagione.

Il successo a prova... tedesca

- Un viaggio-prova di 1000 chilometri è stato compiuto da un giornalista tedesco sulle spiagge germaniche a bordo della nuova ALFETTA GT. A parte le superiori prestazioni della vettura, evidenziate nel corso del viaggio, quello che ha maggiormente stupito il giornalista è stata la curiosità e il senso di desiderio ispirati dall'Alfetta nei villeggianti. E quando un'auto fa gola ad un tedesco, vuol dire che è azzeccata.
- La recessione automobilistica, specie per i modelli di grossa cilindrata, ha indotto la BMW ad adeguare la propria produzione alle nuove esigenze creati. La casa tedesca ha quindi indirizzato i propri sforzi sulla creazione del modello «lusso» delle ben conosciute due porte.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

Le nuove VOLVO

• Ai prossimi saloni la **VOLVO** presenterà due nuove serie di berline, la 24P e la 260 che non si differenziano dai modelli esistenti per facili modifiche, ma piuttosto per importanti innovazioni meccaniche. Montano infatti motori nuovi, nuove sospensioni, nuovi freni, nuova guida, nuove ruote e hanno migliore struttura di sicurezza.

• La **AB VOLVO** che recentemente ha siglato un contratto con la compagnia giapponese Teijin Ltd. per l'importazione e la vendita delle Volvo in Giappone, ha ricevuto dalla Cooperativa Metropolitana di Lima, in Perù, una ordinazione di 285 telai dell'autobus tipo B.58 sui quali dalla Volvo peruviana verranno montate le carrozzerie costruite da Thomas.

• Nei giorni 5 e 6 ottobre, per l'organizzazione della Scuderia **CASERTA CORSE** e dell'**AC di CASERTA**, nei giardini della Flora si svolgerà la «1. GIORNATA CASERTANA DELL'AUTOMOBILE», mostra di autovetture ed accessori, nonché di materiale fotografico a colori e in bianco e nero.

• 18-22 ottobre 1974: cinque giorni pieni a Francoforte sul Meno per lo svolgimento de **L'AUTOMECHANIKA '74**, terza edizione di una esposizione di equipaggiamenti per officine meccaniche, stazioni di servizio, pezzi di ricambio e accessori per automobile. Gli espositori saranno 555.

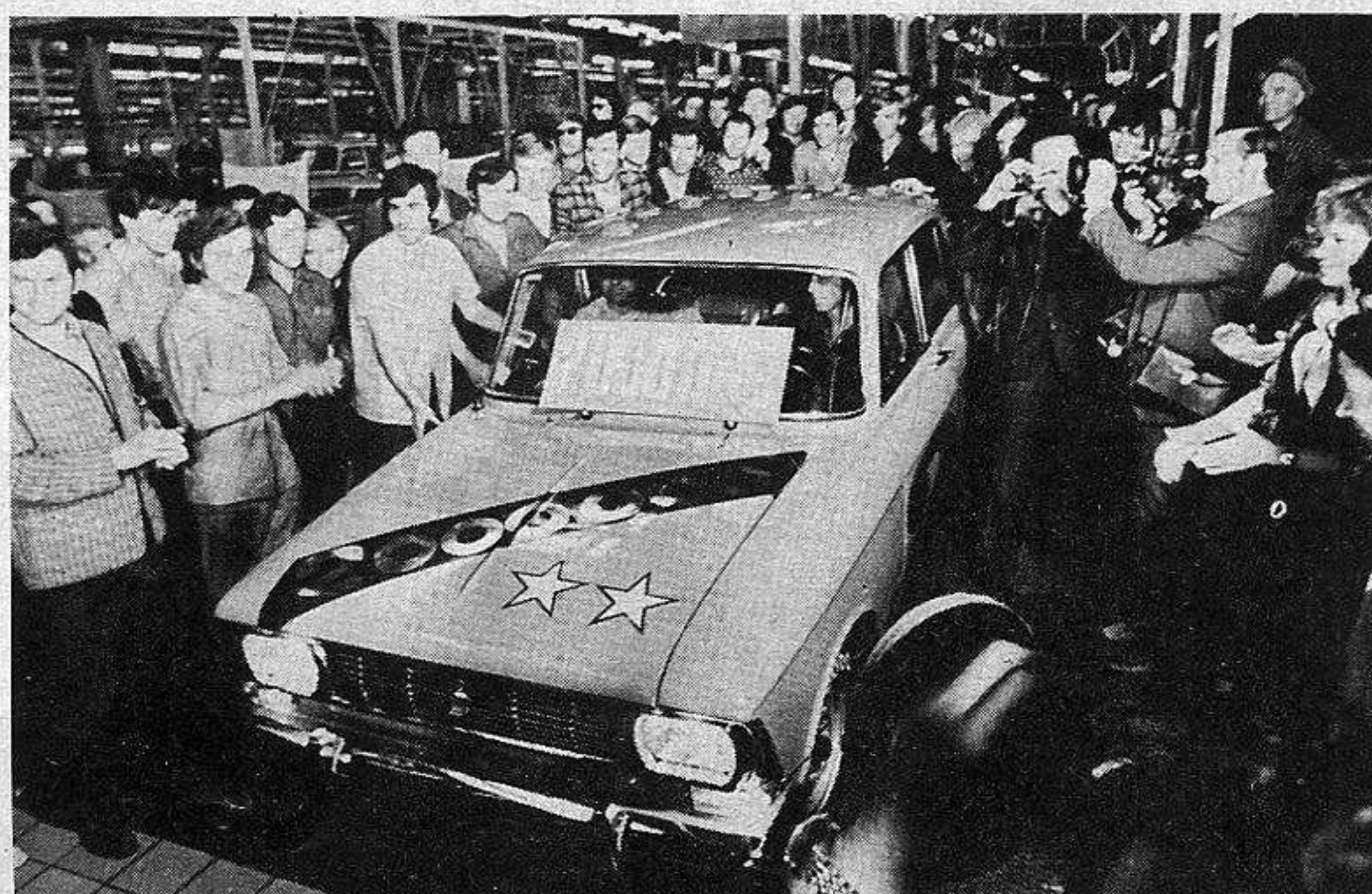
• L'azienda tranviaria di Roma **ATAC**, il cui sviluppo prevede l'entrata in servizio di 130 nuovi pullman ogni anno (da aggiungersi agli attuali 2.200) ha affidato ad una ditta britannica, la **INTERNATIONAL SYSTEMS RESEARCH**, il compito di mettere a punto un piano di manutenzione di tutti i suoi automezzi.

• Su ogni otto vetture vendute in Gran Bretagna, una è giardinetta. L'escalation di questo tipo di vettura è cominciata nel 1970 (97.688 unità vendute) per raggiungere il suo massimo nel 1973 con 205.567 unità. **ERNEST THOMPSON** direttore di vendita della **FORD** ha detto che ciò deve attribuirsi al diffondersi delle attività sportive e ricreative.

• Anche la **LEYLAND INNOCENTI** aumenta il prezzo delle proprie vetture. La società ha comunicato che a seguito dei continui aumenti nei costi di fabbricazione, a partire al primo ottobre la Casa dovrà rivedere i prezzi delle vetture Mini e Regent, aumentando i listini di circa il 9 per cento.

• **MICHAEL BONAVIA** progettista del tunnel sotto la Manica, ha annunciato a Trieste, nel corso della Giornata internazionale dei trasporti nella CEE, che l'importante opera sarà pronta fra 6 anni, ovvero nel 1980. I lavori procedono a ritmo pieno e i due capilinea sono già qualcosa di concreto.

• Autocarri furgonati o ricoperti di teloni, debbono essere vivacemente colorati per trarre maggior sicurezza nel traffico. I teloni realizzati in poliestere o poliamide, come il **DIOLEN SUPERFEST** o l'**ENKA NYLON**, hanno una durata doppia rispetto a quelli tradizionali.



MOSCA - La 2 milionesima Moskvich sta uscendo dalle catene di montaggio della fabbrica Lenin Komsomol, vicino a Mosca. E' accaduto il 10 agosto

Il dubbio VW

• I dirigenti della **VOLKSWAGEN** studiano la possibilità di aprire uno stabilimento di montaggio negli Stati Uniti, ma per ora non è stata presa una decisione. E' però smentita la notizia che Pittsburgh sia in considerazione come località. Il presidente Lieding è favorevole al progetto, ostacolato invece da altri per timore di disoccupazione in Germania.

• Le autorità americane hanno reso noto che nel lungo week-end del «**LABOUR-DAY**» sono morte non meno di 400 persone in incidenti stradali.

• **L'UNIONE PETROLIFERA** in un proprio comunicato ha decisamente smentito che le società produttrici possano fornire ai gestori degli impianti di distribuzione «benzina riscaldata» smentendo ogni possibilità tecnica di ottenere un tale risultato.

• Anche in Spagna circola l'auto per città. Si tratta di un ciclomotore a tre ruote, motore Sachs da 47 cc., carrozzeria in plastica, biposto, decapottabile. Si chiama **RIBOUD** ed è costruito dalla Marland francese.

• Il dott. **ATTILIO BASILE**, direttore generale della **FIAT** in Canada, in una intervista concessa in esclusiva al «Giornale di Toronto» ha anticipato che dal 1975 verrà importata nel mercato canadese, anche la prestigiosa **LANCIA-BETA**.

• I progetti di costruzione dell'autostrada **VENEZIA-MONACO** di Baviera-Alagna continuano a trovare opposizione in Austria e soprattutto in Tirolo.

• Allo stabilimento **GOODEAR** di Americana in Brasile sono cominciati i lavori di potenziamento che dovranno portare la fabbrica a raddoppiare la sua produzione. L'importo dei lavori sfiora i 34 miliardi di lire.

• La **Compagnia Francese dei Petroli (CFP)** ha formalmente smentito la notizia di contatti avvenuti con l'**ENI** per la cessione all'ente italiano della rete di distribuzione della **TOTAL ITALIANA**.

• Il segretario di Stato ai **TRASPORTI** francesi ha impartito severe disposizioni acciocché tutti gli autocarri, autotreni e autoarticolati sorpresi con un sovraccarico superiore al 5% del carico totale, vengano immediatamente immobilizzati, oltre a pagare la relativa multa.

• La speranza che il prezzo del petrolio andasse incontro ad una diminuzione, è miseramente naufragata per la decisione dell'**ARABIA SAUDITA** di ridurre invece la produzione del 10%. Intanto sembra che il **KUWAIT** voglia investire 750 miliardi di sterline in titoli britannici dello Stato.

• Ultima novità mondiale della **GECO** nel campo dei motori oleodinamici: si tratta del **FLUID 74** un motore di serie K/V, in versioni da 25 a 5000 cmc., motore lento a pistone assiale con variazione continua della capacità.

Il ribasso che allarma

• La **BRITISH LEYLAND** ha decisamente smentito di avere intrapreso negoziati con il governo inglese stante la sua situazione finanziaria. Ma malgrado questa smentita le azioni BL sono fortemente diminuite in Borsa.

• La **CHRYSLER FRANCE** ha distribuito un dividendo netto di 5 franchi per azione, oltre al rimborso di franchi 2,50 pagati per imposte, a tutti gli azionisti. Ciò in relazione all'utile netto dell'esercizio 1973 che è stato di 153 milioni e 972 mila franchi, dopo la destinazione di circa 370 milioni di franchi ai conti di ammortamento e di riserva.

• La **FEDERAZIONE CAMPEGGIO** e **CARAVANNING** ha reso noto che nel 1973 gli arrivi di campeggiatori italiani e stranieri hanno raggiunto la cifra di 2.361.971 con 20.319.918 presenze, segnando un incremento medio del 6,63 per cento e del 12,39 per cento rispettivamente nei confronti del 1972.

• Dopo il ritiro della Gulf dalla Germania e della BP e della **SHELL** dall'Italia, pare sia ora in corso l'esodo dall'Europa delle società petrolifere Americane Occidental Petroleum Co. e Atlantic Richfield Co. che hanno annunciato la loro intenzione di cedere le reti di distribuzione in Germania, Gran Bretagna, Olanda, Belgio.

• La **ESSO** ha decisamente smentito la ventilata intenzione di abbandonare il mercato italiano. Anzi, la società proseguirà nella sua politica di investimenti, in «attesa di tempi migliori».

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

Malaguti

**FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc**

**Consumo: lt.
1,92x100 km.
(Norme
CUNA)**

