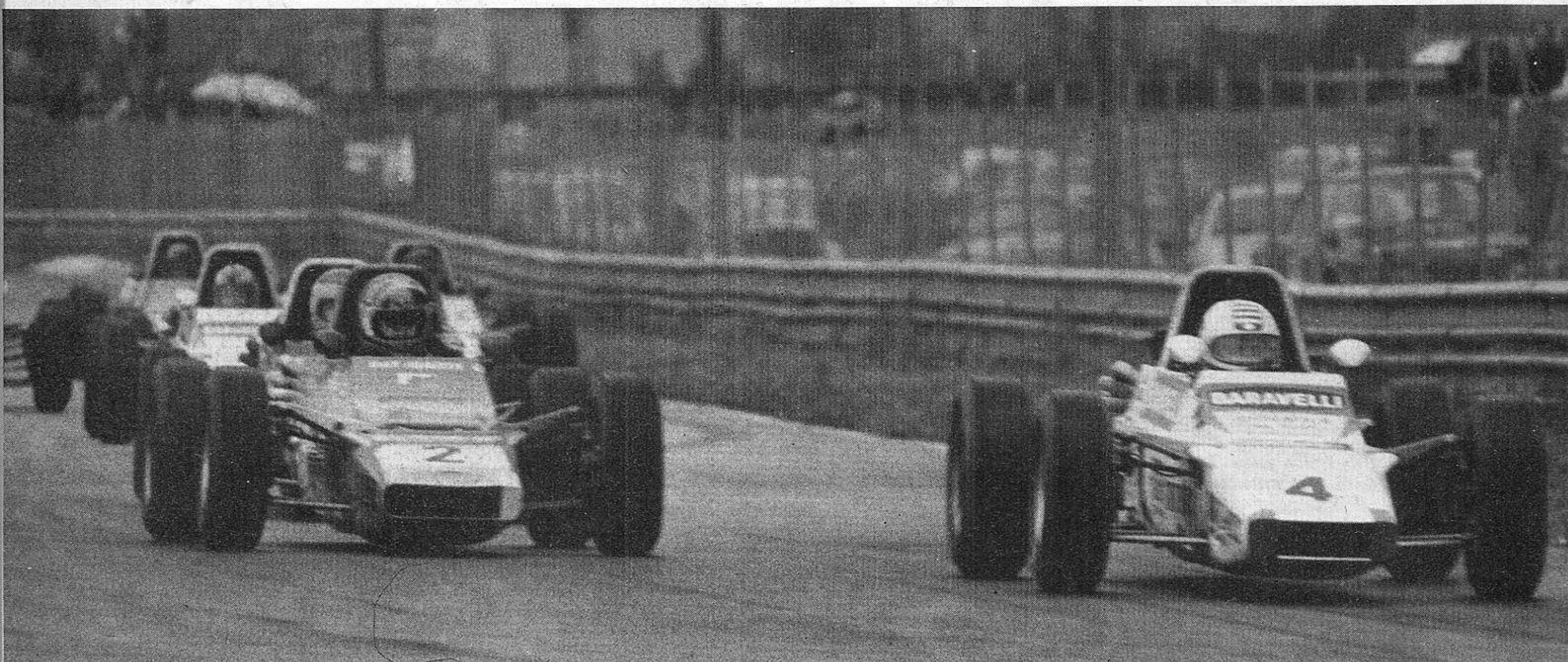


# Da IMOLA a MAGIONE agli sgoccioli la F. ITALIA



## Titolo in tasca a BRANCATELLI?

I due grandi rivali di questo finale di stagione della F. Italia, Leoni (a sinistra) e Brancatelli, fianco a fianco a Magione, dove il 4 novembre si deciderà il Trofeo, che per ora è seriamente ipotecato da Brancatelli. Il pilota della Nettuno ha vinto a Imola ed è stato secondo a Magione

### LEONI poco sprint sul SANTERNO...

IMOLA - Dovrà veramente accendere un cero all'AC Bologna Gianfranco Brancatelli se con questo recupero in extremis riuscirà ad aggiudicarsi il trofeo di F. Italia dal quale sembrava tagliato fuori, o almeno seriamente handicappato per la mancanza dei due risultati «pieni» del girone dei numeri pari, a differenza ad esempio di Leoni e di Farneti che di vittorie in questo primo girone ne avevano almeno tre a testa. E così, grazie appunto al generoso intervento dell'AC bolognese, come abbiamo detto, il girone pari si è rimesso «in pari» con quello dispari.

Chi doveva approfittare della situazione per rimettersi in pari era evidentemente Brancatelli, per rientrare in gara, anche se già dopo la vittoria del Mugello il suo punteggio lo dava in testa alla classifica provvisoria. In questo modo però ha riguadagnato altri tre punti, che gli saranno preziosi alla fine del trofeo. Lamberto Leoni doveva solamente contrastarlo, cioè impedirgli che andasse a vincere e non ce l'ha fatta.

Il pilota della scuderia del Passatore ha tentato il tutto per tutto: scattato benissimo in finale dalla seconda fila ha condotto per due giri, per lasciare poi lo spazio alla coppia Ponzzone-Brancatelli che lo premeva da vicino. Verso la fine ha poi tentato invano di recuperare il terreno perduto: nel corso dell'ultimo giro ha fatto l'impossibile, tentando anche un sorpasso all'esterno della curva del Tamburello ma era evidente che Brancatelli non gli avrebbe mollato proprio in questo momento la posizione. E così è stato: il piccolo pilota della Nettuno, al volante della bianca monoposto sponsorizzata dalla Baravelli ha tagliato trionfalmente il traguardo, ponendo con questa sua vittoria «di recupero» la più seria ipoteca al titolo 1974.

Le batterie volute dal delegato CSAI al posto di una unica gara (non si capisce bene perché, dal momento che non sono affatto servite per qualificare per la finale, essendo 22 le macchine in tutto, e quindi tutte qualificate!) hanno preso il via nel primo pomeriggio.

Nella prima subito lotta tra Leoni e Brancatelli, con il romagnolo al comando per i primi 5 giri: poi, all'inizio del 6. e ultimo passaggio Brancatelli passa al comando tagliando il traguardo con un decimo di secondo di anticipo.

Nella seconda, fuori Pedersoli che conduceva in partenza per un «dritto» alla Tosa in testa Buratti che deve lottare con Schwarz: rinviene intanto Pedersoli, che si classificherà secondo alle spalle di Buratti.

Della finale abbiamo già detto: dello scatto bruciante di Leoni che sopravanza i due nettunini Brancatelli e Buratti, alla rincorsa di Ponzzone e Brancatelli che recupereranno lo svantaggio nel giro di due soli passaggi. Subito fuori Buratti, che sbatte purtroppo alla variante per un'improvvisa avaria ai freni (e ci rimette due costole), si gira anche Ponzzone, lasciando via libera ai due primattori. E Brancatelli, ancora una volta non si farà sorprendere.

can.

**COPPA AC BOLOGNA - Gara nazionale di velocità per F. Italia (valevole per il girone dei numeri pari) - Imola, 16 ottobre 1974.**

#### LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Gianfranco Brancatelli 12'50"1, media kmh 141,92; 2. Leoni 12'50"2; 3. Ponzzone 12'59"9; 4. Serena 13'03"3; 5. Peruzzi 13'21"8; 6. Abate 13'27"2; 7. Riva 13'36"1; 8. Franco 14'06"8; 9. Viola a 2 giri; 10. Albertin a 5 giri. **Giro più veloce:** Brancatelli 2'05"5, media kmh 145,3.  
2. batteria: 1. Massimo Buratti 13'05"7, media kmh 139,106; 2. Pedersoli 13'06"2; 3. Schwarz 13'06"3; 4. Prossliner 13'14"7; 5. Bertolini 13'14"9; 6. Lenardon 13'16"6; 7. Nava 13'37"6; 8. Baiguera 14'11"9; 9. «Hego» a 1 giro; 10. Giacomelli a 2 giri; 11. Cuilli a 3 giri.  
**Finale:** 1. Gianfranco Brancatelli 21'01"3, media kmh 144,42; 2. Leoni 21'01"6; 3. Serena 21'21"6; 4. Lenardon 21'29"9; 5. Peruzzi 21'30"4; 6. Ponzzone 21'32"2; 7. Giacomelli 21'32"9; 8. Prossliner 21'42"8; 9. Riva 22'16"1; 10. Albertin 22'53"3; 11. Franco a 1 giro; 12. Bertolini a 2 giri; 13. Schwarz a 2 giri; 14. Baiguera a 3 giri. **Giro più veloce:** Leoni 2'04"1, media kmh 146,5.

**MAGIONE - Ottavo appuntamento stagionale all'autodromo di Magione con il primo Lova Serpino SAP rivestimenti che ha visto piuttosto impegnata la Scuderia Carpine-Ruffo con la importantissima gara del Campionato della Formula Italia. La giornata, nonostante il tempo ormai invernale, era filata del tutto liscia, e soltanto nella finale nella F. Italia è scoppiata la polemica a causa dell'episodio Leoni-Coloni nel quale riferiamo in cronaca.**

Complice la pioggia, il Trofeo per la media più alta della giornata è finito nelle mani di Tarpani, che al mattino aveva vinto la gara riservata al Gruppo 3 con la Porsche Carrera.

### ...fermato con bandiera nera!

**MAGIONE - Deciso all'ottavo giro della finale il Campionato della Formula Italia? Noi abbiamo l'impressione che con il secondo posto ottenuto in questa succosissima penultima di campionato Brancatelli sia molto vicino ad aver vinto il titolo, ma purtroppo il regolamento CSAI terribilmente nebbioso non specifica chiaramente se a parità di punti debbano essere tenuti presenti i rimanenti punteggi ottenuti nel girone oppure le vittorie supplementari del girone iniziale.**

All'ottavo giro dunque il momento «clou» che ha messo fuori gara Leoni, diretto avversario di Brancatelli nella rincorsa tricolore. Era in testa Coloni, vincitore della seconda batteria, con Leoni alle sue spalle che cercava il minimo spiraglio per passare. Al tornante davanti alla direzione il ragazzo di Argenta, con molta freddezza, tentava di superare l'avversario all'esterno ed a metà curva la manovra sembrava riuscita, quando Coloni ha dato l'impressione di allargare leggermente la traiettoria ed i due piloti, ormai agganciati si vedevano infilare da tutti gli altri.

Il comportamento di Leoni veniva giudicato scorretto dal direttore di gara che, con una decisione certamente in buona fede ma forse un poco affrettata, senza indugi fermava il pilota del Passatore con la bandiera nera.

La finale era cominciata in modo piuttosto movimentato e con un grosso colpo di sfortuna di Farneti (riteniamo sia veramente l'ultimo!) che a sua volta doveva dare l'addio alle speranze per il titolo. Proprio quando il direttore di gara Bernardi ha abbassato la bandiera, il ragazzo di Ravenna con l'alberino del cambio rotto non riusciva a compiere nemmeno un metro e per colmo di disdetta veniva centrato da «Wanes» con danni piuttosto vistosi alle vetture di entrambi. Al via erano dunque Coloni e Leoni ad andarsene. Dopo il «fattaccio» dell'ottavo giro era Brancatelli a filare con un leggero margine su Ponzzone, Sottanelli, Giacomelli.

Dopo un paio di giri Brancatelli aveva una leggera incertezza alla «S» e Ponzzone, veramente in giornata positiva, se ne andava di forza con il siciliano Vittorino che alle sue spalle si rendeva autore di un ottimo inseguimento.

Nella prima batteria il destino ha fatto partire assieme i tre piloti ancora in lizza per il Trofeo. Leoni un po' nervoso fa una partenza falsa, ma poco dopo troverà il ritmo giusto e, con la pista bagnata si installerà al primo posto superando Brancatelli un po' titubante nel misto. Era però Farneti il protagonista, ed infatti con una bella staccata alla Dreher si installava al secondo posto e poco dopo ripeteva l'exploit nel medesimo punto ai danni di Leoni.

Nella seconda batteria era Giacomelli, (altra rivelazione nella seconda parte del Campionato) a condurre inizialmente, ma a movimentarla ci pensava Coloni che dal terzo posto si portava progressivamente al secondo, superando Ponzzone al Traliccio e poco dopo guadagnava di prepotenza la prima piazza alla Dreher ai danni di Giacomelli.



TROFEO LOVA SERPINO, gara nazionale di velocità - Magione, 20 ottobre 1974.

### LE CLASSIFICHE

#### F. ITALIA

1. batteria: 1. Roberto Farneti 16'29''8, media 90,015 kmh; 2. Leoni 16'29''9; 3. Brancatelli 16'34''7; 4. Sottanelli 16'35''1; 5. Abate 16'55''1; 6. Prossliner 17'04''4; 7. Gotti 17'05''7; 8. «Wanes» 17'06''9; 9. Albertini 17'07''4; 10. Giulli 17'18''8; 11. Serena 17'19''6.

**Giro più veloce:** Leoni 1'03''7, media 93,249  
2. batteria: 1. Enzo Coloni 15'30''7, media 95,733 kmh; 2. Ponzone 15'32''5; 3. Giacomelli 15'42''7; 4. Pedersoli 15'43''4; 5. Peruzzi 15'45''1; 6. Riva 15'59''3; 7. Cozzali 15'59''9; 8. Nava 16'39''7; 9. Lelli 16'59''; 10. Bellini a 1 giro.

**Giro più veloce:** Coloni 58''1, media 102,237  
Finale: 1. Livio Ponzone 26'18''4, media kmh. 94,078; 2. Brancatelli 26'27''5; 3. Coloni 26'37''5; 4. Peruzzi 26'37''9; 5. Gotti 26'38''3; 6. Prossliner 26'41''9; 7. Riva 26'45''1; 8. Pedersoli 26'45''4; 9. Abate 26'46''4; 10. Cozzali 27'11''7; 11. Albertini 27'13''2; 12. Nava a 1 giro; 13. Sottanelli a 1 giro; 14. Giacomelli a 8 giri; 15. Lelli a 12 giri.

**Giro più veloce:** Brancatelli 59''9, media di 99,665 kmh.

#### GRUPPO 1

**Classe 850:** 1. Vittorio Papanti (Fiat 850 S) 19'00''6, media kmh 78,101; 2. Boneghi (id) 19'08''2; 3. «Gloubar» (id) 19'25''; 4. Lucenti (id) 19'36''4; 5. Ghini (id) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Papanti 1'14'', media kmh. 79,518.

**Classe 1000:** 1. Gianfranco Gonzi (A.112 Ab.) 18'15''5, media 81,330 kmh.; 2. Compagnoni (id) 18'16''1; 3. Lodolini (id) 18'16''5; 4. Bacchiardi (id) 18'55''8; 5. Furlanetto (id) 18'56''9; 6. Aquilini (id) 19'20''5; 7. Cappellini (id) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Compagnoni 1'12'', media 82,500 kmh.

**Classe 1150:** 1. Bianchi (Fiat 128) 17'58''4, media 77,112 kmh; 2. «Pipino» (id) 18''.

**Giro più veloce:** «Pipino» 1'15''6, media 68,571 kmh.

**Classe 1300:** 1. Rosaldo Chianucci (Simca Rally) 18'03''8; 2. Menichetti (id) 18'08''3; 3. Benedetti (id) 18'09''3; 4. Pierantoni (id) 18'12''; 5. Buscarini (id) 18'38''4; 6. «Tonino» (id) 18'39''8.

**Giro più veloce:** Menichetti 1'10''9, media 83,869 kmh. (Le verifiche tecniche post-gara hanno tolto dall'ordine d'arrivo il pilota Menichetti).

**Classe 1600:** 1. Franco Furlanetto (A.R. GTJ) 18'10''2, media 81,726 kmh; 2. Bruscolini (id) 18'34''6.

**Giro più veloce:** Furlanetto 1'11''6, media 82,960 kmh.

**Classe 2000:** 1. Aglietti (Alfa Romeo GTV) 17'36''3, media 84,350 kmh.

**Giro più veloce:** Aglietti 1'09''5, 85,467 kmh.

#### GRUPPO 2

**Classe 500:** 1. «Razzolino» (Giannini) 18'50''7, media 78,799 kmh; 2. Bigazzi (Fiat 500) 18'53''5; 3. Pesetti (id) 19'09''8; 4. Bianchi (id) 19'34''2; 5. Larini (id) 19'38''; 6. Fiorucci (id) 19'54''8; 7. Pecchioli (id) 20'11''4; 8. «Wanes» (id) a 1 giro; 9. Fabbrini (id).  
**Giro più veloce:** Giani 1'13''7, 80,597 kmh.

**Classe 600:** 1. Rolando Ciardi (Giannini) 17'45''8, media 83,598 kmh; 2. Castagnini (Giannini) 18'38''1; 3. Benucci (id) a 1 giro; 4. Pelagracci (id) a 1 giro; 5. Fochi (id) a 1 giro; 6. Orazioli (Abarth) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Ciardi 1'09''8, 84,978 kmh.  
**Classe 700:** 1. Alessandro Scarinzi (Giannini) 17'45''2, media kmh 83,637; 2. Baldi (Giannini) a 1 giro; 3. Nocchi (id) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Scarinzi 1'08''6, 86,588 kmh.  
**Classe 850:** 1. Sergio Scalabrini (Abarth) 17'51'', media 83,192 kmh; 2. Broccolini (id) a 1 giro; 3. Maggi (id) a 1 giro; 4. Vannini (id) a 4 giri.

**Giro più veloce:** Scalabrini 1'09''4, 85,590.

**Classe 1150:** 1. Vittorio Bommartini (Fiat 128) 17'14''9, media 86,092 kmh; 2. Gonnelli (id) 17'19''; 3. Cappellini (id) 17'20''3; 4. Castellini (id) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Cappellini 1'06''7, 89,055.

**Classe 1300:** 1. Silvano Pittini (A.R. GTA) 18'46''4, media 79,101 kmh; 2. «Pipino» (Morris Cooper) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Pittini 1'11''6, 82,918 kmh.

**Classe 1600:** 1. Carlo Belli (Ford Escort) 17'36''9, media 84,300 kmh.

**Giro più veloce:** Belli 1'09'', media 86,085

**Classe 2000:** 1. Casiero Minelli (A.R. GTAm) 17'37''1, media 69,194 kmh; 2. Sacchini (id) 17'37''8; 3. Drovandi (Ford Mexico) 17'48''8; 4. Drovandi (Ford Mexico) 17'57''3; 5. Lumini (Ford Mexico) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Sacchini 1'12''6, 81,818 kmh.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 18'13''9, media 81,441 kmh; 2. Coscioni (Lancia Montecarlo) a 1 giro; 3. Dionisi Anna Maria (Lancia Montecarlo) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Chianucci 1'12'', 82,500 kmh.

**Classe 1600:** 1. Roberto Sangiuolo (Alpine) 17'18''2, media 85,771 kmh; 2. Testi (id) 17'30''6; 3. Ravaoli (Lancia Beta) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Sangiuolo 1'07''7, 87,740.

**Classe 2000:** 1. Bertini (Alpine) 17'13''4, media 86,219 kmh; 2. Bianchi (Porsche 914) 17'48''5; 3. Panzeri (124 Abarth) 17'51''8; 4. Pesce (Fiat 124 Abarth) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Bertini 1'07''2, 88,392 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Giuseppe Tarpani (Porsche Carrera) 17'01''6, media 87,114; 2. Pelit (Porsche Carrera) 17'01''6; 3. Penani (Porsche 2400) 17'12''9.

**Giro più veloce:** Tenani 1'07''1, 88,524 kmh.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Antonio Palmas (Lancia Zagato) 18'13''5, media kmh. 81,479; 2. Ronchi (Lancia HF) 18'30''7.

**Giro più veloce:** Ronchi 1'10''7, 84,016 kmh.

**Classe 1600:** 1. Luigi Rampa (Alpine) 17'31''7, media 84,719 kmh.; 2. «Tony» (Alpine) 17'39''4; 3. «Brunone» (Alfa Romeo GTA) 18'38''3; 4. Di Lauro (id) a 1 giro; 5. Papiri (id) a 2 giri.

**Giro più veloce:** «Tony» 1'08''1, 87,224 kmh.

**Classe 2000:** 1. Sergio Rombolotti (Alpine) 17'27'', media 85,097 kmh; 2. Zottis (Porsche 914/6) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Rombolotti 1'08''2, media 87,095 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Germano Nataloni (Lancia Stratos) 18'12''1, media 81,585 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

**Giro più veloce:** Nataloni 1'11''3, 83,609 kmh.

## Ha vinto BOERIS sul Monte S. Angelo

# Mancato SCOLA (e i cento all'ora)

FOGGIA - Fortissimamente voluta dagli appassionati locali e resa possibile grazie all'interessamento del rag. Accarino e del dott. Vaira, rispettivamente presidente e direttore dell'AC locale, la 1. Cronoscalata di Monte S. Angelo si è finalmente effettuata in questo finale di stagione dopo ripetuti rinvii che avevano fatto temere il peggio. Un altissimo numero di iscritti e la garanzia di avere alla partenza una pilota come Scola con la March-BMW erano le premesse della vigilia; purtroppo molti hanno mancato all'appuntamento e il cosentino «re della montagna» non è partito in seguito a un incidente durante le prove (a traffico aperto) dove ha violentemente picchiato danneggiando l'avantreno della sua sport. Il suo più quotato «alter ego», allora, il pilota della Nord-Ovest, Boeris, non ha avuto difficoltà a primeggiare lottando praticamente contro se stesso nel tentativo di battere la media dei cento orari su questo percorso tutto tornanti. L'obiettivo è stato fallito d'un soffio, ma la sua Abarth-Osella ha avuto comunque il merito di entusiasmare oltremisura il pubblico del posto.

Alle sue spalle, ma nettamente distaccati, Bernasconi, Ottomano e il suo compagno di scuderia, Bilotti, pure alla guida di vetture estremamente diverse sia per cilindrata che per caratteristiche di guida (AMS 1300, Alfa 33-3000, Abarth Osella 1600) si sono impegnati in una vera lotta sul filo dei secondi per ottenere una più lusinghiera seconda piazza e terminando nell'ordine con note di particolare rilievo per la piccola (e splendida) AMS di Bernasconi che è riuscito nell'intento. Di estremo interesse ci è parsa comunque l'entusiasmante salita della Fulvia Zagato 1300 di Erasmo Bologna che, nonostante la bella giornata e il fondo ottimo anche per le sport, si è inserita al 6. posto della classifica assoluta, preceduta di soli 3" dall'Abarth 3000 di «Dick» e un secondo avanti l'Alfa GTS 1600 di «Paolo di Bari», il pilota della Scuderia Nettuno, rivelatosi protagonista della giornata.

Diciamo della perfetta organizzazione con i complimenti per il commissario Di Paola, che è stato inflessibile quel tanto che basta a dare garanzie di serietà che sono certezza per la futura edizione

Carlo Cavicchi

SALITA AL MONTE S. ANGELO - Gara nazionale di velocità in salita - Foggia, 20 ottobre 1974.

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

**Classe 850:** 1. Vittorio Casillo (Inn. Mini) 8'36''9, media kmh 63,414; 2. Marcella Antoniaci (Inn. Mini) 9'43''3.

**Classe 1000:** 1. «Bazooka» (A 112 Abarth) 7'37''2, media kmh 71,653; 2. Nappo (Mini 1000) 8'09''4; 3. Porfito (Mini 1000) 8'39''5; 4. Nigro (A 112 Abarth) 9'04''2; 5. Gabriella Persico (Cooper 1000) 14'37''7.

**Classe 1150** (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Pasquale Simeone 7'34'', media kmh 72,158; 2. Palumbo 7'50''7; 3. Taggio 7'56''3; 4. Mancini 7'57''8; 5. Bivacco 8'04''9.

**Classe 1300:** 1. Francesco Ragozzino (Simca R2) 7'19''2, media kmh 74,590; 2. Santomato (128 coupé) 7'20''7; 3. Ciaruelli (Simca R2) 7'33''2; 4. Mastrangelo (Simca R2) 7'41''1; 5. Castellano (Alfasud) 7'52''3; 6. Gaita (Simca R2) 7'58''7.

**Classe 1600:** 1. Giuliano Gentile (Alfa GT) 7'23''4, media kmh 73,984.

**Classe 2000** (tutti su Alfa GTV): 1. Alfredo D'Oria 7'22''7; 2. Paceta 7'26''3; 3. Loffredo 7'28''7.

#### GRUPPO 2

**Classe 500** (tutti su Fiat 500): 1. Antonio Fortuna 7'46''1, media 70,285; 2. Licciulli 7'49''4; 3. Di Francesco 7'52''8; 4. Magdalone 8'08''6; 5. Maresca 8'31''8; 6. Aurienna

**Classe 600:** 1. Fausto D'Alessandro (Fiat G) 7'44''7; 2. Guarnieri (Fiat G) 7'47''7; 3. Fortino (Fiat G) 7'51''; 4. Mazzola (Fiat A) 7'54''7; 5. Liscio (Fiat G) 7'58''7; 6. La Not-

te (Fiat A) 8'01''1; 7. Accadia C. (Fiat G) 8'09''5; 8. Accadia E. (Fiat G.) 8'12''1; 9. De Chiara (Fiat G) 8'48''9; 10. Minutolo (Fiat A) 8'57''8.

**Classe 700** (tutti su Fiat Abarth): 1. Michele Fiorillo 7'24''8; 2. Calce 7'30''8; 3. Bifulco 7'35''2; 4. Giordano G. 7'35''5; 5. Ciccarelli 7'35''8; 6. Pizzi 7'43''1; 7. Francese 7'50''1; 8. Giorgio A. 7'52''1; 9. Coccia 7'55''1; 10. Russo 7'57''3; 11. Tancredi 8'13''3.

**Classe 850:** 1. Alberto Zannoni (Fiat A.) 7'14''3; 2. Scala (Fiat A.) 7'17''.

**Classe 1000:** 1. Michele Tufano (Abarth) 7'49''4; 2. Marchese (Mini Cooper) 7'57''5.

**Classe 1150:** 1. Francesco De Beaumont (Ford Escort) 8'08''.

**Classe 1300:** 1. Giosuè Pagano (Alfa GTA) 6'36''2; 2. Accadia A. (Fiat 128) 7'21''; 3. Ferrara (Alfa GTA) 7'23''; 4. Bianco (Alfa GTA) 7'23''7; 5. D'Oria (Alfasud) 7'48''8; 6. Cillo (Fiat 128) 8'10''8.

**Classe 1600** (tutti su Alfa GT): 1. Leandro Lavecchia 6'59''8; 2. Alfano 7'00''6; 3. Russo

**Classe 2000:** 1. «Dino» (Alfetta) 6'38''8; 2. Poloni (Alfa GTAm) 6'46''5; 3. Ciraci (Opel Ascona) 7'11''7; 4. Mazzone (Alfetta) 7'25''2.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Giovanni Salamina (HF 1300) 7'15''9, media kmh 75,155; 2. Canfoni (HF 1300) 7'30''2; 3. Scognamiglio (Fiat X-1/9) 7'38''4; 4. Lattanzio (Fulvia) 7'42''5; 5. Maruzza Armengol (Fulvia Montecarlo) 9'34''1.

**Classe 1600:** 1. Gigi Tommasi (Renault Alpine) 6'49''2, media kmh 80,059; 2. D'Emilio (Renault Alpine) 7'03''6; 3. Rizzi (HF 1600) 7'35''3; 4. Galdieri (HF 1600) 7'37''5; 5. Simoni (HF 1600) 7'54''6.

**Classe 2000:** 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta coupé) 7'07''3, media 77,392.

**Classe oltre 2000:** 1. Riccardo Carafa (Dino Ferrari) 7'22''4, media kmh 74,000.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Erasmo Bologna (Fulvia Z) 6'23''6; 2. Di Marco (Simca Coupé) 7'09''9; 3. De Ruggero (Fulvia Z) 7'19''3; 4. Palumbo (Fulvia coupé) 8'06''.

**Classe 1600:** 1. «Paolo di Bari» (GTA) 6'24''2; 2. Petrucci (GTA) 6'33''8; 3. Tisci (GTA) 6'53''7; 4. Mucelli (HF 1600) 7'28''5.

**Classe 2000:** 1. Antonio Leone (Fiat Abarth 1800) 7'09''9.

#### GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. Giacomo Centonze (AMS) 6'41''3; 2. Di Giovanni (Abarth) 6'48''1.

**Classe 1300:** 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 5'54''6; 2. Comegna (Abarth) 7'19''2.

**Classe 1600:** 1. Carlo Bilotti (Abarth) 6'05''3; 2. Fortuna (Abarth) 6'37''.

**Classe 2000:** 1. Giovanni Boeris (Abarth Osella) 5'30''4, media kmh 99,152.

**Classe 3000:** 1. Bruno Ottomano (Alfa 33tt3) 5'55''2; 2. «Dick» (Abarth) 6'20''9.

## Confermato il Rally piacentino in dicembre

PIACENZA - Contrariamente a quanto pubblicato sul n. 42 di Autosprint, il Rally delle Valli Piacentine avrà regolarmente luogo il 10 e 11 dicembre, ed in una forma — come ci segnala l'AC Piacenza — molto interessante e dotato di molti premi.

Invece, per quest'anno sicuramente non si effettuerà la 4. edizione del Rally delle Valli Imperiesi. La scuderia Imperia Corse infatti ha dovuto rinunciare per molteplici difficoltà economico-organizzative.

## Finalissimo K. 250

● Domenica 27 ottobre, a Varano Melegari, vi sarà la penultima prova del Campionato Italiano di K. 250, nella quale Italo Ider si dovrebbe confermare vincitore del titolo. Molto interessante ad ogni modo la gara anche per il rientro di La Russa, in grado di dare molto filo da torcere a chiunque. La gara, che sarà completata da una corsa per i Kart della classe 125, avrà inizio alle 14,30 dopo le prove ufficiali del mattino.

## E' mancata la tripletta STRATOS

### GRUPPO 1

Alle 9,30 precise, con una tramontana tipicamente invernale, aprono il programma del Trofeo Lova Serpino le classi 850 e 1000 del Gr. 1. Nella classe maggiore Compagnoni, miglior tempo in prova, si faceva sorprendere in partenza da Gonzi ed in un giro il fresco vincitore del FISA riusciva a guadagnare una decina di metri sufficienti per metterlo al di fuori da qualsiasi sorpresa.

Nella seconda gara si vedeva raggruppati le altri classi del gruppo uno Aglietti con Alfa GTV se ne andava immediatamente in forza lasciando alle Simca 1300 di Chianucci, Benedetto e Menichetti il campo di movimentare la gara. Chianucci a sua volta si rendeva autore di un altro assolo mentre Menichetti al finale passava Benedetti al traliccio. Poi le verifiche tecniche escludevano la macchina del pilota di Molveno a causa del cambio non regolare. Passeggiata di Furlanetto nella 1600 nella gara del nettuniano Bianchi che ha tenuto sempre a debita distanza «Pipino» nella 1150.

### GRUPPO 3

Nella gara unica per tutte le classi del gruppo 3 se ne andavano immediatamente le Porsche Carrera di Tarpani e di Pelit. Dietro gran lotta tra le Alpine di Bertini (comunque tranquillo primo nella 2000) che inizialmente precedeva di qualche metro le 1600 di



Dopo aver vinto... uno yacht grazie ai diecimila dollari della sfida-GLEN

# FOLLMER non ha dubbi: si sente campione CAN-AM

WATKINS GLEN - «Ormai non vi sono più dubbi. Io sono il campione e non Jackie Oliver».

Questa la frase che George Follmer ebbe a dirmi scendendo dalla sua poderosa UOP Shadow, sabato mattina, dopo la grande sfida di Watkins necessaria per chiarire una buona volta chi dei due acerrimi rivali dovesse essere il «numero uno» nella scuderia americana. Il proprietario della UOP, d'accordo col direttore della Phoenix Racing Team, Nichols, aveva stanziato 10 mila dollari (oltre sei milioni e mezzo di lire) che sarebbero andati a colui che in 15 giri fosse riuscito a battere l'avversario. Per rendere la gara più elettrizzante, ed avendo una terza vettura Can-Am a disposizione, i dirigenti hanno allineato le tre macchine con Jackie Oliver in pole position (essendo il numero uno nella classifica generale della Can-Am) quindi Follmer e a sinistra J.P. Jarier. Quindici giri, 433 mila lire a giro.

Partenza da fermi, scatto rabbioso di Follmer che prende il comando.

Primo giro paurosa «svirgola» all'ultima curva che imbocca sul rettilineo da parte del californiano, il quale stacca Oliver di 4 secondi. Più distaccato Jarier. Cinque giri ed Oliver era già a 10 secondi. Alla fine della gara Follmer aveva circa 15 secondi da Oliver, ed era raggianti.

«Ho acquistato l'altra settimana uno Yac Yacht che mi è costato 35 mila dollari. Questi soldi giungono graditi. Ora riparto subito poiché non posso assistere ad una corsa. Io debbo essere nell'abitacolo».

Follmer era contento e difendeva il suo attacco rabbioso in pista «La macchina rispondeva bene ed io non ho commesso atti inconsulti. Non capisco come non sia stato capace di strappare il record della pista. Comunque ho vinto e basta».

Ora però c'è chi giura che quello è stato l'ultimo «hurra» della Can Am, la quale dovrebbe rendere l'ultimo respiro per far posto alla nuova competizione — a diverso formato — creato dalla corporazione di ricchi sportivi avente Peter Gregg per presidente. Se son rose fioriranno...



## Arrivano anche i russi nel GIRO d'EUROPA

TRAVEMUNDE. Al Giro d'Europa, una gara di durata lunga 4500 chilometri, hanno partecipato molti equipaggi russi. Sopra, ecco brindare Potapshik e Schuwalov con la loro Lada. A sinistra, l'altro sovietico Girdauskas si congratula con il tedesco occidentale Hockemeyer

# CRISI in ARGENTINA: mancano auto da corsa!

BUENOS AIRES - Se dovessimo fare un rendiconto delle ultime gare viste all'autodromo municipale e nell'interno dell'Argentina, dovremmo arrivare a conclusioni negative sullo sviluppo dell'automobilismo corsaiolo a questa latitudine. Troppi problemi si sono accumulati in breve spazio di tempo e, praticamente, nel giro di due anni le cose sono completamente cambiate. In peggio. Il parco macchine delle varie categorie speciali, come la F. 1, F. 2 e F. 4, è diminuito in forma allarmante perché nessun pilota isolato o nessuna squadra che non sia ufficiale, regge al ritmo incalzante dell'inflazione, né può affrontare gli alti costi comportati dall'allinearsi al via di una qualsiasi gara, promossa e organizzata con molto sforzo da un qualsiasi club di tanta volontà, ma troppo povero per mettere in palio ricchi premi e per venire incontro, sia pure in parte, alle grosse spese incontrate dai conduttori.

La gara di F. 1 svoltasi a Rafaela e della quale abbiamo parlato in una precedente corrispondenza, ha presentato, sì, un parco vetture di 19 monoposto, ma sui 330 km della corsa ben poche hanno resistito sino alla fine, tanto che giunti alla finale ben 11 vetture già riposavano nei box, mentre altre tre o quattro ne entravano e uscivano in continuazione a dimostrare come la qualità e la preparazione dei mezzi difettino senza alcuna colpa né dei piloti né dei meccanici che vorrebbero in certo qual modo giungere al termine di ogni gara. Scarseggia pure pubblicità e allora le vetture partono con poche scritte sul cofano.

Medesima situazione nella F. 2, ma qui almeno si è vista una gara tirata dai 12 partecipanti sino in fondo, ricca di combattività e di spettacolo, con motori e telai che hanno denunciato una perfetta tenuta. I distacchi fra l'uno e l'altro concorrente sono stati sensibili, ma la gara è stata molto apprezzata perché il pubblico desidera fatti concreti. Soprattutto perché questo pubblico si sta abituando alle competizioni mondiali, passate per TV anche per seguire Carlos

«Lole» Reutemann che non ha tradito l'attesa, riportando negli Stati Uniti una magnifica affermazione.

La categoria che salva un poco la situazione pistaiola è quella della F. 4 che ha il parco macchine più numeroso e che permette l'effettuazione di batterie e finali fra i migliori del cast. Una categoria che vorremmo definire «nobile» perché composta da piloti che si stanno facendo le ossa a prezzo di molti sacrifici e con un intenso allenamento, non disdegnando neppure di «preparare» i loro motori al fine di idminuire le spese id esercizio, apprezzando ancora di più quel poco di pubblicità che riescono a reperire.

Pertanto, tirando le somme in relazione a quanto si vede in pista e lasciando a parte il TN e il TC che sono categorie nettamente a sé stanti, si deve purtroppo constatare che F. 1 e F. 2 sono nettamente in ribasso e che soprattutto la F. 1 sta lentamente morendo per

mancanza di ossigeno (aiuti, pubblicità) e per una povertà meccanica impressionante. E' quasi la stessa cosa per la F. 2 con la differenza che i suoi piloti non disdegnano di scendere in pista con le F. 4 allo scopo di mantenersi in allenamento in vista di una eventuale ripresa.

Quindi, è soltanto la cenerentola F. 4 che si mantiene attiva anche se ha visto ridursi del 50 per cento il suo parco macchine nei confronti di quello di due anni fa o soltanto dell'altro anno. Una cenerentola, tuttavia, che porta i numerosi piloti della TN alle ruote scoperte e che permette che ogni tanto qualcuno di questi ragazzi si faccia luce, riuscendo a fare le valigie per l'Europa, mecca e sogno di tutti coloro che indossano un «integrale» nelle corse argentine.

Insomma, un panorama che procede in parallelo alla situazione argentina. Ed è detto tutto.

## I costruttori dei circuiti chiedono vetture più sicure

PARIGI - Il 9 ottobre scorso ha avuto luogo, nella capitale francese, l'annuale assemblea della AICP (Associazione Internazionale Circuiti Permanenti), cui sono intervenuti numerosi delegati in rappresentanza dei più importanti circuiti del mondo.

Dopo aver reso nota l'adozione, da parte della CSI, del regolamento per il primo soccorso durante le competizioni, che è stato studiato e suggerito dall'AICP, è stata anche data notizia dell'accordo intervenuto con la CSI concernente l'entrata di un rappresentante dell'associazione circuiti nella sottocommissione dei regolamenti sportivi della CSI stessa.

Infine, è stato costituito un gruppo di lavoro che avrà lo scopo di difendere gli interessi degli associati di fronte alle sempre crescenti richieste di aggiornamento degli impianti poste dai costruttori, in modo da porre la questione su un piano di massima equità e collaborazione, tendente all'adozione di principi più accettabili nella costruzione delle odierne vetture da competizione le quali — nel pensiero dell'AICP — sempre più si stanno allontanando dalla concezione dell'automobile.

## RECALDE liquida tutti i big del TC a Fortabat

OLAVARRIA - Una corsa Turismo Carretera a sorpresa quella svoltasi sul vecchio circuito stradale di Fortabat per la maiuscola sorpresa prodotta da Jorge Recalde, un pilota «fattosi» nel Turismo Nazionale e che i nostri lettori ben conoscono, il quale, pur essendo un novellino della categoria, si è preso il lusso, con il suo Ford, di mettere in fila alle sue spalle tutti i più conosciuti specialisti del TC, lasciando inoltre di stucco il folto pubblico presente, abituato da sempre a vedere i nuovi a remare in fondo al plotone per molte volte prima di avvicinarsi ai primi posti della classifica.

Alla finale prendevano il via 45 conduttori, numero che dimostra la validità della categoria, con Carlos Marincovich che prendeva subito la testa, alternandosi poi al comando con Recalde che così dimostrava di non avere affatto scherzato nella prima serie, ma di sapere premere sino in fondo l'acceleratore per tutta la lunghezza del circuito. Nel corso della gara si registrava l'abbandono di Pairetti e quindi di Rodolfo Marincovich, mentre Recalde aumentava progressivamente il suo vantaggio su Carlos Marincovich.

Augusto C. Bonzi

CIRCUITO DI FORTBAT - Gara di Turismo Carretera.

LA CLASSIFICA  
1. Jorge Recalde (Ford) in 1.14'16"6, media 197,343 kmh; 2. C. Marincovich (Chevrolet) a 10"; 3. Hermanos Suarez (Ford) a 59"; 4. Iglesias (Ford); 5. Martinez Boero (Chevrolet); 6. Gradassi (Ford); 7. Saenz (Ford).



Ricchissimo di pubblico, partecipanti ed emozioni il RALLY CAMPAGNOLO: una foratura toglie a TAUFER la vittoria ma non il Trofeo Rallies Nazionali

# Dalla nebbia il giovane CASAROTTO

VICENZA - Trofeo campagnolo '74: un rally che affascina, che basta da solo per evocare tutta una serie di immagini, di paesaggi e di situazioni; una macchina immersa in una distesa di nebbia senza fine, vetture che si rincorrono su strade rese viscide dalla pioggia. Un rally che sta trovando di anno in anno ed in misura clamorosa una sua precisa e sempre più valida collocazione nell'ambito del rallysmo per ora nazionale ma di futura promozione internazionale, come è attestato dal sempre crescente interesse con cui vi aderiscono i piloti (164 iscritti e 142 partenti) ed è seguito dal pubblico, anche da grosso pubblico.

In questo clima la 2. edizione del trofeo Campagnolo organizzato dall'A.C. Vicenza con la collaborazione della scuderia Palladio rappresentava una riprova delle capacità rallistiche degli organizzatori (superlativa) ed un banco di prova dove erano attesi per l'«redde rationen» finale coloro, che dopo 5 prove si presentavano alla partenza per decidere l'assegnazione del trofeo rallies nazionali 3. zona e del trofeo Triveneto rally.

Su un percorso selettivo con i suoi passi, i suoi controlli orari, le sue nove prove speciali anziché dieci, dopo l'abolizione della P.S. di Morendare di 4 km. da percorrersi nel tempo base di 5' a causa del ghiaccio nella sua parte terminale (l'Anas non aveva permesso il prelievo del sale necessario per lo sgelto) reso più faticoso ma senz'altro più avvincente e ricco di suspense dalla pioggia e dalla nebbia, tutti si attendevano che il vincitore uscisse dalle coppie Tauffer-Bonelli su Porsche Carrera e Polese-Schenone su Alpine 1800 che capeggiavano le classifiche dei due trofei. Invece chi ha prevalso, ma con pieno merito è stato il giovane Casarotto che in coppia con la fidanzata Serafin ha guidato la sua Lancia HF 1,6 con grinta e bravura.

Nessuno s'inganni sull'esiguità del vantaggio di Casarotto nel giudicare il valore della sua vittoria. La vicinanza dei tempi conseguiti è prova della vicinanza dei migliori valori in gara, è prova di maggior merito nel vincere. Soltanto la forza e la resistenza degli avversari danno la misura del valore di una vittoria. Battendo piloti del calibro di Tauffer, Zanrosso, Cavriani, Liviero ecc. non poteva vincere per quarti d'ora. Sempre presente nei primi nelle prove speciali, tutti ricordano la sua inesorabile offensiva nelle due ultime, vinte con netto margine nei

confronti dei diretti avversari.

Alle spalle di Casarotto-Serafin, Tauffer-Bonelli attardati da una foratura nel corso della seconda prova speciale ma che con la piazza d'onore si sono aggiudicati il trofeo rallies nazionali (3a zona) ed hanno messo una seria ipoteca sul triveneto rallies (infatti soltanto una vittoria di Casarotto nel prossimo rally dei campioni in programma per dicembre).

Al terzo posto Zaltron-Zanrosso: entrambi in gran vena hanno disputato una gara superlativa. Le prove di questi tre quotati equipaggi non deve però far sparire la lodevolissima prestazione di altri: Cavriani-Ronconi su Porsche 911/S hanno ottenuto un prestigioso quarto posto che testimonia come i rappresentanti della Palladio abbiano marciato fortissimo con tempi che parlano da soli. Carello-Roasenda su Lancia Beta coupé sono stati attardati da una bucatina all'inizio della terza prova speciale. Come non porre l'accento sullo stile e la volontà espressa dai bravissimi Gregori M.-Cecchellero e soprattutto dalla coppia sammarinese Baldacci-Zafferani noni assoluti e che con la conquista della vittoria nel gruppo 2 si sono aggiudicati con la loro Simca Rally 2 il challenge Kleber.

Svizzero-Braitto con il decimo posto assoluto hanno con la loro Opel Ascona 1,9 trionfato nel gruppo 1 e si sono aggiudicati il triveneto rally. Il film della gara ci offre inoltre tutta una serie di episodi e di colpi di scena. Già nella quarta prova è costretto al ritiro l'equipaggio della Piave-Jolly Zanconà-Roggia per un'uscita di strada, mentre lo svizzero all'inizio della quinta prova rompe la cinghia del ventilatore e nella sostituzione perde oltre 5' minuti. La sua sfogorante rimonta gli permetterà di raggiungere l'arrivo ed aggiudicarsi (come detto) il triveneto rally gruppo 1.

Nella nona prova speciale saranno costretti al ritiro due dei più quotati aspiranti al successo finale, Polese e Gregori A., il primo per la rottura del mozzo di una ruota causa una «scodata» ed il secondo per la rottura del cambio. Dell'identico guasto meccanico di Gregori A. è rimasto vittima alla sesta prova speciale l'altro equipaggio di San Marino Giulianelli-Volpinari che già nel corso della terza prova speciale avevano lamentato la fuoriuscita della leva del cambio.

La bella storia del trofeo Campagnolo si è quindi arricchita del suo secondo capitolo che, siglato da un successo organizzato e agonistico di gran rilievo, può degnamente passare alla storia del rallysmo italiano.

**Carlo Burlando**

● L'organizzazione del rally è stata laboriosissima anche per le difficoltà poste agli organizzatori dalla sezione vicentina dei radio-amatori che, vistisi rifiutato un rimborso spese di lire centomila per ogni prova speciale, hanno continuamente interferito sul canale di alcuni radio-amatori bassanesi che avevano accettato gratuitamente di tenere collegato la direzione gara con i posti di controllo orario.

## E ora il 100.000 TRABUCCHI

● Il 26 e 27 ottobre si disputerà il IV Rally Internazionale «100.000 Trabucchi», penultima prova del Campionato Italiano Rallies. La partenza sarà data alle ore 20 di sabato 26 da Corso Italia in Saluzzo. Il percorso totale è di 700 km di cui oltre 100 km di prove speciali. Le prove speciali saranno 13: Montemale di km 4,100, Stroppo di km 10, Isasca di km 7,500, Montoso di km 12,500, Trattoria Niere di km 7,500, Bassi di km 5 tutte da ripetere due volte più la prova di Scarnafigi di km 7.

Sono previsti premi per 2.500.000 lire e inoltre una Coppa Santino Peirone, per la prima vettura 1300 cc che giungerà al traguardo finale, messa in palio per ricor-

dare il pilota saluzzese tragicamente scomparso lo scorso anno. L'arrivo del Rally a Saluzzo è previsto per le ore 12,30 in Corso Italia.

Un primo bilancio alla chiusura delle iscrizioni è comunque confortante visto che circa 130 equipaggi hanno inviato la loro adesione alla gara. Fra questi, tre iscritti dalla Fiat rally: BISULLI e BACCHELLI con due spider 180 gruppo quattro e VERINI con la X1-9 prototipo. Tutto questo nel tentativo di comporre al vertice della classifica bianco-rosso-verde un tris tutto Fiat appunto con Verini, Bisulli (che con i punti guadagnati a Sanremo si è portato al secondo posto nella graduatoria provvisoria) e Bacchelli.

## Anche in Belgio FIAT jellata nelle FIANDRE 1°... VAILLANT

BRUXELLES - Al via del Giro delle Fiandre c'erano 82 vetture. Si trattava della penultima prova del campionato rallies belga ed era quindi ritenuta molto importante per i piloti, soprattutto per Moortgat-Audy (Escort) e Plas-Maes (Gordini) a parità di punti e quindi in procinto di darsi una battaglia assai significativa. Il titolo sarebbe stato ottenuto prima del Giro del Belgio di novembre?

Per Plas-Maes il rally si è concluso rapidamente durante il prologo, prima della partenza per l'iniziale «boucle» (erano quattro) l'equipaggio è uscito di strada e ha perso 16', oltre a ogni speranza. Dopo i due hanno anche avuto noie col differenziale della vettura e hanno preferito fermarsi. Durante tutta la notte la pioggia non ha cessato di cadere e questo non ha facilitato il compito dei conduttori.

A questo punto la competizione pareva dovere essere dominata dal principio alla fine da Didi-Lux su Fiat Abarth 124. Infatti i due sono stati più veloci nelle quattordici prove speciali, precedendo sempre Pedro-Vaillant su BMW, ma nell'ultima «boucle», a pochi chilometri dal traguardo, Didi si è messo ad acquaplanare ed è finito in un fosso. Spariva così una vittoria che dopo la seconda «boucle» pareva ormai assicurata. Da quel momento Pedro-Vaillant occupavano la prima posizione e iscrivevano il loro nome nell'albo d'oro della competizione, quando non ci speravano assolutamente più.

**André Royez**

GIRO DELLE FIANDRE - penultima prova del Campionato belga rallies - 19-20 ottobre

LA CLASSIFICA  
1. Pedro-Vaillant (BMW) p. 494; 2. Louvay-Hendrickx (BMW) 563; 3. Moortgat-Audy (Escort) 825; 4. Darimont-Nys (Fiat 124) 1017; 5. Didi-Lux (Fiat Abarth) 1228; 6. Janssens-Janssens (BMW) 1323; 7. De Maere-Goethals (R8 Gordini) 1449; 8. Luybrechts-Van Traa (Marina) 1551; 9. Maghalaes-Erculisse (Alfa) 1624; 10. Goudeneuse-Messine (Manta) 1651.

## Senza attori-piloti il mini-rally del cinema a Salerno

SALERNO - Il 10 ottobre, con un giorno di ritardo rispetto al programma, e tutto concentrato in un'unica giornata di gare, si è svolto nella provincia di Salerno il «Rally del cinema» giunto alla sua terza edizione per l'organizzazione della scuderia Sporturismo di Milano.

Il mini-rally si è svolto in due prove speciali, una disputata in mattinata nell'area del magnifico centro sportivo del Vallo di Diano, ed una nel comune di Polla, nel pomeriggio. Il direttore di corsa Emanuele Maggi, ha dato il via alle gare alle ore 10. I concorrenti hanno dovuto seguire, in entrambe le prove, un percorso obbligato nel più breve tempo possibile ed evitando di incorrere in penalità. Dominatore di entrambe le prove è stato il rappresentante della «Caserta Corse» Gioacchino Cimmino (Simca R 2), il quale, grazie ad una certa esperienza a livelli più impegnativi, non ha avuto eccessiva

difficoltà ad aggiudicarsi il primo posto nella classifica combinata. L'avversario più agguerrito è stato per lui il vicesindaco di Polla, Ritorto, che si è aggiudicato la piazza d'onore, gareggiando con una grossa 130 e con una piccola Mini. Tra le dame ha vinto la milanese Ketty Scutellà, veterana dell'autotorneo, che ha battuto, con la Simca R 1, la signorina Pappalardo, in gara con una Fiat 127.

CLASSIFICA ASSOLUTA  
1. Gioacchino Cimmino (Simca R 2), tempo 100, punti 30,2; 2. Ritorto t. 103,1, p. 25; 3. D'Alessio t. 107, p. 21; 4. Vistocco t. 109,5 p. 18; 5. Gambardella t. 113,7, p. 16; 6. Scarippa t. 114,9, p. 15; 7. Salvioli t. 115,2, p. 14; 8. Ricciardone t. 117, p. 13; 9. Tortorella t. 117,6, p. 12; 10. Priore t. 120,7, p. 11; 11. Di Benedetto t. 142,8, p. 10; seguono nell'ordine, i classificati con una sola gara all'attivo: Calabrò, Riccardone M., Petrillo, Cardiello, La Vecchia, La Padula, D'Ascoli, L'Ammardo, Romano, Guagliariello.

A questa edizione del «Rally del cinema» non hanno partecipato gli attori, che però sono intervenuti alla premiazione, svoltasi nel suggestivo incanto delle grotte di Pertosa. Madrina della cerimonia è stata Patricia Webley — jeans stretti, sorriso largo, una cascata di capelli biondi e un gran «su e giù» di ciglia — che ha distribuito coppe, medaglie e sorrisi.





## Padovano 20 anni

Nato e residente a Padova (Via Altinate, 31) ha iniziato l'attività kartistica all'età di 15 anni con la guida e l'assistenza del padre Mario. Questi i suoi traguardi:

1971  
Campione Italiano  
3. categoria  
1972  
Campione Italiano  
2. categoria  
1973  
Campione Europeo  
a squadre  
1974  
Campione Europeo  
a squadre  
1974  
Campione del Mondo  
cl. 100



Blog scans

# Il trionfo mondiale che... non ci ha dato la FERRARI arriva lo stesso a quattoruote con l'accoppiata azzurra all'ESTORIL

# L'arcobaleno PATRESE

**CASCAIS** - Riccardo Patrese, il prodotto più puro del karting italiano, ha conquistato all'autodromo dell'Estoril e nel modo più imperativo l'alloro mondiale, restituendo all'Italia quel titolo che fu già suo per due volte, nel '64 e nel '65, con Guido Sala e nel '66 con Susy Raganelli. E vi diciamo subito che per quanto ci è stato dato di osservare e di valutare sulla pista portoghese, passeranno molti anni prima che gli stranieri possano riprenderselo, in quanto quello italiano è stato un vero trionfo con i quattro piloti della «linea giovanile» nei primi cinque posti mondiali, con la sola intromissione, al terzo, del più superlativo François Goldstein che si sia mai visto.

Abbiamo detto di Goldstein, il mostro, il pluridecorato mondiale con i suoi consecutivi quattro titoli, che è stato il più tenace e deciso avversario del nostro Patrese, ma che comunque si è dovuto inchinare di fronte alla netta superiorità del nostro azzurro. Degli altri vi diremo in seguito, soprattutto di quelli giovanissimi che hanno fatto da corona alla «Stella Polare» del karting giovane.

Lo scontro Patrese-Goldstein è stato entusiasmante, la lotta accanita ed ai ferri corti, ma contenuta nella più perfetta ortodossia anche se il belga, dopo la prima battuta d'arresto nella prima finale, aveva lamentato una «chiusura» (come se lui non ne avesse mai fatte)!

Allo stile pulito del belga, l'italiano ne ha opposto uno ancora più pulito e redditizio; all'intelligenza tattica di Goldstein, Patrese ne ha opposta una più pronta perché più giovane; allo straripante agonismo di François, Riccardo ha fatto subito capire di non essere da meno; alle staccate al limite del belga, ne ha opposte altre addirittura da manuale; alla innata classe del freddo nordico, il nostro ne ha contrapposto una più fine e più geniale; al tentativo di logorio nervoso di Goldstein, Patrese non si è scomposto, ma è salito in cattedra impartendo la lezione che l'uditorio meritava, concludendo la sua prestazione in modo superbo come a dire «sono il più giovane Campione del Mondo ed ho intenzione di difendere questo titolo per molto tempo».

L'italiano ha vinto tutto quello che era possibile vincere (e le sue vittorie sono lì ad attestarlo) dopo essersi assicurato anche il miglior tempo assoluto sul giro. Già campione iridato per essersi assicurato le prime due finali, ha dato il tocco al suo capolavoro quando nella terza finale si è preso il lusso di dirigere la nutrita orchestra degli azzurri, umiliando questa volta l'avversario belga più che mai nel mandare avanti Edy Cheever per assicurare a questi, con una vittoria parziale, la seconda posizione in classifica assoluta. Goldstein ha reagito da par suo, ma lo sforzo è stato vano. Così anche il secondo posto è stato dell'Italia, terzo il belga, poi ancora due italiani, Felice Rovelli che si è confermato la rivelazione '74 del karting mondiale, portando a termine con grinta e con stile un complesso di gare all'apice di ogni prestazione sportiva, e quel Gabriele Gorini sempre tanto prezioso per la sua assoluta dedizione.

A questo punto una considerazione che deve fare meditare i reggitori del karting europeo e mondiale. Nei primi quattro posti l'Italia ha piazzato tre giovanissimi che insieme sommano «51 anni», mentre il solo Goldstein ne ha circa una trentina. L'Estoril ha consacrato la poli-

tica giovanile dell'Italia e ci rammarica il fatto di aver constatato come dietro a noi ci sia quasi il vuoto con le sole qualificate eccezioni dei francesi Bousquet e Prost e dell'inglese Alan Lane, più qualche altra speranza. I vari Brandhofer, Brukner, Hagenbuch, non hanno più ragione di esistere agonisticamente.

All'Estoril erano presenti anche interessi tecnici, industriali e commerciali di rilevante interesse per le case costruttrici; ne esce battuta la BM di Piacenza incorsa in una vera débâcle tecnica che dovrà fare meditare i reggitori piacentini, mentre ne esce ingigantita la IAME con il suo motore Komet tanto caro al principale manager della fabbrica, e la BIREL di Lissone che ha dominato con i suoi telai.

Ecco perché non trovate nella classifica Piero Necchi ed è giustificabile anche il quinto posto di un formidabile, come non mai, Gabriele Gorini che rientra dal Portogallo oltre che amareggiato, anche in forse se continuare o meno.

Giuseppe Gabbiani è stato poi tanto sfortunato e tanto brillante da lasciare rammaricati per questa sua sfortuna, ma fiduciosi per le sue eccellenti prestazioni. Incappato in tre penalità per via dei «phon», non ha potuto rimontare lo svantaggio malgrado le sue eccellenti prove: senza di ciò lo avremmo trovato sicuramente al quinto posto.

Per concludere, è rilevante porre in evidenza come in una annata particolarmente sfortunata della nostra industria automobilistica nelle competizioni mondiali, soltanto il karting ha dato all'Italia due titoli mondiali con Patrese e Rovelli e due titoli europei con la Squadra Azzurra e Paola Marchetti.

**CAMPIONATO MONDIALE DI KARTING - Autodromo dell'Estoril - 13 ottobre 1974**

**CLASSIFICA ASSOLUTA**

1. RICCARDO PATRESE (Italia) punti 0; 2. Edy Cheever (Italia) 3; 3. François Goldstein (Belgio) 4; 4. Felice Rovelli (Italia) 6; 5. Gabriele Gorini (Italia) 11; 6. Alan Lane (GB) 14; 7. Bousquet (F) 15; 8. Wepfer (CH) 18 (25); 9. Brukner (D) 18 (45); 10. Giuseppe Gabbiani (Italia) 20 (25); 11. Hagenbuch (CH) 20 (44); 12. Vokinger (CH) 20 (48); 13. Larsson (S) 22; 14. Forsmann (S) 23; 15. Peters (ZA) 28; 16. Piero Necchi (Italia) 30; 17. Fullerton (GB) 32 (18); 18. Toivonen (SF) 32 (30); 19. Irving (ZA) 32 (32); 20. Zoesterl (A) 33 (29); 21. Rosier (F) 33 (39); 22. Brixland (S) 36; 23. Prost (F) 37 (18); 24. Korten (A) 37 (31); 25. Speed (USA) 38.

## La rivolta dei piloti mette in crisi la CIK

**CASCAIS** - In Portogallo, la Commissione Internazionale Karting è andata definitivamente alla deriva. E' accaduto infatti che i piloti rifiutandosi di partire nella totalità la mattina di venerdì 11 ottobre per iniziare la fase eliminatoria, hanno fatto crollare gli ultimi conati di un diktat assurdo, ottenendo finalmente giustizia e la riammissione in gara di sei piloti esclusi per via dei phones. La richiesta era giusta e motivata, ma nulla da fare per la C.I.K. sorda ad ogni documentata richiesta.

I piloti, sull'allure del primo successo, vedi riammissione di quelli ingiustamente esclusi, hanno formato la sera dell'11 ottobre l'Associazione Internazionale dei piloti karting Vi hanno aderito 19 Nazioni. Un comitato di sei piloti fra i quali Goldstein ed il nostro Gorini cureranno la formalizzazione e la bozza di uno Statuto Potrebbe e dovrebbe essere una cosa seria, ma dubitiamo della volontà operativa, anche perché già sul nascere sono affiorati personalismi, tanto che pur avendo la sera della costituzione lanciato fulmini e prese drastiche decisioni operative, quando si è trattato di spingere per un'altra questione di fondo, tutti hanno tentennato.

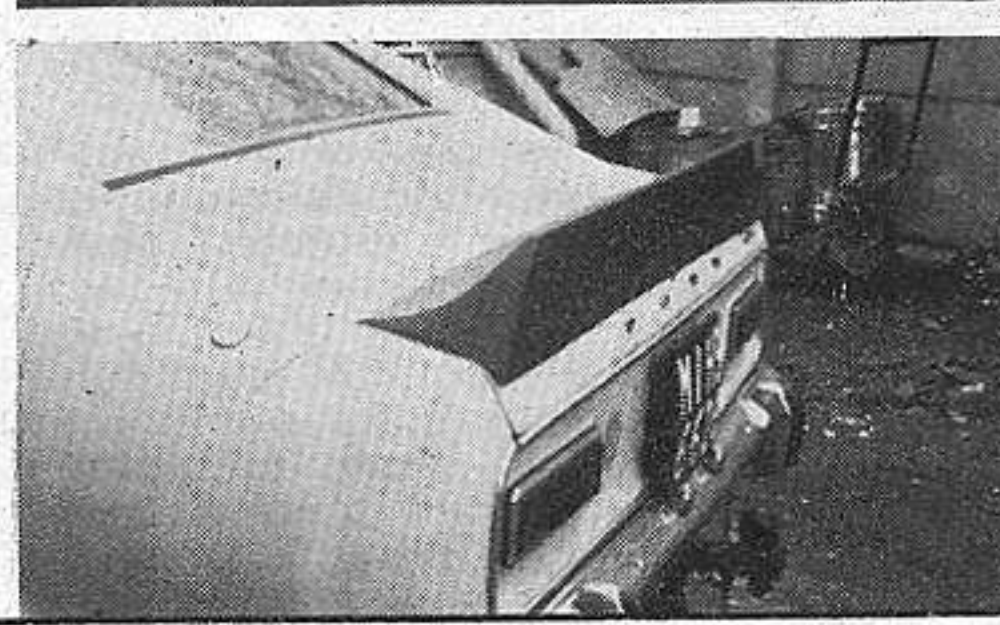
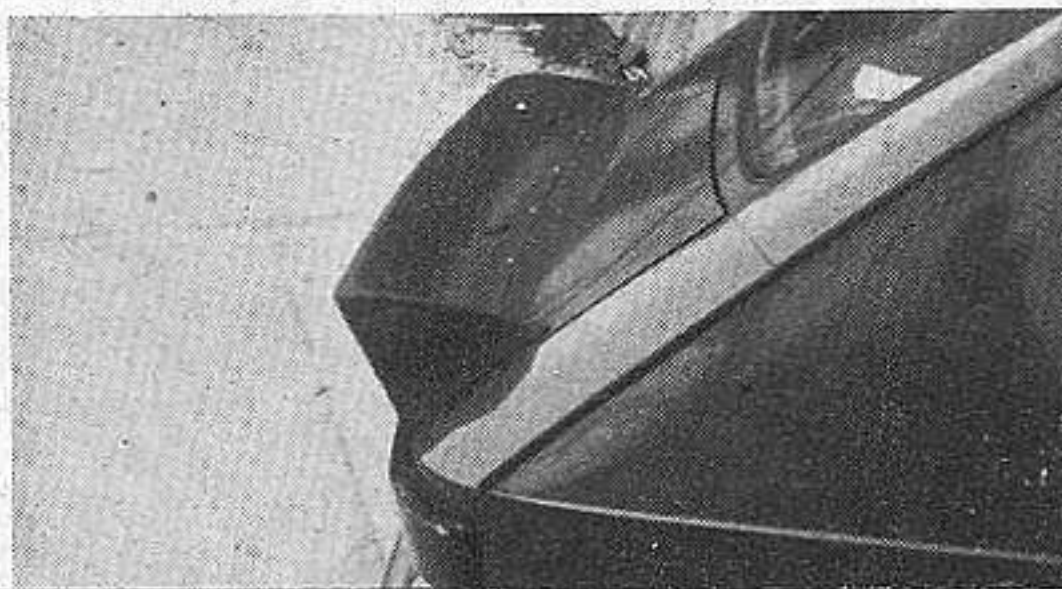
Uno degli ultimi conati autoritari della C.I.K. sembra sia stata la minaccia di squalifica, per i capi del cosiddetto movimento rivoluzionario, tanto che il fronte unico piloti si è sfaldato sul nascere e molti, quando si è trattato di operare pro Gabbiani, hanno fatto marcia indietro.

# HELVETIA

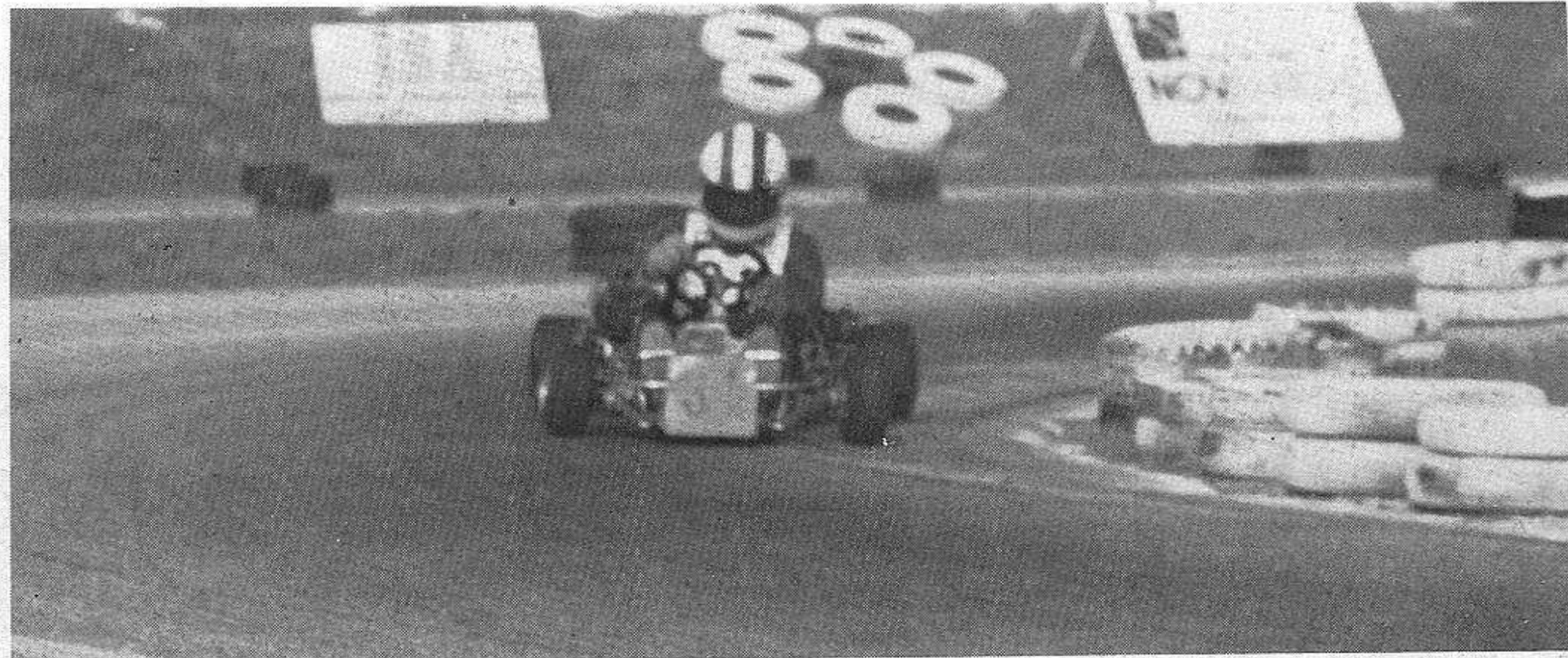
VIA MONVISO 79  
ROZZANO (MILANO)  
TEL. (02) 82 52 979

## SPOILER ANTERIORI E POSTERIORI

SALONE DELL'AUTOMOBILE - 3. PAD. STAND 6157







Il nuovo Campione del Mondo karting, Riccardo Patrese, ritratto in tre diverse situazioni. A sinistra, un po' preoccupato prima della partenza della prova mondiale. Sotto, in piena bagarre, precede nell'ordine Cheever (31), Gabbiani, Rovelli e Gorini, quasi un anticipo dell'ordine d'arrivo all'Estoril, con Gabbiani al posto di Goldstein. Sopra: in fuga solitaria ai campionati europei di Fano



## Patrese e Gorini in formula Italia?

● Giusta euforia nel clan PATRESE dopo la smagliante vittoria di Riccardo, oggetto, ora, delle attenzioni di tutti i giornalisti. Particolarmente interessante la dichiarazione rilasciata al cronista del «Mundo Deportivo» il più importante giornale portoghese sportivo. Patrese, dopo avere espresso la propria ammirazione per l'Estoril definendolo secondo a nessuno, neppure a Nivelles, per la sicurezza, a precisa domanda ha affermato: «Ora penso di correre in monoposto e precisamente, tanto per cominciare, con la Formula Italia. Ma il mio grande sogno è quello di arrivare almeno alla Formula 2».

● Anche Gorini è forse alle sue ultime battute nel karting per vari motivi. Non si può essere eternamente pilota karting. La BM pensa di premiare la sua lunga milizia con una Formula Italia.

● Una battuta acida di un noto personaggio, dopo la prima rottura di Necchi. «Però i nostri avversari hanno migliorato adesso riescono a fare almeno un giro e mezzo». L'euforia iniziale aveva procurato al personaggio un vuoto di memoria.

● In due hanno a lungo pianto all'Estoril! Patrese per la gioia e Gorini per l'amarrezza della delusione dopo tante attese e dopo due sacrifici.

● Piero Necchi, uno dei candidati al successo, non ha potuto disputare la terza finale perché aveva rotto tutti i motori. Aspirava al successo e sarebbe stato il suo canto del cigno, in procinto com'è di andare in Formula 3 o Formula Ford per il 1975.

● Una scoperta interessante la sera della premiazione a Cascais, anzi più che una scoperta una conferma. La signora Libera Grana della Iame è la più convinta ed accanita nel ritenere Gorini uno dei più forti piloti del mondo, contro il parere di molti del suo stesso clan e del clan vincitore.

● La BM esce battuta dell'Estoril. Ha subito la pressione della massa dei motori della Iame. E' il motivo Ferrari-Cosworth che si ripete in karting. Due macchine sole contro una schiera nutrita di avversari. Mancate le due per i motivi più astrusi, il resto dilaga. Fermi Gorini e Necchi, per gli avversari è tutto più facile.

● Sui «phon», abbiamo interrogato nella quasi totalità i piloti ed i famosi industriali, i quali ad unanimità lamentano, non il problema dei phon, ma: a) una non precisa regolamentazione per i rilie-

vi; b) una regolamentazione frammentaria non solo, ma vista e rivista per ogni gara, anche poche ore prima del loro svolgimento; c) una conduzione precaria, se è possibile infrangere di volta in volta una precisa regolamentazione internazionale che dovrebbe fare testo; d) una fiscalità sino ad arrivare ad imporre norme create di volta in volta; e) un inutile rilievo dei phon quando si gareggia su autodromo o su piste senza problemi rumorosi; f) invadenza dei Commissari Internazionali, che sono poi i componenti della C.I.K., che con decisioni discutibili fan-

no il bello o cattivo tempo senza alcun rispetto dei canoni sportivi, che i piloti desiderano siano rispettati.

Da questa intervista volante, in qualche punto esasperata, si ricava una sola considerazione, che il vaso era pieno ed è traboccato con lo sciopero dei piloti, perché di questo in sostanza si è trattato. Ci pensi la C.I.K. prima di cominciare a riempirne uno nuovo! Sarebbe non la fine dello sport, che è eterno, ma certamente l'avvento di una nuova era, sia pure della pietra, tanto per cominciare a costruire.





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

PIU' VELOCE  
PIU'  
ECONOMICA

# giannini

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI   
CANDELE 

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

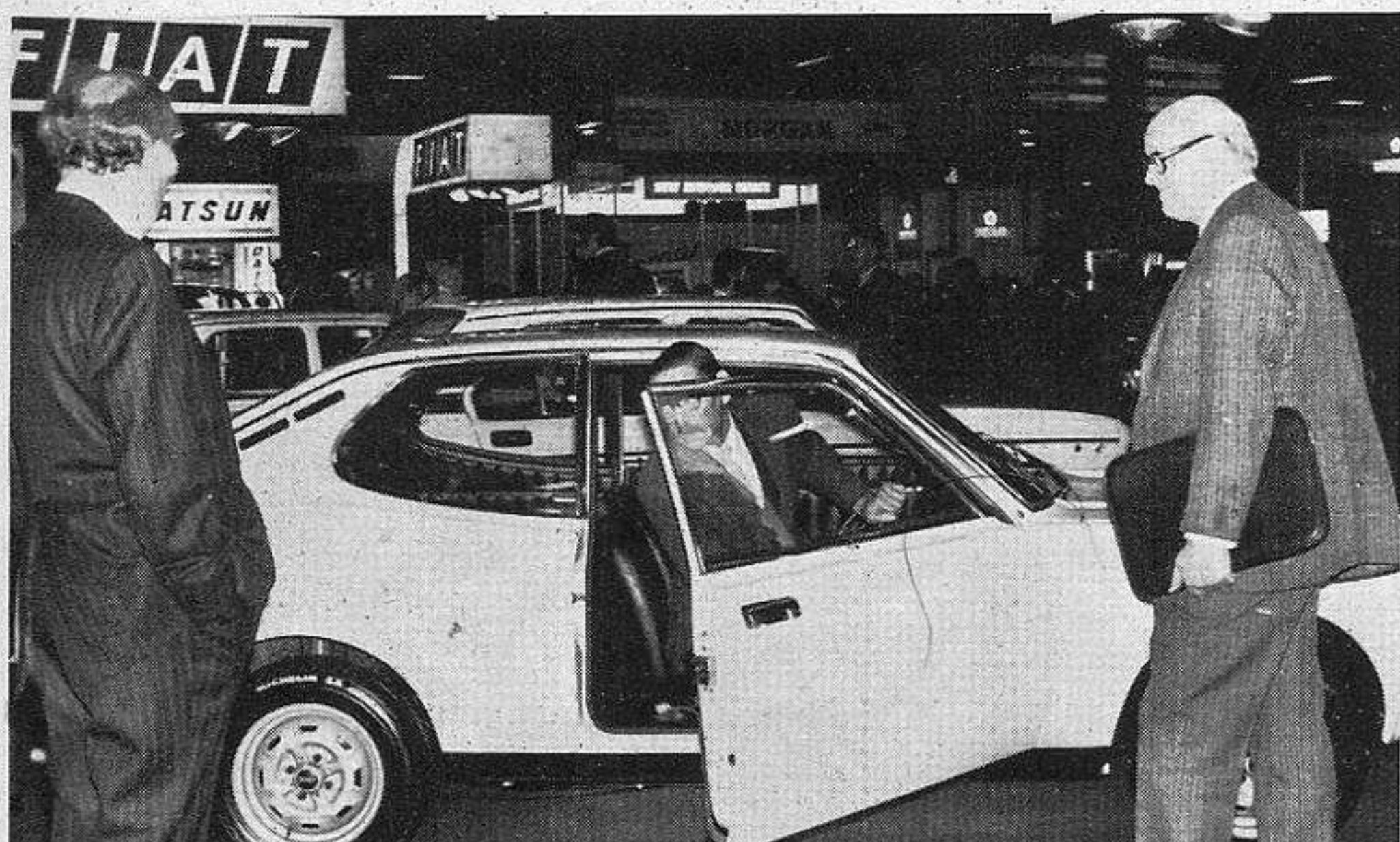


# LONDRA conferma la paura

# 100 o 500 miliardi i debiti dell'ALFA?

MILANO - Quanti sono i debiti Alfa? E' una ricerca difficile che un inventario in corso tenta di risolvere. Ma potrebbe non esserci più tempo per una operazione di questo tipo. Con l'avvicinarsi della Cassa Integrazione, le notizie si fanno sempre più allarmanti. In una settimana si è passati dal piccolo disavanzo di 100 milioni ai 500 miliardi, e che la catastrofe fosse di queste proporzioni lo si era intuito un paio di mesi fa. Una visita inaspettata e non pubblicizzata di Petrilli, all'indomani della « let-

seggero, determinate leggi economiche impediscono di essere troppo pessimisti». Ma il problema è un altro. La produzione Alfa non può sperare di riprendere le sue posizioni sul mercato senza procedere ad un rinnovamento della base che avrebbe dovuto avvenire indipendentemente da quanto è successo in questi ultimi quattro mesi. All'Alfa si è sempre sofferto dell'ingerenza politica, anche a livello di progettazione. Certe vetture vincenti, la « Giulietta » ad esempio, sono state realizzate



Al Salone di Londra, l'interesse per la Fiat è molto vasto. Anche per i modelli non recentissimi, come questa 128 coupé che attrae l'attenzione di tre visitatori, nel giorno di apertura della mostra, alla Earls Court

LONDRA - Un Salone veramente della crisi quello londinese che ha seguito come sempre a ruota Parigi (nella foto lo stand FIAT). L'ambientazione è al solito raffinata e sfavillante di luci e colori ma, per dirla come un operatore italiano, sembrava di essere in una di quelle belle ville, piene di ricchezze e belle cose, ma che ormai appaiono tristemente fuori del tempo. Le previsioni economiche in Gran Bretagna sono nere. Le vendite accusano contrazioni, la vittoria laburista non fa ben sperare per il mondo dell'automobile. Un sintomo i visitatori e il volume di affari. Sono diminuiti entrambi. Si pensi che la Ferrari, per esempio, dai 20 contratti di acquisto conteggiati l'anno scorso nella stessa occasione, quest'anno è scesa a poche unità di contratti già fatti. Molti costruttori europei tornano così a guardare agli Stati Uniti, dove si nota una certa ripresa. La stessa Ferrari ha appena superato l'esame di omologazione del suo DINO 308 e ora spera di dirottare su quel mercato le unità che è difficile far assorbire nella depauperata Europa. Il programma di esportazione è sulle 800 unità nel '75 verso il mercato USA. Anche l'Alfa Romeo punta grosso sul mercato statunitense, pur se quello inglese le ha riservato meno dispiaceri di altri, tanto che in settembre garantisce un raddoppio delle vendite rispetto allo stesso mese '73. In verità però l'Alfa sta trovando sui mercati stranieri quello sfogo che non trova più in Italia, pur se non bastano a compensare la contrazione accusata in Italia. Sul mercato inglese è arrivata adesso anche l'Alfasud TI mentre a gennaio sarà distribuita l'Alfetta coupé GT sulla quale si conta molto.

tera-allarme» al ministro delle partecipazioni statali Gullotti, aveva fatto precipitare le cose. Non era più possibile mascherare dietro inesistenti strategie, un disavanzo che ormai blocca tutta la produzione. La contrazione del mercato era stata preceduta da quella, interna, dell'Alfa, ne soffriva la qualità del prodotto. Non era più possibile scegliere i fornitori in base alla loro capacità. C'era la corsa al più paziente, a quelli che si accontentavano, come ricompensa, di essere nominati nella pubblicità della marca.

contro il volere dei più diretti interessati, ma allora certe cose erano possibili per un uomo che non amava scendere a compromessi capaci di allungargli la carriera. Per altri, i portavoce di una « minoranza » con potere decisionale il fine più importante era quello di conservare il posto nell'ufficio al quinto piano del centro direzionale di Arese.

Ma ora le cose sono cambiate, è il momento di voltare le spalle a questa attività. Certi amici di Torino hanno chiesto di avere via libera su tutto il settore. Bardini, all'Anfia, non ha nulla in contrario.

Ora i nodi vengono al pettine, gli stessi nodi che solo gli interventi « spontaneistici » di Luraghi erano riusciti a superare. Proprio il « presidente » dalle colonne del « Corsera », valuta la « crisi » e prende la rivincita. Ma non rinuncia all'ottimismo.

« Non dimentichiamo — dice — che il momento attuale non può che essere pas-

m. c.



Dall'alto in basso, i « volti » della nuova 131 Mirafiori: la special, con i fari anteriori binati e la modanatura in gomma sui paraurti (l'unica differenza posteriore con la normale), e la normale, con i fari rettangolari

## L'identi-kit della « 131 mirafiori »

	131/1300	131/1600
CILINDRATA	1297,4	1585
N. cilindri	4, in linea	
Diametro X corsa	76 x 71,5	84 x 71,5
Rapporto di compressione	9,2 : 1	
Potenza massima CV (DIN)	65	75
Regime di potenza massima	5400 giri-minuto	
Posizione motore	Anteriore longitudinale	
Albero di distribuzione	1 nel basamento comandato con cinghia dentata	
Carburatore	1 Weber 32 ADF1	Weber 32AD F3
Lubrificazione	Forzata con pompa ad ingranaggi	
Raffreddamento	Acqua	
Ventola	Meccanica	Elettroventilatore
Frizione	Monodisco a secco	
Posizione cambio	In linea con il motore	
N. rapporti	4+RM (5 e automatico Optional)	
Differenziale	Posteriore (optional autobloccante 1600 S)	
Sospensioni anteriori	A ruote indipendenti tipo Mc Pherson	
Sospensioni posteriori	Ad assale rigido	
Ammortizzatori A e P	Idraulici telescopici a doppio effetto	
Freni anteriori	A disco con servofreno	
Freni posteriori	A tamburo con servofreno	
Sterzo	Pignone e cremagliera	
Cerchi ruota	4 1/2 J x 13 e 5 J x 13 (familiare)	
Pneumatici	155 SR 13 e 165 SR 13 (familiare)	
Carrozzeria	2, 4 e 5 porte	
Lunghezza	4238 mm	4264 mm
Larghezza	1632 mm	1642 mm
Passo	2490 mm	
Peso in ordine di marcia	965 kg 985 kg 1020 kg	975 kg (2 porte) S 995 kg (4 porte) S 1030 kg (5 porte) S
Velocità massima	150 kmh	160 kmh



Iniziamo con queste impressioni di guida una analisi personalizzata della 131-MIRAFIORI che approfondiremo poi in tutti i suoi risvolti

# Al volante ti senti sicuro



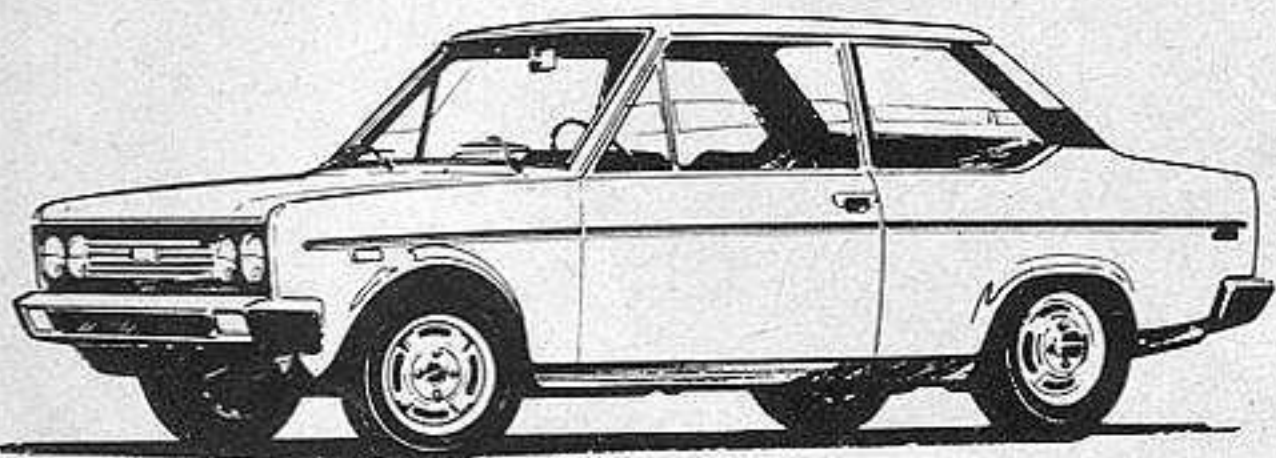
berlina normale 2 porte 1300



berlina normale 4 porte 1300



familiare normale 5 porte 1300



berlina special 2 porte 1300

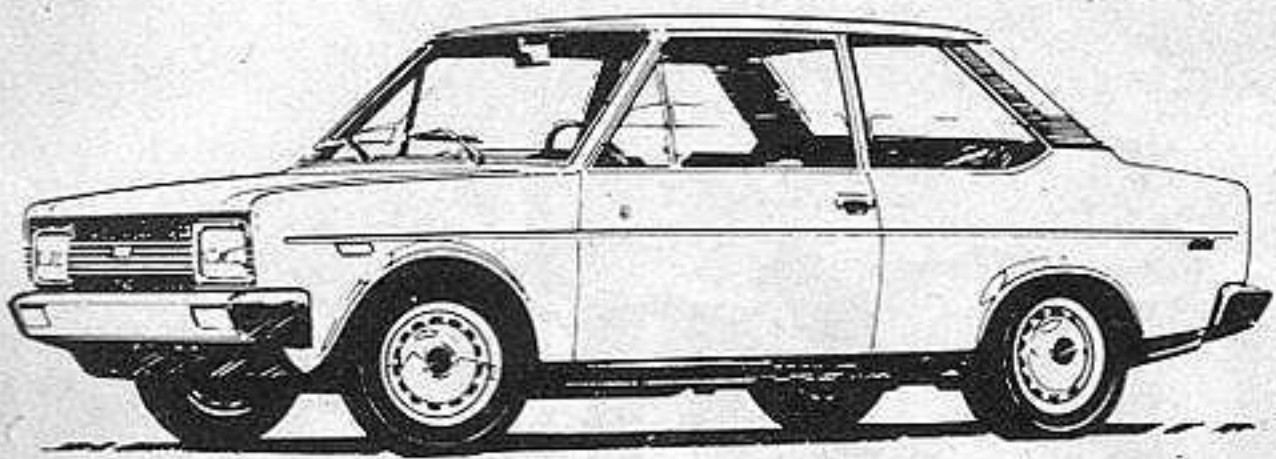


berlina special 4 porte 1300

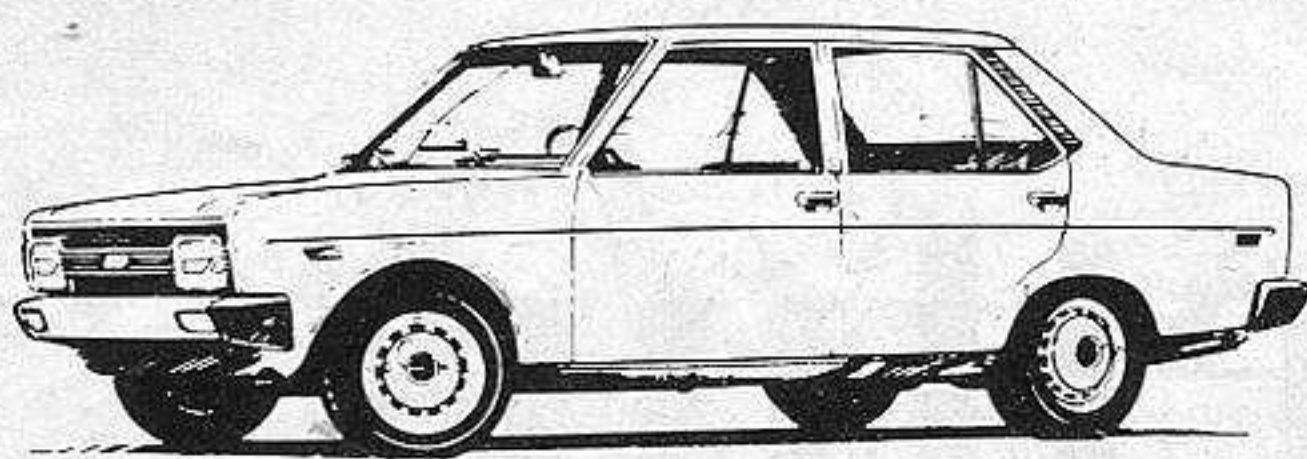
## Quanto costano le 11 versioni

Berlina normale 2 porte 1300	2.050.000
Berlina normale 4 porte 1300	2.145.000
Berlina special 2 porte 1300	2.200.000
Berlina special 4 porte 1300	2.295.000
Berlina normale 2 porte 1600	2.145.000
Berlina normale 4 porte 1600	2.240.000
Berlina special 2 porte 1600	2.295.000
Berlina special 4 porte 1600	2.390.000
Familiare normale 1300	2.295.000
Familiare normale 1600	2.390.000
Familiare special 1600	2.540.000

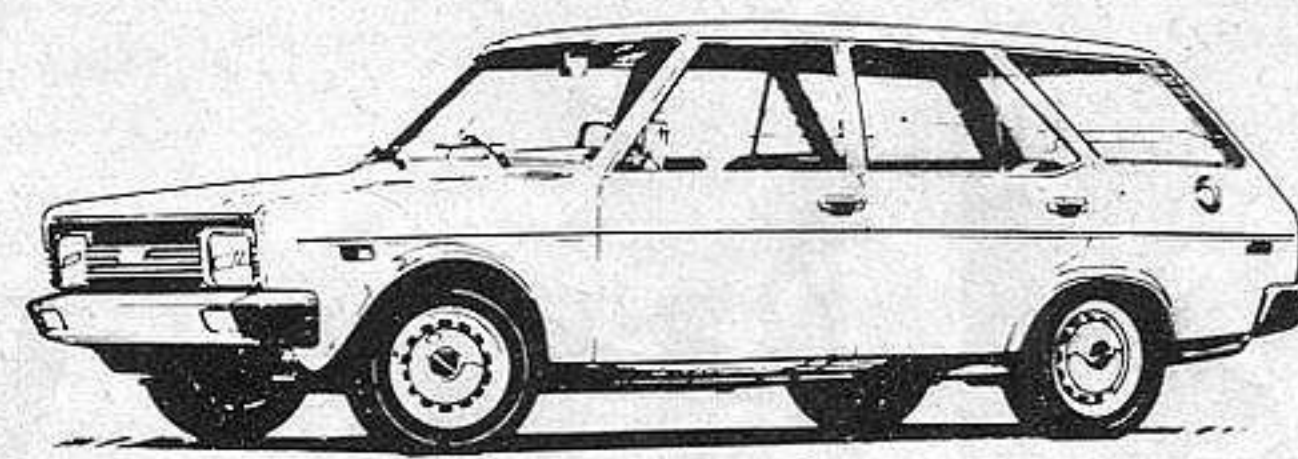
Prezzi Franco Filiale, IVA esclusa



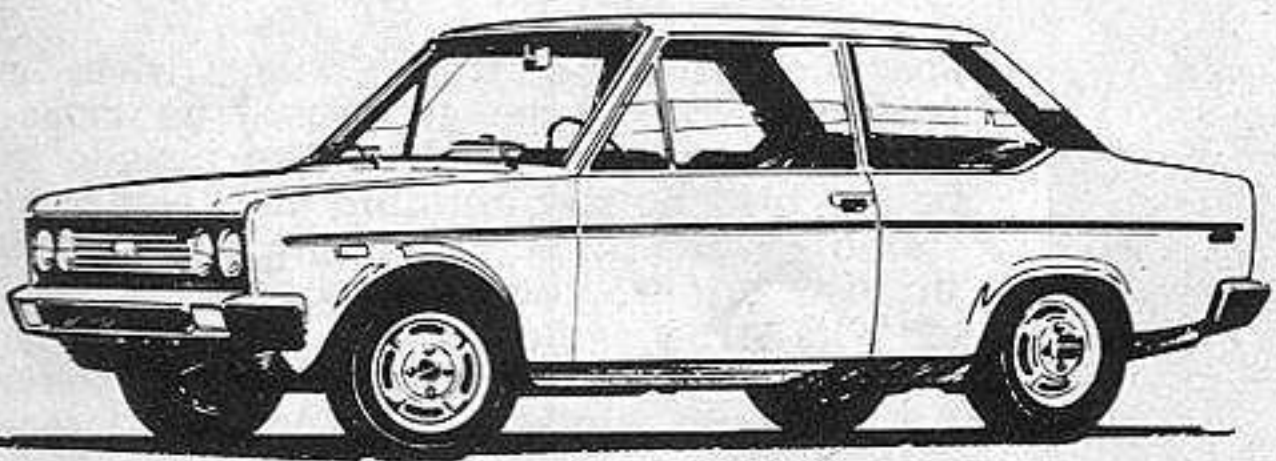
berlina normale 2 porte 1600



berlina normale 4 porte 1600



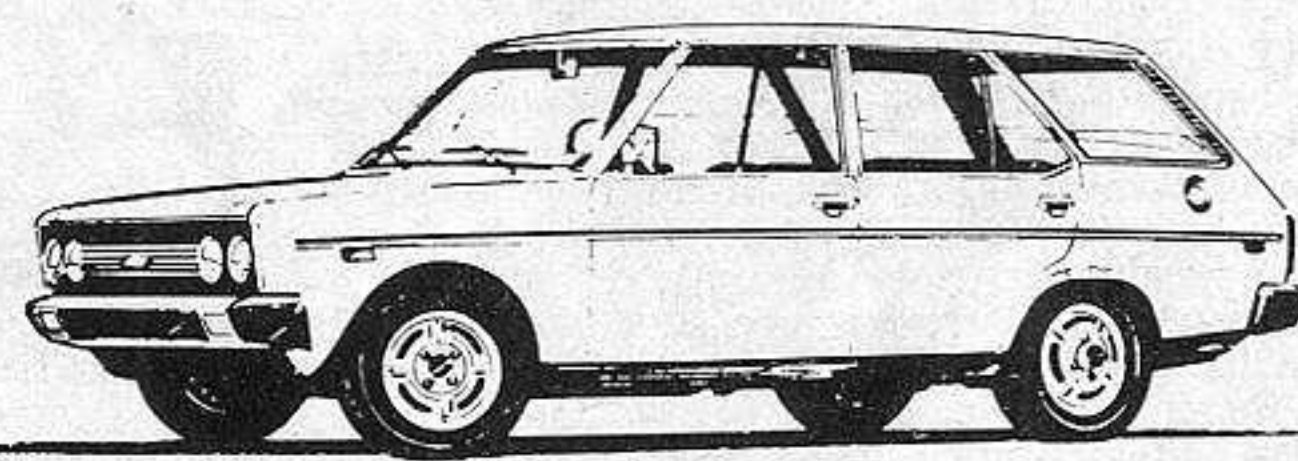
familiare normale 5 porte 1600



berlina special 2 porte 1600



berlina special 4 porte 1600



familiare special 5 porte 1600

TORINO - Non ci sono « guizzi » di alta meccanica sulla nuova Fiat 131 Mirafiori, però è una macchina che ti dà un alto senso di sicurezza appena ti metti al volante. D'altra parte la Rolls-Royce non è forse classica? Non è con questo che vogliamo fare un paragone fra le due vetture, sarebbe fuori luogo, comunque la 131 Mirafiori con la sua impostazione classica, con le sue soluzioni scontate se vogliamo, ma sicure, è quanto di meglio oggi si possa trovare sul mercato europeo per vetture di cilindrata media-superiore.

Le abbiamo provate le nuove 131 Mirafiori in diverse condizioni, dal pavé alla veloce autostrada, dallo sterzo al traffico della grande città, ed una cosa ci è saltata subito agli occhi: il motore, moderno silenzioso che riprende in « basso » anche in quinta (che è opzionale) tanto che si usa pochissimo il cambio anche in città.

Questa è la prima grossa favorevole impressione che abbiamo ricevuto al volante della nuova vettura. Che cosa vuol dire questo nuovo motore che riprende ai bassi regimi? Vuol dire innanzi tutto economia di esercizio (e con quello che costa la benzina oggi è molto importante), vuol dire usare poco il cambio e quindi affaticare me-

no il cambio stesso, risparmiare la frizione e permettere una maggiore concentrazione alla strada da parte di chi è al volante.

Chi scrive è un « aficionado » del cambio automatico che reputa, assieme all'aria condizionata, uno degli optional indispensabili nelle vetture del futuro. Bene, sulla 131 Mirafiori non abbiamo sentito questa mancanza, ma se proprio la sentissimo, ecco che fra i diciassette optional che la Fiat mette a disposizione degli acquirenti ci sono anche questi due.

Abbiamo provato la berlina 1300 special e 1600 normale, tutte e due hanno il grosso vantaggio di un'ampia apertura delle portiere per permettere all'automobilista di entrare e uscire senza tanti contorcimenti. A sedere ci si trova subito comodi, con sedili avvolgenti e ben disegnati, con tanti colori e soluzioni a portata di mano da poter accontentare anche una donna (ed è tutto dire).

Abbiamo percorso alcune centinaia di chilometri sulla nuova vettura che sarà quella del futuro FIAT imperniato su tre modelli solamente (questa, la 127 e la 132). Al volante (che è regolabile sulle versioni special) ci si trova subito a proprio agio, sembra una macchina che hai sempre guidato, solo che questa è moderna nei

disegni del cruscotto, nella forma dei sedili. Dalle ampie superfici vetrate ti accorgi che la 131 Mirafiori nulla ha da invidiare alla 124 che esce di scena dopo due milioni di vetture prodotte in Italia e quattro nel mondo. Il motore ha un lieve sussurro quando lo metti in moto e le marce con la « cloche » sul pavimento entrano in modo dolce e sicuro. La visibilità da « cinemascopo » e lo sterzo leggero e preciso da manovrare, oltre alla perfetta tenuta di strada della macchina ti fanno apprezzare in qualsiasi condizione d'impiego la nuova vettura.

Un passaggio in una galleria: si accendono da soli attraverso delle fibre ottiche gli ideogrammi dei comandi, e degli interruttori si illuminano! E' una diavoleria che piacerà senz'altro agli utenti. Un orologio al quarzo con uno scarto massimo di un secondo al giorno dà la misura della cura con cui questa 131 Mirafiori è stata costruita.

Quando ci hanno consegnato la vettura, hanno detto che la 131 Mirafiori è la risposta della Fiat alla evoluzione del concetto dell'auto e del suo impiego che ha subito negli ultimi anni, e che la crisi dell'energia ha sottolineato e reso più evidente e grave. Se questo era lo scopo prefisso, possiamo dire che esso è stato

ampiamente raggiunto, dopo estenuanti ed esasperati collaudi dall'Africa all'America per centinaia di migliaia di km.

La propulsione è classica, motore anteriore e trazione posteriore, l'albero di trasmissione non vibra, mentre l'impianto frenante con freni a disco anteriori e a tamburo posteriori, è sempre stato rapido ed efficiente in qualsiasi condizione d'impiego, sia in città che in autostrada e nelle strette strade di montagna attorno a Torino.

L'impianto elettrico è stato particolarmente curato con una « centralina » predisposta per raggruppare tutti i teleruttori e le valvole fusibili nelle varie combinazioni, l'impianto è tutto schermato per sopprimere le interferenze che il passaggio dell'auto provoca sugli schermi dei televisori. Anche questo accorgimento dimostra la cura con cui alla Fiat si è lavorato attorno alla 131 Mirafiori.

Se proprio dovessimo trovare un neo alla macchina diremmo che ci vorrebbe di serie il cambio a cinque marce e non averlo come optional: il resto tutto OK. Raramente capita di provare una macchina nuova che non ha nessuna pecca come questa 131, che esce in un momento di crisi per l'auto ma che avrà senz'altro successo.

Giancarlo Cevenini




**INNOCENTI**
**mini** <sup>90</sup>  
120


Eccola qua, la nuova veste delle ormai famosissime Mini della Leyland Innocenti. Due versioni, la 90 è una 1000 mentre la 120 ha un motore 1300 cc.

# Due vetture in una

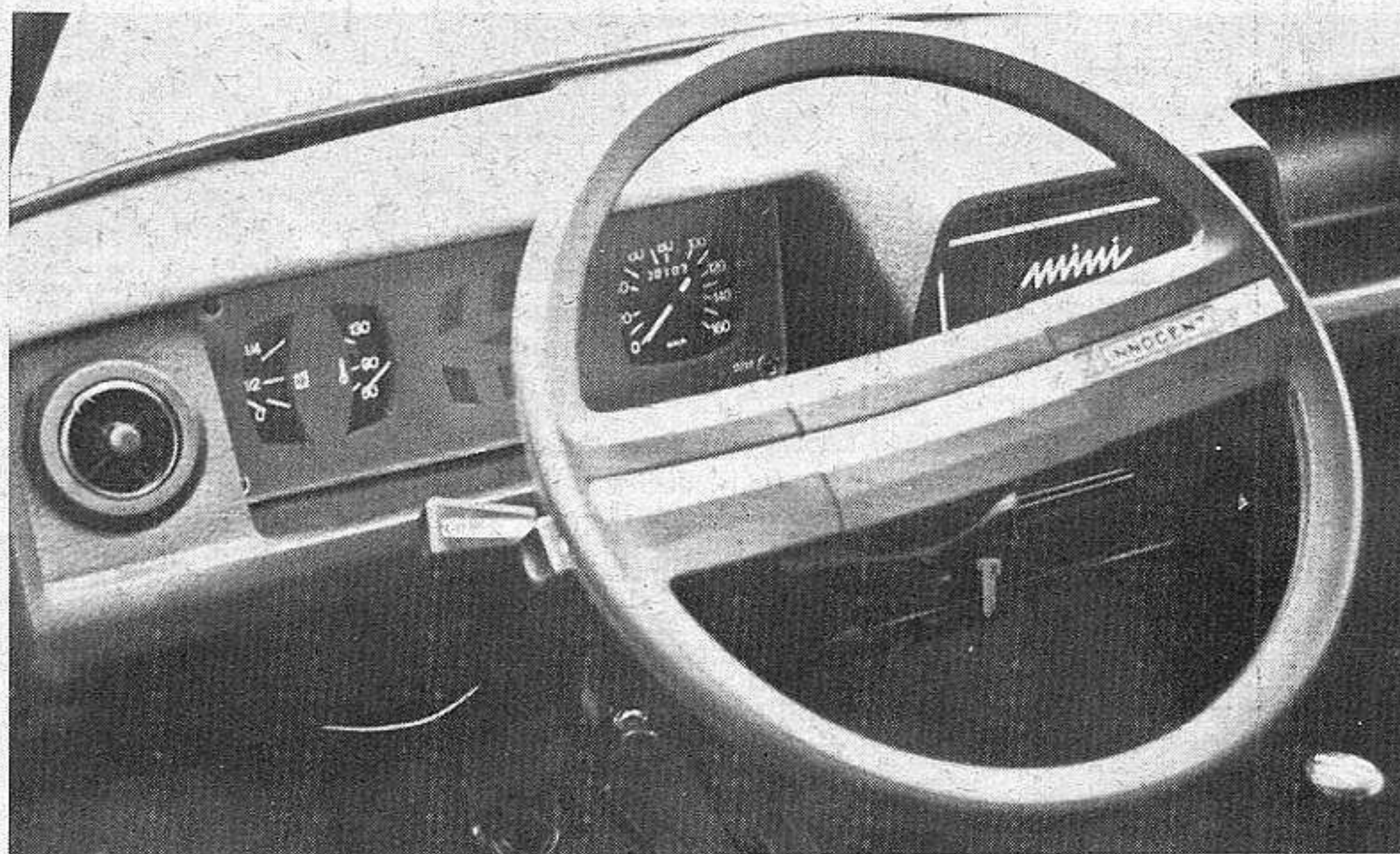
ST. VINCENT - Il Cervino e le altre «becche» valdostane avranno fatto caso, nei giorni scorsi, ad un viavai di brucoloni multicolori che sformicavano su e giù per la Valtournache, la Val di Gressoney ed altri noti domicili di camosci e stambecchi. Favorita da eccellenti condizioni meteo, si svolgeva infatti a St. Vincent la cosiddetta «Sei Giorni dei Tre Metri» per la presentazione della nuova MINI Leyland Innocenti, nei due modelli 90 e 120 (1000 e 1300 centimetri cubi). Tre metri e dodici centimetri, per l'esattezza, ma capaci di scarrozzare ben cinque individui decisi a smentire una volta per tutte la legge dell'impenetrabilità dei corpi.

Scherzi a parte, esistono le capacità fisiche (confortate da una regolare omologazione) per mettere in pratica tale tipo di violenza contro Dio, Natura ed Arte. Lasciamo ad altri, più dotati e meno ingombranti dell'Orzali, l'onore e l'onere di raccontarvi l'effetto che fa l'arrivar lunghi su un tornante in discesa alla guida di un elefante impazzito; sappiamo tutti che lo studio della zoologia è pieno di sorprese. L'Orzali, dicevamo, ha preferito percorrere qualche centinaio di km alla guida sia dell'uno che dell'altro modello (cominciando con la «90» per abituarci gradualmente alla potenza) in compagnia di un solo passeggero, scelto oculatamente di peso inferiore ai 50 chili.

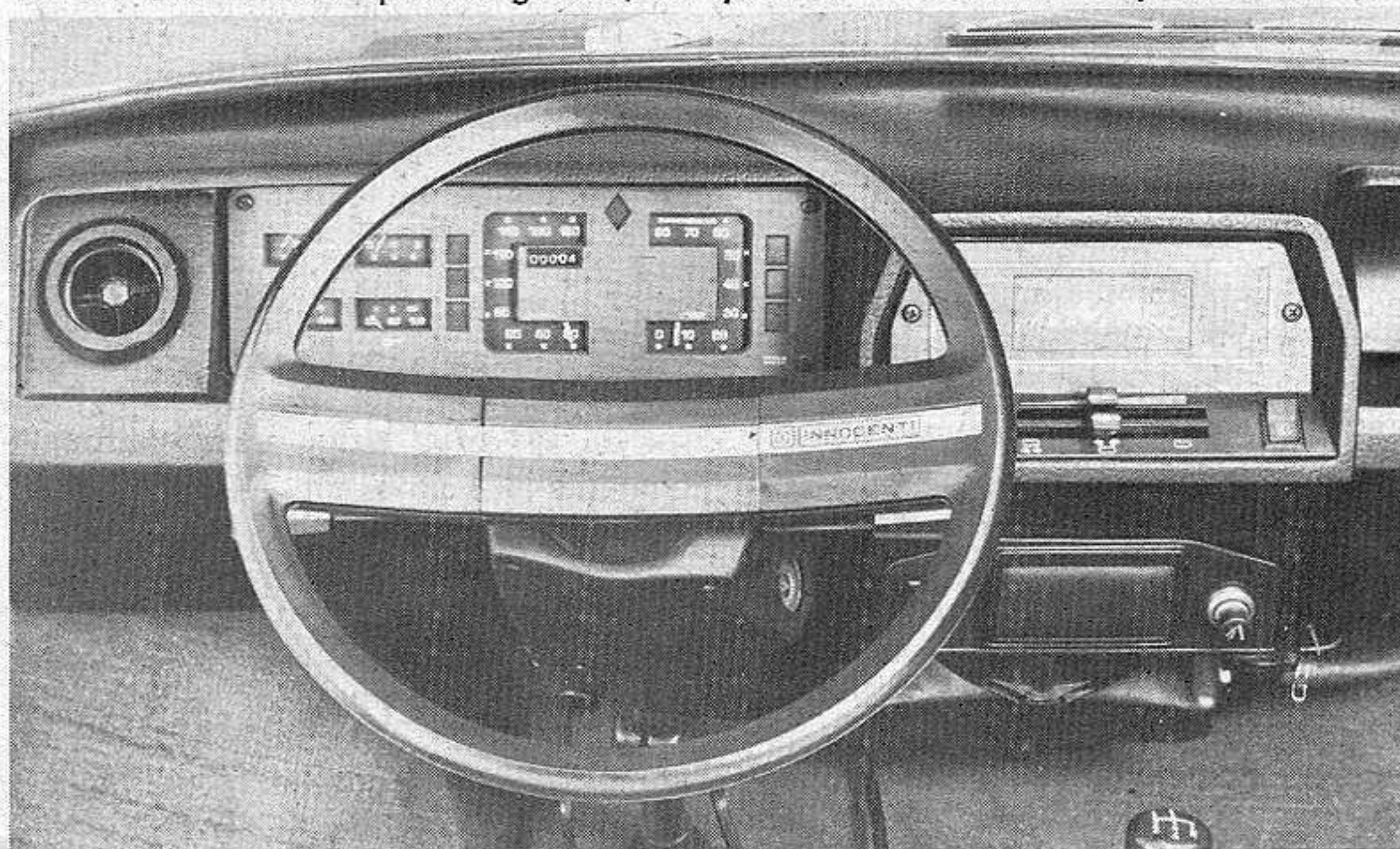
Suggeriremmo solo, ma è cosa che si verifica spontaneamente forse, una specie di auto-condizionamento che induca l'utente a sfruttare ogni tanto anche della cosiddetta velocità economica o di crociera. Per quanto ci riguarda, dobbiamo confessare di non aver mai dato a questa prova lo spirito di un allenamento per l'Economy Run; ma avremmo voluto veder voi nei nostri panni con: 1) una strada che invita, 2) poco traffico, 3) una piccoletta nerboruta e scattante, dallo sterzo diretto e una tenuta di strada che neanche il «Settebello»...

Proprio a causa — o per merito — di questa incredibile capacità di appiccicarsi alla strada vedremmo bene, magari come optional extra, un sediolino di guida più avvolgente che non costringa ad usare il volante come ancora di salvezza anticentrifuga. Il nostro passeggero, per contro, si sarebbe accontentato della solita maniglia-appoggio fra i montanti del pagiglione, presente solo per gli occupanti laterali della panchetta posteriore.

Dicevamo del sedile anatomico per il pilota, in quanto abbiamo trovato inattuabile il vecchio trucco di puntarsi col piede mancino: non esiste infatti uno



Il cruscotto delle Mini è molto simpatico e moderno in entrambe le versioni. Sopra, ecco quello della 120, dotato di contagiri (sulla destra) e tachimetro di disegno originale. Sotto, il cruscotto della versione 90 ha un tachimetro quadrangolare, un paio di manometri e parecchie spie



spazio sufficiente fra pedale frizione e passaggio ruota che garantisca un immediato recupero del piede stesso quando se ne ha bisogno per intuitibili usi. Non possiamo escludere la possibilità di ricavare in loco un gradino di appoggio, tale per cui l'alternativa vicenda fra disinnesto e tieniti-su possa aver luogo facendo perno sul calcagno sinistro. Chi conosce i modelli MINI e MINI COOPER precedenti ha già un'idea abbastanza precisa di ciò che distingue «uno dei Mini da uno dei tanti», come diceva il noto slogan che avrete certamente letto da qualche parte. Lo invitiamo comunque, dal Salone di Torino in poi, a richiedere un giro di prova con la nuova «tre metri»: potrà notare l'evidente differenza data dall'adozione di ruote da 12" anziché da 10".

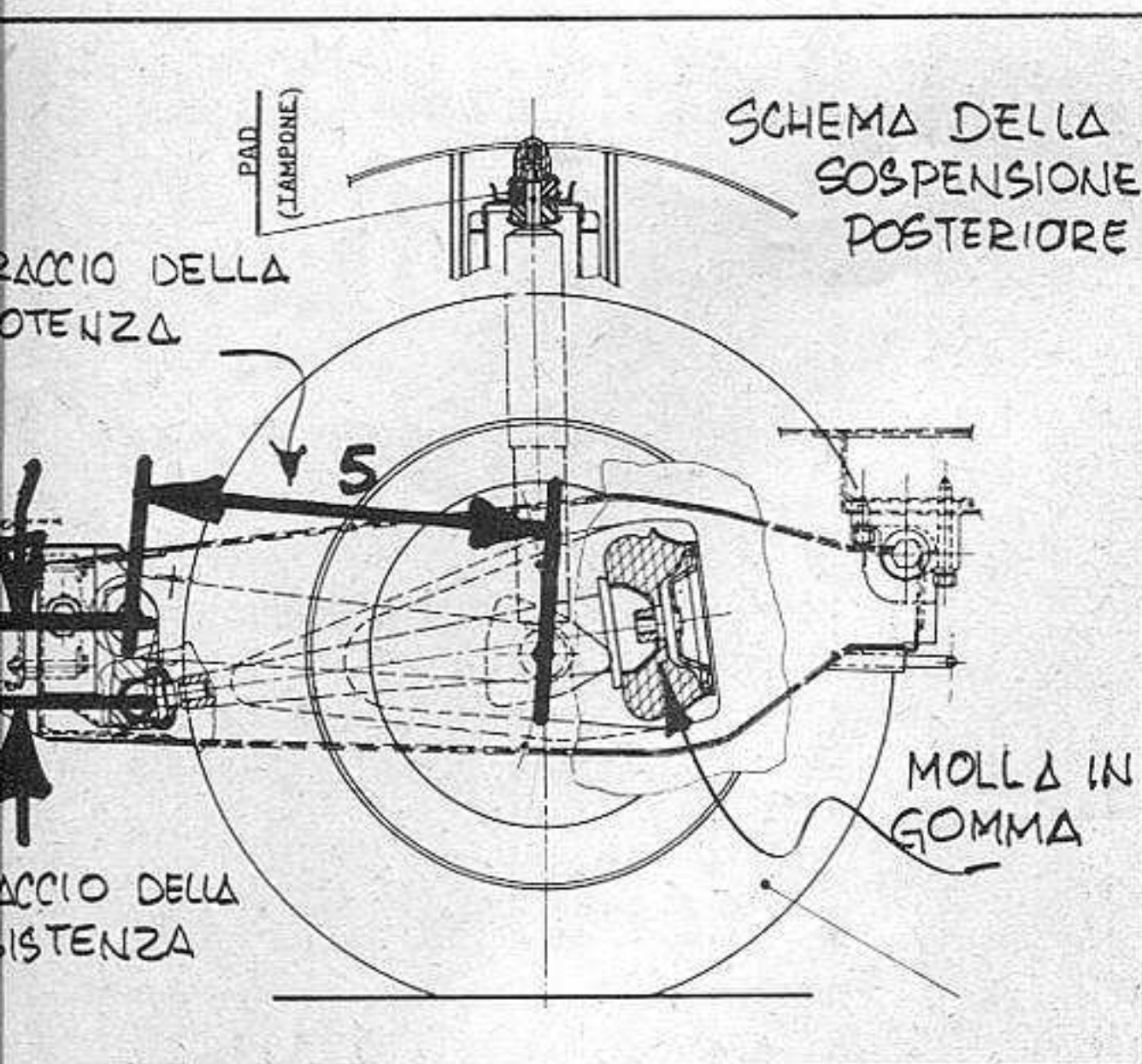
Questa modifica, secondo noi fondamentale agli effetti della rigenerazione cui è stata sottoposta la creatura di Issigonis, ha anche permesso l'installazione di freni maggiorati ragion per cui si è rinunciato al servofreno. La cosa ci ha sorpresi solo per le prime due o tre frenate (scendevamo da una vettura con freni servoassistiti), dopodiché il muscolo interessato ha capito l'antifona e l'assuefazione era cosa fatta.

La nuova MINI non sostituisce ma affianca le sorelle più anziane: non sappiamo se le conserverà proprio tutte e sei, ma è certo che si vuol considerare la nuova nata come una possibilità in più di «conciliare l'economicità di un veicolo di serie con elevate prestazioni sportive». Il testo della predica è firmato

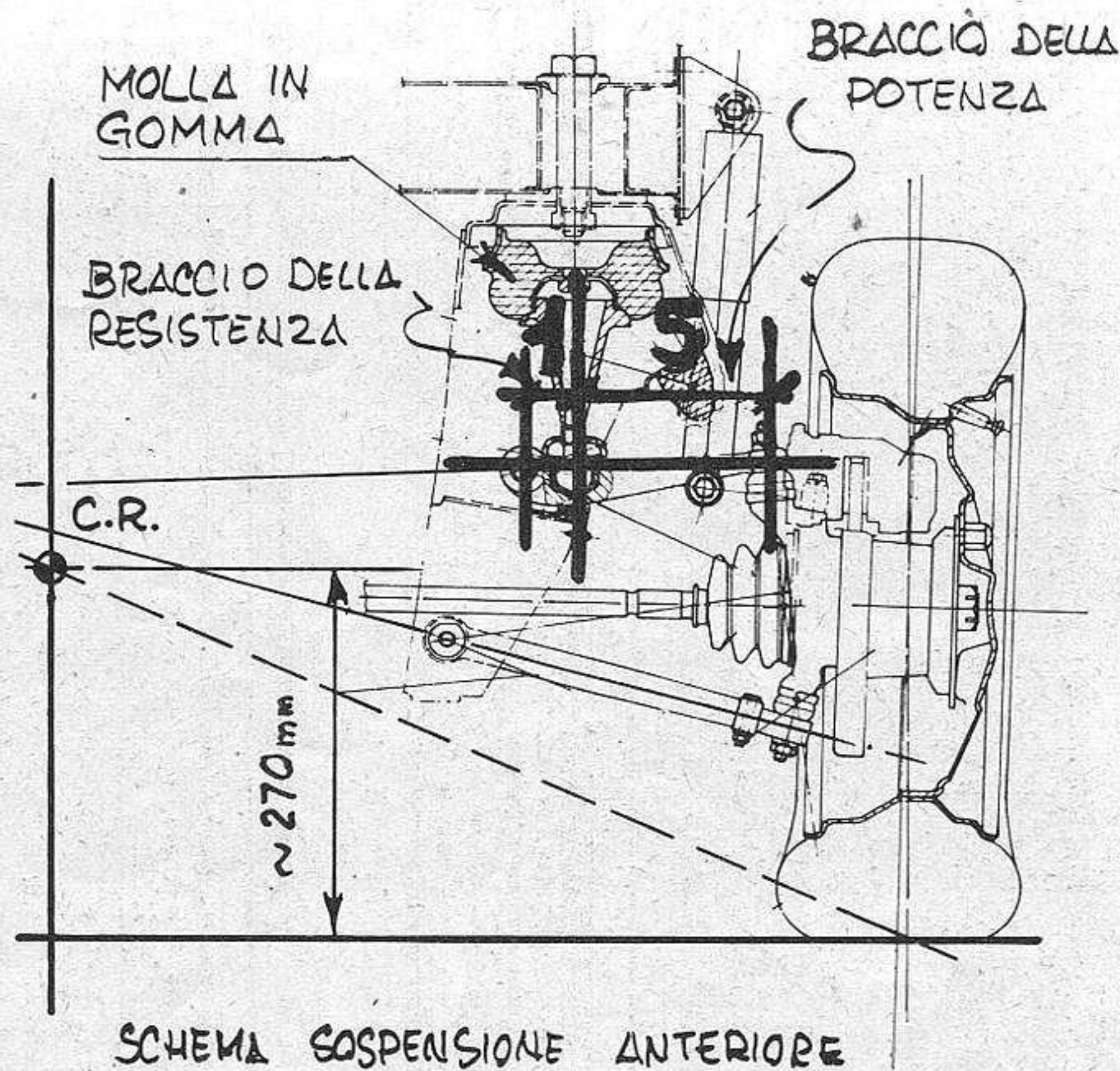
British Leyland e i coetanei di tale idea corrono — ormai scalfati — dietro alle ragazzine, salvo eccezioni. Pertanto, la caccia alle novità dà risultati abbastanza sporadici e non facilitati da illustrazioni che ci lascino effettivamente capire granché. D'altra parte, non vanno di moda le Brave Persone e la loro Canzone Intelligente che spiega un po' di tutto e un po' di niente? Sarebbe troppo facile limitare il confronto al vestitino nuovo di Bertone che butta là, così tranquillo, un 50 per cento di superficie vetrata in più.

Sempre alla ricerca del nuovo per forza, ci scappa un eureka quando scopriamo (sulla MINI 90) una carreggiata posteriore da far pensare all'errore di stampa: metri unoetrentacinque, vale a dire un centimetro in più rispetto a... che possiamo dire? Toh, una Lotus Europa Twin Cam da metri 2,33 di passo. E non ci si venga a dire che Anthony Colin Bruce ha le idee ristrette in fatto di appoggio. Su Mini Minor e Mini T, lo stesso parametro vale m 1,16, il che può servire da con-





Sopra, sezione della sospensione posteriore. Nella 120, le molle — in gomma — dietro sono più robuste. A destra, sezione trasversale sulla sospensione ant. Il leveraggio agisce sulla molla con proporzione di 1/5. Il centro di rollio è alto



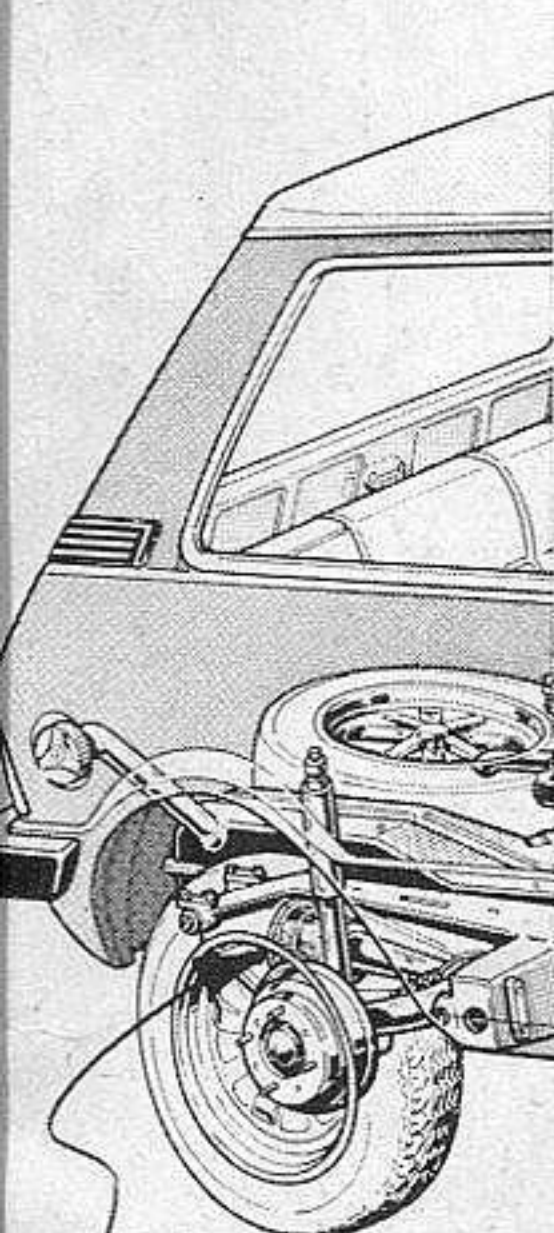
## Aggiornati i PREZZI INNOCENTI

DAL 1.º OTTOBRE le autovetture prodotte dalla LEYLAND INNOCENTI S.p.A. hanno i seguenti prezzi (franco Concessionario e IVA compresa) per il pubblico:

	nuovo prezzo	prezzo precedente
MINI 1000 Export	1.599.360	1.467.000
MINI 1001 Export	1.705.200	1.584.080
MINI 1300 Cooper Export	2.094.960	1.974.000
MINI Matic Export	1.762.656	1.617.000

● I prezzi delle nuove MINI 90 e 120 si conosceranno per il Salone di Torino.

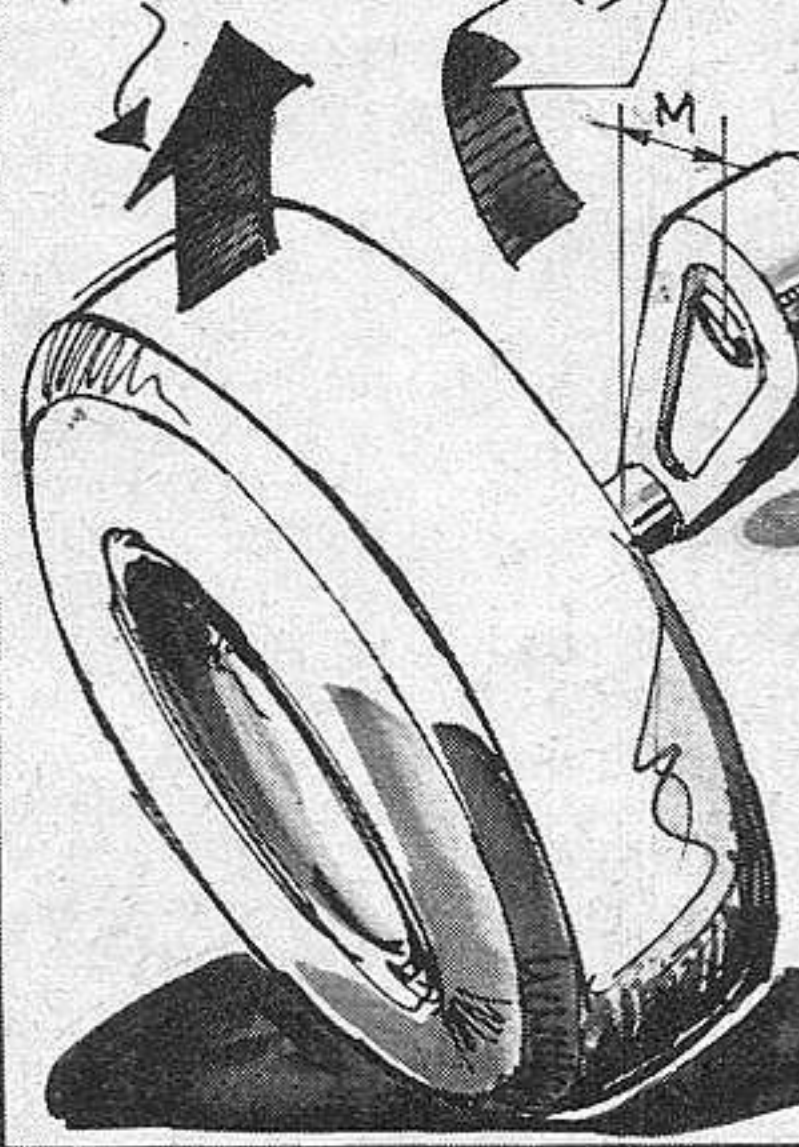
REGENT 1300	1.974.000	—
REGENT 1300 L	2.150.960	2.088.200
REGENT 1500 L	2.266.320	2.197.900



MOLLA IN GOMMA

MOMENTO TORCENTE SUL =  
L'ASSE POSTERIORE, PRO-  
DOTTO DI UNA FORZA (KG)  
PER UN BRACCIO (M)  
DI SOSPENSIONE

REAZIONE AL  
PESO IN  
APPOGGIO



ASSE  
POSTERIORE

NELLA "MINI" ED  
IN ALTRI DIFFUSI  
MODELLI, LA SO-  
SPENSIONE POSTERIORE SI  
COMPORTA COME IL SIGNORE  
QUI SOPRA, CHE GENERA UN MO-  
MENTO (KGM) ANTAGONISTA (V. FRECCIA).

## L'identi-kit delle **mini** 90 120

	MINI 90	MINI 120
Cilindrata	993 cmc	1275 cmc
N. cilindri	Quattro in linea	
Alesaggio	64,59 mm	70,60 mm
Corsa	76,20 mm	81,33 mm
Potenza	49 CV a 5600 giri	65 CV a 6500 giri
Cambio	A quattro marce sincronizzate + RM	
Freni	A disco davanti a tamburo dietro	
Pneumatici	145/70 SR 12	155/70 SR 12
Peso	720 kg	730 kg
Serbatoio capacità	38 litri	
Trazione	anteriore	
Raffreddamento	Circuito pressurizzato a circolazione forzata	
Frizione	Monodisco a secco	
Sterzo	Pignone e cremagliera	
Sospensioni	Anteriori e posteriori a ruote indipendenti	
Lunghezza	3120 mm	
Larghezza	1500 mm	
Passo	2040 mm	
Carreggiata ant.	1255 mm	
Carreggiata post.	1250 mm	
Prestazioni	140 kmh	155 kmh
0/100	38"2	35"
Consumo a 120 kmh	8,5 x 100 km	9 x 100 km
Carrozzeria	Monoscocca tre porte 5 posti	
Prezzo	Ancora da comunicare	

fronto. Se poi montiamo degli adatti distanziali, uhm, sì, vediamo un po'... beh, un buon muratore cosa volete che ci metta ad allargare la porta del box?

Molto meno nuova ma sempre interessante, la sospensione a molle in gomma con la quale la Mini è nata e alla quale si tentò di far le corna flirtando con gli elementi Hydrolastic per tornare infine ai primi amori. Se prendete in mano uno dei maritocci di cui si parla, made in England by Dunlop, la curiosità sul relativo funzionamento è offuscata solo dalla preoccupazione di non farvelo cadere su un piede.

I « chili per millimetro », in altre parole, sono parecchi e non si può nemmeno pretendere da si gnucca ciambella una freccia (o deformazione, se volete) pari al necessario e dignitoso scuotimento. Ragion per cui i bracci sospensori daran ricetta, in punti non casuali, allo snodo di appositi puntoni o spingitoi la cui azione prevaricatrice della molla avviene con un guadagno del 500 per cento. La colpa è tutta di Archimede e della sua mania fissa di sollevare il mondo. Come vedete dalle figurine (guardiamò prima l'avantreno), il braccio superiore non è altro che un « remo » — o leva di secondo genere — col quale il montante si diverte a sollevare lo spingitoio approfittando di un vantaggioso meccanico (braccetto) cinque volte maggiore della distanza tra il fulcro e l'appoggio della resistenza.

Analogo discorso per il dietro, con la feroce determinazione di vietare alle molle l'accesso al baule. Ritroviamo infatti i soliti bracci e le esose sperequazioni fra potenza e resistenza, ma stavolta gli interessati si attaccano a squadra come fa il diavolo dell'illustrazione.

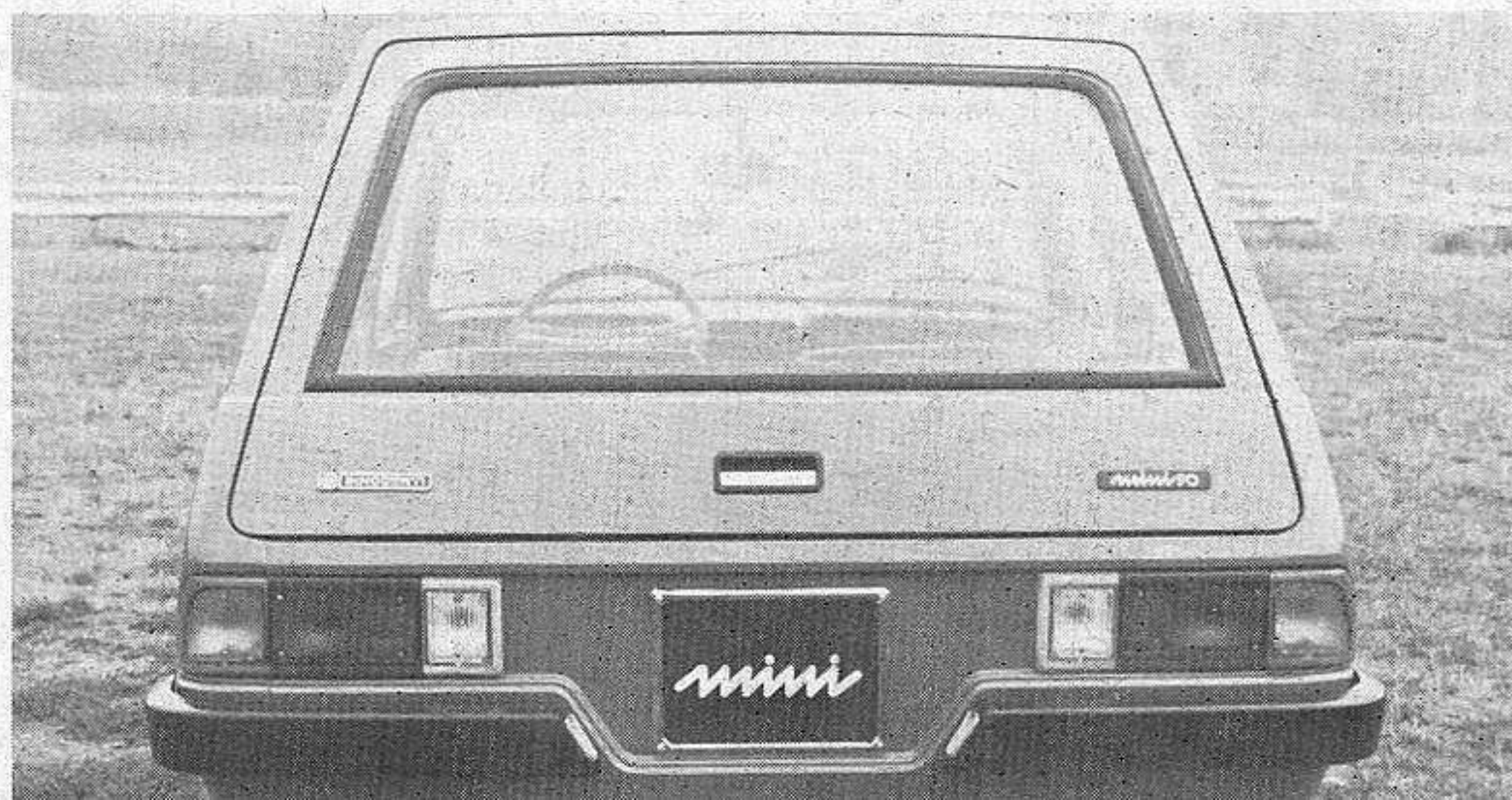
Tutto un altro discorso per gli ammortizzatori, situati in prima linea ossia sog-

getti a buona parte del costante andare. Quelli dietro hanno l'attacco inferiore addirittura concentrico alla ruota, il che suona come dire: « Tanto di scuotimento, tanto di corsa ». Un po' meno dinamica la situazione di quelli anteriori ma, nell'insieme, la situazione ci fa ripensare alla Ferrari di Watkins Glen. Forse perché anche questi, che a onor del vero sono Armstrong, contengono la « carne dell'azoto »; speriamo solo che durino di più. Fra le cose presumibili in anticipo, vista anche la scelta della località di prova, era il fatto (già noto) che la MINI riduce i blasé del: « Tutto avanti non va bene in salita » al ruolo di barbuto e dispettosa vecchia. Ciò che invece è riuscito nuovamente a meravigliarci è il complesso

di insanità alle quali è possibile sottoporre il veicolo senza — o magari PRIMA — che questo si ribalti.

Sollecitati ad esempio nella discesa da un indigeno punto sul vivo, siamo arrivati a discernere nel retrovisore una nuvoletta di fumo da noi lasciata a indicazione del punto di frenata senza che per questo nulla di osceno accadesse e la successiva curva a destra non ci creava la minima difficoltà nel tenere la nostra mano. Solo il fatto, già citato, di un migliorabile ancoraggio della targa onde non rischiare di ritrovarsi col volante in mano alla maniera di Stanlio nei « Diavoli volanti ».

Ottimo quindi il centraggio che varia, in percentuale, come segue:



A vuoto, in ordine di marcia: avantreno 62,5% retrotreno 37,5%. Con pilota a bordo (800 kg): avantreno 62%, retrotreno 38%. A pieno carico (1130 kg): avantreno 51%, retrotreno 49%.

Al resto provvedono i centri di rollio elevati anzichè, da cui deriva una notevole avversione allo stravacco. Una altrettanto opportuna ubicazione del baricentro pone il pattinaggio artistico alla portata di ogni conduttore di media esperienza e fa delle nuove MINI un esempio di veicolo che si guida... anche col volante.

Inutile scoprire in questa sede i vantaggi di un motore ad asse trasversale collocato sopra l'asse delle ruote anteriori e motrici, anche perché sono ormai quindici anni che a questo esempio si attinge quando si vuol tratteggiare una rapida storia dell'automobile.

Per quanto riguarda gli svantaggi intrinseci, possiamo notare che sulle nuove MINI si è saltato il fosso ricorrendo — finalmente — ad un radiatore acqua disposto di fronte — marcia ed al relativo ventilatore a innesto elettromagnetico. Si perde così il vantaggio economico dovuto all'assenza di un inutile servofreno, ma si recupera, almeno ad intervalli, la potenza dissipata da una ventola che gira di continuo, magari a sproposito.

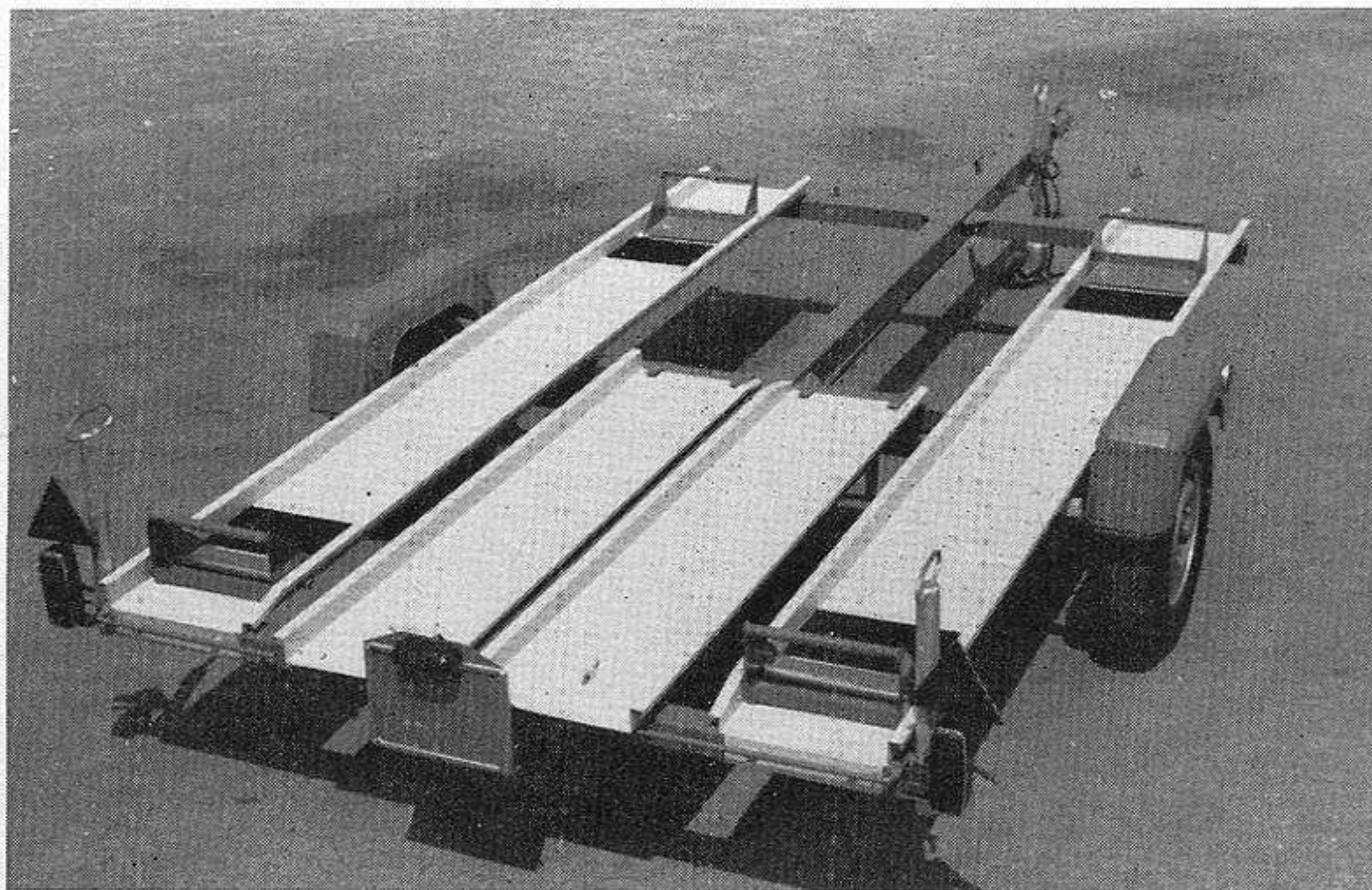
Attendiamo il prezzo al pubblico tuttora soggetto, come dicevamo, alle oscillazioni di certi corsi e ricorsi. E' un parametro importante e non ci sembra di usare parole troppo grosse collegando le conseguenze di una sua scelta felice fra le cause potenzialmente in grado di portare acqua al mulino della economia nazionale.



Il polso tradisce il  
guidatore dubbioso

**Se siete  
nervoso  
la macchina  
si ferma**

SPECIALE PER AUTOSPRINT



**La fabbrica  
della  
sicurezza**

Vi ripresentiamo il primo esemplare di carrello per trasporto autovettura costruito dalla Sassa con criteri di avanguardia. Costa 290.000 lire

**I tecnici SASSA  
sfidano:**

# Provate a ribaltarvi per giudicare i roll-bar

**ASCOLI** - Se dubitate della qualità dei roll-bars Sassa, informatevi pure da quei piloti che hanno avuto la sfortuna di ribaltarsi». Questo invito lo rivolge Emilio Giammiro, giovane titolare della Sassa Roll-Bars, attraverso un opuscolo che propaganda gli accessori sportivi prodotti dalla sua ditta. Sono parole chiare e precise che bene esprimono il dinamismo e la fiducia di Giammiro, primo in Italia che abbia avuto il coraggio di creare una ditta di accessori per la sicurezza destinati soprattutto alle auto da corsa.

Dopo un inizio in sordina nella vecchia officina di viale Orlando, la Sassa Roll-Bars, ormai conosciutissima sui campi di gara di tutta Italia, si appresta ora ad essere trasferita in un nuovo capannone di 6000 mq ormai ultimato nella zona industriale di Ascoli Piceno. Nella nuova sede sarà possibile abbandonare i precedenti concetti artigianali sui quali era basata la produzione ed indirizzarsi, senza comunque perdere di vista la bontà del prodotto, verso una lavorazione di tipo industriale che possa fare fronte alle richieste sempre più numerose. Senza contare inoltre che recentemente la Sassa ha allargato la gamma dei propri prodotti

iniziando a costruire carrelli per il trasporto di auto, barche e merci varie.

Il prototipo di questa nuova serie di carrelli, denominato SA 21, è ormai completato da tempo ed è in avanzata fase di collaudo prima di entrare in regolare produzione. In questo caso è stata determinante l'esperienza agonistica del titolare della Sassa, appassionato pilota di una 500 Gr. 2, il quale ha reso possibile la costruzione di un carrello che tiene conto delle precise esigenze delle auto da corsa. Con caratteristiche tecniche di avanguardia si presenta piuttosto attraente sia sotto il profilo estetico che funzionale. Sospensioni a barre di torsione, freni a repulsione, impianto elettrico fisso e montato su supporti di gomma, pedane di carico regolabili ad innesto rapido, targa semiamovibile per determinare la lunghezza utile del carico, puntoni di fissaggio vettura con asta tipo bisarca «svig» (brevettati) ed un piano di carico assai basso sono le principali caratteristiche di questa ultima realizzazione delle officine Sassa.

Senza contare inoltre la particolare cura che è stata posta nella ricerca della migliore tenuta di strada e nella elimina-

zione del beccheggio. Al modello SA 21 che ha una portata utile di 550 kg seguirà ben presto il più capiente SA 32 che avrà una portata di ben 900 kg. Molto interessante infine il prezzo del primo tipo: 290.000 lire IVA esclusa.

Prosegue intanto la costruzione dei roll-bars che ormai sono stati adottati da oltre 35 preparatori e piccoli costruttori italiani. Anche le Ford per le particolari esigenze delle sue vetture da rally-cross è approdata alle officine di Ascoli ed ha dato la preferenza al roll-bar di tipo integrale a gabbia. Sono inoltre piuttosto indicative le sempre più numerose richieste di centine per uso turistico adottate soprattutto dagli appassionati della macchina aperta che non intendono passare sopra le regole della sicurezza.

I roll-bars Sassa si presentano con un arco principale, due controventature laterali ed una diagonale che unisce l'angolo opposto a quello di guida con la fine della controventatura del lato contrario. Costruiti con cerniere mobili hanno dunque l'indubbio vantaggio di essere completamente smontabili. Svitando infatti quattro bulloni si possono asportare la diagonale ed i due bracci tanto che si ha la possibilità di sfruttare interamente lo spazio posteriore della macchina.

La gamma dei prodotti di questa vera e propria «fabbrica della sicurezza» è completata dagli estintori (nelle due versioni da 5 kg, tipo corsa, e 1 kg per tutti gli usi normali), dagli anelli da traino, dalle cinture di sicurezza a due ed a quattro punti ed infine dai ganci ferma-cofano in gomma e metallo.

Il successo commerciale non ha comunque ammorbidito la passione sportiva di Emilio Giammiro che, al contrario, ha dato vita fin dallo scorso anno e con il valido aiuto di Pasqualino Amodeo, alla Sassa Roll-Bar Squadra Corse. Al suo secondo anno di attività sono ormai tredici i piloti che hanno aderito al sodalizio ed il risultato è incoraggiante, tenuto conto che ad Ascoli esiste anche un'altra scuderia. In una rapida carrellata ricordiamo «Gin-Tonic», campione sociale '73 che ha preso parte al campionato italiano con una Giannini elaborata da Lanini, Franco Spinucci che ha una 500 elaborata da Camela e che ha vinto l'edizione '73 della Ascoli-Colle S. Marco, Forti, i fratelli Gagliardi, Agostinelli, Quartaroli, i fratelli De Angelis, Amodeo, De Laurentis, Sartori oltre naturalmente allo stesso Giammiro che, sotto lo pseudonimo di «Sassa Roll-Bar», gareggia con una Giannini elaborata da Bachetti.

**La SFIDA-SLOT cambia tema**

## Record di velocità 8,4 kmh.

I risultati-slot da noi pubblicati nel numero della settimana testé trascorsa, debbono avere avuto un effetto traumatizzante: i primati ufficiosi di 20 ore per l'individuale, 48 ore per il collettivo e 50 ore per il multiplo, indubbiamente scioccanti, nella loro entità avranno colpito la fantasia dei tanti aspiranti primatisti, inducendoli al pensiero che per raggiungere risultati di tale importanza non è più sufficiente affidarsi allo stellone italiano, ma è soprattutto necessaria una adeguata preparazione e una organizzazione scrupolosa.

Dopo l'alluvione di lettere registrata la scorsa settimana, abbiamo, in questi sette giorni, preso atto di un record negativo con una sola lettera dei giovani **GIORGIO TODERI** e **MAURIZIO PETRINI**, i quali invece di attaccarsi alla «durata» hanno volto la loro attenzione alla «velocità». Allestita una pista con 18 elementi rettilinei e 8 curvi per una lunghezza totale di metri 7,641 e preparata una Policar mod. DR5-Daytona con una unica modifica consistente nell'asportazione del parabrezza per esigenze di raffreddamento, in una sola ora hanno coperto 1.105 giri del circuito ad una media pari a **km 8,442305**. Pilota della slot Giorgio Toderi, mentre Maurizio Petrini teneva il cronometro e il contagiri, fungendo praticamente da ufficiale di gara.

Nel darci comunicazione del loro «tentativo» i due giovani primatisti (infatti in nessuna altra prova si è registrata quella velocità, aggiungono che la loro piccola impresa non è stata realizzata per il gusto del primato, ma che «visto che si sono mosse le acque e le slot-cars stanno uscendo dal dimenticatoio, sarebbe il momento giusto per organizzare un campionato italiano che sino a pochi anni fa si correva e del quale poi non si sono più avute notizie. Speriamo che questa idea venga accolta da qualcuno che apprezzi ancora lo slot-racing, poiché riteniamo sia meglio incontrarci in pista, piuttosto che scambiarsi i nostri records a distanza!».

**Tege Tornvall**

d. b.

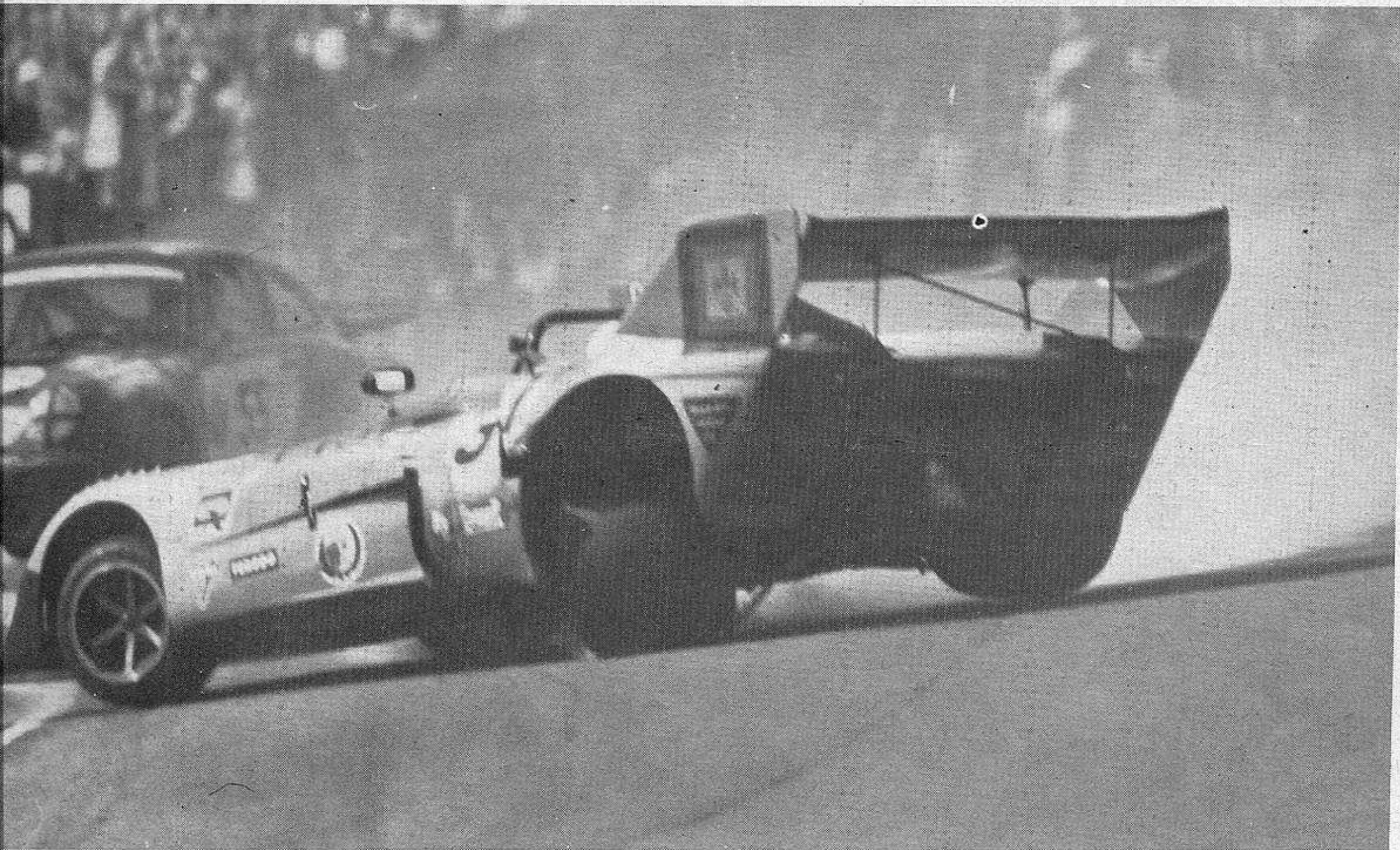


Preoccupante 1975

# SPORT ultima spiaggia



Sopra, la Matra vincitrice di Beltoise (alla guida) e Jarier seguita da una della Porsche-Kremer. Sotto, Fitzpatrick evita d'un soffio con la sua Porsche Carrera la March 2 litri di Sheldon che ha rotto una sospensione



LONDRA - Alla British Airways 1000 c'era una chiara atmosfera di fine stagione. Dato lo stato complessivamente «depresso» delle gare sport, tutto sommato le iscrizioni avrebbero potuto essere peggio e, anche se il team Matra è stato al comando dal principio alla fine, la corsa in sé e per sé è raramente piombata nella noia.

Inoltre nella maggioranza le vetture erano preparate bene, non c'erano miserevoli «riempimenti schieramento». Un grosso punto interrogativo ne sovrastava però alcune. Avremmo rivisto una Porsche con compressore? Avremmo rivisto nel 1975 un team Gulf? Quanti concorrenti delle due litri saranno in grado di trovare quattrini per le corse della prossima stagione? Quanti patrocinatori, che quest'anno hanno visto il pubblico generalmente scarso al campionato sport, saranno disposti a continuare a finanziare squadre o corse appunto sport?

Giudicando dall'entità del pubblico, le recenti gare sport in vari paesi hanno avuto poca attrattiva per gli appassionati e, diversamente dal titolo di F. 1, nessun campionato sport pare avere avuto un vero significato per «l'uomo della strada». Si è tentati di chiedersi che cosa dimostrerebbe un'analisi di spese e utili nel caso della Matra, anche se si tratta di un caso piuttosto speciale per il fatto che si potrebbe dimostrare qualcosa nei limitati termini del mercato francese, anziché in termini internazionali. Vista sotto questa luce, e anche se il vero motivo è annebbiato dalle fortune alterne, la decisione dell'Alfa di girare le spalle alle corse sport è stata giusta, ci sembra. Addirittura, a meno che non ci sia una compagnia di tabacchi, o qualcosa del genere, che paghi i conti, pare esservi ben poco motivo logico per indurre qualsiasi fabbricante ad assumersi la costosa sfida di gare sport di primo piano.

Torniamo in particolare alla British Airways. D'accordo, sapevamo che le Matra sarebbero state meravigliose e lo sono state, ma lo sforzo della Gulf è stato realmente piuttosto patetico. Le Porsche con compressore sembrano essere arrivate a un vicolo cieco, una o due Porsche 908/3 che invecchiano dimostrano poco e altrettanto dicasi per qualche Lola tre litri e una March. Se, poniamo, ci fosse stata la Ferrari (a proposito, signori Montezemolo, Forghieri, Lauda e chiunque altro sia interessato, ai boxes regnava un ordine perfetto, con la gara diretta da un club «professionista» anziché dal vecchio rincretinito RAC inglese) ovviamente ci sarebbe stata una differenza, però viene fatto di chiedersi seriamente che se tale differenza sarebbe stata sufficiente per giustificare il tipo di somma che la Fiat dovrebbe spendere di questi tempi, o

se si sarebbe avuto un confronto sul tipo di quello Ford-Ferrari di un decennio fa.

I problemi della Matra sono stati minimi... una frizione fuori uso e idem per una batteria. Quelli della Gulf, invece, infiniti e probabilmente non è il caso di usare tanta carta per elencarli. Strano, sotto un certo aspetto, il dato che il team JWA in passato era uno dei meglio preparati e meglio organizzati dalle gare sport. Possibile che fosse così soltanto quando avevano attrezzature di prim'ordine e che la GR7 non sia semplicemente di prim'ordine? Certo, è curioso che alla fine di questa stagione i piloti debbano avere fastidi come quello della parte posteriore della vettura che scodinzola in frenaggio (Schuppan ci ha analizzato il fatto, a proposito, deducendo che era dovuto a cambiamenti di camber, il che significava che i bassi e molto

larghi profili «andavano in punta di piedi», cioè il cambiamento di camber faceva sì che soltanto i bordi interni dei pneumatici erano in contatto con il fondo del circuito). Una impressione dovrebbe essere modificata: pare che la carrozzeria della Gulf superstite sfregasse sulle ruote quale risultato di un urto con la Matra pilotata da Beltoise e Jarier.

In tono con l'atmosfera di fine stagione, c'erano vari piloti «temporaneamente disoccupati» che si aggiravano attorno al circuito, alcuni che partecipavano alla gara come guida a sé. Ci si chiede che cosa riservi l'avvenire ad alcuni fra loro: Craft, Edwards, Miles, Pinhol. Beuttler gareggiava di nuovo e per il 1975 punta, forse modestamente ma in modo realistico, sulla F. 5000 specialmente in America.

David Hodges



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





BRANDS HATCH - Merita riproporre le vicende delle prove ufficiali della British Airways 1000. Esse dovevano iniziare con una sessione di tre ore, il 27 settembre. Mancava poco meno di un'ora alla fine, quando commissari ansiosi hanno interrogato i componenti le squadre, rannicciati con aria afflitta ai boxes, sollevati poi di sapere che nella maggioranza erano favorevoli a fare cessare la sessione di prove sui due piedi. Il tempo era piovoso, piovosissimo, e in pista si erano formate grandi pozzanghere. In certi punti l'acqua scorreva sul circuito, molti piloti erano incappati in testa-coda e gli organizzatori temevano che, prima o poi, uno di questi testa-coda provocasse un incidente.

Comunque, durante i 129 minuti nei quali il circuito era utilizzabile si sono viste provare non meno di 36 vetture (per essere più precisi, spesso si intravedevano soltanto in mezzo a spruzzi d'acqua).

Nettamente più veloce di tutti Derek Bell, fiducioso nei confronti della vettura e chiaramente deciso a scrollarsi di dosso gli effetti demoralizzanti delle sue recenti sortite con la Surtees. E' scattato via dai boxes appena la pista è stata dichiarata agibile e, per fortuna, questo è avvenuto nel momento in cui era meno umida. Gli è stato riconosciuto il tempo di 1'34"6 sul giro, che è sembrato sorprenderlo. Il team Gulf non ha potuto confermarlo, dato che i suoi cronometristi non avevano cronometrato i

Il suo co-pilota, Gethin, ha girato prudentemente per soli tre giri, con il miglior tempo di 1'49"7, più o meno normale per la maggioranza delle due litri.

Altri due piloti erano decisamente al livello delle «grosse»: Dave Walker ha girato con la Lola che condivideva con Raymond in 1'45"3 e Raymond è stato di poco meno veloce, in 1'45"9. Poi Pedro de Lamare ha coperto un giro in 1'47"5 con la March 74S che non gli ha dato troppe soddisfazioni, a parte una gara minore svoltasi recentemente a Thruxton.

La classe per vetture del gruppo 4 comprendeva soltanto Porsche Carrera RSR, fra le quali il secondo più veloce è stato Merzario in 1'48"6. Il suo co-pilota è risultato essere Schurti, poiché quello che avrebbe dovuto essergli compagno, cioè Schenken, aveva deciso che per lui era assai più importante provare la JPS Lotus 76 con la quale è iscritto al G.P. degli Stati Uniti. Il più veloce in questa classe è stato Fitzpatrick (1'48"1), che aveva cambiato squadra in un tentativo dell'ultimo minuto per ottenere il massimo dei punti nella Coppa Porsche (il suo co-pilota Hezemans ha segnato un modesto 1'56"9).

Il mattino seguente i piloti sono andati ai boxes sotto un bel sole e appena sono cominciate le prove si è udito il vero «urlo» del motore Matra a 12 cilindri. Ben presto le due vetture francesi dominavano la sessione. Al termine della mattina i tempi delle due MS670C erano: Beltoise 1'23"3, Jarier

gnava 1'38"1. Subito dietro c'era la Porsche 908/3 di Joest-Casoni (1'32"2 e 1'33"7), poi varie due litri e tre litri di secondo piano, quindi la prima delle Carrera RSR: Fitzpatrick (1'38"5) e Hezemans (1'39"5), di nuovo Fitzpatrick (1'38"5), poi Schurti (1'39" e 3) e Merzario (1'39"3). In fondo alla lista c'erano quattro Porsche e due, due litri, che non sono riuscite a segnare tempi da qualificazione.

Nella sessione del pomeriggio molti piloti sono stati più lenti. Beltoise e Pescarolo non hanno pilotato affatto, il secondo perché la macchina è rimasta ferma per quasi tutta la sessione mentre i meccanici sostituivano il cambio. Jarier ha migliorato il proprio tempo portandolo a 1'23"4, Larrousse a 1'23"7. Si aveva l'impressione che i piloti della Gulf non sperassero di uguagliare i tempi delle Matra, ma per lo meno Bell ha segnato il terzo miglior tempo in 1'26"6. Il suo co-pilota Hobbs è stato mandato in pista per coprire pochissimi giri e ha poi osservato un poco amaro: «Andremmo meglio se piovesse di nuovo. Non ho pilotato molto, ma mi sembra che la vettura manchi di potenza e in frenaggio ondeggia. Credo che sia dovuto ai Firestone a profilo molto basso». Wisell ha uguagliato il tempo di Gethin (1'26"8). Schuppan 1'29"1, ma non ha naturalmente potuto spostare Peter dalla seconda fila dello schieramento.

Un'altra vettura con guai di potenza era la Lola italiana. Lella Lombardi ha riferito che «vedeva sempre meno giri», a mano



Qui-sotto, la Lola-DFV condotta da Pino Pica, che era in coppia con la Lombardi, la quale non ha praticamente guidato. A destra, la Porsche Carrera 3 litri di Merzario, con il davanti sistemato un po' alla meglio



primi giri di Derek, mentre al box Matra i cronometristi non c'erano neppure.

Bell ha coperto ventun giri, molti cronometristi dal team Gulf attorno a 1'40" anche quando le condizioni del tempo peggioravano notevolmente. Il suo copilota, David Hobbs, ha coperto soltanto tre giri con il miglior tempo di 1'49"4. Il secondo miglior tempo è stato quello di Jarier, che in sedici giri è riuscito a segnare uno in 1'38"4, nessun altro conduttore di tre litri è sceso sotto 1'40" (il compagno di Jarier, Beltoise, ha coperto due soli giri, con un miglior tempo di 2'05"8). Sull'altra Matra Pescarolo ha segnato 1'44"4, Wisell 1'45"7. La successiva vettura in lizza pareva essere la Porsche con compressore pilotata da Muller (1'47"7) e da van Lennep (1'48"3).

Non lontana dai tempi suddetti, la Lola T284 del Jolly Club soltanto e uno dei suoi piloti è stato riconosciuto un tempo in quella prima giornata: a Lella Lombardi, che ha completato ventidue giri (nessun altro conduttore ha superato questo totale) con un miglior tempo di 1'48"8. Dopo Lella aveva l'aria veramente felice e il suo sarebbe stato un exploit per chiunque, in quelle condizioni. Per lei, poi, è stato proprio un cambiamento, se si ricordi l'incertezza con cui affrontava il pensiero di dovere pilotare sul bagnato agli inizi della stagione. Ha detto che la vettura era «meravigliosa», nonostante il modo in cui slittava sul circuito, ma era disturbata da ritorni di fiamma (dovuti, si presume, all'impianto elettrico bagnato).

Un'altra vettura aveva girato sotto 1'40", la Chevron ufficiale con motore Hart due litri pilotata da Redman. Avevamo anticipato che alcune delle ventiquattro due litri avrebbero potuto dare prestazioni che avrebbero forse imbarazzato squadre che dispongono di tre litri gruppo 5, anche se naturalmente le condizioni di quella prima giornata non hanno assolutamente permesso di ottenere indicazioni precise sui vari potenziali. Redman ha però realmente lasciato sconcertate le altre squadre, quando ha coperto una successione di giri veloci, tutti attorno a 1'40", compreso uno in 1'39"2.

1'24"7, Pescarolo 1'23"4, Larrousse 1'24"9. Le loro evidenti rivali, le due Gulf, erano lungi dall'essere a punto (Bell ha detto: «Oh, povero me... sarà meglio che me lo chiediate dopo le prove».)

Durante la lunga sosta per la colazione i meccanici della Gulf hanno lavorato come negri per cambiare parti della sospensione, mentre quelli della Matra bigheonavano accanto alle loro vetture silenziose. Con l'altra macchina Wisell ha segnato 1'28"5, Schuppan 1'28"9.

Subito dietro le Gulf c'era un'altra due litri perché Walker aveva girato con la Lola in 1'30"6 (il co-pilota Raymond in 1'32"3). Poi seguiva un'altra tre litri, la March 74S, che rendeva Bob Evans molto infelice. «Le molle non vanno assolutamente — ha detto — e la macchina va in qua e in là sul circuito». Ha però girato in 1'30"6 (co-pilota Lloyd 1'35"8). Abbastanza vicina come tempi la Porsche Martini con compressore, con la quale Muller ha segnato il miglior tempo di 1'30"9 (van Lennep 1'33"6). Il direttore di squadra Yorke ha detto: «Dubito che qui la vettura andrà molto più forte. Siamo svantaggiati su questo circuito».

Seguiva un terzetto di due litri: la Chevron B26 di Hine-Grob (1'31"1), la Chevron B23 di Alan Jones-Richard Jones (pure 1'31"1) la Lola T294 di Holland-Birckenough (1'31" e 2). Poi la Lola del Jolly Club che è arrivata tardi per le prove ed entro pochi giri ha dovuto sostare a lungo al box, perché Pica aveva avuto una foratura e inoltre si era rotta una leva selettiva del cambio. Fatta la riparazione è scesa in pista Lella Lombardi. Dato che conosceva il circuito ora previsto che sarebbe stata più veloce e avrebbe conquistato la posizione sullo schieramento, mentre il suo compagno non aveva che da qualificarsi (non che qualificarsi sarebbe stato tanto semplice, come molti piloti Porsche gruppo 4, soprattutto, dovevano constatare durante la giornata. Perfino la vettura di Merzario pareva in pericolo di essere esclusa a un certo momento). Lella si è qualificata, col tredicesimo miglior tempo della mattina in 1'31"2, mentre Pica se-

a mano che si arrivava al pomeriggio inoltrato, però è riuscita a rosicchiare un quinto di secondo dal suo tempo del mattino; la preoccupazione principale, comunque, riguardava il motore dato che quello di scorta si era «perso» (come si fa a perdere un DFV?) e Lella e Pica si trovavano di fronte alla probabilità di iniziare la gara con un motore dalla potenza scarsa.

Joest ha portato la Porsche che condivideva con Casoni parecchi posti più avanti nello schieramento, con un giro in 1'29"3, mentre Casoni ha migliorato il proprio tempo di 2". La Porsche destinata a Merzario era trentesima e ultima a qualificarsi. E' riapparsa la solita iella di de Lamare e al termine delle sessioni, sia del mattino che del pomeriggio, la sua vettura è stata trainata via dal fondo del circuito, sempre per guasto al motore.

Otto delle vetture in prova non sono riuscite a qualificarsi per lo schieramento: sette Porsche e una Scorpion due litri (i piloti di questo «aggeggio» erano i soli al di fuori del tempo di qualificazione del 130%). Muller è stato escluso perché nessun altro pilota aveva provato con la sua Porsche BMW, soprattutto perché la vettura era rimasta quasi sempre al parco macchine per riparazioni. Alcuni piloti delle Carrera hanno protestato per l'esclusione, anche se il regolamento era chiarissimo sul fatto che si qualificavano i trenta più veloci.

Dopo le prove c'è stata un'amichevole riunione fra organizzatori e concorrenti. Hanno deciso in pieno accordo che il numero dei partenti dovesse essere di nuovo aumentato e portato a 35 vetture. Naturalmente questo ha fatto includere la maggioranza delle Carrera che parevano escluse.

Per quanto riguarda le squadre, per loro l'importante era che il tempo si era messo al bello, anche se tutti ne erano contenti. Redman, dopo il primo cambio di piloti con Gethin, ha osservato: «Se almeno piovesse avremmo una equa possibilità di vincere». Sono stati in pochi a fare-eco al suo desiderio.





## LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

# F.1 vale un test di memoria

LONDRA - Osservando lo schieramento di partenza a Watkins Glen, veniva fatto di chiedersi perché mai la March si d'ia la pena di gareggiare di questi tempi. Stuck non era riuscito a qualificarsi con la 741 ufficiale e Brambilla era arrivato per un pelo in fondo allo schieramento, con la March Beta Tools. Ho infatti chiesto a Max Mosley perché la Casa non metta una pietra sulle sue perdite, ed esca dalla F. 1, per dedicarsi sulla F. 2 ove regna suprema. Benché Max pensi che gli utili potrebbero essere migliori, se si passasse a un settore tipo le gare per vetture sport, attualmente trascurato, sottolinea però che la F. 1 è

una «ottima zona» di sviluppo per la March. «Le lezioni che impariamo in un Gran Premio — ha spiegato — possono essere applicate alla F. 2 con vantaggio. Per esempio la trazione è molto più importante su una vettura di F. 1 e questo ci ha aiutato con quella di F. 2. Si tratta di una cosa che non avremmo probabilmente scoperto, se non avessimo gareggiato in F. 1. Inoltre, c'è un'altra considerazione da fare: se corressimo soltanto in F. 2 potremmo convincerci che non abbiamo nulla da imparare nel campo delle corse... la F. 1 è ottima per rinfrescarci la memoria».

• Lo scrittore americano James Michener, autore del famoso «Hawai», di «Iberia» e di altri best-sellers, è un appassionato di automobilismo. Fra poco pubblicherà un libro «corsaiolo».

# Vediamoci stasera

## I ritorni di fiamma Cosworth

● Il motore Ford-Cosworth può anche avere sette anni, ma questo non significa che tutti siano completamente edotti sul funzionamento del V8. La nuova squadra Penske a Mosport ebbe problemi: che teams più abituati agli scherzi del Cosworth avrebbero risolto rapidamente. Al Glen i meccanici Penske hanno trascorso quasi tutta la prima giornata di prove tentando di trovare la causa di un ritorno di fiamma «cronico»; hanno controllato l'accensione e l'impianto del carburante meticolosamente, ma il ritorno di fiamma continuava. La causa era un raccordo della batteria staccato che, a certi giri, si allontanava dal suo terminale per via delle vibrazioni...

## Bilanci '75 a prova di sponsor



● Leo Mehl, il nuovo direttore corse internazionale della Goodyear, dice di avere alcune idee molto interessanti per promuovere il sempre crescente successo della Casa nelle competizioni. Si tratta di idee che in questo campo non sono mai state sperimentate, ma che dipendono dai bilanci di Akron.

● Per il bene del team McLaren spero che il titolo vinto da Fittipaldi indurrà la Marlboro a studiare il suo bilancio corse 1975 in modo benevolo. Al Glen si aveva l'impressione che, a causa dell'atteggiamento del Governo nei confronti dei patrocinatori «del tabacco» in Inghilterra, tanto la John Player che la Marlboro stessero pensando di ritirarsi: o di fare grossi tagli al loro patrocinio.

Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".

Lo sai, è importante vederci.

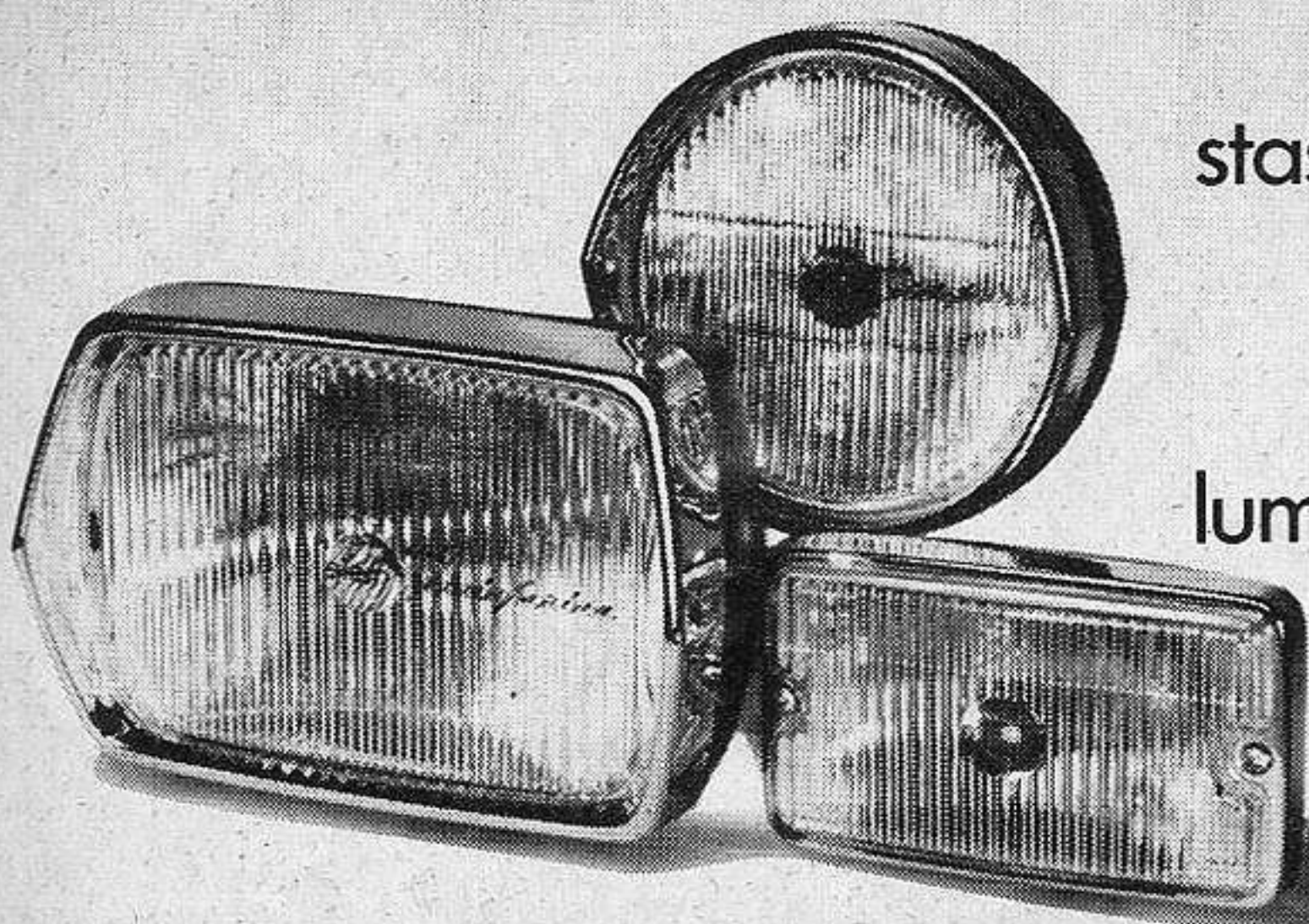
Il nostro cammino è più

luminoso con

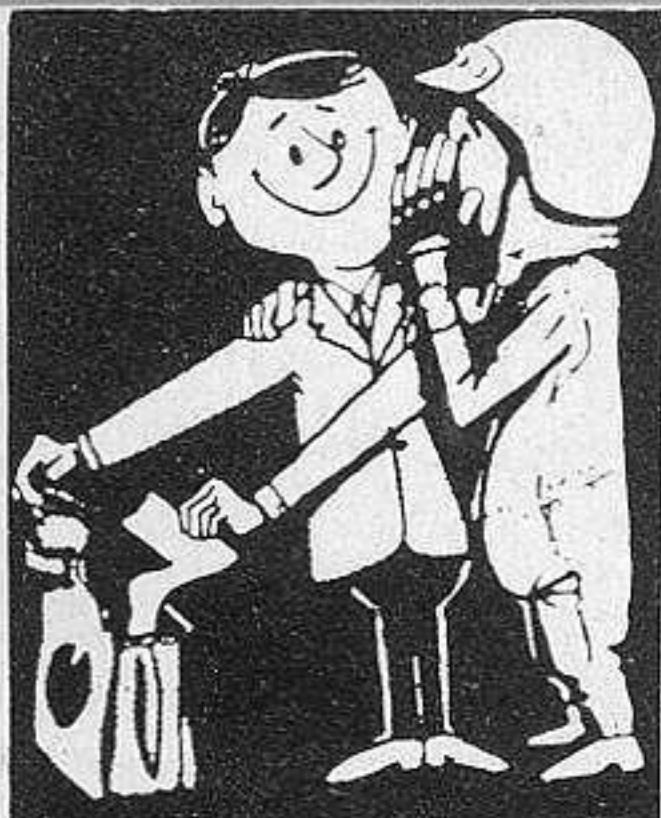


**Fari-Fanali-Fendinebbia**

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







**SOSTA  
AL BOX**

## Due GULF a KYALAMI

● Pare certo che la Gulf manderà due vetture a KYALAMI per l'ultima prova del campionato. Oltre Bell-Hunt, sceglierà fra Schuppan e Wisell e forse anche Dave Walker, che era previsto in coppia con Obermoser sulla Toj del tedesco.

● La FORD ha annunciato le sue « coppie » per il Rally del RAC: compagno di Markku Alen sarà Paul White, mentre le « vecchie volpi » Clark, Makinen e Mikkola avranno i soliti compagni cioè Porter, Liddon e Davenport rispettivamente.

● Sempre pronto a mettere alla prova nuovi piloti, qualche giorno fa JOHN SURTEES ha affidato per girare a Goodwood una sua F. 2 al divo della Formula Atlantic, Tony Brise (pare che sia rimasto poco soddisfatto della maneggevolezza della vettura).

● All'ultima gara della stagione sul circuito inglese di Inghiston, c'è stata una dimostrazione di HUNT al volante della Hesketh.

● Si sono svolte a Silverstone le prime prove della nuova LOLA F. 5000, affidata a Evans. La vettura è più « liscia » e di aspetto meglio rifinito della T330/332.

## Monoposto in GIAPPONE

● La stagione europea di MASAMI KUWASHIMA è finita prima della gara di Vallelunga, perché il pilota è tornato in Giappone allo scopo di preparare la sua vettura per il GP giapponese, prima gara su monoposto che correrà in patria. Ha però detto che l'anno prossimo verrà in Europa per partecipare di nuovo al campionato di F. 2.

## Un tè da 120 mila sterline

● STANLEY non è ancora riuscito a trovare un pilota per il prossimo anno. Il più recente conduttore invitato da « Big Lou » a prendere il tè al famoso Hotel Dochester, cioè il pilota « da noleggio », Beuttler (insieme col suo patrocinatore Clarke) si è sentito (pare) dire che se avesse fornito sterline 120.000 poteva diventare il numero uno della BRM. Commento di Beuttler: « Non abbiamo in tasca neanche 120 pennies, tanto meno 120.000 sterline! La Clarke-Mordaunt-Guthrie Racing non rideva così di cuore da tempo! ».

## TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

● MIKKOLA è il nuovo campione dei rallies in Finlandia. Si è aggiudicato il titolo occupando il quinto posto in classifica nell'ultimo round, il Rally Kuopio. La gara è stata vinta da Makinen.

● L'inglese MIKE SALMON ha vinto il campionato per Vetture Classiche pilotando l'Aston Martin del visconte Downe. L'ultimo round del campionato si è svolto ad Aintree.

● HANS FUNDA, il costruttore di motori che si fece un nome alla Porsche, è morto in un incidente stradale. Ultimamente aveva sviluppato i motori ROC, derivati dal Chrysler, usati sulle Lola francesi nelle gare sport due litri.

● Alan Taylor, dell'ALEXIS CARS, ha istituito una scuola di pilotaggio sul circuito di Cadwell Park. Naturalmente vengono usate vetture Alexis di Formula Ford.

● Corre voce che la CASTROL non continuerà nel 1975 a patrocinare la serie turismo gruppo 1 del RAC.

● Alla gara di F. 5000 a Mallory Park parecchi costruttori manifestavano interesse per il V6 FORD-COSWORTH, tutti in attesa però di vederlo portare a termine una gara. Ecco il perché dell'ansia della gente della Ford, dato che restava una sola gara, dopo quella di Mallory, per mettere bene in luce il potenziale del motore.

## Per un pugno (di MARCH)



ROMA - Ennesimo classico « litigio all'italiana » ai cancelli d'ingresso dell'autodromo di Vallelunga per il G.P. ROMA F. 2. Protagonisti Roberto Angelieri (a destra nella foto) della March ed i ragazzi che controllavano il terzo cancello. Quello dell'entrata ai garages. Il venerdì mattina dunque Angelieri si è presentato al cancello in automobile senza essere munito dei « lasciapassare » che erano rimasti in portineria. Gli addetti non riconoscevano Angelieri che cercava di entrare ugualmente per scaricare materiale. In breve si passava dalle parole ai fatti: Angelieri usciva dall'auto e con un diretto centrava un occhio di un giovane addetto. Immediata reazione dei quattro ed a rimetterci era naturalmente il milanese di Londra.

Difficile giudicare questi antipaticissimi episodi che come sempre scaturiscono da una mancanza di preparazione degli addetti ai controlli che tuttavia non sono certamente aiutati nel loro lavoro. Alla fine però il bello doveva ancora venire perché Angelieri minacciava uno sciopero di tutte le March se non gli fosse stato chiesto scusa. Poco dopo però il buon senso del dottor De Luca sdrammatizzava il triste episodio.

● Appendice con il brivido alla CAN AM a Watkins Glen. Follmer e Oliver oltre a dominare con le Shadow, le gare dei « mostri » hanno anche maturato fra loro una accesa rivalità, sembra culminata in uno scambio di pugni. Per mettere fine al dibattito su chi fra i due fosse effettivamente il migliore, la Shadow stessa ha messo a disposizione le vetture, ed il premio di diecimila dollari, da assegnare a chi fra Oliver e Follmer fosse arrivato primo in una sfida testa a testa su quindici giri di Watkins Glen. L'ha spuntata Follmer, ma la ruggine non è diminuita, perciò non è sembrato il caso poi di vedere anche Fittipaldi e Regazzoni nelle stesse condizioni.

## Trovato il PETROLIO

● « Toccati » dal proclama pubblicato su Autosprint della scorsa settimana, i petrolieri hanno detto sì ad un loro intervento con i camion cisterna, assicurando con il loro intervento l'effettuazione della tripla 2 Ore di Vallelunga. A commuoversi è stata la TEXACO che il 27 ottobre porterà la tanto sospirata autobotte ai box della pista romana.

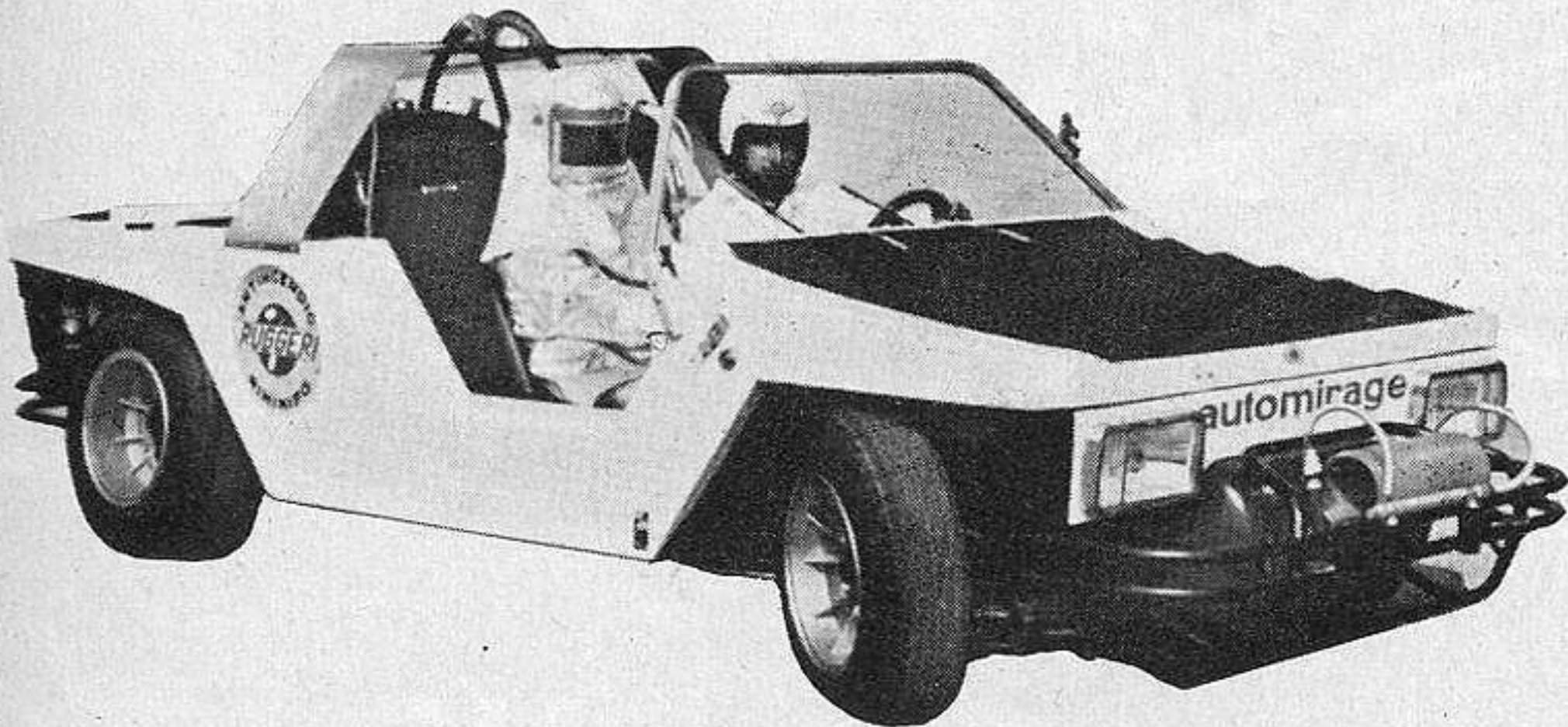
● E' stato finalmente trovato chi salverà la sfortunata finale FISA, al momentoorfana di alcune classi. Come già è accaduto per la F. Italia, a salvare la situazione è intervenuta la scuderia Carpine di Magione che (pur se qualcuno si è spazientito dopo avere avuto l'impressione che il circuito ombro fosse considerato un po' come un ripiego dopo la rinuncia di Vallelunga) ospiterà i 25 piloti in lizza il giorno 4 novembre.

● Anche se la gente si abituerà difficilmente a non chiamarlo più « TAP », il rally portoghese nel 1975 si chiamerà Rally del Portogallo, oppure (se la data sarà adatta) « Rally Aprile in Portogallo ». Il nome ricorda il Rally d'Autunno in Portogallo, come si chiamava il TAP quando si svolgeva appunto in ottobre. L'organizzazione sarà ancora affidata a Cesar Torres, che si è detto sicuro che la gara si svolgerà.

## RALLY USA da record

● Nel rally americano PRESS ON REGARDLESS saranno rappresentati nove Stati americani, il Canada e sei paesi stranieri, fra le 61 squadre iscritte. Il numero non è eccezionale, però lo schieramento è uno dei più competitivi mai visti nei ventisei anni di vita della competizione. I tratti speciali saranno 51.

## DUNE-buggy mangiafuoco



● La lotta contro il fuoco per la sicurezza nelle corse è in continuo sviluppo e si può dire che non passi giorno senza che nel campo non si registri qualche novità. Dopo i primi tentativi della BIG Urep-Chimec, successivamente perfezionati per conto dell'AC di Milano, venne alla ribalta la CEA di Bologna che nella specialità ha fatto e continua a fare scuola, indi la CIA (Centro Italiano Antincendio) di Magione, la MOLAIONI a Vallelunga e la RUGGERI di Rimini per Santamonica.

Proprio quest'ultima ditta, in collaborazione con l'AUTOMIRAGE di Bologna, ha realizzato un mezzo antincendio interessante, discretamente veloce e maneggevole che si trova a suo agio sia su pista che fuori strada. Un mezzo leggero, tipo dune-buggy, con carrozzeria in vetroresina sul quale può essere indifferentemente montato un motore VW 1600 due carburatori oppure un Porsche sei cilindri. Ne è risultato un mezzo esteticamente gradevole (dal quale poi l'AUTOMIRAGE ha tratto la versione civile MOON BUGGY) con impianto estinguente basato sui tre normali procedimenti in uso: polvere ignifuga, fluobrene e materiale schiumogeno. In fase di avvicinamento questo mezzo lancia la polvere ignifuga a mezzo di due diffusori a becco d'anatra installati sul frontale, mentre per la schiuma è previsto un cannone brandeggiabile. Per il fluobrene invece viene usata una particolare manichetta autonoma. Sul mezzo di RUGGERI prendono posto un pilota aiuto-pompieri e un operatore specializzato che interviene a terra.



In occasione del IV Convegno di Sorrento la G.M. ITALIA ha istituito, come consuetudine, un premio giornalistico. La Renault ha invece istituito per la prima volta un premio riservato ad un gruppo di studenti universitari che ha assistito ai lavori insieme a tecnici e giornalisti.

• La BRITISH LEYLAND ha realizzato una nuova versione della MG MIDGET che viene dotata di una versione potenziata del motore Triumph 1500 e dei nuovi paraurti ad assorbimento d'energia previsti dalle leggi americane dove quel tipo di vettura trova il maggior numero di clienti.

## MOSTRA miniauto a FIRENZE

FIRENZE - Come l'anno scorso si svolgerà dal 27 ottobre al 4 novembre, la mostra dei modellini di auto, moto, mezzi militari organizzata dal negozio Dreoni (via Cavour 31 Firenze). Saranno esposti pezzi in tutte le scale oggi in commercio, per un totale di alcune centinaia di modelli. Le iscrizioni sono accettate fino al 15 ottobre.

L'orario della mostra sarà, festivi compresi, dalle 9 alle 13 e dalle 15,30 alle 19,30.



# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Il presidente della BRITISH LEYLAND FRANCE ha detto: «Gli anni scorsi avevo il piacere di informarvi sui progressi delle nostre vendite e sulle nostre ottimistiche previsioni. Purtroppo quest'anno non posso dire altrettanto. Dall'inizio dell'anno le vendite sono state di 18.000 vetture, contro le 21.000 dello stesso periodo del 1973».

• La LUCAS ha messo a punto tre nuove versioni di accensione elettronica per vetture con motori a 4, 6 e 8 cilindri. Ciò al fine di permettere alle case automobilistiche di produrre autoveicoli il più possibile in regola con le norme antinquinamento.

• Un autobus serie National della British Leyland, equipaggiato come centro di pronto soccorso e comunicazioni per garantire l'immediata assistenza medica alle vittime di grossi incidenti, è stato presentato recentemente. Il LEYLAND LIFELINER mira a sostituire le attrezzature ospedaliere nei punti ove si verificano disastri.

## La OPEL «riduce»

• La OPEL ha detto che una parte (ancora da stabilire) dei 31.000 lavoratori dello stabilimento di Russelsheim, e dei 2400 di Kaiserslautern, lavorerà con orario ridotto dal 10 al 15 novembre e dal 15 al 20 dicembre, per via del calo delle esportazioni e dell'indebolimento del mercato interno.

• Seguendo l'esempio di società più piccole la BP ha ridotto il prezzo della benzina in Svizzera di due centesimi di franco al litro (lire 17). La Esso, la Shell e la Texaco faranno altrettanto quanto prima.

• Circa 4000 operai verranno sospesi per una settimana nei prossimi giorni, presso gli stabilimenti di montaggio della GENERAL MOTORS in Belgio. In seguito ne verranno sospesi altri 1600.

• Complessivamente gli investimenti per lavori di ampliamento e per la realizzazione d'infrastrutture AUTOSTRADALI, nel periodo dal 1974 al 1982, ammontano a quasi duemila miliardi di lire.

## AUTOBUS a domicilio

• Sta per avere inizio in un quartiere periferico londinese un SERVIZIO PUBBLICO di trasporto inconsueto: autobus a domicilio. Lo si chiama per telefono, una centrale passa la comunicazione al veicolo più vicino e questo arriva sotto casa e trasporta il passeggero in qualsiasi punto del quartiere o alla più vicina stazione della metropolitana. Costo: lire 225.

## IL «LIMITE» pericoloso

• Una signora di 71 anni dell'Indiana è stata fermata da un agente della stradale, perché procedeva a circa 110 orari. Quando l'agente le ha chiesto perché andasse a quella velocità, la vecchia signora ha sorriso rispondendo: «devo andare a quel passo perché se vado a 120 la macchina scodinzola».

• Altre due nuove vetture hanno attirato l'attenzione dei visitatori al Salone di Londra. Si tratta della COLT LANCERS e della GALANT prodotte dalla MITSUBISHI per entrare in diretta concorrenza con la Honda.

• La divisione autobus e autocarri della BRITISH LEYLAND potrà godere nel prossimo anno di uno stanziamento di 30 milioni di sterline per aumentare la propria produzione.

• L'eccedenza delle ESPORTAZIONI automobilistiche inglesi sulle importazioni ha raggiunto in luglio i 95,5 milioni di sterline. Si tratta di un incremento del 37% rispetto al luglio 1973 e del maggiore avanzo registrato in qualsiasi mese dell'anno corrente.

• Keith Hopkins, direttore dell'ufficio Pubbliche Relazioni della BRITISH LEYLAND è diventato amministratore delegato della divisione Austin Morris della società. Nuovo direttore delle Pubbliche Relazioni diventa Tony Spalding, che passò alla British Leyland dalla Ford nell'aprile 1973.

• I COSTI DI ESERCIZIO per le vetture più diffuse, dall'inizio del 1973 a oggi, sono cresciuti dal 30 (Fiat 500) al 70% (Fiat 130).

• Nel corso del convegno sul tema «L'inquinamento e la protezione dell'ambiente naturale» tenutosi presso il laboratorio di SCIENZE SPERIMENTALI di Foligno, è stata auspicata una legge che vieti di alimentare il bestiame con il foraggio raccolto a distanze inferiori a 600 metri dalle vie di grande comunicazione per evitare che vengano assorbiti i prodotti di combustione e in particolare il «piombo tetraetile» contenuto nella benzina.



MOSCA - In jeep alla conquista del ghiacciaio Elbruski. I componenti della spedizione sovietica salutano festosi per il traguardo raggiunto grazie alla jeep della UAZ, punto di forza della produzione della Casa sovietica

• Fra i nuovi modelli visti al SALONE di LONDRA molto interesse ha destato una berlina sport di lusso della Aston Martin alla quale è stato imposto il già celebre nome di LAGONDA. La vettura tutta costruita a mano, superaccessoriata, costa 14.000 sterline (circa 22 milioni di lire).

• La IRVIN INDUSTRIES del Connecticut ha firmato un accordo con la AUTOINDUSTRI svedese per creare una società nella Germania occidentale, che si specializzerà nella produzione e nel marketing di sistemi per cinture di sicurezza in Germania, in Francia, in Spagna e nei paesi del Benelux.

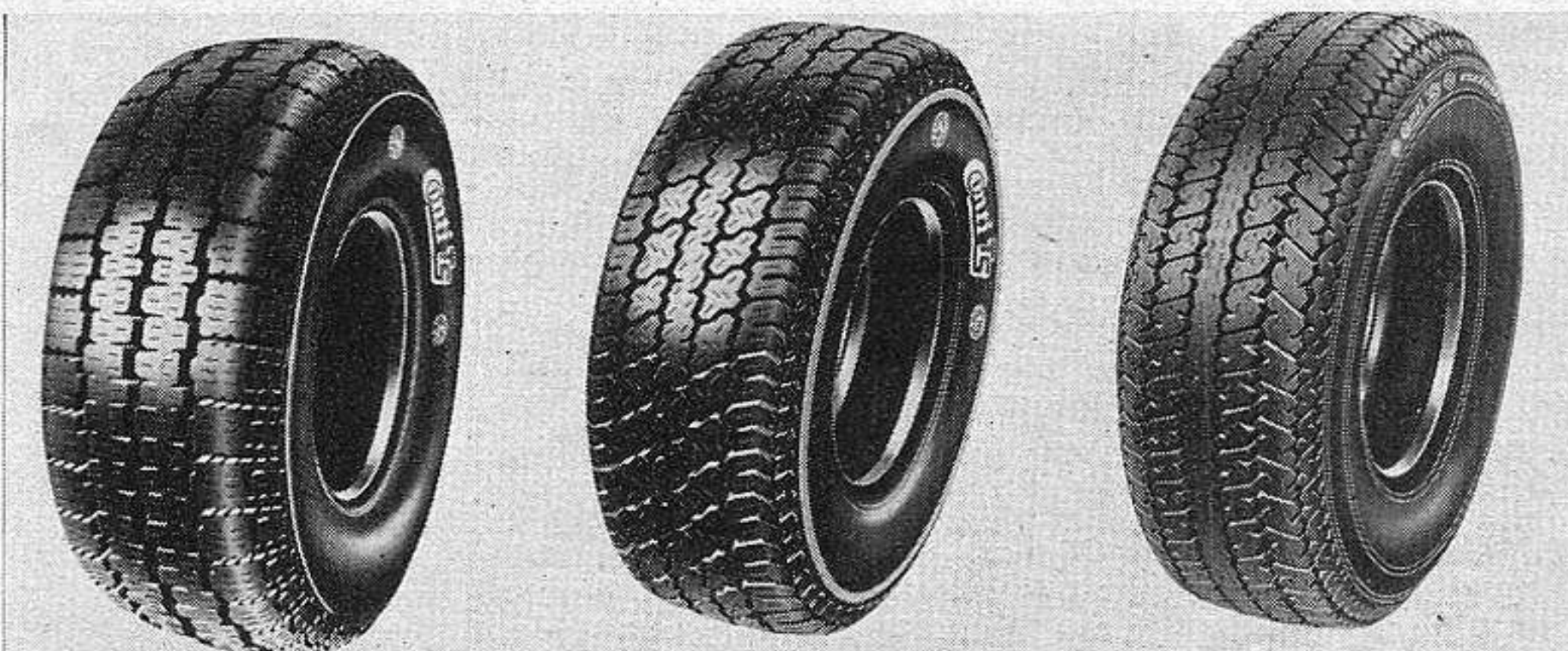
## Riapre l'«UNIVERSITÀ AUTO»

MODENA - Il 5 novembre prossimo si riapriranno i corsi dell'ISSAM (Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile «Ignazio Giunti» Modena) che termineranno il 1 giugno 1975. L'ISSAM è l'unica scuola del genere esistente in Italia ed in Europa, un istituto superiore a livello universitario che svolge corsi di calcolo, progettazione e costruzione meccanica e stilistica dell'automobile. I corsi sono due: Biennio di scienza automobilistica per il conseguimento del diploma di AUTOMOTIVE ENGINEER e Biennio di scienza stilistica per il conseguimento del diploma

di STYLIST ENGINEER. Ciascun corso si articola in due anni di studi. Per la scienza automobilistica le materie del primo anno sono: disegno tecnico 1, analisi matematica, meccanica razionale, macchine, tecnologia meccanica, elettrotecnica, officine 1. Nel secondo anno: disegno tecnico 2, scienza delle costruzioni, progettazione macchine, costruzione macchine, meccanica applicata alle macchine, officina 2. Per la scienza stilistica nel primo anno: disegno tecnico, stilistica 1, analisi matematica, meccanica razionale, macchine, tecnologia meccanica, elettrotecnica, officine 1. Nel secondo anno: disegno tecnico 2, scienza delle costruzioni, progettazione macchine, costruzione macchine, meccanica applicata alle macchine, officina 2. Per la scienza stilistica nel primo anno: disegno tecnico, stilistica 1, analisi matematica, meccanica razionale, tecnologia meccanica, modellismo 1; nel secondo anno: stilistica 2, scienza delle costruzioni, aerodinamica, modellismo 2. Al termine dei due anni di studi, ciascun partecipante ai singoli corsi dovrà sostenere la tesi di diploma.

Gli aspiranti allievi, che debbono essere in possesso di un qualsiasi diploma di scuola media superiore, non dovranno sostenere alcun esame di ammissione; dovranno tuttavia essere presenti almeno ai 2/3 delle lezioni per ottenere le firme necessarie all'ammissione agli esami. L'allievo che al termine del biennio non abbia superato tutti gli esami previsti dal piano di studi entra fuori corso.

Per ogni ulteriore informazione rivolgersi all'ISSAM, Via U. Giordano 28 - Modena, tel. (059) 36 79 93.



• Nel «Contidromo» di Jeversen è stato lungamente provato il nuovo pneumatico Continental «CONTI TS IL TRIPLASTRADA» che viene prodotto nelle versioni SR per velocità fino a 180 kmh, HR per velocità sino a 210 kmh e WR o EXCLUSIV per velocità superiori ai 210 kmh. Ciascuna delle tre versioni ha il proprio battistrada come, da sinistra a destra, vi presentiamo nella foto.