

# Anche l'ALPINE 2000 7

# La regola (fr)

**L**A STORIA DI QUESTO EUROMARCHE 2000 '74 è un po' la storia di un' accoppiata nuova (almeno per questa categoria) e che si è poi dimostrata l'accoppiata vincente di questa serie di prove, la più corta da quando si disputano queste gare, solo 7 prove rispetto a tutti gli anni precedenti. Jean Pierre Jabouille, parigino come Jarier, trentun anni e l'Alpine Renault A 441, nuova creatura dotata di un motore decisamente superiore al lotto dei quattrocilindri, hanno potuto fare un po' il bello e il cattivo tempo, appoggiati per il risultato finale, oltre che da una meticolosa organizzazione e perfetta assistenza, anche da due uomini come Gerard Larrousse e Alain Serpaggi, che poi alla fine, con una serie di buoni piazzamenti si è aggiudicato la coppa in palio per i conduttori.

Sette gare, sette vittorie: sette sigilli che non ammettono dubbi.

Dovranno lavorare molto i telaisti inglesi

per la prossima stagione, per mettersi all'altezza della barchetta Alpine A 441, a vedersi una classica sport con telaio tubolare rinforzata da pannelli in duralluminio e motore semiportante, ma con uno studio aerodinamico veramente superiore, all'altezza delle migliori realizzazioni dell'Alpine. E soprattutto dovranno trovare un motore all'altezza del sei cilindri Renault Gordini CHI B, ormai giunto a un'erogazione di potenza sicura, sui 290 cv a 9800 giri, e soprattutto a un'affidabilità sulle lunghe distanze veramente confortevole.

Che gran parte del merito di questo successo schiacciante debba andare a Jean Pierre Jabouille appare evidente soprattutto considerando il fatto che per tutte le gare disputate il francese è partito in prima fila, svolgendo sempre gare d'attacco e riuscendo a portare al termine un paio vittoriosamente.

A lui d'altronde spettava, fin dallo scorso

Fermato da una valvola al Jarama, Alain Serpaggi si è ugualmente aggiudicato il Trofeo per piloti dell'Europeo Marche 2000, che fin dalla prima gara è stato un affare privato dei piloti Alpine-Renault





# orse, 7 vittorie (europee) francese) del 7

anno, la messa a punto del telaio e il collaudo dei motori: e questo compito deve averlo assolto particolarmente bene, visti i risultati che le vetturette francesi hanno ottenuto.

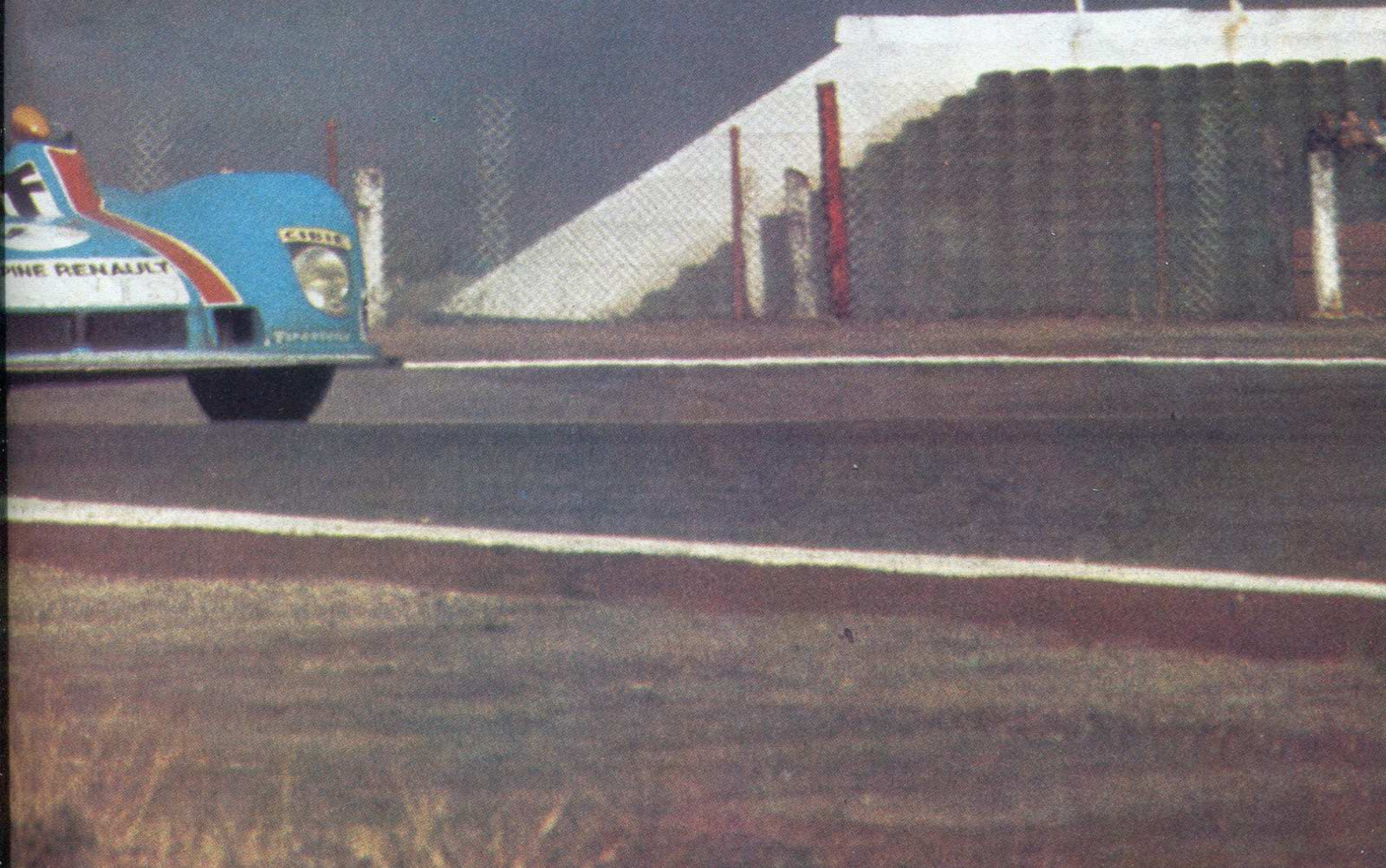
Nessun altro è mai riuscito durante la stagione ad impensierire le voitures bleu, nonostante altre squadre ufficiali o quasi lo abbiano tentato, almeno nella prima parte del campionato. Tutti si aspettavano molto dalla squadra italiana Abarth Osella, partita a sprone battuto all'inizio di stagione, con telai molto belli, i PA 2 Osella e motori Abarth quattro cilindri. Purtroppo la squadra italiana ha incontrato durante la stagione una serie di grossi ostacoli: priva innanzitutto di Vittorio Brambilla tutto preso dai suoi impegni di F. 1, con insormontabili guai di messa a punto, soprattutto per quel che riguardava il motore cronicamente afflitto da problemi di surriscaldamento, per poi sfociare addirittura con il « divorzio » di Osella dall'Abarth, divorzio che ha san-

zionato praticamente la fine almeno per quest'anno, della squadra ufficiale torinese. Un vero peccato, perché i telai che Enzo Osella aveva messo personalmente a punto sono stati giudicati veramente competitivi: e lo hanno confermato molti clienti, non solo italiani, che ne hanno acquistato esemplari per abbinarli a motori Ford o BMW.

L'unica antagonista, o meglio l'unica vettura che è riuscita a infastidire i francesi, è stata la nuova Chevron B 26 di John Lepp, con il motore più recente di Brian Hart: ed è riuscita a contrastarli a tal punto, nella gara di Hockenheim, da giungere in classifica finale a soli 8 decimi di secondo dal vincitore Serpaggi. Indubbiamente è stato un caso unico, una situazione beffarda che ha visto i due dell'Alpine quasi autoeliminarsi a vicenda: sta di fatto che il veterano Lepp

CONT. A PAG. 56

Leopoldo Canetoli

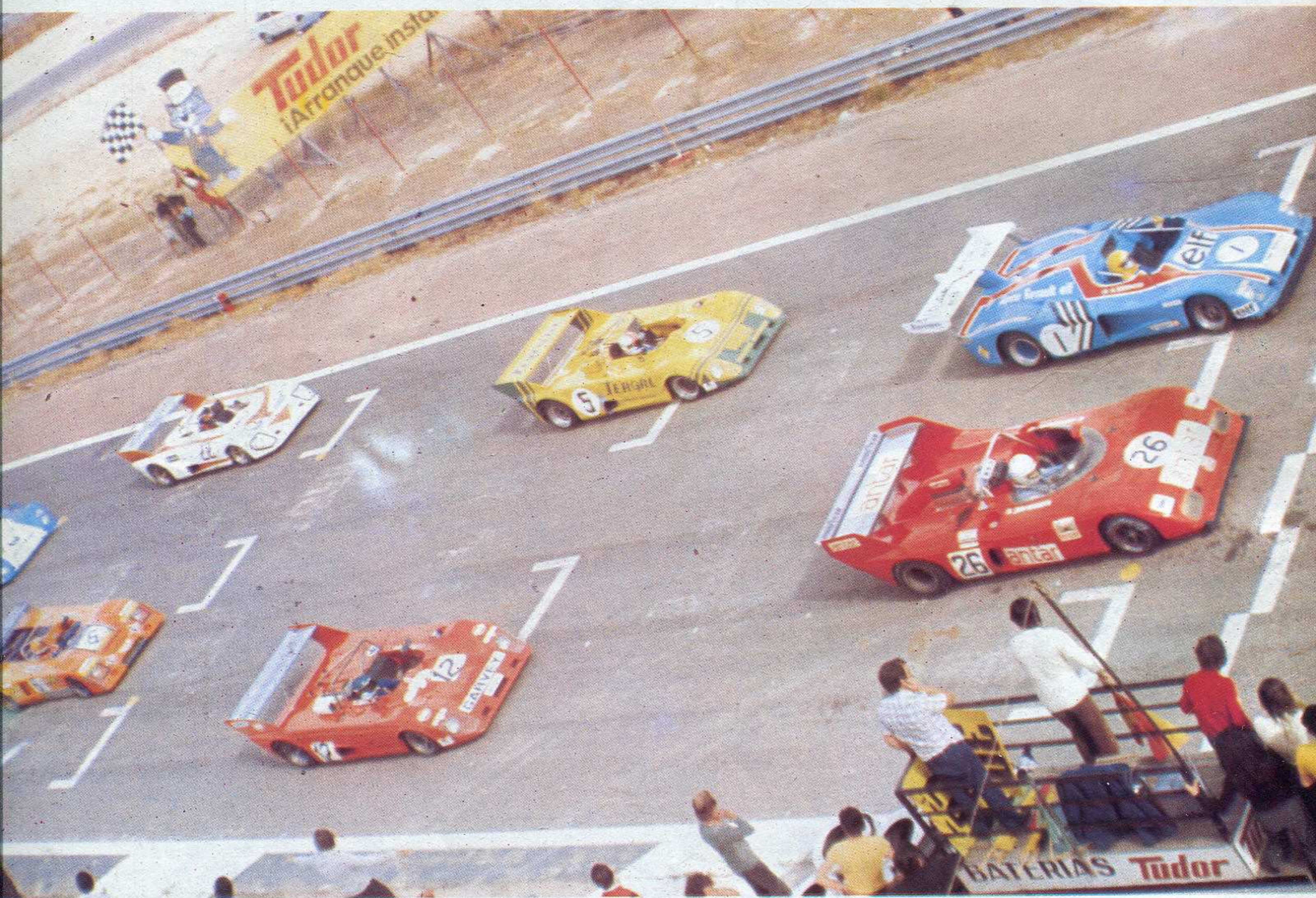
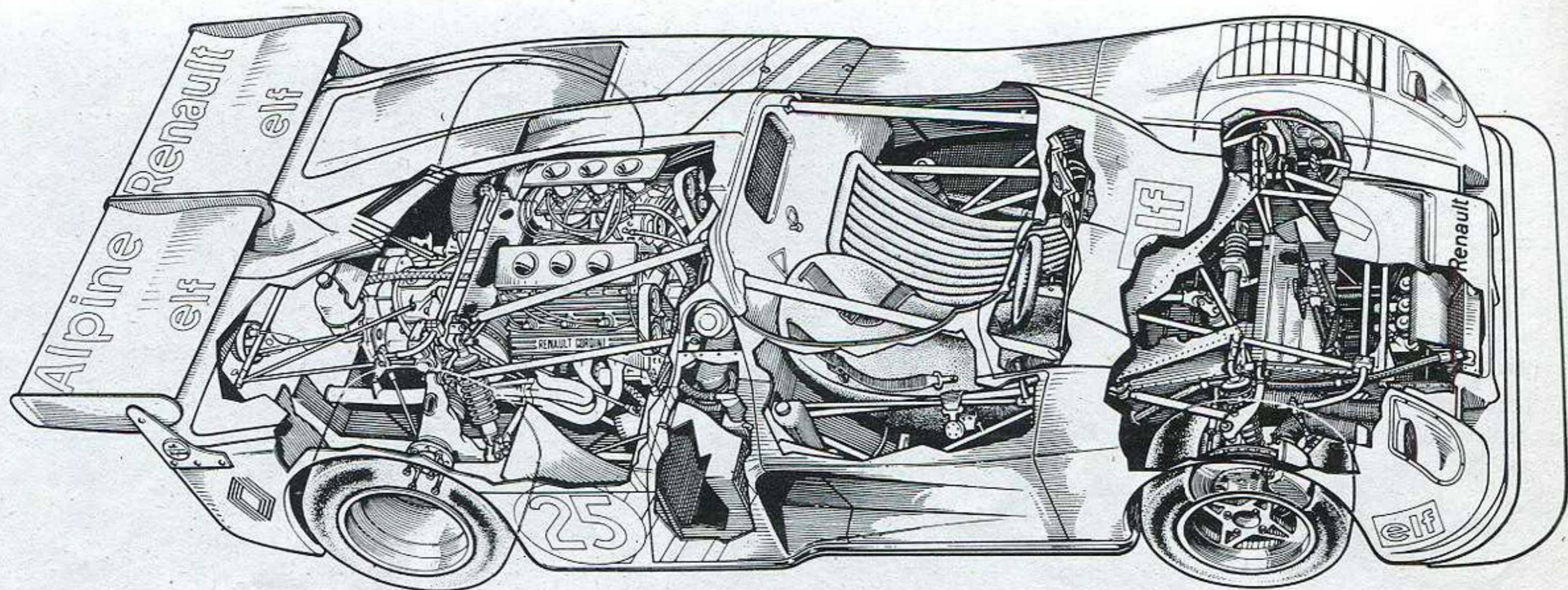




CONTINUAZIONE DA PAG. 55

ci è stato veramente molto vicino.

Un altro binomio che ha fatto cose egregie, riuscendo specie nelle ultime due gare a classificarsi al secondo posto è stata l'accoppiata Ragnotti-March. Il giovane rallista, che da quest'anno si è impegnato a tempo pieno nella velocità con la vettura patrocinata dalla Antar francese, è stato l'unico a mantenere un certo ritmo in questa fase finale del campionato, pur disponendo di una vettura poco aerodinamica e di un motore Ford, che ha sostituito al troppo costoso



Lo schieramento delle 2 litri nella gara finale del Campionato, all'autodromo madrilenno del Jarama. Le due Alpine di Jabouille e Larrousse sono già scattate: vediamo quindi la March di Ragnotti, l'Alpine di Serpaggi, le Lola di Zapico, Juncadella e Uriarte e la Chevron di De Bagration

BMW che aveva all'inizio.

Certo per la prossima stagione le cose si metteranno meno bene per la squadra Alpine, che vorrebbe abbandonare il team ufficiale due litri vendendo ai clienti una piccola serie di vetture pronte corsa, naturalmente motorizzate con i sei cilindri che hanno dominato quest'anno.

E' stato detto chiaramente che la vettura Alpine Renault A 441 C sarà venduta completa e che naturalmente non verranno ceduti motori a clienti che non fossero già in possesso di almeno una vettura Alpine. Il prezzo, per la vettura « pronta corsa », sarebbe di 240.000 franchi (circa 32 milio-

ni di lire), da pagare 50.000 all'ordine e il resto alla consegna, che dovrebbe avvenire tra il 15 di febbraio e il 15 di marzo. Per l'assistenza sarebbe possibile ottenere pezzi e parti di carrozzeria presso l'officina di Dieppe e parti di motori agli stabilimenti Renault Gordini a Viry-Chatillon: non si potrà fruire di assistenza diretta sui campi di gara, ma per grossi danni di telaio e per le periodiche revisioni dei motori ci si potrebbe appoggiare sempre allacasa madre. Per il prezzo del secondo motore nulla era stato ancora stabilito, anche se ms Cheinisse, direttore della Automobile Alpine ha parlato di

circa la metà del prezzo della macchina completa.

Naturalmente non ci sarà solo l'Alpine il prossimo anno: tutte le case inglesi stanno perfezionando i loro modelli, e li presenteranno al pubblico in questi giorni. La March ad esempio ha costruito un telaio completamente nuovo, con carrozzeria perlomeno avveniristica, bassissima con grossi parafanghi tipo le vetture Can Am: verrà a costare senza motore non meno di 12 milioni. La Chevron modificherà invece la sua B 26, aggiornandola e affinandola sempre più, come pure la Lola e la GRD. Anche le case italiane propor-

ranno i loro prodotti al più presto: della PA 3 di Osella, in stato di avanzata realizzazione, si parla come di una macchina straordinaria con uno studio aerodinamico perfetto. Anche la AMS è fortemente intenzionata a rientrare in lotta, e lo farebbe con un modello nuovo per il quale stanno lavorando a Sasso Marconi. Per concludere con l'Abarth, che dovrebbe portare a termine, impegni rallistici permettendo, la sua 027 già ampiamente modificata, sulla quale dovrebbero montare un motore sei cilindri in linea sempre di progettazione della casa dello scorpione.

Nel campo motori, negata la



**7 APRILE GARA AL PAUL RICARD**

Vincitore: Alain Cudini (Alpine Renault A441) media 149,790 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'15"8;  
 Giro più veloce in prova: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'14"7.

**23 GIUGNO GARA A CLERMONT FERRAND**

Vincitore: Gerard Larrousse (Alpine Renault A441) media 151,894 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Bell (Abarth Osella) 3'05"3;  
 Giro più veloce in prova: Larrousse (Alpine Renault A441) 3'06"4.

**21 LUGLIO GARA A MISANO**

Vincitore: Jean Pierre Jabouille (Alpine Renault A441) media 160,351 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'16"6;  
 Giro più veloce in prova: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'15"5.

**11 AGOSTO GARA A ENNA**

Vincitore: Gerard Larrousse (Alpine Renault A441) media 200,524 kmh;

Giro più veloce in gara: Larrousse (Alpine Renault A441) 1'24"9;  
 Giro più veloce in prova: Larrousse (Alpine Renault A441) 1'23"1.

**25 AGOSTO GARA A HOCKENHEIM**

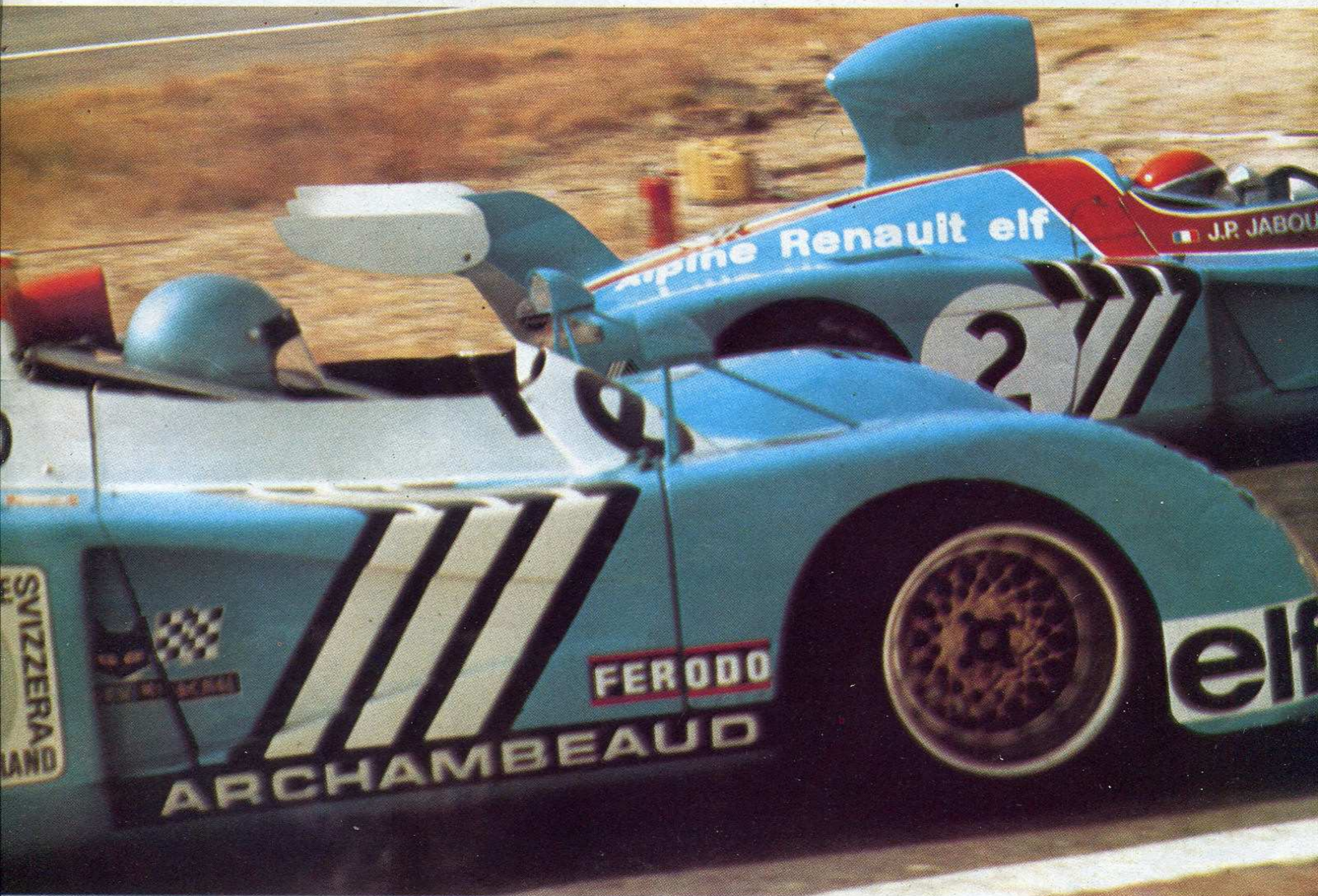
Vincitore: Alain Serpaggi (Alpine Renault A441) media 193,1 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Jabouille (Alpine Renault A441) 2'02"1;  
 Giro più veloce in prova: Larrousse (Alpine Renault A441) 2'01"2.

**22 SETTEMBRE GARA AL MUGELLO**

Vincitore: Gerard Larrousse (Alpine Renault A441) media 164,213 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Larrousse (Alpine Renault A441) 1'52"63;  
 Giro più veloce in prova: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'51"53

**20 OTTOBRE GARA AL JARAMA**

Vincitore: Jean Pierre Jabouille (Alpine Renault A441) media 142,1 kmh;  
 Giro più veloce in gara: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'24"45;  
 Giro più veloce in prova: Jabouille (Alpine Renault A441) 1'23"17.



Jean Pierre Jabouille, lanciato verso una meritatissima vittoria al Jarama, supera l'Alpine di Marie Claude Beaumont, la quale si è comportata bene con l'altra vettura della Archambeaud non ostante una foratura e noie alle sospensioni che l'anno costretta ai box due volte

possibilità ai clienti di avere almeno per il '75 il motore Renault Gordini, restano sempre le possibilità Ford e BMW per i quattro cilindri. Del motore BMW, universalmente impiegato nelle vetture di F. 2, tutto ormai è noto (purtroppo anche il prezzo!): dei Ford invece in evidenza, almeno in questo ultimo sprazzo di stagione, i motori Hart, più lunghi e più pesanti dei precedenti, ma certamente con qualche cavallino in più.

Vedremo finalmente alla prova anche i pluricilindrici italiani, di cui per ora si parla di potenze spropositate misurate al banco: dall'otto cilindri piatto di

Luciano Pederzani, ai due sei cilindri di Ferraris e Armaroli che certamente troveranno alloggiamento in vetture nuove di fabbrica.

Si parla ancora di una serie di contatti tra Romeo Ferraris e la March, che avrebbe già preparato una apposita flangia per applicare il motore milanese al suo nuovo telaio (pilota sarebbe Carlo Giorgio), come pure di prossimi collaudi del sei cilindri Armaroli, collaudi per i quali il motorista bolognese vedrebbe molto di buon occhio Vittorio Brambilla.

**I. c.**

## EURO 2000

### 1970

Costruttori: 1. Chevron; 2. Lola; 3. Abarth; 4. Porsche; 5. Alfa Romeo.  
 Conduitori: 1. Joakim Bonnier; 2. Ed Swart; 3. Brian Redman.

### 1971

Costruttori: 1. Lola; 2. Chevron; 3. Abarth; 4. Porsche; 5. Taydec.  
 Conduitori: 1. Helmut Marko; 2. Vic Elford; 3. Brian Robinson.

### 1972

Costruttori: 1. Abarth; 2. Chevron; 3. Lola; 4. Porsche.  
 Conduitori: 1. Arturo Merzario; 2. John Burton; 3. Jean Louis Lafosse.

### 1973

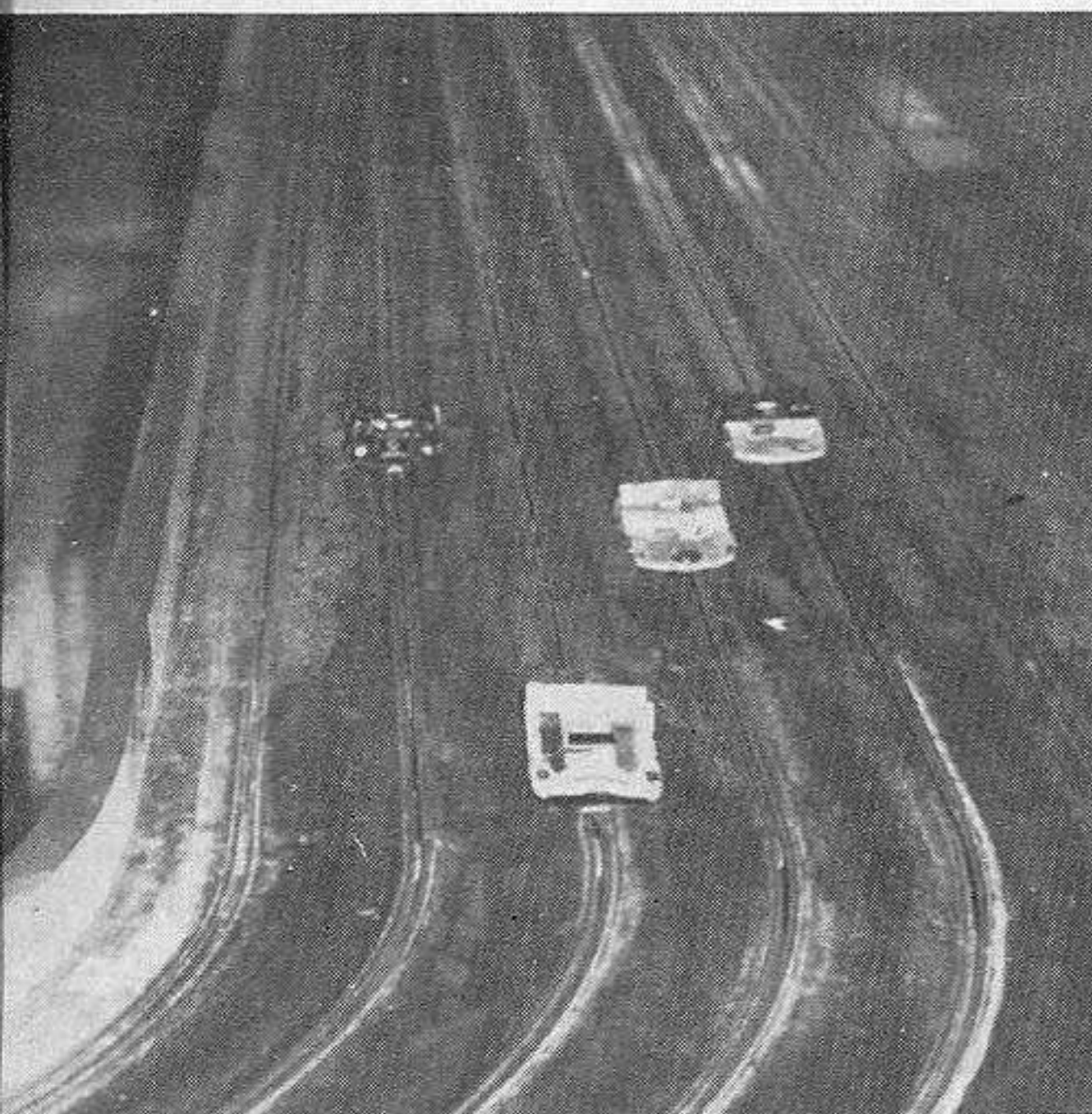
Costruttori: 1. Lola; 2. Chevron; 3. Abarth; 4. March; 5. GRD.  
 Conduitori: 1. Chris Craft; 2. John Burton; 3. Guy Edwards.

### 1974

Costruttori: 1. Alpine Renault; 2. Chevron; 3. March; 4. Lola; 5. Abarth Os.  
 Conduitori: 1. Alain Serpaggi; 2. Gerard Larrousse; 3. Jean Pierre Jabouille.

## l'albo d'oro



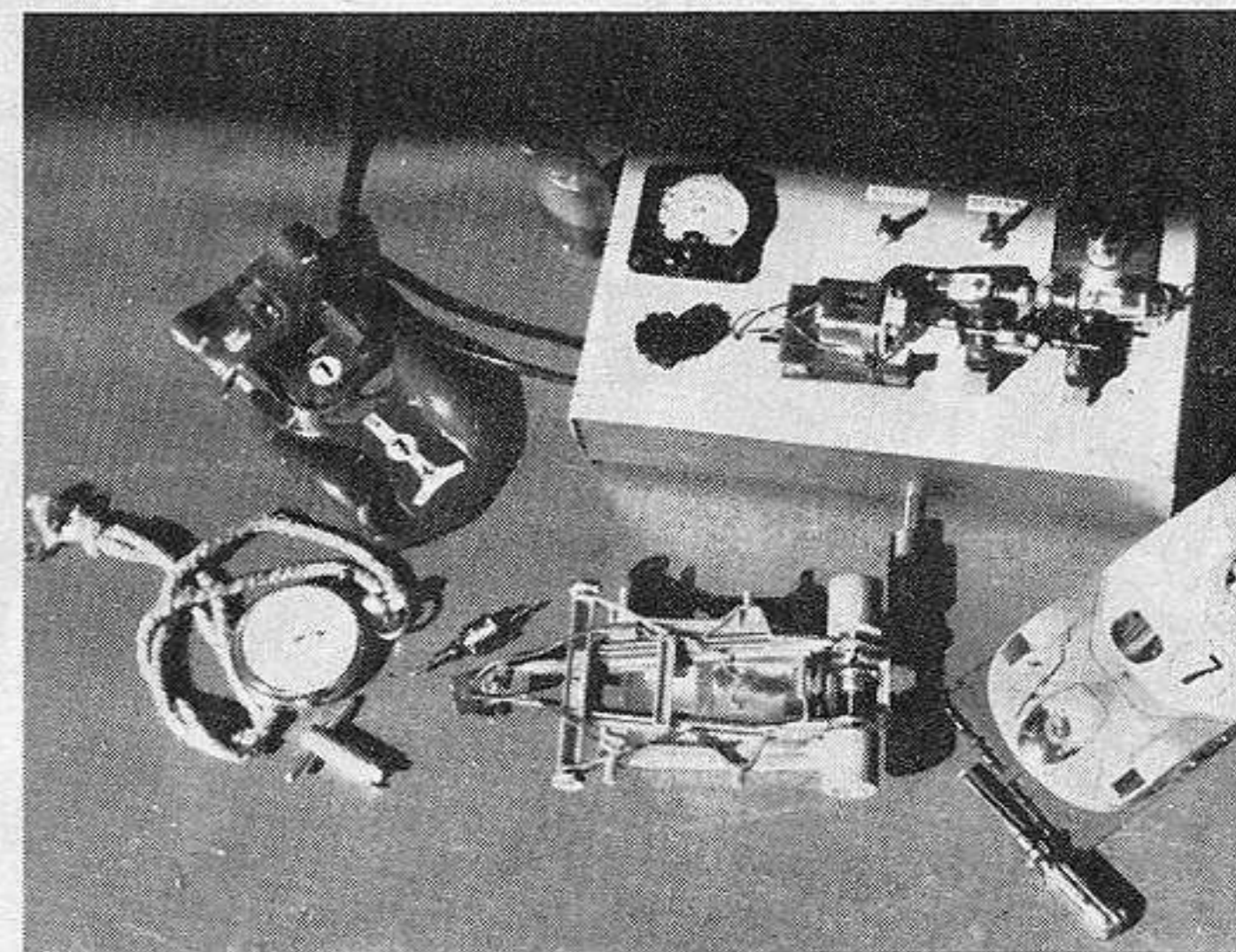


Gare aperte a tutti, veri e propri campionati, vengono proposti dagli attivi ragazzi dello Slot Car Club di Udine



Un esempio di tecnica slot in fatto di vetturine da competizione: spicca in questo insieme l'equilibratore dinamico realizzato dallo S.C.C.U.

**Fa anche polemica  
la sfida per i mini  
records di durata  
mentre c'è già chi pro-  
pone altri confronti**



# Campionato di velocità (drag?)

Un'altra settimana di stasi nel campo degli slot-records, ma una stasi che sembra essere dedicata alla meditazione e all'intento di rendere più viva e palpitante la grande battaglia scatenatasi, trasformando le imprese dei giovani slottisti in casi non più fini a se stessi, ma inseriti in un sistema di sfide dirette che valgono ad ufficializzare, anche senza la presenza di cronometristi ufficiali, i risultati che verranno conseguiti. Ci sono pervenute a questo proposito molte lettere, talune lunghissime, altre meno. Di tutte, riportiamo qui di seguito i passi più importanti, quelli cioè che possono dare un nuovo indirizzo alla « specialità ».

E cominciamo con « i ragazzi di Torino », Pierpaolo Curti, Marco Friso, Domenico Golzio, Cesare Jacobelli, Enzo Lisa e Giuseppe Annucci. I sei che detengono, con 48 ore, il record « collettivo », a mezzo del loro « portavoce » Marco Friso — dopo aver maliziosamente rettificato un nostro errore di stampa relativo alla distanza coperta, pari a km. 337,06998 e non 171,759825 come da noi pubblicato — concludono dicendo: « Vi saremmo grati se faceste capire in qualche modo a tutti coloro che sono interessati, che è inutile continuare in questo tipo di gare a... distanza (non è che vogliamo uscirne imbattuti o... quasi), ma che è meglio indirizzarci verso le "corse multiple" (e ne saranno felici i nostri "cinquantoristi" Fabbri, Silvestrini, Flamminio e Basile - n.d.r.), disputabili anche e preferibilmente tra due o più gruppi su una stessa pista. Dite agli interessati di scriverci ».

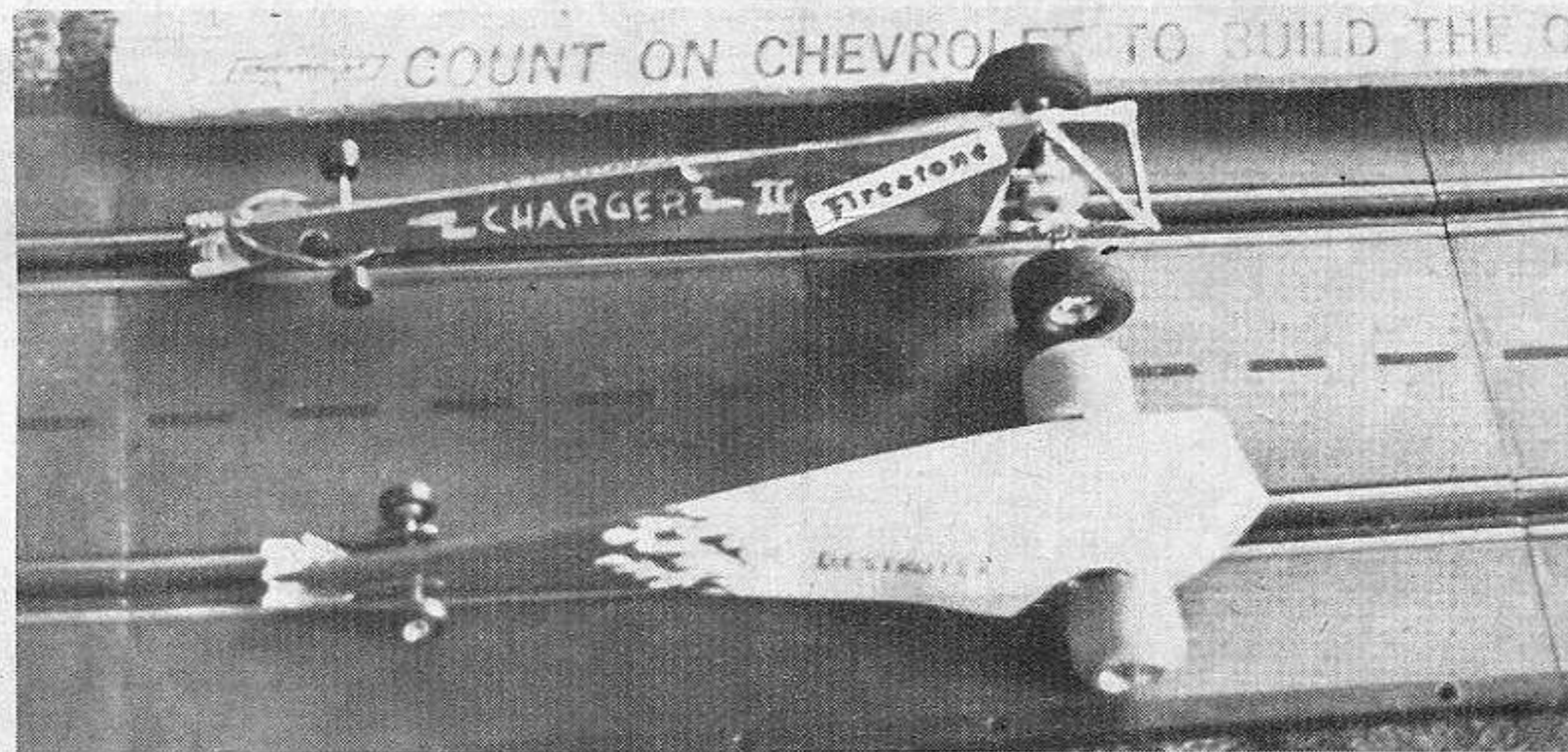
*Ci sembra una proposta molto valida per cui la... giriamo a chi si sente forte, ricordando che l'eventuale corrispondenza va indirizzata a Marco Friso, Via Garesio n. 27 - 10100 Torino.*

Oreste del Soldato (Via Chiantigiana 200 - Grassina di Firenze ed i suoi numerosi amici, sono slottisti di una certa... levatura in quanto si cimentano non su piste piccole, ma su una micropista a otto corsie, lunga circa 60 metri, che si trova installata nella località ove risiede — Grassina — a pochi chilometri da Firenze. Anche Del Soldato vorrebbe cimentarsi in « sfide » multiple e ci chiede di metterlo in contatto con altri praticanti o almeno di pubblicare il suo indirizzo.

*Fino a ieri non avremmo potuto esaudire il suo desiderio (se non nella seconda parte) per mancanza di... indirizzi, ma proprio ora ci è giunta una missiva da Udine che sembra rispondere in pieno ai desideri dei giovani fiorentini. Sentiamo che cosa dicono i friulani.*

La lettera, lunghissima, viene dai ragazzi dello Slot Car Club, Via Gorgi 22 — Sala Giochi — di Udine ed è firmata da ben dieci corrispondenti che hanno indicato, e talvolta in maniera illeggibile, il solo nome. Vi sono un Vincenzo, un Gino, un Sandro, un Vince, un Alberto, un Geppino, un Dega, un Be e altri. Tuttavia, anche se la grafia delle firme non è chiara, chiarissimi invece sono gli intenti che li hanno spinti a scriverci dopo « aver preso il coraggio a due mani ». Dopo averci indicato come in loro è nata la passione delle slot-car, ci informano che a Udine da molto tempo vive e prospera un centro

corse « fra i più longevi e duraturi », e che in questo centro contro ogni due domeniche si fanno gare con relativi punteggi per trarre, poi, a fine anno le classifiche per il Campionato Marche e per il Campionato Conducenti. Competizioni vere, dunque, con tanto di regolamento tratto da quello americano (patria dello slot), regolamento che prevede anche severe verifiche dei mezzi in gara. « Sembra impossibile valutare — dicono i ragazzi di Udine — quante cose in comune abbia-



Ecco i mini-dragster di Paolo Valchi e dell'italo americano Frank Monaco pronti alla partenza per il « quarto di miglio » scala 1:32 (pari a m. 12,60) che i piccoli bolidi riescono a coprire nel tempo di 3 secondi

no le gare slot con le competizioni vere. Fatto è che le une e le altre dipendono dalle molte stesse componenti: dominante su tutte il fattore umano che, solo se particolarmente dotato, può assurgere ad elevati livelli; quindi la messa a punto del mezzo meccanico che dipende inevitabilmente dal frutto delle notevoli esperienze fatte anche di disagi e sacrifici ». E ancora: « ...i contatti con gli slottisti di Milano, Bologna, Belluno, Lignano, Mestre, Sacile e Trieste ci hanno arricchito di nozioni e di spunti tecnici da cui abbiamo tratto soluzioni che molte volte ci inducono a fare i debiti raffronti tra le nostre micro vetture scala 1:24 e le più grosse sorelle scala 1:1 ». Dopo averci spiegato come « lavorano » e « preparano » i loro mezzi ed averci assicurato che desiderano prendere in esame soltanto l'aspetto sportivo del modellismo senza voler tediare noi e i lettori con i risultati delle loro gare e con i record che hanno stabilito, i ragazzi di Udine concludono così: « E se ora abbiamo osato chiederti ospitalità, lo abbiamo fatto sereni perché ci sembra che aprire un discorso sullo slot con altri lettori, attraverso le tue pagine, serva a mantenere integra la passione che ci accomuna e soprattutto a scoraggiare colui che, attaccando slealmente l'automobilismo, identifica le competizioni come sperpero di risorse e fonte di disgrazie ».

*Una lettera, questa, che ci sta particolarmente a cuore perché ci conferma che anche l'ambiente dello slot vive in una proiezione diversa, quella che accomuna noi di AUTOSPRINT a tutti i nostri affezionati lettori.*

In un clima tanto idilliaco non poteva mancare anche chi protesta. E' il caso di Roberto Fagnani e Michele Ristori che, molto disillusi, ci accusano di bieca ingiustizia nei loro confronti perché rei, secondo loro, di non aver dato tempestiva notizia di un loro record di 35 ore. Ecco cosa dicono: « Vi scrivo a proposito degli slot car dicendole che il record delle 35 ore, noi, cioè Michele Ristori e Fagnani Roberto, lo avevamo detenuto circa 15 giorni prima della pubblicazione sul vostro

pressi di Via Langhirano dove anche noi risiediamo.

*E' giusto. I giovani Fagnani e Ristori hanno perfettamente ragione. Il « postino » di AUTOSPRINT cui fu passata la richiesta di informazioni dei nostri due amici parmensi, ritenne che in quel momento la notizia dei ragazzi torinesi fosse stata passata come « curiosità » e che la cosa non avrebbe certamente avuto alcun seguito. Invece le cose non sono proprio andate così e sotto la valanga di comunicazioni ricevute, non abbiamo potuto ignorare il fenomeno.*

E chiudiamo la settimanale rassegna con una notizia che rappresenta anche una novità. Abbiamo fino ad ora parlato di record di durata, di velocità, di « individuale », « collettivo » e « multiplo », di piste monocorsia, bicorsia e a 8 corsie, di gare, di incontri e di proposte. Quella che sottopone alla nostra attenzione il socio n. 1142 del Club AUTOSPRINT, Paolo Valchi, Via Ravasco 40, Pescara, è una notizia tutta nuova in quanto le protagoniste non sono le minicar, ma addirittura i mini-dragster. Dice Paolo: « Ho notato che c'è stato un revival, se così si può dire, per quanto riguarda lo slot, specialmente il casalingo 1:32. Dato il proliferarsi dei tuoi articoli, mi sono deciso a scriverti nella speranza che magari ci sia un posticino anche per me. Preciso subito che non si tratta di un record di durata, ma al contrario di velocità. Si tratta infatti di un campionato per Dragster organizzato e svolto da me e un mio amico americano con rispettivi fratelli e amici. I bolidi sono autocostruiti e dotati di motori elaborati e sovralimentati; e il tutto permette di percorrere il famoso quarto di miglio in scala 1:32, cioè mt. 12,60 circa, in meno di tre secondi. Ogni gara di campionato a cui hanno preso parte sei persone, si componeva di cinque corse per ogni partecipante, un vero girone all'italiana.

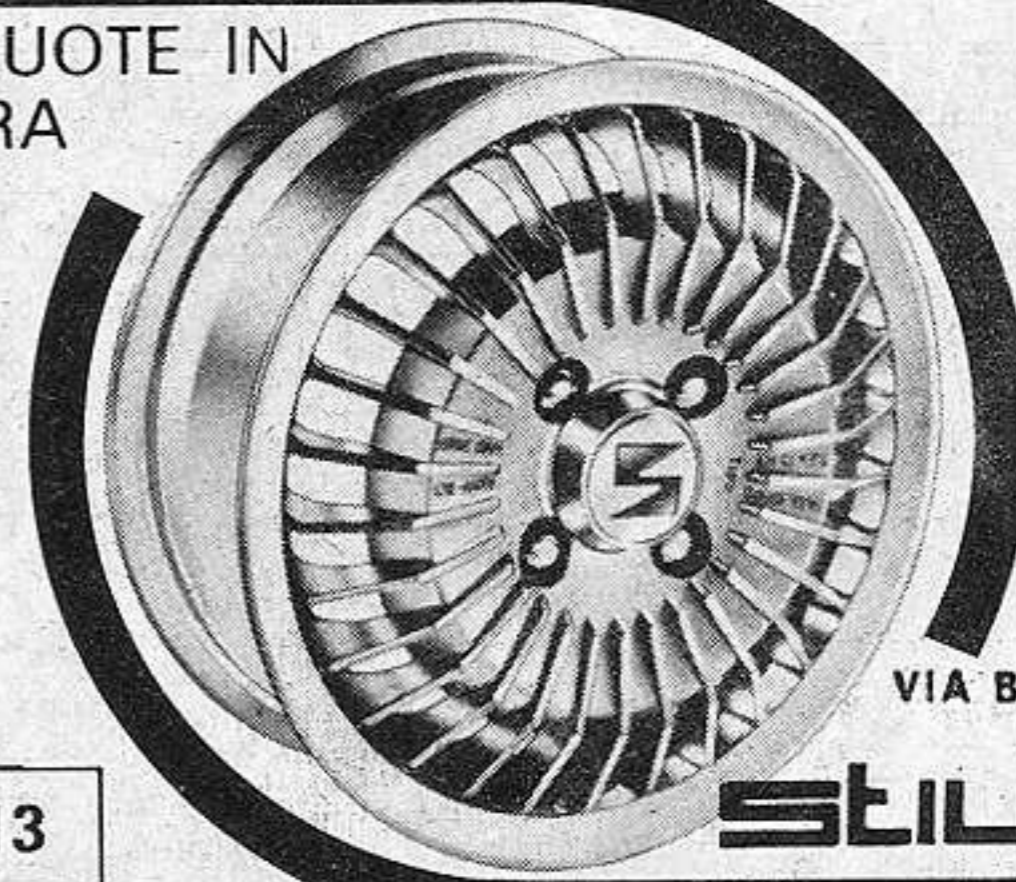
*Pubblichiamo e ringraziamo anche perché tutto questo bailamme di notizie, questa è davvero l'unica novità del campo. Ed è un'idea che il nostro Paolo Valchi lancia, con la speranza che anche altri lo seguano*

INDUSTRIA RUOTE IN  
LEGA LEGGERA



AUDI 80  
VW PASSAT  
ALFA SUD

Modello  
GRIFO 5x13



NOVITA'  
74

MISURE REG.  
T.U.V.  
GERMANIA

MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10  
Tel. 30.86.165

STILAUTO



# Leggete il QUERIN SPORTIVO

Il grande  
settimanale sportivo

Con lo stesso formato di Autosprint  
e stampato in roto-offset  
su 68 pagine in bianco e nero e a colori.

Le polemiche, i retroscena, gli scandali,  
la politica di tutto il calcio italiano  
raccontati dalle  
firme più prestigiose.

GIANNI BRERA  
commenta il campionato di calcio.

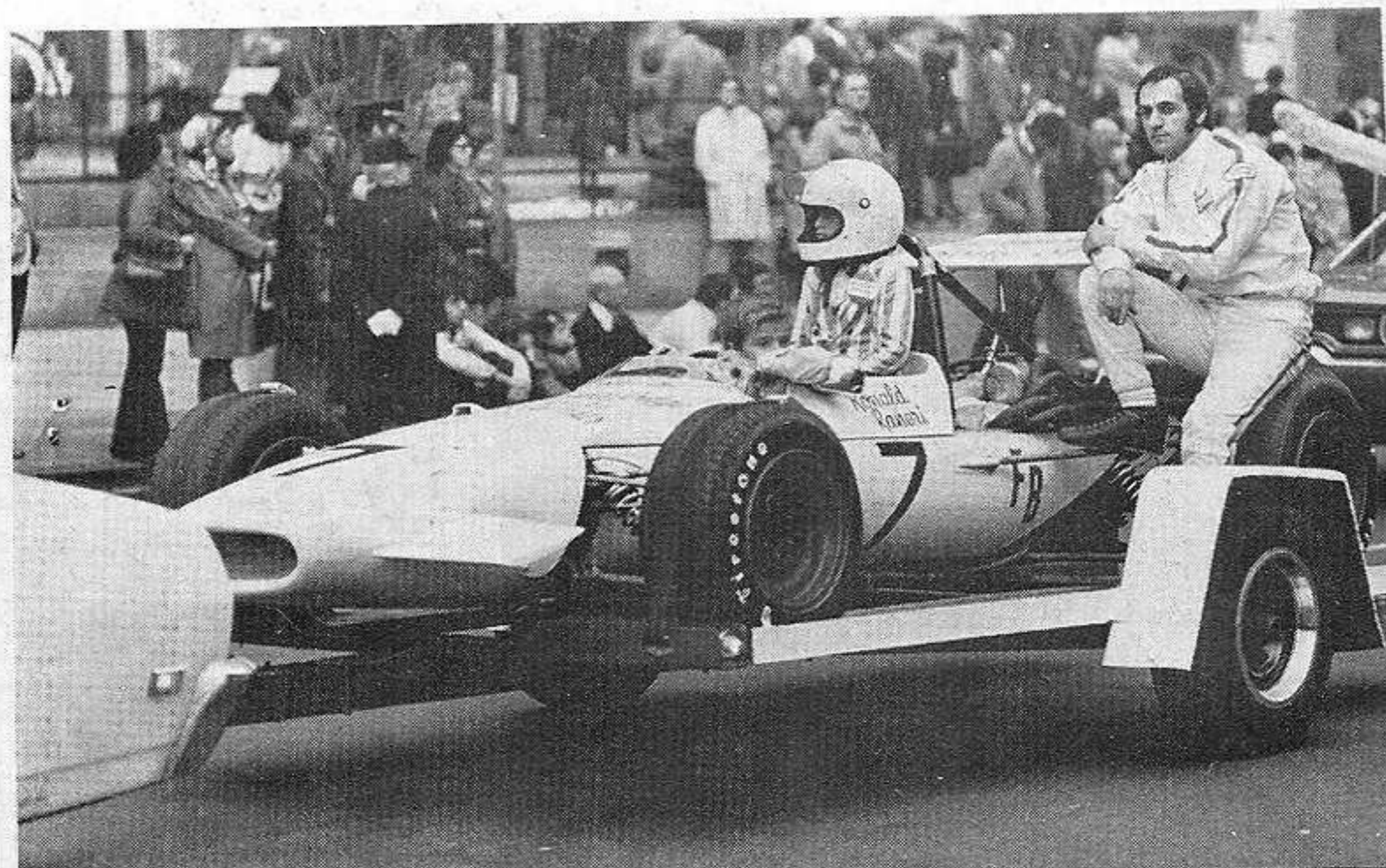
ALDO GIORDANI  
cura 12 pagine di basket

È inoltre boxe, ciclismo, atletica,  
tennis, auto, ippica, rugby, nautica.

Una formula nuova  
per un settimanale «nuovo»  
in tutte le edicole  
ogni mercoledì

QUERIN  
SPORTIVO

L'UNICA RIVISTA  
SETTIMANALE  
INTERAMENTE DEDICATA  
AL CALCIO,  
AL BASKET  
E AGLI ALTRI  
SPORT MAGGIORI



## Una LOLA per COLOMBO

NEW YORK - Come ogni anno, per la tradizionale sfilata lungo la Quinta Strada in onore di Cristoforo Colombo, insieme ai 10.000 partecipanti alla sfilata, con oltre 50 carri allegorici e bande di scuole medie, anche i « Sons of Italy » hanno preso parte inviando da Filadelfia il campione della Pennsylvania della Formula B, Ronald Raneri, che è apparso insieme ai due figlioletti che prendevano posto nell'abitacolo. Il figlio maggiore, Mario, è già un provetto pilota di « Karting » e ha vinto tre gare per ragazzi di 8 anni d'età.

« Se Colombo avesse potuto attraversare l'Atlantico con la mia « Lola » forse avrebbe impiegato molto di meno », ha commentato Raneri che nel 1974 ha vinto 5 delle 9 corse in programma in quello stato.

I. m.

Dopo i veti ai « PARK » l'idea riprende  
piede con il progetto di una pista

## C'è chi si batte per un G.P. a New York

NEW YORK - Quando tutto sembrava che il « miracolo » dovesse avverarsi, i quattro vecchioni del municipio di New York, hanno mandato a carte quarantotto il sogno accarezzato da decine di migliaia di sportivi. Due anni fa Stirling Moss propose all'allora sindaco di New York, John Lindsay un « Grand Prix » lungo il tortuoso, magnifico Central Park, che avrebbe potuto accogliere oltre 200 mila spettatori paganti e 25 macchine di Formula uno.

Allora — quando l'inflazione era soltanto alle porte della nazione — si sarebbero spesi circa 160 mila dollari per costruire barriere protettive, tribune, ecc. Oggi con il drago inflazionistico, quella cifra sarebbe salita a 400 mila dollari.

Da quando i « soloni » del municipio si opposero al progetto, John Mulqueen, un ricco industriale newyorkese, propose il « Flushing Park », dove qualche anno fa sorse la fiera mondiale. Alla opposizione si associò anche il « commissioner » della polizia di New York, Michael Codd, il quale non poteva comprendere come « un'assurda idea » simile fosse venuta in mente a Mulqueen e a Graham Hill, partners d'affari, e come ostacolo, spiegava che avrebbe dovuto dislocare 5 mila agenti sul luogo onde tenere a bada « l'orda » degli sportivi.

Il dipartimento degli « avvenimenti »

del Park, quello che organizza concerti e spettacoli nel parco cittadino, aveva pur dato il suo appoggio e benestare e, dopo un paio di « puntate » al comune, Mulqueen era venuto fuori anche con la somma necessaria. Ma le autorità sono rimaste irremovibili.

Altre cittadine viciniori si sono offerte ad ospitare il Grand Prix ma Mulqueen ha detto scherzosamente: « A Montecarlo o Monza non hanno mai sentito parlare di Hachensak o Fort Lee. New York è il punto di riferimento del mondo ».

Comunque si è saputo che alla periferia di New York, sorgerà l'anno prossimo un ovale per gare Stock e Midget che potrebbe essere arricchito di un percorso più vario onde ospitare Formula 5000 e successivamente richiedere il benestare per una corsa Formula uno.

Ritorna la 24 ORE  
a DAYTONA  
(per SPORT e GT 4)

DAYTONA BEACH - Ritorna la 24 ORE DI DAYTONA. Bill France, presidente del « Daytona International Speedway » ha annunciato che la classica gara di durata americana verrà ripresa nel 1975, dopo le recenti interruzioni. La gara, che sarà valida per il Mondiale Marche, vedrà al via vetture Sport gruppo 5 e GT Speciali gruppo 4 senza limiti di cilindrata. La 24 Ore avrà luogo, nell'ambito delle « settimane della velocità », nei giorni 1 e 2 febbraio 1975.



Cambia strutture lo sport auto: più potere anche ai piloti

## Autonomie regionali in Belgio

BRUXELLES - Alla conclusione, Pierre Ugeux, presidente della commissione sportiva nazionale belga, ha deciso di ritirare le proprie dimissioni presentate di recente. Tutto si è accomodato attorno a un tavolo, certamente non verde, con il principe Amaury de Mérode, presidente della FIA. E' chiaro che non è stato svelato nulla su questo incontro, il cui carattere non aveva del resto niente di ufficiale. Ciononostante si può supporre che siano state fatte concessioni da entrambe le parti. Tutto bene quel che finisce bene, allora?

In questo momento, in cui lo sport automobilistico belga sta per assumere un nuovo orientamento, è comunque un bene che Ugeux sia tornato sulla propria decisione. Il nuovo orientamento sarà molto spettacolare e avrà senza dubbio numerose ripercussioni. Di che cosa si tratta, esattamente? Da sempre questo sport è gestito a livello nazionale. A partire dal primo gennaio 1975 il potere sarà invece regionale, cioè ogni provincia, (il Belgio ne ha nove) avrà le proprie responsabilità e ognuna sarà dotata di un potere relativamente ampio.

Da notare anche che per motivi tipicamente belgi, e più precisamente a causa di un problema politico e linguistico, la provincia del Brabante, con Bruxelles, è stata divisa in due parti.

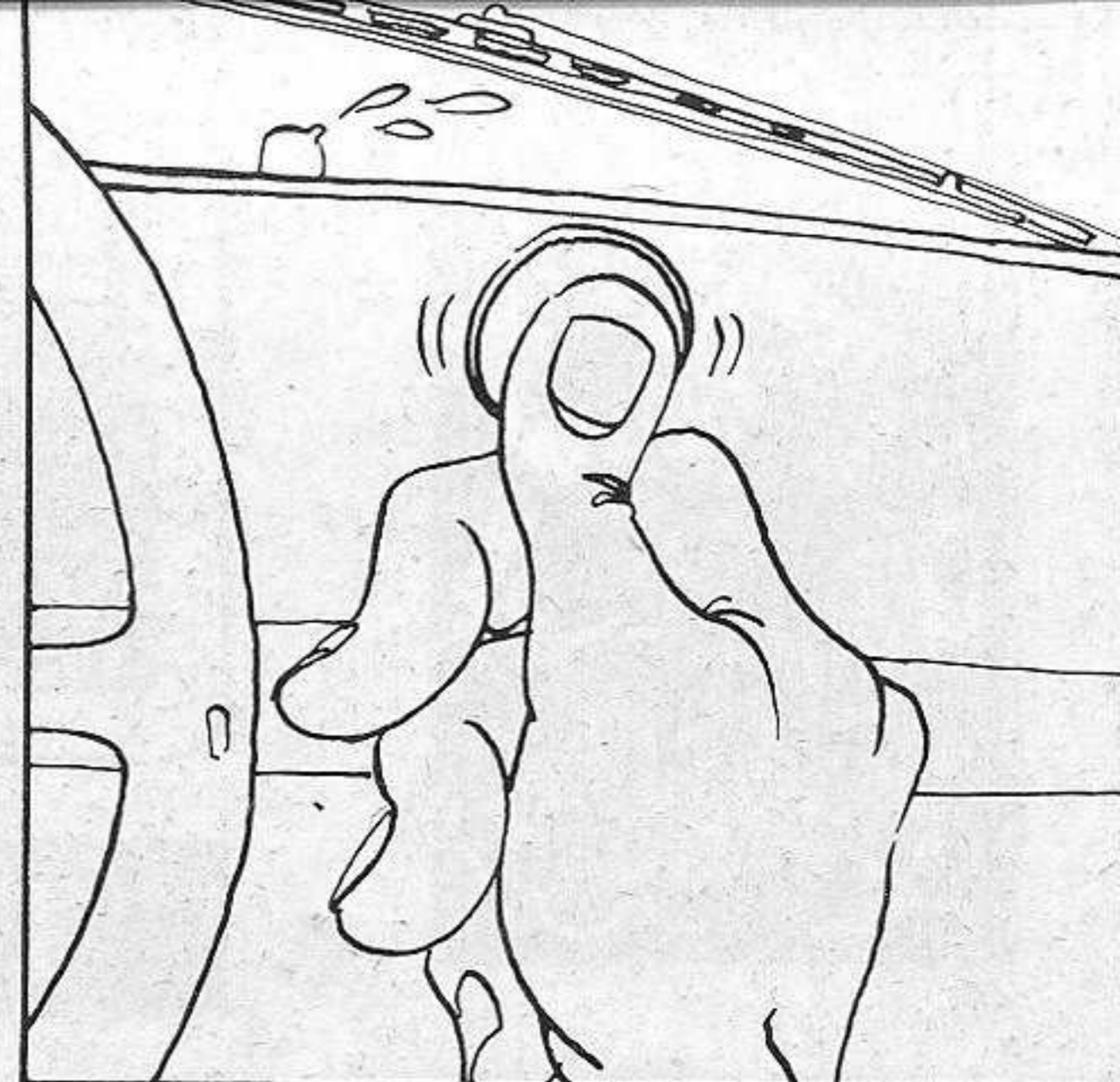
Agiranno dunque due comitati direttivi, autorizzati a prendere numerose decisioni. Ognuno potrà organizzare le sue competizioni, valevoli per un campionato provinciale. E' beninteso che continueranno a esistere i campionati belgi, come nel passato, ed è altrettanto chiaro che alla CSN rimarrà il potere principale e unica riconosciuta dalla CSI.

Per riassumere, si può dire che le associazioni dei clubs organizzatori e dei piloti in questa nuova struttura avranno il diritto di essere interpellati e anche d'intervenire, più di quanto avessero prima. Dovrà passare un anno per sapere se tutte queste decisioni porteranno a un rinnovamento dello sport automobilistico belga, di cui non si può dire che goda di buona salute. Inoltre è da notare che il programma di questa « regionalizzazione » implica punti molto interessanti che si spera di vedere realizzati.

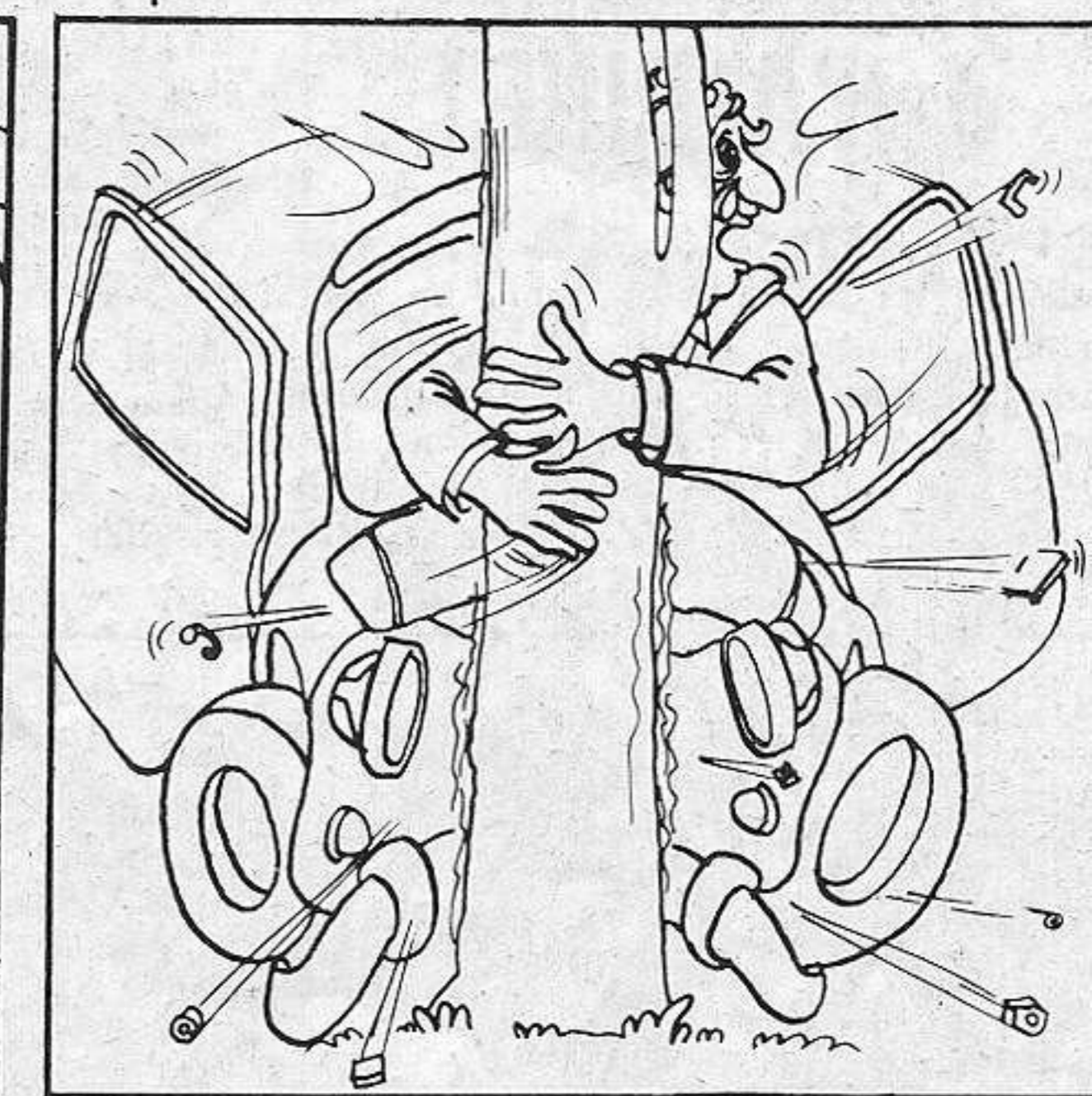
Uno dei più importanti consiste nel ritorno all'ovile dei troppo numerosi « organizzatori pirati » di rallies. A questo proposito è stato già trovato un terreno d'intesa, ma bisogna che tutto sia messo in atto, prima di parlare di successo.

Quanto alle organizzazioni « in margine » di gare in circuito, è stato convenuto quasi all'unanimità che saranno vietate e che un pilota o un funzionario che vi partecipino, o che prestino il loro aiuto, saranno privati della licenza per un tempo molto lungo anche se non definitivo.

André Royez



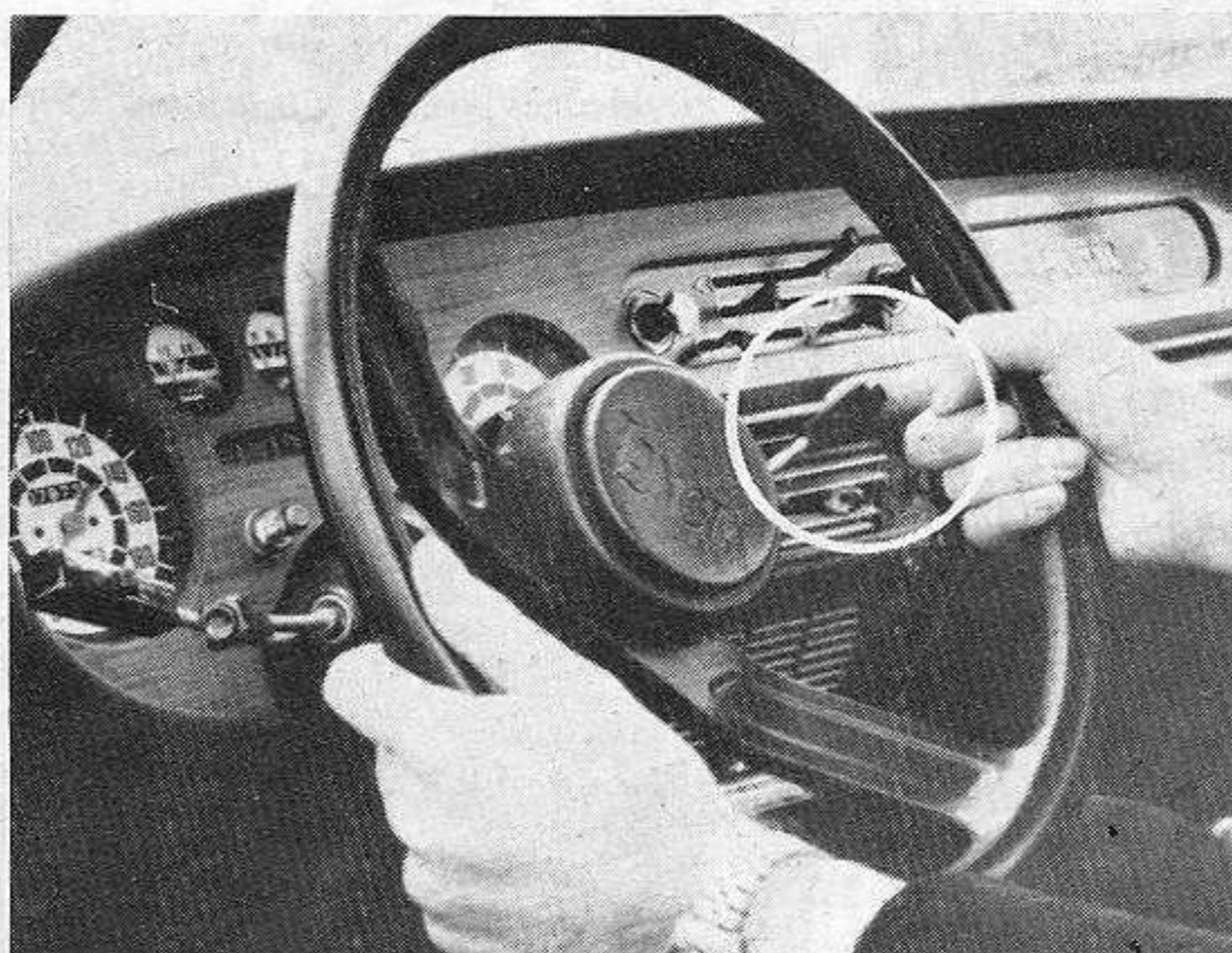
E qui c'è il bottone che...



pompa, pompa, ti sbatte fuori strada!

# Meglio uno spruzzatore elettrico Isola

Visitateci al  
Salone dell'Automobile  
Stand n. 8468.



A portata di mano-sul-volante. Basta un minuto per sostituire lo spruzzatore elettrico Isola sui supporti standard della Vs/vettura, collegare l'elettropompa e inserire il pulsante, a scatto sulla leva del tergicristallo.

Un minuto, per anni di sicurezza. Richiedetelo al V/s Elettrauto.

auto-elettrocomandi

# isola

Distribuito da  
EURO AUTO S.r.l. distributori prodotti **isola etem stars cavis**  
10142 torino (italia) - corso francia 347 - tel. 796549





## Impariamo dall'ALPINE!

● Il team ALPINE di F. 2, patrocinato dall'Elf, sta mettendo a punto un programma ambizioso per il 1975. Spera di fare gareggiare sei F. 2 in varie squadre, tutte con piloti francesi. Due sono Leclère e Arnoux, ma si spera di «strappare» anche Laffite dalla sua March BP.

## Nuove testate per i COSW F. 1

LONDRA - A proposito del COSWORTH DFV le voci più recenti dicono che si stanno mettendo a punto nuove testate che potrebbero essere montate su tutti gli esistenti DFV per aggiornarli, venendo così incontro ai timori espressi da Duckworth, circa la possibilità di rendere antiquati gli attuali motori con una totale riprogettazione. Quali che siano le voci in giro, pare che alcune squadre, come Brabham e Lotus, siano fermamente decise a usare il DFV l'anno prossimo, nonostante altre voci correnti.

● Dalla Finlandia giunge notizia che il RALLY DEI MILLE LAGHI 1975 si svolgerà alla fine di agosto tornando cioè alla sua data originale, mutata nel 1972 per la concomitanza con il Rally Olimpia in Germania. Ci saranno molti nuovi tratti sicché i concorrenti dovranno fare una ricognizione partendo da zero, anziché servirsi degli appunti dell'edizione 1974.

● Nonostante i problemi che travagliano la Grecia, pare sicuro che il RALLY DELL'ACROPOLI ci sarà, nei giorni 23-28 maggio 1975. Il nuovo governo greco sembra render conto del valore della gara per il paese e la finanzia, si dice.

# TUTTESPRINT • TUTTESPRIN

## JAUSSAUD canadese

● Secondo un quotidiano di Montreal, l'anno prossimo JAUSSAUD potrebbe diventare pilota ufficiale di una squadra di Quebec che parteciperebbe alle prove del Challenge Player. Il francese è noto a Quebec, ove ha già partecipato due volte al GP des Trois Rivières in Formula Atlantic.

● Due delle più recenti CHEVRON B29 sono state iscritte per la gara di Formula Atlantic che si svolgerà a Thruxton il 16 novembre (la corsa sarà teletrasmessa). Una delle vetture dovrebbe essere pilotata da Bill Brack, per l'importatore americano Fred Opert.

● Per qualche giorno il grande rallyista svedese, BLOMQUIST, è stato allo stand della Saab al Salone di Londra per rispondere a domande e per dare consigli a qualsiasi pilota che «desiderasse irizzare seriamente e con successo a partecipare a rallies». Dopo è stato sostituito da Erik Carlsson.



## I pugili di MAGIONE

L'autodromo di Magione, con la sua ristrettezza e le sue curve piuttosto lente, è in un certo senso l'ideale per contatti un po' bruschi fra le vetture, che a volte degenerano in contatti fra i piloti. Come è il caso di Testi e Sangiulo, divisi poi dai commissari. Nelle altre foto, Nocci in difficoltà nell'affrontare la curva Dreher



● La JOHN PLAYER continuerà anche l'anno prossimo il suo campionato di Formula Atlantic, con un montepremi aumentato (come si era già detto) per la serie di dodici prove. Intanto continuano in Inghilterra le pressioni perché venga organizzato un campionato di F. 3 ad alto livello. Pare che almeno una società petrolifera britannica e una francese siano disposte a patrocinare tale serie, purché i proprietari di circuiti si mettano d'accordo fra loro.

● TEDDY MAYER della McLaren ha detto che, secondo lui, l'anno prossimo il campionato americano di F. 5000 dovrebbe chiamarsi «Challenge Can-Am».

● Anche nel 1975 le sigarette Benson & Hedges patrocineranno il Circuito di Irlanda. La gara avrà inizio il 28 marzo e finirà il primo di aprile.

● Anche se gareggiano per l'americano Fred Opert, Derek LAWRENCE e il belga Patrick NEVE rappresenteranno la Inghilterra in una serie di gare per Formula Ford che si svolgerà in Venezuela nei giorni 10 e 16 novembre. La serie di due corse è stata organizzata per commemorare l'inaugurazione del nuovo circuito Chinita, a Maracaibo, e sono stati invitati molti piloti americani e messicani.



# giannini

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

**PIU' VELOCE**  
**PIU' ECONOMICA**

## 126/800

cmc

LUBRIFICANTI  **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

CANDELE 

● A quanto pare il richiamo del Rally del RAC non diminuisce. Si sono avute quasi trecento richieste d'iscrizione, ma le accettazioni sono state ridotte a duecento, per accordo fra l'Associazione Piloti di Rally e il Club Internazionale dei Piloti di Rally. Capeggiano la lista dodici squadre ufficiali o semi ufficiali: Fiat (3), Ford (4), Lancia (3), Opel (3), Datsun (3), Saab (3), Toyota (3), Vauxhall (1), British Leyland (1), Chrysler (2), Skoda (3), Wartburg (3).

● La MC LAREN ha rifiutato seccamente le richieste dell'SCCA (forse sarebbe meglio dire le speranze) circa una sua ripartecipazione alla Can Am 1975. «Fuori questione» è stata la risposta. Per la McLaren hanno la precedenza la F. 1 e l'USAC, con un punto interrogativo per la F. 5000 che molta gente a parte quelli dell'SCCA, ritiene dovrebbe alla conclusione sostituire la Can-Am.

● L'economica RELIANT ROBIN, presentata in Inghilterra lo scorso anno, sarà costruita sotto licenza in Grecia, in seguito a un accordo fra la Reliant e la Mebea di Atene.

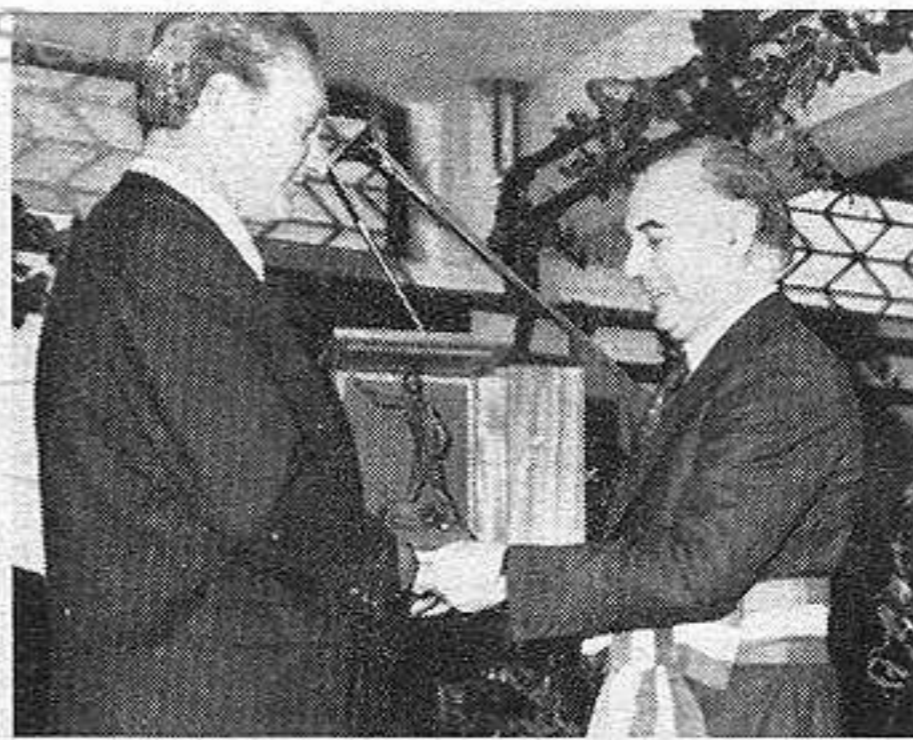


● In un museo di Londra saranno esposti fino al termine del mese di novembre oggetti d'arte «automobilistica». Appartengono alla collezione James Barron e fra i più interessanti sono diciotto scotte in vetro da radiatore, create negli anni '20 dal grande artista francese René Lalique. Ci sono anche vignette umoristiche di famosi disegnatori della rivista «Punch» e una collezione di teiere a forma di automobili.

● Gli organizzatori inglesi dei SALONI automobilistici hanno già chiesto di potere prenotare una data del 1975, per il Centro Esposizione in via di costruzione a Birmingham.

## Samaritano '74

PETRIGNANO D'ASSISI - Al cittadino tedesco WALTER STAHL, caporeparto in un cantiere edile di Passau, è stato consegnato nel corso di una solenne cerimonia il «Samaritano '74» con la seguente motivazione: «Avendo visto una macchina precipitare ed affondare nelle acque del fiume Ilz, si gettava vestito nella corrente e con grave rischio della vita salvava quella dei due occupanti».



# TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

## Cannibale di patente

● In una cittadina tedesca un automobilista ha inghiottito la propria patente di guida, piuttosto che mostrarla ai poliziotti dopo un incidente. Nonostante questo gesto disperato, la polizia ha dichiarato che all'automobilista è stata tolta la patente.

● «PRODUZIONE AUTO E ATTIVITA' INDOTTA» è stato il tema della conferenza stampa con la quale la Federazione Nazionale Artigiani Meccanici ha introdotto il Congresso nazionale della categoria che si terrà a Torino il giorno 3 novembre.



MODENA - Nei giorni scorsi il Principe ABDORREZA, fratello dello Scià di Persia, appassionato di automobilismo, è stato in visita alle Officine ALFIERI MASERATI. L'illustre personaggio che si è particolarmente interessato ai problemi attuali dell'industria automobilistica italiana e in particolar modo a quelli della Maserati, è stato accolto al suo arrivo nello stabilimento dall'Amministratore delegato della società ing. Guy Malleret. Prima di lasciare la fabbrica, il Principe Abdorreza ha ordinato, per suo uso personale, non rubinetti (d'oro) ma una Maserati Indy.

## «Educazione» offensiva

● Il governo brasiliano ha ordinato allo Stato di Ceara di sostituire molti cartelli stradali per la sicurezza. Quelli attuali, secondo il governo, sono lesivi per l'educazione del pubblico. Ecco un paio di esempi: «Non guidate sbronzi», «Non tutti vogliono andare all'inferno».

● Il 3 dicembre verrà venduto all'asta da Christie uno dei due soli completi calendari PIRELLI, fra i dieci esistenti. Entrambi appartengono alla Pirelli che ne ha offerto appunto uno in vendita.

● Creato dall'AC di Francia in onore del suo presidente scomparso quest'anno, il Trofeo Hadelin de Liedekerke-Beaufort è assegnato per sottolineare i meriti di una personalità che «con le sue azioni o con i suoi scritti» favorisce l'automobile. Il trofeo, attribuito per la prima volta, è andato al direttore dell'Equipe, Edouard Seidler, «per il complesso della sua opera giornalistica e letteraria».

## CHRYSLER riduce

● Oltre ad abbandonare la Matra per l'attività sportiva, come sembra ormai certo, la CHRYSLER Europa ha annunciato che 20.000 suoi operai saranno messi a metà salario per due giorni a fine novembre, la Casa, che esporta il 65% della sua produzione, trova difficoltà di vendita in Italia, Inghilterra e Germania.

## 56 miliardi deficit CITROEN

● Il disavanzo registrato dalla CITROEN nel primo semestre del 1974 ammonta a 395 milioni di franchi, cioè oltre 56 miliardi di lire. Nell'ambiente si ritiene che le grosse difficoltà in cui si trova la Casa possano compromettere l'accordo ora in discussione tra la Citroen e la Peugeot.

● «Caravansicura» è il nuovo accordo assicurativo che il Caravan Club d'Italia ha stipulato che la «Milano Assicurazioni» nel quadro di potenziamento dei servizi che offre ai soci. Una serie di garanzie assicurative che prevedono la copertura dei danni alle caravan, alle sue dotazioni d'uso, al bagaglio, agli effetti personali trasportati, compresa una speciale copertura per apparecchio TV, cinepresa, macchina fotografica, attrezzature per sport subacqueo, ecc. in caso di furto, rapina, incendio e rischi accessori, urto, collisione ribaltamento, estinzione d'incendio, scoppio, esplosione di bombole a gas e carburanti, uscita di strada della caravan anche per propria colpa. Oltre a ciò, la speciale polizza garantisce il rimborso integrale del prezzo di listino per casi di distruzione totale della caravan e la copertura da furto e rottura dei beni trasportati anche nel corso di campeggi in luoghi incustoditi. La polizza è valida e le garanzie sono estese a tutti gli stati previsti dalla Carta Verde internazionale.

● La LEYLAND australiana ha deciso di distruggere 47 vetture costruite in segreto e del valore di oltre 150 milioni di lire. Benché già prenotate, le vetture saranno smontate perché (sono berline tipo Mustang) i piani per la produzione in serie sono stati abbandonati per una severa ristrutturazione del complesso, per fare fronte alla crisi economica. Ma gli operai sono scesi in sciopero: hanno chiesto che le macchine siano vendute. Richieste pare ve ne siano molte.

## Compromesso (storico) all'AC.BO

● A mezzo referendum, si sono svolte nella scorsa settimana le elezioni per il Consiglio Direttivo dell'Automobile Club Bologna. Al termine delle operazioni di spoglio delle molte schede pervenute al notaio dott. Piero Alvisi (circa 8.000), sono risultati eletti: dott. Giuseppe Alvaro, avv. Angelo Aufiero, avv. Amatore Battaglia, sig. William Cacchi, sig. Otello Casagrande, sig. Luciano Conti, sig. Gianmaria Filippetti, comm. Giorgio Gnudi, geom. Victor Grandi, comm. Armando Guerra, ing. Tiziano Guidotti, dott. Giancarlo Jovi, sig. Paolo Moruzzi, prof. dott. Giorgio Perazzo, dott. Renato Zambonelli.

In pratica è stata eletta in solido la lista proposta che ha visto l'ingresso, nel CD uscente, di tre consiglieri dell'Amministrazione comunale comunista di Imola.

Nei prossimi giorni si riunirà il nuovo Consiglio per l'assegnazione delle cariche sociali.



## Un campione europeo (dei carrozzieri)



MODENA Il cav. del Lav. Renzo Orlandi, il famoso carrozziere di autobus, lo stilista principe dei famosi modelli che circolano ovunque, ha ricevuto un meritato riconoscimento in occasione del Salone dell'auto di Parigi. L'Unione Europea della Carrozzeria ha voluto premiare i fondatori della stessa, consegnando una artistica medaglia a coloro che particolarmente si sono distinti nell'ambito di una attività tanto benemerita. La cerimonia si è svolta a Palais des Congres alla presenza di tutti i carrozzieri d'Europa. Con Orlandi, che fu il primo iniziatore della «Unione Europea della Carrozzeria», superando non facili ostacoli, è stato premiato mister Walter Kong che affiancò il progetto Orlandi. Oggi a distanza di 25 anni dalla fondazione di questo Ente, si può guardare alla Unione come a un centro operante di attività e di adeguamenti tecnici e organizzativi alle sempre nuove esigenze richieste per la costruzione di pullmann. Orlandi fu un precursore non soltanto stimolando nuovi schemi e metodologie costruttive nella sua officina di Via Emilia, trasferita poi nei pressi della stazione nord dell'autostrada del Sole, ma promuovendo rapporti internazionali che portarono alla costituzione della Unione Europea della Carrozzeria. La «scuola» Orlandi fa testo.

m. m.



Al Salone dei veicoli commerciali di Londra, era esposta questa versione del Transcontinental, un auto-trattore della Motor Panels. Caratteristica principale, la guida centrale ed una cabina abitabile da quattro passeggeri. I condotti aria per il motore sono sopra alla cabina. Il sedile è costruito dalla Dunlop ed ha una serie di regolazioni con un controllo sul cruscotto



## Un giro di turismo

Mercoledì 16 ottobre, ore 6, piove e fa freddo. Arrivo alla Tosa dalla via Montanara e mi trovo di fronte ad un posto di blocco con tre persone che mi dicono che per entrare ci vogliono 1.500 lire. Ora, ripensandoci a mente fredda mi chiedo: come mai l'altr'anno non si pagava?

E' forse cambiato lo spirito della manifestazione che a mio parere tende a pubblicizzare le diverse marche automobilistiche, a far conoscere i nostri autodromi, e a far cadere certi pregiudizi sulle corse automobilistiche? Oppure gli organizzatori speravano d'incassare fior di milioni?

Leggendo l'articolo sul n. 42 «GIRO ECCOCI» ho sognato di fronte alla frase «Giro inteso come divertimento» e mi sono illuso un altr'anno di poter partecipare anch'io con la mia 126 tutt'altro che pistaiola. Mi sono disilluso poi ad Imola quando ho visto il campo completo a quel punto dei partecipanti.

Ora io mi chiedo perché non creiamo un VERO Gruppo 1 con macchine veramente di serie con piloti che normalmente guidano sulle nostre strade dando così la possibilità a moltissimi giovani di poter partecipare.

Francesco Calzolari - S. Lazzaro di Savena (Bologna)

Non è certamente con fini di lucro che gli organizzatori del Giro (quelli torinesi e quelli degli altri AC interessati) hanno stabilito una quota di ingresso per le varie gare in pista. Il fatto è che una gara del genere è molto costosa — pensi solo al montepremi — ed è giusto che si rientri della maggior cifra possibile facendo pagare il biglietto in definitiva, si offri un bello spettacolo.

Quanto al resto, dobbiamo ripetere quanto molte volte già scritto in risposta a domande analoghe: non esiste paese nel mondo automobilistico, in cui l'accesso alle competizioni sia più facile che in Italia. Abbiamo ogni sorta di formula promozionale, dalla Monza, alla Ford, alla Italia (la formula di marca più economica nel suo genere); abbiamo due tipi di Turismo e Gran Turismo di serie, quello internazionale (Annesso J) e quello CSAI, con limitazioni ferree per quanto riguarda la preparazione; siamo l'unico paese in cui le gruppo 2 partono dalla minima cilindrata ammessa, la 500 cc.

Lei dirà: costa troppo. E può anche darsi. Ma si ricordi che quel «vero» gruppo 1 che lei invoca non è quello che fa correre le vetture che ciascuno possiede. Se lei volesse veramente cimentarsi, venderebbe la sua 126 per acquistare una 850, e le avanzerebbero anche i soldi per roll-bar ed altri annessi: la classe 850 c'è, nel Turismo CSAI.

E poi, scusi: vorrebbe che si organizzasse un Giro d'Italia solo per le piccole vetture da Turismo?

Desidererei pubblicaste un annuncio sul vostro settimanale per poter rintracciare la persona che ha prestato all'equipaggio n. 211 (Curto-Palmero), durante la seconda tappa del 12. Rally di Sanremo, una gomma. Telefonare ore pasti al n. 0121-74411 (Curto-Pinerolo).

Ringrazio anticipatamente e mi congratulo con voi per i bei servizi che avete fatto in occasione del S. Martino di Castrozza.

M. Palmero Pinerolo (Torino)

AUTO  
SPRI  
NT

FERMOPOSTA

AUTO  
SPRI  
NT

PASQUALE MISTRETTA - Corleone (Palermo) — Non le resta che tentare direttamente alla Marlboro, 7 avenue de Tivoli, Losanna (Svizzera).

SALVATORE REQUIREZ - Palermo — Dal 1937 al '40, si è corso al Parco della Favorita, con vittorie di Severi, Rocco e due volte Villoresi, sempre su Maserati. Nel 1937 il tracciato misurava 5260 metri, con gara su 60 giri; nel '38 fu di 5720 metri (30 giri), e nel '39-'40 di 5700 metri, con 40 giri di gara. Il record appartiene a Villoresi, che nel 1940 girò in 2'19"4, media 147,901 kmh.

GIACOMO RENDE - Marsala (Trapani) — Temiamo che lei faccia un po' di confusione nei termini, ad ogni modo escludiamo che si possa variare drasticamente l'assetto di una vettura che ha una tendenza ben determinata. Certamente, si può fare molto lavorando sulle molle e sugli ammortizzatori, ma se non ne ha l'occasione o la possibilità si può fare qualcosa anche con la pressione dei pneumatici.

PIERFRANCO VENEZIA - Quarto d'Asti (Asti) — La nostra sul tempo di Lauda a Monza non è una malignità: è un'informazione rilevata anche dai cronometristi dei box non Ferrari. E se il signore vicino a lei è così bravo, gli consigliamo di offrirsi all'AC di Milano come cronometrista.

MARCO PONZANO - Milano — Questo l'indirizzo cui rivolgersi: Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

PAOLO PROTTA - Vigliano Biellese (Vercelli) — Questi gli indirizzi richiesti: Koni, P.O. Box 14, Oud Beyerland (Amsterdam) Olanda; Hesketh Racing, Unit 9, Lye Trading Estate, Old Bedford Road, Luton, Bedfordshire (GB); UOP-Shadow, Publilmotoring, P.O. Box 30, 1213 Petit Lancy 2, Ginevra (Svizzera).

PAOLO MALATESTA - Vasto (Chieti) — Questo l'indirizzo: Unnus Hendrichs, Osogna, Bellinzona (Svizzera). Per quanto riguarda la scuola, essa non esiste nella specializzazione da lei richiesta. Per abbonarsi, segua i dati stampati nella colonna riportata a pag. 66 di ogni copia di Autosprint.

GIANNI GIULIANO - Torino — Grazie della segnalazione, ma forse la lettera la doveva scrivere al redattore di quel giornale, quanto meno per informarlo che il direttore sportivo del team McLaren Texaco-Marlboro è Teddy Mayer, in quanto Bruce McLaren è purtroppo scomparso da parecchi anni.

ROSALDO CHIANUCCI e PAOLO COMPAGNONI - Arezzo — Speriamo che abbia letto le lettere già pubblicate su questo argomento, e la nostra risposta.

G. BATTISTA BERTOCCHI - Lecco (Como) — Possiamo comprendere il suo rammarico nel non vedere pubblicato il suo nome, ma in effetti sarebbe stata una soddisfazione ben da poco, visti i risultati. In più, le ricordiamo che normalmente pubblichiamo i nomi di coloro che sono classificati, non di chi non facendo nemmeno un giro, non viene preso in considerazione neppure dalle classifiche redatte dagli organizzatori.

EGIDIO CAPPELLI - Castelleone (Piacenza) — Questo l'indirizzo della Linea Sport: piazza De Agostini 3, Milano. Eventualmente, si faccia segnalare un negozio dalle sue parti.

GIUSEPPE FUSETTI - Saronno (Varese) — Abbiamo già avuto modo di commentare, come lei certamente avrà letto, la «prestazione» di quel direttore di gara. Nel caso specifico da lei indicato, tutto è da far risalire al tempo che avrebbe fatto perdere, nell'ambito di una gara già andata a ramengo per quanto riguarda gli orari, il recupero di quella monoposto.

CLAUDIO MANFRE' - Palermo — Si rivolga a questo indirizzo: Modelli, via Carnevali 68, 20158 Milano. Se vuol saperne di più, può ordinare al nostro ufficio diffusione (stesso indirizzo di Autosprint) la copia arretrata di Autosprint-Mese n. 13, al prezzo di lire 1200, nel quale era contenuto un interessantissimo inserto di automodellismo.

FRANCO BAZZANI - Brescia — Il pilota «Ali» appartiene alla Scuderia Nettuno di Bologna. L'Osella cui lei si riferisce è quella ex-scuderia Tergal-Montijuch condotta da «Pal Joe». Per il terzo quesito, la preghiamo di rivolgersi alla Squadra Piloti Senesi-Mobili Morandi, via Cesare Battisti 18, Siena.

ALESSANDRO LIBELLI - Firenze — A Jean-Pierre Jarier può scrivere presso la sede europea delle pubbliche relazioni della UOP-Shadow, Publilmotoring, P.O. Box 30, 1213 Petit Lancy (Ginevra).

FRANCO NASTASI - Partanno (Cagliari) — Si rivolga alla sezione ricerche e sviluppo della Fiat, corso Marconi 10/20 orino. L'indirizzo di Giugiaro è questo: Italdesign, via Tepice 16, Torino.

MARCO AZZINI - Milano — Abbiamo compreso benissimo la sua descrizione, e le diciamo che quel sistema di traino fino a qualche tempo fa era piuttosto diffuso anche fra i proprietari di vetture da corsa di piccola cilindrata, soprattutto 500 e derivate. Ma abbiamo seri dubbi che la faccenda sia ammessa dal codice, al massimo tollerata per brevi distanze a bassissima velocità.

ROBERTO SIGNORI - Valstagna (Vicenza) — Questi gli indirizzi: Irmischer Tuning, Waibling Strasse 20/30, 7057 Winnenden (Germania Occidentale). Verini, via Canella 8, Milano; Bisulli, via Plauto 50, Cesena; De Eccher, via Melegnano 109, Udine; Svizzero, via S. Andrea 9, Treviso.

PAOLO DE REI - S. Lancia del Sannio (Benevento) — Mediamente, la larghezza totale di un pneumatico da Formula 1 è di circa mezzo metro, in caso di battistrada da 15'. Con battistrada da 9", cioè per pneumatici anteriori, la larghezza totale del pneumatico è attorno ai 30 cm. Non abbiamo purtroppo le quote del motore che le interessa. I motori a due tempi sono ammessi, e senza coefficienti di equivalenza rispetto ai 4 tempi. Il due tempi può essere sovralimentato, e tutte le disposizioni delle bancate da lei citate sono ammissibili, anche se in pratica ci si limita a motori in linea per la più semplice costruzione e disposizione della camera di precompressione nel basamento.

ANDREA SUCCI - Pontelagorino (Ferrara) — I numeri arretrati che ci ha elencato sono tutti disponibili. Abbiamo fatto un breve conto, e la somma per i 16 fascicoli, spese di spedizione comprese, sarebbe di 4.440 lire. Per le altre domande, la preghiamo di avere un po' di pazienza.

I CRITICI

## Sgambetti di squadra

Avrei voluto scriverti prima, al termine della prima tappa del Giro Automobilistico d'Italia, appena conclusosi, per commentare le critiche rivolte ad un nostro pilota (e per nostro intendo italiano su una vettura italiana) del quotidiano più diffuso della mia città, Torino.

Il conduttore colpito dalle critiche è Andrea de Adamich, al quale il giornalista ha rivolto apprezzamenti, dall'inizio alla fine del «Tour» italiano, atti a mettere in cattiva luce le qualità di Andrea, secondo lui sempre inferiore al compagno di squadra Facetti.

Evidentemente, non ha tenuto conto di alcuni particolari importanti. Il non aver interesse, il pilota triestino, a duellare inutilmente con Facetti una volta che questi era passato al comando, dimostra così disciplina sportiva a vantaggio del risultato di squadra. Aveva una GTV non perfettamente a punto, quindi non all'altezza di quella del compagno, e di conseguenza si accontentava di rimanere (saidamente, però) alla piazza d'onore del gruppo 1.

Roby Pautasso - Torino

Forse, per alcuni giornalisti, quegli stessi che mai hanno voluto vedere il dualismo Lauda-Regazzoni che come è noto ha fruttato alla Ferrari un... titolo mondiale, Facetti e de Adamich avrebbero dovuto correre questo «Giro» tirandosi il collo a vicenda, da perfetti nemici. Ecco il modo di concepire il gioco di squadra, specie quando si vuol colpire ad ogni costo un pilota che dà fastidio, magari perché può divenire un serio concorrente professionale...

F. 1 FOR RENT

## Il team per divertimento

Egregio Direttore, presumo che sia stato lei a scrivere l'articolo sulla Scuderia Finotto, firmato Marcellino. La prego di accettare la mia lettera in inglese, dato che il mio italiano è peggiore del mio inglese, e mi pare che lei sia piuttosto bravo come traduttore.

Prima di tutto, devo dire che l'idea è stata mia e l'annuncio in AUTOSPORT è stato pubblicato in quel giornale perché, se non le dispiace, è la rivista numero uno per i piloti di tutto il mondo, mentre AUTOSPRINT è dedicato soprattutto agli appassionati di lingua italiana.

(Questo non ha nulla a che vedere con i pregi della sua rivista, che trovo ottima). Lei sarà però certamente d'accordo nel ritenere che le corse sono più o meno «di lingua inglese» e anche i piloti francesi sono abbonati ad Autosport.

Noi volevamo qualche pilota professionista di primo piano, o persone abbastanza ricche per potere fare un deposito sul valore della vettura, dato che l'assicurazione avrebbe coperto soltanto i conduttori che avevano corso

in una formula internazionale. Volevamo anche noleggiare le vetture per giornate complete, e non soltanto per dei giri, con venti persone a fare la coda. Abbiamo avuto alcune risposte serie e ora, dopo il suo articolo, tonnellate di giovani italiani credono che a noi occorra un nuovo Regazzoni, come dimostra l'acclusa lettera. Mi dispiace, ma non ho tempo per rispondere a tutti. La prego di avere la gentilezza d'informarli che pilotare una F. 1 è una cosa piuttosto difficile, che richiede senz'altro una certa esperienza. Dica loro di mettere da parte denaro e di lavorare sodo, piuttosto che scrivere lettere in cui si lamentano che soltanto i ricchi possono gareggiare. Mai come adesso i direttori delle squadre di F. 1 hanno cercato nuovi piloti, però cercano gente che abbia messo in luce buone doti in Formula Ford o in F. 3 o, ancor meglio, in F. 2. (Tanto per dare un esempio, io inizia a vent'anni senza un soldo, lavorando però giorno e notte. Cominciai con una vecchia turismo e in seguito potei comprare una nuova Brabham F. 3, però soltanto lavorando e lavorando. Se si vuole veramente una cosa, si trova il modo per ottenerla!!!).

A proposito degli italiani, trovo piuttosto ingiusto quanto lei scrive su di noi. Fu certamente un grosso passo per Martino Finotto quando comprò quelle Brabham, però lo fece. Nessuno in Italia, però, trovò che valesse la pena di fornire altro denaro. L'offerta di provare le vetture, è stata fatta da me a voce alla maggioranza dei piloti italiani di F. 2 e ad un certo numero dei più noti di F. 3. Volevo mettere al volante delle vetture a Monza due conduttori italiani. Facetti ha ottenuto la possibilità di quanto deve senz'altro essere stata la più economica sortita in F. 1 della storia, appoggiato da denaro uscito dalle mie tasche. Volevo anche affidare a Gaudenzio Mantova la seconda vettura (dopo averla offerta a Serblin, Giorio, Colombo, Pica ed altri) ma gli organizzatori rifiutarono di accettarlo. Che altro dovrei o potrei fare per gli italiani?

Senza interpellare prima Finotto, sono certo che la squadra sarebbe più che contenta di trovare denaro sufficiente per permettere a un italiano di guidare le vetture l'anno prossimo. Ma le corse costano molto. A meno che non appaia qualcuno, per dare una mano a Martino e a me, non possiamo proprio farlo.

Jurg Dubler - Dielsdorf (CH)

Se pubblicherà qualcosa, la prego di mandarmi una copia del giornale.

Quella punta di risentimento che traspare da questa lettera di Jurg Dubler è fuori luogo, poiché non era nelle nostre intenzioni minimizzare l'importanza di Autosport nell'orizzonte della stampa mondiale. Casomai è il nostro corrispondente che forse minimizza AUTOSPRINT. Sappiamo bene che lo sport dell'auto «parla inglese», come d'altra parte sappiamo che Dubler parla italiano (e





## LA FOTO

# Quella Ford del '67

Da alcuni mesi, nei ritagli di tempo, lavoro alla costruzione del modello della Ford GT 40. Sono giunto ora alla mia ultima fatica, e gradirei veramente che mi pubblicaste una foto della vettura che con la coppia Ligier-Schlesser si classificò sesta assoluta alla 1000 Km. di Monza del 1967.

Antonio Borruso - Roma

Voleva « quella » GT 40? Eccola, scovata dopo un discreto lavoro di archivio. Siamo in parabolica, alla guida — crediamo — sia Jo Schlesser, seguito qui dalla Porsche Carrera 6 di Schutz-Neerpasch che poi finirà ottava.

ci scrive in inglese). Ma questo è un altro discorso.

E' fuori luogo anche il suo risentimento riguardo la destinazione dell'annuncio, sulla singolarità del quale noi avevamo ironizzato, ci pare garbatamente. Infatti, a meno che le parole abbiano un senso in una lingua ed un senso in un'altra, il testo inglese di quell'annuncio (abbiamo un'ottima traduttrice), parla anche di « persone che almeno per una volta nella vita vogliono pilotare una vera F. 1 di primo piano ».

Ci è venuta in mente una fiera paesana, con l'imbonitore ed il suo « venghino, venghino », e la faccenda ci ha fatto sorridere oltre che riflettere sulla tristezza dell'imborghesimento di quei purosangue che sono le F. 1, ridotte al rango di cavalli da passeggio.

Dubler ci chiarisce che non era questa l'intenzione della squadra, e ne prendiamo atto volentieri. D'altra parte — dice — una squadra di F. 1 è molto costosa, ma questo non fa che ribadire il nostro sospetto che lo « sfizio » di Martino Finotto fosse un pessimo investimento di denaro, anche se fatto per amore di questo sport.

Detto questo, ringraziamo Dubler per la cortesia che ha voluto usarci e soprattutto per i « sani » consigli che dà — tramite nostro — a quella « tonnellata di giovani » che — tramite nostro — erano venuti a conoscenza dell'annuncio pubblicato su Autosport e che gli hanno scritto « per sapere quanto costava fare un giro ». Per ora non è roba per voi, ragazzi. Forse quest'altro anno, ci prega di informarvi mister Dubler...

## IL RINGRAZIAMENTO

### Due « oscar » della simpatia

Questa lettera è stata indirizzata all'AC Bologna e crediamo giusto darle giusta pubblicizzazione:

Scrivo per rinnovare i miei ringraziamenti ai Commissari, pompieri ed infermieri del Posto 10 (Ingresso Acque Minerali) dell'Autodromo di Imola, che ho avuto modo di conoscere il 16 u.s., durante la 1. batteria della gara di F. Italia, quando la mia auto n. 106, durante il giro di ricognizione, si è guastata fermandosi prima delle Acque Minerali.

E' proprio molto raro trovare delle persone così cordiali e simpatiche, oltre che preparate, cosa, del resto, comune anche a tutti gli altri Commissari di Imola, che mi hanno veramente impressionato per la loro capacità, senz'altro superiore a quella dei Commissari di tutti gli altri autodromi italiani.

Se a tutto questo poi si aggiunge anche la cortesia e la simpatia con cui il direttore di gara Moruzzi ha ascoltato le mie richieste, sarà facile capire come questo mio primo contatto con la vostra pista sia stato davvero entusiasmante ed indimenticabile, sia dal punto di vista tecnico (è senz'altro la pista più bella, completa e difficile, anche se un po' pericolosa), che soprattutto da quello umano.

Giovanni Hoz - Milano

Giovanni Hoz è un abituale ospite di questa rubrica, che lo vede di volta in volta contestare (anche se non in prima persona) o ringraziare i commissari di gara di tutta Italia. E' anche un ragazzo molto educato, e ricordiamo all'inizio di quest'anno una sua lettera di ringraziamento all'Autodromo di Casale.

Questa volta tocca ad Imola il ringraziamento di Giovanni Hoz, e senza ironia pensiamo che le sue siano parole meritate da parte degli uomini dell'AC Bologna. Aspettiamo che anche Monza, il Mugello, Misano e Vallelunga si meritino altrettanto. Per quanto riguarda Magione sarà un po' più difficile, visti i precedenti fra Hoz e Berardi: ma non disperiamo che anche i perugini siano prima o poi nella lista degli « Oscar » del pilota milanese.



## IL DITO SULLA PIAGA

Caro Autosprint, il solito appassionato, tra i tanti che ti seguono, che ti scrive allo scopo di chiedere un tuo spassionato parere a fine stagione, riguardo la situazione italiana F.2.

Ho seguito l'intera stagione, infervorandomi prima ed avvilandomi poi, a causa dei deludenti risultati dei famosi AZZURRINI CSAI. Non voglio includere nel mio disappunto le prestazioni dei privati (vedi Serblin etc.) che hanno sempre gareggiato a spese loro, con grossi sacrifici che tutti sappiamo, ma vorrei essere da te illuminato nella valutazione dei suddetti.

Dapprima nella scelta dei piloti che, una volta definita, non ha dato i risultati che noi giovani appassionati attendevamo, poi con i tumulti interni e nella immane fiducia economica a loro affidata e infine con la vergognosa prestazione fornita nelle ultime gare.

Dopo la gara del Mugello, Autosprint giustificò la spesa sostenuta dai nostri per poter partire in una gara molto qualificante, vista la già precaria situazione dell'epoca. Ora dico; molti piloti che hanno accettato il ruolo del privato, hanno dimostrato per competitività ed abilità di valere come e meglio degli Azzurrini, lamentandosi in giusta misura; loro, invece, si sono anche dimostrati estremamente polemici nei confronti di tutti coloro che hanno contribuito ad esaltarli, senza forse considerare quanto era stato riposto nelle loro mani!

Fui sorpreso dalla presunzione di Flammini alla TV, quando proprio al Mugello, dichiarò gratuitamente le sue spiccate doti di guidatore sul bagna-

Il signor Pagliuca punta il fucile e preme il grilletto, ma sbaglia bersaglio. Non sono infatti i piloti da prendere di mira, ma il metodo. Accettato il quale (selezioni, prove, scelte finali) non si può imputare ai piloti l'eventuale caduta delle illusioni o lo sperpero di denaro altrimenti — o meglio impiegabile.

Infatti, nonostante smentite che non smentiscono niente perchè non confortate da cifre e da date, e nonostante il silenzio che su queste cifre si continua a voler mantenere, la gestione della squadra CSAI di Formula 2 è stata un fallimento. Fallimento non come risultati, intendiamoci bene, che questo si potrebbe anche capire (era il primo anno, ed i ragazzi erano privi di esperienza internazionale), ma fallimento « quantitativo », perchè 160 milioni (strombazzati) per sei gare, sono veramente troppi.

Si era arrivati ad un punto, infatti, in cui poco importava che i due prescelti non si fossero dimostrati dei campioni (anche per questo non bisogna avere troppa fretta), ma si spe-

# Un metodo per fallire

to (lasci giudicare gli altri, non le pare?).

Continuamente pompanti, forse si sono trovati a svolgere un compito non troppo idoneo alle loro possibilità, dico forse perchè non trovo altri motivi. Per venire a Truffo ed alla sua scarsa combattività, devo dire che mi aspettavo molto di più, anche visti i suoi precedenti.

Ma dopo tanto soffrire e spendere per loro (perché non c'è motivo di prendersela tanto con chi li ha circondati, anche se con le dovute eccezioni), l'ultimo episodio ansioso di Vallelunga, ha come minimo del dilettesco!

Anche nelle piccole classi della gruppo 2, le più nutrite per numero di iscritti e di giovani carichi di entusiasmo, è finita l'epoca dell'inflata al torantino in gare lunghe, molto importanti e nelle quali si è, come nel caso dei nostri eroi, accomunati in squadra!

Ho rivisto, in Flammini, la foga smisurata e pericolosa del tempo della F. 850 ed in Truffo l'ingenuità del pilota di primo pelo che anticipa la sua traiettoria per caparbietà, non sapendo rinunciare all'oltraggio, in attesa di rendere la pariglia senza rischiare ed in condizioni migliori. Quanto peggio può essere la mossa, se si considera la posizione dei due al momento dell'inetto.

Parlo così perchè stimavo i due piloti, anche se non li ritenevo i migliori degli italiani, e quindi è per me motivo di dolore non poterli portare in animo, come speravo di fare all'inizio della stagione.

Francesco Maria Pagliuca - Roma

rava che almeno corresse, molto e dappertutto. Sapete tutti come è andata a finire, e certe mancanze di lucidità possono essere imputate anche a quel terribile clima che si viene a creare — sembra un caso — nelle « squadre » italiane.

Il difetto è nel metodo. Un metodo che poteva essere buono se attuato con ben altre basi, oppure con altri uomini. Eugenio Dragoni, infatti, aveva un grosso difetto: quello di essere uno sportivo; e non ci pensò due volte a coprire di tasca sua i buchi di un finanziamento che non veniva in nome di questa sua grande passione. Ma non è giusto neppure questo: forse, era suo dovere tirarsi indietro e denunciare lo stato deficitario dell'impresa.

Ed è stato così che si è giunti alla « sorpresa » del Mugello, con i ragazzi della squadra CSAI a mettere mano al portafogli per correre. Il metodo aveva clamorosamente fallito, e la tensione non si allentò certo dopo (vedi Hockenheim...). Quei milioni che la CSAI aveva tolto a tutti i precedenti e potenzia-

li piloti di F. 2, per « girarli » ad una squadra ufficiale di due elementi, avevano fatto una brutta fine: o buona parte di essi si è volatilizzata, oppure sono stati impiegati in maniera pessima. Per carità di patria, propendiamo per la seconda ipotesi.

Che fare, allora, signor Pagliuca? Lasciamoli in pace, Truffo e Flammini, che il loro rischio lo hanno corso anche loro in un'impresa che li ha visti repentinamente mutare da invidiabili piloti ufficiali a pietre di paragone delle possibilità dei loro colleghi « privati ». Non è loro la colpa della sua delusione. Non resta che sperare che Ottorino Maffezzoli e la Commissione Azzurra siano state ad ascoltare, martedì, quei piloti italiani di F. 2 che loro stessi hanno convocato, e che la CSAI si convinca che con il paternalismo non si ottiene nulla. Stanzi i fondi, questo sì, e lasci che i teams privati facciano quello che sono capaci di fare. Anche per fabbricare campioni, l'iniziativa privata è migliore di qualsiasi ente mutualistico.