



MIKKOLA THERIER WALDEGAARD AALTONEN PAGANELLI LARROUSSE FALL ANDRUET PINTO KALLS

**MONTECARLO** - La 43. edizione del Rally di Montecarlo (la prima dell'era del Computer) ha preso regolarmente il via dalle varie città, tradizionali sedi di partenza, per l'avvicinamento al Principato di Monaco. Con questa marcia, come sempre inutile agli effetti della classifica finale ma pur sempre affascinante sotto l'aspetto pubblicitario, può considerarsi chiuso il folklore del rally per far posto al percorso comune, il famosissimo Monaco-Val Les Bains-Uriage-Monaco, che metterà subito a dura prova macchine e mezzi. Come facilmente intuibile tutti i migliori sono ancora in gara ed i favori del pronostico continuano ad essere divisi tra i piloti dello squadrone Alpine (tra cui brilla il «nuovo» Larrousse) e i vincitori delle due ultime edizioni, Munari e Andruet, alla guida del-

Barbasio e Pierino Sodano. Con grande sollievo degli organizzatori la temuta «strage» di Pianta & C. studiata a tavolino (per un anno intero) dai Piloti Senesi, dopo il botta e risposta sui fatti del Burzet '73, non ha avuto luogo per mancanza della parte avversa e quindi l'unico episodio di un certo rilievo per quel che riguarda gli italiani è stato il ritiro di Dall'Ava 27 cm dopo la partenza (con grande sospiro di tutta l'ingrata carovana che ha visto così rispettata la tradizione). Novità grossissime di quest'anno è l'avvicinamento che partiva da Montecarlo: contrariamente agli anni passati infatti il percorso si snodava quasi esclusivamente in Italia e questo ha danneggiato non poco la partenza romana dove solo sei macchine (cinque piloti della Scuderia Vesuvio ed uno svedese distratto che non s'era accorto che c'era una partenza anche da Stoccolma) hanno preso il via agli ordini dell'Avv. Aleffi già da mesi sul posto con la bandiera in mano.

Quattro sono stati i controlli orari che hanno registrato il tutto esaurito: ci riferiamo ovviamente a quello di Pinerolo (patria di Silecchia) dove per l'occasione hanno scoperto un monumento con due baffi e la scritta «FIAT (finalmente) voluntas tua adesso che sei direttore sportivo con tutti i crismi», quello di Cavarzere dove il grande sogno di Munari è stato appagato (con tutti i tradizionali spettatori padovani ammassati nelle vie della ridente località che gli ha dato i natali), quello di Maranello dove Cambiaghi ha scambiato quattro chiacchiere, molto importanti per il suo futuro, col Drake mentre Ambrogetti si faceva spiegare da Regazzoni l'uso del piede destro sull'acceleratore, ed infine quello di Novara dove i dipendenti di Bossetti e dei fratelli Tacchini hanno potuto tocca-

**I PARTECIPANTI PRESELETTI** piazzamenti del 1. pilota

N. di gara	Equipaggio e vettura	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
1	Mikkola-Davenport (Ford Escort RS)	43	9	—	—	—	—	4
2	Therier-Jaubert (Alpine 1800)	—	—	5	—	2	—	5
3	Waldegaard-Thorszelius (Toyota)	—	10	1	1	3	—	—
4	Aaltonen-X (Opel Commodore GSE)	1	3	—	—	5	3	18
5	Paganelli-Russo (Fiat-Abarth 1800)	—	—	—	21	24	34	—
6	Larrousse-Dreyfus (Alpine 1800)	49	—	2	2	—	2	19
7	Fall-Wood (Opel Commodore GSE)	—	4	—	—	10	29	9
8	Andruet-«Biche» (Lancia Stratos)	44	—	—	—	3	26	1
9	Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth 1800)	—	—	—	—	—	8	7
10	Kallstrom-Billstam (Datsun 240 Z)	—	—	1*	—	—	—	8
11	Andersson-Hertz (Toyota)	2	6	—	4	1	28	2
12	Munari-Mannucci (Lancia Stratos)	5	—	—	—	28	1	—
14	Nicolas-Vial (Alpine 1800)	—	—	2*	3	29	33	3
15	Makinen-Liddon (Ford Escort RS)	41	—	—	7	—	31	11
16	Darniche-Mahe (Alpine 1800)	—	—	—	—	8	25	10
17	Chasseuil-Baron (Lygier)	—	—	—	—	—	27	24
18	Warmbold-Todt (BMW 2002)	—	—	—	23	—	—	—
19	Rohrl-Berger (Opel Ascona)	—	—	—	—	—	—	45
20	Barbasio-Sodano (Fiat-Abarth 1800)	—	15	—	8	—	6	—
21	Ballestrieri-Maiga (Lancia HF 1600)	—	—	13	6	—	—	—

\* I punteggi di Kallstrom e Nicolas del 1969 si riferiscono al Rally del Mediterraneo riservato ai prototipi

**Tutto il RALLY**  
minuto per minuto

Anche per l'insolito RALLY MONTECARLO al COMPUTER gli appassionati potranno seguire l'andamento, minuto per minuto, chiedendo informazioni alla nostra SEGRETERIA TELEFONICA. Infatti, il computer analizzerà la corsa prova per prova dando le classifiche di ogni «speciale» secondo gli orari nei quali la gara si sarebbe dovuta svolgere, cioè lunedì, martedì 22 e nella notte fra giovedì e venerdì 25, con il «clou» del Rally. RICORDATE IL NOSTRO NUMERO TELEFONICO (051) 465624 di Bologna.

le «promettenti quanto cattive» Lancia Stratos.

Elegantissimo col suo nuovo casco a «mongolfiera» che gli permette di correre nonostante i 32 punti in testa con cui l'hanno ricucito dopo l'incidente in Bandama, Guy Chasseuil non nasconde di puntare con fondati motivi ad un risultato di grande prestigio con la sua Ligier, ma non è il solo a sognare ad occhi aperti: in Fiat ad esempio si punta molto sulla acquistata leggerezza delle nuove macchine cui adesso non difetta nemmeno la potenza e sull'efficacia della ritrovata «coppia da campionato italiano», quella formata da Fox

re con mano che i loro principali davano veramente del «tu» anche ai più noti assi del volante da Therier a Mikkola, da Perazio a Makinen.

Fortunatamente non ci sono stati grossi problemi energetici e chi più chi meno tutti hanno usufruito nel pomeriggio del sabato del simpatico servizio di carburante organizzato da Ormezzano a nome dell'associazione piloti di Rallies: di tanto in tanto ai bordi della strada spuntava un ragazzino con una tanica che gentilmente versava nel serbatoio di chi fosse «assetato» del prezioso liquido dietro il modico compenso di diecimiladuecento lire al litro che comprendevano comunque anche la quota associativa all'A.P.R. per il 1974.

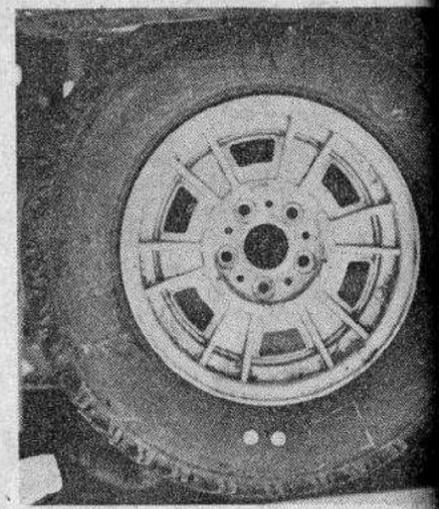
Con l'arrivo della vettura n. 5, quella di Paganelli-Russo

(ancora in gara dopo l'avvicinamento), ha riaperto i battenti anche il Casinò dove si è subito precipitato il popolare Ninni che da anni sta studiando il modo di sbancare il tavolo verde, contribuendo, al contrario, a sostenere le finanze di tutta Montecarlo.

Nella sala stampa, come sempre affollata da inviati venuti da tutte le parti del mondo, Daniele Audetto ha tenuto una breve ma precisa conferenza stampa dove ha illustrato in maniera esemplare come e perché i favoriti d'obbligo siano i due piloti della Stratos anche se (molto onestamente) non si è nascosto che una seria minaccia alla loro supremazia potrebbe venire dalla HF 1600 dello scatenato Ballestrieri. Comunque ha anche simpaticamente



Due inquadrature del nuovo Pirelli «Jety», versione a due bolli (bianchi) del noto MS 35



lasciato a tutti i presenti un prezioso dossier (a cura del puntualissimo ufficio stampa della Marlboro) dove si può trovare una circostanziata relazione; da leggersi solo nel caso di mancata vittoria, sulle cause che hanno impedito il naturale trionfo.

E adesso, prima di concludere da Montecarlo, una notizia per gli appassionati di decalcomanie: al sottomercato di Cap d'Ail dove convergono gli appassionati meno abbienti e i fotografi dell'Attualfoto, quelli per intenderci che, come il sottoscritto, vanno al Café de Paris solo per scaldarsi un momento poi escono, la decal Marlboro di Sodano è quotata moltissimo purché sia di quelle (pochissime) smerciate quando il copilota era alla Lancia.

# Si accende il COMPUTER per il RALLY MONTECARLO



La LANCIA prepara a CHAMONIX la 24 ORE INVERNALE (per la quale nel prossimo numero faremo una interessante proposta ai nostri lettori)

**Sulla  
NEVE è  
ancora in  
vantaggio  
la «HF»**



A destra, Munari impegnatissimo a mandare da tutte le parti la Stratos che ha montato anche questi pneumatici-istrice (sotto) dotati di ben 716 chiodi. Munari giovedì sarà a Nairobi per iniziare le prove del Rally del Safari

## SPECIAL PER AUTOSPRINT

**CHAMONIX** - La messa a punto della Lancia Stratos continua senza soste. Dopo i collaudi (anche in corsa) sulla terra dei rallies e in pista, è stata adesso la volta dei tests sulla neve e sul ghiaccio sia per sistemare la vettura in vista della prossima 24 ore di Chamonix (prevista per la metà di febbraio proprio sulla pista in cui si è provato) sia in vista dell'impiego della vettura in rallies invernali di grande prestigio.

Per l'occasione, allora, lo staff Lancia si è mosso al completo trasferendosi ai piedi del Monte Bianco non senza apprensione e curiosità per i primi esiti del «battesimo della neve». Possiamo anticipare subito che i risultati sono stati più che lusinghieri

perché la vettura sia in mano a Munari che in mano ad Andruet è andata oltre le più rosee previsioni cavandosela egregiamente sia con le gomme chiodate che con quelle prive di chiodi.

Ai tests erano direttamente interessati anche i tecnici della Pirelli che avevano inviato una loro squadra con la supervisione di Giovanni Gariboldi per saggiare la nuova miscela con cui erano stati preparati i nuovissimi «Jeti», versione con due bolli (bianchi in questo caso) dei famosissimi MS 35 e MS 35 5C, nonché i superchiodatissimi MS per la Stratos (716 chiodi per gomma).

Anche per la Pirelli i risultati sono stati molto soddisfacenti tanto che non è improbabile che (come tradizione d'altronde) ben presto que-

ste migliori entrino direttamente nella produzione di serie e quindi a disposizione di tutti i piloti privati.

Tornando alla Lancia, che aveva convocato anche Ballestrieri e Pregliasco per far loro saggiare il percorso francese dove verranno iscritti con una HF 1600, non sono mancati i «temuti» tests comparativi con la Fulvia. Proprio da questi ultimi comunque sono venute le maggiori soddisfazioni perché, dopo aver lavorato a lungo sull'assetto (eliminando addirittura la barra stabilizzatrice, ad esempio), la Stratos ha dimostrato di non temere assolutamente il confronto con la Fulvia in condizioni costanti di fondo (tutto ghiaccio, tutta neve), mentre ancora qualcosa è a vantaggio dell'HP su neve marcia con tratti di

ghiaccio e di asfalto scoperto. All'uopo adesso si lavorerà molto per appesantire l'avantreno (spostando forse i serbatoi in avanti) cercando di migliorare la direzionalità e togliendo alla vettura alcune troppo pronunciate caratteristiche pistaiole.

Da Andruet si è poi appreso che la situazione in Francia non si è ancora del tutto chiarita e che tutte le competizioni (potrebbe essere l'unica eccezione proprio la 24 ore di Chamonix) sono state rinviate dal mese di marzo in poi, pertanto anche la Ronde della Giraglia cui lui era interessato (e che probabilmente avrebbe costretto la Lancia ad affiancare Lampinen a

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 24



Riunita, per la prima volta, a Chamonix la squadra Lancia-Marlboro per il 1974. Da sinistra, Munari, il d.s. Audetto ed Andruet, che si deve affiatore con i compagni. Accosciati, Ballestrieri e Pregliasco

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Munari per la concomitante corsa di Chamonix) non verrà disputata.

Delle prove della Fulvia ben poco da dire, Ballestrieri e Pregliasco (a proposito presto anche lui diventerà papà) hanno girato senza forzare troppo e sono apparsi entusiasti del percorso.

Alla gara di durata, cui possono partecipare tutti i licenziati essendo internazionale, si è iscritto anche un altro italiano, Leo Garin, proprietario della famosissima Maison de Filippo di Courmayer, abituale tappa gastronomica di favola di tutti i rallyisti e dove ovviamente non hanno mancato di rifugiarsi sempre e comunque anche quelli del reparto corse della Lancia.

C. C.

## Il 16 febbraio assemblea ANCAI

MILANO - Sabato 16 febbraio 1974, alle ore 14,30, in seconda convocazione, si terrà presso il Museo nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano, l'Assemblea annuale dei soci ANCAI. Nel corso dell'Assemblea verrà discusso il seguente ordine del giorno: 1) Nomina del presidente e del segretario dell'Assemblea; 2) relazione morale del Consiglio Direttivo; 3) relazione finanziaria (consuntivo 1973 e preventivo 1974); 4) programma attività 1974.

Data l'importanza dell'Assemblea, specie in relazione al quarto punto dell'ord.g. che assume in questo momento di incertezza un valore particolare, l'ANCAI fa affidamento sulla presenza di tutti i suoi affiliati.

Al termine dei lavori dell'Assemblea, e cioè presumibilmente alle ore 16,30, con ingresso libero anche ai non soci verrà effettuata l'annuale premiazione.

## La CSI rinuncia ai GIRONI dell'Euro-Rally

PARIGI - A breve distanza dalla comunicazione della composizione definitiva dei gironi del campionato europeo conduttori rally, sembra che la CSI sia orientata ad abbandonare il nuovo meccanismo per l'attribuzione dei punteggi validi di cui al massimo due in una stessa nazione. Questa decisione sarebbe motivata dal timore che gli attuali problemi energetici non permettano la regolare effettuazione di un alto numero di gare, togliendo quindi valore alla nuova formula.

Tra i più entusiasti dell'idea sembrano esserci gli organizzatori sanmarinesi che possono così sperare in una partecipazione più qualificata di piloti esteri.

A proposito del RALLY DI S. MARINO la sua effettuazione è più che certa, ma la data è stata leggermente anticipata per non dover correre il sabato pomeriggio e la domenica. La nuova data sarà allora dal 27 al 2 marzo prossimi.

● Mentre a Riverside si correva la 500 Miglia Stock Car, sull'ovale veloce di Ontario, a nord di Los Angeles, Salt Walther girava in prova alla velocità di 297,906 kmh.

Come si ricorderà, lo scorso « Memorial Day » (30 maggio) sull'ovale di Indianapolis il giovane pilota, figlio di un ricco industriale dell'acciaio dell'Ohio, usciva fuori pista urtando violentemente il muretto. Nel cozzo riportava bruciate di vario grado in quasi tutto

il corpo, perdeva il pollice della mano sinistra e riportava la frattura di varie ossa. Trasportato in ospedale, la maggioranza dei medici gli dava il 50 per cento delle « chances » di sopravvivere.

Il coraggioso, forte pilota, invece è apparso fresco, saltellante e pronto a correre il 10 marzo quando avrà luogo le 500 Miglia di Ontario. « Sono guarito, sto bene, e grazie a Dio sono pronto a ricominciare. Ad Indy, poi, voglio vincere », ha detto Salt Walther.

## STOP pioggia agli STOK-CAR

RIVERSIDE (California) - La prima gara Stock Car, che ha avuto inizio su questo circuito californiano, è nata sotto cattiva stella, o meglio sotto un cielo minaccioso di pioggia, che ha consentito ai 40 partenti, di completare soltanto 63 giri.

A quel momento lo « starter » ha esposto la bandiera rossa sospendendo la gara che verrà ripresa sabato prossimo, nella medesima posizione in cui si trovavano i partecipanti al momento dell'alt. In prima posizione, dopo un duello mozzafiato, era Bobby Allyson tallonato da Ri-

chard Petty, e poco distanti, David Pearson, Herschel Mc Griff, Denny Parson e quindi tutti gli altri.

Al 63. giro, la media era di 159,081 kmh, a causa anche di un forte vento contrario che, per fortuna aveva ridotto la sua irruenza dopo la bufera dei giorni scorsi.

La manifestazione della vigilia, riservata alla categoria Stock « minicilindrate » invece, è stata appannaggio del 46enne milionario dell'Oregon Herschel Mc Griff, che a bordo di una « Chevelle » 1965 ha vinto la « 200 Miglia Permatex », dinanzi a 20 mila spettatori, cifra record per la pista.

Mc Griff è partito dalla prima posizione ed immediatamente ha guadagnato molto terreno, inseguito da Bobby Allyson, l'unico che completerà i 77 giri intorno al circuito di 4215 metri, a dieci secondi dal vincitore il quale ha compiuto l'intero percorso in 2.5'8" alla media di 157,643 kmh.

Allison, che correva a bordo di una Chevelle 1966 malgrado alcuni spunti arditi non riusciva a rimontare il distacco ma strappava gli applausi alla folla emozionata dal duello dei « leaders ».

I. M.

## Soltanto diciassette le corse «pro» USA

DENVER - La SCCA ha reso noto il calendario delle sue tre serie professionistiche per il 1974. Detto calendario comprende:

CAN-AM, 7 corse: Mosport (16 giugno), Atlanta (7 luglio), Watkins Glen (14 luglio), Mid-Ohio (11 agosto), Elkart Lake (25 agosto), Edmonton (15 settembre) e Riverside (27 ottobre).

FORMULA 5000, 6 corse: Riverside (28 aprile), Mid-Ohio (2 giugno), Mosport (16 giugno), Elkart Lake (28 luglio), Watkins Glen (18 agosto) e Ontario (2 settembre).

TRANS-AM, 4 corse: Lime Rock (4 maggio), Montreal (6 giugno), Elkart Lake (27 luglio) e Watkins Glen (17 agosto).

Nonostante la crisi energetica e le proteste della Porsche presso la SCCA e la FIA, le corse Can-Am saranno mantenute ancora in vita. V'è già stata una riduzione di queste competizioni, che da dodici sono scese a sette, ma la ragione vera è che tutte queste gare non hanno ancora trovato lo sponsor. Quale conseguenza della annunciata riduzione nel numero delle competizioni, sta il nuovo orientamento dei piloti americani che hanno espresso il desiderio di venire in Europa con le loro vetture. Pare infatti che sia già in fase di avanzata progettazione il trasferimento di ben cinque Porsche-turbo che verrebbero dirottate nel vecchio continente per partecipare alle competi-

zioni Interserie. Si tratta di una vettura di Penske, due di Pollak e due di Rinzler.

Ma l'agitazione e il malcontento non riguarda soltanto il Can-Am: pare che l'USAC con la Formula Indy voglia abbinare il suo programma a quello della F. 5000 della SCCA. L'USAC avrebbe infatti chiesto alla SCCA di organizzare 7 corse F. 5000 da aggiungere alla serie Indy.

## Due F. ITALIA alla NETTUNO di BARAVELLI

● Ancora un favorevole accordo siglato in questi giorni dagli attivissimi manager della SCUDERIA NETTUNO: dopo la sponsorizzazione da parte della birra DREHER per tutti i piloti del sodalizio bolognese, si è riusciti ad ottenere due nuove macchine di F. Italia da un'altra importante industria a carattere nazionale, la BARAVELLI che si distingue nella produzione di giocattoli. Si deve appunto all'abilità personale del direttore sportivo della Scuderia, sig. Paolo Moruzzi, e al dinamismo del titolare di tale industria, il comm. Luciano Baravelli questo accordo che vedrà iscritte due vetture nuove di fabbrica in tutte le gare del trofeo italiano. Le macchine, iscritte dalla scuderia Nettuno e con i colori della casa di giocattoli saranno affidate molto probabilmente al bolognese Massimo Buratti, campione italiano uscente con le F. 4 (K 250) e al non dimenticato Casco di Bronzo di AUTOSPRINT, Massimo Ciccozzi, già legato al sodalizio bolognese da antica amicizia, che riprenderà quindi quest'anno la sua attività a tempo pieno al volante di una monoposto naturalmente competitiva.

## 2 clamorose squalifiche (corruzione)

ROMA - E' la prima volta, in parecchi anni, che la parola «squalifica» compare fra i provvedimenti disciplinari che a regolari scadenze vengono presi dalla CSAI nei confronti dei suoi licenziati. «Squalifica», nella scala delle penalità, sta infatti all'ultimo gradino. E' la più grave delle sanzioni previste dal Regolamento Nazionale Sportivo. L'art. 117 così la definisce:

« SQUALIFICA. La squalifica è la sanzione inflitta dalla CSAI per infrazioni talmente gravi da comportare il divieto di esercitare qualsiasi attività nell'ambito dello sport automobilistico. La squalifica è sempre internazionale, e deve essere immediatamente notificata alla segreteria della CSI unitamente ai motivi che l'hanno determinata. La CSAI potrà, a suo insindacabile giudizio, notificare la squalifica al CONI richiedendo la sua estensione alle altre discipline sportive controllate dalle rispettive Federazioni. Il concorrente incorso nella squalifica perde il diritto a qualsiasi premio. »

Una condanna molto grave, insomma, che ha colpito due piloti in relazione ad avvenimenti accaduti nel corso della gara in salita « TROFEO VALLE CAMONICA », del 26 agosto scorso. Uno è GIUSEPPE CATTANE, l'altro è LUIGI FIEGL. Per entrambi, la ragione del provvedimento è « corruzione sportiva ».

In due parole, Fiegl avrebbe convinto Cattane a dichiarare una irregolarità tecnica e farsi così squalificare per subentrare lui al primo posto della classifica della 1600 Gran Turismo Speciale.

Quello che più stupisce — e che è più grave — è che Luigi Fiegl è (anzi era) un apprezzato e scrupoloso commissario tecnico della CSAI, che i concorrenti hanno molte volte trovato alle verifiche antegara in tutte le competizioni. E' evidente che questo fatto pone la parola fine non solo alla carriera agonistica di Fiegl, ma anche alla sua carriera di commissario CSAI. Una conclusione così, però, non ce la aspettavamo.

# La benzina-regalo venezuelana fa sperare



La Ferrari B3 di Lauda, al suo debutto con i contrassegni dell'AGIP, fa il pieno di benzina YPF prima del Gran Premio d'Argentina

**BUENOS AIRES** - La commissione sportiva internazionale (CSI) ha tenuto a Baires una riunione straordinaria, per permettere una unificazione delle attività agonistiche in America Latina. Con la presenza di tutte le delegazioni sudamericane, dal Messico in giù, sono stati discussi i problemi locali, giungendo alla conclusione che d'ora in avanti vi sarà una specie di confederazione locale che avrà potere decisionale sulle attività nazionali minori.

Vale a dire che, per quanto riguarda regolamenti tecnici e calendari, essi saranno armonizzati con le caratteristiche specifiche della zona sia per il genere di attività da svolgere, sia per la macchina da utilizzare, che sono in funzione della disponibilità del parco automobilistico da corsa della zona.

In sostanza, si è trattato della creazione della prima di quelle organizzazioni «regionali» di cui aveva parlato il principe di Metternich nella conferenza stampa della CSI alla fine del 1973.

Nel corso di questa riunione, alla quale hanno partecipato anche il conte Lurani ed il segretario CSAI, Saliti, è venuta una notizia che ha riportato il sorriso sui volti dei dirigenti internazionali: il Venezuela si è dichiarato pronto ad inviare in Europa, se sarà necessario, una petroliera con mezzo milione di litri di carburante da destinarsi specificatamente alle competizioni automobilistiche, nel caso che le restrizioni continuino e che le gare vi fossero coinvolte.

Il futuro delle competizioni, con queste 500 tonnellate di regalo, è apparso assicurato, il che forse ha fatto sì che fosse considerato superfluo parlare del problema del carburante alternativo. Il gesto del Venezuela è stato accolto con molto piacere e compiacimento.

La contropartita chiesta, alla Federazione Internazionale dell'Auto, è solo turistica (leggi, magari, qualche prova mondiale...).

f. l.

# l'altalena CSAI un po' meno!

**ALESSANDRIA** - Importante riunione, ad Alessandria, della sottocommissione velocità, nella quale il presidente Rogano ha esposto la «linea» che la CSAI intende tenere nei prossimi colloqui (entro la fine del mese) che gli organi sportivi avranno con i rappresentanti politici sul tema delle competizioni.

Dopo gli entusiasmi di queste ultime settimane, la tesi «alcolica» pare sarà ora mantenuta come di riserva nel caso di intransigenze ministeriali a livello di proposte iniziali. Queste proposte iniziali dovrebbero riguardare un'«autodisciplina» delle competizioni, con una riduzione di circa il 30 per cento delle corse, sia velocità che rallies, ed ovvio automatico risparmio di una equivalente quantità di benzina.

## Tutte ad alcool le monoposto

Nel caso di difficoltà, interverrebbe la seconda linea di difesa, con la proposta di mandare ad alcool tutte le monoposto (dalla F. 3 alla F. Monza); e come ultima speranza, la decisione di usare l'alcool per tutte le competizioni.

Questa «retromarcia» a proposito del carburante non petrolifero, è sicuramente dovuta anche all'atteggiamento della Fiat la quale — come già abbiamo scritto nei nostri precedenti servizi — non ha fatto mistero in sede ANFIA della sua «antipatia» verso quella che rimane l'ultima e più valida soluzione in caso di decisioni demagogiche nei confronti delle gare. Dai rappresentanti Fiat è stato sollevato (tanto per creare altre difficoltà), anche il veto all'alcool per le vetture derivate dalla serie. Poiché non sussistono difficoltà tecniche al passaggio dalla benzina al metanolo, sono state fatte difficoltà logistiche, come

**GENOVA** - Alla premiazione annuale della scuderia Grifone-Erg, svoltasi sabato scorso a Rapallo, c'era anche il presidente della CSAI, ing. Alberto Rogano. Chi si aspettava, in questa occasione, di trarre dalle parole del presidente degli auspici favorevoli per una felice soluzione dell'attuale incertezza, è rimasto deluso. Rogano infatti, dopo un discorso condotto in bilico fra ottimismo e pessimismo, ha rimandato tutto alla riunione milanese di questa settimana, ed alla successiva conferenza stampa, ma non ha nascosto che la sua maggiore preoccupazione riguarda i rallies. Per cercare di saperne qualcosa di più è tornato alla carica il d.s. Lancia, Daniele Audetto, il quale ha chiesto al presidente cosa pensasse di quella miscela benzina-metanolo in studio presso l'Agip di Milano. Rogano ha detto di non saperne nulla, ad ogni modo pare che anche la direzione centrale della Casa petrolifera di stato non veda di buon occhio l'esperimento. (Della festa della Grifone-Erg un più ampio resoconto nel prossimo numero di AUTOSPRINT).

la difficoltà di approvvigionamento nelle gare in salita.

A questo proposito, altri problemi sono stati sollevati dall'AGIP, la quale si decide quest'anno a sponsorizzare le grandi competizioni ma trova difficoltà per il rifornimento di metanolo sui circuiti.

E' chiaro, per intenderci, che se non vi saranno problemi a correre con la solita benzina tanto meglio. Ma è altrettanto chiaro che non bisogna lasciare perdere ogni perfezionamento alla alternativa del metanolo, per non lasciarsi prendere alla sprovvista da non così improbabili veti ministeriali. Ed in questo senso le reticenze di alcune case sono interpretabili in un unico significato.

Nella stessa riunione di Alessandria, si è parlato anche di altri argomenti, tutti più o meno legati alla situazione attuale.

## Aboliti i coefficienti TRN

TRN: il Trofeo Rallies Nazionali avrebbe dovuto avere, quest'anno, la novità dei coefficienti per diversificare le competizioni valide per l'assegnazione del Trofeo. Pare invece che, anche in vista di uno sfoltoimento «naturale» delle gare, i coefficienti saranno aboliti in favore di un Trofeo assegnato solo su un numero limitato di corse. Vedremo.

**Formula Italia:** è stata varata la soluzione alternativa per il calendario della Formula Italia. Delle 24 gare a calendario, le prime sedici saranno riservate alternativamente ai numeri pari ed ai numeri dispari, quindi otto gare per uno in modo da creare un certo lasso di tempo fra una corsa e l'altra e contemporaneamente permettere la disputa contemporanea delle gare concomitanti. Quindi, un girone finale con le rimanenti 8 gare, presumibilmente riservate ai qualificati nei due «gironi». E' più o meno quanto si fa in Francia per la Formula Renault. Resta da vedere come sarà assegnato il campionato, se in base al solo girone finale oppure tenendo conto dei piazzamenti nel girone di qualificazione.

**Campionato della Montagna:** sarà abolito il quasi-neonato (ha due anni) campionato assoluto della montagna, essendo stato ritenuto sufficiente il Trofeo di categoria (Turismo, Gran Turismo e Sport), che è stato ovviamente mantenuto.

**Codice delle pene:** è in arrivo anche il codice delle pene. Chi ha avuto modo di esaminare le «esemplificazioni» di colpa-punizione contenute nel codice, ha detto che sarà un'arma a doppio taglio. Cioè, dato che difficilmente le cause, l'ambiente, i protagonisti di un'infrazione sono di volta in volta i medesimi, vi saranno grosse sperequazioni non appena il commissario stabilirà la penalità, semplicemente sfogliando il codice e senza valutare di volta in volta la gravità del reato. Questo sarà il prezzo da pagare a quel vantaggio che, da solo, giustifica l'introduzione del codice: cioè la velocità di giudizio.

In fine, relativamente ai problemi principali delle corse, la CSAI terrà una riunione mercoledì 23 gennaio, a Milano, per fare il punto definitivo sulla situazione alla vigilia dell'inizio delle gare.

## Stanziamiento «fluid» per gli azzurri F. 2

**ROMA** - «Chiediamo un supplemento di informazione». Questo è in sostanza quanto si è sentita rispondere la CSAI in merito allo stanziamento da parte dell'Automobile Club d'Italia, dei 70 milioni per l'operazione «azzurra» di Formula 2. Gli allenamenti sono terminati, sicuramente Dragoni ha fatto le sue scelte, le vetture sono pronte: si potrebbe iniziare già dalla prima gara europea, all'Estoril (sempre che sia confermata per il 10 marzo), ma l'Esecutivo dell'ACI ancora non ha deciso.

Pare che l'ACI, piuttosto che deliberare uno stanziamento ben definito, per questa operazione, sarebbe dell'idea di inglobare il contributo stesso nella somma che annualmente è stanziata per il bilancio CSAI, ovviamente maggiorandola adeguatamente.

La CSAI non ha ancora stabilito la data della premiazione dei campioni automobilistici per la stagione appena trascorsa. Poiché sembra che la CSAI intenda effettuare la premiazione nei giorni in cui sarà convocato il Consiglio Generale dell'ACI, la data dovrebbe collocarsi alla fine di febbraio.

Completiamo il quadro dei programmi agonistici della FORD Europa a detta del d.s. TURNER

# 350 milioni quasi tutti per i rallies

LONDRA - La tetraggine che di recente ha caratterizzato qualsiasi pensiero rivolto allo sport motoristico è un poco diminuita, di fronte all'ottimismo durante l'annuale conferenza stampa della Ford. Abbiamo già detto qualcosa in proposito, ma sono stati omessi alcuni particolari che vale la pena riferire. In complesso la Ford è impegnata nello sport automobilistico in Europa quanto lo sia stata nel passato decennio e Turner ha chiarito che, purché questo sport continui a svolgersi più o meno normalmente, l'impegno Ford non cesserà prevedibilmente né quest'anno, né in

« In questo momento sulla scena dei rallies ci sono molte vetture e molti piloti, che non hanno posto ove andare ». Ecco l'introduzione di Turner, per il suo programma dei rallies. Ha poi continuato a chiarire che senz'altro la Ford, con piloti e vetture ufficiali, non s'interesserà ai rallies in luoghi troppo lontani. Sceglierà soltanto quelli più importanti, quali il RAC di grande fama, e il Rally del Marocco, che secondo lui dovrebbero essere le due più importanti prove in futuro. Si è avuto un accenno all'economia, con l'annuncio che al Safari verrà iscritta una sola vettura, e si che si tratta di un rally per il quale in passato la Ford si è data molta pena.

La Ford continuerà a iscrivere piloti di primo piano, quali Clark ed Alen, nei rallies nazionali inglesi, fatto che porta a polemiche nel 1973. Comunque, Turner insiste nel dire che non lo fanno per ottenere una economica pubblicità, bensì per dare agli altri piloti un bersaglio contro cui sparare, migliorando così il livello generale (così come Makinen e Mikkola partecipano a quasi tutti i rallies finlandesi, con ottimi effetti appunto sul livello dei piloti in patria). Sempre con questa meta costruttiva in mente, il premio della Ford per il campionato Mexico (campionato deciso dai rallies inglesi) non sarà una vettura, o denaro, bensì l'iscrizione a una serie di rallies finlandesi. « Il miglior terreno di addestramento che esista », dice Turner.

La GT70, che un tempo sembrava promettere tanto, è ora ufficialmente defunta. Non si è parlato molto delle corse per monoposto, ove tutto sarà uguale allo scorso anno, con l'aggiunta della F. Atlantic. Turner è però uscito dalla sua strada per fare notare che, benché la F. 1 « sappia badare a se stessa », la Ford si guarda bene dall'ignorarla. « C'è qualcuno pronto a scommettere che un motore che non sia il DFV vinca il campionato mondiale 1974? » ha chiesto. Nessuno l'ha contraddetto.

Fra parentesi, mentre parlava del 3400 cc V6 c'è stato

quello prossimo e neppure nel 1976... Nell'ambito di questo programma, ovviamente Turner si preoccupa di continuare a ottenere buoni utili dalle spese affrontate e nessuno ha accennato a somme di grande spicco. La spesa sarà evidentemente in rapporto alla situazione economica generale e, anche se si è stati attenti a non parlare del bilancio complessivo, si può dedurre che se il programma verrà svolto completamente, quello europeo costerà meno di 250.000 sterline (circa 350 milioni di lire).

un momento commovente, alorché Turner ha detto: « Quando abbiamo programmato quel motore, il mio sogno era che potesse usarlo Gerry Birell, su un leggero telaio Chevron, nelle gare di F. 5000 ». Questo motore non viene dichiarato né inglese né tedesco, bensì europeo. Costa meno di quelli usati sulle Capri ETC l'anno scorso e nel 1974 ne verranno prodotti almeno

IL CASO F. FORD

## Ci rimette LUCAS per i « pistoni »?

Il notiziario CSAI n. 16, che porta la data del 31 dicembre 1973 (ma ci è arrivato solo qualche giorno fa), assieme a molte altre sentenze interessanti pubblica anche il testo completo della sentenza del Tribunale Nazionale d'Appello riguardante il « caso » dei pistoni della Formula Ford.

I nostri lettori già conoscono sia il retroscena della vicenda sia i passi salienti di questa sentenza, che accoglie l'appello di « Lucas » contro la sua squalifica di Casale del 15 luglio e lo reintegra in classifica, facendo aperte ed esplicite allusioni (di conseguenza) alla irregolarità degli altri piloti verificati in quella occasione, cioè Zorzi, Monguzzi e De Francisci.

Commentando la sentenza, nel rispondere alla lettera del presidente della scuderia del Lario, Giancarlo Ponti, pubblicata su Autosprint n. 1/1974, facevamo osservare come fosse logico pensare che, in conseguenza di essa, che porta la data del 16 ottobre, la CSAI avesse provveduto ad assegnare a « Lucas » la vittoria nel Campionato di Formula Ford.

Invece, pare che l'ing. Rogano sia sul punto di firmare una decisione « salomonica » che darebbe torto a Zorzi, ma non darebbe ragione a « Lucas ». Non vediamo perché un pilota se ha la sventura di incappare in un giudizio tecnico negativo, che lo lascia ingiustamente a piedi per qualche tempo, ed infine — cinque mesi dopo — viene riconosciuta la sua perfetta regolarità, questo pilota debba « pagare » per una colpa che non ha commesso.

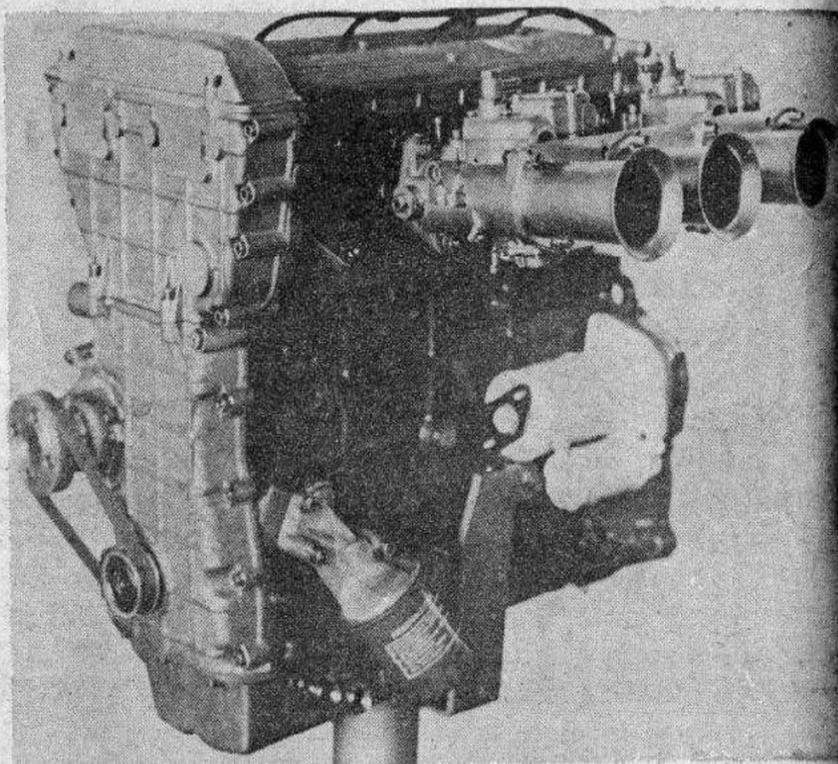
cento. Verso la metà dell'anno sarà possibile ottenere i kits, al prezzo di circa 3000 sterline.

Turner e Kranefuss sono convinti che il gruppo 2 offrirà bellissime gare contro le BMW, nella prossima stagione, e Turner dice: « E' una grande tragedia che in Inghilterra abbiamo abbandonato il gruppo 2 ». Dato che il gruppo 1 è molto popolare per il prossimo futuro, Turner, accennandovi, ha osservato: « Sarà una categoria per gentlemen imbroglioni, farà del danno all'industria che si occupa della messa a punto e non ci sarà modo per nessun pilota di arrivare alla F. 1 passando appunto da questo gruppo, come hanno fatto, per esempio, Mass e Stuck ».

Per concludere Turner ha detto: « Pur essendo profondamente consapevoli della gravità dell'attuale crisi del petrolio, pensiamo anche che sia nostro dovere non buttare via — e forse danneggiare in modo permanente — i rapporti di amicizia che ci siamo creati con le migliaia di persone il cui pane dipende dallo sport motoristico. Voglio garantire loro che non abbiano perso la nostra fiducia. Siamo consapevoli delle nostre responsabilità sociali, ma pensiamo che c'è, e ci sarà sempre, un grande interesse per lo sport automobilistico.

David Hodges

## Questo sotto non è il motore a idrogeno sperimentale, ma...



Questo non è il motore ad idrogeno sperimentale, ma il più recente propulsore per la Formula Atlantic, il 1600 BMW elaborato Schnitzer

## Momento difficile anche in Inghilterra per i dirigenti-burocrati dello sport

## La CSI «scarica» il RAC

LONDRA - Piano piano, durante questa stagione priva di corse, la scontentezza per il modo in cui il RAC governa lo sport motoristico in Inghilterra è aumentata e, ormai, è arrivata a un punto in cui si è in sordina avvicinata la CSI per scoprire se sarebbe disposta a riconoscere un altro ente in Gran Bretagna. A quanto pare la risposta è stata incoraggiante, per i « rivoluzionari ».

Fondamentalmente il RAC svolge varie funzioni: club privato a Londra, organizzazione che fornisce i servizi stradali per gli automobilisti, ente turistico e così via. Il suo settore motoristico è di piccola entità, il personale entusiasta però pagato poco e sottovalutato dall'augusto Ente.

Lo crisi — come abbiamo già riferito — ha raggiunto il punto di rottura a proposito dell'atteggiamento del RAC di fronte alla crisi del petrolio: sembra non muovere un dito, sperando che passi. Invece gli analoghi enti che governano altri sport — dalle corse dei cani al calcio, all'ippica — hanno lottato per salvaguardare i loro interessi. Il RAC si è comportato trop-

po da « gentiluomo » perfino per perorare la causa di un programma di corse limitato, o per avvicinare i ministri che potrebbero riconoscere che lo sport motoristico potrebbe forse essere un poco più importante delle corse dei cani, se non altro perché porta al paese valuta straniera.

Questo atteggiamento è il fattore culminante che serve a convincere molta gente a passare nel campo dei rivoluzionari. In effetti il RAC organizza due sole corse l'anno (il Gran Premio e il Rally) e per farlo richiede forti aiuti da altri clubs nazionali, soprattutto il BRDC, il BRSCC e il BARC. Questi, invece, organizzano molte corse ogni anno e la maggioranza dei piloti che ha gareggiato in Gran Bretagna sarà probabilmente d'accordo, nel dire che le hanno organizzate bene.

Esiste dunque già una notevole possibilità di scelta, fra gente esperta con la quale si potrebbe formare un ente che sostituisca il RAC, per cui non siate sorpresi se fra non molto sentirete dire che in Inghilterra è scoppiata una rivoluzione.

## Velocità ridotta alla 24 ORE SPA

BRUXELLES - Per il 1974 la formula della 24 Ore di Francorchamps (se si svolgerà) è stata completamente cambiata.

Quando rinaoche, dieci anni fa, Paul Frère e Hubert de Harlez avevano elaborato un regolamento che riservava la corsa severamente alle vetture turismo di serie. L'evoluzione, tuttavia, non tardò a farsi sentire, tanto che in questi ultimi anni si era arrivati a corse per turismo speciale del gruppo 2, quel mostri a malapena camuffati. E' appunto Paul Frère che ci ha spiegato come sarà la 24 Ore del 1974, dal punto di vista delle vetture. Si tratta di un vero e proprio ritorno alle origini... o quasi.

Infatti le gruppo 2 non saranno più ammesse, mentre la prova non sarà più valevole per il campionato europeo, come avevamo del resto già an-

nunciato. Al di fuori della FIA, gli organizzatori hanno stabilito un loro regolamento tecnico, che consente certi miglioramenti i quali, anche se sfruttati al massimo, costeranno assai meno di quanto farebbe un gruppo 2 competitivo.

Si tratta di un passo indietro? Tutt'altro, anzi tutto il contrario visto che si può prevedere, da un canto, che un maggior numero di Case potranno provare interesse per la gara, e dall'altro che gli indipendenti saranno ostacolati meno dalle spese, nettamente inferiori.

Inoltre, si avrà un certo livellamento sul piano delle differenze di velocità fra le vetture e, quindi, su quello della sicurezza. Prima di tutto, bisogna chiarire che alla competizione saranno ammesse soltanto vetture di cui sono stati costruiti 5000 esemplari e che

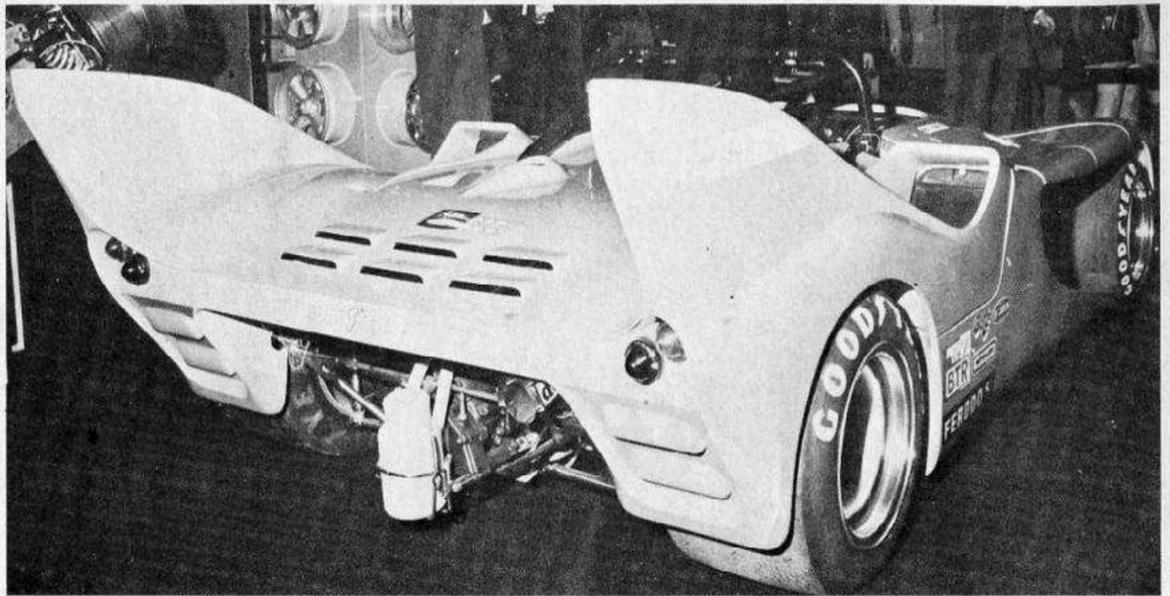
sono previste cinque classi di cilindrata: da 1000 a 1300 cc, da 1300 a 1600 cc, da 1600 a 2000 cc, da 2000 a 3000 cc e di oltre 3000 cc. Quanto alle modifiche autorizzate, riguardano i carburatori, le molle delle valvole e della frizione, distribuzione dei rapporti al cambio, il rapporto al ponte, il radiatore dell'olio, il miglioramento dell'impianto di frenaggio, il montaggio di stabilizzatori e di un'alettatura aerodinamica. Sarà obbligatorio l'abitacolo avvolgente, come pure la cintura di sicurezza con quattro punti di ancoraggio e un estintore di kg 5.

L'albero a camme e i pistoni dovranno essere quelli originali. Quanto ai premi, saranno ancora più alti che nel 1973.

André Royez

# Dallo SHOW-BOAT londinese alla MOSTRA parigina

## Su una F. FORD il motore a IDROGENO sperimentale



PARIGI - Al Salone dell'auto sportiva parigino, organizzato da Beltoise, in evidenza la nuova 2 litri Grac-Gotti, siglata MT20. La carrozzeria, di disegno inedito, è realizzata molto bene in Klegecel

### SPECIALI PER AUTOSPRINT

LONDRA - Lo « Showboat » non era proprio una mostra, nel normale senso della parola, e la maggioranza degli espositori, anche di macchinario nuovo, l'ha trattato con un atteggiamento straordinariamente casuale. Le nuove Chevron e Royale F.2 erano una di fronte all'altra e per vari giorni nessuno ha sostato per guardarle! Quella che avrebbe dovuto essere una cosa sensazionale, non c'era affatto quando la « barca ha attraccato » ed è stata aperta al pubblico, anche se si sperava ancora che apparisse prima o poi.

### Mai proposto per le corse

Si tratta del motore a idrogeno e non ricordiamo che sia mai stato proposto seriamente nulla del genere, per uso in corsa, fino dall'anno 1894 (un momento, non sono vecchio a questo punto!). Tutto è avvolto nel mistero, fino a quel momento della presentazione, però si è riusciti a scovare qualche informazione. Lo ha sviluppato la Piper, sulla base di un normale motore di Formula Ford, ovviamente con modifiche alla carburazione e così via, in parte dietro pressioni della British Oxygen Co. (che fra parentesi patrocina il campionato BOC di Formula Ford).

Deve essere montato su un telaio Elden di Formula Ford; a quanto pare si sono verificati parecchi guasti nelle prove e l'erogazione di potenze è ancora molto al di sotto degli 80 HP, che si vorrebbero raggiungere. Inoltre, il serbatoio pressurizzato del carburante sarà pesante, per cui le prestazioni non potranno certamente essere spettacolari. Se, però, si riuscirà a convincere l'« aggeggio » a funzionare, offrirà senz'altro molte possibilità. D'altro canto, può darsi che in effetti non lo vedremo mai...

Stavamo bevendo un bicchierino con Valentino Musetti, e intanto ci raccontava delle prime prove con la sua Royale di Formula Atlantic, aggiungendo che gli aveva fatto ottima impressione il motore David Wood da 200-210 HP. Poco gentilmente, non abbiamo resistito alla tentazione di chiedergli di scendere sotto il ponte per fargli vedere lo Schnitzer esposto. Proprio lì, si direbbe non notato da molta gente che avrebbe invece dovuto notarli, c'era il primo motore Schnitzer-BMW di Formula Atlantic. Il povero Valentino era molto depresso. « Cattive notizie », ha detto, ammettendo di avere avuto una istantanea visione della suprema-

zia del BMW in F.2 l'anno scorso, colpito dalla cifra di 210 HP a 9900 giri/min, e dalla dichiarazione del tecnico della Schnitzer: « fra poco arriveremo a 220 ».

Il motore non è però ancora stato omologato, anche se si prevede che la CSI lo farà nel prossimo futuro.

Fra parentesi, Musetti pare rassegnato ad auto-patrocinarsi con i guadagni che ricava dalla sua attività di « cascadeur » e dal simpatico ristorante italiano che la famiglia gestisce nel West End londinese.

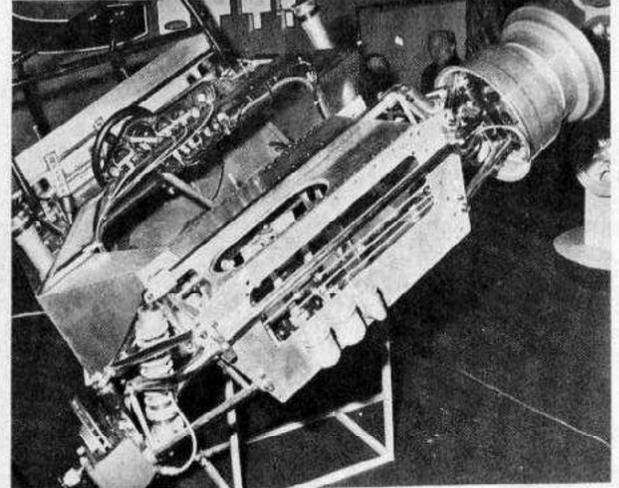
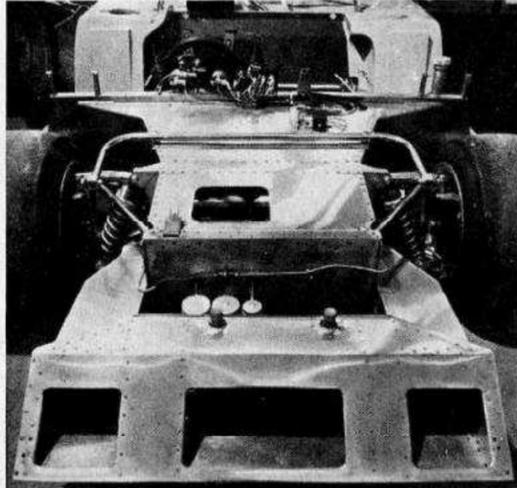
E ora, dobbiamo dire che allo show c'erano alcune vetture di piacevole aspetto (come pure altre orribili). La Modus ha esposto la sua prima F.3, che correrà come vettura ufficiale; vale la pena parlarne, non fosse che perché il nome del progettista è discretamente ignorato: Jo Marquart.

La Van Diemen è una marca che nel 1973 richiamò l'attenzione in Inghilterra; se non altro, Donald MacLeod vinse il campionato BOC di Formula Ford con una delle sue vetture con radiatore laterale. La ditta è nata per opera di Ralph Firman, un tempo meccanico di Dave Walker e di Emerson Fittipaldi. Nel 1970 diede l'avvio a una sua impresa, per preparare vetture, fra le altre quella con cui Pace vinse un campionato inglese di F.3, e l'anno scorso cominciò a costruire vetture. L'aspetto è buono e hanno dimostrato di andare bene, per cui adesso Firman si trova di fronte a un dilemma: restare un'impresa piccola, o darsi all'espansione che si è dimostrata catastrofica per altri prima di lui...

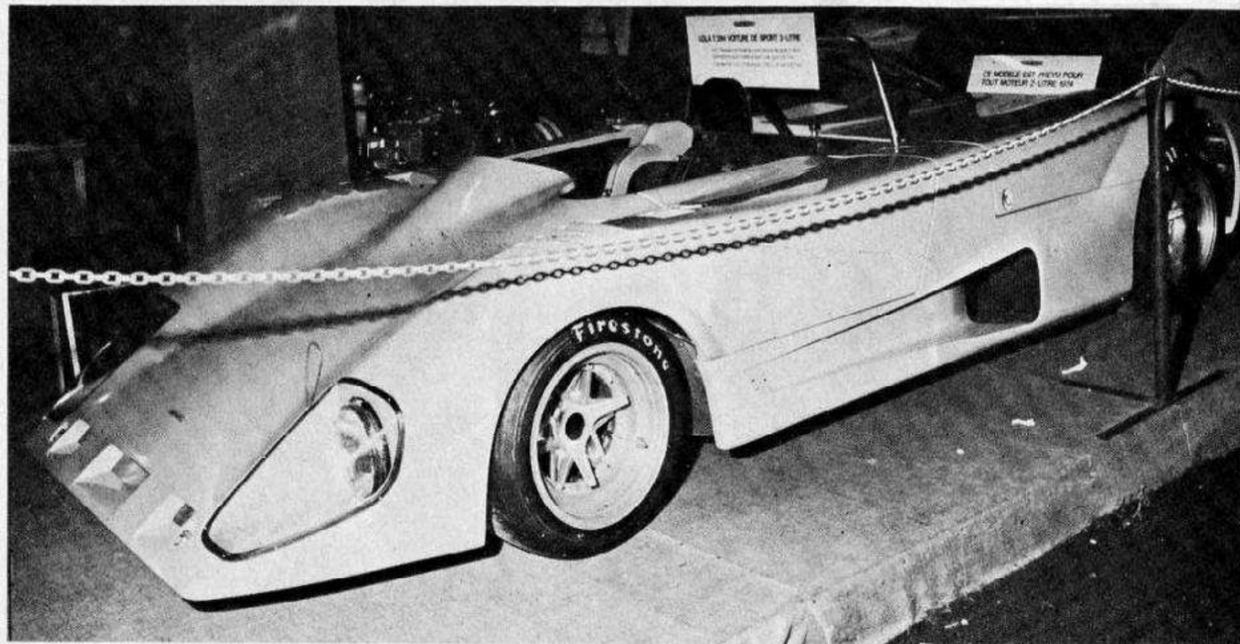
### Uno Schnitzer « illegale »

Anche la Ray costruisce vetture di Formula Ford che si presentano bene e la nuova König Heath sembra promettente, assai più di quanto si possa dire della Image Formula Ford.

La Elden espose molte vetture, in mancanza del « divo » motore all'idrogeno e fra queste c'era una F.3 tipo15 con motore Schnitzer che è « illegale » per il fatto che si trova in Inghilterra senza essere passato dalle mani dell'agente inglese di Schnitzer, Roger Nathan. La Elden ha una gamma di vetture con un buon passato e con prezzi competitivi. Ha però un problema, che ci porta a un altro aspetto dell'industria corsaiola inglese. L'anno scorso vendette oltre 70 vetture, quasi tutte negli Stati Uniti, ma a metà stagione decise di dedicarsi alle vendite in Inghilterra.



A destra, il telaio monoscocca della Grac-Gotti. La casa francese si è associata alla Gotti, che fabbrica cerchioni. A sinistra, il telaio della « reginetta » del saloncino parigino, la nuova Lola T 294



Uno dei risultati fu che non ci furono praticamente vendite (se non in Germania!) e che c'erano molte vetture in officina, in attesa di clienti.

La crisi del petrolio — in aggiunta alle altre difficoltà che deve affrontare l'Inghilterra — rappresenta un'ovvia minaccia per i costruttori inglesi di vetture da corsa. Per ora gli effetti sono stati « misti ». La March, come già dicemmo, ha avuto ordini per 75 vetture e ne ha consegnate più di 25; nessun ordine è stato annullato per ora. La Chevron non è insoddisfatta, perché nessun ordine è stato annullato anche se alcuni compratori giapponesi hanno chiesto che le consegne vengano ritardate. Le vendite delle sport GRD sono state deludenti, ma non si sa gran che d'altro (pare che la sua F.3 sia di progettazione completamente nuo-

La T 294 è una evoluzione ulteriore delle 292 di Eric Broadley, senz'altro la migliore 2 litri dell'anno. Sotto, la sistemazione del posto di guida e del cruscotto della nuova attesissima Lola



va). L'Elden è nei guai e una delle sue vetture esposte allo « Showboat » era destinata a un cliente tedesco, con gli emblemi del patrocinio della National Panasonic. La Germania è il principale mercato della Panasonic, che vuole quindi che il suo nome venga visto. A quanto pare, comunque, ora la Elden è preoccupato al pensiero che le vendite in Giappone possano calare se si viene a sapere che la Casa ha a che fare con corse « che consumano benzina » in Europa.

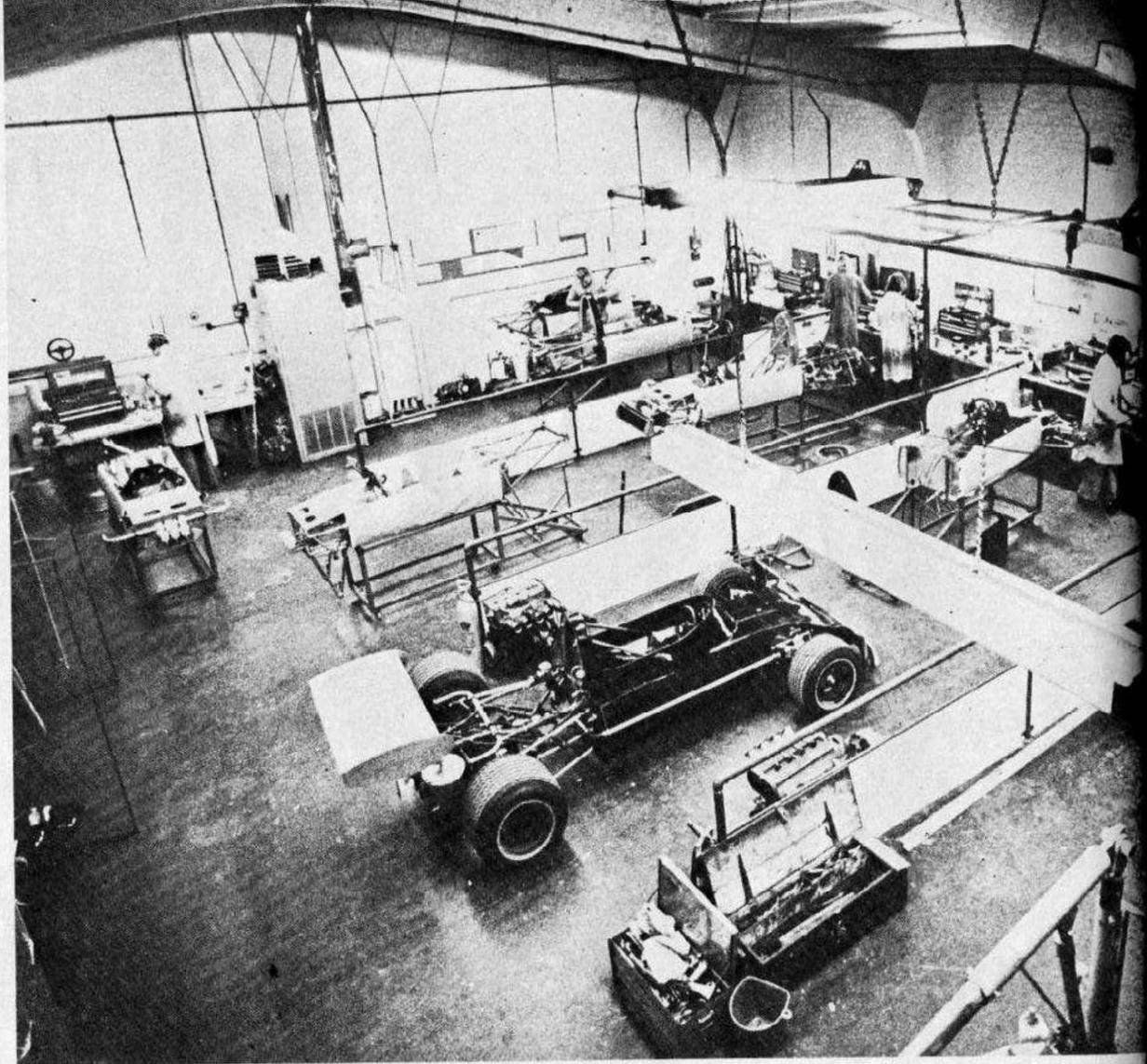
In complesso, l'atmosfera allo « Showboat » pareva dire « continuate, prendendo per scontato che tutto sarà normale. » Ebbene, probabilmente non sarà proprio tutto normale, ma quale altro atteggiamento si può prendere se non si vuole impazzire?

d. h.

Il fenomeno dei costruttori inglesi è ormai acquisito e considerato una cosa normale. Il modello inglese non è però ripetuto in altri paesi e l'esperienza che in ogni anno si accumula rischia di lasciare per molto tempo all'Inghilterra la sovranità nel settore della costruzione delle auto da corsa. Noi stessi, e come noi probabilmente i lettori, non avevamo un'idea precisa di quale fosse l'organizzazione e la dimensione di un costruttore inglese. Per questo abbiamo chiesto a MAX MOSLEY, il cervello della March insieme a ROBIN HERD, di spiegarci più cose possibili della sua azienda che oggi è leader nella maggior parte delle formule internazionali. Il quadro che ne è uscito risulta estremamente interessante in quanto insieme agli aspetti organizzativi mette in luce il modo di pensare della moderna generazione dei costruttori britannici.

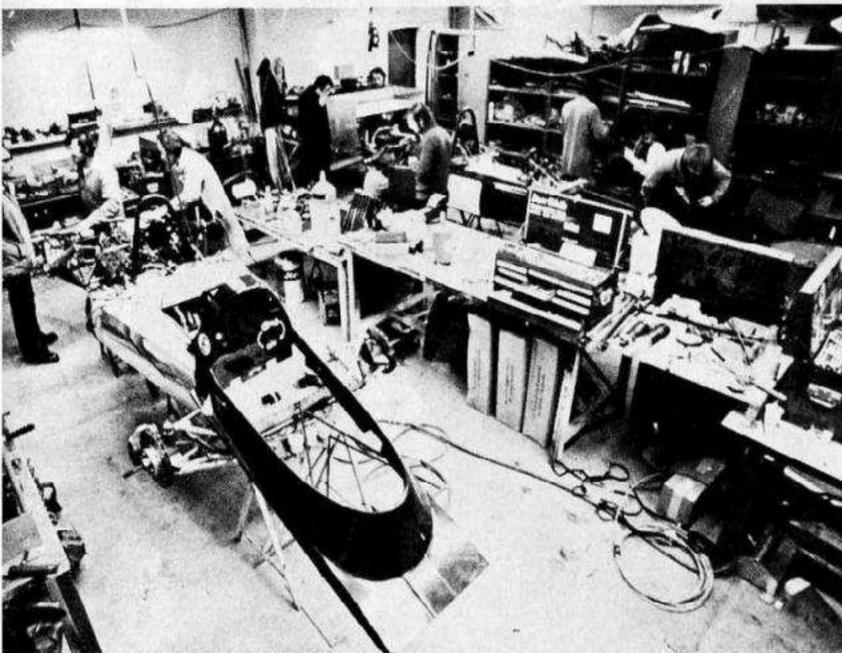


I due pilastri della March, Robin Herd (a sinistra) e Max Mosley. A destra, il reparto montaggio di Bicester con 8 vetture in allestimento



## Alla scoperta degli ENGLISH GARAGES

# March 2 miliardi di affari



Questa è la zona della fabbrica destinata al montaggio delle Formula uno ufficiali. Alla March pensano di trasferire il reparto corse lontano dalla produzione, come già è per il reparto revisione dei motori

LONDRA - All'inizio del 1970, quando la March Engineering era un fantasma nascosto in un angolo sconosciuto dell'Inghilterra alla stregua del mostro di LOCK NESS, gli sportivi di tutto il mondo attendevano incuriositi quella che avrebbe dovuto essere la Formula Uno più importante del Campionato del Mondo che stava per avere inizio. La March 701, misteriosa come la fabbrica che la stava approntando, avrebbe dovuto essere guidata da ben sei piloti di altissimo valore: il Campione del Mondo Stewart, il suo scudiero Servoz Gavin, il mitico Mario Andretti, Jo Sifert, Chris Amon e la promessa Peterson.

Sembrava uno scherzo che nessuno sapesse nulla a qualche settimana dall'inizio del Mondiale e non mancavano le battute che prendevano spunto dal nome annunciato per la nuova fantomatica macchina, March appunto, che significa Marzo, un mese proverbialmente pazzo. La pazzia della March divenne ben presto seria realtà però tanto che Stewart, all'esordio in pista della vettura vinse il Gran Premio del Sud Africa, prima prova Mondiale. Era il battesimo felice della nuova marca che dietro l'apparente nome di un mese nascondeva le iniziali degli uomini che l'avevano creata.

In quattro anni di vita la March è profondamente mutata rispetto allo sconcertante e fortunato inizio: la sua attività, dopo un lancio quasi tutto Formula Uno, si è progressivamente spostata verso la costruzione di auto da corsa destinate alla vendita sebbene non sia mai venuta meno una concreta presenza ufficiale in Formula Uno, Due e per un paio d'anni anche in Formula Tre. I modelli più venduti dalla March nel '73 e prenotati per il '74 sono la F. 3, la F. 2, la F. Atlantic e B americana e la Sport 2000 con una opzione sui motori BMW nella F. 2 e Sport 2000 per via dell'accordo con la casa tedesca che mantiene una priorità alla March anche ora che l'esclusività è finita.

Questa attività ha trasformato la March da una delle tante officine inglesi dove si producono auto da corsa, i cosiddetti «english Garages» dei quali fa parte la stessa Tyrrell, alla più grossa azienda produttrice di auto delle formule internazionali, seconda solo numericamente alla Lola.

Degli uomini che a Bicester avevano fondato la March alla fine del '69 oggi ne rimangono due: la M, Max Mosley, e la H, Robin Herd che in questi anni si è fatto una solida reputazione di progettista. La March di oggi è una azienda fiorente, con un giro d'affari che si avvicina ai due miliardi di lire ed una settantina di dipendenti. La March è una azienda vera e propria che costruisce automobili da corsa, una di quelle aziende sane ed attive che esportano la maggior parte del loro prodotto, capaci di far riflettere molto il Governo britannico prima di qualunque decisione restrittiva nel senso delle corse.

Il caso March è dunque un caso del nostro tempo, un caso proiettato verso il futuro dove il prodotto automobile da corsa avrà una ragione di esistere sotto tre sole forme: come reparto corse di una industria automobilistica (Alfa, Ferrari, Porsche); come prodotto specializzato di una impresa sportiva fine a se stessa (Tyrrell Shadow McLaren) oppure come produzione specifica di una azienda specializzata nel costruire auto destinate alle competizioni in numero sufficiente a ripagare il necessario impegno ed i costi di sviluppo e progettazione.

E' una strada irreversibile che trova testimonianze più che simboliche nella cessazione della produzione di auto destinate ai clienti da parte di Lotus e Brabham incapaci, con la quarantina di vetture prodotte in un anno, di trarre gli utili sufficienti ad investire nella progettazione di nuovi modelli realmente più competitivi. Allo sforzo della produzione questi costruttori hanno preferito il denaro degli sponsor per concentrarsi nell'attività ufficiale, una scelta che alla March, anche se il grosso sponsor arrivasse, non verrebbe comunque fatta.

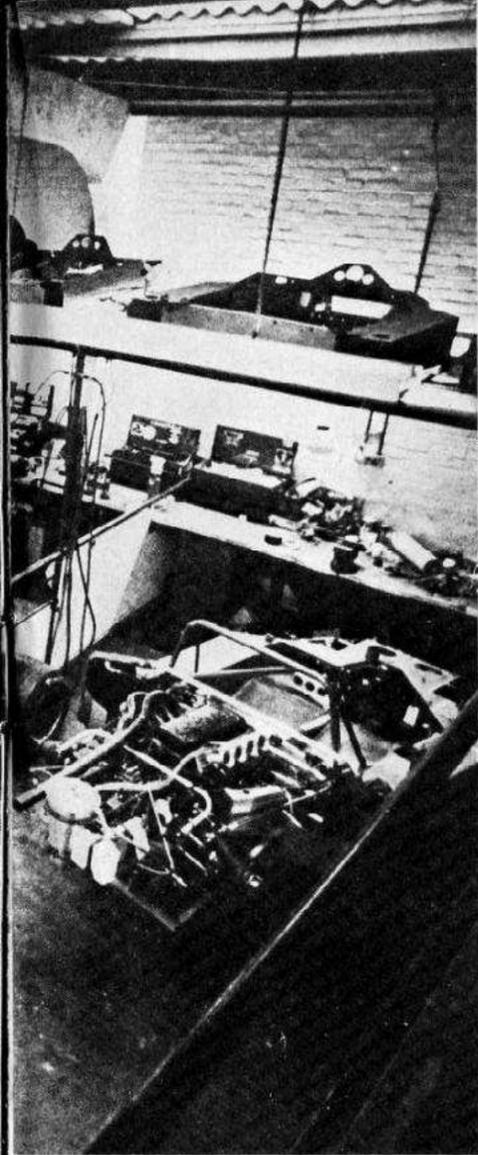
Dunque la March è un caso emblematico di quello che dovrà essere il «costruttore di massa» di auto da corsa di domani, o meglio di oggi perché la March è già oggi in questa situazione tanto che non è sbagliato aspettare anche per il '74 un anno March.

A Bicester, vicino ad Oxford, nei capannoni ampliati rispetto a quando li visitai per la prima volta nel 1971, MAX MOSLEY non ha problemi a metterci davanti ad ogni segreto della sua azienda, a farci incontrare coi tecnici dei vari reparti ed a mostrare ogni angolo della non rapida catena di montaggio di precisione: «occorrono da 130 a 170 ore per montare una macchina, a seconda del tipo e ne produciamo quattro per settimana». Il-lustrandoci la sua azienda si comporta con la stessa apertura mentale di qualsiasi moderno uomo di marketing che conosce la strada che sta percorrendo e non ha bisogno di rifugiarsi dietro false paure: ha una sola differenza rispetto ai suoi colleghi, il marketing è il primo ad averlo portato tra le automobili da corsa. Ecco le risposte alle nostre domande:

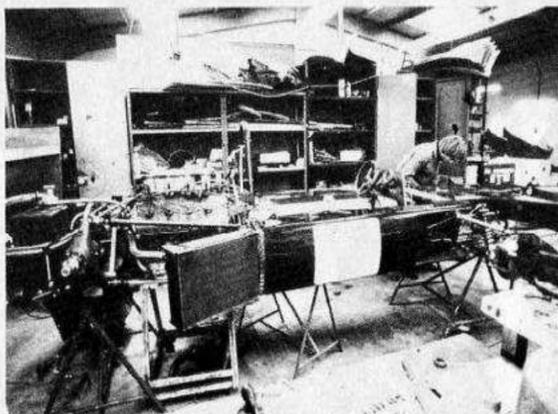


Mosley con Peterson, che come Jarier è una «scoperta» March

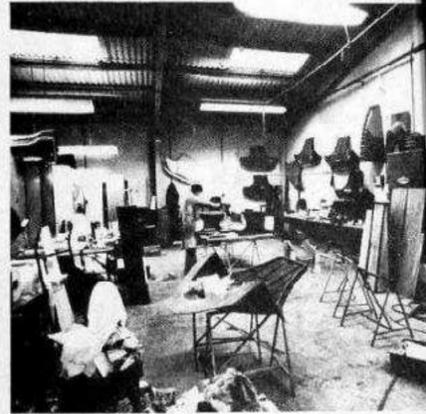
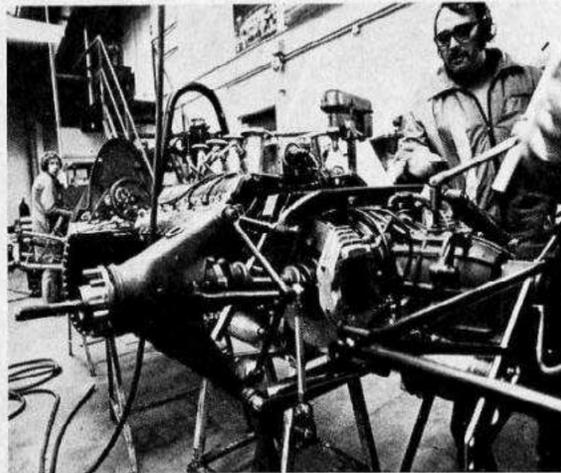
**MOSLEY**  
pensa di  
vendere  
macchine  
da corsa  
in Medio  
Oriente



A sinistra, uno scorcio del fornitissimo reparto ricambi della March, che ha anche un «bancone» di vendita diretta al pubblico dei vari pezzi



Sopra, un'altra vista del reparto di montaggio delle vetture di Formula 1. A destra, ecco la 741



Il reparto carrozzeria in vetroresina: oggi solo «musi»!

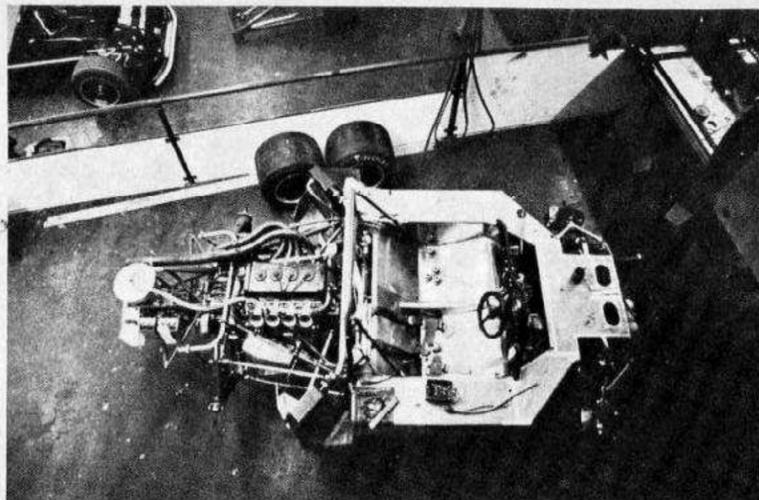
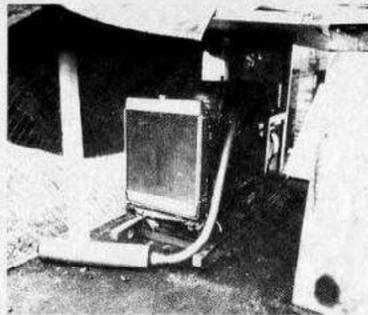
La March negli ultimi quattro anni è diventata il più importante costruttore di vetture delle formule internazionali come F. 3, F. 2 e Sport 2000. Come questo fatto ha potuto diventare realtà?

«Credo che i fattori possano essere due principali: il primo è che abbiamo prodotto vetture competitive trovando fin dall'inizio un'ampia clientela. Il secondo è la rinuncia da parte della Brabham e di altri costruttori a continuare la produzione per i clienti. In pratica abbiamo acquisito progressivamente anche il posto occupato da loro. La produzione della March, lo ricordo a memoria, ma i dati esatti sono a disposizione, è stata di 33 auto nel 1970, 55 nel 1971, 70 nel 1972, 80 nel 1973 e per quest'anno prevediamo di superare facilmente le cento vetture costruite. A oggi, con tutti i fatti che sono successi, abbiamo già superato le 80 unità vendute».

— Parlando con altri costruttori, per esempio la Brabham tre anni fa, il problema che appariva più evidente era la difficoltà ad avere un profitto interessante a causa della produzione concentrata nei pochi mesi invernali precedenti le corse. Qual è la risposta della March a questa obiettiva difficoltà?

«Noi abbiamo compiuto uno sforzo notevole per migliorare questa situazione: basti pensare che per la stagione 1974 abbiamo cominciato la produzione per i clienti il primo di novembre risolvendo anche il problema delle consegne che è molto grosso in quanto nessuno vuole ritirare macchine per la stagione ventura nell'anno precedente! Per risolvere il problema abbiamo selezionato agenti di vendita nei principali Paesi che fossero in grado di disporre di una forza tecnica ed economica sufficiente ad assorbire questa prima produzione senza difficoltà. Per noi sarebbe infatti impossibile tenere tutte le vetture prodotte qui in Inghilterra in attesa delle consegne. A facilitare la situazione della produzione durante un lungo periodo dell'anno contribuisce anche il mercato americano che, al contrario di quelli europei, ha una domanda di auto praticamente continua fino ad estate inoltrata.»

— Quello della organizzazione



A sinistra, sopra vediamo il generatore che ha permesso alla March di non fermare la produzione durante la crisi energetica. Sotto, Ray Wardell, responsabile ora del reparto corse, con Jarier. Qui sopra, una Sport 74 S in allestimento. Ha motore Ford, anche se restano i BMW

della produzione per un bene stagionale come è l'auto da corsa è un argomento di estremo interesse. Abbiamo quindi approfondito il discorso con DAVE REEVES che è il responsabile della produzione:

«I problemi che ci si pongono sono numerosi: dobbiamo disporre di un approvvigionamento continuo di pezzi, come cambi, ruote, freni, eccetera, per cui facciamo acquisti per la produzione prevista per i prossimi due mesi tenendo una opzione per i due mesi successivi. Questo evita di caricarci di pezzi inutilizzati. Poi dobbiamo risolvere il problema dei pagamenti ai fornitori perché da quando acquistiamo i pezzi a quando vendiamo le vetture passa un periodo di tempo abbastanza lungo. Basti pensare che abbiamo costantemente 150 milioni di capitale immobilizzato in magazzino. In un anno abbiamo un giro di 120 milioni di lire in ruote ed alla Hewland, per i cambi, paghiamo circa quattro milioni per settimana, manteniamo un solo turno di lavoro perché i meccanici lavorano in gruppi affiatati.»

— Il profilo della March, con queste prime risposte, comincia a delinearsi: l'azienda non ha uno o due cervelli a capo, ma tutta una gerarchia estremamente professionale.

«L'azienda è diretta da Robin

Herd e me» risponde Mosley «mentre il terzo socio è JONATHAN GUINNESS che appartiene alla mia famiglia ma non entra nella direzione aziendale. Poi c'è una struttura secondo tre linee: responsabile della produzione è Dave Reeves dal quale dipendono i quattro reparti di lavorazione parti, lavorazione metalli, assemblaggio e magazzino. Ogni reparto ha un suo responsabile. La seconda linea è quella del reparto corsese diretta da Ray Wardell di cui dipendono i responsabili di ciascuno dei teams ufficiali (F. 1, F. 2 di Depailler e Struck, F. 2 Antar di Coulon ed altre eventuali tipo F. 5000). La terza linea è il reparto vendite il cui responsabile è Sandro Angeleri (italiano ex pilota di F. 3 trasferitosi in Inghilterra). Abbiamo anche un reparto acquisti ed una officina revisione motori a Reading dove si cura la manutenzione dei BMW F. 2 e dei Cosworth F. 1.»

— Perché concentrate la produzione su F. 2, F. 3 e Sport 2000 trascurando formule come la Ford o la 5000?

«Noi pensiamo che sia negativa la proliferazione delle formule per due principali ragioni. Una è che non raggiungiamo dimensioni tali da diventare convenienti per la produzione, ma questa è una opinione aziendale. La seconda è di

ordine sportivo e cioè non è possibile valutare quanto i piloti che emergono da queste formule siano bravi. Oggi si parla di Konig della Super Vee o di Arnoux della Formula Renault, ma chi può dire quanto in effetti valgano e come può una squadra scegliere loro invece di un bravo pilota di F. 3? La FIA incoraggia le formule nazionali ma noi siamo contrari a meno che non si tratti di formule di inizio. La FIA dovrebbe invece imporre un certo numero di gare internazionali di F. 3 e di F. 2 in ogni paese per sviluppare piloti giovani e dare loro una esperienza. Per quanto riguarda la F. 5000 noi abbiamo una posizione cauta perché i costi stanno superando quelli delle stesse Formula Uno: motori derivati di serie di più di 500 cavalli non hanno bisogno di commenti. Però c'è il mercato americano che può essere interessante e per questo abbiamo piacere che Mike Wilds faccia il Campionato '74 con una delle nostre auto. Sarà una delle nuove Formula Uno modificata e, se ce ne verranno richieste, ne produrremo anche altre.»

— Come nasce una macchina da corsa? E' un quesito che vale la pena di porsi soprattutto in un'epoca in cui ogni nuovo anno c'è la macchina nuova che sostituisce la vecchia.

«La prima decisione è di base e cioè se la nuova auto deve essere lo sviluppo di una che esiste o un progetto completo. Se è nuova, e questo è il caso più interessante, Robin (Herd) prepara il disegno di base che include tutte le esperienze positive fatte sulle auto già costruite. A questo punto si dà inizio alla realizzazione che ha una durata di circa quattro mesi: durante questo periodo tutte le innovazioni vengono provate sulle auto esistenti e spesso le esperienze portano a modificare parti anche importanti del progetto di base. Le esperienze non le facciamo solo in pista ma anche al tunnel del vento: per dare una dimensione di quanto questi studi incidano sulla nostra attività basti pensare che abbiamo speso 60 milioni da agosto ad oggi in esperienze ed in test di aerodinamica che vengono svolti nel tunnel sulle vetture vere. Riteniamo comunque questo denaro ben speso: in questo modo produciamo vetture migliori, vendiamo di più ed abbiamo più denaro per nuove esperienze... è una competizione nella competizione. Prendiamo l'esempio della F. 2 del '72: era una macchina con due problemi perché risultava lenta in rettilineo e faticava a mettere la potenza a terra in uscita di curva. Con gli studi abbiamo prodotto quella del '73 che ha vinto l'Europeo con Jarier.»

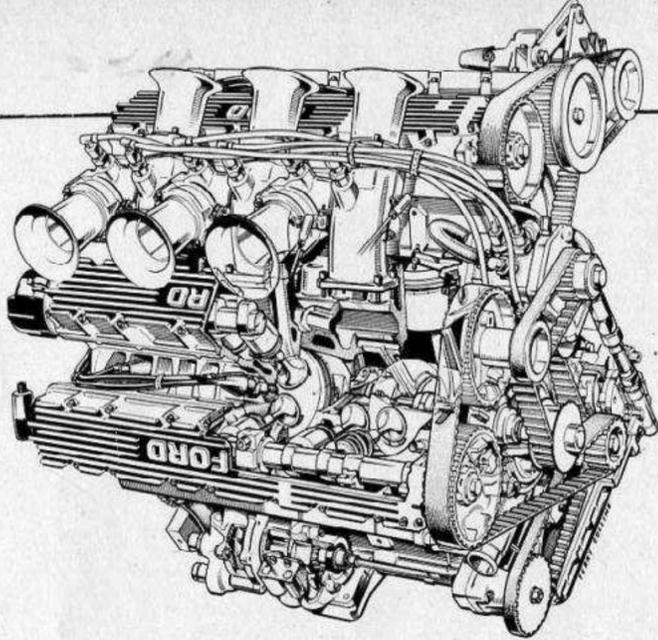
— Quali sono i più importanti cambiamenti nella F. 1 1974?

«Molti, ma i tre punti base sono il disegno del corpo vettura che è stato studiato accuratamente e credo risulterà molto rapido. Poi la monoscocca che è stata disegnata appositamente per la F. 1, con le parti di sicurezza già incluse, più leggera di 40 chili rispetto allo scorso anno che significa aggiungere peso in altre parti e non cercare di toglierne. Infine siamo intervenuti sulle sospensioni per rendere l'auto più veloce nei curvoni... adesso speriamo che i risultati ci siano. Siamo fiduciosi!»

— Quali sono le ragioni per cui la March non ha ancora un Team di F. 1 adeguato ai suoi successi ed alla sua importanza nelle altre formule?

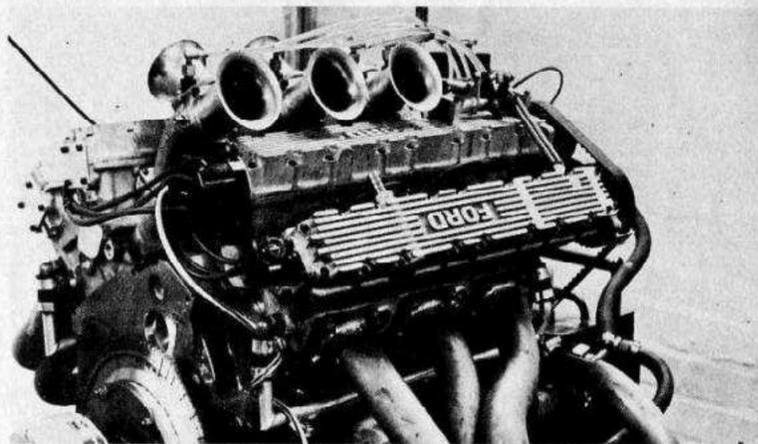
Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 42



## Un altro 3000 di COSWORTH

# Già oltre i 400 cv il FORD Essex V-6



Il nuovissimo Cosworth-Ford V6, di cui vediamo un disegno a sinistra, fotografato al banco di prova. La sua potenza è superiore ai 400 CV

LONDRA - Nell'ottobre scorso riferimmo di un'intervista fatta a Keith Duckworth, nella quale parlò dei motori da corsa che la Cosworth stava sviluppando basandosi sul Ford «Essex» di tre litri V6. Piuttosto sorprendente, allora disse che non sarebbe andato avanti col progetto se non fosse stato sicuro di raggiungere un'erogazione di 400 HP. Sorprendente perché era esattamente quanto aveva stabilito, come erogazione minima, per il motore DFV di F.1 poco prima che fosse presentato. Ciò che noi non sapevamo, e che lui non ammise, era che prima di quella conversazione dell'ottobre scorso il suo motore aveva già erogato oltre

400 HP al banco...

Avendo dimostrato la sua indipendenza, sviluppando il Chevrolet Vega come motore da corsa, la Cosworth riprende, per questo nuovo motore, i suoi stretti rapporti con la Ford. Il punto di partenza è naturalmente il monoblocco standard V6 di 2994 cc, con corsa immutata di 72,42 mm e alesaggio allargato fino a 100 mm, per dare una cilindrata di 3412 cc. Il rapporto di compressione è stato portato a 12:1. Sono stati aggiunti testa-cilindri in alluminio con doppi alberi a camme in testa che azionano quattro valvole per cilindro. Senza frizione e motorino di avviamento, il gruppo propulsore pe-

sa kg. 175 (contro i 155 del DFV) dei quali 63 e mezzo riguardano il monoblocco.

Anche se nel complesso c'è il caratteristico tocco di Duckworth, in effetti lui è stato il «genio che sovrintendeva», mentre la principale responsabilità è stata del capo progettista della Cosworth, Mike Hall. Suo scopo è stato di mantenere il motore il più possibile semplice e, in confronto col DFV, è risultato molto «liscio».

Duckworth dice: «E' stato incoraggiante avere un motore così bene equilibrato. E sempre andato in modo ultra soddisfacente, e l'attuale potenza si è ottenuta praticamente senza difficoltà, senza contare che esiste il poten-

ziale per aumentarla. E chiaramente un progetto di gruppo 2 d'importanza vitale e credo che illustri come si possano sfruttare le corse per migliorare lo sviluppo dei motori».

Per quest'anno c'è il programma di riprodurre cento e si prevede che saranno disponibili per la clientela verso la metà della stagione. Questo motore è ovviamente interessante per i costruttori di F. 5000, ai quali sono consentiti motori del gruppo 2 modificati fino a tre litri e mezzo. Un costruttore di primo piano, che aveva sperato di avere un prototipo del motore prima della fine dello scorso anno, ha certamente intenzione di usare il

V6 più avanti nel 1974, ritenendo che agli inizi della stagione non erogherà abbastanza potenza.

Per ora il motore non ha una destinazione. Il lavoro di progettazione ebbe inizio alla Cosworth nel maggio 1972, il primo motore fu provato soltanto il 17 luglio 1973 e il suo debutto in corsa dovrebbe avvenire a Dijon.

A prescindere dal fatto che aggungerà interesse alla lotta BMW-Ford nel gruppo 2, nel quale la Ford nel 1973 fu sempre handicappata dalla mancanza di potenza, questo motore è un'altra benvenuta aggiunta all'elenco del macchinario da corsa.

d. h.

## Visita alla march

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

«Un punto fondamentale è che non abbiamo mai avuto un budget abbastanza grosso per competere con Tyrrell e Lotus. Poi c'è un problema di esperienza, infatti il successo in Formula Uno si ottiene avendo soldi ed esperienza insieme, non una sola di queste cose. Ken Tyrrell, dopo la vittoria del Campionato di Stewart, quando mi sono complimentato con lui dicendo che deve essere bello vincere il Campionato del Mondo, mi ha risposto che abbiamo ancora 17 anni di tempo davanti per arrivare dove è arrivato lui...»

— Come mai a volte auto che vendete ai clienti arrivano davanti a quelle ufficiali?

«Vendiamo ai clienti auto identiche a quelle che noi usiamo. Il fatto poi che la March di Hesketh sia stata tanto rapida dipende da molte cose. Credo però che anche per loro non continuerà tutto così facile in futuro perché per andare bene in F.1 occorrono anni di esperienza.»

— Quali difficoltà sta dando la crisi del petrolio alla March?

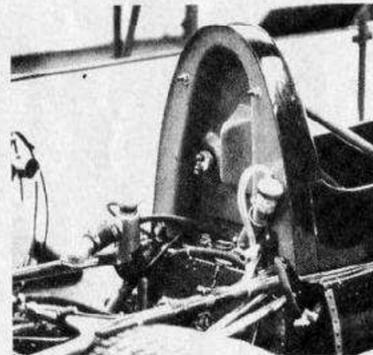
«Ci stiamo convincendo che non è un problema: noi produciamo vetture per formule internazionali che in ogni caso non dovrebbero risentire della crisi. Chi studia attentamente la situazione si è reso conto che non è un problema di disponibilità di benzina ma di aumento dei costi. Sulle corse l'incidenza del prezzo della benzina è minima e rimarrà in ogni caso minima. Da parte delle Società Petroliere i nuovi prezzi non modificano la concorrenza... anzi, per cui le società continueranno ad essere presenti nelle corse. Il panico iniziale mi sembra superato: lo vediamo dalle vendite che per fortuna non hanno avuto battute d'arresto.»

— E cosa pensate del futuro?  
«Personalmente penso che po-

tranno essere cancellate alcune corse minori ma la stessa decisione della Francia di togliere il divieto alle corse fa capire che non ci saranno sostanziali cambiamenti nella stagione. Da qui a marzo, quando le gare inizieranno, la gente avrà imparato che alcune restrizioni sono cose normali ma non per questo tutto dovrà venir sconvolto. Continueremo a vivere come fino ad oggi anche se con qualche costo in più.»

— La CSAI, in Italia, è molto vicina a decidere di utilizzare il metanolo per tutte le corse nazionali. Cosa pensate di questa possibile decisione?

«Non credo che sia il caso di prendere una decisione tanto im-



Aerodinamica più sicurezza: il roll-bar incorporato nella fibra di vetro se striscia sulla pista non provoca pericolose scintille

portante in un solo Paese se negli altri non lo si fa. Ci sono alcuni motivi che lo sconsigliano: si danneggiano i piloti nazionali e si possono scoprire con anticipo carte che potrebbero essere tenute di riserva se la situazione tornasse ad essere drammatica a livello internazionale. Io credo che al momento sia un argomento da non toccare aspettando l'inizio delle corse per decidere.»

Mosley, che dice cose molto giuste, certo non sa quale sia il modo di agire dei nostri governanti rispetto a quello degli altri Paesi. La sport automobilistica ha dei diritti, non è sopportato. La conversazione con Mosley finisce su due argomenti all'ordine del giorno che abbiamo già riportato sul numero 2 di Autosprint: il caso

Jarier e la possibilità Vittorio Brambilla. Mosley è severo con Jarier ma non ha torto, considerando che in effetti la rottura dei contratti a piacimento da parte dei piloti promettenti e squattrinati, scoperti a prezzo di un certo rischio da parte delle Case, potrebbe finire con lo scoraggiare queste ultime ad intraprendere avventure senza garanzie.

Su Vittorio Brambilla tutto è nelle mani della Beta perché alla March l'italiano si vorrebbe più di ogni altro, anche per una somma... da Formula Tre! Mosley ed Herd, che è entrato ed uscito più volte durante l'intervista, hanno visto correre Vittorio nel '73 ed è soprattutto Robin Herd ad avere un debole per il nostro pilota:

«Speriamo ancora di poterlo avere a fianco di Stuck. Decideremo dopo il Sud America ma dipenderà anche dalla possibilità di avere uno sponsor: questa è una condizione necessaria per la nostra seconda macchina.»

Il ronzo del generatore, cuore vitale dell'azienda in questi giorni bui dell'Inghilterra, non ha lasciato un istante la conversazione: Mosley ha il suo ufficio al centro della March e controlla con un occhio il Reparto Corse, con l'altro la produzione dove sono in assemblaggio una decina di auto tra formula e sport e con l'altro ancora l'ufficio di Angeleri attraverso il quale passano gli ordini di tutti i clienti del mondo:

«I nostri mercati di esportazione più importanti sono Stati Uniti e Giappone largamente al primo posto. Terzo mercato è l'Italia poi Germania, Francia e tutti gli altri Paesi dove abbiamo un agente. Oggi però — conclude Mosley — cominciamo a guardare anche a nuovi mercati... come il Medio Oriente per esempio. Non scherzo, dove c'è denaro le corse automobilistiche prima o poi arrivano e... se non sbaglio... di denaro in Medio Oriente ne hanno. Dunque? Mi piacerebbe vendere March in Medio Oriente e trovare anche un bello sponsor da quelle parti. Qui non lo credono ma io ho già visto arabi girare qui attorno...»

g. n.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

SARONNO - Il primo numero finalmente libero è risultato quello della S.A.S. Carlo Montepilli & Figlio, specializzata nella costruzione di alberi a camme per motori e pompe e, perché no, alberi a gomito. Fu così che il giorno dopo ci trovavamo a Saronno — Via Varese 198 — e ne seguiva una piacevole conversazione col dinamico Montepilli junior. Conversazione che uno specialista in ricerche motivazionali avrebbe forse apprezzato (sotto altri aspetti) per lo meno quanto noi di AUTOSPRINT. La difficoltà principale consisteva nell'evitare ogni prurigine di carattere tecnico, vista l'evidente cautela dell'interlocutore nel citare fatti e situazioni riconducibili a personaggi esistenti e relativi problemi. In fondo, è abbastanza logico mantenere un certo riserbo quando si è simultaneamente fornitori di Tizio e di Caio, la cui occupazione preferita è quella di scornarsi a vicenda. Diventa persino difficile andarsi a vedere una corsa ogni tanto, né esiste altro posto che la tribuna o comunque le zone riservate agli spettatori. Questo perché sarebbe impensabile, visti i «caratterini», del giro farsi vedere da Caio mentre si dà il buon giorno a Tizio e viceversa. Ciascuno dei due sarebbe portato a pensare che «l'altro» munge informazioni sul suo motore, col bel risultato di rischiare la perdita di due clienti previe rampogne telefoniche da fusione della cornetta.

### Applicazione parziale

Il caso Montepilli è un classico esempio di quanto dicevamo a proposito di applicazione solo parziale ai problemi delle corse. Durante la nostra visita allo stabilimento abbiamo potuto notare che il carico macchine è rappresentato al 90% da lavorazioni di media serie, fra le quali sarà sempre un problema intercalare i quattro, sei o (mi voglio rovinare) venti pezzi che rappresentano il fabbisogno ragionevole di chi affronta le battaglie e le incognite di una corsa o di un campionato.

Inutile dire che, quasi sempre, l'urgenza e l'impegno più spinti spettano di diritto alla commessa d'ordine del mercoledì, relativa all'albero speciale in acciaio trattato che dovrà correre la domenica in

Sud Africa. Tener conto che le prove ufficiali iniziano... ecc. ecc.

Guai al mondo, poi, a farsi prendere dalla curiosità e domandare informazioni sul risultato delle proprie notti: roba da farsi etichettare subito e denunciare alla prima occasione per spionaggio industriale...

Ecco perché accennavamo prima alle ricerche motivazionali, sintetizzate nell'antico motto «chi me lo fa fa?». Eppure questa gente rinuncia anche alla soddisfazione di poterlo ammettere, ma ci sembra animata da un interesse che trascende in pieno le leggi dell'economia. Interesse di conoscenza che, non neghiamo, potrà anche dare i suoi frutti in un futuro più o meno prossimo. Ma al quale non ci sembra giusto sottrarre il meritato riconoscimento solo perché, ineccepibili e liberi, si preferisce fabbricarsi in casa anche le puntine da disegno.

### Lungimiranza degli stranieri

D'altra parte, le possibilità ignorate da alcuni costruttori nazionali finiscono abbastanza spesso per trovare una



**GUIDA  
semplice  
alla  
scoperta  
del  
Bel Paese  
motoristico**

**F**orza, ragazzi: leviamo lo zipolo alla botte della fantasia e fermiamoci ad osservare di nascosto l'effetto che fa. In altre parole, facciamo un'ipotesi. Stracchi morti (e capirai) di strenuo esercizio sportivo all'italiana, consistente nell'innalzar pubblici ditirambi al campione preferito ed inveire salivamente alla fortuna mucca di chiunque gli dia la paga, immaginiamo che improvvisa libidine ci spinga dalle parole ai fatti. Vi sta bene?

No, che avete capito...!? Posate quella lupara e siate focosi ma prudenti. Forziamo piuttosto le suture craniche e immaginiamo che il nostro vigore polemico sia e fosse alimentato da un'effettiva cognizione di causa. Si domanda: quale potrebbe essere, a prescindere da certe note ed autorevoli opinioni, il contributo tecnologico reperibile in questa Italia se vi saltasse il ticchio di far l'assemblatore?

In Inghilterra, sempre a dar retta, basta uscir di casa colla sporta della spesa o col libretto degli assegni per ritrovarsi all'uscio tutto ciò che serve, comprese le istruzioni di montaggio — step by step — di un Formula Uno altamente competitivo.

Noi però, a parte il fatto che molti prodotti inglesi sono reperibili a Londra come a Cinisello, (perché Cinisello...? Boh, è venuto così), dobbiamo ammettere di

aver molte e molte fiàte riportato l'impressione che i nostri maghi e maghetti abbiano eccome il loro bravo archivio di fornitori nazionali. E che, anche se non ti minuziano volentieri, sappiamo benissimo dove pescare, allorché l'oggetto delle brame loro sia il tale o il talaltro dei componenti-chiave.

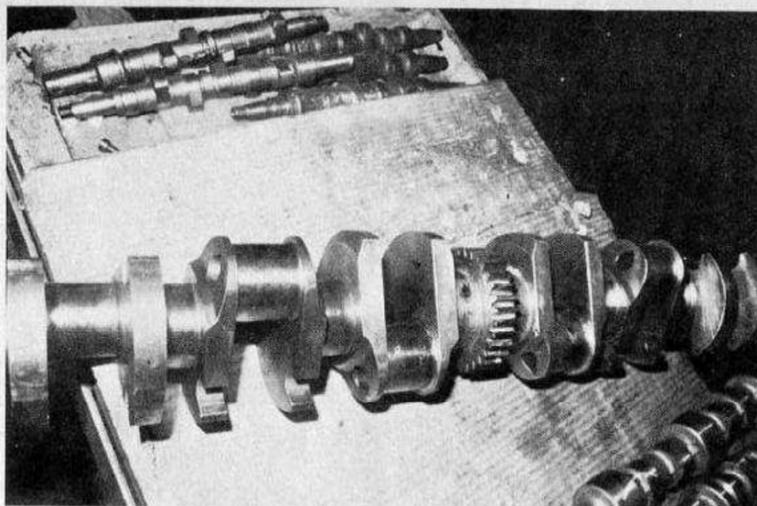
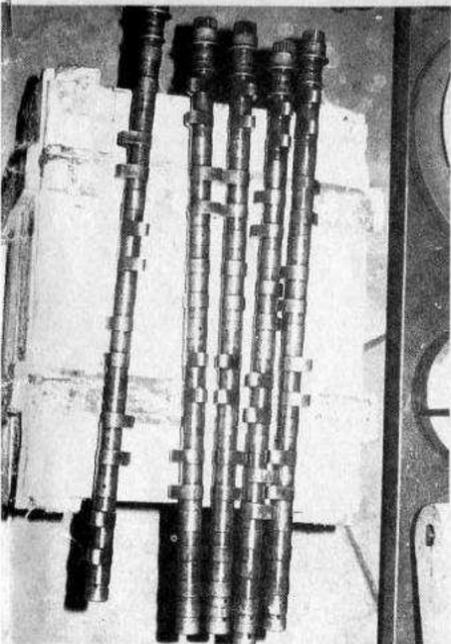
L'architettura di questo mercato underground conserva d'altronde le sue caratteristiche di labirinto per un cumulo di ragioni; tutte dovute in massima parte al viscerale ribrezzo degli individui «giusti» per tutto ciò

Ciò non toglie che, se in qualsiasi momento un costruttore (notare il termine) di macchine da corsa potesse aver bisogno, putacaso, di un tappo quadrato per un buco tondo a perfetta tenuta di pressione, tale delicata necessità verrebbe volentieri considerata da più di un nostrano addetto ai lavori con almeno le stesse probabilità di soluzione offerte dagli stregoni di oltre frontiera.

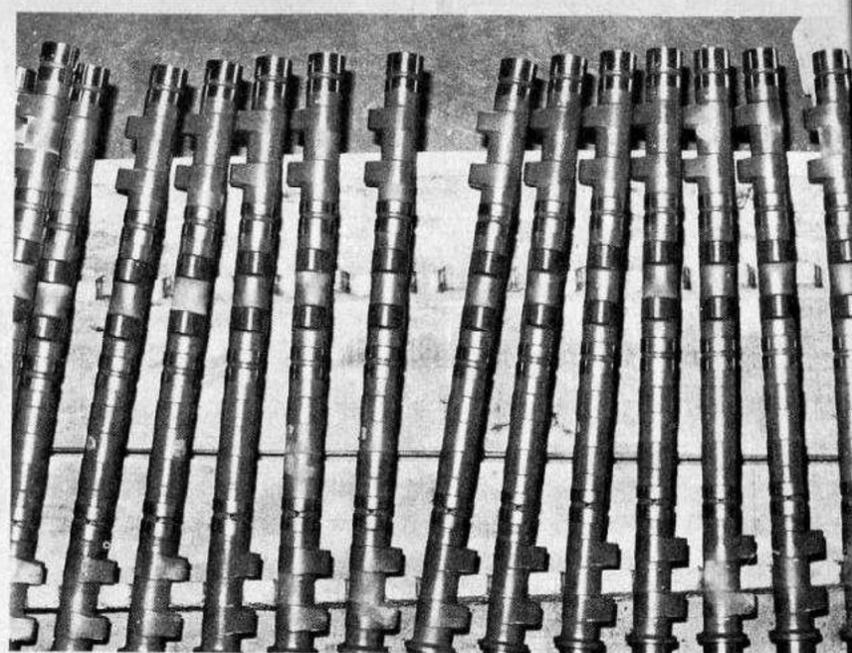
Dicevamo che tutto questo rappresentava soltanto una nostra impressione, ragion per cui (sapete come vanno le cose quando vaghezza punge) ci siamo messi di buzzo buono alla ricerca dei Segreti di Pulcinella, ossia di quegli indirizzi che potrebbero venir buoni: quindi, mano all'elenco telefonico e via in caccia di un numero non occupato.

In quel di SARONNO c'è un «mago» apprezzatissimo dalla Porsche alla Lotus

# Gli alberi MONTEPILLI

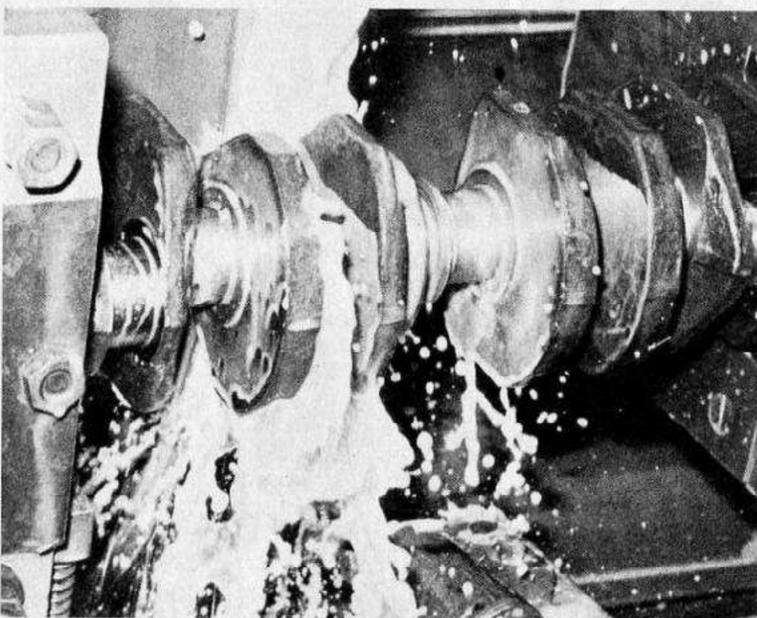


A sinistra, la nobile schiatta di questi alberi a cammes è denunciata dai dodici boccioli orientati a due a due, come ogni 4 valvole che si rispetti. E' roba Alfa 33tt12. Sopra, un albero motore del Porsche 917 sta a testimoniare che, quando vogliamo, anche in Italia sappiamo fare qualcosa di buono. A destra, cammes per Enzo (Osella, però)

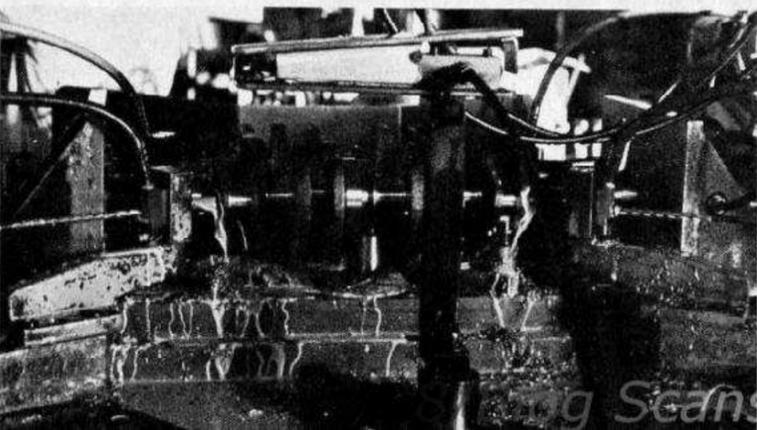


via di sfruttamento da parte di costruttori esteri evidentemente meno afflitti da lungimiranza. Come noterete dalla documentazione fotografica, l'albero motore di un Porsche 917 fa da testimonio ad una delle suddette realizzazioni internazionali. Un'ulteriore «joined venture» fu considerata dalla Lotus, che interpellò Saronno per gli alberi del motore di origine Jensen, ma la commissione fu aggiudicata in quel caso ad altra ditta che sottoponeva quotazioni inferiori. Per la recente «bomba» Novamotor/Lotus, la fornitura degli alberi a camme procede per i quantitativi richiesti volta per volta dai fratelli Pedrazzani. Tutta la faccenda ha origini non troppo remote (1967) e si deve alla richiesta di Carlo Abarth che all'epoca imperversava coi 1000 e gli 850 TC. Seguirono poi le forniture alberi a gomito e distribuzione per i «kit» 595, cosa che provocò l'aumento delle richieste in progressione esponenziale.

Anche a Maranello il nome di Montepilli non è del tutto ignoto, se ci fu a suo tempo una convocazione per una



Nelle foto, due fasi della lavorazione in serie, su macchine automatiche, di un albero motore di motocicletta pluricilindrica (Benelli)



chiacchierata a proposito di alberi in titanio. Il discorso fu condotto fino alla realizzazione, che portò varie volte il costruttore in Germania (con l'albero in valigia, a delizia dei doganieri) per certi supercalifragilisticospiralidosi trattamenti termici. In questo, bisogna ammettere che anche il signor Montepilli sperimentò determinate difficoltà a risolvere il problema sul patrio suolo, ma non disperiamo di avere in nota, fra le pappardelle che verranno, anche il nominativo del taumaturgo adatto.

## Presentarsi con richieste precise

L'operazione titanio fini, per la cronaca, in un acuto odore di strinatuccio come tante delle ormai note dimostrazioni di incompatibilità fra il materiale e un opportuno lubrificante.

Vi sconsigliamo vivamente dal rivolgervi alla Montepilli se non sapete esattamente che cosa vi serve o, peggio ancora, col furbesco intento di ottenere la copia conforme di ciò che è stato fatto in base

alle specifiche di qualche altro cliente, magari vostro amico. Non è escluso che possiate trovare una ragionevole assistenza tecnica se affrontate il problema alla base, ma sarete considerati belli come un bel dio solo se vi presenterete con tanto di disegno costruttivo, completo dei suoi bravi micron di tolleranza. Uh, ma ci pensate — ora — quanto sarebbe bello lasciarsi trasportare dall'argomento e scrivere tutto quanto avreste sempre voluto sapere sulle cammes (ma non avete mai osato chiedere). Poter finalmente svelare tutta la verità sui motivi che impongono di definire laterale l'ubicazione dell'albero quando esso è disposto volersi caso, di fianco al blocco...!

Squisitezze di logica ugagliate solo dal denominare monoalbero o bialbero quelle architetture che vedono uno o due alberi impegnati nella distribuzione.

Ma questo ci porterebbe, nel nostro caso, fuori dal tema e ci riserviamo pertanto di farne il soggetto di una futura tantafèra.

Giuliano Orzali



Come si può  
andare su  
quattro ruote  
senza cambio  
nè trasmissioni  
nè carburante?

I prezzi salgono, le tasse governative sulla benzina e sulle automobili sono soggette a continui incrementi; gli automobilisti si pongono il problema di come riuscire a ridurre le spese. L'idea di sfruttare questa situazione è venuta dall'America e dalla Gran Bretagna.

La prima è quella dell'auto a volano che proviene dagli Stati Uniti dai laboratori della John Hopkins University dove un'equipe di scienziati capeggiati dal dott. David Robenhorst hanno messo a punto un'auto a volano. Vettura che non possiede né trasmissioni, né cambio, né carburatore, né serbatoio.

Il rivoluzionario principio tec-

# L'AUTO MOBILE a volano

nico è sperimentato per la prima volta su vetture di dimensioni normali. Le auto-giocattolo per i bambini già da anni infatti funzionano per mezzo di un volano; dopo che esse sono state strusciate parecchie volte per terra, in modo da caricare il volano, quando vengono lasciate libere viaggiano da sole per parecchi metri.

Nel caso delle automobili vere, l'energia cinetica sarebbe fornita collegando il volano magneticamente ad una sorgente di corrente elettrica. Il volano, dal peso di circa 100 chili, ne verrebbe ad acquistare una accelerazione tale che se fosse applicata farebbe schizzare avanti l'automobile a 2000 chilometri all'ora.

L'energia cinetica così accumulata non viene però sfruttata direttamente, ma usata per mantenere la carica delle batterie che forniscono energia al motore elettrico dell'automobile. Si tratta naturalmente di batterie molto più piccole e leggere di quelle attualmente impiegate nei prototipi di automobili elettriche. E' previsto che il volano giri nel vuoto, questa è forse la trovata più curiosa, da eliminare ogni possibile attrito e prolungare così l'effetto di carica. Il professore Robenhorst calcola che sia possibile con questo sistema mandare avanti una automobile con 4 passeggeri a bordo per circa 200 chilometri con una possibilità di velocità massima di 115 kmh. La ripresa sarebbe analoga a quella delle vetture americane con motori di oltre 7000 cmc di cilindrata.

Il sistema sembra promettere il superamento delle attuali difficoltà dell'automobile elettrica; peso eccessivo degli accumulatori e tempo eccessivo per la ricarica delle batterie; il rifornimento, cioè la ricarica del volano, durerebbe in questo caso 20 minuti. Poiché la vettura non consuma alcun liquido (non vi è neppure il tubo di scappamento) essa potrebbe risolvere i gravissimi problemi d'inquinamento che assillano le grandi città.

Gran parte dei principali ostacoli sono stati superati e la vettura ha già destato tanto interesse che la Commissione dei trasporti urbani di New York ha chiesto di sperimentare il volano su alcune carrozze della metropolitana. Per l'automobile di media cilindrata si sta cercando invece di aumentare la velocità e l'autonomia; verrà poi la produzione industriale ed entro un anno alcuni esemplari dovrebbero effettuare un giro propagandistico anche in Europa.

Dalla Gran Bretagna invece è la notizia della pila a combustione invece della benzina. Questo esperimento compiuto dal Centro di ricerca della Shell di Thornton è stato messo a punto su un'auto — una Daf 44 ampiamente modificata — azionata a pile a combustione dispositivi che trasformano direttamente i combustibili in elettricità.

Quest'auto marcia ad una velocità di crociera di circa 48 chilometri l'ora e viene rifornita di combustibile altrettanto rapidamente e semplicemente di un'auto convenzionale, registrando così un notevole progresso rispetto alle auto a batteria finora realizzate, che hanno autonomia limitata e necessitano di un lungo periodo di ricarica.

Le pile impiegate sul prototipo di auto messo a punto a Thornton utilizzano tuttavia un combustibile tossico e assai costoso, l'idrazina. Perché auto di questo tipo divengano di impiego comune, occorrerà quindi realizzare una pila che utilizzi un combustibile a buon mercato come, ad esempio, il metanolo; l'impresa non si presenta facile e richiederà molti anni di ricerca, soprattutto per ridurre i costi dei catalizzatori impiegati.

Bruno Bognioni

## pensaci prima!



come questa, anche molte altre imprudenze o infrazioni alle leggi del traffico stradale possono avere ... conseguenze drammatiche



ministero dei lavori pubblici  
ispettorato generale circolazione e traffico

Nella sfida dei motori (a scoppio) anti-inquinamento, una efficace sperimentazione della FIAT in contrapposizione al ritrovato centrifugo dello yankee Codner

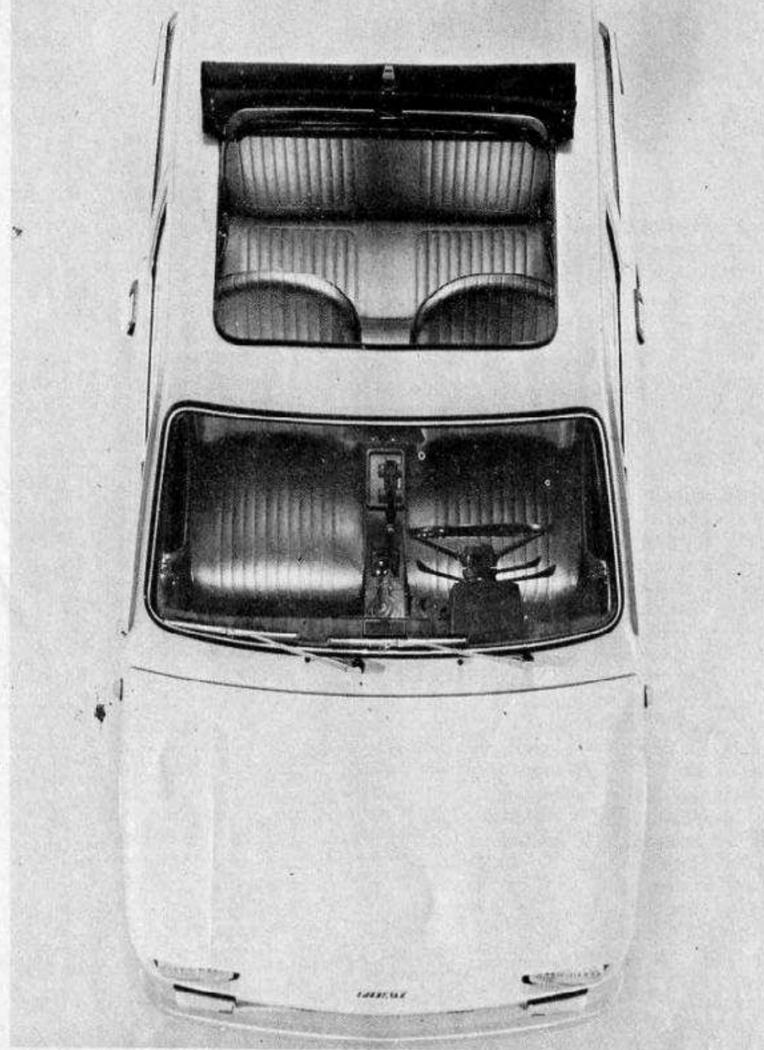
# Le cammes oscillanti antigas

Gli sviluppi del ricatto energetico — avete fatto caso? — continuano a catalizzare da noi un'orgia di ordini e contrordini a cura di chi dovrebbe decidere per il meglio: l'unico fenomeno che brilla per la sua assenza è quello, acustico, di una voce che parli con cognizione di causa.

Lasciamo quindi che tutti continuiamo furiosamente a cercare la mafia ad Agrigento e domandiamoci piuttosto: «E' possibile avere contemporaneamente bassi consumi ed emissioni allo scarico meno inquinanti?»

rato. Ma sono altrettanto noti gli inconvenienti di una fasatura corsaiola al disotto di un certo regime e — ohibò — a quella specie di gargarismo che diviene il minimo sui motori spinti.

E non si tratta, purtroppo, di soli suoni scurrili: approfittando della confusione, c'è sempre chi se la svigna approfittando dei periodi di apertura simultanea delle valvole. Ritroviamo così per le vie dello scarico particelle di miscela sfuggita al rogo, con le quali non abbiamo proprio alcun mo-



Ecco la versione tetto apribile della Fiat 126. La piccola berlina della Fiat ripropone così quell'accessorio già tanto apprezzato sulla Fiat 500. L'aumento di prezzo per questa versione sarà di circa 30.000 lire

ULTIMA NATA TORINESE

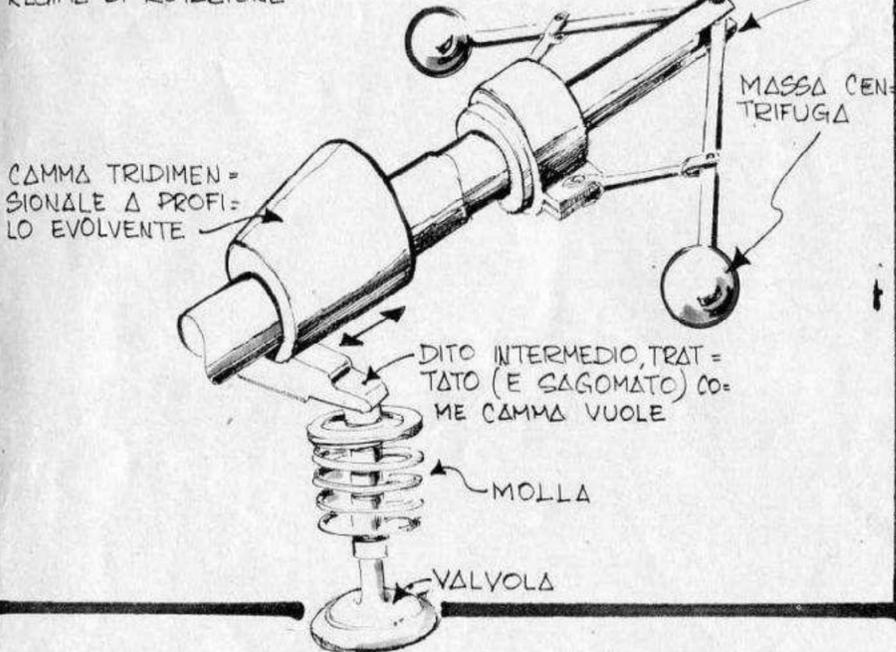
## La «126» col buco

TORINO - Attesa da tempo, la versione tetto apribile della Fiat 126 è forse l'unica novità automobilistica che, nel momento attuale, possa essere presentata senza remore. Infatti, la «piccola» torinese è attualmente la vettura più venduta e più esportata, e le sue qualità sono state esaltate anziché mortificate dalla situazione petrolifera.

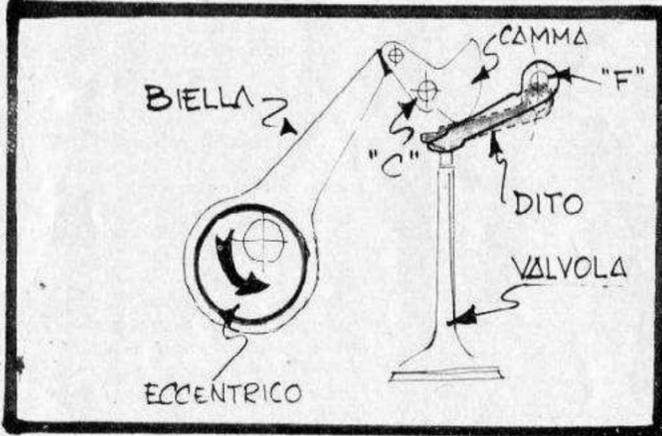
A poco più di un anno dalla sua presentazione, e dopo circa 300 mila esemplari prodotti, la 126 approda quindi a quella che era una delle cose più simpatiche della 500, cioè la porzione di tetto facilmente apribile ed altrettanto facilmente richiudibile. La porzione di cielo conquistata è di circa 70 centimetri per 90, ed è munita di uno sgancio rapido sul tipo di quello della 500.

La robustezza della scocca è stata ripristinata con una struttura scatolata che fa da bordo all'apertura. Questa versione tetto apribile comporterà un aumento di prezzo di circa il 3 per cento rispetto a quello della 126 berlina.

SCHEMA DELLA DISTRIBUZIONE CODNER A GEOMETRIA VARIABILE IN FUNZIONE DEL REGIME DI ROTAZIONE



"QUELLO CHE NON C'E' NON (SI) ROMPE E NON DA' FASTIDIO": POTREBBE ESSERE IL COMMENTO ADATTO ALLA DISTRIBUZIONE SPERIMENTALE FIAT A CAMME OSCILLANTI, NELLA QUALE SI ELIMINA... L'ALBERO A CAMME... PER OGNI VALVOLA, UN ASSIEME ECCENTRICO/BIELLA MENO DI ALTERNO MOTO LA CAMMA, CHE AGISCE, LAONDE, CON L'ASTUTO PROFILO. NON DIRETTAMENTE SUL BICCHIERINO, SI BADI, MA SU UN "DITO" INTERMEDIO. IL CHE È IMPORTANTE PER LA POSSIBILITÀ DI METTERE IL FULCRO "F" IN ORBITA CIRCOLARE ATTORNO A



"C", VARIANDO L'INCLINAZIONE DI ATTACCO FRA DITO E PROFILO-CAMMA. POICHÉ IL FULCRO "F" SI SPOSTA SU UN ARCO CENTRATO IN "C", LA REGOLAZIONE NON INFLUISCE SUL GIOCO DELLA DISTRIBUZIONE, DEFRAUDANDOCI COSÌ DI UN BELLO SPETTACOLO.

Non certo seguendo la linea predicata senza ridere fino ad oggi: pretendere di trascinare con motori imbavagliati quella specie di catafalco babilonese («vettura sicura») generato da fantasie sedentarie, ottenendo chilometri per litro e non viceversa, sa troppo di calcolo per poter essere definito pura follia.

Basso rapporto di compressione, accensione ritardata, ricircolazione esterna dei gas di scarico, preriscaldamento dell'aria aspirata: manca solo che ci mandino tutti al mare, in attesa di successivi sviluppi.

Fortunatamente, c'è anche chi pensa a soluzioni che non siano bestemmie termodinamiche, sforzandosi di modificare IN MANIERA INTELLIGENTE per ottenere motori più puliti senza mandare a bagno l'economia di esercizio.

Il motore a pistoni si è finora guadagnato fama di sporcaccione grazie alle sue valvole che hanno corsa costante per qualsiasi regime e non variano il loro angolo di apertura in funzione dei giri. Ecco un caso assimilabile al darsi violente martellate sui metatarsi, appellandosi poscia al diritto delle genti nel denunciare al mondo i misfatti del martello. Sappiamo tutti che è importante avere valvole aperte al massimo e incrocio di fasi per compensare le inerzie di «respirazione» quando il motore gira come un dispe-

tivo di congratularci per lo scampato pericolo.

Per queste particelle, infatti, sceicchi e padri della patria hanno inforchettato fior di lirette fuori dal nostro borsellino. E il danno che risulta dallo spargerle al vento è ancora più lamentevole di un ipotetico buttar quattrini dalla finestra. Perché? Seguitate a leggere.

L'imperfetta combustione è la causa principale dell'esecrato inquinamento atmosferico ed ecco che le palanche sprecate ed i consumi da tregenda dei bassi regimi ci finiscono, oltretutto, nei polmoni come ossido di carbonio e simili delikatessen.

Steve Codner, californiano di Newark, ha riflettuto su tutto questo e, anziché inventare un'altra marmitta catalitica, ne ha dedotto che una distribuzione a geometria variabile potrebbe far miracoli nella lotta alla inquinazione dell'atmosfera. Siamo perfettamente d'accordo con lui e riteniamo, con l'ottimismo degli incoscienti, che il concetto sia destinato a stabilire una caratteristica essenziale del motore a pistoni del futuro.

La modifica Codner, eseguita su un monoalbero Pontiac, risulta aver dato risultati estremamente promettenti: il motore ronfa liscio al minimo con le valvole che si muovono appena, sia in alzata che in tempo di apertura. Accelerando, ogni camma si sposta

assialmente e comanda la sua valvola secondo un profilo che abbonda in alzata eccetera eccetera...

Il machiavello, l'avrete capito, consiste in una camma tridimensionale a profilo variabile lungo il suo spessore e posizionata al punto giusto da un regolatore centrifugo, «Come» — direte voi — «Spendiamo energia anche per far girare le masse di Watt e il risultato netto ci dà più chilometri per litro?». Non solo, lustrissimi, MA ANCHE MENO PORCHERIE NELLE EMISSIONI ALLO SCARICO nonché, (così è se vi garba), qualcosa in più in fatto di potenza. La conversione è poco costosa ed apparentemente adattabile alla produzione di massa, con minime varianti alle attrezzature.

Assai meno francescano il sistema attualmente in prova alla FIAT di casa nostra su motori mono e bi-albero. Visto che l'imputato era l'asse a camme, lo si è addirittura eliminato sostituendolo con un biellismo «alla rovescia» ossia destinato a trasformare un moto rotatorio in un moto alternativo.

Il vicendevole andazzo viene quindi trasmesso ad appositi dondolismi astutamente profilati che aprono le valvole in opportuna cadenza e, soprattutto, secondo il giusto rapporto alzata-sezione di passaggio.

Rapporto modificabile in funzione del regime, poiché fra ogni camma

oscillante e relativa valvola è interposto un «dito» fulcrato su un eccentrico, ruotando il quale (per mezzo di uno stantuffo mosso da una centralina idraulica collegata alla pompa olio) si varia la distribuzione.

Anche qui il doppio incremento, di potenza e di economia, è tale da giustificare più di un «Oh...» di meraviglia. Chi ci vuol credere può rallegrarsi del mormorato 30 per cento in più a proposito di pressione media effettiva leggi «coppia» a 2000 giri/1', ovviamente in diminuzione con l'aumento del regime fino a un (sempre apprezzabile) 6 per cento a 4000 ed oltre.

Il consumo specifico risulterebbe ridotto di una stupidaggine come l'80% a 2000 giri/minuto, il 50 per cento a 3000 e circa il 12 per cento da 4000 a 6600 giri/1'.

I dati sulle analisi allo scarico non sono stati ancora resi noti e si accettano scommesse. Ma anche nel caso che i marchingegni descritti non permettessero da soli di ridurre lo scarico a un singhiozzo profumato, potremmo sempre montare l'antismog con la tranquilla consapevolezza di aver economizzato a monte più di quanto ci ruberà la suddetta miseruola.

Per gli ingordi del sapere possiamo aggiungere una considerazione in più: anche se la configurazione della valvola a fungo resta qualcosa di estrema-

mente rudimentale agli effetti della «caratteristica» di apertura in funzione dell'alzata, la possibilità di modificare quest'ultima a seconda del regime ci permette cose comunque egregie.

In tal modo l'ammissione di miscela nei cilindri viene ad essere modulata alla valvola ossia dove più serve e non, qualche mese prima, alla farfalla del carburatore. Riducendo così la sezione di passaggio, tanto da mantenere la velocità della miscela che la attraversa nell'intorno dei valori sonici, le molecole si abbandonano a un frenetico shake omogeneizzante il tutto, sì che la combustione può avvenire con meno benzina per litro d'aria.

Si è anche tentati, viste le nuove possibilità, di affidare all'automatismo oleodinamico (stesso olio della lubrificazione) l'incarico di stabilire adatti valori di incrocio delle fasi per dar luogo a una ricircolazione INTERNA dei gas di scarico. Il tutto per far da pillola contro le nascite inopportune — sempre — dei prodotti di ossidazione dell'azoto.

Quest'ultimo concetto, a quanto pare, piace più alla General Motors che alla Fiat. Ma il fatto stesso che se ne parli mostra che, fortunatamente, c'è anche chi lavora sodo e in silenzio (anche troppo, per i ficcanaso di mestiere come i vostri cronisti).

g. o.



• Alla **PIRELLI** di Settimo Torinese alcuni banditi armati sono entrati sparando negli uffici cassa e se ne sono andati dopo aver rapinato 62 milioni, contenuti nelle buste paga.

• La **CEE** ha deciso di partecipare alla conferenza mondiale dei paesi consumatori di petrolio proposta da Nixon, come entità unica e all'uopo ha eletto come proprio rappresentante il ministro degli esteri tedesco **SCHEEL**.

• A **MILANO**, per ogni trimestre, sono circa 35.000 le multe elevate dai vigili urbani per vetture parcheggiate sui marciapiedi della città, mentre almeno 3.000 sono le macchine che vengono rimosse per impedimento alla circolazione.

## PERU' tabù

• Una vera e propria campagna anticorse è in corso di svolgimento in **PERU'** dove il comitato nazionale della sicurezza ha ottenuto l'abolizione delle gare automobilistiche qualora non cessi la crisi petrolifera.

• All'avanguardia nella lotta contro l'inquinamento sta la **GENERAL MOTORS** che ha iniziato i collaudi per la prima delle sei catene di montaggio di convertitori catalitici da applicare allo scarico dei modelli 1975 delle proprie vetture.



E' morto a Reno, nel Nevada, all'età di 79 anni, il famoso costruttore E. L. Cord, che negli anni precedenti la seconda guerra mondiale divenne celebre per le sue auto, come la Cord 810 (sullo sfondo)

## CORSE solo da marzo

• La **Commissione automobilistica sportiva belga** ha deciso di non autorizzare alcuna competizione da svolgersi prima del 28 febbraio 1974. Sui circuiti saranno permessi i tests purchè le vetture non superino i limiti normali di velocità.

• In **FRANCIA**, in seguito alla crisi energetica, il costo dei trasporti è aumentato del 30%. La benzina oltre che ad essere rincarata è anche molto più rara da trovarsi sul mercato.

• Gli impianti di distribuzione di gas liquido **GPL** dovranno fra sei mesi abbandonare i centri degli abitati per essere trasferiti in periferia.

• La **MERCEDES BENZ** ha deciso di adottare le boccole realizzate in **TEFLON Dupont**, per usarle sul piantone telescopico di guida dei modelli 200 e 250.

• In occasione del **SALONE del VEICOLO COMMERCIALE** di Amsterdam (dal 7 al 17 febbraio), la Society of Motor Manufacturers and Traders organizzerà un ricevimento per la stampa specializzata che avrà luogo il giorno 6 alle ore 17,30 all'Apollon Hotel.

• La vettura **LEYLAND P 76** progettata e costruita in Australia, è stata nominata «automobile dell'anno 1973» dalla rivista australiana «Wheels».



• Non si tratta di un monociclo, bensì del nuovo pneumatico **RALLY GT 50** messo in commercio dalla **GOODYEAR** che con il suo battistrada di ben 25 cm di larghezza è il più largo introdotto sino ad oggi negli Stati Uniti.

## ESTORIL F.2 a ottobre?

• Il **G.P.** dell'**ESTORIL**, gara valida per il Campionato europeo F. 2, rischia di essere rimandato addirittura a settembre oppure ottobre, a causa delle restrizioni energetiche in atto in Portogallo. La gara doveva svolgersi il 10 marzo.

• **BERNARD F. W. SCOTT** di 59 anni è stato nominato presidente della **LUCAS**, succedendo nell'incarico a Sir Kenneth Corley.

• La **VOLVO**, con la sua divisione autocarri, è stata la prima costruttrice europea ad aggiudicarsi un contratto con l'**URSS** per una fornitura di cento automotrici per semi-rimorchi, tipo F. 89.6x4.

• In **FRANCIA** il traffico ciclistico rappresenta il 40% della circolazione totale. Attualmente, nei giorni festivi, la cifra raggiunge il 52%.

• Dati contrastanti nella produzione automobilistica nei paesi del **MEC**: nei primi sei mesi del '73 la Germania ha aumentato la sua produzione del 5,6%, la Francia del 7,6%, mentre l'Italia l'ha diminuita del 2,1% e l'Inghilterra dell'8%.

• A **NEW YORK**, e più esattamente a Manhattan 2.500 taxi sono stati bloccati per la fine del 1973 avendo già esaurito la scorta di carburante assegnata.

• **Lord MONTAGU OF BEAULIEU** ha portato un emendamento al disegno di legge sul traffico stradale, in base al quale il governo britannico potrà costringere l'automobilista all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza.

• La **DEVILBISS COMPANY** di Bournemouth ha ricevuto dalla fabbrica polacca di automobile di Tichy, un ordine di 864 milioni di lire per la fornitura di attrezzature per verniciatura a spruzzo.

• Fra il governo cubano e la **FIAT CONCORD** (consociata argentina della casa madre) è stato firmato un contratto per la fornitura di locomotori e materiale rotabile.

## 73 miliardi di utili BL

• La **BRITISH LEYLAND** ha potuto registrare nel periodo settembre 1972-settembre 1973 un profitto record di 51,3 milioni di sterline, pari a L. 73 miliardi e 870 milioni circa.

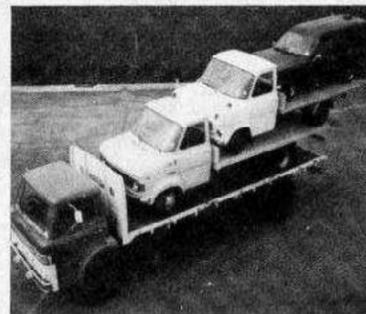
• La **RENAULT** ha ormai pronta la sua vettura regina, la R 17, una berlina a 4 porte con un motore 6 cilindri a V di 200 cc. di cilindrata. Verrà immessa sul mercato entro il 1974.

• Negli **STATI UNITI** i costruttori sono obbligati ad indicare sui documenti delle vetture esposte nei Saloni internazionali, il consumo di ogni modello, così come stabilita dai servizi di controllo governativi.

• La **DUNLOP** ha ricevuto il « premio MacRobert 1973 » per aver messo a punto il sistema di pneumatico e ruota « total mobility » Denovo. Il premio in questione è considerato il più ambito riconoscimento per l'industria meccanica.

• La **KLEBER COLOMBES Italiana**, benemerita per le sue iniziative in campo sportivo, ha ottenuto nel 1973 tre importanti successi: vittoria assoluta nel Campionato italiano rallies internazionali; vittoria e titolo italiano nel campionato rallies nazionali; vittoria nella Coppa delle Dame per i rallies nazionali.

• E' stato aperto al traffico un tratto di 22 km. dell'autostrada del Sud (austriaco) tra lo svincolo di **GRAZ Ovest** e **LOOSKIRCHEN** nella Stiria occidentale. Sempre in Austria sono stati aperti al traffico un tunnel di 1.600 metri nella strada della valle del Salzbach e la circonvallazione di Fulpmes.



• E' della **FORD BRITANNICA** questa originale presentazione di una nuova gamma di veicoli commerciali leggeri. In questo « sandwich » del tutto particolare, il terzo dall'alto, fra un furgone da 6 q.li, un Transit 115 e un autocarro Diesel, vi è il nuovo Ford serie A, un autocarro estremamente versatile che si presta agli impieghi più svariati. Può essere fornito con quattro versioni di motori: due Diesel e due a benzina con potenze fra i 62 e i 106 CV.

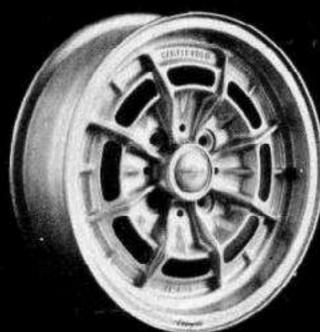
• E' nata a Terni **RAFFAELLA GUNNELLA**. Il fiocco rosa è stato appeso alla porta dell'abitazione di SILVANA e del simpatico ALDO GUNNELLA il giorno 11 dicembre 1973. Ai genitori felici e alla neonata i migliori complimenti di **AUTO-SPRINT**.

leggerezza  
sicurezza  
stile



chemello & geminiani

ruote speciali  
in lega  
super  
leggera  
di  
elektron  
(e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI  
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

**AUTOSPRINT**

il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 300 (ar. retr. L. 600);  
Abbonamenti: annuale L. 12.000;  
semestrale L. 6.500; estero Lire  
20.000. Autosprint + Auto-  
sprint Mese L. 17.000. Conto  
corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per  
l'Italia S.O.D.I.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi -  
Società di diffusione periodici -  
20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel.  
688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Ser-  
pieri 11/5 - Spedizione in abbonamento  
postale - gruppo II.

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

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:  
AUSTRIA Sc. 22 - BELGIO Bfr. 35 -  
DANIMARCA D. Kr. 6,25 - FRANCIA  
Fr. 4,50 - PRINCIPATO DI MONACO Fr.  
4,50 - GERMANIA DM. 3,20 - INGHIL-  
TERRA 40 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 -  
OLANDA Hfl. 2,70 - SPAGNA Pts. 55 -  
SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle  
librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT  
all'estero: Argentina: VISCONTEA DI-  
STRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja  
1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.  
Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H.,  
Speckbacherstrasse 35A, 6021 INN-  
SBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11,  
1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY.  
LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER  
HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE &  
MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A.,  
Dép. Publications, 1 Rue de la Petite-  
lie, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-  
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,  
MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK  
BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCH-  
ROEDER, Hovedvægtsgade 8, KOPEN-  
HAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,  
Agencia De Publicaciones S.A., Chim-  
borazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-  
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opé-  
ra, PARIS (2E); NOUVELLES MESSAGE-  
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.  
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 PA-  
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-  
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-  
Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN  
1; Grecia: THE AMERICAN Book &  
News Agency, 68 Syngrou Avenue,  
ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE  
C.P.D. LTD., International Press Divi-  
sion, 154 Dukes Road, Acton, LON-  
DON - W. 3; Jugoslavia: PROSVETA,  
Terazije 15, BEOGRAD; Iran: IRANIAN  
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY  
LTD., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Li-  
bano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO.,  
Makdessi Street, Halim Hanna Bldg.,  
1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta:  
W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A  
Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN  
GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826,  
AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI  
MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION;  
Portogallo: ALBERTO ARMANDO PERE-  
IRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E,  
LISBOA - 1; Principato di Monaco e Co-  
sta Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,  
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato;  
Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-  
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San  
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-  
RAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle  
Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti:  
SPEEDIMPEX U.S.A., INC., 23-16 40TH  
Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101;  
Svezia: BROR LUNDBERG, Fack. S/104  
/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN  
WILLIAMS A.B., Fack. S-104 25 STOCK-  
HOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dor-  
nachstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G.  
Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT  
AGENCE A.G. Sevogelstrasse 34, 4002  
BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Le-  
vrier, GENEVE; MELISA S.A., Via Ve-  
rozzani 4, 6901 Lugano; Thailandia: SURI-  
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,  
CHIANGMAI; Turchia: YABANCI BASIN  
TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BEKISTAS  
- ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA  
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1282,  
MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida  
Gonzalo Ramirez 1393, MOTEVIDEO; Ve-  
nezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,  
Av. Francisco de Miranda, Edif. Soroca-  
caima (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-  
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,  
Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - S/22,  
SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA  
MICO PTY. LTD., Fanora House, 41  
Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Sa-  
vena (Bologna), via dell'Industria 6,  
tel. 46524/32 - Cas. post. A.D. 1734 -  
40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità:  
Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via  
Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40-  
654.961 - Uffici di Bologna: Via Inrerno  
12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.49 Uffici di  
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel.  
(055) 293.314-293.339. Uffici di Genova:  
Via Verza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici di  
Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049)  
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeg-  
lio 60. Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma:  
Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-  
866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via  
Gramsci 28. Tel. (030) 53.590.  
Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano  
Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40068  
S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via  
dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53  
- 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



## Concluso il concorso Foto - battuta Finale spiritosissimo



Una caterva di schede sono giunte in redazione con la bat-  
tuta per l'ultima foto, quella del suino. Una grande quantità  
di esse riportavano battute a sfondo politico, individuando  
nell'animale un noto, da poco, uomo politico. Non le pubbli-  
chiamo per questioni di buon gusto anche se, teniamo a pre-  
cisarlo, il nostro direttore non è di origine ebraica. Premia-  
mo due delle battute, in considerazione dell'alto numero  
dei partecipanti al concorso e dell'ottimo livello in questo  
sprint conclusivo. Quella di **Giorgio Zennaro, P.za Diaz 2,  
Sesto S. Giovanni, Milano** che fa dire all'automobilista: «**Tie-  
ni la destra... salame!**» e quella di **Luigi Bendini, via Jussi  
2-a, S. Lazzaro di Savena (BO)** e di **Maurizio Simili, Corso  
Italia 104, Catania** che, nono-  
stante la distanza geografica  
hanno inviato la stessa battuta:  
«**Porca miseria!**».



### CONTINUAZ. DA PAGINA 46

apportati dall'Alfa Romeo, a Vi-  
gliani che sottolinea come «lo svi-  
luppo dell'automobile, anche nei  
suoi aspetti meno appariscenti (pro-  
blema dell'acqua-planing, dei tergi-  
cristallo, dei fari, delle sospensioni,  
eccetera), deve molto alla Mille Mi-  
glia»; dai fratelli Zagato, che spie-  
gano come dallo studio sull'aerodin-  
amica si sia giunti alle famose  
berlinette, all'ingegner Livio Nic-  
colis, che illustra i vantaggi otte-  
nuti dalla carburazione con il si-  
stema a iniezione, a Cesare Messe-  
rotti Benvenuti (direttore del set-  
tore progettazione della più gran-  
de industria italiana di apparecchia-  
ture elettriche per auto) il cui in-  
tervento ci è apparso tra i più si-  
gnificativi.

«Se mi si consente un confronto  
un po' paradossale — ha esordito  
Messerotti Benvenuti — vorrei dire  
che nei riguardi del progresso tec-  
nologico e tecnico delle vetture, una  
corsa, in genere — e in particolare  
la Mille Miglia, considerata l'epoca  
nella quale avveniva — rappresenta  
un po' come una guerra. Cioè, in  
tempo di guerra non si bada a spe-  
se e allora anche le soluzioni che  
tecnicamente in tempo di pace non  
sarebbero accettabili, per motivi di  
costo, vengono egualmente adottate.  
Lo stesso concetto vale per le  
corse».

A conclusione del servizio vengo-  
no mostrati diversi tipi di auto che

partecparono alla Mille Miglia —  
la Maserati 3500, la Mercedes 3 li-  
tri tipo SL, la Ferrari 12 cilindri  
tipo 290, le famose Alfa 6C 3000  
CM meglio conosciute come «dischi  
volanti», la Aston Martin, la Lancia  
6 cilindri — e, quindi, una piccola  
auto elettrica. Mentre le immagini  
delle vetturine scorrono sul video  
lo speaker conclude: «Molti so-  
stengono che sotto il profilo tecno-  
logico l'auto a motore a scoppio ab-  
bia esaurito il suo ciclo. I perfezio-  
namenti, ormai, non potranno essere  
che marginali. La crisi energetica,  
per giunta, ci porta ora a cercare  
nuove soluzioni. Quale sarà l'auto  
del futuro? Gli esperti, sostengono  
che le prospettive più realistiche ri-  
guardano l'auto a idrogeno dalla  
composizione dell'acqua, e l'auto e-  
lettrica. In quest'ultimo caso si  
tratterebbe di un curioso ritorno al-  
le origini poiché l'auto elettrica ha  
contrastato a lungo l'affermazione  
dell'auto a benzina; e tra l'altro fu  
la prima che nel 1899 superò la bar-  
riera dei 100 chilometri orari».

Nell'attesa di questo nebuloso fu-  
turo automobilistico non possiamo  
che augurarci di poter presto soste-  
nere, con un sospiro di sollievo e  
insieme a Cicerone che «la memoria  
dei mali passati è gioconda» proprio  
perché il passato non può né deve,  
neppure sotto altre sembianze, tor-  
nare; ipotesi, invece, alla quale la  
TV sembra voglia «delicatamente»,  
ma decisamente, prepararci.

g. l.

## L'anfibio a cuscino

MOSCA - Non si tratta di uno  
spazzaneve (sotto), bensì di un  
gigantesco mezzo anfibio a cu-  
scino d'aria. Lo ha progettato  
e realizzato la sezione dell'Istitu-  
to di ricerche VNIINERTEMASH  
che ha sede nella Siberia Occi-  
dentale. Si tratta di una motrice  
e di un rimorchio, quest'ultimo  
a cuscino d'aria, capace di tra-  
sportare macchine, attrezzature  
di un sol pezzo, fino al peso di  
40 tonnellate. Si chiama PVP-40  
e gli esperti sovietici che lo stan-  
no provando nella regione di  
Tyumen, lo considerano validis-  
simo per ricerche geologiche, tra-  
sporto di prodotti petroliferi del-  
la Siberia.



## Assicurati per ... vincere

Lo sport dell'automobile, nonostante  
la crisi energetica e l'attuale stato di  
incertezza sui futuri programmi agoni-  
stici, per la sua stessa natura e per il  
largo seguito di appassionati continua  
ad interessare un larghissimo strato  
sociale che mai come in questo mo-  
mento hanno formato coalizione a fa-  
vore della continuazione delle compe-  
tizioni. A parte i piloti e tutti gli altri  
«addetti ai lavori» che naturalmente  
continuano la preparazione per la mes-  
sa in atto dei loro programmi, questa  
necessità di sostenere, di aiutare, di  
propagandare questo enorme veicolo  
d'interesse che è l'automobilismo agoni-  
stico, viene sentita in modo partico-  
lare da una determinata categoria  
di enti e società che hanno cambiato  
il loro nome italiano di mecenati in  
quello internazionale di «sponsor».

Ai tanti in «attività di servizio» si è  
aggiunta ora anche la SIARCA Assicu-  
razioni che, pur facendo da molto tem-  
po sentire la sua presenza in altri  
campi dello sport, ha deciso di collo-  
carsi anche dentro l'area degli sport  
motoristici, partecipando nel 1974 al  
campionato italiano rallies con una  
vettura «semiufficiale» Lancia Fulvia  
1600 HF che verrà affidata alla guida

## Gli errori in biblioteca

Così come le ruote sono necessarie  
alle automobili, altrettanto deve dirsi  
del «Taschenbuch Motor-Presse 1974»  
per chi voglia essere aggiornato su tut-  
to quanto attiene alla stampa ed ai giornali-  
sti sportivi dell'automobile, agli edi-  
tori dei giornali specializzati, ai calen-  
dari internazionali ed agli organizzatori  
dei grandi eventi. Il «Libro tascabile  
della stampa motoristica» è giunto alla  
sua ventesima edizione e nelle sue oltre  
400 voci si può trovare il panorama più  
vasto e necessario a chi deve avere  
rapporti con quel mondo speciale: no-  
minativi dei giornali e dei giornalisti,  
indirizzi, composizione delle redazioni,  
nomi delle testate, numeri telefonici, di  
telex ecc.

Vi si possono anche trovare degli er-  
rori, vedi ad esempio ciò che si rife-  
risce al Direttore di AUTOSPRINT, (pare  
che Marcello Sabbatini sia un fantasma);  
(pertanto, cari lettori, non crocifiggete-  
ci quando anche noi sbagliamo), ma in  
complesso un libro molto utile agli «ad-  
detti ai lavori» ed anche a tutti coloro  
che di quegli addetti possono avere bi-  
sogno.

TASCHENBUCH DER MOTOR-PRESSE 1974  
Edizione Kroll-Verlag - Marchi 19.



del giovane e promettente pilota Renzo  
Magnani il quale avrà come copilota  
l'abilissima signorina Maria Pia Van-  
delli.

Magnani-Vandelli e la SIARCA Assi-  
curazioni prenderanno il via sin dal  
mese di marzo con un programma al-  
quanto impegnativo: le otto prove in-  
ternazionali del campionato italiano, e

cioè i rallies di San Marino, Isola d'  
Elba, 999 Minuti, Quattro Regioni, Alpe  
della Luna, San Martino di Castrozza,  
Centomila Trabucchi, San Remo.

All'intero staff tecnico-agonistico del-  
la SIARCA Assicurazioni che vediamo  
nella foto non può non andare il grazie  
e il più vivo augurio da parte di AUTO-  
SPRINT.