



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.



DOVE corriamo domenica?

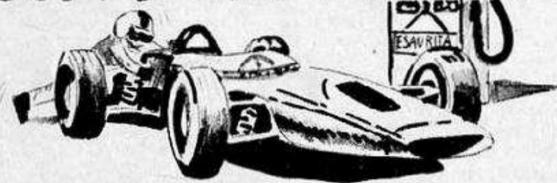
Le corse in calendario dal 9-2 al 24-2-1974 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9/10	Harts-Winterfahrt	Germania Ovest			●●●	Rally	
9/10	Boucles de Spa	Belgio			●●●	Rally	Hahxe-Delferrier (Daf 66)
9/10	Rally Club 600	Spagna			●●●	Rally	
9/10	Surfers Paradise	Australia	Autodromo di Surfers Paradise di km 3,210		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	Frank Matich (Matich-Reppo) 58'19"9, media 160,934. Giro più veloce: Matich (Matich-Reppo) 1'08"5 media 170,396.
10	Eis Rennen-Zeel-am-see	Austria			●●●	Corsa sul ghiaccio	
10	Salita invernale Alti Vosgi	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
12	Rally Femmine di Tenerife	Spagna			●●●	Rally	
14/17	Gran Premio 19 Capitali	Uruguay			●●●	Rally	
14/17	6. Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			●	Autosciatoria	Aldo Saccone (Lancia Fulvia)
15	Race of Champion	Stati Uniti			●●● GT 4	Velocità in circuito	Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.
16	Coppa Austerity	Scud. Piloti Romani	Autodromo di Valfelunga	ore 14	● T2, GT4, F. 850	Velocità in circuito	
16/17	Corsa a Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park di km 3,1		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	McRae (McRae-Chevy) in 55' 32"3, media 161,153. Giro più veloce: Matich (Matich-Reppo) in 1'02"6, media kmh 178,443
16/17	Corsa a Manfeild	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, F. Ford	Velocità in circuito	
16/17	Rally Costa Brava	Spagna			●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (L. Fulvia)
16/17	Rally Russelsheim	Germania Ovest			●●●	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona)
17	Daytona 500	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 4,02		●●● Stock car	Velocità in circuito	Richard Petty (Dodge) media 252,770
23	Autosciatoria Bergamo-Foppolo	AC Bergamo			●	Autosciatoria	
23	Autosciatoria dell'Amiata	AC Grosseto	Effettuazione da confermare		● Riservata	Autosciatoria	
23/24	Corsa ad Adelaide	Australia			●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	John McCormack (Elfin-Reppo) 1.01'06"9, media 165,897. Giro più veloce: Matich (Matich-Reppo) 50"5, media di 172,087 kmh
23/24	Rally Basco-Navarro	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolin (Seat 124)
24	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	
27-2/3	5. Rally di S. Marino	FAMS	S. Marino - S. Marino tot. km 1.770		●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia HF)

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
31/2 Febbraio	Rally delle Dolomiti e dell'Alpe di Siusi - Italia	RINVIATO a data da destinarsi
2/3 Febbraio	24 Ore di Daytona - USA	RINVIATA a luglio con una 12 Ore
8/10 Febbraio	Galway Rally - Irlanda	ANNULLATO
10 Febbraio	Corsa a Ruapuna Park - Australia	ANNULLATA
14/17 Febbraio	Rally di Svezia	ANNULLATO
16/17 Febbraio	24 Ore sul ghiaccio - Francia	RINVIATA al 2-3 marzo
16/17 Febbraio	Ronde de la Giraglia - Francia	RINVIATA al 20-21 aprile
23/24 Febbraio	Criterionum Neve e Ghiaccio - Francia	ANNULLATO

LEGGETE
SUBITO

AVENTINO '70

Nell'amarezza della sua vicenda, è certo che una delle poche consolazioni per il dr. Luraghi sia stato il corale appoggio dei giornalisti (anche stranieri). Si legga bene: giornalisti più che giornali perché, a parte le parole nelle inchieste, i titoli direzionali — senza accentuazioni — hanno fatto presto a sposare (nella maggioranza) la causa dei politicanti. Sottolineava, però, un collega di nota qualificazione professionale, la sua sorpresa perché, nella generosa levata di scudi contro il golpe «IRI» in Alfa, fossero mancati echi — altrettanto negativi e con maggior cognizione di causa — proprio dalla maggioranza delle riviste specializzate in automobilismo e dai loro estensori. I quali, a maggior ragione, avrebbero dovuto e potuto prendere le difese di Luraghi, non fosse altro per sostenere uno degli ultimi e veri difensori della validità dell'automobile, specie nel preoccupato ambiente della burocrazia statale.

La sorpresa è comprensibile, la perplessità meno. Perché diventa intuibile pensare che a frenare la scelta contestatrice degli ambienti giornalistici più legati all'automobile, possano essere anche state considerazioni pratiche. Cioè l'opportunità di non inimicarsi i nuovi arrivati nelle stanze dei bottoni dell'Alfa, dai quali ora dipenderà il flusso dei rubinetti pubblicitari.

L'episodio deve stupire ancora meno, se si fa mente locale che — proprio negli stessi ambienti specializzati — è stata recepita senza emozione e assorbita tranquillamente anche una recente delibera dei responsabili degli uffici stampa e Pubbliche Relazioni delle Case automobilistiche. Questi si sono premurati di portare a conoscenza degli interessati giornalisti, con una apposita circolare, il verbale di una loro riunione, al cui ordine del giorno figurava espressamente il problema di ridimensionare, in entità, folklore e forma, certe abitudini di rappresentanza in occasione dei consueti rendez-vous, specie per la presentazione di nuovi modelli. Un'abitudine che, tra l'altro, è stata alla base della proliferazione quantitativa della stampa automobilistica in questi ultimi anni, al di là dell'effettivo attivismo e interessi professionali, sempre ristretti a pochi elementi. L'austerità corre persino sul filo del buon gusto!

D'altronde, (torniamo al caso Luraghi) di che cosa stupirsi se dagli stessi ambienti dell'Alfa Romeo non è venuta una parola di solidarietà, almeno esteriore, verso il presidente defenestrato? E' apparso un vago comunicato (da Aventino '70) dei dirigenti sul problema meridionalistico ma, praticamente, il colpo di mano contro Luraghi non ha trovato nemmeno una simbolica replica di affetto verbale, a favore dell'uomo col quale si era collaborato.

Dei dipendenti lavoratori della fabbrica si può anche capire l'atteggiamento con la logica sindacalista della lotta contro il «padrone» che si identifica persino con un Presidente-funzionario di Stato, ma certo stupisce come, a maggior livello dirigenziale, ove deve esserci stato qualcosa di più che non semplici rapporti di simpatia o di dipendenza, non sia stata mostrata nemmeno una manifestazione simbolica di dissenso. Il motto, tipicamente italiano, «tengo famiglia» non è una giustificazione. Nessuno si aspettava certo dimissioni di solidarietà, ormai solo romantica espressione di un mondo morale perduto, ma qualcosa di generosamente dimostrativo, questo sì, era lecito attendersi!

● La notizia che ora vi diamo potrebbe far sortire con un pizzico di malizia, pensando al personaggio coinvolto. Invece in realtà indispettisce perché va bene che noi italiani non contiamo più tanto, ma quando un qualsiasi ospite straniero (specie se autorevole) viene in Italia, in genere ci facciamo in quattro per accoglierlo degnamente. La qual cosa non si può dire davvero sia capitata al presidente dell'ACI, avv. Filippo Carpi de' Resmini. Questi in escursione turistico-sportiva in Sud America, anche in qualità di delegato italiano CONI per quel continente, si è trovato l'ingresso proibito nel circuito di Interlagos. Nemmeno l'autorevole piglio di Rogano, componente CSI più che presidente CSAI, è riuscito a far saltare fuori un «pass» per il Presidente ACI. Così Rogano ha dovuto ricorrere alla delegazione ferrarista. Ed è stato con un lasciapassare della Ferrari che l'avv. Carpi ha assistito al G.P. Brasile!



TYRRELL e Carlos PACE

● Presto dai teleschermi assisteremo ad una puntata di quella ambiziosa trasmissione che si chiama «Sotto Processo» tutta dedicata al problema del limite di velocità. Che sarà una trasmissione a «sentenza» prefissata, lo dimostra un piccolo particolare. Era stata chiesta la partecipazione di Enzo Ferrari, da parte dei responsabili del programma, per una testimonianza filmata come prevede la trasmissione. Ma il costruttore modenese ha detto che avrebbe partecipato soltanto se avesse potuto avere opportunità di replica. Allora dalla TV non si sono fatti più vivi. Eppure l'obiezione di Ferrari avrebbe potuto suggerire una brillante trovata: utilizzare il Drake come «Avvocato Difensore» del limite di velocità, in alternativa all'Accusatore, personaggi chiave di questo programma. Ma, evidentemente, si teme che un tale esperto possa essere troppo convincente! E ciò contrasta forse con gli scopi prefissati.



TYRRELL cerca PACE



● REGAZZONI, oltre che un buon ragazzo è anche spiritoso! Questa «battuta» (sceneggiata dal nostro Vallese) è proprio sua: l'ha detta subito dopo il G.P. Brasile, constatato di essere diventato leader del campionato piloti F. 1!

● In una delle pagine che seguono, precisamente la 12.a, nella documentazione fotografica del G.P. del Brasile figurano alcune immagini dell'ex patròn di Stewart, KEN TYRRELL (ormai non tanto più vedette nel circo F.1), occupato a parlare con SURTEES e poi con PACE. Le foto non documentano degli incontri casuali, sembra piuttosto ci sia in corso una trattativa molto avanzata. Potrebbe essere annunciato da un momento all'altro l'accordo per il trasferimento del pilota dal team di Surtees a quello di Tyrrell. L'informazione è ancora molto riservata, ma pare molto fondata, anche perché il pilota brasiliano CARLOS PACE (tra l'altro riconfermato dalla Ferrari per guidare la 312 sport modenese in alcune 1000 KM mondiali) non ha lesinato recentemente critiche per la F.1 di SURTEES. I rapporti con «Big John» si sarebbero raffreddati al punto che questi non appare alieno dall' accettare le proposte di TYRRELL, il quale vorrebbe proprio ad ogni costo CARLOS PACE al volante di una sua vettura sin dal prossimo G.P. F.1. Sarebbe un caso abbastanza insolito, a campionato mondiale già iniziato, specie per una prima guida. Naturalmente non si sa, in questa prospettiva, come verrebbe risolto il problema SCHECKTER e DEPAILLER. Con il sudafricano, in particolare, i rapporti di Ken si sono ancor più deteriorati (come avete letto già su AUTOSPRINT) dopo il G.P. Brasile.

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO DELLE CORSE

34 KARTING

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 MARKET INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

L'onestà diventa colpa

● Dall'EUROPEO stralciamo il significativo passo di una intervista del collega Gerosa al dottor Luraghi. Più che la risposta notate il passo della domanda, dove si chiarisce a che punto di squalifica democratica è arrivata la classe politica che oggi governa il Paese. Una «classe» che non ha più nulla da invidiare all'altra che portò l'Italia trent'anni fa allo sfacelo della guerra.

GEROSA - Ho parlato con dei socialisti molto importanti che mi hanno detto: «Se Luraghi ci fosse stato più vicino in questi anni e ci avesse avvisati di quanto gli stava accadendo, l'avremmo potuto aiutare meglio». Ma lei da tre anni non si faceva vedere con loro, che pure rappresentano il suo partito del cuore. Mi hanno detto anche: «Luraghi è socialista, ma noi non abbiamo avuto neanche una vite da Luraghi, mentre gli industriali in genere sono larghi di sovvenzioni con le

formazioni politiche. Ma Luraghi è uno dei pochi onesti».

LURAGHI - Sì, ma vede: io non sono socialista iscritto. Sono convinto che un paese come l'Italia non può svolgere altro che una politica largamente sociale, perché siamo un paese di gente che deve lavorare e non abbiamo materie prime. Però non sono iscritto a nessun partito perché mi piace la libertà e soprattutto non sono mai andato a sciocciare nessuno. L'Alfa Romeo ce la siamo fatta con la fatica nostra, interna, perché era il nostro compito.

● CLAY REGAZZONI (a proposito: sua moglie Maria Pia attende il terzo bambino) è diventato il pupillo del Club svizzero di San Paolo, al punto che il suo nome serviva da «Apriti Sesamo» per tutti gli amici, quando questi volevano accedere al Club per fare un bagno in piscina, giocare a tennis o andare al ristorante.

● A proposito del CLAY è stata notata la sua abilità da prestigiatore sul podio di Interlagos. Durante la premiazione, nel giro di pochi secondi è stato ritratto prima senza cappellino, poi col cappellino Marlboro e infine con quello Goodyear, mentre era sul podio sotto il crepitare dei flash. Pare che la FERRARI voglia adesso tagliar corto con queste pantomime, dotandolo di uno speciale berretto col cavallino (magari con la scritta AGIP)!

● Forse perché già orientata verso nuovi modelli di sviluppo o forse per malinteso calcolo, pare sia stata eccessiva la richiesta d'affitto da parte della Società Autodromo Santamonica SpA all'Automobile Club di Bologna, che voleva far svolgere a Misano la sua Coppa europea GT del 7 aprile (dovendo lasciare libera Imola alle motociclette di Costa). Così molto probabile ormai che la gara del 7 aprile si disputi sull'Autodromo di Monza, sempre per l'organizzazione dell'Automobile Club Bologna.

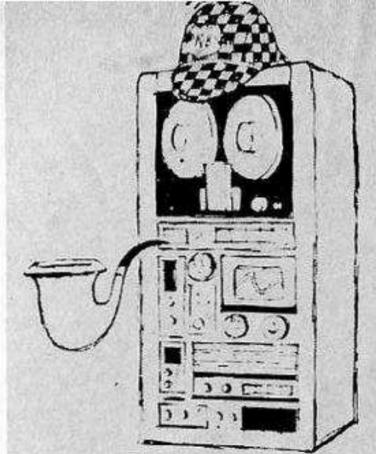
● Si dice che l'ing. Palmucci, attuale responsabile del Gruppo Automobili FIAT, sia candidato a raccogliere l'eredità del dr. Rodolfo Biscaretti alla presidenza dell'A.N.F.I.A. (che il nobile torinese dovrebbe abbandonare a fine anno per limiti di età).

● Chissà perché ECCLESTON si fa chiamare dalla stampa brasiliana «presidente dell'associazione costruttori di F. 1». Nessun presidente esiste, anche se lo stesso CHAPMAN pare ci tenga molto ad avere questo riconoscimento!

● NIKI LAUDA è uscito dalla GPDA per protesta contro il suo ex patron BRM che, delegato sicurezza dell'associazione piloti, in realtà fa i suoi interventi solo dopo che accade il peggio, mai prima. Caso Williamson docet! In compenso però delega suoi uomini di fiducia per incarichi di sicurezza. Ed è stato così che, a Brasilia, l'agibilità GPDA è stata garantita dopo una visita di BELTOISE (incaricato personale di STANLEY all'ispezione)!

● Lella Lombardi, era presente allo Show-boat Racing di Londra per farsi prendere le misure della sua «attrezzatura» 1974. Nell'occasione è stato precisato che nel suo contratto per la F. 5000 ci sia la «condizione» di imparare l'inglese!

Marcellino



È rincarato tutto

anche le macchine da corsa e gli accessori necessari ai PILOTI

I nuovi LISTINI da corsa

Anche quest'anno il Saloncino di Londra ci ha aperto gli occhi sulle novità dell'anno entrante, e soprattutto, purtroppo anche sui nuovi prezzi che ovviamente hanno seguito la medesima spirale inflazionistica ormai in corso su tutti i mercati mondiali. E' sempre un duro colpo osservare, assieme alle lucide carrozzerie che fanno bella mostra di sé sotto ai riflettori, anche gli annessi cartellini dei prezzi, che quest'anno hanno subito una lievitazione media del 20%, ma che per molte vetture giunge sino al 40 e oltre.

La cosa non è poi così fuori dal mondo (basta pensare ai recenti aumenti in campo automobilistico: provate a sommare i vari «per cento» che le Case hanno dovuto imporre dalla primavera scorsa ad oggi!) e ci siamo abituati abbastanza presto a queste nuove cifre; anche se forse per qualche modello sembrano da capogiro. Sta di fatto che molte cose sono cambiate dalla scorsa stagione: oltre all'IVA italiana anche la Gran Bretagna, maggior produttrice in questo settore, ha dovuto imporre la sua tassa (il VAT) analoga a quella italiana. Per di più i trasporti sono certamente aumentati (ma cos'è che è rimasto agli stessi livelli?) e in questo modo ci si rende conto delle cifre attuali.

Altre Case poi, che hanno dominato nella scorsa stagione (ad esempio la March in F. 2 e F. 3) hanno imposto naturalmente sul piano commerciale un pesante gravame, derivante da questa posizione di superiorità che hanno avuto, per cui su certi modelli si tocca volutamente, nel quadro di un'espansione organizzata veramente in maniera capillare.

I prezzi che riporteremo nella nostra tabella sono naturalmente molto indicativi: ci sono stati comunicati quasi tutti dai rivenditori italiani (nei casi di macchine importate) ma non sempre si tratta di prezzi definitivi.

Questo per una larga serie di ragioni: innanzitutto le importazioni sono soggette a oscillazioni da parte della valuta straniera (il marco ad esempio non riesce a trovare una sua stabilità definitiva), poi alcuni calcolano il trasporto, altri l'IVA per cui è difficile stabilire il prezzo della macchina veramente «pronta corsa» e completa di tutti gli accessori. Generalmente per un acquisto del genere ci si accorda volta per volta con il venditore: c'è infatti chi desidera la macchina sdoganata, altri che preferiscono il tale accessorio o il tale motore. Per cui — ripetiamo — i prezzi molte volte (specie per le macchine importate) sono molto indicativi: in genere sotto la voce telaio abbiamo riportato il prezzo di quello che gli inglesi chiamano «rolling chassis» ossia il telaio completo di tutto, cerchi, gomme e cambio ma escluso il motore. Come per il motore in genere abbiamo cercato i prezzi con tutti gli accessori e così pure in alcuni casi abbiamo provato a mettere anche il prezzo della macchina completa.

	MODELLO	TELAIO	MOTORE	VETT. COMPLETA
F. 5000				
CHEVRON	B 28	10.865.000	—	—
Tondelli - via Gattico 7 - Torino				
LOLA	T 332	12.500.000	—	—
Supercar - v.le Industrie 20 Casavatore (NA)				
MARCH	74 A	11.000.000	—	—
Trivellato - via Trissino 27 - Vicenza				
TROJAN	T 102	10.500.000 franco England	—	—
87 Beddington Lane - Croydon (GB)				
F. 2				
CHEVRON	B 27	7.500.000	—	—
Tondelli - via Gattico 7 - Torino				
GRD	274	8.200.000	—	—
Monzeglio - via Spalato 50 - Torino				
MARCH	742	9.000.000	—	16.000.000 con motore BMW
Trivellato - via Trissino 27 - Vicenza				
ROYALE	RP 20	6.000.000 franco England	—	—
Little Staughton - Beds (G.B.)				
SCHNITZER	BMW	—	6.500.000 285 cv franco Germany	—
Reichenhallerstrasse 39 8228 Freilassing / OBB				
F. 3				
CHEVRON	B 27	6.750.000	—	—
Tondelli - via Gattico 7 - Torino				
DELTA	BMW	—	2.500.000 a carb.	—
Via Volta 18 - Garbagnate (MI)				
ENSIGN	LN F3/74	5.500.000	—	—
«Gero» - Vallelunga Campagnano (Roma)				
GRD	374	5.400.000	—	—
Monzeglio - via Spalato 50 - Torino				
HOLBAY	Pinto 74	—	2.600.000	—
Trivellato - via Trissino 27 - Vicenza				
MARCH	743	5.700.000	—	9.300.000 con motore Holbay
Trivellato - via Trissino 27 - Vicenza				

Come ha fatto chiaramente capire anche John Webb in occasione del Racing Show «galleggiante» a Londra, questo sarà l'anno della definitiva consacrazione della F. 5000, che lo stesso inglese ha «inventato» e continua a portare avanti con il saldo patrocinio della Rothmans. Ormai le grosse monoposte hanno valicato la Manica e se per lo scorso anno sembrava utopistico pensare a questa maxiformula, ormai, facendo un rapido conto, si desume rapidamente che poi non è tanto al di fuori delle possibilità di un normale sponsor, che abbia velleità internazionali.

I telai è vero sono cresciuti, dallo scorso anno in media di tre milioni: due e mezzo la Lola, forse la più venduta e poco più di due la Chevron che grazie a Pilette ha vinto il titolo finale. C'è da dire però che i telai sono completamente nuovi: a cominciare dal Chevron B 28 per finire alle Trojan disegnate da quel tecnico che è Ron Tauramac.

Per i motori non siamo riusciti a dare una cifra precisa, dal momento che gli stessi costruttori che vanno per la maggiore, Alan Smith in-

glese e Morand svizzero non hanno ancora definito chiaramente il tutto. Ad ogni modo il prezzo, che si aggirerà sui cinque milioni per i motori Chevrolet, sarà soggetto a variazioni a seconda che sia dotato di iniezione o meno. Anche gli italiani hanno dimostrato un grande interesse per questa formula, che ha certamente un avvenire: e lo hanno dimostrato gli organizzatori, che hanno lottato per avere almeno una gara di 5000 nel loro calendario.

8 italiani in F. 2

Nessuno forse ha mai fatto questo conto e nessuno soprattutto prevedeva in un anno simile una tale escalation a questa prima formula professionale. Sta di fatto che nonostante la consistente lievitazione, che nel settore della F. 2 si è particolarmente fatto sentire, chissà per quale motivo o meglio per quale fortunata combinazione, tanti italiani si sono decisi a questo

grande passo. Lo scorso anno infatti per ottenere un telaio per la F. 2 occorrevano in media sei milioni: inoltre ve ne era una discreta scelta fra Brabham, Chevron, GRD, March e Surtees, anche se il migliore si è rivelato chiaramente il penultimo.

Quest'anno la situazione è notevolmente cambiata: Brabham e Surtees non producono più praticamente telai per la F. 2, mentre GRD, Chevron e possiamo aggiungere anche la Royale non possono certamente intaccare la parte da «leone» che reciterà il vincente telaio March. Situazione quasi monopolistica quindi per i telai, e ancor di più per i motori, dove al momento attuale non si vede la possibilità alternativa al BMW, aumentato clamorosamente quasi del doppio. Tutti in March quindi gli italiani della F. 2, dei quali sono già certi Bozzetto, Martini, Serblin, Brambilla, Flammini e Truffo: ancora incerti, ma hanno buone possibilità Giorgio e Cerulli (con la terza March della squadra CSAI). Pecora nera (si fa per dire!) della situazione dovrebbe essere Alberto Colombo, per il quale si parla insistentemente di

	MODELLO	TELAIO	MOTORE	VETT. COMPLETA
MODUS Thetford road - Watton-Norfolk (G.B.)	M 1 F3	5.500.000 franco England	—	—
NOVAMOTOR via per Biandrate - Novara	Toyota	—	2.400.000	—
	Ford (trasform.)	—	2.300.000 165 cv	—
	Ford (solo trasf.)	—	1.600.000	—
ROYALE Little Staughton - Beds (G.B.)	RP 20	5.000.000 franco England	—	—
SCHNITZER Reichenhallerstrasse 39 8228 Freilassing / OBB	BMW	—	3.000.000 170 cv franco Germany	—

SPORT

AMS via dell'Artigiano 2 Sasso Marconi (BO)	274/2000 1374/1300 174/1000	9.500.000 9.500.000 6.700.000	— — —	— — —
ARMAROLI via della Salute 20 - Bologna	2000/74 1300/74	— —	5.000.000 274 cv 4.000.000 194 cv	— —
ANGELINI c.ne Gianicolense 204 - Roma	2000/16 valv. 1300/16 valv.	— —	5.500.000 280 cv 4.800.000 200 cv	— —
CHEVRON Tondelli - via Gattico 7 - Torino	B 26/2000	9.750.000	—	—
DALLARA Varano Melegari - Parma	SP 20/2000 SP 130/1300 SP 13/1300 SP 100/1000 SP 10/1000	9.500.000 — — — —	— 3.900.000 190 cv 1.900.000 155 cv 3.700.000 145 cv 1.700.000 125 cv	— 9.800.000 8.400.000 9.300.000 7.900.000
FERRARIS via Ripamonti 367 - Milano	4F 820/2000 GI-PI 1300 Daren 1000	— — —	9.000.000 — —	— 10.000.000 9.500.000
GRD Monzeglio - via Spalato 50 - Torino	S 74/2000	8.500.000	—	—
LOLA Supercar - v.le Industrie Casavatore (NA)	T 294/2000 20 T 294/1300	11.500.000 11.500.000	5.400.000 283 cv 4.400.000 194 cv	16.900.000 15.900.000
MARCH Trivellato - via Trissino 27 - Vicenza	745/2000 BMW	— —	— 7.000.000	18.700.000 motore BMW —
OSELLA via Guastalla 14 - Torino	PA/2/2000 PA/1/1300	10.800.000 —	6.500.000 280 cv —	16.800.000 13.500.000 mot. Abarth 198 cv
ROYALE Little Staughton - Beds (G.B.)	RP 17/1300	4.500.000 franco England	—	—
TECNO via Cavalieri Ducati - Bologna	P 82/2000	—	8.500.000 oltre 300 cv	—

GRD. Queste almeno al momento le posizioni degli italiani nei confronti della F. 2.

Sarà un'anno probabilmente in tono minore per la F. 3: un anno di transizione, anche per il passaggio alla nuova cilindrata che deciderà definitivamente se tale formula vale la pena di incentivare o meno. Non eccessivi in questa categoria gli aumenti, né sui telai né sui motori che si mantengono a prezzi avvicinati. Lo scorso anno quasi tutti i telai costavano una cifra che si aggirava sui cinque milioni: l'aumento ha portato le creazioni attuali a valori aggiranti sui cinque milioni e mezzo, mentre i motori sono aumentati anche loro più o meno della stessa cifra. Se non fosse per l'importazione annunciata in questi giorni della nuova GRD, potremmo dire chiaramente che anche per le monoposto da 2000 «strozzate» si sarebbe verificata una egemonia assoluta da parte della March, che comunque parte all'inizio di stagione come la vettura da battere.

L'incognita interessante sta invece nel campo dei motori, dove si affronteranno propulsori derivati da unità Ford, Toyota, BMW e probabilmente

Alfa Romeo e Triumph. La Novamotor, che ha sempre coperto al 90 per cento le forniture in Italia, ha approntato due diverse edizioni, molto simili come potenze, partendo da basamenti Ford (utilizzando la vecchia testata) e dal nuovissimo Toyota made in Japan. Gli inglesi da parte loro hanno già pronto il monoalbero derivato dal Pinto (Holbay) che gira già da alcuni mesi, mentre saranno in molti a continuare sulla strada del bialbero Ford. Bisognerà tenere anche in considerazione i tedeschi: Schnitzer promette già almeno 170 CV con il suo motore derivato dal BMW.

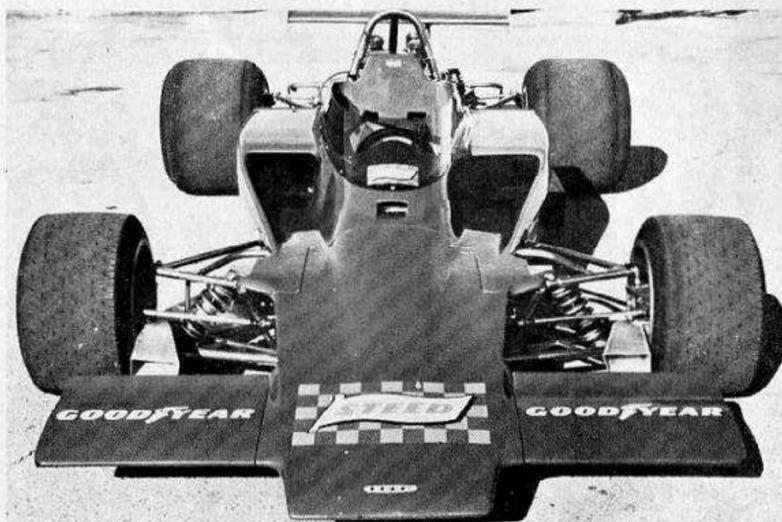
I 2000 frazionati

Probabilmente saranno i motori a giocare il ruolo decisivo nell'Euro marche 2000: e più precisamente gli ultrafrazionati che dispongono di potenze iperboliche, ma mancano della proverbiale elasticità dei quattro cilindri, ormai giunti all'apice del loro sfruttamento. Prezzi non eccessivamente au-

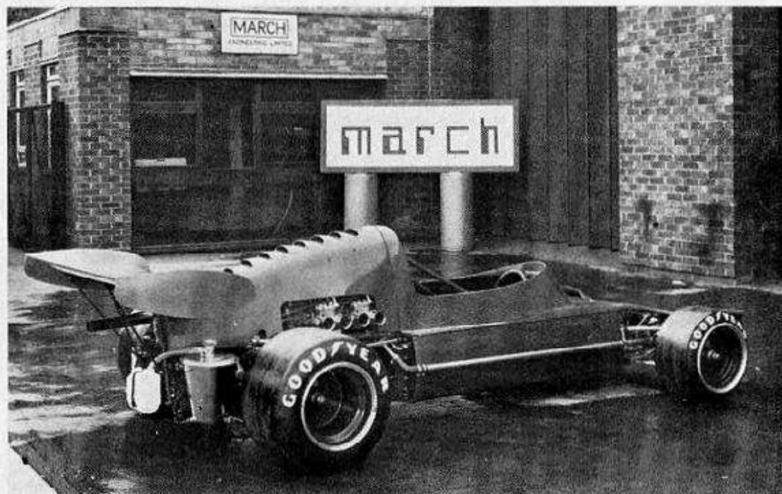
mentati in questo settore, e più precisamente qualche ritocco nei telai, d'altronde ampiamente modificati e rividuti mentre i motori sono rimasti più o meno allo stesso livello. Nel settore riservato ai 1000 e 1300 invece l'invasione dei quattro valvole, che dovrebbero a questo punto monopolizzare le due categorie. Ad ogni modo ve ne è un'ampia scelta, con potenze che si aggirano dai 190 ai 200 CV (per i 1300).

Diversi anche i telai nuovi, per cui è difficile fare un raffronto con i prezzi dello scorso anno: la lotta nelle due litri pensiamo sia ristretta tra le Lola, Chevron, March, Abarth Osella, l'ultima delle quali avrà una forte squadra ufficiale. Ma vi saranno anche AMS, GRD che disputeranno diverse gare europee, e anche la nuova Dallara che si preannuncia pronta per la primavera inoltrata. Dei motori abbiamo già detto: spetterà quindi ai soliti BMW, Ford (nelle varie edizioni) e Alfa (Angelini) contrastare il passo ai pluricilindrici, siano francesi (Renault 6V) che italiani (Armaroli 6V, Tecno 8 boxer, Ferraris 8V).

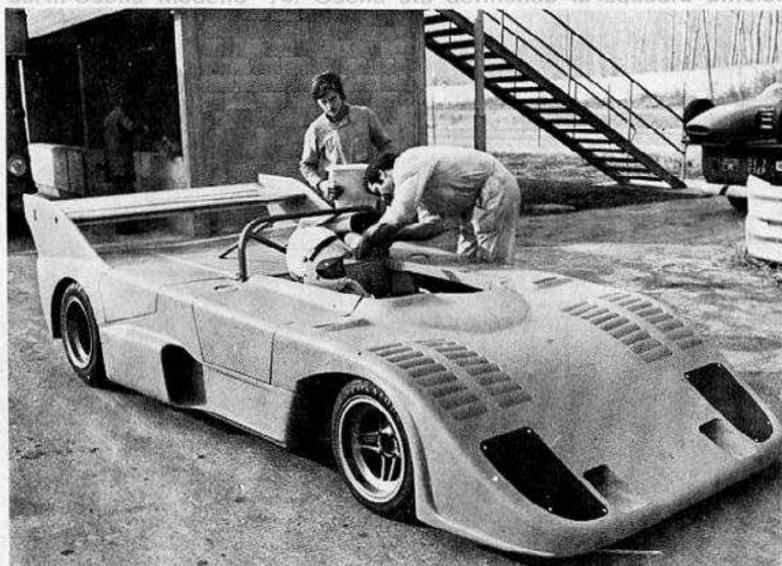
Leopoldo Canetoli



La Lola T 330 resta una delle migliori e più diffuse F. 5000, una formula che quest'anno potrà contare su molte corse anche in Italia



Sopra: monopolio March nelle formule semiprofessionistiche. Dietro ai suoi successi '73, infatti la March offre le nuove 743 e 742 (nella foto). Sotto: molto incoraggianti i collaudi compiuti dall'Abarth-Osella modello '74. Osella sta definendo la squadra ufficiale



I prezzi SCHNITZER

MONACO - Dopo i successi riportati dai motori Schnitzer nelle più svariate competizioni del 1973 e dopo che in virtù di quelle affermazioni anche il Team ZLF ha deciso di adottare il BMW-Schnitzer per le sue monoposto di Formula 2, l'ing. J.u.H. Schnitzer ha annunciato i suoi programmi di lavorazione per l'anno in corso, rendendo noti i tipi di propulsori in preparazione ed i relativi prezzi. Un programma quanto mai vasto che va dai suddetti motori per F. 2 a quelli F. 3, Formula Atlantic, Turismo preparato e rallies, nelle cilindrata che vanno da 1,6 a 2 litri. Eccone la distinta:

SCHNITZER-BMW 16 valvole - iniezione - 2 litri - Tipo 20-4 51.00 per F. 2 e vetture sport - 285 HP a 9200 g/m: marchi 25.150 (Lire 6.280.000 variabili secondo la quotazione del marco);

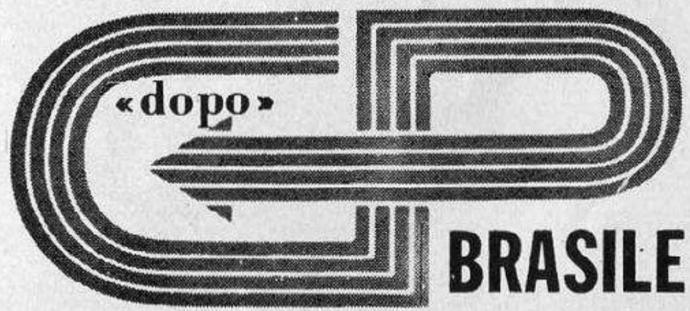
SCHNITZER-BMW 16 valvole - iniezione - 2 litri - tipo 20-4/31.00 per vetture Turismo gr. 2 - 280 HP a 9000 g/m: marchi 19.220 (L. 4.800.000 variabili);

SCHNITZER-BMW 16 valvole - carburatori - 2 litri - tipo per rallies gr. 2 - 230 HP a 8000 g/m: marchi 15.700 (L. 3.900.000 variabili);

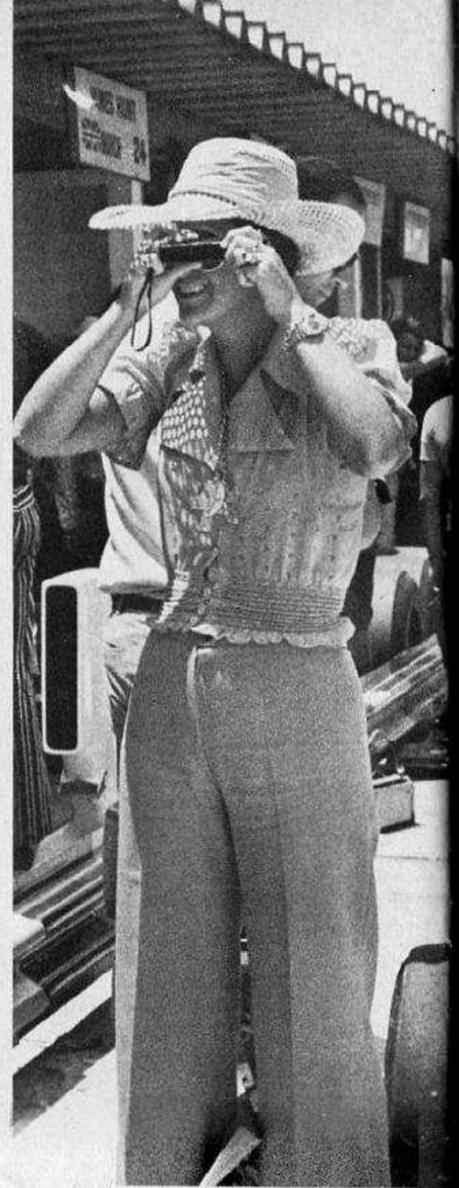
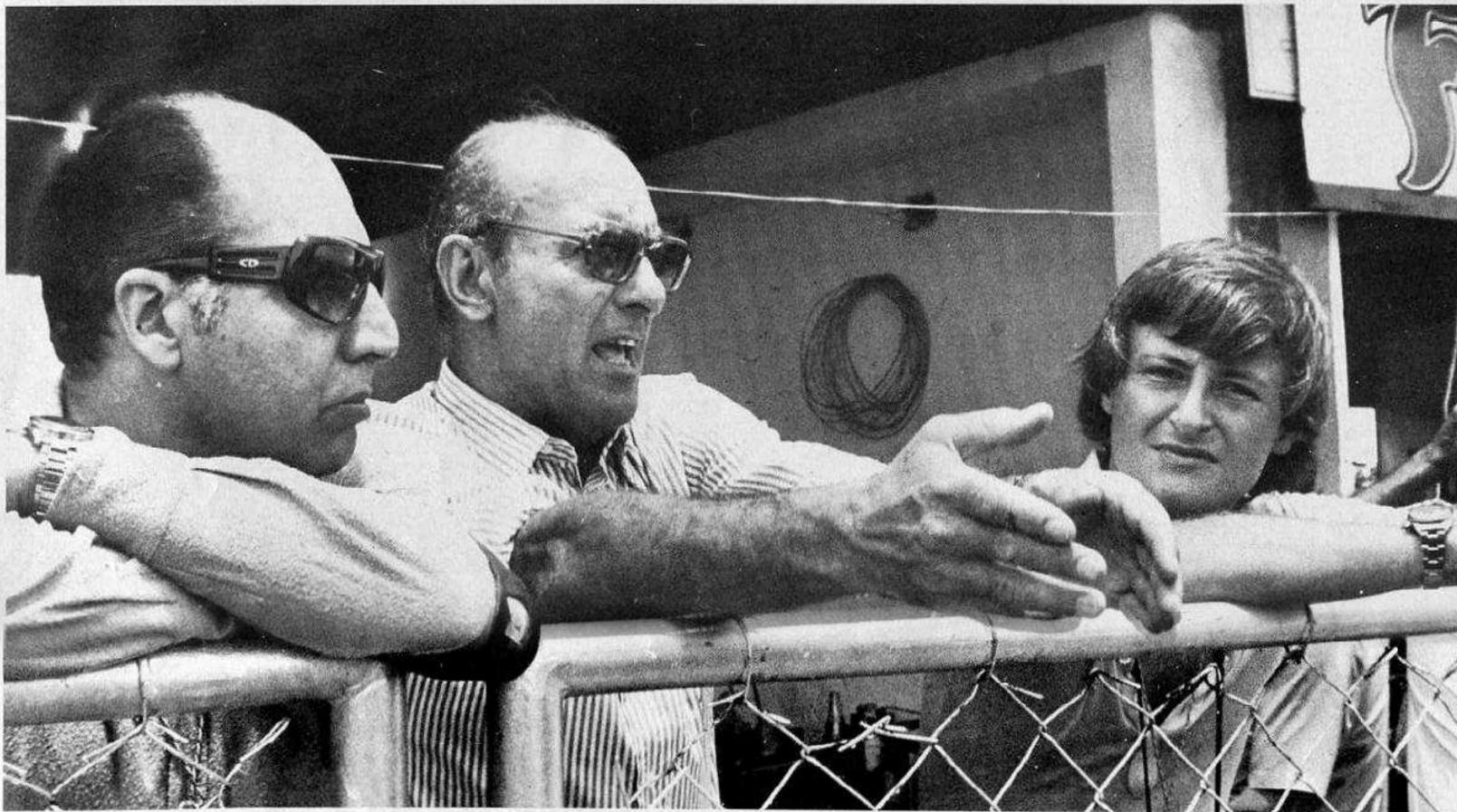
SCHNITZER-BMW - iniezione - 2 litri - tipo 20-2/F. 3 per monoposto F. 3 - 170 HP: marchi 11.950 (L. 2.980.000 variabili);

SCHNITZER-BMW 16 valvole - iniezione - 1,6 litri - tipo 16-4 per vetture Turismo gr. 2 - 230 HP a 10200 g/m: marchi 19.220 (L. 4.800.000 variabili);

SCHNITZER-BMW 16 valvole - carburatori - 1,6 litri - tipo 16-4/A per monoposto F. Atlantic - 210 HP a 9900 g/m: marchi 15.000 (L. 3.700.000 variabili).



Alcuni «istruttivi» RETROSCENA di INTERLAGOS



Maria Helena stava fotografando Rogano e Carpi? I presidenti CSAI e ACI, ad Interlagos, hanno «snobbato» Merzario. Non così Regazzoni. Sopra al titolo, vediamo gli uomini della squadra JPS

S. PAOLO - La coda di discussioni e polemiche alimentate dal «Gran Premio del Brasile» ha tenuta desta l'attenzione sia dei concorrenti che si sono recati a Brasilia, per la corsa di inaugurazione dell'autodromo locale, sia di quelli, molto più numerosi, che nei giorni scorsi o con aerei di linea, o con il volo speciale organizzato dall'associazione costruttori di F. 1, hanno preso la via del ritorno per l'Europa.

I punti focali attorno a cui hanno ruotato le contestazioni sono stati parecchi: dall'organizzazione, alla indisciplina del pubblico, alla decisione del direttore di corsa di sospendere la gara alle prime gocce di pioggia, e per finire alla cosa di casa nostra, accentrata sull'errore di Lauda nel far cambiare il motore e nell'indifferenza mostrata dai personaggi ACI piombati ad Interlagos nei riguardi di Arturo Merzario e della ISO.

Per quanto concerne l'organizzazione in generale, anche i giornali brasiliani si sono resi conto, all'indomani di quello che AUTOSPRINT aveva già pubblicato nel resoconto a caldo della gara e cioè che essa non è stata né buona né cattiva, proprio perché non è esistita affatto! In Brasile ora si

chiedono se l'anno prossimo Interlagos potrà ancora ospitare una prova del «Mondiale F. 1» dopo quello che si è visto quest'anno. Boxes invasi da gente di ogni provenienza, servizi di informazione inesistenti, sala stampa con un solo telefono (per di più privato) e tre telex in totale, orari approssimativi.

Ovviamente qualcuno ha fatto notare che, ad attizzare le fiamme ha contribuito, in maniera determinante, la «Corsa al Cadregghino» attualmente in corso fra i dirigenti della Federazione automobilistica brasiliana. Tuttavia rimane il fatto che quest'anno ad Interlagos si è assistito a tutto quello che non deve essere fatto per organizzare una gara automobilistica. In fondo, tutto sommato, la cosa meno grave è forse stata quella che invece in Italia, è rimbalzata grazie ai soliti «amici» dello sport, con evidenza più terrificante, e cioè la presenza sulla pista, poco prima dell'inizio delle prove libere antecedenti alla corsa vera e propria, di detriti di ogni genere.

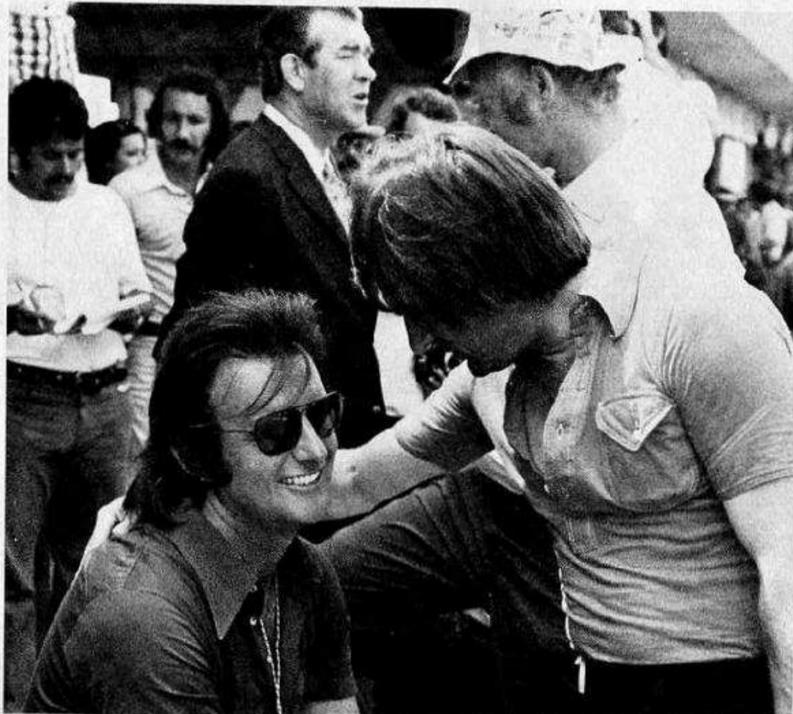
La faccenda ha infatti avuto in Mc Intosh, il segretario della GPDA, il più acceso propagandista, era lui che si aggirava per i boxes con su una

tavoletta, i pezzi di bottiglia di plastica, i chiodi, raccolti sui bordi della pista durante la ricognizione effettuata in compagnia di Fittipaldi e di Hulme.

Tuttavia questo materiale eterogeneo, bisogna precisare, era solo ai bordi della pista. Ma soprattutto non era stato scagliato intenzionalmente, come ha detto la radio italiana, ipotizzando una possibile contestazione contro le corse. Invece, tutto al contrario, era solo il frutto di una certa maleducazione di una parte del pubblico.

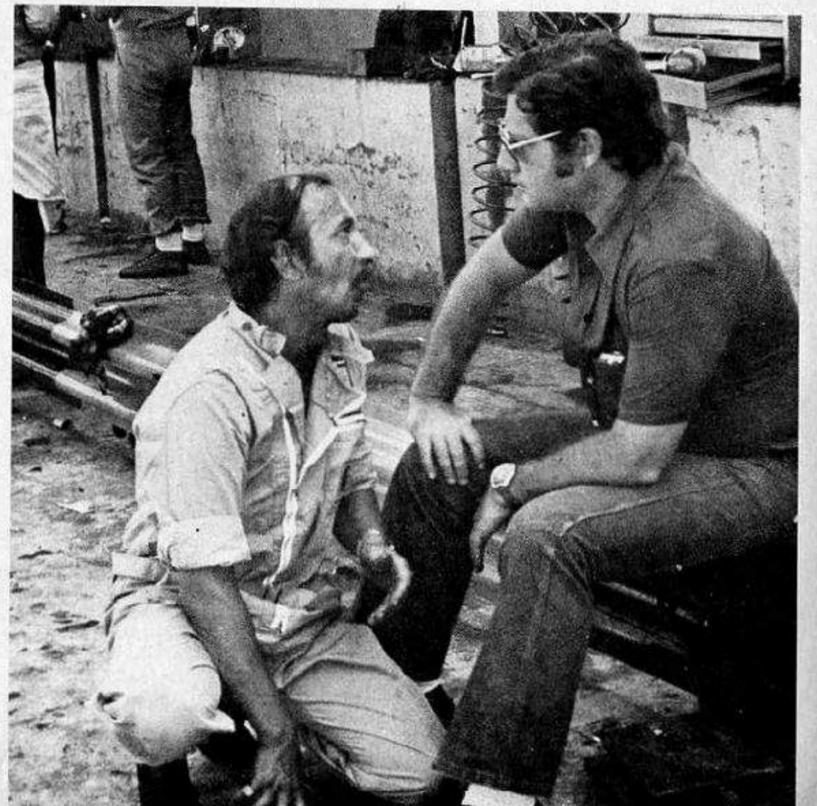
Un pubblico peraltro entusiasta, all'inverosimile! Basti pensare che oltre diecimila persone si erano accampate ai bordi di Interlagos fin dalla mattina del giovedì, e che alcuni erano arrivati in macchina addirittura da Manaus, nel cuore del Mato Grosso, facendo in automobile oltre cinquemila chilometri di piste e strade in terra battuta. Questi tifosi, ovviamente non preparati, hanno ritenuto che il modo migliore di liberarsi degli avanzi delle abbondanti libagioni di birra e bibite varie, consumate per il gran caldo in cifre record, fosse quello di gettare il tutto al di là delle reti di recinzione!

Come è logico, le bottiglie frantumandosi hanno



A sinistra, Wilson Fittipaldi con il suo ex datore di lavoro, Bernie Ecclestone, il «patron» della Brabham, marca per la quale il fratello del campione del mondo '72 correva fino allo scorso anno. A proposito di Wilson, sempre più insistenti le voci sulla nuova formula 1 «tutta brasiliana» (Cosworth a parte) di cui Wilson è il principale artefice e forse anche pilota

A destra, Cuoghi pare implorare Caliri, in uno dei tanti consulti al box. Nel nuovo corso Ferrari, Cuoghi sembra avere un ruolo ben definito: pare infatti sia destinato ad apparire negli obbiettivi dei fotografi molto più spesso dei suoi colleghi



Poteva ripetersi la sorpresa finale!



Senza il temporale il campione brasiliano avrebbe rischiato la delusione di REUTEMANN in ARGENTINA



FITTI aveva battistrada per tre giri!

portato qualche detrito in pista: tuttavia è bastato far ripulire l'asfalto dagli addetti ed in poco meno mezz'ora tutto è tornato normale.

Per quanto concerne la sospensione anticipata delle corse anche se agli effetti sicurezza considerate le caratteristiche della pista «a catino», la decisione di sospendere non è negabile, c'è però da capire se, oltre a Pace, che stava riprendendo Ickx in difficoltà, anche quelli della Ferrari possono aver avuto qualcosa da ridire. Infatti, se i piloti avessero dovuto continuare e quindi fossero rientrati ai boxes per cambiare le gomme «slick», Regazzoni avrebbe senz'altro annullato lo svantaggio che aveva nei confronti di Fittipaldi! Infatti, cronometro alla mano i meccanici della McLaren hanno messo circa un minuto per cambiare la gomma forata di Hulme in Argentina pur avendo quest'anno anche loro la pistola «smolla-dadi» automatica al pari della Ferrari. Alla Ferrari, invece l'operazione, con la squadra di meccanici abituata a questi lavori sui prototipi, avrebbe richiesto al massimo venti-venticinque secondi.

Ma c'è di più, come ha constatato personalmente il nostro LINI: FITTIPALDI è giunto al tra-

guardo con gomme talmente al limite che, se non ci fosse stata la pioggia, egli non avrebbe potuto percorrere con sicurezza più di altri 2 o 3 giri (e non gli 8 rimasti!). E' proprio da dire che, sospensione o meno il temporale ha salvato Fittipaldi, impedendo il ripetersi di un colpo di scena tipo Reutemann in Argentina!

E' assodato, invece, che l'équipe ferrarista non avrebbe potuto cambiare, nelle due ore di intervallo, il motore della vettura di Lauda, essendo l'operazione per la «312 B» di circa tre ore e forse più. Evidentemente il Cosworth è anche in questo ancora superiore al «boxer», come dimostrato dall'intervento quasi-miracolo compiuto dai meccanici della ISO sulla vettura di Merzario.

Il comasco ed i dirigenti della ISO presenti ad Interlagos, compreso il dott. Pera, amministratore delegato, sono rimasti piuttosto spiaciuti per l'indifferenza di cui sono stati fatti oggetto da parte dei massimi dirigenti dell'Automobile Club d'Italia. L'avv. Carpi e l'ing. Rogano, accompagnati da altri funzionari, sono piombati a San Paolo il venerdì, per recarsi successivamente (en tourist) a Buenos Aires, dove pur non avevano ritenuto

necessario essere presenti la settimana prima, quando vi era una riunione della CSI (era stato mandato solo Saliti), nell'euforia delle prestazioni ferrariste i «reggitori» dell'automobilismo italiano (Carpi ha mangiato democraticamente in compagnia dei meccanici di Maranello ai boxes come documentiamo in foto) hanno puntato più agli obiettivi dei fotografi che a svolgere le mansioni cui dovrebbero essere delegati! Infatti nessuno di loro si è ricordato almeno di SALUTARE il solo pilota italiano su vettura italiana presente ad Interlagos.

Il solo Rogano, quando oramai più o meno tutti avevano chiesto agli organizzatori come fare per ottenere un rinvio della partenza, si è presentato ai boxes di Arturo per chiedere cosa occorresse. Il dott. Pera, comunque, forse perché è ancora un personaggio schivo di pubblicità gratuita ed inutile non è stato ritenuto degno di essere salutato dallo staff ACI. Probabilmente una sosta ai boxes ISO, non avrebbe reso in foto e dichiarazioni ai dirigenti italiani, quanto il soggiorno continuo ai boxes Ferrari!

Tito Zogli



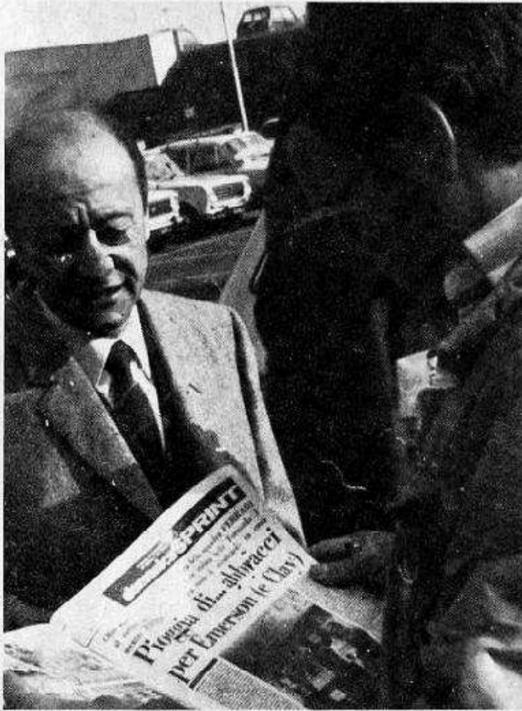
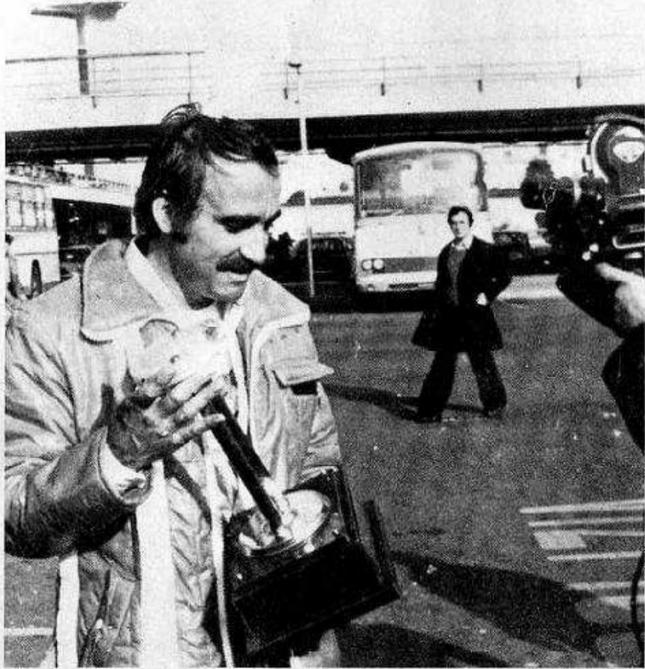
«Run, baby, run», corri ragazzino, dice la scritta sul pneumatico di Niki Lauda. Il quale (a destra) si preoccupa di quello che c'è sotto alla B3. Regazzoni, a chi glielo chiedeva, rispondeva che non sarebbe riuscito a prendere Fitti: ma non sapeva la storia delle gomme!





REGAZZONI fa il modesto (a Fiumicino)

« IL TITOLO mondiale? Ma chi ci pensa... »



Appena sceso dall'aereo, con il suo bel trofeo conquistato con il secondo posto ad Interlagos, Regazzoni si è preoccupato di sfogliare Autosprint. Ecco leggervi il titolo di apertura, che lo riguarda



L'avvocato Luca (ormai soprannominato « Lucky ») Montezemolo è in gran parte l'artefice del « nuovo corso » Ferrari, per lo meno per quel che riguarda le relazioni pubbliche, nota dolente della squadra fino a poco tempo fa. Lo vediamo assieme a Merzario, nel box Iso-Marlboro, e posare con Hesketh

ROMA - Sull'autostrada siamo superati da una 2100 SW della RAI. Anche essi stanno dirigendosi verso l'aeroporto di Fiumicino per l'intervista di rito all'equipe Ferrari. C'è un certo fermento: gli inattesi buoni risultati hanno piacevolmente riportato un clima al quale gli addetti ai lavori non sono più tanto abituati. Si vorrebbe andare fin dentro la pista, ascoltare subito gli artefici di questa riscossa che per un po' ci ha fatto dimenticare certe proposte allucinanti sul futuro di Maranello.

Di entrare invece non se ne parla nemmeno. Dopo l'attentato di dicembre Fiumicino è ormai un bunker. Invece, con un imponderabile colpo di fortuna, siamo tra i pochissimi che riescono ad infiltrarsi fino al cancello di sbarco. Il primo che riusciamo a scorgere è Regazzoni, inconfondibile per i suoi jens stinti e la maglietta « carioca ». Poi Clay, impacciato anche dalla coppa che tiene in mano, si attarda ad infilarsi la giacca a vento ed è quindi l'avvocato Luca Montezemolo ad aprire la fila.

Non nasconde la sua felicità e parla subito volentieri, sotto gli occhi benevoli di chi deve per forza procedere ai controlli. « Bisogna tenere presente che i risultati non sono scaturiti da contingenze fortunate. Abbiamo avuto diversi piccoli inconvenienti: nelle prove in Brasile Clay ha avuto i guai al motore ed al cambio mentre con il tempo segnato nelle prove libere sarebbe partito in seconda fila. In Argentina, c'è stato l'episodio di Revson di traverso e Clay è finito sull'erba. Per non parlare poi del caldo e della scelta sfortunata di Niki con il motore. Eppure abbiamo di che esserne soddisfatti, con la possibilità di risultati ancora migliori in futuro, una volta tolte di mezzo le piccole noie. Speravamo di essere migliorati ed aspettavamo il confronto con gli altri. Ora i risultati parlano ».

Il discorso scivola sui motivi che hanno permesso questo pronto reinserimento tra i valori mondiali, dopo una ancora recente stagione travagliata che aveva visto solo l'isolato exploit di Merzario a Zeltweg. « E' il clima della squadra che è cambiato. Ora c'è una maggiore serenità, anzi crediamo di essere un team completo perché è il più affiatato, con i piloti che si completano l'un l'altro. Il miracolo dipende soltanto dal lavoro globale dell'equipe. Certo molto merito va all'ingegnere Ferrari che ancora una volta è riuscito a riorganizzare la scuderia, dimezzando almeno il tempo necessario per riaggiungersi ai migliori ».

A proposito di questi migliori, ne approfittiamo per fare un veloce « punto » sul mondiale ed i piloti d'altronde, lontani dall'ambiente delle corse, riescono a dare giudizi più obiettivi (e magari più taglienti) sulle altre squadre. E Regazzoni, loquace quanto mai, non si fa pregare. « La Lotus è ancora in primo piano anche se Ickx deve farci la mano. Eppoi Fittipaldi. L'uomo più della macchina che è buona ma non superiore alle altre. In Argentina, Hulme è stato solo molto fortunato, non darà fastidio. In crisi la Tyrrell, perché erano abituati troppo bene con Stewart. Scheckter poi non è certo un fuori classe, è stato molto strombazzato ma non credo che farà grossi risultati. Credo più nell'ascesa di Depailler... ».

Pur aggiungendo tra i suoi favoriti la Brabham, anche Montezemolo è d'accordo mentre per Clay il motivo dell'exploit argentino di quella macchina è un altro. « Reutemann era l'unico a conoscere perfettamente la pista dove aveva potuto provare a suo piacimento nelle settimane precedenti la gara. Lo stesso vale per Fittipaldi ad Interlagos dove pare abbia fatto ben 180 giri di prove solitarie ».

« Con Regazzoni, abbronzatissimo, soddisfatto e fiducioso, proseguiamo il discorso cercando di evidenziare pregi e difetti della Ferrari. « Un pensiero al titolo mondiale? Non ci ho mai pensato e tanto meno ci penso ora a 34 anni. Questo non vuole dire che non possa diventare campione, solo che voglio aspettare prima di farmi illusioni. E' inutile, anche se spero di rimanere nella mia attuale posizione. La macchina è buona, sincera e si guida con piacere perché non ha reazioni strane. Comunque è mi-

giorabile sia nell'assetto che nel motore. Se pensiamo che con il caldo il motore Ferrari soffre più del Ford e che Interlagos ha i problemi di Brands Hatch e del Ring, è probabile che in Europa andremo ancora meglio. E poi di quattro motori che avevo, soltanto uno andava veramente bene. Con tutto ciò, in Argentina avrei vinto senza la cattiva partenza: ero l'unico a guadagnare vistosamente su Reutemann. Senza contare che a Maranello stanno lavorando. Per il momento il Cosworth è ancora superiore in accelerazione, ma ne ripareremo ».

Della piccola comitiva non fa parte l'ingegnere CALIRI che assieme ai meccanici ed alle macchine torna con un volo charter. Ora che vanno forte le macchine vengono « guardate a vista », eppure si parla già della nuova Ferrari F. 1.

« Intanto c'è da dire — riprende Montezemolo — che quelle soluzioni che abbiamo provato a Vallelunga prima di Natale, come la sospensione posteriore diversa, non sono state affatto accantonate. Solo non c'è stato il tempo necessario per andare fino in fondo. Prima della nuova macchina cercheremo di rendere perfetta questa ».

« Certo! » — fa eco Regazzoni — « Ora che questa B 3/4, come l'avete definita voi, va bene sarà meglio cambiarla solo quando saremo sicuri di non sbagliare ».

Al contrario di Regazzoni e dell'avvocato Montezemolo, Niki Lauda non aveva molta voglia di chiacchiere. Era arrivato stanchissimo e non aveva nemmeno la possibilità di inserirsi nel dialogo perché doveva, in tutta fretta, trasferirsi agli scali nazionali per prendere un volo diretto a Milano. Comunque ci pensava Luca Montezemolo a mantenere alta la quotazione del giovane austriaco che aveva una gran voglia di tornarsene a casa.

« E' stata una vera rivelazione ed è merito della sua capacità di collaudatore se abbiamo potuto bruciare le tappe. E' stato anche sfortunato: in Argentina ha trovato Hailwood, compagno di squadra di Hulme, che non gli ha certo reso facile il sorpasso ».

Il piccolo Lauda annuiva con uno stanco sorriso ed in compagnia della fidanzata se la filava per la scala mobile.

Ultimo argomento passato in rassegna, le gomme. « Siamo ai livelli dello scorso anno ». — spiega il giovane avvocato — « Non abbiamo avuto nessun problema, come invece li ha avuti la Lotus. Penso che sia anche merito dei contatti che abbiamo avuto con la casa madre prima di Natale. Ora curiamo anche i dettagli e siamo più assistiti ».

Daniele Buzzonetti

per rivederle così non occorre essere fotografi,
basta scegliere gli obbiettivi giusti

dimostrazioni pratiche

PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 - Navarolo Cavour 9 - Concesio (BS) La Rinascente



ANIMARCORD

... e ci
sta bene
anche il
CIRCO!

C'è un collega, che Enzo Ferrari definì qualche anno fa « senatore » non tanto per l'età veneranda (tutt'altro, anzi...) quanto per l'abituale sussiego un po' snobistico dei suoi scritti sul mondo delle corse, del quale bevve negli anni verdi l'elisir più passionale (memorabili certi entusiasmi, da copertina alla Beltrame, per il Baghetti formato Nuvolari), che da qualche tempo sembra non saper più come far coesistere i suoi entusiasmi di ieri con il sofisticato distacco di oggi. Nel timore, magari, di sentirsi al confine di una coerenza alla quale forse fa pudore rinunciare.

Questo sport, che egli ormai condanna puntualmente al primo morto, puntualmente lo riappassiona nel momento in cui forse le opportunità di viaggi oceanici offrono più esotico piacere che non la trasferta dietro l'angolo di Monza.

Leggete un po' cosa ha scritto dal Brasile, dove ha subito anacquato lo choc d'entusiasmo per le ritrovate Ferrari, con la pomposa premessa critica che gli fa ancora iniziare un pezzo così:

«...Una di quelle macchine da corsa che sembrano nate da una scatola di montaggio — si comprano tutti i pezzi in Inghilterra e poi si provvede all'assemblaggio — ha vinto i primi due grandi premi del campionato mondiale di formula uno, a Buenos Aires e a Interlagos... Che si trattasse di automobili McLaren lo hanno capito solo gli addetti ai lavori, perché ormai il marchio con il nome del defunto fondatore della fabbrica è scomparso dalla carrozzeria (si fa per dire) di questa monoposto, sulla quale spiccano le scritte dei due maggiori "sponsors" pubblicitari... Dicono che bisogna essere molto grati a questi "sponsors" senza i quali l'automobilismo ad alto livello sarebbe già finito da un pezzo. Certo che sulle piste l'atmosfera da circo diventa sempre più opprimente e si sente parlare con una maggior frequenza dei budget pubblicitari che delle potenze dei motori o dell'abilità dei guidatori... »

Ma chi ne parla? Non certo gli appassionati veri, normali, quelli che domenica sera hanno fatto diventar rosso il centralino telefonico di AUTOSPRINT! Per loro (e non ci si immagina quanto siano più informati oggi i giovani) la McLaren resta McLaren, la Lotus è la Lotus ecc. E gli sponsor non li infastidiscono, semmai gli sono grati perché offrono occasioni di espansione a questa disciplina agonistica, come è avvenuto e avviene in tanti altri settori non solo dello sport. Inutile continuare a discettare con scandalizzato stupore! O è forse solo l'angoscia professionale di sentirsi confusi con l'entusiasmo più banale delle masse a sollecitare questa sufficienza negli atteggiamenti persino di cronisti?

La verità purtroppo, è un'altra; per lui come per altri colleghi che, in diversi, hanno facilmente barattato da qualche anno la bandiera, comunque ingenua e generosa, del tifo automobilistico con quella che è apparsa (almeno fino a qualche mese fa) più autorevole, quella dell'auto di tutti i giorni e delle grandi fabbriche. Pronti magari ora a passare dalla parte del nuovo modello di sviluppo (intellettuale), che non concede altro ormai all'automobile, se non l'immagine scontata di feticcio meccanico.

E' così che questo sport affligge, secca, mortifica taluni. Ma pur con insopprimibile cadenza di considerazioni standardizzate, per esempio il nostro amico non riesce a distaccarsene, portandosi nei luoghi più famosi di questo spettacolo, ripetendosi con puntuale compiacenza, quando certe prose catoniane si potrebbero forse, con più semplicità, farle nascere a tavolino anche a Gallarate. E si rinnova anche l'immagine del circo, della ronda pubblicitaria, o la retorica della spesa al supermarket degli assemblatori. Arrivando a rendere persino suggestiva l'idea del perché quei kit in scatola di montaggio, che vincono con Fittipaldi e Hulme, non possa costruirseli anche uno qualsiasi di noi, magari lo stesso disadattato censore! Il quale dimentica, tra l'altro, quanto valga non lo strumento quanto l'abilità di chi l'adopera! Così non il bisturi comprato a Londra, ma la mano di un Dogliotti; non la penna acquistata a New York ma la intuizione di un Montanelli, non la sospensione trovata in uno scaffale di Bicester, quanto il sapere in qual millimetro giusto della scocca agganciarla.

Tra i tanti luoghi comuni della sin troppo scontata retorica, camuffata come critica del mondo attuale delle corse (è sempre il timore dell'incoerenza che preoccupa), adesso poi c'è lo spiritoso « stimolo » all'unica credibilità che si considera possibile: lo stimolo ai tecnici costruttori di « porsi all'avanguardia del progresso »!

Dice: «...che è meglio sospendere l'attività sportiva fino a quando non torneranno, se torneranno, tempi migliori. Nel frattempo, non più pressati dalle scadenze dei vari impegni agonistici, i tecnici potrebbero studiare macchine più aderenti alla realtà, tenendo finalmente conto anche del fattore sicurezza. Le tante ostilità che l'automobilismo ha saputo suscitare attorno a sé potrebbero venire ammorbidite e un giorno si ricomincerebbe con la coscienza più pulita. Ma sembra di vedere i volti inorriditi di coloro che, così quel che costi, vogliono i Grandi Premi e i rally e le corse di durata anche se in cuor loro sanno benissimo le colpe di questa attività. Evidentemente esiste un mondo che vive grazie all'automobilismo e che respinge senza ascoltare ragioni ogni idea contraria. Bisogna essere comprensivi e tolleranti, frenando lo sdegno che certe difese d'ufficio suscitano... » Sic!

E insiste: «...C'è chi si ostina a sostenere che anche le corse

d'oggi sono utili al progresso tecnico, ma in realtà è difficile dimostrare che l'opera di certi artigiani specializzati nelle monoposto di Formula Uno possa illuminare i tecnici che devono progettare le auto di grande serie. Quando venti delle venticinque vetture partenti in un Gran Premio montano lo stesso motore che viene venduto a chiunque si presenti con un assegno di dieci milioni di lire, è difficile sostenere che le corse servono al progresso tecnico. Quando si considera che la maggior parte delle cosiddette "Case" che iscrivono i loro bolidi ai Grandi Premi non producono vetture neppure in piccola serie (quasi che la NASA per avere credibilità debba produrre in serie i rubinetti avveniristici che monta sulle sue astronavi! n.d.r.) è difficile sostenere che le corse servono al progresso tecnico... Molto efficacemente il mondo dei Grandi Premi è stato definito invece un circo che gira per le varie piste a offrire il proprio spettacolo... »

Va bene, spettacolo. E con ciò? Alla fine il circo piace anche ai bambini, con le sue fiere, i suoi acrobati, i suoi colori, le sue equilibriste, i suoi uomini volanti, con i suoi pagliacci! A questo punto uno spettacolo in più, nella commedia gigante della vita perché deve tanto infastidire e continuare ad affannarsi tanto a cercargli giustificazioni? Per tranquillizzare la propria coscienza o per spiegare a se stessi perché non si riesce più ad entusiasmarci? E se non si riesce perché avviliti e avviliti gli altri che hanno questa fortuna o questa ingenuità, chiamiamola come volete?

Una cosa è, comunque, certa: se a qualcuno spetta insistere allo stimolo tecnico non può essere certo a chi questa attività, questo impegno, nelle sue molteplici possibilità anche di errori e di scelte, si esibisce a squalificarla, a declassarla, trasformando tecnici e piloti quasi in marionette di un carozzone finanziario e pubblicitario. Come si può far accettare stimoli, dopo aver negato persino il riconoscimento, filosoficamente umano, del valore e del piacere competitivo soltanto come tale? E questi declassati e svillaneggiati personaggi dovrebbero preoccuparsi e sensibilizzarsi proprio a questi stimoli; diventare gli Alfieri Morali di un Progresso che poi, al momento opportuno, dagli stessi pulpiti del Lamento Moralistico, in caso di tragedia si troverebbe il modo di bollare e di disconoscere? Come vennero e vengono disconosciuti e bollati Ulisse Cristoforo Colombo, gli esploratori della giungla e gli astronauti! Perché saranno proprio gli Auguri di questo Messaggio, pedissequi vati di cinismo retorico, a trovare comunque la strada del disprezzo e della condanna al momento del peggio.

Smettiamola una buona volta, con i luoghi comuni di certe esercitazioni teoriche pseudointellettualistiche! Servono solo a riempirsi la bocca (e a riempire cartelle) di luoghi comuni; non sai se per mancanza di altri argomenti o se per convincere se stessi (più che gli altri) di avere capito, di sapere qualcosa di più o magari di essere importanti! E' il momento che, senatori o meno, si scelga la coerenza! Le corse non vanno, non piacciono, sono un circo, una bolgia, una fiera? E allora lasciatele perdere, non andateci, affidate il vostro catonismo agli elzeviri di terza pagina o magari di prima! Non avallatele comunque con « paginoni » di reclamistica presentazione o con la vostra prosa, superba o disincantata che sia!

Il fatto di costume anche peggiore, a un certo punto, può essere bollato anche senza petulanza di presenza sul posto, che non è considerata necessaria persino ad assolvere la funzione giornalistica più semplice. Come quella, per esempio, di spendere qualche riga in meno per ditiambi su circhi e majorettes, e raccontare dell'unico pilota italiano presente come Merzario, per quanto minuscolo fisicamente sia! (E anche se Merzario può avere il torto di aver superato il limite di velocità in autostrada!).

E' un gioco ormai diventato scoperto e logoro. Una prova finale? Ma eccola:

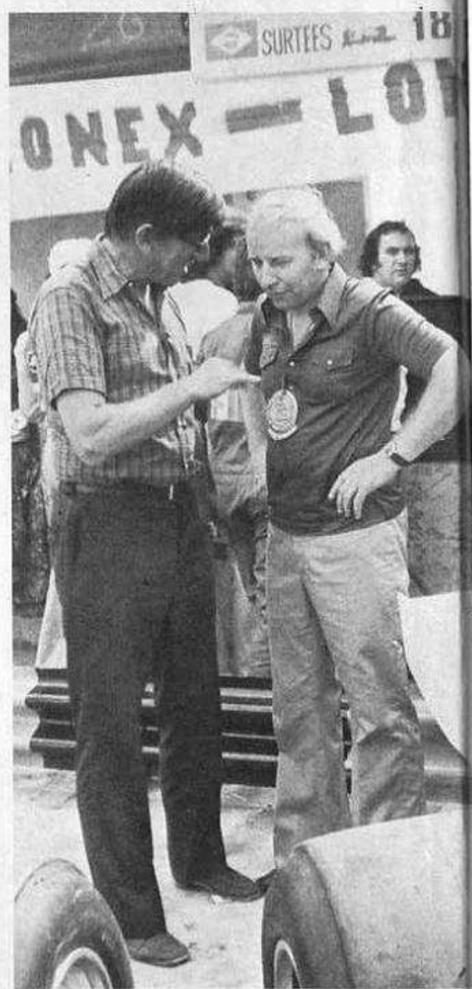
«...Enzo Ferrari ha suggerito recentemente di tornare ad impiegare certe miscele del tempo andato. Sinceramente, questo non sembra progresso, quanto tentativo di porre rimedio alla situazione... »

Il controsenso è lampante. Frasi come queste è giusto le scriva casomai chi, come noi, non discute e contesta l'identificazione della società di oggi nei nuovi valori raggiunti, tecnici o di solo benessere consumistico. Sono valori dei quali si fa ormai uno sport il negarli, in una dimensione di ritorni oscurantistici che hanno solo la matrice di incapacità politica.

Non hanno perciò neppure il diritto di pretendere scelte di Nuovo Progresso chi le considera un mordersi la coda, un rimedio, un pannicello, il ritorno a soluzioni « del tempo andato ». Così quello che è passato, è passato? E allora come la mettiamo con quelle ormai stucchevoli rivendicazioni di habitat ecologici, di ritorni — costi quel che costi — alle ambientazioni di medioevale austerità, fosse pure — come purtroppo avviene — all'uomo con la clava?

Non ha diritto di civettarsi con queste alternative chi, mostrando di disconoscere anche i più naturali e ingenui istinti dell'uomo, nega nobiltà fosse pure alla sua pochezza, alla sua ingenuità. Quasi che l'uomo non sia solo ragionevole e non ragionante, cioè senza la libertà dell'istinto, soprattutto degli istinti di generosità o di riscatto dai narcisismi snobistici, più o meno intellettuali, dei quali abbiamo fatto già troppa indigestione!

m. s.



Da quando ha la nuova squadra, Tyrrell è un po' meno del solito negli obiettivi fotografici. Ad Interlagos, eccolo in visita di cortesia a Surtees, Iso-Marlboro e BRM. Cioè le squadre ed i piloti con i quali ora ha più spesso a che fare...





La XP-883, la GM a propulsione «ibrida» a scoppio ed elettrica

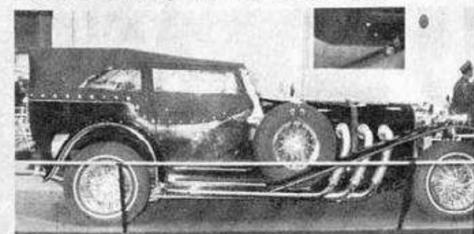


Sopra, la Mustela II, della Ford-Ghia. Sotto, sempre della Ford-Ghia, la raffinata Ford Mk. I



Si chiama
GRESKO
la (sola) novità
del SALONE
canadese

La Excalibur SS, copia della Mercedes SSK del 1927. Ha un motore Chevy 8V di oltre 7000



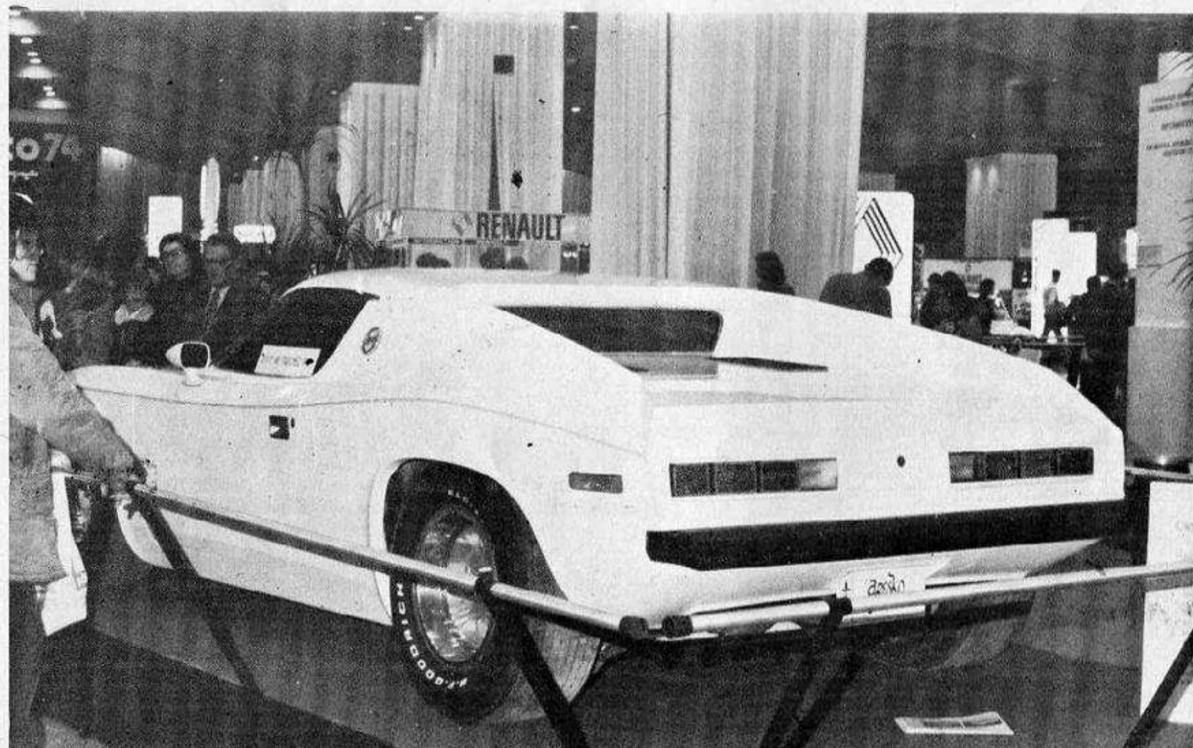
La GT di Montreal

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTREAL - Il giorno dopo l'apertura del sesto Salone internazionale dell'automobile di Montreal — che è anche il primo dell'anno — il quotidiano locale «The Gazette» accennava allo Show come al terzo per importanza nella graduatoria mondiale, ponendolo subito dopo quelli di Parigi e Francoforte. Con quali criteri il giornalista sia arrivato a questa classifica è incomprendibile perché, a noi il Salone ha dato l'impressione di trovarsi in una fase stagnante. Sembrava quasi che fosse stato messo assieme in fretta e furia per non mancare all'appuntamento con la data dell'apertura.

E' evidente che la crisi energetica, sebbene non si sia fatta per nulla sentire in questa nazione, ha creato però delle titubanze in seno ai costruttori, che in gran parte dipendono direttamente dall'industria statunitense. Abbiamo infatti constatato che, l'industria americana è andata cauta nel pubblicizzare le mastodontiche vetture abituali, puntando di più sulle «compact» (ossia sulle vetture di mezza grandezza) e sulle utilitarie direttamente in competizione con le vetture europee e giapponesi.

La produzione europea e giapponese è stata la meglio



Unica novità del Salone di Montreal, di cui vediamo in alto una panoramica, era la Gresko GT, una granturismo a motore centrale chiaramente ispirata alla De Tomaso Pantera. Anch'essa ha il Ford 8V



rappresentata con una vasta gamma di prodotti prontamente disponibili sul mercato locale, non mancando certamente di mettere in evidenza il risparmio sul consumo di carburante che tali vetture comportano. Numerosi stands non han mancato di utilizzare vetture sportive per attirare l'attenzione del pubblico e nello stesso tempo sfruttare le prestazioni corse per accentuare la qualità del prodotto. Così, mentre la Renault faceva bella mostra della Alpine 1800 campione mondiale rally — e ora di proprietà della New England Racing Team — la BMW disponeva della 3 litri CSL campione d'Europa.

Forse, a dare al Salone un senso di incompletezza, è stata la gran scarsità di accessori che di solito abbondano in queste mostre; gli espositori di questo settore si potevano contare sulle dita di una mano. I più in vista sono stati: la Michelin che possiede una fabbrica proprio nel Quebec e delle cui gomme vanno equipaggiate ora anche tante macchine americane, e la Morganti Importing che è distributrice per il Canada delle ruote in lega leggera BWA oltre che dei volanti Momo.

La presentazione di nuovi
Gilberto Gatto

CONTINUA A PAGINA 44



In Canada, la VW «Passat» è stata ribattezzata come «Dasher»

CONTINUAZ. DA PAGINA 43

modelli è piuttosto una rarità a questa esposizione però una piccola sorpresa l'abbiamo avuta anche questa volta. Si tratta della presentazione in anteprima di una creazione in diretta competizione con la Pantera De Tomaso del montrealense Eddie Gresko. Abbiamo incontrato il trentaduenne progettista e costruttore a far da guardia a questa nuova nata. Ansioso di farci conoscere il prodotto, ci ha detto: «Avrei voluto presentare il modello all'esposizione di New York, ma non mi è stato possibile perché la vettura non era ancora completata ed infatti, anche tutt'ora, le rifiniture interne non sono complete. Non avrei voluto esporla nemmeno qui a Montreal — a continuato Gresko — ma sono stato spinto un po' dal dipartimento dell'industria e commercio del Quebec, che è in parte coinvolto finanziariamente per la produzione su larga scala di questa vettura».

La Gresko GT, utilizza un propulsore Ford V8 «Cleveland» di 5700 cc. montato trasversalmente, al centro, e con trazione posteriore. Il raffreddamento è ad acqua, la carrozzeria in fibreglas è raffinata ed ha una profilatura tradizionale ma piacevole. La velocità massima dichiarata è di 260 kmh a 7500 giri. Per questa due posti, che verrà costruita soltanto su ordinazione al prezzo base di 13.500 dollari, il costruttore ci ha assicurati di averne già una quindicina di richieste concrete e immediate mentre spera di poter produrre e quindi vendere 150 unità per il 1975.

In fatto di «utilitarie», la General Motor ha presentato tre modelli di vetture urbane. Vetture, che molto probabilmente resteranno allo stato sperimentale senza mai entrare in produzione: si tratta della XP883 che può funzionare sia a carburante che con batterie elettriche ed il propulsore di questa è un due cilindri opposti di 575 cc. Il modello 512 è stato invece presentato in due versioni: uno, un due cilindri di 320 cc e l'altro con motore elettrico Delco Remy.

Le altre ditte che hanno presentato i nuovi modelli 1974 sono state la Ford Mercury che per il mercato canadese soltanto ha introdotto la Bobcat derivazione Pinto, con motore Ford 4 cilindri di 2500 cc.

La Pontiac, il nuovo modello della Aste che pur essendo appena al suo secondo anno di vita ha già cambiato notevolmente di «vestito». Infine, per la Chrysler, la Dodge e la Plymouth hanno esposto le vetture Colt e Cricket. Questi due modelli sono disponibili in 5 versioni compresa una GT con motore 4 cil. di 1995 cc.

g. g.

La RENAULT al mago



si affida SILVAN



Soltanto il mago Silvan ha forse potuto evitare il peggio al nostro Cevenini in questa «confidenza» in testa-coda nella prova su strada della 16 TX

per vendere in ITALIA la 16 TX (con l'alettone)

ROMA - «Solo un mago riuscirebbe a vendere delle vetture di 1600 cmc. sul mercato italiano in questo periodo...» Proprio un beneaugurale mago, il popolare Silvan, la Renault Italia ha chiamato per fare da «padrino» alla 16 TX che abbiamo provato per i lettori di AUTOSPRINT. Per Silvan, che mi ha fatto trovare scritto in un biglietto chiuso in portafoglio la somma di denaro che avevamo in tasca (nemmeno noi stessi lo sapevamo!) sarebbe certamente facile vendere automobili di questo tipo, forse sarà un po' più difficile per i concessionari della Renault, visto l'attuale momento.

Disponibilità del mercato italiano a parte, la 16 TX, ultima nata della «stirpe 16» che vide la luce nel 1965, si presenta come una vettura dalle caratteristiche molto francesi. Un'ampia abitabilità, larghe superfici vetrate che sembra di essere «fuori» anche quando si è alla guida, un molleggio e dei sedili da farti sentire sulla poltrona preferita di casa tua.

A tanta comodità la Renault ha voluto dare anche il «tocco dello sport» montando un alettone sopra il lunotto posteriore che in teoria dovrebbe aumentare la silenziosità e dall'altro diminuire il consumo di carburante, in pratica...



Un dettaglio significativo della Renault 16 TX, relativo alla parte posteriore: il piccolo alettone superiore, ed il tergi del lunotto

L'identi-kit

Cilindrata	1647 cc
Potenza	93 CV a 6000 giri minuto
Alésaggio x corsa	79x84
Alimentazione	Carburat. doppio corpo Weber
Frizione	Monodisco a secco
Cambio	5 rapporti + RM
Pneumatici	155x355 carcassa radiale
Freni ant.	A disco
Freni post.	A tamburo
Sospensioni ant. e post.	Indipendenti sulle quattro ruote, con barre di torsione e ammortizzatori idraulici telescopici, barra antirullo anteriore e posteriore
Sterzo	A cremagliera
Lunghezza	4257 mm
Larghezza	1628 mm
Carreggiata ant.	1342 mm
Carreggiata post.	1292 mm
Passo	2717 mm
Peso a vuoto	1020 kg
Velocità	175 kmh
Prezzo	2.525.000 IVA compresa

La pagella

Abitabilità	9
Accelerazione	7
Alimentazione	9
Bagagliaio	8
Comfort	10
Consumo	9
Cambio	8
Frizione	8
Guida	8
Insonorizzazione	10
Linea	7
Motore	8
Potenza	8
Prezzo	7
Ripresa	6
Tenuta di strada	9
Velocità	9

Alla guida ci si trova subito a proprio agio: un largo volante, una strumentazione molto ricca, e qualche raffinatezza da auto VIP, come gli alzacristalli elettrici fanno subito capire che la 16 TX è la vettura per gli utenti che vogliono da una vettura qualcosa di più e di diverso, come la leva del cambio che dopo tanti anni, abbiamo ritrovato in una automobile sotto il volante e che ci ha ridato una piacevole impressione di comodità, forse perché ormai abituati alla leva sul tunnel centrale.

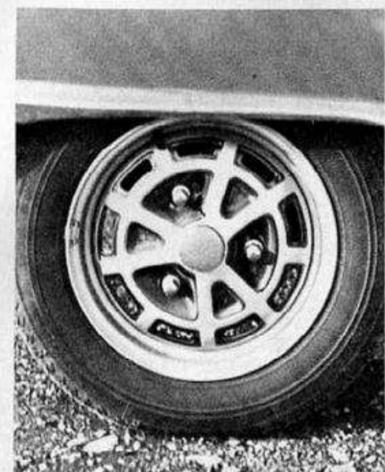
Il motore rispetto alle due consorelle, la 16 TL e la 16 TS, ha avuto un leggero aumento di cilindrata che è passata da 1565 cmc a 1647 cmc, la sua potenza è ora di 93 CV a 6000 giri, contro i 67 e gli 83 CV delle altre due versioni, il cambio è a cinque marce, molto ben sincronizzato e con degli innesti molto facili.

L'accelerazione non è bruciante come forse ci si aspetterebbe da una vettura di questa cilindrata, ma a detta degli stessi responsabili della casa, la 16 TX, è stata creata per gli utenti dei lunghi viaggi in piena comodità e sicurezza, creata quindi più per il confort che per lo sprint.

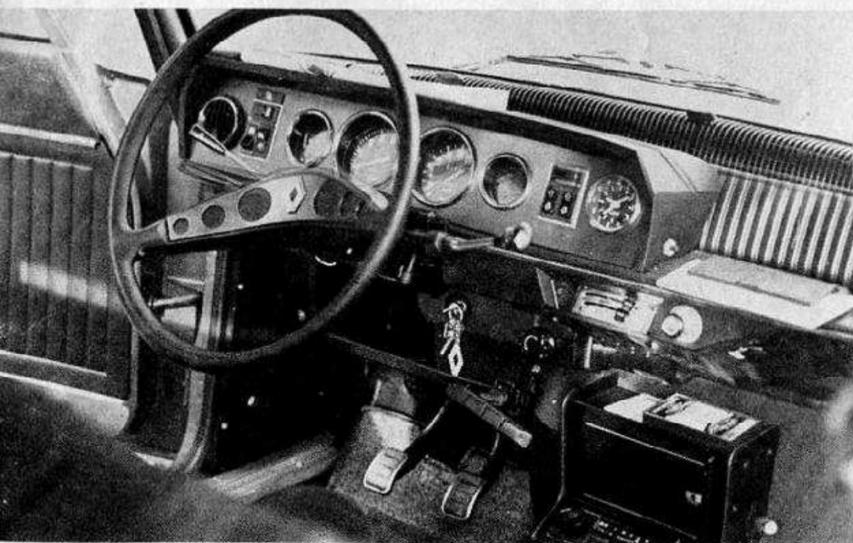
La nostra prova si è svolta nel tratto autostradale da



La fanaleria posteriore della 16 TX, che fu presentata al Salone di Parigi dell'anno scorso



I cerchioni della 16 TX sono molto ben disegnati, a tre bulloni. Sotto, il cruscotto. Gli alzacristalli sono elettrici



Roma a Orte, dove abbiamo apprezzato la silenziosità della vettura anche quando si marcia ad alta velocità. Al giorno d'oggi sulle autostrade Italiane vigesi il limite dei 120 Km/h, ma ben raramente si vede una pattuglia della stradale, quindi... abbiamo potuto cronometrare anche la velocità massima della 16 TX che è realmente di 175 km/h. Usciti a Orte, abbiamo proseguito per Orvieto in strade tutte curve, controcurve e saliscendi, e abbiamo scoperto un'altra nota positiva per la 16 TX la stabilità in curva è eccezionale, e il comfort non si smette neppure su strade dal fondo stradale sconnesso.

Le sospensioni a 4 ruote indipendenti contribuiscono molto al comfort e alla stabilità della 16 TX, aiutate in questo da una barra antirullo anteriore e posteriore.

Il motore è il solito a 4 cilindri in linea, lo stesso che equipaggia l'Alpine che ha vinto il MM dei Rallies '73, il blocco del motore è realizzato in lega d'alluminio colato sotto pressione, l'alimentazione è assicurata da un carburatore Weber doppio corpo che mai ci ha dato dei buchi in qualsiasi condizione di impiego.

Sperano di vendere 80 mila auto nel '74

ROMA - «Le nostre previsioni sono di vendere in Italia nel '74 80.000 vetture, che rappresenteranno all'incirca il 5,50 o il 6% del mercato. Nel '73 la nostra penetrazione sul mercato italiano è stata del 4,70%, che ci ha permesso di essere al primo posto fra le marche estere importatrici, le previsioni sono di rafforzare ancora di più nel '74 la nostra posizione...»

Con queste parole ottimistiche il direttore generale della Renault Italia sig. Claude Weets ha aperto il suo discorso per presentare la Renault 16 TX, che a metà di Febbraio sarà immessa sul mercato italiano a completamento della gamma «16», la 1600 più venduta in Europa. Il prezzo della nuova vettura (nuova relativamente, perché altro non è che una versione più lussuosa della TS)

La gamma di piccole vetture che la Renault ha da immettere sul mercato, sono la base per la quale il sig. Weets guarda al futuro in Italia con molto ottimismo, anche se questo ottimismo non è condiviso dalla «base», per base intendiamo i venditori di auto che in una nostra inchiesta telefonica ci hanno confermato che il mercato è fermo, e che si vendono solamente le piccole Renault 4 o 5 che siano, le Fiat 126, 127 dopo... buio pesto.

La commercializzazione di una vettura di 1600 cmc, può sembrare fuori luogo in questo periodo, ma ormai i programmi per la TX erano stati fatti da molto tempo e anche se la presentazione era stata fatta «slittare» il più possibile ora la si immette sul mercato. Ha detto Weets «è una dimostrazione di fiducia iniziare le vendite della TX in questo momento, fiducia non solo nell'avvenire, ma in questa vettura che anche in questi momenti di crisi può trovare una sua collocazione nel mercato per le eccezionali doti di economia e di confort che possiede».

g. cev.



La Ford ha affidato alla sua Ghia Operation l'allestimento di questa «super-Granada», battezzata Granada Ghia; il motore è un 3 litri 6V

La GRANADA della GHIA VIP europea FORD arriva nel momento meno adatto

Più lusso automatico



Nelle foto, la nuova linea ritoccata posteriormente delle Ford coupé Consul (a sinistra) e Granada

La Ghia Operation, la nuova società nata all'inizio del '73 dalla fusione (sotto l'egida Ford) fra Ghia, Vignale e Centro Studi Ford, ha «firmato» la sua seconda vettura. Dopo la Mustang II, lanciata sul mercato nel settembre dello scorso anno, è ora la volta della Granada Ghia, la più prestigiosa vettura Ford costruita finora in Europa.

La «base» meccanica è infatti quella conosciuta della Granada, con motore 6 cilindri a V di 3 litri ma con la novità importante di un nuovo cambio automatico, siglato C3 e prodotto nei nuovi stabilimenti Ford di Bordeaux. Si tratta di un cambio molto efficiente, il più piccolo e più leggero cambio automatico prodotto dalla Ford, il primo in Europa a fare largo uso di resine fenoliche, un materiale plastico a bassa densità e basso coefficiente di attrito che mantiene inalterato le sue caratteristiche anche alle alte temperature.

Per quanto riguarda le caratteristiche estetiche, la Granada Ghia presenta esternamente una nuova griglia pressofusa, la fanaleria anteriore raccolta in riparti cromati e particolari modonature alle fiancate. L'interno è completamente nuovo, rispetto alla Granada: nuovi sedili, rifiniture in legno e nuove combi-

nazioni per la tappezzeria. In effetti, più dei mutamenti estetici la Ghia Operation si è preoccupata di dedicare i suoi sforzi alle migliorie interne.

A questo riguardo, ad esempio, la Granada Ghia ha il tappeto che poggia su uno strato di gommapiuma che si estende fino al vano portabagagli e ricopre ambo i lati della vettura. Unito ad un abbondante uso di materiale antitrombo, questo isola ottimamente l'interno.



Caratteristiche tecniche

Berlina 4 porte, carrozzeria autoportante. Motore anteriore a 6 cilindri a V; alesaggio 93,6, corsa 72,4; cilindrata 2994 cc. Distribuzione ad aste e bilancieri, rapporto di compressione 8,9:1. Potenza 138 CV-DIN a 5000 giri. Cambio automatico a tre velocità + retromarcia. Freni a disco sulle 4 ruote, con servofreno. Sterzo a cremagliera, servoassistito. Dimensioni: lunghezza 4572, passo 2769, carreggiata anteriore 1511, posteriore 1537. Peso kg 1300. Velocità massima 182 km/h.

Della dotazione di serie fanno parte anche lo sterzo ed i freni servoassistiti, che sono naturalmente a doppio circuito. Lo sterzo è a colonna rientrante e le cinture di sicurezza hanno tre punti d'attacco. Relativamente alla sicurezza attiva, essa poggia soprattutto sulla notevole affidabilità della vettura, cui contribuiscono passo lungo, larghe carreggiate e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote.

La Granada Ghia è un esempio ottimamente riuscito di quella tendenza del mercato europeo verso vetture di classe ma con contenuti costi di esercizio e manutenzione, con prestazioni (non solo velocità, ma di abitabilità e comfort) superiori alla media. Essa è in vendita in Italia dal 7 febbraio.

Per la stessa data sono disponibili le nuove versioni dei coupé Ford Consul e Granada. La carrozzeria è stata ritoccata nella parte posteriore, con un abbassamento della linea di cintura ed un aumento delle parti vetrate laterali e soprattutto del lunotto, che così permette una migliore visibilità posteriore.

Meccanicamente, i nuovi coupé hanno ricevuto migliorie nelle sospensioni, mentre sono rimaste invariate le altre parti meccaniche.



Troppa benzina!

● Troppa benzina nei distributori tedeschi! Questo è il risultato della proibizione di circolare la domenica e dell'autodisciplina degli automobilisti tedeschi che hanno permesso alla GERMANIA di risparmiare ben il 15% sui consumi di dicembre nei confronti dello stesso mese dell'anno precedente. Ecco perché dal 1. marzo in Germania si tornerà a circolare liberamente.

● La ELF-ERAP ha firmato un accordo con la società algerina SONATRACH per le ricerche petrolifere nel Sahara algerino. Un accordo che prevede l'impiego di circa 31 milioni di dollari.

● Un deputato francese, monsieur ROLAND BOUDET, ha depositato un progetto di legge che prevede il ritiro definitivo della patente per tutti gli automobilisti che venissero sorpresi alla guida in stato di ubriachezza.

● La vendita delle vetture importate è passata, in Inghilterra, da 384 mila a 455.805 unità con un aumento del 27,43 per cento. Il più grosso esportatore è la RENAULT con 67.071 vetture.

● In FRANCIA la tassa di concessione governativa annuale per la patente di guida è stata portata da 50 franchi a 60, con un aumento pertanto inferiore a quello preannunciato che doveva essere del 30 per cento.

● Anche gli STATI UNITI hanno registrato una forte flessione di vendite sul mercato automobilistico: si parla addirittura di una contrazione che raggiunge il 27 per cento.

● In OLANDA il ministro dell'economia, Roud Lubbers, ha annunciato in Parlamento che il razionamento della benzina, iniziato il 12 gennaio, termina con il 5 febbraio. Sarà comunque vietata la circolazione privata delle auto una domenica sì e una no.

MARCIAPIEDI da parcheggio

● In GERMANIA è stato creato un cartello con la lettera «p» che significa parcheggio, con la sagoma di una vettura un poco inclinata e una base di diverso spessore sulla quale poggia la sagoma di cui sopra. Significa: possibilità di parcheggiare con due ruote sul marciapiede.

● Ufficiosamente risulta che la RENAULT nel 1973 è stata la marca estera con il maggior numero di immatricolazioni in Italia: circa 73.000 autoveicoli, dei quali 70.000 vetture.

● Il razionamento della benzina in SVEZIA è stato revocato. Il governo svedese cercherà di ridurre il consumo aumentando il prezzo del carburante.

● Nel 1973 la GENERAL MOTORS ha aumentato la propria produzione di autoveicoli in America e in Canada, passando dalle 6.200.711 unità del 1972 a 7.095.431.

● Anche la VOLKSWAGEN ha ridotto l'orario di lavoro, come avevano già fatto Opel, Ford tedesca e BMW. Per ora la riduzione riguarda soltanto la fabbrica di Hannover e non quella di Wolfsburg.

● La società petrolifera PETROFINA si è offerta di collaborare con il governo belga per realizzare una raffineria a capitale misto, statale, privato, che sostituisca il fallito progetto dell'impianto petrolifero belgiano Ibramco.

● Fra novembre e dicembre 1973 le immatricolazioni di vetture sono diminuite in INGHILTERRA di 126 mila a 103 mila. Anche in Germania si è verificato un calo del 4,7%.

● La filiale argentina della FIAT ha concluso un accordo con CUBA per la vendita di 6.000 vetture, 5.500 autocarri e 600 trattori. La fabbrica italiana si sostituisce così alla British Leyland, sino ad ora abituale fornitrice dell'isola dei Caraibi.

● La nuova RENAULT TX-16, che si distingue dalle altre della serie per l'eccezionale comfort e per la dotazione di accessori, è stata presentata in questi giorni a Roma. Il prezzo è di L. 2.225.000, IVA esclusa.

● Un vero machiavello l'accordo Francia-Arabia Saudita per le forniture di greggio al governo francese nei prossimi venti anni in cambio di armi e costruzione di officine con l'impegno di collocare in Francia i prodotti che ne usciranno. Tutto a dispetto degli Stati Uniti per i quali l'Arabia Saudita era una specie di «territorio di caccia» riservato.

● L'Ente Regione Lombarda riconoscerà a tutte le ditte artigiane che esportano al «2. EXPOMOTOR» (Milano 28 febbraio - 4 marzo), un contributo speciale sino alla concorrenza dell'80% sulle spese sostenute. Basterà che gli artigiani, lombardi o di altre regioni, inoltrino domanda documentata alle singole Commissioni di appartenenza.

Domeniche «pulite»

● Il dott. BRAJA capo dell'ufficio di rilevamento tecnico del comune di Torino, ha comunicato che i dati tuttora in corso d'esame presso l'Ufficio d'Igiene, fanno rilevare una diminuzione delle sostanze inquinanti nell'atmosfera dell'ordine del 25-30 per cento. Ciò deriverebbe dalla vietata circolazione domenicale delle autoveature.

● La ANTAR (Associazione nazionale tra autoriparatori) presenterà, martedì 12 febbraio alle ore 17,30, nella Sala del Cenacolo dei Musei della Scienza e della Tecnica di Milano, il «Prontuario ANTAR dei tempi standard delle lavorazioni meccaniche», un'opera che persegue l'intento di ricostruire il criterio di affidabilità tra l'utente automobilista e le officine di riparazione.

● La VOLVO riprenderà, in data 8 febbraio, la normale settimana lavorativa di cinque giorni nei propri stabilimenti i Torslanda e Dalsand, ponendo così termine all'attuale orario ridotto.

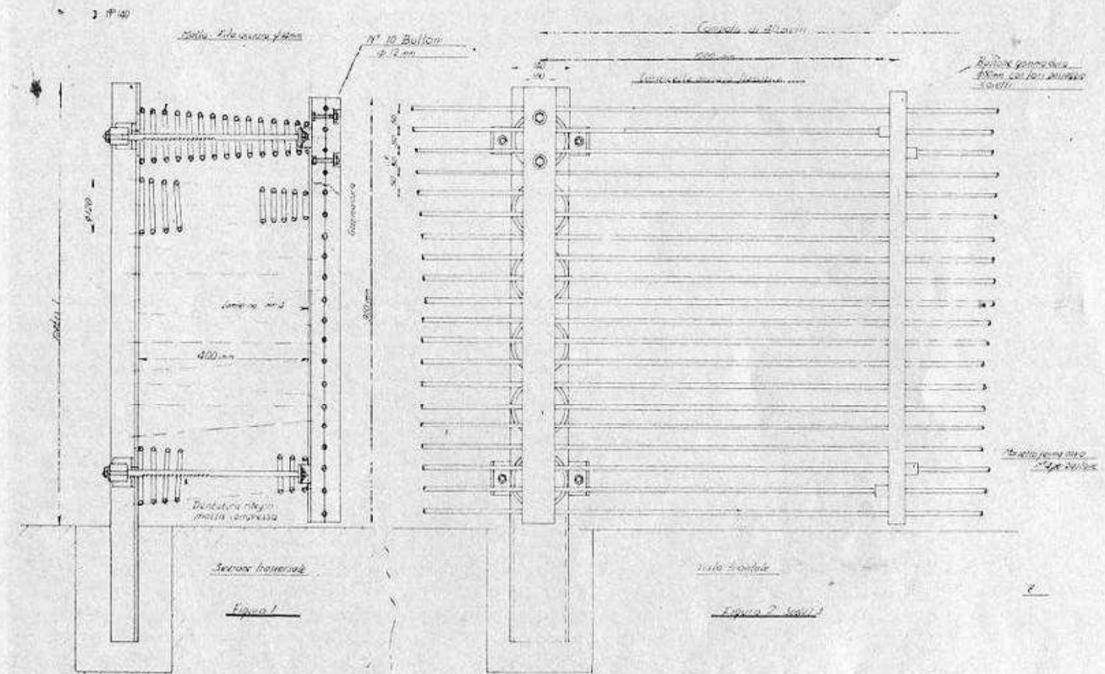
● La BAVARIA S.p.A. di Milano, società di importazioni e vendite, ha assunto dal 7 gennaio 1974, la distribuzione delle vetture BMW in Italia dopo precisi accordi con la BMW Italia con sede a Verona.

Il lutto di PICCININI

● Il nostro collaboratore GIANCARLO PICCININI ha avuto la sventura di perdere l'adorata madre ADELE, improvvisamente deceduta lunedì 28 gennaio. All'amico Giancarlo e a tutti i familiari giunga l'affettuoso condoglio di tutta la redazione di AUTOSPRINT.

L'ing. BORRACCI ha perfezionato la sua «Rete elastica» (sempre pensando al Mugello)

IL MURO MORBIDO anche in rettilineo



Nel disegno, che è un particolare del progetto, si vede una sezione della paratia funicolare proposta dall'ing. Borracci. Si nota la serie di funi in sezione, ed anche il supporto fisso che però è reso «morbido» da un sistema elastico molto efficace nell'assorbimento dell'urto

FIRENZE - Il «muro morbido» proposto dall'ingegnere Pasquale Borracci in sostituzione dei guard-rail, (vedi Autosprint 45/1973), si è allungato: il presidente dell'AC Firenze ha infatti ultimato lo studio per l'applicazione di barriere elastiche anche sui rettilinei, oltre che nelle curve. La proposta relativa alle nuove protezioni in curva è già stata esaminata dalla nostra CSAI che ha espresso parere favorevole, inviando la documentazione alla CSI di Parigi che a sua volta discuterà del progetto Borracci nella sua riunione di marzo. Per quell'epoca la Commissione Sportiva Internazionale avrà ricevuto anche la seconda parte del progetto, in modo da poter esprimere un giudizio definitivo sul sistema di reti elastiche che dovrebbero sostituire i guard-rail, ormai chiaramente sotto accusa per la esclusiva azione «passiva» che esercitano in caso di incidente. Le barriere elastiche, invece, sono caratterizzate da un'azione «attiva» che contribuisce al ridimensionamento dell'impatto, decelerando la forza di urto della macchina che esce di pista.

«Paratie funicolari flessibili anelastiche» e la definizione tecnica della proposta dell'ingegner Borracci, ma vediamo in pratica di cosa si tratta, ferma restando l'idea base della elasticità di questa rete di protezione. Il sistema di funi proposto prevede una barriera lungo i rettilinei alta un metro, (invece dei 70 centimetri del guard-rail), costituita da cordicelle flessibili di acciaio distanti l'una dall'altra 5 cm., sorrette da montanti in legno e gomma dura, sistemati ad una distanza di quaranta metri l'uno dall'altro. Lo spazio libero d'urto è quindi formato da «campate» di quaranta metri, il che significa per il pilota che esce di pista avere l'ottanta per cento di probabilità di finire contro la rete di funi. Ma l'ingegnere Borracci si è posto anche il problema dell'auto che uscendo di pista centra anche uno dei sostegni, cioè una probabilità su dieci: per questo i montanti stessi che sorreggono le reti sono liberi di muoversi sotto l'urto in quanto alla base fissati con un sistema elastico che permette loro di assorbire l'impatto. Inoltre le pareti formate dalle venti funi sono integrate da montanti o pali in gomma dura trasversali alla distanza di un metro l'uno dall'altro, in modo da realizzare una vera e propria rete.

Come nel sistema proposto per le curve, anche nei rettilinei l'assorbimento dell'urto è assicurato dall'allungamento controllato dei cavi con morsetti a pressione elastica.

Con questo sistema, afferma l'ingegnere Borracci, le paratie frenano gradualmente la sbandata laterale del veicolo fino al suo arresto, senza danni per il pilota ed il mezzo in quanto le molle dei montanti che reggono le reti, una volta compresse sotto l'urto, non respingono subito dopo la macchina in pista, ma rimangono agganciate e sotto pressione. Ciò è molto importante ai fini della sicurezza e del regolare svolgimento delle gare in quanto evita il coinvolgimento di altri concorrenti in eventuali incidenti.

Borracci inoltre afferma che con altri accorgimenti queste reti potrebbero servire contemporaneamente anche a limitare l'accesso del pubblico.

Nella lunga e dettagliata relazione tecnica che accompagna i disegni, l'ingegner Borracci ha preso in esame anche il lato economico che riserva una piacevole sorpresa. Il sistema di reti funicolari viene a costare, attualmente, intorno alle 6.300 al metro (altezza 100 cm.), mentre il guard-rail doppio costa 7.500 lire al metro (altezza 70 cm). Il risparmio si aggira quindi sul venti per cento. Come abbiamo detto prima, la CSI esaminerà la proposta dell'ingegnere Borracci nella riunione di marzo. Se tutto andrà bene è probabile l'esecuzione di tratti sperimentali del sistema di reti in alcuni autodromi.

Per questa sperimentazione l'ingegner Borracci si è detto disponibile ad ospitare la prova pratica sull'autodromo del Mugello, proprio per una verifica sul campo del sistema elastico, spetterà poi alla CSI adottare o meno il sistema ed emanare quindi norme e modalità d'impiego. Ciò ovviamente richiede del tempo e questo spiega perché attualmente sull'autodromo del Mugello si stiano montando i guard-rail, in quanto così stabiliscono le norme vigenti. Ma proprio in vista del nuovo sistema l'uso delle barriere fisse metalliche sarà limitato all'indispensabile: la prova è la realizzazione del maggior numero possibile di vie di fuga libere da ogni ostacolo. Ma di questo ne riparleremo quanto prima.

Marco Grandini