

C'è sempre un problema nuovo per le corse

il giornale di mezzanotte per telefono e per telex

AUTO SPRINT

domenica **SPRINT**

AMSTERDAM - Con il miglioramento della « situazione benzina » in Olanda, il futuro delle corse in quella nazione si presenta ora piuttosto roseo, anche se nulla è ancora stato detto in forma ufficiale. Per adesso si sa soltanto che il KNAC ha annullato il consiglio che aveva dato ai vari organizzatori di annullare le gare in programma. Però è sorto un altro problema nel frattempo.

Domenica 23 giugno, giorno in cui è iscritto in calendario il G.P. d'Olanda di F. 1, la televisione olandese trasmetterà nel pomeriggio la partita del campionato mondiale di calcio fra Olanda e Bulgaria. Nel timore che molta gente stia davanti al video, non recandosi dunque sul circuito per assistere al Gran Premio, gli organizzatori hanno chiesto alla CSI il permesso di anticipare la gara al giorno 22. Si ritiene che il permesso verrà concesso e le prove della corsa si svolgerebbero dunque il giovedì, il venerdì e il sabato mattina.

Mentre schiarisce l'orizzonte energetico (il 30 marzo si corre il G.P. SUD AFRICA)

sorge un dubbio dopo il richiesto anticipo al 22 giugno del G.P. d'OLANDA:

i mondiali di calcio minacciano le corse?

L'iniziativa olandese ci sembra ben motivata e il prossimo appuntamento mondiale della « pedata », che si articolerà dal 13 giugno al 7 luglio, dovrebbe preoccupare anche altri organizzatori impegnati nel « periodo calcistico » (senza inutili preoccupazioni di popolarità). Se per la 24 ORE DI LE MANS in calendario al 15-16 giugno, gli intermezzi calcistici alla TV possono magari costituire uno svago in più per gli spettatori della corsa, per altre prove l'alternativa del calcio potrebbe rivelarsi tale fino alle estreme conseguenze. E questo non solo per i paesi che hanno le loro rappresentative impegnate a Monaco, ma anche per gli altri, dato il grande interesse

che la manifestazione suscita in tutto il mondo.

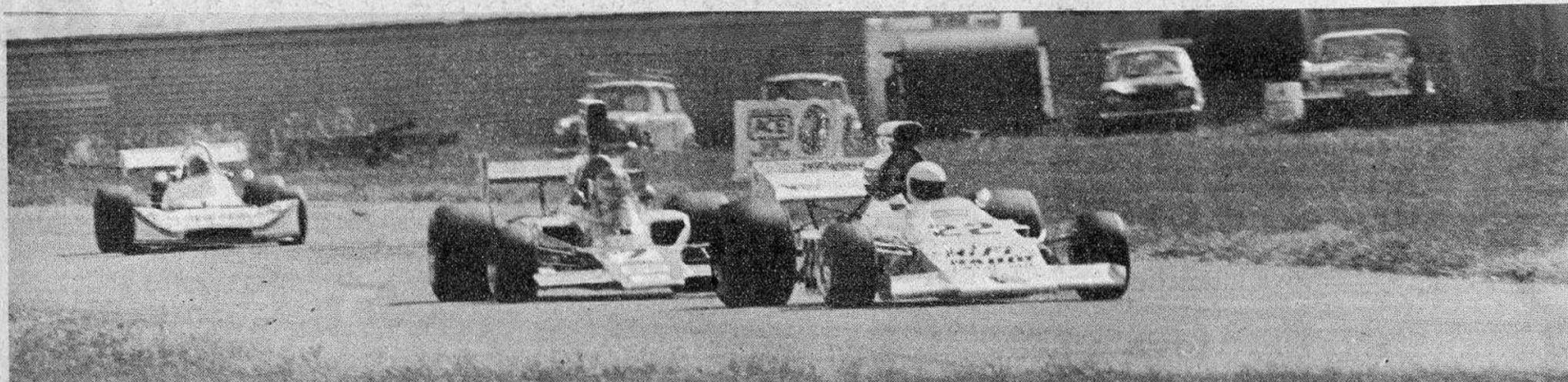
Ecco una serie di manifestazioni importanti che hanno su di sé la « spada » calcistica, stanti le date del calendario iridato calcistico in Germania:

15-16 giugno	24 Ore di Le Mans
16 giugno	300 Km. del Nurburgring
23 giugno	G.P. di Olanda F. 1
30 giugno	1000 Km dell'Osterreichring
30 giugno	G.P. Lotteria Monza
7 luglio	G.P. di Francia F. 1
7 luglio	Coppa Santamonica F. 2

JOHANNESBURG - Le speranze di Alex Blignaut (vedi Autosprint n. 4) di poter « recuperare » il suo Gran Premio del Sud Africa, nate tre settimane fa a Buenos Aires, paiono concretizzate.

Infatti, il governo sudafricano, con l'allentarsi della crisi energetica, ha dato il suo benestare all'effettuazione della corsa, prevista quindi per il 30 marzo. Ora, però, pare che lo « Sportcar Club », cioè l'organo che si occupa dell'organizzazione della maggior parte delle gare sudafricane, non si accontenti di « recuperare » il Gran Premio, ma condizioni l'effettuazione delle più importanti corse internazionali, che per ora restano bloccate dalle restrizioni.

Una conferma ufficiale a questo possibile « sblocco » si avrà la prossima settimana, anche se comunque pare sicuro che il terzo « round » del mondiale piloti si farà a Kyalami il 30 marzo prossimo, poiché la data originale (il 2 marzo) sarebbe troppo vicina per rimettere in moto in maniera adeguata la macchina organizzativa.



Sul corto tracciato di Oran Park, la Lola di Walker insegue la vecchia McLaren di Pederson, nella gara che ha visto la vittoria di Max Stewart ed il secondo posto di Walker

A corto di freni le Chevron, bagarre fra Lola a Oran Park in TASMANIA

ORAN PARK - La competizione, che si correva su 90 giri pari a 180 chilometri, si è svolta in una giornata fresca, nuvolosa e senza il minimo alito di vento.

Il punto saliente è stato la grande battaglia per il comando, McCormack, Stewart, Walker e, nella seconda parte, Brown. Entrambe le Chevron avevano guai ai freni, che ogni tanto non funzionavano, forse per via del raffreddamento dato che il circuito di Oran Park è ritenuto « severo » per i freni.

Dopo avere coperto soltanto quattro giri, McRae si è visto sventolare la bandiera nera, perché stava cambiando i pneumatici al box quando si è abbassata la bandiera ed è, quindi, stata squalificata per non avere preso posto nello schieramento.

All'inizio ha preso il comando Stewart, davanti a McCormack, Walker, Gethin e Brown, poi quest'ultimo ha superato Gethin al

MAX è ora leader

ventitreesimo giro e i primi quattro sono scattati avanti lasciando gli altri molto arretrati. Al diciassettesimo giro alla vettura di McCormack si è rotto un bilanciante e al comando è passato Walker, al trentunesimo giro.

PETER STUYVESANT - Oran Park - Gara di velocità in circuito, valevole per la Coppa Tasmania - 3 febbraio 1974. La classifica

1. Stewart (Lola) 1.1'22"; 2. Walker (Lola) 1.1'24"; 3. Brown (Lola) 1.1'24"8; 4. McCormack (Elfin) 1.1'25"3; 5. Gethin (Chevron) 1.1'43"5; 6. Pilette (Chevron) 1.1'44"1; 7. Lawrence (Lola) 1.1'54"1; 8. Leffler (March) 87 giri; 9. Cooper (Elfin) 83 giri; 10. Robertson (Elfin) 73 giri.

Al quarantaduesimo Stewart ha superato McCormack, passando in testa al cinquantesimo. McCormack ha fatto miracoli, restando con le Lola con sette cilindri, ma alla cinquantottesima tornata è arretrato al quarto posto. Dal

Giro più veloce: Walker 40".

Ritirati: Muir 69. giro, rottura pompa del carburante; Oxtan 48. giro, rottura bilanciante; Pederson 48. giro, rottura albero trasmissione; Richardson 23 giro, rottura acceleratore; McRae 4. giro, squalificato.

Punteggio campionato dopo la quinta prova:

Stewart p. 24; Gethin 20; McCormack 18; Walker 15; Pilette 10; Brown 9.

quarantottesimo giro in poi Walker è rimasto senza l'uso della quarta marcia e Stewart faticava a tenere ingranata la seconda, mentre verso la fine della corsa Brown aveva i freni che funzionavano male. Le prime quattro vetture non sono mai state staccate di oltre 4" l'una dall'altra e giravano regolarmente sui 40", cioè una velocità non molto elevata. Arretrati Gethin e Pilette segnavano tempi analoghi.

Come si era visto a Teretonga, anche a Oran Park si è assistito a un'emozionante lotta fra i piloti di testa e Stewart ha vinto per 1"8 nei confronti di Walker.

A. van Loon

ORAN PARK - Le prove della quinta corsa della Coppa Tasmania si sono svolte con tempo caldo e umido e un poco di pioggia nella prima sessione. Nel minuti finali dell'ultima sessione John McCormack ha segnato il tempo più veloce in 39"9, cioè un tempo superiore di 9/10 rispetto al record stabilito da Matich nell'agosto 1972, in 39". Il motivo per i tempi non troppo veloci era dovuto alla temperatura molto elevata in pista. Ma Stewart è stato il più veloce, dopo la seconda sessione, ma poco prima che questa si concludesse è entrato in collisione con la Begg di Oxtan alla curva BP — dopo che Oxtan aveva fatto un testa-coda — e ha dovuto andare a fare riparare la vettura alla quale si era storta la sospensione anteriore sinistra.

CONTINUA A PAGINA 20



Un lanciattissimo Fittipaldi ha vinto anche nell'altro gran premio brasiliano, quello di Brasilia. «Me li mangio tutti, quest'anno» sembra far intendere Emerson che in casa sua ha ritrovato la grinta.

150 mila spettatori e il Presidente della Repubblica hanno salutato nel nuovo autodromo brasiliano il bis di forza dell'idolo locale

«FITTI» CO

MERZARIO a 30"
dal vincitore

COSI' (IN 12) AL VIA

Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 1'51''18	Emerson Fittipaldi (Marlboro-Texaco M23) 1'51''27
Jody Scheckter (Tyrrell-Ford) 1'51''40	Carlos Pace (Surtees-Fina TS16) 1'51''40
Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'53''40	Jean-Pierre Beltoise (BRM P 160) 1'54''44
Wilson Fittipaldi (Brabham BT44) 1'54''62	Jochen Mass (Surtees-Fina TS16) 1'55''63
Henri Pescarolo (BRM P 160) 1'55''80	Hans-Joachim Stuck (March 741-Ford) 1'57''61
Howden Ganley (March 741-Ford) 1'58''10	James Hunt (March 731-Ford) 2'07''0

TASMANCUP

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

Gethin era poco soddisfatto della sua vettura, alla quale era stata montata la più recente sospensione posteriore Chevron B28, il che aumentava la lunghezza di quattro pollici e la larghezza di tre. La vettura sotto-sterzava malamente, passando poi al sovrasterzo e i meccanici non hanno avuto tempo sufficiente per provarla prima della corsa. Inoltre Gethin era handicappato dalla pompa del carburante che non funzionava bene. Quanto a Matich, non ha partecipato alla gara perché non stava bene. Muir (che negli Stati Uniti pilotò la Lola Jones Eisert) è sceso in pista soltanto per la prima sessione di prove, perché si è staccata la cinghia della pompa dell'olio.

L'ultima sessione di prove è durata soltanto dieci minuti, ma quasi tutti i tempi sono stati stabiliti appunto allora.

I migliori in prova: 1. McCormack 39''9; 2. Stewart 40''2; 3. Brown 40''3; 4. Walker 40''3; 5. Lawrence 40''5; 6. McRae 40''5; 7. Pilette 40''5; 8. Gethin 41''0; 9. Oxton 41''5; 10. Leffler (March 722 Cosworth F. 2) 42''5; 11. Garrie Cooper (Elfin MR5 Repco Holden) 42''7; 12. Richardson (SCV Chev) 42''9; 13. Pederson 43''0; 14. Robertson 42''9; 15. Muir (Matich A53 Repco Holden) 46''9.

BRASILIA - 150.000 spettatori festanti, più che a Interlagos per la gara mondiale, hanno fatto cornice alla seconda vittoria di Emerson Fittipaldi nel suo Brasile, nel «Gran Premio presidente Medici» che inaugura il nuovissimo impianto della capitale brasiliana.

L'autodromo, completato per l'occasione (le prove del venerdì si sono svolte in maniera irregolare proprio a causa degli ultimissimi lavori), ha accolto dodici dei piloti di Formula 1 che una settimana prima avevano gareggiato ad Interlagos. E come ad Interlagos i più veloci erano stati Fittipaldi e Reutemann, anzi l'argentino aveva conquistato la pole position superando di un decimo di secondo il tempo ottenuto da Emerson.

Una volta di più Reutemann non ha avuto la fortuna dalla sua, ed infatti è stato costretto al ritiro nelle prime battute di corsa per rottura del motore. Venuto a mancare questo motivo di interesse, la corsa è stata dominata dall'ex campione del mondo, che ha

portato la sua Texaco-Marlboro al traguardo dopo aver ottenuto anche il giro più veloce, che è ovviamente il nuovo (e primo) record del tracciato.

Dietro a lui, Jody Scheckter è riuscito finalmente in un risultato degno delle sue promettenti doti, evitando di farsi agganciare dalla Iso-Marlboro di Arturo Merzario che dal canto suo è emerso, una volta tanto senza problemi, anche abbastanza facilmente sul lotto degli avversari, pre-

cedendo abbondantemente la Surtees di Mass.

C'era anche l'altro Fittipaldi, Wilson, che portava in gita l'altra Brabham BT 44, quella usata in precedenza da Robarts. Wilson, che da tempo non correva ed era un po' fuori allenamento, si è comunque comportato molto bene giungendo quinto e primo dei doppiati. Oltre a quella di Reutemann, da citare la poca fortuna di Hunt, che è stato il primo a ritirarsi dopo appena quattro giri di gara per

rottura di una sospensione, mentre Beltoise è stato tagliato fuori da un buon piazzamento essendo stato costretto ad una sosta per cambiare un pneumatico.

Una buona corsa stava facendo Stuck, con la March, ma ha rotto il motore durante un duello con Wilson Fittipaldi, che nel finale è riuscito a resistere al ritorno della March di Ganley.

Dopo l'arrivo, Emerson Fittipaldi era raggiante per questo suo secondo successo consecutivo in F. 1 davanti al suo pubblico, fra cui lo stesso presidente Emilio Medici. Emerson ha avuto parole di elogio per il nuovo impianto, ed ha espresso la speranza che esso venga al più presto incluso nel «giro» delle corse internazionali. Il problema, al quale abbiamo già accennato nei nostri servizi da San Paolo, sarà quello di stabilire una priorità fra i due impianti brasiliani, che dipendono da due federazioni distinte che si fanno una concorrenza spietata.

GRAHAM HILL guadagna 1 giro

SAN PAOLO - Piccolo colpo di scena a San Paolo, dopo il Gran Premio vinto da Fittipaldi. Nel riguardare attentamente i cronologici, infatti, i cronometristi si sono accorti di aver fatto un torto a Graham Hill, classificandolo 16. a 2 giri. In realtà, «Baffo» aveva solo un giro di ritardo dal vincitore, al momento della conclusione — anticipata — della gara, e perciò è stato ufficialmente inserito all'11. posto.

Pertanto, alle spalle di Beltoise, la classifica è così cambiata: 11) Hill (Lola-Embassy) a 1 giro; 12) Hulme (Texaco-Marlboro McLaren) a 1 giro; 13) Scheckter (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 14) Pescarolo (BRM) a 2 giri; 15) Robarts (Brabham BT42); 16) Mass (Surtees-Fina) a 2 giri; 17) Migault (BRM) a 3 giri.

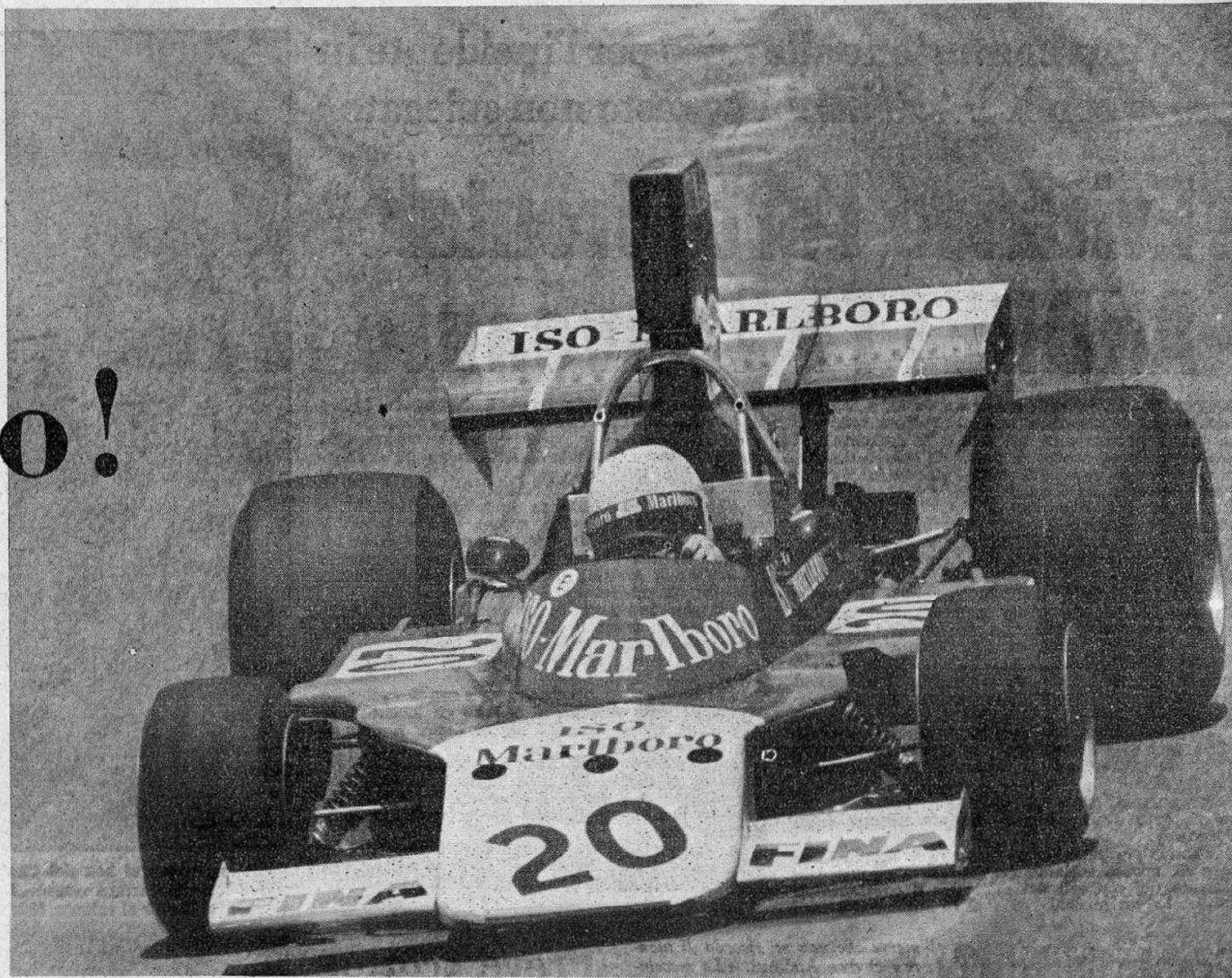
Ottimo terzo, Merzario ha finalmente potuto dimostrare che la sua Iso-Marlboro (e lui stesso) non sono tanto lontani dalle migliori Formula 1 del momento. La sosta forzata sino al G.P. del Sud Africa, permetterà a Dallara ed a Frank Williams un oculato lavoro di miglioramento, tale da poter dare al comasco tutte le possibilità per emergere

n gusto!

GRAN PREMIO PRESIDENTE MEDICI
Gara internazionale di Formula 1 - Autodromo di Brasilia (Brasile), 3 febbraio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro McLaren M23), che compie i 40 giri del percorso in 1'15"24". 2. Scheckter (Tyrrell-Ford) a 12"; 3. Merzario (Iso-Marlboro) a 26"; 4. Mass (Surtees-Fina TS 16) a 1'37"; 5. Wilson Fittipaldi (Brabham BT 44) a 1 giro; 6. Ganley (March 741) a 1 giro; 7. Pescarolo (BRM P 160) a 1 giro; 8. Beltoise (BRM P 160) a 2 giri; 9. Pace (Surtees-Fina) a 2 giri; 10. Stuck (March 741) a 6 giri; 11. Reutemann (Brabham BT 44) a 29 giri; 12. Hunt (March 731) a 36 giri.
Giro più veloce: il 25. di Emerson Fittipaldi in 1'51"72.



L'ing. DALLARA spera molto di vincere un G. P. entro l'anno con ARTURO e la ISO

PARMA - Dopo un riposo ristoratore nella sua casa di Parma, l'ing. Gian Paolo Dallara si è completamente reso irreperibile. Il viaggio di ritorno dal Brasile deve avergli suggerito qualche nuova modifica, qualche miglioramen-

to da apportare, subito, sulla Iso Marlboro di Merzario. Non si spiega altrimenti il fatto che, Dallara, sempre a disposizione di qualsiasi discorso, abbia trascorso un pomeriggio intero senza voler es-

sere disturbato nella sua officina di Varano Melegari. Alle 18 però terminava il «coprifuoco» e Dallara è tornato ad essere quello di sempre. Si fanno due chiacchiere sul gran premio del Brasile.

Un pilota che vuole vincere

— Ing. Dallara, cosa ne pensa dei miglioramenti della Iso Marlboro e del suo pilota Merzario?

«Posso parlarvi del Merzario attuale: è un ottimo pilota che vuole arrivare, vincere, ma soprattutto ha una grossa sensibilità tecnica, è uno, insomma, che "sente" la macchina e ha il carattere del vincitore. Per quanto riguarda la vettura, invece, posso dire che è disegnata molto bene solo che era stata costruita per montare gomme posteriori del diametro di 23 pollici, poi a metà della scorsa stagione sono state montate gomme da 27 pollici che si adattano poco con la geometria delle sospensioni. Quest'anno è stata rivista proprio la geometria delle sospensioni sia posteriori, che anteriori e in più abbiamo a nostra disposizione la grossa sensibilità di Merzario e di conseguenza possiamo parlare di miglioramento. Tengo a precisare, però — continua Dallara — che è difficile stabilire quanta parte del miglioramento fatto registrare alla

nostra macchina spetta alla revisione della vettura stessa e quanta al Merzario collaudatore e quanta, ancora, al Merzario pilota».

— Comunque, i miglioramenti ci sono stati, pensate di riuscire a fare ancora meglio?

«E' chiaro. La stagione è appena iniziata e adesso avremo un paio di mesi per lavorare. Prima del gran premio di Spagna, quindi, la Iso potrebbe aumentare la sua competitività anche se siamo convinti che non saremo i soli a migliorare».

— Proprio mentre lei era in Sud America in Italia è scoppiata la questione dei «trattori». Qual è il suo parere in merito a questo caso che rischia di trasformare la produzione delle case automobilistiche come la Maserati e la Ferrari?

Un prestigioso biglietto da visita

«A questo proposito posso dire che il viaggio in Sud America mi è servito. Là, infatti, ho potuto constatare che l'ammirazione e il prestigio delle vetture italiane da corsa è automaticamente trasferito alla produzione industriale italiana in genere. E ritengo che, se non si facessero più automobili da competizione in Italia, a parte ogni considerazione di carattere

sportivo, si avrebbe un grosso contraccolpo per l'intero prestigio della industria nazionale. Analogamente sono convinto che le auto da gran turismo italiane siano il biglietto da visita della nostra capacità produttiva quindi, la sopravvivenza delle industrie nel settore delle competizioni e delle maxi gran turismo è, a mio avviso, un problema che dovrebbe stare veramente a cuore a chi è responsabile della nostra economia e della nostra industria, anche perché un loro ridimensionamento comporterebbe la dispersione di nuclei di alta qualificazione difficilmente ricomponibili. In secondo luogo si annullerebbe un'attività promozionale nei confronti degli acquirenti esteri con effetti certamente poco benefici per tutta l'industria».

— Tornando al gran premio del Brasile qual'è stata la sua impressione sul rendimento della nuova Ferrari?

«Senza dubbio ottima. La Ferrari va molto forte e questo l'hanno visto tutti. Per me il "boxer" sia in Argentina, che in Brasile ha dimostrato di avere qualcosa in più dei propulsori inglesi, e poi ho visto che ha una buona tenuta di strada, una buona frenata e degli ottimi piloti».

— Allora crede che Regazzoni che attualmente capeggia la classifica del «mondiale piloti» possa rimanere in vetta, cioè, pensa che il ticinese sia in grado di vincere il campionato?

«Ripeto che Regazzoni ha a sua disposizione un motore più potente degli altri, ha delle grosse doti e, quindi, potrebbe vincere il campionato, tuttavia mi sembra un po' presto fare dei pronostici».

Per Regazzoni vittoria possibile

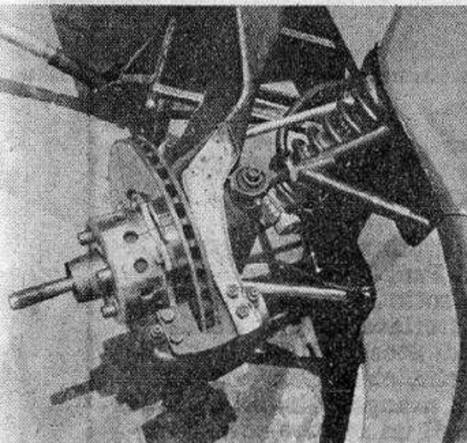
— Lei dice che il «boxer» Ferrari na qualcosa in più, a Maranello dicono che stanno provando dei propulsori nuovi, lei crede che possano aumentare il rendimento della Ferrari?

«Se è vero che il motore potrà aumentare ancora il suo rendimento allora la candidatura di Regazzoni come prossimo campione del mondo potrebbe essere rafforzata».

— Per concludere, quali intenzioni avete per il prossimo futuro voi della Iso?

«Per adesso mi auguro che Merzario riesca a raggranellare qualche punto per la classifica, poi entro la fine dell'anno speriamo di riuscire a vincere un G.P. In fondo Merzario ha tutte le doti sufficienti per riuscirci, e noi vedremo di dargli la macchina in grado di portarlo a quel punto».

Gianluca Bacchi Modena



Un particolare della sospensione anteriore sinistra della Iso-Marlboro di Merzario, con la presa d'aria per il disco freno

to da apportare, subito, sulla Iso Marlboro di Merzario.

Non si spiega altrimenti il fatto che, Dallara, sempre a disposizione di qualsiasi discorso, abbia trascorso un pomeriggio intero senza voler es-

Solo una contusione alla nuca per l'incidente in prova con la PARNELLI (guasto non spiegato)

Evitando l'urto frontale ANDRETTI 2' svenuto

ONTARIO - La velocità era scesa da 300 a 290 chilometri ora, la macchina compiva l'ultimo arco della curva numero due, ma prima di imboccare il rettilineo finiva contro il muro. Il pilota cercava di riportare la macchina verso l'interno ed evitare l'urto frontale. La coda del bolide sfiorava il muro e finiva sul prato con il motore pressoché distrutto. Passeranno due minuti prima che il pilota riprenda i sensi. Un momentaneo stato di « choc », simile a quello capitato a Merzario sul circuito di Watkins Glen.

Mario Andretti è il pilota incappato in questo fortunatamente non fatale incidente di prova, la macchina è quella disegnata da Maurice Phillippe per le gare 1974. Non era stata nemmeno dipinta. Era stata portata da Torrence in California sull'ovale di Ontario per le prime prove, unitamente al vecchio « progetto » e Mario aveva iniziato prima con il vecchio quindi con il nuovo modello.

La macchina nuova, che ha il motore spostato più avanti, aveva reso bene per una mezza dozzina di giri e ai box tutti esprimevano soddisfazione. Poi il botto.

L'indomani, abbiamo chiamato l'ospedale ed ha risposto Jimmy Cooke addetto stampa dello Speedway.

« Mario sta bene, ha parlato con la moglie mezzora fa, accusa soltanto un tiramento ed indolenzimento dei muscoli del collo per il contraccolpo subito, ha un piccolo taglio al di sotto del ginoc-

chio sinistro, ma sta bene. I dottori lo hanno dichiarato in « fair conditions » (condizioni soddisfacenti) domani lo traslocheranno nel reparto normale, per rilasciarlo lunedì, dopo gli accertamenti e gli esami del caso ».

— Quali sono state le cause?

« Mario oltre ad essere un grande pilota è anche un ottimo meccanico, eppure non è riuscito a scoprire quale sia stata la vera causa. Ora in officina esamineranno le sospensioni, alettone ecc ».

— Quindi Andretti sarà « fuori » per la 500 miglia del 10 marzo ad Ontario?

« Affatto, la macchina per quella data sarà completamente a posto e Mario ha detto che appena lo faranno uscire vuol tornare al lavoro ».

— Particolare molto importante: la macchina non s'è incendiata.

« Proprio così » spiega Cooke « con il serbatoio sistemato sulla sinistra, si evitano gli incendi e le esplosioni. Come avvenne ad Al Unser a Pocono e a Mario ad Indy ».

La macchina che fu iniziata lo scorso settembre, costa al momento 150 mila dollari al milionario Vel Miletich e a Parnelli Jones che intendono costruirne una mezza dozzina per il prossimo Campionato Usac.

A Mario Andretti, oltre agli auguri telegrafici inviati, aggiungiamo quelli degli sportivi italiani, del Direttore e della Redazione di « AUTOSPRINT ».

Lino Manocchia

Pronto MARIO?

«...Sto bene
ora vado a

RIVERSIDE»

UPLAND (California) - La notizia ci ha colto a Rio de Janeiro, poco prima di imbarcarci sul Jet della Pan-Am che ci doveva riportare in Italia: Mario Andretti aveva avuto un serio incidente sulla pista di Ontario, provando la « Parnelli ».

Decisione immediata, « dirottamento »: anziché verso Est siamo volati verso Ovest, in California. Per arrivare al Sant'Antonio Community Hospital di Upland. Dove una segretaria ci ha inviato in un reparto immenso dove... non abbiamo trovato Mario, che appena prima era stato trasferito in una camera privata, la numero 323, per semplicemente riposare un paio di giorni.

La prognosi, infatti, è stata molto benigna: una forte contusione alla nuca, ma niente di rotto. Le radiografie sono state esplicite, e così una brutta avventura è finita molto bene.

Tanto bene che Mario ci ha detto chiaramente che lunedì prossimo conta di essere in pista, a Riverside, per provare.

Andiamo per ordine. Stava provando, Andretti, la « Parnelli » tipo Indianapolis, anche per fare prove di gomme, e tutto andava bene. Molto bene, anche, perché con una nuova taratura del turbocompressore i risultati erano molto soddisfacenti. Cosa sia accaduto non si sa:

« Tutto è successo tanto veloce-

mente che non mi ricordo di niente » ci dice Andretti. « La macchina andava benissimo, e non ho avuto nessuna impressione che qualcosa fosse storto. Proprio non ricordo che sia accaduto qualcosa, perché non ho avuto nessun avvertimento. Ho fatto una gran piroetta e la macchina ha battuto duramente contro il muro esterno, con la parte posteriore, a marcia indietro. E' stato un gran colpo, perché mi dicono che il motore si è « accorcato » di otto pollici, e si immagina perché ero sulle 180 miglia orarie. Poi non ricordo niente ».

Lo hanno portato subito in questo ospedale, dove lo hanno subito curato, senza scoprire nulla di anormale. Così stamattina è uscito dal reparto chirurgia e trasferito in una camera privata. Dove resterà solo fino a domani sera, giovedì.

Ha un poco di dolore alla nuca, ma è solo la botta, la contusione conseguente all'urto. Parliamo, così, dei programmi e progetti.

Lunedì (mentre AUTOSPRINT va in edicola n.d.r.) spera Mario di essere in pista a Riverside per provare la nuova Lola 332, la « 5000 » che è appena arrivata dall'Inghilterra.

E' sempre previsto che arrivi in California Ron Tauranac, con la precisa funzione di accelerare la messa a punto delle monoposto, suggerendo quel che c'è da fare per svilupparle. Tauranac, cioè, non avrebbe nessuna interferenza col lavoro del progettista Maurice Phillippe, ma lo completerebbe nella fase successiva alla costruzione.

Per il resto... tutto confermato. I rapporti con l'Alfa Romeo dovrebbero essere chiariti nei particolari tra poco, quando sarà possibile fare un programma preciso.

E la voglia di provare il motore Alfa Romeo sulla monoposto è sempre tanto forte.

f. l.

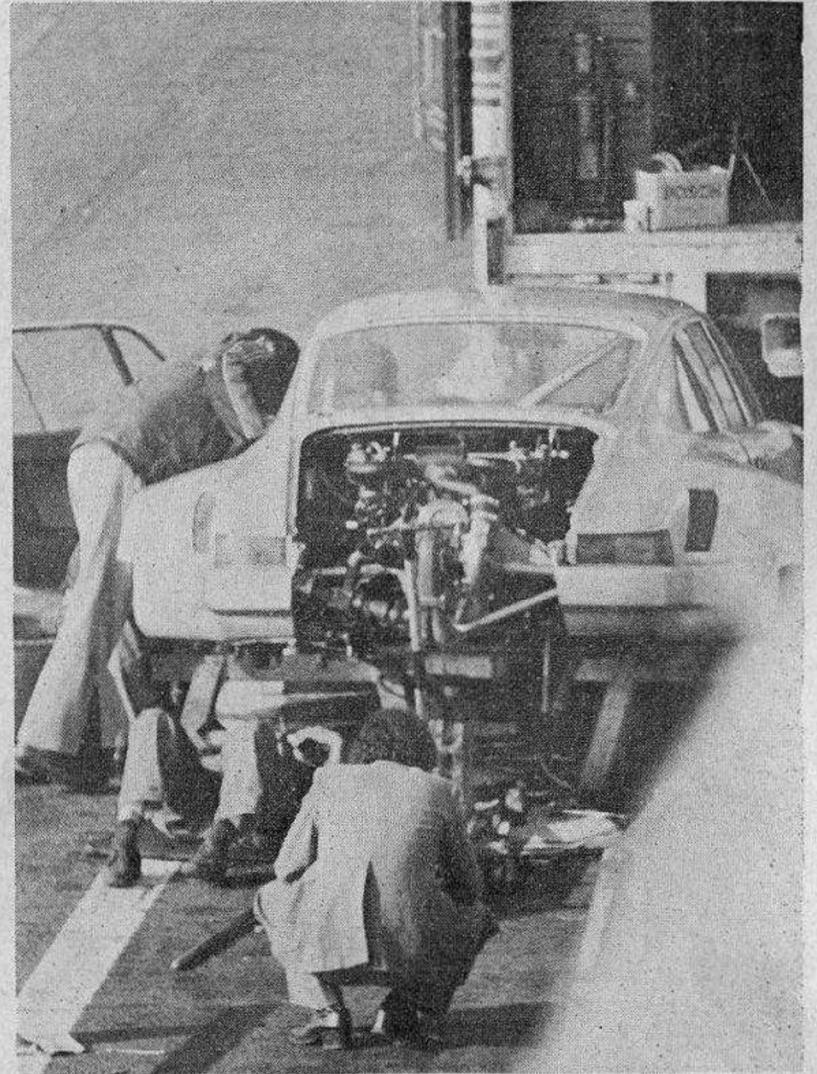
Prove « corte » (2 giorni) a INDY '74

NEW YORK - Mentre New York e molti Stati vicini stavano lottando per la riduzione di carburante, a causa delle « marcie » e scioperi dei camionisti privati, tanto che i governatori dichiaravano « settimana asciutta » con la chiusura di vari distributori, dalla capitale della velocità, Indianapolis, giungeva la notizia della riduzione di carburante per la 500 Miglia del Memorial Day dell'Indiana.

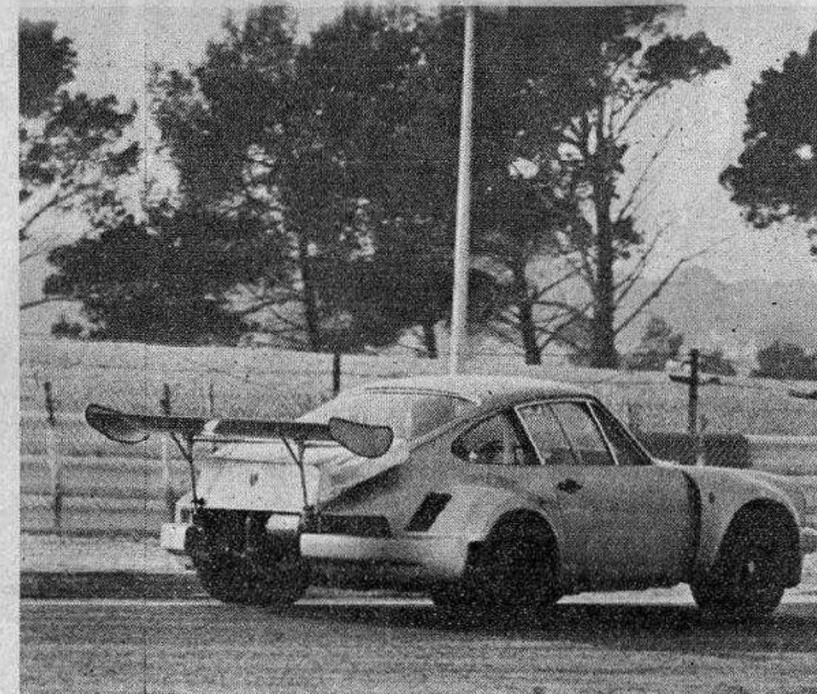
I dirigenti dello Speedway, infatti, per essere « in linea » con gli altri autodromi, hanno stabilito che il carburante da usarsi per quella gara del milione di dollari verrà ridotto del 35 per cento, ovvero sarà di 70 galloni (280 litri) per vettura, allorché verrà abbassata la bandierina a scacchi il 26 maggio. Mentre nel passato le prove di qualificazione avevano la durata di quattro giorni, quest'anno i 33 bolide verranno scelti in due giorni. Inoltre, anziché compiere gli allenamenti per la classica competizione motoristica in 19 giorni, essi verranno compiuti in undici giorni e la loro durata giornaliera verrà accorciata da nove a sette ore.

Un noto pilota, che non ha voluto che menzionassimo il suo nome per non creare maggiori complicazioni, ha detto testualmente: « Ad Indianapolis stanno comodamente seduti nelle poltrone, mentre noi dobbiamo rischiare la pelle. Noi dobbiamo ridurre le prove mentre a Washington i « papaveri » guazzano nei milioni di dollari senza temere la carenza di carburante ».

Il malcontento è generale. Comunque, qualcuno ha espresso il parere che, se gli Stati arabi toglieranno l'embargo entro la fine del mese come previsto da alcune fonti importanti del Campidoglio, sicuramente si avrà un « riflusso » di carburante che potrebbe far ricredere i dirigenti lo « Speedway » di Indianapolis.



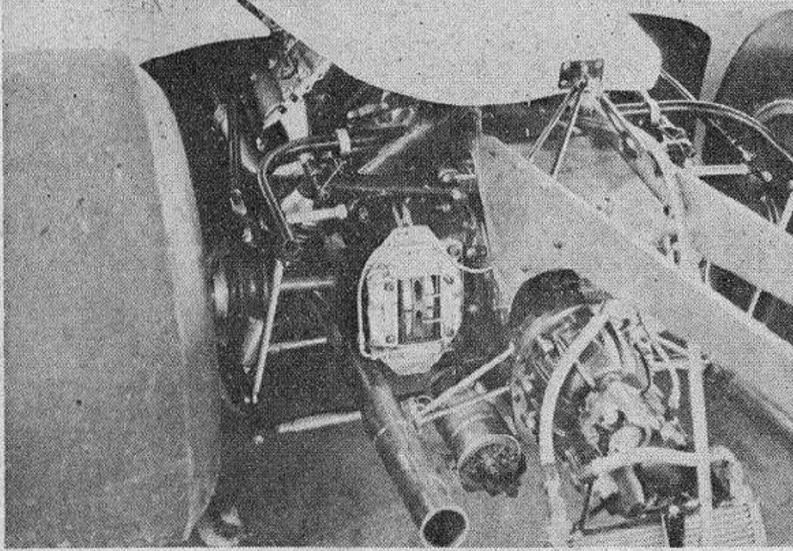
Sopra, si lavora ai box del Castellet per adeguare i rapporti della nuova Porsche-Carrera «turbo». Sotto, ecco questa strana gruppo 5 in prova, con Muller al volante. Non manca un vistoso alettone posteriore



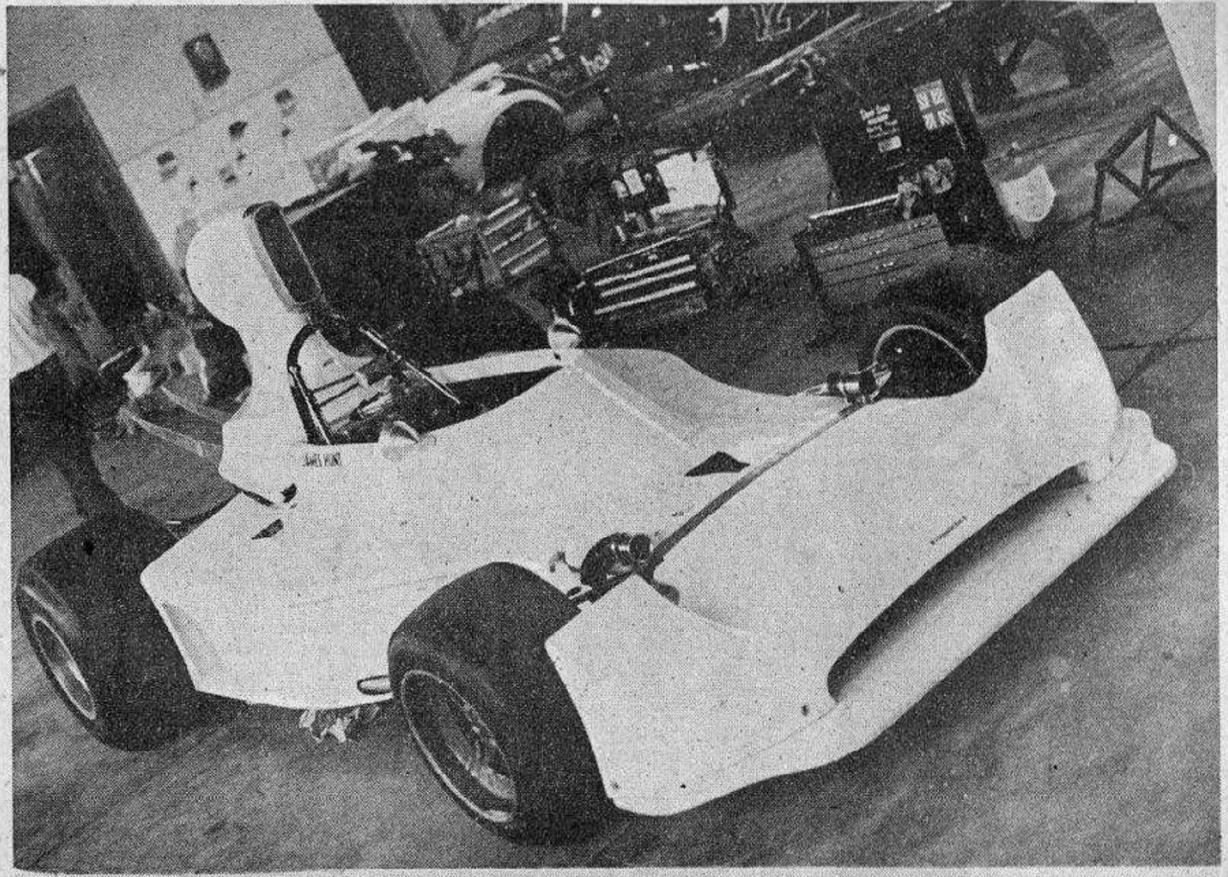
La PORSCHE che turba

LE CASTELLET - Nonostante il più rigoroso segreto, le prove tenute dalla Porsche al Paul Ricard nelle scorse settimane non sono passate sotto silenzio. In effetti, l'occasione era importante: si trattava dei primi collaudi pubblici della nuova « arma » di Stoccarda nel Mondiale Marche. Questa volta la Porsche, che ci ha ormai abituato a soluzioni originali e di avanguardia, ha allestito una Sport gruppo 5 dotandola di un motore sovralimentato con turbocompressore. Il regolamento, in caso di sovralimentazione, parla di un coefficiente diminutivo di 1,4, pertanto la cilindrata è di 2140 cc. Si parla di 430-450 CV. Nelle prove al Ricard, Muller (che con Van Lennep correrà con questa vettura, a partire dalla 1000 KM di Monza, per i colori della Martini Racing) ha girato sul lungo in 1'58"-1'59", ma con la stessa chicane a suo tempo usata dalla Matra. Pertanto i paragoni non sono molti. C'è un 1'50"6 di Stommelen, con l'Alfa 12 cilindri, del marzo del '73, ma sul circuito senza chicane. Un debutto promettente, insomma.

Ecco le prime foto della nuova monoposto del lord inglese, portata in BRASILE per le prime prove post GP



Particolare della sospensione posteriore della nuova Hesketh. Inferiormente vi sono bracci paralleli. I freni sono accostati al cambio



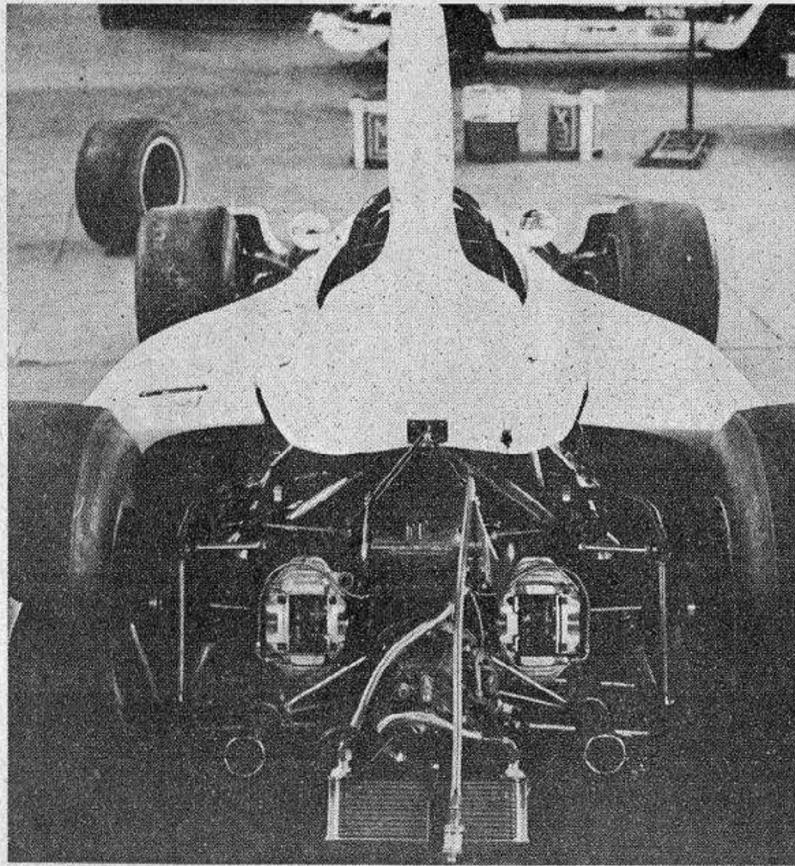
La nuova F. 1 progettata da Postlethwaite si rifà abbondantemente, soprattutto nelle soluzioni aerodinamiche, alla esperienza fatta con la March trasformata che ha corso fino ad ora. Il tutto è ben fatto

La «carissima» HESKETH

INTERLAGOS - Lord Alexander Hesketh ci aveva promesso la primizia: saremmo stati noi di Autosprint i primi a vedere James Hunt in pista con la nuovissima Hesketh, a Interlagos. Lui la promessa la voleva mantenere, ma sono intervenuti gli imprevedibili «fattori brasiliani», ad alterare totalmente i programmi.

Innanzitutto la impossibilità di girare nella pista. Dopo il Gran Premio, il lunedì e ancora il martedì, i «resti» del passaggio di decine di migliaia di persone erano impressionanti. Non solo cartaccia, ma anche cose molto più solide e pericolose, pezzi di bottiglie di vetro rotte, assicelle con chiodi, le cose più strane. Pensare di mettere una macchina da corsa su questa pista era impossibile. Così, per forza, il programma è stato rinviato.

In ogni caso, comunque, avrebbe dovuto essere rinviato. Alla «disinvoltura» primitiva dei resti gettati dappertutto, si è aggiunto un altro importante fattore, a rendere impossibili le prove: la ineffabile dogana brasiliana, che aveva già provocato tanti ritardi e tanta irritazione prima della corsa, ne aveva fatta un'altra delle sue. La nuova macchina era arrivata, fin da sabato mattina, in parti separate, con il muso e l'alettone posteriore messi in casse protettive, così come la presa d'aria dinamica. Sono andati a sdoganare il tutto... e mancava la cassa con l'alettone. In Brasile era arrivato, di sicuro, ma dove fosse era impossibile saperlo. E fino a martedì sera non lo si è saputo.



Per cui, in ogni caso, non la si sarebbe potuta vedere completa, la nuova macchina, e tanto meno vederla girare. Così abbiamo dovuto accontentarci di vederla solo parzialmente, incompleta, pur se praticamente nella sua fisionomia, nel garage di Louis Pereira Bueno, il pilota brasiliano che è installato vicino all'autodromo di Interlagos.

La vedete nelle nostre fotografie la nuova Hesketh, la Hesketh 1 (il nome è nostro perché non sappiamo come la chiameranno). E potete vedere che si tratta di una buona

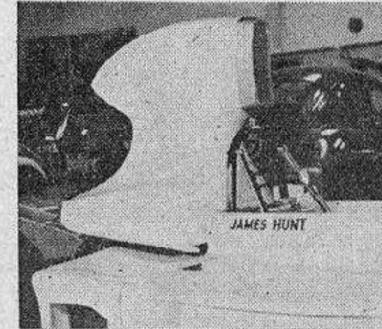
macchina, che è anche piacevole da vedere.

Come andrà lo diranno le corse, ma quel che è certo è che il lavoro compiuto in poco tempo, nella nuova officina di Hesketh, è stato buono. A parte le soluzioni scelte per le sospensioni, e la forma della scocca, quel che più colpisce nella nuova macchina è la evidente ricerca aerodinamica, molto accurata in considerazione delle soluzioni scelte.

Le ripetute prove comparative, in galleria del vento, hanno dato ragione ai pro-



A sinistra, il retrotreno ha una carreggiata molto stretta. Sopra, la sospensione anteriore. Sotto, la presa d'aria



mente piatta, è fissa e solida col telaio. Questa parte piatta sporge in avanti, rispetto al resto, con un «labbro» che ricorda la soluzione adottata dalla Hesketh fin dal GP d'Austria 1973.

La parte superiore del muso, con una forma ad unghia nella parte centrale, presenta due «impennate» laterali che hanno l'evidente scopo di ridurre l'effetto negativo (ai fini della penetrazione) delle ruote anteriori.

Anche la forma della scocca ha una evidente funzione aerodinamica, compatibilmente con la necessità di opportuna distribuzione dei pesi.

La «scianatura» nella parte anteriore, destinata a raccogliere l'aria in turbolenza proveniente dalle ruote, serve i radiatori del lubrificante posti nella parte esterna, mentre la parte superiore piatta convoglia l'aria all'alettone posteriore.

L'insieme, molto «pulito», non ha una grande originalità, dando l'impressione del «già visto» in molte cose. Tuttavia questa può essere considerata una dimostrazione di intelligenza, perché lo scopo da ottenere non è quello della originalità della forma, ma quello della efficacia.

Vedremo se alla Hesketh lo hanno raggiunto.

Dalle foto potete vedere anche le soluzioni adottate per le sospensioni, che sono anche loro... non originali.

Quello che è rilevante è che questa macchina è già prevista per ricevere il motore originale fatto costruire da Hesketh e che è già in prova.

Franco Lini

Quanti dubbi sul risultato della maratona artica: la NEVE tradisce i grandi favoriti (e BLOMQUIST reclama per il 2.)

ROINIE (ma chi è?) primo al POLO

ROVANIEMI - La cittadina di Rovaniemi si trova esattamente al circolo polare, nel nord della Finlandia, in un paesaggio la cui bellezza toglie il respiro, ma i partecipanti al Rally Artico, vinto da Rainio, quest'anno senz'altro non hanno ammirato il panorama, troppo indaffarati nel tentativo di non uscire dalle strade velocissime e ghiacciate.

Si è trattato di una netta battaglia Saab-Ford, nella quale è emerso vincitore l'abbastanza sconosciuto finlandese Tapio Rainio su Saab V4, dopo una tattica di attesa. Infatti Rainio ha preso il comando soltanto dopo che si erano già svolte ventuno, delle ventisette prove speciali. Tattica che ha dato ottimi frutti, grazie a quattro « se ».

Se Stig Blomqvist, su Saab V4, non fosse stato attardato di circa cinque minuti alla nona prova speciale, da un concorrente che lo precedeva e che si era piantato nella neve, probabilmente avrebbe vinto, dato che in quel momento aveva un buon vantaggio. Poi, se Makinen non fosse a sua volta stato attardato di sette minuti per identico motivo, anche lui avrebbe potuto vincere, con la sua Escort RS.

Altro se: se Eklung, su Saab V4, il quale aveva preso il comando quando Blomqvist e Makinen erano rimasti bloccati, non si fosse piantato nella neve, durante la dodicesima prova speciale, forse avrebbe vinto. Invece è rimasto attardato di 5-20 minuti. Ultimo se: se a Mikkola non si fosse ghiacciato il carburatore, dopo che era stato al comando dalla dodicesima alla ventesima prova speciale, la sua Escort RS sarebbe indubbiamente arrivata prima.

Comunque, tanto Makinen che Blomqvist si sono ripresi in modo magnifico, facendosi strada per risalire pazientemente nella classifica, con Makinen secondo e Blomqvist quarto anche se qui dobbiamo aggiungere che secondo notizie dell'ultima ora Blomqvist ha fatto reclamo e potrebbe forse passare al secondo posto, notizia che per il momento non siamo però in grado di confermare.

I due hanno però avuto i loro problemi. Blomqvist è uscito di strada superando una gobba del terreno, alla cui sinistra c'era un muro, imitando Kullung, su Opel Ascona, che aveva fatto altrettanto. Inoltre, come molti

altri, è caduto in una « trappola di velocità », e appunto questo gli è costato 100 punti e un possibile secondo posto, attualmente in discussione come abbiamo detto.

La rivelazione del rally è stata l'astro nascente svedese, Bror Danielsson, su Opel Ascona, che si è piazzato settimo dopo una corsa veramente entusiasmante, tanto più che le Opel non erano adatte a questo rally. Tornando a Blomqvist, è giusto dire che per i primi due giorni ha sofferto di mal di stomaco (fatto che l'ha costretto a numerose soste), ma ha tenuto coraggiosamente duro fino alla conclusione.

Il « veterano » finlandese Lampinen ha fatto di nuovo una gara piena di buon senso, piazzandosi quinto con la Saab V4, e il novellino finlandese Hannu Palin ha fatto ottima impressione, con il suo sesto posto.

La nuova recluta della Ford, Markku Alen, scoperto al RAC, non ha fatto brutta figura, col suo terzo posto, però è stato sempre il più lento fra i piloti ufficiali della Ford, quindi un poco deludente.

Fra altri piloti di primo pia-

no, Kallstrom è riuscito a tenere in strada la sua Datsun 240 Z fino alla quarta prova speciale, quando non ce l'ha più fatta a controllare la grossa e ingombrante vettura: è uscito di strada e ha abbandonato. La 240Z non è senz'altro una vettura adatta ai rallies invernali.

Il grande Aaltonen, ora con la Opel, non è mai stato veramente in lizza e ha rinunciato molto presto, come pure il suo compagno di squadra tedesco, Walter Rohrl. Il « divo » svedese della BMW, Ingvar Carlsson, ha dato buone prestazioni, piazzandosi fra i primi dieci, dopo avere segnato ottime velocità. Sfortunato l'ex vincitore del Rally Artico, Kinnunen, e non era certo aiutato dalla sua Volkswagen priva di potenza (pilota per Aarnio Wihuri, importatore finlandese della VW, che spera di mettere a sua disposizione una vettura di F. 1 prima che termini l'anno).

La gara è stata un poco offuscata dagli errori nei settori della velocità e dal ridicolo regolamento, secondo il quale i chiodi non devono superare i mm 3 di lunghezza. I commissari erano molto severi, su questo punto,

ostacolando così soprattutto i privati che erano a corto di pneumatici.

Il Rally Artico è veramente diverso dagli altri. Prima del via i concorrenti vengono ammoniti a non uccidere cervi, che invece purtroppo ogni tanto sono investiti dalle vetture. Inoltre i piloti si portano sempre dietro della vodka, non per berla, ma per offrirgli agli spettatori affinché li aiutino a tirare fuori la vettura dalla neve, quando si piantano! In ogni modo, per l'edizione di quest'anno, l'ex navigatore della Ford Svezia, Gunnar Palm, ha detto che è stata una magnifica esperienza.

Rege Tornvall

RALLY ARTICO - 31/1 - 2/2 - Rally valevole per il campionato europeo piloti

CLASSIFICA PROVVISORIA

1. Tapio Rainio (Saab V4); 2. Timo Makinen (Ford Escort RS); 3. Markku Alen (Ford Escort RS); 4. Stig Blomqvist (Saab V4); 5. Simo Lampinen (Saab V4); 6. Hannu Palin (Opel Ascona 19 SR); 7. Bror Danielsson (Opel Ascona 19 SR); 8. Edward (Saab)

Confermati i « percorsi ridotti » (20%) in INGHILTERRA

Permesse le corse in pista resta il veto per i rallies

LONDRA - Fra i recenti sviluppi « domestici » in Inghilterra, i mormorii, a proposito di una rivoluzione contro il RAC, si sono attutiti, da quando c'è stata una sessione fra i funzionari di quell'augusto ente, gli organizzatori di corse, i concorrenti e la stampa, e siamo venuti a sapere che il taglio del 20% alle gare, verrà adottato, come contentino per la crisi del petrolio.

Benchè la possibilità di un colpo di stato, avente lo scopo di togliere al RAC il controllo sulle competizioni, si sia allontanata, indubbiamente l'augusto ente è rimasto scosso dal fatto che i « contadini » che hanno effettivamente a che fare con lo sport motoristico si siano permessi di porre in dubbio i suoi divini dritti.

Sarà interessante vedere se lo scrollone è stato abbastanza violento per fare svanire la compiaciuta presunzione dell'ente. Volendo essere ottimisti, basterà persuadere il RAC stesso ad allentare il suo so-

focante controllo sul settore delle corse.

L'esito in cui molti sperano, e che forse ora si avvererà, è che al settore delle corse venga concesso di funzionare in modo quasi indipendente e che d'ora in poi le persone attive in questo sport possano svolgere un ruolo più importante di quanto abbiano fatto finora. Un punto di litigio era rappresentato dal fatto che in passato il comitato per le corse era in gran parte composto di persone « adatte », scelte dal RAC. Per quanto gente strana come Lou Stanley possa ritenere che è un bene che le questioni siano lasciate in mano a « gentiluomini e dilettanti », nel mondo odierno si tratta di un concetto poco realistico.

Uno dei punti principali per i quali tutti sono scontenti del RAC consiste nel fatto che questo non ha mosso un dito per ottenere che in Inghilterra sia tolto il divieto per lo svolgimento dei rallies. Invece per le corse si è avuto il

nulla-osta, come abbiamo detto, a patto che si faccia il « taglio » del 20%.

Questo verrà applicato in vari modi. Una cosa è però certa: non vi saranno « tagli » nelle gare internazionali di durata, insomma per dare un esempio non avremo una British Airways 800, anziché una British Airways 1000!

A Brands Hatch, Oulton Park, Mallory Park e Snetterton, il Motor Circuit Developments propone di abolire varie gare indette dai clubs (verso la fine della stagione, in modo che possano essere rimesse in calendario se le circostanze lo permetteranno) e di ridurre le altre del 20%. Si calcola che queste riduzioni porteranno a una economia di carburante di circa 64.000 litri. Pare che Silverstone e Thruxton faranno economia ricorrendo a più brevi sessioni di prove e a gare più corte, però non hanno intenzione di annullare nessuna competizione.

hodg.

D'un soffio a Curtolo lo Challenge SIMCA

Con la decisione riguardo il ricorso della Lancia per la riammissione di Balestrieri al primo posto al Rally di Imperia, si è definita anche la classifica finale ufficiale dello Challenge Simca-Ausonia-Kleber Trofeo AUTOSPRINT.

Di strettissima misura ha vinto Giampietro Curtolo che nel finale di stagione ha contenuto il serio attacco del sanmarinese Marino Baldacci. Più distaccato un altro veneto, Giancarlo Lisino (abituale protagonista con le Simca), poi Di Garbo e il « quasi ufficiale » Ferri.

Il vincitore dello scorso anno, il piacentino Belfiglio è finito solo settimo, ma le sue partecipazioni sono state comunque molto rare.

PILOTA	TOTALE PUNTI	CON N.O PUNTI	AL RALLYE
1. CURTOLO G.	105.4	22+3 28+3 10+1 6.4+5 24+3	2 Valli - Verona Challenge 73 - Venezia Coppa Città di Modena San Martino di Castrozza Riviera di Ponente - Genova
2. BALDACCIO M.	101.4	1 14 18 36.4+3 12+3 0+1 12+1	Trofeo Life - Cesena Coppa Città di Modena Coppa L. Feraboli - Cremona Medio Adriatico - Pesaro Riviera di Ponente - Genova Trofeo Campagnolo - Vicenza Valli Imperiesi - Imperia
3. LISINO G. C.	51	1 28+3 5 2+3 6+3	Valli Canavesane - Ivrea Prealpi Venete - Padova Friuli e Alpi Orientali Val Formazza Trofeo Campagnolo - Vicenza
4. DI GARBO A. M.	38.2	35.2+3	Sicilia
5. FERRI C.	23	22+1	Riviera di Ponente - Genova
5. MIGLIACCIO M.	23	22+1	Campania - Napoli
7. BELFIGLIO M.	19	16+3	Coppa L. Feraboli - Cremona
7. TACCHELLA A.	19	16+3	Valli Ossolane
7. BATTISTELLA B.	19	16+3	Monti Savonesi - Savona
10. POLO G.	17	14+3	Valle D'Aosta
11. CANEPA S.	16	3 10+3	Valli Canavesane - Ivrea Valle D'Aosta
12. CORSI M.	9	8+1	Monti Savonesi - Savona
12. VUDAFIERI A.	9	6+3	Prealpi Venete - Padova
14. REBULI S.	5	4+1	2 Valli - Verona
14. ROSSI A.	5	5	4 Regioni - Pavia
16. AINASSO P.	4	4	Valle D'Aosta
17. REDAELLI B.	3	3	333 Minuti - Novara
17. PONS B.	3	3	Valli Imperiesi - Imperia
19. ROSSI B.	2	1 1	Valli Canavesane - Ivrea Ruota d'Oro - Cuneo
19. SBABO F.	2	1 1	2 Valli - Verona Coppa Liburna - Livorno
21. DI STASI V.	1	1	Coppa Liburna - Livorno

AI SAFARI anche tre FIAT

● La FIAT parteciperà al prossimo East African Safari con tre vetture, spider Abarth 1800, affidandole ai due equipaggi italiani Paganelli-Russo e Barbasio-Sodano e ad un equipaggio locale, quello composto da Ulyate-Smith che l'anno passato si classificò ottavo assoluto con una 125 S privata. Attualmente Barbasio e Paganelli sono già partiti per l'Africa dove resteranno per un periodo di allenamento prima di rientrare in vista del Rally TAP in Portogallo.

BRAI recupera il titolo per RUDY

● Salvatore Brai non è più il solo vincitore del G. 1 dei rallies internazionali. La CSAI ha infatti accolto la sua proposta di rinunciare al punteggio conseguito al Rally di San Marino (che non comportava nessun sorpasso nella classifica finale del campionato) per recuperare quello del Rally delle Alpi Orientali. In questa maniera anche il suo bravissimo copilota, «Rudy» (che a S. Marino corse in coppia con Smania), diventa campione vincendo la Coppa CSAI.

Ha sfidato l'austerità l'autosciatoria vinta a CASERTA da DI CAPUA - PIERGENTILI

Una supercoppa come augurio 1974

L'APR (diretta da piloti FIAT)
è ora parte integrante ANCAI

Pure i rallyisti con l'avvocato

MILANO. Presso la sede della scuderia Jolly Club, gentilmente messa a disposizione, l'Associazione Piloti di Rallies ha tenuto la sua prima riunione plenaria.

L'alto numero dei presenti convenuti, per di più da tutte le zone dell'Italia rallyistica compreso il sud che aveva ben tre rappresentanti, ha avuto la funzione di cartina di tornasole per verificare innanzitutto il risultato dell'elezione dello scorso ottobre in cui entrò in carica il direttivo presieduto da Paganelli, ed in secondo luogo analizzare quanto in questi pochi mesi è stato fatto nell'interesse della specialità.

In « carica » sino al Sanremo

Diciamo subito che il direttivo composto da (quasi tutti... Flattini): Paganelli (presidente), Barbasio e Bossetti (vice-presidenti), Russo, Ambrogetti e Ormezzano (segretari) è stato confermato all'unanimità e pertanto resterà in carica sino al prossimo rally di Sanremo in cui ci saranno le nuove elezioni. Unica aggiunta, quella di Gianfranco Ardizzone chiamato a rappresentare i piloti dei rallies nazionali.

Riguardo l'attività finora svolta il consenso è stato ancora più entusiastico perché in pochissimo tempo l'APR ha ottenuto risultati veramente inaspettati, in primis un accordo all'interno dell'ANCAI che permetterà d'ora in poi una presenza « più ascoltata » in qualsiasi sede ed in particolare modo presso la CSAI.

D'ora in avanti allora che si assocerà all'APR (e dovrebbero farlo tutti i rallyisti) diventerà automaticamente anche socio ANCAI fruendo di tutte le facilitazioni e soprattutto dei premi che questa associazione annualmente mette in palio per un ammontare di 8 milioni.

Grazie a questo accordo d'ora in poi nelle riunioni della sottocommissione rally ci saranno due rappresentanti dei piloti, infatti, oltre a quello ANCAI, ci sarà anche quello eletto dall'APR che andrà a sostituire il dimissionario Salvay.

Quale rappresentante, chiave di volta di tutta l'attività dell'associazione perché avrà funzioni di portavoce delle decisioni della base dei piloti, è stato eletto (dietro proposta di Ballestrieri, caldeggiata molto da Verini) Tecilla, il popolarissimo «Nando» che nonostante abbia abbandonato l'attività come pilota non è mai uscito dal mondo dei rallies e che anzi adesso potrà continuare a restarvi mettendo a disposizione di tutti la sua grande esperienza.

Altra novità di grande rilievo è l'istituzione del difensore d'ufficio, di un delegato ANCAI cioè che in ogni rally (come nelle gare di velocità) si incaricherà di ascoltare tutti i problemi dei piloti facendosi portavoce presso la direzione di gara dove dovrà essere sempre ascoltato anche se non avrà diritto di voto. Anche in

questo caso sono stati fatti dei nomi, ma l'elenco definitivo verrà stabilito in questi giorni dopo aver sentito la disponibilità o meno degli interpellati.

E' stato poi confermato infine che da quest'anno tutti i percorsi dei rallies dovranno venire ispezionati in sede di approvazione del regolamento da un paio di « collaudatori » dell'APR che dovranno suggerire agli organizzatori dove sistemare l'inizio o la fine di ogni prova speciale, o consigliare (e sconsigliare) certi passaggi anziché altri, e così via per rendere ogni prova più valida ed allo stesso tempo più sicura. Saranno via via chiamati a questo compito i navigatori: Mannucci, Bernacchini, Russo, Sodano, Silvio Maiga, «Rudy», Zanucchi, Torriani, Scabini.

Presente alla riunione, ha parlato a lungo e con la chiarezza esemplare che lo contraddistingue sempre, Giorgio Pianta che ha focalizzato come meglio non era possibile l'importanza per i piloti di essere coscienti della loro forza oltre a confermare, quale rappresentante dell'ANCAI, tutto l'appoggio della sua associazione per l'APR.

Approfondendo dell'alto numero dei presenti si è poi discusso di alcuni temi di grande attualità e tra questi particolarmente dei rallies nazionali che adesso, con la nuova obbligata suddivisione in zone destano non poche perplessità.

Battaglia per le Coppe CSAI

Compito dell'APR è allora quello di battersi adesso affinché le COPPE CSAI del G. 1 e del G. 3 non passino nel dimenticatoio sia perché è proprio in direzione delle vetture di serie che dovrebbero indirizzarsi i rallies nazionali per essere veramente propeudeutici, sia perché diversi piloti si erano già preparati la vettura per questa stagione proprio in funzione di una di queste coppe.

Lo stesso dicasi poi per il titolo assoluto dei « nazionali » che potrebbe risultare dalla somma di alcuni punteggi regionali più due scaturiti da due rallies con funzioni di « finale ». E' stato poi chiarito che la sottocommissione Rallies terrà valida la città di residenza e non il luogo di emissione della licenza per determinare l'ammissione o meno di un pilota ad un determinato girone, e che per guadagnarsi dei punti l'equipaggio completo dovrà essere della stessa zona.

Al termine della riunione Ninni Russo, che ha diretto con grande mestiere tutta la riunione cercando di domare l'« entusiasmo » di tutti i presenti, ha ricordato che (analogamente a quanto avviene in campo internazionale con l'R.P.A.) l'A.P.R. si riunirà la vigilia di ciascun rally internazionale per prendere in esame eventuali nuovi problemi ed allo stesso tempo per tenere informati tutti sul come procedono le richieste già prese in esame.

cav.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CASERTA - E così si è ricominciato! L'equipaggio Ernesto Di Capua-Paolo Piergentili su Fulvia Montecarlo, grazie all'ottima prestazione del pilota, ha vinto la II. Autosciatoria San Gregorio-Selvamatese, organizzata dalla scuderia Caserta Corse.

Alla manifestazione, che ha aperto la stagione '74, hanno aderito diversi specialisti della regolarità, tra i quali la campionessa d'Italia, Luigina Imerito. La torinese non ha gareggiato secondo le sue possibilità perché condizionata dall'auto ancora nuova (meno di 3.000 km) e si è dovuta accontentare del quarto posto.

La gara automobilistica, svoltasi sabato 2 febbraio a San Gregorio Matese, era costituita da tre prove di regolarità e si è rivelata molto valida dal punto di vista tecnico. Dopo la prima prova si portava in testa alla classifica provvisoria il napoletano Di Capua con 1,7 penalità seguito da Ajmone, La Rovere e Imerito.

Girandola di posizioni

Anche la seconda prova era dominata dal portacolori del Jolly Club veramente in gran forma, mentre nelle prime posizioni si classificavano Cavallucci ed exaequo La Rovere e Ajmone. Nella terza si imponeva Cavallucci con 1,9 penalità davanti ad Ajmone, Di Capua, la Imerito e La Rovere.

La classifica definitiva vedeva quindi, in testa il bravo Di Capua con 6,8 penalità e ai primi posti Ajmone con 7,8, La Rovere con 9,7, Imerito con 10,1 e Cavallucci con 11,4.

Mentre i piloti lottavano contro il tempo, gli sciatori erano impegnati in una gara di slalom speciale a Selva Matese (ex Bocca della Selva). Dominatore della gara è stato, come era nelle pre-

visioni, il maestro di sci Giuseppe Zen, che ha prevalso in entrambe le manche davanti a Del Fico, De Lucia Domenico, D'Aragona e Piergentili.

La classifica combinata, data in base alla somma delle posizioni conseguite dal pilota e dallo sciatore era vinta dalla coppia Di Capua-Piergentili con sei punti (1+5) e nell'ordine venivano Camera D'Afflitto-D'Aragona, Di Guida-De Lucia e al quarto posto l'equipaggio vincitore della passata edizione, Saccone-Del Fico. La prima e, particolarmente, la terza

prova di regolarità hanno compromesso la prestazione di Saccone che si è classificato nella gara automobilistica, solo al nono posto.

Nel complesso, la classifica combinata non rispecchia i valori in campo, in quanto i migliori piloti non erano accoppiati con i migliori sciatori, inoltre Ajmone e La Rovere non appaiono nella graduatoria perché i loro sciatori non hanno partecipato alla gara.

L'AC Caserta sulla retta via

La manifestazione si è conclusa con la consueta premiazione che ha lasciato un gradito ricordo per tutti i concorrenti. Una meravigliosa coppa, degna di un gran premio di F. 1, offerta dall'appassionato dottor Giovanni Schiavone, è stata assegnata al vincitore Di Capua. Tra le coppe pervenute agli organizzatori, particolarmente gradite sono state le due offerte dall'Automobile Club Caserta che sembra, finalmente, indirizzato sulla giusta via grazie all'interessamento del nuovo presidente, l'avvocato Salvatore Maione tanto sensibile ai proplemi dello sport.

La riuscita della manifestazione viene a premiare questa coraggiosa scuderia e principalmente l'infaticabile prof. Ferraresi che ha curato, nei minimi dettagli, l'organizzazione. Ottimo direttore di gara è stato la gloria dell'automobilismo casertano, A. Minuto, protagonista di tanti « circuiti di velocità » a Caserta.

Questa manifestazione era valida per il « Primo Criterium Autosciatorio » organizzato dalla Caserta Corse con la collaborazione degli Automobile Club di Bari e Campobasso e che riunisce le tre Autosciatorie in programma nel meridione. Le altre prove valide per questo Criterium si svolgeranno a Roccaraso (15-16 febbraio) e a Campitello Matese (data da stabilire).

Gino Papale

II AUTOSCIATORIA SAN GREGORIO SELVA MATESE - Gara nazionale di regolarità - Caserta, 2 febbraio 1974

CLASSIFICA GARA AUTO

1. Ernesto Di Capua (Fulvia Montecarlo) penalità 6,8; 2. Ajmone (Fulvia HF 1600) p. 7,8; 3. La Rovere (Fulvia Montecarlo) p. 9,7; 4. Imerito Luigina (Fulvia 3) p. 10,1; 5. Cavallucci (Fulvia 3) p. 11,4; 6. Camera D'Afflitto (A-112) p. 12,9; 7. Di Guida (Fulvia Coupé 1,3 S) p. 13,1; 8. Oliviero A. (Fiat 128 coupé 1100) p. 18,8; 9. Saccone (Fulvia HF 1600) p. 20,2; 10. Cimmino (Simca R 1) p. 24,3; 11. Lucibello Rosetta (A-112) p. 27,1; 12. Tondi (Peugeot 204) 35,7; 13. «Belfagor» (Alfa Duetto 1300) 44,2; 14. Pappalardo (Fiat 127) p. 46; 15. Lombardi (A-112) p. 49,1.

CLASSIFICA GARA SCI

1. Giuseppe Zen in 58'9; Del Fico 64'8; De Lucia 65'9; 4. D'Aragona 67'9; 5. Piergentili 68'6; 6. Natalizio 69'8; 7. Boggia 72'8; De Lucia Riccardo 75'4; 9. Cimmino 78'2; 10. Della Valle 81'2.

CLASSIFICA COMBINATA

1. Di Capua-Piergentili punti 6 (1+5); 2. Camera D'Afflitto-D'Aragona p. 10 (6+4); 3. Di Guida-De Lucia p. 10 (7+3); 4. Saccone-Del Fico p. 11 (9+2); 5. Cimmino-Zen p. 11 (10+1); 6. Imerito-Piergentili p. 16 (4+12); 7. Oliviero-De Lucia R. p. 16 (8+8); 8. Cavallucci-Raucci p. 18 (5+13); 9. Tondi-Cimmino F. p. 21 (12+9); 10. Lombardi-Natalizio p. 21 (15+6); 11. Ferraresi-Boggia p. 24 (17+7); 12. Lucibello-Adinolfi p. 28 (11+17); 13. Reccavalle-Aebli p. 30 (19+11); 14. Tuffino-Dellavalle 31 (21+10); 15. Papale-Terragiano p. 32 (16+16).

WAINER ci riprova con un'ALFA F. 3

MILANO - Dopo un periodo un po' in ombra Aquilino Branca torna alla carica con una nuova macchina di F. 3. Per questa nuova realizzazione il costruttore di Buscate si è valso della collaborazione dell'ing. Benzing che sperimenterà definitivamente il proprio alettone studiato per offrire una minore resistenza aerodinamica. La macchina è ancora allo stadio di disegno ma ben presto Branca passerà alla realizzazione pratica.

Sempre nel campo milanese della F. 3 è da segnalare ancora un tentativo di Wainer che ha intenzione di rendere competitivo un motore Alfa 2000 di cilindrata.

Come al solito alle spalle del coraggioso preparatore milanese c'è l'Autodelta. Scartata l'Alfetta, si è dovuti ricorrere ancora una volta al solito monoblocco della GTA 1300 che non aveva dato prove esaltanti nella F. 3 1600.

d. b.

● Sabato prossimo, 9 marzo, a Valletta, la scuola di Henry Morrogh terrà una nuova selezione fra i suoi allievi per l'assegnazione della Ford Mexico. Come al solito, gli allievi verranno fatti girare singolarmente su una monoposto di Formula Ford. Il tempo totale su cinque giri ed il miglior tempo sul giro creeranno la classifica. Per quanto riguarda la scuola, essa proseguirà normalmente tutti i sabati. Anche sabato 16 Morrogh terrà le sue lezioni pratiche, nonostante la con-

mitanza della gara club del Gruppo Piloti Romani. Infatti, l'istruttore irlandese si è accordato con il GPR che occuperanno la pista solo dopo che le lezioni si saranno svolte.

● Relativamente alla notizia, riportata su Autosprint della scorsa settimana, di accordi particolari fra la nuova società « Supercar » e la Ford, la Ford Italiana tiene a precisare che alla nuova società napoletana non potrà essere dato nulla più che la medesima collaborazione che ha offerto ed offrirà a tutti i preparatori che si interessano di programmi sportivi con materiale Ford. L'iniziativa della Supercar, che come è noto oltre all'importazione di vetture Lola farà correre in Italia anche Ford Escort preparate dalla Broadspeed, è ovviamente vista molto favorevolmente dalla Ford Italiana, che però non può legarsi in maniera particolare con nessuno, anche per rispetto ai vari concessionari Ford-AVO nel nostro paese.



Il nuovo Presidente GUANI

arriva
con queste
idee nella
poltrona
di Luraghi



SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Con le (scontate) nomine al vertice dell'ALFASUD, i politici hanno definitivamente chiuso il « caso Luraghi ». Il dr. **ERMANN GUANI** è anche presidente della società di Pomigliano d'Arco ed il Dr. **RAFFAELLO DI NOLA** ne è il vicepresidente (come nell'Alfa Romeo) e l'amministratore delegato.

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Alfasud, riunitosi nella sede dell'Iri, ha privato di un incarico di responsabilità (come avevamo anticipato nella nostra ultima corrispondenza) l'ING. **RODOLFO HRUSKA**: non legato ad alcun carro politico, il dinamico ex amministratore delegato dell'Alfasud e padre della 1200 di Pomigliano d'Arco è stato elegantemente eliminato dal giro dirigenziale. E' stato tuttavia confermato... consigliere d'amministrazione con il compito di proseguire la collaborazione tecnica con l'Alfa Romeo « Per i problemi concernenti il prodotto industriale ». Come dire che ai nuovi progetti Alfasud provvederanno direttamente i « tecnici » di Arese.

L'amicizia ...colpevole

A Hruska, cui la stretta amicizia con Luraghi non ha certo giovato, in mancanza pure di una protezione politica, è stata comunque riconosciuta la capacità di amministratore delegato della SICA, la società del gruppo IRI che aveva progettato gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco (società di cui era presidente Luraghi prima che si dimettesse, come all'Alfasud). Ma forse perché questa società, come è noto... ha una causa con la FIAT per la nota denuncia di « spionaggio industriale » concernente

la proclamata « fuga di piani » della catena 128.

Dopo i « doppioni » al vertice dell'Alfa Romeo, con due vicepresidenti, due amministratori delegati e due direttori generali, il rimpasto all'Alfasud è stato limitato formalmente alla conferma delle scelte milanesi (Guani e Di Nola), nominando Di Nola vicepresidente e amministratore delegato dell'Alfasud, l'IRI, la Finmeccanica e la stessa Alfa Romeo hanno voluto assicurare la continuità di gestione alla fabbrica di Pomigliano ed evitare contemporanee possibili interferenze dei socialisti. Il PSI, prima della riunione degli azionisti-Alfasud, aveva tenuto a ribadire la necessità del rispetto (per loro è poco più di un compromesso) dello « statu quo » raggiunto per la soluzione della crisi all'Alfa Romeo.

All'opera il « gruppo di lavoro »

Da lunedì 4 febbraio s'inizia così l'attività del « gruppo di lavoro » sotto la (doppia) presidenza di Guani. Si tratta di riprendere in mano la straordinaria amministrazione delle due società, ormai bloccata dal giorno delle dimissioni dei sette consiglieri DC dell'Alfa Romeo. Per fortuna, a parte i problemi connessi con le laboriose e delicate trattative sindacali (di Roma), la produzione procede a ritmo sostenuto per far fronte alle diverse migliaia di contratti inevasi, addirittura vecchi di mesi. Il preminente tema d'obbligo che la presidenza Guani s'appresta a svolgere riguarderà la validità o meno, dal punto di vista tecnico-amministrativo, del piano Gullotti per il trasferimento di infrastrutture produttive nel mezzogiorno.

Prima di lasciare Roma, alla volta di Milano, il dr. Guani ci ha dichiarato che « *L'attuale situazione dell'industria automobilistica in genere è resa ancor più precaria dal proliferarsi di fattori negativi concorrenti con quello dominante della crisi petrolifera. In questo senso, io e tutti i miei collaboratori ci adopereremo affinché vengano sollecitamente decise le misure e le contromisure da adottare, non dico per superare la fase congiunturale, quanto almeno per contenerne altre gravi conseguenze. Al limite, se sarà necessario, potrebbe anche rendersi inevitabile una riconversione degli impianti, per meglio amministrare e far fruttare il denaro pubblico.* »

A questo proposito vale la pena ricordare quanto ha più volte affermato il ministro delle partecipazioni statali on. Gullotti, secondo il quale le aziende a capitale pubblico (come l'Alfa Romeo) dovranno dare il « buon esempio » nella fase di avvio della politica di rilancio dei mezzi di trasporto collettivo, come gli autobus e i treni!

L'ennesimo RETROSCENA del « golpe »

Queste informazioni che riproduciamo nei passi essenziali, meritano di essere riprese integralmente dall'ESPRESSO, il settimanale radical-socialista romano, una voce politicamente non sospetta (a sinistra).

Da esse si ricavano ulteriori (istruttivi) retroscena di come i politici hanno marciato da « panzer » nella « grana » Luraghi, ma soprattutto in quali dimensioni di squallido clientelismo, persino a livello familiare, ci si muove in questo Paese '74.

...La realtà (del caso Luraghi e della nomina Guani, n.d.r.) è alquanto diversa da come la raccontano all'IRI, e il nuovo assetto dell'Alfa Romeo, che ha richiesto lunghi negoziati e faticosi compromessi, deriva dalla sintesi di molti interessi diversi. Vediamo lo svolgimento di questa vicenda; esso è per molti aspetti esemplare di un costume politico e di un modo di governare le aziende pubbliche...
...Poiché l'attribuzione di Luraghi

Anche all'ALFASUD è tornato... l'Ordine-IRI: « declassato » l'ing. Rodolfo HRUSKA (forse conservato fino alla conclusione della causa FIAT)

IL FUTURO

«Una RICONVERSIONE degli impianti potrebbe diventare INEVITABILE»

ai socialisti era ricorrente a Roma tra i politici, il pomeriggio del 15 gennaio il segretario del PSI, Francesco De Martino, convocò una riunione ristretta per decidere l'atteggiamento del partito sul problema Alfa Romeo. Intervenero in quella riunione i due vicesegretari del partito Giovanni Mosca e Bettino Craxi, Silvano Labriola, delino napoletano del segretario, Michele Giannotta, lombardiano e capo della sezione economica, e Giuseppe di Vagno, che è il numero due del gruppo manciniano.

De Martino esordì dicendo che il partito era solidale con gli indirizzi meridionalistici affermati in quell'occasione dal ministro delle Partecipazioni e che pertanto non poteva schierarsi a favore di Luraghi. Era invece interessato al problema della successione per inserire un uomo di provata competenza e vicino ai socialisti nel gruppo di vertice dell'Alfa Romeo. « Avete dei nomi da suggerire? », chiese ai presenti.

La discussione durò a lungo. Qualcuno fece il nome di Leo Solari, vicepresidente del Credito Italiano ed ex dirigente della Finmeccanica, qualcun altro quello di Gianluigi Osti, consigliere delegato della Terni, entrambi socialisti. Ma dopo un breve esame si convenne che nessuno dei due ce l'avrebbe fatta: l'Iri voleva un uomo suo alla testa dell'Alfa Romeo e per questo la scelta era caduta su Guani, funzionario zelante e di tutto riposo. Guani per di più aveva il pregio, a causa dell'età, di rappresentare una soluzione transitoria: entro poco tempo avrebbe lasciato il posto libero e il gruppo dirigente dell'Iri ha bisogno in questo periodo di posti liberi di cui disporre, perché sono prossimi grossi mutamenti al vertice del gruppo e una vasta ridistribuzione del potere nelle principali strutture aziendali.

Per avere qualche « chance » di bloccare la candidatura Guani bisognava dunque opporgli un nome di grande prestigio e competenza o ripiegare su una soluzione che, lasciando a Guani la presidenza, desse ad un socialista una carica importante ma sottostante.

Questa seconda tesi fu sostenuta fervorosamente da Mosca il quale propose il nome di Vincenzo Moro come consigliere delegato. Nessuno dei presenti lo conosceva. Mosca spiegò che era un ottimo dirigente Alfa e che il figlio era il segretario dei giovani socialisti milanesi. Craxi e Di Vagno si dichiararono del tutto insoddisfatti e rilanciarono la tesi della presidenza, proponendo Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'Automobile Club d'Italia.

Il nome di Carpi non era discutibile da nessun punto di vista: socialista da sempre (fu tra l'altro segretario di Nenni negli anni dell'immediato dopoguerra), fornito di doti manageriali universalmente riconosciute, grande famiglia milanese, competenza di prim'ordine nel settore automobilistico, relazioni internazionali vastissime; insomma una di quelle proposte che, come si dice, tagliano la testa al toro. Mosca insistè su Moro, ma la maggioranza si orientò su Carpi. « Proviamo almeno a dar battaglia; se non riusciamo ripiegheremo sulla subordinata », concluse Craxi. Si lasciarono ch'era già sera stabilendo che il giorno dopo Mosca avrebbe portato a Gullotti la richiesta socialista di affidare a Carpi la presidenza dell'Alfa.

Passarono ventiquattro, quarantotto e anche settantadue ore senza che si sapesse più niente. All'Iri intanto la candidatura era ormai data per si-

Mentre nel sottobosco politico si stava ben lavorando per la defenestrazione del «ricostruttore» dell'Alfa Romeo, il reparto sportivo, proprio per volere di colui che doveva così clamorosamente venire sconfessato, ha tirato le somme del suo proficuo lavoro, chiudendo una stagione sportiva come la 1973 con un'altra annata record: oltre 600 vittorie conquistate in ogni parte del mondo, culminate con l'aggiudicazione di ben 23 campionati nazionali.

Hanno collaborato alla formazione di questo prezioso carnet molte scuderie e conduttori privati usando in corsa vetture strettamente di serie, così come uscivano dalle catene di montaggio, che riuscivano ad imporsi, specialmente nelle gare di lunga durata, alle più sofisticate competizioni trasformate talvolta in veri e propri prototipi. Sono state le gloriose 1600 e le più moderne 2000 GTV

con normale testa a due valvole a dettare la loro legge nei più svariati tipi di competizione: dalle gare di velocità, ai rallies, alle corse in salita, a Monza come al Nurburgring, in Sud Africa, o in Canada, o al Tour of Britain.

Ma la gemma più preziosa della corona è stata ancora una volta, la quarta consecutiva, colta in Belgio, a Francorchamps, dove l'Alfa Romeo si è aggiudicata la «Coupe du Roi». In questo palmares vittorioso della Casa del Portello, impinguato anche dalle affermazioni riportate dai motori marini, mancano provvisoriamente quelle delle vetture sport, di quella 33tt12 col nuovo motore boxer che, giunta alle soglie del successo nella Targa Florio, promette un'annata densa di soddisfazioni per la stagione sportiva 1974 (burocrati permettendo...

**23 campionati
600 vittorie
nel mondo:
bilancio '73**

del'ALFA

«Deciderà l'Esecutivo la compressione o meno del budget AUTODELTA»

Richiesto di un'OPINIONE SUL FUTURO DELL'ATTIVITA' SPORTIVA affidata, alla fine degli anni '50 da Luraghi in persona alla scuderia Autodelta dell'ing. Carlo Chiti, il presidente Guani si è detto «*nient'affatto prevenuto contro le corse, che anzi ritengo utili. Tutto dipende dalla necessità di dover comprimere o meno il budget dell'Autodelta. Sarà l'esecutivo dell'Alfa a deciderlo*».

Intanto, in attesa di conoscere la sua sorte (ma chi vorrà scagliare la prima pietra? Non certo i di Nola, i Bardini o i Moro, che ben sanno cosa significano le vittorie sportive dell'Alfa) la scuderia espatria a Le Castellet, Sulla pista del Paul Ricard la 33tt12 sarà chiamata a verificare la migliorata competitività

del prototipo, la cui potenza sfiora adesso i 520 CV. Il test, protagonista il tedesco Rolf Stommelen (avrebbe dovuto esserci anche Merzario, ma rientrerà dal Brasile forse troppo tardi e de Adamich proverà invece a Balocco), avrà un valore comparativo: saranno attaccati i tempi delle iridate Matra-Simca per valutare l'eventuale divario tecnico (pro o contro) a meno di tre mesi dalla prima prova del mondiale marche, la 1000 Km. di Monza del 25 aprile. Quest'anno, come mai in precedenza, le aspirazioni dell'Alfa sono davvero fondate: potrebbe, finalmente, essere la volta buona per la conquista del titolo. Comunque l'ing. Carlo Chiti, direttore generale dell'Autodelta, dovrebbe essere ricevuto dal nuovo presidente prima della fine settimana.

cura al cento per cento, mentre si cominciava a parlare di Moro come di un possibile condirettore generale.

Il 18 gennaio Giacomo Mancini telefonò a Gullotti per conoscere quali erano state le sue reazioni alla proposta socialista. «Quale proposta?», domandò Gullotti dall'altro capo del filo. «Ma come», disse Mancini, «non hai visto Mosca? Non ti ha detto che noi proponiamo Carpi per la presidenza?». «Non ne so assolutamente nulla, nessun socialista m'ha fatto questo nome». «Ma tu», insisté Mancini, «che ne diresti di Carpi?». «Mi sembra un nome ottimo», rispose Gullotti, «uomo di prim'ordine, in solo guaio è che sarebbe una soluzione esterna all'Iri. Però se voi la chiedete con forza può anche passare. Io per me non ho obiezioni».

Passarono un altro paio di giorni e finalmente i due vicesegretari socialisti s'incontrarono col ministro delle Partecipazioni e gli sottoposero ufficialmente la proposta socialista di Carpi presidente dell'Alfa. Gullotti, in loro presenza telefonò a Fanfani. «Ma che vogliono?», rispose il segretario della Dc. «C'è un errore. De Martino s'è già messo d'accordo con Rumor su Guani presidente e Moro condirettore». «Troppo tardi», disse Gullotti riagganciando il telefono e sorridendo amichevolmente ai due emissari del Psi. «Ma anche voi! perché non vi mettete d'accordo prima?».

Così è finita questa storia. A capo dell'Alfa c'è un nuovo presidente settantenne che deve tenere in caldo una poltrona destinata tra poco ad essere merce di scambio per altri e più grossi giochi; i consiglieri delegati forse saranno due e Di Nola avrà l'Alfa Sud sganciata dall'Alfa nord; Moro fa carriera per merito del figlio.

Infine, mentre il consiglio di amministrazione dell'Alfasud procedeva al rinnovo delle cariche, il solito ministro delle partecipazioni statali rispondeva in senato ad alcune interpellanze. Si è riparlato (uffa!) del programma di investimenti nel Sud e dei propositi del governo di rispettarli secondo le precedenti decisioni. Solo che, ad un certo punto, l'on. Gullotti ha dichiarato che «*Si, il piano dovrà ovviamente tener conto dei fatti che si sono verificati nel campo dei costi del carburante e che comportano per tutte le industrie automobilistiche, ed in particolare per l'Alfa, che puntava su vetture di alta velocità e di alto consumo, nuovi programmi*».

Ecco che così si rimette in discussione il progetto di trasferire nel meridione le linee di montaggio delle Alfette... un altro ministro, competente nel settore, democristiano pure lui, l'on. De Mita, dell'industria, ha spezzato un'altra lancia in favore dell'industrializzazione del Sud, dove vuole che venga costruita una nuova fabbrica dell'Alfa capace di frenare «*il processo di disintegrazione delle famiglie, perché la gente emigra*».

Dopo i burocrati, un tecnocrate. Il vicepresidente dell'Alfa Romeo (e amministratore delegato dell'Alfasud, oltre che vice-Guani) dr. Raffaello di Nola, intervistato da Giorgio Bocca per «Il Giorno», ha detto che le automobili continueranno ad andare a ben-

zina, solo che il carburante a prezzo troppo alto ne condizionerà il loro impiego indiscriminato. Di Nola ha aggiunto che prima di una ristrutturazione dei sistemi e dei criteri produttivi, sarà necessaria una sostanziale modifica a certe legislazioni, sulla sicurezza e sull'inquinamento per esempio, da tempo ritenute assai costose.

Circa il limite di velocità, il vicepresidente dell'Alfa ha perduto l'occasione buona per dire la sua, anche a titolo personale, accontentandosi di rilevare come le Alfa Romeo a 120 kmh, riescano a consumare relativamente meno delle utilitarie, conservando tutti i vantaggi di sicurezza e di accelerazione. Per conto nostro, diciamo che una guerra contro l'attuale limite di velocità autostradale ha qualche probabilità di successo se a farla siamo tutti uniti, no?

Lino Ceccarelli

Attraverso una grave crisi l'azienda di Maranello

Per le auto Ferrari la ripresa è legata ai limiti di velocità

Difficile il problema di una conversione verso altra produzione data la qualità delle maestranze e la caratteristica degli impianti - A colloquio con l'ingegner Ferrari



Anche «L'UNITÀ» lo dice...

DA SALVARE le macchine rosse

«...Le rosse Ferrari, con le loro gesta sportive, sono entrate nel cuore di tutti ed è amaro il pensiero che la meravigliosa leggenda possa ora finire...».

L'invio del quotidiano comunista L'UNITÀ, che si presenta a Maranello pochi giorni dopo la sortita «trattoristica» dei sindacati e che inizia come avete letto il suo articolo, cosa significa secondo voi? E' cosa significa addirittura il vistoso titolo a quattro colonne: «Per le auto Ferrari la ripresa è legata ai limiti di velocità»? E il sommario: «Difficile il problema di una conversione verso altra produzione data la qualità delle maestranze e la caratteristica degli impianti?».

Ma non è solo in queste righe di presentazione l'appoggio, che il quotidiano del partito d'opposizione sociale più forte, offre a Ferrari e ai costruttori modenesi di auto sportive. Tutto il servizio di Cervetto, ripropone fatti e cifre fornite dal costruttore e con ciò in pratica avalla le sue affermazioni.

Ma continuiamo a leggere l'articolo. Lo merita:

«... La Ferrari è anche una azienda: ha dovuto diventarlo perché le corse hanno un prezzo altissimo e perché l'enorme bagaglio tecnico acquisito nelle competizioni poteva essere utilizzato anche produttivamente. E le vetture costruite nell'officina di Maranello hanno sempre avuto un loro mercato, sia pure ristretto a chi può spendere cifre cospicue.

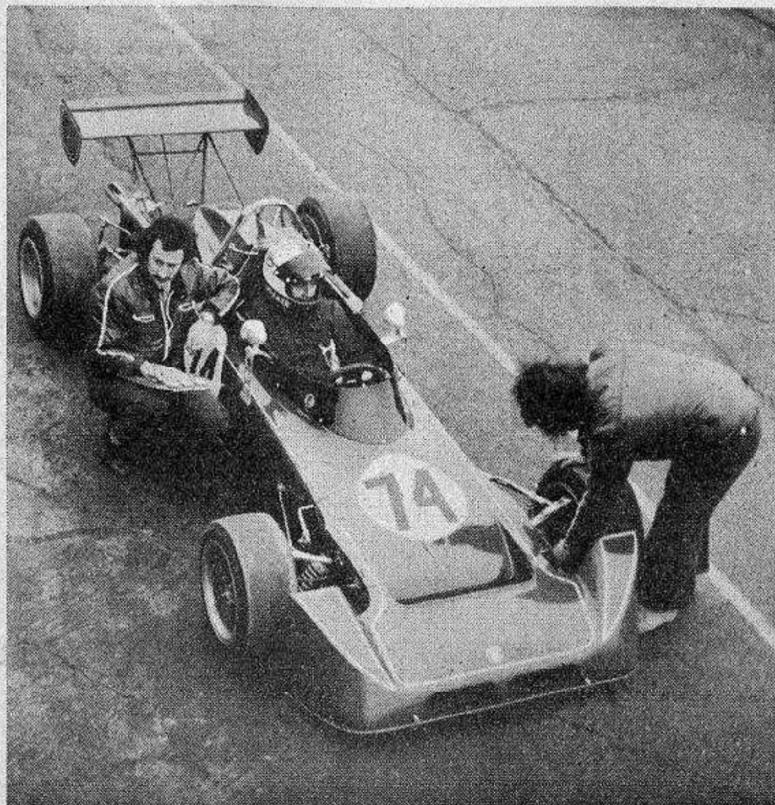
«La Ferrari Automobili nel 1973 ha prodotto 1.790 vetture per un fatturato di 13 miliardi e 550 milioni

di lire e nel '74 aveva in programma di portare la produzione a 2.840 macchine, per un fatturato di 23 miliardi e mezzo. Ciò avrebbe comportato un aumento della manodopera nella fabbrica del "Cavallino" e anche alla Scaglietti, la carrozzeria modenese che da tre anni è entrata a far parte della Ferrari. Le due aziende occupano oggi complessivamente 1.322 fra operai e impiegati e se si tiene conto delle piccole ditte che collaborano con la Ferrari si può calcolare che alla fabbrica di Maranello sono interessate circa 1.500 persone che nell'economia modenese hanno una notevole rilevanza.

«Ora a causa della crisi energetica e dei provvedimenti restrittivi adottati, da cinque settimane nella fabbrica si lavora a orario ridotto (24 ore su 40). La cassa integrazione riguarda ben 840 dipendenti su 922 iscritti, ciò significa che solo una ottantina lavorano a tempo pieno. Nel frattempo si sono ammassate nei magazzini 250 vetture per un equivalente di due miliardi e 100 milioni, che rappresenta il 13 per cento del fatturato 1973.

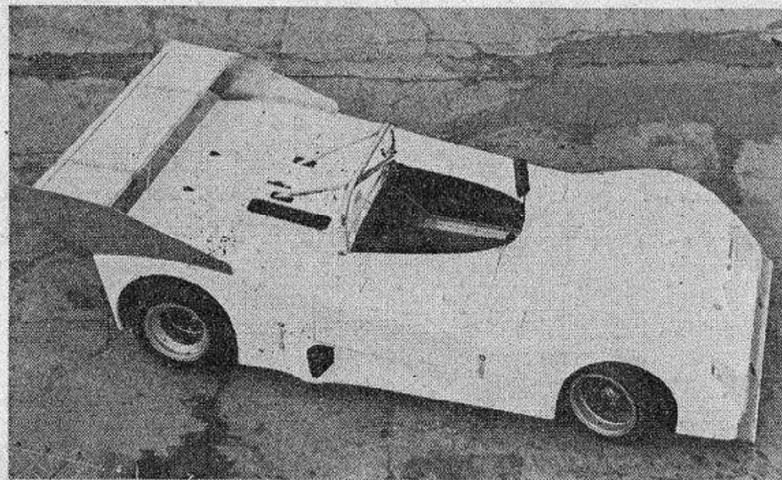
«Quali sono le prospettive? Lo abbiamo chiesto all'ing. Ferrari che è meno pessimista di quanto si possa pensare. Egli ritiene che basterebbe togliere o almeno modificare il limite di velocità sulle autostrade — il quale del resto, come è stato ampiamente dimostrato, interessa una percentuale molto ristretta di vetture e quindi un risparmio di benzina poco più che insignificante — perché inizi la ripresa delle vendite. E' vero, egli dice, che la clientela italiana rappresenta il 20 per cento della produzione, ma è anche vero che la ripresa del mercato interno consentirebbe di riassorbire buona parte delle maestranze. Infatti quelle che vengono a mancare sono soprattutto le richieste del mercato nazionale, mentre sono già migliorate le esportazioni. Ciò perché alcuni Paesi hanno riveduto talune limitazioni e altri sembrano apprestarsi a farlo. Inoltre la Ferrari sta cercando altri mercati all'estero».

«Sottosviluppo trattoristico» (e tirata d'orecchi ai Sindacati) a parte, se la situazione non si sblocca adesso...



David Walker ha collaudato molto positivamente la nuova GRD per la Formula 3 (o per la Formula Atlantic). Qui accanto, la prima foto della versione '74 della GRD Sport. Entrambe queste vetture verranno importate in Italia dal Team del noto preparatore torinese

Un poker di giovani piloti per il neo importatore torinese L'alternativa in FORMULA 3



MONZEGGIO GRD - ITALY

TORINO - Non più di un mese fa avevamo scritto, a proposito dell'entrante campionato di F. 3, che ormai non potevano esistere alternative al dilagante afflusso di telai March, già dominatori a dire il vero di quasi tutti i campionati della scorsa stagione. Probabilmente siamo stati un po' affrettati a trarre simile conclusione (in tutti i casi in quei giorni non si vedeva altra alternativa): con l'annuncio ufficiale invece che la ditta Monzeglio importerà in esclusiva tutta la produzione GRD questo discorso viene ampliato e certamente anche sul piano dei telai potremo assistere già dalla prima gara, a una lotta senza quartiere.

GRD in veste rinnovata

Pur tenendo in debita considerazione i telai vittoriosi la scorsa stagione, indubbiamente creazioni da battere, ricordiamo però anche chiaramente la totale «messa» di vittorie e di campionati che il compianto Roger Williamson era riuscito a raggranellare al termine dell'annata '72. E non è che i telai siano poi cambiati tanto, almeno come concezioni generali, da quella stagione. La stessa GRD, che si presenta in una veste rinnovata con radiatore anteriore e carenatura integrale, conserva infatti la stessa monoscocca disegnata due anni fa da Jo Marquart (come d'altronde la March mantiene fissa la parte centrale, pur avendone migliorato in maniera sostanziale i particolari). Responsabile di questa iniziativa sarà, dal punto di vista della direzione sportiva, Alberto Librizzi.

L'alternativa quindi è giunta, anche nel campo dei telai, e non solo per la F. 3, ma anche per le sport e le F. 2 se riu-

sciranno ad avere piloti competitivi. In F. 3 queste «guide» ad alto livello alla GRD-Monzeglio se le sono già accaparrate: Alberto Colombo ha deciso proprio in questi giorni di disputare la sua ultima stagione (in F. 3 s'intende) con le nuove vetture importate a Torino; sarà affiancato da Alessandro Pesenti Rossi, Angelo Zorzi e Silvio Artina, quest'ultimo al debutto sulle monoposto, se si escludono alcune prove effettuate con le F. Ford della scuola di Morrogh.

Nomi di rilievo quindi: praticamente il secondo e il terzo del campionato italiano '73, uomini da battere visto che il vincitore dello stesso titolo, Carlo Giorgio si accinge alla F. 2 con la macchina iscritta dal Jolly Club. Se poi aggiungiamo a questo cocktail uomo-macchina anche quella che fino ad ora è stata la miglior unità motrice, il motore Novamotor, ci rendiamo subito conto quale sia l'importanza di questa nuova formazione. Formazione non ufficiale, almeno per ora, ma che avrà l'assistenza garantita dai meccanici della squadra corse Monzeglio, guidati da Riccardo Michi ripartito alla volta dell'Inghilterra assieme ad uno dei suoi ragazzi per impraticarsi sui nuovi telai che stanno montando a Griston.

Anche mr. Richar Vignoles, attuale direttore della GRD (Mike Warner è diventato ora presidente della GRD Holding, gruppo finanziario che comprende diverse società) ha tenuto a sottolineare l'interesse e la volontà anche da parte della factory inglese in questo interscambio, che potrà ritornare utile a tutti i livelli. Ha annunciato anche che in Inghilterra, nei due campionati locali, il Forward e il Lombard, correranno due macchine ufficiali, affidate entrambe a giovani promesse sudamericane provenienti dalla F. Ford. Ha poi ricordato ancora, rispondendo

nel corso di questa conferenza stampa a una domanda rivoltagli da un giornalista, che la GRD costruisce il 90 per cento del rolling chassis e che quindi, a differenza di altre case inglesi, va considerata non come «assemblatrice», ma come costruttrice vera e propria. Tracciando poi una piccola storia della marca, fondata nel '71, ha ricordato ancora che nel '72, anno delle vittorie di Williamson ha costruito (fra F. 2, F. 3, F. B e sport) ben 42 macchine: 40 invece la scorsa stagione mentre buone prospettive si presentano per il '74 (si parla addirittura di una F. 5000).

Telai sport per gli italiani

Abbiamo parlato anche delle sport: infatti anche il telaio S 74 è stato completamente rinnovato e può essere dotato di motori 1300, 1600 e 2000. Per questa vettura sono in corso trattative con diversi piloti, che correranno tutti con il motore due litri (probabilmente BMW): si parla di Pilone, More-schi e Galimberti, mentre per la F. 2 che pure sarà importata a Torino, sfumata la possibilità di Colombo, non si vedono ancora all'orizzonte nomi possibili.

Le prime macchine (F. 3) saranno in Italia entro la fine del mese e con molta probabilità si vorranno fare dei tests a Casale per scegliere il motore più adatto. I Pedrazzani sono pronti, a montare il Toyota o il nuovo twin cams: e per questa scelta sarà il cronometro a stabilire con esattezza quale sarà l'unità più redditizia.

Leopoldo Canetoli

La crisi ha cambiato i programmi

LONDRA - Nelle recenti settimane alla GRD c'è stato un grande sconvolgimento, cioè da quando il primo gennaio è stato nominato direttore generale Richard Vignoles. Ha veramente usufruito della sua autorità e fra le persone che hanno lasciato la Casa c'è il progettista. Presidente è Mike Warner, ma questo non significa che non abbia più specifici compiti diretti, anche se pare soddisfatto di lasciare che sia Vignoles a occuparsi della costruzione e della vendita delle vetture da corsa. Sotto questo aspetto la politica consiste nel non offrire più «accordi speciali» ai piloti inglesi, che diventano semplici clienti. Si fanno veramente ottime condizioni ai piloti stranieri (compresi gli italiani, dunque!) soprattutto ai sud-americani, perché Vignoles vede in questo continente una zona di espansione motoristica (ha infatti già concluso affari con dei brasiliani e con un argentino, per vetture di Formula Atlantic).

Nel recenti anni abbiamo visto anche troppe «combinazioni» che lasciavano i piloti a mani vuote, alla fine della stagione. Per que-

sto motivo, se non per altri, le offerte GRD sono le benvenute: per 11.000-16.000 sterline un pilota può acquistare una vettura, noleggiare un meccanico e un furgone, o rimorchio, e così via, a prezzi specifici. Al termine dell'anno, gli resteranno comunque una vettura, un motore, un cambio, un treno di ruote ecc.

La vettura F.3-Atlantic non è ancora definitiva, però somiglierà molto al prototipo presentato ed è naturalmente molto diversa da quella che l'ha preceduta. Intanto il progetto per la F. 1, di cui si era tanto parlato, è sfumato e uno dei suoi principali promotori (Ferguson) è andato come si sa in America, ove pare certo che verrà costruita la Parnelli Jones.

E' un fatto piuttosto ironico, perché Dobbie ora ha confermato che aveva intenzione di patrocinare una DART-GRD di F. 1, che avrebbe corso con i colori scozzesi blu e bianco. Ora la DART-GRD non esiste più e pare che i due fattori che hanno spinto Dobbie a voltare le spalle alle corse siano l'incerta situazione economica in Inghilterra (ed è dire poco, in previsione dei gravi problemi industriali, che si aggiungono a quello petrolifero mondiale) e l'altrettanto incerta situazione della GRD, fino agli ultimi giorni dell'anno scorso.

Si ha l'impressione che la direzione della GRD cercasse di mangiare troppo pane per i suoi denti. La perdita del denaro e della

esperienza di Dobbie, unita a quella del progetto della F. 1 americana, sono state probabilmente le cause concomitanti che hanno costretto la GRD a rivedere in modo realistico i suoi programmi. Dal canto suo, Vignoles è felice che le possibilità di «assaggiare» la F. 1 siano svanite.

d. h.

La CAPRI TS si migliora a ZOLDER

ZOLDER - La Ford Capri gruppo 2 modello '74, dotata del nuovo motore Cosworth «Essex» di 3400 cc., ha fatto le sue prime prove sul circuito belga di Zolder, pilotata da Toine Hezemans. Nonostante fosse alla sua prima uscita, la nuova Capri Turismo Speciale ha ottenuto un ottimo giro veloce, in 1'38"6, alla media di 154,077, tempo che migliora il precedente record detenuto da Claude Bourgoignie, sempre su Capri, in 1'40"6. La nuova Ford Capri è stata provata anche a Nivelles, ma senza risultati di rilievo, prima di essere imbarcata su un camion che l'ha trasportata al Paul Ricard, dove terrà una seduta di prove.

550 c.v. MORAND per l'ACA di SBARRO



RUBIGEN - Nel 1973 Herbert Müller ha vinto, quasi con noncuranza, il titolo di campione svizzero d'automobilismo. Pare, però, che per la corrente stagione la cosa non debba ripetersi in quanto, con serie intenzioni di osteggiare fino in fondo le ambizioni del biondo pilota, scenderà in campo e con una vettura tutta nuova, anche il 25enne Gregor Fischer, un pilota che ha maturato la sua esperienza con una bella serie di vittorie in patria e in Francia a bordo di una Porsche, mentre ha avuto poca fortuna nell'interserie a causa di una vecchia e non competitiva vettura.

Quest'anno, Gregor Fischer si avvarrà delle prestazioni di una sport (foto sopra) realizzata dall'italo-svizzero Franco Sbarro sulla base della Lola T.280, ma tanto modificata da assomigliare più ad una Mirage che alla vettura originale. Il propulsore sarà un 5000 Morand, in regola con le norme della «Sport 500» dell'interserie

PARIGI - Anche se il quinto Salone della Vettura e della Moto da corsa, svoltosi a Parigi, ha ottenuto un buon successo di pubblico, si deve però ammettere che nel complesso era di un interesse limitato, soprattutto dal punto di vista internazionale. In effetti la Lola T294 sport due litri era l'unica novità straniera presentata al Salone!

Per contro, questo quinto Show ha sottolineato il dinamismo dello sport automobilistico francese e vi si è potuta rilevare la nascita di una nuova generazione di vetture francesi da corsa: le barchette sport due litri.

All'origine di questo improvviso successo c'è la Coppa Simca sport due litri, organizzata dalla Chrysler France in collaborazione con la Shell e la Goodyear. Dotata di un ricco montepremi (circa L. 900.000 per corsa) questa coppa, che compie il secondo anno di età nel 1974, trae un beneficio dalla quasi totale sparizione della F. 3 in Francia. Il successo riscosso fra i piloti della Coppa Simca ha incoraggiato i piccoli costruttori di vetture da corsa a realizzare una barchetta, in previsione di questa nuova categoria. Infatti la Grac, le cui vetture s'imposero nel 1973, la BBM, la Dangel e l'ACE, hanno ognuna presentato nuove vetture particolarmente curate.

E' giusto precisare che si tratta di vetture molto simili a quelle che hanno disputato il campionato europeo due litri. Il regolamento, del resto, lascia una grande libertà nella concezione delle vetture. Unici punti obbligatori: il peso minimo deve essere di 530 Kg., la larghezza dei cerchi è limitata a dieci pollici anteriormente, a 14 posteriormente; quanto al motore è obbligatorio che abbia blocco e testa cilindri della Chrysler 180; l'iniezione è vietata, il numero degli alberi a camme e delle valvole non può essere modificato, l'uso di bielle in titanio è proibito, mentre tutti gli altri elementi sono liberi.

Modificati in questo modo, i motori delle vetture che partecipano alla Coppa Simca sviluppano in media 200 HP DIN, fatto che consente un ottimo rapporto peso/potenza. Si può dunque, senza correre grandi rischi di fare errori, prevedere che le migliori vetture della Coppa Simca due litri saranno presto adeguate ai regolamenti del campionato europeo, sia utilizzando i motori Ford o BMW, già noti, sia ricorrendo al nuovissimo motore Chrysler due litri, realizzato dal preparatore svizzero Funda, un motore di cui parleremo a parte.

Già fin d'ora lo schieramento si annuncia molto brillante per il 1974, dato che oltre a Max Mamers e a Xavier Lapeyre, vincitori della stagione 1973, molti grandi della Formula Renault, alcuni piloti di F. 3, Guy Frequelin, uno dei migliori rallyisti francesi, senza contare numerosi altri, hanno già fatto capire che parteciperanno alla coppa.

Per CICCOCCHI la F. 3 del costruttore junior

ROMA - La MP, la nuovissima casa monegasca che fa capo al giovane Marco Piccinini, ha messo definitivamente gli occhi su un giovane pilota italiano al quale affiderà l'incarico di lanciare nel campionato italiano la raffinata F. 3 assemblata a Milano. Si tratta del 24enne, Massimo Ciccozzi per il quale si sta delineando una stagione piuttosto intensa perché non avrebbe, in ogni caso, rinunciato alla F. Italia della Scuderia Nettuno. Per la squadra ufficiale della casa monegasca si era fatto anche il nome di Alberto Colombo per il quale la MP aveva un diritto di opzione valido fino a qualche giorno fa. In seguito, la MP ha interrotto le trattative con il vicecampione italiano di F. 3 che ha acquistato una GRD e di conseguenza la scelta è per il momento quella di dare piena fiducia al pilota di Roma.

Se i programmi di Ciccozzi sono ormai chiari non altrettanto si può dire della attività futura della MP. La macchina, dotata del motore Toyota-Novamotor dovrebbe essere completata tra una ventina di giorni ed i collaudi seguiranno subito negli svariati autodromi d'Italia. Avrà l'assistenza di Pirola. La nuova casa, in un futuro molto prossimo, dovrebbe avere una sede definitiva e stabile a Montecarlo. Per ora si sa che un gruppo di autorevoli personaggi del Principato fanno capo ad essa.

I programmi sono tesi tanto a commercializzare le Formula 3 e le Formula 2, quanto ad organizzare in tempi futuri una squadra addirittura in F. 1. Top Secret per il momento sono i nomi di coloro che prestano la propria collaborazione tecnica ed organizzativa alla MP, anche se è assai probabile che il primo presidente della Casa bianco-rossa sarà proprio Piccinini.

d. b.

Le «2000» alla francese

Piace a JAUSSAUD la GRAC a gradini

PARIGI - Il nome GRAC è già assai noto nel mondo dello sport automobilistico. Si fece una fama nel 1968, nel primo anno del Criterium di Formula France (ora Formula Renault) in cui le GRAC s'imposero, appunto, in modo brillante. Nonostante un successo così smagliante, grazie al compianto Denis Dayan, l'anno seguente, un infelice tentativo in F.3 (con Philippe Vidal e Jean Max), oltre a un indiscutibile smacco sul piano commerciale, fecero finire nel dimenticatoio la GRAC e il suo creatore, Serge Aziosmanoff. Fu il 1972 a segnare il debutto della «rinascita», con l'apparizione della barchetta MT 16, equipaggiata con motore Cosworth FVC, ben presto seguita dalla MT 14S che nel 1973 dominò nella prima Coppa Simca due litri. Del resto Aziosmanoff lasciò il controllo della GRAC alla società costruttrice di cerchi Gotti e, libero ormai dalle preoccupazioni commerciali, poté dedicarsi solo alle vetture da competizione per i suoi nuovi «patrons».

Nel 1974 la Coppa Simca sarà senz'altro di nuovo la meta della GRAC, Coppa nella quale la Casa di Valence parte ancora una volta favorita. La nuova barchetta MT 20 ha infatti risvegliato l'ammirazione di tutti gli specialisti, durante l'ultimo Salone di Parigi, per la sua realizzazione tanto curata anche nei minimi particolari.

Ciononostante, e tenendo conto della potenza disponibile (210 HP massimi), Aziosmanoff non ha desiderato essere rivoluzionario e ha voluto realizzare in modo perfetto una vettura tradizionale. Si tratta dunque di un telaio a cellula centrale monoscocca, prolungato posteriormente da un traliccio tubolare che regge totalmente il motore, il quale non ha assolutamente fun-

zione portante. Sospensioni classiche: triangoli sovrapposti di lunghezza ineguale anteriormente, biellette superiori e puntoni di reazione paralleli posteriormente. Il frenaggio avviene con dischi ventilati e pinze a quattro pistoni Lockheed tipo F.1

Anche se tutto ciò è molto classico, la carrozzeria, dal canto suo, è decisamente originale. Realizzata in materia plastica di ottima qualità presenta nell'estrema parte anteriore un disegno in forma di gradini, che garantisce un forte aiuto aerodinamico. Sui lati è stata praticata una grande apertura nei fianchi anteriori, che consente un forte raffreddamento dei radiatori laterali. Il cofano posteriore ha due derive aerodinamiche laterali.

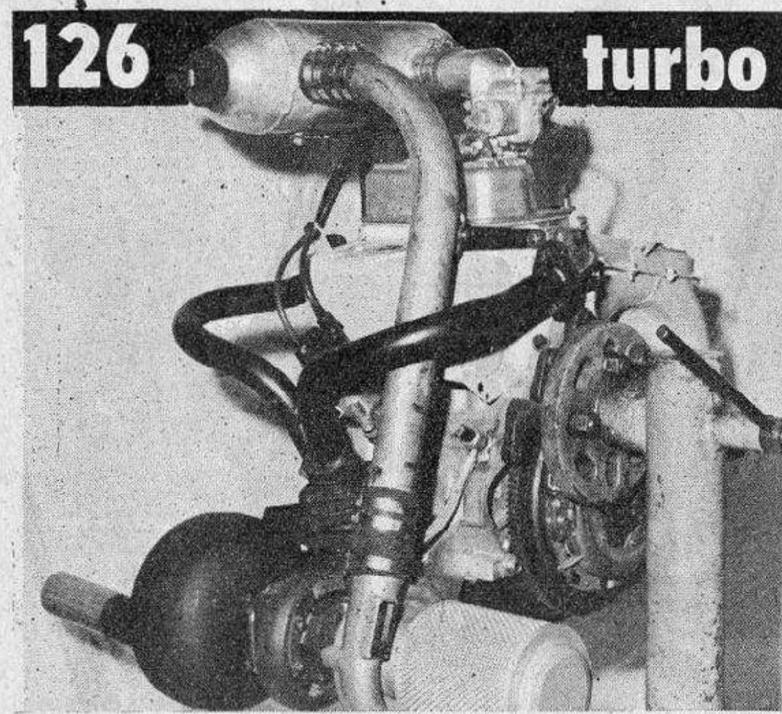
Grazie al tipo della sua realizzazione, la GRAC MT 20 può, dopo qualche modifica di piccolo

15 Km. più veloci le BBM

PARIGI - Sono già passati otto anni, da quando Pierre Bertin-Bousu si lanciò nella realizzazione di vetture da corsa; agli inizi si trattava soprattutto di barchette destinate alle gare in salita. I migliori risultati furono ottenuti da Guy Dothel, antico vincitore del Volante Shell di Magny Cours e uno dei fondatori della Casa. L'anno scorso, comunque, la situazione assunse un livello superiore, con la Coppa due litri; pronte dopo le GRAC, le vetture si affermarono nelle ultime prove, rivelandosi le avversarie più pericolose. Le BBM nel 1974 si presentano con una carrozzeria completamente nuova, conforme alla «scuola» Alpine. La parte anteriore, piuttosto angolata l'anno scorso, adesso è più avviluppante; tutto l'abitacolo è carenato e il carenaggio copre perfino il roll-bar di sicurezza. La nuova carrozzeria dà un guadagno di 15 orari come velocità di punta.

Nelle grandi linee il complesso resta uguale a quello del 1973, pur avendo subito un'evoluzione. Contrariamente alla GRAC, la BBM ha un telaio multitubolare completo. Una nuova geometria di sospensione anteriore è stata studiata; del resto la sospensione anteriore è originale, dato che comprende un ammortizzatore montato orizzontalmente, che funziona per mezzo di un bilanciante.

Posteriormente il motore svolge un ruolo semi-portante. La BBM usa il sistema di frenaggio Lockheed tipo F.1. Senza motore e senza cambio, si vende a circa 6.900.000, tasse comprese.



TORINO - Dopo le «bombe» costruite per le ormai leggendarie corse alla Cerrina, il preparatore di Giaveno, Sergio Allais, ha messo a punto un altro motore molto speciale.

L'ultima creazione di Allais è un motore Fiat 126 previsto in tre versioni. La prima, aspirata, con cilindrata 820 (86 x 70) eroga 65 CV a 7.000 giri, con compressione 10:1; la seconda, con un compressore Eberspacher mosso dal gas di scarico, compresso 6,2:1, eroga circa 80 CV a 7.000 giri, ma può arrivare anche più su. Naturalmente

è opportunamente irrobustito con bielle 124 e pistoni Mondial speciali.

Una terza versione, in via di allestimento, prevede un compressore Constantin mosso da cinghia, con il quale il rendimento dovrebbe essere ancora superiore a quello ottenuto con il turbocompressore. Scopo di questo lavoro è arrivare a preparare un «kit» con compressore Constantin di facile installazione per portare il motore 126 a potenze di circa 50 CV lasciando invariate il maggior numero possibile di parti meccaniche.

Non cambia molto l'ACE

PARIGI - Fu alla 4 Ore di Le Mans che il nome ACE apparve per la prima volta in una gara internazionale, con un motore Cosworth FVC. La vettura fu handicappata, fino al momento del ritiro, da noie al cambio. Dopo un altro infelice tentativo, alla 24 ore di Le Mans (non superò il periodo delle prove) Michel Elkoubi, il giovane costruttore, decise di dedicare tutti i suoi sforzi alla Coppa Simca due litri, il cui successo aumentava sempre più.

Per questa nuova vettura, la cui estetica generale ricorda un poco la Chevron B21, Elkoubi non ha voluto fare innovazioni, ricorrendo a soluzioni già collaudate. Il telaio ha una cellula centrale monoscocca, prolungato posteriormente da un traliccio tubolare, mentre il motore svolge un ruolo semi-portante. Anteriormente un traliccio tubolare deformabile garantisce una più efficace protezione del pilota. La sospensione è classica: triangoli sovrapposti di lunghezza ineguale anteriormente, biellette superiori e puntoni di reazione paralleli posteriormente. Per contro, trattandosi dei freni, l'ACE ha puntato sui Girling, mentre la maggioranza dei costruttori francesi preferisce i Lockheed. Si tratta di freni MR4 (tipo F. 1) con pinze a quattro pistoni e dischi ventilati; i freni posteriori sono vicini al cambio Hewland FT200.

L'ACE, che pesa kg 530, si vende a circa lire 4.500.000 tasse escluse, senza motore né cambio. Quattro esemplari saranno presenti nella coppa Simca, mentre l'officina stessa farà correre una macchina ufficiale alla 24 Ore di Le Mans. Parteciperà dunque alle prove ufficiali in marzo e alla 4 Ore di Le Mans. In questa occasione monterà un cofano posteriore diverso, più aerodinamico, più lungo e con due derive laterali e un alettone stabilizzatore centrale.

conto, ospitare altri motori, oltre al Chrysler JRD, come per esempio il BMW o il Ford BDA. Jean Pierre Jaussaud, soprattutto, ha manifestato molto interesse nella vettura. Il telaio, senza motore né cambio, è venduto al prezzo di lire 7.150.000, tasse comprese, cioè quello massimo autorizzato nella Coppa Simca due litri.

TECMA ambizioni euro 2000

PARIGI - Se GRAC, ACE e BBM hanno dato la precedenza alla Coppa Simca due litri, per contro Philippe Mettetal, costruttore della Tecma, ha seguito una strada un poco diversa, essendosi orientato di colpo verso la categoria due litri internazionale.

Del resto nutre grandi ambizioni e i piloti della sua vettura saranno addirittura Michel Leclère e Alain Serpaggi, che nei passati due anni hanno formato la brillante coppia della squadra ufficiale Alpine Renault di F. 3. Questa volta i due francesi passeranno alla F. 2 e piloteranno la Tecma ogniqualvolta i loro programmi, appunto di F. 2, lo consentiranno.

La Tecma, vettura del gruppo 5 (sport) monterà un motore Cosworth tipo EA, derivato dal Chevrolet Vega. Il telaio è completamente tubolare, vi sono imbullonati due cassoni centrali in alluminio rivettati, contenenti i serbatoi del carburante.

Sospensioni classiche: triangoli sovrapposti di lunghezza ineguale a base larga, triangoli invertiti, biellette superiori e puntoni di reazione posteriori. I freni (sulle ruote anteriormente, posteriormente attaccati al cambio Hewland FG 400) sono dei Lockheed a dischi ventilati e pinze a quattro pistoni tipo F. 1. I porta mozzi sono in magnesio, come pure i cerchi MRE larghi 10 pollici anteriormente e 14 posteriormente. La vettura dovrebbe trovarsi esattamente al limite del peso minimo autorizzato, cioè Kg. 575. Quanto alla carrozzeria, ricorda un poco quella dell'Alpine Renault due litri A 440.

La Tecma-Cosworth debutterà alla 4 Ore di Le Mans nel mese di marzo.

Daniel Boutonnet

Vista in disarmo la RONDEL

LONDRA - Passando davanti alle officine RONDEL, l'altro giorno, siamo rimasti depressi nel vedere l'aria di desolazione in un luogo ove un anno fa l'attività ferveva. Era sempre sembrato un complesso serio, in un'epoca in cui i ciarlatani erano particolarmente attivi nel mondo motoristico. L'officina funziona ancora per terzi, ma il personale è stato ridotto a quattro persone e l'unica vettura rimasta è la F. 1 nata morta. Tutte le attrezzature sono state vendute, ma Ron Dennis pensa che se apparisse un patrocinatore la squadra potrebbe venire rapidamente riformata. Per il momento, però pare che sia stato accantonato anche il progetto di usare la F. 1 in veste di F. 5000.