

Un nome nuovo
nella classifica
TASMAN CUP

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Tra le «buche» di SURFERS PARADISE accoppiata Chevron

PETER STUYVESANT 100.000 - Surfers Paradise, 10 febbraio - Gara valevole per la Coppa Tasmania.

LA CLASSIFICA - 50 giri

1. Pilette (Chevron) 57'11"6, media kmh 168,91; 2. Gethin (Chevron) 57'37"9; 3. Matich (Matich) 57'48"9; 4. McCormack (Elfin) 57'55"9; 5. Walker 57'58"3; 6. McRae (McRae) 57'59"2; 7. Brown (Lola) 49 giri; 8. Cooper (Elfin) 49 giri; 9. Oxtan (Begg) 47 giri; 10. Robertson (Elfin) 44 giri. Non classificato: Lawrence (Lola) 31 giri. Ritirato: Stewart, 16. giro, motore. Giro più veloce: Stewart 1'07"5, media 171,66.

CLASSIFICA DELLA TASMAN CUP

Gethin p. 26; Stewart 24; McCormack 21; Pilette 19; Walker 17; McRae 7; Matich 4.

A sinistra, Teddy Pilette, campione in carica della F. 5000 europea, ha vinto anche in Tasmania, mentre Gethin (sotto) è sempre leader della Tasman Cup. Per le «vecchie» Chevron B 24 un ottimo risultato

PILETTE ce l'ha fatta!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SURFERS PARADISE - La gara ha avuto inizio con un ritardo di un'ora e mezzo perché in pista c'erano delle buche, causate dall'acqua che vi aveva ristagnato e perché poco prima c'era stata una corsa per turismo che aveva aggravato la situazione. I piloti sono stati condotti a guardare le buche e sulle prime si sono rifiutati di gareggiare, ma poi hanno accettato di scendere in pista, dopo che i commissari avevano tracciato linee bianche attorno alle buche per «delemitarle».

Nel giro di riscaldamento McRae ha dovuto sostare al box col comando del gas bloccato, Gethin ha fatto altrettanto per rottura del contagiri. Tra l'altro Gethin e Pilette non avrebbero voluto gareggiare, in quelle condizioni.

McRae è arrivato con un nuovo motore, però i meccanici hanno dovuto lavorare tutta la notte per sistemarlo e stavano ancora completando la loro opera ai boxes.

Dopo la partenza McRae ha condotto sotto il ponte Dunlop, precedendo Stewart e Pilette. All'inizio del secondo giro Pilette ha superato Stewart in una curva veloce che si abborda a duecento orari e nella tornata successiva ha strappato il comando a McRae, proprio nello stesso punto. Ha poi condotto fino alla conclusione, girando in 1'7" e 1'8".

McRae ha continuato a occupare la seconda posi-

zione fino al decimo giro, quando è stato superato da Stewart alla curva Goodyear. I suoi giri erano passati da 1'6" o 1'8" a 1'9", dato che la vettura aveva vibrazioni e il comando del gas si bloccava. Subito dopo aver superato McRae, Stewart ha segnato il giro più veloce, ma avviato verso la Goodyear al diciottesimo giro, il suo motore si è rotto, in un nuvolone di fumo.

Ancora STEWART il migliore nelle PROVE

1. STEWART	1'5"6
2. McRAE	1'6"5
3. PILETTE	1'6"7
4. MATICH	1'6"8
5. GETHIN	1'7"0
6. McCORMACK	1'7"1
7. LAWRENCE	1'7"3
8. BROWN	1'7"3
9. WALKER	1'7"6
10. OXTON	1'8"3
11. COOPER	1'9"5
12. PEDERSON	1'12"1
	(non partito)
13. ROBERTSON	1'12"5

E' così rimasto Pilette con buon vantaggio su McRae, il quale rallentava e al ventesimo giro è stato superato da Gethin alla curva Firestone. Girando regolare, Pilette aumentava il suo vantaggio su Gethin che, a sua volta, si staccava da McRae. McCormack e Matich si sono avvicinati a McRae al ventisettesimo giro e sono

passati, sotto il ponte Dunlop; dopo, Matich ha cominciato a raggiungere Gethin, ma la sua vettura è diventata poco maneggevole. Il varso di Pilette nei riguardi di Gethin aumentava e Peter era staccato di 8" da Matich. Seguivano McCormack e Walker e questi ha superato McRae al ventottesimo giro. Per il resto della gara le posizioni sono rimaste immutate, con Brown e Cooper nei posti successivi, davanti a Oxtan.

Lawrence ha sostato al box al sesto, al sedicesimo e al ventinovesimo giro col comando del gas bloccato e ha così perso molti giri. La vettura di Oxtan aveva vibrazioni e anche lui ha dovuto sostare, quando mancavano quindici giri alla fine. E' arretrato e ha completato gli ultimi cinque giri molto lentamente con la trasmissione che si stava rompendo. Brown aveva problemi di maneggevolezza e a metà gara ha avuto una foratura al pneumatico posteriore di destra; alla fine il pneumatico era quasi completamente afflosciato.

Anche Walker aveva gravi problemi di maneggevolezza, la vettura di Matich aveva vibrazioni e il pilota per conseguenza aveva mani e piedi indolenziti. La macchina di McCormack sottosterzava molto dopo avere urtato contro un paletto che contrassegnava una curva. Tutte e due le Chevron invece sovrasterzavano e avevano i pneumatici che surriscaldavano, se pattinavano in curva.



Per vento e inondazioni temuta la sospensione

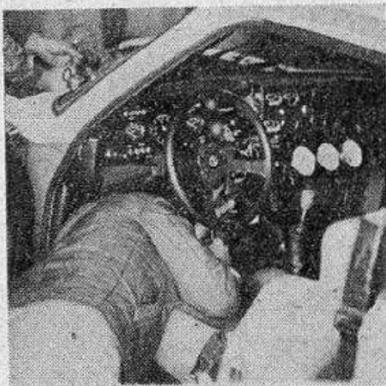
SURFERS PARADISE - Le prove della sesta gara della Coppa Tasmania si sono svolte con vento, sul circuito ancora scivoloso dopo le recenti inondazioni, dovute ad uragani che avevano coperto la pista con due metri di acqua, tanto che fino a pochi giorni fa si era temuto che la competizione non potesse svolgersi.

Nella prima sessione il più veloce è stato McRae in 1'6"5, al di sopra di 0"1 dal record stabilito da Matich su Matich A52 Repco nello scorso settembre. Sempre nella prima sessione Pederson è finito intesta-coda contro la barriera Armco, alla Castrol, e la vettura è rimasta così danneggiata nella parte posteriore che il pilota non ha poi potuto prendere il via. Il secondo più veloce è stato Matich in 1'7"4.

Durante la sessione McRae si è fermato in pista, privo di pressione dell'olio, e la vettura è stata trainata via per riparare il motore.

Nella seconda sessione, Stewart si è conquistato la posizione al palo in 1'5"6 alla media di Km/h. 109, mentre Pilette ha segnato il terzo miglior tempo in 1'6"7. Tutti gli altri hanno fatto i tempi migliori nella terza sessione, ma si è trattato di tempi non molto veloci. Walker è stato più lento con la Lola, di quanto lo fosse stato due anni fa con la Matich. Gethin ha avuto dei problemi di maneggevolezza — come pure Walker e Oxtan — e il suo miglior tempo l'ha stabilito col serbatoio pieno di carburante per due terzi.

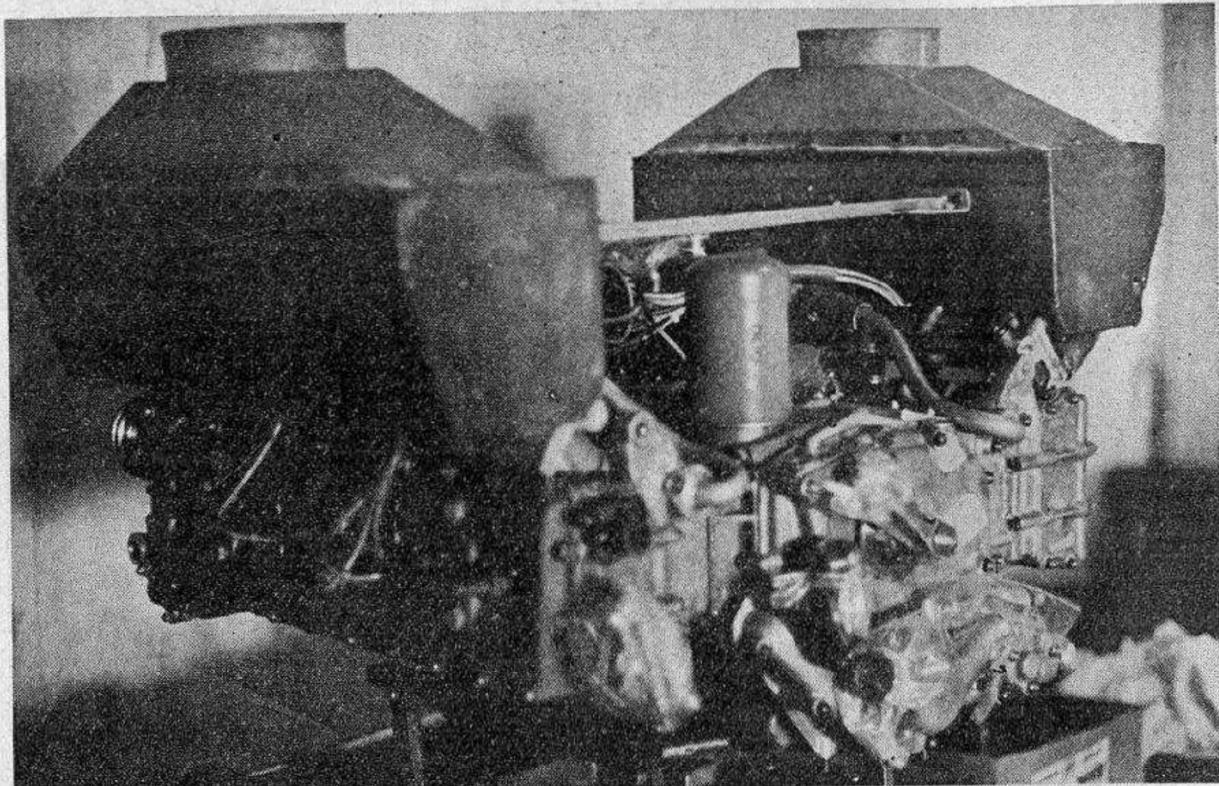
J. Van Loon



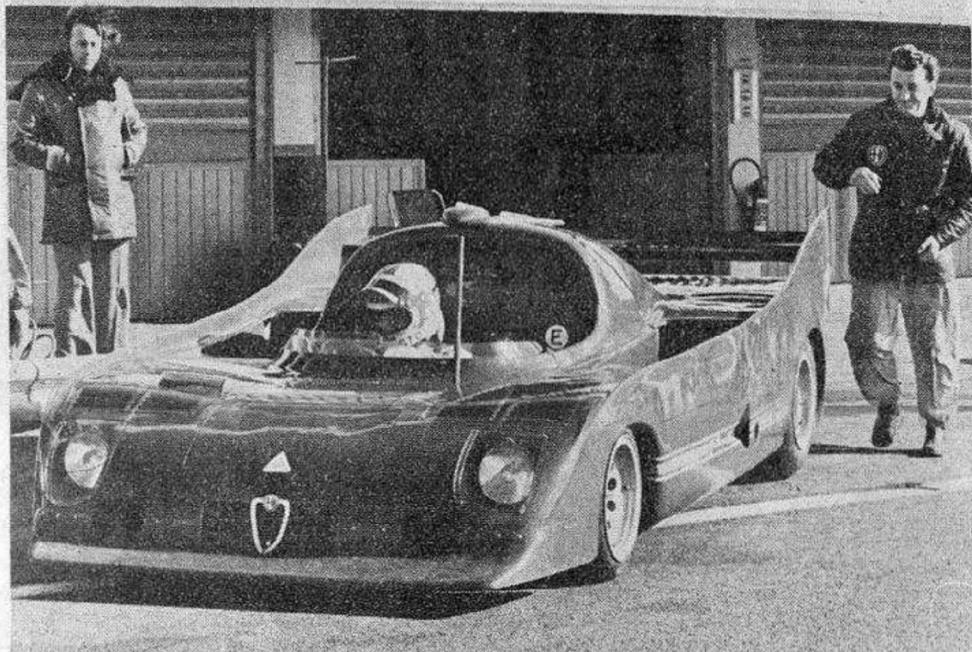
L'ALFA insiste al CASTELLET

Oltre alla strumentazione abituale durante le prove al Paul Ricard la Capri di Hezemans aveva molti altri strumenti provvisori

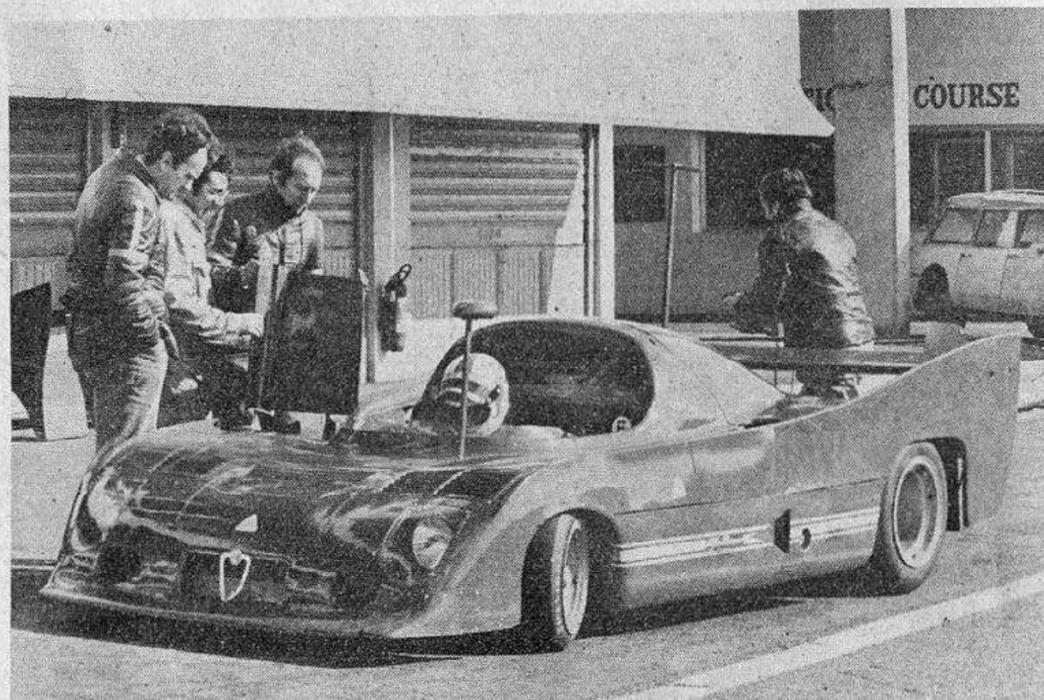
Caccia al record col (fresco) «motorotto»



Questo è il nuovo motore Alfa da «oltre» 500 CV. Sono stati modificati sia i condotti di alimentazione e scarico, sia la forma delle testate. I cornetti di aspirazione erano celati dai convogliatori d'aria



L'Alfa Romeo 33tt12 nella versione definita «corta». L'accurato studio delle forme ha permesso di migliorare moltissimo la stabilità della vettura milanese



Ed ecco, invece, la versione «lunga» dell'Alfa Romeo 12 cilindri. Si noti come l'altezza delle pinnature laterali sia inferiore a quella della versione «corta»

DALL'INVIATO

LE CASTELLET. La rinnovata Alfa Romeo 33tt12 è scesa in pista sul circuito Paul Ricard per una lunga serie di prove. Ufficialmente per la messa a punto della macchina in funzione delle gomme Firestone adottate per la stagione 1974; in realtà per le sperimentazioni definitive delle soluzioni aerodinamiche da utilizzare per le gare del campionato 1974 e soprattutto per la prova su un tracciato conosciuto avente riferimenti precisi, del rinnovato motore 12 cilindri piatto, quello «bomba» che è molto potente, anche se sulle cifre esatte dei rilevamenti al banco non si sa nulla, quello che in Autodelta chiamano familiarmente il «motorotto».

Prove movimentate. Alla fine della prima giornata, forse per il cedimento di un cerchio, Rolf Stommelen ha avuto una emozionante avventura, mentre viaggiava sui 200 orari e stava immettendosi sul rettilineo più lungo, quello che passa dietro i box. La macchina si è impennata, puntandosi sul davanti, ed è finita in mezzo alle reti di protezione. Spavento ma niente di grave, anche se le sospensioni sono risultate danneggiate ed anche il telaio si è deformato, ricadendo a terra da una altezza di oltre un metro. Così, dopo aver



Delle prese d'aria dietro il pilota, due sono per i freni e due (centrali) per l'alimentazione. Sotto, si vedono i relativi condotti flessibili

constato che la macchina non era riparabile sul posto, ne hanno fatta venire una seconda, il che ha comportato la perdita di una giornata. Perdita relativa, comunque, perché è coincisa con il cattivo tempo, con pioggia.

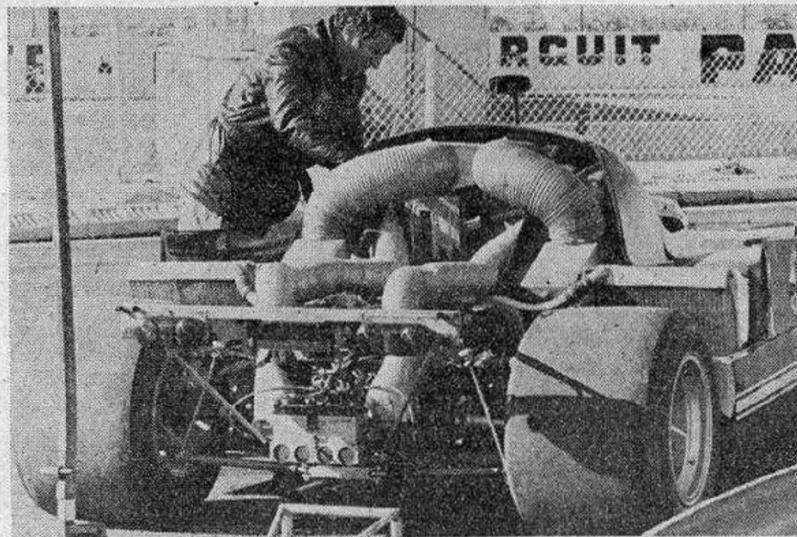
Alla pioggia è subentrato poi il freddo e violento Mistral, il vento della Provenza che somiglia moltissimo alla Bora triestina e che fa correre le barche al sicuro nei porti. Il Mistral non ha però impedito a Stommelen di girare a lungo con la macchina appena giunta dall'Italia, effettuando le prove comparative con i due tipi di carrozzeria recentemente messi a punto da Michel Tetu. Entrambe con la carenatura a cupola, ma di diversa lunghezza di diverse dimensioni. I due tipi sono stati denominati «corto» e «intermedio», il che lascia supporre anche l'esistenza di un tipo «lungo», che tuttavia crediamo sia stato solo provato a Balocco e non sia più in programma per la utilizzazione pratica. Il tipo «intermedio», come si può notare dalle nostre foto, è più filante di quello corto, per la minor altezza della parte finale, e nonostante la maggior lunghezza conferisce alla macchina una linea più snella.

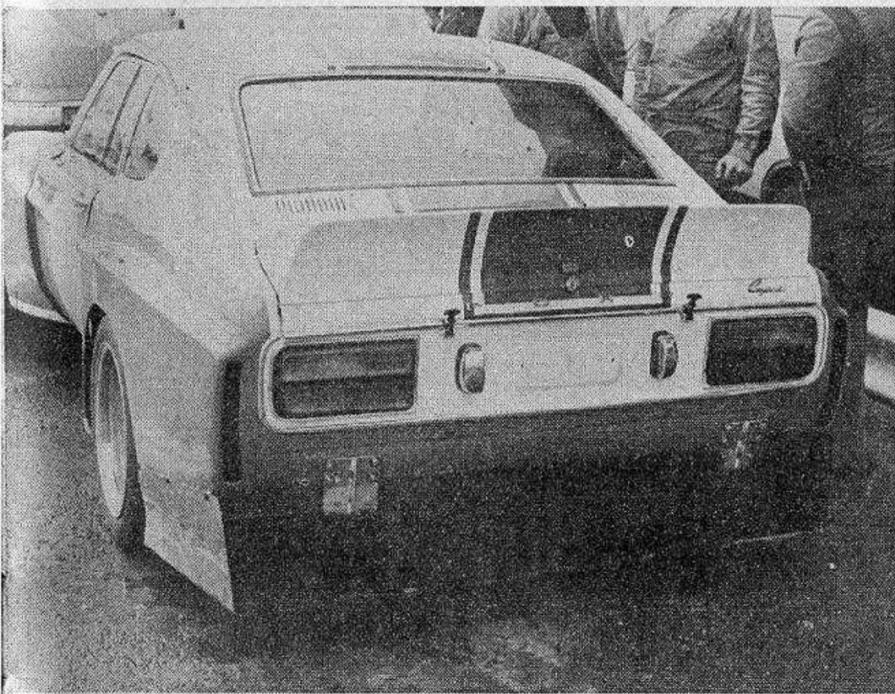
E' stato studiato, con tutta evidenza, per le gare su circuiti molto veloci, e particolarmente Le Mans, il che permette di affer-

mare che l'Alfa Romeo andrà a Le Mans, ad attaccare la Matra sul suo terreno. Così come andrà al Paul Ricard, naturalmente, per la corsa del 15 agosto, proprio nel tentativo di battere la Matra sul terreno che la casa francese conosce meglio, dato che è al Paul Ricard che ha le sue officine. L'Alfa ha anche già prenotato gli alberghi per le prove preliminari della 24 Ore di Le Mans, in aprile, per cui non vi sono dubbi sulle sue intenzioni.

Queste prove prolungate dureranno anche dopo la uscita di questo numero di AUTOSPRINT. Quali saranno stati i risultati effettivi, quindi, non possiamo saperlo adesso, anche se le impressioni riportate dalle prime prove sono molto positive. Prima dell'incidente Stommelen aveva girato sul «lungo» in 1'50"8. Poi con la nuova macchina arrivata da Milano, montato il nuovo motore 12 boxer da oltre 500 CV, per la verità non ha che migliorato di poco: 1'50"5. Così è stato deciso di riprendere il test al lunedì, rinviando il programma monzese di giovedì.

L'Alfa comunque è migliorata in stabilità, oltre che in velocità pura; e soprattutto si è rilevato come sia poco sensibile al vento laterale, cosa che Stommelen ha potuto collaudare ampiamente, visto il Mistral e i tempi che ha fatto, che hanno colpito gli esper-

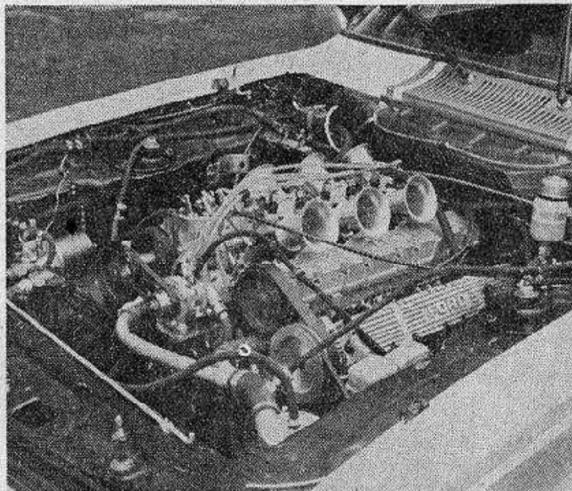




Novità peculiare della nuova Ford Capri è la collocazione dei radiatori acqua in coda. Al Ricard l'ha provata a lungo Hezemans, abbassando già di molto il record Turismo. A destra, ecco il nuovo motore Ford Cosworth 6 cilindri bialbero 4 valvole ad iniezione Lucas. Ha ben 420 CV. In retrocopertina, un'immagine della Capri di fianco

La nuova CAPRI 3000 al Castellet ha accusato singhiozzi d'alimentazione ma in Belgio andava fortissimo

A 285 all'ora?



DALL'INVIATO

LE CASTELLET - Prove della Ford pilota Toine Hezemans, sulla pista del Paul Ricard, per la messa a punto della nuova Capri RS modello 3001, vale a dire la macchina col motore da oltre 3000 cc che è appena stata omologata e che sarà l'arma della Ford per il campionato europeo Turismo. Prove un poco a singhiozzo, per una stranissima anomalia nell'impianto di alimentazione, che è stato difficilissimo scoprire. Al punto che inizialmente avevano creduto che si trattasse di difetto del motore, sostituendolo; ma poiché il fenomeno si è ripetuto hanno dovuto cercare altrove, ed è stata una impresa laboriosa.

La nuova macchina, che già aveva provato a Zolder ed a Nivelles, aveva anche compiuto molte prove sul circuito privato della Ford a Lommel, al confine tra il Belgio e l'Olanda. E secondo certe nostre informazioni degne di fede avrebbe compiuto più di un giro, sull'anello da alta velocità, a medie di circa 285 chilometri orari!

Qui al Paul Ricard, secondo i rilevamenti compiuti, la punta massima di velocità è stata sui 270 kmh, niente male, anche se non erano venuti per questo ma piuttosto per controllare che tutto fosse a posto e che le nuo-

ve soluzioni adottate funzionassero come previsto.

Di novità importanti, rispetto alle Capri RS del 1973, ve ne sono infatti parecchie. Innanzi tutto il motore, che è il nuovo 6 cilindri Cosworth, da 3400 cc, con quattro valvole per cilindro. La potenza di questo propulsore è sui 420 cavalli, vale a dire un centinaio di più di quel che aveva il motore utilizzato nel 1973. Ciò ha ovviamente comportato molta attenzione nella strutturazione della macchina, sia ai fini della robustezza sia a quelli della più razionale possibilità di sfruttamento della potenza disponibile. Altre modifiche sono state adottate con lo scopo di rendere più svelte le operazioni di manutenzione.

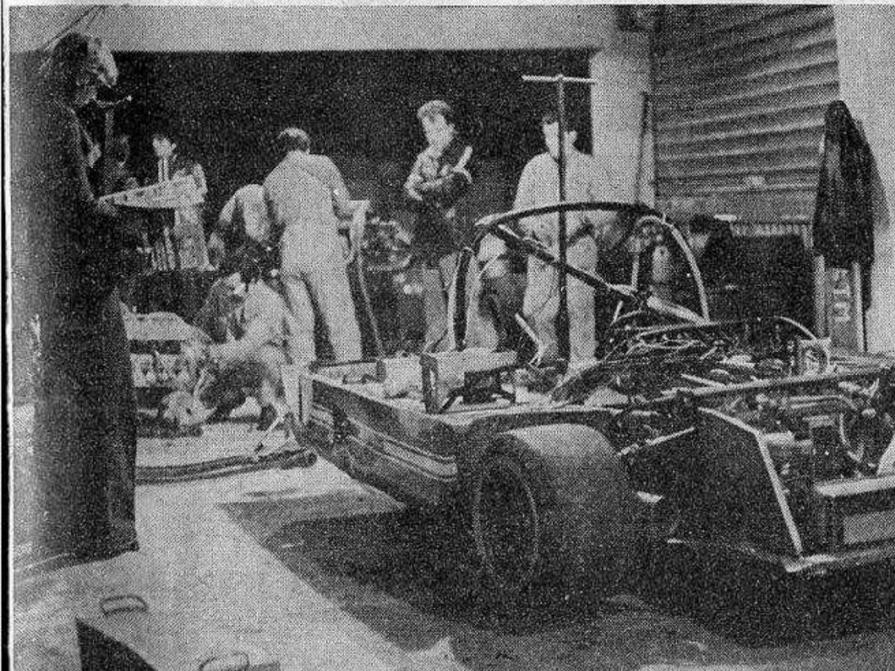
La più vistosa è la nuova posizione del sistema di raffreddamento, ottenuto con molti piccoli radiatori, posti tutti nella parte posteriore della macchina. Due sono laterali, appena davanti alle ruote posteriori, e quattro sono stati sistemati in batteria nella estremità bassa posteriore della macchina. Col duplice intento di ottenere un raffreddamento migliore e di trasferire all'indietro una notevole massa di peso. Operazione utile ai fini del miglior equilibrio delle masse e soprattutto a quelli di assicurare l'aderenza delle ruote motrici, che ora deb-

bono scaricare alla strada una potenza molto grande.

Questa innovazione ha portato poi un altro beneficio indiretto, perché è stato possibile « chiudere » le griglia anteriori, con strisce di nastro adesivo, il che ha dato un insperato guadagno velocistico, valutato in circa 8 chilometri orari al massimo della velocità. La chiusura delle griglia, infatti, ha evitato l'ingolfarsi di una grande massa d'aria nel vano motore, dove non poteva essere certo scaricata al meglio e che quindi in sostanza rappresentava un notevole freno.

La chiusura non ha potuto tuttavia essere totale, perché il radiatore dell'olio è stato mantenuto in posizione anteriore, sulla parte destra del motore, e per il suo raffreddamento è stato necessario mantenere aperta una « finestra » sulla griglia della macchina. L'adozione dello spoiler posteriore e la modifica delle fiancate per permettere l'uso di gomme di grossa sezione, sono le altre modifiche rilevabili ad occhio. Un'altra, importante, è stata l'adozione di un solo grosso dado centrale per bloccare le ruote, in luogo dei dadi multipli, il che permetterà ovviamente di sveltire le ope-

CONTINUA A PAGINA 24



In attesa della vettura nuova, mentre fuori piove, gli uomini dell'Autodelta smontano tutti i gruppi meccanici da quella danneggiatasi

ti francesi. Poi si è visto come la carenatura posteriore lunga sia molto efficace ai fini della velocità massima, senza aver influenze controproducenti agli effetti della stabilità. La differenza velocistica è di una decina di chilometri orari, valore enorme se si considera a quali limiti è stato ottenuto. Netto incremento, dunque, rispetto alle prestazioni del 1973, in ogni campo, pur se sostanzialmente non sono state portate modifiche alle parti meccaniche della macchina. Tutto questo con l'uso del motore già utilizzato nel 1973, anzi di uno dei motori più vecchi. Il nuovo lo si potrà giudicare sul serio dopo le prestazioni di lunedì, sempre che il maltempo non ci metta lo zampino.

C'è quindi da aggiungere, alle considerazioni ottimistiche che si possono fare, il fatto più importante: l'Alfa Romeo ha adesso un nuovo motore, esternamente uguale a quello del 1973, che dispone di moltissima potenza in più e saranno i tempi comparati, dopo le prove con questo propulsore, a dare ai tecnici della Autodelta la esatta misura delle effettive possibilità della macchina. Le prove con il motore nuovo sono state compiute dopo la nostra visita al Paul Ricard, e quindi non abbiamo potuto constatarne personalmente l'efficacia; tuttavia dalle indicazioni ot-

tenute dai tecnici in sala prova non vi è dubbio che la differenza è sostanziale, e quindi che le prestazioni saranno proporzionalmente migliori.

Si dice che il nuovo motore abbia raggiunto i 520 cavalli. Può essere vero, come può essere esagerato. Personalmente abbiamo idee ben precise sui cavalli, che misuriamo col cronometro e con i freni dei banchi prova. Il cronometro è infatti l'unico strumento veramente capace di indicare se vi è stata progressione o no, ed è quello che conta perché le sue indicazioni si traducono in distanze guadagnate, che sono quelle che permettono di star davanti agli avversari. Vedremo perciò nei confronti con gli avversari cosa saranno capaci di fare le Alfa Romeo; fin d'ora tuttavia possiamo presumere che la Matra abbia trovato una avversaria di molto rilievo, e possiamo sperare che nelle battaglie per i primi posti finisca la preponderanza blu. Anche se la Ferrari non sarà in campo in forze.

A proposito di Ferrari, comunque, potrebbe darsi che quella della unica macchina in campo sia una delle solite favolette di inizio di stagione. Ci sembra di aver capito, infatti, che oltre a Regazzoni e Lauda sono stati « fermati » anche altri piloti, per esempio Carlos Reutemann...

Franco Lini



All'interno del nuovo capannone della Matra, al Ricard, alcune vetture nuove accanto alle vecchie

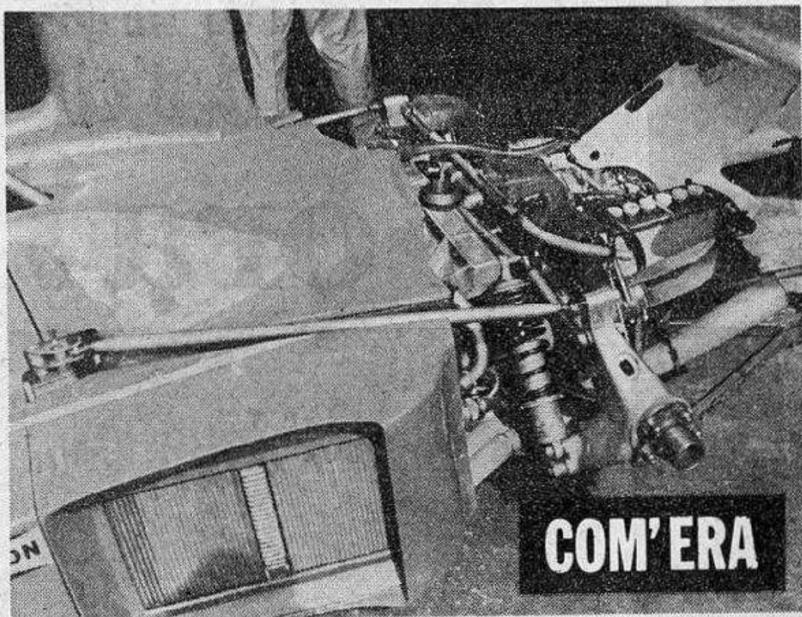
Gli aerofreni non vanno sulle MATRA

LE CASTELLET - Visita lampo alla officina della Matra-Simca, che è alle porte del Circuito Paul Ricard. Dal primo capannone piuttosto ingombro che avevamo visto l'anno scorso, sono passati oggi alla sistemazione definitiva, con uffici luminosissimi e razionali, con attrezzature moderne e ben sistemate. E' qui che vengono costruite le macchine che si preparano ad affrontare il campionato marche 1974, a subire l'assalto delle Alfa Romeo e Ferrari e Mirage. Per il momento c'è poco da vedere. Ci sono sei macchine in costruzione (tre sono quelle dell'anno scorso, aggiornate) e in attesa di ricevere i motori (che vengono sempre costruiti a Parigi) le cose hanno un ritmo tranquillo.

Bernard Boyer e Gerard Ducarouge, che dirigono questa officina, sono molto disposti alle dichiarazioni, anche se per quanto riguarda i programmi particolareggiati e le cose di carattere generale non hanno niente da dire. Sarà il presidente della Matra-Simca, signor Jean Luc Lagardere, a parlarci di queste cose tra qualche giorno, nella conferenza stampa che la Matra-Simca terrà a Parigi.

CONTINUA A PAGINA 24

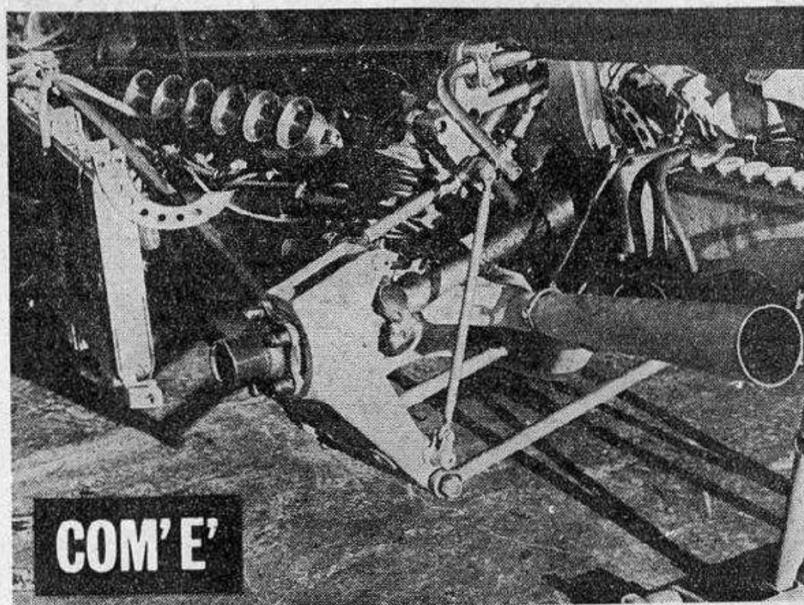
f. l.



COM'ERA

E' cambiata così la sospensione del B.3

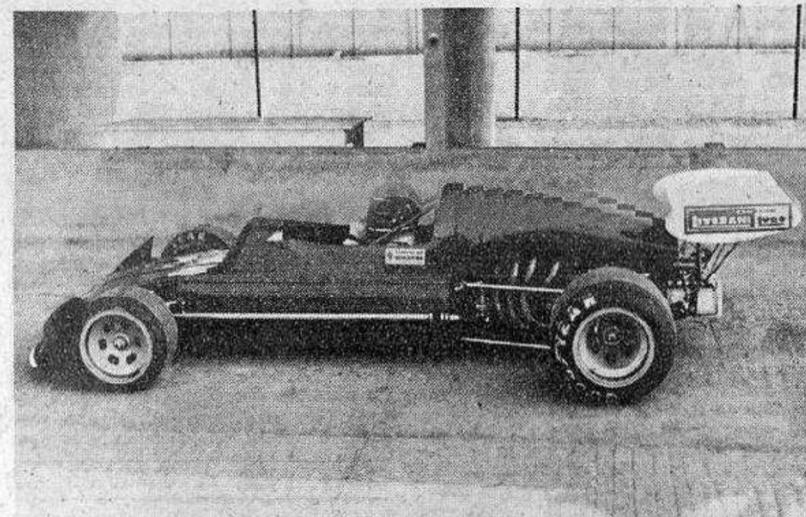
La sospensione posteriore della Ferrari B3/74 (a sinistra) modello «sudamericana», cioè quella che equipaggiava le vetture in Argentina e in Brasile. Ed ecco la nuova (a destra). Si noti come il puntone di reazione superiore parta dal portamozzo e sia infulcrato in avanti molto più in basso



COM'E'

Impressiona a Misano lo «snobbato» da Dragoni

MARTINI in F.2 già a suo agio



Giancarlo Martini è il secondo «giovane», dopo Bozzetto, a scaldarsi con la March di F. 2, che ha provato la scorsa settimana a Misano

MISANO - E sono due, con Giancarlo Martini, gli italiani che quest'anno disputeranno gare al volante di vetture di F. 2! La lista continua sempre ad allungarsi (pare addirittura che Dragoni riesca ad ottenere i finanziamenti per una terza March di F. 2). Ancora una volta, il Santamonica ha visto il debutto sulla March 742 del giovane campione romagnolo di F. Italia, subito perfettamente a suo agio anche con i 270 cv del motore BMW dietro la schiena.

Soprattutto questo ha destato impressione: nessun problema veramente, dal momento che Martini ha inanellato una ventina di giri con una guida pulita, spiccando pare un buco 1'18"7 (Bozzetto, che per la terza volta girava sulla pista con la stessa vettura, non riusciva a scendere al di sotto dell'1'18").

Così per tutta la mattina si sono protratte le prove, finché i serbatoi della F. 2 si sono seccati e l'interruzione per il pasto ha fatto decidere il team Trivellato per un ritorno immediato in quel di Vicenza. La F. 2 di Martini in-

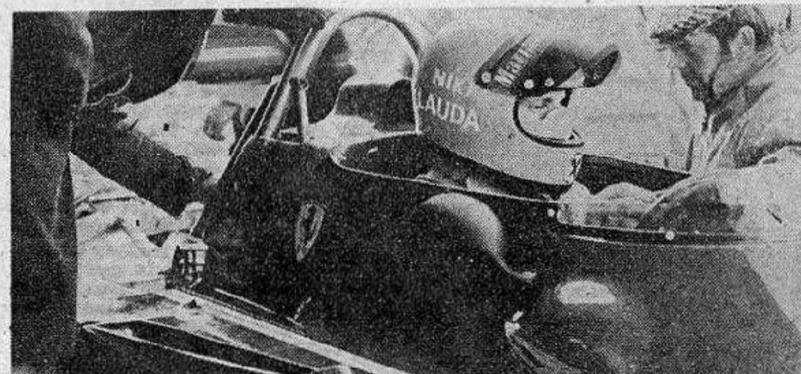
vece è rimasta a Faenza dove cambierà presto colore: da rossa come era stata consegnata dalla March diventerà presto arancione, con i colori della Everest, principale sponsor del team (che comprende anche le F. 3 di Leoni e Ancherani) assieme alla ditta Liverani e alla Società del Passatore.

I rapporti tra la Scuderia del Passatore e il team Trivellato si stanno rivelando quindi veramente buoni: con questa monoposto Martini dovrebbe disputare almeno 9 gare, con un'assistenza mista tra i ragazzi di Minardi e i meccanici di Trivellato. Non è ancora arrivata invece la terza F. 2 per Gabriele Serblin.

Le prove di Martini si ripeteranno martedì prossimo: per quella data dovrebbe essere disponibile anche la prima F. 3 March con motore Holbay per il giovanissimo Leoni. E questa macchina sarà da seguire attentamente per trarre i primi confronti con i nuovi motori Novamotor (Toyota e Twin Cam) che in questi giorni stanno compiendo i primi passi sulla pista di Casale.

FIORANO Nella tranquillità della sua «base» di Fiorano, la Ferrari ha ricominciato a lavorare dopo la fruttuosa (di punti e di esperienze) trasferta sudamericana. Mentre Rocchi, Salvarani e Marchetti, militi oscuri della riscossa, lavorano agli ordini di Forghieri per portare avanti il progetto B4 (che pare abbia superato lo stadio iniziale di «manichino»), la B3 è tornata in pista per i collaudi delle nuove modifiche. La macchina infatti ha provato, la scorsa settimana, sia con Regazzoni che con Lauda, una nuova sospensione posteriore e soprattutto il nuovo motore. Se quest'ultima novità — cioè la presenza effettiva del nuovo ed atteso propulsore — era difficilmente riscontrabile, dato che i motori sembrano tutti uguali, dal di fuori, la sospensione modificata era chiaramente visibile. Essa comprende nuovi portamozzi, i bracci inferiori paralleli (prima c'era un puntone inferiore rivolto all'indietro) ed il lungo puntone superiore infulcrato molto più in basso del precedente. Sono state anche provate nuove molle in lega di titanio.

Stabilire la portata delle nuove modifiche è prematuro, anche perché le prove sono state ostacolate, il mercoledì, da una leggera nebbia, ed il giorno dopo da un vento molto insistente. I piloti, peraltro, si sono dichiarati soddisfatti, e Lauda è stato cronometrato in 1'15" netti sui tre chilometri del tracciato di prova della Casa. La controprova è rimandata a Kyalami nei test Goodyear.



Assieme a Regazzoni, Lauda ha compiuto i collaudi della nuova sospensione posteriore. Quanto al nuovo motore, per ora «no comment»

Gli aerofreni non vanno sulle MATRA

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

I due tecnici tuttavia sono illuminanti per quel che riguarda le macchine che saranno usate in questa stagione: niente novità radicali. Le macchine saranno praticamente quelle del 1973, con le logiche ed ovvie evoluzioni dettate dalla esperienza. Ne è stata resa più pratica la manutenzione, con ad esempio la scelta dei cofani anteriori asportabili totalmente in pochi secondi. Ne è stata migliorata l'estetica, con cofani posteriori dotati di pinnature verticali non applicate ma in blocco, ottenute con la stessa colata di materiale plastico. Sono stati migliorati i circuiti di raffreddamento e di alimentazione, rinforzate e leggermente modificate le sospensioni. Insomma un lavoro di rifinitura e non di modifica.

Ci escludono che per la 24 di Le Mans abbiano pensato a carenature speciali (ci sarà probabilmente una allungatura della coda e basta). Ci confermano che per le gare di 1000 chilometri saranno utilizzati i cambi Hewland mentre per la 24 Ore di Le Mans verranno impiegati i cambi Porsche, anche se sono più pesanti e lenti, perché quelli della Hewland non resisterebbero oltre i 2000 chilometri.

Ci parlano anche dei freni, con un poco di ironia per quello che abbiamo scritto qualche tempo fa. Negano che siano mai stati sperimentati dei freni in fibra di carbonio, quelli sperimentati sull'aereo «Concorde». Per contro ci confermano che le nostre informazioni erano però vicine alla realtà, perché effettivamente sono state effettuate delle prove con dischi e pastiglie di origine aeronautica. E sono tanto chiari che ci mostrano i... pezzi incrinati. Si è trattato di dischi speciali, rivestiti di un metallo di cui essi ignorano la natura, sui quali agivano pastiglie di metallo rivestite dello stesso metallo sconosciuto. Sono freni utilizzati sperimentalmente sugli aerei Caravelle e che hanno dato buoni risultati.

Sulle Matra-Simca, però, i risultati sono stati negativi. Infatti le condizioni di impiego sono nettamente differenti, perché un aereo ha bisogno di qualche frenata molto energica ma isolata e di breve durata, mentre su una macchina da corsa le frenate sono successive e prolungate e frequenti. Le prove sono state effettivamente fatte ma i risultati sono stati negativi. Così, almeno per il momento, utilizzeranno freni tradizionali. Sui programmi di gara e di prove non ci dicono niente. Aspettiamo martedì 12 febbraio.

A 285 km. all'ora?

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

razioni di sostituzione dei pneumatici, nelle gare lunghe.

La macchina è stata omologata col peso di 975 chili, ma in realtà essa pesa una quarantina di chili di più, per le tante aggiunte che si sono rese necessarie. Comunque rispetto alla Capri RS del 1973 dovrebbe essere molto migliore anche nelle accelerazioni, perché l'aumento di potenza è stato proporzionalmente molto maggiore. Nelle prove dei primi giorni della settimana scorsa essa era equipaggiata con ruote da 15" di diametro con canale di 14" posteriore e di 12" anteriore; ma sono già previste ruote con canali di 15,5" e 13,5" rispettivamente. I freni sono ancora quelli Ate noti, benché rinforzati, ma in questo campo pare che la Ford stia preparando una sorpresa.

Infatti ci risulta che dei freni assolutamente inediti, con pinze a sei cilindretti anziché quattro, sono attualmente in fabbricazione, e che essi dovrebbero essere provati tra non molto. La loro azione dovrebbe essere molto più potente e proporzionale all'aumento di peso e di velocità della nuova macchina rispetto alle Capri del 1973.

Nonostante le condizioni del tempo non fossero ideali, col fortissimo vento di Mistral che ha soffiato sul Paul Ricard nei giorni scorsi, Toine Hezemans ha già potuto agevolmente scendere a tempi molto buoni, quasi due secondi sotto il primato di categoria che era stato stabilito dalla BMW con 2'09"4. Tuttavia, anche sulla base delle indicazioni tratte dalle prove a Nivelles il pilota olandese pensa che si possa giungere sui 2'05"!

f. l.

Aumentati i PREMI
contro la « crisi »

60 milioni
a corsa
nel CAN-AM

DENVER - A cominciare dal 1975, il «Can-Am Challenge Cup» potrà contare su un notevole incremento del monte premi. L'annuncio è stato dato dallo SCCA che ha inoltre annunciato per la stessa data un cambiamento della formula dei motori per le vetture del gruppo 7. I propulsori potranno, infatti, essere di due tipi: da 5 litri con basamento di serie, oppure motori da competizione da 3 litri di cilindrata.

La comunicazione è stata fatta da Cameron Argentsinger il quale ha precisato che sin dal 1975 ciascuna corsa del Can-Am potrà contare su 85.000 dollari di premi (circa 60 milioni), somma che verrà elevata a 100.000 dollari nel 1976. «Con l'incremento dei premi — ha detto il dirigente — e le nuove modalità stabilite per i propulsori, si verrà a creare un nuovo motivo di interesse presso i teams che non si sentiranno tagliati fuori dalla lotta a priori. La nuova regolamentazione garantirà, pertanto, la vita del Challenge».



RICORDATE?

Era il 10 gennaio del 1971, si correva la 1000 Km di Buenos Aires. Qui sopra, Beltoise in mezzo alla pista, lasciato fare dai commissari, si affanna per spingere la sua Matra ai box, pur sapendo di essere un ostacolo pericolosissimo. La vettura di Giunti la colpisce. A destra, la Ferrari di Ignazio ormai ferma in fiamme sul rettilineo

RIABILITATA 3 ANNI DOPO LA MEMORIA di GIUNTI: in 44 cartelle la sentenza del giudice argentino BERRO spiega la CONDANNA Guardandosi indietro BELTOISE sapeva di essere imprudente

Escluso il riconoscimento di DANNI alla famiglia dello scomparso

BUENOS AIRES - Vi era rimasta una macchia giallastra sulla pista e l'erba di fianco era pure diventata gialla, come bruciata dall'acido: poi il correre del tempo, il vento, la pioggia, le corse, avevano lentamente cancellato quella che poteva essere l'epitaffio di Ignazio Giunti nell'autodromo municipale di Buenos Aires, che allora, quel fatale 10 gennaio del 1971, non era ancora l'autodromo 17 ottobre.

A pochi era rimasto chiaro esatto, quel punto, dove si fermò, di carambola, la rossa Ferrari che stava vincendo la 1000 Km di Buenos Aires. A pochi, fra i quali anch'io, per quella simpatica intesa che si era formata con il pilota italiano, nei boxes e ogni volta ho sempre ricordato quei 2 minuti 45 secondi che è durato il dramma e ho sempre ripensato come sia labile la memoria degli uomini. E di più l'ho ripensato il mese scorso, quando Jean Pierre Beltoise ha detto ai giornalisti « che non portava rancore agli argentini », come se questi avessero fatto qualcosa a lui e non lui, disgraziatamente agli altri.

Ma, mentre Beltoise correva a Interlagos, un giudice ha rinfrescato la memoria a tutti ed ha posto il primo punto, in sede giudiziaria, alla tragedia che vivemmo in questo autodromo.

Qui sarà opportuno brevemente ricordarla: Beltoise era arrivato al curvone che porta ai box e, alla retta davanti alle tribune, si era fermato sul ciglio destro, in corrispondenza alla striscia di decelerazione, per entrare nei box. Invece di abbandonare la macchina, una Matra azzurra, la spingeva afferrandosi allo spoiler posteriore. In quel punto vi è una piccola salita e il pilota francese, in affannosa manovra, iniziò ad attraversare la pista mentre i concorrenti lo schivavano come potevano. Dopo due minuti e 45" di spinta, quando tutta la tribuna presentava la tragedia, ecco giungere due vetture, entrambe Ferrari: davanti una 512 chiusa guidata da Mike Parkes e dietro, a ruota, Giunti che guidava la corsa. Parkes, visto l'ostacolo, lo evitava sulla destra, Giunti, trovatosi improvvisamente chiusa la strada dalla Matra, che gli era rimasta nascosta dalla sagoma di Parkes, tenta una manovra in extremis. La sua ruota destra colpisce in pieno la ruota sinistra posteriore della Matra, la sradica, entra in testa-coda in mezzo alle fiamme e si ferma in pieno rettilineo tribune. La tragedia si è compiuta e l'automobilismo italiano perde uno dei suoi migliori piloti.

Però, mentre la memoria dell'uomo dimentica questi tragici episodi, la giustizia è lenta ma arriva sempre. Ed ecco che, a pochi giorni dalla « temporada », il « giudice di sentenza » dr. Mardello Garcia Berro detta condanna per omicidio colposo e infligge a Jean Pierre Beltoise un anno di prigione con la condizionale e sette anni di inabilitazione a guidare automobili in Argentina.

La sentenza, molto lunga e prolissa, apporta tutto quanto è stato dato come prova testimoniale, comprese le dichiarazioni di Juan Manuel Fangio che non ha visto con i propri occhi la tragedia, ma che ha potuto vederla in pellicola, mentre allo stesso tempo consegnava al giudice il regolamento della prova, dando pure il suo parere, come ex campione del mondo e come direttore generale della luttuosa gara.

Il giudice esamina tutto questo materiale e le circostanze e basa la sua decisione su antecedenti giuridici e legali e afferma che tutto quanto ha davanti come prova dimostra chiaramente come le manovre di Beltoise, nello spingere la Matra, non hanno avuto in nessun momento come fine porre la vettura di fianco alla pista, fuori dal contatto, ma invece cercare di ottenere un luogo facile che gli permettesse di far ripartire il motore della vettura per poter continuare la corsa o arrivare almeno fino

ai boxes, distanti 200 metri dal luogo in cui si era fermato.

E' ovvio — dice la sentenza — che Beltoise ebbe piena certezza del pericolo di un incidente, specialmente quanto all'atteggiamento del pilota, nello spingere la vettura, di guardare costantemente dietro di sé, è eloquentemente dimostrativo di una costante preoccupazione datagli dalle vetture che velocemente infilavano il curvone con una traiettoria obbligata sul quale si trovava esattamente Beltoise ».

Afferma che « le spiegazioni date dal pilota francese e che tendono a giustificare il cambio di traiettoria della Matra al momento dell'incidente devono essere assolutamente scartate. Quindi alla luce di quanto provato la condotta di Beltoise deve qualificarsi imprudente, così come ha trasgredito il dovere di essere sommamente attento per le circostanze e perciò viene colpito dalle penalità della legge ».

D'altronde — continua il giudice — durante tutta la traiettoria percorsa da Beltoise spingendo la vettura, la cui durata è stata stimata in 2 minuti 45", venne passato da tutti i concorrenti della prova, come lo dimostrano le testimonianze, il tempo massimo per percorrere il circuito e le prove accumulate dal tribunale di disciplina nell'ambito sportivo ».

Il giudice respinge inoltre la richiesta di un risarcimento danni chiesto dalla signora Maria Gabriella San Martino in Giunti in quanto non ha basi serie per po-

tersi pronunciare su tali richieste, dato che « in nessun momento della causa vengono somministrati minimi elementi per accreditare l'ammontare dei danni, in quanto il giudice deve contare con una infinità di circostanze sulle quali deve necessariamente appoggiarsi per potersi pronunciare con logica equità, al punto tale che, se decidesse qualsiasi concessione di somma, senza contare questi elementi di prova, assumerebbe il carattere di una decisione nettamente arbitraria ».

In quanto alla offesa morale egli dice che « dovendo la riparazione avere una proporzione ragionevole con la quantità del danno e davanti alla mancanza di prove per fissarla, la richiesta di riparazione morale deve correre la stessa sorte di un risarcimento, cioè essere respinto ».

Immediatamente conosciuta la sentenza i difensori di Beltoise hanno presentato richiesta di appello che andrà alla considerazione della « camera penale », la quale dovrà istruire di nuovo il processo nei confronti di Beltoise e studiare attentamente la sentenza del dr. Garcia Berro, per accettarla o respingere la richiesta della difesa.

Questo, brevemente, un riassunto della sentenza, stesa su 44 cartelle dattilografate.

L'incontro Monzon-Mantequilla Napoles ha tolto tutta l'importanza alla definizione della causa contro Beltoise; moltissimo spazio a questo incontro, che era di viva attualità e molto importante per gli argentini, mentre la sentenza era una cosa da dimenticare e presto. I giornali hanno dato brevemente un saggio dei fondamenti della sentenza, in angoli remoti di pagine sportive, e con titoli molto semplici che possono passare inosservati: la « Nacion » dice — inabilitazione a correre a Beltoise —; la « Prensa » annuncia — per omicidio colposo condannato dal giudice il corridore automobilistico Beltoise — « Clarin » dice: sentenza contro Beltoise - NOTICIAS titola - ieri ha appellato Beltoise - EL MUNDO - « Condannato Beltoise » - CRONICA « Beltoise non potrà correre qui ».

Le reazioni del mondo sportivo finora sono nulle. Ho cercato di contattare Reutemann a Santa Fe, ma dicono che è « nel campo » fuori tiro dai telefoni, Fangio è introvabile, la sentenza è stata conosciuta venerdì e qui, date le vacanze estive, fanno il ponte fino al lunedì praticamente non vi è nessuno in città per poter ottenere una impressione. L'unico trovato è stato il corridore GIANNI NOVARA, il quale non ha esitato a dire che la sentenza non è contro Beltoise, ma colpisce tutta l'organizzazione nella corsa nella sua verticalità, cominciando da Fangio direttore generale della prova fino ai commissari di gara che non intervennero in quel momento.

Il tempo di vacanze ha portato la notizia a non avere maggior diffusione se fosse stata annunciata la sentenza prima del 13 gennaio, data della corsa di F. 1 alla quale Beltoise ha partecipato, ben altre sarebbero state le reazioni ed i commenti. Oggi, finita la bagarre automobilistica, nessuno ha voglia di tornare indietro ad un passato doloroso. Qualche commento vi sarà certamente questa settimana, ma la tragedia ha avuto luogo nel 1971 e questo epilogo parziale nel 1974. Troppo tempo perché qualcuno voglia rinfrescare di nuovo in una polemica, dolorosa allora ed inutile oggi.

In ogni modo il giudice ha riabilitato la memoria di Ignazio Giunti, il quale pagò con la vita, in quel tragico rogo, la somma degli errori degli altri. Ed era una riabilitazione che tutti attendevano perché era logica e giusta. E dobbiamo oggi dare atto a quel giudice, che davanti alle prove ha condannato.

Augusto C. Bonzi

L'ex campione del mondo Stewart riusciva a « passare per un pelo » nello stretto spazio lasciato sulla destra dalla macchina di Beltoise. Giunti, sopravvenuto ad elevata velocità, ha voluto passare sulla sinistra, dove c'era più spazio. Ma proprio in quel momento, il bolide incontrollato di Beltoise sterzava da solo sulla sinistra e

L'AVEVATE LETTO? Non è degno della serietà di qualsiasi giornale, specie di quelli i cui abituali esponenti non perdono occasione per discettare, con enfatica sufficienza, a carico dello sport automobilistico, pubblicare una rievocazione con marchiani errori del genere. E' quanto avvenuto sabato scorso sulla maggioranza dei quotidiani d'Italia, persino sportivi, che riportavano un frettoloso servizio argentino sulla condanna di Beltoise. Rievocare quella tragedia '71 di Baires, « ... con Stewart che evita "per un pelo" la Matra di Beltoise... » è un insulto anche alla memoria del nostro pilota, tragicamente perito in quell'incidente! Significa NON RICORDARE fatti e momenti che non possono accettare, dai pulpiti giornalistici (magari proprio da quelli che offrono all'epoca con l'occasione prose rabbiose di condanna per questo sport) sì plateale dimenticanza e disinformazione. Non ricordare significa che si piangevano lacrime di cocodrillo. Non occorre essere « specializzati » per sapere che, comunque, non poteva essere Stewart (era Parkes, n.d.r.) con Giunti in quella corsa. Significa dimostrare, tra l'altro, quanto possono valere anche in altre occasioni, tante chiacchiere piene di presuntuoso sussiego!



Polemiche a BAIREs, mentre Peron mantiene la promessa dello «stipendio» di 12 milioni

Arance a BRASILIA e SUDAFRICA tabù per REUTEMANN

BUENOS AIRES - Il governo argentino, si può scrivere in questo caso direttamente Peron, ha mantenuto la promessa fatta a Reutemann sul palco ufficiale dell'Autodromo 17 d'ottobre.

In una semplice cerimonia, svoltasi nella residenza presidenziale, durante la quale sono state consegnate Coppe e Medaglie agli atleti di tutti gli sport distinti l'anno scorso, Reutemann ha ricevuto dalle mani del presidente, un assegno di 12 milioni di pesos, pari a 1 milione di pesos per mese, come promessogli.

Quindi il governo ha mantenuto quanto detto ed ha dato pieno appoggio al pilota argentino, mettendolo in condizione di poter continuare la sua velocità automobilistica durante tutto il 1974, con la speranza che finalmente il trionfo di un gran premio lo porti alla ribalta definitiva, come uno dei migliori piloti del mondo.

Ma, allo stesso tempo, Carlos era angustiato; il governo argentino ha proibito, pur mantenendo cordiali rapporti col Sudafrica, al quale è legato anche da una linea aerea diretta che unisce i due continenti con un lungo volo sul mare, la partecipazione di atleti argentini ad avvenimenti sportivi che abbiano luogo in quella nazione. Tale divieto toccherebbe anche Reutemann, che si vedrebbe così

privato di una corsa, nell'ambito del campionato mondiale.

Durante la cerimonia Reutemann ha conversato lungamente con il segretario agli sport, che gli ha detto che sarebbe veramente poco corretto se si allineasse al via del gran premio senza aver ottenuto un regolare nulla osta dal governo argentino. Il segretario di stato ha confermato che tale eccezione, deve essere autorizzata dal ministero degli esteri e che si studierà attentamente il caso del pilota, in quanto la sua presenza ha un significato molto più ampio di quella di altri atleti, perché potrebbe riportare un interessante trionfo che gli aprirebbe la strada ai primi posti del campionato del mondo F. 1.

Molto si commentano, infatti, le rivelazioni fatte da Fittipaldi e cioè che, durante la corsa di Brasilia, molte arance sono state tirate contro Reutemann, mentre questi conduceva in testa nei primi giri. Oltre alle frasi di Fittipaldi, che si rammaricava per il contegno dei suoi connazionali verso l'argentino, mentre lui a Buenos Aires è sempre stato trattato con i guanti, ha fatto clamore l'episodio per le conseguenze che avrebbe potuto avere nel caso che un proiettile avesse colpito il pilota, obbligandolo ad una manovra pericolosa o arrischiata, con risultati imprevedibili.

Pur non completando in tono acido l'accaduto, trapela fra le righe dei giornali lo stupore per questo atteggiamento non molto ortodosso nei confronti di un pilota sudamericano, che fino ad oggi è stato sempre sommanente rispettato in tutti i circuiti.

In ogni modo la cosa non è commento su quanto dichiarata se non come semplice ratto da Carlos a Fittipaldi, in quanto Reutemann al suo arrivo a Buenos Aires non ne aveva fatto cenno, mentre la notizia arrivava lo stesso pomeriggio via agenzie stampa.

Ora Reutemann è rientrato nella natia Santa Fe per prendersi un buon riposo e prepararsi ad essere ancora padre. Assicurato l'avvenire con l'assegno datogli dal governo, Reutemann ha le spalle coperte e non gli resta ora altro che dedicarsi a cercare quel trionfo che gli è sfuggito di mano in questo primo atto sudamericano del campionato del mondo di automobilismo.

a. c. b.

LE REAZIONI ROMANE

Perché hanno dimenticato i commissari?

SPECIALI PER AUTOSPRINT

ROMA - A Roma certamente nessuno ha dimenticato l'incidente in cui tre anni fa perse la vita Ignazio Giunti. Nell'ambiente delle corse sono ancora in molti a ricordare spessissimo e con affettuosa familiarità il grande campione scomparso. La notizia della condanna di Beltoise è stata un vero fulmine a ciel sereno. L'atto di giustizia della corte argentina ha comunque destato una impressione di perplessità per la lievità della condanna e per il ritardo che sottolinea l'atmosfera di compromesso nella quale è stata emessa.

Questi i sentimenti dei nostri interlocutori ai quali abbiamo chiesto una impressione sulla triste e dolorosa vicenda. Per la baronessa GABRIELLA GIUNTI, madre del campione scomparso. «La sentenza è molto giusta perché finalmente è stata dimostrata la colpevolezza del pilota francese. Purtroppo so anche che non riuscirà a mutare una situazione appesantita ancor più da altri incidenti recenti. Le corse sono pericolose e posso capire che il pilota Beltoise non poteva rendersi conto della situazione che aveva creato, ma è stato il suo comportamento successivo che è stato triste».

Anche il dottor LUCIANO DE LUCIA, direttore dell'autodromo di Vallelunga approva la condanna di Beltoise. «Finalmente — ci dice — si è vista un po' di giustizia anche se a tre anni di distanza e con il pilota che ha appena disputato il Gran Premio di Argentina ha un po' il sapore di una beffa. Si ha la sensazione che sia una condanna formale uscita da una situazione di compromesso: Beltoise ha trentasette anni ed è un pilota decisamente sul viale del tramonto. Che cosa può contare per lui l'interdizione di sette anni per le gare in quel Paese? se guardiamo questa condanna sotto questa luce si prova un altro dispiacere per il povero Giunti».

MIRTO VENTURA, direttore di corsa, ha definito «Fondamentalmente giusta la condanna di Beltoise ma, ragionando a mente più serena, il pilota poteva avere delle attenuanti. Tre anni fa con la commissione della CSAI e dell'ACI ho visto decine di volte il film dell'incidente e posso affermare che c'era una incontestabile concorso di colpa dei commissari di percorso. Perché questi non sono stati condannati? Non sono perseguibili si dirà. Il principio è giusto ma in quella circostanza il loro

comportamento non aveva scusanti. La loro immobilità era lampante». «Ora, posso anche pensare che una condanna abbastanza pesante a distanza di tre anni sia stata richiesta proprio per scagionare i commissari che non sono entrati in pista. L'episodio comunque è illuminante per mettere a fuoco una situazione che è anche italiana. A parte alcuni casi di Monza ed Imola sono veramente troppi i commissari dilettanti che vanno in pista solo per esibizionismo. I loro rapporti a volte fanno venire i brividi...».

Secondo CARLO MICCI, giornalista e direttore sportivo della Ford italiana. «La prima reazione, soprattutto come amico di Giunti, è quella di approvare la condanna. Poi ragionando mi rendo conto che è tardiva e non tiene conto di tante circostanze. Non solo Beltoise deve essere bollato ma anche il direttore di gara e i commissari di percorso dovevano essere chiamati in giudizio. La colpa non era tutta del francese e non escludo che anche Mike Parkes abbia avuto una parte nell'incidente».

«Tuttavia i piloti in corsa hanno delle reazioni istintive: molti altri avrebbero spinto la macchina ma proprio per questo ci sono i commissari. La nota più triste è che purtroppo la condanna non risolve il problema. Se Beltoise ha un torto, quanti ne abbiamo tutti noi che non facciamo veramente tutto per cambiare certe situazioni?».

Per ANTONIO PALANGIO, presidente della Scuderia gruppo piloti romani e vero cultore delle corse basate solo sullo sport. «E' una ennesima presa in giro per gli italiani. Una condanna ad un anno di carcere con la condizionale a distanza di tanto tempo è blanda ed ha troppo il sapore di un contentino. Ormai è una cosa del tutto formale mentre occorre intervenire subito. E con Beltoise tutti i commissari di percorso. Ma anche la CSI ha le sue colpe: il ritiro della licenza per sei mesi fu una cosa ridicola».

Per sentire il parere di un pilota ci siamo rivolti a CARLO GIORGIO, campione italiano di F. 3, che ha giudicato «Eccessivamente tardiva la condanna. Però, se era giusto condannare Beltoise, dovevano arrivarci comunque, anche fra dieci anni. Il pilota ha avuto molta responsabilità nell'incidente anche se debbo dire che la sua manovra era sullo stesso piano di pericolosità di tante altre cose che si vedono fare in pista. Si è visto anche di peggio, per fortuna ci sono anche dei direttori di corsa e dei commissari preparati. Perché in Argentina non è stata chiamata in causa la responsabilità di questi ultimi che non si sono mossi? E' inutile moralizzare sulla condanna: i problemi sono rimasti talli e quali. Eppoi se Beltoise era colpevole perché non gli hanno ritirato la licenza a vita? Comunque hanno dimostrato almeno un po' di coerenza. In Italia non c'è nemmeno quella...».

Non poteva mancare in questa breve rassegna di impressioni e di commenti il giudizio di FRANCO ANGELETTI, il polemico preparatore che affidò ad Ignazio Giunti l'Alfa GTA con la quale quest'ultimo colse le vittorie che lo incoronarono «reuccio di Vallelunga». Angelini premette che la sua amicizia con Ignazio è una

cosa sacra ma «Posso capire Beltoise perché il pilota per istinto vuole riportare la macchina al box. Una volta quelli che compivano certi exploit passavano pure per eroi. Il regolamento ora lo vieta ma perché non sono comparsi a giudizio tutti quei commissari che sembravano statue? In fin dei conti anche Beltoise si è salvato per miracolo. Quindi capisco ed approvo la sua condanna ma a tre anni di distanza è ridicola soprattutto perché nessuno ha pensato agli altri responsabili».

L'ultimo giudizio sulla condanna di Beltoise è illuminante per la personalità della giovane interlocutrice. Si tratta di LUCIETTA MUSSO, figlia dell'indimenticabile Luigino, che ha ereditato dal Padre una forte passione sportiva. «E' difficile dare un giudizio ora perché la condanna è stata troppo improvvisa dopo tre anni di silenzio. E' in ogni caso tardiva e si ha l'impressione che i giudici l'abbiano emessa solo per salvare le loro coscienze. Non dà l'idea della vera giustizia. Lui è stato pazzo ma chi è quel pilota che non commette scorrettezze? Basta vedere quello che succede in tutte le piste. Certo non lo assolve, ma con lui avrei condannato tutti quei commissari di percorso che, al pari di lui, hanno fatto finta di dimenticare il regolamento. La cosa più giusta sarebbe stata una condanna immediata con l'aggiunta di provvedimenti seri da parte delle autorità sportive internazionali. Che cosa hanno significato quei sei mesi di squalifica?».

Daniele Buzzonetti

Ricapovolto il risultato del rally Alpi austriache

Colpevole l'Alpine ha vinto la BMW

PARIGI - Per i rallyisti, in mancanza di corse, è tempo di sentenze di Tribunali d'Appello. L'ultima decisione in ordine di tempo riguarda il ricorso alla FIA della BMW a proposito della squalifica dei vincitori dell'Alpenhart dello scorso settembre, Warmbold-Todt che erano alla guida appunto di una BMW 2002. Come ricorderete, l'equipaggio tedesco francese venne squalificato perché accusato di essersi presentato ad un controllo orario in senso opposto a quello prescritto; la vittoria andò allora all'Alpine di Darniche-Mahe che era terminata al secondo posto.

Il Rally delle Alpi Austriache, che era prova titolata per il campionato mondiale, fece molto scalpore anche per le polemiche che sorse nei confronti del direttore sportivo dell'Alpine, Cheinisse, accusato da diversi piloti, tra cui lo stesso Warmbold e lo svedese della Fiat Lindberg, di aver sistemato un'auto lungo il percorso di una prova speciale col chiaro scopo di impedire il passaggio di tutti i concorrenti mentre le sue vetture avevano preso una direzione diversa.

Col successo della BMW non si hanno grandi spostamenti nella classifica finale del campionato mondiale vinto con largo margine dall'Alpine davanti alla Fiat. La sola BMW compie un sorpasso terminando al nono posto davanti alla Opel e alla Toyota.



E bravo Gustavo Thoeni! Le due medaglie d'oro nello slalom ai mondiali di St. Moritz, per le quali ci complimentiamo vivamente, hanno dimostrato cosa sia la classe vera, e la freddezza agonistica, quando si corre al limite dei centesimi di secondo. Un allenatore può fare alchimie, ma poi la pista dice la verità sola dell'uomo che conta, come in automobilismo (sport del quale sia Gustavo che suo cugino Rolando, qui fotografati nella 33 H 12 a Balocco, non a caso forse sono grandi appassionati). E' il caso di uno Stewart, che quando c'è da dare la «zampata» viene fuori di prepotenza. E' l'errore che certi allenatori — e costruttori — continuano a fare, dimenticando che il vero campione non ci si può illudere di mortificarlo



Ecco Harald Schwarz, sulla 127 Ceccato, ripreso al curvone di arrivo

Una 24 ORE sulla neve della MERANO-CORSE

Non decide l'autoslalom

MERANO - Pleno successo è arriso al Trofeo del ghiaccio 24 ore sulla neve organizzato dalla Scuderia Merano Corse, svoltosi presso la Sporthotel Maso Corto di Val Senales patrocinato dallo stesso Sporthotel e dalla società delle Funivie del ghiaccio. Si è trattato di una interessante competizione automobilistica di abilità e regolarità sulla neve con abbinata una gara di slittino, una di birilli ed una di slalom gigante. Il successo complessivo è arriso all'equipaggio composto dal pilota Halbert Egger su BMW Alpina, in coppia con Christine Untermarzoner (slittino), Franz Lainer (slalom gigante) e Camper Herrmann (birilli).

Ecco il quadro completo delle classifiche:

CLASSIFICA ASSOLUTA SQUADRE

1. Egger Albert 178,2; 2. Unterholzer Heinz 187,2; 3. Brunner Heinz 195,9; 4. Taa 198,9; 5. Prossliner Helmut 199,8; 6. Kirchmann Anton 200,0; 7. Weger Helmut 200,3; 8. Hofer Robert 202,9; 9. Pedross Messicano 204,5; 10. Scheiber Met. 204,8; 11. Volpe Sergio 209,9; 12. Haller Alfred 212,2; 13. Lindner Bernhard 217,7; 14. Abler Alfred 217,8; 15. Simeaner Manfred 218,1.

1. Assoluto per il Trofeo del ghiaccio della 24 ore sulla neve la squadra di EGGER ALBERT su BMW Alpina in coppia con UNTERMARZONER CHRISTINE (slittino) LEINER FRANZ (ski-slalom gigante) GAMPER HERRMANN (birilli).

CLASSIFICA SLALOM AUTOMOBILISTICA

1. Volpe Sergio (Fiat 128 Rally) 79,4; 2. Schwarz Harald (Fiat 127) 79,6; 3. Natter Baltha (BMW 2002) Germania 80,1; 4. Egger Albert (BMW 3,0 CSL) 80,5; 5. Lindner Bernhard (BMW 2002) Germania 80,6; 6. Hanny Paul (BMW 2002) 80,6; 7. Brunner Heinz (Alfa Romeo GTV) 80,7; 8. De Pauli - Nanni - (BMW 2002) 82,8; 9. Simeaner Manfred (Porsche Carrera RS) 82,8; 10. Kirchmann Anton (BMW 2002) Germania 84,1; 11. Scheiber Met. (VW) Austria 85,0; 12. Heinz Hans (BMW 2002) Germania 85,4; 13. Biasi Gary (Porsche 2400 S) 87,5; 14. Weger Helmut (Audi) 87,7; 15. Oberprantacher Josef (BMW 2002) 87,8; 16. Patis Peter (Fiat 127) 88,1; 17. Bruchle Rudi (BMW 2002) Germania 88,2; 18. Kofler Fuzi (VW) 90,7; 19. Waldner Hans (Opel) 91,5; 20. Unterholzer Heinz (Fiat 127) 91,6; 21. Rudolph Dieter (Porsche Carrera RS) 92,1; 22. Abler Alfred (VW) 92,3; 23. Taa (Alfasud) 92,5; 24. Diano Rosario (Lancia HF 1600) 94,6; 25. Pöder Konrad (VW) 95,1; 26. Ennemoser Helmut (Fiat 128) Svizzera 97,3; 27. Wieser Leo (Fiat 128) 97,4; 28. Pedross Messicano (Fiat) 99,0; 29. Angerer Franz (Fiat) 100,9; 30. Prossliner Helmut (Opel) 101,0; 31. Haller Alfred (Alfa R. 1750 Vel.) 101,2; 32. Hofer Robert (Alfa 2000 GTV) 105,9; 33. Bauschafter Fritz (Opel Manta) 130,0.

CLASSIFICA DELLO SLALOM AUTO SU NEVE

1. Volpe Sergio 79,4; 2. Schwarz Harald 79,6; 3. Natter Baltha 80,1; 4. Egger Albert 80,5; 5. Lindner Bernhard 80,6; 6. Hanny Paul 80,6; 7. Brunner Heinz 80,7; 8. De Pauli - Nanni - 82,8; 9. Simeaner Manfred 82,8; 10. Kirchmann Anton 84,1.

SOCIO (con altri campioni dello sci) della Scuderia

Anche la «MERANO» festeggia l'ORO di THOENI

MERANO - Oltre 350 soci, tra cui figurano nomi prestigiosi dello sci mondiale come la doppia medaglia d'oro a S. Moritz Gustavo e Rolando Thoeni, ed ora Pierino Gros, Erwin Stricker, Herbert Plank, Marcello Varallo e Wolfgang Zimmer specialista del bob, Erika Lechner (campionesa di slittino) e Nina Rindt, cinque campioni triveneti e precisamente di Hansioerg, Paolo Friso, Renato Menapace, Hermann Hell e Harald Freitag oltre al titolo triveneto per Automobile Club conquistato dall'A.C. Bolzano questi i titoli qualificanti della scuderia Merano Corse, un sodalizio che rispettando una tradizione che si tramanda da molti anni ha voluto festeggiare piloti e soci nel corso di una simpaticissima serata di gala svoltasi nelle eleganti sale del Noerder. Al festoso incontro erano presenti numerose personalità del mondo automobilistico provinciale regionale tra cui il dottor Karl Kleewein per l'Automobile Club Bolzano e commissario sportivo della Csa, il signor Karl Schmid titolare della ditta Jagermeister di Merano che grazie alla sua sensibilità la Merano Corse ha potuto sviluppare un programma di attività veramente notevole, oltre naturalmente al consiglio direttivo al completo della Merano Corse con alla testa il dinamico presidente Hansioerg Brunner che ha assolto con signorilità e disinvoltura il compito di fare gli onori di casa, coadiuvato dal solerte segretario Michele Mastrocola. Da rilevare che proprio recentemente il consiglio direttivo della «Merano Corse» è stato confermato nel corso dell'assemblea dei soci con la sola variante della sostituzione del rag. Regiani con Georg Frasnelli.

Le premiazioni si sono svolte nel corso del ballo sociale svoltosi nella balera dello stesso Noerder in una cornice veramente suggestiva e elegante. Particolarmente festeggiati sono stati il campione sociale 1973 Manfred Simeaner e i campioni triveneti, lo stesso Simeaner per il gruppo 2 classe 1150, Paolo Friso gruppo 4 classe 1000, Renato Menapace gruppo 2 classe 700, Hermann Hell gruppo 1 classe 1600, Harald Freitag gruppo 3 classe 2000. Da segnalare ancora che lo stesso Simeaner ha conquistato un rimarchevole terzo posto nella classifica assoluta del gran premio della montagna.

ECCO LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO SOCIALE della Scuderia Merano Corse: 1. Manfred Simeaner punti 104,65; 2. Hansioerg Brunner 100,75; 3. Renato Menapace 72,94; 4. Paolo Friso 5,80; 5. Giuliano Torreggiani 33; 6. Bruno Caramaschi 31,60; 7. Hanny Ludwig 22,10; 8. Karlhans Brunner 19,20; 9. Giorgio Griggio 9,80; 10. Michele Mastrocola 9,60; 11. Helmut Prossliner 6,30; 12. Federico Borret 4,20.

CLASSIFICA PER VETTURE DI SERIE, GRUPPO 1: 1. Renato Girlando p. 26,09; 2. Hermann Hell 21,50; 3. Franco Lutmann 14,10; 4. Emilio Guarise 13,40; 5. Peter Patis 10,90; 6. Harald Freitag 6,30; 7. Enzo Salomone 4,20; 8. Giovanni Percossi 3,90; 9. Sergio Campana 3,17; 10. «Fulvio» 2,60; 11. Sergio Caser 2,60.

Attilio Trivellato



Il presidente della Merano-Corse, Brunner (sopra), premia il campione sociale Simeaner.



La Fiat 127 dei fratelli Valentini ha vinto la categoria turismo di serie nel 10. Ethiopian Highland Rally, piazzandosi nona assoluta, e questo in un rally durissimo di oltre 5.000 chilometri e di 5 giorni

Si farà (molto nervoso) il RALLY «4 REGIONI»

● Dopo tante preoccupazioni, finalmente cominciano le buone notizie per i rallyisti. Gli organizzatori del Rally delle Quattro Regioni hanno confermato l'effettuazione della loro corsa nelle date a calendario. Il percorso è già praticamente definito anche se forzatamente ridotto nella lunghezza in base alle decisioni prese dalla sottocommissione rallies. Si comporrà di due tappe intervallate da circa un'ora e trenta di riposo: la prima sarà sull'ordine di 500 Km. mentre la seconda sarà molto più breve e nervosissima quasi tutta in prova speciale.

Caratteristica di questa edizione sarà il fondo asfaltato di quasi tutte le prove, pertanto molte «classiche» degli anni scorsi, dalla Pradovera alla Pietra Parcellara, non verranno più effettuate.

Aaltonen e Rohrl anche a S. Marino con le Opel?

Al prossimo rally della Costa Brava, prova valevole per il campionato europeo conduttori, parteciperanno sia la Fiat che la Lancia, entrambe con un equipaggio e cioè, rispettivamente, Pinto-Bernacchini e Pregliasco-Garzoglio. Nel caso di un buon piazzamento, questi stessi piloti si schiereranno anche al via del Rally di S. Marino, anch'esso prova valida per l'euro-rally. Alla gara spagnola sono state iscritte pure due Opel ufficiali, per Aaltonen e Rohrl che potrebbero (per le stesse ragioni) essere anch'esse a S. Marino.

I nuovi motori F. 3 NOVAMOTOR «rodano» a Casale

CASALE - In pista i nuovi motori Formula 3 da 2000 del fratelli Pedrazzani; hanno infatti provato a Casale Pesenti Rossi e Pavesi entrambi su Brabham BT 41, il primo con il Twin Cam, il secondo con il Toyota alla prima uscita, ancora con il coperchio punterie originale, rielaborati dalla Novamotor. Pesenti, che aveva già percorso moltissimi chilometri (1500) con il Twin Cam, ha ottenuto un 1'03"1, nonostante dispense al retrotreno di molle troppo dure (quelle della Formula 2); con la macchina a posto il tempo giusto è senz'altro 1'02"5, più di due secondi inferiore al suo stesso record. Da tener conto che la pista di Casale relativamente breve, è molto tortuosa, per cui i vantaggi del nuovo motore 2000 si evidenziano solo in parte e soprattutto in accelerazione. Per quanto riguarda il Toyota è da chiarire subito che si è trattata della prima uscita assoluta di assaggio senza alcuna ambizione di confronti, rimandati a breve tempo. Pavesi con gomme giuste e freni un po' in crisi ha ottenuto un 1'04"8 in sciol-

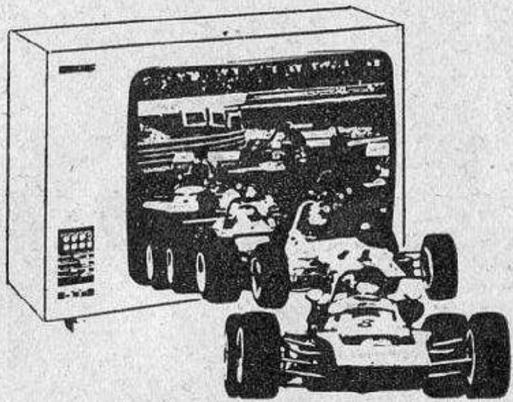
tezza con il solo scopo di verificare la tenuta del motore.

Entrambi i piloti hanno effettuato una ottantina di giri senza problemi; la differenza tra i vecchi ed i nuovi motori dovrebbe aggirarsi all'incirca in un secondo al chilometro, le potenze dei due 2000 sono pressoché uguali e agli stessi giri (165 HP).

g. r.

● CARLO MASSAGRANDE si è assicurato il Campionato Italiano Rallies (regolarità per l'esattezza) dei giornalisti per l'anno 1973. L'ha stabilito il Tribunale Nazionale d'Appello che ha accolto il suo reclamo avverso lo svolgimento di una prova speciale disputata all'autodromo del Mugello, prova che è stata annullata permettendo così a Massagrande di risalire al vertice della classifica dei professionisti ed anche di quella assoluta.

Oggetto del reclamo furono le apparecchiature di cronometraggio che diedero risultati molto discordanti creando malumore tra tutti i partecipanti e danneggiando in particolare modo Massagrande che era al comando e che fu costretto a retrocedere di molte posizioni nella classifica assoluta.



L'intervista televisiva del «DRAKE» riscatta certe «bugie» TV, la caduta dell'esperto F.1 di Mike Bongiorno e la contestazione-velocità della Ciuffini



Mike Bongiorno interroga l'esperto in Formula 1, Enzo Cartapati, che purtroppo ha sbagliato finendo sottozero al «Rischiattutto»

La SABINA non piace a FERRARI

«Una notizia di automobilismo, appena arrivata — ha annunciato Pigna durante la selezione, filmata e non, degli ultimi avvenimenti sportivi l'altra domenica — Arturo Merzario, su Iso, si è piazzato terzo nel Gran Premio di Brasilia di Formula 1 che è stato vinto da Emerson Fittipaldi su McLaren, davanti a Scheckter su Tyrrell. Alla gara, non valida per il mondiale, non ha preso parte la Ferrari».

Tutto qui; senza un'immagine senza altro commento. Il commento — o forse sarebbe più opportuno chiamarlo «fervorino» — Pigna lo aveva già fatto a proposito del calcio e delle intemperanze, sfociate in episodi di violenza, dei tifosi assiepatis negli stadi di Genova, Bologna e Bari.

«Si tratta di pochi sconsiderati», ha ben sottolineato Pigna, lasciando quasi intendere che, oltre a tutto, quei pochi potevano anche non appartenere alla grande schiera degli appassionati di calcio.

Abbiamo ascoltato, molto attenta-

mente». Bongiorno ha poi cercato di coinvolgere anche Sabina aggiungendo che la sua collaboratrice «era contentissima perché lei quando vede passare una macchina da corsa, vibra perché si sente...»; ma Sabina, a questo punto, sia pure con uno smagliante sorriso, gli ha tolto la parola di bocca per chiarire apertamente la sua posizione di contestatrice dell'automobile (pare sia aderente a «Lotta Continua»). La graziosa valletta di Mike ha infatti ammesso di avere una terribile paura della velocità e, forse proprio per questo, di non possedere neppure la patente di guida. (Non piacerà per questo certo a Ferrari, nonostante la sua avvenenza). Mike Bongiorno, tuttavia, non ha raccolto la «provocazione» ed è passato al solito scambio di idee con il concorrente prima di rivolgergli le domande vere e proprie. Si è così parlato di Ferrari, delle sue nuove macchine, dei motori, dei telai, dei piloti; ma anche della passione per le corse del giovane Cartapati. Il quale,

Premio d'Italia a Monza; chi ha vinto la prima edizione del Gran Premio di Svezia». Domande alle quali Enzo Cartapati ha risposto esattamente aggiudicandosi una base di 250.000 lire. Purtroppo il concorrente, benché preparato anche nelle diverse materie del tabellone, ha sbagliato qualche «rischio» finendo sottozero.

Intanto si continua a parlare di automobili, di petrolio, di provvedimenti diversi, tutti atti a scoraggiare la circolazione motoristica: aumento vertiginoso delle multe per divieto di sosta, ad esempio che, secondo il commentatore di «OGGI AL PARLAMENTO», «rendono, se così si può dire, più cupo questo periodo nero degli automobilisti» ma «oltre ad armonizzarsi con la legislazione della Comunità Europea hanno una loro logica in quanto da un lato tendono a combattere quell'eccessiva permissività che molto spesso è causa di pericolosi incidenti (cioè la sosta nei quartieri vietati N.d.r.), dall'altro lato, cioè per quanto riguarda l'aumento delle multe, il discorso si sposta sulle condizioni logoranti del traffico cittadino...». La TV giustifica i pesanti provvedimenti del Governo dicendo la bugia del MEC (il limite delle patenti per i giovani esiste ora solo in Italia!) ma non si preoccupa, d'altro canto, di sottolineare come a lato di queste nuove, inconcepibili restrizioni, non si sia per esempio ancora provveduto a creare nelle città parcheggi sotterranei e nuove e più funzionali linee di trasporto urbano.

Un accenno a questa più volte denunciata situazione lo fa la rubrica «STASERA» di venerdì 8. Dopo aver mostrato un panorama piuttosto ampio sulla crisi petrolifera nel mondo e sulle possibili responsabilità delle grandi compagnie che, a quanto si dice, avrebbero irrobustito i loro già enormi profitti, la rubrica ha concluso il suo discorso e la sua indagine tutt'altro che risolutiva, con un breve quanto significativo panorama delle reazioni del pubblico sui recenti suggerimenti per alleggerire il traffico. Aumenti del costo della benzina, razionamento, alternanza delle targhe pari e dispari, per contenere il consumo del carburante ma soprattutto per limitare quanto più possibile l'uso dell'automobile. L'inchiesta si svolge tra la gente di tutti i giorni; quella che usa l'automobile, quella che tenta di adattarsi all'uso del mezzo pubblico.

Tra quest'ultima abbiamo ascoltato le reazioni più vivaci. Si aspetta mezz'ora, tre quarti d'ora prima di poter «insaccarsi» in un autobus già al limite della sua capienza. Grappoli umani sporgono dai portelli aperti e gli animi, ovviamente, sono tutt'altro che sereni. Tra le varie voci dei cittadini scontenti e irritati si mescolano quelle dei tecnici. «Roma ha bisogno di un centinaio di chilometri di metropolitana; attualmente ne sono in esercizio una decina...», e quella del commentatore.

Il problema più immediato, tuttavia, resta quello della proposta pazza dell'alternanza delle targhe. Proposta d'altra parte di cui nessuno, tra i membri della classe politica, ha voluto assumersi la paternità, ma che ora, in TV trova il suo ideatore: «Sono quello che l'ha proposto e dico che va benissimo!». A lanciare questa «sfida» è l'avvocato Paradiso (come va bene ai governanti di Rumor questa assunzione di responsabilità!). A chi gli fa notare che con questo sistema se ne avvantaggerebbero solo coloro che hanno la possibilità di poter usufruire di due o più automobili, mentre i meno abbienti ci rimetterebbero, molto semplicisticamente risponde: «Il poveraccio bisogna che si rassegni...».

Un ragionamento che dice tutto, fin troppo. Ma che, almeno sulla carta, non troverebbe riscontro nelle affermazioni, continue e insistenti del Governo, di voler favorire a tutti i costi i ceti meno abbienti. Ma si sa, e lo abbiamo imparato tutti, purtroppo a nostre spese, che le parole, in politica, restano parole.

Con ben altre parole si conclude, tuttavia, la settimana televisiva. Una volta tanto, responsabilmente saggi per ciò che riguarda l'industria automobilistica, sottoposta alle pesanti restrizioni che si ripercuotono inevitabilmente sui lavoratori. A occuparsi dello scottante problema è, infatti, DRIBBLING di sabato 9, con un'intervista esclusiva ad Enzo Ferrari al quale — a fine collegamento — Nando Martellini, con l'abituale fair-play, ha rivolto un particolare ringraziamento per aver accettato, lui sempre tanto parsimonioso nel rilasciare dichiarazioni, di esprimere il proprio pensiero in televisione.

Il servizio, dal titolo «FERRARI DICE TUTTO» — a cura di Gino Rancati — è stato realizzato soprattutto per sottolineare i riflessi negativi che la crisi energetica ha inflitto all'automobilismo sportivo così come alla produzione di vetture da turismo.

Dopo uno sguardo al momento particolarmente felice che attraversa la Casa di Maranello per quanto riguarda le prime due gare di campionato e all'indiscusso contributo fornito dai due piloti ufficiali, Regazzoni — definito dall'ing. Ferrari «uomo generoso, capace di imprese entusiasmanti» — e Lauda, «pilota metodico e pignolo, tecnicamente preparatissimo», il discorso si è spostato su un terreno diverso. Alla domanda di Rancati sui limiti di velocità stretti entro i 100, 120 Km/h, Enzo Ferrari ha risposto:

«Io trovo un non senso... sull'autostrada tutte le utilitarie arrivano ai 120 e allora si creano delle infinite linee continue di vetture che non rispettano la distanza di sicurezza e alla prima frenata capitano i tamponamenti... Penso, o abolirli sull'autostrada — come del resto capiterà dal 1. di marzo in Germania — oppure lievitare il limite che è stato imposto per ragioni contingenti ma che non trova una giustificazione neppure nella sicurezza».

Intanto, questi limiti hanno inevitabilmente portato l'industria a ridurre le giornate lavorative a causa dell'altrettanto inevitabile compressione della produzione. Sul video scorre una panoramica sulle 200 e più vetture pronte, ma ferme per un logico ripensamento di quella clientela, soprattutto internazionale, che preferisce una macchina dalle ineguagliabili caratteristiche meccaniche e stilistiche. Le auto invendute, ovviamente, frenano la produzione e il ritmo lavorativo dei 2500 lavoratori della provincia di Modena costretti, dalle circostanze, a un orario ridotto (tre giorni alla settimana invece di cinque); così come hanno imposto sia alla Ferrari, ed alla sua consociata Scaglietti, di accantonare il programma 1974 che comprendeva anche l'assunzione di diverse unità lavorative.

Ma cosa pensa l'ing. Ferrari della ventilata possibilità di indirizzare la produzione verso obiettivi ritenuti maggiormente «sociali»: trattori, vagoni ferroviari, ecc.?

«Penso che sia una proposta avanzata senza conoscere la particolare attrezzatura di una fabbrica di automobili come la Ferrari — ha risposto il Drake — perché né le macchine utensili di cui dispone, né le attrezzature e neppure i locali si presterebbero ad un altro tipo di costruzione. Senza contare che la mano d'opera indotta ad un lavoro che non è di alta specializzazione come questo, risulterebbe declassata».

Le parole di Ferrari fluiscono pacate, apparentemente distaccate; ma all'attento ascoltatore non sfugge quell'amarrezza, quasi una rabbia, sapientemente contenuta da quest'uomo che ha dedicato tutta la vita alla realizzazione di un unico desiderio: quello di portare il suo nome — ma soprattutto il nome del proprio Paese — a livelli di indiscusso prestigio mondiale.

Ora, circa 250 «gioielli dell'industria italiana e non soltanto italiana» giacciono invenduti. Quale desiderio potrebbe esprimere, a questo punto, l'ing. Ferrari che da anni sostiene (come sottolinea Rancati) di non aver più desideri?

«Poter tornare a lavorare con tranquillità — risponde — per poter realizzare sempre buone vetture e soprattutto vetture vincenti».

Quindi, replica l'intervistatore, Ferrari ha sete di vittoria?

«Sete e fame è la stessa cosa. L'importante è ritornare a vincere per dimostrare l'eccellenza di un prodotto e soprattutto per confermare che le corse automobilistiche sono apportatrici di progresso per la macchina di tutti i giorni. Per quella di oggi e per quella di domani».

Gio' Luni

tv
radio

Programmi dal 12 al 18 febbraio

<p>SABATO 16 Secondo</p> <p>Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 17 Nazionale</p> <p>Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI Nazionale</p> <p>Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p> <p style="text-align: center;">TV Svizzera</p> <p>MARTEDI' 12</p> <p>Ore 22,50 - Notizie sportive.</p> <p>SABATO 16</p> <p>Ore 22,50 - Sabato sport, notiziario.</p> <p>DOMENICA 17</p> <p>Ore 16,30 - «L'automobile e la sua preistoria»; la storia dell'auto dalla sua invenzione a oggi (a colori).</p> <p>Ore 18,05 - Domenica sport.</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).</p> <p>LUNEDI' 18</p> <p>Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p>	<p>SABATO 16 Secondo programma</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 17 Secondo progr.</p> <p>Ore 12,00 - Anteprema sport.</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 18 Programma nazionale</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>TUTTI I GIORNI Progr. Naz.</p> <p>Ore 8,00 - Bollettino della neve.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">Terzo programma</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p> <p>SABATO-DOMENICA</p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.</p>
---	--

mente, tanto la ramanzina quanto il discorsetto di solidarietà e poi abbiamo altrettanto diligentemente trattato qualche deduzione. Se invece di «incontinenze calcistiche» si fosse trattato di «smoderatezze automobilistiche», come si sarebbe comportata la Tv e per essa i suoi portavoce? Siamo certi che al fervorino sarebbe stata sostituita una accesa e indignata protesta e la ramanzina si sarebbe trasformata in aspra accusa contro tutto il mondo automobilistico. Sportivo e non sportivo.

A proposito di presentatori, dobbiamo ricordare MIKE BONGIORNO che, durante la presentazione di uno dei concorrenti del «Rischiattutto» — lo studente in ingegneria meccanica ENZO CARTAPATI esperto nella storia della Formula 1 —, si è mostrato particolarmente soddisfatto dichiarando, fra l'altro, che lo sfidante del campione in carica si presentava «per una materia che a me interessa enor-

figlio di agricoltori della campagna intorno a Goito, ha iniziato fin da piccolissimo a interessarsi di gare automobilistiche».

«Mio padre ha cominciato a fornire la paglia per la corsa in salita Trento-Bondone — ha spiegato il concorrente — e così, ogni volta, ci invitavano ad andare a vedere la competizione...». Dopo la breve presentazione, le dieci domande preliminari: «Quanti Gran Premi titolati ha vinto Peterson; l'ultima corsa disputata da Stewart; quante volte Fittipaldi ha vinto il titolo mondiale; quanti punti vengono assegnati a un vincitore di un Gran Premio ai fini del Campionato del Mondo piloti; quale marca ha vinto il maggior numero di Gran Premi; quale è stato l'ultimo Gran Premio vinto dalla Ferrari; quante corse di F. 1 titolate ha vinto Jim Clark; quale pilota ha vinto il maggior numero di titoli mondiali; in quale anno Regazzoni ha vinto il Gran

**Non faranno impazzire
solo i PICCOLI le novità
dei modellini '74 visti al
Salone del GIOCATTOLO**

C'è un cambio 4 marce da minipista

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MILANO - «L'unico problema del mio lavoro è che si tratta anche del mio hobby, così finisce che lavoro sempre, anche quando dovrei riposarmi» diceva Gianpaolo Altini, direttore tecnico della Pocher, illustrandoci i particolari più incredibilmente perfetti dello spaccato della nuova Mercedes 500 K, anno 1935, che la casa torinese metterà presto in produzione. Sono più di 2000 i pezzi che Altini ha realizzato, in scala 1:8, in modo assolutamente identico all'originale, grazie alla collaborazione della casa tedesca ed all'ingegner Valerio Giacosa che ha messo a disposizione della Pocher quella delle due 500 K 7900 cc. Cabriolet costruite ancora esistente.

Il modello, visto così in spaccato, con tutti i particolari perfettamente fedeli fino alle molle dei sedili ed alle canne riportate nel blocco del grosso motore otto cilindri, lascia stupefatti e non è difficile pensare che la richiesta di questa produzione specialissima arrivi da ogni paese del mondo: «A volte scopriamo l'esistenza di nuovi Stati, piccolissimi, perché riceviamo richieste di modelli o ordini di ricambi» racconta compiaciuto Corrado Muratore, dirigente della casa torinese «infatti per i nostri modelli offriamo un servizio ricambi accuratissimo così come cerchiamo di dare ogni ragguglio di assistenza tecnica alla nostra clientela».

Siamo certi ce ne sia bisogno: la serie dei modellini già in produzione, che sono la famosa Fiat Grand Prix de France del 1902, l'Alfa Romeo 8C - 2300 Monza, la Rolls Royce Phantom del 1932, l'Alfa Romeo Touring dello stesso anno e la nuova arrivata Mercedes (nei negozi dopo l'estate) prevede centinaia di pezzi diversi da assemblare, gran parte in metallo con l'aggiunta di plastica speciale per le car-

rozzerie, pelle per i sedili, vetro per i cristalli, eccetera. Il prezzo di questi gioielli va da un minimo di 37.200 lire per la F 2 ad un massimo di 78.000 per la nuova Mercedes, neanche tanto se si considera che acquistandoli montati costano quattro volte di più per le ore di chi deve costruirli!

Se la produzione della Pocher rappresenta quanto di meglio possa essere trovato al mondo in questo settore, non vuol dire che per costruire modelli sia sempre necessario spingersi a livelli di tanta sofisticazione: paradossalmente, anzi, tra le vetture da costruire e da segnalare come interessanti novità di questo Salone del Giocattolo, c'è la serie di modelli da corsa degli anni '50 della Alfa Toys di Sarmeola in provincia di Padova. I modelli sono i più gloriosi degli ultimi anni del motore anteriore e vanno dall'Alfetta 158, alla Talbot Lago fino a Vanwall, Maserati, Cooper Norton, BRM e Lotus II. Una collezione molto bella, in esemplari da costruirsi e da decorare prendendo i particolari dalle foto dell'epoca. Una collezione che ha soprattutto il pregio di avere un costo estremamente contenuto che dovrebbe aggirarsi attorno alle mille lire al pubblico. I modellini, per avere un'idea, sono lunghi una ventina di centimetri e saranno in vendita nelle prossime settimane.

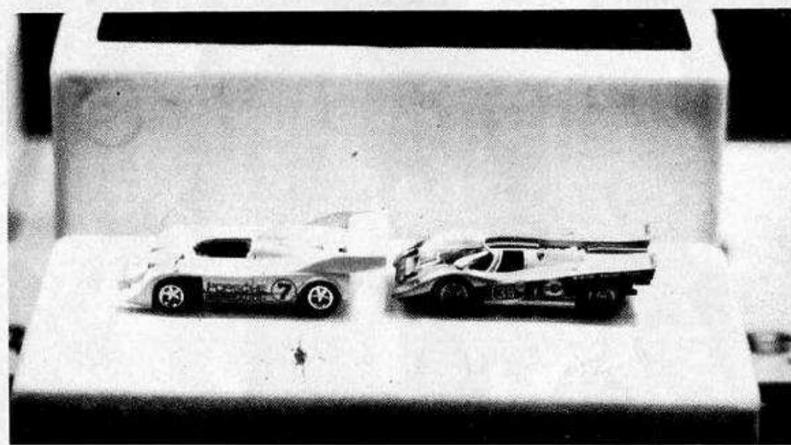
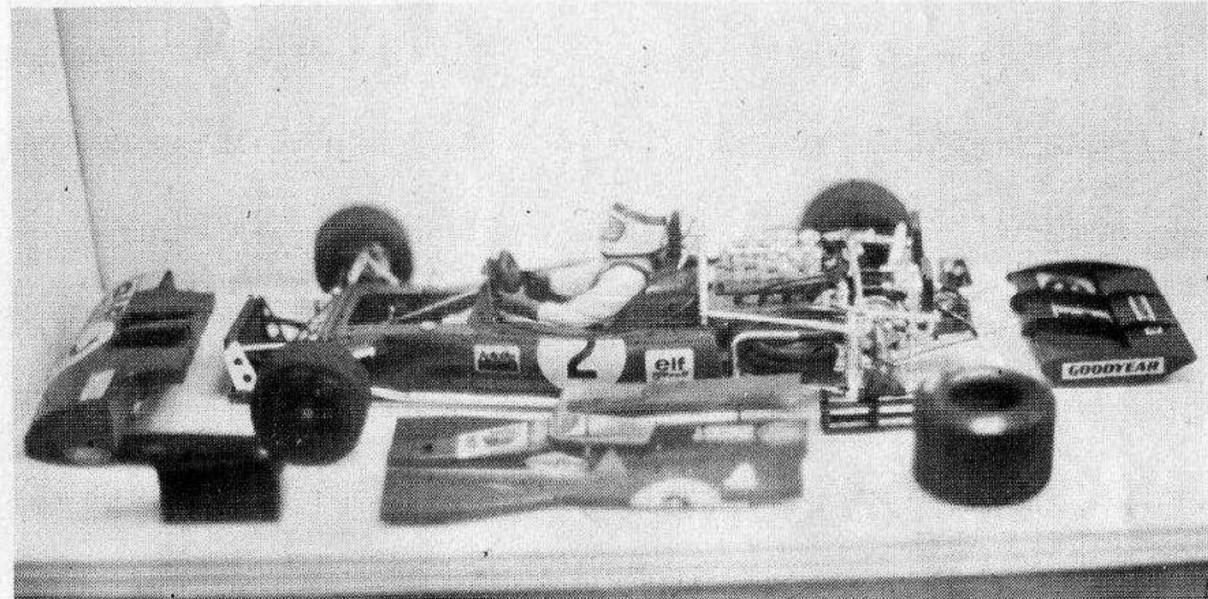
Tra i nomi famosi molte le novità: in particolare Polistil (Politoys), Solido e Corgi. La Polistil ha presentato una McLaren M19 molto fedele che arricchisce la serie delle Formula Uno e la Lotus 56 Indianapolis a turbina. Nei prossimi mesi la casa italiana metterà in commercio anche la BRABHAM BT 42 e la FERRARI B3 che erano già visibili

Gabriela Noris

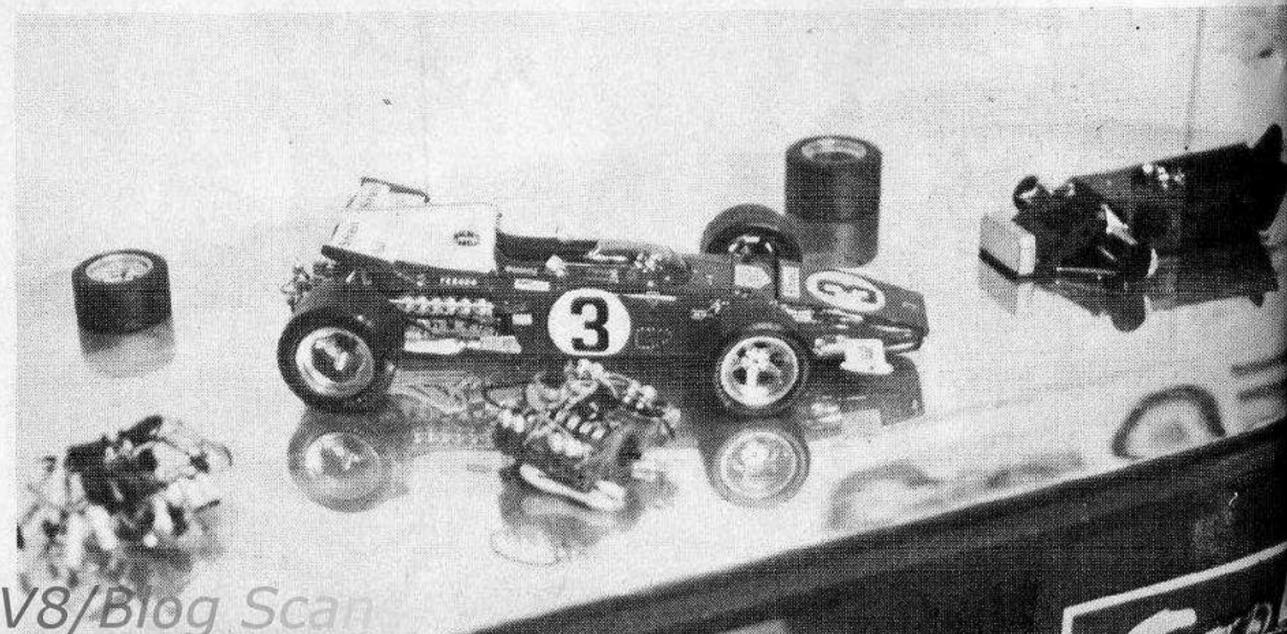
CONTINUA A PAGINA 41



La nuova trovata della Matchbox è questa pista provvista di cambio di velocità: quando si inserisce la quarta, il modello viene «sparato» via. Utilizzabile con tutti i modellini della nota Casa inglese



Sopra, la Tyrrell della Bandai, completa di Stewart. Un modello già in commercio ma molto riuscito. A sinistra, due belle Porsche della Solido. Sotto, la bellissima Ferrari B2 della Protar: motore e trasmissione funzionano elettricamente, con i pistoncini che scorrono a vista nei cilindri. In vendita a L. 13.900

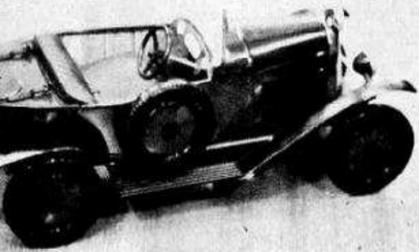


Il Salone del GIOCATTOLO

CONTINUAZ. DA PAGINA 36

allo stadio di prototipi. Nuova, e molto bella e già disponibile, la CAN AM BRM.

La Solido francese si è concentrata sulle biposto sport: Lola T280, Gulf Mirage, Porsche 917, la Porsche Can Am Gruppo 7 e la Ferrari Daytona che ha vinto il Tour de France 1972.



La bella Citroen Torpedo importata da Bielli di Arona

Porsche 917-10 Can Am e Ferrari Daytona anche dalla Corgi. Si tratta di modelli molto fedeli e curati nei minimi particolari malgrado le ridotte dimensioni.

Leggermente più grandi, secondo la scala solitamente

usata, le nuove vetture da corsa per la pista Scalextric: il tema classico della 917 Porsche è molto ben risolto dalla sede spagnola di questa casa mentre la Scalextric francese annuncia (ma al Salone non sono arrivate perché bloccate in dogana) la Tyrrell 005, l'Alfa 33 TT 3, la Matra 670 e la Sigma. I prezzi variano tra le 2.500 e le 6.000 lire.

I « metallici » in... quarta

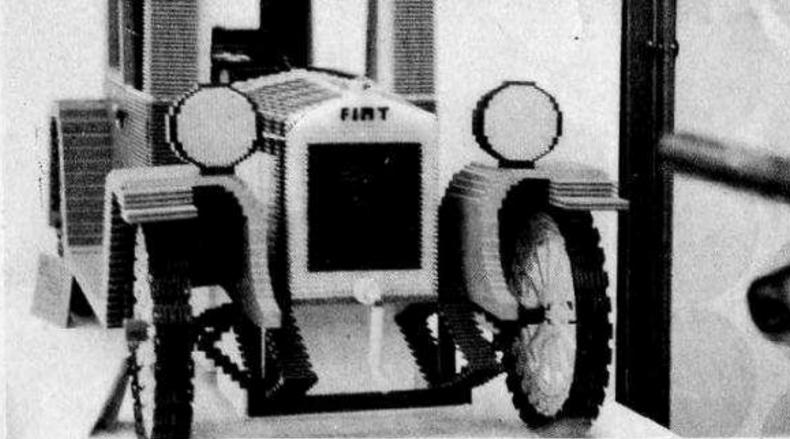
Per gli amanti dei modellini metallici già costruiti la serie della DUGU e della RIO sono ulteriormente arricchite: le due Case italiane, contraddistinte rispettivamente dal marchietto del gufo e del serpente, hanno portato nuovi pezzi ad una gamma già vastissima di modelli, a volte sconosciuti, degli anni che vanno dagli albori dell'automobilismo al primissimo dopoguerra. Della DUGU particolarmente belli il triciclo Bernardi del 1869, la Balilla Coppa d'Oro, le vecchie FIAT da competizione e la Cisitalia 202 del 1948. La RIO, oltre ai quattro nuovi modelli di grosse berline anni '20, ha molti esemplari piacevolissimi come l'Alfa P 3, alcune Mercedes americane stile anni '30, la Mercedes di Hitler e le curiose carenate dei primi del secolo Alfa Ricotti e Leyat ad

elica. La produzione delle due case è in concorrenza anche se la DUGU ha molti esemplari sulle 1.000 lire mentre la RIO difficilmente scende sotto le 2.000 lire.

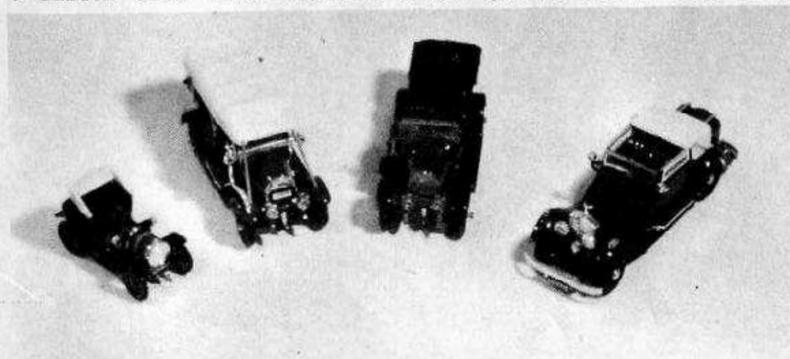
Tra i modellini metallici anche quelli della Mercury — una 127 preparata è nuova — e della inglese Matchbox che ha inventato anche un curioso accessorio: un cambio di velocità a quattro marce collegato ad una pista. Innestata la quarta i modelli vengono spinti a distanza dando una presunta sensazione di guida ai piloti in erba.

Anche la Togi, nota per la bella Alfetta 159, ha portato una novità: si tratta dell'Alfasud con le quattro porte apribili ed un elaborato interno, che viene offerta a 6.500 lire al pubblico.

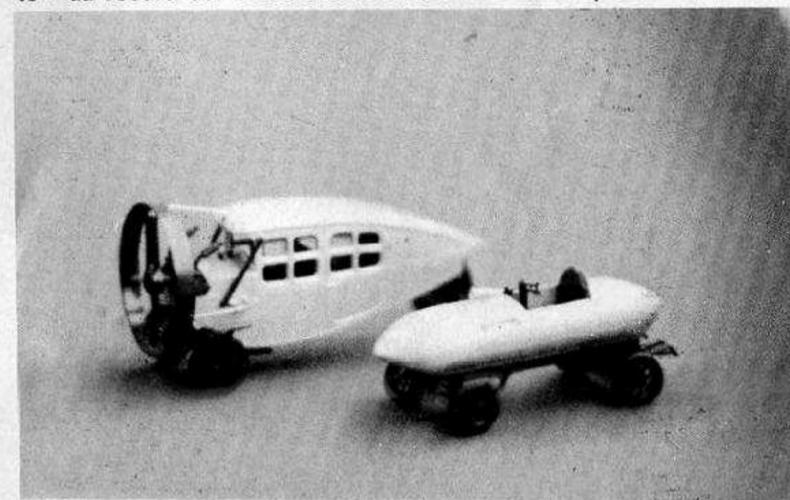
Tornando alle scatole di montaggio un posto importante è occupato dalla Ferrari B 2 della Protar che offre, rispetto alla gran parte della concorrenza, anche una minuziosa riproduzione del motore in grado di funzionare elettricamente con tanto di 12 pistoncini che si muovono con disinvoltura. Con un prezzo di 13.900 lire la macchina italiana è decisamente in concorrenza con gli specialisti giapponesi. Tra questi non è possibile fare graduatorie: Bandai e Nichimo presentano una serie molto vasta con modelli



Sopra, è in grandezza naturale questa Fiat interamente costruita con i cubetti della Italo Cremona. Sotto, quattro novità della Dugu



Nella foto sotto, la curiosa Leycat ad elica, e la « Jamais Contente » da record del 1899. Sono realizzate in modo perfetto dalla RIO



prendila

è una maglietta del RICAMIFICIO BONFATTI



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL CATALOGO GENERALE A COLORI, INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI

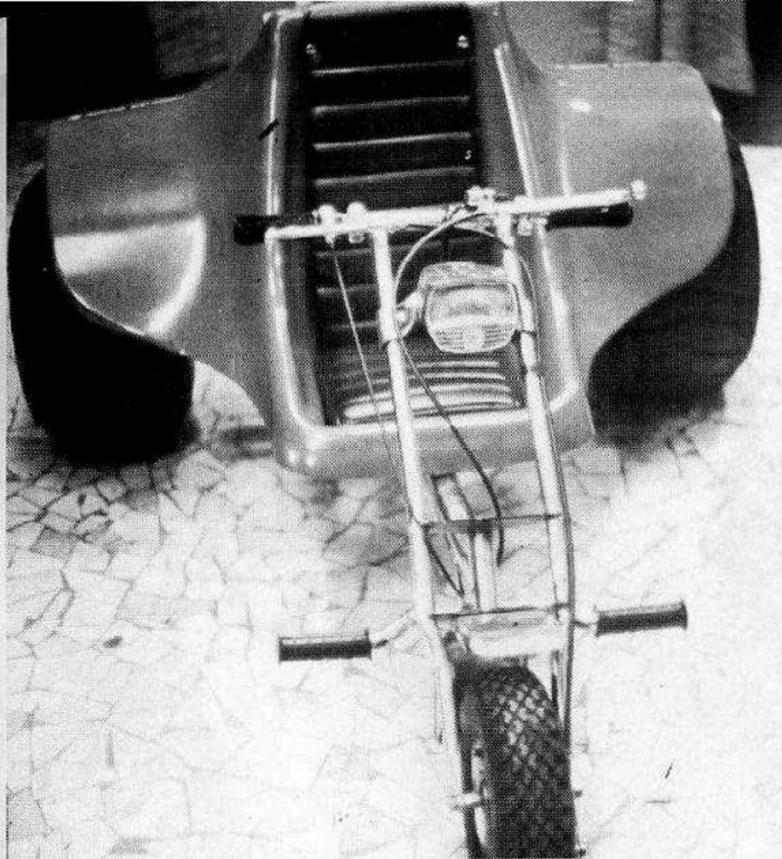
RISERVATA per i s

Partono i pacchi

Amici del Club, bravi!

La «campagna soci 1974» è in pieno svolgimento e le iscrizioni ci sono pervenute talmente numerose che quest'anno, per evitare le lamentele degli anni passati, abbiamo deciso di realizzare un... nuovo modello di spedizione (per dirlo alla moda corrente), per aggirare anche i mai risolti problemi postali ormai cronici in Italia. Se sarà necessario, per i centri più grandi ci appoggeremo alle agenzie di recapito di città.

In questa settimana cominceremo la spedizione del materiale che comprende, in un PACCO UNICO, tutto: dalla nuova tessera sociale 1974, all'AUTO-SPRINT(One) '73, al Calendario '74 dei Cavalieri del Rischio, al BROCKBANK'S GRAND PRIX, ai due originali portachiavi, al nuovo bellissimo adesivo del CLUB AUTOSPRINT disegnato da Vallese. Ai nuovi soci verrà inviato inoltre il DISTINTIVO e, fino ad esaurimento, il BORSELLO IN JUTA e la MAGLIETTA '73. Per ripagarvi dell'attesa abbiamo inserito nei PACCHI delle prime migliaia di aderenti qualche sorpresina in più che sarà certo gradita.



significativi sia dell'anteguerra che recenti. Notevoli la Bentley pre-bellica di Le Mans e la Mercedes SSK dello stesso periodo, la Ford 3000 di Alan Mann del 1967-68 e la Itala di inizio secolo.

La sofisticata Heller

Altro modello storicamente valido la Bugatti (tipo «Grande abbuffata») della **Mono-gram**. Naturalmente non mancava la serie **Bandai** delle moderne F. 1, dalle Lotus 49 e Matra alle Tyrrell e Lotus 72 già note.

Sempre sul fronte del modellismo sofisticato la **Heller** ha lanciato l'Alpine Renault A 110 vincitrice di Montecarlo, fedele in ogni dettaglio. Nuova, anche se si tratta di un tema ricorrente, la Porsche 917 della Martini che rientra tra le novità della stessa casa. La famosa Revell ha ampliato la gamma dei Dragster con modelli affascinanti sia nella versione racing che funny car. Tutti i prezzi di questi modelli da montare variano entro una gamma che partendo dalle 3.500 lire arriva alle 12-

15.000 per i più grandi e belli. Alcune follie, come una Jaguar E, possono toccare le 30.000 che sono comunque molte per una vettura in plastica.

Parlare di tutte le cose viste sarebbe naturalmente impossibile: dai pezzi pregevoli anche se un po' antiquati della **Schuco** - BMW F. 2/1968 e Porsche Carrera 2,7 Martini — si passa ai modelli importati dal Giappone e dell'Oriente a volte ben realizzati — come una Datsun 240 Z — e a buon mercato, per arrivare alla produzione di casa nostra rivolta ai bambini più che ai collezionisti. E' però notevole vedere come anche per i bambini ci sia una importante ricerca della fedeltà: dalle Ferrari F. 1 e 312 Sport della **Monteleoni**, alle Alfa e Ferrari 512 della **Marchesini** fino alle più costose ma più grandi **Stratos** Lancia e **Matra** della **Sige** e della **Reel**, i particolari non sono più lasciati al caso.

Al di fuori dei modelli il salone ha presentato molti «puzzle» di soggetto automobilistico: i puzzle sono quei giochi di pazienza che consi-

stono nel ricomporre un'immagine ritagliata in centinaia di piccoli pezzi. Sempre per gli appassionati del motore una serie di placche adesive decorative, di produzione inglese, con modelli di auto da corsa e non, anteriori al 1950.

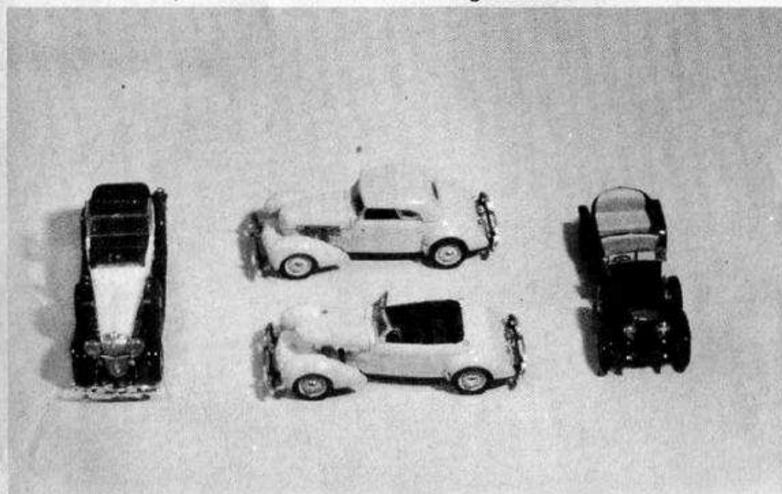
Molte anche le due ruote: moto prima di tutto, con le bellissime scatole di montaggio della **Protar** (ultime novità la Jawa Speedway, la Gilera 4 cilindri e la Norton Commando) e quelle già costruite, in metallo, della **Polistil** (BMW R 75, Suzuki 4 cilindri, MV 750 e Kawasaki 750).

Jocam con l'austerità

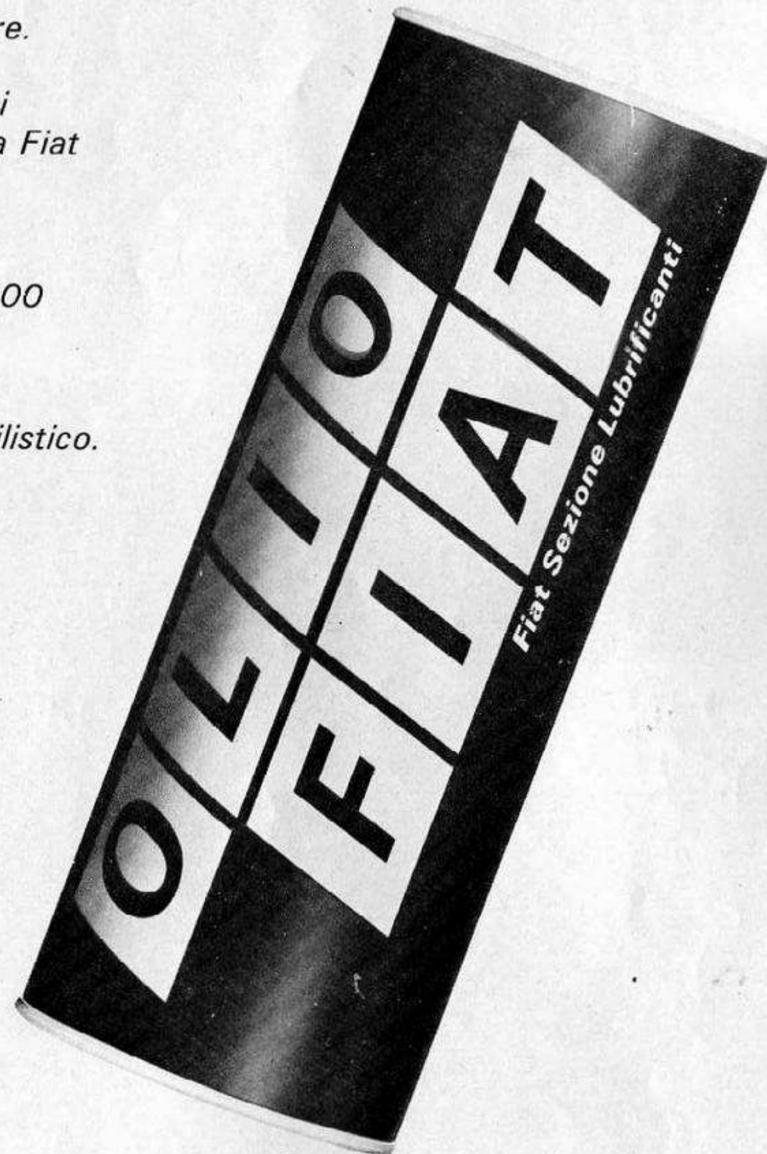
Ma per finire poteva mancare la bicicletta? Col razionamento da maggio ed il rischio di domeniche a piedi (e niente gare) fino a fine aprile, la **Jocam** di Milano ha presentato una bicicletta da corsa da far correre attaccata ad un filo e lanciare. Vince chi va più lontano: un gioco molto meno stupido delle domeniche d'oggi.

g. n.

Sopra, un triciclo per bambini con motore Minarelli della REEL di Reggio Emilia. Nella foto sotto, Duesenberg, Cord Phaeton 1936 in due versioni, Fiat 1933. Sono della Dugu e costano 2000 lire l'una



L'olio è la vita del motore.
Tutti i motori Fiat vengono collaudati, rodati e riforniti con l'olio che la Fiat stessa produce.
I motori Fiat sono tanti e di "temperamento" diverso: da quello della 500 a quello della 130.
Un grande costruttore di motori sa come "deve essere" un olio automobilistico.
Dall'esperienza Fiat un olio di fiducia per le automobili di tutte le marche.



l'olio auto mobilistico

Soci del club



Uno sconto per MISANO

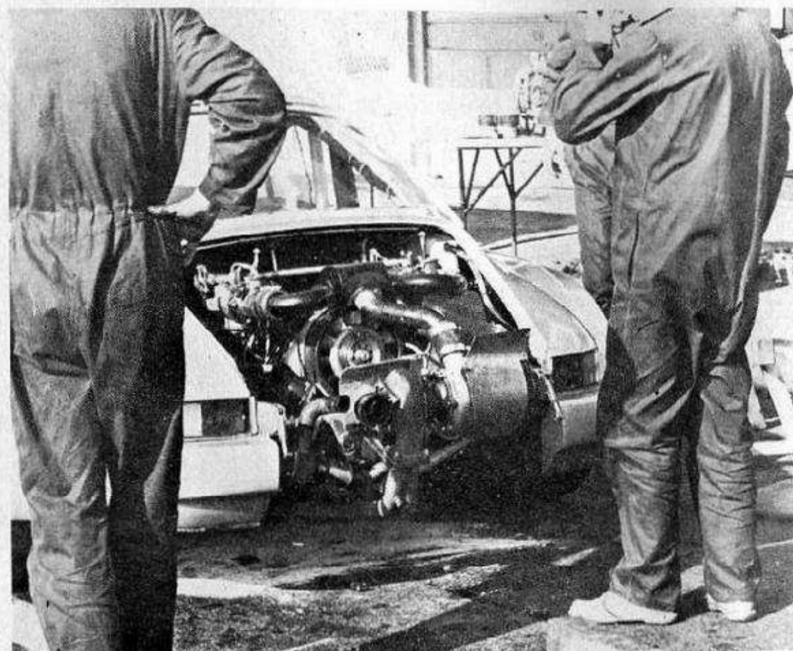
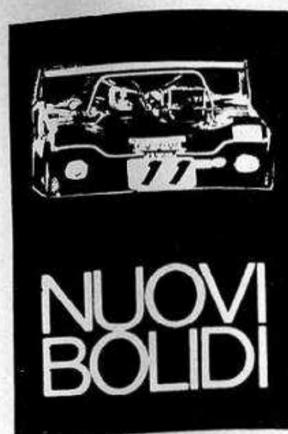
Ora, per i soci del Club, c'è una prima iniziativa di sconti che certo piacerà. Il consiglio di amministrazione dell'Autodromo SANTAMONICA di Misano Adriatico, un gruppo di persone che indubbiamente crede nell'avvenire delle competizioni automobilistiche, ha dato vita ad un'iniziativa in favore dei soci del nostro Club: hanno concesso, infatti, una riduzione di Lire 5.000 sul prezzo d'acquisto degli speciali abbonamenti «validi tutto l'anno» che la Santamonica S.p.A. ha posto in vendita per la stagione entrante.

Detti abbonamenti, che danno diritto al libero accesso nell'impianto misanese in occasione di qualsiasi tipo di manifestazione, costano 25.000 lire. I soci del Club lo potranno pagare 20.000 lire, facendone richiesta tramite la segreteria del Club Autosprint, a Bologna. Ed ora abbiamo veramente finito. Non ci resta che sollecitare voi, soci del Club, affinché vi facciate propagandisti del REFERENDUM annunciato a pag. 4 e 5 di questo numero e... PRONTI ad equipaggiare le vostre macchine e moto dell'ADESIVO 300 che troverete, come tutti i lettori, in REGALO nel prossimo numero di AUTOSPRINT!

Ciao amici, e VIVA LE CORSE



Guardiamola più da vicino (con qualche retroscena) la misteriosa Porsche da 500 c.v. provata con «militare» riserbo al Castellet in un mare d'olio e di (8) cambi rotti!...



Questa è la Carrera «turbo» gruppo 4, cioè prefigurazione della GT «Silhouette» per il 1975. Il turbocompressore è montato dietro al motore, sulla destra.

Si doma male (per ora) la super CARRERA

LE CASTELLET - Nelle due settimane scorse sul circuito Paul Ricard dove si avvicendano macchine in prova, si è respirata un'atmosfera molto militare, perché il «Martini Racing» vi ha portato in gran segreto due Porsche di un modello assai particolare; la prima era la più sorprendente, derivata dalla Carrera tre litri, però con compressore. Questa vettura del gruppo 5 (Sport) anteriormente ha un aspetto, simile a quello dei modelli di serie, a parte il fatto che ha uno spoiler stabilizzatore ed è leggermente più bassa. Guardandola posteriormente, è tutta diversa. Il cofano del motore è enorme e c'è un buon motivo: racchiude tutta la meccanica, con il compressore e molti altri piccoli segreti, in cui la Porsche è maestra; ci sono poi un alettone stabilizzatore simile a quelli delle F. 1 e ruote con gli stessi pneumatici utilizzati pure in F. 1. Questi speciali pneumatici, realizzati appositamente dalla Dunlop-Germania, sembrano soddisfare pienamente i piloti.

Muller e van Lennep, degli habitués della Casa, si sono trovati finora però in grave difficoltà per dominare questa vettura; infatti spesso, soprattutto in certe curve secche e, naturalmente, quando il pilota dosa male l'accelerazione, la vettura partiva subito in testa-coda.

Non è comunque in questo che risiedono le noie principali che questa vettura ha dato ai tecnici Porsche durante le prove al Ricard. Infatti fino dal loro arrivo si è assistito a un numero impressionante di cambi rotti e, stando alle ultime notizie, si sarebbe arrivati a otto, senza contare qualche motore e perdite d'olio, di cui la più importante provocata dalla rottura di un giunto, sicché la frizione è stata inondata dall'olio.



La Porsche gruppo 5 turbocompressa conserva la linea Carrera, muso ed alettoni a parte. Monta Dunlop

Nonostante tutte queste piccole noie, alle quali la Porsche ovverà, beninteso, non bisogna dimenticare che questa vettura, derivata da un modello di serie, eroga circa 500 HP. Grazie a questo e alla perseveranza, nonché alle possibilità, del «Martini Racing», diventa una seria rivale per le Matra e per le Ferrari e non ci sarebbe da stupire se alla 24 Ore di Le Mans si vedesse una Porsche sfilare una Ferrari o una Matra o un'Alfa, sul rettilineo delle Hunaudières, fatto che naturalmente susciterebbe meraviglia fra il pubblico. Per fortuna le curve là sono numerose e, in teoria, le sport tremila dovrebbero guadagnarvi terreno. Queste Case, il cui duello appassiona tutti, non dovrebbero però sostare troppo spesso al loro box, perché esistono forti possibilità che le Porsche non si fermino affatto, eccettuato, s'in-

tende, per i classici rifornimenti.

Tornando alle prove del Ricard, dopo i tradizionali regolaggi delle sospensioni e la scelta dei pneumatici, la squadra ha svolto un testa di frenaggio consecutivo con l'aiuto di quattro chicanes troppo strette e situate astutamente nella parte bassa del circuito, bene a riparo da occhi indiscreti. Ciò non permetteva, dunque, di fare paragoni coi tempi delle altre marche. La sistemazione delle chicanes era tale da consentire ai piloti — dietro ordini giunti dal box — di evitarle, realizzando così tempi molto interessanti che abbiamo potuto rilevare e cronometrare ricorrendo a una grande pazienza. Muller ha girato regolarmente con le chicanes in 2'56", ma su parecchi giri abbiamo notato che quando il pilota ha evitato le chicanes i tempi erano costantemente a 2'06"; con nostra grande meraviglia Muller ha però coperto

un giro senza gli ostacoli in 1'59"04, tempo molto veloce in paragone dell'1'52" della Matra (e all'1'50" Alfa delle prove dicembre).

Quanto alla gruppo 4, cilindrata 2175 cc, sempre con compressore, vettura che eroga circa 420 HP, non abbiamo potuto rilevare nessun tempo perché era più spesso al box che in pista.

Naturalmente i dirigenti si sono categoricamente rifiutati di fornire la minima spiegazione; né di dire a che cosa sia destinata questa vettura. Si suppone fra le quinte che la Porsche preveda un futuro (silhouette) — e cioè il 1975 — in cui le sport dovranno abdicare e le «GT-mascherate» saranno in primo piano, per il campionato mondiale marche.

Pierre J. Pagan



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

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

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

VIAGGIO tra i PREPARATORI

Che il momento attuale non sia il più propizio per costruire o mandare avanti progetti di vetture da corsa pare una cosa abbastanza semplice da stabilirsi: basta aprire qualsiasi giornale per rendersi conto che tutto il settore specialistico dell'auto sportiva è stato quello che più ha risentito dei recenti aggravi energetico-petroliiferi. Sta di fatto però che in questo settore si lavora con un certo margine, cioè si producono certe vetture in spazi di tempo piuttosto lunghi, per cui della situazione se ne risente in un modo un po' particolare. Specie in questi periodi, nei quali l'attività delle Case è tutta protesa nell'attuazione di una serie di ordinazioni che sono state fatte al termine della stagione trascorsa. In parole povere si lavora a pieno ritmo durante la stagione invernale, per

poter consegnare le vetture al più presto possibile nella primavera entrante.

Ma come sarà questa primavera, automobilisticamente parlando? Le preoccupazioni, a dire il vero, emergono chiaramente un po' dai visi di tutti quanti; soprattutto l'incertezza è lo spauracchio più pesante per questi tecnici.

Abbiamo iniziato il nostro viaggio-inchiesta dalla zona di Bologna scambiando qualche chiacchiera con i titolari della AMS, che come è noto produce telai e vetture sport. Poi siamo andati alla TECNO che cessato bruscamente il rapporto con la Martini per la F. 1 continua a produrre i della AMS, che come è noto produce telai e vetture sport. ARMAROLI, che assieme a Negrini si è fatto un gran nome come motorista sempre nel campo delle vetture sport.

Con vetture modificate anche l'EUROMARCHE

Su Nesti e Mohr ambizioni AMS

Nel grande capannone dell'AMS ci accolgono i due titolari, il dott. Arcozzi e l'ing. Simonetti che cura la parte tecnica e progetta le vetture: non vi è ombra di dubbio che il lavoro non manchi, con una infilata di telai disposti sui banchi pronti per essere ultimati. « A me sembra che in questi ultimi tempi ci sia stato un certo risveglio, nei limiti della crisi s'intende — è

ARCOZZI che parla — e anzi abbiamo avuto una certa serie di contatti con diversi piloti. Noi abbiamo comunque da ultimare una decina di macchine, per la maggior parte 2000 e 1300 (che hanno un telaio molto simile) e anche un paio di 1000 e avremo da lavorare sodo almeno fino a marzo. Tra l'altro stiamo studiando la possibilità di partecipare in forma ufficiale all'Euro MARCHE 2000; per ora certamente correrà MANFRED MOHR, che già la scorsa stagione ha portato in gara la nostra macchina con il motore Tecno, poi ancora «LUCIEN», CIUTI e BARTOLI.

possibile. Inoltre stiamo andando avanti con la costruzione del motore 1000 con basamento Fiat 128 e testata tipo Ford che dovremo mettere al banco fra pochi giorni.

Questo sul piano sportivo: per fronteggiare una eventuale crisi del settore a dire il vero non abbiamo ancora stabilito un piano preciso, anche perché speriamo sempre che ciò non debba verificarsi. In tutti i casi vedremo eventualmente di orientarci verso settori collaterali, sempre nel campo della meccanica diciamo a un certo livello, ferma restando l'assistenza ai clienti nel settore sportivo. Nel campo dell'assistenza eventualmente potremmo anche ampliarci, prendendo ad esempio qualche grosso team, o per lo meno vetture molto impegnative ma per ora non è deciso ancora niente ».

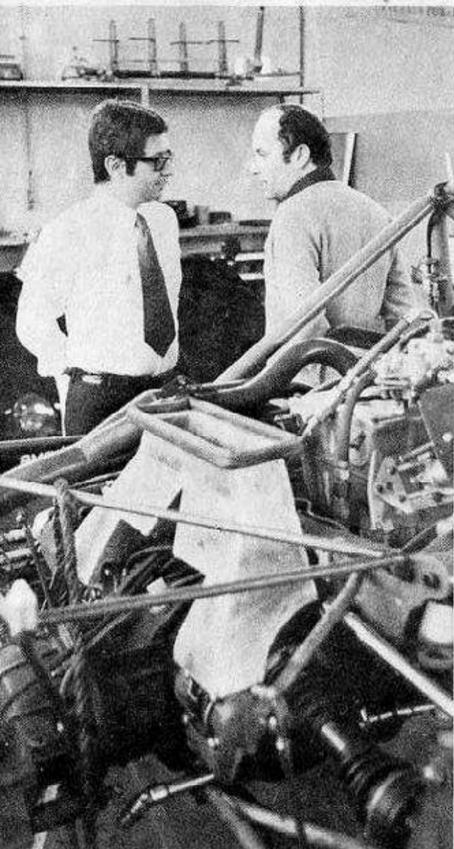
**Nesti in salita:
e chi se no?...**

Nelle gare in salita avremo invece al 90% Mauro Nesti, che in questi giorni ha provato la nuova 2000 modificata con il motore '74 di Armaroli: appena si ristabilirà del tutto saremo ancora a Misano per vedere se le modifiche ai freni posteriori (Simonetti ha applicato una canalizzazione forzata di aria) e soprattutto se il motore sarà in grado di dare i risultati che ci attendiamo. Ma non ci attendiamo tempi strepitosi, poiché il toscano, reduce come è noto da un grosso incidente, dovrà prima cercare di riprendere un po' il ritmo e prenderà queste prime uscite più come allenamento che come tests veri e propri.

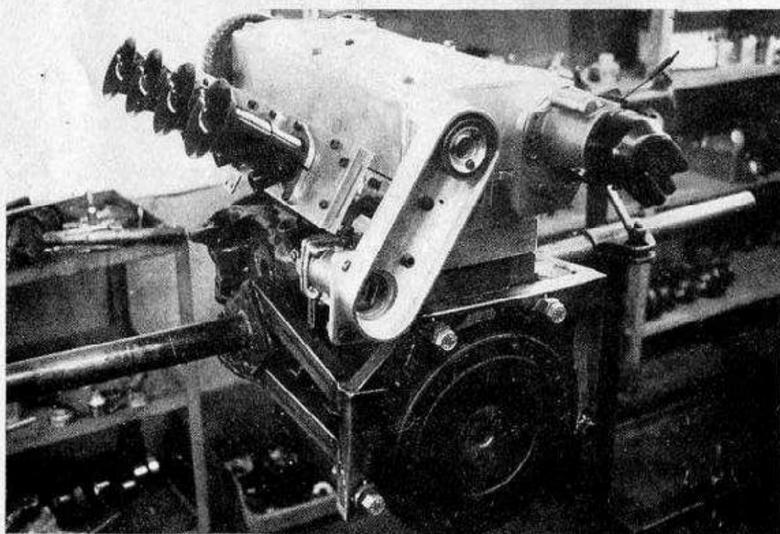
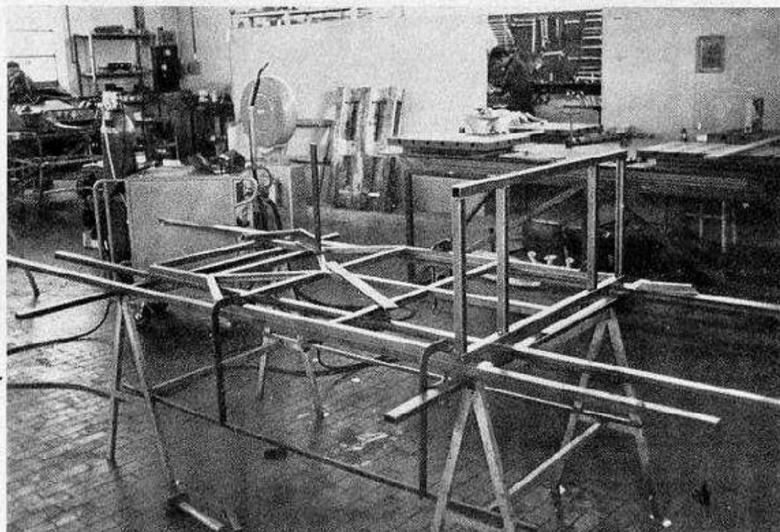
Per le gare in pista abbiamo già parlato di MANFRED MOHR, che dovrebbe svolgere anche lui alcuni tests con il motore Tecno ed eventualmente con un motore BMW: assieme a lui dovrebbe correre anche MARTINO FINOTTO, per il quale stiamo costruendo appositamente una vettura sulle sue dimensioni per farlo stare il più comodo

**Una difficile
alternativa**

All'ing. SIMONETTI la domanda di rito, sulla eventuale utilizzazione di carburanti alternativi a quelli attuali. « Non è certo una bella prospettiva, per una serie di problemi immediati che si presenterebbero: bisognerebbe prima di tutto cominciare col cacciare via i pistoni, poi vedere se gli impianti di alimentazione ad iniezione in commercio si possono regolare senza problemi e modificare le distanze delle gare, poiché il consumo aumenterebbe di gran lunga. E poi stabilire immediatamente con precisione che tipo di alcool usare, perché sarebbe molto facile diciamo alterarlo con aggiunte di metanolo e renderlo rapidamente molto più generoso... ».

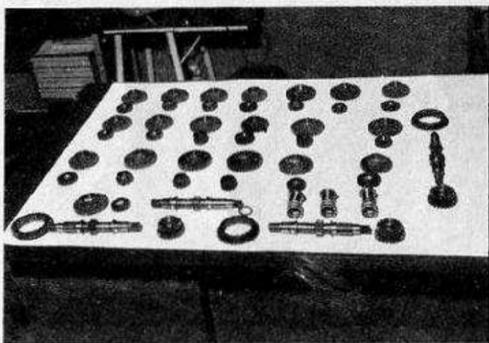


Il duo Simonetti-Arcozzi al di là della 2000 per Nesti, con in primo piano le nuove canalizzazioni aria per i freni posteriori; a destra in alto, il telaio in tubi quadri per la due litri «allungata» di Martino Finotto; a destra, il motore Fiat-Ford-Gilli è quasi pronto per girare al banco



**Un cambio
sfilabile
ALQUATI**

Ecco il nuovo cambio sfilabile Alquati per Fiat 500 e derivate. Comprende quattro prime e relative retromarce, oltre a venti coppie di rapporti



In alternativa al diffuso cambio Colotti, Camillo Alquati ha preparato per la stagione entrante un cambio sfilabile per Fiat 500 e derivate, comprese le F. 850 che com'è noto usano, nella generalità, la scatola del cambio Fiat 500.

Si tratta di una completa gamma di rapporti opportunamente «miscelabili», che ha il vantaggio di utilizzare tutti i rapporti al ponte di serie Fiat già esistenti. Esso comprende ben quattro prime, con le relative retromarce, e venti rapporti distribuiti fra otto seconde e 12 terze-quarte.

Gli ingranaggi hanno dentatura dritta, sono intercambiabili, e lavorano su gabbie di cuscinetti ad aghi, con un'ottima scorrevolezza. A titolo indicativo, con la prima più lunga compresa nella gamma, cioè la 13/34, con le ruote da 12" ed il rapporto al ponte 10/37 la velocità a 8000 giri è di 77,8 kmh. Questo permette di non dover montare i rapporti successivi con ingranaggi troppo piccoli e quindi fragili.

Il cambio completo, con le quattro prime e le venti coppie di ingranaggi, viene 377.000 lire. E' possibile tuttavia richiedere solo una prima ed un certo numero di ingranaggi, con notevole risparmio.

Alquati ha anche presentato una novità nella sua produzione di collettori. Per la 500 e derivate ha ora in vendita un collettore del tipo 2 in 1 per il montaggio di carburatori doppio corpo orizzontali, che è di 5 centimetri più lungo del modello già conosciuto, e che nel corso di accurate prove si è dimostrato superiore in fatto di progressività e di coppia.



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

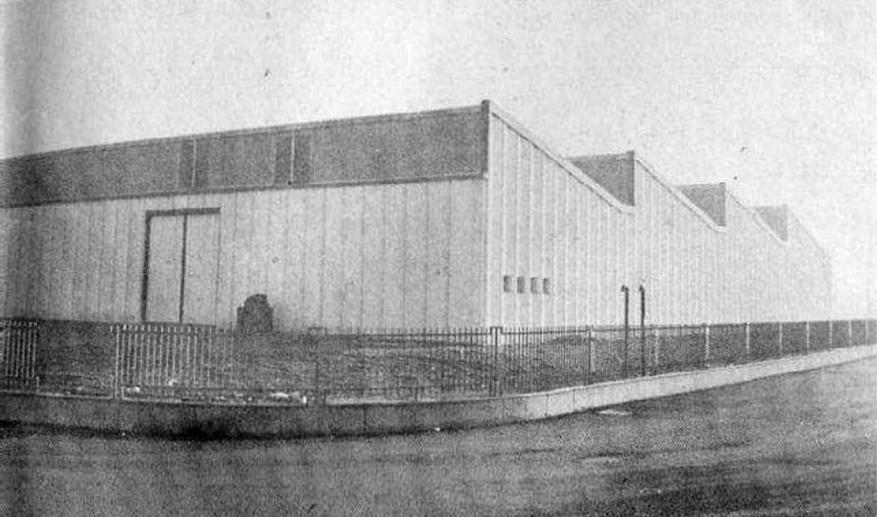
ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.200.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNET MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

I boxer 2000 per non smettere

La nuova casa della TECNOC



La nuova sede della Tecno è ora nelle vicinanze della Pederzani e Zini: il grande capannone è già pronto e si sta attuando in questi giorni il trasferimento dei macchinari; poi verrà il resto del materiale

Alla TECNOC la prima impressione che si prova è quella di trovarsi in clima di grande smobilitazione. « Effettivamente stiamo andando via di qui — è l'ing. BOCCHI, responsabile assieme a Luciano Pederzani della parte squisitamente tecnica — e ci saremmo già trasferiti nei nuovi locali in via Persicetana se avessimo trovato il gasolio sufficiente per riscaldarli. Ad ogni modo è questione di giorni, dal momento che là è già tutto pronto: cominceremo con i macchinari e poi con tutto il magazzino che è veramente consistente. Intanto continuiamo a lavorare, ma sentiamo chiaramente il momento di stasi. Dobbiamo ancora preparare qualche motore per alcuni clienti, ma le altre ordinazioni sono veramente congelate. Ed è un vero peccato, dal momento che ora il nostro due litri, dopo le modifiche all'impianto di lubrificazione e i miglioramenti alle testate è sempre più potente ».

Lei non ci crederà davvero, ma le assicuro che le potenze sui 300 CV che già avevamo toccato lo scorso anno, quando a dire il vero non avevamo molto tempo per seguire questo motore impegnati come eravamo con la F. 1, sono state ampiamente superate al banco di prova. Quest'anno dovremmo dedicarci esclusivamente a questa unità, per cercare di far vedere a tutti quanti quanto possa valere il nostro boxer: ormai i quattro cilindri hanno raggiunto

definitivamente i loro limiti, e tra le loro potenze e la nostra c'è veramente un abisso. Speriamo di poterlo fare in pista al più presto: questo interessa molto a Luciano Pederzani, che è ancora molto amareggiato dal comportamento dello sponsor Martini. Inoltre abbiamo molti pezzi (e motori completi) per la F. 1: alcuni motori a 12 cilindri completi e soprattutto stiamo portando a termine gli otto cilindri tremila (il primo venduto in Olanda). Chissà, se a qualcuno interessasse per le gare del Mondiale Marche o eventualmente per la F. 1 sono entrambi motori validissimi, con le recenti modifiche che di sana pianta possono essere trasferite lì dal duemila.

Intanto per non perdere tempo cerchiamo già di utilizzare le costose apparecchiature che abbiamo lavorando pezzi per la Pederzani e Zini, mentre io stesso, che dovrei essere senza grande mole di lavoro, mi sto già dedicando a disegni tecnici di pezzi che possano essere prodotti appunto dall'industria di Luciano Pederzani. Sarebbe un grosso guaio dover lasciare andare il reparto corse, che pure ci ha dato grandi soddisfazioni: si potrebbe al limite anche prendere in considerazione miscele a base di alcool, anche se mi piange il cuore dover cacciare via circa 150 pistoni che abbiamo in casa per montarne subito degli altri... ».

C'è anche chi (senza maestranze) non sente la crisi

La coppia ARMAROLI & NEGRINI è invece molto più rilassata e senza tanti dei problemi che assillano le due case che abbiamo appena visitato. « Vede, dei gran problemi non ce ne sono per noi che lavoriamo in proprio senza maestranze: se proprio ce la vedremo brutta potremo sempre trovare una via di sbocco per esempio nelle varie aziende anche estere. Io che ho vissuto — è Armaroli che parla — per ben tre anni in Spagna impiegato nel settore della Ducati spagnola, la Mototrans, so di certo che un posticino dovrei sempre trovarlo senza troppa fatica, tanta è la necessità che hanno ad esempio gli spagnoli in quel settore, ora sempre più in via di espansione. Noi qui continuiamo con il nostro lavoro, per la precisione io passo la maggior parte delle mie giornate a mandare avanti il 6 cilindri, che dovrebbe andare in moto in primavera mentre il mio collega Negrini prosegue nel montaggio dei 1300 e 2000 che i clienti ci hanno richiesto.

Molta fiducia nei nostri motori

Anzi, proprio ieri è venuto un altro pilota che ci ha chiesto il nostro motore: quindi non diremmo di trovarci in così grande crisi. Siamo molto fiduciosi nelle nostre creazioni, e contiamo molto sul nuovo 2000 che Nesti continuerà a collaudare col quale abbiamo ottenuto la rispettabile potenza di 274 CV al banco prova. Con il 6 cilindri speriamo solamente di mantenere l'elasticità caratteristica del solito 4 cilindri di derivazione Ford, ma

ARMAROLI ottimista anche per l'alcool

di spremersi in più quella manciata di cavalli che potenzialmente il tradizionale motore ha ancora in serbo ma che non può fornire per un limite tecnico, dovuto alla resistenza dei materiali, alla troppa elevata velocità lineare del pistone, insomma, a particolarità tecniche che hanno stabilito attorno ai 270 CV la sua potenza massima esprimibile.

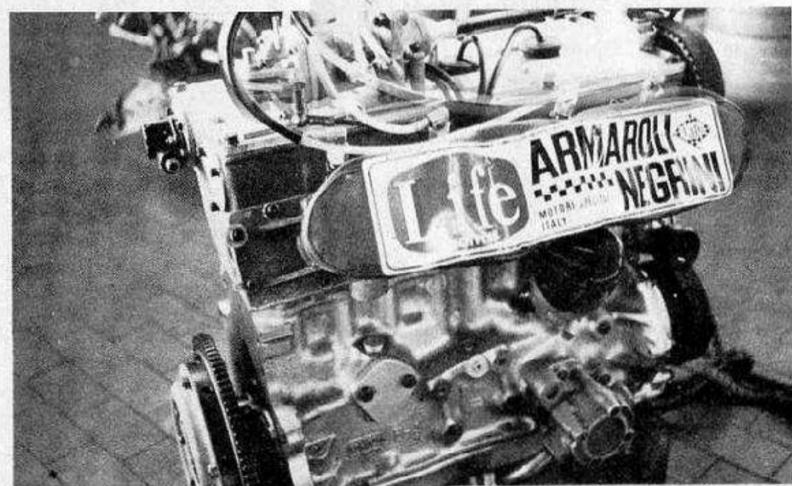
« Ad ogni modo riteniamo che il quattro cilindri non è ancora da seppellire: sì, saranno potenti i plurifrazionati, ma il vantaggio di potere già entrare in coppia a 5000 giri fa veramente gola a tutti. Per di più i nostri motori (parlo sempre dei tradizionali 4 cilindri) sono decisamente semplici da mettere a punto, da sostituire eventualmente sui campi di gara, mentre i più sofisticati pluricilindrici necessitano di una cura e di un'attenzione che spesso il privato non può avere. So-

no convinto anch'io che la potenza sia decisamente superiore, ma chi è in grado dei piloti nostrani di utilizzarla validamente in pista? Certo, se si mette al volante un Regazzoni questo avrà il tempo di spremere il motore e con la coda dell'occhio vedere anche dove mette le ruote, ma noi dobbiamo pensare che i nostri clienti non sono tutti a quel livello e che spesso e volentieri lasciano scendere il motore al di sotto di quel benedetto regime minimo.

Per l'alcool, «no problem»

« Lei poi mi chiede come potremmo adattarci all'alcool: io penso che sia una cosa possibile, ma che complicazione! Ho una certa esperienza diretta per avere collaborato alla messa a punto di motori motociclistici (allora ero alla Mondial) proprio nell'anno in cui si decise di correre appunto con miscele di questo tipo. Certo sorgerebbero immensi problemi: per esempio l'alcool contiene una alta percentuale di acqua, per cui bisognerebbe procedere allo smontaggio di tutti i motori dopo ogni corsa per pulirli a fondo. Poi gli attuali impianti di iniezione in commercio sono lubrificati internamente dalla stessa benzina che li attraversa: l'alcool potrà svolgere la stessa funzione? Per noi parlare poi dei problemi che si incontrerebbero in altri settori, per esempio nei motori a due tempi, problema più spiccatamente motociclistico. Chissà come se la caverebbero ad esempio con la lubrificazione... ».

Leopoldo Canetoli



Questa è l'edizione 1974 del Ford-Armaroli e Negrini collaudata con esito positivo da Mauro Nesti a Misano: con questo propulsore montato su un telaio AMS il toscano disputerà le gare in salite;

OWEN SEDANCA GT all'inglese

Una mezza JAGUAR



LONDRA - La H.R. Owens Ltd. ha realizzato in questa nuova vettura una perfetta fusione fra il lusso e la potenza. La « OWEN SEDANCA » è infatti un superbo esempio di vettura Gran Turismo in cui eleganza di linea, perfezione di comfort e potenza di motore si fondono perfettamente per dare all'acquirente un mezzo personalizzato. La carrozzeria, disegnata da Chris Humberstone, è in alluminio su telaio tubolare e fornisce la massima protezione in caso d'urto. Il propulsore è della Jaguar e viene fornito in due versioni: il 4,2 oppure il 5,3



BLOMQVIST 2° ARTICO

• La classifica del RALLYE ARTICO era provvisoria e ora è arrivata quella definitiva, che vede Blomqvist al secondo posto ed Eklund al sesto, in luogo di Palin che è stato retrocesso.

Resiste la Coppa del Mondo

• Gli organizzatori della Coppa del Mondo paiono decisi a fare svolgere la corsa, anche se per ora le iscrizioni sono praticamente nulle. Come si sa, il percorso è stato mutato da quando l'URSS ne ha vietato il passaggio sul suo territorio, quindi passerà dalla Francia e dalla Spagna, con alcune prove speciali. La gara avrà inizio a Tangeri, giunti al punto più a sud ci sarà una sosta di 48 ore, a Kano in Nigeria, poi (con alle spalle km 3.000 piuttosto duri, compresi 1.000 di prove speciali attraverso il Sahara) ritorno a Tunisi con tratti molto difficili sui monti Hoggar. La nuova parte finale passerà dalla Turchia, dalla Grecia e dalla Jugoslavia, ove si trova adesso Liddon a fare una ricognizione.

5' meno di prove

• Nell'annunciare il suo campionato, il BARC ha detto che si prevede di ridurre la lunghezza del percorso delle gare e di accorciare le prove di cinque minuti a Thruxton per rispettare il « taglio » del 20%. Il programma prevede 37 gare, tra le quali sei internazionali, con prove del campionato europeo di F. 2, di quello GT e di quello due litri, oltre a tre prove del trofeo Rothmans di F. 5000.

• La BMW SUD AFRICA ha nominato nuovo direttore generale, Rudolf von der Schulenburg, che prende il posto di Haimo Huber, nominato direttore generale di una delle principali reti di vendita BMW in Germania.

• Subito dopo il GP del Brasile, SCHECKTER è andato a Los Angeles per partecipare alle preliminari di un evento sportivo al quale prendono parte dodici grandi di vari sport (due pugili, Bobby Allison, Craig Breedlove e giocatori famosi di calcio e di baseball). Vi saranno gare per ogni specialità, compresa una in bicicletta. E' grazie ai suoi successi americani che Scheckter è stato invitato a questa manifestazione dal ricco montepremi, la cui finale si svolgerà nei giorni 26-27 febbraio.

• Sarà il Sindaco di Le Mans, Jacques Maury, a dare il via alla 500 MIGLIA DI DAYTONA, del 17 marzo. E' stato il sindaco di Daytona a fare questo invito, in sostituzione di analogo gesto di Maury, che l'anno scorso gli chiese di dare il via alla 24 Ore di Le Mans.

• Dopo il ritiro di COLIN VANDERVELL, la Triplex ora patrocina un campionato per vetture turismo di serie. Sarà formato di 22 prove, si chiamerà Campionato Triplex per turismo di serie e prevede quattro classi.

Cariocas in England

• Fra i brasiliani con base in Inghilterra quest'anno ci sono LIONEL FRIEDRICH, che passa alla F. 2 con una March-BMW, Luis Siqueira Viegas (« Teleco ») che pensa di restare in F. 3 e Pedro Chateaubriand che è arrivato per cominciare una stagione di F. 3, dopo avere riscosso successi in Brasile in gare sport e turismo. Sempre in F. 3 ci sarà Alex Ribeiro, campione brasiliano di F.F. nel 1973. Ribeiro ha già corso una volta in Inghilterra, piazzandosi ottavo a Brands Hatch con una March presa in prestito. Molto religioso, il brasiliano porta un casco con la scritta « Gesù Salva ».

• In BRASILE sono in costruzione vari circuiti nuovi, fra gli altri uno nello Stato di Goiás. La pista si trova nei pressi della capitale, Goiânia, e pare che sarà superiore a quella di Brasília, con ristorante, aria condizionata e così via. Si prevede che sarà inaugurata in giugno.

II TAP più corto

• Il RALLY TAP (20-23 marzo) avrà un percorso accorciato di km. 2100, diviso in due tappe con 32 prove speciali. Partenza e arrivo a Lisbona. La gara potrà svolgersi grazie al carburante fornito dalla FIA, prelevato da quello offerto dal Venezuela per le corse europee.

• Sempre più si sentono unire i nomi di WHEATCROFT e di BRIAN HENTON, che tanta buona impressione ha fatto con la sua decisione (auto-finanziata) di progredire in F. 3. Brian abita a Derby, poco lontano da Donington...

• La scuderia belga TOISON D'OR per iniziativa di « Christine », ha istituito il Premio Roger Dubos che ogni anno verrà assegnato a chi compirà il gesto più umano alla 24 Ore di Spa, ove Dubos trovò tragica morte nel 1973.

• La ROYALE offre nuove versioni dei suoi modelli FF e FSV per il 1974. Entrambi i tipi hanno subito modifiche al telaio e alla sospensione e la nuova FF, per esempio, ha radiatori più grandi e nuova carrozzeria. Ne sono già state vendute parecchie alla clientela.

• DUILIO e PATRIZIA TRUFFO sono in festa: è nato OLIVIERO ad allietare la casa torinese dei coniugi da corsa. Alla felicissima, all'orgoglioso papà, ma soprattutto al baldo neonato i più fervidi auguri di AUTO-SPRINT.

BOURGOIGNIE in GRD F.2

• Il belga BOURGOIGNIE farà una completa stagione di F. 2 con una nuovissima GRD 274, con motore Ford BDA. Parte del patrocinio è fornita da una non nominata società petrolifera belga, poi ci sono vari patrocinatori « racimolati » dal pilota in ogni paese in cui gareggerà.

• La coppia HAUGLAND-ANTLOSEN ha vinto, con una Skoda 110R, la classe 1300 cc. del Finnish Polar Rally, classificandosi, inoltre, al terzo posto nella graduatoria finale assoluta.

• I familiari dello scomparso PETER COLLINS vogliono donare alcuni dei suoi trofei, da assegnare in suo ricordo.

• L'asso svedese della turismo, BO EMANUELSSON, ha comprato la Capri Broadspeed con la quale Bourgoignie vinse il campionato belga turismo 1973. Gareggerà in un team di tre vetture patrocinato dalla STP svedese.

• Un altro premio per JACKIE STEWART: il voto dell'Accademia francese degli sport per il miglior exploit del 1973, cioè il terzo titolo mondiale e la vittoria in cinque grandi premi.

• La rivista di Belgrado « L'informatore dei consumi », ha indicato la FIAT 127 migliore vettura sulle strade jugoslave nel 1973.

• Alla conferenza stampa del BRSCC è stato annunciato che si prevede lo svolgimento del Tour of Britain, ridotto a tre giorni anziché cinque, per rispettare la crisi petrolifera. Tenendo conto del successo del Tour « sperimentale » dello scorso anno, gli organizzatori sperano che ci saranno molti iscritti provenienti dal sud della Manica.

• E' confermato che MASAMI KUWASHIMA correrà in F. 2 con una March e che spera di fare anche qualche gara di F. 1. D'altro canto pare sicuro che non sia lui il giapponese che userà la March F. 1 frettolosamente affidata a Ganley, per le gare sud-americane. Si ripete che Ganley andrà con Amon.

• Nel CALENDARIO NAZIONALE delle corse francesi sono comprese quattro gare per vetture d'epoca: Croix en Ternois, 30-31 marzo; circuito Bugatti, 27-28 aprile; Dijon, 25-26 maggio; Paul Ricard, 21-22 settembre.

• In marzo entrerà in servizio al traforo del Monte Bianco un impianto di televisione a circuito chiuso, destinato al controllo del traffico.

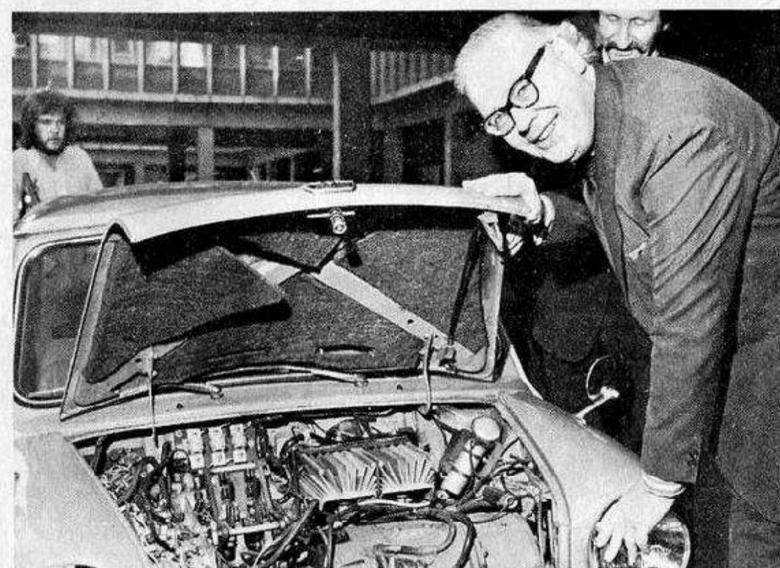


Anche se la circolazione è ridotta

Gli assicuratori auto continuano a piangere

MILANO - Assemblea degli assicuratori a Milano per ascoltare e discutere la relazione del sen. Giuseppe Pella, presidente dell'AANIA, sull'andamento del mercato assicurativo e sui principali problemi che hanno impegnato il settore nel 1973. Il relatore ha evidenziato come l'anno testé trascorso non abbia confermato l'incremento nell'incasso dei premi del ramo danni registrato nel 1972, facendo tuttavia presente che ciò fu dovuto all'introduzione dell'obbligo dell'assicurazione RC. Ad ogni modo anche nel 1973 l'incremento è stato di circa 1.600 miliardi nel ramo danni e di 380 miliardi nel ramo vita, con percentuali d'aumento rispettivamente del 12,3 per cento e del 15,9 per cento rispetto al 1972.

Gli assicuratori, comunque, sostengono che l'incremento in termini reali, cioè rapportato al reale potere d'acquisto della lira, è minimo se non addirittura negativo in considerazione dell'aumentato costo della liquidazione dei danni, dei quali, sino ad ora, è impossibile fare un bilancio. L'associazione considera perciò inadeguato il regime tariffario stabilito per il 1974, in contrapposito alle considerazioni del Governo circa una diminuzione dell'infortunistica in relazione al regime di austerità vigente.



LONDRA - Una MINI-Elettrica, ancora in fase sperimentale, è stata messa a punto dalla Leyland mediante l'inserimento di un motore elettrico AEI, azionato da batterie ricambiabili. Ha una potenza tale da permettere alla vettura di viaggiare a circa 65 kmh. con il vantaggio di non inquinare l'aria. Il signore che, nella foto, osserva compiaciuto, è il segretario di stato inglese alla salvaguardia dell'ambiente, mister Geoffrey Rippon.

PETTY sempre STP

• L'STP ha confermato che continuerà a patrocinare Richard Petty nelle gare NASCAR del 1974, per il quarto anno. Molto dubbio invece che s'interessi alla gara d'Indianapolis.

• L'ex pilota di F. 5000, ALAN ROLLINSON, svolgerà un programma di prove e di sviluppo con la Ensign F. 1.

• Nonostante le misure restrittive del governo tedesco per il contenimento della crisi energetica, con conseguente flessione delle vendite nel secondo semestre dell'anno, la OPEL ha prodotto nel 1973 874.355, ovvero 3.500 vetture in meno dell'anno precedente.

• Annata record, quella del 1973, per la CHRYSLER-FRANCE che con 583.000 autovetture ha registrato un aumento del 9% nei confronti della produzione '72. Anche le esportazioni sono aumentate del 5,5% passando da 358.200 unità a 378.000.

• La GENERAL MOTORS ha aumentato nel 1973 la propria produzione di autoveicoli, passando dai 6.200.711 di unità prodotte nel 1972, a 7.095.431 di cui 5.696.568 autovetture e 1.398.863 autocarri.

• Il presidente finlandese KEKKONEN ha inaugurato il gasdotto che trasporta in Finlandia il metano estratto dai pozzi russi. Per il 1974 è prevista una fornitura di 500 milioni di metri cubi che aumenterà progressivamente sino ad arrivare a 5 miliardi di metri cubi l'anno.

• L'AGIP ha iniziato un programma di perforazioni per l'esplorazione petrolifera della Tanzania.