

Si ricomincia
a correre anche
in EUROPA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

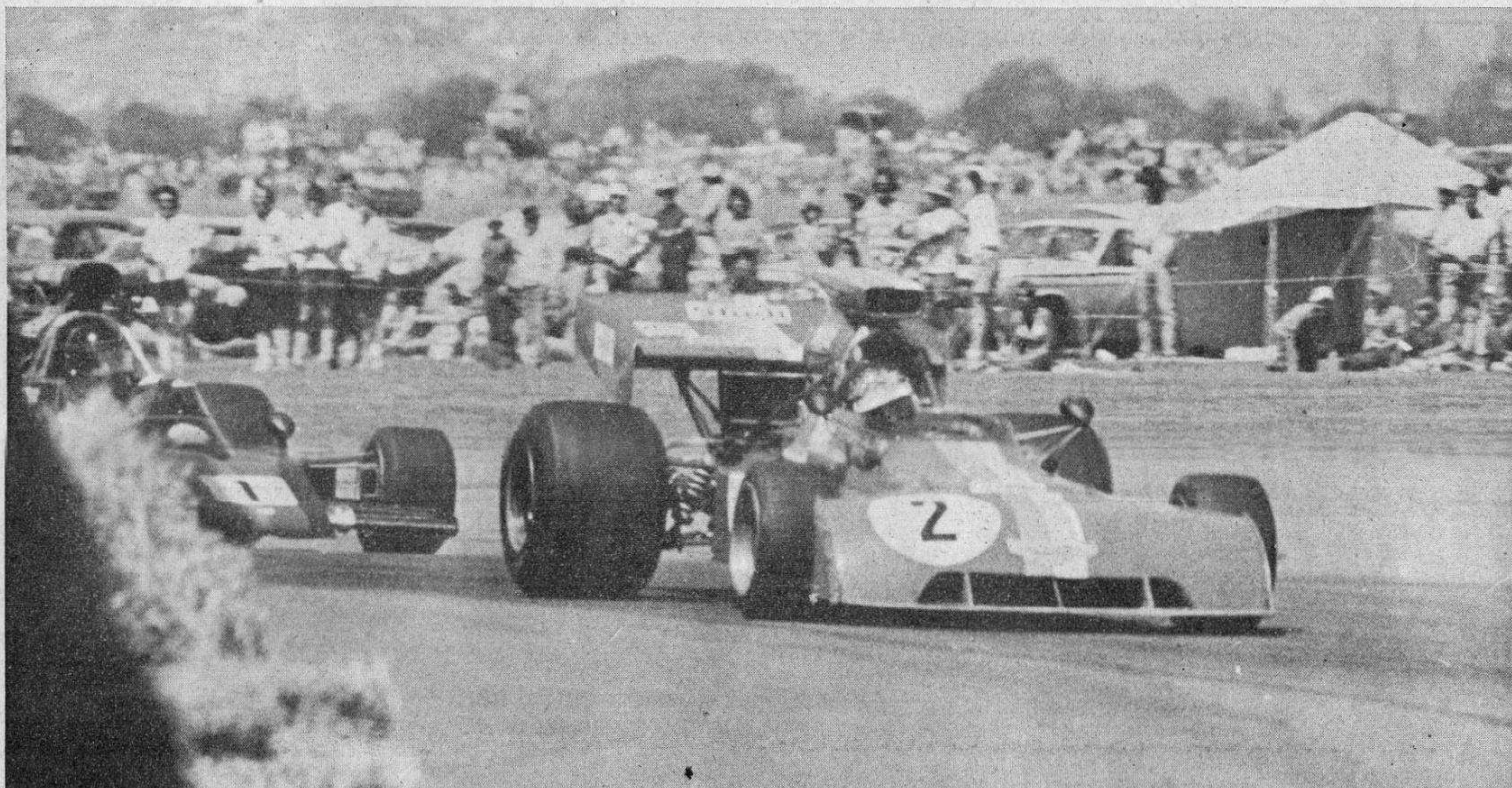
AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Con la vittoria di SANDOWN PARK al pilota della CHEVRON

manca un punto (ad ADELAIDE) per conquistare la COPPA

GETHIN Tasmania in tasca



Dopo una bellissima battaglia ruota a ruota, Peter Gethin ha staccato McRae a Sandown Park, ponendo con questa sua vittoria una seria ipoteca nella conquista della Coppa

PETER STUYVESANT 100.000 - Gara valevole per la Coppa Tasmania - Sandown Park, 17 febbraio 1974

LA CLASSIFICA - giri 52 - km 161,50

Gethin (Chevron) 54'22"1; Mc Rae (Mc Rae) 54'36"2; Walker (Lola) 54'57"1; Pilette (Chevron) 55'09"5; Stewart (Lola) 56'06"2; Brown (Lola) 51 giri; Cooper (Elfin) 49 giri; Oxtan (Begg) 48 giri; Leffler (March) 47 giri; McCormack (Elfin) 47 giri; Robertson (Elfin) 46 giri.

Ritirati: Pederson 33. giro (impianto elettrico); Lawrence 18. giro (surriscaldamento); Match 14. giro (pompa dell'acqua).

Giro più veloce: Gethin 1'11"6.

CLASSIFICA DELLA TASMAN CUP

Gethin 35; Stewart 26; Pilette 22; McCormack 21; Walker 21; Mc Rae 13; Brown 10.

I migliori tempi nelle prove

Gethin 1'11"1; Match 1'11"3; Pilette 1'11"4; Mc Cormack 1'11"5; Lawrence 1'11"6; Walker 1'11"7; Stewart 1'11"8; Mc Rae 1'2"; Brown 1'2"9; Oxtan 1'4"4; Cooper 1'4"7; Pederson 1'5"1; Robertson 1'6"5; Leffler 1'8".

SANDOWN PARK - Gethin ha vinto il settimo round della Coppa Tasmania e praticamente ha il campionato in tasca, con una sola prova ancora da svolgere. Gareggiando di fronte a un folto pubblico ha preso il comando al quattordicesimo giro e da allora non è mai stato minacciato, precedendo sul traguardo McRae con un vantaggio di 14", mentre Walker, terzo, era staccato di altri 21".

All'inizio è scattato in testa Match, che ha condotto per i primi tredici giri. Al quinto la sua vettura ha però cominciato a perdere acqua e Gethin che lo tallonava, staccato di circa 1", è arretrato. Al decimo giro la vettura di Match non perdeva più acqua (ormai non ne restava quasi più) e al quattordicesimo il pilota ha dovuto abbandonare con la pompa dell'acqua rotta. Tanto Oxtan che Pederson sono andati al box al sesto giro, il primo per guai ai pneumatici, il secondo per un alettone rotto, mentre al settimo ha sostato McCormack con una foratura, perdendo così quasi due giri, mentre prima era terzo, dietro a Gethin.

Al decimo giro l'ordine era il seguente: Match, Gethin, Walker, Pilette, McRae, Lawrence, Stewart, Brown, Cooper, Robertson, Leffler, Pederson, Oxtan, McCormack. La vettura di quest'ultimo aveva un pneumatico che surriscaldava e non era troppo maneggevole. Il pilota ha portato a termine la corsa, ma ha dovuto fermarsi a un giro dalla fine perché il pneumatico surriscaldato si è afflosciato. Al diciassettesimo giro ha sostato anche Lawrence, per surriscaldamento, poi è tornato in pista, ha coperto un altro giro e si è ritirato. McRae al diciassettesimo giro ha raggiunto e superato Pilette, che era quasi senza freni (crediamo che bollisse il liquido). Gethin, in buona posizione dopo il ritiro di Match, ha avuto piccole noie ai freni,

ma non gli è stato necessario usarli troppo pesantemente. Al ventesimo giro McRae ha cominciato a inseguire Walker e l'ha superato in frenaggio alla curva Shell, alla ventisettesima tornata. Stewart si è buttato all'inseguimento di Pilette, ma ha perso potenza dopo essere quasi riuscito a passare avanti al ventesimo giro. Gli era finito un detrito nel carburatore.

Per lo più Gethin ha girato attorno a 1'2" e alla trentesima tornata precedeva di 10" la seconda vettura (McRae). Seguivano Walker, Pilette (che si staccava di nuovo da Stewart), Stewart e Brown (che stava per essere doppiato da Gethin). Al ventovesimo giro Pederson ha sostato di nuovo al box per ritorno di fiamma e al trentaquattresimo la vettura si è fermata sul circuito. Robertson girava lentamente, senza frizione e con pochi freni, dato che un'uscita sull'erba aveva bloccato i condotti di raffreddamento. Anche Brown aveva noie ai freni e di surriscaldamento, infatti le pastiglie si consumavano, e verso la fine nelle curve lente alla macchina di McRae si bloccava il comando del gas (il tempo era caldo e nuvoloso). Pure Oxtan aveva l'acqua che surriscaldava, ma dato che la pressione dell'olio andava bene ha continuato.

Per gli ultimi venti giri la gara è diventata una sorta di processione, senza mutamenti nelle posizioni, e con le vetture staccate di 9" e più. Cooper ha finito con una guarnizione rotta e all'ultimo giro Leffler ha sostato al box per surriscaldamento, ma è stato rimandato in pista per concludere la gara.

A Gethin basterà piazzarsi fra i primi sei ad Adelaide, per strappare la vittoria nella Coppa a Stewart, l'unico che potrebbe ancora batterlo.

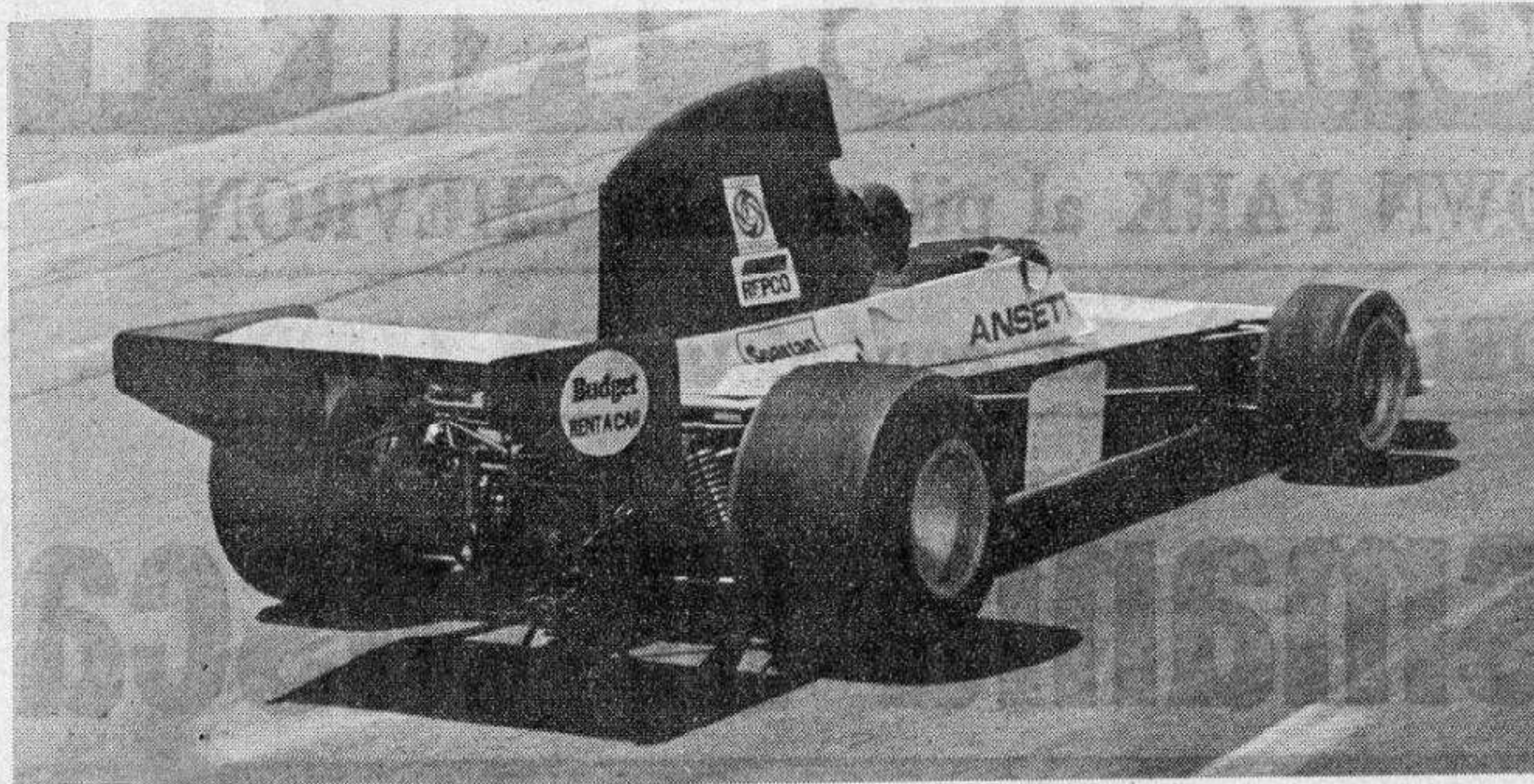
J. Van Loon

Il vincitore ha rischiato nelle prove

SANDOWN PARK - Nelle prime sessioni McCormack ha utilizzato la Elfin MR6 Repco Leyland, segnando un miglior tempo di 1'4"4, ma poi è tornato alla Elfin MR5 per le prove successive. Tanto Gethin che Pilette si sono lamentati, dicendo che la pista era pericolosa, e hanno convinto gli organizzatori a montare un'altra barriera alla veloce curva Dunlop e un'altra Armco alla curva lenta di Torana. In prova, proprio alla Torana, il venerdì alla vettura di Pilette si è rotta la pompa dell'acqua e il pilota ha fatto un testa-coda, slittando appunto sull'acqua che si era sparsa; ha

CONTINUA A PAGINA 20

j. v. l.



Dal circuito TOPOLINO, ai guai per gli inglesi

SIDNEY - C'è mancato poco che l'astuto MAX STEWART si procurasse una Lola T332 per la Coppa Tasmania. Dopo avere utilizzato la T330 Chevy sul circuito di Mansfield in dicembre, mise la vettura in vendita in Nuova Zelanda e aveva in programma di farsi arrivare in volo una nuova T332, se fosse riuscito a vendere l'altra vettura. All'atto pratico niente vendita e forse per Stewart è stata una fortuna nascosta, dato che per l'ingorgo esistente all'aeroporto londinese di Heathrow, soffocato da merci, pare che la macchina nuova non sarebbe arrivata in tempo in Nuova Zelanda.

Il pilota di Adelaide, JOHNNIE WALKER, si è cacciato nei guai con i funzionari sportivi neo-zelandesi, per via di un incidente relativo ai lasciapassare a Pukekohe. A quanto pare Walker è arrivato al circuito senza il dovuto lasciapassare, per portare la sua vettura dove voleva metterla e, nella seguente discussione con i funzionari, sembra che ne abbia investito uno! È stato dunque chiamato davanti al « consiglio dei funzionari » e multato di circa Lire 20.000. Stesso problema per Gethin, sempre su quel circuito, però Peter lo ha risolto prendendo le chiavi, scendendo di macchina e andando a piedi fino ai boxes... piantando la vettura proprio in mezzo al punto d'ingresso!

Il circuito di TERETONGA è quello al mondo che vede più pioggia all'anno, fattore che ha creato un veramente unico sistema di previsioni meteorologiche dalla pista. Poche miglia a est c'è una rotonda collinetta e secondo i locali se si vede tale collinetta non ci sono dubbi, piovierà. Se non la si vede... be', vuol dire che piove.

Un tempo era considerato naturale che usando una F. 5000 si utilizzassero pneumatici Goodyear. Non più. Dieci fra le diciassette vetture in gara a TERETONGA montavano Firestone. Soprattutto interessante il numero di Firestone da bagnato, compresi parecchi col battistrada nuovo della F. 1. Forse il grande uso di Firestone era causato dal fatto che sul circuito la Goodyear non aveva un servizio corse.

La vettura non era maneggevole, i pneumatici non gli andavano a genio, insomma Gethin era di umore nero quando gli abbiamo chiesto il suo parere sul circuito di Oran Park. « E' un circuito da Walt Disney » ha ri-

sposto. Quando gli si è chiesto di spiegarci meglio, ha detto che « Topolino non ci girerebbe neppure attorno ». In effetti la pista si è sviluppata con il « boom » delle corse turistiche in Australia e, naturalmente, è soprattutto adatta a quelle vetture. Secondo Gethin, Oran Park « fa sembrare i circuiti della Nuova Zelanda molto simili a quelli inglesi. E' tutto curve e non si riesce in fondo mai a trovarsi su un rettilineo ».

L'originale McRAE GM1 di F. 5000 di Graham McRae (vettura che vinse la serie L&M 1972 e la Coppa Tasmania del 1972) non esiste più. La macchina, che era stata venduta a Dexter Dunlop che l'usava già prima della Coppa Tasmania 1973, è completamente ibridata su un trailer, mentre andava da Teretonga a Christchurch. Dunlop se ne servì in Australia nella Coppa Tasmania 1973 e in tre delle quattro gare svoltesi quest'anno in Nuova Zelanda. Per via della sua significativa storia, la vettura interessava Wheatcroft che aveva espresso il desiderio di comprarla per il suo museo a Donington.

Le prove

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

urtato la barriera all'indietro, danneggiando la parte posteriore sinistra della vettura. Il motore della macchina di Gethin era scarso di potenza e i rapporti sbagliati; motore e rapporti sono stati cambiati per le prove del sabato.

Sia McRae che Stewart disponevano di motori nuovi, quello di Oxtun aveva avuto un guasto a Surfer's Paradise ed era stato sostituito con uno vecchio, di scorta, che non aveva molta potenza.

L'ultima sessione di prove ha visto un'intensa attività. Gethin ha rischiato di finire contro l'Armco ai boxes, ma è riuscito comunque a ottenere la posizione al palo. A Brown si sono bloccati i freni e la vettura è finita contro l'Armco alla curva Torana, restando danneggiata nella parte anteriore sinistra; la macchina di Matcib aveva vibrazioni e inoltre la pompa dell'olio non andava, sicché durante la notte il motore è stato cambiato. Dopo le prove McRae ha scoperto che era rotta una barra anti-rollo anteriore. Walker era più soddisfatto della maneggevolezza della sua vettura e, dopo la corsa di Surfers Paradise, aveva fatto apportare qualche cambiamento. La vettura di Pederson era stata riparata con parti costruite a Sydney. Nel giro di riscaldamento, la domenica mattina, alla vettura di Walker si è rotta una guarnizione, che è però stata sostituita in tempo per la gara. La vettura di McRae aveva poca potenza.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SYDNEY - In mezzo a una gran confusione e di fronte a giornalisti fatti arrivare in volo da ogni parte dell'Australia, la nuova Ansett Team Elfyn MR6 Repco Leyland ha avuto un « lancio allo champagne », da parte del ministro dei trasporti, Mr. Charles Jones, al circuito di Oran Park.

La presentazione è stata la più grandiosa mai organizzata per una nuova vettura da corsa australiana, non dissimile dal lancio di una nuova macchina di serie sul mercato del paese. Comunque, dato che tutta l'operazione era stata organizzata dal personale del PR della Leyland Australia il fatto non è sorprendente e, naturalmente, quelli della Leyland avevano soprattutto interesse nel debutto del loro motore V8 in alluminio, quale gruppo propulsore per la F. 5000.

D'altro canto non si trattava soltanto di Leyland e di Elfyn. Il merito per la vettura che può essere definita una F. 5000 « quasi tutta australiana » (il cambio Hewland è tuttora una parte importata) va anche alla linea aerea australiana Ansett, alla Repco Engine Development Co., alla BP e ai patrocinatori associati, la Budget Rent-a-Car, la Spartan Paints (vernice) e la Courtesy Inns del Sud Pacifico (alberghi).

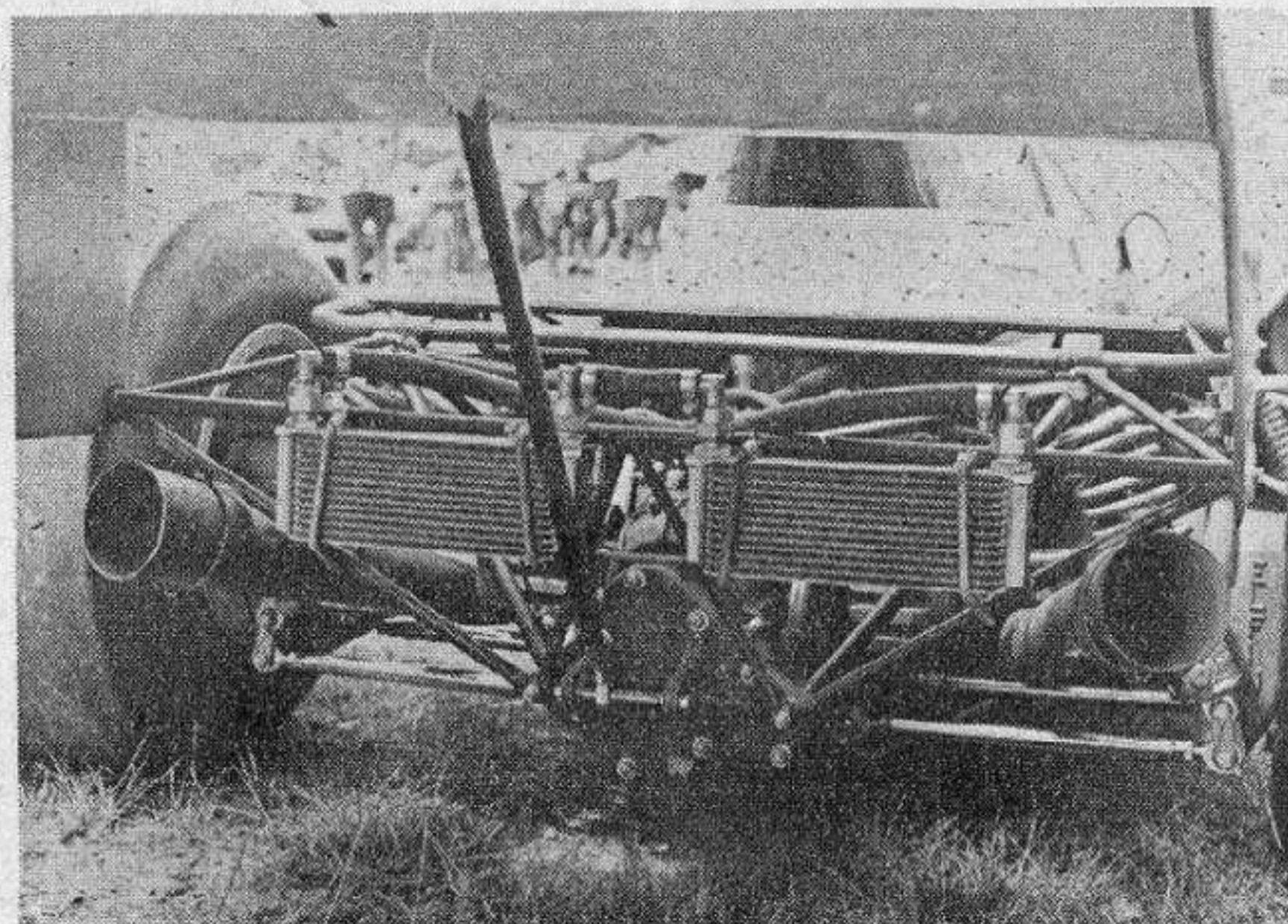
Poiché la vettura è stata costruita attorno al leggero motore Leyland V8 in alluminio, la Elfyn MR6, che pesa circa kg 567, sarebbe la F. 5000 più leggera del mondo. Inoltre il suo pilota è John McCormack, campione australiano di F. 1 e due volte vincitore del G.P. di Nuova Zelanda. Il giorno del lancio McCormack ha girato brevemente sul circuito di Oran Park ed è parso molto soddisfatto, soprattutto considerando che era la prima volta in cui sedeva nella vettura completamente finita e la prima volta che il motore veniva acceso. Dal momento che non si era svolto lavoro di messa a punto, McCormack non ha cercato di coprire giri veloci, facendo invece portare via la vettura perché si provvedesse ad alcuni ultimi particolari costruttivi in preparazione di una completa sessione di prove più tardi nella settimana. Come previsto, la nuova Elfyn sembra più piccola delle altre correnti F. 5000. Le idee basilari del progettista-costruttore, Garrie Cooper, devono essere state molto simili a quelle di Graham McRae, la cui McRae GM2 è pure più piccola delle vetture consuete.

Nell'applicare i loro concetti i due uomini hanno però seguito strade indipendenti, dato che la Elfyn MR6 è chiaramente derivata dalla MR5. I cambiamenti evidenti comprendono una monoscocca nuova, più a forma di cuneo, un muso più basso con uscite d'aria dal radiatore fra le ruote e la carrozzeria, anziché in cima al muso, un settore posteriore più netto, con semplici supporti per l'alettone, e un'immensa presa d'aria che la porta alle trombette dell'iniezione e la rovescia anche sopra lo stesso motore. Il serbatoio dell'olio è alloggiato entro questa presa d'aria e trae dunque a sua volta beneficio dal costante

Battezzata con lo champagne una ambiziosa monoposto multinome

La ELFYN - LEYLAND F.1 australiana

Primi passi, all'autodromo di Oran Park, della nuovissima Elfyn-Repco di F. 5000. La vettura, siglata MR6, monta un motore V8 della Leyland australiana. Sotto, i due radiatori posteriori per l'olio del cambio. La vettura potrebbe facilmente trasformarsi in un progetto F. 1



John McCormack si appresta a collaudare la nuova Elfyn-Repco ad Oran Park. E' con lui il progettista della vettura, Garrie Cooper

flusso d'aria fredda.

Nella sua attuale forma la Elfyn MR6 Repco Leyland può soltanto essere chiamata una vettura di Formula Tasmania e non risponde ai regolamenti per le corse di F. 5000, sia americane che europee. Le F. 5000 d'oltremare devono avere strutture deformabili su entrambi i lati, per assorbire gli urti, e limiti di peso di kg 612 in Europa e kg 658 negli Stati Uniti.

Anche se il progetto della nuova Elfyn è tale da consentire di montare strutture deformabili con poca fatica, l'aggiunta di zavorra per rispettare il limite di peso farebbe diminuire le prestazioni, anche se il peso posto in modo strategico potrebbe dare vantaggi di maneggevolezza rispetto alle altre vetture.

Questi regolamenti restrittivi non

tolgono nulla al progetto Repco Leyland, che ha un grandissimo potenziale, con possibilità di grosse vendite nel mondo, non soltanto per vetture di F. 5000, ma anche per varie altre categorie di macchine da corsa e anche per imbarcazioni.

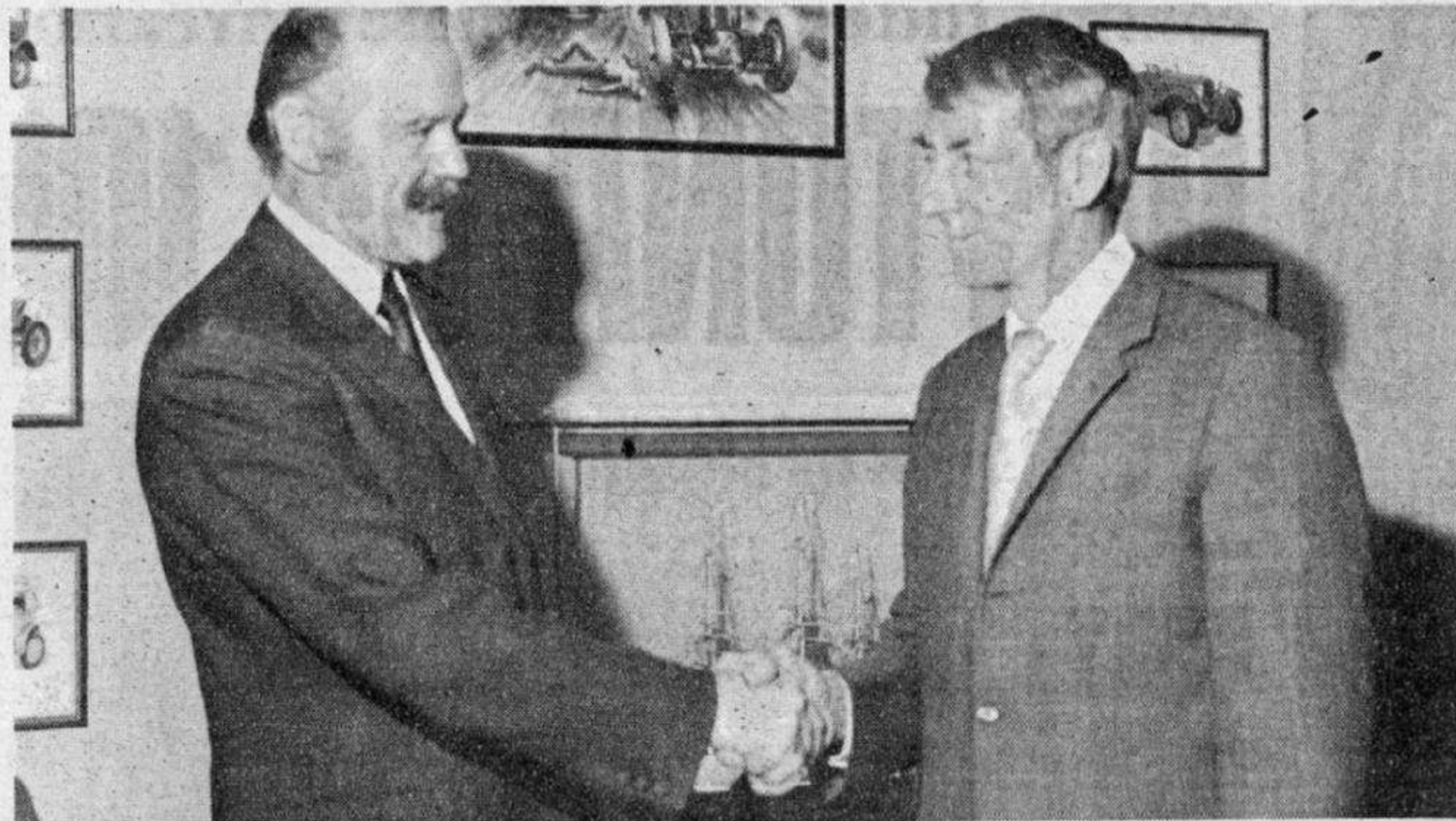
Sotto questo aspetto potrebbe dare buoni utili all'Australia, alla Repco e alla Leyland: la Repco continuerebbe ad avere il suo forte e noto legame con parti di vetture da corsa, che ha sempre avuto fino dai tempi in cui Jack Brabham ottenne il titolo di campione del mondo, mentre la Leyland Australia si farebbe un nome come innovatrice e mostrerebbe al mondo che non è più legata al cordone ombelicale della British Leyland... cosa che, a quanto pare, desidera ardentemente.

j. v. l.

• La reazione di RON DENNIS, sulle voci di un programma di F. 1 della Rondel, è stata energica. « No comment ». Comunque, esistono pochi dubbi sul fatto che la Rondel abbia ottenuto il patrocinio di Chris Meek, e abbia forse anche un'altra fonte di denaro, per svolgere un programma limitato, con una sola vettura che già da mesi è quasi finita. Debutterà probabilmente all'International Trophy a Silverstone, affidata a Tom Pryce. Si è anche accennato alla possibilità d'iscriverla ai grandi premi di Monaco e del Belgio.

Tolta ogni restrizione alle CORSE in INGHILTERRA!...

LONDRA - E' confermato che la Trojan F. 1 debutterà (anche senza avere sponsor) al G.P. di Spagna. Quando fu annunciata la più recente vettura di F. 5000, sotto il progetto di Ron Tauranac si nascondeva ben altro che una semplice F. 5000... La vettura verrà iscritta dalla Trojan-Tauranac Racing Ltd., nome che riassume concisamente la doppia natura dell'iniziativa. Ron è sempre stato un «solitario» e non è mai sembrato molto contento, nelle recenti stagioni, di essere aggregato ad altre squadre. La vettura avrà naturalmente un motore Cosworth DFV, ma per quanto riguarda un possibile patrocinio per il momento non si sa niente. Pilota Tim Schenken.



Peter Agg (a sinistra), presidente della Trojan, stringe la mano a Ron Tauranac suggellando l'accordo per la costruzione di una versione F. 1 della loro già nota F. 5000. Il pilota sarà Tim Schenken

...pur se solo gli sponsor «sigarette» resistono...

Confermata la F.1 dei «CAMPIONI» una settimana dopo il SUD-AFRICA

LONDRA - Nessuno dei due organizzatori delle gare inglesi non di campionato è molto preoccupato per la data proposta per il G.P. del Sud Africa. Quello della Corsa dei Campioni pensa che molti concorrenti potranno forse gradire questa tarda possibilità per provare in corsa le loro vetture, senza che siano in ballo punti di campionato (comunque, la direzione di Brands Hatch non ha mai avuto soggezione dei costruttori di F. 1 e dichiara allegramente che, se alcuni non si faranno vedere, allora si risparmierà denaro e il pubblico non si accorgerà neppure della loro assenza. Sarà il caso della Ferrari che ha tutta l'intenzione di parteciparvi?). Alla Lotus sono senz'altro contenti di potere fare gareggiare la nuova JPS, ma non è certo che altre nuove imminenti vetture, BRM e Tyrrell, appariranno veramente a Brands Hatch.

Benché l'International Trophy a Silverstone sia in calendario una sola settimana dopo il G.P. del Sud Africa, le squadre di F. 1 iscritte hanno informato gli organizzatori che le iscrizioni restano valide e che le vetture saranno in pista. Il programma di due giorni di gare per questa manifestazione si svolgerà come previsto, nonostante il ritiro di patrocinio. Ciò significa che saranno il circuito e il BRDC ad accollarsi il peso finanziario delle gare, nella speranza che l'anno prossimo la situazione economica permetterà ai soliti patrocinatori di tornare, e per mantenere la continuità della competizione, che ha una storia più lunga di quanto abbia la maggioranza dei Gran Premi di campionato.

Uno dei patrocinatori, il quotidiano *Daily Express*, ritiene che non sarebbe una buona mossa politica investire pubblicamente denaro nelle corse in questo momento (anche se indubbiamente dedicherà molte colonne per fare pubblicità alla corsa e per convincere gli appassionati ad appoggiarla). L'altro patrocinatore, la GKN, ha dovuto ridurre le ore lavorative dei suoi dipendenti, alcuni dei quali corrono il rischio di

essere licenziati, e ovviamente sarebbe una sorta di «dinamite industriale» da parte sua dare sfacciatamente denaro a qualsiasi manifestazione sportiva.

I tanto disprezzati soldi delle sigarette sono adesso uno dei pochi, sicuri contributi in denaro su cui si possa contare e non c'è da meravigliarsi che Chapman avesse l'aria soddisfatta, durante la presentazione della JPS, quando Geoffrey Kent della Players ha annunciato pubblicamente che gli faceva molto piacere l'idea di rinnovare il contratto Player-Lotus alla fine di quest'anno!

Sette piloti sudafricani nel G. P. F. 1 di fine marzo

JOHANNESBURG - Risolti i dubbi, si comincia a delineare il campo del Gran Premio del Sud Africa del 29-30 marzo prossimi. A parte i soliti del «circus», al Gran Premio di Kyalami sono annunciati ben sette piloti sudafricani, e precisamente:

Jody Scheckter, con la Tyrrell ufficiale; suo fratello maggiore Jan Scheckter, che assieme all'ex-motociclista Paddy Driver avrà a disposizione, grazie al team Gunstone, una JPS 72; poi il campione sudafricano Dave Charlton, che guiderà una McLaren patrocinata dalla Lucy Strike; John McNichol, che avrà a disposizione la Lotus 72 ex-Charlton Eddie Keizan con una Tyrrell ed infine una March 731 anch'essa patrocinata dalla Lucky Strike il cui pilota è ancora da designare.

Un doppio campionato per le F. ATLANTIC

LONDRA - Oltre al già annunciato campionato «John Player» di Formula Atlantic, dopo tutto ci sarà un altro campionato della stessa formula (dodici prove) che si correrà a Brands Hatch, Mallory Park, Snetterton, Silverstone e Thruxton. Questa serie ha corso il rischio di restare vittima dei duri tempi economici, dato che il patrocinatore si è ritirato, ma ora il Motor Cir-

cuit Developments ha deciso di farlo senza patrocinio. Ciò significa però modesti premi, cioè soltanto 300 sterline per gara (circa L. 450.000). Fra i piloti che si prevede parteciperanno alle gare di Formula Atlantic 1974 ci sono Scuppan, Nicholson, Cyd Williams, Bond, Wardle, Scott, Gillmeister, Patterson, Spitzley e Mussetti.

● Tom Wheatcroft è fiducioso di avere quasi superato gli ultimi ostacoli burocratici che si frapponevano tra lui e la riapertura del circuito di Donington. Ironico a dirsi, in un'epoca in cui il patrocinio è difficile da trovare per molte attività corsaiole, Tom dice di essere inondato da approcci da parte di patrocinatori che desiderano fare parte dell'iniziativa di Donington. Ha intenzione di patrocinare lui stesso un pilota, probabilmente in F.2, ma, come abbiamo già detto, smentisce che si tratti di Henton.

● Quest'anno la GOODYEAR produrrà speciali pneumatici a 4 tele per la F. 5000. Per quanto se ne sa, la FIRESTONE conserverà quelli a due tele.

● **Qualsiasi restrizione sullo sport automobilistico britannico è stata tolta, ma il Governo ha chiesto, se possibile, che si risparmi il 30% nel consumo carburante**

F. 5000 senza «tagli»

LONDRA - Nonostante i problemi economici, il programma definitivo per il campionato Rothmans di F. 5000 non mette in mostra nessun «taglio», confrontato con quello originale steso tempo fa e il fondo per premi e rimborsi spese di viaggio ammonta a circa 200.000 sterline. Ci saranno ventitré prove, più una gara non di campionato a Estoril, il 17 novembre. Alcune date paiono sospette, per troppa vicinanza; per esempio, se una squadra dovesse avere molte noie meccaniche, poniamo, a Oulton Park l'8 settembre, l'iscrizione alla corsa di Imola, una settimana dopo, potrebbe diventare difficile. Alla Corsa dei Campioni e all'International Trophy ci saranno, naturalmente, gare di F. 5000 in due giornate consecutive ed è possibile che alcune delle corse a Brands Hatch, a Mallory Park, all'Jullandsringen, a Mondello Park e a Casale si svolgano corse in due manche e una finale.

Potranno esserci addirittura trenta piloti a disputare il campionato, fra i quali il campione regnante e quello passato, Pilette e Gethin, su Chevron B28; Dean, Thompson e Craft su Chevron B24; Edwards ed Evans su Lola T332; Ahsley, Lella Lombardi, Magee, Santo, Bello, Twaites e Wattiez su Lola T330 modificate; Schuppan su Brabham BT45; Wilds su March 745; Moore e Summer su Trojan; Holland su Trojan o su McRae; Robinson su McLaren M19. Brette Lunger spera di correre in Europa con una Eagle di F. 5000, poi sono ancora da definire altre combinazioni.

Oltre al montepremi base, ci saranno anche premi offerti da società quali la Firestone, la Goodyear, la Champion e la Lockheed. I punti saranno dati ai primi dieci arrivati (20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 e 1), ma nell'ultimo round verranno raddoppiati. Conteranno i punti per il numero totale di gare disputate, meno quattro.

David Hodges

ECCO IL CALENDARIO

16-17 marzo Brands Hatch;
24 marzo Mallory Park;
6-7 aprile Silverstone; 12 aprile Oulton Park; 15 aprile Brands Hatch; 28 aprile Zolder; 19 maggio Jyllandsringen; 27 maggio Thruxton; 16 giugno Misano; 23 giugno Mugello; 30 giugno Monza; 14 luglio Mallory Park; 28 luglio Mondello Park; 4 agosto Silverstone; 18 agosto Thruxton; 26 agosto Brands Hatch; 8 settembre Oulton Park; 15 settembre Imola; 22 settembre Casale; 6 ottobre Snetterton; 13 ottobre Mallory Park; 20 ottobre Brands Hatch.

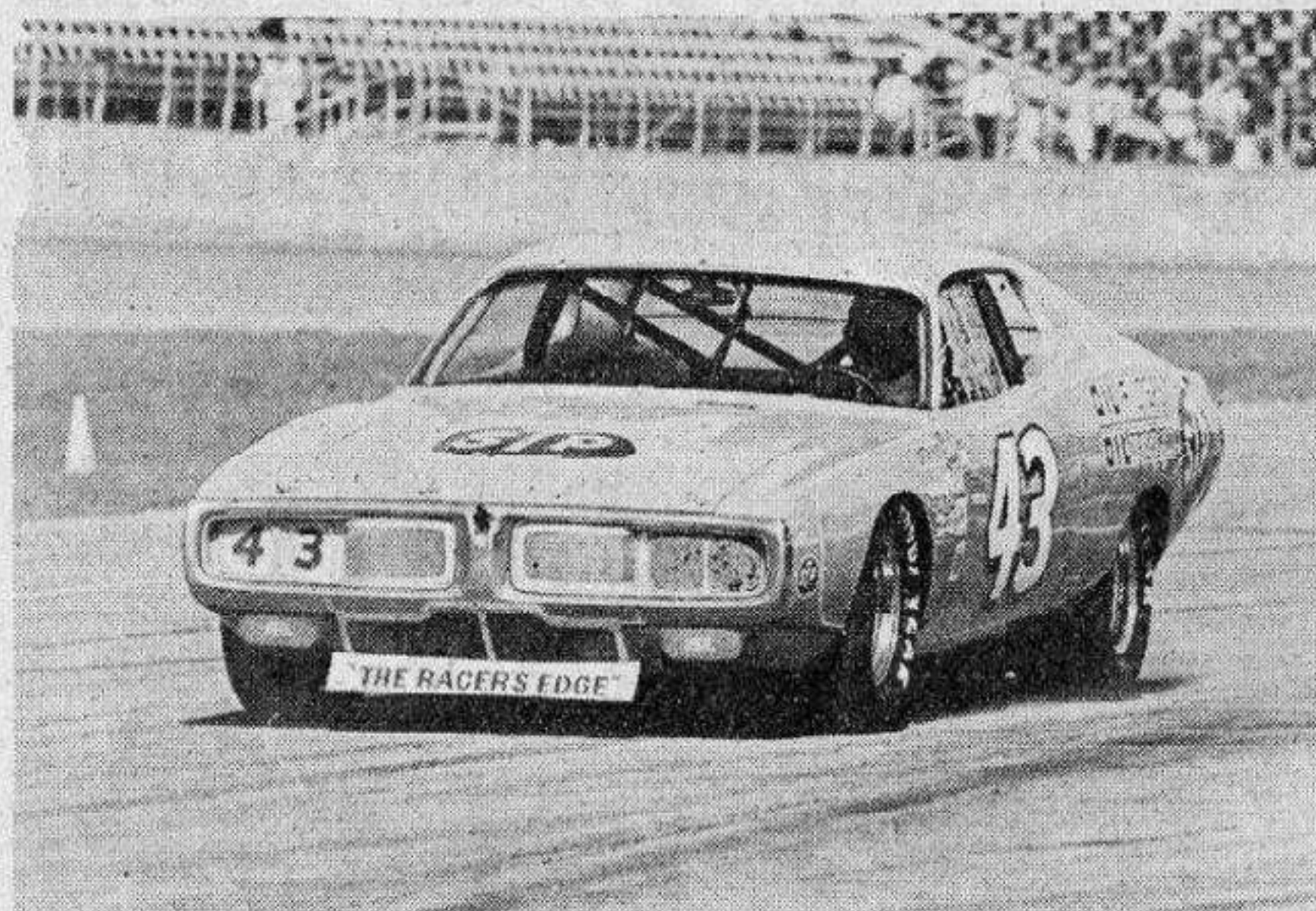


Jackie Stewart era presente a Daytona, in veste di annunciatore per la ABC TV. Jackie viaggiava con la valigetta, accompagnato dalla fedele Helena. A chi gli ha chiesto: preferisci questa professione a quella di pilota?, ha risposto con un sorriso patetico e con «...Una volta bisogna pur smettere.» Stewart ha definito la Corsa dei Campioni «la più grande manifestazione che si potesse allestire. Sono mancati i "miei piloti" di Formula 1 — dice Stewart — e non ci sono stato neppure io. E ciò mi rammarica...»

Un pienone di gare e spettatori nell'autodromo di BILL FRANCE conferma la vitalità dello sport auto contro tutte le artificiose invenzioni di austerità

DAYTONA da 100 mila!

...e
PETTY
fa
ballare
GRANATELLI



Ancora una volta Richard Petty, che qui vediamo « impegnato » con la sua Dodge-STP, ha vinto a Daytona. Questa è la 5.a consecutiva!

Le «stock»
nel 1975
a MONZA?

DAYTONA - La «supercorsa» per stock car, le più sofisticate macchine degli Stati Uniti, ha avuto il suo battesimo sulla pista a «D» di Daytona presenti oltre 100 mila spettatori. La crisi energetica, la riduzione degli aerei di linea ecc., non hanno impressionato questi sportivi ardimentosi i quali sono venuti nella «capitol of speed» per assistere a tutte le gare di velocità organizzate da Bill France e che hanno avuto la durata di una settimana. Ce n'è stato per tutti i gusti e per tutte le età. Midget, a sera, «modificate», 200 miglia, 300 miglia, 450 miglia e la gara dei Campioni. La più attesa, come è facile prevedere, è stata questa 450 miglia, ridotta da 500 miglia per rispettare le regole washingtoniane. E' un po' la figlia prediletta di Bill France che con Jimmy Foster, un direttore stampa «eccezionale», ha messo insieme una batteria di corse culminate, appunto con le stock car.

«Vorrei tanto poter far svolgere gare stock in Europa. Pensa, mi dice Foster, se a Monza si potessero portare 25 macchine, le più perfette. Gli europei ed italiani ammirerebbero la supercorsa, forse superiore alla Formula 1. Pensa che sul tracciato di Monza (naturalmente rimesso a nuovo n.d.r.) questi "mostri" potrebbero superare i 300 chilometri. Che spettacolo.»

E' la stessa idea di George Follmer che per quest'anno ha detto addio alle corse europee per dedicarsi alla Can-Am (senza la Porsche ufficiale) e alle stock-cars che, sotto lo sponsorship della Royal Crown Cola, vedranno il pilota californiano impegnatissimo con la Ford 73. «Forse, chissà, dice George, nel 1975, correremo in Europa, in Germania, per esempio, o a Monza. Sarebbe una cosa straordinaria.»

Da notare che Follmer, multiforme pilota, è passato dalla Can-Am alla F. 1, ora alle stock, dimostrandosi un provetto pilota. «E' tutta un'altra cosa correre nelle stock car. Ma si impara presto.»

Le prove di qualificazione hanno visto David Pearson conquistare la posizione di partenza, a fianco di Richard Petty. Il vincitore della pole position si è qualificato alla media di 297,692 kmh, seguito, dicevo, da Petty, in 294,728, quindi Bobby Isaac 289,364, Gale Yarborough 290,770 e George Follmer 289,764. Le posizioni conquistate non riflettono la velocità, ma il piazzamento nelle due gare preliminari di 125 miglia ciascuna, vinte da Isaac, seguito da Follmer e da Gale Yarborough e Jim Vandiver.

Ci sono tutti, per questa supercorsa. Anche i campioni di Indy. A.J. Foyt, che parte dalla 35. posizione, Gary Bettenhausen, dalla 34., Johnny Rutherford dalla 17. posizione, mentre Dick Simon sarà in 37. posizione.

Modifiche per quest'anno non vi sono state. Proprio a Daytona, la commissione tecnica ha deciso la riduzione di circa 50 cc del motore delle vetture più grosse concedendo così al resto delle «minori» di trovarsi in un certo livello di parità. E ciò donerà maggior interesse alla corsa.

Novità? Non diremmo. Ad eccezione delle carrozzerie un po' più aerodinamiche e certi musci più a cuneo, il resto è rimasto quanto esisteva sei mesi fa. «Le macchine vanno bene, ha detto Bill France, perché toccarle?»

Lino Manocchia

500 MIGLIA STOCK CAR NASCAR - Gara di velocità in circuito - Daytona Beach, 17 febbraio 1974.

LA CLASSIFICA
1. Richard Petty (Dodge) alla media di 247,034 kmh; 2. Cale Yarborough (Chevrolet) a 2 giri; 3. Stott (Chevrolet); 4. Marlin (Chevrolet); 5. A.J. Foyt (Chevrolet); 6. Donnie Allison (Chevrolet).

Ha vinto la finale dei Campioni (Porsche)

35 milioni in più per DONOHUE

DAYTONA - Un campionato mondiale, o meglio la corsa dei campioni, non poteva svolgersi in miglior percorso. E sulla pista che lo vide gareggiare nella 24 ore, Mark Donohue ha conquistato l'alloro che intende premiare il pilota più «outstanding» del mondo.

Almeno questo era l'intendimento degli organizzatori, vedi Goodyear che ha comunque tarpato le ali ad una competizione che, vista in senso generale, poteva essere veramente un «test» indicativo, qualora, alla prima, seconda e terza gara, avessero potuto gareggiare anche altri piloti americani ed europei. E' mancato, ad esempio Mario Andretti, che a prescindere dai titoli da lui vinti, conosce Daytona, per averci vinto, è famosissimo in America, ma ha avuto il «torto» di essere un pilota «Firestone».

Ma, a dar retta agli organizzatori, la Goodyear non sarebbe colpevole. «Ha allestito un campionato sui generis che altri non hanno saputo organizzare», si è detto. E su questo hanno ragione. Comunque la Goodyear, la Porsche e gli altri affiliati, hanno fatto svolgere una serie di tre gare a Riverside in California, durante le quali i migliori piloti di Formula 1 sono usciti fuori a causa di noie alle macchine. Se ci fossero state, qui a Daytona, Emerson Fittipaldi, Denis Hulme o qualche altro, sicuramente il successo sarebbe stato doppio.

L'interesse, tuttavia non è mancato, poiché la vittoria di Mark Donohue non fa una grinza. E' partito in prima posizione, ha mantenuto una velocità quasi costante, ha abbordato le curve da grande campione riuscendo a distaccare George Follmer di oltre 30 secondi. Il pilota californiano, salito sulla Porsche con l'occhio destro «tamponato» a causa della polvere, ha inseguito Donohue donando thrill ai numerosissimi spettatori ma al decimo giro, un testa-coda alla curva prima dell'imbocco del curvone nord,

DAYTONA - Qualcuno lassù ama Richard Petty, il pilota della STP che sull'autodromo di Daytona ha compiuto la quinta prodezza consecutiva vincendo dinanzi a 120 mila spettatori a bordo della sua fiammante e sensazionale Dodge.

Ma se Petty ha vinto, l'onore della gara va a Donnie Allison, il più anziano dei due fratelli, che a bordo di una Chevrolet, partito dalla quinta posizione dietro al fratello Bobby, ha animato la gara con i suoi continui sorpassi, alternandosi al comando con Richard Petty, sino a 26 giri dalla fine, quando la ruota sinistra posteriore scoppiava all'imbocco del Banco Nord ed egli finiva sul prato.

Da quel momento la gara è stata tutta una «suspense»: bandiera gialla, Petty entra al box con un'altra ruota afflosciata (16 pneumatici sono scoppiati), poi bandiera verde. Cale Yarborough cerca di eliminare il giro di distacco, Foyt si porta in seconda posizione, ma il rientro di Petty ristabilisce la situazione. Infatti, l'allampanato pilota della STP riprende il comando mentre Allison deve tornare al box dove perde altri 8 secondi preziosi.

Da rilevare che Allison, nel 1971, proprio qui a Daytona, si piazzò secondo dietro a Petty, e tutto lasciava credere che il driver dell'Alabama avrebbe troncato la serie delle vittorie in Florida di Petty o avrebbe conquistato la medesima posizione di tre anni fa. Ma la foratura, senza esito dannoso, grazie

gli ha guastato la trasmissione e lentamente ha dovuto cedere per ritirarsi definitivamente, piazzandosi così al quinto posto.

Bobby Unser, che sin dalla partenza si era messo dinanzi a Peter Revson, ha preso subito la seconda posizione e tutto lasciava credere che uno dei «fratelli terribili» avrebbe strappato la seconda posizione, ma nel rettilineo d'arrivo, Revson, con un guizzo magistrale, aiutato dal «risucchio» di Unser conquistava il secondo posto.

L'asso di Indianapolis, A.J. Foyt, non ha durato molto. La trasmissione, forzata dalla mano del texano-cow-

INTERNATIONAL RACE OF CHAMPIONS - Daytona speedway, 15 febbraio 1974 - Gara di velocità in circuito per vetture Porsche Carrera - Finalissima.

LA CLASSIFICA
1. Mark Donohue, in 49'01", alla media di 184,874 kmh; 2. Peter Revson a 8"; 3. Bobby Unser a 9"; 4. David Pearson a 2 giri; 5. George Follmer; 6. A.J. Foyt.
MONTE PREMI FINALE COMPLESSIVO (in lire)
Donohue 35.425.000; Revson 13.780.000; Unser 12.415.000; Follmer 10.400.000; Pearson 9.490.000; Foyt 6.435.000.

boy, ha ceduto dopo cinque giri lasciando a bocca asciutta le decine di migliaia di «sudisti» i quali proprio speravano nella vittoria di «A.J.». Peter Revson ha detto che la corsa vale la pena ripetersi l'anno prossimo, ma bisognerà sentire i due «sponsors», la Goodyear e la ABC Television. Per organizzare, pagare le spese, le macchine ed i premi, le due ditte hanno gettato sul fuoco un milione di dollari, 54 mila dei quali sono andati a Donohue che ha vinto a Daytona e a Riverside.

Il pubblico, misto, ha reagito favorevolmente. Alla gara, svoltasi sotto un sole caldo, sono mancati i «sudisti» radicati, i quali hanno cominciato a riempire le tribune dopo la gara dei campioni, quando le stock car «minori» si qualificavano per la «Permatex 200». E' stata, questa, un'altra dimostrazione dello scarso interesse a gare su strada e quindi campionato mondiale marche, Formula 1 ecc. Se poi attraversate il «Rubicone», che divide il nord e sud, dopo Washington, allora noterete che nel «deep south» «valgono» soltanto le gare stock.

Ma se da un lato la mentalità del sud va criticata, l'interesse e la forza di ottenere e far svolgere corse automobilistiche vanno elogiare. Que-

a pneumatici Goodyear di sicurezza che presto verranno adottati da altre vetture da corsa, non gli consentirà di fare questo passo e si dovrà accontentare della sesta piazza.

Anche George Follmer, il «Rookie» degli Stock Car, partito dalla ottava posizione, è rimasto sempre tra i primi sei, quando a 30 giri dal finale, il pilota californiano finiva contro il muro, rientrava in pista e terminava sulla sabbia dopo aver sfasciato il frontale e la coda della Ford sponsorizzata dalla Royal Crown. Follmer usciva illeso dall'urto.

Intanto, Marlin e Yarborough lottano per la seconda posizione. Il rosso guidatore della Carolina sorprende Marlin sul Banco Nord e si porta in coda di Petty, anche se distaccato di due giri. Il «rush» finale vede una lunga fila di macchine variopinte, tutte ansiose di vincere la più spettacolare borsa che l'automobilismo mondiale possa offrire. Ma che va, invece soltanto ad alcuni tra i più forti e... perché no, anche più fortunati. Dei 275 mila dollari, a Petty vanno 35 mila dollari.

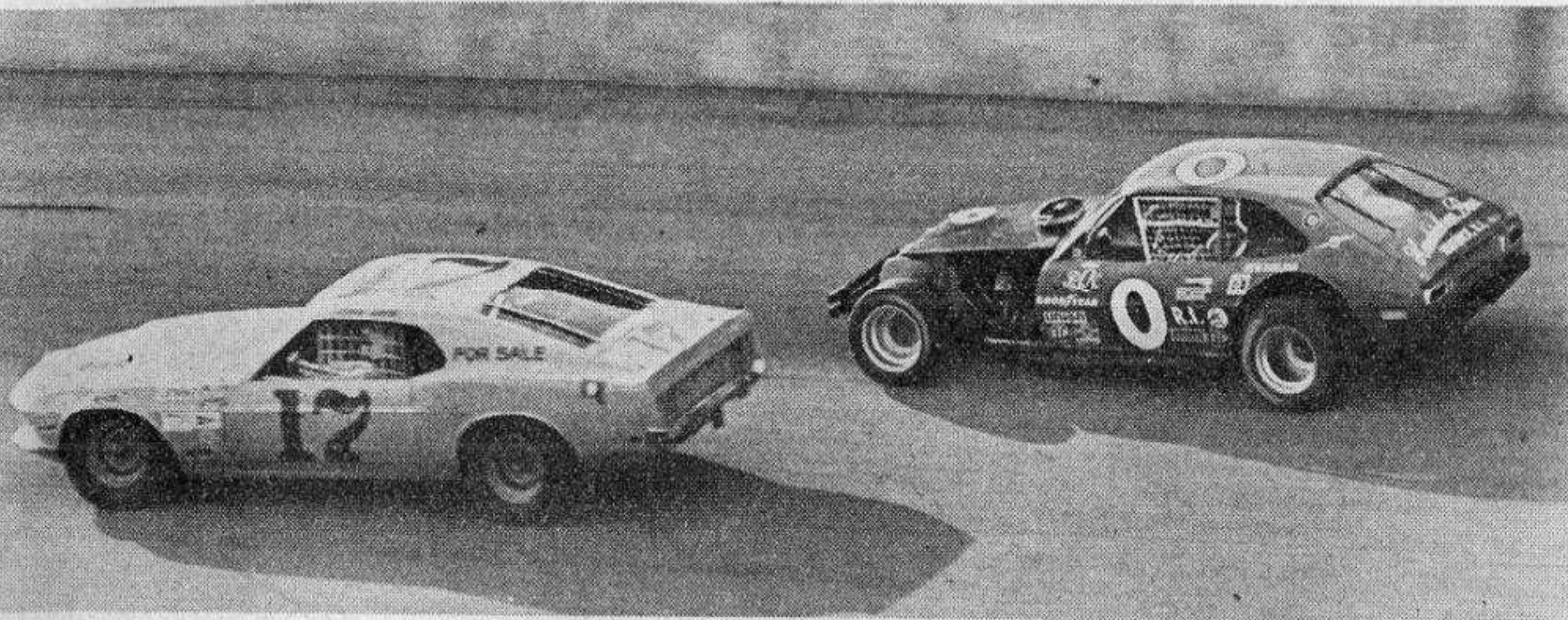
Quando lo starter abbassa la bandierina a scacchi, la folla sembra impazzita. Nel box della STP, Don Andy Granatelli, il patron di Petty balla una strana tarantella siciliana...

Vittoria meritata, questa di Petty, che comunque ha lasciato molti a bocca amara per la disavventura capitata allo sfortunato Donnie Allison che non vince una corsa dal lontano 1971.

st'anno «tutte» le gare stock avranno regolare svolgimento, riducendo soltanto una cinquantina di miglia per gara, tanto per non essere chiamati «antiamericani» dai politici. La gara dei campioni, forse, avrebbe richiamato un numero maggiore di spettatori se, come abbiamo già detto, al via vi fossero stati altri nomi famosi e piloti di formula 1, ma la Firestone, interpellata prima ancora del «varo» dell'idea della corsa su Porsche Carrera, disse subito no poiché i contratti coinvolgono milioni di dollari e il cane non può allearsi col gatto.

Comunque Mark Donohue, che conosce la pista per averci corso e per averci provato a lungo, insieme a Peter Gregg, la Porsche Carrera, ha vinto chiudendo così da grande campione la sua carriera di pilota multiforme. L'ultimo «hurra» ha commosso Mark che, pur essendo restio a dare baci alle «miss» degli speedway, questa volta, ha acconsentito, sapendo che domani, non riceverà più quei baci, siano pure reclamistici, e la folla dirà soltanto: «Quello è Mark Donohue, fu un grande campione.»

Si ripeterà questo campionato? Sembra di sì. Roger Penske pensa che un altro anno, il milione di dollari uscirà in qualche modo.



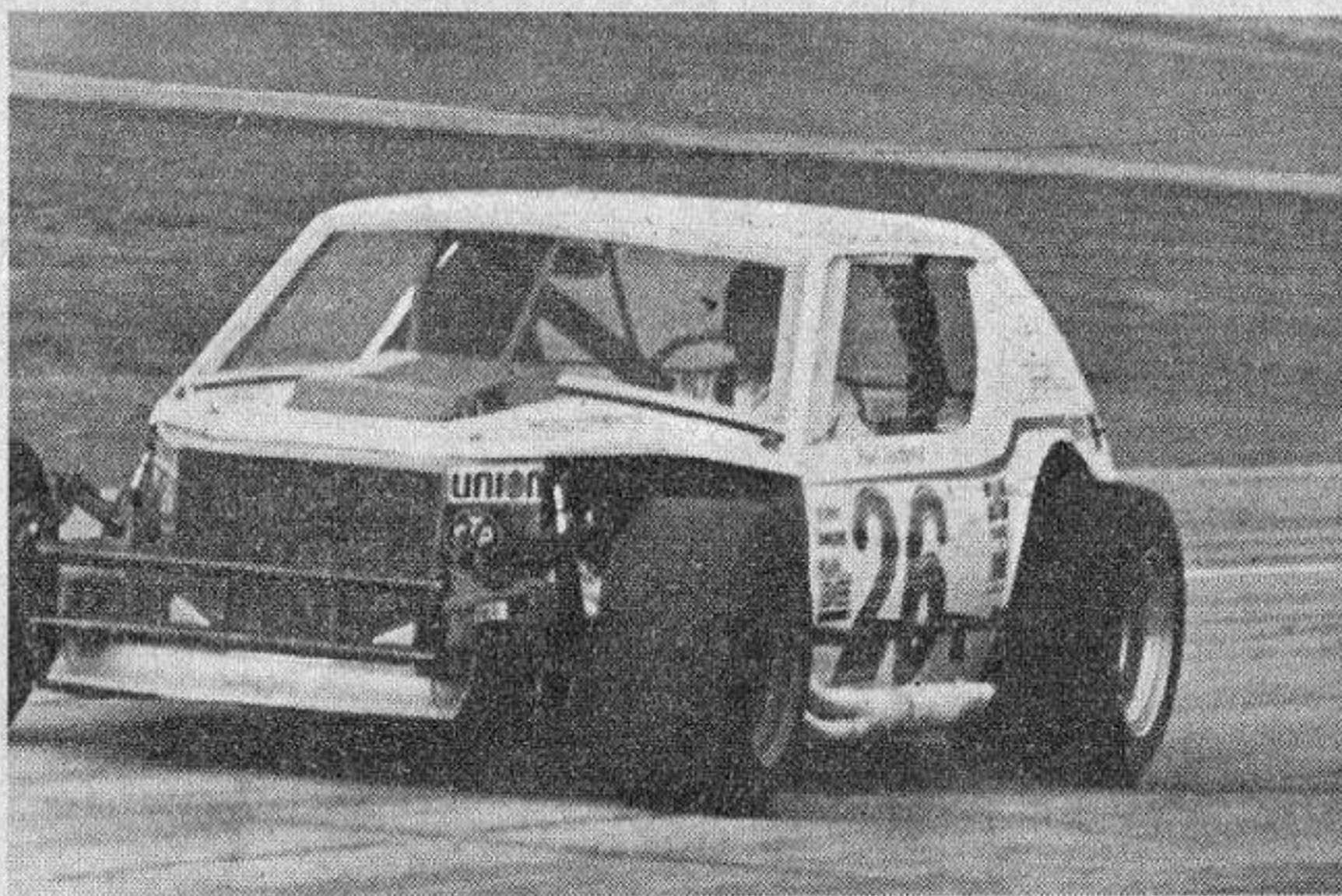
C'era anche Paul Newman alla Permatex 200 per le «modified stock». Lo vediamo sulla sopraelevata con la sua Pinto n. 0, combattere con la Mustang 1970 n. 17 di Ernie Shaw. La gara l'ha vinta Dennis

La «PERMATEX 200» appannaggio di Bill DENNIS (Mercury)

C'era anche Paul NEWMAN con queste «maggiorate»

DAYTONA - Prendete delle vetture normali, ad esempio, Camaro, Javelin, Chevrolet ecc., tagliategli il muso, applicatevi un motore «rinforzato» sino all'inverosimile, costruitegli un muso aerodinamico, lanciatelo sullo speedway di Daytona, compreso quello misto, ed avrete una specie di gara «stock-sei ore», che marcia alla media di 120 miglia orarie.

Sono le «Late model stock car modified», cioè gli ultimi modelli, stock car modificati che, a detta di certi conoscitori, potrebbe, in breve far passare in secondo piano le gare stock, tanto famose in USA. Le corse delle «modificate» sono ancora molto giovani, ma marcano a grande velocità, con piloti di «stock car» interessati a queste gare. Infatti nella «Permatex 200» di vetture modificate, ha preso parte Bobby Allison, Tiny Lund, oltre ad attori di Hollywood come Paul Newman che a bordo della sua Pinto 1971, che si è piazzato ventiduesimo nelle prove di qualifica, e marciava bene sino a quando la frizione lo ha costretto a lungo al box. Queste macchine che costano anche 16 e 18 mila



Non si può certo dire che le «modified» siano molto belle. Qui sopra, la Gremlin di Paul Radford, sotto l'irricognoscibile Mustang di Troyer

comprese nel periodo di tempo tra il 1968 e il 1971.

La corsa prosegue con Bobby Allison che compie prodezze. Dalla quinta posizione, al 68. giro si porta al comando al 77. facendo scattare la folla il cui grido viene portato via dal vento che sferza l'autodromo a 60 chilometri l'ora.

Al novantesimo giro, altro incidente doppio. Haskell Willingham, su Mercury, urta il muro all'uscita della curva sud, proietta emettendo nuvole dense di fumo. Il gruppo che sopraggiunge evita miracolosamente la macchina ma Francis Affleck che non aveva la visuale libera, urta il muro e finisce contro la macchina di Willingham che esce incolume, mentre Affleck viene portato in ospedale dall'autoambulanza e rilasciato dopo una accurata visita medica.

Intanto si marcia per 16 giri sotto la bandiera gialla. Dopo 105 giri, Allison che aveva lottato contro gli spunti di Bill Dennis rientra al box senza freni e vi rimane sino al 112 giro togliendo così alla gara quell'incertezza che era esistita sino al momento dell'alt del pilota dell'Alabama.

La gara continua con numerosi sorpassi «mozzafiato» e si conclude con la vittoria di Bill Dennis, seguito nel gruppetto, da Lennie Ponds, Wayne Andrews, Jack Ingram e Johnny Allen, tutti su Chevrolet.

I. m.

200 MIGLIA PERMATEX - 16 febbraio - Gara di velocità in circuito per vetture stock-car modificate - Daytona Beach.

LA CLASSIFICA

1. Bill Dennis (Mercury) alla media di 226,004 kmh; 2. Lennie Ponds (Chevrolet); 3. Wayne Andrews (Chevrolet); 4. Jack Ingram (Chevrolet); 5. Johnny Allen (Chevrolet).

BILL FRANCE sollecita MERZARIO per Talladega

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA - In questi giorni Bill France non è mai al tavolino di lavoro nel suo ufficio, moderno ma piccolo, carico di trofei, quadri, memorie passate e presenti. La nostra conversazione con Bill France ha luogo a bordo della sua Pontiac (prima aveva una vecchia Cadillac). Parla di progetti futuri ed il discorso cade su Talladega. Il 5 maggio, la prestigiosa gara vedrà il meglio dei piloti USA di Stock Car.

«E Merzario» aggiunge France. Già, Merzario. Noi di Autosprint fummo i primi a darne notizia lo scorso anno. Poi gli impegni di Arturo con la Ferrari mandarono a monte il progetto.

«Quest'anno, — dice France mentre fa girare la Pontiac intorno al circuito (è veramente una sensazione forte) — Arturo sarà a Talladega, ma aggiungo di più: dopo la Winston 500 lo farò gareggiare a Martinsville, nella Carolina. Anche su quella pista ho degli interessi e mi piace avere Merzario. Voglio insomma rendere internazionali queste corse che in un certo senso appartengono solo ai sudisti. Ora inizierò i contatti diretti con Merzario, che considero uno dei migliori «drivers» degli ultimi 10 anni. Se ha ben figurato nella 24 Ore di Daytona, sarà capace di competere nella Stock category. Dovrà essere qui una decina di giorni prima della corsa per poter reclamizzare la sua partecipazione e per consentirgli di provare con la nuova macchina».

Queste le esatte parole di Bill France, l'uomo che i più definiscono un genio nel suo campo. Bill France 64enne, ha compiuto delle vere magie in 25 anni di lavoro nel sud. Dopo aver creato la Federazione automobilistica (Stock Cars) l'ha resa grande, famosa, ammirata, seguita.

Ora tutti i piloti delle altre categorie strizzano l'occhio e pensano alla gloria e ai dollari in palio, e quasi quasi si convincono a provare.

Due ALFA in prova a MONZA

MODENA - Arturo Merzario ha trascorso qualche giorno in famiglia prima di intraprendere i suoi spostamenti da un circuito all'altro per collaudi sia con la F. 1 Iso-Marlboro che con l'Alfa Sport. Fra una chiacchierata e l'altra, Arturo ci ha chiesto conferma del Gran Premio internazionale motociclistico che si svolgerà sul vecchio autodromo di Modena, lunedì 18 marzo.

«E' vero che ci sarà anche Agostini?» ci chiede Arturo. «Bene, perché avrei da fare una dichiarazione per quanto lo riguarda. Ho letto sul suo conto alcune cose che non mi vanno a genio dopo il suo passaggio alla Yamaha, e mi auguro che egli abbia a disposizione un mezzo all'altezza delle sue capacità».

Intanto, Merzario è partito per il Castello dove collauderà la sua nuova Iso-Marlboro di Formula 1. Si tratta di una vettura rinnovata al 75 per cento, e che sarà usata da Arturo in Sud Africa (dove con molta probabilità Van Lennep avrà la vecchia), mentre il modello del tutto nuovo apparirà per il G.P. di Spagna. Poi, giovedì Merzario proverà a Monza l'Alfa 12 cilindri assieme alla nuova chicanne appena costruita. La Sport dell'Alfa è reduce da un incoraggiante 1'50"5 ottenuto da Stommelen con il nuovo motore nonostante la pista fosse ancora umida di pioggia.

m. m.

Ad OLAVARRIA prima corsa (dura) del '74

Trionfa la «128» di MACRI

OLAVARRIA - Questa simpatica cittadina ha avuto l'onore di abbassare la prima bandiera di partenza di una gara nazionale del 1974. Argentina, dopo l'apoteosi «amara» dell'autodromo, con tutti i big, rientra nelle sue corse domenicali, sempre attese da tutti con logico entusiasmo che è una delle prerogative di questo popolo. Purtroppo anche in queste latitudini si sente il problema energetico e tutti devono alzare un poco il piede dall'acceleratore, per correre o «dormire» sugli 80 km permessi all'ora, ma che ben pochi, (è la verità!) rispettano. Questa crisi energetica che ha portato la CADAC ad allinearsi con quanto richiesto dal Governo e cioè non abolire una sola corsa, ma ridurle tutte a una lunghezza inferiore del 40 per cento rispetto alle corse degli altri anni.

Olavarría è stata quindi la testimonianza di questa ripresa automobilistica stagionale argentina con le vetture di Turismo Nazionale, cioè il ritorno a quella entusiasmante lotta fra le classiche rivali Peugeot e Fiat e 128 con le Renault 12.

La marca francese Peugeot si è quindi aggiudicata il primo trionfo della stagione, dando i primi 16 punti del campionato a Vallasciani, mentre nella categoria B la Fiat 128 ha riconfermato la sua grande «bravura» con un secco trionfo per opera di Macri. Nella categoria superiore i posti di privilegio sono stati divisi uno per uno fra le due grandi rivali, mentre nella categoria inferiore il trionfo centoventottista è stato schiacciante.

La corsa si è svolta su un rettangolo secco con curve a novanta gradi nei quattro angoli, curve che hanno fatto vincere la gara e pure perderla nella costante perdita del raggio di curva e conseguente tirata diritto per molti. I box messi a pochi metri da una delle strette curve sono stati un costante pericolo per i piloti «litigiosi» a pedale a fondo, decisi in sportellate e colpi di paraurti. Poi torniamo al nostro pubblico sempre suicida, che ancora una volta si è sistemato esattamente dove la frenata violenta era di drammatica e si sono trasformati, tutti gli spettatori in «novios de la muerte».

Augusto C. Bonzi

PREMIO 2. FESTA NAZIONALE DEL CEMENTO - Circuito di Olavarría di 17.450 metri.

Categoria B (due serie di 6 giri)
1. prova: 1. Macri (Fiat 128 IAVA) in 40'58"7, alla media di 153.300 kmh; 2. Cano (idem); 3. Gammerman (idem); 4. Verri (idem); 5. Sarraude (idem).

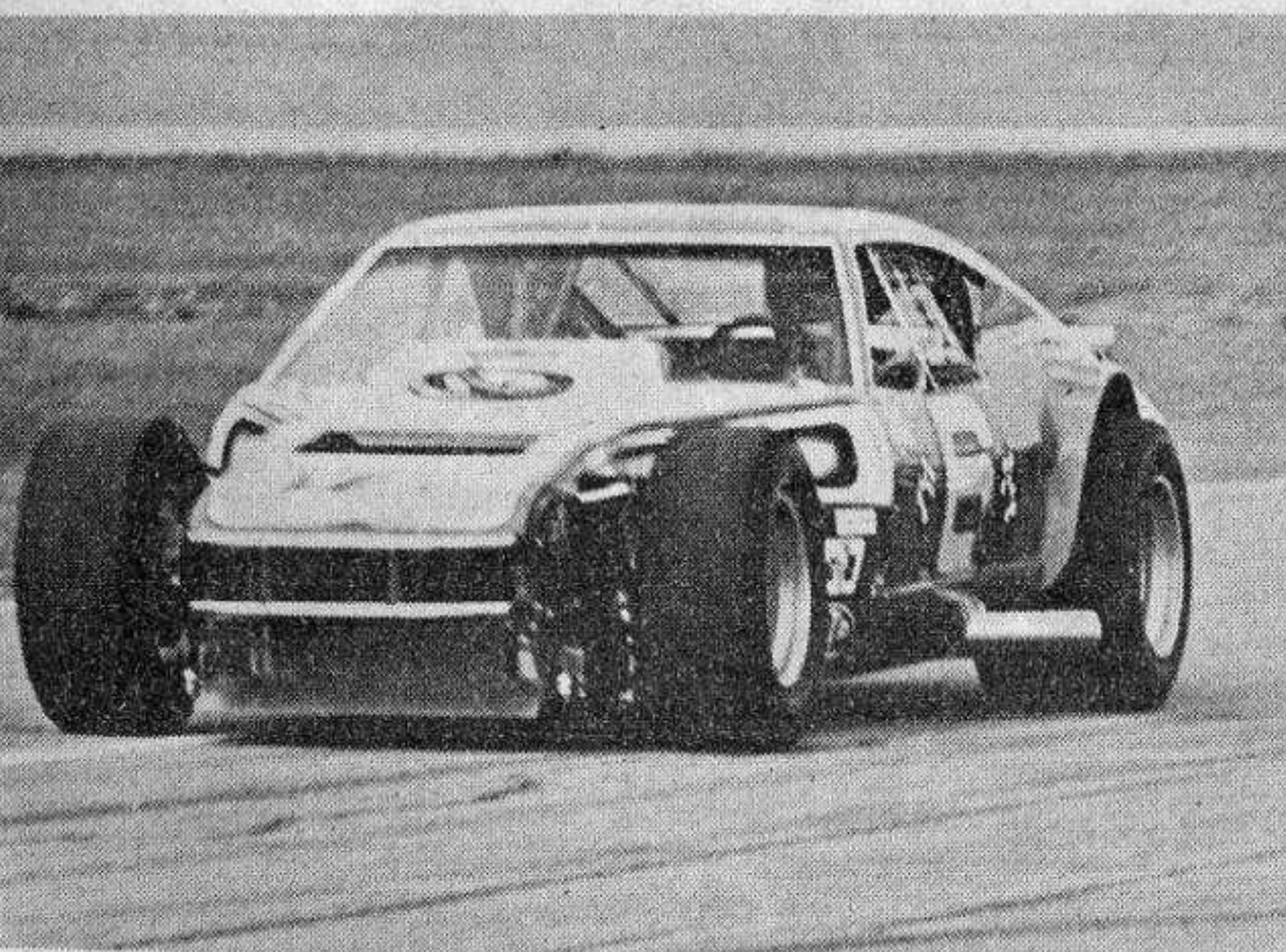
2. prova: 1. Luis Macri (Fiat 128 IAVA) in 40'25"3, media 154.348 kmh; 2. Cano (idem); 3. Mazzoni (idem); 4. Recalde (idem); 5. Pologna (idem).

Classifica finale: 1. Macri in 1.21'24", alla media di 153.824 kmh e giro più veloce a 157.601 kmh; 2. Cano a 10"; 3. Recalde a 42", seguono tutti con Fiat 128 IAVA, Mazzoni, Marquez, Pologna, Lascarain, Rizzuto, S.N., Daray, Maglione (Renault 12), Cervellini (Fiat), Ferrer, l'Escas e Del Barrio.

Categoria C (due serie di 8 giri e somma di tempi finale)

1. prova: 1. Lopez (Fiat 125) in 51'43"3, alla media di 161.943 kmh; 2. Mayorga (Peugeot 504); 3. Maggi (idem); 4. Fior-da (idem); 5. Vallasciani (idem).
2. prova: 1. Carlomagno (Fiat 125) in 51'09"4, alla media di 163.732 kmh; 2. Castanon (Peugeot 504); 3. Vallasciani (Peugeot 504); 4. Macchi (Fiat 125 C); 5. Cumata (Fiat 125 C).

La finale, mentre le Fiat vincevano le due serie era di una Peugeot per il minor tempo: 1. Vallasciani (Peugeot 504) alla media di 161.883. Giro più veloce di Carlomagno (Fiat 125) media 166.146 kmh; 2. Castanon (Peugeot 504) a 4"2; 3. Macchi (Fiat 125) a 14"; 4. Carlomagno (Fiat 125) a 25"; seguono Mayorga (Peugeot 504), Fior-da (idem), Cumata (Fiat 125), Lopez (idem), Garro (Peugeot), Barcelo (Fiat 125), Rodriguez (idem), Migliore (Peugeot 504).



dollari, sono un po' una falsariga delle famose «hot road» americane, dipinte a più mani, elaborate e perfezionate in maniera entusiasmante.

Per questa prima corsa dell'anno, sul circuito misto di Daytona erano venuti da tutti gli Stati Uniti. Inutile dire che la maggioranza apparteneva al sud che era in competizione col Nord, soprattutto lo stato del Connecticut e New York.

La corsa che vedeva in gara 40 partenti a bordo di macchine rivedute, e ridotte in potenza — massima cilindrata 378 cubic inches, cioè 6200 cc — non ha deluso. Vi sono stati momenti di batticuore, specie quando Al Grinnan è andato a sfiorare il muro della curva sopraelevata nord uscendone in-

colume. Immediatamente un altro concorrente usciva proprio all'imbocco della medesima curva innalzando una nuvola nera di polvere che forzava il direttore di corsa a tirare fuori nuovamente la bandiera gialla.

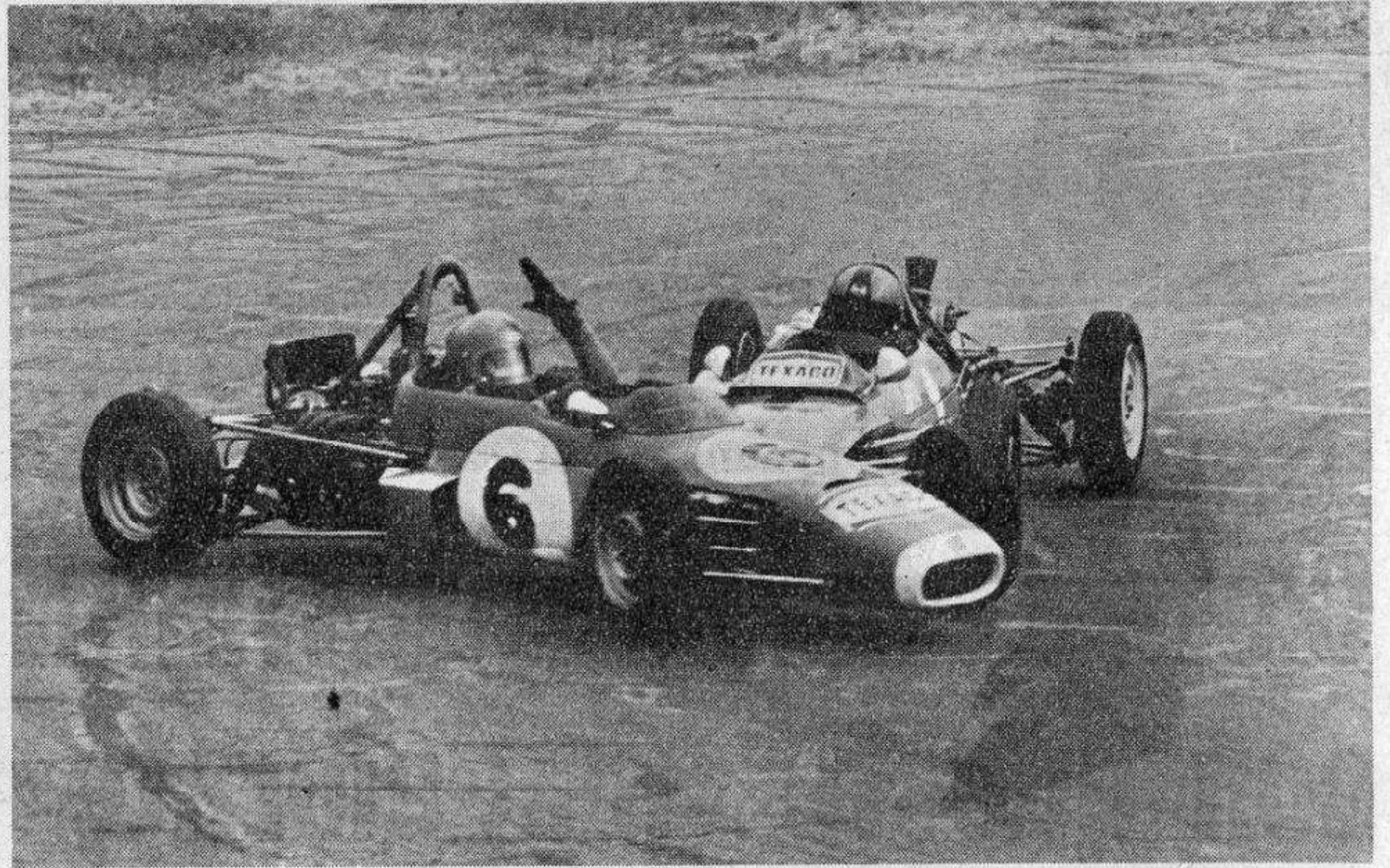
La velocità che aveva sfiorato i 255 kmh, nei primi 30 giri scendeva considerevolmente. Donnie Allison, su Chevrolet 1970 assumeva il comando, lo teneva alternandosi tra un giro e l'altro per circa 40 tornate, ma poi veniva costretto al box dove perdeva circa 3 minuti.

Il plotone si scaglionava con Lennie Ponds, un ottimo drivers della NASCAR al comando. Da notare che tutte le macchine partecipanti nella categoria Permatex «late model» devono essere

Una lezione di coraggio (e di capacità) la ripresa a VALLELUNGA grazie ai «PILOTI ROMANI»: RAMPA resiste allo svogliato NATALONI

La FOGA non conosce austerità

«Ma che fai?» sembra dire Mauro Tomassini a Venanzi, per questo contatto un po' brusco nella finale della F. 850, vinta poi da Fasanella



SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Questa 1. Coppa austerità ha il merito non indifferente di essere riuscita a sfatare una convinzione assai radicata in Italia: quella dell'impossibilità di organizzare gare senza un grande dispendio di mezzi e di energie. Varata quasi per dispetto alle restrizioni automobilistiche dall'instancabile scuderia «Gruppo piloti romani» la gara è filata avanti liscia come l'olio, pur con una organizzazione che si basava più sulla buona volontà e sulla passione che su una solida base economica. E' stato un vero miracolo essere riusciti ad aggirare la bizantina burocrazia della CSAI e di tutti gli enti (SIAE, pompieri, medici sportivi, eccetera) che normalmente servono molto ad appesantire le spese di gestione.

Crediamo che in un periodo normale la cosa non sarebbe stata possibile, e gare di questo genere saremmo costretti ad andarle a vedere il sabato pomeriggio in qualche circuito inglese: l'odiata austerità almeno un pregio lo ha avuto! Oramai, poi, il ghiaccio è rotto e si spera che l'esempio venga seguito da altri; senza contare che Palangio e gli altri dirigenti della «Piloti romani» sono stati talmente soddisfatti che la replica è assicurata.

Certo, c'è stato bisogno di parecchie precauzioni: la gara non era definita tale ma solo «allenamento di club», i numeri anziché sulle fiancate erano stati pitturati sui vetri e il dottor De Luca, un po' titubante per la novità, non aveva permesso di vedere più di sette macchine in pista per ogni gara. In ogni caso il pubblico, assai numeroso per una manifestazione di tale tipo, capiva che era stata superata una situazione ed anche alcune gare che in un periodo normale sarebbero apparse scarse di contenuto tecnico avevano comunque il loro significato.

Corpo-a-corpo paga GALLUZZO

CLASSE 500 - Alle 15 in punto sette vartopinte 500 hanno l'onore di aprire ufficialmente la stagione agonistica 1974 all'insegna dell'austerità. Sono ormai diciassette anni che le «piccoline» calciano le scene delle corse e ci sembra giusto, in un momento tanto incerto per l'automobilismo, aver loro concesso questa priorità, quasi in segno di rispetto e di venerazione.

Non si presenta Drovandi (Adolfo) che ha rotto in prova ed al palo parte il calabrese Rocco Morabito che con una buona macchina messa a punto da Castelli, non sbaglia la partenza e condurrà in testa per tutti i dieci giri con costante regolarità. Al contrario «Gastone» (Gentili) in difficoltà con il cambio, viene succhiato da tutto il gruppetto e deve inseguire. In un paio di giri è alle spalle di Galluzzo (Tamburini) e tra i due, entrambi romani e «vecchie volpi»



Sopra, sta capottando la 500 di Cavafave, con le Dunlop-Racing alla S

delle bicilindriche, nasce un «corpo a corpo» attentamente seguito dal pubblico. Inevitabile la toccata e chi ci rimette è Galluzzo che si ferma sul traguardo con una ruota che urta il parafrangente. La sua gara prosegue verbalmente con alcuni spettatori contestatori e, mentre viene allontanato dai commissari, «Gastone» segna il giro più veloce. Solo in cinque all'arrivo perché Cavafave, unico a montare le Dunlop-Racing da 10", si è esibito in un doppio capotamento alla «S».

La MEXICO alla... B. HATCH

GRUPPI 1 e 3 FINO A 1300 - Solo quattro piloti in pista: due Lancia HF, una Simca Rally e una 128. Per Vanni Salamina (HF-Garavello) sarà un vero scherzo vincere a mani basse tanto che il pubblico segue più volentieri il coraggioso tentativo di Vasta che con un 128/1100 vorrebbe stare davanti alla Simca Rally di Scherni. Ci riesce per circa un giro poi il rettilineo inevitabilmente delinea le posizioni ma al catanese Vasta resterà la soddisfazione di battere la seconda HF in pista.

GRUPPO 3 FINO A 1600 E MEXICO - Veramente eterogenea e del tutto degna di un sabato pomeriggio a Brands Hatch questa corsa. In pista una Alpine, una Lotus-Europa con motore 1594 bialbero e tre Ford-Mexico. Fioravanti con l'azzurra berlina francese naturalmente si inverte ed anche per lui la gara sarà una specie di allenamento, prendendo magari alla lettera lo spirito della manifestazione. Alle sue spalle tutti sono curiosi di vedere che cosa farà la Lotus del giovane Caputo, alla sua prima corsa, in mezzo alle Mexico. Queste ultime non stavano certo sfuggendo ed anzi, forse a Notaro non sarebbe stata necessaria la manovra «decisa» alla Viterbo per superare la fiammante (nera ed oro, tipo JPS) Lotus che ci rimetteva una intera fian-

cata. Nella confusione ne approfittava Clemente (Patriarca) che era secondo con buon margine.

Caotica partenza

GRUPPO 2 CLASSI 600-700 - Senza l'altro la gara più bella della giornata, movimentata dalla progressione di «Gintonic» (Lanini) che partì in fondo per guai durante le prove, alla fine si prendeva anche il lusso di battere la più potente 700 di Testi (Falesi). Per un giro la gara era stata ancor più vivacizzata dal napoletano Bifulco che comunque riusciva a condurre solo in virtù di una partenza visibilmente anticipata e piuttosto caotica. Purtroppo per lui, al primo giro lo aspettava la bandiera nera. Per un po' andava in testa Cesarini (Mazzieri), uno dei pochi ad avere il vantaggio delle slicks, mentre abbastanza vicino era anche il pescarese D'Alessandro che con una macchina completamente senza assetto (e con gomme normalissime) faceva veramente miracoli. Poi era la volta di Testi che sembrava aver messo tutti d'accordo ma non aveva fatto i conti con «Gin-Tonic» (è il terzo pilota Alitalia tra le bicilindriche dopo «Piero» e «Yankee») che lo tallonava per un paio di giri e lo infilava decisamente in Viterbo quando mancava solo una tornata alla conclusione.

La zampata di NATALONI

GRUPPI 2 E 4 - CLASSI 1300 E 1600 - Proprio nella gara che vedeva schierate le macchine più potenti si concedeva una deroga alla norma che limitava a sette le presenze in pista. Era anzi la dimostrazione che le preoccupazioni erano state eccessive e che anche una organizzazione del tutto privata può tenere le briglie di una manifestazione di media levatura. Miglior tempo in prova quello di Rampa (GTA 1600 Angelini) ma in gara tutti si

aspettavano la solita «zampata» del veterano Nataloni (Lancia HF-Facetti), che a Vallelunga difficilmente concede qualche cosa. Ed invece un Rampa assai coriaceo, unito ad un Nataloni un po' svogliato e con un motore non più freschissimo, riusciva a tenere sempre a debita distanza gli attacchi del lancista di Nepi.

Dietro a questi due solitaria e regolarissima la corsa del napoletano Squillace (128 Trivellato) che era riuscito a rimediare in extremis ai guai delle prove, (oltre che ad un peso di ben 35 kg. al di sotto della fide). Tra le 1600 G. 2 si prospettava bella la gara tra Serrentino (BMW Ferraris) e Jaco-angeli (Alfa GT autopreparata) ma i due si toccavano alla «S» ed il pilota dell'Alfa era costretto ad esibirsi in una lunga digressione sul prato che lo metteva subito fuori causa.

La sorpresa ZAPPACOSTA

FORMULA 850 - Dato che i piloti della F. 850 presenti sono otto, il direttore di corsa Sergio Scavo si vede costretto a fare disputare due batterie pur di accontentare tutti quanti. Certo lo spettacolo ne ha un po' sofferto ma per i piloti, con due partenze e con venti giri di corsa in totale, la decisione andava benissimo. Le macchine sono più o meno quelle dell'anno scorso con il solo aggiornamento della cinghietta dentata alla pompa dell'acqua: a Nicola Fasanella l'onore della prima rottura (in prova) di questo particolare.

Nella prima batteria parte al palo la «sorpresa» Zappacosta con l'AZ di Zedde. All'abruzzese, l'inverno deve avere indubbiamente giovato perché sembra molto migliorato rispetto alla scorsa stagione, mentre inferiori ai loro limiti sono stati Tomassini e Venanzi. Il primo aveva un Lucky da rivedere nell'assetto e Venanzi preferiva non rischiare i nuovi motori da campionato che gli sta preparando Zedde e partiva con un propulsore stanco. Inoltre i due eterni rivali si agganciavano al tornantino e per Zappacosta che comunque stava già davanti c'era la soddisfazione della prima vittoria.

Per Fasanella, con una Lucky dotata di un motore di Zedde ed attualmente curato da Brunetti, la seconda batteria non era che un buon allenamento per la finale: guidava benissimo dall'inizio alla fine mantenendosi costantemente a 100 metri da Santone (Tecno-Biraghi).

Nella finale il romano parte bene e conduce sempre in testa ma nell'ultimo giro deve guardarsi dal tardivo attacco di Zappacosta al quale forse non pare vero di trovarsi in seconda posizione. Con una maggiore convinzione il roccioso abruzzese, convinto alla partenza da Boscotrecase a migliorare la aderenza delle ruote con uno spray usato in America, avrebbe forse potuto aspirare a qualche cosa di più, pur se la vittoria di Fasanella non fa una grinza.

Daniele Buzzonetti

1. COPPA AUSTERITÀ - Gara club di velocità - Autodromo di Vallelunga, 16 febbraio 1974

LE CLASSIFICHE

Classe 500 - 1. Rocco Morabito 12'00"7; 2. «Gastone» 12'07"3; 3. Di Francesco 12'27"5; 4. Chiavacci 13'16"1; 5. Blasetti 13'17"1. **Giro più veloce:** «Gastone» 1'10"4.

Classi 600-700 - 1. «Gin-Tonic» 11'30"6; 2. Testi 11'32"3; 3. Cesarini 11'41"1; 4. Perri 11'59"3; 5. D'Alessandro 12'05"2; 6. «Paperoga» 12'17"5; 7. Santamarianova 12'22"3. **Giro più veloce:** «Gin-Tonic» 1'07"7.

Gruppi 1 e 3 fino a 1300 - Giovanni Salamina (Lancia HF) 11'52"1; 2. Scherni (Simca Rally) 12'02"8; 3. Vasta (Fiat 128) 12'15"3; 4. Cianfoni (Lancia HF) 12'16"1. **Giro più veloce:** Salamina in 1'10"4.

Gruppo 3 fino a 1600 e Mexico - 1. Roberto Fioravanti (Alpine) 11'03"5; 2. Clemente (Mexico) 11'33"4; 3. Notaro (Mexico) 11'34"4; 4. Grimaldi (Mexico) 11'35"8. **Giro più veloce:** Fioravanti in 1'04"7.

Gruppi 2 e 4 fino a 1600 - 1. Luigi Rampa (Alfa GTA) 10'28"5; 2. Nataloni (Lancia HF) 10'31"3; 3. Squillace (Fiat 128) 10'47"1; 4. Serrentino (BMW) 10'51"4; 5. Jacoangeli (Alfa GT) 11'02"1; 6. Tagliaferrri (Alfa GT) 11'15"1; 7. Lagana (BMW) 11'26"1. **Giro più veloce:** Rampa in 1'01"5.

FORMULA 850

1 batteria - 1. Zappacosta (AZ) 10'42"5; 2. Venanzi (Tecno) 10'49"4; 3. Tomassini (Lucky) 11'01"6; 4. Di Renzo (Autotecnica) a 1 giro. **Giro più veloce:** Venanzi in 1'01"1.

2 batteria - 1. Fasanella (Lucky) 10'24"1; 2. Santone (Tecno) 10'26"2; 3. Dattoli (De Sanctis) 10'43"9; 4. D'Astolfo (Lucky) a 1 giro. **Giro più veloce:** Fasanella in 1'01"1.

Finale - 1. Nicola Fasanella (Lucky) 10'19"4; 2. Zappacosta (AZ) 10'20"4; 3. Tomassini (Lucky) 10'22"6; 4. Venanzi (Tecno) 10'26"8; 5. Dattoli (De Sanctis) 10'44"8. **Giro più veloce:** Fasanella in 1'01"4.

Chi vincerà la MEXICO di MORROGH?

VALLELUNGA - Quinta e penultima gara di selezione per l'assegnazione della Ford Mexico disputata dagli allievi di Morrogh, sabato 9 febbraio. A spuntarla questa volta è stato il romano Gabriele Punzi, il cui miglior giro è stato di 5'09"3; secondo il greco Giorgio Apostikis in 1'01"5 (5'10"1); ottimo terzo il toscano Francesco Verré, in 1'02"4 (5'16"9), che aveva appena ultimato il corso di pilotaggio; ed infine Rino Castellito, in 1'03"6 (5'19"4). Tutti i vincitori di ogni selezione parteciperanno alla prova finale, ed il vincitore avrà a disposizione una Ford Mexico per il Challenge 1974.

LE PROVE SPECIALI

Prova A - Sant Pere: 1. Haldi (Porsche) 5'57"; 2. Pinto (Fiat) 6'04"; 3. Pregliasco (HF 1600) 6'11"; 4. Servià (Seat 1430) 6'16"; 5. Fernandez (Alpine) 6'17".
Prova B - El Condreu: 1. Fernandez 21'9"; 2. Pinto 21'14"; 3. Haldi 21'14"; 4. Pregliasco 22'00"; 5. Zanini 21'14".
Prova C - La Trona: 1. Haldi 10'45"; 2. Pregliasco 10'44"; 3. Zanini 10'47"; 4. Pinto 10'47"; 5. Servià 10'50".
Prova D - La Costa des Gats: 1. Haldi 6'43"; 2. Pinto 6'56"; 3. Pregliasco 6'57"; 4. Zanini 6'59"; 5. Servià 6'59".
Prova E - Collado De Marolla: 1. Haldi 12'09"; 2. Pregliasco 12'34"; 3. Zanini 12'43"; 4. Pinto 12'48"; 5. Servià 12'48".
Prova F - Collado de Santigosa: 1. Haldi 7'49"; 2. Zanini 8'01"; 3. Pregliasco 8'11"; 4. Pinto 8'11"; 5. Pradera (Seat) 8'11".
Prova G - Puig Pantic: 1. Haldi 11'08"; 2. Pregliasco 11'15"; 3. Zanini 11'22"; 4. Pinto 11'28"; 5. Serra (Seat 1430) 11'28".
Prova H - Santa Pelai: 1. Haldi 11'04"; 2. Pregliasco 11'04"; 3. Zanini 11'21"; 4. Pinto 11'34"; 5. Tarrès (Seat 1430) 11'34".
Prova I - L'Atalaya: 1. Pregliasco 7'58"; 2. Zanini 8'05"; 3. Pradera 8'16"; 4. Pinto 8'16"; 5. Bonet (Seat 1430) 8'17".
Prova J - Romanya: 1. Haldi 7'40"; 2.

Zanini 7'45"; 3. Pregliasco 7'49"; 4. Pinto 7'51"; 5. Pradera 7'56".
Prova K - L'Atalaya: 1. Haldi 7'39"; 2. Bonet 7'48"; 3. Pradera 7'55"; 4. Pinto 7'55"; 5. Zanini 8'10".
Prova L - Osor: 1. Pinto 11'10"; 2. Haldi 11'17"; 3. Zanini 11'24"; 4. Pradera 11'45"; 5. Franquez (Seat 1430) 11'50".
Prova M - L'Enclusa: 1. Pinto 19'56"; 2. Haldi 20'25"; 3. Zanini 20'38"; 4. Pradera 21'20"; 5. Cid (Seat 1430) 21'28".
Prova N - La Roca: 1. Haldi 17'34"; 2. Bonet 18'12"; 3. Zanini 18'22"; 4. Bonet 18'56"; 5. Pradera 19'05".
Prova O - Nuestra Senora des Angels: 1. Haldi 8'34"; 2. Pinto 8'47"; 3. Zanini 8'51"; 4. Tarrès 8'58"; 5. Pradera 9'6".
Prova P - Les Corbes: 1. Pinto 25'47"; 2. Haldi 26'59"; 3. Zanini 27'36"; 4. Borges (Alpine) 28'17"; 5. Cortes (Alpine) 28'17".
Prova Q - Col de Te: 1. Pinto 30'56"; 2. Haldi 31'13"; 3. Zanini 31'37"; 4. Borges 32'55"; 5. Cortes 32'59".
Prova R - Sant Martí: 1. Pinto 14'30"; 2. Haldi 15'14"; 3. Zanini 15'18"; 4. Borges 16'7"; 5. Cortes 16'14".
Prova S - San Mateu: 1. Haldi 9'51"; 2. Cortes 9'51"; 3. Cid 10'23"; 4. Borges 10'30"; 5. Pradera 10'6".
Prova T - El Domen: 1. Cortes 10'16"; 2. Pradera 11'11"; 3. Borges 11'9"; 4. Servià (Seat 127) 11'19"; 5. Jansen

LLAFRANCH - La novità più interessante al via del Rally della Costa Brava era certamente il nuovo spider Fiat dotato dei più recenti aggiornamenti, il più vistoso dei quali era rappresentato dai nuovi «scioccanti» colori. Quest'anno infatti le vetture sono completamente rosse (compresi i cofani e il tetto), non ci sono più le caratteristiche bande laterali bianche mentre in basso e tutto intorno all'hard-top e sul codolino c'è una striscia color giallo verde veramente inguardabile (sembra comunque che sia una scelta del Centro Stile Fiat!).

Molto belli al contrario i nuovi fari supplementari incorporati nella carrozzeria all'altezza della mascherina anteriore (anch'essa rossa). Questa versione aveva ancora il solito motore 1850 leggermente potenziato e dotato di una coppia più bassa, il differenziale autobloccante era invece diverso

Ha cambiato anche colore lo spider «TO»

(ZF) e così pure gli ammortizzatori che sono quest'anno dei De Carbon. Complessivamente è diminuito anche il peso (si parla adesso di poco più di 900 chili) nella parte posteriore invece sono stati sistemati dei pesi per permettere una migliore trasmissione della potenza (32 kg, versione officiosa, smentita comunque dal direttore sportivo Silecchia).

● Haldi, il vincitore del Rally, è arrivato in Spagna solo tre giorni prima dell'inizio della corsa ed ha provato con una Seat 124.

La sua assistenza era composta dal suo preparatore di Losanna e da tre amici che gli portavano in giro le sue 16 gomme. Dopo l'arrivo Haldi ha detto che quasi sicuramente sarà a San Marino («soprattutto perché desidero correre a Misano»), ma ha anche aggiunto che non ha nessuna intenzione di fare il Campionato Rallies. In compenso si impegnerà in gare per i titoli europei GT e della Montagna oltre a partecipare a gare del Mondiale Marche con una Porsche Gr. 4.

● Il Rally della Costa Brava ha anticipato una novità in Casa Lancia: questa è stata l'ultima corsa della Casa torinese con i fari Cibie. Dal prossimo rally infatti tutte le Lancia ufficiali monteranno nuovamente i fari Carello. «A Torino hanno fatto grossi progressi» ha sentenziato Audetto «non c'è quindi motivo di restare ai Cibie».

Il pilota FIAT era arrivato a due secondi da HALDI (ma l'ha fermato un semiasse lento)

Tradita la rimonta di PINTO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LLAFRANCH - Per i colori italiani il «non c'è due senza tre» al Rally della Costa Brava non si è verificato, nonostante alla vigilia tutto facesse prevedere una facile passeggiata per i nostri due equipaggi, quello Fiat con Pinto-Bernacchini e quello Lancia con Pregliasco-Garzoglio, accreditati di tutti i pronostici se non altro sull'ala dei successi passati di Munari e dello stesso Pinto, successi che sono serviti ad entrambi questi piloti per arrivare alla conquista del titolo europeo.

Quest'anno in Costa Brava, una delle regioni più belle della Spagna dove sembrano essersi date appuntamento tutte le ragazze bionde del paese tanto che sembra più di essere in Svezia che in una nazione tipicamente latina, la concorrenza alle nostre macchine era pressoché inesistente per l'assenza del Gruppo 5 che da queste parti la fa sempre da padrone.

C'era allora la sola Porsche

Carrera 2700 dello svizzero Haldi (più noto come velocista che come rallista) a destare qualche preoccupazione, soprattutto perché delle quattro tappe di cui si componeva il Rally ben tre erano esclusivamente su asfalto e quindi «ad hoc» per la potenza della vettura tedesca, a tutte le previsioni lasciavano chiaramente trasparire che, se l'elvetico non si fosse presentato al via dell'ultima tappa (cinque prove in terra), con almeno due minuti di vantaggio, ben difficilmente avrebbe potuto vincere.

C'erano poi, a fare da contorno, le Seat ufficiali, (prive però dei due loro campionissimi, Babler perché si è ritirato in questi giorni dalle competizioni, e Canellas perché senza patente per tre mesi a seguito di un incidente), affidate al giovane Zanini e al debuttante Pradera, le sole vetture spagnole assieme all'Alpine dell'astro nascente Fernandez junior a poter aspirare a un buon piazzamento finale.

La realtà, al contrario, si è rivelata subito ben più amara: la relativa potenza della Fulvia dimostrava chiaramente i suoi limiti sull'asfalto largo delle prove iniziali, nonostante Pregliasco si gettasse su tutte le curve con una grinta sorprendente per chi come noi lo conosceva solo come pilota da «terra», e lo spider Fiat di Pinto accusava subito i limiti delle gomme con cui era equipaggiato e che lo hanno costretto a vere e proprie acrobazie per poter reggere il passo dei più quotati avversari.

Sull'asfalto spagnolo, infatti, i Super Sport «Rain» della Pirelli apparivano ben lontani da quella supremazia indiscussa che caratterizza da sempre le coperture della casa italiana in campo rallistico, regalando manciate di secondi agli avversari che avevano preferito altre gomme (Firestone molti, Dunlop la Lancia e soprattutto le Michelin TB 5 di tutte le macchine degli avversari più agguerriti nei nostri).

Una eventualità questa decisamente non prevista almeno nelle dimensioni di cui si è evidenziata e tale da costringere il «Lele» a ripiegare sempre sui CN 36, gomme notoriamente formidabili ma certamente non ottimali sull'asfalto come possono esserlo i racing.

Le conseguenze erano facilmente intuibili al termine delle prime due tappe, a metà rally, quando la classifica ufficiale lasciava tutti sbigottiti con Haldi primo (nonostante una uscita di strada nella stessa curva in cui si giocò il terzo posto con Zasada lo scorso anno Barbasio), e Pregliasco secondo, a poco più di un minuto davanti alla Seat di Zanini (ma allora cosa sarebbe successo con Babler e Canellas!) ed al demoralizzatoissimo Pinto.

Nella giornata di riposo i calcoli si sono sprecati e la

domanda era una sola: come fare ad arrivare alla terra con un ritardo rispetto ad Haldi il più possibile recuperabile. Questo problema era sentito soprattutto dalla Fiat essendo il suo ritardo a questo punto già piuttosto sensibile, e con diversi problemi ancora insoluti. A sollevare il morale c'era pur sempre il carattere di Pinto, con la sua grande decisione, e la riprova la si è avuta già nella terza tappa nonostante l'asfalto sempre viscido per la pioggia e la fitta nebbia rendesse sempre ed estremamente problematica la guida.

Di cinque prove, infatti, Pinto riusciva ad assicurarsene ben tre terminando co-

RALLY DELLA COSTA BRAVA - Gara internazionale valida per il Campionato europeo rallyes piloti - Llafranch (Spagna) 14-16 febbraio 1974

CLASSIFICA FINALE

1. Haldi-Hoeven (Porsche Carrera) punti 15.828; 2. Pradera-Comyn (Seat 1430) 16.804,7; 3. Cortes-Mira (Datsun 1200) 16.988,7; 4. Cid-Mantó (Seat 1430) 17.147,3; 5. Dorges-Morais (Alpine) 17.515,6; 6. Sean Claude-Sallen (Seat 1430) 17.704,1; 7. Folgade-Dalmis (Renault 12 G) 17.918,6; 8. Borau-Vila (Seat 1430) 18.043,7 (1. del Gr. 1); 9. Tarrès-Vinyes (Seat 1430) 18.113,6; 10. Marco-Vingisla (BMW 2002 Ti) 18.185,6.

munque staccato al via dell'ultima tappa di 3'6", troppi indubbiamente, troppi anche per un campione d'Europa. Nel frattempo i nostri colori avevano già subito la grossa batosta del ritiro della Lancia di Pregliasco, appiedato dalla rottura di un semiasse dopo che aveva già subito una foratura nel corso della prima «speciale», mentre se non altro il pericolo Seat era un po' allontanato sia per la tattica più prudente imposta dal direttore sportivo della squadra iberica, Vargas, sia perché le condizioni fisiche di Zanini erano pessime con il pilota influenzato e con la temperatura molto alta.

Comunque, Pinto e Pregliasco si sono visti al parco di lavoro di Llafranch e qui si

è avuta una ennesima riprova della volontà di vittoria di Pinto che appariva ben deciso ad attaccare nonostante il suo ritardo da Haldi apparisse insormontabile. Adesso la situazione pneumatici si capovolgeva completamente perché il nostro pilota poteva contare sull'attualità dei suoi Pirelli MS 35, mentre l'elvetico operava una scelta perlomeno sorprendente adottando dei Dunlop tipo Hakkafelitta dotati di ben 600 chiodi (!), dichiarando quindi subito di giocare in difesa ed attento a non commettere errori sul fango che caratterizzava il percorso.

La prima prova confermava l'intenzioni dell'equipaggio italiano: Haldi era infatti indietro di ben 1'12". Nella seconda speciale il ritardo dello svizzero era di 1'8"; nella terza di 44". Incredibile! In tre sole prove il vantaggio di Haldi è passato da 3'6" a due soli secondi, e a disposizione della Fiat c'erano ancora due speciali. Purtroppo però tutti questi sforzi («ed i rischi corsi», come ha giustamente sottolineato Bernacchini elogiando a più non posso le doti di guida del suo pilota) sono andati a vuoto per la malasorte (ma non è forse più giusto parlare di errore?) che si è manifestata sotto forma di un contemporaneo allentamento dei dadi che fissano un semiasse, un paio di chilometri dopo che la vettura aveva fatto regolare assistenza e se ne era partita con un OK, tutto controllato.

L'incubo di Haldi si è allora disciolto del tutto e le due ultime speciali (terribili sulla carta) si sono rivelate così semplici passeggiate, mentre il «povero» Zanini vedeva sfumare tutti i suoi sogni di secondo posto sul finire dell'ultima prova causa una uscita di strada lasciando allora via libera all'altra Seat di Pradera.

Carlo Cavicchi

Ha vinto TALONI l'autosciatoria barese

Un romano a Roccaraso

BARI - Il romano Franco Taloni, al volante di una Mini Cooper si è aggiudicato, dopo un'assidua lotta con il napoletano Ernesto Di Capua, la gara automobilistica di regolarità della 6. Autosciatoria di Roccaraso, V Trofeo Giorgio Benini.

Circa una trentina di piloti si sono dati battaglia sulle strade innevate della località turistica montana di Roccaraso.

Il venerdì, una sola prova speciale, quella a slalom tra birilli, nel piazzale antistante il quartiere generale dell'organizzazione, dove il romano Taloni, indubbiamente avvantaggiato dalla sua vettura poco ingombrante, adattissima al percorso, si portava subito in testa alla classifica che doveva mantenere sino alla fine facendo registrare dei passaggi a «zero».

Di Capua, nelle restanti prove speciali, disputatesi la mattina seguente, su una strada in forte dislivello, tentava inutilmente di scavalcare il romano cercando di bissare il successo della passata edizione.

v. l.

6. AUTOSCIORTORIA ROCCARASO - Gara di regolarità e sci - 17 febbraio '74

Classifica automobilistica
 1. Franco Taloni (Mini Cooper) penalità 1,41; 2. Di Capua (Fulvia Montecarlo) 1,51; 3. Camera d'Afflito (A 112) 2,03; 4. La Rovere (Fulvia Montecarlo) 2,09; 5. Lattanzio Vito (Fulvia Montecarlo) 2,18; 6. Tufino (Mini Cooper) 3,39; 7. Tondi (Peugeot) 3,58; 8. Pappalardo Enrica (Fiat 127) 3,64; 9. Divella (Peugeot) 3,84; 10. Sticchi (Fiat 128) 3,84.

Gara di slalom gigante

1. Francesco Reale; 2. De Lucia; 3. Lo Buono; 4. Reale D.; 5. Dabbraccio; 6. Gambardella; 7. Reale C.; 8. Colucci; 9. Nietti Monica; 10. Macchiotti.

Classifica combinata

1. Camera d'Afflito-Reale Damiano p. 45; 2. Di Capua-Gambardella 44; 3. Sticchi-Reale F. 41; 4. Tondi-Colucci 37; 5. Taloni-Ludovico 35; 6. Pappalardo-Nietti 35; 7. Lombardi-De Lucia 35; 8. Lattanzio-Gargano 33; 9. Tufino-Rauci 33; 10. Antonelli-Lo Buono 32; seguono altre 15 coppie classificate.

**LAGARDERE non lo dice
ma la Formula 1 è l'alternativa**

Non ci sarà una MATRA «silhouette»

DALL'INVIATO

PARIGI - Jean Luc Lagardere ha esordito affermando con compiacimento che «questa della nostra conferenza stampa è diventata una tradizione, e ne sono felice». Una volta la tradizione, per le conferenze stampa di un costruttore di macchine sportive, era quella di Modena, con Enzo Ferrari a troncheggiare ed a farsi rivolgere le domande alle quali gli piaceva di rispondere. Adesso, nella evoluzione logica, le conferenze stampa sono quelle di Lagardere e della Matra. Cambiano i tempi ed i protagonisti, e cambiano anche i modi. Non siamo ancora alle folle di giornalisti accorrenti da tutto il mondo, anzi queste della Matra-Simca sono ancora un poco «locali», dal punto di vista della partecipazione, però siamo sulla stessa strada. Con la differenza che lo stile è molto più moderno, molto vicino a quello delle conferenze stampa alla americana, senza fronzoli, senza preordinazioni e con molta agilità.

Lagardere era evidentemente molto compiaciuto, nel suo breve preambolo: l'anno scorso la Matra-Simca ha raggiunto il traguardo massimo, con la conquista del campionato del mondo; e nel modo migliore, perché non vi è dubbio che le macchine blu hanno dimostrato una superiorità complessiva. Ha quindi avuto buon gioco nel «liquidare» sbrigativamente, ma con evidente orgoglio, il recente passato:

«Sono avvenute tre cose importanti, nel 1973. Abbiamo vinto il campionato del mondo, abbiamo vinto per la seconda volta la 24 Ore di Le Mans, e purtroppo abbiamo perduto Francois Cévert. Il 1973 ha anche segnato una tappa importante nella evoluzione della nostra società, con l'inizio della produzione in serie della Bagheera. Abbiamo quindi molte ragioni di essere soddisfatti».

Per passare sveltamente alla enunciazione dei programmi per il 1974. Che in sostanza sono gli stessi del 1973, pur se stavolta Lagardere non ha impiegato gli accenti nazionalistici dell'anno scorso. Lo ha detto proprio lui: «Non intendiamo affermare ancora che abbiamo la squadra nazionale francese, come qualcuno ci ha rimproverato un anno fa. La sostanza tuttavia non è cambiata».

Infatti i programmi sono semplici e chiari: l'obiettivo, ora che il titolo è stato vinto e che il gioco continua debbono difenderlo. Lo faranno nel modo migliore e sperano che il 1974 sia un secondo anno di gloria. Obiettivo centrale sarà la 24 Ore di Le Mans, con la speranza che il proverbio ab-

bia ragione (non c'è due senza tre) Afferma di non conoscere la forza e la intensità della opposizione, ma spera che sia la più vivace possibile, per dar più significato alle vittorie. Conferma che la squadra sarà come nel 1973, con l'appoggio della Shell, della Goodyear e della Marchal, con l'aggiunta della novità della Gitanes, primo esempio di «sponsorizzazione» francese extraautomobilistica. Stanno preparando le vetture come al solito, forse ancora meglio, perché il decentramento al Paul Ricard ha dato come risultato una maggior concentrazione della gente al lavoro, favorita anche dai «rumori» che vengono talvolta dalla pista vicina, dove vanno a provare anche gli avversari.

Lagardere lascia che a parlare delle macchine e dei motori siano i tecnici, Martin e Boyer che gli sono accanto. Lui dice dei piloti: e per questo faranno grossi sforzi.

«Restano francesi. In tutte le prove del campionato mondiale avremo due macchine, con gli equipaggi logici. Non si tocca ovviamente quello che nel 1973 ha dato le maggiori vittorie, LARROUSE-PESCAROLO. Ci sarà quello BELTOISE-JARIER. Per qualche prova del campionato ci sarà forse una terza macchina; e se per qualche prova ci sarà la indisponibilità di uno dei quattro piloti fissi, si potrà far ricorso ad un pilota straniero. Per la 24 Ore di Le Mans sono previste quattro macchine; alle due abituali si aggiungeranno quelle di JABOUILLE-MIGAULT e quella di JAUSAUD-WOLLEK-DOLHEM (guideranno in tre».

L'accento alla eventuale indisponibilità di uno dei quattro è trasparente: si riferisce ovviamente alla recente decisione della Giustizia argentina nei confronti di Beltoise, per cui alla 1000 Chilometri di Buenos Aires ci potrà essere la necessità di sostituirlo. E c'è chi ha avanzato la ipotesi che sia Reutemann a prendere questo posto.

Fin qui Lagardere. E' stata poi la volta dei tecnici, a dirci come saranno le macchine. Boyer ha ripetuto quello che ci aveva detto una settimana prima al Paul Ricard, aggiungendo tuttavia un elemento nuovo.

La disponibilità tecnica infatti prevede tre periodi distinti: le gare iniziali saranno fatte con le macchine che vi abbiamo descritte, con le modifiche in corso. A Le Mans faranno il contrario di quello che è stato fatto nel 1973: anziché tre vetture collaudate dalle prime gare ed una vettura di tipo vecchio e sicura di poter reggere le 24 Ore, metteranno in campo tre macchine «normali» ed una sperimentale, molto più avanzata e sviluppata;

per un collaudo spinto di quelle che saranno le soluzioni previste per le gare di fine stagione. Il che significa che a Le Mans vedremo una nuova Matra-Simca.

Georges Martin, dal canto suo, ha parlato dei motori, e con molta onestà e chiarezza (chissà mai che l'esempio possa dilagare?). Già a metà del '73 avevano raggiunto notevoli traguardi, con la potenza massima, anche se non li hanno sfruttati in corsa. Hanno lavorato a fondo alla ricerca non tanto della potenza massima quanto di maggiori valori di coppia e di più larghi margini di utilizzazione. Nel 1973, secondo i loro rilevamenti statistici che sono stati compiuti non su un motore ma facendo le medie di molti motori, disponevano di 482 cavalli con coppia massima di 32,6 mkg.

Ora dice che sono giunti, con la coppia massima, non proprio ai limiti del motore Cosworth (sui 35 mkg) ma molto vicini e che in potenza massima hanno guadagnato sui 25-30 cavalli. Fate voi i conti. Hanno lavorato molto per ottenere lunga durata, specialmente per quanto riguarda i cuscinetti, che hanno avuto dei cedimenti. Così hanno migliorato molto la lubrificazione, ottenendo risultati soddisfacenti. Martin non ha citato cifre precise, ma le indicazioni sono abbastanza chiare. Vero?

L'argomento che ha concluso la «chiacchierata» con la gente della Matra-Simca, a parte quelli di interesse circoscritto, lo abbiamo sollevato noi, chiedendo a Lagardere quale sarebbe stata la posizione della sua marca per il prossimo futuro, in relazione alle decisioni della CSI di istituire il gruppo 5 «silhouette». Partendo dalla filosofia delle corse così come è intesa dalla Matra-Simca, Lagardere è stato esplicito: «Se le cose saranno come le hanno prospettate in dicembre (la decisione dovrà essere definitiva in marzo) è chiaro che noi non correremo più. E penso che non correranno più anche tutte le marche che corrono adesso nel campionato marche!»

«Noi concepiamo le corse come espressione di tecnica avanzata, non come elemento pubblicitario. Siamo contrari all'uso delle macchine normali nelle corse, forse perché tutto quello che si fa alla Matra è informato di uno spirito di ricerca avanzata».

Lagardere non ha detto, però, che la sua squadra si ritirerà definitivamente dalle corse. Ha detto che non parteciperà a «quel» genere di corse. E se qualcuno, adesso, pensa che ciò significhi che la Matra-Simca tornerà alle gare della Formula 1 noi crediamo... che abbia ragione.

Franco Lini



Ecco riuniti i nuovi piloti Matra-Simca per il 1974: Jabouille, Larrousse, Pescarolo, Beltoise, Jarier e, dietro, Wollek, Jaussaud, Migault e Dolhem. A Le Mans è previsto che ci saranno tutti e nove

PREMIATO a MONTECARLO da AUTOSPRINT

«Il computer non ha sbagliato» per ANDRUET

MONTECARLO - «Mi congratulo con il computer di AUTOSPRINT per l'esattezza del risultato...» così ha detto ANDRUET quando ha ricevuto in coppia con «Biche» il nostro Trofeo (poggiante su un simbolico dado di cristallo) che gli consegnava l'ing. Sguazzini amministratore delegato della Lancia, per aver vinto con la Stratos il primo Rally di Montecarlo al computer, organizzato dalla nostra rivista.

In una sala del casinò di Montecarlo, l'ing. Sguazzini nel premiare il suo pilota, ha tenuto a precisare che «non essendosi potuto effettuare per

detto che mai come quest'anno si era preparato per il rally monegasco, e che aveva una gran fiducia nella Lancia Stratos, che era già a punto al 99 per cento.

A bordo della Stratos con compressore, su un piccolo tracciato ottenuto dalla Lancia per le prove che va dell'ex curva del tabaccaio fino all'ex gasometro, con delle curve disegnate con dei birilli e delle balle di paglia, ci siamo personalmente resi conto della stabilità e dell'accelerazione fantastica di questa vettura. Andruet, da vero maestro del volante, illustrava le caratteristiche, mentre



Andruet, con la fida Biche al fianco è stato felicissimo nel ricevere dall'ing. Sguazzini il nostro Trofeo per la sua vittoria al Montecarlo al computer. Sotto, Andruet si esibisce con la Stratos «turbo»



le noti ragioni il Rally di Montecarlo, questa iniziativa presa da AUTOSPRINT di farlo svolgere egualmente al computer, è stato un gioco, che si spera sia di buon auspicio per la Lancia, per la Stratos, per le corse in genere, e in particolare per i rallyes. Con l'augurio che il computer sia stato veggente per Montecarlo '75».

Andruet ha poi voluto sapere come si è svolto nei particolari il Montecarlo al computer, e mentre ci faceva fare un giro con la Stratos con il turbo compressore, ci ha messo alla prova facendo delle curve mozzafiato e «staccando» all'ultimo momento cercando di farci confessare che con il cacciavite avevamo «ammestrato» il cervellone. Alle nostre assicurazioni, e convinto anche dal fatto di non averci fatto confessare nulla perché nulla c'era da confessare, ci ha

noi aggrappati alla portiera pensavamo con terrore che avremmo già frenato da un pezzo e che lui invece stava ancora accelerando... Alla fine però ha avuto ragione lui, visto che le curve e le controcure gli sono riuscite tutte, e che il miglior tempo ufficiale preso dal sig. Sobra dell'ufficio stampa del GP di Montecarlo era il suo: e di chi altri avrebbe potuto essere?

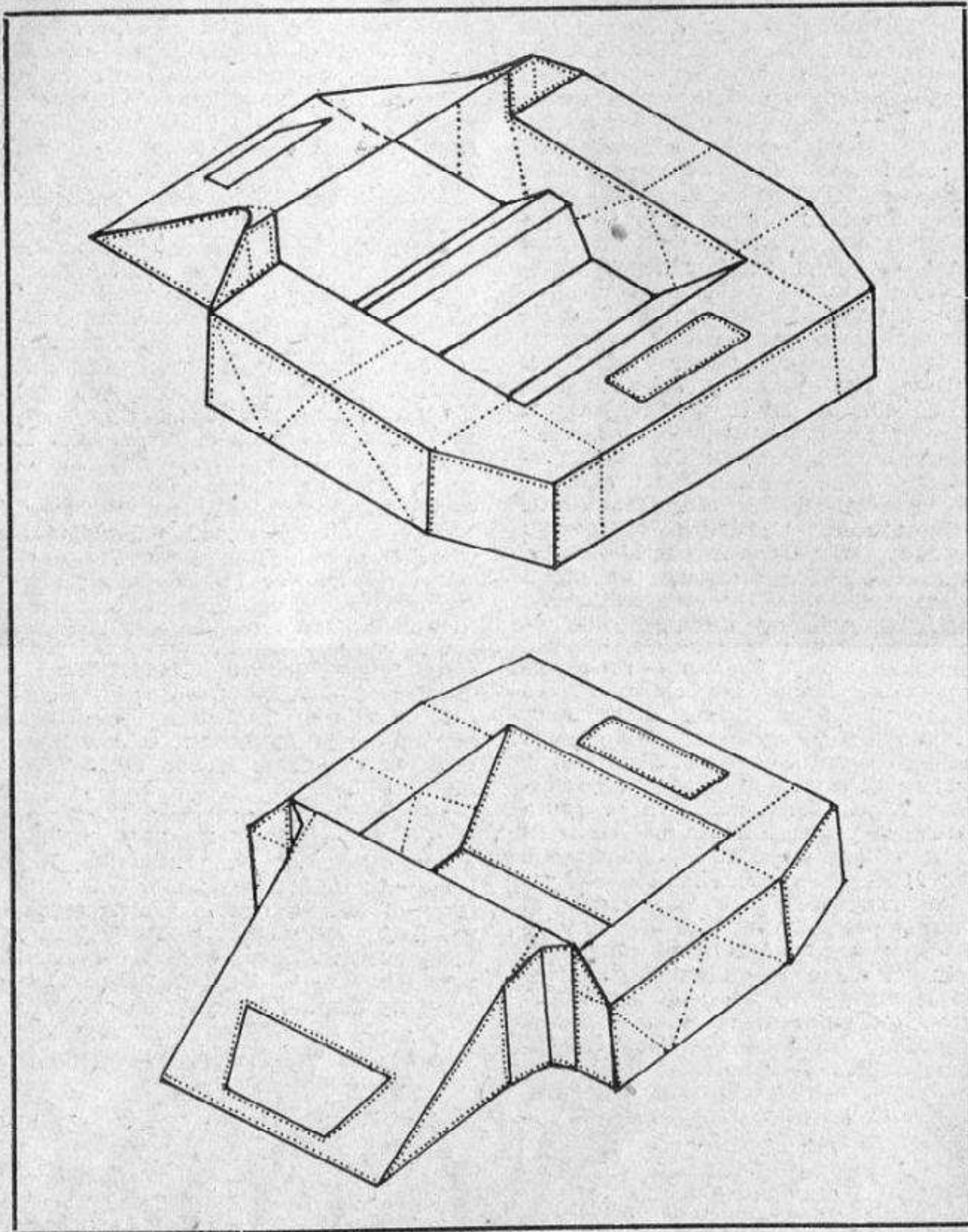
Anche la coequiper di Andruet, la «piccola» Biche ci ha assicurato che il computer di AUTOSPRINT ha avuto ragione a fargli vincere il Rally di Montecarlo, «ha ragionato umanamente — ci ha detto — neanche avesse saputo l'impegno e il puntiglio con cui ci eravamo preparati per questa gara».

g. c.

Un documento segreto

E' una monoscocca l'ABARTH - ABARTH

Due viste del cassone centrale che forma la monoscocca della nuovissima Abarth 2 litri attualmente in costruzione. Dai disegni si nota la forma anteriore a « scivolo », che fa prevedere radiatori laterali e muso molto appuntito. La scocca, in alluminio, completa di attacchi pesa solo 35 chili. Il carburante sarà in serbatoi che occuperanno lo spazio fra le spalle del pilota e la centina parafiamma posteriore. Motore e cambio saranno sostenuti da un telaio supplementare



TORINO - Fra una quindicina di giorni dovrebbe essere pronto il primo telaio della nuova 2 litri che l'Abarth sta da tempo costruendo in gran segreto. La Abarth tutta Abarth, insomma, che non ha nulla da spartire con Osella, e che AUTOSPRINT ha a suo tempo annunciato.

La vettura all'Abarth non si vede per la semplice ragione... che non è all'Abarth. Infatti il telaio è in costruzione presso una officina specializzata nella lavorazione aeronautica dell'alluminio. Si tratta di una monoscocca molto compatta, progettata dall'ing. Jacoponi con la consulenza di Carlo Abarth, che periodicamente segue il lavoro in officina. E' in foglio rivettati ed incollati, con molte triangolature interne per non lasciare troppe superfici piatte. Anteriormente, la scocca presenta una specie di « scivolo », come quello della Ferrari B2 per intendere, mentre visto l'andamento delle fiancate (che si rastremano dietro al pilota) si può presumere che i radiatori saranno laterali in questo punto, con prese d'aria nelle fiancate.

Interessante la posizione dei serbatoi benzina, che saranno disposti trasversalmente nella scatola tra le spalle del pilota, una soluzione già adottata nella Momo dell'ing. Valentini. Si ottiene in que-

sto modo di proteggere meglio i serbatoi in caso di urto e di trasferire pochissimo peso nel corso dello svuotamento del serbatoio stesso.

La scocca si interrompe bruscamente alle spalle del pilota, ed il motore ed il cambio saranno sostenuti tramite un telaio in tubi supplementare. Anteriormente, sono già stati piazzati gli attacchi per le sospensioni realizzati con fusioni in titanio. Il passo sarà piuttosto contenuto, fra i 2100 ed i 2150 mm, mentre il motore sarà probabilmente una versione rinnovata del 4 cilindri già prodotto dall'Abarth per Osella, il quale sta pensando — come abbiamo anticipato — al BMW ed anche ad un pluricilindrico nazionale. Nel frattempo, mentre in officina si stanno preparando i particolari delle sospensioni, nella galleria del vento della Pininfarina è già stata collaudata la carrozzeria, in resina rinforzata in fibra di vetro. Gli esiti sperimentali per ora sono soddisfacenti. C'è molta attesa per questo ritorno ufficiale dell'Abarth alle corse, per il quale la Casa torinese ha già i piloti: Vittorio Brambilla, Jean Louis Lafosse e Chris Craft. I primi allenamenti sono per questa settimana, da giovedì a Misano, con i modelli Abarth-Osella 1974 e 1973, in attesa della nuova vettura-casa che è prevista per la fine di marzo.



IMOLA - Cominciò così. Il pilota Adriano Cocchi mi telefonò per chiedermi un aiuto, ovvero uno « sponsor » che l'aiutasse a comprarsi una moto per soddisfare la sua passione. Io mi permisi di passare parola al presidente del Moto Club Santerno di Imola dott. Costa che, a sua volta, informò il signor Domenico Berti consigliere delegato della Ceramica Santerno. Ci incontrammo al San Domenico dove si mangia bene e si beve meglio: l'atmosfera serviva per aiutare Adriano Cocchi che chiedeva cinquecentomila lire da aggiungere a un gruzzolo di cui disponeva per farsi mandare una Yamaha nuova di zecca dalla sede europea di Amsterdam.

A tavola la discussione si infervorò e i buoni uffici della domanda e dell'offerta travolsero ogni aspettativa. Cocchi, di rife e di raffe, piangendo con la commozione dell'appassionato autentico convinse lo « sponsor » di aumentargli l'aiuto. Da cinquecentomila si passò al milione, al milione e mezzo e oltre. Sempre sorridendo, secondo un costume che porta fortuna agli industriali, il signor Domenico Berti disse che sì, che gli stava bene fare avere una moto veloce per Adriano Cocchi perché il ragazzo correva col cuore, senza prevaricanti sentimenti d'ordine finanziario e un tipo così andava aiutato. Fu un incontro alla De Amicis e il matrimonio non venne guastato neppure quando Cocchi, nel corso della Daytona d'Imola, ruzzolò per terra con una grossa Kawasaki che poi gli finì addosso rovinandogli reni e fegato. All'ospedale gli venne asportato un rene e gli fu suturato il fegato. Si temette anche per la sua vita, ma dopo pochi giorni si capì che Cocchi era riuscito a sconfiggere il destino. Quando scese dal letto chiese subito di poter continuare a correre e come stava il signor Berti, se gli serbava rancore per l'incidente, che lui intendeva ripagarlo ancora della moneta ricevuta. A sua volta lo « sponsor » non pensava minimamente al piccolo danno subito ma gli interessava soltanto che Adriano Cocchi potesse ritornare a sorridere se non a correre. Era un edificante modo di concepire la disgrazia senza il minimo segno di acredine. Si poteva così, arguire che il signor Domenico Berti aveva tutte le attitudini per fare lo « sponsor », offrire cioè appoggio a qualcosa che gli restituisse la cortesia sotto forma di pubblicità.

Ecco perché non ha destato stupore quando la Ceramica Santerno è subentrata alla Shell italiana per dare una robusta mano alle organizzazioni motociclistiche imolesi e più precisamente al Moto Club Santerno di Imola. Non entriamo in merito alla cifra « tremendamente » più elevata di quella offerta ad Adriano Cocchi, piuttosto varrà tenere presente l'impegno anche sul piano psicologico di questa Ceramica Santerno che prende il posto di un colosso come la Shell italiana. Un impegno che comporta ramificazioni di ogni genere nel settore pubblicitario anche col mezzo meccanico a quattro ruote e che impone sacrifici rimarchevoli a tutto lo « staff » dirigenziale di questa azienda che sorge nella magnifica vallata del Santerno, in una piana che fa angolo con Casalfiumanese. La località è quella dove si consumano infinite sagre dell'allegria e del buon cibo, dove la gente ama sentirsi ancora libera e non soggiogata dall'aspetto tecnologico della vicenda umana. Orbene quest'aria si riesce a respirarla anche nell'ambito estremamente moderno della Ceramica, entro la quale si lavora serenamente e con un'alacrità di tipo sportivo

Uno sponsor nuovo per
le manifestazioni imolesi

CERAMICA SANTERNO anticrisi energetica

per cui la burocrazia è posta al bando senza infingimenti di sorta.

Certo verrebbe da chiedersi cosa mai possano entrarci le ceramiche con le imprese di Agostini e compagnia bella. Domanda inutile stando ai precedenti in materia senza però quell'entità morale e materiale con cui la Ceramica Santerno appoggia le manifestazioni motoristiche. Il signor Berti dice che un veicolo pubblicitario può valere l'altro purché l'appoggio sia surrogato dal buon gusto e da una vera autenticità nell'interpretazione. Certo un Agostini con una piastrella della Ceramica Santerno in mano può dire tutto e nulla: l'importante è che poi il prodotto indicato possa soddisfare l'attesa come bontà e aspetto. La pubblicità diventa solo un indice direzionale, il resto deve venir dopo. Per il signor Berti il veicolo pubblicitario del motorismo è veloce come i mezzi meccanici stessi e come gli stessi si pone diversi traguardi.

Tanto per cominciare quest'anno la 200 miglia d'Imola, ovvero la Daytona d'Europa, si chiamerà 200 miglia Ceramica Santerno e se ne parlerà dall'Italia agli antipodi alla Tv, sui giornali in tutte le lingue. Anche le altre gare delle moto recano l'egida del grifo stilizzato della Ceramica Santerno, un grifo che è poi l'emblema della città di Imola. Intanto è bello che un prodotto sportivo confezionato in una città goda l'appoggio di una industria della città stessa. Anche l'autodromo sarà tappezzato di Ceramica Santerno. Così anche quando sfileranno i bolidi a quattro ruote impegnati il 2 giugno nel mondiale marche, nella loro scia lasceranno piastrelle e pavimenti di classe, quella stessa che distingue i protagonisti dello sport. L'accoppiamento ha una sua ragione di essere: classe con classe e piena disponibilità a soddisfare, come nello sport, una enorme massa di pubblico.

p. e. r.



● L'ing. Enzo Ferrari si congratula con il consigliere delegato della Ceramica Santerno, Domenico Berti, in occasione della presentazione della 200 Miglia Ceramica Santerno la grande manifestazione motociclistica che si svolgerà il 7 aprile. Il signor Domenico Berti, è stato insignito recentemente del « Prix Chevaliers et du progres economique et social » per essersi distinto nella propria attività imprenditoriale sul piano europeo.

Con patrocinio
MARLBORO
il Rally Campania

Stop al progetto
GT KALIKOF
causa l'austerità

NAPOLI - « 10. Settimana dell'Automobilista », una manifestazione che si ripete con sempre maggior successo e che, organizzata dal quotidiano Roma sotto il patrocinio dell'Azienda autonoma di soggiorno di Napoli, si svolgerà dal 18 al 26 maggio prossimi, fruendo delle strutture della Mostra d'Oltremare. Sarà una ricchissima rassegna di automobilismo, motociclismo, roulottes, biciclette e accessori vari, un coraggioso atto di fede nella ripresa industriale del paese.

Oltre l'esposizione vera e propria, molte saranno le manifestazioni collaterali: un concorso fotografico, un'esposizione d'opere d'arte, una rassegna di « moda-motori », una sfilata di moda su auto d'epoca e moderne, minigare automobilistiche per ragazzi e, per la parte sportiva vera e propria, lo svolgimento, nei giorni 22 e 23 maggio, del « 3. Rally nazionale della Campania » patrocinato dalla Marlboro, valido per il Trofeo rallies nazionali.

MODENA - Arenato il programma della « GT Kalikof Inc. » del quale scrivemmo. Alle « PADANE » attendevano istruzioni. Ma è arrivata una telefonata da Hugo Bragioni all'intermediario del progetto (che, come sapete, prevedeva un primo lotto di 25 vetture, con telaio italiano, motore General Motors e carrozzeria delle Padane). Bragioni da Nuova York ha praticamente disdetto ogni programma e le trattative coi collaboratori italiani. « Qui si marcia quasi a... piedi — ha detto Bragioni — lo riesco appena, appena ad arrivare al mio ufficio, distante da New York circa 40 km.; anche per i generi alimentari non riesco a trovare un grano di riso. Pazienza il dover lasciare la macchina in garage, ma rinunciare a certi appetitosi piatti all'italiana mi secca molto! ».

Risposta: « E allora prendi l'aereo e vieni a Modena, se non potremo darti delle vetture, ti daremo del riso! ».