

RENO - Per possedere più belle vetture al mondo di chiunque altro occorrono tre requisiti: molto denaro, interesse per la tecnologia e amore per la progettazione classica. Williams F. Harrah li ha tutti. Questo è in netto contrasto con il modo in cui gli sceicchi arabi, diventati danarosi col petrolio, o i nuovi ricchi miliardari texani, comprano le loro Rolls-Royce a dozzine, scegliendole sul catalogo. Tutti i giorni Harrah trascorre molto tempo con le sue 1500 vetture, benché il suo « lavoro numero uno » sia rappresentato dai famosi albergo-ristorante-casinò a Lake Tahoe e a Reno, nel Nevada, ove il suo personale ammonta a 5000 dipendenti.

Naturalmente non tutte le vetture sono esposte al pubblico nei tre grandi edifici, ma fra le 1100 che i visitatori giornalieri possono vedere, circa 300 sono ritenute a livello di « concorso di eleganza ». Più che un « museo », nel solito senso della parola, è in effetti una collezione privata che nel 1972 attirò ben 292.000 persone, mentre si calcola che nel 1973 il numero abbia superato le 350.000.



Sopra, il pezzo più raro di Harrah è questa Thomas Flyer vincitrice della Parigi - New York. Sotto, nel '71 Harrah espose 30 delle sue vetture in Giappone



Le vetture sono state scelte con gusto e con una saggia valutazione, da parte di Harrah, un uomo con vaste cognizioni tecniche e un perfezionista al cento per cento in fatto di restauri. Si tratta del tipo di automobili che chiunque — in grado di poterle acquistare — spererebbe di possedere, non soltanto per ammirarle, ma anche per usarle. Infatti tutte quelle esposte sono in condizioni tali da potere funzionare perfettamente.

Tenendo presente che circa 5000 diverse marche sono state costruite negli Stati Uniti dalla fine del secolo scorso, è chiaro che nella maggioranza queste vetture erano modelli o prototipi sperimentali, costruiti in piccolo numero e della cui esistenza il pubblico era all'oscuro. Adesso sono esposte anche quelle, se presentano qualche interesse tecnico o qualche caratteristica particolare.

Harrah, che attualmente ha poco più di sessant'anni, diede inizio a questa « Mecca » per appassionati di automobili venticinque anni fa, quando comprò una Maxwell 1911 e una Ford 1911 che

restaurò. Non potendo naturalmente essere « un lavoro », più o meno allo stesso tempo Harrah cominciò a costruire il suo impero dei giochi d'azzardo, che gli consente di acquistare qualsiasi vettura veterana, storica o classica, quali che siano le condizioni in cui si trova, e che sia in Nord America o in Europa.

Per tenere in funzione un simile « impero automobilistico », è necessario avere sempre alle proprie dipendenze circa 150 persone. Fra queste 87 sono esperti-artigiani, che s'intendono di motori, di tappezzeria interna, di ottone, di legno e così via, e che lavorano di fronte al pubblico. Circa 30 vetture sono perennemente in fase di restauro e, se un pezzo necessario non è disponibile, viene fabbricato dai suddetti artigiani, seguendo le caratteristiche originali.

Per farlo si ricorre a una fornitissima biblioteca e a un reparto ricerche, ove dieci persone istruite raccolgono tutte le informazioni su qualsiasi vettura mai costruita in qualsiasi paese, procurandosi inoltre tutte le riviste stampate nel mondo, alcune delle quali risalgono fino al 1895. Quando una vettura viene comprata e portata a Reno (a volte in un « panier ») tutti i dati sul costruttore e sulla macchina stessa vengono radunati, per creare un Manuale del Restauro, che può essere spesso anche vari centimetri quando è completo. Pronto il manuale, gli uomini delle officine sono pronti a loro volta, per costruire circa il 50 per cento delle parti mancanti, difettose o consumate.

Harrah compra in generale circa cento vetture l'anno e ne vende più o meno altrettante, come « eccedenza », però si è rilevato che acquistare vetture vecchie soltanto per procurarsi parti piuttosto costose; è più economico fare a mano quanto occorre. In questo modo tutto viene costruito rispettando le caratteristiche originali, che non sono dunque « modernizzate », anche se a volte ci si rende conto che sarebbe più adatto qualche materiale migliore.

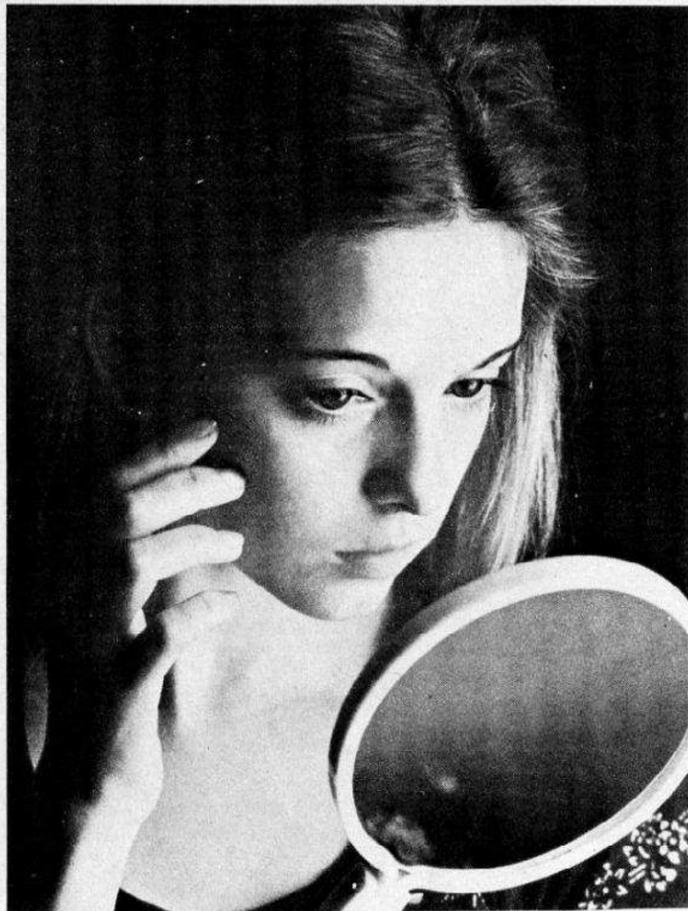
Le vetture sono esposte in maniera logica, dando cioè maggior rilievo a quelle americane, fra le quali si trova, per esempio, ogni modello Ford costruito dopo il 1903. Alcune Case sono presenti con modelli diversi, a seconda degli anni. Infatti ci sono 17 Auburn, 15 Bugatti (fra le quali due rare Bugatti Royale), 25 Cadillac, 33 Chevrolet, 38 Chrysler, 18 Duesenberg (forse la miglior marca mai esistita negli Stati Uniti), 4 Ferrari (una, la 166/MM N.0004M V12, è la prima vettura di serie del 1949, e una del 1925 appartenente ad Anna Magnani), 5 Fiat (1911-1961) una delle quali costruita negli Stati Uniti nel 1915, 3 Hispano Suiza (una è un modello Alfonso XIII del 1912), 4 Minerva, 89 Packard, 39 Pierce Arrow, 13 Rolls-Royce, senza contare vetture come Alfa, Ballot, Bucciari, Darracq, 3 De Dion Bouton del 1899, 1901 e 1914, Delage ((1903, 1904 e 1910), una Panhard Levassor del 1902, una Renault del 1907, Talbot Lago, una G.P. Maserati del 1936 ex Viiloresi, una Tipo 6CM e perfino una rara VW del 1947.

Le vetture esposte non solo sono state scelte personalmente da Harrah, ma è stato lui stesso a provarle su strada dopo il completo lavoro di restauro. E se la caratteristica di un dato modello indica una velocità di 120 orari, mentre su strada ne fa soltanto 100, la vettura torna in officina ove si scopre il perché...

Charles G. Proche

"...Perché un incontro deve essere meno bello solo per colpa dei brufoli?"

"Quando si avvicina il momento dell'appuntamento sento più forte il problema dei brufoli. Vorrei tanto risolverlo proprio ora, durante i primi incontri, i più belli, con lui. Da qualche settimana le impurità della pelle mi sembrano tanto importanti! Ho tentato molte volte di eliminare i brufoli ma non ho ottenuto risultati decisivi. Le prime volte li pasticciavo con le mani, e l'irritazione si estendeva sempre di più. Allora provai a curare con un certo impegno l'alimentazione, a stare il più possibile all'aria aperta, smisi persino di fumare. Un leggero miglioramento c'è stato da allora, ma troppo leggero. E adesso voglio impegnarmi di più: non devo guastare la bellezza dei primi incontri con lui. Ma cosa posso fare?". (Pinuccia M. - Como)



Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

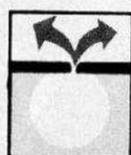
Molti giovani hanno il tuo stesso problema, importante ma non drammatico. Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



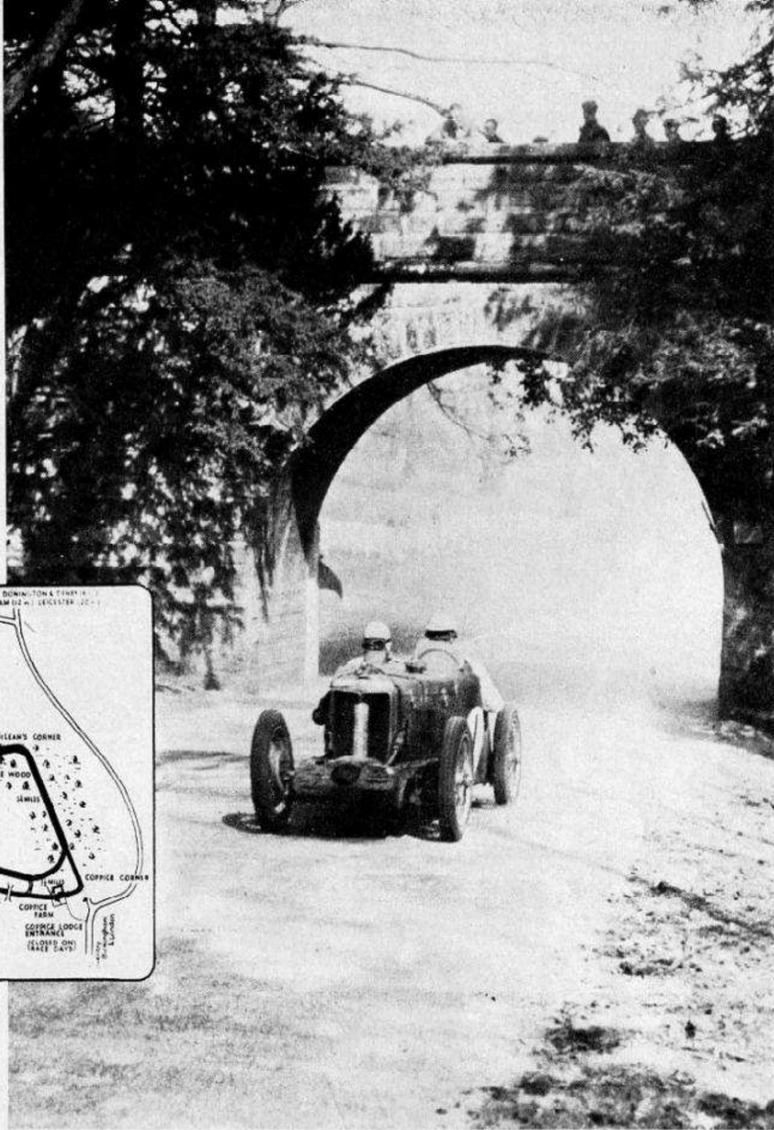
La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi: Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle. L'efficacia è identica.

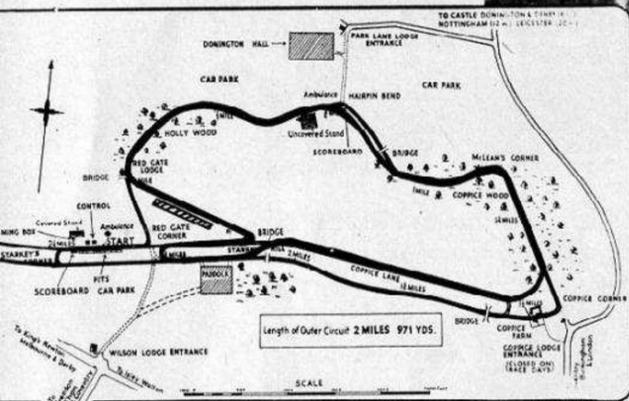


IL MIRACOLO di WHEATCROFT



Dal «Museo» che cammina a una pista che sarà unica al mondo

DONINGTON può diventare CAPITALE delle corse



Nel disegno, il vecchio circuito di Donington così com'era nel 1937. Si nota il percorso del nuovo tracciato. A destra, il passaggio sotto il «ponte»

«Tutto quello che sto realizzando qui a Donington è concepito secondo un principio che segue per ogni mia attività: rendere tutto il più facile possibile e non cercare di prendere troppo denaro solo a qualcuno ma di averne un po' da tutti in cambio di ciò che ognuno desidera»: non esplo- de in una delle sue fragorose carat- teristiche risate Bernard. «Tom» Whe- atcroft dopo questa affermazione. Non lo fa anche se molto spesso di- ca cose serissime accompagnate dal- la sua immanicabile risata alla quale è difficile sottrarsi per un naturale contagio; ma questo è un po' il cre- do di tutta la sua vita di uomo che si è fatto dal nulla per diventare uno degli impresari edili più impor- tanti di Inghilterra, è su questo credo la risata non viene.

Col suo maglione blu, sempre quel- lo, gli occhiali con la pesante mon- tatura che accentuano una espres- sione mutevole, i suoi cinquant'anni gio- vanili traditi solo da una passione (secondaria) per la tavola, Wheatcroft ci accompagna per il suo «regno»

di Rosemeyer e, come dice lo stesso Wheatcroft, dell'«Italian Maestro Nu- volari».

Donington Park, requisito dai mi- litari ai tempi della guerra, era ri- masto fino al termine degli anni '70 in stato di abbandono: smantellati i depositi di veicoli, abbandonati al- cuni stabilimenti tra i quali uno che porta ancora oggi il prestigioso mar- chio della Rolls Royce, l'area venne posta in vendita e Wheatcroft non impiegò più di due visite per deci- derne l'acquisto «Ad un prezzo mol- to ragionevole, molto vicino alla mia contropartita».

Al momento di perfezionare l'acqui- sto, appena tre anni fa, l'appassiona- to magnate inglese aveva già preso una seconda decisione: di fianco al museo delle sue auto, su quel ter- reno che già aveva conosciuto l'au- tomobilismo al massimo livello, avrebbe ridato vita al vecchio glorioso circuito di Donington.

Oggi, nei primi mesi del 1974, il parco è già molto cambiato sia al suo interno che all'esterno: il Museo,

lambisce il circuito dando una oppor- tunità in più al futuro pubblico. C'è un aeroporto internazionale, a poche migliaia di metri di distanza, colle- gato da voli di linea giornalieri con l'Europa continentale, capace di dare un «imprimatur» di internazionalità al nuovo complesso. Come se non bastasse Donington sembra certamen- te destinato ad ereditare spettato- ri e gare dell'ormai finito circuito di Croft, e di Mallory Park e Oulton Park per i quali sembra ormai certa la chiusura.

«Passo il settanta per cento del mio tempo seguendo il lavoro normale ed il trenta per cento ad occuparmi di Donington... è un trenta per cento che vuol dire sabato, domenica e le ore più strane, ma io amo l'automobilismo e quando sono qui per me non è lavorare». Dopo aver fatto cor- rere Derek Bell ai tempi della rottu- ra con Ferrari e poi Roger William- son («io non volevo che facesse la Formula Uno nel 1973: ero già d'ac- cordo con Tyrrell di avere una sua macchina per il 1974 al di fuori del-

la nuova pista ricalca in gran parte il tracciato d'anteguerra. Wheatcroft ha concepito il suo progetto per supera- re non solo tutti gli altri circuiti ing- lesi ma lo stesso Circuit Ricard che, come molti sanno, non offre a chi sta a vedere gli stessi pregi di cui possono godere piloti e concorrenti.

I pregi di Donington, tra l'altro, non si fermano al circuito ed all'op- portunità di visitare un Museo unico: il progetto completo include ben otto impianti diversi ed indipendenti an- che se realizzati in una sola area. Oltre al circuito vero e proprio, lun- go poco più di quattro chilometri, e quello Club di tre chilometri e due- cento, è già stato tracciato un per- corso di un chilometro e seicento da destinare alle gare in salita che in Inghilterra sono sempre su distanze brevi. Poi ci sono altre due piste: quella per le auto d'epoca, ricavata da un tratto caratteristico ed immu- tato del vecchio Donington: non uti- lizzato per il nuovo percorso per la pericolosità, e quella per le gare di autocross.

il nome dalla porta rossa del Cottage che la delimita all'esterno. E' la zona che segue i box, uno dei punti che maggiormente differenzieranno il nuo- vo dal vecchio circuito:

«Sono stati curati tutti i partico- lari: si accede ai box da una via che evita l'uso di sottopassaggi difficili per i camion. Il piazzale, molto gran- de, sarà in leggera pendenza per per- mettere il deflusso dell'acqua e una sempre buona pulizia. I box veri e propri saranno a due piani con una parte di lavoro, in basso, per i me- canici ed un terrazzino sopra per i contagiri. In questo modo chi lavora ha spazio. In questa zona ci sarà an- che una serie di salotto di rappre- sentanza per gli sponsor con vetrata a sbalzo, in angolo, in modo che an- che nei giorni di pioggia e vento si possa vedere perfettamente rimanendo all'interno. Nel piazzale ci saranno pompe di carburante, ospedale di soc- corso attrezzato ed un ristorante che servirà da una parte la zona box e dall'altra l'area della tribuna. Infatti verrà costruita anche una tribuna per



Da quasi un anno, questo cartello richiama visitato- ri al magnifico museo di monoposto di Wheatcroft



La costruzione bassa sulla sinistra della foto è il locale che ospita il museo di Donington, la «collezione», come la chiama Wheatcroft. Il museo comprende solo vetture monoposto da gran premio e sta sempre più ingrandendosi

con lo stesso piacere di chi è arriva- to al trono dopo aver conquistato per- sonalmente ogni metro di terra. Que- sta terra sono i 300 acri, centoventi ettari, che iniziano appena fuori il villaggio di Donington Castle, nel Lei- cestershire, tra Birmingham e Notting- ham, del quale conosce la storia a partire dal 1461.

Eppure sono suoi solo dal 1971, an- no in cui scoprì che non lontano dal- la sua Leicester esisteva un posto do- ve valeva la pena di raccogliere le quaranta vetture da corsa, tra le più famose di ogni tempo, che si era com- prato ed aveva amorevolmente resta- urato nel giro di quasi dieci anni. Que- sto posto aveva un significato specia- le per essere destinato ad un museo di auto da corsa: era il parco dove nell'immediato anteguerra l'automobilismo inglese aveva visto disputare alcune delle più belle corse della sua storia con la battaglia tra le tedesche Auto Union e Mercedes e le vittorie

la «collezione» come la chiama Wheatcroft, è una realtà splendida da quasi un anno e le ormai ses- santa monoposto che vi si trovano so- no forse più belle di quanto uscirono, nuove, dalla fabbrica («Chapman è stato qui ore a vederle... presto avrò anche la Ferrari B1... vorrei che tutti i costruttori venissero a vedere come tengo le loro auto»). Presto di queste auto ce ne saranno un'altra decina, in due nuove sale, e il patrimonio della collezione sarà ulteriormente aumentato.

Nel parco, alle spalle dell'edificio della collezione, («non è un Museo, le macchine qui sono tutte perfetta- mente efficienti e possono essere por- tate fuori da provare in qualsiasi mo- mento... io le ho guidate tutte») si snoda il percorso della pista in via di ricostruzione ed anche fuori dei confini molto sta mutando. E' in co- struzione una superstrada che colle- gando Birmingham con Nottingham,

la squadra... avevamo già comprato tutti i macchinari per l'officina... ave- vamo deciso di costruirci noi una Formula Due... ora è tutto ancora là, imballato. Ho ceduto alle insistenze, ma se avrò un altro pilota in futuro non ascolterò nessuno ed in Formula Uno lo farò andare io quando riterrò opportuno... non c'era nessuna fretta per Roger!), ora Tom Wheatcroft pen- sa quasi esclusivamente alla realiz- zazione del regno di Donington ed i suoi modi fanno pensare a quelli che doveva avere Romolo quando se ne stava indaffarato a trasformare i sol- chi tracciati per delimitare la nuova città in quella che avrebbe dovuto di- ventare Roma.

Di Romolo, Wheatcroft ha un altro tratto caratteristico: quello del con- quistatore. Il circuito di Donington, infatti, nasce nel 1974 con i crite- ri che saranno caratteristici degli impianti degli anni ottanta e questo è decisa- mente notevole considerando che la

A sud del rettilineo d'arrivo è pre- vista una fettuccia per le gare di Dragster utilizzabile anche («nei gior- ni del Gran Premio d'Inghilterra...») come via di deflusso per il pubblico. Completano l'intero complesso un percorso stradale di circa quattro chilometri, molto impegnativo desti- nato ai collaudi delle case automobilis- tiche che producono per la serie, uno spiazzo per la scuola di dera- page ed un percorso per il collaudo di camion e veicoli industriali. Do- nington, in altre parole, si avvia a diventare una specie di Disneyland dell'automobilismo, che attrarrà su di sé una attività ininterrotta per dodici mesi all'anno.

E' Wheatcroft stesso a farci fare il giro di queste meraviglie in costru- zione a bordo della sua BMW auto- matica: si parte da quello che è uno dei simboli della vecchia Donington, il Red Gate Corner, la curva che prende

gli spettatori a cui interessa seguire ciò che accade al box. Anche la cor- sia di decelerazione sarà realizzata in modo da evitare ogni intralcio agli altri concorrenti. Infatti le auto as- sumeranno una traiettoria diversa da quella che si percorre andando veloci- mente».

Lasciata questa zona e percorsa la curva a destra del Red Gate, si scen- de lungo una zona boscosa chiamata Hollywood — bosco d'agrifoglio — dove la pista, in una ampia curva a destra seguita da una a sinistra più accentuata, ricalca quasi esattamente quello che era il percorso d'anteguer- ra. «Questa zona è molto spettacola- re: la curva in discesa prima del ponte, la Hairpin, sarà contropenden- te verso l'uscita... una vera e propria zona di testacoda. Tutte le curve han- no una pendenza ed un raggio diver- si e questa sarà molto spettacolare, infatti all'esterno verrà costruita una grande tribuna. Intendiamoci, non



Il « red gate corner » prende il nome da questo cottage, con porte e finestre dipinte di rosso. Siamo nella parte subito dopo la zona box



Procedendo lungo il tracciato in via di ultimazione, arriviamo alla insidiosa «esse» lungo il boschetto che conserva il nome di «hollywood»



La pista ora procede in discesa: dopo questa « esse », si intravede sullo sfondo la «hairpin bend», in contropendenza: testa-coda garantiti!



La nuova pista taglia fuori il famoso «bridge», nel quale Nuvolari e Caracciola si infilavano in pieno: è il punto più vicino ad ostacoli



Sul dosso, la pista volta, solo che non si capisce da che parte! La frenata qui è problematica. A sin., la corsia per i mezzi di soccorso



Prima del rettilineo principale, il tracciato passa dietro al Museo. Sulla torre, fra non molto verrà issata a mo' di simbolo una Lotus 20



Siamo sul rettilineo principale, e di fronte a noi è il primo « salto » previsto dal tracciato, così come accadeva nel circuito anteguerra!

ho pensato a questa curva per fare degli incidenti, ma dello spettacolo. Io amo molto l'automobilismo e piloti e costruttori non potranno avere di che temere... c'è un lungo spazio all'esterno e quindi niente danni... solo spettacolo».

Lo spettacolo continua in questo pittoresco tratto anche nella parte in salita sebbene si sia dovuto rinunciare al famoso «bridge», lo stretto ponte diventato simbolo del circuito nell'anteguerra... «sembra che qualche volta le auto siano passate affiancate lì sotto» dice Wheatcroft indicando uno dei tre archetti in pietra del vecchio ponte «Certo non è largo... in ogni caso il Royal Automobile Club avrebbe avuto qualche cosa da ridire se lo avessimo mantenuto!» Così l'arco è stato evitato, tagliando la collina alla sua destra senza rinunciare al cimelio.

«Questo è il punto dove la pista passa più vicina ad un ostacolo: una

decina di metri. Tutto il resto del circuito è delimitato da spazi a pendenza variabile studiati appositamente per rallentare le auto. Alla fine di questi spazi non è quasi mai prevista la barriera Armco ma solo reti di contenimento in modo che la protezione risulti morbida. Una pista per i mezzi di soccorso corre tutta attorno ed i punti dei commissari saranno a cento metri l'uno dall'altro».

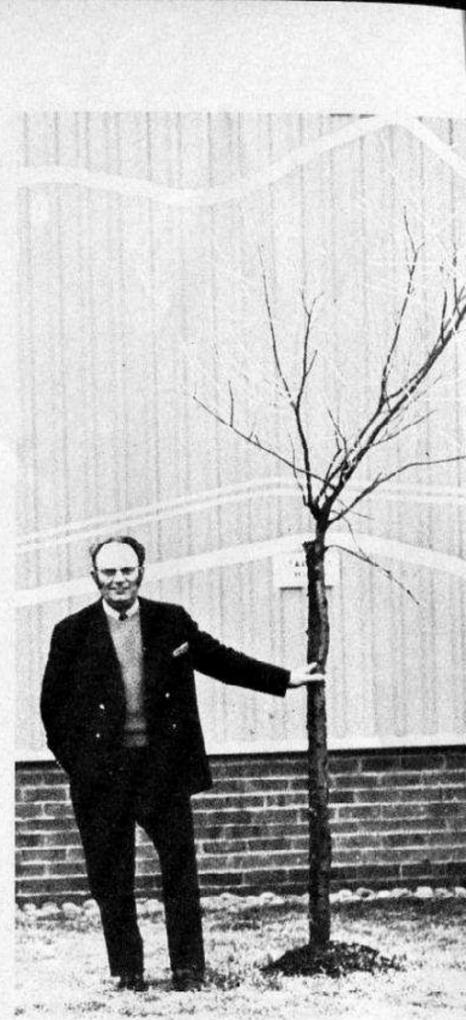
Uscendo dalla fossa del ponte la pista sale verso una curva ampia a sinistra ed una a destra di 90 gradi: è quella che immette nel breve ma insidioso allungo che svolta bruscamente a destra, proprio dietro al Museo, per prendere il rettilineo più lungo. Tenendo salvo il principio di «un imprevisto per ogni curva», qui la frenata si deve compiere in salita senza capire dove esattamente la curva inizi. Uno scherzetto che fa impressione già su di una vettura turismica e con la pista senza asfalto!

Sul rettilineo Wheatcroft riserva un'altra delle sorprese del suo circuito ereditata dagli anni eroici: i due dislivelli in piena dirittura dove le auto, stando alle parole del costruttore, dovranno compiere dei balzi in volo. «Ormai non si salta quasi più neppure al Nurburgring ma qui a Donington c'è una famosa foto di Nuvolari con la ruota anteriore della sua Auto Union ad almeno mezzo metro metro da terra. Donington manterrà questa caratteristica dei salti».

Rispetto al tracciato originale qui il percorso è parallelo e più all'interno; anche la rapida «esse» sinistra-destra prima dei box, dove è già realizzata la deviazione per il Club Circuit, è nuova. Nuova, anche se ricalca quella del passato, la curvetta che porta il circuito proprio dietro alla zona box e che è seguita da una altra, similmente stretta, che dà sul breve rettilineo di partenza.

Senza soffermarci oltre sul tracciato, ormai completo per l'asfaltatura prevista per aprile-maggio in funzione delle prime gare che si terranno a partire da agosto, è interessante osservare alcune delle idee applicate al nuovo impianto. Per prima quella che ha spinto il costruttore a prevedere la realizzazione di un grande edificio, prospiciente la pista, composto da duecento salotti di rappresentanza, tutti con terrazzo, dai quali assistere alle gare. In ogni salotto ci sarà telefono per richiedere il servizio dal bar più o meno come accade in hotel. Il costo d'affitto dei salotti è previsto in mille sterline all'anno, un milione e mezzo, che includono 15 biglietti di accesso per gara dei quali l'affittuario potrà servirsi per invitare clienti e persone che gli interessano.

Basti pensare ai concessionari di auto della zona, alle compagnie di assicurazione ed a chiunque abbia una



Tom Bernard Wheatcroft davanti al suo museo. Dietro a lui, com'era il vecchio tracciato del circuito di Donington Park

clientela con la quale avere rapporti di cortesia. Duecento di questi salotti sono già un bell'affare e si affiancano ai box di rappresentanza tradizionali che, come dicevamo, sono previsti nella zona traguardo. Altre cose, tra le tante, un completo sistema idrico che prevede il drenaggio dell'acqua ai bordi della pista e la raccolta con benefici anche per l'acquedotto del villaggio di Donington. Tutto attorno alla pista anche una conduttura d'acqua potabile ed un sistema per la raccolta e distribuzione dei rifiuti. Il pubblico disporrà di un gran numero di strade per gli spostamenti, di due sottopassaggi, di tribune per 20.000 posti a sedere, di un ristorante caratteristico ed hotel all'ingresso ovest del circuito, di un camping per le roulotte attrezzato con servizi e di molte altre cose ancora.

«Sto facendo tutto questo da solo, non ho chiesto aiuti al Governo inglese... non ne dà per iniziative di questo tipo. Non mi preoccupa neppure la crisi attuale, c'è e la gente si abituerà ma non per questo rinuncerà ad avere ciò che desidera. Quello che io sto costruendo qui serve per offrire a ciascuno ciò di cui ha bisogno: spettacolo per il pubblico, circuiti per i piloti e per i collaudi che serviranno anche alle case perché in questa zona si trovano i principali costruttori inglesi. Offrirò anche officine meccaniche specializzate in modo da poter far trasferire qui almeno uno dei grandi costruttori inglesi di auto da corsa col suo stabilimento. Con l'insediamento qui delle officine e degli uomini che attualmente a Leicester restaurano le auto della collezione, darò modo di utilizzare una serie di macchinari ed attrezzature anche a coloro che si trasferiranno a Donington temporaneamente per delle prove o permanentemente con la loro fabbrica. Nel giro di due o tre anni, quando tutto sarà completo, Donington dovrà essere quanto di meglio si possa desiderare».

E' trascorsa quasi una giornata: Wheatcroft ha raccontato anche dell'emozione di scoprire vecchie auto («vorrei quell'Alfa che c'è al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano... e la Trossi con motore stellare... ho un elenco di tutte le auto dell'anteguerra che mi interessano»), ha parlato del tempo e delle cure per rimettere ogni cosa com'era all'origine («le gomme sono difficilissime da trovare... e poi spesso troviamo delle modifiche fatte rovinando la struttura originale... ci vogliono più di tre mesi per mettere una macchina nelle condizioni di essere esposta»), ha parlato tantissimo di Williamson per il quale sarebbe stato disposto a fare ogni cosa. Di quello che dovrebbe essere il suo nuovo pupillo, Brian Henton, solo un paio di parole: non sembra convinto e non ha molta voglia di ricominciare con un pilota così presto. Ora c'è Donington sopra ogni altra cosa e quella che noi abbiamo visto come una distesa grigia tra la nebbia invernale per lui è già qualche cosa di vivo. Presto lo sarà per tutti.

Gabriela Noris

Col prossimo Rally di S. Marino riprenderà l'attività internazionale (sia rallystica che velocistica) sul nostro territorio.

Quest'anno gli organizzatori hanno fatto le cose veramente in grande stile studiando un percorso estremamente affascinante e suggestivo, decisamente all'altezza dei migliori rallies validi per il campionato europeo conduttori di cui anche la gara romana ha avuto la validità a partire da quest'anno.

L'occasione è quindi propizia per offrirvi la guida più completa per seguire tutta la corsa, cioè la tabella dei tempi e distanze così come i piloti l'hanno trovata allegata al regolamento particolare della gara.

Grazie a questa guida potrete conoscere i nomi di tutte le località attraversate, il punto d'inizio di ogni prova speciale, la relativa lunghezza e il tempo imposto, ed infine l'ora di passaggio teorica del primo equipaggio.

Adesso vediamo insieme come si legge: alle ore 20 di mercoledì 27 febbraio da S.

Marino parte il primo concorrente (in realtà è un concorrente teorico col n. 0, perché il primo concorrente partirà un minuto dopo) che attraversando i paesi di Serravalle, Valgiurata (dove ci sarà un controllo a timbro), Torraccia, Montescudo, Montefiore, arriverà a Bivio Castelnuovo alle 20,54' da dove (due minuti dopo) partirà per la prima prova speciale (Piancastello - 13,70 km. da compiersi in 16'30").

La seconda tappa inizierà invece all'autodromo di S. Monica alle 14,30 di venerdì 1 marzo dove i primi sessanta classificati, divisi in tre batterie da venti macchine ciascuna, si daranno battaglia per dieci giri prima di rimettersi in strada per l'ultima notte di gara.

Vi ricordiamo ancora che le verifiche avranno luogo dalle 8 alle 13 e dalle 15 alle 18 di mercoledì 27 febbraio in S. Marino dove è previsto un parco chiuso in cui le vetture resteranno esposte per tutta la giornata di mercoledì a partire dalle nove del mattino.



TABELLA DELLE DISTANZE E DEI TEMPI DEI CONTROLLI ORARI E PROVE SPECIALI

Tableaux des distances et des temps des contrôles horaires et des épreuves spéciales

C.O. controlli orari
C.T. controlli a timbro
P.S. prove speciali

SCUDERIA SAN MARINO

1° Tappa - 27 Febbraio 1974

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 1 SAN MARINO Serravalle					20.00'	
C.T. Valgiurata Torraccia Montescudo Montefiore						
C.O. 2 BIVIO CASTELNUOVO	45.00	45.00	54'	54'	20.54'	
START P.S.			2'	56'	20.56'	
Castelnuovo Piancastello Riofreddo Molino Renzini Mercatino Conca M.te Altavellio Auditore Ca' Gallo Urbino						P.S. - A - Piancastello km. 13,70 tempo 16'30"
C.O. 3 BOSCO LE CESANE	67.50	112.50	1h 21'	2h 17'	22.17'	
START P.S.			2'	2h 19'	22.19'	
Bivio M.te Felicino Fossombrone Furio						P.S. - B - Le Casane km. 9,80 tempo 11'30"
C.O. 4 CABARGELLA	46.65	159.15	56'	3h 15'	23.15'	
START P.S.			2'	3h 17'	23.17'	
Tarugo M.te Gherardo Carboncello Isola di Fano Monterolo Pergola Cagli						P.S. - C - Monte Paganuccio km. 11,30 tempo 13'30"
C.O. 5 SECCHIANO	65.65	225.00	1h 19'	4h 38'	0.36'	
START P.S.			2'	4h 36'	0.36'	
Pobbico Urbina Peglio Lunano						P.S. - D - Rocca Leonella km. 7,10 tempo 6'30"

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 6 PIANDIMELETO	45.00	270.00	54'	5h 32'	1.32'	
START P.S.			2'	5h 34'	1.34'	
San'Angelo in Vado M.te Vicino						P.S. - E - Piandimeleto km. 5,40 tempo 6'30"
C.O. 7 APECCHIO	35.00	305.00	42'	6h 16'	2.16'	
C.O. 7-bis NEUTRALIZZAZIONE	1.85	306.85	1h	7h 16'	3.16'	
START P.S.						
Pian della Serra M.te Macinare Pietralunga Ab. di M. Maggiore Buacca Santa Lucia Trestina S. Secondo						P.S. - F - Pietralunga km. 20,00 tempo 24'00"
C.O. 8 GIOIELLO	65.85	372.70	1h 19'	8h 25'	4.35'	
START P.S.			2'	8h 27'	4.37'	
Biv. M.te S.M. Tiberina M.te S.M. Tiberina Monterchi Pristino S. Giustino Lamoli						P.S. - G - M.te S.M. Tiberina km. 7,50 tempo 9'00"
C.O. 9 BORGIO PACE	60.00	432.70	1h 12'	9h 49'	5.49'	
START P.S.				9h 51'	5.51'	
Sestino Miratolo Ca' Raffaello Badia Tedalda						P.S. - H - Borgo Pace km. 20,00 tempo 24'00"
C.O. 10 PASSO VIA MAGGIO	50.00	482.70	1h	10h 51'	6.51'	
START P.S.			2'		6.53'	
Pieve S. Stefano Arsicci Caprile Pratlegghi						P.S. - I - Passo Via Maggio km. 6,25 tempo 7'30"
C.O. 11 BALZE	37.50	520.20	45'	11h 38'	7.38'	
START P.S.			2'	11h 40'	7.40'	
M.te Fumaiolo P.S. + L = Km. 6,80 tempo 8'						

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 12 BIVIO S. DONATO	45.00	565.20	54'	12h 34'	8.34'	
START P.S.			2'	12h 36'	8.36'	
San Donato Miniera di Particara Novaterra Secchiano P.te S.M. Maddalena						P.S. - M - Miniera Particara km. 6,25 tempo 7'30"
C.O. 13 AGENZIA DI S. LEO	33.30	598.50	40'	13h 16'	9.16'	
START P.S.			2'	13h 18'	9.18'	
Castello M.te Maggio Acquaviva M.te Cuoco Fontevivo Poggio Casalino Montemaggiu Chiesanuova						P.S. - N - Agenzia San Leo km. 9,15 tempo 11'00"
C.O. 14 SAN MARINO	26.60	625.10	32'	13h 50'	9.50'	
NEUTRALIZZAZIONE	0.80	625.90	1h	14h 50'	10.50'	
C.O. 14-bis SAN MARINO						
San Giovanni Mercatino Conca M.te Altavellio Auditore Urbino						
C.O. 15 BOSCO LE CESANE	56.40	682.30	1h 08'	15h 58'	11.58'	
START P.S.			2'	16h 00'	12.00'	
Bivio M.te Felicino Fossombrone Furio						P.S. - B1 - Le Casane Km. 9,80 tempo 11'30"
C.O. 16 CABARGELLA	46.65	728.95	56'	16h 56'	12.56'	
START P.S.			2'	16h 58'	12.58'	
Tarugo M.te Gherardo Carboncello Isola di Fano Monterolo Pergola Cagli Pianello						P.S. - C1 - Monte Paganuccio km. 11,20 tempo 13'30"
C.O. 17 M.TE MACINARE	80.00	808.95	1h 36'	18h 34'	14.34'	
START P.S.			2'	18h 36'	14.36'	
Pietralunga Ab. di M.te Maggiore Buacca Santa Lucia Trestina S. Secondo						P.S. - G - Monte Macinare km. 11,70 tempo 14'00"

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 18 GIOIELLO	50.00	858.95	1h	18h 36'	15.36'	
START P.S.			2'	18h 38'	15.38'	
Monterchi Pristino S. Giustino S. Sepolcro						P.S. - G1 - M.te S.M. Tiberina km. 7,50 tempo 9'00"
C.O. 19 PASSO VIA MAGGIO	54.15	913.10	1h 05'	20h 43'	16.43'	
START P.S.			2'	20h 45'	16.45'	
Pieve S. Stefano Arsicci Pratlegghi						P.S. - I1 - Passo Via Maggio km. 6,25 tempo 7'30"
C.O. 20 BALZE	37.50	950.60	45'	21h 30'	17.30'	
START P.S.			2'	21h 32'	17.32'	
M.te Fumaiolo Rio Freddo Castelcelci						P.S. - L1 - Monte Fumaiolo km. 6,80 tempo 8'00"
C.O. 21 PONTE MESSA	35.65	985.45	43'	22h 15'	18.15'	
START P.S.			2'	22h 17'	18.17'	
Petrella Gualdi Novafeltria Pietracuta Acquaviva Borgo Maggiore						P.S. - P - M.te Benedetto km. 6,55 tempo 10'00"
C.O. 22 SAN MARINO Palazzo del Congressi	48.35	1033.80	56'	23h 15'	19.15'	
2° Tappa - ore 14,30 prova di velocità autodromo S. Monica 10 giri pari a 34,880 km.						
C.O. 1 AUTODROMO SANTA MONICA					16.00'	
Misano Gattolica Gattolica Mare						
C.O. 2 GABICCE MONTE	14.15	14.15	17'	17'	16.17'	
START P.S.			2'	19'	16.19'	
Florenzovola Siliccia S. Gio. in Marignano Morciano Serrano di Sopra						P.S. - Q - Panoramica km. 4,15 tempo 5'00"

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 3 BIVIO CASTELNUOVO	37.50	51.65	45'	1h 04'	17.04'	
START P.S.			2'	1h 06'	17.06'	
Castelnuovo Pian di Castello Ripamassana Molino Renzini Mercatino Conca Monte Altavellio Valle Avellana Sassocorvaro Lunano						P.S. - A1 - Pian di Castello km. 13,70 tempo 16'30"
C.O. 4 PIANDIMELETO	51.65	103.30	1h 02'	2h 06'	18.06'	
START P.S.			2'	2h 10'	18.10'	
Sorbetolo						P.S. - E1 - Piandimeleto km. 5,40 tempo 6'30"
C.O. 5 S'ANGELO IN VADO	20.00	123.30	24'	2h 34'	18.34'	
START P.S.			2'	2h 36'	18.36'	
S. Martino del Piano M.te Vicino						P.S. - R - Monte Vicino km. 11,65 tempo 14'00"
C.O. 6 APECCHIO	25	148.30	30'	3h 06'	19.06'	
START P.S.			2'	3h 08'		
Pian della Serra Pietralunga Ab. di M. Maggiore Buacca Trestina S. Secondo						P.S. - F1 - Pietralunga km. 20,00 tempo 24'00"
C.O. 7 GIOIELLO	60.00	208.30	1h 12'	4h 20'	20.20'	
START P.S.			2'	4h 22'	20.22'	
Monterchi Pristino S. Giustino Lamoli						P.S. - G2 - M.te S.M. Tiberina km. 7,50 tempo 9'00"
C.O. 8 BORGIO PACE	54.10	262.40	1h 05'	5h 27'	21.27'	
START P.S.			2'	5h 29'	21.29'	
Sestino Miratolo Ca' Raffaello Badia Tedalda Caprile Pratlegghi						P.S. - H1 - Borgo Pace km. 20,00 tempo 24'00"

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 9 BALZE	65	317.40	1h 06'	6h 55'	22.55'	
START P.S.			2'	6h 57'	22.57'	
Riofreddo Castelcelci P.te Massa Novafeltria Secchiano						P.S. - I2 - Monte Fumaiolo km. 6,80 tempo 8'
C.O. 10 AGENZIA DI SAN LEO	55.00	372.40	1h 06'	7h 43'	23.43'	
START P.S.				7h 45'	23.45'	
Castello Montemaggiu Acquaviva M.te Cuoco Poggio Casalino Chiesanuova Fiorentino						P.S. - N1 - Agenzia San Leo km. 9,15 tempo 11'00"
C.O. 11 SAN MARINO	26.60	399.00	32'	8h 17'	0.17'	
NEUTRALIZZAZIONE			1h	9h 17'	1.17'	
Mercatino Conca M.te Altavellio Valle Avellana Mercatino Lunano						
C.O. 12 PIANDIMELETO	41.60	440.60	49'	10h 06'	2.06'	
START P.S.			2'	10h 08'	2.08'	
Sorbetolo						P.S. - E2 - Piandimeleto km. 5,40 tempo 6'30"
C.O. 13 S'ANGELO IN VADO	20.00	460.60	24'	10h 32'	2.32'	
START P.S.			2'	10h 34'	2.34'	
S. Martino del Piano M.te Vicino						P.S. - R1 - Monte Vicino km. 11,65 tempo 14'00"
C.O. 14 APECCHIO	25.00	485.60	30'	11h 04'	3.04'	
START P.S.			2'	11h 06'	3.06'	
Pian della Serra Pietralunga Ab. di M. Maggiore Buacca Trestina S. Secondo						P.S. - F2 - Pietralunga km. 20,00 tempo 24'00"

LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI		ORARIO teorico concorr. N. 0	PROVE SPECIALI
	Parziali km.	Progr. km.	Parziali h.	Progr. h.		
C.O. 15 GIOIELLO	60.00	545.60	1.12'	12h 18'	4.18'	
START P.S.			2'	12h 20'	4.20'	
Monterchi Pristino S. Giustino Lamoli						P.S. - G3 - M.te S.M. Tiberina km. 7,50 tempo 9'00"
C.O. 16 BORGIO PACE	54.10	599.7	1.06'	13h 25'	5.25'	
START P.S.			2'	13h 27'	5.27'	
Sestino Miratolo Ca' Raffaello Badia Tedalda Caprile Pratlegghi						P.S. - H2 - Borgo Pace km. 20,00 tempo 24'00"
C.O. 17 BALZE	55.00	654.7	1.06'	14h 33'	6.33'	
START P.S.			2'	14h 35'	6.35'	
Riofreddo Castelcelci P.te Massa Novafeltria Secchiano						P.S. - L3 - Monte Fumaiolo km. 6,80 tempo 8'
C.O. 18 AGENZIA DI SAN LEO	55.00	709.7	1.06'	15h 41'	7.41'	
START P.S.			2'	15h 43'	7.43'	
Castello Montemaggiu Acquaviva M.te Cuoco Poggio Casalino Chiesanuova Fiorentino						P.S. - N2 - Agenzia San Leo km. 9,15 tempo 11'00"
C.O. 19 SAN MARINO	26.60	736.3	32'	16h 15'	8.15'	

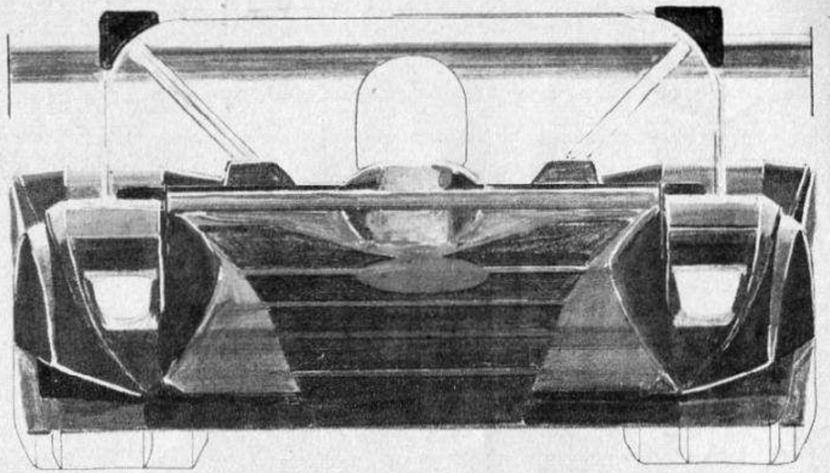
VIAGGIO

tra i
PREPARA
RA

TORI

Il preparatore torinese (con cauto ottimismo)
pensa a un impegno pieno OPEL nel gr. 2

Il dubbio Commodore



Dallara 2000



Virgilio Conrero (a sinistra) si sta intensamente preparando alla stagione che è al debutto. Sopra, il motore Opel Ascona che ha raggiunto i 226 CV. Sotto, l'interno di una Opel Ascona gruppo 2



VARANO - Dopo una tranquilla corsa autostradale a sub-velocità siamo piombati nella tranquilla Varano de' Melegari, tanto più oasi giungendo da una massificante e tribolata città del Nord. Nella nuovissima officina dell'ing. Dallara — ora «VIP» nel clan della F. 1 — abbiamo visto procedere intensissimo il lavoro intorno alle sport, che ora sono basilarmen- te due, il tipo 1000-1300, ed il tipo 1600-2000.

Il telaio 1600-2000 è del tutto nuovo, come disegno, ma riproduce sempre lo schema particolare triposto ed è realizzato in acciaio AQ 45 di spessore 1,2 millimetri. La grossa novità è la posizione longitudinale del motore, per poter usare il cambio Hewland. La struttura portante consiste in due travi rettangolari che uniscono un castello anteriore supportante pedaliera e sospensione, ad un castello posteriore comprendente serbatoio benzina e attacchi vari. A questo castello posteriore mediante traliccio intelligente di tubi e staffe varie è fissato il motore. La ragnatela di tubi è collegata al roll-bar ed ad una traversa posteriore che supporta le sospensioni.

Per realizzare questo traliccio si sono lungamente spremute le meningi lo stesso ing. Dallara, Ricordo Bonardi (telaista esperto) senza trascurare gli altri validi componenti del team, Francesco Cazzaniga (motorista)

Pietro Dallara, parente promettente, esperto in realizzazioni di particolari, e Osvaldo Scartazza (cambio).

La struttura realizzata si è subito mostrata all'altezza superando brillantemente una rude quanto efficace prova a torsione, cedendo solo di un grado all'immane « momento » di 550 Kgm. Continuando a descrivere il telaio, notiamo come alle due travi centrali sono affiancati due brancardi in alluminio supportanti i posti laterali.

Il radiatore acqua è anteriore per sicurezza e per poter adattare il telaio al maggior numero di motori. Inoltre dato il lungo passo di 2,54 metri (100 pollici) col radiatore anteriore si ottiene una distribuzione pesi favorevole: 39% anteriore e 61% posteriore (le carreggiate sono uguali ante e post: 1,44 m).

Sul lato destro del motore vi è tutto il circuito olio, radiatore compreso, che prende aria dall'alto, mentre sul lato sinistro vi è tutto il circuito benzina dotato di una particolare clessidra che recupera ogni goccia di contenuto nel serbatoio. Per quanto riguarda i cerchi, l'ing. Dallara si è tenuto il più « giusto » possibile senza esagerare: i 1600 disporranno anteriormente di 9 x 13 con pneumatici 7,8/20, posteriormente 14,5 x 13 con gomme 11,2-12/23; le gomme usate per le prime prove saranno dei Firestone B 33, il cambio è il classico Hewland FG 400, i freni sono Gir-

TORINO - « Si affronta il '74 con un cauto ottimismo dopo un oscuro inverno », questo è il succo di quanto ci ha dichiarato il sempre dinamico Virgilio Conrero, attualmente impegnatissimo a mettere a punto il suo importante programma con le Opel Ascona, normali e preparate, in rallies e velocità.

Sono dieci in totale le Ascona che Conrero sta curando, di cui due vetture ufficiali e due muletti, nella prospettiva che la General Motors continui il suo appoggio in vista

lità velocistiche dell'Ascona 2000, al Giro d'Italia.

Interessantissima poi la novità della Commodore GSE 2800, ad iniezione elettronica, che è decisamente la gruppo 1 più potente (180 CV). Brai ha effettuato delle prove comparative sulle strade del Rally di S. Marino per vedere se la GSE è più adatta della più compatta Ascona di gruppo 1. Ad ogni modo, sicuramente in certi rallies (vedi Elba) la GSE è troppo sfavorita. Peccato che una uscita di strada abbia bloccato il test, con

Ecco una tabella delle potenze delle OPEL CONRERO

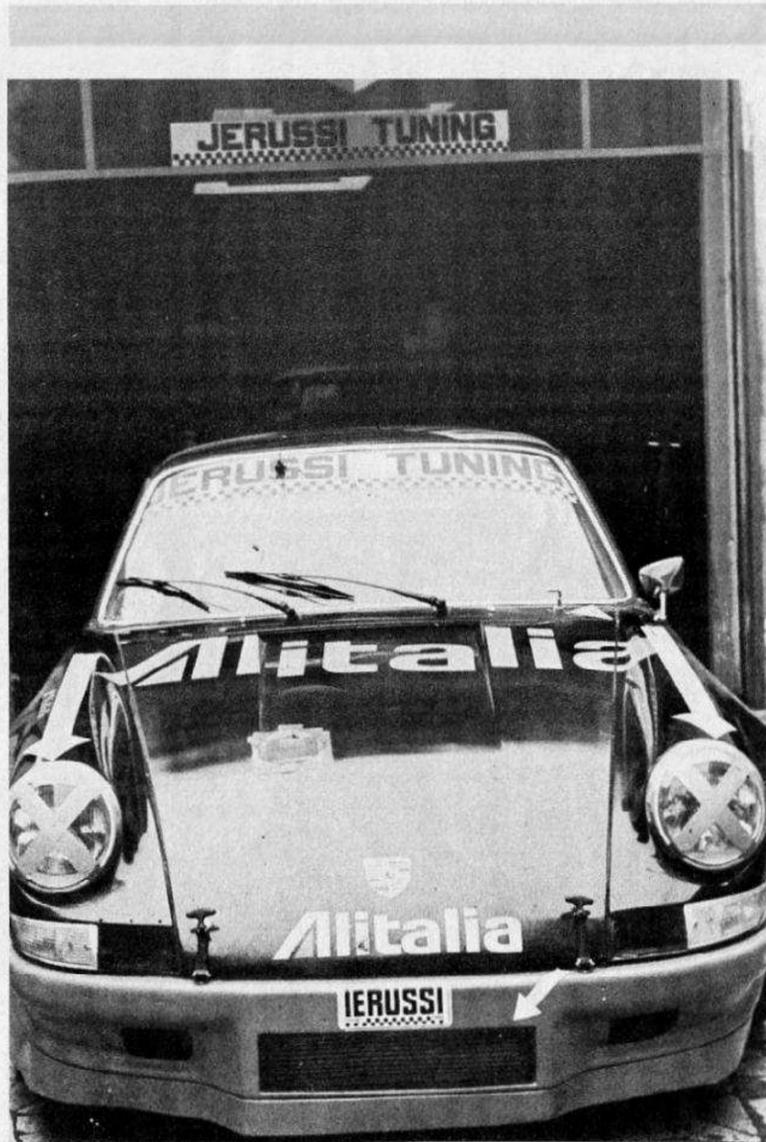
Ascona gruppo 1	110 CV DIN a 5.800 giri
Ascona gruppo 2 rally	testa in ghisa 180 CV DIN a 7.200 giri
Ascona gruppo 2 rally	testa in alluminio 200 CV DIN a 7.400 giri
Ascona gruppo 2 velocità	iniezione Kugelfischer 226 CV DIN a 7.600 giri

degli ottimi risultati della stagione scorsa del Team Conrero.

Piloti di punta Brai e « Rudy », che nel '73 hanno vinto il gruppo 1 nei rallies internazionali. Anche quest'anno avranno una Ascona gruppo 1 e qualche volta la gruppo 2. Per la velocità, vi sarà poi Luigi Colzani che già ha avuto modo di mettere in luce le qua-

qualche conseguenza per « Rudy ».

Sempre con l'Ascona, correranno poi Bramino (in gruppo 2) e Mondino. Durante l'inverno, Conrero ha lavorato molto attorno ai suoi motori, ottenendo 110 CV dal gruppo 1 con testata in ghisa e migliorando ancora la coppia già elevata della gr. 2, giungendo a ben 23,6 kgm. a 5900 giri.



Le scritte Alitalia sulla Porsche preparata da Jerussi la identificano inequivocabilmente per quella di Radicella, uno dei clienti del giovane preparatore

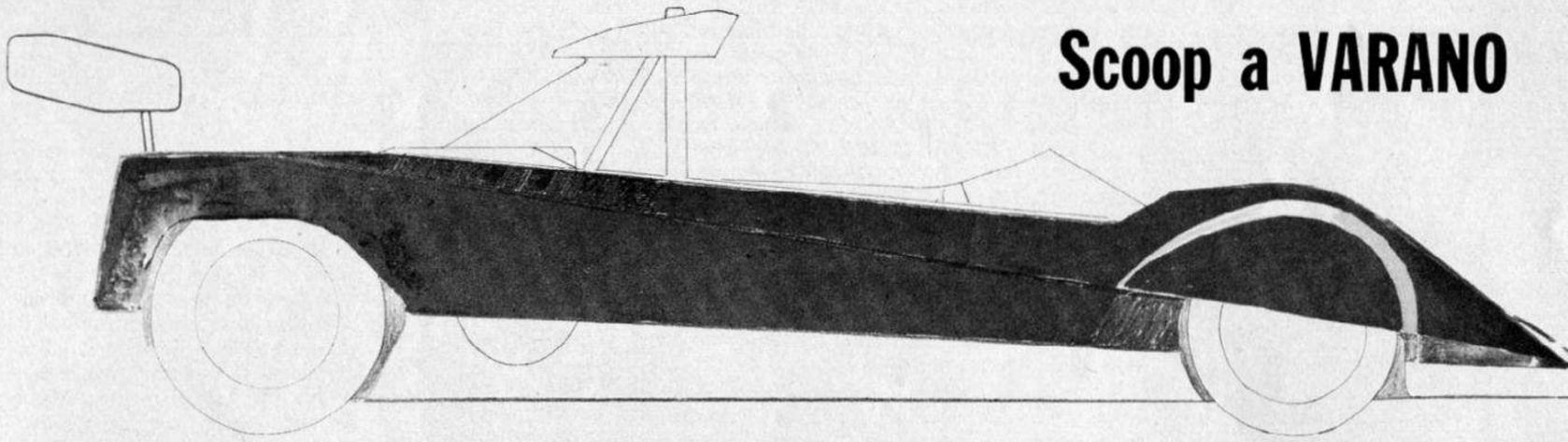
Le «Carr

ROMA - La scritta « Alitalia » non lasciava più dubbi. La nera ed elegantissima Porsche che faceva mostra di sé nei retrobox di Val-lungia in occasione di una delle ultime gare della passata stagione non poteva essere che del comandante-jet, Mario Radicella. La macchina ci incuriosiva sia perché era stata assemblata con certissima pazienza svestendo una tranquilla scocca « S », sia perché l'autore della trasformazione era alla sua prima importante esperienza nel G. 4. Nella gara successiva questa Carrera « made in Italy » vince con una buona media, permettendo a Giorgio Jerussi, uno dei più giovani preparatori italiani, di superare tranquillamente il proprio esame di laurea.

Ventiquattro anni, ambizioso quanto basta per poter aspirare al

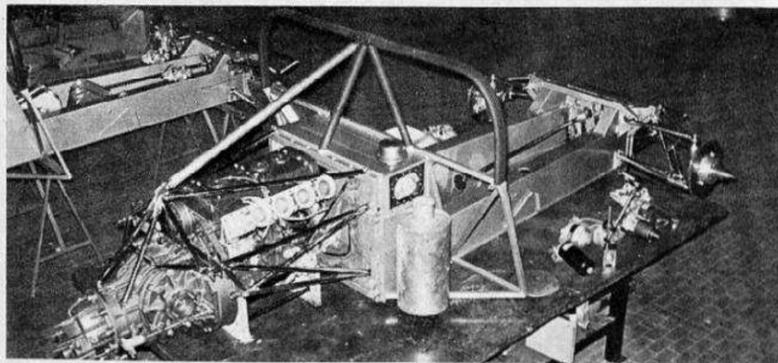
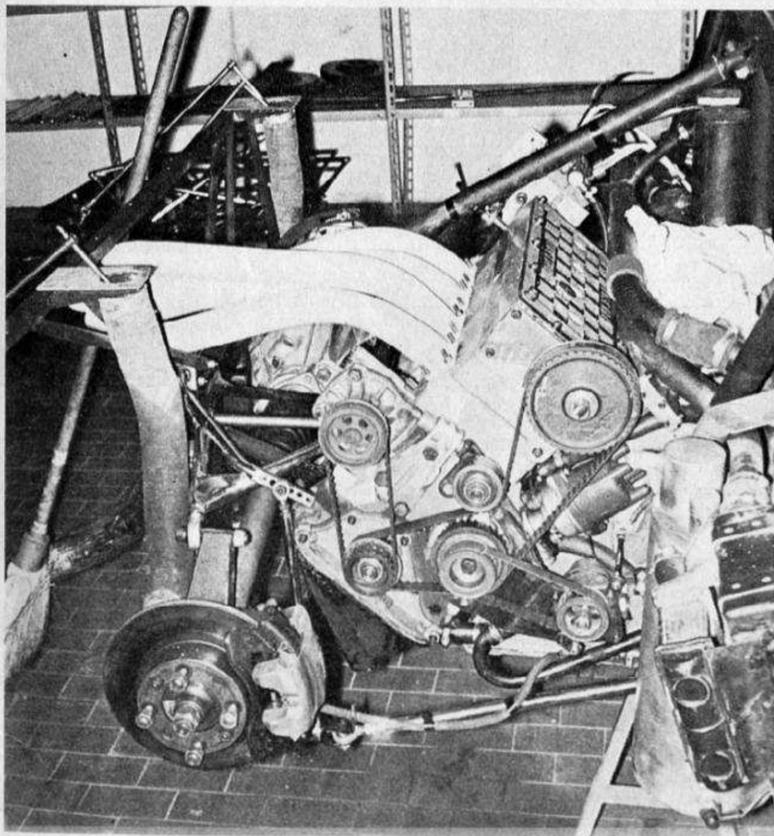
IDENTI-KIT

Questa è la nuovissima Dallara 2 litri Sport con motore longitudinale, che conserva comunque la caratteristica dei tre posti con guida centrale. La Dallara 2000 ha un passo di 2500 mm e carreggiate di 1440 sia anteriormente che dietro. Nei disegni, a sinistra una vista frontale, a destra l'alternativo profilo della vettura

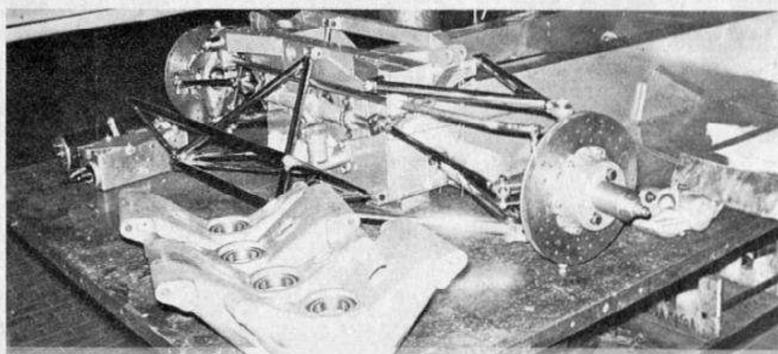


Scoop a VARANO

0 con il motore in longitudine



A sinistra, il nuovo motore 1300 bialbero 4 valvole montato su un telaio. Conserva la sua posizione trasversale. Sopra, ecco invece il telaio scatolato 1600/2000 con motore longitudinale e cambio Hewland. Sotto, portamozzetti posteriori e sospensione anteriore



ling autoventilanti, posteriormente attaccati al cambio. I cerchioni sono della ESAP. Il peso del 1600 rientra tranquillamente nei 550 da regolamento.

I primi due 1600 sono per i piloti torinesi Roberto Filanino della Torino Corse e Pier Giorgio Mussa che, patrocinati dalla «Latte Torino» e dalla «Motul» contano di svolgere, fuel permettendo, una intensissima annata.

Entrambi i piloti che giungono da intense e qualificate esperienze agonistiche, parteciperanno alla messa a punto in modo da presentarsi già alle prime gare (in quanto le vetture andranno in pista molto presto) pienamente in confidenza con i mezzi. I motori adattati sono dei Cosworth Novamotor 1600, i primi due del '74, particolarmente curati dai Pedrazzani ed eroganti 237 HP a 10.000 (utilizzabili sino a 10.400 da 7.500 giri ai quali erogano già ben 218 HP). L'ing. Dallara sta già realizzando un 2000 a motore Abarth «cattivo» per Piazzi. Sono anche in produzione cinque 1000 e 1300 nuovi anch'essi su alcuni '73 riveduti e corretti (vedi braccio altezza ridotto!) per «Ragastas», «John-John» e lo svizzero Filli.

Da sottolineare infine il particolarissimo e avveniristico disegno della carrozzeria dovuto a Paolo Montali.

Giorgio Rossetto

GIORGIO JERUSSI, preparatore di PORSCHE (a buoni prezzi)

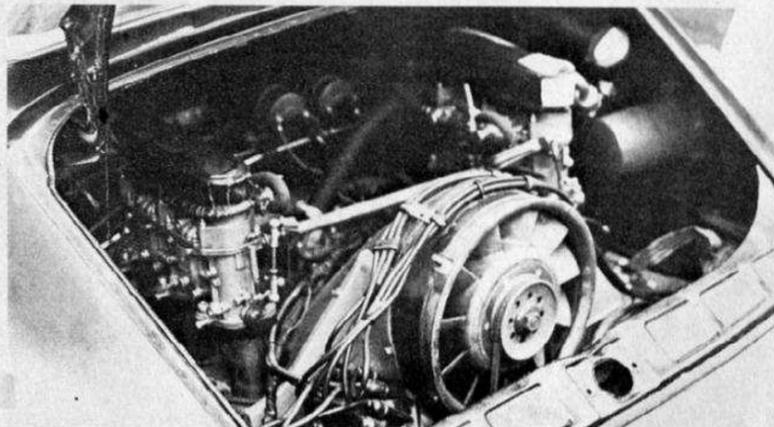
era» casalinghe

successo, Jerussi-junior è praticamente nato in mezzo ai motori da corsa. Il padre è stato un buon corridore motociclista sia negli anni trenta, quando dalla natia Velletri si era trasferito in Africa Orientale, sia nei primi anni del dopoguerra al suo ritorno in Italia.

Fino a non molti anni fa Jerussi-senior aveva una officina adibita alla trasformazione delle macchine veloci per la Polizia e, anche se la destinazione delle «Pantere» non era propriamente la pista, il figlio aveva in tal modo la possibilità di respirare un'aria di sapore agonistico tanto che ben presto l'amore per i motori spinti sfociava nella passione per i kart. In questa specialità disputa e vince molte gare, incontrando anche un certo Peterson. Infine nel '71

apre una officina autorizzata Porsche naturalmente non trascurando le possibilità agonistiche delle macchine di Stoccarda.

L'inizio è comunque graduale e per un paio di anni le preparazioni riguarderanno solo le macchine destinate al G. 3. Le 911/2400 di Nardini, Micangeli, Valle e Bonetto saranno i pezzi di maggior prestigio. Con un accurato montaggio ed una rigorosa messa a punto i motori riusciranno a rendere 15 CV in più, per un totale di circa 205. Un assetto curato al limite della fiche, quattro ammortizzatori Koni e le pastiglie dei freni Textar, preferite alle solite Ferodo Rally 300, completano l'opera. Fino a non molto tempo fa il prezzo della preparazione si aggirava sulle 600 mila lire, mentre ora ha raggiunto quota 700 mila.



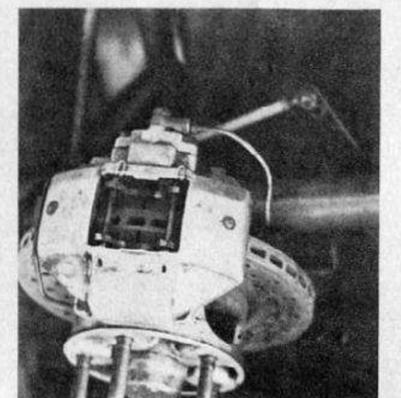
Significativo il caso di Gianfranco Bonetto, un gentlemen di Valenza Po, tornato alle corse dopo un lungo periodo di assenza. L'ormai quasi cinquantenne pilota ha un passato piuttosto denso di allori dal momento che nel '59 con una Giulietta TI si è fregiato del titolo italiano del Turismo 1300 e nel '61 si è ripetuto nel Trofeo della Montagna GT con una Zagato. Convinto delle possibilità del giovane Jerussi è deciso a tornare in grande stile alle competizioni e ben presto farà preparare una Carrera G. 4 con la quale disputerà il campionato italiano.

Analoghe macchine saranno preparate per Roberto Marazzi che ha già acquistato la 911 ex-Corini e per Radicella che ha ordinato a Stoccarda una scocca Carrera da assemblare nell'officina romana.

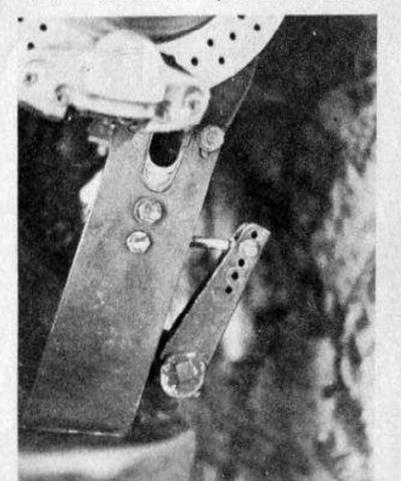
Non verrà tuttavia trascurato il gruppo tre, dove buone cose si attendono dalla Carrera di Pizzacannella, in corso di preparazione.

E' chiaro comunque che dopo la buona esperienza con la 911/2800 del Comandante Radicella le Porsche G. 4 sono destinate ad essere di casa nell'officina di Via Amari. Quella che Jerussi padre definisce un «miracolo» per le difficoltà che sono state superate nella preparazione è stata preparata nell'estate del '73 acquistando molti particolari a Stoccarda e rivestendo poi completamente una scocca S. Il risultato è una Carrera forse casalinga ma dalle prestazioni analoghe al modello originale che ha però il difetto di costare enormemente di più.

d. b.



A sinistra, il motore conserva i carburatori. Sopra, la sospensione anteriore e sotto l'attacco regolabile della barra antirullo montata posteriormente





LE PROSSIME GARE 24 febbraio, PISTA GIALLA - Giulianova - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato regionale Abruzzo; 3 marzo, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo dei Campioni; 3, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 10, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 17, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 17, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo dei Campioni; 19, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 3. categoria e 125 cc, 1. prova Campionato Regionale cl. 125 cc; 19, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato Regionale Emilia-Romagna; 19, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato Regionale Campania.

N.B. *Perdurando eventualmente il divieto di circolazione nei giorni festivi, s'intendono rinviare le gare del 19 marzo 1974. Le altre avranno svolgimento il sabato con il seguente orario: 10,00-12,00 verifiche e prove libere; 12,00-13,30 prove di qualificazione; 14,00 inizio gare; 17,30 termine.*

Mentre si temono anticipi (per austerità) al sabato

Il Consiglio K si ribella

BRESCIA - Il Consiglio Federale della FIK ha tenuto la sua prima riunione del 1974. All'esame diversi provvedimenti anche in relazione alla precaria situazione di questo inizio di stagione per i noti provvedimenti limitativi alla circolazione, anche se ha dovuto constatare che le gare del sabato vanno trovando il favore di molti, ma non come per il passato, perché non tutti possono sacrificare una giornata lavorativa. La certezza dell'evolversi in qualche modo della precarietà attuale, ha consigliato di riconfermare tutte le gare a calendario con il loro svolgersi nei giorni di sabato. Naturalmente non sarà possibile gareggiare nei giorni antecedenti le festività infrasettimanali.

Tenendo fede alla politica promozionale e propedeutica ha assegnato le quattro vetture della Formula 4 K 250 con l'intervento a carico della FIK di L. 300.000 a vettura sul costo totale di L. 1.300.000. Le vetture saranno consegnate entro il 31 marzo 1974. I piloti prescelti sono: Marco Graziano di Roma - Edy Cheever di Roma - Dante Del Vecchio di Fano e Corrado Pattono di Azeglio.

L'esame dell'attività sia nazionale che internazionale è stata particolarmente critica ed in qualche risvolto anche fortemente polemica nei confronti del C.N.K. e di riflesso anche nei confronti della CSAI, per le disattese proposte su problemi di base avanzate dalla Federazione, dal Comitato Nazionale Karting fatte proprie ed approvate, mentre poi in seno, CSAI trovano, non accoglimento.

Constatato inoltre che già alla prima riunione della Commissione Internazionale, nessun rappresentante italiano era presente, con il risultato chiaramente sfavorevole agli interessi dei costruttori nazionali, ha dato esplicito mandato al Presidente ed ai suoi rappresentanti in seno al Comitato Nazionale Karting, di rappresentare alla prossima riunione quanto accaduto, ed insistere ancora una volta, perché le esigenze del karting siano valutate nella giusta misura e con senso responsabile.

Il Consiglio Federale nel manifestare esplicitamente il proprio disappunto, e qualora la disattesa delle giuste proposte dovesse ancora trovare ristoro nell'atteggiamento di sempre, si è riservato di esaminare responsabilmente il proprio atteggiamento. Gli interventi sono stati veramente duri e, come abbiamo detto anche fortemente polemi.

Inutile dire che è lungi da tutti il pensiero di creare crisi e cose del genere, ma è anche nei propositi di tutti, avere almeno più interessamento e valutazione dei vari problemi in attesa già da tempo di una soluzione. Il Consiglio si riunirà subito dopo la convocazione del Comitato Nazionale Karting per l'esame delle risultanze.

Continua la pioggia di milioni

In occasione del CAMPIONATO ITALIANO SCUDERIE E MARCHE 1974 indetto dalla F.I.K., la nostra Fabbrica è lieta di rivolgere un vivo ringraziamento e sincere congratulazioni a tutti i piloti italiani, che nella edizione 1973, hanno animato agilmente questa ennesima manifestazione Nazionale, contribuendo oltretutto alla vittoria delle nostre marche PARILLA e KOMET, rispettivamente classificate al primo ed al secondo posto.

Nell'intento di riconfermare la nostra fiducia nei piloti che privatamente praticano il Karting e di venire loro incontro negli oneri finanziari che essi debbono sopportare, la nostra Fabbrica è lieta di annunciare l'istituzione del FONDO NAZIONALE I.A.M.E. 1974 costituito da una dotazione di premi per un valore totale di L. 8.000.000 ed unicamente riservata ai piloti partecipanti al suddetto CAMPIONATO.

Con questo fondo la I.A.M.E. intende premiare quei piloti italiani che nel dare la loro preferenza ai nostri motori PARILLA e KOMET, di loro iniziativa e per queste due nostre marche, parteciperanno al CAMPIONATO SCUDERIE E MARCHE 1974.

Anche quest'anno l'intera dotazione dei premi riservata ai piloti privati intende riconfermare la decisione della nostra Fabbrica di non impegnarsi con propri piloti o Scuderie, ma di riser-

vare la sua migliore Assistenza Corse unicamente ai piloti privati.

Nel ringraziare anticipatamente i kartisti italiani che ci riconfermeranno la loro preferenza, rivolgiamo loro un sincero augurio di successo pari alla loro abilità e sportività.

PREMIO DI CLASSIFICA: (dotazione globale L. 1.400.000) CAMPIONATO SCUDERIE - Premio di classifica SCUDERIE per ognuna delle 4 PROVE DI CAMPIONATO: alla SCUDERIA 1. classificata L. 200.000; alla SCUDERIA 2. classificata L. 150.000.

PREMIO DI CLASSIFICA FINALE: (dotazione globale L. 2.400.000). CAMPIONATO MARCHE MOTORI.

1. In caso di vittoria del Campionato Marche Motori: L. 1.500.000 da ripartire in proporzione ai punti ottenuti in ognuna delle 4 Prove dai (3) Piloti di 1. e 2. categoria che, con il loro piazzamento individuale, avranno contribuito al punteggio di Marca per i motori PARILLA e KOMET.

2. In caso di 2. posto nella classifica finale del Campionato Marche e Motori: L. 500.000 da ripartire in proporzione ai punti ottenuti in ognuna delle 4 Prove dai (3) Piloti di 1. e 2. categoria che, con il loro piazzamento individuale, avranno contribuito al punteggio di Marca per i motori PARILLA e KOMET.

Ecco in sintesi le decisioni del Consiglio della FIK.

1. Nessuna contrazione delle gare a calendario;
2. Sino a quando sarà operante il divieto di circolazione tutte le gare avranno svolgimento il sabato. Le gare nei giorni festivi infrasettimanali per il momento sono sospese;
3. L'Assemblea Generale per motivi contingenti ed in ossequio a precisa norma statutaria avrà luogo il 16 marzo 1974 a Parma;
4. Le vetture di Formula 4 K 250 sono state così assegnate: Marco Graziano, Edy Cheever, Dante Del Vecchio, Corrado Pattono. Saranno consegnate entro il 31 marzo con un contributo FIK di Lire 300.000;
5. Accettate le dimissioni per motivi privati dei Consiglieri federali Luciano Del Bene e Roberto Galli di Brescia. Subentrano nel Consiglio Egidio Bergamo di Jesolo e Luciano Vaiani di Milano;
6. Ratificata la nomina ad Ispettore Tecnico Nazionale dell'ing. Soncini Giancarlo, mentre verranno vagliati nella prossima riunione i nominativi per la carica di Ispettore Sportivo Nazionale.

● Si è svolta a Donington una cerimonia durante la quale Wheatcroft ha consegnato un quadro al vincitore del campionato John Player di F. 3, Tony Brise, per commemorare il fatto che abbia vinto più gare inglesi di questa formula di qualsiasi altro pilota, durante il 1973. Nonostante i suoi successi, Brise non ha ancora programmi per il 1974, essendo andato in fumo quello di una March ufficiale di F. 2, per via del ritiro dell'STP. Ha però parlato con Horsley, l'anno scorso in Olanda, circa la possibilità di noleggiare una March del team per la Corsa dei Campioni e per altre due gare inglesi di F. 1. Pare che la reazione sia stata favorevole.

● E' dunque stato deciso che il GP d'Olanda si svolgerà un giorno prima del previsto, cioè il 22 giugno, per non essere in concomitanza con la partita della coppa del mondo di calcio.

● Non potendo più disporre di Mehta per l'East African Safari, la Datsun ha dovuto cambiare piani. Ha affidato la responsabilità per l'iscrizione delle vetture a Claes Billstam, navigatore di Kallstrom, poi sta cercando qualcuno a cui affidare l'altra vettura.

● Dopo il Rally Heatway, la Nuova Zelanda ha deciso, per via della crisi petrolifera, di annullare anche il campionato Marlboro (rallies) mentre saranno permesse alcune gare di velocità e piccole corse organizzate dai clubs.



F.1 anche in VENEZUELA

● Più avanti nell'anno verrà organizzata una gara di F. 1 non di campionato a Maracaibo, nel Venezuela, come « assaggio » in vista di una prova del mondiale nel 1975. La corsa si svolgerà probabilmente due settimane dopo il GP degli Stati Uniti.

● Robin Herd ha detto che spera di conservare Ganley come pilota del team di F. 1, insieme con Stuck, per il resto della stagione, ma che ciò dipenderà dal fatto di trovare o no patrocinio sufficiente per fare correre la seconda vettura.

La passione fa... gamberi



ROMA - La nostalgia dei campi di gara deve aver preso di nuovo una delle coppie più affiatate già del nostro sport: pare ormai immminente per Giancarlo Naddeo (ex campione italiano di F. 3) un rientro kartistico nella classe 125 cc, mentre la moglie Susy Ragnelli farà la sua attesa rentrée nella classe 100 cc Internazionale



Telefilm GRAHAM

● E' stato trasmesso in Inghilterra un film intitolato « Graham » che racconta la vita di Hill. In alcune scene si vede « Baffo » correre negli anni '50, poi ci sono i suoi maggiori successi nei grandi premi e anche la famosa collisione avvenuta l'anno scorso a Silverstone. Il racconto è affidato all'attore americano Paul Newman, quindi seguono commenti di molte personalità dello sport e altre.

● Al Rally TAP la Datsun Gran Bretagna iscriverà certamente due vetture, che dovrebbero essere entrambe la più potente 260 Z. Una sarà affidata a Kallstrom-Billstam, l'altra (sicuro quasi al 99%) all'asso svedese della BMW Ingvar Carlsson. Potrebbe anche essere iscritta una terza vettura per Sclater, ma per ora non è confermato. Il team sarà completato da una quarta macchina, pilotata dal portoghese Mario Figueiro.

● Makinen e Mikkola faranno un piccolo « raid » di due giorni da Rovaniemi, la cittadina in cui si è concluso il Rally Artico, fino ad Helsinki. Piloteranno rispettivamente una Escort 1100 e una Taunus 1300, per cercare di coprire il percorso con il più basso consumo possibile di carburante. E' prevista una sosta notturna a Iveskala.

● Un altro brasiliano (tre volte vincitore del campionato turismo in patria) è arrivato in Europa. Si tratta di Pedro de Lamare che, patrocinato dalla Sao Paulo Invetimentos, correrà con una March-BMW nel campionato due litri.

● Negli ultimi giorni di gennaio è stata un'ispezione sul circuito di Jarama, Madrid, che l'anno scorso fu chiuso perché ritenuto « inadeguato ». A quanto pare il rappresentante della CSI è rimasto soddisfatto dei lavori svolti, ma il circuito non ha ancora avuto il nulla-osta anche se dovrebbe essere cornice del GP di Spagna del 28 aprile.

Un circuito con «volontari»

● Si era detto che il futuro del circuito gallese di Llandow era in pericolo, per i costi necessari a svolgere i lavori richiesti dal RAC, ma adesso pare che i problemi saranno superati, dato che i lavori verranno svolti da « appassionati volontari », ai quali è stato detto che se vogliono assistere a corse è bene che si diano da fare!

● Henry Liddon ha ricevuto l'Halda d'Oro, premio che viene dato ogni anno al navigatore che ha svolto il miglior lavoro per aiutare il suo compagno a vincere. Liddon è stato scelto da Mäkinen, vincitore del Rally dei Mille Laghi e di quello del RAC, e dai giudici che comprendevano Erik Carlsson e Gunnar Palm. L'unico a non saperlo è lo stesso Liddon, attualmente in Turchia per fare una ricognizione del Rally Coppa del Mondo.

● Dopo avere dato il nulla-osta al circuito di Dijon, ove si svolgerà il GP di Francia, Hulme ha detto: « Non avrei mai creduto che in questo posticino ci potesse essere un circuito tanto bello ».

● Il GP di Zolder di F. 2, in programma per il 22 giugno, è stato annullato per difficoltà economiche.

● Il Premio giornalistico di motociclismo intitolato a Severo Boschi è stato assegnato a Ezio Pirazzini de « Il Resto del Carlino ». La giuria era presieduta da Enzo Ferrari. La consegna del premio di L. 750.000, verrà effettuata la vigilia della « 200 Miglia Motociclistica Ceramica Santerno », il 6 aprile. Secondo premio ex aequo (L. 250.000 a testa) a Marcheggiani di Stadio, ad Allievi della « Gazzetta dello Sport » e a Pizzo dell'« Agenzia Ansa ».

Spira lo SCIROCCO

● E' confermato che il nuovo coupé della VW, che apparirà in marzo, si chiamerà SCIROCCO e sarà una versione sportiva della Passat. Dopo, probabilmente in estate, apparirà la « Blizzard » tanto attesa per rimpiazzare il Maggiolino.

● Il governo finlandese ha deciso di diminuire i prezzi di alcuni prodotti petroliferi, per non ridurre l'occupazione. Le misure riguardano olio diesel e combustibile leggero e pesante.

● Dalla fabbrica di Togliattigrad escono ora 2000 vetture al giorno. Entro agosto si arriverà a 2.230, poi lo stabilimento raggiungerà il massimo della produzione.



Il rospo da città

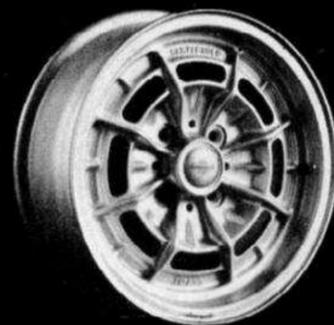
FIRENZE - Per la carrozzeria sanremese GAMC-Baldi la Fiat 500 era troppo lunga per poterla considerare una vera vettura da città e così hanno deciso, come se fosse cosa facile, di ridurla ancora. Alla fine dei tentativi è uscita fuori la « Frog », (parola inglese che significa rospo), una vetturetta veramente da città più corta della Fiat 500 di ben ottanta centimetri.

leggerezza
sicurezza
stile



chemello & geminiani

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



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

prendila

è una maglietta
del RICAMIFICIO BONFATTI

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

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

Dopo la « cura Baldi » questa vetturetta è lunga metri 2,15 (invece di 2,95) e larga 1,30 (invece di 1,32). L'abitabilità è per due secchi, su un sedile unico anteriore che ricorda la posizione di guida della vecchia 600 Multipla, con alle spalle il motore ed un ripiano portaoggetti.

Dopo il taglio di ottanta centimetri è sparito completamente il bagagliaio anteriore, mentre è rimasto il tetto apribile.

La parte meccanica è derivata dalla Fiat 500: pianale, motore, ruote e sospensioni, tutte parti di provenienza usata e ricondizionate come accade per alcune dune buggy altra attività della carrozzeria sanremese.

Il telaio risulta rinforzato, mentre la carrozzeria a due porte è in fibrovetrostil.

Le prestazioni dichiarate sono di novanta orari con un consumo di litri cinque per cento chilometri.

Il prezzo di questo « Frog » da città è di lire 780 mila di listino.

MOTORE ad azoto

● Per ovviare alla crisi petrolifera, alcuni studiosi inglesi hanno inventato un motore che funziona ad azoto liquido e non a benzina. Il costo sarebbe uguale, ma il combustibile, cioè l'azoto, si trova in quantità illimitata visto che costituisce i quattro quinti dell'aria.

● La Ford italiana offre agli appassionati di calcio la possibilità di seguire la nazionale italiana in Germania per lo svolgimento dei campionati mondiali di calcio: si entra semplicemente dal concessionario Ford, si sceglie e si compra la Capri di proprio gusto e si parte con un Jumbo dell'Alitalia (con il biglietto in tasca) per assistere a una delle partite del girone eliminatorio. L'offerta è valida fino al 27 febbraio.