

**LEGGETE
SUBITO**

Il prossimo «GIALLO»

Cari lettori,
al fine di non costringervi a scrivere lettere di lamentela, o peggio, vi vogliamo anticipare che non dovrete meravigliarvi se, per due o tre numeri, la carta su cui sarà stampato il sedicesimo centrale di AUTOSPRINT sarà quella « giallina ». E' una necessità contingente. Anzi, per fortuna che avevamo quelle bobine, poiché al momento attuale l'approvvigionamento di carta è problematico, costosi a parte. Ci permette la congiuntura con gli ordinativi in corso. Ci tenevamo a farvi presente che non si è trattato di una nostra scelta, ma di una necessità contingente per qualche settimana. Poi anche per il sedicesimo centrale il rifornimento della carta bianca tornerà normale.

● Domeniche a piedi o non domeniche a piedi, targhe pari o targhe dispari, c'è una grossa probabilità che la 1000 Km. di Monza del 25 aprile '74 (che quest'anno cade di giovedì) sia anticipata. Lo ha chiesto la FERRARI. Ma non per le preoccupazioni legate all'austerità che avevano gli organizzatori, quanto perché quest'anno la squadra di Maranello è ridotta all'ultimo e perciò i piloti da utilizzare sono solo REGAZONI e LAUDA. Il 28 aprile è in programma il G.P. di Spagna F. 1 al Jarama e quindi la Ferrari vuol evitare che i due piloti siano costretti ad un impegno senza respiro accavallato fra 1000 Km. Monza e G.P. F. 1. L'ostacolo viene da Zeltweg dove è in programma per domenica 21 aprile una prova dell'Europeo G.T.



Finalmente il nuovo PRESIDENTE dr. GUANI ha visitato l'AUTODELTA

Il reparto sportivo può contribuire al rilancio produttivo dell'ALFA

Circa un mese dopo l'assunzione della carica di nuovo Presidente dell'Alfa, il dr. Ermanno Guani, che già aveva visitato gli stabilimenti Alfa e Alfa Sud, si è recato anche a Settimo Milanese. Qui, come sapete, in un grande capannone prefabbricato è ospitata l'Autodelta, la dependance sportiva dell'Alfa. Ricevuto dal direttore generale ing. Carlo Chiti e accompagnato dall'ing. Bardini, direttore generale dell'Alfa Romeo e neo-amministratore delegato (insieme con il dr. Moro, anche lui di recente nominato agli stessi incarichi) il dr. Guani ha visitato tutti i reparti dell'Autodelta, interessandosi in particolare delle macchine viste in allestimento. Non si è fatto cenno a programmi, a impegni agonistici, che come è noto prevedono il via con la 1000 Km di Monza. Si è trattato soltanto di una presa di conoscenza, anche se la precisione di certe domande hanno superato la formalità della visita.

Senza dubbio nelle scorse settimane, il fatto che il dr. Guani non si fosse ancora recato all'Autodelta aveva suscitato incertezze sui programmi futuri dell'Alfa Romeo. E questo perché, ai dubbi aziendali del momento e del mercato automobilistico, si sono aggiunte drammaticamente, proprio giovedì scorso 21 febbraio, le notizie dei nuovi violenti scioperi ad Arese, per la rottura delle trattative da parte dei sindacati, con la motivazione che « l'Alfa non dà garanzie per gli investimenti nel Mezzogiorno ».

Mentre l'ing. Guani era a Settimo Milanese è arrivata l'eco della nuova situazione di Arese, con le dimostrazioni in fabbrica che adesso diventano più delicate in quanto tutta la direzione dell'Alfa Romeo si è trasferita, dalla sede milanese di Via Gattamelata, negli stabilimenti vicino Milano. Il dr. Guani è apparso preoccupato, forse anche perché

il modo di uscire dalla spirale negativa in cui è stata fatta piombare tutta l'industria automobilistica nazionale, con le più recenti e cervelotiche scelte politico-governative, trascende le possibilità di soluzione dei singoli dirigenti.

Proprio le motivazioni dei sindacati per riaprire la polemica scioperaiola, nel caso specifico dell'Alfa, dimostrano come fossero pretestuose le ragioni addotte dal Ministero delle Partecipazioni Statali e dall'IRI per la « defenestrazione » del dr. Luraghi, accusato di « scarsa sensibilità meridionalistica ». Oggi gli stessi che lo sostituiscono, non possono certo pensare ad attuare quella famosa linea politica del Mezzogiorno, perché non ci sono fabbriche da portare al Sud, tanto meno dell'Alfa Romeo, se le automobili (specie pregiate) non si possono più produrre perché il mercato è fermo.

Che l'impegno agonistico futuro da parte del reparto sportivo dell'Alfa Romeo possa essere anche condizionato dalla situazione aziendale generale e da certe scelte di governo è intuibile. Però, nel caso particolare, (sperando sempre che nessuno pensi di prendere una decisione negativa intanto solo perché si tratta di uno dei retaggi-simbolo della Presidenza Luraghi, tanto vicino all'attività sportiva) bisognerebbe far mente locale che proprio la specifica caratterizzazione mondiale del nome Alfa potrebbe servire da leva di rilancio per la sua produzione.

Se l'Italia è in crisi, la crisi all'estero non è così drammatica e almeno nel settore sportivo l'Alfa (pur se nell'ultimo anno ha quasi abbandonato uno dei settori ai quali era più legata con grandi successi, quello delle vetture turismo da competizione) può tentare persino un minimo di contropartita alla sua bilancia dei pagamenti (e a quella della Nazione). L'attivismo nelle preparazioni speciali dell'Autodelta potrebbe offrire qualcosa di concreto, nel mo-

mento in cui la produzione di macchine di serie, ma soprattutto la vendita, son ridotte al minimo, cosa di cui i sindacati fanno finta di non accorgersene, trastullandosi in rivendicazioni anche salariali, che non hanno senso in un momento in cui forse si dovrebbe pensare ad una riduzione degli organici aziendali, visto che è inutile produrre macchine che il governo fa di tutto perché nessuno le compri.

Come leggerete nelle prossime pagine, il manager responsabile del reparto sportivo della BMW tedesca (praticamente strutturato come l'Autodelta), Jochen Neerpasch, spiega la reale portata della « riduzione » di impegno agonistico attuato dalla Casa tedesca che ha programmi di produzione molto simili all'Alfa. In realtà i tre piloti ufficiali BMW saranno sempre presenti nelle gare con vetture indicate solo « sperimentali », ma questo ridotto impegno della squadra ufficiale permetterà di rispondere meglio alle richieste della clientela, per le vetture speciali turismo come per i motori F. 2 e dell'Euro Marche 2000. E, come sapete, è stata proprio questa scelta sportiva che negli ultimi anni ha permesso una levitazione della BMW a notevolissimi vertici di produzione, poi anch'essa bloccata per la clientela normale a causa delle restrizioni energetiche e di limite di velocità.

Anche l'Alfa potrebbe avere, oltre le 33 tt 12, vetture speciali da offrire alla clientela sportiva più fedele: dalle elaborazioni della Alfetta euroturismo, alla versione rally Alfasud, a motori da destinare alla F. 3 o persino F. 2, per finire al boxer 12 cilindri che ormai, a detta dello stesso Stommelen dopo le prove al Castellet, è più che dotato di cavalli per tentare la sorte fra i propulsori F. 1. E sarebbe una alternativa da niente ai soli Cosworth che hanno monopolizzato l'ambiente, contro i due solitari « 12 » Ferrari e BRM ufficiali. Ci pensi, dottor Guani!...

L'impegno di DRAGONI

● Macchine rosse, tute azzurre, caschi tricolori, ecco l'identikit (colorato) dei piloti della squadra CSAI F. 2 pardon: del C. RACING TEAM che, agli ordini del Commissario Unico Eugenio Dragoni, debutterà sul circuito del Montjuich a Barcellona il 24 marzo. I tre telai March sono ormai arrivati da Trivellato; i motori sono alle porte. La data, come avete letto, è vicinissima. Perciò Dragoni (che si è appena rimesso da una noiosa influenza) programma una « ripresa » di allenamento intenso per TRUFFO e FLAMINI. Li riporterà a Fiorano, dove è ancora rimasta una delle due Brabham '73 che furono acquistate dall'anno scorso (e che poi si tenterà di rivendere).

Il programma ormai è decollato. Dalla CSAI sono arrivati altri 20 milioni per proseguire l'operazione. Bisogna dare atto a Dragoni di star lavorando con molta serietà e passione. Ha persino comprato per i piloti i caschi integrali ultima moda, cioè quelli che sono foderati con lo stesso materiale delle tute antinfiammabili. Essi dispongono anche di bomboletta ad ossigeno per offrire i 20 secondi di « aria » in caso di incendio.

Ma c'è un'affermazione molto importante di Dragoni che va ascritta a suo particolare merito, proprio nel momento in cui il C. RACING TEAM è a poche settimane dal via: « Sono già soddisfatto — ha detto — perché riesco a portare dei giovani piloti, ad un impegno continuativo di esperienza su circuiti stranieri. E il debutto diventa subito serio, trattandosi

di un circuito come quello del Montjuich. Tengo comunque a dire che, se dalle mie selezioni sono saltati fuori i due giovani che conoscete, questo non vuol dire che, se nel corso della stagione agonistica un altro giovane pilota avrà modo di dimostrare, con i suoi mezzi, di andare meglio e meritare di più dei due "azzurri", farò in modo che abbia lui tutto l'appoggio che è giusto, per andare avanti secondo quello che merita ».

● A Montecarlo hanno calcolato quanto rimesso la... bilancia dei pagamenti del Principato, con l'annullamento del Rally di Montecarlo (a parte il rimborso delle tasse di iscrizione). Solo per mancati introiti degli albergatori di Monaco (e si considera il semplice prezzo delle camere per dormire) la cifra sfumata è di 800 milioni in lire italiane. Gli alberghi francesi intorno a Montecarlo interessati al Rally, dal canto loro hanno dovuto rinunciare a prenotazioni camere per un importo valutabile intorno ad un miliardo e 400 milioni.

● A proposito di nuovi motori e di nuove macchine, c'è una postilla per la notizia dell'Albarth monoscocca 2000 che verrà presentata con carrozzeria di Pininfarina al Salone di Ginevra. (Il telaio, è una giusta precisazione, è frutto del lavoro di Colucci); magari non subito, ma il motore non sarà un quattro cilindri 2 litri ma un 8 cilindri a V di 90 gradi. Lasciamo agli esperti in alberi genealogici di propulsori tutte le ipotesi per scoprire eventuali origini « storiche ».

Marcellino

**Non si chiamerà
B-4 la nuova
FERRARI F.1**

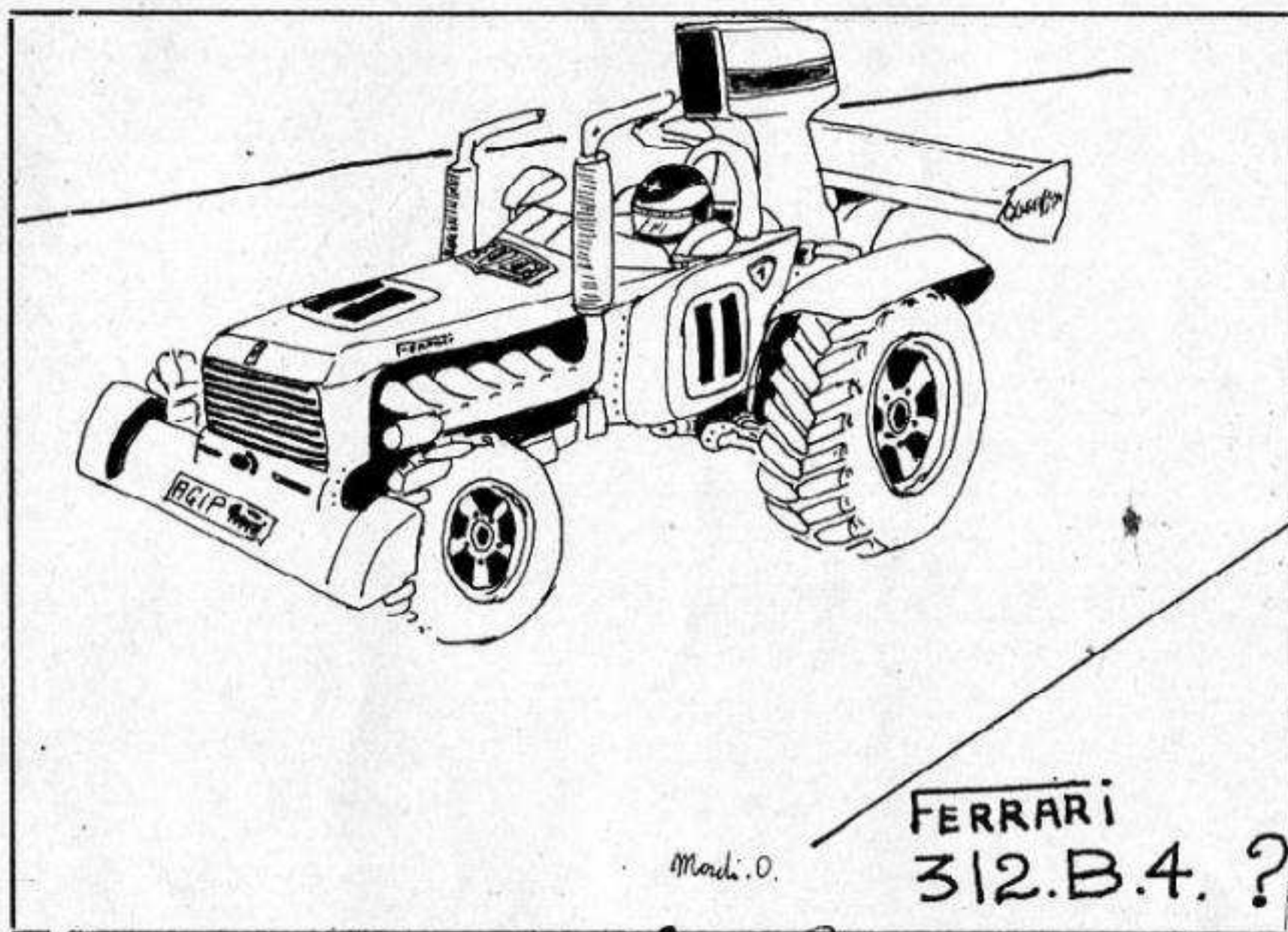
il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 3 IL CALENDARIO DELLE CORSE
- 4 MOTORAMA
- 46 SCRIVETEICI rimarremo amici
- 48 TUTTESPRINT
- 50 MARKET INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



No, non è questa (raffigurata dal giovane lettore modenese Oriano MAR-CHI), la nuova Ferrari F. 1 B.4. Anche perché, caratteristiche di trattore a parte, non vi sarà alcuna B.4. La nuova monoposto di Maranello ha già superato lo stadio del modellino (nella elaborazione dell'ing. Forghieri con la stretta collaborazione di Rocchi e Salvarani) anche se non sembra probabile un debutto ravvicinato al 17 marzo a Brands Hatch, come gli inglesi sostengono. La nuova F. 1 non si chiamerà B4, perché sarà totalmente diversa da quella sia pure rielaborata nella serie arrivata a B3. Anzitutto non sarà una monoscocca, intanto perché alla Ferrari hanno calcolato più costosa questa soluzione di telaio, senza che la rigidità guadagnata bilanci i vantaggi ottenuti. Quel che conta, anche col solito tubolare misto è azzeccare cinematisimo delle sospensioni. Al momento è difficile chiarire se la rinuncia alla dizione B4 sia anche dovuta al significato di quella «B», cioè la prima lettera di «Boxer». Perché anche il motore dovrebbe essere diverso. L'unica cosa certa dunque è che si tratta di una 12 cilindri.



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



DOVE corriamo domenica?

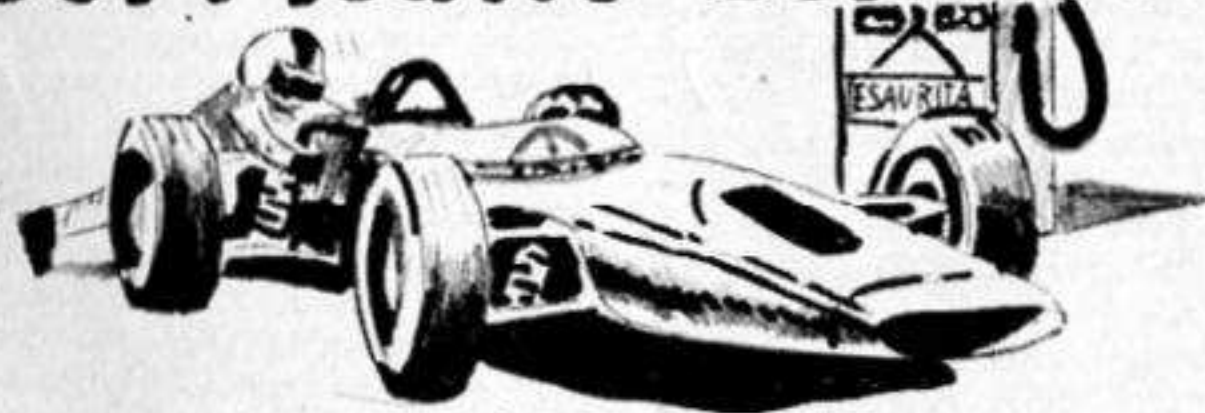
Le corse in calendario dal 27-2 al 17-3-1974 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
27-2/3	5. Rally di S. Marino	FAMS	S. Marino - S. Marino tot. km 1.770	ore 20 (27) ore 8 (2)	●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia HF)
1/3	Snow Rally	Finlandia			●●●	Rally	
1/3	Rally Stamil	Polonia			●●●	Rally	
2	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 8-13	● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
2/3	24 Ore sul ghiaccio di Chamonix	Francia			●●●	Gara di durata su neve	Bernard Darniche (Alpine Renault 1600 S)
2/3	Rally Nach der Kempen	Belgio			●●●	Rally	
2/3	Rally Ost-Westfalen	Germania			●●●	Rally	
2/3	Rally Nurnberg	Germania			●●●	Rally	
2/3	Rally Fallas	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolini (Seat)
2/3	Criterium infernal	Francia			●●●	Rally	
2/3	Rally turco-greco	Turchia			●●●	Rally	
3	Carolina 500	Stati Uniti	Circuito di Rockingham		●●● Stock Car	Velocità in circuito	
3	Trofeo della Mulinaccia	Alfa Cure-Firenze			●	Regolarità	Giampiero Baglioni (Fulvia 1600)
6/9	Rally Stuttgart-Lyon-Charbonnieres	Germania			●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Florentino-Gelin (Simca CG)
9	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
9/10	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km. 2,170		●●● F. Atlantic F. 3	Velocità in circuito	
9/10	Criterium Guillerias	Spagna			●●●	Rally	
9/10	Salita di Fleron	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	Claude Bourgoignie (GRD F. 2)
9/10	Ronde de l'Aisne	Francia			●●●	Rally	
10	Ontario 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 4,020		●●● Stock Car	Velocità in circuito	
10	Boucles de SPA	Belgio			●●●	Rally	Haxhe-Delferrier (Daf 66)
10	2. Coppa Magione	Sc. Carpine	Circuito di Magione	ore 10,30 ore 18	● T1, T2, GT4, F. Italia	Velocità in circuito	Nataloni (Lancia HF)
10	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Concorso Ford Mexico	Velocità in circuito	
16	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 8-13	● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
16/17	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,260		●●● T1, F. 5000, F.1, FB	Velocità in circuito	Gethin (Chevron) 57'22"9, media 178,370; giro più veloce Beltoise, Lauda e Peterson in 1'23", media kmh 184,980
16/17	Gator Nationals-Gainesville	Stati Uniti			●●● Dragster	Velocità in circuito	
16/17	Rally delle Ardenne	Belgio			●●●	Rally	Pedro-Jimmy (BMW)
16/19	Economy-Run	Gran Bretagna			●●● T1	Velocità in circuito	
17	Gara Club	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 7-13	Ris.	Velocità in circuito	

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	STATUS
23 Febbraio	Autosciatoria Bergamo-Foppolo	ANNULLATA
23 Febbraio	Autosciatoria dell'Amiata	ANNULLATA
23/24 Febbraio	Criterium Neve e Ghiaccio - Francia	ANNULLATO
1/3 Marzo	Rally della Neve	ANNULLATO
2 Marzo	G.P. del Sud Africa	RINVIATO al 30 marzo
9/10 Marzo	Rally Nazionale Sicurtà	RINVIATO al 18-19 marzo
10 Marzo	G.P. Estoril - Portogallo	RINVIATA a data da destinarsi
10 Marzo	Corsa a Digione - Francia	RINVIATA al 21 aprile
16/17 Marzo	4. Coppa S. Vincent-Italia	RINVIATA a data da destinarsi

La CRISI

della
GOCCIA
d'ORO

Le preoccupazioni energetiche hanno sconvolto molti piani: dalla GERMANIA le più significative conseguenze

Tornata in discussione la svolta tecnica imposta alla CSI per il M.M. '76

La «silhouette» è nata morta!

STOCCARDA - Il delegato tedesco alla FIA, barone Von Hanstein, e il suo segretario sportivo, hanno trionfato in dicembre a Parigi sui delegati italiani e francesi. E ciò sulle vetture sport dell'anno prossimo. Il progetto preparato e presentato da qualche tempo dai tedeschi, è stato adottato dopo un'aspra battaglia in seno alla Commissione sportiva internazionale.

Ci sembra opportuno, una volta ancora, preoccuparci di questo avvenimento e chiarire alcune cose, in particolar modo per i delegati, i costruttori ed i piloti italiani.

Nel dicembre 1971, la FIA stabiliva i regolamenti tecnici per le vetture Turismo e GT dei gruppi 2 e 4, regolamenti che sono tutt'ora in vigore. In relazione alle formule abolite le vetture di produzione avrebbero dovuto essere totalmente cambiate a partire dal 1 gennaio 1972. Soprattutto, le modifiche alla testa erano incondizionate. Si sapeva già che dietro queste nuove regole era la Ford che spingeva fortemente per l'assoluta liberalizzazione della testa e dell'albero a cammes al fine di ottenere una maggiore potenza. Già in quel momento, Schmitz e C. avevano ottenuto a Parigi un grosso successo.

Ma il rendiconto per questo nuovo regolamento delle vetture di produzione, sarebbe stato presentato più avanti nel corso della stagione da disputare; un avvenire che segnava un netto regresso nei confronti delle annate precedenti in quanto, a parte le due Case tedesche BMW e Ford-Colonia, non si riuscì a far partecipare alcuna altra importante fabbrica d'automobili alle grandi competizioni per vetture turismo. Inoltre alla BMW non vi sono più danari, mentre alla Ford-Colonia veniva fortemente ridotto il budget sportivo. Fra l'altro, le stesse vetture avevano raggiunto un prezzo vertiginoso, pari a quello di una Turbo-Porsche da 1000 HP: 40 milioni di lire, mentre un solo motore BMW 3,6 adatto a sostenere una corsa veniva a costare 20 milioni di lire! La Ford inglese, invece, riusciva a lavorare su cifre più ragionevoli: il nuovo 3,4 litri V6-DOHV a 24 valvole, costa, in kit, circa 4 milioni e mezzo.

L'esperimento con le vetture di produzione tanto amate dai delegati tedeschi, si sta svolgendo da due anni in Germania sotto la denominazione di Campionato tedesco sport-competizione e nello stesso le Porsche corrono contro le BMW e le Ford in due classi: fino a 2000 e oltre 2000 cmc. Dopo la prima stagione,

che fu mediocre, le corse migliorarono nel 1973, ma per il 1974 ci si attende uno scacco totale in quanto né Ford, né Porsche, né BMW iscriveranno vetture ufficiali alle 10 gare del campionato! Così come è certo che mancheranno anche le squadre semi-ufficiali non potendo sostenere spese così elevate, malgrado l'esistenza di ottimi sponsor. E allora? Che cosa succederà? Nessuno, in Germania, è in grado di dare una risposta a questa precisa domanda.

Quando, a partire dal 1976, le vetture sport 3 litri spariranno dal Campionato Mondiale Marche a vantaggio delle «vetture di produzione», si può fin d'ora prevedere lo stesso dilemma, lo stesso che, ad esempio, travaglia le squadre che partecipano al Campionato europeo turismo e che si stanno finanziariamente rovinando. Il nuovo regolamento per questo Gruppo 5 —^e Vetture silhouette — prevede tali e tante modifiche ai modelli di serie che le vetture da competizione saranno almeno due volte più care delle vetture sport 3 litri classiche del giorno d'oggi. In quel momento i concorrenti potranno apertamente sorridere sul costo dei turbo-Porsche per il Can-Am e l'Interserie: le nuove vetture silhouette saranno assai più care! Un commento su questo tema è stato fatto da un grande giornale americano che ha scritto: «Dopo tutto, ciò torna a nostro vantaggio: i più ricchi vinceranno!».

Lo sviluppo dello sport automobilistico si presenta invece assai diverso da quanto credono i delegati FIA. Questi signori non si accorgono che da qualche anno a questa parte lo sport internazionale sta seguendo altre vie. Un chiaro esempio lo forniscono le F. 5000 che stanno raggiungendo un sempre maggiore successo. I buoni motori per queste formule costano 10 milioni di lire e le vetture complete non superano il prezzo di 20-25 milioni. Non solo, ma sono vetture che permettono a concorrenti e piloti di guadagnare danaro, mentre le «vetture di produzione» costano sui 40 milioni e partecipano a corse ove i premi sono irrilevanti. Non è una verità?

Ad ogni modo, se le vetture silhouette dovranno diventare le vetture più care dello sport automobilistico dell'avvenire, si emani almeno un regolamento conseguente e si faccia in modo che Stratos, Ligier e Maserati-Bora possano parteciparvi. Per il momento tali vetture ne sono escluse e ciò non è assolutamente giusto.

C. S.



Le BMW 3.0 CSL nella loro ultima versione «alata», che hanno conquistato il Campionato Turismo '73. In seguito alla riduzione del budget per le corse, saranno rare le sue apparizioni in veste ufficiale

— Che rapporti c'erano con la March, in F. 2, e chi otterrà i motori BMW F. 2?

N.: Come BMW Motor Sport GMBH il 1973 fu il nostro primo anno di vita e avevamo un programma veramente fitto. Da un canto c'erano le gare di moto, dall'altro la costruzione e lo sviluppo di motori di F. 2. Avevamo anche un programma di rallies e uno di corse con la 3.0 CSL. Cominciammo a costruire i motori di F. 2, sviluppati in passato da Alex von Frankenhäusen. Prevedevamo, s'intende, di avere grossi problemi di produzione, perché se si fa una piccola produzione di un motore da corsa i problemi non mancano mai. Poiché il motore era molto nuovo, decidemmo di darlo a una sola squadra e di lavorare in stretta collaborazione. Ricevammo molte offerte, ma pensammo che la March era un'ottima Casa con cui lavorare, dato che avrebbe costruito molte vetture per la clientela. Per l'omologazione dovevamo costruire cento teste cilindro e perché questo fosse fattibile, dal punto di vista economico, dovevamo costruire e vendere cinquanta motori. Potemmo farlo, grazie al loro vasto programma in F. 2 e con le sport. La vittoria di Jarier nel campionato europeo dimostrò che avevamo agito nel modo giusto. Dopo qualche problema nelle primissime gare, tutto andò bene. Adesso che quel motore è conosciuto, e che i problemi di produzione sono risolti, siamo disposti a vendere i motori a chiunque. «Chiunque» è un modo di dire, però, perché l'anno scorso il motore ebbe molto successo sicché ora è assai richiesto e sarà difficile soddisfare tutti, poiché non ne abbiamo abbastanza. Siamo in grado di costruirne soltanto altri settanta, per cui li vendiamo unicamente ai costruttori: March, GRD, Surtees, Chevron.

— Che programmi avete per la F. 2?

N.: Continueremo con quel motore,

perché questo è l'ultimo anno della F. 2 col regolamento che prevede il blocco di serie.

— Fra i vostri futuri programmi, c'è niente per la F. 1?

N.: Assolutamente no. Non è questo il momento giusto, per pensare a un programma di F. 1. Prima di tutto, secondo me la F. 1 è molto ben studiata ed è una formula assai interessante, per cui sarebbe difficile progettare un motore migliore di quelli esistenti. In secondo luogo, non sappiamo per quanto durerà, questa formula. Stando alla situazione attuale dovrebbe finire nel 1976, però parlano anche di continuare per qualche altro anno. L'unico possibile momento in cui potremmo essere interessati alla cosa, sarebbe quando inizierà una nuova formula e tutti ripartiranno da zero. D'altro canto, lei deve capire che noi siamo costruttori di automobili e c'interessa più un progetto legato al nostro personale programma di produzione. Per esempio, il motore di F. 2 ha un blocco di serie e tornerà nella produzione di serie perché i motori di serie e quelli da corsa sono progettati dagli stessi tecnici. Se si deve costruire un completo motore da corsa, ci si stacca completamente dal programma della produzione di serie.

— A prescindere dal contratto cui lei ha accennato, Stuck entra nei vostri piani futuri e qual è il retroscena dei rapporti Stuck-BMW?

N.: Quest'anno Stuck deve per prima cosa fare tutta la stagione di F. 2 con la March-BMW, cioè partecipare a tutte le prove del campionato. Dato che Hans non ha molta esperienza, abbiamo pensato che sarebbe stata una buona idea mandarlo alle prime tre corse in Sud America. E' un pilota molto assennato; non fa sciocchezze, per cui non si corre un grande rischio mettendolo nell'abitacolo di una F. 1, in corsa per la prima volta. E' consapevole dei suoi limiti, quindi abbiamo pensato che sarebbe stato un bene farlo gareggiare in quelle tre competizioni,

HELVETIA

VIA MONVISO 79 - ROZZANO (MILANO) - TEL. 82 52 979

PARAFANGHI ALLARGATI
Cerchio 6"/7"

BMW 2002	LIT. 58.000
ALFA ROMEO G.T.	LIT. 58.000
ALFETTA	LIT. 58.000
ALFASUD	LIT. 58.000

Cerchio 8"/9"/10"

BMW 2002	LIT. 76.000
ALFA ROMEO G.T.	LIT. 76.000
FIAT 128 BERLINA	LIT. 76.000
FIAT 128 COUPE	LIT. 76.000
FORD ESCORT e CAPRI	LIT. 76.000
PORSCHE 911	LIT. 76.000
OPEL ASCONA	LIT. 76.000

CODOLINI

MINI COOPER	LIT. 26.000
FULVIA COUPE	LIT. 26.000
FIAT 500	LIT. 26.000
FIAT 127	LIT. 26.000
FIAT 128 BERLINA	LIT. 26.000
FIAT 128 COUPE	LIT. 26.000
FIAT 124 SPIDER	LIT. 26.000

Stretto/Largo

In questa intervista esclusiva per Autosprint ed Autosport, Patrick McNally analizza insieme a Jochen Neerpasch le ragioni dell'attuale situazione della sezione sportiva della casa tedesca, che Neerpasch ha portato a risultati più che positivi nel suo primo anno di vita.

JOCHEN NEERPASCH spiega in questa intervista la vera portata del RITIRO

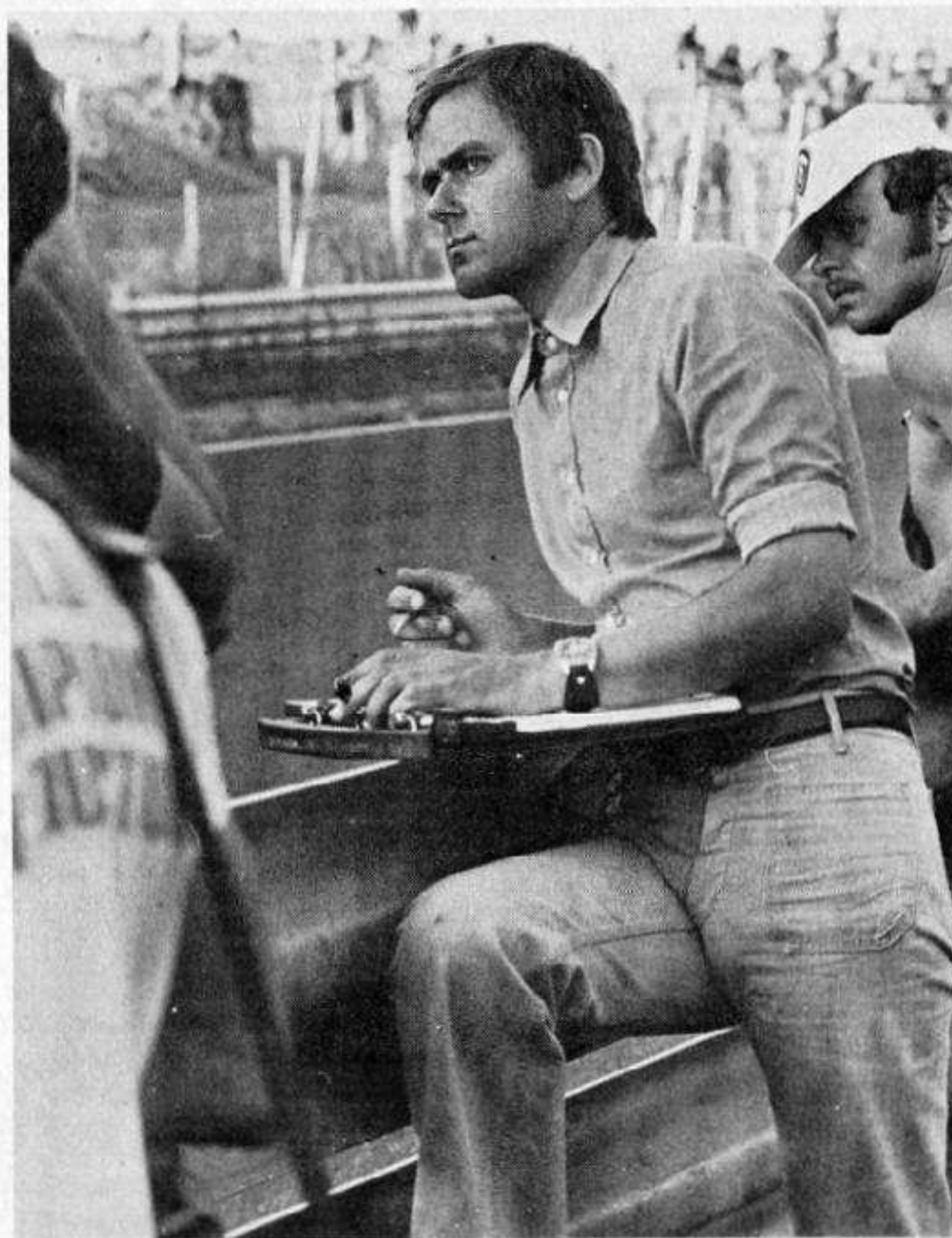
Domanda: — Come mai, dopo tanti recenti successi la BMW ha deciso di rinunciare alle corse?

NEERPASCH: «E' stata una semplice questione di finanze. Qui in Germania c'è la crisi dell'energia e anche quella economica, delle quali, del resto, soffre tutta l'Europa. Per via di questa situazione ho dovuto ridurre la nostra attività. Avevamo già preparato tutta la squadra per la stagione, sia dal punto di vista tecnico che delle vetture, ma in dicembre abbiamo rallentato la preparazione. Poi abbiamo deciso che non desideravamo spendere tanto denaro soltanto per una partecipazione ufficiale, considerato il momento, benché si proseguiva con il lavoro di sviluppo. Continuiamo a lavorare attorno al nostro nuovo motore a 24 valvole e anche al coupé. Se i tempi saranno maturi, ricominceremo».

— Avete intenzione di appoggiare le corse automobilistiche, mediante concorrenti privati?

«Avendo ora maggiori possibilità di lavoro, e non essendo presi dalle vetture della nostra squadra, adesso siamo in grado di costruire macchine. Abbiamo già venduto tutte quelle dell'anno scorso e, attualmente, stiamo montandone di nuove per concorrenti privati. Siamo anche in grado, ora, di fornire un miglior servizio a questi piloti privati, permettendo così loro di gareggiare a parità con le vetture ufficiali».

— Quali sono le squadre individuali che hanno? «Non si tratta di squadre, bensì di piloti più o meno privati, quali Rudi, di Essen, che parteciperà al campionato turismo nazionale tedesco. Devo sottolineare che questi conduttori sono privati — con ben scarse probabilità di vincere un cam-



Jochen Neerpasch, direttore del BMW Motor Sport GmbH, la sezione sportiva della Casa di Monaco

pionato — che corrono per divertimento. Non vendiamo vetture a squadre che costringiamo a partecipare a un qualsiasi campionato».

— Quali piloti ha sotto contratto la BMW? Li «impresterà» a chi fa gareggiare vetture ufficiali?

«Per il momento non pensiamo di farlo perché, come ho già detto, è soltanto per via della situazione economica che non prepariamo due vetture, come facemmo lo scorso anno, per farle partecipare a tutta la serie. Abbiamo, però, un programma di sviluppo e i piloti ci servono a questo scopo. Potrebbe accadere che, a un certo stadio del lavoro di sviluppo, iscriveremmo a scopo sperimentale una vettura ufficiale in una qualsiasi gara».

— In questo momento avete qualche pilota sotto contratto?

«Sì, abbiamo Ickx, Stuck e Derek Bell e ce ne serviamo per il nostro programma di sviluppo. Come ho già detto, può darsi che più avanti partecipiamo a qualche gara, ma non faremo il campionato completo».

— L'anno scorso qual era il vostro budget, per le corse?

«E' difficile a dirsi, perché tutti i nostri budgets sono assegnati in maniera diversa. Siamo un'organizzazione indipendente e guadagniamo vendendo pezzi di ricambio per motori da corsa, i motori stessi e kits per messa a punto. Dire la cifra esatta da noi spesa è difficile, perché non possiamo paragonarla con le somme ottenute da altre officine».

— E per quest'anno, qual è il vostro budget?

«Sufficiente per tirare avanti, escludendo la squadra ufficiale».

La BMW si affida ai «clienti» per continuare le corse, ma...

ove ha certamente acquisito più esperienza di F. 1 di quanto avrebbe fatto con cinque o sei corse di F. 2. In Sud America tutte le squadre di F. 1 hanno abitato per tre settimane nello stesso albergo e Hans ha tratto molti vantaggi da quei contatti, per lui molto importanti.

— Quest'anno lo patrociniate nelle sue gare di F. 1?

N.: Lei dice "lo patrociniate" e io chiarisco che non spendiamo un soldo. Hans è pagato dalla March e ha un premio di partenza. Credo che Mosley la pensi come noi, cioè che Hans è un pilota molto promettente.

— Passando a un argomento completamente diverso: crede che le attuali formule siano valide e pensa che i concorrenti, come voi, siano attirati o scoraggiati?

N.: Esistono molte formule, naturalmente. Secondo me in questo momento la F. 1 è molto competitiva, e così pure la F. 2, e penso che le corse siano state rese ancor più interessanti dai motori BMW. L'insieme della F. 2, come sarà in futuro, non mi piace perché se il blocco cilindri sarà "libero" si tratterà di un semplice motore da corsa e non avrà, cioè, nulla a che vedere con quelli di serie e allora non c'interesserebbe affatto. Per quanto riguarda il gruppo 2, in questo momento in fase difficile, è troppo costoso; d'altra parte è normale, perché se una Formula va avanti per un pezzo contro avversari agguerriti diventa inevitabilmente sempre più costosa. Dal 1976 in poi avremo un nuovo gruppo 5, con regolamenti più larghi e validità per il campionato del mondo marche. Avremo poi anche una forma ridotta del gruppo 2, meno costosa, più adatta a piloti privati e a gare nazionali e, forse, anche europee.

— Ovviamente il nuovo gruppo 5 interesserebbe i costruttori come voi. Vedremo un altro confronto tra BMW e Ford?

N.: E' possibile, ma per il momento non lo sappiamo. Le competizioni dovrebbero essere guardate sotto due

aspetti. Esistono tante formule diverse e, secondo me, è molto difficile capirle, per il pubblico. Noi siamo del parere che è un bene che ci sia il campionato piloti, come culmine della F. 1, d'altro canto il campionato marche deve essere reso interessante per il pubblico. Gli spettatori devono poter vedere le Opel, le Ford, le BLC e tutte le altre vetture che sono in grado di riconoscere. Il pilota, qui, non è la persona più importante perché si tratta di un campionato costruttori e il pubblico deve potere distinguere una vettura dall'altra. Attualmente, se si guardano un prototipo tre litri e una F. 1 la differenza è poca e, se non si è degli esperti, non si distingue una Ferrari da un'Alfa. Nel 1976 il campionato marche deve, come dico, essere interessante per il pubblico e, naturalmente, anche per l'industria perché i costruttori s'identificano veramente coi risultati di queste gare.

— Pensa che il patrocinio nelle corse sia un bene, oppure soltanto un male inevitabile?

N.: Il patrocinio è un'ottima cosa

perché aiuta lo sport automobilistico, questo è certo, però vi è implicito il pericolo che sia legato direttamente alla situazione finanziaria. Potrebbe accadere che un dato anno, se il patrocinio è abbondante, il lavoro di sviluppo progredisca rapidamente, mentre l'anno seguente, se non c'è più patrocinio, tutto rallenterà. Senza patrocinio il lavoro di sviluppo potrebbe essere più regolare, però dobbiamo sempre fare del nostro meglio dal punto di vista tecnico e il patrocinio è di grande aiuto per lo sport. Il problema consiste nel fatto che non è abbastanza regolare.

— Si direbbe che la Ford stia riducendo la propria attività nelle corse. Che commenti ha da fare?

N.: Penso che abbia gli stessi problemi che abbiamo noi. La situazione finanziaria è poco buona, però non credo che la Ford smetterà d'interessarsi alle corse.

— Non pensa che una Casa che entra nelle competizioni soltanto per uno o due anni, e poi si ritira, possa fare più male che bene a questo sport?

N.: Ho già spiegato perché noi non organizziamo un vero e proprio team ufficiale e spero che la sua domanda non voglia dire che pensa che noi stiamo abbandonando. Agiamo unicamente per motivi economici e non credo che abbiamo danneggiato questo sport, dato che ci siamo ancora dentro.

— Si dice che il nuovo motore Ford V6 eroghi oltre 400 HP. Questo ha intuito sul vostro modo di ragionare?

N.: Per niente. Lo sapevamo, naturalmente, fino dall'inizio dell'anno scorso. Abbiamo un motore a 24 valvole e siamo ancora molto competitivi. Si potrà vederlo, perché ci saranno alcune gare in cui le nostre vetture ufficiali e quelle ufficiali della Ford si batteranno le une contro le altre.

— Secondo lei che cosa ha ricavato, in fatto di vendite, la BMW dalla sua attività in corsa?

N.: Penso che lo sport motoristico abbia due effetti. I clienti della BMW identificano la Casa coi suoi prodotti, se ha successo nelle competizioni; inoltre, se si vince una gara, si dimostra di avere l'abilità di svolgere un buon lavoro di sviluppo. In secondo luogo, se lo stesso staff tecnico lavora sia attorno alle vetture da corsa che a quelle di serie, l'incentivo è maggiore perché i tecnici s'interessano al lato sportivo e ottengono quindi migliori risultati.

— Una domanda personale: perché è passato dalla Ford alla BMW, nel 1972? C'erano mete più interessanti, alla BMW?

N.: Ho smesso di gareggiare perché il lato tecnico e quello direttivo mi hanno sempre interessato molto. Quando iniziai, alla Ford, organizzai tutto il settore competizioni e per me fu un'esperienza assai interessante. Eravamo molto competitivi e vincemmo il campionato europeo. Poi, d'un tratto, apparve la possibilità di fare di nuovo la stessa cosa alla BMW e per me era una sfida.

— Deve essere più facile lavorare

alla BMW che alla Ford, ove è noto che regna la discordia.


N.: Non più facile, direi diverso. Con l'esperienza acquisita alla Ford, abbiamo formato una società indipendente, la Motor Sport GmbH, e questo fa sì che siamo più flessibili. Tutti i grossi costruttori hanno analoghi problemi interni. In dicembre, dopo il taglio al budget, decidemmo di non iscriverci due vetture ufficiali nel campionato europeo e decidemmo anche di non annunciarlo, dato che in quel momento lo sport automobilistico si trovava già in difficoltà. Se un costruttore come la BMW avesse confermato che stava per uscire dallo sport automobilistico, sarebbe stata una brutta faccenda. Volevamo rimandare la decisione e l'annuncio, ma non so come la notizia si è sparsa e c'è stato un gran parlare. Un guaio che sia successo, però devo ripetere che la BMW non abbandona lo sport automobilistico. Semplicemente, non iscriveremo le nostre due vetture ufficiali in tutte le prove. Costruiamo più motori e più vetture per la clientela. L'anno scorso, a un certo momento del campionato, avevamo soltanto poche vetture ufficiali competitive e quelle dei privati erano assai indietro. Adesso che possiamo produrre vetture ugualmente competitive per i privati, quando riappariranno quelle ufficiali la differenza sarà minore di quanto fosse prima.

— A parte il motore a 24 valvole che preparate, ci saranno altre innovazioni quest'anno?

N.: Non nuovissime, però l'anno scorso avevamo tanto da fare con il nostro team relativamente piccolo, preparando le vetture gara per gara, che non potevamo svolgere nessun lavoro di sviluppo. Nel frattempo, grazie all'esperienza acquisita lo scorso anno, abbiamo apportato tanti piccoli mutamenti alla nostra nuova vettura, che proveremo all'inizio della stagione.


Patrick McNally

INDUSTRIA RUOTE IN LEGA LEGGERA



**FIAT
BMW-FORD
ALFASUD
SIMCA**

Modello GRIFO 5 1/2 x 13



NOVITA'

74

OMOLOGATA T.U.V. GERMANIA

MILANO C.SO SEMPIONE 63 Tel. 31.72.70

STILAUTO

In Inghilterra lamentano
più «tagli» di quanto
non appaia nei budgets
destinati alle corse



Pagheranno la benzina i piloti del team SHELL

LONDRA - L'impressione che in certe branche dello sport automobilistico le cose siano quasi normali, è ingannevole. Infatti molti budgets destinati alle corse hanno subito tagli impietosi.

Questo discorso vale, per esempio, per la Ford e per la Shellsport, anzi c'è chi è sorpreso che in questi tempi di alti costi e di «fluttuante» disponibilità petrolifera, una società quale la Shell conservi i suoi legami con questo sport, vecchi di decenni. In realtà il «taglio» della Shell è più grande di quanto possa fare pensare la riduzione da tre a due vetture nel team Shellsport F. 5000; alcuni conduttori di altre categorie (moto come vetture) non avranno premi dalla Shell nel 1974 e hanno personalmente deciso di continuare a sfoggiare l'emblema della Casa soltanto per essere presenti nel settore pubblicità della compagnia petrolifera. I teams sotto contratto con la Shell dovranno perfino comprare il carburante che usano. Dovrà farlo, per le sue vetture, anche il direttore del team Shellsport F. 5000, Jackie Epstein.

Certe persone che volevano fare dello spirito, alla presentazione della Shellsport, hanno detto che il taglio del 20 per cento imposto alla squadra di F. 5000 ha le dimensioni dei piloti, dato che Ian Ashley non è più alto di Lella Lombardi, cioè tutt'altro che un gigante. Gareggeranno soltanto due vetture e nessuna delle due sarà nuova. Non è proprio esatto descrivere queste T330 come vetture modificate, per avere le caratteristiche della T332: saranno cioè incorporati i particolari della T332 che si sono dimostrati validi.

La vettura che sarà affidata a Lella Lombardi sarà quella che usò Van Lennep l'anno scorso; quando fu smontata e ridotta alla nuda monoscocca, prima che venisse ricostruita, si rilevò che era in condizioni quasi perfette, senza la più piccola ammaccatura. Quella di Ashley sarà la stessa con la quale il pilota gareggiò l'anno scorso per i colori della Henley Forklift. Entrambe avranno motori a iniezione, costruiti da Alan Smith. La squadra non si «trastullerà» più con motori a carburatore



Ian Ashley, il 26enne compagno della Lombardi nel Team Shellsport con vetture Lola F. 5000

e Ashley ammette di esserne molto sollevato, perché l'anno scorso aveva rilevato che nelle curve veloci (a Silverstone, per esempio) si aveva la sgradevole impressione che il motore stesse per spegnersi a carico pieno.

Fra parentesi, Tom Belso conserva la vettura dell'anno passato e sono corse voci secondo le quali potrebbe ottenere un patrocinio indipendente da Radio Lussemburgo, che potrebbe riguardare appunto questa vettura.

Si spera che le macchine della Shellsport saranno pronte prima della fine di questo mese e Lella Lombardi vuole fare il maggior numero possibile di prove, prima della sua iniziale gara di F. 5000, cioè la Corsa dei Campioni. Pare che non si potrà fare molto a Brands Hatch nel prossimo futuro, dato che il circuito è ancora per aria mentre si ricostruiscono i boxes.

Il pilota numero uno del team F. 5000 della Shellsport, Ian Ashley, ha ventisei anni e proviene anche lui dalla scuola di Jim Russell. Agli inizi gareggiò con una Austin Healey Sprite, passando poi alla F. 3 con

una Merlyn, nel 1967. I risultati ottenuti gli valsero un posto nel team semi ufficiale del Chequered Flag, con le McLaren F. 3, poi nel 1969 «arretò» alla Formula Ford, pilotando l'Alexis ufficiale (vinse cinque volte in dieci gare e diventò il primo pilota di FF a girare a Silverstone a 160 orari). Nel 1970 si unì ai fratelli Fittipaldi nel team ufficiale Lotus 61, finendo secondo dietro a Emerson nella serie brasiliana. Dopo ricominciò la sua disordinata carriera in F. 3. Nel 1970 e nel 1971 gareggiò sporadicamente in F. 5000 con le Kitchiner e nel 1972 corse con una Lola T191. Nel 1973 disponeva di una nuova T330 e all'Jyllandsringen ottenne la sua prima vittoria in F. 5000. È un tipo allegro ed estroverso e aspetta con piacere la sua stagione 1974, piuttosto soddisfatto di avere una «compagna» di squadra. «Sarò molto più contento, condividendo informazioni con Lella — dice — di quanto lo sarei se dovessi farlo con la maggioranza dei piloti maschi e farò tutto il possibile per aiutarla, nel campionato Rothmans».

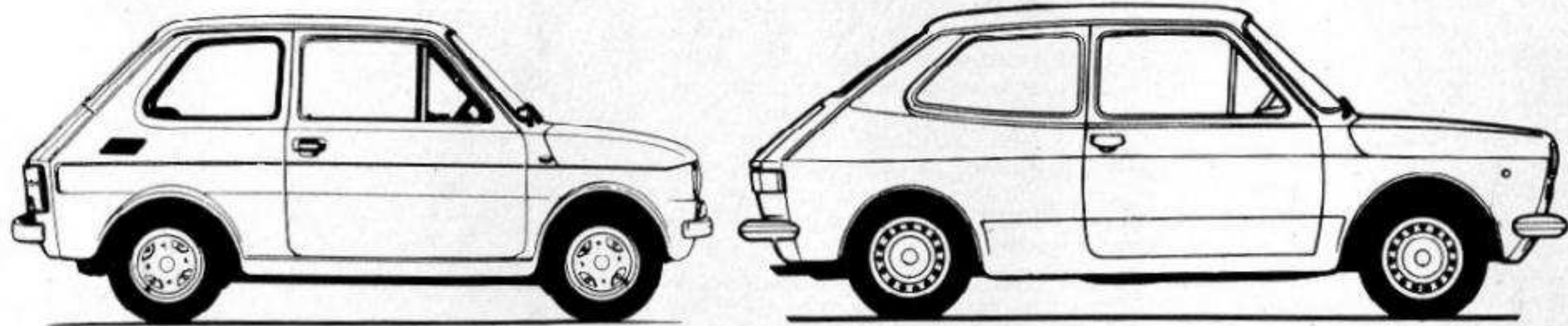
...ma in compenso a MONTECARLO preparano un «boom» per luglio col

Fiat 126 (594 cc.)

È l'automobile che, con la Fiat 500, consuma meno in senso assoluto: **oltre 19 km con un litro.*** Paga le tariffe più basse di bollo, di assicurazione, in autostrada, in garage, dal meccanico. È una "4 posti" che fa oltre 105 km/h. Questa estate una 126 di serie è stata sottoposta dalla Polizia Metropolitana nell'isola di Man in Gran Bretagna, ad una prova di durata e di consumo: in 7 giorni e 7 notti di marcia ininterrotti su strada per lo più in montagna, ha percorso 10.482 km con un consumo medio di oltre 18 km per litro.

Fiat 127 (903 cc.)

Offre spazio per 5 persone e prestazioni di una brillante vettura media, ma con un consumo ridottissimo: **14,5 km con un litro.*** Lo scorso anno la 127 si è piazzata al primo posto assoluto nella edizione inglese dell'Economy Run (la gara a chi consuma meno) percorrendo 1620 km, tra i più impervi della Scozia, con un consumo medio di 17,5 km per litro. Per la contenuta cilindrata e la dimostrata affidabilità della sua meccanica, le spese di gestione della 127 sono estremamente convenienti.



Le due automobili con le quali costa meno andare in automobile

* I consumi indicati sono consumi medi (secondo le norme CUNA)

FIAT

Torna col Principe STEWART alle corse

RALLYE
MONTE-CARLO
DE
VOITURE
ANCIENNES



2-7 JUILLET
1974

MONTECARLO - Jackie Stewart ritornerà alle corse!... Ma non si spaventino Regazzoni, Fittipaldi e C.: lo scozzese (per un «favore» al suo amico il principe Ranieri di Monaco) correrà insieme a lui il Rally di Montecarlo per vetture antiche che si svolgerà dal 2 al 7 luglio. Organizzato dall'Automobil Club di Monaco per commemorare il 25. anniversario del trono di Ranieri, il Rally anche se è stato per ora poco pubblicizzato sta ottenendo un successo clamoroso. Le vetture antiche ammesse al via non potranno essere più di 180, e la loro «data di nascita» deve essere compresa fra il 1924 e il 1939. Fino ad ora sono già arrivate più di 200 iscrizioni, oltre a quella di Stewart e Ranieri. Quattro vetture americane saranno imbarcate sulla nave «France» a New York (città di partenza prevista dal regolamento!) e saranno sbarcate a Le Havre da dove, con un percorso di concentrazione di 1200 km, raggiungeranno prima Grenoble e poi Monaco.

Fra le quattro vetture che saranno imbarcate sul France, una è iscritta da Henry Ford per la moglie Cristina. È una Ford T con carrozzeria speciale che si dice, sia un modello unico mai visto. Quattordici saranno le città di partenza, fra le quali Roma, Londra, Palermo, Atene, Stoccolma, Vienna e Monaco. La città più lontana da dove partiranno i concorrenti per il concentramento a Grenoble, prima del falzo finale di 400 km verso Montecarlo è Atene (2530 km), seguito da Palermo (2200 km), i diversi itinerari dovranno essere percorsi alla velocità di 45 kmh.

Arrivati a Monaco venerdì 5 luglio, i piloti delle vetture si riposeranno per disputarsi il giorno dopo la «massacrante» prova finale.

L'ultimo impegno cui saranno chiamati a cimentarsi i protagonisti del Rally di Montecarlo per Vetture Antiche è una gara in «salita» che si svolgerà sul percorso dove abitualmente si disputa il G.P. di F. 1, con partenza dalla ex curva del gasometro e arrivo davanti al Casino, per un totale di km 1,180!!!.

Le macchine più favolose saranno quelle degli appassionati inglesi, oltre ad alcune belle vetture che lo stesso Principe di Monaco iscriverà per sé e Stewart e per alcuni amici. Dall'Italia gli appassionati numerosi porteranno molte belle vetture d'epoca, fra cui una Bugatti di Cupellini, una Alfetta 1750 di Rizzoli-Segafredo, una Dilambda che fu dello scrittore Remarque guidata da Artom, infine un'altra Alfetta 1750 affidata a Dubini.

La tassa d'iscrizione per il Rally di Montecarlo di vetture antiche è fissata in 340.000 lire. Al vincitore andranno 1.350.000 lire.

g. c.



LONDRA - E così, siamo arrivati alla fine del primo capitolo del campionato del mondo 1974 che, in complesso, è stato piuttosto deludente per la Hesketh Racing, con un vero disastro nell'ultima gara (non di campionato) a Brasilia. Comunque, «dal buio sorge la luce» e la luce ha brillato per noi con le prove della nuova Hesketh, che se si può giudicare dalla giornata accorciata dalla pioggia in cui l'ho provata, promette veramente bene. Al punto che se uno qualsiasi degli altri piloti, che hanno già ottenuto punti, offrisse di cambiare con me, dandomi anche punti, non accetterei in nessun modo!

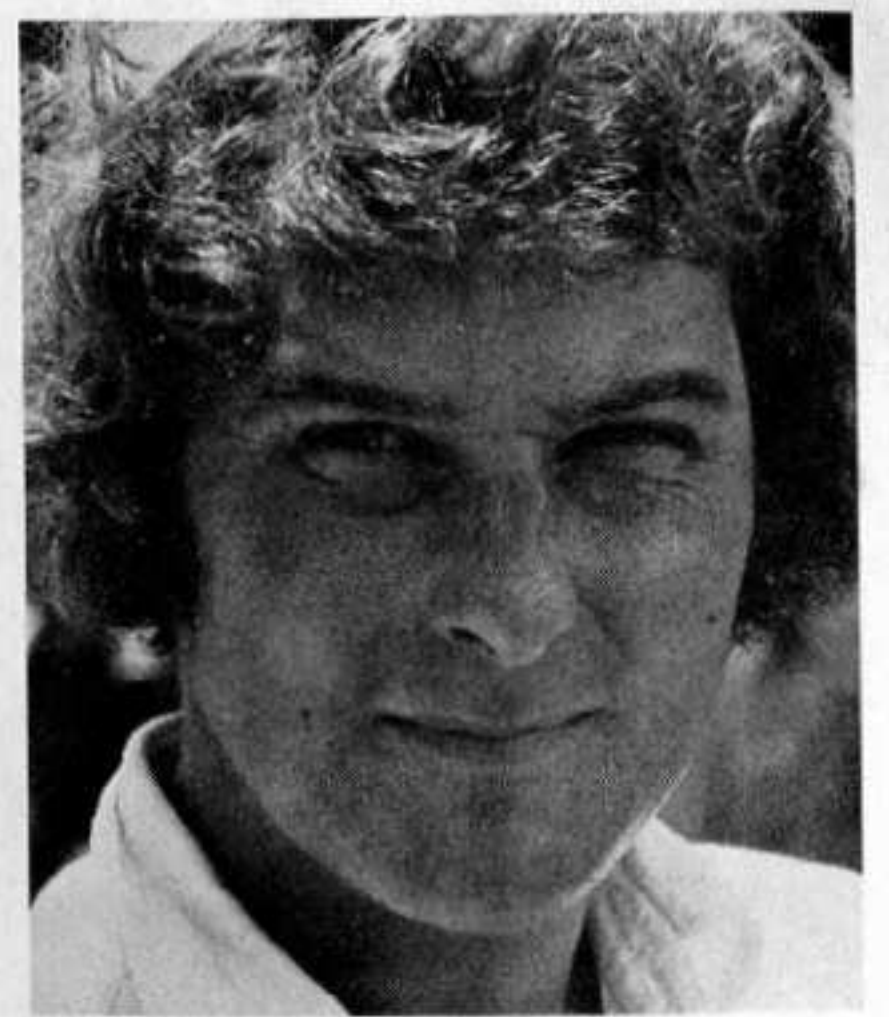
La nuova vettura è d'aspetto notevolmente bello, con una linea molto «pulita», e la solita predominanza di cose e cosette che spuntano sempre dalla parte posteriore delle F. 1 è quasi del tutto assente, grazie al semplice espediente che consiste nel lasciare spazio sufficiente nella monoscocca vera e propria, ove mettere appunto tutte quelle cose. La sospensione è molto convenzionale, senza astuti trucchi. Così facendo, Harvey ha progettato un insieme — lo sa per esperienza — decisamente riuscito e che, se tutto il resto andrà bene, per-

metterà alla vettura di essere senz'altro competitiva e subito.

Il passo è più lungo di quello della March, più simile a quello delle altre F. 1, e la distribuzione dei pesi, risultato delle molte riflessioni di Postlethwaite, all'atto pratico è assai diversa da quella della March. Tutti i «come e i perché» sono un po' troppo tecnici per me, però quando Harvey ce li ha spiegati sembrava tutto magnifico. In ogni modo, le caratteristiche che spiccano di più sono quelle riguardanti la meccanica che ha suscitato molti commenti favorevoli da parte di estranei, compresi i componenti di altre squadre.

Com'è facile a capirsi, la vettura ha suscitato molto interesse negli entusiasti brasiliani, come pure fra gli appassionati della F. 1 presenti, per cui quando siamo apparsi per la giornata di prove private, che avevamo in animo di svolgere, è diventato invece più o meno un spettacolo pubblico, per chiunque avesse voglia di stare a vedere ed erano in tanti.

Sulle prime la pista era bagnata, il tempo incerto, quindi Bubbles era piuttosto nervoso, dato che aveva speso molto denaro per l'operazione e,

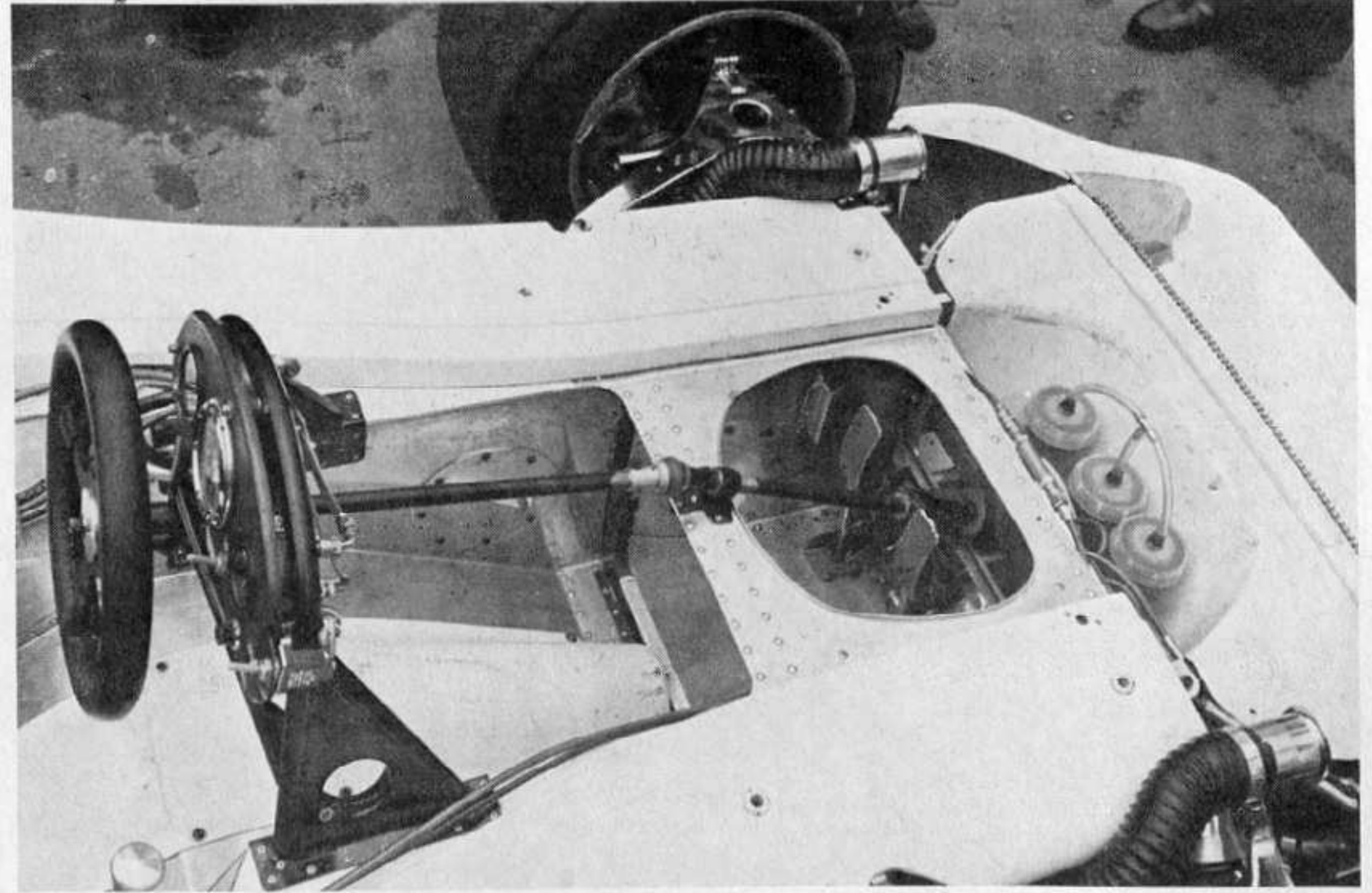
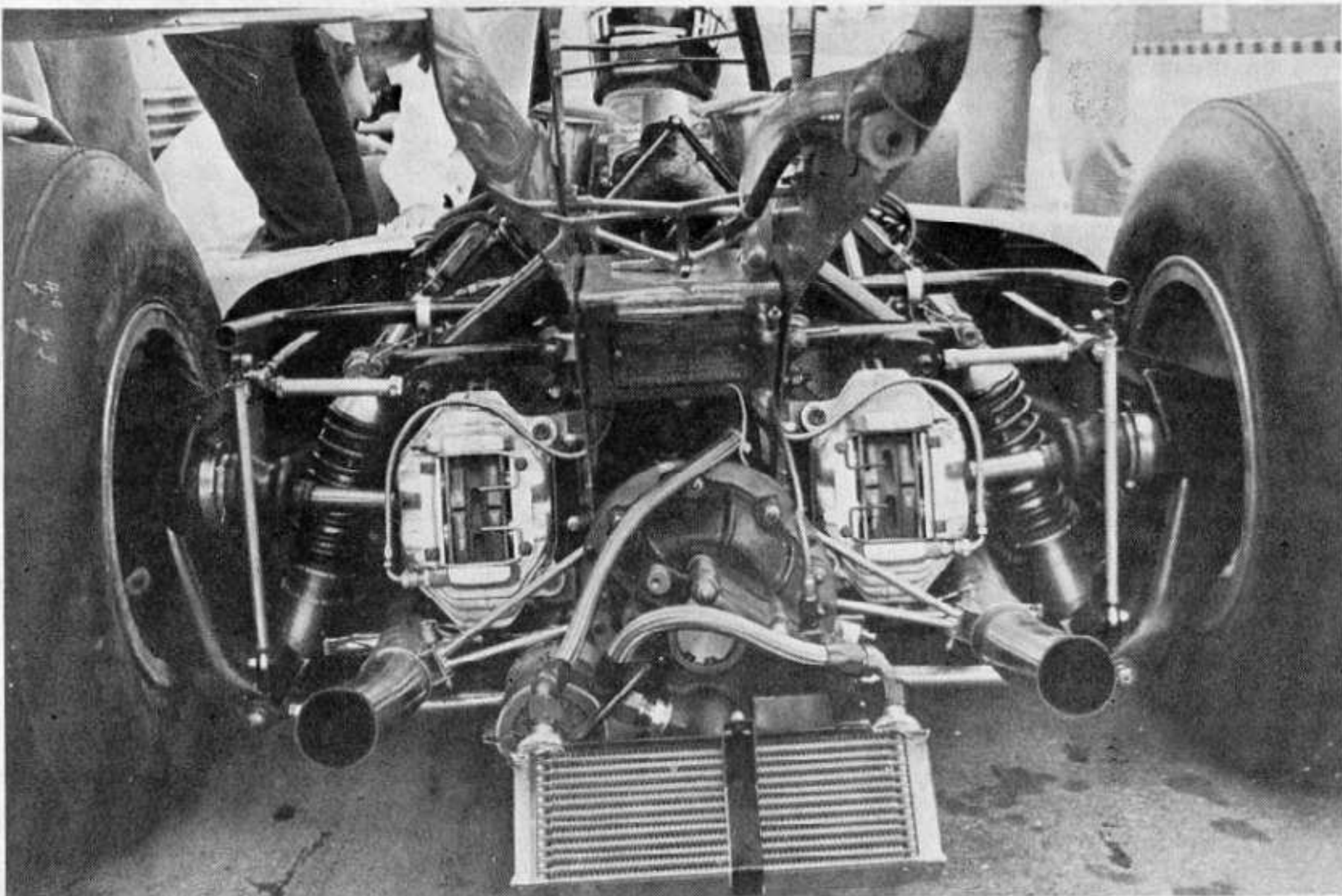


Questo giovanotto è l'ing. Harvey Postlethwaite, capo progettista della squadra di Hesketh

Con questa nuova HESKETH ho polverizzato a INTERLAGOS il record di FITTIPALDI



Hunt fotografato ad Interlagos nel corso delle prove sostenute dal team con la nuovissima Formula 1 di lord Hesketh. Fin da quel primo giorno, la vettura si è rivelata eccellente. Sotto, a sinistra il retrotreno con schema convenzionale a freni interni e bracci inferiori paralleli. A destra, la parte anteriore della nuovissima monoscocca



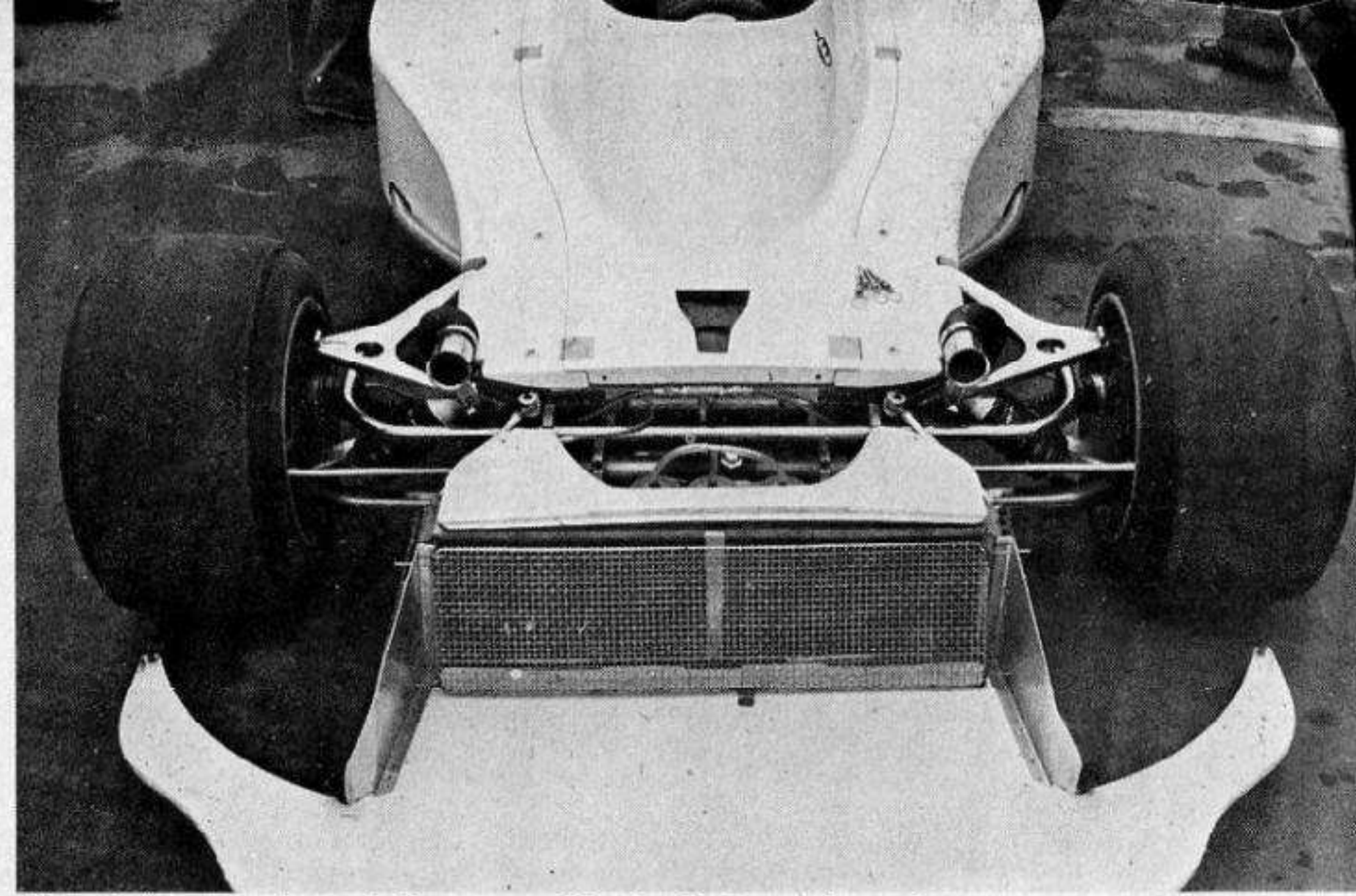
se si fosse dovuto rinunciare per via della pioggia, sarebbe stato imbarazzante, per non dire di peggio. A suo tempo, comunque, il tempo si è schiarito e mi hanno mandato sulla pista umida per «rodare» il nuovo cambio, i freni e tutto il resto. Dopo quattro giri si è giudicato che la vettura fosse pronta per cose più serie, per cui Bubbles è partito con metà brigata anti-incendio di São Paulo per spazzare via l'acqua che ristagnava sul circuito.

Per fare il massimo possibile in un giorno, abbiamo coperto un giro lanciato per volta, prima di provvedere ai regolaggi, e le cose non sarebbero potute andare meglio. Il mio primo giro è stato coperto in 1'38", assai più veloce dunque di qualsiasi fatto con la March durante la gara; il secondo attorno a 1'36", cioè un tempo più veloce di quanto avessimo segnato in tutto il week-end con la March. Dopo, i successivi cinque giri sono stati progressivamente più veloci finché, nell'ultimo, è rimasto aperto il comando del gas che mi ha costretto a guidare con l'interruttore dell'accensione e poi a interrompere anzitempo le prove. Il miglior tempo finale è stato attorno a 1'32",

tempo più veloce di quello con cui Emerson aveva ottenuto la posizione al palo quattro giorni prima.

A prescindere dal nostro orgasmo, per la velocità della vettura, la giornata di lavoro ha avuto altri due particolari per noi molto piacevoli: prima di tutto, la vettura ha girato senza accusare nessun serio problema, un gran punto d'onore per gli uomini che l'hanno costruita; secondo, abbiamo concluso le prove con un bel margine, secondo me, per apportare miglioramenti. Quando si prepara una vettura per un circuito, spesso si arriva a un punto in cui cambiare questo o quello cessa di portare un miglioramento e, a meno che si sia commesso un errore fondamentale in partenza, si giunge al limite corrente della vettura, finché non si sia svolto altro lavoro di sviluppo. Con la March abbiamo raggiunto quel limite camminando più lenti di 4", di quanto abbiamo fatto con la vettura nuova, senza raggiungerlo!

Finite le prove, con il morale altissimo, abbiamo dovuto affrontare un programma che ci lasciava poco tempo, per portare la vettura a Brasilia (distante circa 1600 chilometri) in ventiquattrore, per avere il tempo sufficiente per prepararla



Una vista anteriore della nuova Hesketh Formula 1, la cui impostazione è classica ma evidentemente è stata costruita in modo eccellente

BRASILIA è un «francobollo»

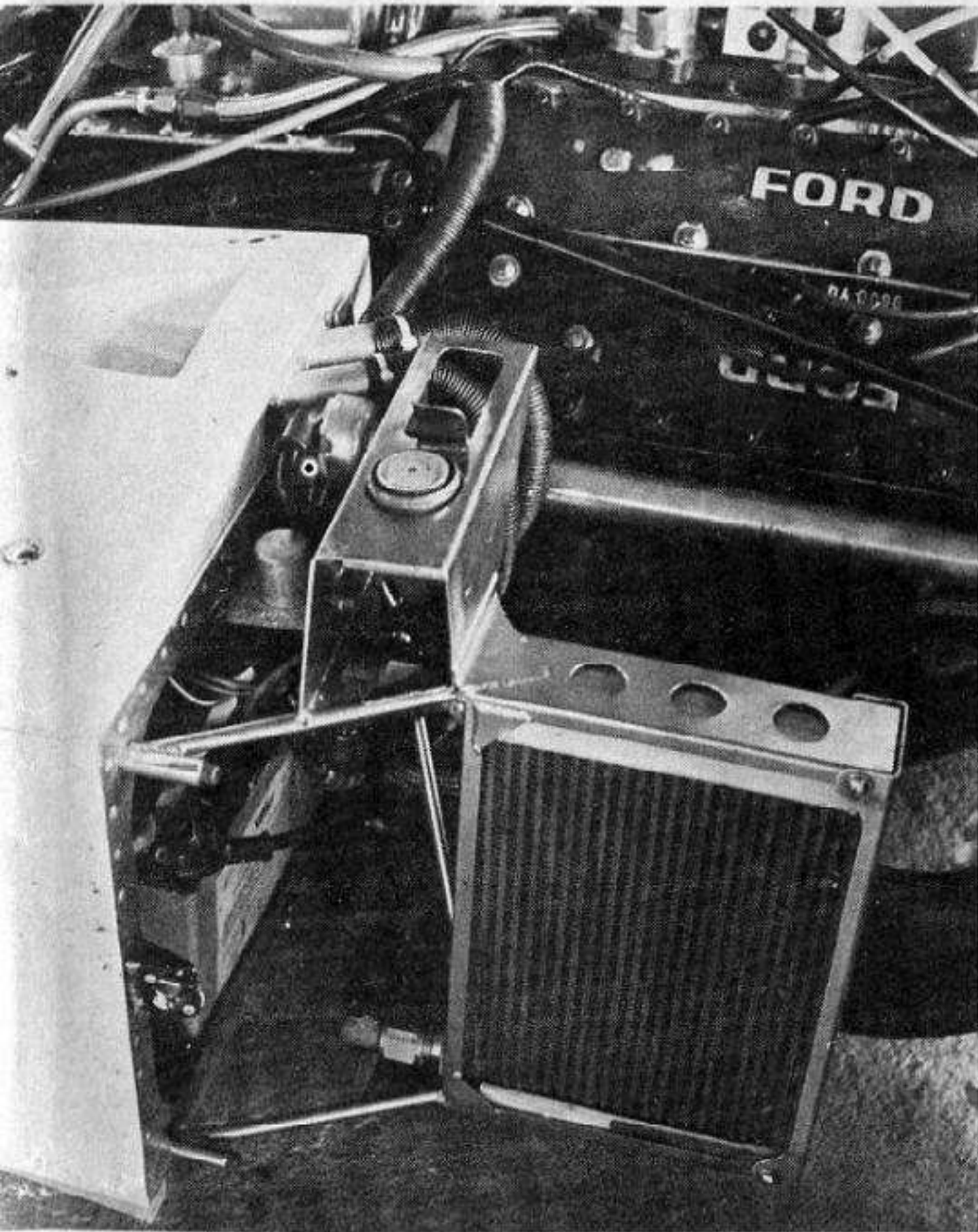
prima che avessero inizio le prove. Da quel momento, però, la fortuna ci ha abbandonati. Prima di tutto il furgone non è arrivato all'ora stabilita e questo ha influito su altre cose, non soltanto sull'impossibilità di usare la Hesketh, dato che il furgone trasportava tutti gli attrezzi (batterie, ruote, ecc. oltre a un buon numero di Firestone). E' finalmente arrivato barcollante, con dodici ore di ritardo, poco prima che cominciassero le prove del venerdì.

Dopo abbiamo deciso di chiudere e tutti si sono messi al lavoro per preparare la Hesketh per le prove ufficiali dell'indomani. Era però saltato fuori un problema serio e una misteriosa perdita di carburante risultava difficile da spiegare, dopo un'intera giornata, finché si è scoperto un guasto (si era staccata una guarnizione di tenuta del serbatoio centrale sotto il sedile) che pareva dovuto esclusivamente al costruttore. Un vero guaio, perché era impossibile effettuare la riparazione per potere correre. Questo imprevisto ha messo in luce la poca esperienza della squadra, infatti siamo stati colti in contropiede, in situazione scabrosa in quanto la March era stata piuttosto trascurata, mentre all'improvviso dovevamo usarla senza che fosse stata preparata a dovere.

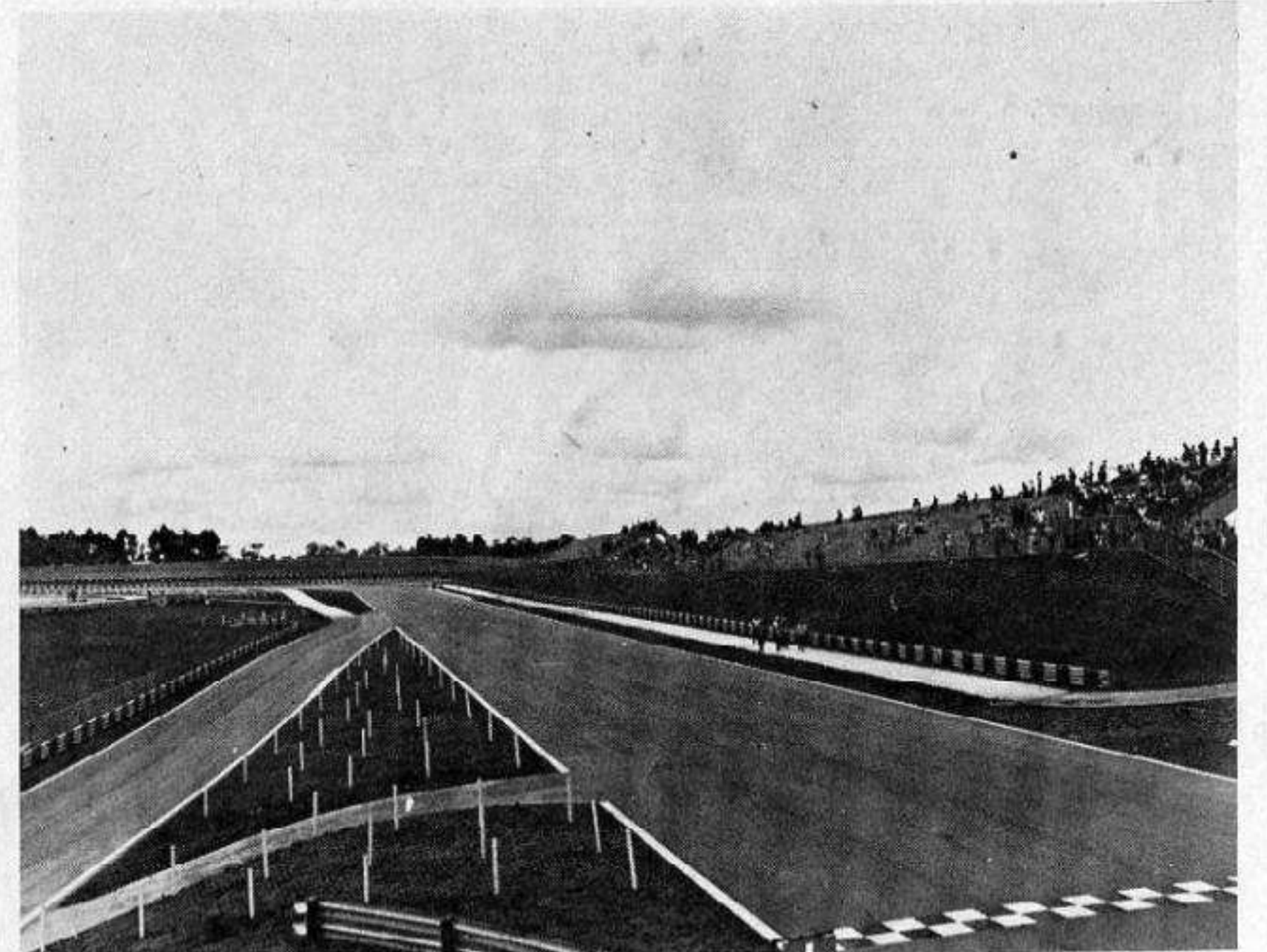
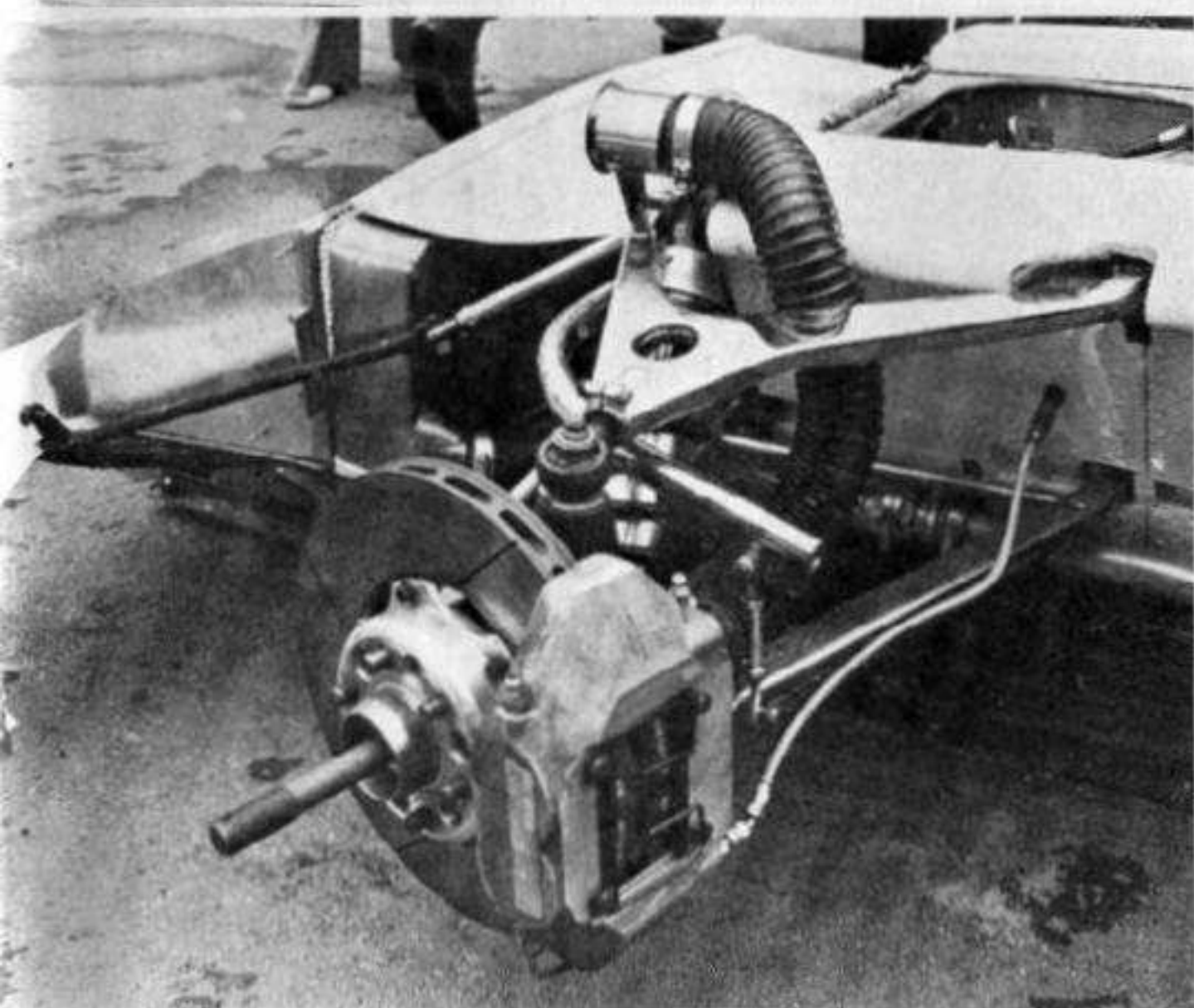
L'andamento della corsa è noto e non aggiungerei altro, limitandomi a dire che il nuovo circuito di Brasilia è senz'altro degno di commenti, anche se purtroppo i miei non possono essere del tutto favorevoli. Le misure di sicurezza e i servizi del circuito sono ottimi, degni di essere paragonati con i migliori del mondo, però è stato commesso un increscioso errore: lo spazio è, fra le tante, una delle cose che in Brasile non manca di certo eppure per nessuna ragione apparente il circuito è stato costruito su «un francobollo». La sua progettazione non è adatta a vetture di F. 1, dato che non ci sono curve veloci e la velocità massima è ridicolmente bassa, al punto che diventa un circuito da «vettura stradale».

Con le prove dei Firestone al Ricard lavoreremo sodo, perché siamo «affamati» di vittoria, e colgo l'occasione per dire che la Firestone è la Casa che più merita una vittoria di Grand Prix, avendo lavorato duramente senza vincere dal 1972 e non per colpa sua, visto che i suoi pneumatici sono sempre stati alla pari con i Goodyear e spesso migliori. Per il Hesketh Racing è stata di grande aiuto e abbiamo una grandissima voglia di vederla cominciare a vincere presto. Aggiungo che, naturalmente, ci terremo molto a essere noi a dare questa vittoria alla Firestone.

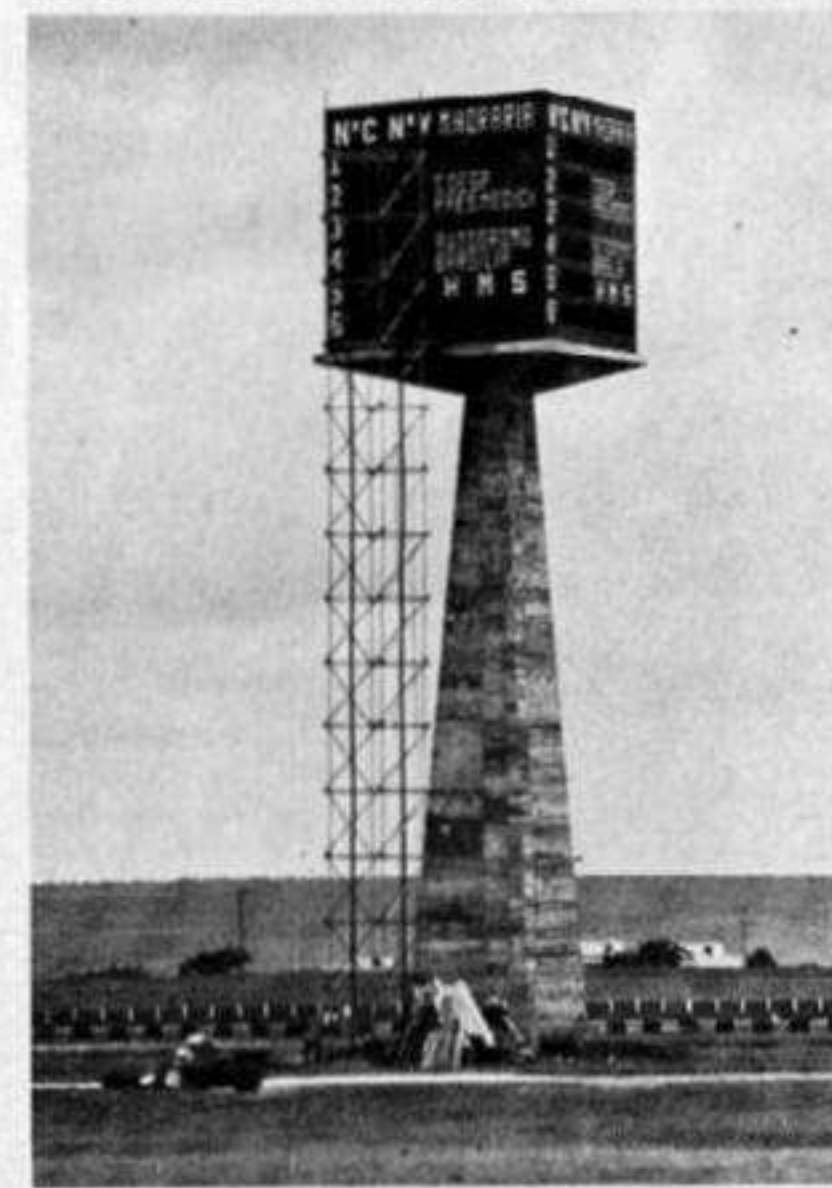
James Hunt



Sopra, il radiatore dell'olio della nuova Hesketh è posto nella fiancata sinistra. Sotto, la sospensione anteriore con bracci in lamiera sciolata e saldata



Sopra, le tribune all'altezza del traguardo del nuovo impianto di Brasilia. Sotto, la torre di segnalazione luminosa e gli amplissimi box. Peccato solo che il tracciato sia troppo tortuoso per le F. 1



L'handicap della FERRARI

Nel mio precedente articolo avrei voluto parlare del team Ferrari «new look», ma lo spazio me lo impedì per cui lo faccio adesso. L'anno scorso la squadra rappresentava uno spettacolo veramente triste, con i suoi troppi problemi, e vedere un grande team costretto a lottare non fa mai piacere. Grazie alla forza di volontà, quest'anno la Ferrari ha iniziato la stagione bene in testa. Senza lasciarsi abbattere dai suoi problemi ha cambiato le cose, ha svolto una incredibile mole di prove, rifiutandosi di arrendersi finché tutto non fosse sistemato ed è stata largamente ricompensata, come si può vedere dando soltanto un'occhiata alla classifica del campionato. Si tratta delle uniche F. 1 che non hanno la loro base in Inghilterra e questo deve essere un handicap; personalmente trovo che si vede, per il fatto che dal punto di vista tecnico le Ferrari sono un poco indietro e questo potrà far nascere una faticosa lotta con le altre squadre che fanno apparire vetture nuove, oppure migliorano quelle esistenti. Per il momento, però, la situazione è buona e, in fondo, bisogna vivere nel presente.

HELVETIA

SPOILER ANTERIORI

FIAT 126	LIT. 16.000
FIAT 127	LIT. 16.000
FIAT 128 BERLINA	LIT. 16.000
FIAT 128 COUPE	LIT. 16.000
FIAT 124 COUPE	LIT. 16.000
FIAT 124 SPIDER	LIT. 16.000
A 112	LIT. 16.000
MINI MINOR	LIT. 16.000
VOLKSWAGEN	LIT. 16.000
FULVIA COUPE	LIT. 16.000
ALFA ROMEO G.T.	LIT. 16.000
ALFA ROMEO BERLINA	LIT. 16.000
ALFETTA	LIT. 16.000
ALFASUD	LIT. 16.000
BMW 2002	LIT. 16.000
FORD CAPRI	LIT. 16.000
FORD ESCORT	LIT. 16.000
OPEL MANTA	LIT. 16.000
OPEL ASCONA	LIT. 16.000

PRESE ARIA

FIAT 127	LIT. 18.000
FIAT 128 BERLINA	LIT. 18.000
FIAT 128 COUPE	LIT. 18.000
BMW 2002	LIT. 18.000
FORD ESCORT	LIT. 18.000

SPOILER POSTERIORI

FIAT 127	LIT. 19.000
FIAT 128 BERLINA	LIT. 19.000
FIAT 128 COUPE	LIT. 19.000
ALFA ROMEO G.T.	LIT. 19.000
ALFETTA	LIT. 19.000
ALFASUD	LIT. 19.000
FORD ESCORT	LIT. 19.000
FORD CAPRI	LIT. 19.000
BMW 2002	LIT. 23.000
SCRITTE ADESIVE «TURBO»	LIT. 4.000

VIA MONVISO 79
ROZZANO (MILANO)
TEL. 85 52 979



Schiarita in INGHILTERRA anche per i RALLIES '74 mentre ridono dell'ITALIA

Ci credono pazzi per i trattori Ferrari!

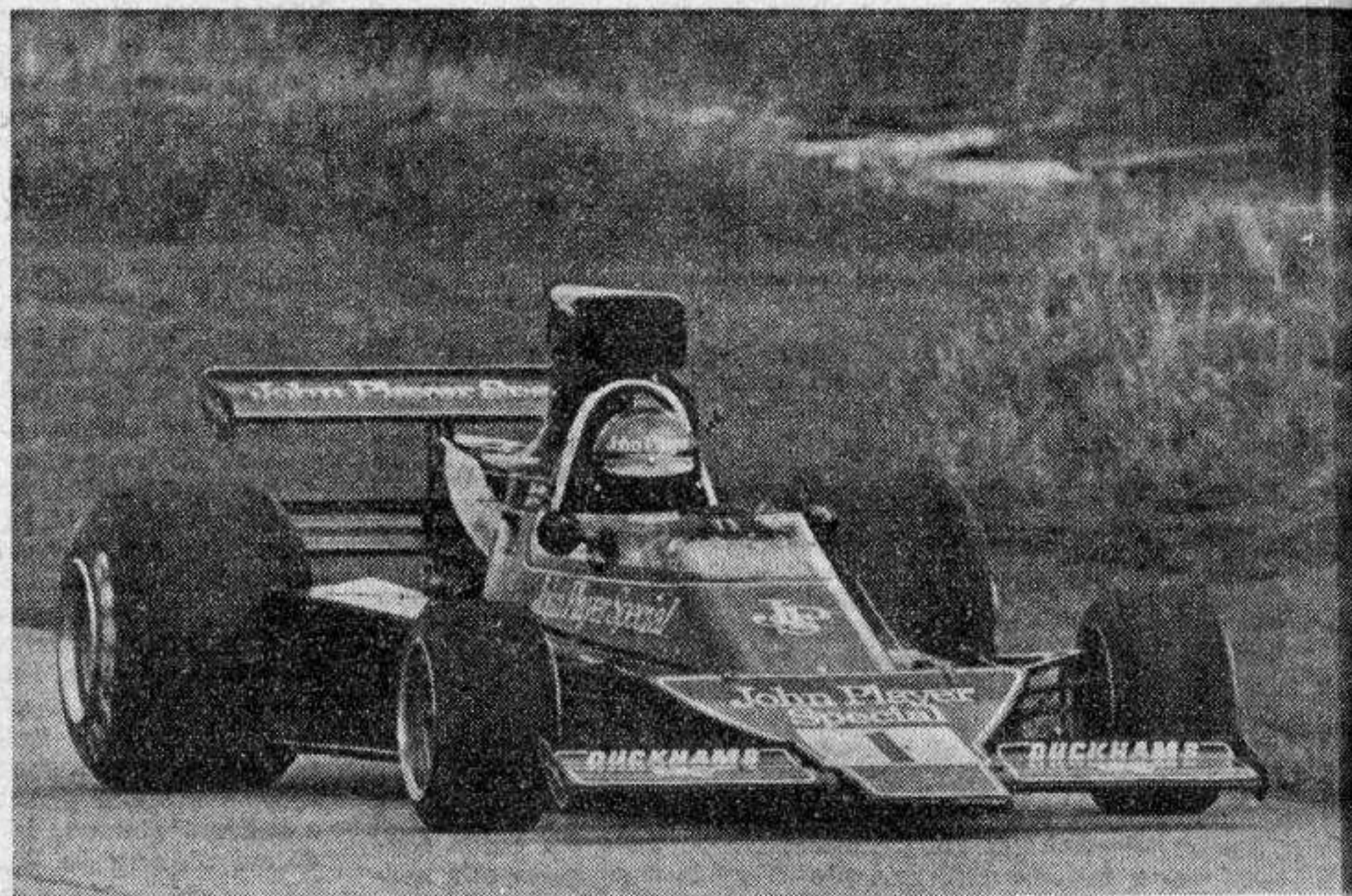
LONDRA - Come si è già più o meno detto, in Inghilterra le corse hanno avuto semaforo verde e d'un tratto il RAC si crogiola in inconsueti elogi, per il modo saggio e abile con cui ha affrontato la crisi dello sport automobilistico degli scorsi mesi. Con questo non vogliamo dire che gli attacchi rivolti al RAC, per il suo atteggiamento di fronte ad alcune delle sue altre responsabilità « motoristiche », siano stati spazzati via, però è ammesso generalmente che aveva assolutamente ragione a seguire la linea adottata al culmine della crisi. Rivolgersi con violenza al governo allora, avrebbe potuto provocare un divieto ufficiale, perché il governo aveva cose più importanti delle competizioni a cui pensare. Il momento è dunque stato scelto bene e la ripresa delle corse è soltanto limitata dalla richiesta che la loro durata venga tagliata del 30%.

Anzi, è previsto che basterà il taglio del 20% di cui si era parlato prima perché i costi

aumentati e la generale scarsità di patrocinio condurranno quasi certamente a un calo nelle iscrizioni alle gare e ai rallies. Inoltre in Inghilterra i rallies importanti riprenderanno soltanto in maggio, dato che il paese sta per passare alle mappe col sistema metrico, che saranno pubblicate soltanto fra un mese (a proposito, ci guadagnerà bene l'agenzia governativa che pubblica le mappe, vendendole alla confraternita dei rallies!). Si spera che la prima importante gara della « ripresa » dei rallies sarà quella del Galles (10-12 maggio) e pare che un numero maggiore del solito di scandinavi voglia parteciparvi.

E così, quella crisi è superata. Ce n'è però un'altra che ci sovrasta: la generale crisi economica esistente in Inghilterra significherà che in complesso meno gente pagherà per assistere alle corse, che meno gente parteciperà alle gare minori, tanto vitali per la salute di tutto lo sport automobilistico? Per il momen-

A destra, Peterson prova la nuovissima JPS a Goodwood, dove ha ottenuto 1'09", mentre a Silverstone ha girato in 1'20". Le prove si sono svolte con il nuovo musetto molto deportante, dopo che le prove iniziali ne avevano fatto scartare uno di altro tipo



to gli organizzatori sono nella maggioranza ottimisti e si ha l'impressione che, se non altro le competizioni di primavera, non soffriranno per la situazione. Avremo forse idee più chiare quando inizierà la stagione europea a Mallory Park il 10 marzo, con le gare di F. 3 e di F. Atlantic.

Saltano due gare F. 3 inglesi

Per sopravvenute difficoltà organizzative sono state annullate, in Inghilterra, due appuntamenti per le Formula 3. Si tratta della gara del 3 marzo a Brands Hatch e di quella prevista al Mallory Park per il 10 marzo. Per ora, si ignora se saranno o meno recuperate in seguito.

Tra parentesi, durante la crisi nessuno — e certamente nessuno che possa essere ritenuto sano di mente e dotato di senso di responsabilità — ha mai proposto che qualsiasi costruttore inglese di vetture di prestigio si met-

tesse a costruire trattori. Adirittura, alcune persone che abbiamo interrogato, circa la proposta fatta in Italia, non hanno nascosto che dubitavano delle nostre facoltà mentali o credevano che scherzassimo. Dobbiamo riconoscere che in questa lontana isola è quasi impossibile concepire che la proposta Ferrari-Maserati potesse essere seria. A parte i guadagni della Ferrari in valuta straniera, esistono altri fattori che non si possono valutare, quale il prestigio. Continua dunque a sembrare una presa in giro, eppure a sud delle Alpi esistono candidati al manicomio la cui esistenza era stata fino ad ora ignorata?

Vediamo. Quanto costerebbe un trattore Ferrari monoposto (312 T)? Se tutti i costruttori di vetture costose si mettessero a fare trattori, ci chiediamo quanto tempo passerebbe prima che qualche vero costruttore di trattori fallisse, o si mettesse a costruire vetture ad alto livello. D'accordo, il mondo

dell'automobile non potrà mai più essere quello che era e probabilmente il mercato per costose GT, assetate di benzina, a sua volta non sarà mai più quello che era. Del resto il 99,999 fra noi non ha mai potuto comunque permettersi il lusso di comprare una 365 GTB. D'altro canto una industria che costruisce vetture di quel tipo, e soprattutto vetture da corsa, è un'industria avvezza a una tecnologia di prim'ordine e quando loro passano qua e là, in altri settori dell'industria motoristica, si avverte sempre l'influsso di una tecnologia ad alto livello, che alla lunga sarà di vantaggio anche ai trasporti più comuni.

Siamo almeno contenti di avere avuto l'occasione di pilotare una Daytona prima che arrivasse in pieno la crisi del petrolio e se mai verrà ripetuto quello scherzo, poco spiritoso, cioè la corsa di trattori a Brands Hatch, ci verranno i brividi...

David Hodges

WISELL continua in F.2

STOCOLMA - Reine Wisell, l'ex pilota di F. 1, continuerà a correre in F. 2, unico pilota nel Team Pierre Robert di Picko Troberg. Wisell non è più un conduttore classificato e, quindi, può partecipare al campionato europeo. Il team ha imparato la lezione dell'anno scorso e adesso si limita a un solo pilota con due vetture, sotto la direzione di Troberg. Le macchine sono ancora delle GRD, aggiornate per rispettare i regolamenti del 1974. Comunque, l'anno scorso il punto debole erano i motori e adesso Picko spera di avere rimediato usando BMW assistiti dalla Casa e questo rende Wisell un probabile candidato al titolo. Il pilota numero due dello scorso anno, Sten Gunnarsson, un ingegnere, sarà il direttore tecnico, i meccanici come sempre Stig Jacobsson e Kjell Wiherkoski. La prima gara nel programma della squadra sarà quella di Barcellona il 24 marzo. La Pierre Robert è la più grande società svedese di cosmetici, sia per donna che per uomo.

t. t.

Azzolari record in Pista Rossa per l'Autotorneo

MILANO - Angelo Azzolari su Lancia Fulvia Coupé 1,3 ha vinto la prima gara dell'Autotorneo Italiano 1974, mentre nella « Coppa dei Campioni », ha stabilito il nuovo record ufficiale della Pista Rossa.

Oltre ad Azzolari, che è la prima volta che vince una gara dell'Autotorneo, vi sono state significative affermazioni di Pruderi nella classe 1250 dove con il tempo di 47"55 è riuscito a fare meglio di Cedrati (campione italiano dell'Autotorneo '73) e di Serra che ha prevalso nella classe Mini-112 con 47"08 imponendosi su Alvaro Quieti altro « big » della scorsa edizione. Nella classe 800, Faraldi ha fatto meglio di Bernardi,

decano dell'Autotorneo, che l'anno scorso ha prevalso su centinaia di giovani.

Tutto sommato, la crisi energetica non ci sembra possa condizionare lo svolgimento dell'Autotorneo '74. Molti concorrenti e molti giovani debuttanti addirittura vittoriosi.

TROFEO TCHEH - AGOPUNTURA CINESE PISTA ROSSA MILANO-IDROSCALO - PRIMA PROVA AUTOTORNEO ITALIANO 1974, 23 febbraio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Salvatore Falcone 44"51; 2. Cascone 46"97; 3. Anzolari 47"00; 4. Serra 47"08; 5. Pruderi 47"22; 6. Quieti 47"49; 7. Zaroldi 47"50; 8. Cedrati 47"76; 9. Bernardi 47"79; 10. Pambianchi P. 47"81; 11. Turatti 47"88; 12. Falcone F. 48"18; 13. Pambianchi R. 48"26; 14. Comparini 48"34; 15. Alliotta 48"59; 16. Geronami 49"15; 17. Meazza 49"18; 18. Pompei 49"41; 19. Vallania 49"66; 20. Monti 49"71; 21. Cordone 49"71; 22. Roccardo 49"73; 23. Reale 49"89; 24. Gindiel 49"98; 25. Milani 50"01; 26. Parisi 50"39; 27. Conti 50"84; 28. Katy Scutella 51"60 (1.a della classifica femminile); 28. Mannini 51"76; 29. Castiglione 51"96; 30. Pallani 51"98.

BATTUTO l'iridato dei DRAG

POMONA - Sullo strip di Pomona, una delle più moderne piste per « dragsters » della California, Gary Beck, il più giovane pilota della categoria, a bordo di un bolide appena terminato e neppure verniciato, ha sfiorato le 243 miglia all'ora in appena un quarto di miglia (400 metri) in 5 secondi e 4 decimi, vincendo il primo premio delle « Top Fuel ». All'annuale « Winternationals » il giovane canadese ha spazzato letteralmente i 16 concorrenti famosi, tra i quali figuravano Don (Big Daddy) Garlits, titolare del record mondiale di Dragsters, il quale ha dovuto abbandonare dopo il regolare « burnouts » (l'operazione che serve a surriscaldare i pneumatici per una migliore trazione, e che provoca dense fumate bianche, gioia e delizio dei giovani spettatori) a causa del cedimento dei freni.

Oltre 40 mila spettatori, accorsi sullo strip, malgrado la persistente crisi di carburante che colpisce maggiormente la costa pacifica, hanno salutato la vittoria del canadese il quale si ripromette, allorché il bolide sarà dipinto, di portare il tempo a 5 secondi netti. Un exploit eccezionale se realizzato.

Nella categoria « Funny Cars » ha trionfato Dale Embery di Columbus nell'Ohio, a bordo di una profilatissima Camaro, azionata da motore Keith Black, mentre Bill Jenkins su Chevrolet Vega, ha ottenuto un tempo di riguardo nella categoria « Stocks ».

Le tre giornate del « Winternationals » si sono svolte sotto un cielo terso e con un leggero venticello contrario al senso delle macchine. Ammirata una « Drag » la cui carrozzeria è simile ad una macchina Can Am.

SABATO 2 marzo si bissa a Vallelunga la Coppa AUSTERITY (si paga 300 lire)

Corrono insieme monoposto e sport

ROMA - L'ottimo successo della prima edizione della Coppa Austerità ha invitato la Scuderia « Gruppo Piloti Romani » a ripetere l'esperimento dopo soltanto due settimane. L'appuntamento per la II Coppa Austerità è fissato per sabato 2 marzo.

Saranno ammesse alla gara le macchine dei gruppi 1, 2, 3, 4 e della F. 850. Inoltre, assoluta novità per l'Italia, ci sarà una gara che raggrupperà ogni altro tipo di macchine fino a 1600 cc. Con uno spirito del tutto nuovo per noi italiani, potranno correre assieme le sport, le F. Italia, le F. Ford, le F. 3 delle passate stagioni ed le F. 3 delle passate stagioni.

La Scuderia invita i piloti interessati ad iscriversi tempestivamente perché dato il carattere di gara di allenamento non saranno ammessi più di otto piloti per ogni corsa e verrà data la precedenza soltanto a chi si iscrive prima.

A proposito della Coppa Austerità, torniamo un momento sulla precedente edizione per puntualizzare un paio di cose. Una errata interpretazione dei fogli dei crono-

metristi ci ha fatto attribuire il giro più veloce della F. 850 a Fasanella mentre l'autore di un buon 1'00"6 è in realtà Tomassini, al quale va il merito di essere riuscito a segnalarlo con la macchina menomata dopo l'incidente. Il vincitore Fasanella ci invita invece a chiarire che il preparatore della sua macchina è solo e soltanto Giancarlo Brunetti e non più Zedde.

d. b.

● Cambio della guardia alla presidenza della GOODYEAR TIRE & RUBBER Co.: Russell De Young, dopo 45 anni, di servizio lascia l'incarico a CHARLES J. PILLIOD jr. già presidente della Goodyear International Corp. e vice presidente della società madre. Russell De Young continuerà, comunque, a presiedere il Consiglio d'amministrazione e il Comitato esecutivo.

● Venerdì scorso la Federauto Costruttori ha nominato Gino De Sanctis presidente della associazione stessa per le zone di Roma e del Lazio. All'anziano costruttore, che recentemente è stato ammalato e non si trova ancora in condizioni fisiche perfette gli aiuti di AUTOSPRINT.

L'AUSTRALIA
«chiude», comincia
l'EUROPA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

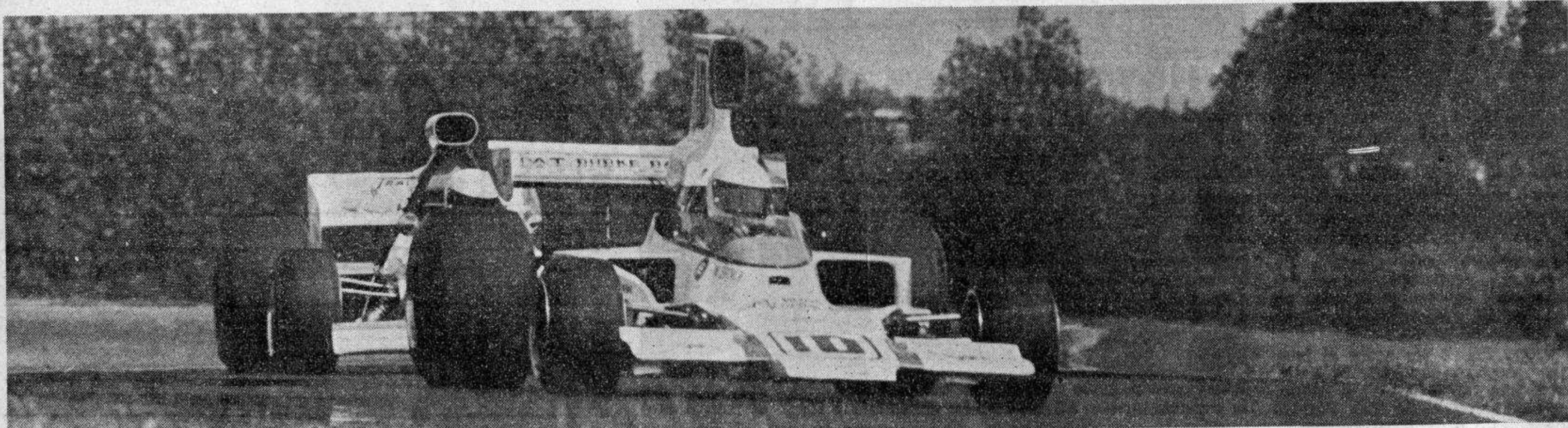
Classifica finale della Tasman Cup

1. Gethin 41; 2. Stewart 26; 3. Pilette 22; 4. Mc Cormack 21; 5. Walker 21; 6. Brown 19; 7. Mc Rae 13; 8. Oxtan 9; 9. Lawrence 9; 10. McCully 7; 11. Matich 7; 12. Smith 2; 13. Pederson 2; 14. Cooper 1.

STEWART ci prova ma GETHIN resiste

PETER STUYVESANT 100.000 - GARA VALEVOLE PER LA COPPA TASMANIA - ADELAIDE, 14 febbraio.

LA CLASSIFICA (70 giri - km. 168)
1. Brown (Lola) 1.11'7; 2. Gethin (Chevron) 1.15'1; 3. Lawrence (Lola) 1.35'7; 4. Matich (Matich) 69 giri; 5. Oxtan (Begg) 69 giri; 6. Cooper (Elfin) 68 giri; 7. McRae (McRae) 53 giri.
Ritirati: McCormack 55. giro (rottura albero motore); Pilette 48. giro (perso olio dal motore); Stewart 39. giro (cambio); Walker 16. giro (motore); Pederson 2. giro (incidente); Roberston (incidente).
Giro più veloce: Gethin 50'2, media 172 kmh.



Warwick Brown, con la sua Lola T 332, si è aggiudicato l'ultima prova della Tasman Cup, ad Adelaide. Nonostante gli sforzi di Max Stewart, campione è comunque Peter Gethin

...e nel finale quasi acciuffa BROWN vincitore dell'ultima prova ad ADELAIDE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ADELAIDE. Con Stewart al palo e Gethin che non stava proprio benissimo, l'ultima gara della Coppa Tasmania, vinta da Brown, ha assunto un particolare interesse, poiché tutto pareva indicare che alla fin fine Stewart potesse vincere la Coppa. Al via è scattato più veloce Matich, ma l'accensione della vettura ha cessato di funzionare per mezzo secondo, mentre era innestata la quarta marcia, e così alla prima curva Walker ha superato Matich. Seguivano Stewart, Pilette, Gethin (che aveva fatto una buona partenza) e Brown.

McCormack, con la nuova MR6, ha subito avuto guai perché frenando in curva più largo aveva poco spazio in pista, tanto che è stato spinto all'interno, danneggiando così il muso della macchina, perché ha urtato i contrassegni. Ha dovuto sostare al box per fare tagliare via i pezzi danneggiati e così ha perso un intero giro, rispetto ai leaders. Le posizioni sono rimaste immutate per i primi giri, con Lawrence piuttosto arretrato da Brown (era stato ostacolato dall'escursione di McCormack). Poi veniva McRae (che aveva fatto una partenza lenta), quindi Sangster, Cooper, Pederson e Roberston. Al terzo giro Pederson ha fatto un testa-coda alla prima curva, in fondo al rettilineo. Stava per ripartire quando è arrivato Robertson che ha fatto pure lui un testa-coda e ha urtato la vettura di Pederson lateralmente danneggiandola. Il pilota è rimasto intrappolato nell'abitacolo, dato che non riusciva a slacciarsi la cintura di sicurezza. Entrambe le vetture hanno preso fuoco, per il carburante che si

era sparso sul circuito, ma le fiamme sono state rapidamente spente e Pederson ha potuto essere liberato, riportando soltanto forti lividure alla gamba destra.

Per i primi sedici giri ha condotto Walker, girando attorno a 50'5, poi il suo motore «è semplicemente saltato» e il pilota si è fermato lentamente in fondo al rettilineo. Più indietro McRae faceva molta fatica per superare Oxtan, ma ci è riuscito al settimo giro, lungo il rettilineo. Quando Walker è scomparso di scena, Stewart ha preso il comando e aveva un distacco di 3" nei confronti di Pilette, che precedeva Brown di circa 3'5. Gethin cercava di raggiungere Brown, ma è stato rallentato da un veicolo di soccorso in pista, al ventesimo giro. È finito sul tratto erboso, arretrando dietro a Matich.

Quest'ultimo poco prima aveva a sua volta fatto un testa-coda, perché si era di nuovo spenta l'accensione proprio quando Matich avrebbe avuto bisogno di tutta la potenza. Sangster, che si comportava molto bene con la nuova Gardos, è finito a sua volta sull'erba, nello stesso giro, arretrando dietro a Oxtan e a Cooper. McCormack era tornato in pista con la Leyland, ma non riusciva a girare velocemente dato che il muso rotto della vettura causava molto sottosterzo. Stewart si è pian piano aperto un varco con Pilette e ha condotto fino al trentottesimo giro, quando non avendo più marce ha dovuto andare lentamente al box, lasciando a Pilette la posizione di testa.

Anche Matich, che inseguiva Brown, ha avuto ritorni di fiam-

ma ed è arretrato come McRae, che era quasi riuscito a raggiungere e superare Lawrence; poi aveva rallentato, essendo calata la pressione dell'olio, e al quarantatreesimo giro è andato al box. Lo stesso ha fatto Sangster, per surriscaldamento. I guai di McRae hanno posto fine a una delle più belle battaglie della gara, fra lui e Lawrence. Pilette, intanto, girava attorno a 51", precedendo Brown di circa 1'5, finché al quarantasettesimo giro tutto l'olio del motore è finito sul circuito, tanto che Pilette ha fatto un tremendo testa-coda.

Così Brown è rimasto in testa, con Matich secondo e Gethin terzo, Peter inseguiva Matich con tutte le sue forze e cercava di superarlo, quando è incappato in un testa-coda sull'olio, al quaran-

tanovesimo giro, ed è arretrato, dietro a Lawrence. Brown ha avuto un vantaggio di 22" fino al cinquantanovesimo giro, quando il motore della Leyland di McCormack ha lanciato altro olio in pista, rischiando di fare finire Brown sull'erba. Per riprendersi, Brown ha perso tempo e il suo vantaggio su Matich si è ridotto a soli 3". Intanto Gethin era ripartito e ha superato il pilota della Lola al cinquantasettesimo giro, per il fatto che si è dimostrato più veloce sulla pista sporca d'olio; aveva però guai ai freni anteriori, che si bloccavano.

Mentre Brown completava il cinquantanovesimo giro, McRae è tornato in gara per potere essere classificato e quattro giri più tardi è riapparso anche Sangster. Brown si è di nuovo piano piano aperto un varco nei confronti di Matich, il cui motore aveva ritorni di fiamma, fatto che ha permesso a Gethin di accorcicare la distanza.

Al sessantaseiesimo giro, alle «S», Matich è finito sul tratto sterrato perché il suo motore si era spento; è però riuscito a ripartire e ha continuato fino a piazzarsi quarto dietro a Brown, Gethin e Lawrence. Gethin per un pelo non ha raggiunto Brown, al sessantottesimo giro, ma non sapeva che era proprio Brown a condurre, e dopo ha detto che avrebbe cercato di vincere, se al suo box glielo avessero detto.

Verso la fine Brown aveva difficoltà nel selezionare le marce, però ha vinto e si è trattato della prima vittoria della sua vita in F. 5000 e della prima in assoluto in oltre due anni. Ad ogni modo il campione a punti della TASMAN CUP '74 è GETHIN.

J. Van Loon

Il campione si è battuto con l'influenza

ADELAIDE. Erano quindici le vetture per l'ultima prova della Coppa Tasmania, ma ne sono partite soltanto quattro: i dati che McCormack aveva tanto la Elfin Repco Leyland che la Elfin Repco Holden. La nuova Elfin MR6 Repco Leyland era bene a punto, ma McCormack ha avuto un poco di difficoltà per abituarsi alla vettura, che affronta le curve più decise di quanto faccia l'altra Elfin. È apparso anche Don O'Sullivan con la nuova Gardos OR2 Repco Honden di F. 5000, che somiglia alla McRae GM2, con radiatori più arretrati. La vettura ha mosso le ruote per la prima volta il giovedì precedente la corsa e un giorno dopo ha girato in 51'2, cioè 1'2 fuori del record ufficiale sul giro. Quattro vetture hanno segnato tempi di prova sotto il record, questo il sabato, in una giornata calda e soleggiata. Il primo a migliorare il record è stato Stewart, in 49'7, nella prima sessione, mentre nella maggioranza gli altri tempi veloci sono stati segnati nell'ultima sessione, nel tardo pomeriggio.

Stewart, Matich e McRae hanno tutti danneggiato la parte anteriore delle loro vetture, urtando i contrassegni in dura gomma posti alle curve, Gethin non si sentiva

bene, avendo l'influenza, e tutte e due le Chevron avevano nuovi condotti di raffreddamento per i freni anteriori. Anche la vettura di Brown aveva un raffreddamento extra, per freni anteriori e posteriori. Lui e Lawrence non hanno provato nell'ultima sessione, dato che entrambe le vetture parevano avere noie al motore ed erano state portate via, appunto per sostituire i motori. Nell'ultima sessione Stewart ha avuto un guasto al cambio.

McCormack ha usato la Elfin Holden con una macchina da presa montata sopra, per filmare le prove, ma non ha mai avuto intenzione di utilizzare quella vettura in gara. La Elfin Leyland va molto bene in curva, ma sui rettilineo è più lenta delle altre F. 5000.

J. v. l.

I MIGLIORI TEMPI NELLE PROVE: 1. Stewart 49'7; 2. Matich 49'8; 3. Walker 49'9; 4. Pilette 49'9; 5. Brown 50'2; 6. McRae 50'2; 7. McCormack 50'3; 8. Gethin 50'9; 9. Lawrence 51'3; 10. Howie Sangster 51'3; 11. Oxtan 51'6; 12. Cooper 51'8; 13. McCormack 52'0; 14. Pederson 52'9; 15. Robertson 55'8.

Ma la nuova HESKETH con HUNT ha fatto meglio di un secondo (nuovo record)

«Fantastica!» per BELTOISE la nuova BRM P. 201...

LE CASTELLET - Nei giorni scorsi al circuito Paul Ricard c'era l'atmosfera dei grandi tempi dello sport automobilistico e infatti gli appassionati erano molti, arrivati per ammirare la nuova BRM 201, l'ISO del team Frank Williams, le Ensign, la March del Hesketh Racing e l'Alpine A440.

Contrariamente alla sua abitudine, il sole era assente all'incontro fissato fra il team BRM-Motul e il circuito Ricard e così Jean Pierre Beltoise ha fatto i suoi primi giri ufficiali con la nuova BRM sotto la pioggia battente. Proprio come un pesce nell'acqua, il pilota francese ha saputo mettere in luce la propria abilità, sulla pista inondata, davanti ai componenti la stampa specializzata, arrivati di proposito, invitati dalla Motul per assistere al battesimo.

Dopo due o tre soste al box, per eseguire controlli, la BRM scendeva sotto l'1'12" e dopo, quando l'impotente Tim Parnell ha chiesto a Beltoise «come la trovi», il pilota ha risposto: «Fantastica. E' equilibrata in modo perfetto, non ho alcun problema in curva, la guida è assai più docile di prima e penso che questo sia dovuto all'alleggerimento». «E il motore?» ha chiesto Pilbeam. A questo punto Jean Pierre ha fatto una smorfietta. «Certo — ha detto — è migliore di quelli precedenti, ma non è ancora a posto». La giornata si è conclusa con un 1'11"2, tempo in mezzo a quelli di Ickx (1'11"3) e di Peterson (1'11"1) segnati quest'inverno.

L'indomani, sul circuito di 5800 metri, sempre col sole che brillava, abbiamo assistito a un concerto di «vroom vroom», dato che c'erano ben otto F. 1, senza contare le due Elf 2 dell'Alpine e il loro prototipo due litri, con il quale Larrousse fa prove di messa a punto.

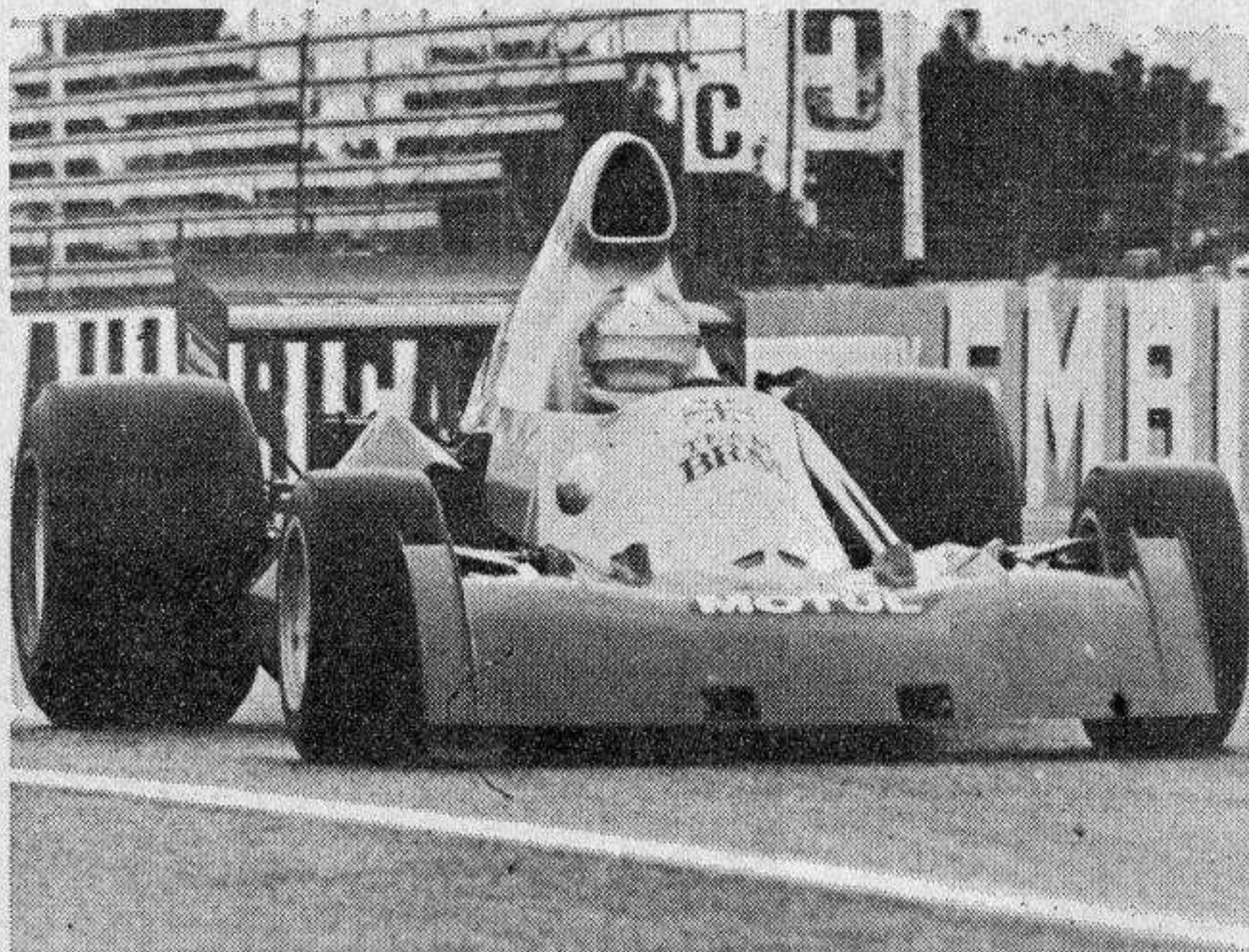
Prima di tutto sono tornate in scena le BRM, con Beltoise seguito da Pescarolo, mentre Migault restava fermo. Per quattro o cinque tornate i due hanno girato ruota a ruota, poi Beltoise ha attaccato... tanto è vero che la lancetta del cronometro sembrava impazzita... 1'50"2 e, verso la fine della giornata, 1'48", cioè record ufficioso del circuito.

Il team Ensign aveva una nuova vettura con alettone indipendente. Rikki von Opel, che continua il suo addestramento, ha girato in 1'55". Come si sa, il nuovo arrivato nel team Ensign è Howden Ganley.

Alla Hesketh si lavorava sempre attorno alle sospensioni, e si ritiene di avere trovato un buon compromesso, infatti verso sera il bravo Hunt ha realizzato un tempo veramente incredibile, cioè 1'47"5, battendo di più o meno un secondo quello di Beltoise.

Già da una settimana l'Alpine effettua prove, per paragonare il Ford di Hart con il BMW di Schnitzer. Si direbbe che il BMW mostri una leggera superiorità sul Ford, soprattutto a basso regime, e questo potrebbe fare prevedere un'alleanza franco-tedesca all'Alpine.

Jean Pierre Pagan



Jean-Pierre Beltoise con la nuovissima BRM-Motul P 201, che dopo la «sgambatura» a Silverstone ha collaudato a fondo al Paul Ricard

...forse montava già il «WESLAKE 12»

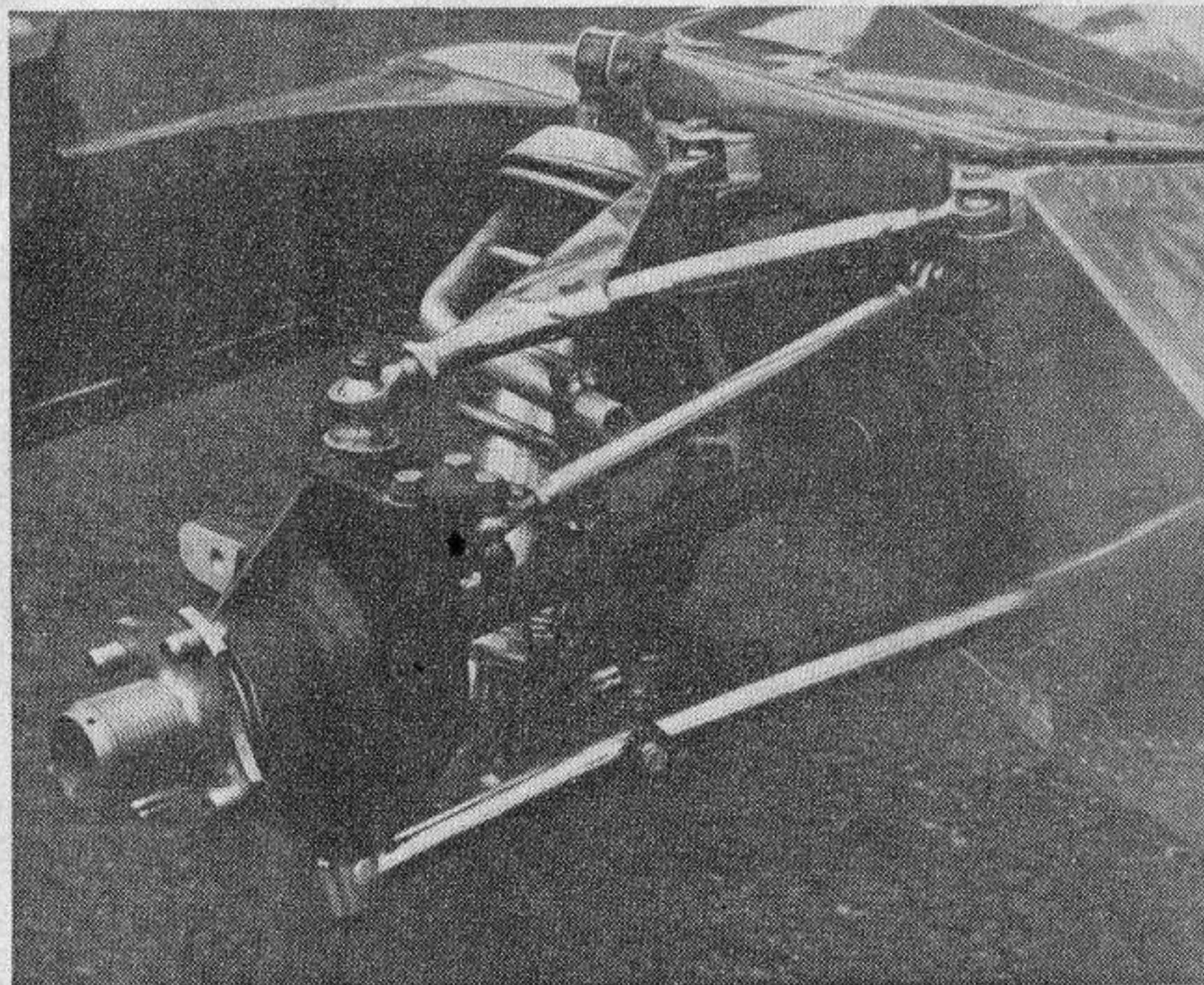
LE CASTELLET - La BRM P201 ha fatto le prove iniziali a Silverstone pilotata da Beltoise, prove che sono poi proseguite al Ricard. La vettura ha una monoscocca triangolata, fiancate un poco in pendenza, come la Brabham, piccoli radiatori laterali con presa d'aria in linea con la barra anti-rollo. L'abitacolo è molto spostato in avanti, il muso a tutta larghezza è tozzo. L'insieme è decisamente piccolo. Per ora è stato costruito un solo esemplare ed è probabile che appaia nel prossimo futuro un team completo di vetture nuove. Corre voce che la macchina potrebbe debuttare alla Corsa dei Campioni, però è impossibile ottenere conferma dalla BRM (come sempre, del resto).

La voce circa la BRM e i motori Ford continua a circolare e ora si dice che uno dei Ford V12 destinati alla Mirage si è, non si sa bene quando, infilato dietro un telaio BRM! Si dice anche che più avanti nell'anno potrebbe apparire un nuovo V12, progettato dallo specialista Peter Windsor-Smith. La P 201 è stata sviluppata dopo prove su pista e nella galleria del vento in modo da limitare al massimo la resistenza aerodinamica pur ammettendo la deportanza massima sulle ruote. Oltre ai freni posteriori, anche gli anteriori sono entro-bordo per ridurre i pesi non sospesi e per migliorare la tenuta di strada e il frenaggio, soprattutto sulle piste accidentate.

La sospensione anteriore è stata progettata per ridurre l'affondamento del muso in frenata. I serbatoi carburante sono montati lateralmente e la massa principale resta al centro con poche variazioni nella distribuzione dei pesi, in funzione della capacità in fatto di carburante. Si possono montare pneumatici sia di 13 che di 15 pollici, tanto posterior-

mente che anteriormente, e la scelta dipenderà soltanto dalle condizioni del circuito. La vettura supera di poco i regolamenti in fatto di peso, infatti senza carburante pesa kg. 575.

Nel 1974 si avranno due tipi di motori: il vecchio V12 a 60° detto tipo 142, e il nuovo tipo 192 che avrà nuove teste-cilindri, nuovo albero motore, alesaggio e corsa



Fra le molte novità della BRM P201, l'adozione di freni anteriori interni. Per il resto, le sospensioni ricalcano gli schemi della 160

modificati, nuove bielle, nuovi cuscinetti. Tutto questo è in funzione di un'utilizzazione attorno agli 11.500 giri/min. Molte migliorie apportate al motore 192 saranno applicate anche al 142 per migliorarne le prestazioni. Il cambio previsto per la P201 rimane essenzialmente uguale a quello dell'anno scorso. I rapporti sono cambiati poco, se non che l'albe-

Il calendario dei prossimi test

FEBBRAIO

- 25 lunedì } a MISANO: le nuove ABARTH-OSELLA 2000
- 26 martedì } a VALLELUNGA: la FERRARI B.3 con Lauda e Regazzoni
- 27 mercoledì } al CASTELLET: la GULF-MIRAGE sport 3000
- 28 giovedì } MONZA è chiusa in questa settimana per completare lavori (cordoli alla variante)

MARZO

- 4 lunedì } al JARAMA prove Goodyear F.1, ci saranno Mc
- 5 martedì } LAREN, LOTUS e FERRARI (con Regazzoni e Lauda)
- 6 mercoledì } a MONZA negli stessi giorni l'ALFA 33tt12 con Merzario, Stommelen, de Adamich
- 7 giovedì
- 8 venerdì
- 17 domenica } a BRANDS HATCH: Corsa dei Campioni F.1
- 18 lunedì } al JARAMA in SPAGNA, prove FIRESTONE; la ISO
- 19 martedì } porta il monoposto che ha corso in SUDAMERICA
- 20 mercoledì } per MERZARIO
- 21 giovedì } a KYALAMI in SUDAFRICA, prove ISO (Merzario)
- 22 venerdì } con la nuova F.1 (al 70%) che debutterà nel G.P. del Sudafrica
- 23 sabato }
- 24 domenica
- 25 lunedì } pista Kyalami chiusa per lavori e pulizia pre G.P.
- 26 martedì }
- 27 mercoledì } a KYALAMI prove ufficiali del G.P. SUDAFRICA
- 28 giovedì } con tutte le squadre
- 29 venerdì }
- 30 sabato } G.P. SUDAFRICA F.1 a Kyalami

La FERRARI a Vallelunga (e al Jarama)

FIORANO - La Ferrari aveva programmato una serie di test nella sua pista sperimentale di Fiorano con nuovi pneumatici da pioggia Goodyear. Solo che in Emilia la scorsa settimana è stato bel tempo, e i piloti hanno girato con la pista innaffiata.

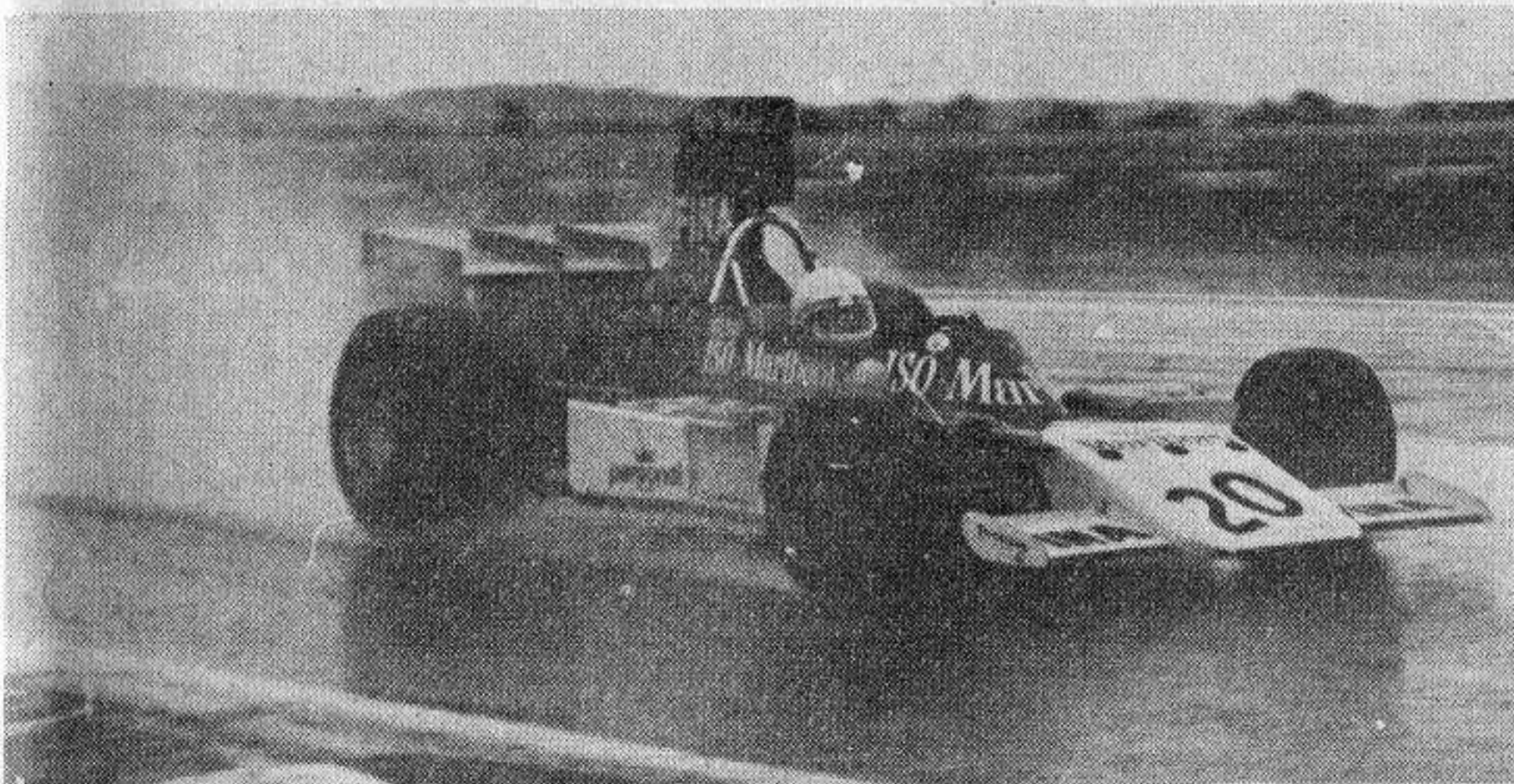
Questa settimana, la Ferrari è a Vallelunga per una serie di test comparativi sia con i tempi ottenuti lo scorso anno sia per saggiare le possibilità del nuovo modello intermedio, con il retrotreno modificato. A Brands Hatch, il 17 marzo, per la Corsa dei Campioni dovrebbero essere due le Ferrari, ed una appunto del tipo più recente.

- Si prevede che per la CORSA DEI CAMPIONI sarà pronta una Lola più leggera, con molte parti in titanio.

- La RONDEL di F. 1 è stata battezzata TOKEN-FORD, dato che l'ha rilevata Meek che l'ha chiamata col nome dei patrocinatori. Denis continua a fare parte del progetto e attualmente si sta completando il lavoro sulla vettura nelle vecchie officine Rondel. Come pilota è stato confermato Pryce.

- La scorsa settimana la Quarry Jeans, la nota industria di abbigliamento, ha rinnovato il contratto di sponsorizzazione con la Giada-Auto di Lavagna aumentando anche il suo budget del 70%. Questo implica un ulteriore incremento del programma sportivo del team bianco-rosso, i cui dettagli verranno annunciati dal 1. marzo, a Lavagna, nel corso della premiazione per l'attività '73. In generale, si può anticipare che la Giada-Quarry farà correre le sue Renault-Alpine nell'Euro GT con Paleari e Calcetti, e disporrà anche dei già collaudati Rombolotti, Shon e «Vagabondo». Vi sarà poi la novità dell'Ivana Giusti con una 1600 e di Bruno Bocconi con una 1800 gr. 4 ed una 1600 gr. 3 per il FISA. Le nuove Alpine 1800 sono già pronte, e comprendono tutti gli ultimi aggiornamenti fra cui nuove sospensioni ed appendici aerodinamiche. L'istituzione della divisione fino a 2000 nel campionato italiano Gran Turismo sarà un indubbio vantaggio per le velocissime berlinette francesi.

Merzario euforico sia per l'Iso che per l'Alfa



Le prove Iso-Marlboro al Castellet si sono svolte anche sotto la pioggia. Vediamo Merzario girare sul bagnato, e con ottimi tempi

L'aerodinamica preoccupa Dallara

LE CASTELLET - Continua, ed in maniera estremamente incoraggiante, lo sviluppo della Iso-Marlboro di Formula 1. Le ultime prove al Castellet, la scorsa settimana, si sono concluse con indicazioni cronometriche molto positive. Sul circuito corto, Merzario con la pista bagnata è arrivato a 1'12"8, mentre con pista asciutta, nonostante non fosse in perfette condizioni di salute, ha girato in 1'11"5.

Ma le indicazioni più interessanti vengono dai tempi ottenuti sul circuito lungo, quello del Gran Premio. Merzario ha fatto il miglior tempo in 1'49"5 che è ottimo non solo se paragonato al record assoluto ufficiale della Formula 1 (Stewart, 1'48"4), ma soprattutto se confrontato con l'1'49"1 ottenuto contemporaneamente da Hunt con la nuovissima (e già a postissimo) Hesketh F. 1, anche se poi Hunt è sceso ancora, approfittando di condizioni ideali quando il Team ISO non c'era più.

Il sistema di cronometraggio elettronico installato dalla Matra sul rettilineo del Mistral, le cui indicazioni sono a disposizione di tutti i teams in prova, ha dato una risposta anche a quei 4 decimi in più della Iso sulla Hesketh: infatti, il cronometraggio istantaneo ha dato 282 kmh per Hunt, 276 per la nuova BRM e 271 kmh per Merzario.

Una differenza che ha un peso determinante nell'economia del tempo sul giro. Togliendo praticamente ogni deportanza, e montando un muso avvolgente, Frank Williams ha fatto guadagnare 3/4 kmh in rettilineo alla vettura, ma

a scapito della stabilità nelle curve.

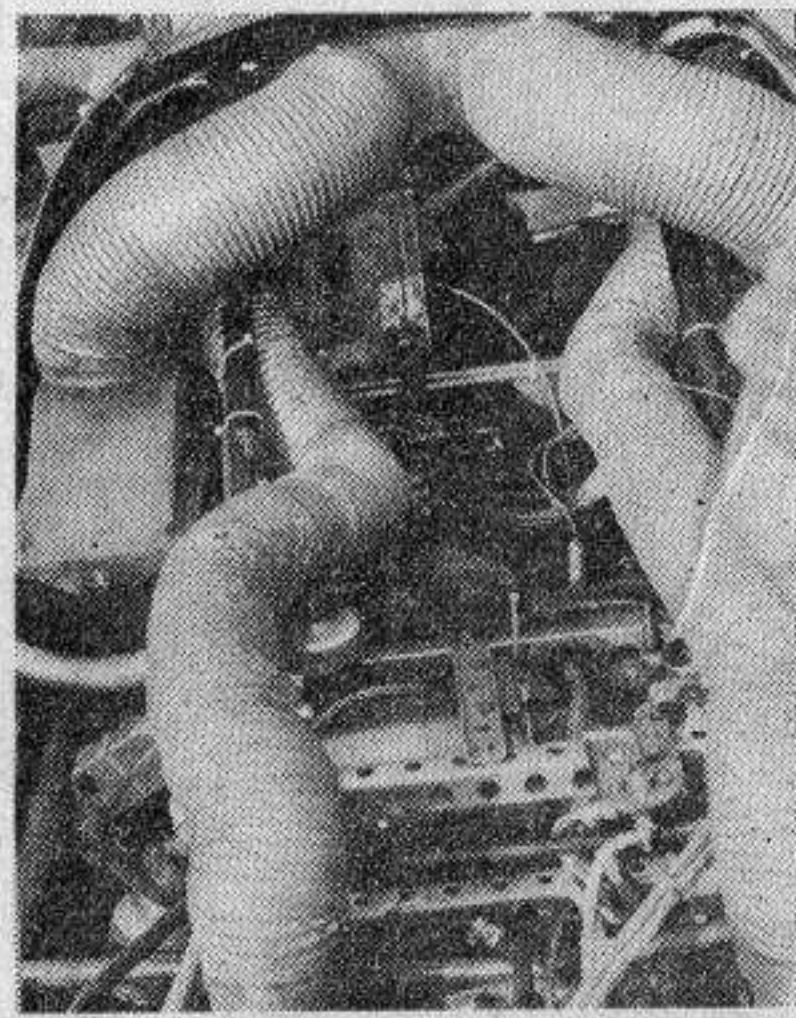
Questi rilevamenti hanno in pratica segnato la via lungo la quale Williams e Dallara svilupperanno il loro lavoro sulla Iso-Marlboro che — ricordiamo — in queste prove era sempre quella della trasferta sudamericana, con il medesimo motore di Brasilia. Unica novità, un doppio alettone sovrapposto. La fase successiva dello sviluppo sarà orientata verso un «rinfrescamento» aerodinamico della vettura, poiché è nella penetrazione ad alta velocità che la vettura attuale ha i suoi limiti. La seconda fase, e più impegnativa, consisterà nello sviluppo della vettura nuova.

Molto indicativi, poi, per il team i confronti con i tempi dello scorso anno. Questa Iso-Marlboro, con le stesse gomme, al Ricard ha guadagnato qualcosa come 4" al giro, e solo con una nuova geometria delle sospensioni, Merzario a parte, naturalmente; il quale è sicuramente più veloce di Ganley.

Aggregato al team Williams, al Ricard c'era anche Duilio Truffo, che grazie al suo «mentore» Merzario ha assaporato per la prima volta l'emozione della Formula 1. Ma per il '74, il carnet di Truffo è già abbastanza pieno (Euro F. 2 con la March-BMW della squadra CSAI, ed Euro 2000 con un'Abarth-Osella) perché si possa ventilare l'ipotesi di impegni ulteriori.

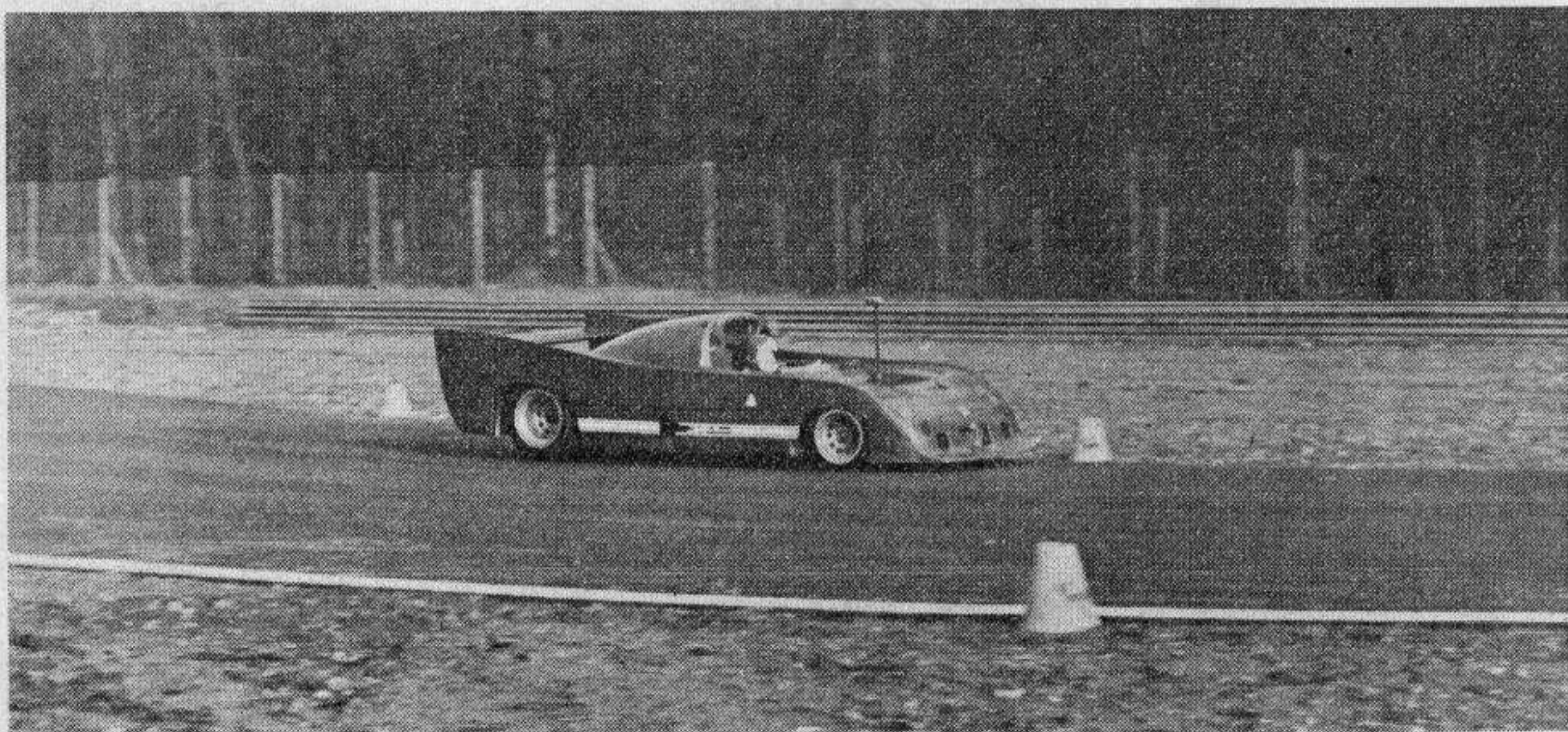
MONZA - Arturo Merzario «su di giri», persino euforico, dopo le prove al Paul Ricard con la Iso di Formula Uno e quelle di Monza con l'Alfa Romeo Sport. I tempi ottenuti al Paul Ricard con la monoposto, come leggete a parte, sono stati molto buoni:

«Sono andato bene, e la macchina è ancora migliorata. Adesso poi è quasi pronta per la Iso rinnovata, che dovrei poter provare tra al massimo una decina di giorni. Avrà molte modifiche, rispetto a quella di adesso, soprattutto



Sparirà il cupolone dall'Alfa? In tal caso, via anche i tubi...

CONTINUA A PAG. 36



Carlo Facetti impegnato a Monza all'attacco della nuova variante Mirabello, con l'Alfa 12 cilindri. Facetti ha avuto l'ingrato compito di «pulire» la pista, sporca non solo nel punto dove si è lavorato



Merzario con Chiti, Corbari osserva. La «forma» dell'Alfa Romeo Sport continua a migliorare, e per Merzario il motore è buonissimo

La FERRARI rinuncia alla 1000 KM di Monza

MILANO - Il ridimensionamento dello stop festivo alla circolazione, che non interessa più le festività infrasettimanali, ha tolto ogni perplessità sul mantenimento della 1000 KM di Monza, prima prova del mondiale Marche 1974, alla sua data classica del 25 aprile, che quest'anno sarà di giovedì.

Viene a cadere così il ventilato anticipo di data (da noi anticipato a pag. 2) che avrebbe avuto anche il significato di dare un'opportunità in più alla Ferrari di partecipare alla corsa. Infatti, non bisogna dimenticare che il 28 aprile c'è il Gran Premio di Spagna, e l'attuale situazione in Formula 1 consiglia la Ferrari di dedicare tutte le sue energie al mondiale piloti. Sarebbe stato impensabile, perciò, che gli stessi piloti (ed i meccanici) corressero il giovedì a Monza ed immediatamente dopo iniziassero gli allenamenti al Jarama.

Fra l'altro, si deve aggiungere che il lavoro sulla Sport ultimo modello è stato un po' tralasciato, e che quindi la nuova macchina per la 1000 KM di Monza non sarebbe probabilmente competitiva con le Matra e le Alfa Romeo. Pertanto, avremo la 1000 di Monza nella sua data classica, ma senza la Ferrari.

MONZA - Nuove prove dell'Alfa Romeo 33tt12 su un circuito pubblico. Dopo il Paul Ricard adesso è la volta di Monza, con l'evidente scopo di collaudare la macchina su un tracciato veloce, ma anche di cominciare ad avere idee chiare sulle soluzioni da adottare per la prima gara della stagione 1974. Dopo la cancellazione di Daytona e Atlanta sarà infatti la 1000 chilometri di Monza ad inaugurare il campionato marche 1974.

A proposito della 1000 chilometri di Monza, il campo sarà molto nutrito, visto che la Matra-Simca ha già precisato i suoi programmi e che lunedì 18 marzo consacreremo quelli della Gulf che ha preparato una nuova macchina (che non si chiamerà più Mirage).

Data la concorrenza, quindi, si capisce come l'Alfa Romeo abbia voluto cominciare presto a provare la

sua macchina sul circuito del primo scontro, anche in funzione dell'imparare quel che c'è da imparare sulla nuova pista. Le modifiche alla pista di Monza, adesso che la variante Ascari è pronta, sono infatti tali da cambiare notevolmente le caratteristiche del circuito, per le macchine sport che finora hanno girato solo sul percorso normale (le F.1 hanno utilizzato le due «chicanes»).

In sostanza l'Alfa Romeo ha inaugurato il nuovo tracciato, ricavando dalle prove durate tre giorni una bella messe di indicazioni. Innanzi tutto sugli assetti da adottare, che non possono essere gli stessi che per il tracciato finora conosciuto, che comportava soltanto curve a destra, mentre quello attuale ne ha due a sinistra e molto accentuate. Poi sui rapporti da utilizzare in quel settore, e infine su quali saranno le nuove basi dei tempi sul giro.

Le prove le ha iniziate Carluccio Facetti, che ha così avuto il privilegio di essere stato il primo ad utilizzare la nuova pista. Ha però anche avuto il compito poco piacevole di «pulirla», per la tanta sporcizia di ogni genere che si è accumulata sull'asfalto durante l'inverno ed a causa dei lavori. Il polverone sollevato dalle ruote della 33tt12 era abbastanza indicativo delle condizioni di aderenza, certo non perfette. In queste condizioni Facetti, durante la prima giornata, ha compiuto moltissimi giri per individuare bene sia le nuove traiettorie sia i punti di maggior aderenza. Ed alla fine è riuscito a scendere sotto il minuto e 30 secondi (1'29"8), con un tempo cioè da considerare buono; e nonostante che la macchina, almeno a mio parere, fosse molto «soffice», con un accentuato rollio molto visibile appunto nella nuova variante Ascari.

Arrivato Merzario dal Paul Ricard, dove era stato a provare la Iso F.1,

Franco Lini

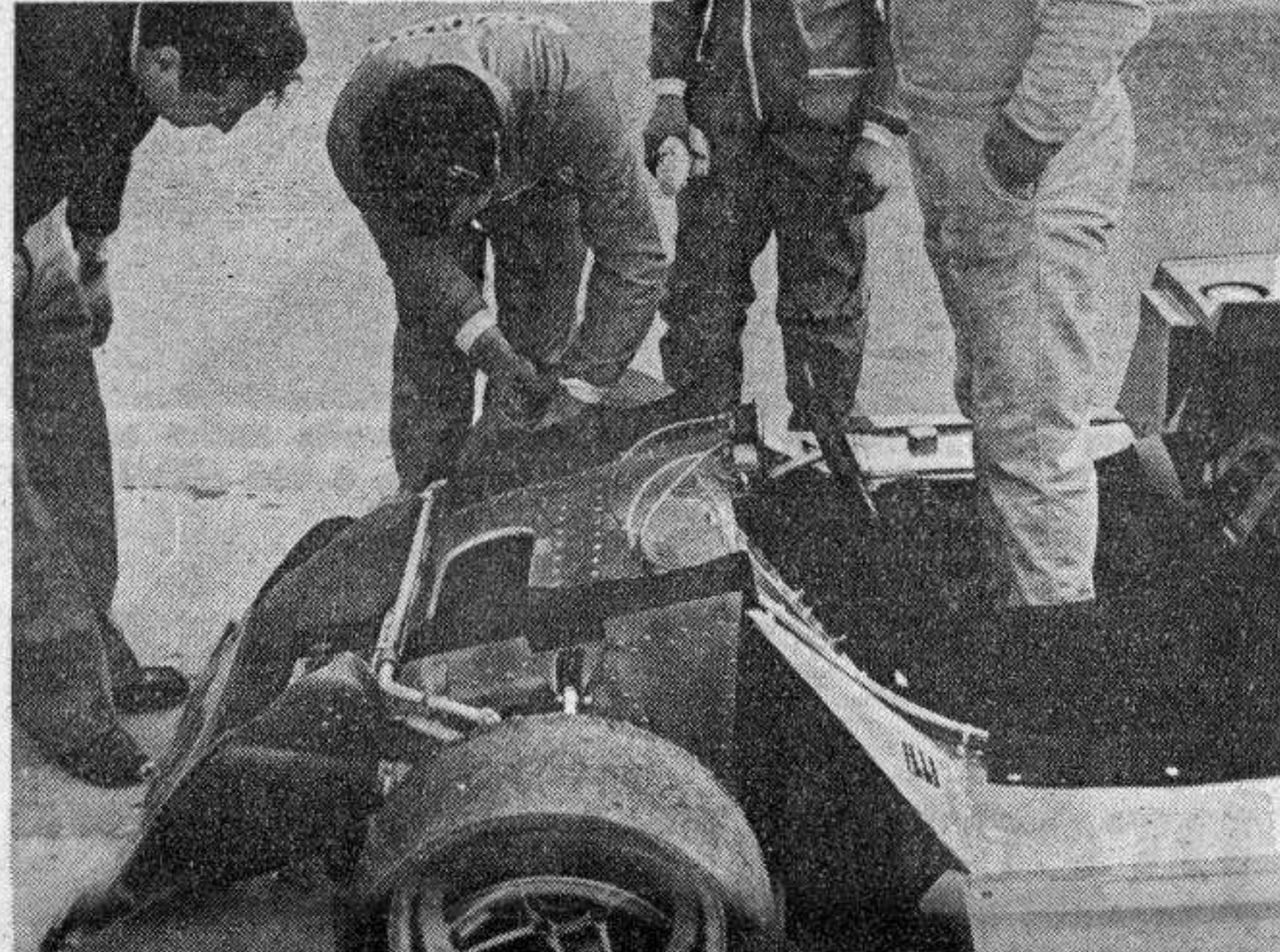
CONTINUA A PAG. 37



MISANO ADRIATICO - «La vettura è formidabile e docilissima da guidare, il modello nuovo poi mi dicono che sia tutt'altra cosa è cioè ancora molto meglio; quindi penso proprio di dover ringraziare l'Abarth che mi darà la possibilità di vincere l'eurodemila». Così spiritosamente Lafosse ha commentato la sua prima uscita alla guida di una vettura dello «scorpione», una delle due,

La MARCH preferisce Ganley a Brambilla?

LONDRA - In Inghilterra si prevede che Brambilla piloterà la seconda March di F. 1, ma la Casa non l'ha ancora confermato, leggermente evasiva come sempre. Qualche giorno fa però, a qualcuno è scappato detto che preferirebbero Ganley, se potessero sistemare la questione finanziaria (o quanto pare non è possibile). Comunque, questa voce, riguardante Brambilla, ha soltanto in parte un fondamento. Mosley si è limitato a dire: «Per il momento non abbiamo preso una decisione. Dobbiamo poter disporre di un pilota competitivo, non uno della vecchia "brigata", e Brambilla rappresenta senz'altro una forte possibilità. In ogni modo, vogliamo conservare Howden, se ci sarà possibile, dato che è prezioso come collaudatore, e non è escluso che si riesca ancora a combinare l'affare.» La decisione dovrebbe essere annunciata fra una decina di giorni.



Lafosse impegnato per la prima volta al volante dell'Abarth-Osella mod. '73. A destra, Vittorio Brambilla

modello '73, portate sulla pista adriatica per qualche seduta di allenamento.

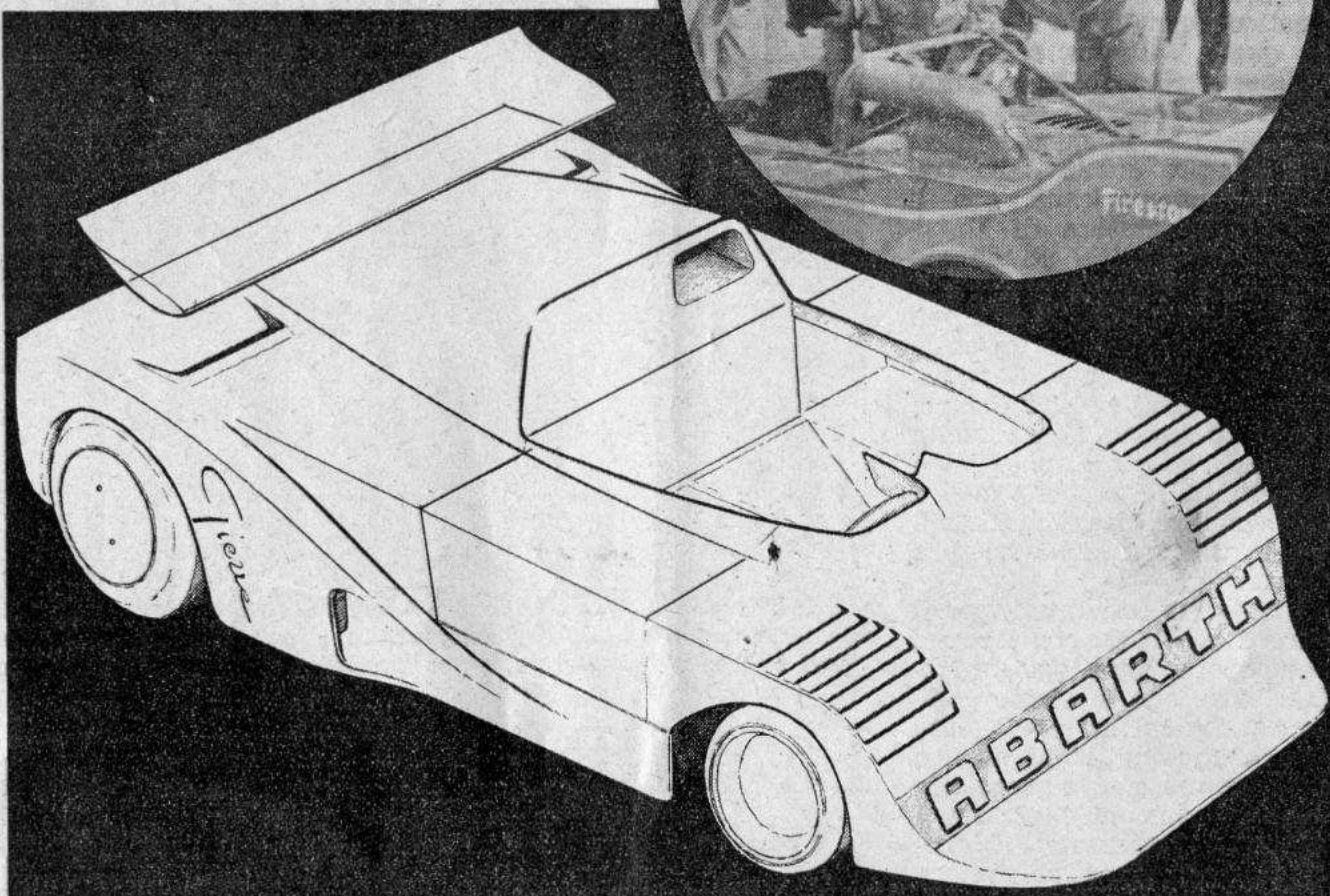
«Sì, penso proprio che ce la faremo nonostante le nostre rivali siano molto preparate, noi infatti dovremmo avere il vantaggio di una migliore organizzazione.

Adesso non ho ancora spinto al massimo sia perché conosco poco la macchina, sia perché non avevo mai visto prima d'oggi il circuito di Misano, circuito che posso definire semplicemente magnifico, divertente ed anche molto sicuro. Purtroppo qualche problema col seggiolino causa il busto di gesso che mi ritrovo addosso, retaggio di una caduta sciistica a Megeve, ma domenica rientrerò a Parigi per toglierlo e lunedì sera sarò di nuovo qua».

Simpatico questo Lafosse, che continua a girare incurante delle due gomme che sono scoppiate nella sola prima mattinata («La pista è molto sporca — ha commentato Osella — saranno stati i rallyisti che hanno provato fino a ieri») mentre Brambilla è tutto affaccendato a mettere a punto l'altra vettura che nel pomeriggio sarà a disposizione di Craft. Per Vittorio la domanda d'obbligo riguarda la Formula 1, ed in particolare il suo definitivo accordo con la March ad iniziare dal G.P. del Sud Africa: «Ma chi l'ha detto che correrò in F. 1? Magari! Per adesso posso dire che l'Abarth mi ha concesso di essere libero nelle date concomitanti, ma da questo a dire che per la F. 1 è cosa fatta ce ne passa» — piccola pausa, e poi — «Ecco, diciamo che c'è qualche speranza... diciamo al 999 per mille...».

Quanto basta allora per complimentarci con lui, che oltretutto viene studiato nel comportamento dall'occhio attento di Carlo Abarth, un rien-

Toh, chi si rivede!... herr Carlo



In alto, è tornato sulle piste Carlo Abarth, che era a Misano a visionare la nuova squadra. Qui sopra, completiamo le nostre indiscrezioni sulla futura Abarth-Casa con questo nostro disegno complessivo

tro un po' a sorpresa questo, ma che non può non fare piacere. Non parla molto l'ex-costruttore, di tanto in tanto chiede solo conferma ad Osella delle operazioni d'assetto che sta compiendo, poi si trasferisce lungo il percorso, dicono per vedere la pista, ma probabilmente per valutare

anche la guida dei piloti che quest'anno difenderanno i suoi colori, quelli dell'Abarth-Abarth che torna alle competizioni.

Due parole ancora con Truffo, un d.s. che sembra ancora più un pilota, poche chiacchiere come vuole la regola della nouvelle-vague dei diret-

tori sportivi.

«Sarà molto duro farcela anche quest'anno nonostante la nuova macchina sia veramente un gioiello di perfezione. I rivali li conosciamo tutti, e non temo nemmeno tanto le Alpine, quanto le solite Lola».

C. C.

ISO-Sudafrica

♣ CONTINUA DA PAG. 35

in aerodinamica, coi radiatori in posizione diversa. Anche le sospensioni sono state migliorate. Vedrete che sarà una bella macchina. Sarà pronta tra poco, ma non credo che correremo nella gara di Brands Hatch per non correre rischi. vogliamo poterla in Sud Africa intatta, e speriamo di poter fare cose molto buone. Visto come vanno le cose... conto di essere nei primi tre nel Gran Premio del Sud Africa».

Ce ne saranno due, di Iso, nella gara sudafricana. Insieme con Merzario, che avrà la macchina nuova, correrà infatti Tom Belso, il danese che doveva già esordire l'anno scorso con le macchine di Frank Williams, e che aveva anche provato durante il Gran Premio di Svezia.

Sulle prove con l'Alfa Romeo, Merzario ha detto: «Non si può tirare, qui a Monza, con la pista sporca di terra. Vedete il polverone che solleva la macchina anche in rettilineo. A Lesmo è molto peggio. Prima di fare tempi eccezionali bisognerà aspettare che la pista si pulisca del terriccio e della polvere. Comunque siamo soddisfatti. La macchina c'è, ed il motore tira molto forte. Toccare i 310 sul rettilineo delle tribune non era mai accaduto; di solito la velocità massima la si faceva sul rettilineo opposto, che adesso è diventato lento. Io non ero a mio agio anche con la macchina, perché questo "muletto" non ha la pedaliera come io la preferisco. A pista sistemata e con la macchina adattata alle mie misure, penso che si vada sotto il minuto e 28 secondi. Vedremo cosa faranno gli altri, ma intanto noi andiamo forte di sicuro».

L'ALFA «spinge»

Le prove sono continuate, praticamente sullo stesso ritmo, con il tempo migliore ottenuto da Merzario in l' 29"6, nonostante che la macchina non fosse perfettamente adattata alle dimensioni ed al modo di guidare del comasco. E' poi sopravvenuta una anomalia nel comportamento della vettura, a far interrompere le prove una mezz'ora prima del previsto. Non si è capito bene di cosa si trattasse, perché abbiamo visto i meccanici lavorare attorno alla trasmissione, lato sinistro. Ascoltando i piloti abbiamo avuto l'impressione che fossero delle vibrazioni anormali, a dare qualche preoccupazione, tuttavia nonostante l'impegno di meccanici e tecnici non si è riscontrato nulla di anormale. In officina, poi, si è scoperto che si trattava semplicemente... del cofano che sfiorava leggermente una gomma posteriore.

Concluse infine sabato mattina da Merzario, mentre Facetti volava in Senegal per correre con una macchina Turismo, queste prove hanno portato il limite sul giro a l'29" netti, pur sempre con la pista in condizioni tutt'altro che perfette.

Quanto valgono questi tempi non si può dire. Occorrerà vedere cosa possono fare le macchine concorrenti, per avere delle basi di paragone valide. Per ora l'Alfa è di circa sette secondi meno veloce che con la pista non modificata. Noi abbiamo rilevato come il tratto della nuova variante fosse percorso regolarmente in otto secondi, e calcolando che lo stesso tratto veniva prima percorso in meno di tre secondi si ha già la differenza di cinque secondi; alla quale si deve aggiungere il tempo perduto nella decelerazione e successiva riaccelerazione, eppoi quello che si perde sul tratto di rettilineo opposto alle tribune, che dalla curva Ascari veniva compiuto

con la macchina al massimo, mentre adesso il pilota non riesce ad inserire la quinta velocità prima di giungere alla parabolica. Grosso modo pensiamo che vi sia una differenza di almeno sette-otto secondi rispetto a prima. Tenuto conto dello stato della pista, della mancanza di riferimenti adatti e di tutte le altre circostanze di queste prime prove, e tenuto conto del miglioramento che le macchine hanno subito, crediamo che i tempi più veloci sul giro saranno attorno al minuto e 27 secondi.

L'Alfa Romeo provata da Merzario e Facetti aveva la carenatura posteriore del tipo «lungo» che avevamo già vista al Paul Ricard e che anche Merzario preferisce a quella corta. Probabile che a Le Mans sia provata anche una carenatura posteriore ancora più lunga, certo utile sui sette chilometri del rettilineo delle Hunaudières, ma forse troppo ingombrante per la parte sinuosa del circuito.

Molto più probabile è che anche la carenatura attuale subisca qualche modifica, con la riduzione in altezza della gibbosità posteriore. Questo abbassamento, che libererebbe una parte del roll-bar adesso incluso nella carenatura, sarebbe accompagnato dalla adozione di una presa d'aria dinamica, per la alimentazione, di forma alta e stretta. La vedremo probabilmente in prova tra una decina di giorni, quando l'Alfa Romeo tornerà a Monza.

Per ora possiamo dire che l'Alfa ha ripetuto le impressioni molto favorevoli che ci aveva date al Paul Ricard. Il motore rinnovato «spinge» davvero in modo impressionante, e la macchina si comporta molto bene. Pare che all'Autodelta abbiano soltanto una preoccupazione, quella di sapere se la trasmissione attuale sarà capace di assorbire la maggior potenza del motore, che supera i 510 cavalli.

Un EURO-RALLY per cominciare S. MARINO vi attende

A S. Marino il count-down è già iniziato con la pubblicazione dell'elenco degli iscritti ed i relativi numeri di gara. L'aria non è però troppo di festa perché la gara romagnola, sempre bellissima, molto di più del solito quest'anno, si sente tradita dal non troppo elevato (e qualificato) numero di partecipanti.

C'è sì uno squadrone Fiat con quattro macchine e tanta voglia di spaccare il mondo, ma manca pur sempre la sua rivale principe, quella Lancia che ha disertato la gara, dove non erano ammesse per regolamento i prototipi, preferendo la neve di Chamonix agli sterrati di sogno scovati dalla coppia Muscioni-Mannucci, un equipaggio da inserire nell'albo d'oro dei ricercatori di strade da rallies.

E non ci sono neppure gli stranieri di grido, ma quelli (debbono convincersi a S. Marino) non si muovono in fun-

CONTINUAZ. A PAGINA 38

Ma c'è più sfida sul ghiaccio di CHAMONIX

Disertato S. Marino, quelli della Lancia saranno tutti il prossimo week-end a Chamonix per la gara d'apertura della stagione agonistica in Francia: la già famosa 24 Ore sul ghiaccio dove si sono dati appuntamento piloti e case di nome.

La Lancia sarà una delle sette case invitate d'ufficio, l'ottava doveva essere la Ford-France ma è decisione dell'ultima ora quella di sciogliere il reparto sportivo lasciando liberi i due piloti, Chasseuil e Gamet (che potrebbero passare, si dice, alla Porsche di un importatore d'oltralpe), il suo posto è stato preso all'ora della Renault (vincitrice dell'ultima edizione) che ha così iscritto due berline Alpine per Darniche-Alibelli e per Marianne Hoepfner-Neyret.

La Casa italiana ha iscritto tre vetture (due Stratos e una Fulvia) ed ha a disposizione cinque piloti: Munari, Andruet, Ballestri, Pregliasco, Lampinen (il sesto sarà davvero Bossetti?), non si sa però ancora quale vettura deciderà di iscrivere d'ufficio riservandosi di far qualificare le altre in base ai migliori tempi in prova il giorno ante-gara.

La Peugeot è poi la casa che ha scelto l'equipaggio più velleistico: correranno infatti Jassaud e Jabouille. Una Ford privata comunemente sarà al via per Vinatier-Chasseuil assieme all'Alfa Romeo di Verrier-Ballot-Lena, alla Toyota di Waldegaard-Andersson e alla Daf di Laurent-Axe.

● **MERCOLEDI' 27 FEBBRAIO** - ore 8-13 e ore 15-18 verifiche vetture e documenti; ore 20 partenza della prima tappa.

● **GIOVEDI' 28 FEBBRAIO** - ore 19 - inizio arrivi prima tappa.

RICONOSCE TELI COSI

● **VENERDI' 1 MARZO** - ore 14 partenza seconda tappa (e prova a Misano).

● **SABATO 2 MARZO** - ore 8 arrivi seconda tappa.

Ufficio Informazioni del Rally - S. Marino 99.21.66.

Tutto l'EURO F.2 per



BOZZETTO (e SERBLIN)

MONZA - Dopo tanta acqua finalmente una bella giornata di sole per la presentazione ufficiale della F. 2 March di Paolo Bozzetto all'autodromo di Monza, alla presenza di un folto gruppo di rappresentanti della stampa specializzata. La monoposto azzurra e bianca ha compiuto una serie di giri sul tracciato Junior, ancora molto bagnato sotto gli occhi soddisfatti dello sponsor, comm. Elio Baggio e del suo procuratore, dott. Milano, che prima di iniziare il pranzo ha illustrato ai presenti l'iniziativa,

anche un discreto contributo sul piano pubblicitario.

Al termine tutti hanno brindato alla fortuna di Paolo Bozzetto: tra gli altri erano presenti Vittorio Brambilla (ormai in procinto di abbandonare la F. 2 per passare alle corse da GP) ed altri piloti, tra i quali Carlo Giorgio, Ghinzani, Zorzi. Pino Trivellato da parte sua ha ribadito l'impegno che ha preso con il comm. Baggio e le Cucine Elba: Bozzetto correrà tutte le gare europee di F. 2, cominciando ovviamente dalla gara spagnola del Montjuich usufruendo direttamente dell'appoggio del team Trivellato, che gli garantirà l'assistenza sui campi di gara e le revisioni dei motori, ovviamente BMW. Gli allenamenti per il pilota vicentino proseguiranno con sedute ancora a Misano (dove già ha provato tre volte in questi ultimi giorni), durante i quali sarà presto affiancato da Gabriele Serblin ancora in attesa della sua F. 2 e da Giancarlo Martini: presto sarà anche la volta di Carlo Giorgio che sta definendo il suo contratto con vari sponsors (sarà però iscritto dal Jolly Club) e da Cosimo Turizio che in questi giorni sta concludendo con Trivellato per acquistare a sua volta una monoposto di F. 2 sempre March.

Sempre in casa March inizieranno al più presto i collaudi sia della nuova vettura F. 3 che del motore Holbay, che già in molti si sono affrettati ad acquistare: Trivellato da parte sua intanto sta aggiornando il telaio e la carrozzeria della vettura sport della scorsa stagione che correrà così in versione inedita dalla prima prova della serie europea.

can.

Il comm. Elio Baggio (a sinistra) ed il dott. Milano (in piedi) della Elba. In alto, Bozzetto con la F. 2

sottolineando particolarmente il fattore umano di questa nuova sponsorizzazione.

«Come già lo scorso anno — ha detto — appoggiamo il pilota Bozzetto nella speranza che riesca a cogliere dei risultati positivi. Il ragazzo è ancora molto giovane, ma noi, basandoci anche su quello che è riuscito a fare la scorsa stagione, speriamo di ricavarne numerose soddisfazioni e ovviamente

1. Verini-Macaluso	Fiat Abarth 124 SP	G. 4	55. Ciriolo-X	Ford Capri 1600	G. 2
2. Tominz-Mamolo	Fiat Abarth 124 SP	G. 4	56. Angiolini-Bertini	124 Special T.	G. 2
3. X-X			57. X-X		
4. Bisulli-Zanucoli	Fiat Abarth 124 SP	G. 4	58. X-X		
5. Bacchelli-Rossetti	Fiat Abarth 124 SP	G. 4	59. Taufer-Bonelli	Porsche Carrera	G. 3
6. Ambrogetti-«Valentino»	HF 1600	G. 3	60. Brambilla-Laera	HF 1600	G. 3
7. Brai-«Rudy»	Opel Ascona 1900	G. 1	61. Del Prete-Ballariano	HF 1600	G. 3
8. Pittoni-Volpinari	Fiat 124 ST	G. 1	62. Merlin-X	HF 1600	G. 3
9. X-X			63. Rocca-X	Fiat Abarth	G. 4
10. Bossetti-Ulivi	HF 1600	G. 4	64. Muscionico-Muscionico	HF 1600	G. 3
11. Polese-X	Alpine A 110	G. 4	65. Guccirelli-Saporiti	HF 1600	G. 3
12. Carello-Cartotto	HF 1600	G. 4	66. Orlandi-X	Opel Ascona 1900	G. 2
13. X-X			67. Borsetto-Cernigai	Fiat Abarth 1800	G. 3
14. Svizzero-X	Opel Ascona	G. 2	68. Zanrosso-Antonello	Fiat Abarth	G. 3
15. Zandonà-Roggia	Opel Ascona	G. 2	69. Di Gioia-Mastrorosa	Porsche Carrera	G. 3
16. Dall'Ava-Maiga	HF 1600	G. 3	70. Udafieri-Bonaga	Porsche 911	G. 3
17. X-X			71. Bazzocchi-Rol	Fiat Abarth 1800	G. 3
18. Perazio-Griffa	HF 1600	G. 3	72. Michieli-Hjldon	HF 1600	G. 3
19. T. Carello-Baron	HF 1600	G. 3	73. Leverato-Dorio	HF 1600	G. 3
20. «Walter»-«Nino»	128 Coupé	G. 2	74. Gaggero-Barbieri	HF 1600	G. 3
21. Bauce-Calore	Opel Ascona	G. 1	75. Maiani-Rossi	HF 1600	G. 3
22. Presotto-Sperezzinot	Opel Ascona	G. 1	76. Maniero-Fedeli	HF 1600	G. 3
23. X-X			77. Maretti-Mazzoli	HF 1600	G. 3
24. Cavriani-Ronconi	Porsche 911 S	G. 3	78. Sparpaglione-X	HF 1600	G. 3
25. De Eccher-Salvador	Carrera RS	G. 3	79. Romagna-Ciprianetti	Fiat Abarth 1800	G. 3
26. Bagna-Sanfront	HF 1600	G. 3	80. Dus-Rorato	Opel Ascona	G. 3
27. S. Pittoni-Vanzi	HF 1600	G. 4	81. Luky-Luky	Opel Ascona	G. 3
28. Ferraris-Tanci	HF 1600	G. 3	82. Finzi-Morandi	Opel Ascona	G. 1
29. Baron-Santi	Opel Ascona	G. 1	83. Romito-Romito	Opel Ascona	G. 1
30. Tabanelli-Capra	Opel Ascona	G. 1	84. X-X		
31. Baldacci-Parma	Simca Rally 2	G. 1	85. X-X		
32. Jansen-Maier	Chrysler 180	G. 2	86. «Accudrac»-Defendenti	Fiat 128 C	G. 2
33. X-X			87. Accorsi-Barbolini	Fiat 128 C	G. 2
34. Stagnani-Scaioli	HF 1600	G. 4	88. Zordan-Della Benedetta	Fiat 128 C	G. 2
35. Marchi-Sinigiaglia	HF 1600	G. 4	89. Busa-X	Ford Escort	G. 2
36. De Stefano-X	HF 1600	G. 4	90. Brion-Rossi	Fiat 128 C	G. 2
37. Muratori-«Germano»	124 Sport Spider	G. 4	91. Ziviani-Scigliano	A 112	G. 2
38. «Giubar»-Bertocci	Porsche 911	G. 4	92. Ambivero-Buttato	Daf 55	G. 2
39. Cambiaghi-De Dominicis	124 Sport Spider	G. 4	93. Invernizzi-Parola	Skoda 120 S	G. 2
40. Bianchi-Cislighi	124 Sport Spider	G. 4	94. Mancini-Galli	Fiat 127	G. 2
41. Ferrari-Chiappori	Fiat Abarth 1800	G. 4	95. X-X		
42. Parrini-Danieli	124 Sport Spider	G. 4	96. Zannoni-Muccioli	Fiat 128 C	G. 1
43. Ligotti-Castiglia	124 Sport Spider	G. 4	97. Mancini-Martelli	Fiat 128 C	G. 1
44. Lazzati-Paloniato	124 Sport Spider	G. 4	98. Bettega-De Tofoli	Fiat 128 C	G. 1
45. Zannini-Naldini	HF 1300	G. 4	99. Mantellini-Montaguti	Alfa Romeo GT	G. 1
46. Compatangelo-X	HF 1300	G. 4	100. Barbanti-Severini	R. 16	G. 1
47. X-X			101. Stoppato-Antonelli	Simca R 2	G. 1
48. X-X			102. Montacuti-Montacuti	Fiat 128 C	G. 1
49. Benelli-X	Opel Ascona	G. 2	103. De Vecchi-Staltari	Simca R 1	G. 1
50. «Maikol»-Frison	Renault 12 Gordini	G. 2	104. Avenoso-X	Fiat 128 C	G. 1
51. Augustin-Strametto	Opel Ascona	G. 2	105. Alberici-Giorgetti	Innocenti Cooper	G. 1
52. Boschieri-Bedin	Ford Escort	G. 2	106. Petroni-Recchioni	Simca R 2	G. 1
53. Bottai-Benincasa	Opel Ascona	G. 2	107. Nesti-X	Simca R 2	G. 1
54. Tormene-Mursia	Opel Ascona	G. 2	108. Berni-Manfredi	Fiat 128 C	G. 1
			109. Bigoni-Bigoni	Ford Escort	G. 1

Count-down a S. MARINO

CONTINUAZ. DA PAGINA 37

zione della validità intrinseca della corsa, quanto in relazione dell'ingaggio che viene loro proposto.

In compenso ci sono quasi tutti i migliori nazionali, quelli raggiunti singolarmente dalle telefonate sanmarinesi e convinti ad iscriversi nonostante certe voci messe in giro (« sappiamo bene da chi e perché » — dicono sul Titano) tendenti a creare una sfiducia attorno alla prova europea che comunque partirà regolarmente mercoledì sera davanti al Palazzo dei Congressi.

Vediamo allora assieme i motivi di maggior interesse della gara: in primo luogo la lotta per l'assoluto che anche se è ristretta ai soli spider Fiat sarà sicuramente caratterizzata da un sicuro agonismo perché Verini dovrà dimostrare di essere ancora quello travolgente del passato finale di stagione, perché Bisulli sulle sue strade vorrà a tutti i costi ripetere l'impresa del '72 in cui terminò vincitore, e perché infine Bacchelli, il più recente acquisto (ottimo acquisto vorremmo sottolineare) non sarà certamente da meno dei suoi due più esperti compagni.

Nel G. 3 poi i soliti Ambrogetti, Dall'Ava e Bagna dovranno vedersela con le Fulvia di Perazio e Carello e soprattutto con le Porche di De Eccher, Taufer e del rientrante Cavriani. Nel G. 2 poi finalmente un po' d'interesse grazie all'iscrizione di una serie di Opel Ascona che potrebbero anche inserirsi nella lotta per l'assoluto se Svizzero dimostrerà di trovarsi a suo agio con i tanti cavalli a disposizione come e sempre fatto con le vetture di serie.

Resta il G. 1 e qui i favoriti d'obbligo restano sempre i romagnoli Brai-Rudy, campioni in carica, anche se non potranno usufruire della Commodore non ancora messa a punto nell'officina di Conrero. Rivali sicuri saranno comunque Pittoni, Presotto, Baron, Bauce e Tabanelli.

Come avrete notato non abbiamo citato Polese e la sua Alpine, ma il forte pilota veneto non è mai stato visto sul percorso per le ricognizioni ed è quindi molto probabile che anche lui, purtroppo, non sia della partita.

CAVALLARI d.s. «collettivo»

PADOVA - Metti una sera a cena. Accade così che Arnaldo Cavallari si ritrovi a tavola con un gruppetto di piloti gentlemen del Veneto. Una chiacchierata quasi casuale tra amici nemmeno iscritti ad una stessa scuderia, anzi tutt'altro. Dicono quelli che il loro problema non è tanto quello economico (tutti, chi più chi meno, sono in grado di affrontare una stagione di gare) o quello di mezzi (possiedono tutta una serie di macchine da far invidia a chiunque), loro vorrebbero una guida esperta, una persona capace di tenerli a freno in certi momenti e di spronarli in altri, insomma un vero e proprio direttore sportivo cui affidarsi a prescindere dalla scuderia di appartenenza.

Ovviamente hanno bussato ad una porta aperta perché Cavallari da questo mondo dei rallies non vuole proprio staccarsi (e meno male che è così) e l'accordo di massima è presto fatto.

Nasce allora una squadra composta da sei equipaggi di cui cinque già formati ed uno ancora da decidere (si parla di Canè) il cui nome sarà Squadra Bianco Azzurra (abbreviato in azzurra, come vuole Cavallari) per via del felicissimo accostamento di colori con cui verranno dipinte le macchine già a partire dal prossimo S. Marino (e qui lo zampino dell'artista si vede, non a caso dietro quell'accostamento ci sono i pennelli di Bianca Cavallari).

Le macchine, due Ascona G. 1 per Bauce e Baron, due Ascona G. 2 per Zandonà e Tormene (le quattro Opel sono state preparate direttamente in Germania da Imscher, il patron di Rohrl) e una Porsche Carrera 2700 G. 3 De Eccher, verranno affidate alle cure dell'officina Mardollo, la Casa dell'Ammortizzatore di Padova il cui titolare, pur non trascurando gli impegni con tutti gli altri piloti suoi clienti, si è messo a disposizione per ogni evenienza tecnica anche sui campi di gara.

Col pensiero della vittoria sempre in testa, allora, Arnaldo Cavallari si sente già pronto a scommettere su qualche risultato: magari già a S. Marino.



Presenti alla premiazione di Milano Duilio Truffo con il padre Piero, dirigente della Federazione Italiana Karting



A sinistra, Necchi, Patrese e Gorini, insieme a Cheever componenti della squadra campione d'Europa. A destra, il campione mondiale Fullerton, invitato d'onore alla premiazione, con Sala della Birel

Mancava solo ROGANO alla premiazione KARTING La legge dei «senatori»

MILANO - Il mondo del KART è fragoroso e scattante come il veicolo che gli dà il nome e tutto, attorno al karting, ruota vorticosamente tra passione accesa, dure polemiche, presunte e vere ingiustizie ed amicizie profonde.

Se dovessimo spiegare perché diciamo queste cose non avremmo un solo argomento, eppure siamo certi che sia così perché nel primo contatto avuto col karting, non su una pista ma nella sala di un ristorante alla moda di Milano, l'essenza dei discorsi ascoltati e solo parzialmente capiti e l'ondeggiare di un ambiente sovraeccitato dalla gioia dei premi e da quella, ancor più viva, di una stagione pronta ad incominciare, non può che far pensare quello che abbiamo cercato di esprimere.

Fortuna che abbiamo trovato Naddeo e riconosciuto un altro «ex», l'azzurro Truffo: è stato un modo per rendersi meglio conto di cosa avvenga nel mondo dei mini-veicoli da gran premio. La manifestazione organizzata per la F.I.K. dal suo presidente Walter Bertoli e dal titolare della Birel Umberto Sala, per la premiazione dei campioni Nazionali, Europei e del Mondo, è stata una sfilata di personaggi: dagli ex con la Susy Raganelli, rimasta a monito di tutti i piloti uomini per aver sconfitto nientemeno che Peterson nell'anno in cui conquistò il Mondiale, fino ai neo-Campioni ed alla Squadra Azzurra vincitrice dell'Europeo a Nivelles. Poi si è passati ai tavoli e le parole della speaker Mereghetti e gli applausi hanno lasciato posto alla conversazione.

Prima scoperta il ritorno allo sport di Naddeo: partito dal Kart, quello che era stato la speranza di un nuovo

grande dell'automobilismo italiano per poi sparire per pressioni familiari (che per chi non lo sapesse vogliono dire Susy Raganelli in Naddeo, come è stato indicato anche allusivamente sulla targa a lui consegnata), torna ora al kart aggirando anche la norma del regolamento che facendolo «senatore» lo aveva praticamente escluso dalle piste nel momento in cui era all'apice.

La legge dei senatori è un'altra cosa che raccogliamo con sorpresa: i troppo bravi vengono promossi fino ad arrivare al punto di essere estromessi oppure costretti a gareggiare su veicoli che non sono considerati veri kart.

Questo del kart è un mondo affascinante anche per altre ragioni: per esempio telai e costruttori di motori italiani sono i più quotati del mondo. Sul solco tracciato da Luciano Pederzani con la Tecno, quando a Bologna ci si affacciava timidamente (timidamente?) all'automobilismo, oggi Birel e Tony costruiscono quanto di meglio si può desiderare nel settore. Ci si domanderà cosa sia un telaio in un veicolo senza sospensioni: è una domanda che ci siamo posti anche noi e per la quale la risposta è molto seria; lavorando su carreggiate, a volte sul passo, studiando le caratteristiche delle gomme che con i dovuti rapporti non hanno un comportamento dissimile da quelle della Formula Uno, si toglie da un buon telaio quello che da uno non buono non si potrà mai ottenere. Stesso discorso per i motori dove i due tempi Parilla, Saetta, B.M. e Kommet sono imbattibili.

Si teme il professionismo: ha già minacciato di uccidere il kart una volta e la dimensione che questo sport sta ritrovando potrebbe essere nuovamente messa in difficoltà dal riaccendersi della corsa ai mezzi ed ai piloti ufficiali. Chi fa, il professionista per i mezzi di cui dispone, come il giovanissimo Rovelli, non ancora quindicenne, Campione Italiano di 3a categoria, non viene accusato o rimproverato ma costituisce oggetto di riflessioni sull'opportunità di un regolamento che vincoli, ad esempio, telaio e motore per il tempo di una intera manifestazione.

Con circa 1500 licenziati l'Italia non è prima in Europa: Francia, Germania, Inghilterra, sono Paesi nei quali il kart ha uno sviluppo continuo ed importante dando anche molti piloti all'automobilismo. E che il kart sia una buona scuola lo dimostrano i nomi di Fittipaldi e Peterson e di molti altri Campioni.

Si parla di prezzi ancora accessibili a livello delle prime categorie del 100 cc: 230-240 mila lire per il veicolo completo nella terza categoria e 350 mila per la seconda: è un modo per cominciare ad imparare relativamente a buon mercato se si ha in animo di arrivare all'automobile o anche se i programmi si limitano ad aspirare ad un grosso successo a livello di

LE PROSSIME GARE 3 MARZO, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 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; 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo dei Campioni; 19, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 solo 3. cat. e 125 cc; 1. prova Camp. Regionale; 19, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato Regionale; 19, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 24, PISTA DEL MARE - Fano - cl. 100 cc, 1. prova Campionato Scuderie e Marche; 24, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - cl. 125 cc, 1. prova Campionato Scuderie; 24, PISTA LE SIRENE - Viverone - cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato Regionale Piemonte e Liguria.

N.B. Solo per le gare previste il 3 marzo ci sarà l'anticipo al sabato 2 marzo qualora dovesse perdurare il divieto di circolazione. L'orario in tal caso è il seguente: 10,00-12,00 verifiche sportive e tecniche; prove libere; 12,30-13,30 prove di qualificazione; 13,30-17,30 inizio e termine delle gare.

GORINI sbaraglia il campo

ROMA - Due motivi di un certo valore sportivo ed agonistico erano attesi a Roma, nella 2. prova del Torneo dei Campioni, con una certa ansia nel mondo del karting. Il primo di puro sapore agonistico e tecnico era centrato sulla prima uscita di Gorini con i propulsori della Casa piacentina curati da Baroni. Il secondo puramente sportivo, consisteva nella verifica di come sarebbe stato accolto dai piloti e dagli organizzatori il secondo sabato karting.

Si può dire che ambedue hanno centrato il bersaglio delle attese. Gorini, infatti, nel campo dell'italiano americano Cheever, ha sbaragliato tutti sin dai tempi di qualificazione e, a corsa iniziata, partito in testa, neutralizzando tutti i tentativi di Cheever, che non ha lasciato nulla d'intentato per non farsi scappare tanta pregiata preda. Il rientro di Baggio per il momento non ha detto nulla di nuovo.

Il secondo sabato karting ha tenuto bene il banco con più piloti, più entusiasmo nei clan, tutti protesi peraltro a definire le formazioni dei prossimi campionati di scuderie, e si è notato anche qualche passaggio non perfettamente ortodosso in qualche formazione. Peccato che il primo incontro nella seconda categoria, tra i due big De Angelis e Rovelli, che aveva preso un avvio avvincente e tutto «da correre» sia stato interrotto al sesto giro dal fermo di Rovelli dovuto ad un filo della bobina. Nicosia, il vincitore della prima prova era troppo indietro per infastidire De Angelis che ha concluso si può dire in tranquillità.

Corrado Fabi nella terza categoria ha avuto vita meno facile delle altre volte. Anzi ha dovuto puramente impegnarsi per tenere a Bada i due romani De Cesaris e Pirro. Specie De Cesaris gli è rimasto attaccato per tutto l'arco dei quindici giri senza alcun risparmio di grinta e continuità.

Siena nella prima categoria della classe 125, dopo alcune gare di rodaggio, ha letteralmente umiliato due piloti del calibro di Gardelli e Costanzo oltre che Perlini, perché dopo aver nella prima mattinata fatto registrare il miglior tempo, partito come un fulmine ha fatto una corsa a sé. Ancor maggiore ed eclatante sorpresa nella seconda categoria della stessa classe. Luigi Giannini, il non dimenticato mattatore della terza categoria del 1972, giovanissimo campione italiano, dopo un anno di amarezze e di difficile inserimento, si è deciso a cambiare classe anche per il peso. Un cambio veramente — diciamo — azzeccato in pieno, perché alla sua prima gara non ha mancato di ripetersi nelle vittorie e, così come era solito nel 1972.

LE CLASSIFICHE

Classe 100, 1. cat. - 1. Gorini; 2. Cheever; 3. Baggio; 4. Siena; 5. Nanni; 6. De Bellis.
Classe 100, 2. cat. - 1. De Angelis; 2. Nicosia; 3. Grossi; 4. Panzolini A.; 5. Giuglioli; 6. Ventura.
Classe 100, 3. cat. - 1. Fabi; 2. De Cesaris; 3. Pirro; 4. De Angelis R.; 5. Salvati; 6. Melmeluzzi.
Classe 125, 1. cat. - 1. Siena; 2. Costanzo; 3. Perlini; 4. Picchioni; 5. Marcaccioli; 6. Chiodi.
Classe 125, 2. cat. - 1. Giannini; 2. Moretti; 3. Zullo; 4. Biancalani; 5. Negroni; 6. De Pasquale.

CLASSIFICHE DOPA LA 2. PROVA
Classe 100, 1. cat. - 1. Cheever; 2. Siena; 3. Nanni; 4. De Bellis; 5. Patuelli; 6. Gorini; 7. Valmaggia; 8. Baggio; 9. Pizzo.

Classe 100, 2. cat. - 1. Nicosia; 2. Sarasini; 3. Patrizi; 4. Bionafine S.; 5. Bionafine A.; 6. Grossi; 7. De Angelis; 8. Graziano; 9. Rovelli; 10. Melonaro.
Classe 100, 3. cat. - 1. Fabi; 2. De Angelis; 3. Pirro; 4. De Cesaris; 5. Salvati; 6. De Angelis A.; 7. Vago; 8. Trulli; 9. Garvin; 10. Bartolini.
Classe 125, 1. cat. - 1. Picchioni; 2. Costanzo; 3. Siena; 4. Gardelli; 5. Perlini; 6. Natali; 7. Marcaccioli; 8. Chiodi; 9. Leone; 10. Monti.
Classe 125, 2. cat. - 1. Zullo; 2. Negroni; 3. Tarulli; 4. Giannini; 5. Bilotti; 6. Moretti; 7. Biancalani; 8. Morselli; 9. Todini; 10. De Pasquale.

I premiati

«Vecchie glorie»: Truffo, Naddeo, Sala e Susy Raganelli.

Piloti campioni italiani 1973: Buratti, campione Formula 4 - K250 (pilota anche di F. Italia); Rovelli, campione 3. cat. classe 100; Lotteri, campione 2. cat. classe 100; Santini, campione 1. cat. classe 100; Necchi, vincitore del primo Trofeo CSAI; Zucchelli, campione 2. cat. 125; Baroni, campione 1. cat. 125.

Campionati europei: Vitali, campione d'Europa 125 internaz.; Necchi, Cheever, Patrese, Gorini e Mereghetti, campionato d'Europa a squadre.

Premio al campione mondiale: Fullerton.

Premi speciali sono stati anche assegnati a: Giannino Mezzadri, presidente del Parma Karting Club; I.A.M.E., per i motori vincitori del Camp. Marche e Mondiale; B.M., per i motori vincitori del Camp. 2. e 3. categoria; Birel, per i telai vincitori dei Campionati Italiani 1., 2., 3. categoria, del Campionato del mondo e del Campionato europeo a squadre; Tony, per il telaio del kart Campione Europeo 125 cc; Gabbiani, come matricola nella squadra dei Campionati mondiali juniores.

Kart. Il Campione del Mondo, l'inglese Fullerton, presente alla serata, nalmente ed internazionalmente: premi per la I.A.M.E. ed il suo motore Parilla, per Umberto Sala ed i suoi telai «Birel» che hanno vinto i Campionati Italiani di prima, seconda e terza categoria oltre al mondiale, per Antonio Bosio della Tony Kart vincitore del Campionato Europeo individuale e Angelo Fioridalisi per il motore B.M.

La lunga cerimonia della premiazione ha avuto tra gli spettatori rappresentanti del CONI, dell'ACI, della CSAI, del C.N.K. e della F.I.K. oltre ad un folto gruppo di appassionati attivi. Mancava solo il Presidente CSAI ing. Rogano.

g. n.

I ritiri - sconfitta in
COSTA BRAVA causano
subito questa decisione

FIAT e LANCIA già addio all'euro-rally



Pregliasco e Pinto non ce l'hanno fatta, purtroppo, a vincere in Spagna, e questo non ostante il Lele abbia fatto una seconda parte di corsa entusiasmante. Qui sopra, il vincitore del Rally di Costa Brava, Claude Haldi, velocista che non disdegna i rallies



Impegnato in un tratto in asfalto, ecco il vincitore Haldi con la sua Porsche Carrera preparata da Huberthur a Losanna. A destra, la Seat 1430-1600 del duo Franquet-Blanco



Dal Rally della Costa Brava, quale seconda prova del campionato europeo conduttori di quest'anno, ci si attendeva qualche indicazione sull'attività rallistica internazionale, e sotto quest'aspetto la gara spagnola non ha certo tradito le aspettative anche se il suo esito non è stato quello previsto e cioè il successo di un equipaggio italiano.

Niente punti, niente campionato

Pinto e Pregliasco, come già sapete, non hanno terminato la gara e pertanto non si sono assicurati alcun punto: prima conseguenza immediata è allora la decisione delle nostre due Case italiane (quelle stesse che negli ultimi anni hanno valorizzato questo titolo europeo altrimenti svilito nell'assurdo calendario in cui si disperde) di non partecipare alle prossime corse del campionato conduttori preferendo optare per programmi diversi giudicati pubblicitarmente più utili.

La gara iberica ha comunque sottolineato che, pur se la vittoria probabilmente non

sarebbe sfuggita ai nostri piloti sicuri protagonisti del finale di gara, primeggiare a livello europeo diventa ogni giorno più difficile. In Spagna per esempio tutti i giornalisti stranieri non attribuivano la ancor minima chances ai piloti locali nonostante il parere contrario di molti tecnici del posto; i piloti spagnoli invece sono stati la più bella sorpresa di tutto il rally, mostrando di non avere neppure il minimo timore reverenziale nei confronti dei nostri campioni e di tutta la nostra organizzazione.

In pochi anni gli spagnoli hanno fatto passi da gigante e adesso hanno raggiunto una tecnica di guida (anche se per il momento specializzata solo sui loro velocissimi e viscosi di asfaldi) di primissimo piano (« **Quelli lì, se vengono un poco all'estero, nel giro di due o tre gare imparano per forza a guidare anche sulla terra** » commentavano Bernacchini e Pregliasco — perché se uno ha il coraggio di stare a piede giù su queste strade, non gli può far più paura niente »).

Questo spiega allora molte cose, ad esempio i «temponi»

di tutta quella marea di Seat 1600 e 1400 che sembravano volare da una curva all'altra senza mai accendere la luce degli stop.

I campioni del momento si chiamano Canellas (assente però in Costa Brava) e Zanini, ma all'orizzonte si pro-



Per riporre i caschi, i piloti spagnoli usano questa « amaca »

fila anche quell'Hansi Babler, fratello minore del più grande campione spagnolo che proprio in questi giorni ha abbandonato l'attività obbedendo ai voleri dei suoi suoceri che non vedevano di buon occhio la sua specializzazione agonistica. Eppoi c'è il giovane

Fernandez, anch'esso fratello del più noto conduttore, che con la sua Alpine ha staccato (fin che è rimasto in corsa) tempi formidabili e molti altri, a testimonianza che come accaduto qualche anno addietro da noi, anche in Spagna sta nascendo una vera e propria scuola di piloti ad alto livello.

Dicevamo che comunque Pinto e Pregliasco avrebbero potuto farcela contro lo svizzero Haldi, non sappiamo però come si sarebbero messe le cose se al via si fossero presentati anche i prototipi che come sapete sono la caratteristica di tutta l'attività di punta da queste parti. La loro assenza (dovuta al nuovo regolamento di quest'anno) ha riproposto il problema di questo euroconduttori, normalmente già così disertato dalla maggior parte dei piloti più qualificati (se non interessati a campionati nazionali e quindi presenti a prove del proprio Paese) e privato adesso anche della possibilità di avere alla partenza quelle vetture (spesso nuove e interessanti) non ancora omologate ma che servono alle varie case per le definitive mes-

se a punto. Insomma, sono anni che da tutte le parti si sbandiera che questo campionato è tutto da rifare, che così com'è architettato serve solo a svilire l'impegno dei piloti migliori che vi si dedicano (ricorderete ovviamente il fastidio creato nel '72 da Zasada a Pinto, ed addirittura il suo successo nel '71 davanti a Munari), eppure niente cambia mai, anzi quest'anno le gare sono addirittura aumentate mentre è stato ridotto il parco macchine che possono parteciparvi.

Le decisioni di metà stagione

Come al solito, allora, ci si trascinerà sino a metà stagione quando qualche pilota si accorgerà di avere diversi punti in saccoccia presi in casa propria ed allora deciderà di tentare la carta dell'Est, sempreché Lancia e Fiat (veramente benemerite in questo caso) non decidano come sempre di impegnarsi offrendo la puntuale possibilità di riscatto a questo abortito organizzativo.

Carlo Cavicchi



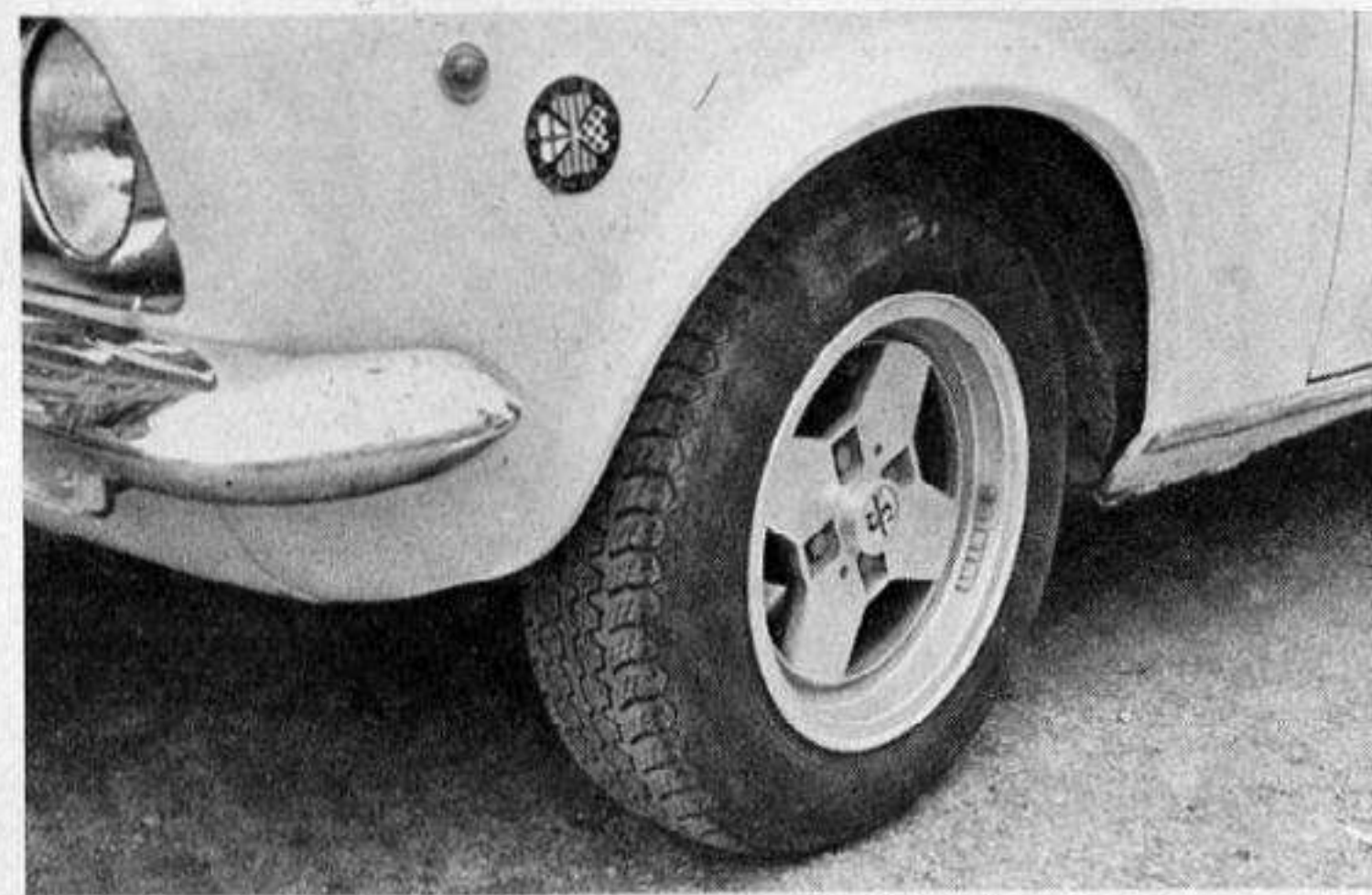
All'inizio del Rally, al via della prima prova speciale su asfalto, c'era varietà di gomme. Sopra, Dunlop, su Lancia, sotto Seat con Michelin PB5



La GIRAN- DOLA delle GOMME in COSTA BRAVA



Quest'altra Seat aveva i Michelin TBC, da asciutto



C'era anche chi partiva con i Pirelli Cinturato!



Quest'altra Seat aveva i Michelin TB5, da asciutto



Pinto, infine, partiva con i Pirelli tipo «rain»

Faranno ancora disputare un RALLY d'INVERNO in Canada al campione «pigliatutto»?

Lo sterzo piegato non ha fermato la «128» di PERUSSE

A destra, la Fiat 128 Rally gr. 2 con la quale Perusse e Bellefleur sono riusciti a rivincere il Rally invernale canadese per la terza volta



Sopra, la partenza del Rally da Toronto. Sotto, ecco i vincitori



TORONTO - « Forse il prossimo anno non mi faranno più correre! » E' stata questa la prima battuta di Jean-Paul Perusse quando è sceso dalla Fiat 128 che aveva appena portata alla vittoria assoluta nel ventiduesimo Rally d'Inverno. E' una battuta che se si avvertisse non dispiacerebbe certamente ad una novantina di equipaggi che da quattro anni inseguono vanamente la chimera di una vittoria nel classico dei rally canadesi. Un rally che per la configurazione del tracciato e delle condizioni ambientali ha uguali soltanto nei paesi scandinavi. Con questa vittoria, il pilota di Montreal ha battuto tutti i record precedenti dando alla Fiat il quarto titolo consecutivo nel Canadian Winter Rally ed il terzo per se stesso (avendo vinto gli Schmidt nel '71) dimostrando così di essere veramente il miglior pilota della specialità in Canada, anche se nel '73 si è lasciato sfuggire il titolo nazionale per non aver partecipato a tutte le prove; non prima però, di aver dato alla Fiat il titolo nazionale marche.

Meglio di tutti noi, i pochi superstiti che hanno portato a termine la massacrante ga-

ra hanno espressa pienamente la loro ammirazione quando — dopo essersi congratulati con pilota e navigatore — confermavano l'assoluta impossibilità di raggiungerli. Ed è stato lo scozzese Andrew Cowan che ha riassunto per tutti affermando: **Sembrava che Perusse stesse facendo una passeggiata domenicale. Quindi, bravo Perusse come**

CANADIAN WINTER RALLY - Rally internazionale - Toronto, 8-10 febbraio 1974.

LA CLASSIFICA
1. Perusse-Bellefleur (Fiat 128, 1290 cc) penalità 58,07; 2. Boyce-Woods (Toyota 1600) 66,18; 3. Cowan-Crawford (Dodge Colt) 69,07; 4. Black-Manson (Datsun 510) 110,09; 5. Pedersen-Golem (Datsun 510); 6. Philip-Monette (Datsun 510); 7. Callon-Stolzman (Datsun 510); 8. McAllister-Crawford (Saab 99CMR); 9. Sumner-Howard (Datsun 510); 10. Golz-Ramsay (Honda).

pilota, bravo John Bellefleur che da magnifico navigatore ha saputo rendere la guida più facile al già provetto pilota senza mai errare un'istruzione, e congratulazioni per la Fiat che con la sempre efficace 128 ha sbaragliato un'imponente schiera di contendenti».

Presente il sindaco di Toronto, David Crombie, quale

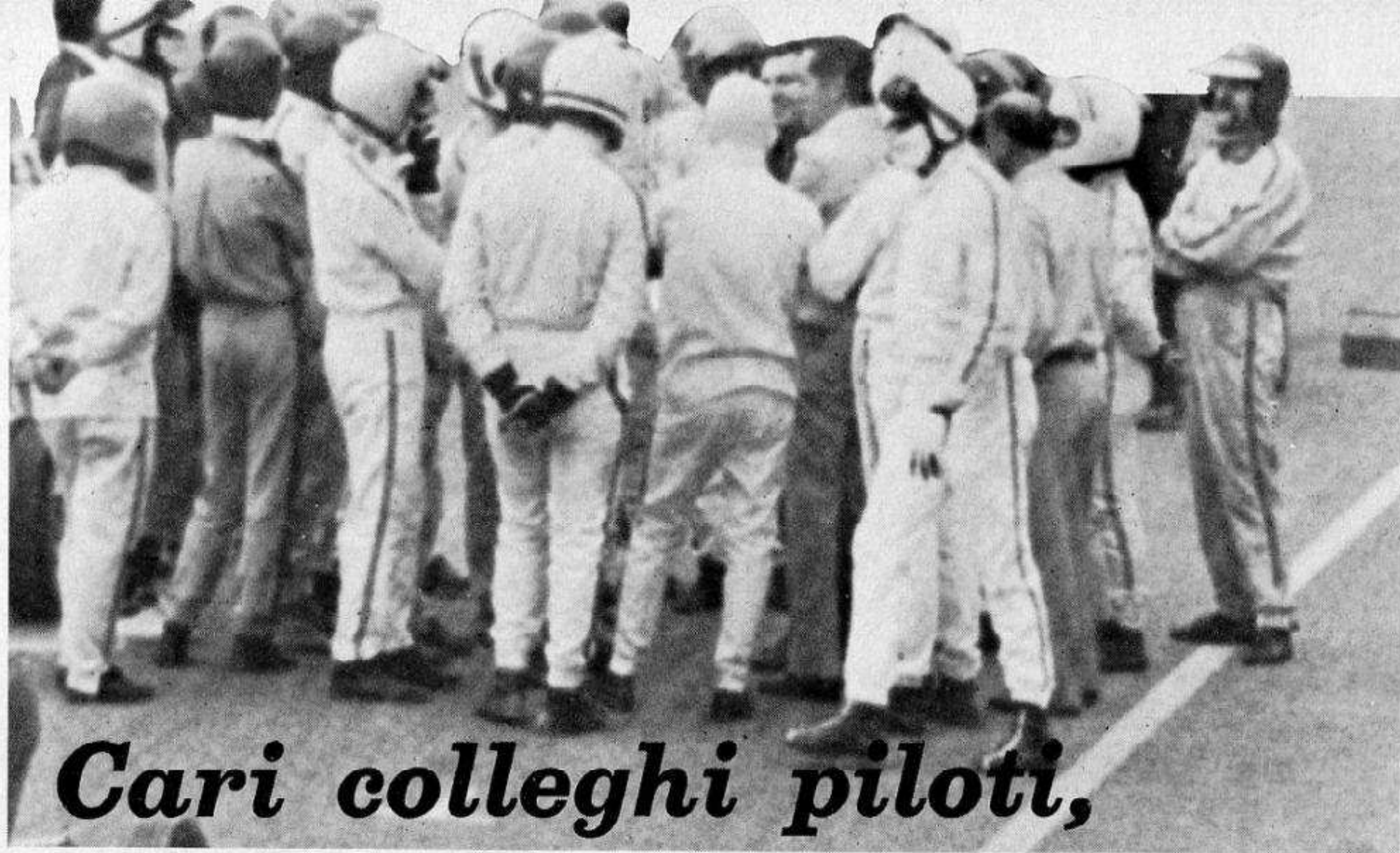
starter ufficiale, 93 equipaggi prendevano il via venerdì sera dal piazzale del palazzo municipale per affrontare 1769 Km. di condizioni tipiche dell'inverno canadese, su un tracciato di neve e ghiaccio raramente praticato da passanti e con gomme non chiodate perché nell'Ontario ciò è proibito. Come di consueto, metà del rally è stata la capitale canadese con 15 prove speciali nella via d'andata e 23 nel far ritorno. I primi a fare le spese della durezza del percorso sono stati Haydn Gozzard e Dave Grundy (Renault Gordini) finiti fuori strada e quindi incapaci di riprendere il percorso e Bart Flick/Terry Epp (Fiat 124 ST) eliminati dalla rottura di un cuscinetto di una ruota anteriore; la terza prova poi, doveva venire addirittura eliminata per l'incidente a Don Mc Eachern su Saab che ha bloccato il percorso per molto tempo. A parte la prima prova, che ha visto vincitore Gene Henderson su Jeep Cherokee, tutte le altre si sono risolte a favore del pilota della Fiat che di prova in prova ha aumentato il vantaggio dai tre equipaggi che più avrebbero potuto impen-

sierirlo ossia: Cowan/Crawford su Dodge Colt, Boyce/Woods su Toyota 1600 e Bufum/Edwards su Escort 1800.

Cowan, in Canada per il terzo anno con l'intenzione di far bella figura ha guidato brillantemente però anche questa volta non ha avuto troppa fortuna e alla dodicesima prova speciale rimaneva senza frizione, ma a stento ce la faceva a completare altre tre prove e quindi entrare a Ottawa dove durante la notte poteva effettuare la riparazione necessaria. Delle 93 vetture partite da Toronto, soltanto 23 ce la facevano ad arrivare ad Ottawa mentre altre 10 venivano poi eliminate nella via del ritorno portando così il numero dei classificati a 13.

Un momento d'apprensione l'ha avuto però anche l'equipaggio vincitore quando, a quattro prove dalla fine, urtava con la ruota posteriore sinistra un banco di neve piegando così la barra dello sterzo; nonostante la difficoltà nello sterzare, il pilota della Fiat non aveva problemi col mantenere il comando.

Gilberto Gatto



ANCAI quota 2000

Cari colleghi piloti,

Cari colleghi piloti, questa volta mi rivolgo direttamente a voi, grazie all'ospitalità di AUTOSPRINT, poiché tratto un argomento che ci riguarda direttamente per cui gli altri lettori di Autosprint possono leggere ma l'argomento spero che lo assorbiate soprattutto voi, licenziati CSAI di qualsiasi tipo, ma che credono nel fatto che quelli che tengono su il nostro sport siamo noi che guidiamo le macchine, siano esse una Formula Monza, un gruppo I, una sport 3000.

Avrete già letto nel numero precedente la cronaca dell'assemblea e premiazione ANCAI; leggete accanto, cosa l'ANCAI ha in mente di fare: vi prego quindi di rispondere al questionario e di contribuire alla campagna «Quota 2000».

Voi tutti sapete che in seno all'ANCAI si è costituito un Gruppo Piloti Rally, sigla GPR, che autonomamente si riunisce ai vari Rally (ed altrove se necessario) per discutere i problemi della categoria e poi li fa arrivare all'ANCAI stessa attraverso il suo delegato ufficiale, Ferdinando Tercilla, che ora è anche consigliere ANCAI. Già i primi problemi esposti sono in risoluzione, come quello di una lista di coopiloti che, scelti dal GPR stesso, sarà mandata alla CSAI perché utilizzi solo quelli della lista per il collaudo dei percorsi rally, il tutto a spese CSAI. O come la lista dei delegati ANCAI che, ufficialmente riconosciuti dalla CSAI, sarà sui campi di gara rally ed altre specialità (velocità, regolarità ecc) per aiutare eventualmente i piloti (soci e non) in problemi. I piloti GPR avranno ben specificato sulla loro tessera ANCAI l'appartenenza al GPR e solo quest'ultima specificherà chi ne fa parte.

Questa è stata la scintilla che ha fatto scattare l'idea della ANCAI Nuova Formula (ne diamo atto alla GPR), per cui stiamo già organizzando la formazione di nuovi gruppi che, sempre sotto l'egida ANCAI, si organizzino per lavorare autonomamente e portare poi all'ANCAI stessa i problemi che verranno discussi a livello CSAI dall'ANCAI, data la qualifica ufficiale che la nostra Associazione ha

a livello sportivo. Ho detto CSAI, ma naturalmente i problemi noi li possiamo anche portare a livello organizzatori, Automobile Clubs regionali, autodromi ecc. ecc., permettendo una rappresentanza compatta di ogni singolo settore del nostro sport, che naturalmente può trovarsi in difficoltà differenti da un altro settore.

Ogni gruppo (per esempio un gruppo per il Turismo Gr. 1, un gruppo per i piloti F. 3 che potrebbe poi riunirsi ad ogni gara tipo la GPDA, un gruppo vetture Sport, un gruppo Formula Italia, un gruppo turismo Gr. 2 ecc) delegherà un suo rappresentante ufficiale, il quale parteciperà alle riunioni del consiglio direttivo dell'ANCAI, che si potrà riunire periodicamente per ascoltare i problemi dei vari rappresentanti, e potrà anche essere convocato d'urgenza da uno di questi delegati.

In futuro, poi, si potrà anche pensare di ristrutturare il Consiglio ANCAI, facendo entrare ufficialmente questi delegati come facenti parte del consiglio stesso. Ma questa è una parte burocratica che si attuerà nel modo più opportuno, in funzione del risultato di queste iniziative.

Per l'interesse di tutti noi piloti, l'ANCAI deve arrivare a rappresentare tutti i piloti italiani che praticano attività sportiva perché, se anche uno non condivide certe direttive, potrà contestare l'ANCAI attraverso il suo gruppo di appartenenza, al quale converrà sicuramente aderire per vedere difesi i suoi interessi sui campi di gara ed altrove.

Io raccomando fin da adesso che gli interessati delle singole categorie comincino a darsi da fare, a raggrupparsi, trovare la forma più semplice ed organica di funzionamento, per poi comunicarcelo.

Sarà interesse poi dei singoli gruppi di cercare di aumentare i loro iscritti, i quali saranno naturalmente soci ANCAI.

Ragazzi, avete letto il programma ANCAI Quota 2000; sapete perché è importante? Perché, più siamo e più la voce è forte e si sente lontano, anche per eventuali problemi extra corse. E arrivare

a Quota 2000, pur restituendo le 4.000 lire della quota associativa già pagate, significa avere la possibilità di far funzionare la nostra segreteria in modo eccezionale, con informazioni periodiche, promuovere iniziative di comune interesse, avere una persona alle dipendenze dell'ANCAI, sempre contattabile telefonicamente in orari d'ufficio. Quella stessa persona, entrando a poco a poco sempre più nell'atmosfera piloti, comincerà ad essere presente anche sui campi di gara delle manifestazioni dove più numerosa sarà la partecipazione di nostri iscritti.

Per far funzionare bene ed efficacemente una associazione ci vogliono dei soldi e l'ANCAI ne ha bisogno. E' per merito della FIAT che noi possiamo premiare, alla fine di ogni anno, tanti piloti meritevoli (e vorremmo anche potere premiare di più): quindi, grazie FIAT! Abbiamo un contributo (piccolo) ANFIA e CSAI, per spese di segreteria. Le quote associative che ci permettono di aumentare il monte premi e integrare le spese generali, senza arrivare a rimetterci di soldi di tasca nostra, oltre quelli che già spendiamo personalmente dal nostro portafoglio personale per gli spostamenti, le telefonate ed altro, ma sempre a fine di potenziare l'attività ANCAI.

Piloti! E' questo il momento di essere in tanti e ben organizzati perché è quando si passano momenti difficili che una Associazione ben organizzata può ottenere quello che si prefigge. Quindi sta tutto in Voi permettere che Voi stessi diventiate ben organizzati attraverso l'ANCAI.

Le critiche si possono sempre fare ma, per favore, questa volta fatele dopo: prima associatevi, date fiducia all'ANCAI, potenziatela e poi, a fine gestione, criticatela se necessario. Ma non fatele prima di averle dato, voi stessi, la possibilità di dimostrare che obiettivi essa può raggiungere.

Perciò Quota 2000! E vedrete che voi stessi sarete poi soddisfatti di aver dato prestigio alla vostra associazione

Andrea de Adamich



Se sei un PILOTA LICENZIATO CSAI, per favore, rispondi al questionario, ritaglia il modulo e spediscilo in busta a:

INCHIESTA ANCAI
Autodromo Nazionale
di MONZA
20052 MONZA

Avrai contribuito a rendere migliore l'ANCAI a favore di tutti i piloti nazionali.

INCHIESTA ANCAI

NOME _____

COGNOME _____

VIA _____

CITTA' _____

CAP _____

- 1 Categoria Licenza Sportiva CSAI _____
- 2 Automobile Club di _____
- 3 Scuderia Automobilistica _____
- 4 Vettura per attività 1974 _____
- 5 Tipo attività agonistica 1974 _____
- 6 Socio ANCAI 1973 SI NO
- 7 Socio ANCAI 1974 SI NO (Depennare cosa non interessa)
- 8 Se non per il 1974, perché _____
- 9 Se non per il 1974, che cosa ti farebbe associare _____
- 10 Come vorresti l'ANCAI _____
- 11 Quali difetti ha, secondo te, l'ANCAI attuale _____
- 12 Quanto dovrebbe costare la quota associativa _____

Altre osservazioni _____

LA NUOVA FORMULA

● L'attuale **QUOTA** associativa all'ANCAI è di **L. 10.000** e serve unicamente per aumentare le quote premi annuali e per spese di segreteria per il funzionamento dell'ANCAI.

● Se nell'arco dell'anno riusciamo a raggiungere il numero di **2000 soci** la **QUOTA** viene automaticamente ridotta a **L. 6.000** e l'ANCAI provvederà subito al rimborso di **L. 4.000** a tutti i **2000 soci** già iscritti.

● Il numero progressivo degli iscritti permetterà di seguire l'incremento dei soci e, attraverso **AUTO-SPRINT**, l'ANCAI provvederà a comunicare settimanalmente la situazione Associazione.

● Raggiungere i **2000 soci** vorrebbe dire poter aumentare i premi a fine anno e potenziare la segreteria ANCAI in modo tale che tutti i piloti italiani ne potranno beneficiare in modo concreto e tangibile.

● La nuova politica di ristrutturazione dell'ANCAI, con gruppi di piloti riuniti per specialità (come spiegato accanto) permetterà di seguire e risolvere tutti i problemi della nostra categoria.

● Un'associazione così impostata è necessaria a tutti noi piloti.

● Piloti, credete in questa **ANCAI Nuova Formula**, rispondete al questionario, associatevi e fate associare tutti i piloti vostri amici, contribuite a raggiungere velocemente quota 2000 perché, poi, avremo un nuovo obiettivo da proporre e nuove riduzioni da applicare.

● In questi momenti difficili per l'automobilismo sportivo un'associazione che Voi potete rendere forte e compatta deve essere un obiettivo comune per tutti noi veri praticanti dello sport del volante.

● **PILOTI!** Una meta ben precisa: **QUOTA 2000!**

● Per ora, associandovi all'ANCAI, si riceve **Tessera, autoadesivo ANCAI, tessera di 5 ore gratuite** di uso pista **Autodromo di Monza** con qualsiasi tipo di vettura, **ombrello ANCAI** multicolore.

La nuova tabella della CSI La «scala mobile» F. 2

PARIGI - Nel suo bollettino n. 78, la FIA ha reso noto il regolamento finanziario per la Formula 2 1974, così come è, stato approvato dalla CSI nella sua ultima riunione dello scorso anno. Ne stralciamo i punti principali. Innanzi tutto, i conduttori «A» (cioè quelli classificati Grand Prix e che non partecipano al Campionato) non potranno essere più di 6 ad ogni corsa. Gli accordi economici fra gli organizzatori ed i piloti, sia di categoria A che B, sono di libera contrattazione.

Vi sarà una tabella di premi per i primi dieci piloti nello schieramento di partenza, con cifre che vanno dai 1300 franchi svizzeri (circa 280.000 lire) del primo ai 100 del decimo.

Per il monte-premi d'arrivo, sono previsti premi fino al 30. classificato. Il vincitore rice-

verà 10.000 franchi svizzeri, cioè circa 2 milioni, il secondo 8000, il terzo 7000 e via via decrescendo fino ad un minimo di 1000. Questo monte premi verrà poi ripartito a seconda che la gara sia in prova unica, in due manches con somma di tempi, o in due manches con finale.

Vi è poi una tabella per i rimborsi spese di trasferta, calcolati in base alla distanza in linea d'aria dal luogo di residenza al circuito. Si va dai 500 franchi per 200 km, ai 1400 franchi per oltre i 1200 km. Per gli organizzatori è poi previsto un ulteriore esborso di 3000 franchi svizzeri che andranno a costituire un fondo comune della FIA che sarà poi versato ai piloti a fine stagione in funzione dei punteggi acquisiti dai primi dieci nel campionato.



GRAN PREMIO delle MISS

Quali potrebbero essere le protagoniste a MONTECARLO



Sopra al titolo, **Donatella Tominz**. Qui sopra, **Liane Engemann**



Christine Beckers, belga



Ci sarà anche «Biche» **Petit?**

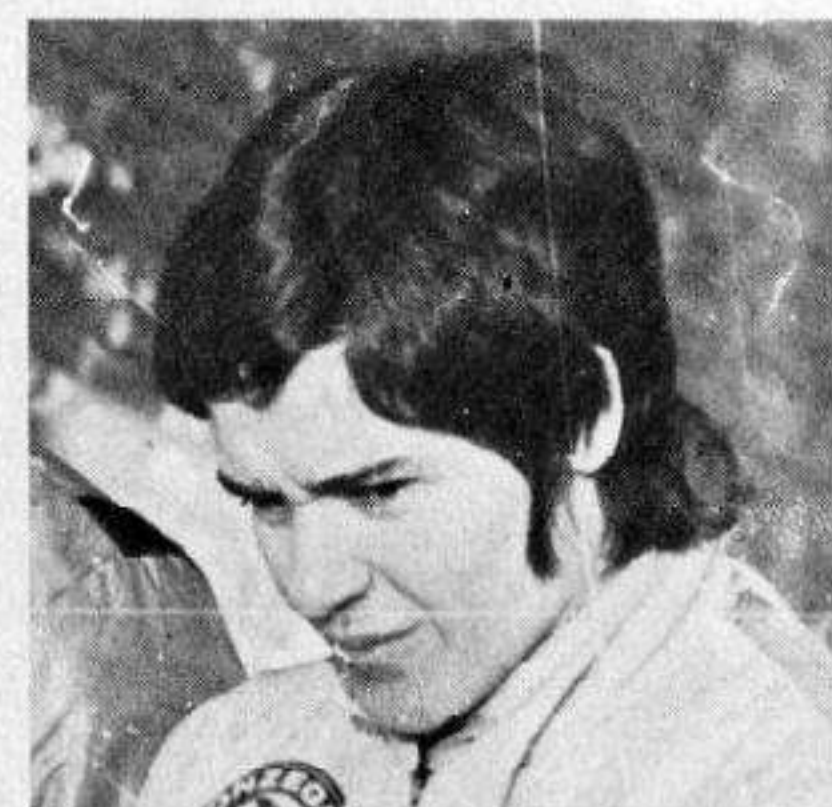


La rallista **Marianne Hoepfner**

MONACO - Un'interessantissima novità è stata annunciata dall'AC di Monaco nelle manifestazioni di contorno al Gran Premio del 26 maggio. Infatti quest'anno, la corsa per vetture turismo di volta in volta riservata a personalità dello spettacolo e dello sport, sarà aperta alle migliori pilotesse internazionali.

La gara, che si svolgerà con le massime vetture Renault 5 LS espressamente preparate, si intitolerà «Gran Premio femminile di Montecarlo», oltre che dalla Renault verrà patrocinato dalla Elf, dalla Air-Inter e dalla Moët et Chandon. Si tratterà di una vera gara, insomma, alla quale saranno invitate a partecipare le più forti guidatrici del mondo. La nostra campionessa **Lella Lombardi** sarà in un certo senso avvantaggiata dalla sua conoscenza del tracciato, nel quale ha corso in F. 3, ma dovrà guardarsi da colleghe di livello mondiale quali la **Beaumont**, la **Hoepfner** e la **Trauttman**. La gara avrà inizio alle ore 12,30 di domenica 26 maggio.

Dopo la Paris-St. Raphael, che è un rally esclusivamente femminile, sarà questa la prima gara in circuito riservata solo alle conduttrici. Nelle foto qui attorno, abbiamo presentato qualcuna delle pilotesse che probabilmente saranno invitate alla corsa, anche se la lista ufficiale sarà fatta più avanti direttamente dagli organizzatori.



Lella Lombardi, la campionessa d'Italia fra le favorite



La fortissima **Beaumont**



Attesa anche **Claudine Trauttman**



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

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

CANDELE **MAGNET MARELLI**

LUBRIFICANTI **Esso**

● Un VEICOLO ELETTRICO, di fabbricazione inglese è in grado di trasportare carichi utili fino a un massimo di kg 1525. E' azionato da batterie da trazione di 30 elementi, con una potenza di 378 amperora che gli danno un'autonomia di circa 65 km.

● Nel 1974 l'industria della gomma negli STATI UNITI potrebbe registrare un aumento nel valore delle vendite pari al 5 per cento, nonostante la crisi dell'energia. Lo ha dichiarato il presidente della Goodyear, il quale ha detto che è improbabile che si verifichi scarsità di pneumatici negli Stati Uniti.

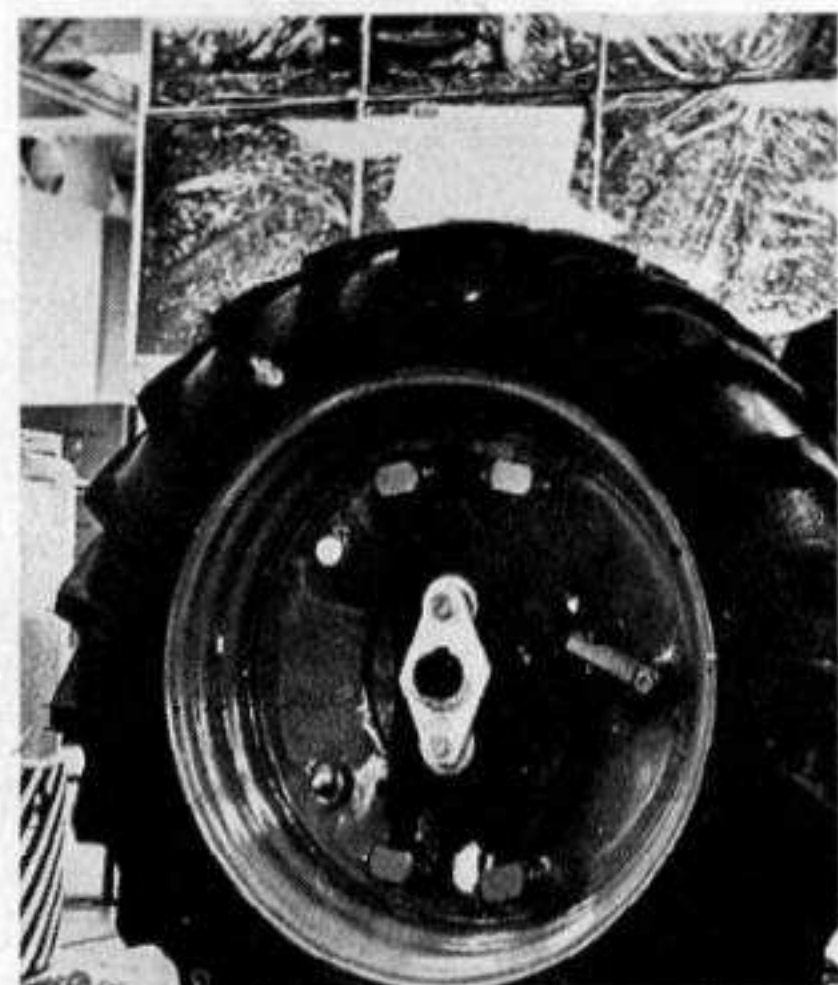
Il car sitter

● L'ultimo risultato della crisi negli Stati Uniti è il «CAR SITTER». Adesso per un dollaro e mezzo all'ora, l'automobilista di New York può assumere una persona che gli tenga il posto nella fila delle macchine che aspettano in attesa del rifornimento. Il primo «car sitter» è in effetti una donna, una casalinga alla quale è venuta questa idea.

● La APRILIA, tramite la sua rappresentante l'Autoaccessorio di Milano, ha messo sul mercato un fendinebbia chiamato JODOLASER MAXI, il solo che in aggiunta alla parabola a specchio totale, sia provvisto di una lente focale e di un calibratore del «pennello» di luce emessa. Oltre al Jodolaser Maxi, la stessa casa ha presentato un faro rosso posteriore, supplementare antinebbia che permette alla luce cotuita da una lampada di 21 W di essere focalizzata tramite un settore parabolico sul frontale provvisto di prismature a chicco di riso.

CARRERA 3000 al SAFARI

● La Porsche di Stoccarda sta preparando per Hans Schuller-Edgar Hermann, così come per lo svedese Bjorn Waldegaard, due Carrera 3 litri per la partecipazione all'EAST AFRICAN SAFARI. Le due vetture verranno consegnate ai piloti «fuori della porta» della casa tedesca e non godranno di altra assistenza se non quella, volontaria, di Jurgen Barth del reparto sportivo della Porsche.



● L'ISTITUTO DI AGRICOLTURA DI VOLGOSGRAD ha realizzato questa speciale ruota portante, con guida elastica, per trattore, comunicando che proprio in facoltà della guida elastica si incrementano le proprietà d'uso del trattore, eliminando lo slittamento del motore.



GIRO MONDO

ROMA record

● Il record delle contravvenzioni al CODICE DELLA STRADA è sempre detenuto dai romani; in gennaio le multe elevate nella capitale sono state 283.371, cioè un buon 10 per cento in più di quelle fatte a Milano nello stesso periodo.

● E' già in atto (fino al 31 marzo) la sospensione dal lavoro di 75.000 operai della GENERAL MOTORS per periodi vari. 40.000 sono sospesi per una o due settimane a Detroit, altri 12.000 in altri centri. Questo perché i saloni dei concessionari sono pieni di automobili che il pubblico non vuole più.

● Una giuria istituita da tre settimanali scandinavi, il «Teknikens Varld», per la Svezia, il «Teknikan Mailmaa» per la Finlandia e il «Vi Menn» per la Norvegia, ha proclamato l'ALFASUD «auto dell'anno 1974 per i paesi scandinavi».

● La WESTINGHOUSE BRAKE ha messo a punto una intera gamma di valvole di controllo direzionale e cilindri per sistemi ad aria compressa. Questa gamma che usufruisce della resina acetica «Derlin» della Du Pont, riunisce un basso costo ad una alta affidabilità d'impiego e durata.

● La GOODYEAR TIRE & RUBBER CO. ha ricevuto recentemente dalla Keep America Beautiful Inc. (una specie di Italia Nostra statunitense) un attestato di merito per il più efficiente programma generale di miglioramento ambientale.

● Una ditta inglese ha prodotto PARAFANGHI DI PLASTICA, in grado di resistere alla corrosione, alle ammaccature e all'azione chimica, da impiegare su veicoli commerciali. Pesano, si dice, circa un terzo di una coppia di parafanghi d'acciaio, oppure di gomma.

● In INGILTERRA le vendite di automobili in gennaio sono diminuite di più di un terzo, in confronto al gennaio 1973. In totale sono stati venduti 104.772 veicoli, contro i 162.619 appunto dello stesso mese dell'anno scorso.

● Alla sede centrale della SEAT, a Madrid, durante una conferenza stampa il presidente ha detto che l'annata 1973 è stata contrassegnata da una grande espansione automobilistica in Spagna, con un aumento della produzione del 18%.

GERMANIA

30 milioni di premi per la F.3

COLONIA - Una assoluta novità per la Germania sarà, quest'anno, la disputa di una competizione riservata alle monoposto di F.3 con premi in danaro assai consistenti. La competizione si chiamerà «Trofeo internazionale POLIFAC-F.3» dal nome dello sponsor, una ditta tedesca che fabbrica prodotti per la pulizia delle vetture e che per la prima volta entra nel mondo delle gare automobilistiche.

Il trofeo consisterà in dieci prove, per ciascuna delle quali è previsto un monte premi di due milioni e mezzo di lire. Al primo di ciascuna gara andranno 400.000 lire, al secondo 300.000, al terzo 250.000 e così via sino al decimo. Comunque, dall'undicesimo all'ultimo andranno 50.000 lire.

Il vincitore della classifica annuale del Trofeo Polifac, riceverà un premio supplementare di L. 2.500.000 mentre al secondo toccheranno 1 milione e mezzo di lire. Per i primi cinque posti finali è previsto un monte premi di 5 milioni complessivi. In totale, dunque, per le dieci gare in programma e per la classifica finale, la somma in palio ammonta a più di 30 milioni di lire.

Visto che la competizione è internazionale, a chi interessasse il regolamento particolare può richiederlo scrivendo ad ADAC-Sport - D. 54 Koblenz - Box 129.

MAFFEZZOLI v. presidente dell'A.O. F.2

FRANCOFORTE - Il direttore di corsa dell'autodromo di Monza e capo dell'Ufficio sportivo dell'Automobile Club di Milano, rag. Ottorino Maffezzoli, è stato eletto vice-presidente dell'Associazione degli organizzatori delle corse di Formula 2. L'elezione di Maffezzoli a tale incarico è avvenuta nel corso dell'annuale riunione dell'Associazione che ha avuto luogo a Francoforte il 4 febbraio scorso.

Limitatore di giri anti-gas

● La SIEMENS ha realizzato — inizialmente per i motori a 6 cilindri — un nuovo tipo di limitatore di giri. Si tratta di un circuito elettronico da abbinarsi ad una accensione transistorizzata la cui particolarità è quella non di interrompere completamente l'accensione, al regime critico, ma di sopprimere tante scintille d'accensione quante bastano ad impedire al motore di crescere di regime.

Il nuovo limitatore Siemens deve essere abbinato ad una accensione transistorizzata che per ora è montata solo su vetture di lusso, ma si prevede che l'accensione transistorizzata verrà applicata fra un paio d'anni su tutti i modelli in quanto essa permette un minor inquinamento atmosferico in relazione ad una migliore combustione.

Aggiungendo pochi componenti a questa accensione è possibile abbinarla ad un contagiri. Sono già noti limitatori di giri meccanici, basati su masse centrifughe, ma sono molto meno precisi e soggetti a rotture. Il complesso della Siemens garantisce una taratura inferiore ai 100 giri.

«Carta verde» abolita

● Novità per il turismo automobilistico! A partire dal 15 maggio 1974 gli automobilisti dei paesi della CEE potranno entrare liberamente nel territorio di 14 nazioni senza essere tenuti ad esibire la «CARTA VERDE» relativa all'assicurazione R.C. I paesi interessati sono i nove della Comunità Europea, e cioè Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Belgio, Olanda, Danimarca, Lussemburgo e Irlanda del Nord, oltre a Svezia, Norvegia, Austria, Svizzera e Finlandia.

● LEE IACOCCA ha dichiarato che la Ford aumenterà la produzione di piccole turismo, sempre più richieste in America, presentando in autunno due nuovi modelli «compact» di lusso.

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 FRANCO

TE IL
LORI
BOLLI