

LEGGETE
SUBITO

Uno sport di pubblica utilità

LONDRA - « Lo sport automobilistico rappresenta una importante industria ed è essenziale che se ne sostenga con ogni metodo la continuazione ». E' questa la conclusione di un incontro con sir John Peyton, ministro per le industrie dei trasporti inglesi (del dimissionario gabinetto Heath), al quale hanno partecipato una delegazione del RAC (Royal Automobile Club) e i membri della SMMT (Society of motor manufacturers and traders), della Associazione costruttori vetture da competizione e della Associazione costruttori vetture di Formula 1. Il rappresentante del RAC ha inoltre affermato che lo sport automobilistico assume una parte importantissima ed efficace nel successo delle esportazioni dell'industria automobilistica britannica, aggiungendo che il divieto ad effettuare manifestazioni sportive automobilistiche potrebbe esercitare una influenza negativa sulle esportazioni stesse. Da parte sua, Keit Douglas, presidente della Commissione sport automobilistici della SMMT, ha detto che dall'indagine condotta dalla società il risultato favorevole allo sport auto è stato addirittura plebiscitario e che non si deve dimenticare che grazie al lavoro di oltre 3.000 maestranze specializzate le esportazioni dirette di vetture, accessori e componenti di macchine sportive, hanno permesso un introito di oltre 10 milioni di sterline (circa 18 miliardi di lire) nel 1973, mentre si prevede un ulteriore aumento nel 1974.

● Assicura Franco Lini che, quando Bill France ha annunciato che la famosa 500 Miglia stock-cars dello scorso 17 febbraio sarebbe stata ridotta di 50 miglia, per seguire le indicazioni governative sul risparmio di carburante, una serie di telefonate da ogni parte degli Stati Uniti ha sommerso i suoi uffici. Ecco le più curiose. Uno furioso, diceva: « Eliminare le

Un sorso di PORSCHE

● Consolazione, per i possessori di macchine Porsche, costretti a 120 orari ed al « riposo » forzato domenicale: adesso hanno il loro champagne personalizzato, venduto solo per corrispondenza. Vuoi vedere che se la moda prende piede, avremo tra poco del Lambrusco-Ferrari, Barolo-Lancia, Rosé di Provenza-Matra? Chissà se Rogano è d'accordo su questo tipo di alcool o vuol chiedere il permesso al Ministero? (...Sempre delle Finanze, comunque) perché i prezzi di ogni bottiglia — 8495 lire per il TARGA e 5096 per la « RISERVA CLUB PORSCHE » — per l'Italia subiranno certo grossi aumenti di IVA. Magari costeranno come una Carrera vera...



RÉSERVE CLUB PORSCHE



AUT. : Dr. Ing. h.c. F. PORSCHE A.G.

● Luca Montezemolo è tornato molto soddisfatto dai tests ferraristi di Roma. Tempi a parte, « ... perché ho rivisto Vallerlunga con tanta gente a vedere le prove Ferrari... ». Si vede proprio che non erano andate giù le giornate solitarie dicembrine, quando gli sportivi disertavano le prove.

● Mike Parkes è ormai trasferito a Torino e lavora sodo alla Lancia Squadra Corse, dirigendo lo speciale Reparto Studi Avanzati. I piloti e i meccanici sono entusiasti della sua preparazione tecnica. E lui ha anche preso una grossa decisione: « Non proverò più le macchine, perché se faccio una modifica posso essere istintivamente portato a valutare troppo positivamente il risultato! ». Perché qualche suo collega non fa tesoro di questo esempio?

● QUIZ-MINIMO: c'è un altro dirigente di un'industria di Stato, che ha fatto anche ulteriore carriera molto recentemente (per essersi appoggiato a sinistra), esperto di caccia alla volpe. Suonare il corno, prima di rispondere. Chi è (...la volpe)?



● Pare che siano in tanti nella Ferrari ad essere convinti che le prossime corse sarà più Lauda che Regazzoni a vincerle.

Ferrari

TEMPORANEA DEVIAZIONE

● Questo cartello di segnalazione stradale, è apparso agli automobilisti della zona di Modena. No, no, non c'è da preoccuparsi che la « deviazione » possa riferirsi a nuovi orientamenti nei programmi Ferrari. Almeno speriamolo...

● Chissà perché sul settimanale ufficiale dell'Automobile Club d'Italia il famoso « pacchetto » di proposte al Governo del Presidente Carpi è stato presentato nella rubrica « Opinioni »?!

● In Brasile la benzina normale nelle pompe contiene il 15% (se non più a volte) di metanolo, per migliorare il numero di ottano (che è di 84 per la super e 72 per la normale). Così sono stati evitati anche additivi più inquinanti.

● Le informazioni sul calendario Interserie erano sostanzialmente sbagliate: nessun organizzatore italiano (da Casale al Mugello, a Misano) ha confermato l'organizzazione di gare di quel campionato per eccessiva onerosità di impegni.

● La Lancia ha perso molti fans in Romagna per aver disertato il rally sammarinese. Tra l'altro prima gara italiana dell'anno, un appuntamento di speranza. Va bene che c'era Chamonix, ma qualcuno poteva mandarlo! Invece sono stati abilmente fatti sparire anche Pregliasco e Pelganta. E poi è venuta la neve...

● L'ITALIA CHE RIDE - Ha suscitato scalpore l'intervento del Presidente dell'ACI avv. Carpi al Sotto-processo TV sul limite di velocità (il resoconto e i retroscena della trasmissione li leggerete nelle prossime pagine) quando lo si è potuto ascoltare nella imbarazzata dichiarazione sul « pacchetto » famoso di proposte. Ha detto, in passant, che l'ACI « ha chiesto il mantenimento dei limiti attuali! ». Non ha avuto dunque nemmeno lui il coraggio di sostenere in quella sede la sua proposta di ulteriore abbassamento dei limiti. Avreste riso ancor più (di rabbia) se aveste saputo che quella dichiarazione risaliva appena al pomeriggio dello stesso giorno dell'apparizione sui giornali delle proposte ACI al Governo. Infatti la registrazione TV avvenne 15 giorni fa. I Saturni proliferano.

● I maligni dicono che al Mugello il Presidente Borracci, per non... crearsi problemi con (contributi) ACI faccia svolgere le corse col limite dei 110 orari...

Marcellino

I prezzi delle auto vendetta petrolifera?

● Che tra il petroliere Monti e gli Agnelli-Fiat non corresse buon sangue era cosa risaputa. Ma ha fatto sensazione nei giorni scorsi leggere il passo di un « fondo » del direttore del quotidiano bolognese (di proprietà dell'industriale ravennate del petrolio) a proposito della necessità di andare comunque « fino in fondo » nel clamoroso scandalo partiti-ministri-petrolieri. L'articolo suonava testualmente così:

« ... E' giusto domandarsi se il prezzo della benzina è onesto. Domandiamoci anche se è onesto — tanto per fare un esempio qualsiasi — il prezzo delle automobili. Perché in Italia si vende una macchina da otto quintali al prezzo al quale in America si vende una macchina da venticinque quintali? L'operaio americano è pagato sei volte l'operaio italiano. Le tasse americane sono assai più alte. Le spese generali anche. Non vogliamo affatto dire con questo che il prezzo delle macchine in Italia non sia onesto. Domandiamo solo se lo è... ».

Certo che i prezzi delle auto sono cresciuti a limiti proibitivi, ma senza dubbio è più facile dimostrare le conseguenze della politica sindacale dei metalmeccanici che non quelle del rincaro del « greggio ». La sortita indica senza equivoci un chiaro tentativo di coinvolgimento generalizzato nella buriana scandalistica in crescendo, vera causa della crisi di Governo in atto. Siamo all'insegna del detto famoso: « Crepi Sansone con tutti i Filistei! ». Resta sconcertante comunque il comportamento da qualche tempo degli esponenti petroliferi nei confronti dell'automobile (per la cronaca: una agenzia parlamentare romana di informazioni, che si dice legata allo stesso personaggio bolognese, si è distinta nelle scorse settimane persino in una nota per sostenere il mantenimento del limite di velocità!). Tutto sommato deve allora essere proprio vero che quello della benzina è l'importo non più dovizioso che va nelle tasche dei petrolieri con la raffinazione dell'oro nero. Ma allora perché le « sette sorelle » (e i tanti « fratellini ») hanno avvertito tanto in questi anni le auto elettriche?

prime 50 miglia è stupido, perché è proprio questa la parte più eccitante della corsa, con tutte le macchine ancora insieme ». Un altro era soddisfatto: « Sono contento che abbiate eliminato le prime 50 miglia e non le ultime 50 miglia. Se aveste eliminato le ultime non avremmo mai saputo chi era il vincitore!... ».

● L'Euro Marche due litri del 17 marzo a Misano è stato rinviato a data da specificare nel mese di luglio. La notizia è apparsa quasi un fulmine a ciel sereno, perché sembra che il regolamento fosse già stampato. La verità è che l'autodromo di Misano non ha agibilità alcuna per nessun tipo di gare. L'irrigidimento della CPV continua. Certo però che la Società Santamonica non è che brilli per un saggio e razionale modo di procedere sportivo (nel suo stesso interesse)... Vertenza con gli organizzatori del Rally S. Marino (di cui leggete) docet...

● Il « Carlino » di Bologna ha dato notizia quasi con stupita enfasi che, in questi ultimi mesi, il 40% degli incidenti stradali più gravi sono stati colpa di tamponamenti e quindi di mancato rispetto da parte degli automobilisti della distanza di sicurezza! Ma non era più onesto dire che la colpa è dei 120 all'ora, che fanno marciare tutti a plotoni? Basta incrociare una macchina della Polizia (che procede in agguato-da-120) per notare che fila di auto la seguono incolonnate! Una frenata è sufficiente così a far affastellare gli uni sugli altri! Ma che distanze di sicurezza volete che mantengano i malcapitati guidatori? Andatelo a spiegare al ministro De Mita, al dr. Piga o al Presidente dell'ACI...

● Il ministro (per ora ex) delle Partecipazioni Statali on. Gullotti, ha inaugurato a Milano l'Expomotor, mostra mercato del settore motoristico. Perché proprio lui, che così si è distinto nell'attacco a Luraghi, e non ha certo brillato in tesi favorevoli all'industria automobilistica? Gli organizzatori ce lo potevano risparmiare...

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

● MOTORAMA

45 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 MARKET

51 COMPRAVENDITA



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?

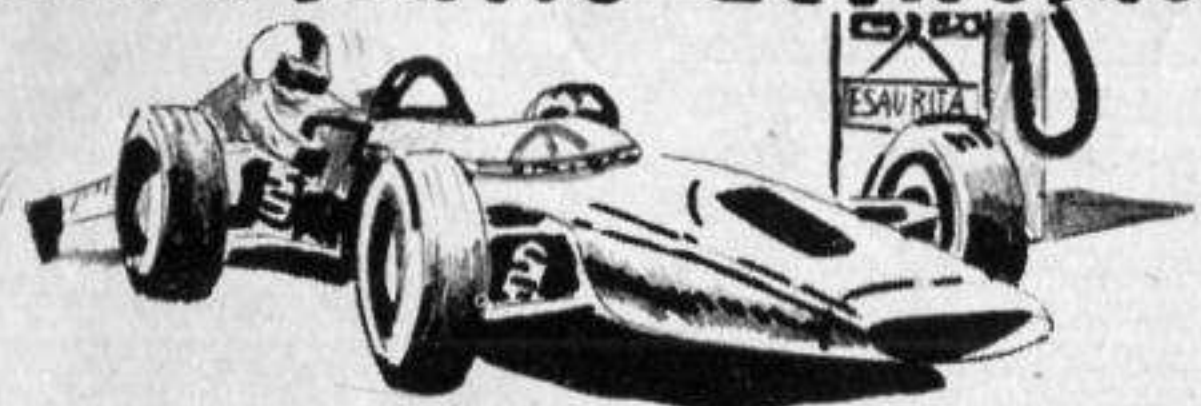
Le corse in calendario dal 9-3 al 19-3 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Scuola di pilotaggio		
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	Ronde de l'Aisne	Francia			●●●	Rally	
10	Ontario 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 4,020		●●● F. Indy	Velocità in circuito	
10	Boucles de SPA	Belgio			●●●	Rally	Haxhe-Delferrier (Daf 66)
10	2. Coppa Magione	Sc. Carpine	Circuito di Magione di Km. 1,650	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	
10/11	Rally Neve e Ghiaccio	Francia			●●●	Rally	Nicolas-Rure (R12 Gordini)
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		
17	Gara Club	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 7-13	Ris.	Velocità in circuito	
17	Autocross Steyr	Austria			●●●	Autocross	
17	Salita di Condroz	Belgio			●●●	Velocità in salita	Claude Bourgoigne (GRD F. 2)
18/19	Rally Nazionale Sicurtà	Team 971			●	Rally	Roberto Boretto (Lancia HF)
19	Gare a Casale	Autodromo di Casale	Autodromo di Casale di Km. 2,460	ore 9 ore 16	● T2, F. Italia	Velocità in circuito	F. Italia: Allemann in 25'53"7, media 125,053 kmh.
19	Trofeo Rinaldi	Sc. Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga		● T1, T2, GT3, GT4, S, F. 850	Velocità in circuito	Paolo Monti (Alpine) in 15'21"4 media 97,869 kmh.
19	80 Anni di Storia delle Corse	Club Mille Miglia Storica	Autodromo di Misano di km. 3,488	ore 10 ore 13	Ris.	Manifestazione Veterani	Si effettua per la prima volta
19/24	Rally Tap	Portogallo			●●● Camp. Mondiale Rally Marche	Rally	Therier-Jaubert (Alpine Renault 1,8)

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
2 Marzo	G.P. del Sud Africa	RINVIATO al 30 marzo
6/9 Marzo	Rally Lyon-Charbonnieres	RINVIATO al 6/9 novembre
10 Marzo	G.P. Estoril - Portogallo	RINVIATA a data da destinarsi
10 Marzo	Corsa a Digione - Francia	RINVIATA ad ottobre
16/17 Marzo	4. Coppa S. Vincent-Italia	RINVIATA a data da destinarsi
17 Marzo	Euro 2 litri - Misano	RINVIATA a luglio
18/19 Marzo	Coppa Città di Cesena	RINVIATA al 1. Maggio

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

COME SARÀ la Formula 1 nel 1976?

Una cosa trova d'accordo la maggioranza: negare la validità del progetto CSI

NON pianifichiamo anche le corse!

Come ciascuno sa, una nuova definizione della formula 1 sarà d'applicazione dal 1 gennaio 1976. E' dunque più che tempo di sapere dove si va, anche se la scadenza fosse ritardata di un anno, come potrebbe essere il caso. Già qualche mese fa la Commissione Sportiva Internazionale ha lanciato una sonda in merito, in forma di proposte che hanno raccolto l'unanimità contraria dei costruttori e commentatori.

Il fenomeno è classico, perché vi è uno sfasamento permanente fra le concezioni di commissari sportivi, che vivono all'epoca della loro giovinezza, e quella degli attori e dei testimoni della competizione contemporanea. Mai, tuttavia, probabilmente, la CSAI era andata così lontano nell'irrealismo. Il suo programma è svolto in due capitoli. Nel primo si tratta di respingere semplicemente e puramente la nozione di cilindrata che regge gli sport motoristici da più di sessant'anni e di sostituirla col «calibro» dell'ammissione d'aria.

Ecco due opinioni caratteristiche su questo argomento.

COLIN CHAPMAN: « Ridurre la potenza con una limitazione dell'orificio d'aria è semplicemente stupido. Nessuno spenderà i patrimoni che costerebbero un esercizio tanto futile. Non vedo quale sarebbe la giustificazione che si potrebbe dare alla creazione di una nuova generazione di motori che aspirano l'aria da un buchino. Dopo tutto l'aria non costa nulla. Perché costruire una macchina che cerca a economizzare la sola cosa gratuita? ».

PAUL FRERE (su «Sportmoteur»): « Questo progetto, il cui scopo confessato è di attirare alla competizione dei motori di tipo molto differenti (Wankel, turbine a gas, diesel, ecc.) non raggiunge senza dubbio il fine cercato, perché il Wankel ha migliori possibilità nel quadro della formula attuale, mentre una limitazione della portata dell'aria d'alimentazione esclude automaticamente il diesel e la turbina a gas che esigono un eccesso d'aria ».

Al che mi permetterei di aggiungere che una competizione che oppone, anche con un'equivalenza irrepressibile, dei motori di differenti sistemi è utopica

oggi, visto che il livello di sviluppo del motore classico toglierebbe ogni possibilità alle tecniche ancora in via di sviluppo. Perché un tale concorso abbia un senso bisognerebbe eliminare i motori classici. Ma chi potrebbe credere che il pubblico e i concorrenti di oggi possano interessarsi ad un concorso di meccaniche sperimentali? Questo poteva essere valido al tempo della conquista della tecnica automobilistica, ma non più oggi.

La limitazione velocistica in curva

Il secondo capitolo della proposta della CSI mira alla riduzione della velocità in curva limitando la larghezza dei pneumatici, appesantendo le vetture e proibendo ogni dispositivo aerodinamico.

Ma che effetto il rallentamento della velocità in curva potrebbe avere sulla sicurezza? Il pilota contemporaneo prende le curve al limite, per definizione, e il rischio di oltrepassare questo limite rimane dunque lo stesso, quale che sia il suo livello. D'altra parte chi potrebbe credere che un incidente di corsa sarebbe meno micidiale se la vettura andasse 30 kmh meno velocemente? E' un discorso riferibile alla stessa tematica della velocità autostradale.

Mi pare che rendere, intenzionalmente, una vettura meno controllabile sia un'eresia. Anche se non si crede che la corsa automobilistica serva ad altra cosa che a se stessa, ogni regressione e negativa per natura è contraria alla legge della vita.

Rifiutare l'alleggerimento che è la base di ogni progresso in ogni campo è maldestro, anche se ciò parte da una buona intenzione. Per quel che riguarda il rifiutare la stabilizzazione aerodinamica questo mi pare così insensato come rifiutare la pressione atmosferica. La nostra opera millenaria non consiste ad utilizzare sempre di più i fenomeni naturali?

Per Colin Chapman, la prossima Formula 1 dovrebbe limitarsi alla cilindrata di 3 litri, tutti gli altri fattori o elementi rimanendo liberi. Paul Frere vi aggiungerebbe le dimensioni massime e la proibizione

di utilizzare lamiera di magnesio che è pericolosamente infiammabile. Siccome si può pensare che Colin Chapman chieda molto per avere meno, è permesso dire che egli preconizza la stessa formula molto semplice (e molto differente in questo da tutte le altre proposte che abbondano in questo momento e che rimettono tutto in questione).

Se, ora, il lettore aspetta il mio parere in proposito, risponderò prima di tutto che, come concorrente di gran premi, sarei sempre d'accordo con ogni formula, che si tratti di 1500 o di 5000 cc, di un peso minimo o peso massimo, di corse con o senza rifornimento disputate su 100, 300 o 500 chilometri, di vetture di tipo fuso o a carrozzeria avviluppante.

Non mi nascondo che sono vecchio tipo, ma pongo come principio che il pilota è un combattente e che il combattente non deve occuparsi che di combattere, con le armi che gli si mettono a disposizione. Ma come fervente dello sport automobilistico, penso che la Formula 1 che verrà, dovrebbe assolutamente tener conto dei gusti del pubblico. E quando ascolto coloro che vengono per espormi le loro idee di spettatori, mi appare che il pubblico apprezza tutte le forme di vetture molto varie che le diverse formule gli propongono, ma che apprezza l'unità e la somiglianza dei veicoli concorrenti di una data corsa. Apprezza ugualmente che non ci sia grande differenza di prestazioni fra questi veicoli, perché sia assicurata la lotta incalzante e il costante rinnovo dei vincitori.

Mi sembra che la Formula Chapman-Frere (che è del tutto conforme alle mie concezioni tecniche e al mio ideale sportivo) avrebbe come inconveniente di distruggere l'unità apparente del materiale e di creare una gerarchia di valori meccanici molto più spinta di oggi.

Ancora venticinque anni fa, si ammetteva che una marca monopolizzasse i sei o sette gran premi di una stagione e forse persino ci se ne rallegrava. Ma se lo stesso fenomeno si producesse oggi, i nostri quindici gran premi annuali non renderebbero più gli incassi di oggi.

Jacky Ickx

Rivoluzione GURNEY col super economico 3000 F. 1

LONDRA - Dan Gurney ha l'intenzione di preparare un motore tre litri, con valvole a foderi, di 460 HP, con cui equipaggiare la sua Eagle Grand Prix per il 1975. Ancora allo stadio del segreto, il motore deriva quasi certamente da progetti di motori con valvole a foderi eseguiti dalla Bristol per i caccia e i bombardieri inglesi, nella seconda guerra mondiale. Roy Winkelmann, ora socio di Gurney nel programma di Grand Prix, si assicurò in Inghilterra i diritti per sviluppare e fare correre questo motore.

La più importante caratteristica del nuovo motore, nella sua «veste Grand Prix», sarà l'economia di carburante, più che la semplice potenza, e prove iniziali, svolte con un 500 cc a un cilindro hanno già dimostrato un miglioramento del 25-30% in rapporto a motori convenzionali a pistoni, per quanto riguarda il consumo. In corsa questo significherebbe un minor carico di benzina e una vettura più piccola. Nella sua forma da Grand Prix il motore sarebbe un sei cilindri contrapposti.

Mi risulta che gli originali programmi di Grand Prix, stesi da Gurney e da Winkelmann, prevedevano che il motore con valvole a foderi dovesse essere pronto

per la stagione 1974, ma la mancanza di patrocinio e l'arrivo della crisi dell'energia hanno portato mutamenti che soltanto un uomo abile come Winkelmann poteva ideare. Si sono già presi contatti con Washington, per ottenere l'aiuto del governo per sviluppare una versione due litri del motore con valvole a foderi, da inserire sulle linee di montaggio di Detroit, quale motore economico per vetture stradali. Si segue il concetto secondo il quale un motore due litri con valvole a foderi, su una vettura come una Pinto o una Vega, potrebbe fare risparmiare il 30% di carburante e più.

Se si potesse ottenere l'appoggio di un grosso costruttore, i fattori economici per l'utilizzazione dei progetti verrebbero incanalati nel programma Grand Prix della Eagle...

Gurney e il suo «mago dei motori», John Miller, sono già stati in Inghilterra, presumibilmente per parlare con la Bristol a proposito dei progetti e sono stati portati al quartier generale della Eagle, in California, sufficienti parti per costruire il «motorino di prova» e farlo funzionare sul dinamometro di Miller.

Del motore è stato prudentemente detto che è «nuovo, ma

non rivoluzionario» dato che quelli con valvole a foderi della Bristol furono i principali per aerei finché non vennero superati da turbine a gas e da jets. Il Centaurus della Bristol era un radiale a 18 cilindri, in due file di nove. Bombardieri quali il Wellington, lo Stirling e l'Halifax montavano motori Bristol con valvole a foderi, come pure il Beaufighter e il Sea Fury. Una versione ridotta, corsaiola, del Sea Fury detiene il primato di velocità, quale aereo più veloce del mondo, con motore a pistoni.

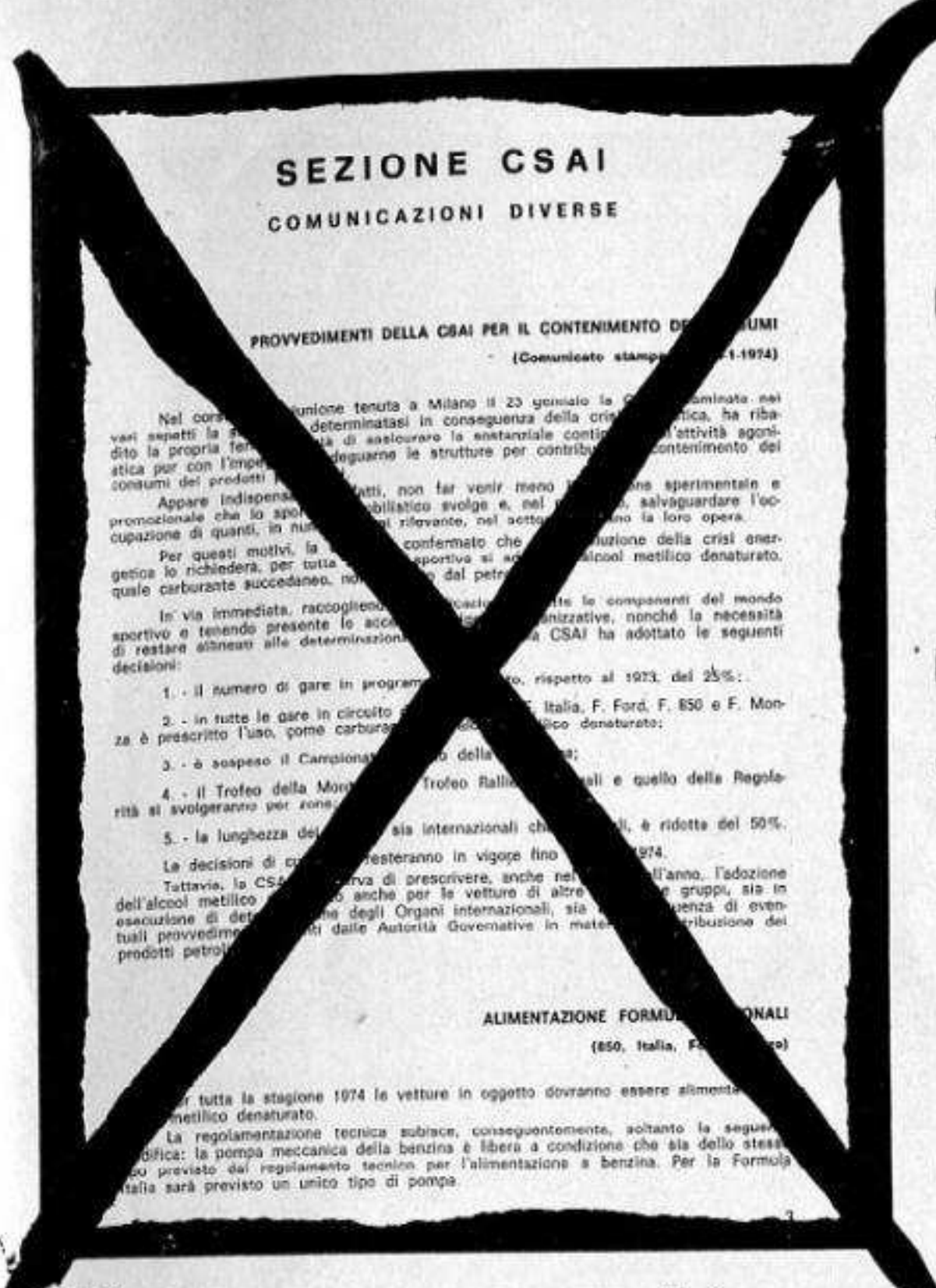
Quel furbo australiano, Jack Brabham, che adesso si diverte a giocare con una fattoria, una impresa aerea e gli inizi di una agenzia per la vendita di barche (avendo venduto la sua grande concessionaria Ford poco lontana da Sydney) ritiene che la metallurgia moderna, miglioramenti negli olii lubrificanti e guarnizioni di tenuta più efficaci, potrebbero risolvere alcuni dei problemi verificatisi quando la Daimler usava il motore con valvole a foderi, prima della seconda guerra mondiale. Brabham ricorda di avere lavorato attorno a motori Bristol con valvole a foderi, che equipaggiavano i Beaufighters, quando era meccanico in avia-

zione durante la guerra. Venivano chiamati «Morte che sussurra», perché erano talmente silenziosi che si dimostravano l'ideale per i caccia.

Il tecnico di aerei di Brabham a Bankstown, Roy Coburn, dice che il motore con valvole a foderi sarebbe più costoso, utilizzato su un'automobile, di quanto lo sia un normale motore a pistoni, ma aggiunge che se fosse messo a punto a dovere sarebbe più sicuro e notevolmente più economico dal punto di vista del consumo.

Se l'aspetto appunto «economico» del motore Gurney-Winkelmann-Miller-Bristol potrà indurre il Dipartimento dei Trasporti ad appoggiare il progetto a Detroit, il risultante aiuto per un motore da corsa potrebbe a sua volta essere dirottato verso Indianapolis. Presumibilmente una versione con compressore del motore, che rispondesse ai regolamenti tecnici dell'USAC darebbe un numero di HP competitivo con un consumo di 5 miglia al gallone, in paragone con l'Offenhauser con compressore, che l'anno scorso correva sotto a due miglia per gallone.

Eoin S. Young



La CSAI con sconcertante disinvoltura si rimangia un'altra decisione

NON SI CORRE più ad alcool!

Tanto meglio se la schiarita nei rifornimenti petroliferi assicura la certezza delle corse: ma perchè, allora, ricorrere alla scusa (che facilmente smentiamo) di inesistenti disposizioni di legge che negherebbero l'uso del metanolo per le auto?

MILANO - Di fronte alle pressioni ed ai malumori di piloti, preparatori ed organizzatori, la CSAI — non potendo più tacere a meno di due settimane dal « via » alla stagione — si è riunita a Milano, mercoledì scorso, per decidere a proposito dell'uso dell'alcool metilico per le formule minori, cioè F. Monza, F. 850, F. Italia e F. Ford. Al termine della riunione, è stato stabilito che le corse con le Formule minori, così come tutte le altre, si faranno a benzina. Una decisione scontata. Insistere con l'alcool sarebbe equivalso a non correre.

In novembre, di fronte alla minaccia imminente che le normali fonti di energia spariranno, avavamo stati proprio noi di Autosprint a suggerire la soluzione dei carburanti a base alcoolica. Un suggerimento senza drammi, perché in fondo non vi era assolutamente nulla di eccezionale nel far bruciare in un motore alcool invece che benzina, trattandosi di una semplice rispolverata a cose abituali per tanto tempo. Avevamo detto che — se ve ne fosse stata la necessità — questa strada sarebbe servita alla causa dello sport del motore, che avrebbe ancora una volta indicato una via di progresso, dimostrando che un'eventuale dimostrazione di rubinetti petroliferi poteva essere attenuata con mezzi molto semplici.

Quindi, poco più di un mese fa, sempre a Milano, in una attesa conferenza stampa che seguiva immediatamente una riunione al vertice della CSAI, il presidente Rogano varò il

«piano ad alcool» che prevedeva di far correre a metanolo le formule minori.

In quella occasione — e non bisogna dimenticare che la situazione era ben più confusa di adesso — fu posta al presidente Rogano una domanda ben precisa: « In caso di riassetto energetico della situazione energetica, c'è la possibilità che l'uso dell'alcool venga accantonato, e si torni alla benzina anche per le monoposto minori? ». La risposta di Rogano fu perentoria, la ritroviamo nel verbale ufficiale di quel giorno e nel Notiziario CSAI:

« No, il regolamento è irrevocabile. Fa parte delle decisioni che resteranno in vigore fino al 31 dicembre di quest'anno ».

Fummo i primi a stupirci di tanta intransigenza, e non comprendemmo come il presidente della CSAI si tagliasse così disinvoltamente dietro i ponti di una non improbabile ritirata.

Pensammo che — dopo le incertezze di Mantova — i contatti in sede governativa avessero tanto scioccato l'esperto CSAI da convincerlo a

REPETTO fa causa?

ALESSANDRIA - La perentorietà delle decisioni alcooliche che la CSAI aveva preso a gennaio, stampandole sul suo bollettino, aveva indotto molti preparatori interessati a darsi da fare con il nuovo carburante. Fra questi, l'alessandrino Repetto, che avrebbe già 8 motori pronti di F. Monza per la trasformazione per l'uso del metanolo, più i pezzi per altri 20. Il tutto, con una spesa di oltre 2 milioni. Ed ora, chi lo rimborsa? La CSAI forse? Non è improbabile che Repetto non intenda una causa per danni.

una tesi rabbiosamente perfino esclusa nelle prime battute mantovane.

Ora, a marcia indietro avvenuta, appare chiaro come il piano varato quel 23 gennaio fosse nato morto. Come si fa a decidere una cosa e poi abbandonare a se stessi i piloti? Come è possibile obbligare i preparatori a lavorare lasciandoli completamente all'oscuro sulle variazioni al regolamento tecnico? Ed ora, chi li rimborsa? Come si pensa che un organizzatore possa... organizzarsi se non sa neppure da dove il metanolo arriverà per i consumi della sua gara?

Immediatamente dopo aver « partorito » il suo piano, come una madre snaturata la CSAI ha lasciato indifferentemente che quella che poteva essere una responsabile rassegnazione, di fronte alle necessità contingenti, nell'animo dei piloti interessati si trasformasse in un diniego feroce, mano a mano che il tempo passava e che le informazioni latitavano.

A suo tempo, plaudimmo l'iniziativa di Rogano e dei suoi, che avevano affrontato il momento in maniera realistica, ma ben presto ci siamo accorti come la volontà di assumersi pienamente la responsabilità delle proprie decisioni non ci fosse più, se mai c'era stata.

Queste le ragioni ufficiali del ripensamento: « Essendosi presentate delle difficoltà di carattere legislativo, perché allo stato attuale non è previsto l'uso del metanolo o di altri carburanti non derivati dal petrolio per autotrazione, l'applicazione delle decisioni della CSAI di effettuare le corse con simili carburanti è rinviata ».

A parte il fatto che ci sembra assurdo che la CSAI non si fosse informata, sulle eventuali difficoltà, prima di annunciare il suo « irrevocabile » piano ad alcool, è necessario

stabilire una volta per tutte che queste conclamate difficoltà legislative non esistono. Infatti, le uniche leggi che riguardano l'uso degli « spiriti » (e l'alcool, metilico od etilico che sia, rientra fra gli « spiriti ») sono queste:

● legge del 28 marzo 1968, numero 415, che stabilisce i termini di trasporto e stoccaggio degli alcool, che è libero fino ad un massimo di 30 litri. Per quantitativi superiori, è necessaria un'autorizzazione dell'UTIF, non impos-

dulterante dello Stato, per illuminazione, riscaldamento, soluzione per vernici, nonché autotrazione ».

Insomma, perché insistere a volersi far rilasciare un'autorizzazione per una cosa che non è espressamente vietata? Questo equivale automaticamente a creare un caso presocché irrisolvibile nello sclerotizzato apparato burocratico che ci ritroviamo in Italia. Insomma, quand'anche la Guardia di Finanza cogliesse qualcuno con del metanolo

Tutti a benzina a MAGIONE

MAGIONE - Domenica 10 marzo, a Magione, anche la Formula Italia correrà quindi a benzina. La comunicazione definitiva del ritorno al carburante « normale » è pervenuta giovedì 28 febbraio da un colloquio telefonico fra il direttore dell'impianto umbro, Bernardi, ed il segretario della CSAI di Milano, Stabile. La prima domenica di corse di Magione (ed il primo appuntamento con i Trofei) sarà dunque tutta a benzina: il sabato le prove, la domenica le corse. Saranno in gara vetture dei gruppi 1, 2, 4 e Formula Italia. Gli organizzatori di Magione hanno inoltre già confermato la gara del 24 marzo: saranno di scena i gruppi 1, 2, 3, 4 e 5 prima divisione, cioè classi 1000 e 1300.

sibile ad aversi neppure per un privato, figuriamoci per la CSAI.

● legge del 6 ottobre 1948, numero 1200, che codifica l'uso degli spiriti. Questa legge, prevede moltissimi usi degli spiriti, ma non quello per l'autotrazione (ed ecco il « non è previsto » della CSAI. Ma non vi è legge che lo vieti, come invece c'è per i solventi, il tuolo, il fenolo ed altri. Il che è ben diverso. E' mai possibile che la CSAI sia capace solo di crearli, i problemi, invece di risolverli?

● per di più, c'è un decreto-legge (che è quello « chiave ») del 25 luglio 1932, n. 6474, mai abrogato, nel quale si prevede l'uso del « alcool metilico denaturato, miscelato con l'a-

nel serbatoio, non potrebbe imputargli nulla. La legge non prevede — per ora, fortunatamente — il processo alle intenzioni, e quello che non è vietato, ci pare, è ammesso.

Lo dimostra il fatto che, fino al 1957, le Formula 1 correvano ad alcool senza problemi, e soprattutto il fatto che ancor oggi, nelle gare di fuoribordo con i motori Koenig, si usa esclusivamente alcool metilico additivato.

Ed allora, perché certe « scuse »? Siamo tutti ben felici che si torni all'uso della benzina, il che significa che il peggio è passato. Ma allora perché non dire: « Sono fortunatamente cambiati i tempi, e tutto torna come prima »? Sarebbe stato onestamente più semplice. E più onesto.

Preoccupazioni per il regolare
calendario (anche per il... bel tempo)

MANTORP PARK a «secco»

STOCCOLMA - Come nella maggioranza dei paesi, la situazione dello sport automobilistico in Svezia per il momento è ancora piuttosto confusa. Quanto nell'autunno scorso sembrava un programma stabilito, adesso è in dubbio. Questo non si spiega soltanto con la crisi del petrolio, ma anche per le incerte condizioni del tempo, che mettono in serio pericolo il campionato svedese su ghiaccio, normalmente una serie molto popolare che si corre nel nord del paese su laghi gelati. Si tratta di competizioni che danno agli specialisti dei circuiti, oltre che ai rallisti, ottime possibilità di addestrarsi. Poi il campionato svedese dei rallies ha sofferto della situazione, infatti per ora si è corso soltanto il « Bergslagsrallyt », mentre sono stati annullati un mini-rally e il Rally Bore. Nel « Bergslagsrallyt » ha vinto il veterano dell'Opel Ascona, Bengt Nilsson (una vittoria a sorpresa), che ora naturalmente capeggia il campionato. Probabilmente i rallies annullati saranno sostituiti con il « Mälarrallyt » in estate e con uno nuovo in autunno. E' però in calendario il Jämtrallyt, 14-16 giugno, uno dei rounds del campionato europeo.

Quanto alle corse in circuito, ci sarà naturalmente

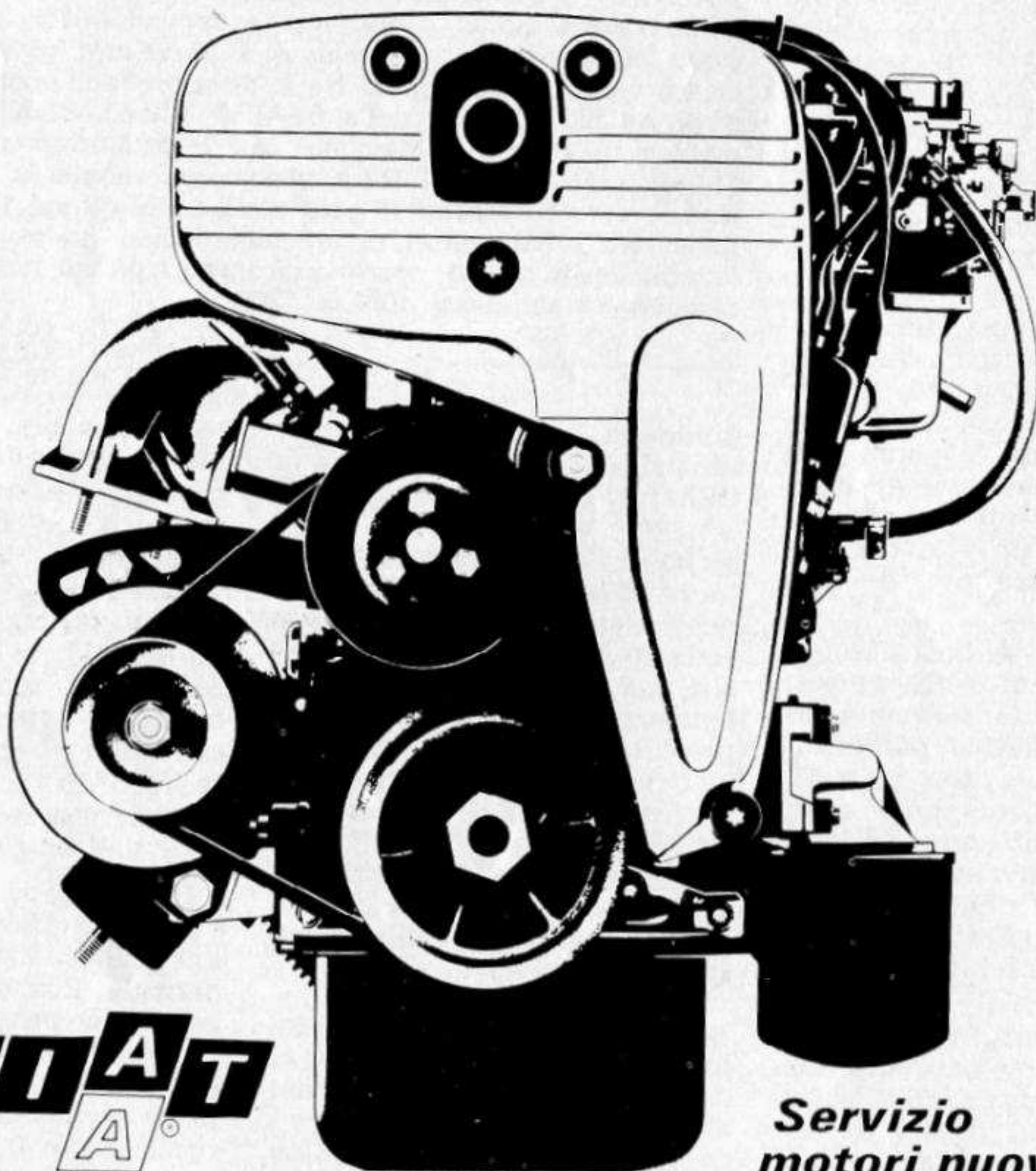
il G.P. di Svezia ad Anderstorp il 9 giugno, poi la Cannon Race di F.2 a Karlskoga, l'11 agosto, valevole per il campionato europeo. A Mantorp Park la situazione è attualmente poco buona. Ci sono difficoltà finanziarie, dopo le deludenti cifre in fatto di pubblico lo scorso anno. Al tempo stesso si devono svolgere lavori su tutta la pista, per migliorarne la sicurezza, dato che in certi punti adesso Mantorp è terribilmente pericoloso. C'era in programma di fare disputare su questo circuito una gara valevole per il challenge turismo, il 5 maggio, ma il patrocinatore non è in grado di fornire il denaro. Adesso si vorrebbe dunque sostituirla con una gara di F.2, non di campionato, spostando quella turismo al 28 luglio. In questo caso ci sarebbe però una concomitanza con la 24 Ore di Spa ed è probabile, quindi, che le autorità svedesi neghino il consenso. Per il momento, dunque, Mantorp sembra in cattive acque.

Il campionato svedese in circuito (F.3, GT, oltre due litri e così via) è formato di sole quattro gare sotto forma di serie normale, mentre nel 1972 e nel 1973 c'era una finale, il cui punteggio veniva raddoppiato.

Tege Tornvall

State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.



Servizio
motori nuovi



Le tesserine plastificate che formano la licenza sono tre, ognuna con due facce, ovviamente. Qui sopra, la licenza di conduttore. La data è quella della emissione, ogni anno si applica un bollino di rinnovo

Le licenze, quindi, sono due: quella di concorrente e quella di conduttore. Il concorrente è il titolare di una iscrizione, ha il diritto di inoltrare eventuali reclami e di riscuotere gli eventuali premi. Concorrente può essere una persona fisica (quindi anche lo stesso pilota), oppure le persone giuridiche quali, ad esempio, le Case costruttrici, le Scuderie automobilistiche, le Squadre corse e i Gruppi sportivi regolarmente costituiti in società e come tali iscritti alla Camera di Commercio. Al concorrente persona-fisica la CSAI rilascia una sola licenza, mentre al concorrente persona-giuridica viene rilasciata una licenza « originale » e tanti duplicati, quanti sono i piloti che corrono ufficialmente per quel concorrente.

Le licenze di conduttore sono di due tipi: di 1. categoria per il cui ottenimento è necessario rispondere a determinati requisiti dei quali parleremo più oltre, e di 2. categoria che vengono rilasciate ai debuttanti e riconfermate per coloro che non rispondano ai requisiti più sopra accennati. Naturalmente, ciascuna di queste licenze dà diritto di parte-

cipare a determinate gare su altrettanto determinati tipi di vettura: una divisione netta che non può essere in alcun modo superata.

I documenti indispensabili

Condizione essenziale per ottenere il rilascio è quella di essere in possesso della patente di guida (tale disposizione non è obbligatoria per la richiesta della licenza di concorrente) valida e bollata, rilasciata da almeno un anno. Ne consegue che per conseguire la licenza visto che la patente di guida non si può ottenere prima del 18. anno di età, bisogna avere compiuto gli anni 19. Tuttavia, poiché per la legge italiana il 19enne è considerato minore, per ottenere la licenza questi dovrà produrre il consenso del genitore (o di chi esercita la patria potestà) stilato su carta bollata e debitamente autenticato da un notaio. Non debbono produrre tale documento i minori emancipati o i minori coniugati. Il richiedente la licenza deve, inoltre, essere socio dell'ACI a me-

CENTRI ED AMBULATORI DI MEDICINA DELLO SPORT

ALESSANDRIA, c/o Ospedale Civile, via Venezia 12, tel. 51.601 - ASCOLI P., c/o Palestra Campo Scuola, via 3 Ottobre, tel. 44.74; orario di prenotazione: feriali dalle 19.30, sabato dalle 16 - BARI, c/o Stadio Comunale 46, tel. 341.391; orario di prenotazione: mercoledì e venerdì dalle ore 18 alle ore 20 - BOLOGNA, c/o Palazzo dello Sport, via Calori 6, tel. 55.57.54; orario di prenotazione: lunedì, mercoledì e venerdì dalle 18 alle 20.30 - BRESCIA, viale Piave 40, tel. 23.575 - CAGLIARI, c/o Campo CONI, viale Diaz 215; orario di prenotazione: mercoledì e venerdì dalle 19 alle 20.30 - CATANIA, piazza Spedini 17, tel. 359.900; orario di prenotazione: feriali ore 19 - CUNEO, c/o Colonia Elioterapica, via Vecchia Mondovì 8, telefono 22.82; orario di prenotazione: lunedì, giovedì, venerdì dalle 18 alle 20 - FERRARA, c/o Motovelodromo, via Porta Catena 77 - FIRENZE, via Fosso Macinante 13 (Cascine), tel. 486.282; orario di prenotazione: feriali dalle 17 alle 20 - GENOVA, via Ippolito d'Este 3/2, tel. 587.294; orario di prenotazione: feriali dalle 10 alle 12 - LIVORNO, c/o Stadio Comunale, piazzale Montello 10, tel. 23.417; orario di prenotazione: martedì e giovedì ore 14.30 - MILANO, viale Repubblica Cisalpina 3 (Arena), tel. 339.339; orario di prenotazione: feriali dalle 10 alle 12 - MODENA, viale Monte Kosica 124, tel. 30.199; orario di prenotazione: feriali dalle 18 alle 20 - NAPOLI, c/o Polisportiva A. Collano Vomero, piazza Mascagni, tel. 649.400; orario di prenotazione: lunedì, mercoledì, venerdì dalle 18 alle 20 - PADOVA, via 58, Fanteria, tel. 42.386 - PALERMO, via P. Veronese 13, tel. 246.146; orario di prenotazione: feriali dalle 15 alle 16 - PERUGIA, via Faina 4, tel. 24.321 - PISA, c/o Piscina Comunale CONI - REGGIO C., Palazzo della Sanità, via Wilfermin 10 - ROMA, via Cicerone 62, tel. 389.879 - SASSARI, viale Umberto I - 1. parallela 9, tel. 34.416 - SIRACUSA, c/o Cittadella dello Sport, viale 17.me Olimpiadi, tel. 97.412 - TORINO, c/o Stadio Comunale, corso Sebastopoli 123, tel. 396.275; orario di prenotazione: dalle 16 alle 19 - TRIESTE, c/o Piscina Bianchi, Riva Gulli 3 - VERONA, via S. Cosimo 6, tel. 23.568; orario di prenotazione: feriali dalle 18 alle 20.

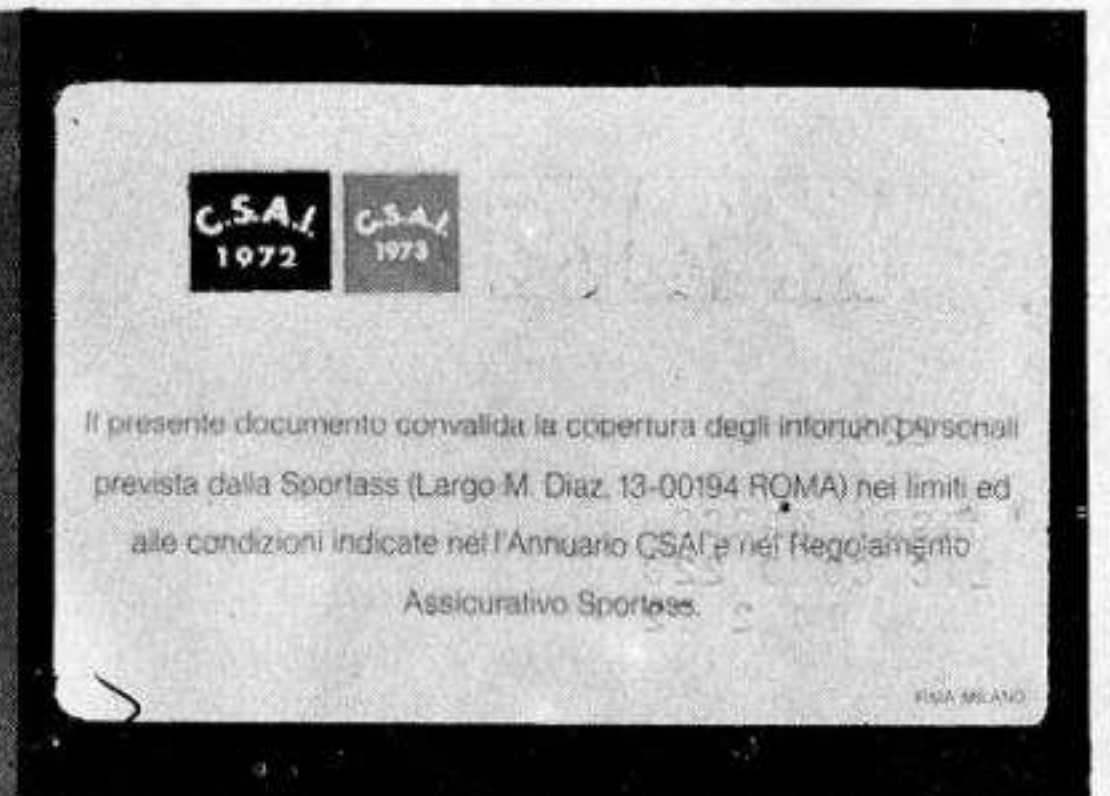
Riassumiamo ai piloti (specie aspiranti) anche le novità '74 nelle regole burocratiche per gareggiare

Austerità e limitazioni governative permettendo, fra poco si andrà veramente ad incominciare e le corse automobilistiche terranno il banco, la domenica, quale alternativa allo sport principe italiano, il gioco del calcio. Alle corse prendono parte due categorie di persone: gli spettatori che sono la grande massa e gli... addetti ai lavori, cioè costruttori, preparatori, meccanici e piloti.

Non abbiamo riservato l'ultimo posto ai piloti perché essi siano i meno importanti: anzi! Lo ab-

biamo fatto scientemente perché proprio di costoro vogliamo parlare e di ciò che essi debbono fare per essere ammessi alle corse. Ovvero, perché stiamo per parlare delle licenze, documento essenziale per partecipare alle competizioni automobilistiche, perché senza licenza non si può correre, né si può, neppure, iscrivere una vettura ad una qualsiasi gara in quanto chi prende parte attiva ad una competizione è, sì, il pilota, ma anche il concorrente.

Licenza di correre



Le due facce della licenza di concorrente. Essa è rilasciata o alle persone fisiche o a quelle giuridiche. In questo caso, si tratta di un duplicato di scuderia titolare

Terzo documento, e non meno importante, il tesserino di assicurazione CONI-Sportass. Oltre ai dati del pilota, anch'esso riporta lo spazio per i bollini di rinnovo annuale

no che non sia cittadino straniero o italiano residente all'estero.

Ed ora parliamo dell'iter burocratico cui deve assoggettarsi il richiedente. In possesso dei due requisiti succitati, cioè patente di guida e tessera ACI, i documenti da produrre e le formalità da espletare sono le seguenti:

a) certificato di determinazione del proprio « gruppo sanguigno », che si può ottenere presso un Ente riconosciuto, quali i Centri trasfusionali ospedalieri o gli ambulatori AVIS (è un documento che si produce una volta soltanto all'atto della richiesta della prima licenza);

b) certificato attestante l'avvenuta vaccinazione antitetanica da richiedersi presso un centro ospedaliero (anche questo documento si presenta soltanto all'atto della richiesta della prima licenza);

c) attestato di idoneità fisica rilasciato da un Centro di medicina dello sport della Federazione Medico Sportiva Italiana (documento che si deve presentare ogni anno).

Per ottenere l'attestato di idoneità fisica il candidato deve effettuare (dal 1. marzo) un versamento di L. 10.000 sul c/c numero 1/31342 intestato alla Federazione Medico Sportiva Italiana, Viale Tiziano 70, Roma e quindi recarsi al più vicino Centro di medicina dello sport (di cui diamo a parte l'elenco), dopo avere preventivamente fissato per telefono un appuntamento per sostenere la visita di idoneità alla pratica dello sport automobilistico. In caso di idoneità, il Centro rilascerà l'attestato di cui trattasi.

Chi rilascia le licenze

Quindi, con tutta la documentazione necessaria, e cioè patente di guida, tessera ACI, eventuale consenso di chi esercita la patria potestà per i minori non emancipati né coniugati, certificato di gruppo sanguigno, certificato di vaccinazione antitetanica, attestato di idoneità fisica, nonché di due fotografie formato 3x2 (per chi richiede la licenza la

prima volta), oppure di licenza 1972 o 1973 per chi richiede un sto caso non sono necessari neppure il certificato del gruppo sanguigno né quello di vaccinazione antitetanica), ci si reca all'Ufficio sportivo dell'AC competente per territorio per richiedere le licenze di concorrente e di conduttore (nel caso di licenza di concorrente per persona giuridica è necessario produrre tutti gli anni il certificato di iscrizione alla Camera di Commercio o alla Cancelleria del tribunale civile). Riempiti gli appositi moduli e pagate le relative tasse (vedere a parte l'apposita tabella) si resta in attesa dell'arrivo di quanto richiesto che la CSAI invierà al predetto ufficio sportivo.

Quest'anno, però, la CSAI, per garantire l'uso immediato delle licenze richieste (che normalmente tardano ad arrivare da 15 giorni ad un mese), ha istituito gli « attestati di licenza », un documento ufficiale che viene rilasciato dagli AC provinciali e che sostituisce a tutti gli effetti, con una validità di 60 giorni, le licenze richieste. Gli AC non potranno tuttavia, rilasciare attestati per: licenze « originali » di concorrente persona giuridica; licenze di conduttore comportanti passaggi di categoria; licenze di conduttore comportanti l'uso di pseudonimo; licenze per cittadini stranieri.

Gli attestati che potranno essere rilasciati dagli AC sono quindi quelli di: concorrente persona fisica (nuovi e rinnovi); concorrente, duplicati per persona giuridica; conduttore - nuove e quindi di 2. categoria e rinnovi, cioè della stessa categoria del 1973; polizze infortuni Sportass;

QUANTO COSTA UNA LICENZA

Tessera ACI	L. 16.000
Determinazione Gruppo sanguigno	» 3.000
Vaccinazione antitetanica	» 1.000
Visita medica (dal 1.0 marzo 1974)	» 10.000
Licenza di concorrente Persone giuridiche L. 10.000	
Persone fisiche	» 3.000
Pseudonimo L. 5.000 (volontario)	
Duplicati L. 2.000	
Licenza di conduttore	
Licenza Pseudonimo L. 5.000 (volontario)	» 7.000
Polizza infortuni SPORTASS	» 13.000
Supplemento annuario CSAI	» 2.000
Duplicati L. 2.000 (smarrimento)	
Totale	L. 55.000
Licenza Regolarità pura	
Licenza	L. 4.000
Supplemento ann. CSAI	» 2.000
Duplicato (smarrimento)	» 2.000

nazionali di regolarità. Gli attestati di licenza saranno validi soltanto se accompagnati dalla patente di guida per il conduttore, mentre per il concorrente persona fisica è sufficiente qualsiasi altro documento d'identificazione. All'intestatario che richiede più licenze (concorrente - conduttore - polizza) verrà rilasciato un solo attestato.

Le licenze rilasciate dalla CSAI si chiamano « internazionali » perché abilitano, assieme ad un particolare nulla-osta, a partecipare anche alle gare all'estero. Esiste anche una licenza nazionale che permette la sola partecipazione a gare di regolarità pu-

ra; per ottenere questa licenza basta produrre la patente di guida valida e bollata e la tessera ACI. Le licenze internazionali sono di due tipi: quelle che comportano l'obbligatorietà dell'assicurazione infortuni Sportass, e quelle senza; con le prime si può partecipare a qualsiasi tipo di gara di velocità, internazionali libere, internazionali, nazionali, rallies e gare sprint. Con le seconde a gare di velocità riservate, di accelerazione, tris, rally-cross e regolarità pura.

Le licenze di 2. categoria...

I conduttori sono inquadrati in due categorie. Alla 2. categoria appartengono tutti coloro che richiedono la licenza per la prima volta e quelli che non hanno raggiunto i requisiti necessari al passaggio nella categoria superiore. Con la licenza di 2. categoria si può partecipare a tutte le competizioni di velocità in circuito e in salita con le vetture dei Gruppi 1 e 3 senza limitazione di cilindrata, oppure con le vetture dei Gruppi 2 e 4 con cilindrata fino a 2.000 cc., oppure con le vetture dei Gruppi 5 e 7 con cilindrata fino a 1.600 cc., oppure con le vetture di Formula Italia, Ford, 850 e Monza e a tutti i rallies.

Tuttavia, i conduttori di 2. categoria che desiderassero partecipare ad un rally con una vettura del Gruppo 5 dovranno richiedere un particolare benessere alla Sottocommissione Rallies. Inoltre, i conduttori classificati in 2. categoria potranno partecipare anche alle competizioni di Formula 3 in circuito, qualora abbiano già svolto attività agonistica per un anno anche con altri tipi di vetture.

... e quelle di 1. categoria

Nella 1. categoria sono inquadrati invece i conduttori i cui requisiti sono basati sui risultati conseguiti nel corso della loro attività in 2. categoria, requisiti valutati dalla CSAI caso per caso. I conduttori di 1. categoria possono partecipare ad ogni tipo di gara in Italia e all'estero con qualsiasi tipo di vettura. Non possono, invece, prendere parte a gare di Formula Italia, Ford, 850 e Monza.

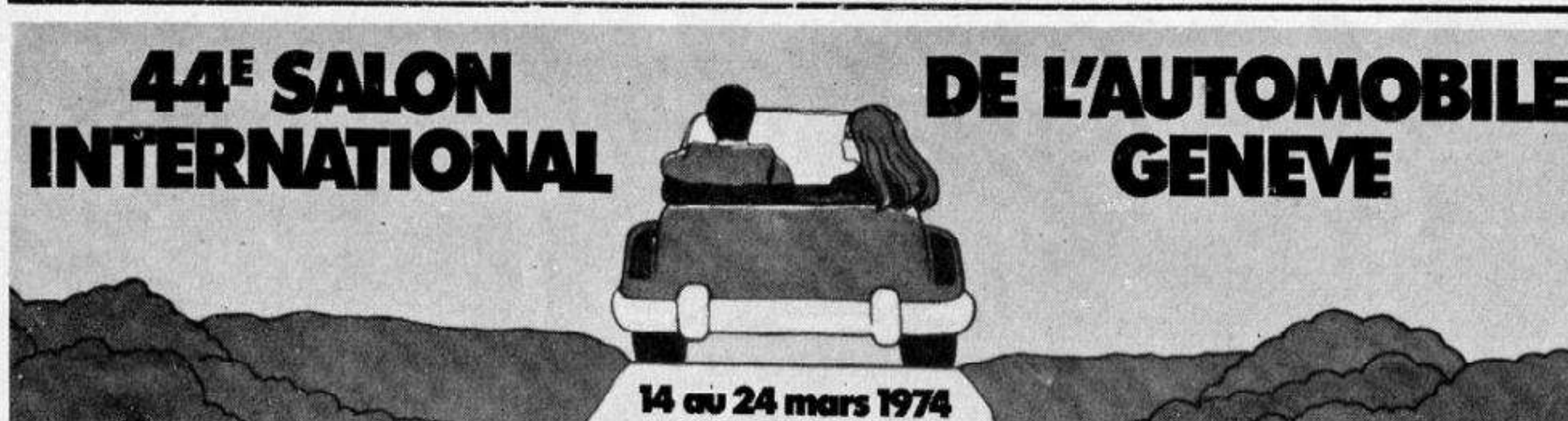
Il passaggio dalla 2. alla 1. categoria è concesso con valutazione discrezionale dalla CSAI. Non vengono tuttavia prese in esame le richieste di passaggio di quei conduttori che non abbiano totalizzato, nel periodo massimo di due anni, un minimo di 40 punti, di cui almeno 20 in circuito e che non specificino lo scopo per cui il passaggio viene richiesto, i risultati conseguiti (e con quale vettura) e la gara con la quale intendono svolgere la futura attività. La richiesta di passaggio alla 1. categoria viene presa in esame dalla Sottocommissione Velocità quattro volte l'anno: in gennaio, maggio, luglio e ottobre.

Per il passaggio di un conduttore di 1. categoria può anche chiedere il passaggio nella categoria inferiore, mentre, indipendentemente dalle richieste degli interessati, la CSI può procedere a passaggi d'ufficio.

Come si passa in 1. categoria

Per il passaggio dalla 2. alla 1. categoria, come abbiamo detto, nel periodo massimo di due anni antecedenti alla data della richiesta, il conduttore deve avere conseguito determinati punteggi che, per le gare nazionali vengono assegnati ai piazzati nei primi tre posti di classe, mentre per le gare internazionali, in Italia e all'estero, vengono assegnati ai classificati nei primi posti di classe, sono i seguenti:

a) gare di velocità in circuito, punti 6; b) gare di velocità in salita e rallies internazionali, punti 3; c) rallies nazionali, punti 1,5. Uno speciale punteggio potrà essere stabilito di volta in volta dalla CSAI per i conduttori che avranno partecipato a corsi di pilotaggio approvati dalla CSAI stessa.



Alla dilagante PROGRAMMA- ZIONE dell'AUTO- MOBILICIDIO la saturazione sindacale non è estranea

Queste sono immagini dalla capitale italiana dell'Automobile. Ma non sono scene della vecchia e buona Italia delle domeniche serene, anche nell'ansia degli intasamenti autostradali. Quel mare magnum, quella moquette metallica sulle strade e in parcheggio, non sono testimonianze dei momenti più infartati del consumismo del tempo libero. Sono purtroppo immagini di queste settimane, di questi giorni. Di una inoppugnabile autocrisi (dove «auto» ha anche un significato riflessivo). Sono le macchine in attesa di essere smistate in filiali o capannoni accoglienti nella speranza, prima o dopo, di venderle. Anche se le aziende producono al minimo, vuoi per gli scioperi, vuoi per la mancanza di materie prime e di forniture (adesso è scoppiata la crisi del caro-rame), anche se contratti se ne fanno pochi, dalle linee di montaggio le macchine che escono solo in piccoli rivoli trovano la strada della clientela, specie nelle maggiori cilindrate. E così i prodotti invenduti si accatastano, fanno montagna, fanno queste scene agghiaccianti di orwelliana emozione.

Ecco, sì, questa è quella che un uomo di Governo, l'immanicabile socialista dalle due anime (di ministro e di oppositore) l'on. Bertoldi, deve aver chiamato «strumentalizzazione». Certo, sono queste messi multicolori, attruppate una contro l'altra, che debbono avergli suggerito nella sua visita a Torino il 21 gennaio scorso, la «realistica e serena» affermazione (erano i primi giorni del pesante alleggerimento dell'azienda Lancia con la destinazione alla Cassa integrazione di alcune migliaia di operai): «...Ho l'impressione che si stia strumentalizzando la situazione Lancia anche agli effetti della soluzione della vertenza Fiat...» In compenso bontà sua ammetteva che: «...certo, vi sarà un ridimensionamento dell'industria automobilistica, che dovrà fare i conti con una nuova realtà. La motorizzazione privata rappresenta una forma di spreco e di consumo spinta al parossismo...».

Con simile avallo è poi da meravigliarsi se si è riscatenata l'orgia indiscriminata degli scioperi per miglioramenti salariali che, aumenti del costo della vita a parte, dovrebbero pur tener conto della realtà indiscutibile della violenta marcia indietro del settore produttivo specifico? Il dilemma diventa, al limite, pagare per non far produrre o pagare e far produrre macchine che finiscono in questi depositi dell'inutilità? Un dilemma che le centrali sindacali fanno finta di ignorare e che si illudono di poter far dimenticare, con le proposte di produzioni di autocarri e trattori e autobus, per clientele altrettan-



Da questa abbun-





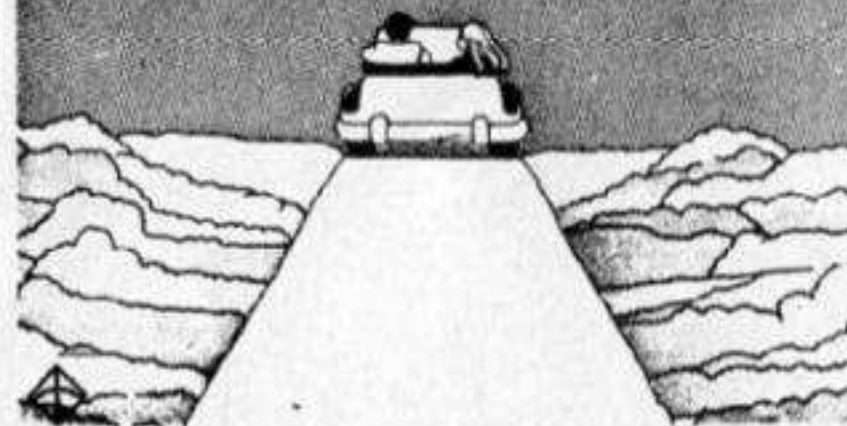
Buffata di autocrisi

di GINEVRA



**44^E SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTOMOBILE
GENEVE**

14 au 24 mars 1974



to immaginarie, o con avvincenti programmi di astratti investimenti meridionalistici. In questa astrazione la temperatura si scalda, gli scioperi arrivano (come è capitato ad Arese) agli estremi — abbastanza misteriosi nel loro significato simbolico, ammenoché non vogliano rifarsi ai canoni ormai sacrali della cinematografia di Ferreri glorificati nella Grande Abbuffata (di sporcizia) — della pipì sindacale sui tavolini dei maxidirigenti Alfa o delle distruzioni di waterclosets, evidentemente nuova importante tappa nella educazione del lavoratore, a qualsiasi costo da riscattare di fronte alle vessazioni del potere.

La Fiat perde il trenta per cento delle vendite; la Lancia ha prodotto una Stratos stradale nel momento in cui doveva essere già a 10 unità al giorno; Ferrari, Maserati e Lamborghini vendono solo agli sceicchi: ma si vede che si tratta sempre di strumentalizzazione se nessuno, neppure il Governo, fa una mossa per convincere tutti, padronato e lavoratori, a un realistico esame di autocoscienza. L'orgia singolaristica dilaga, l'Italia soprattutto appare sull'Ultima Spiaggia delle sue possibilità di sopravvivenza, qualsiasi modello di sviluppo si garantisca, eppure nessuno azzarda le conclusioni.

In questa sconclusionata dimensione, in questo rendez-vous sacrificale di un benessere rinunciato, dopo che era a portata di mano nel sudato riscatto trentennale della generazione che aveva subito gli sconquassi della guerra perduta, torna il Salone di primavera per eccellenza, il Salone di Ginevra. Nell'unica oasi ancora con un pizzico di serenità umana, la Svizzera, le Case di automobili sembrano recarsi come ad un pellegrinaggio di speranza. Sono riuscite, anche nelle pieghe degli scioperi, a realizzare nuovi modelli di vetture. Esse diventano un atto di fede, non solo verso l'Automobile (né Dio, né feticcio ma solo « mezzo » dell'uomo) ma soprattutto per una riambita serenità di esistenza.

m. s.

I simboli della speranza

« Un atto di fede verso il dio automobile... » definisce la propria partecipazione la Pininfarina (e non solo essa, ma tutte le Case automobilistiche) al prossimo Salone dell'automobile di

CONTINUA A PAGINA 20

ROMA - « Se avessimo aperto semplicemente un buco nel posteriore della vecchia Capri e lo avessimo poi richiuso con un portello, ne avremmo indebolito la struttura. A dimostrazione che la Capri II è invece una vettura completamente nuova e che invece che essere stata indebolita è stata rafforzata, la useremo per il rallycross nel 1974... ».

Con queste parole il presidente della Ford Italiana Derek D. Barron, ha presentato l'ultima nata in casa Ford, la continuazione di quel successo mondiale che

è stato il « coupé per famiglia » la Capri che dal salone di Ginevra in avanti verrà commercializzata col nome di Capri II.

Nata nel 1969 la Capri è stata prodotta in oltre un milione di esemplari, di cui 55.000 sono stati venduti in Italia. Cinque anni dopo si sentiva la necessità pur mantenendo inalterata l'idea base di qualcosa di più piacevole aerodinamicamente, di qualcosa di più moderno, più razionale, e soprattutto un qualcosa che fosse più rispondente alle esigenze degli automobilisti di oggi.

Quanto COSTANO le nuove CAPRI II

	Senza IVA	Con IVA
1300 L	1.667.000	1.867.040
1300 XL	1.747.000	1.956.640
1600 GT	2.109.000	2.362.080
1600 Ghia	2.435.000	2.727.200
3000 Ghia	2.769.000	3.267.420



Il coupé a prova di buco

Una inchiesta di mercato capillare « all'americana » ha rivelato che il pubblico vuole spazio per i bagagli, l'idea del coupé era valida, ma mancava lo spazio, ne occorreva di più, e voilà! tre anni di studi, cinquanta miliardi di spesa per progetti e realizzazioni ed ecco la Capri II.

Se nell'impostazione stilistica la nuova Capri II può sembrare molto eguale a chi l'ha preceduta, nella realtà essa è tutta e completamente nuova, resta il nome Capri che è stato un successo, quindi non era il caso di cambiarlo.

La novità che subito salta all'occhio nella Capri II è l'ampio portello posteriore per caricare il bagaglio, oltre alla possibilità di ripiegare in avanti i sedili posteriori, e creare tanto spazio che



Fra le novità, anche questi bei cerchioni fusi in lega leggera

suo motore è stato potenziato adottando un carburatore doppio corpo passando a sviluppare 70 HP contro i 59 di prima e la sua velocità che è ora di 155 kmh sono più che sufficienti visto l'attuale momento di « austerità » che viene sottoposta la velocità.

Cinque sono i modelli con cui la Capri II è disponibile sul mercato, due 1300, due

te certe soluzioni», — ci ha detto il presidente della Ford italiana —, e ci ha raccontato l'episodio dei cardini con cui lavora la terza porta del Capri II. Era facile costruire cardini solidi o che sporgevano in un senso o nell'altro quando si apriva il terzo portello della macchina, decisamente erano brutti. Si è fatto ricorso allora all'estro, e si è fatto in modo che i due cardini aprendo la portiera, scivolino dentro tra i due strati di cui è formato il tetto della vettura, e sono quasi invisibili.

Altro esempio che ci ha fatto notare il presidente Barron, è quello dei fili per azionare il tergicristallo e lo sbrinatori del lunotto posteriore. Per durare e per migliorare l'estetica non si dovevano vedere, ma era molto importan-



Sopra, completamente rinnovato il posteriore da questo ampio portellone: qui ospita la vostra segretaria con tanto di archivio e macchina da scrivere... A sinistra, la versione 1300 con albero a camme e carburatore doppio corpo. Assai migliorate le prestazioni



« la moglie può portarsi a casa mezzo supermarket », dice la pubblicità, (ma forse è stata fatta prima del vertiginoso aumento dei prezzi degli alimentari...) in pratica pur nella presentazione per ora solo statica abbiamo potuto constatare che veramente c'è tanto spazio, per valige, sci, ecc... da far sembrare la Capri II una « station wagon ».

La nuova vettura della Ford è disponibile in diverse versioni a 4 e a 6 cilindri con cilindrata che va da 1300 a 3000 cmc, con prezzi molto competitivi.

La Capri II 1300 L infatti costa 1.667.000 lire più IVA, il

1600 e una 3000 cmc che è l'ammiraglia della flotta Capri.

La 1600 esiste in versione GT, e in versione «VIP» dalla Ghia, così come la 3000 che è però solamente in versione abbellita e meglio rifinita dal carrozziere Torinese, ex De Tomaso passato ora sotto l'egida della Ford.

Rispetto al modello precedente la nuova Capri II ha la linea di cintura abbassata, di conseguenza è aumentata la superficie vetrata, migliorando moltissimo la visibilità laterale e posteriore.

« Chi acquista un'automobile apprezza inconsapevolmen-

te che l'impianto ci fosse per migliorare la visibilità posteriore attraverso l'ampio cristallo del portello posteriore. Anche per questa esigenza si è fatto ricorso all'estro, essi infatti passano all'interno degli ammortizzatori pneumatici che servono ad aprire e richiudere dolcemente la terza porta del Capri II e sono completamente nascosti alla vista.

Ora gli acquirenti della Capri II troveranno naturali tutte queste soluzioni senz'altro valide, ma non si renderanno mai conto di quanto lavoro e quanta fatica essi siano costati e quali e quanti proble-

mi abbia dovuto risolvere il progettista per poterli attuare.

La tenuta di stada della nuova Capri II è aumentata grazie ad una più ampia careggiata posteriore, e ai miglioramenti apportati all'aerodinamica, il cambio è per tutti i modelli a 4 marce, mentre è disponibile anche il cambio automatico C3 che è prodotto dalla Ford a Bordeaux, solo per i modelli 1600 e 3000.

I freni sono anteriori a disco e posteriori a tamburo, a doppio circuito frenante con servofreno su tutti i modelli. Lo sterzo è a cremagliera con

dispositivo di sicurezza anti-turto, mente il volante è a due razze.

Le ruote sono in acciaio sulla 1600 GT e in lega leggera sui modelli Ghia, i pneumatici sulla 1300 e 1600 sono radiali della misura 165 SR x 13, mentre la 3000 monta sempre i radiali ma della misura 185.

Queste sono le caratteristiche che nella « visualizzazione » statica abbiamo constatato sulle Capri II, in attesa di provarla in un luogo « al centro dell'Italia »... a Portofino esattamente.

Giancarlo Cevenini

PROVE
AUTO SPRINT
STRATOS
Stradale

MONTECARLO - Se cercate il posacenere o l'accendisigaro, la Stratos non fa per voi; se in macchina volete l'aria condizionata la Stratos non fa per voi; se volete una vettura moderna, scattante, scioccante, allora sì che la Stratos fa per voi!.. Se volete invece i colori « corsaioli » della Stratos che ha vinto il Tour de France con Munari-Mannucci, quelli purtroppo ve li dovete cercare da voi. E se volete tutti gli spoiler che la trionfatrice del Tour aveva, ve li do-

vete comperare in optional, perché la versione « stradale » della Stratos è venduta « nuda ». Tutt'un colore, belli quanto si vuole ma senza personalizzazione.

L'abbiamo provata la « più grintosa della Lancia » in città a Montecarlo, in autostrada « con divieto » e « senza divieto ». Le impressioni tutte favorevoli, tenendo conto che si tratta di una vettura dalle prestazioni « spinte » e dalle tendenze spiccatamente corsaiole.

Un test a tre facce



Lungo la salita della Turbie, alle spalle di Montecarlo, Ballestrieri ci mostra come si guida la Stratos: eccolo all'ingresso di un tornante, con la compatta vettura già « impostata ». La Stratos, finalmente costruita in serie, in questa foto evidenzia la sua linea a « proiettile »

L'identi-kit

Cilindrata 2418 cmc

Cilindrata 2418 cmc

N. dei cilindri 6 a V di 65°

Motore sistemato trasversalmente davanti alle ruote posteriori

Diametro X corsa 92,5 X 60 mm

Potenza 190 CV Din a 7000 giri

Distribuzione a quattro alberi in testa

Alimentazione tre carburatori Weber doppio corpo invertiti

Accensione elettronica

Frizione monodisco a secco comando idraulico a pedale

Cambio 5 marce + RM

Differenziale autobloccante, rapporto 3,824

Sospensione anteriore a ruote indipendenti, barra stabilizzatrice trasversale con possibilità di tre regolazioni. Possibilità di regolare l'altezza della vettura di 35 mm

Sospensione posteriore a ruote indipendenti, barra stabilizzatrice trasversale con possibilità di tre regolazioni. Possibilità di regolare l'altezza della vettura di 35 mm

Ruote cerchi in lega da 7 1/2 J 14, pneumatici 205/70

Freni a disco sulle 4 ruote

Carrozzeria due porte due posti, la carrozzeria è composta di tre parti: corpo vettura, semiscocca ant. semiscocca post.

Lunghezza mm 3710

Larghezza mm 1750

Passo mm 2180

Carreggiata anter. mm 1430

Carreggiata poster. mm 1460

Velocità il doppio di quella consentita dalla legge in autostrada

Prezzo L. 7.200.000

Esaltante ma... « truccatela » voi!

LA STRATOS IN CITTA' (a 50 kmh)

Ce n'era una sola delle Stratos pronte, perciò i responsabili le hanno date ai giornalisti che « gli tremavano le vene e i polsi » (giustamente). Ad ogni buon conto il compagno di viaggio era eccezionale: Amilcare Ballestrieri come cicerone.

In città la Stratos è veramente un peccato adoperarla. Il suo generoso motore, fatto per « cantare a tutti i giri », sembra che soffra, strozzato com'è dal traffico che imprigiona la macchina in una morsa.

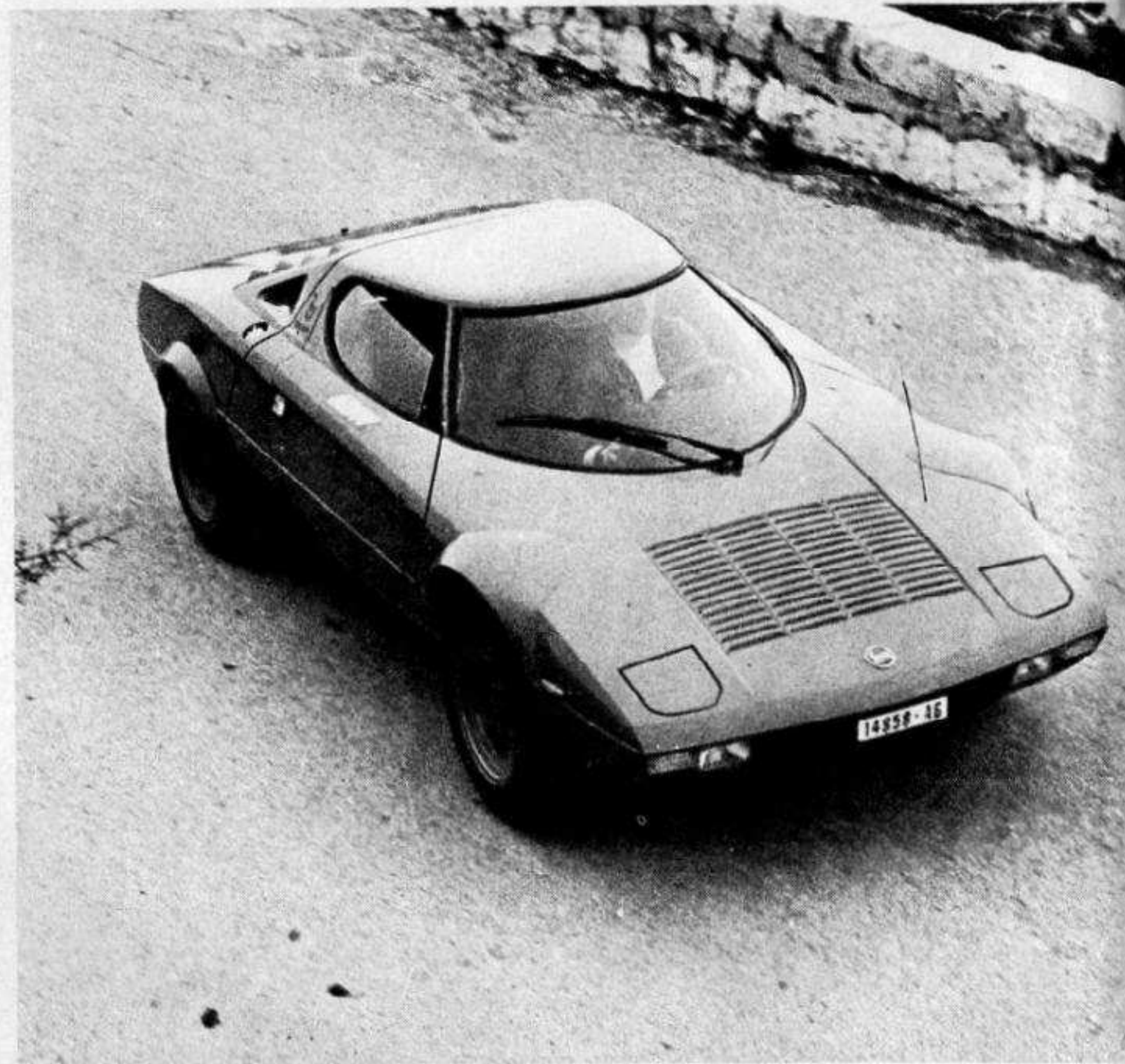
In compenso l'abitabilità è molto buona anche per persone della stazza del sottoscritto. La visuale anteriore è notevolissima. Sembra di essere « fuori » e di guidare un kart.

Si vede l'asfalto che viene « mangiato » dalla vettura sul davanti. Ed è una impressione nei primi momenti abbastanza unica. Un po' ridotta la visibilità posteriore sacrificata dalle quattro lamelle che sono nel lunotto, anche la visibilità di tre quarti laterale posteriore è alquanto carente. Nel complesso però la Stratos si comporta bene nel traffico cittadino. In particolare ai semafori, quando può « schizzare » in avanti e mangiare terreno a tutte le altre vetture.

LA STRATOS IN AUTOSTRADA (a 120 kmh)

Abbiamo potuto tirare fuori un po' di cavalli dal generoso motore Dino, che avevamo dietro le spalle, andando in autostrada verso S. Remo con Ballestrieri che faceva da guida. L'impressione più esaltante l'abbiamo ottenuta tirando le marce (la prima e la seconda, perché poi si era... fuori dalla legge!). La macchina scattava con una rabbia notevole e si capisce che è nata per le corse. Ci diceva Ballestrieri che, pur nelle poche prove che fino a quel momento aveva fatto con la « stradale », per « correre » a questa Stratos ed essere competitiva basta pochissimo: pneumatici più larghi dietro, lavorare un po' sulle sospensioni e, volendo sul motore.

ta con una rabbia notevole e si capisce che è nata per le corse. Ci diceva Ballestrieri che, pur nelle poche prove che fino a quel momento aveva fatto con la « stradale », per « correre » a questa Stratos ed essere competitiva basta pochissimo: pneumatici più larghi dietro, lavorare un po' sulle sospensioni e, volendo sul motore.



Ancora « Balestra » in leggero controsterzo con la Stratos. La vettura si guida con grande facilità, ma se è « provocata » rivela la sua razza

E via!

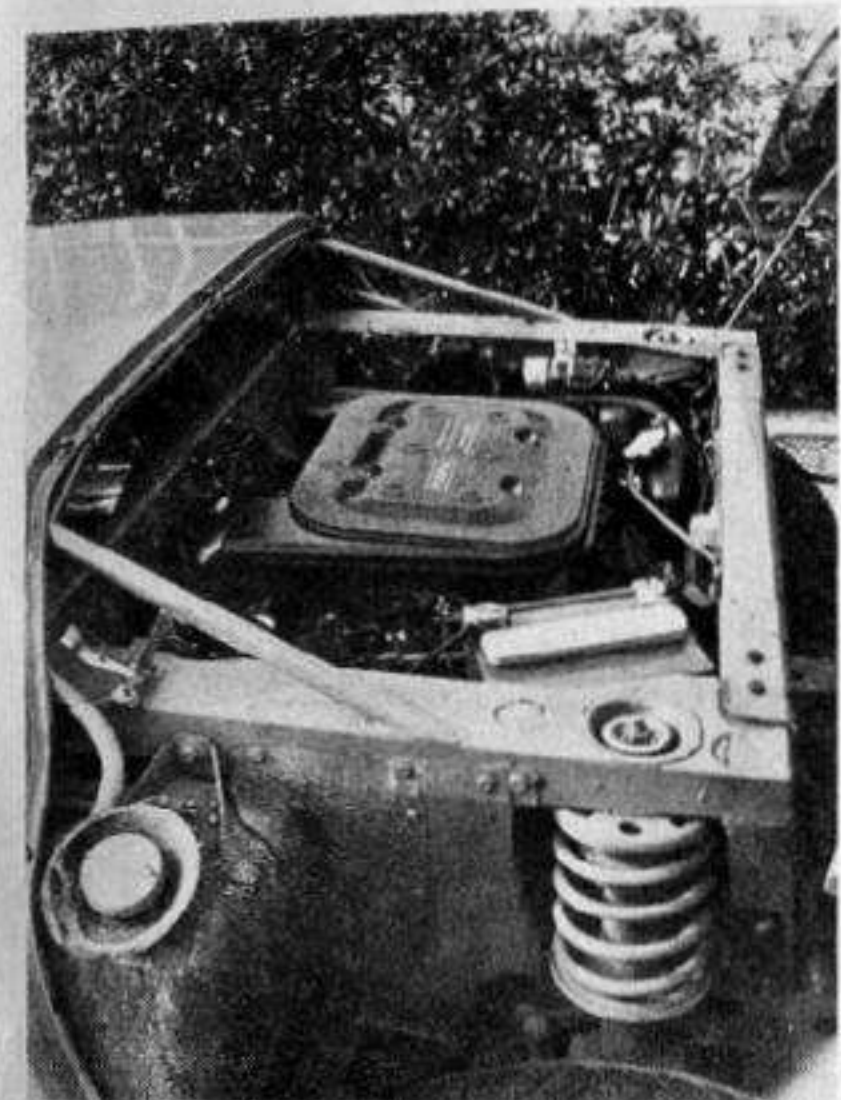
La rumorosità è più che accettabile usando la Stratos in autostrada e non superando mai, come vuole il codice, i 120 all'ora. Molto apprezzata la stabilità della macchina nelle curve veloci che da Montecarlo portano a S. Remo, così come sembrano eccezionali i sedili perfettamente avvolgenti, e

ricoperti di un materiale sintetico fatto arrivare dal Giappone molto bello, ma che per ora è ancora più caro della vera pelle.

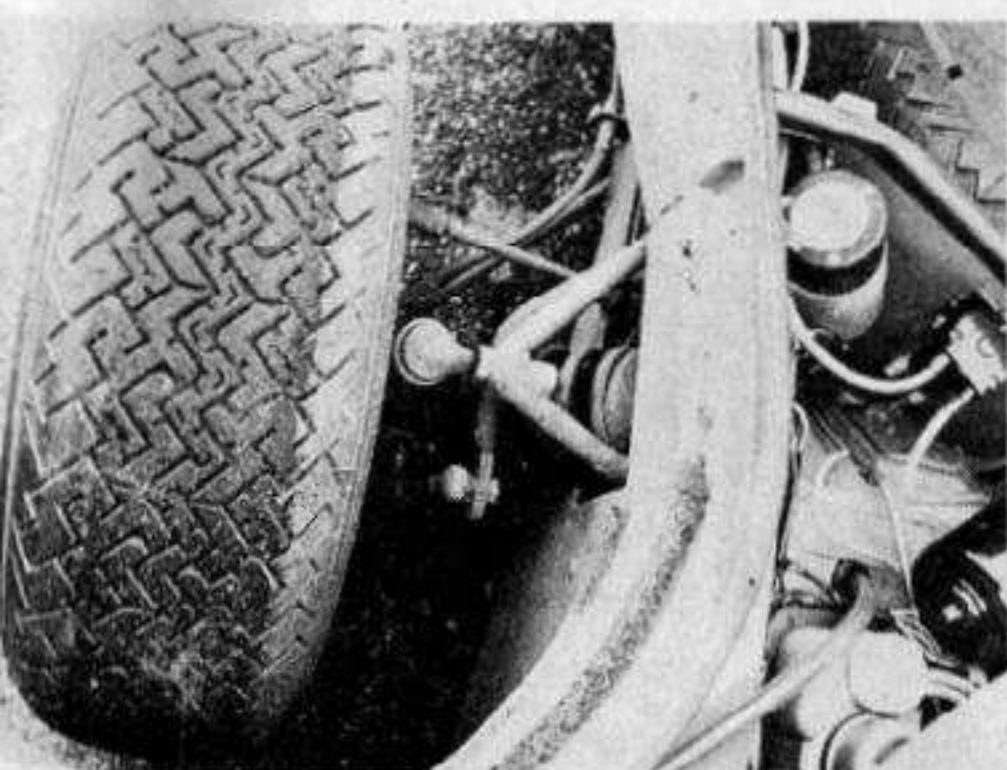
Anche la strumentazione, pur se ridotta all'essenziale, è di facile lettura. Il volante, di diametro ridotto con una impugnatura specificamente studiata per l'uso sportivo è ottimo.



Davanti, radiatore, con i due ventilatori, e ruota di scorta



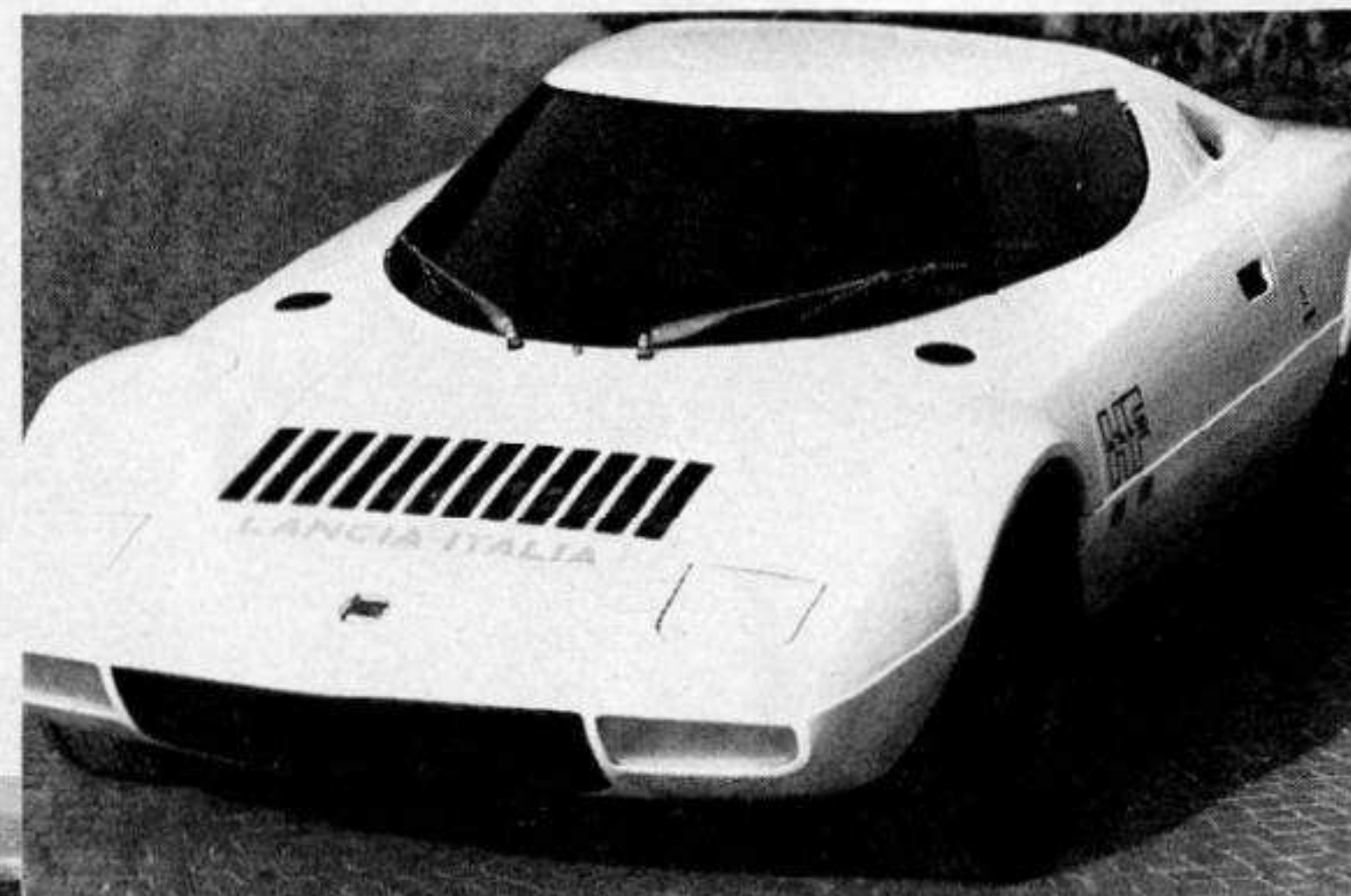
Dietro, il compatto Dino 6 cilindri trasversale. Sotto, le sospensioni sono corsaiole...



**Ve la
ricor-
date
così?**



**Certo che
è cambiata
molto
in 4 anni...**



**Da pesce
volante a
testuggine**

MONTECARLO - La prima Stratos apparve al Salone di Torino nel 1970, era il carrozziere Bertone che la proponeva come un «dream-car». In pochi ebbero allora l'ardire di pensare che avrebbe avuto un seguito commerciale.

Il primo «dream-car» Stratos, montava il motore della Fulvia coupé, quindi un «addentellato» con la Lancia era già in atto. Dalla forma nettamente a cuneo della prima Stratos, ecco l'anno successivo il «mago» Bertone portare sempre a Torino la Stratos HF (il nome era cambiato) con il motore della Dino. La linea era già molto vicina a quella che in questi giorni è entrata in produzione.

Per Bertone e per la Lancia, la Stratos è un punto d'orgoglio. Iniziano le prime prove con la Lancia Squadra Corse. Le esperien-

ze sono esaltanti, ma anche i problemi da risolvere non sono pochi. Comunque nei tecnici delle due Case si ha la netta sensazione di aver visto giusto... Eccoli a Torino, al Salone del '72: e la Stratos ritorna con la sua veste definitiva adatta alle corse. Il debutto va male, ma per piccoli difetti di gioventù. Il Tour de Corse dimostra però che la Stratos è una realtà.

L'anno dopo 1973 è il trionfo al Salone di Parigi. Ai francesi «arrabbiati», la Lancia presenta nel suo stand la reginetta Stratos, che con la coppia Munari-Mannucci ha vinto il Tour de France...

Ora, dal Salone di Ginevra chi si potrà togliere il gusto, la Stratos potrà acquistarla. I clienti aspettano impazienti, fra tutti il principe Amedeo di Savoia, e tanti altri sportivi l'hanno comperata a scatola chiusa...

**LA STRATOS ALLA VELOCITA' CHE PIACE
AD AUTOSPRINT (300 all'ora)...**

Al ritorno da S. Remo, abbiamo ceduto il volante a Ballestrieri (che ha tirato un sospiro di sollievo) e abbiamo preventivato di spendere 40.000 lire di multa «tirando». Ballestrieri non si è fatto pregare, e finalmente abbiamo provato la «vera» Stratos. Potendo finalmente scaricare tutti i suoi cavalli essa si fa apprezzare per quello che veramente è: una vettura di «razza», l'accelerazione, adoperando il motore al massimo dei giri concessi (7800), è davvero entusiasmante.

Va notato che la Stratos è più leggera del Dino di circa 300 kg. Questo particolare da solo dà un'idea dello scatto della vettura. Ballestrieri ci «urlava» (perché il rumore ora si faceva sentire...) le sue impressioni entusiastiche: «Guarda come prendo questa curva...», «l'altra la faccio in derapata...», e così via. E pur se il nostro coraggio non è da «marines» abbiamo apprezzato le evoluzioni cui il buon Amilcare ci obbligava. Arrivato un po' bianco il sottoscritto, fuor del pelago alla riva, è il caso di dirlo, il pilota ci ha fatto notare due cose essenziali. I freni che, adoperati diverse volte al limite del tamponamento, non si erano surriscaldati. E il motore che, pur trattandosi della prima macchina prodotta, con tutte le approssimazioni di carburazione e di candele che ci potevano essere, si era comportato molto bene. La velocità massima che abbiamo raggiunta è stata di km 240, due volte quella consentita (fortunatamente senza multa).

La prova doveva terminare a questo punto ma «gasato», ormai, Ballestrieri ha voluto portarci sul percorso del Rally di Montecarlo, esattamente dove si svolge la prova speciale della Turbie... E qui veramente abbiamo capito che... fare il pilota non sarà mai il nostro mestiere.

Alla prima curva Ballestrieri ha «intaversato» la macchina in un modo pauroso, abbiamo pensato ai genitori che a casa non ci avrebbero più rivisto, ma poi tutto è andato bene. Alla seconda curva ancora peggio! Mentre il pilota ci magnificava il differenziale autobloccante, noi eravamo cianotici; alla curva successiva peggio. Vedendo alla fine di un rettilineo in salita con una paurosa curva a sinistra, è stato spontaneo chiedere a Ballestrieri: «Fermati, fammi scendere che ti scatto alcune foto mentre tu ripassi». Ci ha creduto, abbiamo fatto le foto, poi con un sospiro rassegnato siamo risaliti.

Ballestrieri ormai si era scaricato e il ritorno verso Montecarlo è stato normale.

Giancarlo Cevenini

**Il COUPE' che non farà
rimpiangere la FULVIA**

**Questa
BETA vi
scalderà**

MONTECARLO - «Il momento non è dei più felici per immettere una nuova vettura sul mercato, "strapazzato" dalle norme dell'austerità. Abbiamo però una grande fiducia in questo coupé Beta, perché mai una vettura ci è riuscita bene subito come questa. Una linea moderna, compatta, un enorme bagagliaio, accelerazione e abitabilità degne di macchine di classe e prezzo ben superiori, la Beta coupé non può essere che un successo...» con queste parole si è espresso il direttore generale della Lancia, ing. Gobato, mentre ci apprestavamo con la nuovissima Beta coupé a fare un giretto per le strade del rally di Montecarlo con il radar di Mannucci.

L'amministratore delegato della Lancia ing. Sguazzini fa eco:

CONTINUA A PAGINA 20



Tutto Incluso anche la SINCERITA'

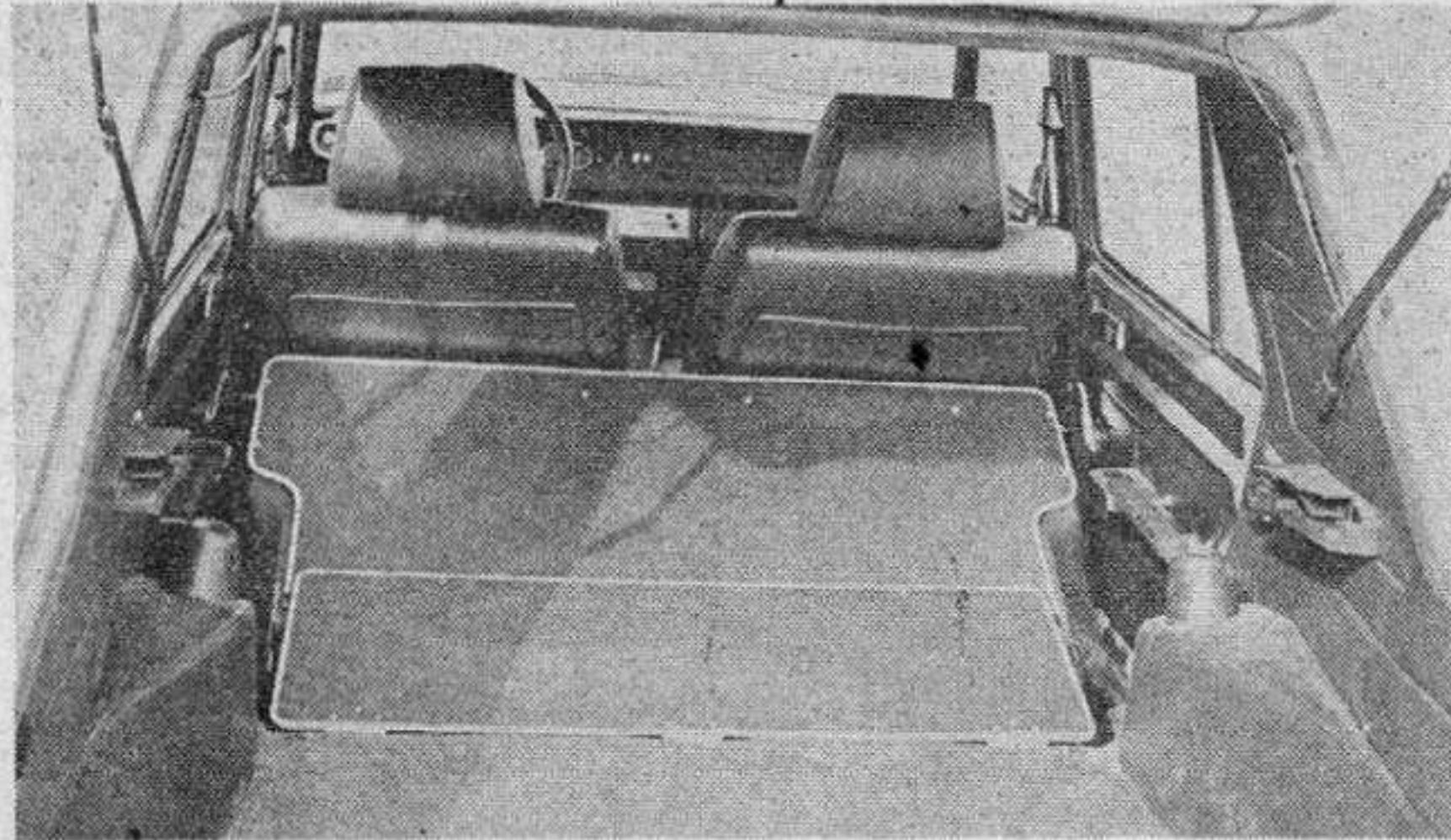
L'IDENTI-KIT

Vettura: berlina a scocca autoportante a 3 o 5 porte. Sospensioni a 4 ruote indipendenti, molle a barra di torsione, barre antirollio. Motore: 4 cilindri in linea, anteriore trasversale, alesaggio 76,7, corsa 70. Cilindrata 1294 cc. Potenza 82 CV-DIN a 5000 giri/min. Coppia massima 11 kgm a 4000 giri. Rapporto di compressione 9,8:1. Cambio a 4 velocità + retromarcia, tutte sincronizzate. Freni idraulici a doppio circuito anteriori a disco, posteriori a tamburo. Passo 2520, carreggiata anteriore 1383, posteriore 1332, peso 940 kg (3 porte), 950 kg (5 porte). Velocità massima 165 kmh.

Nata nel luglio dello scorso anno, la Simca 1100 TI è il punto d'arrivo di una evoluzione naturale del modello «base» che è una delle caratteristiche della produzione Simca. Presentata con il motore 1118 (e qui si giustifica la sigla), la trazione anteriore della Simca è ora approdata, attraverso la Special 1204 e la Special 2. serie di 1294, alla versione TI, una sigla non del tutto originale nella produzione automobilistica il cui significato sportivo è comunque, nel caso in questione, ampiamente giustificato.

Il «cuore» della Simca 1100 TI è quello della «Bagheera» Matra-Simca, e cioè il 4 cilindri 1294 alimentato da due carburatori doppio corpo, con 82 CV-DIN. Il motore è identico, sola differenza i collettori di scarico giustificati dalla diversa sistemazione del motore trasversale, anteriore nella 1100 e posteriore-centrale nella «Bagheera». E' un motore senza ricercatezze, ma potente ed ultracollaudato sulle invincibili berlinette Rallye 2, dominatrici della 1300 gruppo I in velocità come nei rallies. Rimag.

CONTINUA A PAGINA 20



Fra le molte qualità delle Simca 1100 a trazione anteriore, la possibilità di creare un ripiano per i bagagli ribaltando il sedile dietro

LE RIVALI A TRAZIONE ANTERIORE

	cilindrata	potenza	peso	velocità	prezzo
Simca 1100 TI	1294	82/DIN	940	165	1.689.000
Alfasud TI	1186	79/SAE	810	160	1.904.000
Fiat 128 Rally	1290	67/DIN	820	150	1.663.000
Giannini 128 Rally NP	1290	81/DIN	820	170	1.840.000
Innocenti-Leyland Cooper Exp.	1275	71/SAE	670	160	1.747.200
Peugeot 304 GLS	1288	75/DIN	915	160	2.025.000



IMPRESSIONI DI GUIDA

La buona impressione formale che ci ha dato la Simca 1100 TI è stata confermata da una breve prova su strada. La macchina si potrebbe definire una trazione anteriore «classica», con un accentuato sottosterzo e la conseguente necessità di non arrivare «lunghi» alle curve strette. C'è di buono che la TI, alla manovra istintiva di togliere il piede dal gas e magari frenare, reagisce in maniera molto sincera, cambiando assetto ed in poche parole iscrivendosi nella curva.

Estremamente sicura nel misto veloce, la Simca 1100 TI diventa più faticosa, nel misto stretto, più che altro a causa dello sterzo, che resta piuttosto «pesante» pur essendo troppo demoltiplicato. Accentuato il rollio, che guidando però non si avverte soprattutto per il fatto che le ruote (anche la posteriore interna) restano sempre a contatto con il terreno. Merito anche delle barre di torsione, che sostituiscono le consuete molle nelle sospensioni, e che permettono un'ottima escursione alle ruote. Fra l'altro, abbiamo avuto l'impressione che sia piuttosto facile indurire le barre anteriori agendo sul blocco delle

barre stesse dalla parte opposta del loro attacco alla sospensione.

Veramente buona anche la frenata, nonostante una prima impressione di «morbidezza» del pedale anche perché il servofreno ci è parso perfettamente calibrato, con un'azione non eccessiva.

Per quanto riguarda il motore, vi sarebbe ben poco da aggiungere alle sue già dimostrate qualità. Molto potente e refrattario agli strapazzi, si avvale per di più di quattro rapporti al cambio molto ben scelti. Certo, la coppia è alta, ma anche in meccanica non si può avere tutto, e con un 1300 da oltre 80 CV «veri» ci si può anche aspettare l'entrata in coppia al di sopra dei 4000 giri. Quindi, anche per il fatto del peso non indifferente, per andar forte con la Simca 1100 TI è necessario «pestare» allegramente e tirare tutti i giri, per lo meno non sotto i 6000. E' quanto basta per trarne notevoli soddisfazioni.

Non abbiamo rilevato la velocità massima, causa i limiti attuali anche sulle autostrade, ma riteniamo possa anche essere superiore ai 165 kmh dichiarati dalla casa.

Le reginette di GINEVRA

44^e SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTOMOBILE
GENEVE
14 au 24 mars 1974



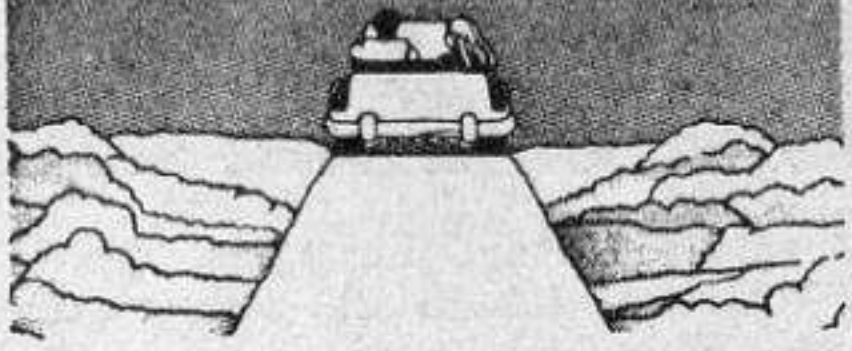
Il mercato svizzero sarà uno di quelli più idonei alla Fiat 132 versione '74, appena presentata con una serie di modifiche che ne fanno un'altra macchina! Anche Enzo Ferrari, ai cui giudizi i responsabili FIAT tengono particolarmente, ne ha avuta una in prova a Maranello. Il «Drake» in tre parole ha riassunto lapidariamente il suo giudizio sul notevole progresso constatato: «La 132 GLS è bella, comoda e silenziosa». La prova su strada completa di questa Fiat apparirà nel prossimo numero di AUTOSPRINT-SPECIALE GINEVRA. A destra, il disegno di un sofisticato break Pininfarina ricavato dalla Fiat 130 coupé



A Ginevra ci sarà anche questa versione spider della Lancia Beta, che amplierà così la gamma di questo modello. Dotata di un robusto roll-bar, essa mantiene l'aspetto e l'abitabilità del coupé Beta



**44^e SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTOMOBILE
GENEVE
14 au 24 mars 1974**



il simbolo di BERTONE

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

Ginevra che apre i suoi battenti il 14 marzo. Nonostante i momenti di grande incertezza che il mondo automobilistico mondiale sta attraversando, la carrozzeria torinese apre la serie della speranza, presentandosi al salone svizzero con ben quattro novità.

La prima riguarda l'ABARTH-ABARTH che AUTOSPRINT ha

rigido e poggia su un robusto roll-bar, come vogliono le attuali norme di sicurezza per le vetture che hanno la possibilità di « scoperciarsi ».

La quarta novità doveva essere una modifica aerodinamica di un modello di serie di una grande industria, che all'ultimo momento non ha avuto il « placet » dalla direzione.

Da Pininfarina a BERTONE, (ma se non ci fossero i nostri maestri di carrozzeria i Saloni si farebbero ancora?). Infatti a Ginevra, tradizionale appuntamento per i carrozzieri, solo 9 hanno risposto all'invito, di cui 8 sono italiani e uno tedesco (KARMANN).

Nei programmi della Bertone era di portare a Ginevra una vettura dalle caratteristiche sportive, un dream-car, oltre alla MASERATI quattro porte. Caduta quest'ultima per le note vicende in cui si dibatte la Casa del tridente, anche l'altro programma è saltato. Ecco allora, allineata coi tempi, la novità mondiale di Bertone, la vettura « MULTIUSI » (il nome per il momento è nostro), perché essa altro non è che la base di una piccola vettura di serie dai consumi e dalla manutenzione molto limitata, la Fiat 127. Il cliente a seconda delle proprie esigenze e del proprio capriccio la potrà, una volta acquistata, « trasformare » in spider, in un furgoncino, in un fuoristrada.

GIUGIARO sarà presente indi-



LA BETA conquista

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

« Con la Beta coupé, così come con la berlina, la Lancia ritorna a quelle raffinatezze tecniche e stilistiche che la resero famosa. In particolare, con questo coupé siamo intimamente convinti di offrire alla clientela, anche la più esigente, un prodotto eccezionale. Le difficoltà dell'economia nel nostro Paese, che coinvolge in modo particolare l'industria automo-

la Beta coupé è chiaro ed in più è anche piacevolmente colorato, con due vantaggi principali, lo si guarda più volentieri, e i numeri sono molto più leggibili che nei cruscotti tradizionali. »

Giovane e moderno anche il rivestimento dei sedili in velluto e in panno velluto, con il poggiatesta incorporato (in tutte e quattro le poltrone).

La Beta coupé avuta in prova era la versione con il motore di 1800 cc, accreditata di una velocità massima di 190 kmh, mentre la versione 1600 è accreditata di una velocità di 180 kmh. Ne esiste, poi, come anticipato, una versione omologata in questi giorni che con il motore 1600 dà 178 kmh (le ragioni « patenti punitive »).

Finalmente abbiamo girato la chiave dell'accensione, e sentito il motore (che già conosciamo sulla berlina) trasportato sul coupé, silenzioso come nelle migliori tradizioni Lancia. Un fruscio... prima innestata con molta facilità (altra nota positiva, la posizione e la facilità di innesto del cambio) e via! Con il radar di Mannucci, il copilota di Munari, cominciano... i guai. Si legge nelle note: « incrocio, semaforo, 140 metri, incrocio 200 metri semaforo freccia a sinistra per andare verso il giardino esotico... ». Se lo avessimo seguito alla lettera la nostra bella Beta coupé sarebbe affondata nel porto, vicino ad un magnifico tre alberi. Infatti a sinistra c'era il porto mentre per andare al giardino esotico si doveva girare a destra... L'avranno fatto apposta, per mettere alla prova i riflessi dei giornalisti.

La prova si è svolta lungo il percorso che i rallymen affrontano nell'ultima notte del « Montecarlo ». Siamo arrivati anche a una trentina di km dal famoso Col du Turini, ma non lo abbiamo scalato. Sarebbe stato troppo per le nostre deboli forze, dopo tutte quelle curve e controcurve!...

Pioveva ed ad un certo punto del nostro percorso, vicino al Col de Braus, ci siamo ricordati di quanto aveva detto il direttore del marketing Lancia, Cesare Fiorio, il giorno prima. « Se piove, tiraci dentro alla Beta coupé. Solo così ne potrai apprezzare le doti. Non aver paura è impossibile uscire di strada... ». Lo abbiamo fatto, su un percorso di montagna, bagnato da una pioggia non forte ma fastidiosa, e da un asfalto poco pulito per la presenza di terra smottata, e mai la Beta coupé ha soltanto accennato a tradimenti. Attaccata all'asfalto, anche se maltrattata, leggera da guidare nonostante la trazione anteriore, un cambio docile, con la leva per azionarlo al punto giusto e le marce che anche quando arrivi « impiccato » in una curva ti entrano con facilità (meno male!).

I consumi sono in regola con il momento di austerità; 9 litri per 100 km nella versione 1600; con il 1800 il consumo cresce lievemente oltre 9,1 litri per 100 km. In regola con l'austerità anche i prezzi, tenendo conto della classe e delle rifiniture della vettura. La 1600 costa, IVA compresa, 3.276.000 lire, mentre il 1800 costa su strada 200.000 lire in più.

Una MINI tedesca

Continua, accentuato dall'attuale costo del greggio, il « boom » delle vetture medio-piccole. A Ginevra, sarà la volta della Volkswagen Scirocco. L'aspetto ricorda quello della Fiat 127, ed è anch'essa a trazione anteriore

La SIMCA detta TI

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

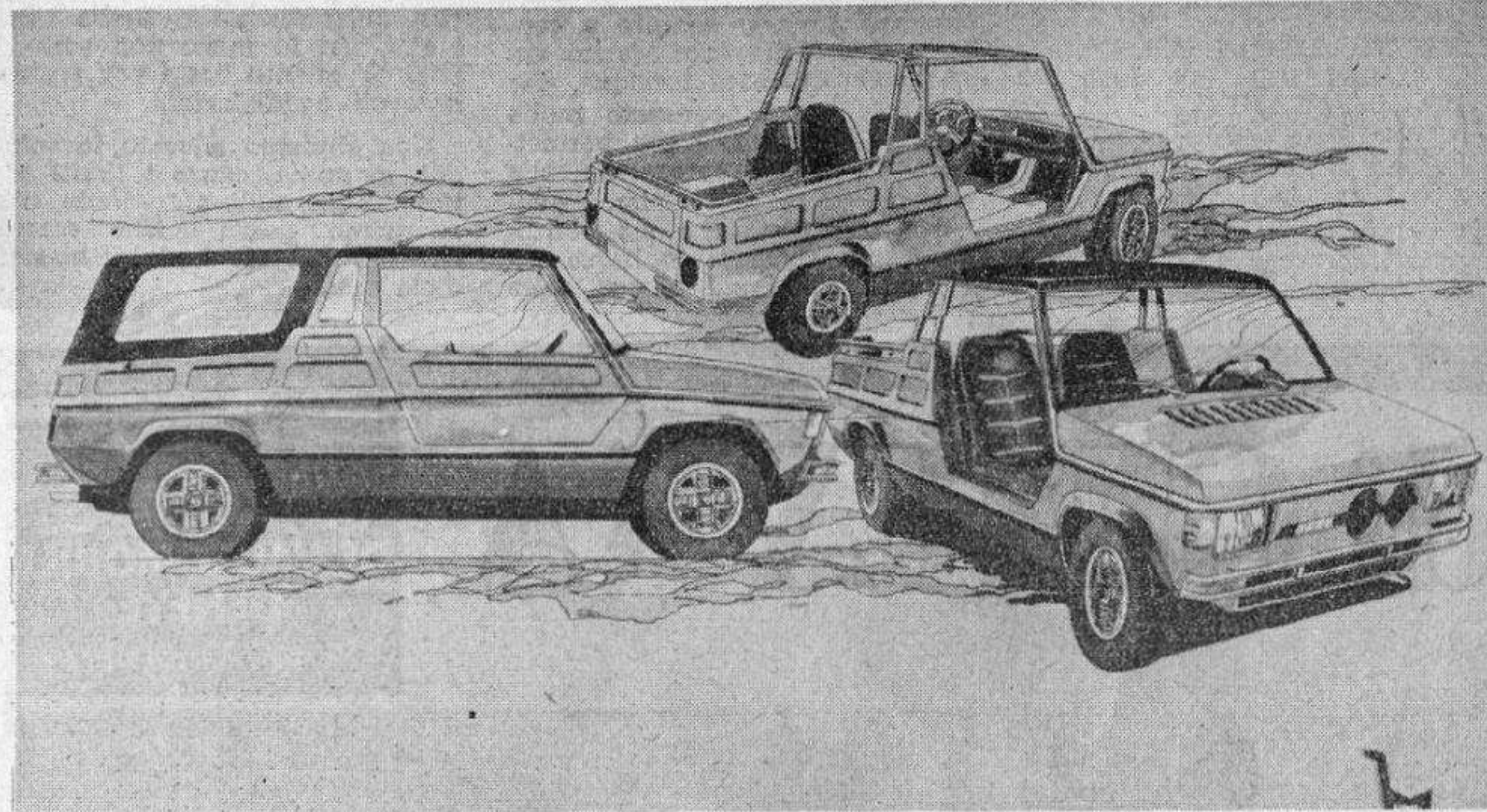
spetto a questo propulsore, il motore della 1100 è alimentato da due carburatori verticali al posto degli orizzontali, ma la potenza è la stessa, la differenza di prestazioni essendo pienamente giustificata dalla notevole differenza di peso, quasi un quintale in più per la TI.

In effetti, la 1100 è una vettura nettamente diversa dalla Rallye 2, ed i paragoni sono unicamente orientativi e limitati al motore. E questo non solo per il fatto che la 1100 è una trazione anteriore, ma poiché la sua destinazione è molto meno « specializzata », trattandosi di una vera vettura da tutti i giorni pur racchiudendo in sé una quantità veramente fuori dal comune di dispositivi ed accessori quale difficilmente si riscontra anche in modelli di classe superiore.

Già esteriormente, la 1100 TI

AUTOSPRINT A GINEVRA

Anche Autosprint sarà presente all'appuntamento con il Salone di Ginevra. La nostra rivista sarà ospite dello stand 719, della Magneti-Marelli, lungo la balconata del Grand Palais. Amici e simpatizzanti sono invitati.



Tre disegni del divertente modello « Multiusi » che Bertone ha tratto lavorando sul pianale Fiat 127

già anticipato, nel numero scorso. La due litri dell'Abarth è stata studiata nella galleria del vento dal carrozziere principe, a cui era stato dato il tema di risolvere che era: « La ricerca dell'ottimizzazione del Cx in rapporto al Cx sia anteriore che posteriore ». La carrozzeria « disegnata » dalla galleria del vento della Pininfarina ha dato ottimi risultati teorici, con valori Cx molto bassi. Presto la vedremo muovere i primi passi sui circuiti, per essere poi la vera « reginetta » non solo sportiva del Salone di Ginevra.

Dallo sport all'industria, la Pininfarina presenterà in anteprima mondiale una « proposta » di un break su telaio della Fiat 130 coupé. Sarà una « proposta artistica » della Pininfarina per « nobilitare » questo tipo di vettura. Il particolare più interessante di questa vettura è la parte finale del tetto che termina con uno spoiler verso l'alto per due ragioni principali. La prima per evitare i vortici di coda, la seconda, più pratica, per impedire durante il maltempo che il lunotto posteriore si sporchi.

Uno SPIDER su telaio e meccanica BETA COUPE' è un'altra delle novità di Ginevra portata dalla PININFARINA, per allargare la gamma di questo modello di vettura della Lancia.

La BETA SPIDER è un 2+2, il tettuccio centrale è di materiale

rettamente a Ginevra: allo stand della Karmann, sarà esposta la vettura da lui disegnata per la VW, un coupé a trazione anteriore, due porte 5 posti denominata « SCOROCO ».

La FIAT, che gode di un buon mercato in Svizzera, presenterà per la prima volta la nuova 132 da poco commercializzata, mentre è stata rimandata (a Torino) la presentazione dell'X 1/20 che inizialmente era stata prevista per questa occasione.

Anche per l'ALFA ROMEO erano stati fatti programmi di portare i vari coupé Alfetta e Alfa-sud, poi la crisi energetica ha fatto saltare tutto.

La LANCIA invece pur nell'attuale momento critico dell'industria di Chivasso, immette sul mercato due vetture, una, destinata senz'altro ad avere quel successo, e forse superarlo, che ha avuto la FULVIA COUPE', la BETA COUPE', nelle tre versioni 1800 cmc, 1600 cmc e 1600 che non supera i 180 kmh. Altra novità sarà la versione stradale della STRATOS.

FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI e DE TOMASO, nulla di nuovo, d'altra parte il mercato è fermo in queste fabbriche, la Lamborghini ha annunciato il prezzo della « COUNTACH » che si fa da sé negli stabilimenti di S. Agata.

bilistica, avrebbe forse consigliato di procrastinare il lancio della Beta coupé. Non l'abbiamo fatto, perché siamo sicuri dell'eccezionalità del prodotto che offriamo... ».

Dopo tante belle parole, finalmente l'abbiamo presa « in mano » la tanto decantata Beta coupé e l'impressione, dopo un momento che eravamo seduti nei comodi e ampi sedili, non ha potuto che adeguarsi alle parole di chi la magnifica. Se prima di salirci avevamo apprezzato visivamente la linea e le ridotte dimensioni della Beta coupé (lunga meno di 4 metri), seduti al volante ne apprezzavamo, prima di accendere il motore, la comodità e il lusso del suo interno.

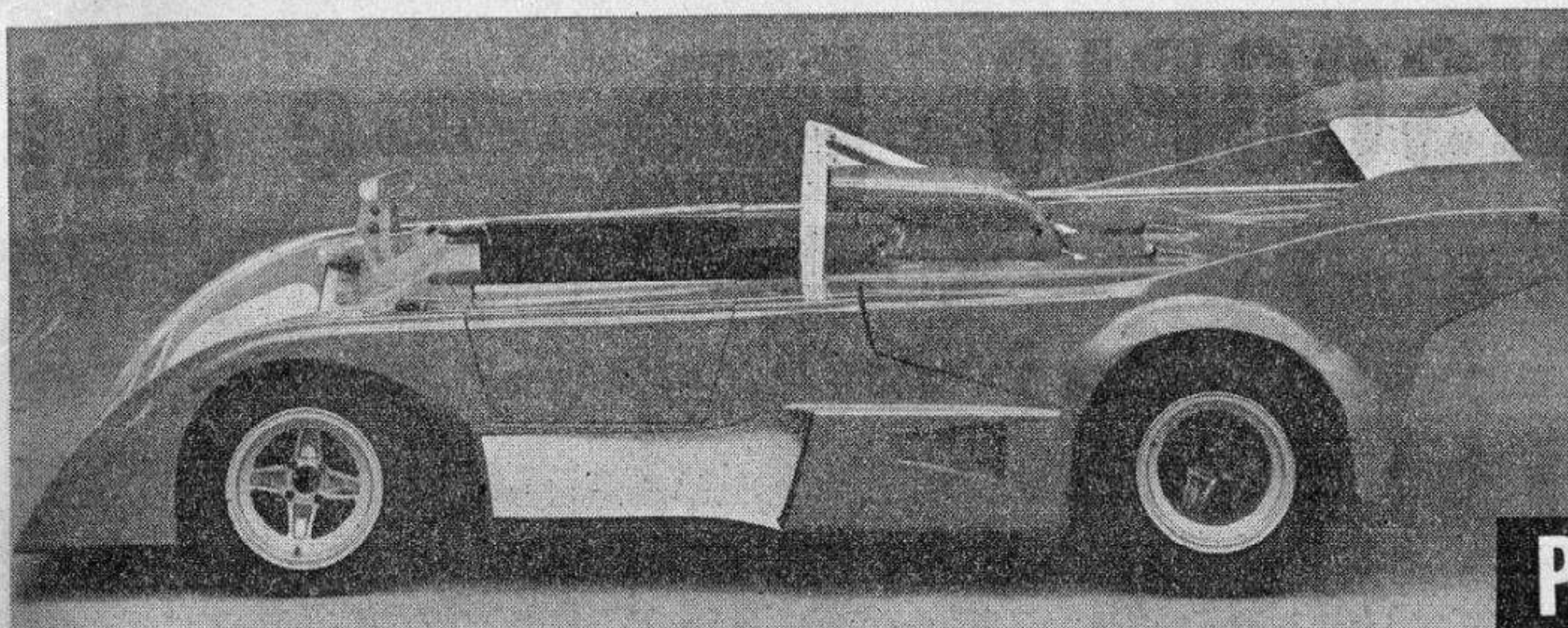
Un cruscotto finalmente nuovo! Basta, una volta per tutte, con i brutti cruscotti neri con la scusa dell'antiriflesso. Quello del-

PREZZI delle nuove LANCIA

	prezzo di listino	prezzo con IVA
Beta coupé		
1600 cmc	2.295.000	3.276.000
Beta coupé		
1800 cmc	3.100.000	3.472.000
Stratos	7.200.000	8.496.000

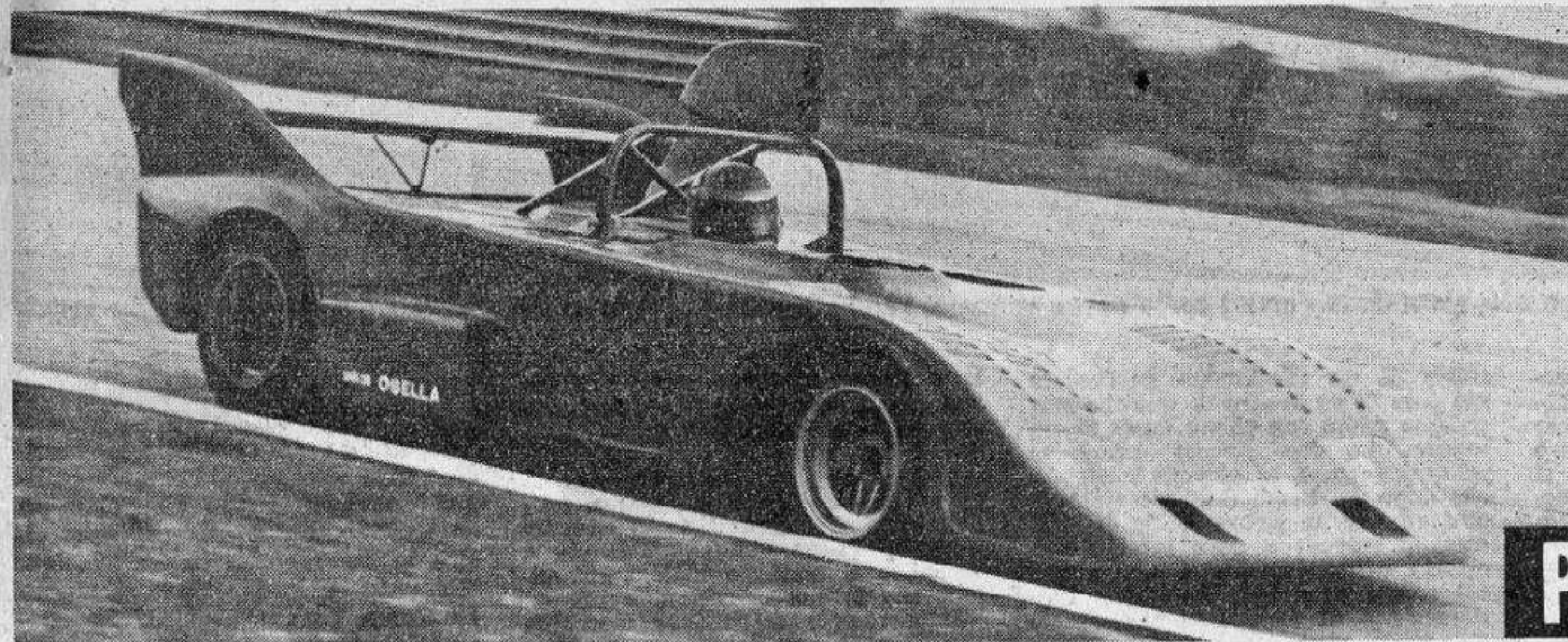
g. c.

V8/Blog Scan



La familiare sagoma dell'Abarth-Osella PA1, la vettura cioè con cui Merzario, Vittorio Brambilla, Pianta, Pica ed altri hanno corso durante la stagione passata. La PA1 ha vinto nel '73 le prove ad Enna ed al Nurburgring

PA 1

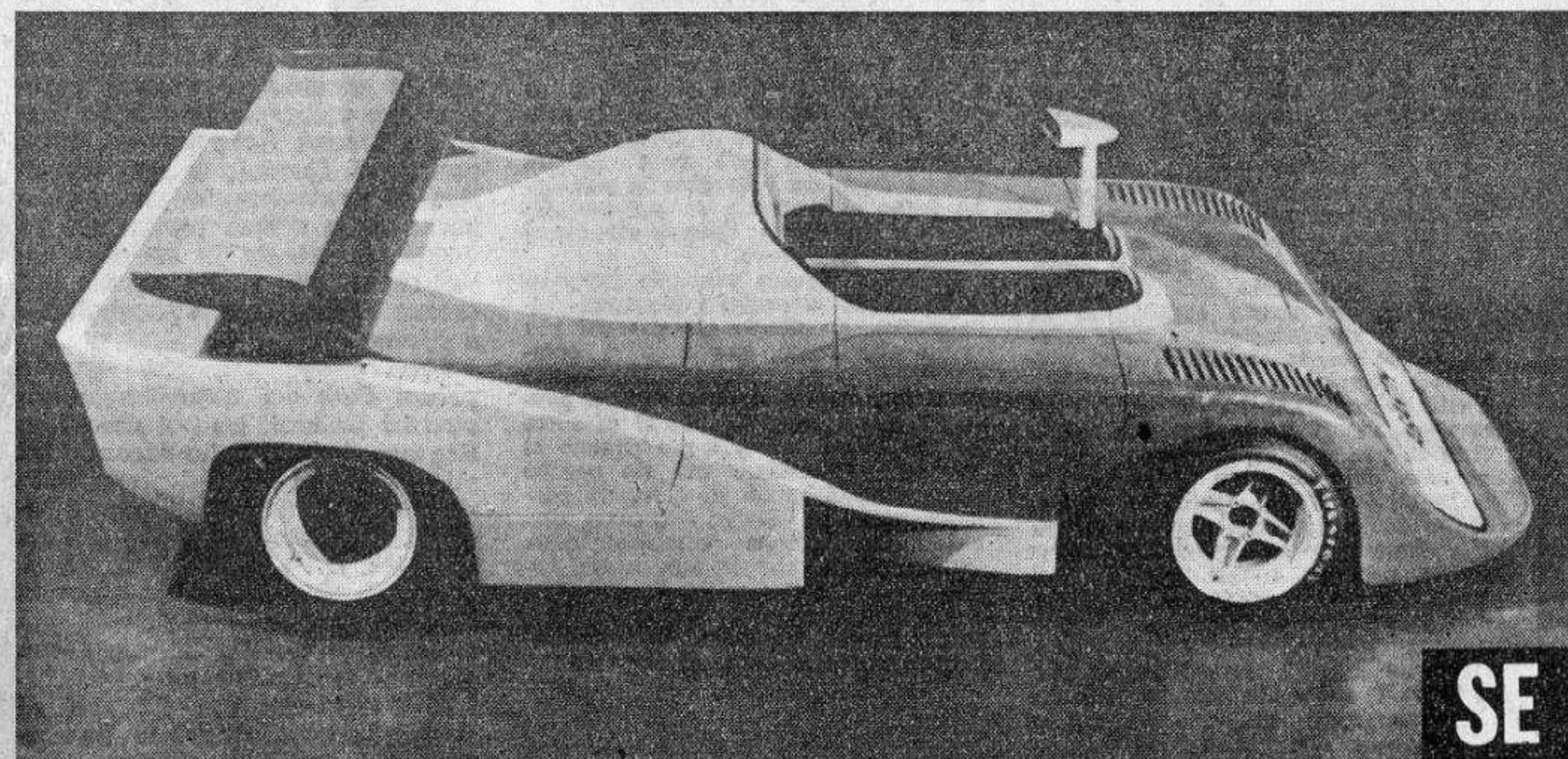


Chris Craft a Misano con la PA2, la vettura-base dell'Euro 2000 per il 1974. Queste le caratteristiche tecniche:

ABARTH PA2, Sport Gruppo 5 - Motore tipo 236 G - cilindri 4 - diametro x corsa mm 88,9x80 - cilindrata 1981 cc - rapporto di compressione 11,5:1 - potenza massima (DIN) 280 CV a 9000 giri/min. - coppia massima (DIN) 24,5 kgm a 7200 giri/min. - valvole 4 x 4 in testa a V - distribuzione 2 alberi a camme in testa - alimentazione iniezione Kugelfischer.
Telaio semi-monoscocca - **trasmissione** cambio Hewland FGA 400 - differenziale Hewland.

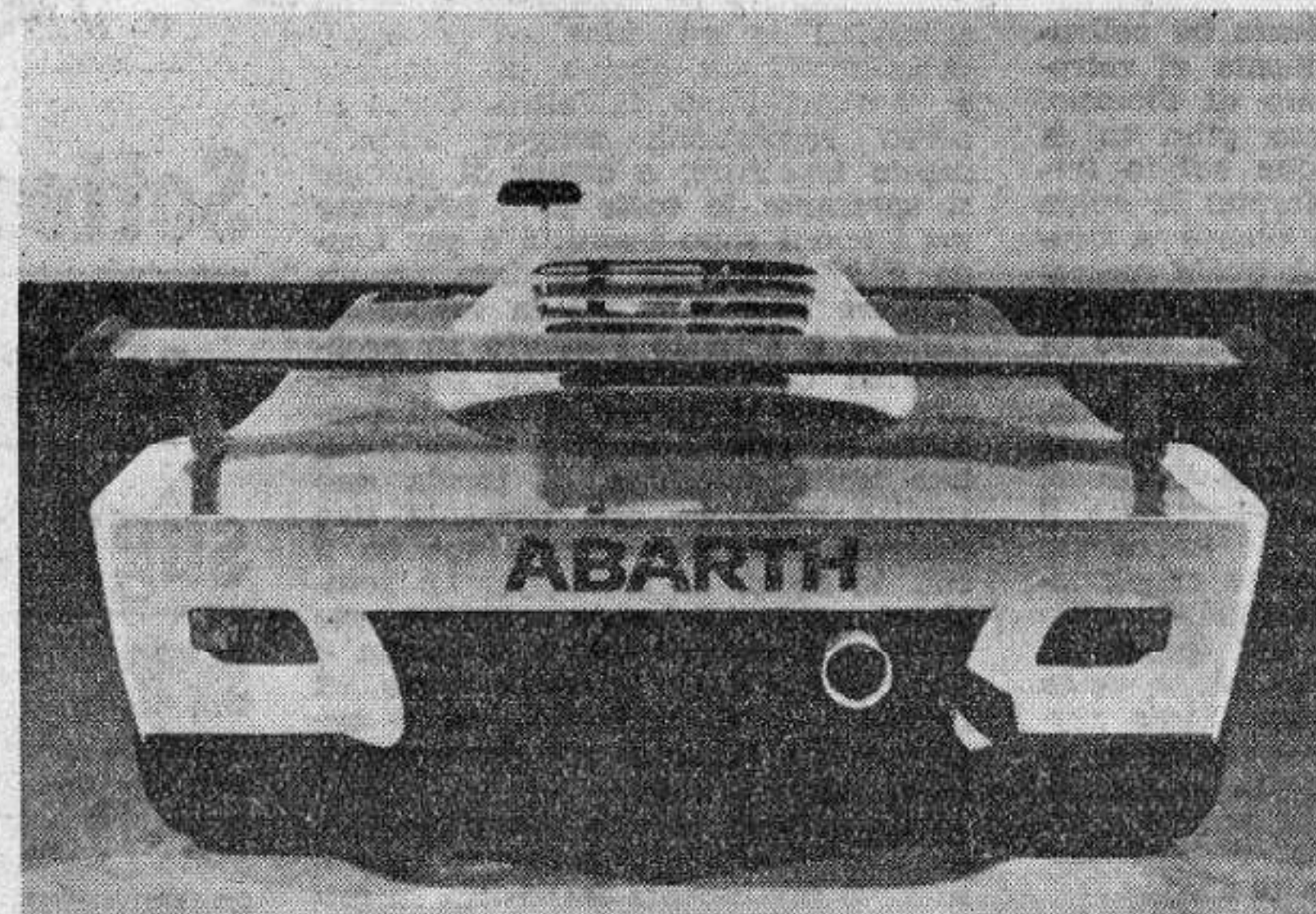
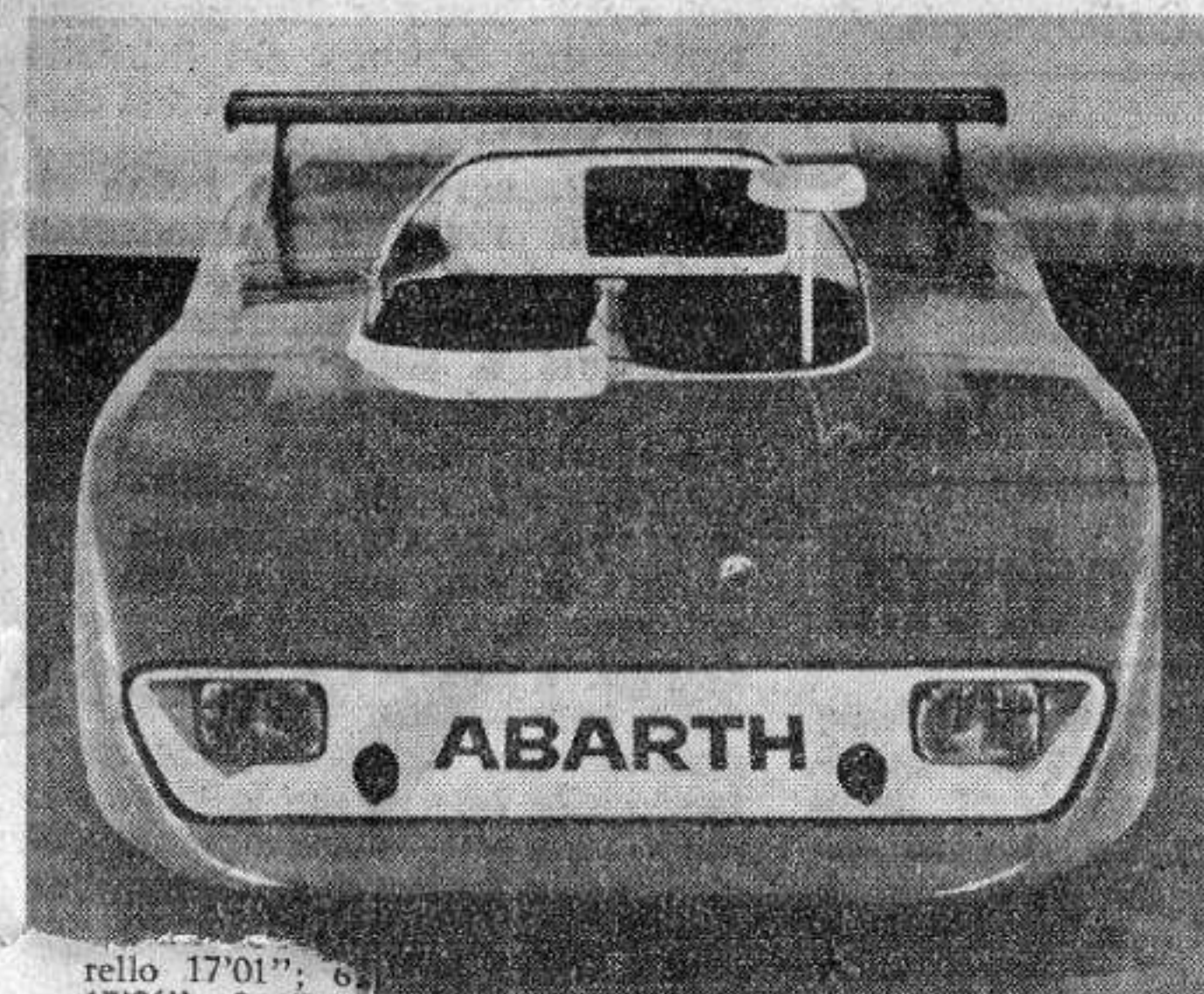
Sospensioni a 4 ruote indipendenti. **Dimensioni** passo 2304 mm - carreggiata ant. 1304 mm - carreggiata post. 1410 mm - lunghezza 3920 mm - larghezza 1820 mm - altezza 950 mm (al roll-bar).
Peso 575 kg - **rapporto peso/potenza** 2,0 kg/CV - ruote in lega leggera.
Pneumatici anteriori 10"x13 (diametro esterno 20") - posteriori 16"x13 (diametro esterno 24").
Freni a disco.

PA 2



L'ultima Abarth 2000, la SE 027, interamente progettata in « casa » Abarth. La sua forma estremamente aerodinamica è stata a lungo studiata nella galleria del vento presso la Pininfarina. Sarà la vettura da battere?

SE 027



rello 17°01"; 8. Dall'17°26"; 8. Dall'17°30"; 10. Prova speciale «H» a Misano. Il telaio è del tipo monoscocca 1. Verini 25°15"; 2.

Posteriormente, troviamo un alettone a tutta larghezza. Il motore utilizzato per ora è il 4 cilindri Abarth

Chiariamo il «MISTERO»

(che è spiaciuto ad Osella)

Trilogia ABARTH

anche per GINEVRA

MISANO - Il team Abarth-Osella ha concluso al Santamonica le sue prove preliminari con la nuova squadra e con la vettura che userà nel Campionato Europeo Marche 2000 nella stagione entrante. Una grossa soddisfazione per Osella è stato il breve test compiuto sulla PA2, cioè il nuovo modello '74 che aveva praticamente solo provato a Casale a metà novembre. Senza particolari regolazioni, la nuova vettura ha permesso a Vittorio Brambilla di far segnare un ottimo 1'14"9 che non solo è nettamente migliore del record delle Sport 2000 (Edwards, 1'16"6) ma è appena 3/10 superiore al limite delle F. 2 (Williamson, March-BMW, 1'14"6).

Anche Craft ha provato la nuova macchina, rimanendone entusiasta anche a paragone della Lola T 292. Gli servirà solo un sediolino su misura per arrivare ai limiti di Brambilla. Per ora, è sceso subito sotto l'1'17", che sembrava un limite invalicabile con la vettura '73, anche per Brambilla. Osella è rimasto piuttosto male quando ha saputo che la gara d'esordio del campionato, prevista proprio a Misano il 17 marzo, è stata rinviata. Certamente, ora come ora sarebbe stato il team da battere. Esordio quindi rimandato al 7 aprile, al Castellet.

A proposito di vetture 2 litri « torinesi », si è generata da qualche tempo una certa confusione di modelli e tipi, cui ha contribuito anche la Fiat che ha inviato alla stampa una cartolina contenente i dati della vettura '74, con le foto del modello '73. Equivoco nel quale in molti sono caduti.

Ed ecco come stanno le cose. Di Abarth-Osella in attività ne esistono due, cioè la PA1 che sarebbe il modello che ha fatto il campionato 1973, e che è stata usata dalla squadra per i primi giorni di prova nei recenti tests a Misano, e la PA2, modello '74, la cui foto apparve in anteprima sulla copertina di Auto.

La PA2 (cioè la vettura che ha permesso l'exploit di Brambilla a Misano) sfrutta l'esperienza della PA1 con queste principali differenze: diversa carrozzeria soprattutto nel frontale, 15 cm. di passo in più, nuovo cinematismo delle sospensioni, nuova distribuzione dei pesi, motore (Abarth) di modello più aggiornato.

Esiste poi una terza Abarth 2000, quella Abarth-Abarth di cui avete letto le prime indiscrezioni su AUTOSPRINT, ed avete visto i disegni in anteprima, e che apparirà a Ginevra, per lo meno a livello di manichino avanzato.

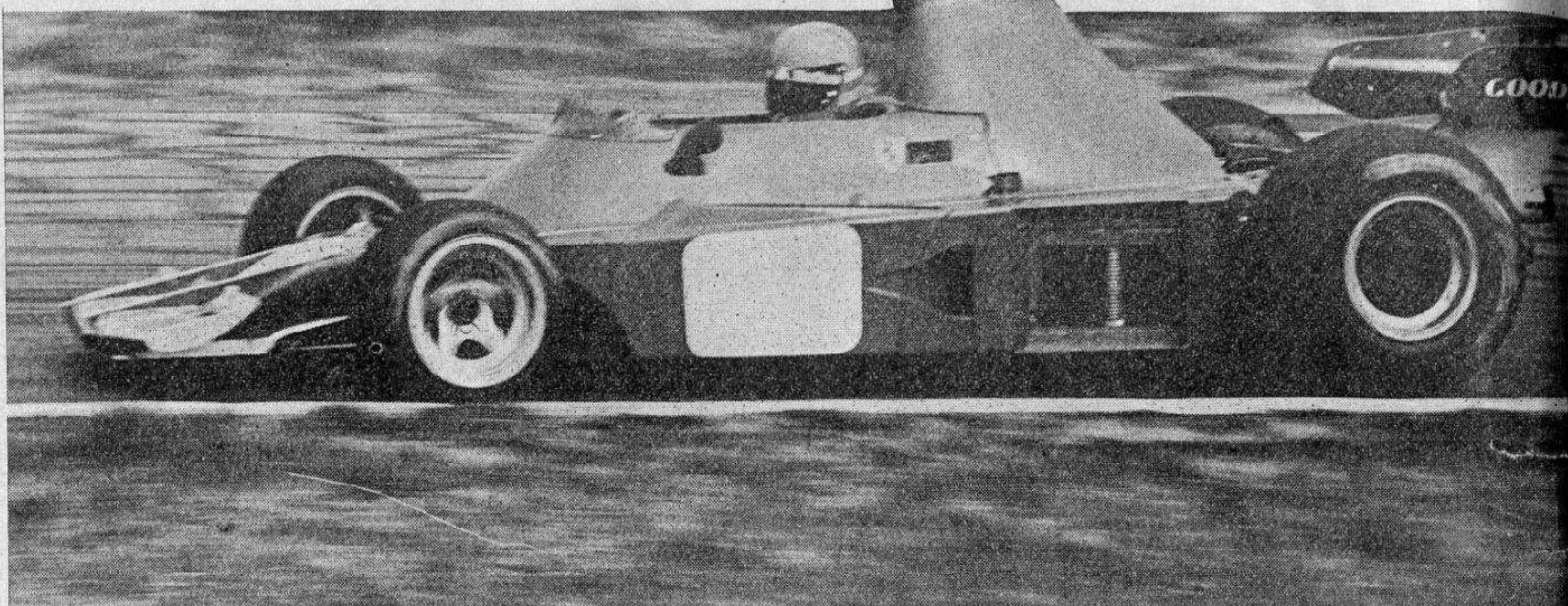
Quello che è sicuro è che la vettura «base» della squadra sarà la PA2, dato che il modello '73 si è mostrato troppo inferiore per poter essere utilizzato in maniera competitiva. Di PA2, Osella ne ha già costruite e vendute una decina, e conta di metterne in cantiere altre. Nella versione clienti, cioè quella in vendita, la PA2 potrà montare qualsiasi motore, e si chiamerà Abarth-Osella, mentre le vetture ufficiali monteranno esclusivamente il 4 cilindri Abarth e si chiameranno solo Abarth. In pista la squadra ufficiale avrà un direttore sportivo d'eccezione: l'ing. Carlo Abarth. E' un clamoroso ritorno pieno all'attività, questo. Abarth lo si è visto a Misano dirigere con Osella i tests risultati poi tanto positivi. C'era anche Merzario per l'occasione, ed ha parlottato a lungo con i suoi ex patron.

Ma è azzardato avanzare ipotesi. Anche se, con Vittorio Brambilla ormai tutto preso dalla F. 1 ottenuta dalla March, si ripropongono per il team giallorossoblu i problemi di guidatori. I «big» della F. 1 hanno troppe coincidenze di date. Così si torna a pensare al jolly Bell, da affiancare a Craft, rimasto l'unico pilota a tempo pieno.

CAMBIATI PERISCOPIO

e ALI

per la
FERRARI
VALLE-
LUNGA
non è più
TABÙ



La nuova presa d'aria posteriore sfoggiata dalla Ferrari nelle prove romane. Lauda, assieme a Regazzoni, è andato « sotto » al record Matra

ROMA - Forse l'ingegnere Mauro Forghieri non avrebbe resistito tre giorni, stando in piedi con aspirine e vitamine effervescenti, se non fosse stato sostenuto dal buon comportamento globale delle due B/3 portate a Vallelunga. Era visibilmente influenzato l'ingegnere, ma a curarlo ci hanno pensato Regazzoni e Lauda oltre alla stessa pista di Vallelunga che, spesso assai poco comprensiva con le Ferrari, è stata finalmente « domata » grazie al paziente lavoro svolto attorno ad una macchina che soltanto cinque mesi fa sembrava destinata alla pensione.

Certo il buon lavoro dell'equipe di Maranello non sarebbe stato sufficiente se non fosse stato integrato dalla nuova atmosfera di fiducia che si respira in casa Ferrari e da un tipo di mentalità diverso (vorremmo dire più « inglese ») ed adeguato alla nuova realtà della F. 1 che non lascia più

Ghedini e dalle due squadre di meccanici agli ordini di Borsari e Cuoghi. Le macchine non sono uguali: Clay guida il modello classico mentre Niki ha il compito di collaudare il retrotreno a bracci paralleli ed attacchi dei puntoni molto bassi già visto nel dicembre scorso. Questa volta comunque la soluzione sembra definitiva sia perché i tempi sul giro parlano a favore di questa soluzione sia perché la stessa non ha più un'aria provvisoria ma sono state fuse delle nuove flange per il cambio che eliminano il pesante archetto di collegamento in acciaio sciolto. Anche per i motori si notavano con il cronometro e con l'orecchio, qualche novità, ed anche se questo argomento era tabù per Forghieri si intuiva che sulla macchina guidata da Lauda era stato montato un propulsore con quelle modifiche alle teste che do-

tratta di un riferimento particolare ma solo di un avanzo di qualche precedente prova con chissà quale team inglese. Le due gomme comunque portano fortuna al giovane austriaco che dopo un breve rodaggio riesce a portare per la prima volta la B/3 sotto il minuto e nove secondi fermando definitivamente i cronometri sul tempo di 1'08"7. Purtroppo l'ottima serie di tornate viene fermata dal solito scarico che non ne vuole sapere di stare al suo posto.

L'euforia comunque mette le ali ai meccanici, che in un battibaleno cambiano il pezzo e permettono a Niki di riprendere con un ritmo ancora migliore di prima. Il momento è un po' particolare ed una leggera emozione gravita nell'aria: il thrilling in questo caso viene offerto dall'attacco al mitico record di Cevert, quell'8"55 che per undici mesi ha tormentato i sonni dei tecnici di Maranello. Le possibilità sono comunque ormai chiare e la serie dei giri è significativa: 8"7, 8"6, finché l'ingegnere della Goodyear con un sorriso si avvicina a Ghedini per confrontare i cronometri. Non ci sono comunque dubbi ed è confermato che Niki ha fatto meglio della Matra, segnando il tempo di 1'08"46.

Cosa è mutato dunque nel comportamento della macchina rispetto alle precedenti esibizioni a Vallelunga? E' tutta un'altra cosa e non ricorda neanche da lontano la scorbatica e scomposta B/3 di prima, dalle reazioni strane soprattutto in frenata e nell'inserimento nelle curve. Forse manca ancora di quel pizzico di nervosità utile nei circuiti tortuosi ma permette in ogni caso una pulizia di guida ben più redditizia di prima tanto che in tre giorni nessuno dei due piloti ha mai avuto la minima disavventura in pista. Molto docile in frenata questa nuova B/3 denota la sua genuinità osservando il buon livello generale dei tempi pur se durante il test prove e regolazioni si sprecavano. Il pilota poteva trovarla leggermente sottosterzante oppure sovrasterzante ma l'effetto in pista era sempre positivo.

A pomeriggio inoltrato riprendeva a girare anche Regazzoni ma naturalmente la macchina modificata aveva bisogno di un po' di messa a punto e lo svizzero doveva accontentarsi di segnare un già buono 1'08"9.

Il martedì, i due piloti si sono scambiati le macchine ed all'inizio della mattinata girano di conserva a 50 metri l'uno dall'altro. Come al solito regolazioni, sempre attentamente trascritte, e cambi di gomme si sprecano: le soste sono numerose ma i tempi sono buoni: 8"6 per Lauda e 9" per Clay che deve ancora regolare personalmente la macchina. Intanto è arrivato l'esperto in profili alari Guglielminetti che da qualche tempo si occupa di questi problemi in casa Ferrari e viene montato sulla macchina di Lauda uno spoiler anteriore che presenta una maggior superficie esposta ma ha 5 cm. in meno di incidenza. La soluzione, pur se Lauda non avverte molta differenza, non è malvagia e l'austriaco stava girando sotto al minuto e otto secondi quando era costretto a fermarsi nel prato con il differenziale rotto.

Clay intanto prosegue nel suo meticoloso lavoro di messa a punto, soltanto brevemente interrotto da esigenze pubblicitarie con le ragazze della Marlboro, tanto che Forghieri paragonava la sua pignoleria a quella di Varzi e Lauda allibiva gli astanti chiedendo chi mai fosse questo pi-

lota! Dopo un'ultima sosta per variare il centro di rollo spostando ancora più in basso l'attacco dei puntoni Clay riprende piuttosto forte ma il motore non è più quello di prima e si decide di cambiarlo. Forghieri infine era dell'avviso di premiare la buona volontà di Lauda e rispediva al nord sia il dolorante pilota che la sua macchina.

Il mercoledì mattina la macchina di Clay viene portata in pista con lo spoiler collaudato il giorno precedente da Lauda oltre che con una nuova presa d'aria motore più avvolgente e gomme anteriori leggermente più larghe. Con lo spago la differenza era di circa un pollice ma le misure reali non comparivano sui fianchi.

La macchina ormai ha un assetto che soddisfa il ticinese ed alcune nuove regolazioni imposte dal diario delle prove non gli fanno cambiare idea. Anche per lui arriva la grossa soddisfazione di battere il tempo della Matra fermando il cronometro ad 1'08"5 netto e forse avrebbe potuto fare anche meglio se la sua progressione non fosse stata interrotta dall'ennesima rottura di uno scarico. Ormai i meccanici compiono questo lavoro a memoria ma la loro velocità sarà male ripagata perché dopo un solo giro la macchina torna al box con un rumore che non lascia dubbi e devono rimettersi di nuovo al lavoro.

La sosta forzata consiglia Forghieri di cambiare anche i braccetti dello sterzo, spostando gli attacchi più vicini alle ruote, per un'altra comparazione e la soluzione non viene giudicata negativamente, anche perché i tempi sono sempre al di sotto del minuto e nove. Dopo pranzo si dovrebbe riprendere ma sia perché sono rimaste prove di dettaglio possibili anche a Fiorano (nuovo cerchio scomponibile eseguito dalla ESAP) sia perché la stanchezza comincia a farsi sentire, improvvisamente viene dato lo « stop » definitivo a questa tre giorni. Si ricomincia questa settimana al Jarama.

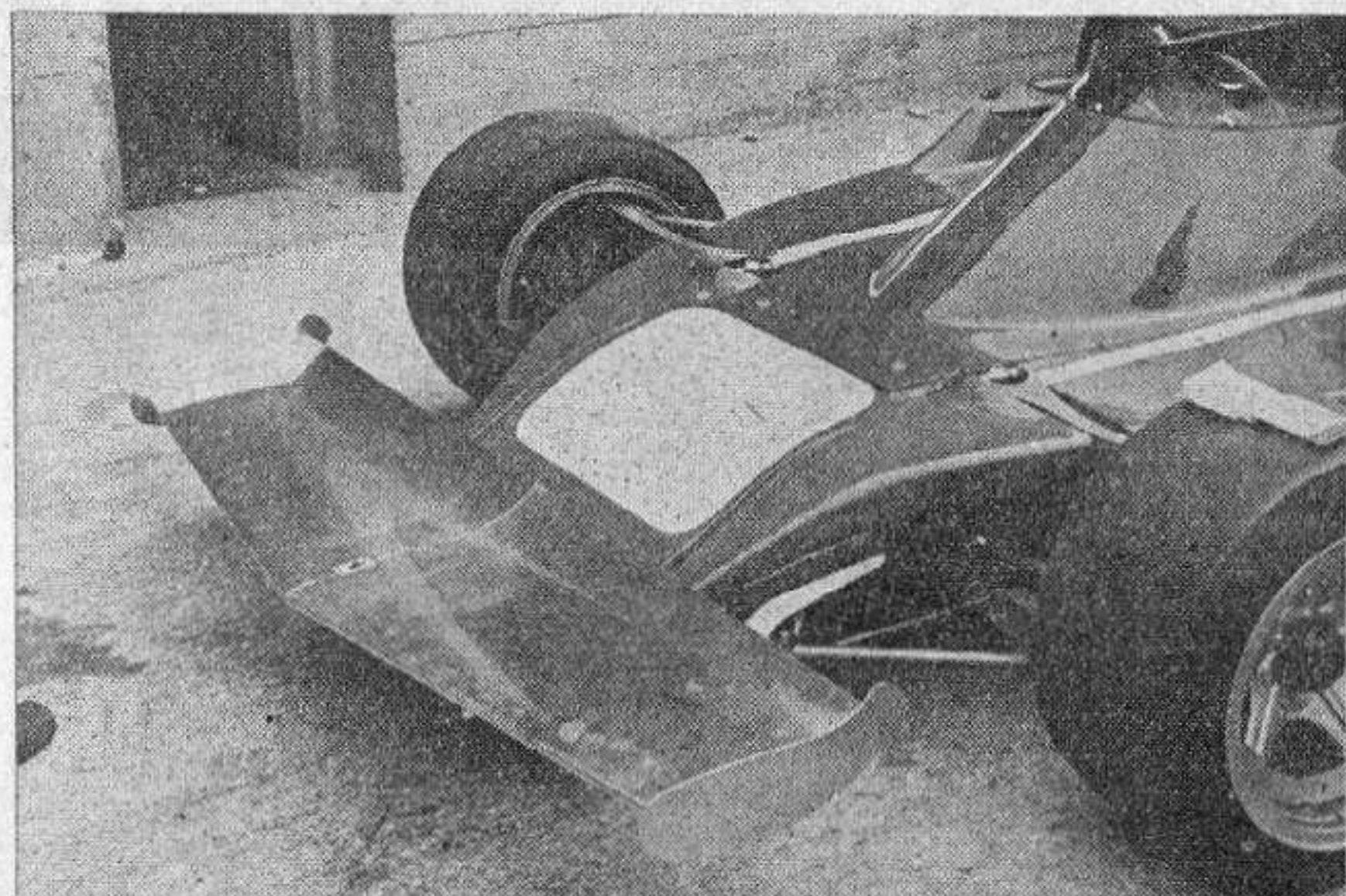
Tanto per non restare inopero, l'on. Masciadri, il parlamentare socialista al quale il Ministro dei trasporti Preti ha affidato la presidenza del Gruppo di Lavoro, ha compiuto una visita all'autodromo di Vallelunga. Ricevuto dal direttore Luciano De Luca, l'on. Masciadri ha « beneficiato » della presenza della equipe della Ferrari (in prova dal giorno prima) per rendersi conto direttamente e personalmente di certi problemi. Parlando con l'ing. Mauro Forghieri (che noi ci eravamo permessi di presentare come l'artefice-tecnico dei successi della Ferrari e lui, di rimando e in tono scherzoso: « Ah, grazie dei complimenti! ») e più a lungo con Gianclaudio Regazzoni, il sottosegretario trasporti ha saputo per esempio che la pista di Vallelunga è sì una delle più sicure ma che lo sarebbe in misura maggiore se venisse sfondata la curva dei Cimini, dove bordo-asfalto, guard-rail frontale e rete metallica di contenimento sono pressoché sulla stessa verticale e se venisse arretrata la barriera all'ingresso del tratto misto per creare spazio tipo « parabolica » a Monza.

L'on. Masciadri, che quanto prima farà un sopralluogo sui circuiti italiani, ha poi chiesto a Regazzoni quali sono secondo lui gli autodromi che sul piano della sicurezza meritano di essere visitati. Regazzoni ha detto che gli impianti del Castellet, di Nivelles e di Heckenheim sono da considerarsi oltre che tra i più moderni e funzionali, tra i più sicuri di tutt'Europa.

Il Presidente del Gruppo di Lavoro interministeriale ha annunciato che il problema della gommatura e del serbatoio di sicurezza sulle vetture da corsa sarà un (doppio) punto all'ordine del giorno nella prossima conferenza europea dei Ministri dei trasporti che si terrà nel mese di aprile a Vienna.

Il sottosegretario ha infine visitato il resto dell'Autodromo (tribune e servizi) per avere più che un'idea sulla sicurezza degli spettatori o sull'efficienza dell'impianto prima di accomiarsi del dottor De Luca. L'avvenimento, così, sotto il profilo della cronaca, non meriterebbe una notizia vistosa, ma il risalto che abbiamo voluto dare alla visita dell'on. Masciadri è giustificato dalla convinzione che il sottosegretario dei trasporti, interpretando alla lettera le direttive del ministro Preti, sia veramente deciso ad affrettare i tempi per concludere in fretta i lavori del suo Gruppo, perché « la sicurezza è troppo importante per subordinarla allo spettacolo ».

Lino Ceccarelli



Fra le tante prove, anche questo nuovo muso con alettone più largo. Negli stessi giorni girava al Castellet Hailwood con la Gulf (ex-Mirage) Sport, che però non si è spinta sui livelli record dell'Alfa Romeo

nulla all'improvvisazione. L'accordo con la Goodyear che vede le due case impegnate in una collaborazione strettissima ha finalmente portato la Ferrari al livello dei team migliori.

A Vallelunga era presente il tecnico Mike Owen che aveva portato tutti gli ultimi « strilli » in fatto di mescole e d'altronde lo stesso avvocato Montezemolo che ha seguito il test nel primo giorno ci confermava, con il calendario dei reciproci appuntamenti, che la Goodyear seguirà la Ferrari passo per passo in una innumerevole serie di prove in tutti i circuiti che saranno teatro delle gare iridate.

L'attuale momento magico della Ferrari e soprattutto Regazzoni in testa al campionato hanno di nuovo richiamato i tifosi, disposti a dimenticare il recente periodo nero in virtù del loro inguaribile attaccamento al cavallino rampante. « E' merito della nostra nuova politica », sottolineava l'avvocato Montezemolo alludendo ai box presi d'assalto ed è auspicabile che in futuro questo ritorno di fiamma serva a tenere in maggiore considerazione opinioni e desideri del pubblico.

Lunedì mattina alle dieci dunque, erano già in pista le due B/3 con Regazzoni e Lauda, seguite dagli ingegneri Forghieri e Caliri, da Sante

vrebbero permettere una migliore utilizzazione della potenza.

Il primo a scendere in pista è appunto Lauda, molto in forma perché nella settimana precedente ha collaudato la B/3 già modificata al retrotreno nell'anello privato di Fiorano. L'austriaco, che ha una gran voglia di guidare, è comunque subito fermo con una gomma forata: la colpa è di una sottilissima chiave a brugola perduta da chissà quale meccanico. Altri dieci giri e nuovo stop, questa volta a causa di un tubo di scarico della bancata di destra rotto: sarà il primo di una lunga serie, unico vero inconveniente accusato dalla Ferrari nei tre giorni di prove.

Nel frattempo Clay, nonostante il programma di prove gli imponesse svariate soste per diverse regolazioni di barre, ammortizzatori ed alettoni, girava sempre sul piede di 1'09"4/09"5. Poco prima della sosta per il pranzo la macchina viene portata nel retrobox per permettere ai meccanici di montare un retrotreno identico a quello della macchina di Lauda che, a sua volta, sarà di nuovo in pista poco dopo le 15.

Niki riparte con le gomme posteriori nuovissime che recano sul fianco una vistosa sigla « Silverstone » scritta a gesso giallo ma l'ingegnere Owen si preoccupa di chiarire che non si