

LEGGETE
SUBITO

Lo choc AGNELLI

Anche questo di AUTOSPRINT è un numero « caldo ». In verità, l'intenzione era — ormai che gli appuntamenti agonistici riprendono in pieno, rioffrendoci una... spiaggia di evasione alle persino drammatiche storture del nostro vivere quotidiano — di ridurre all'essenziale gli interessi extra sportivi. Noi di AUTOSPRINT sappiamo che, se per alcune settimane abbiamo accentuato certe presenze di argomenti non strettamente abituali alle caratteristiche del giornale, ciò era dovuto anzitutto all'incidenza che essi avevano, in generale, anche sui problemi del nostro sport. Inoltre c'era stata la contemporanea reazione dei lettori che ci hanno sollecitati a questa particolare dimensione informativa, ritenendosi essi stessi coinvolti e interessati a quelle che in genere erano situazioni che una volta rimanevano confinate nel limbo del disinteresse generale per la saturazione della problematica politica.

Avevamo deciso, così, di poter ormai fare punto sulle vicende di questi giorni, non per disertare una battaglia ma perché ci sentivamo paghi tutti — voi e noi — dello sforzo fatto, delle sue oneste motivazioni. I risultati, ovviamente, si sarebbero valutati ancora meglio in seguito non potendo dipendere in assoluto da noi e da voi.

Però stiamo vivendo un momento particolare. Proprio mentre più di metà del giornale era già composto e articolato nelle sue varie sezioni, è arrivata venerdì pomeriggio la scioccante nuova della drammatica evoluzione della vertenza aziendale FIAT, che ha ormai travalicato gli stretti problemi sindacali ed economici per assumere la dimensione emblematica delle scelte del Paese. Ne leggerete nelle pagine centrali. L'automobile e quindi le sue varie componenti, compresa quella sportiva, nel già difficile quadro delle condizioni italiane, non potranno non esserne condizionate.

● Lunedì 11 marzo Arturo Merzario ha compiuto 31 anni. Gli facciamo qui i nostri auguri insieme a tutti i lettori di AUTOSPRINT.

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 3 IL CALENDARIO DELLE CORSE
- 45 MOTORAMA
- 46 KARTING TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 MARKET
- 51 COMPRAVENDITA



Da una idea « poetica » del signor Andrea Frassina sceneggiata dal nostro sempre bravo Massimo Vallese.

La clamorosa novità di casa FIAT avrebbe meritato anche una diversa strutturazione organica in questo numero di AUTOSPRINT. Ma, come sapete, è sempre più difficile mantenere, nel sovrapporsi di vari avvenimenti, una organicità, una successione degli argomenti secondo i vari contenuti per ragioni di lavoro dell'azienda tipografica.

Senza nuocere alla sostanza, è indubbio che quel che sta avvenendo alla FIAT meritava l'« apertura » della rivista, cioè dalle prossime pagine che seguono. Perciò non fateci colpa se, per ragioni tecniche, vi troverete forse un po' disorientati nella alternanza di informazioni. L'importante comunque è che anche questa clamorosa svolta la troviate affrontata e illustrata in tutti i suoi significati, soprattutto per quel che interessa e coinvolge direttamente, noi sportivi dell'automobile.

Come per il caso delle « patenti punitive », del limite di velocità, della crisi petrolifera, delle « assenze » dell'ACI ai nostri problemi, degli errori della CSI, della battaglia per la sicurezza delle corse, dello scandalo Luraghi, della crisi di produzione automobilistica, del depauperamento economico nel nostro settore, non avremo remore nell'illustrare adeguatamente la nuova situazione, nata dalla denuncia di Agnelli, spiegando le estreme conseguenze che essa può implicare. Di una cosa siate certi: che AUTOSPRINT, nonostante questa necessità di « coinvolgimenti » negli argomenti più generali, rimarrà sempre il giornale che parla delle corse e dei suoi personaggi meravigliosi che restano — ripetiamo — pur in tante contraddizioni e momenti sereni o drammatici, tra le espressioni ancora più semplici, reali, umane, soprattutto vere, per la passione più spontanea che riesce ad esprimere in giovani, giovanissimi o anziani che siano.

Au volant de voitures spéciales

Mais pourquoi donc une Formula Italia en Belgique ?

La Formula Italia est fine, rapide, élégante, et ne transpire pas de puissance.

F. ITALIA d'esportazione

René Laplume ha stupito un po' tutti in Belgio, quando si è presentato alla partenza di una gara in salita all'Huy con una Abarth F. Italia: « Molti si sono sorpresi che io abbia comprato una macchina del genere, qui in Belgio dove non ne esistono altre. Ma io volevo semplicemente correre con una monoposto non molto difficile e siccome sono un grande fedele della FIAT ho deciso di comprare questa macchina. Leggera come è con i suoi 110 CV, nelle corse che posso affrontare diventa una seria competitora per tutti. E spero anche di trovare un po' di CV in più ».

René Laplume non si preoccupa nemmeno della possibilità che l'AC belga tolga alle vetture monoposto la possibilità di competere, per il campionato nazionale, nelle corse in salita. « Mi diverte tanto questa macchina che correrò comunque anche se per una classifica onorifica ».

Certo che per la Fiat-Abarth è un bel successo avere un così entusiasta sostenitore! Già quando apparve al Castellet la F. Italia, in una gara scambio con la F. Renault, le monopostine all'italiana ebbero una bella accoglienza di curiosità. Potrebbe essere una idea esportare all'estero questa formula come ha fatto la Ford con quella delle sue miniposto!...

● Senza tanti dubbi, sembra ormai acclarato che uno dei maggiori artefici del capovolgimento improvviso del parere CSAI in tema di uso dell'alcool sia stato l'ing. Baccigaluppi, contrario (dagli albori) alla proposta dell'ing. Chiti. La spinta decisiva l'ha offerta appunto (al « nemico Rogano ») il vicepresidente dell'AICA facendo pesare le preoccupazioni degli organizzatori che fanno parte dell'Associazione dei circuiti italiani in tema di rifornimenti, con la scusa dei permessi UTIF. Certo, è la prima volta che la CSAI mostra di prendere in considerazione l'esistenza dell'AICA! E, guarda caso, la coincidenza è abbastanza singolare per l'argomento su cui essa è stata trovata.

● C'è chi dice che la presidenza Guani all'Alfa Romeo non vada oltre un anno e mezzo, per altri compiti più importanti cui il fedele dirigente IRI è candidato. Molti mettono in relazione questa voce con le dimissioni (già verificatesi) del dr. Peracchi da presidente (DC) dall'Amministrazione provinciale di Milano. Esse confermano le chiare ambizioni del giovane DC milanese di continuare la scalata al vertice dell'azienda automobilistica di Stato, dalla confermata carica attuale di vicepresidente dell'Alfa. Ma ci sono da tener presenti anche le ambizioni del Presidente dell'ACI avv. Carpi de' Resmini, punta di diamante e alibi moral-politico dei socialisti (che rinunciarono così freddamente al « simpatizzante » Luraghi).

● L'ing. Gian Paolo Dallara ha smentito alcune affermazioni apparse sul settimanale sud americano «Parabrisas», all'indomani delle gare brasiliane, e accreditate a Frank Williams. Il manager ISO appariva con le sue parole perlomeno poco generoso sul conto del suo pilota italiano Arturo Merzario. Chiamando a testimone alcuni giornalisti a Milano, sere or sono, il sempre preciso e socievole tecnico parmigiano (al quale resta sempre in cuore un pizzico di Lancia) ha detto chiaramente: « Non credo proprio che Williams abbia potuto deprezzare o dire qualcosa di poco simpatico nei confronti di Arturo. Proprio Merzario ha invece ridato a tutti, nel team ISO, fiducia e convinzione. Williams stesso, e con lui tanti inglesi, si sono convinti proprio in questi primissimi mesi '74 dell'effettivo valore di Merzario. E ce ne ha dato una prova la stessa Firestone. Poi bisogna dare atto a Merzario che alla Ferrari cinque anni li ha ben utilizzati e oggi è tra i pochi piloti che sa trarre il succo dal collaudo delle vetture. Nemmeno paragonabile, lo stesso Williams lo dice, per esempio con un Ickx come collaudatore! A vantaggio di Merzario c'è poi una cosa: che, se chiede una modifica, poi dimostra che con quella modifica va più forte! Perciò ha ragione lui! L'ho sperimentato io personalmente. Chiude la bocca a tutti così e non conta dire che, magari, la macchina va bene per lui e per altri no. I piloti debbono esprimere se stessi al meglio e questo conta per la squadra. Aggiungo che nella ISO oggi Merzario ha trovato quella serenità che, non sto ad indagarne le ragioni, altrove non era riuscito a garantirsi ».

Alcuni presenti intorno annuivano comprensivi, a cominciare dal d.s. Lancia Audetto e dal suo capo meccanico Tonti (il quale non ha esitato a ribadire: « Certo che la dritta giusta per la messa a punto della Stratos ce la dette proprio lui, nei giorni del Giro d'Italia. E anche quella intuizione sull'avaria del motore... »).

● Riprende consistenza la possibilità che Mario Andretti sia con Merzario sull'Alfa, alla partenza della 1000 KM di Monza per il Mondiale Marche. La presenza di Andretti sarebbe garantita dalla Firestone, che per il '74 fornisce di nuovo ufficialmente le gomme all'Alfa Romeo.

Marcellino



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 16-3 al 23-3 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
16	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	ore 8-13	● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
16/17	Corsa dei Campioni	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-Bourgoignie (GRD F. 2)
17	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: Allemand in 25'53"7, media 125,053 kmh.
17	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.
18	Rally Nazionale Sicurezza	Team 871		ore 1 (18) ore 12 (18)	●	Rally	Roberto Boretto (Lancia HF)
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	Thérier-Jaubert (Alpine Renault 1,8)
22/23	Rally Torre dell'Oro	Spagna			●●●	Rally	Non disputato nel 1973
22/24	Vergischer Löwe	Germania	Autodromo di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, TT	Velocità in circuito	
22/24	Rally Anseatico	Germania			●●●	Rally	
22/24	Rally AR	Jugoslavia			●●●	Rally	Non disputato nel 1973
23	Trofeo Cinquetti (da confermare)	Ass. Pro Varano	Autodromo di Varano de' Melegari di km 1,800		□ GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
23/24	4 Ore di Le Mans Prove 24 Ore	Francia	Autodromo di Le Mans di km 13,640		●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	Van Lennep-Muller (Porsche Carrera RS) media 193,157 kmh
23/24	Coppa di Primavera	Francia	Autodromo di Albi di km 3,636		●●● T1, T2, GT3, GT4, C2, S, G9	Velocità in circuito	
23/24	Cristal Rally	Austria	Rally		●●●		Janger-Gottlieb (Opel Ascona)

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

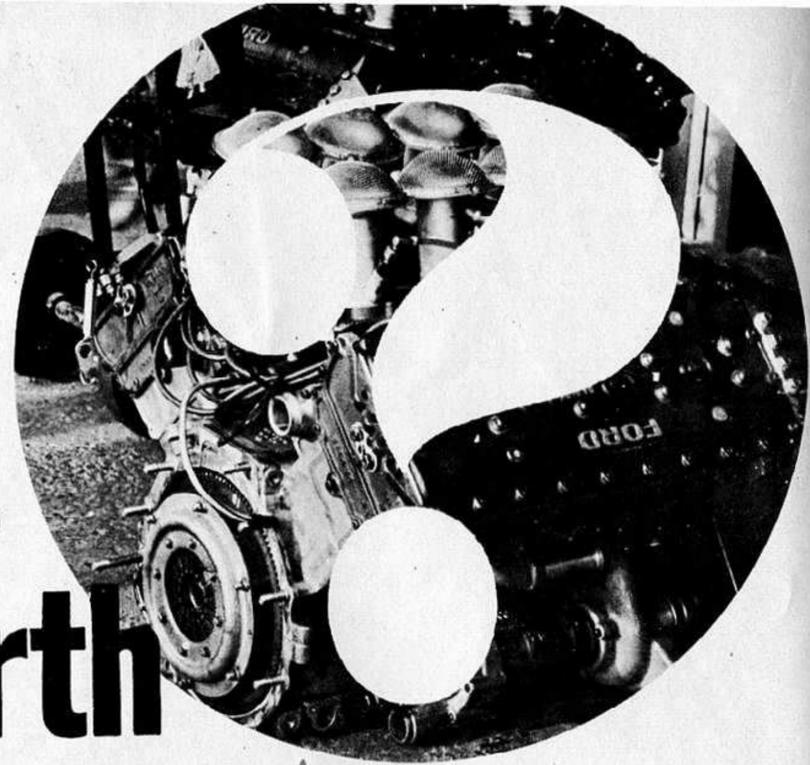
DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	STATUS
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
23/24 Marzo	Autosciatoria delle Dolomiti	ANNULLATA
23/24 Marzo	Rally di Sicilia	RINVIATO al 29/30 marzo

Le conseguenze della crisi inglese colpiscono anche le squadre da GP: ora sono avvantaggiate FERRARI e BRM

TEMPI DURI in F. 1 per chi usa Cosworth



LONDRA - I problemi dell'Inghilterra non si sono limitati alla scarsità di carburante, dato che tutta la situazione è stata resa gravissima dai guai nelle miniere di carbone. Fra l'altro, ciò ha significato che molte industrie hanno dovuto ridurre a tre le giornate lavorative e il subdolo effetto di questo stato di cose comincia a infiltrarsi nel mondo delle corse. I programmi per la costruzione di vetture sono in ritardo e, se la situazione non migliorerà, ogni team da Grand Prix, eccettuati Ferrari e BRM, ne subirà le conseguenze per via di quel fattore essenziale per ogni costruttore, cioè il Ford-Cosworth DFV.

Dopo le gare in Sud America c'è stata un

po' una corsa verso la Cosworth e le squadre che non hanno contestato la corsa di Brasilia sono in lieve vantaggio. Nella terza settimana di febbraio la Cosworth aveva oltre venti DFV, in attesa che qualcuno se ne occupasse, che non sarebbero con probabilità stati pronti prima di aprile. Non stavano meglio le squadre che facevano ricostruire i motori altrove, perché non si potevano ricevere parti dalla Cosworth che a sua volta non poteva ottenerle da fornitori esterni.

Ne abbiamo parlato con Phil Kerr, il quale ha ammesso che per quanto la McLaren desiderasse andare a provare a Brands Hatch

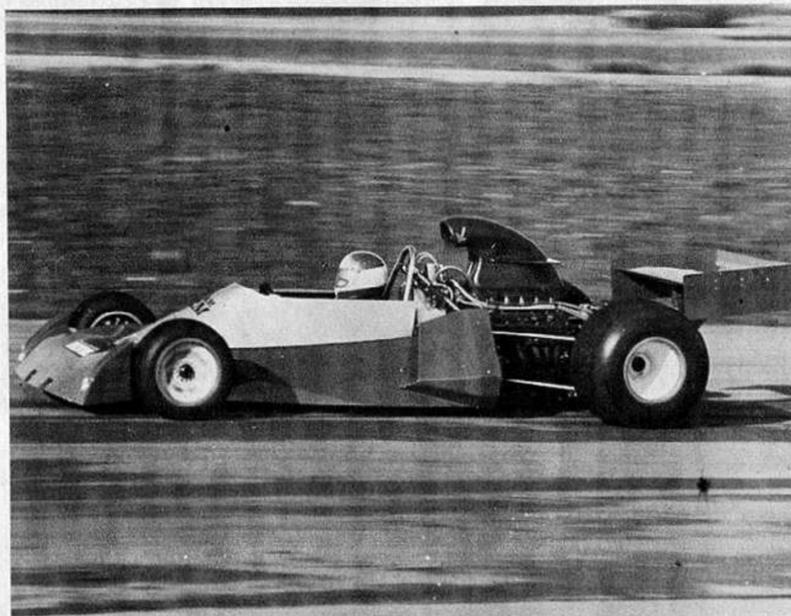
il 24 febbraio « è un lusso che non possiamo permetterci ». Per quanto ammirabile possa essere la M23 (e ha alle spalle tre vittorie 1973) il team non è soddisfatto. Fittipaldi vorrebbe due specifiche migliorie: più velocità massima e qualche miglioramento nel trasferimento dei pesi in forte frenaggio. Dice che in curva la vettura è un poco instabile e che non riesce a sfruttarla come vorrebbe. Kerr si limita a dire « abbiamo apportato qualche mutamento », ma dato che l'esperienza con il passo lungo non ha fatto concludere niente, si può presumere che alluda a modifiche alle sospensioni.

Diminuiscono i debutti in vista nella CORSA dei CAMPIONI a Brands Hatch

Forse ci saranno anche LYNCAR ed AMON

LONDRA - La lista delle iscrizioni per le gare non di campionato, agli inizi della stagione inglese, sono sempre un poco sospette, dato che le squadre hanno tendenza a ritirare le iscrizioni, se sorgono dei problemi. Invece la lista per la Corsa dei Campioni sembra, in questo momento, particolarmente buona. Promette quanto promettono molti grandi premi e se la corsa risulterà drammatica come quella dello scorso anno, dovrebbe valere la pena di assistervi. Detto questo, probabilmente nevricherà!

Le iscrizioni per la gara di F. 1 comprendevano: due Ferrari, due JPS, due Texaco-Marlboro e la Yardley McLaren, la BRM P201, due Shadow, due Brabham, la Hesketh, l'Amon, una Surtees, la Lola di Hill, la Lyncar e l'Ensign. Poi JPS e BRM ultimo modello sono state ritirate. Anche su altre aleggia un punto interrogativo ed è tutt'altro che chiaro se la nuova vettura celeste di Amon sarà pronta (fino a poco fa il lavoro per completarla era stato ritardato, ma adesso corre voce che potrebbe essere svolto abbastanza in fretta). Presumendo che appaiano tutti, la Corsa dei Campioni dovrebbe dunque vedere i debutti di JPS, BRM, Hesketh, Amon e Lyncar, come pure il debutto europeo di



Ne costruiranno solo 2

LONDRA - La BRM P201 è piccola e compatta, ma anche il migliore amico del progettista, Mike Pilbeam, non potrebbe certamente dire che ha una linea piacente. E' presumibile che l'apparenza migliorerà, se la proposta carenatura si dimostrerà efficace e verrà usata. Le maggiori novità per la BRM sono i radiatori laterali e i freni anteriori entrobordo. Nelle foto si vede che il pilota siede molto avanti. A quanto pare si ha intenzione di costruire solo due vetture, entrambe per Beltoise. Gli altri piloti dovranno fare del loro meglio con le P160 piuttosto vecchiotte. Si può soltanto pensare che questa politica sia dettata dalle poco buone finanze della BRM, anche se, senza dubbio, Lou Stanley tirerà fuori una ragione che convincerà appunto Lou Stanley, anche se non convincerà nessun altro...

altre vetture, quali per esempio la Lola.

La nuova JPS è stata ritirata dalla Corsa dei Campioni, ufficialmente perché la situazione industriale in Inghilterra significa mancanza di parti di ricambio se la vettura dovesse restare danneggiata. Si sa, però, che gli organizzatori e la Lotus erano in disaccordo sulle condizioni. La JPS farà correre una vecchia vettura (cioè 1972) per Peterson, mentre la nuova partirà per Kyalami come era in programma.

Anche la nuova BRM P201 è stata ritirata dalla Corsa dei Campioni. Beltoise non avrebbe potuto pilotarla perché sua moglie deve farsi operare e si è ritenuto che Pescarolo non dovesse sostituirlo (avrà una vettura vecchia). Si dice anche che in prove comparative la BRM P160 col V12 Weslake-Ford sia stata leggermente più veloce della P160 col vecchio BRM V12.

Tutto sommato, le probabilità che quest'anno vinca di nuovo una F. 5000 dovrebbero essere scarse, anche se viene fatto di pensare che ancora una volta alcuni piloti di F. 1 saranno imbarazzati, di trovarsi dietro a vetture appartenenti alla formula « economica ». A quanto pare le iscrizioni di F. 5000 sono arrivate « pigramente », fatto che

illustra probabilmente l'atteggiamento dei concorrenti della Formula, più che una mancanza di vetture. La brigata della F. 5000 correrà naturalmente il giorno 17, con l'handicap di avere disputato il giorno 16 la gara di apertura del campionato Rothmans. Ci saranno anche corse di Formula Atlantic, di Formula Ford e altre.

Uno dei motivi per cui le iscrizioni sono numerose e interessanti consiste, naturalmente, nel fatto che la corsa dà la possibilità di svolgere « una gara di prova », sul circuito sul quale si correrà il GP d'Inghilterra. Entro certi limiti, questo ha permesso agli organizzatori di selezionare e, probabilmente, non saranno preoccupati per tema che squadre come la Tyrrell o la March non appaiano fra gli iscritti. Certi teams sono preoccupati di dover rientrare dal Sud Africa per l'International Trophy di Silverstone.

David Hodges

● Per via della situazione industriale in INGHILTERRA, quasi tutti i teams britannici di Grand Prix hanno fatto piani per istituire basi fuori del paese, se la situazione dovesse deteriorarsi e giungere a un livello non più tollerabile. Quelli con cui si parla, però, asseriscono che lo farebbero soltanto come ultima soluzione. Per il momento, giudicano la situazione più irritante che seriamente dannosa.



Un «trial» di MOSS

LONDRA - Stirling Moss che, come si sa, si dedica ai « trials » in Inghilterra, comincia a prenderli sul serio. Sta montando sulla sua « speciale » un motore Ford di 1900 cc, derivato da uno utilizzato sulle Escort ufficiali nella Coppa del Mondo 1970 e dopo su una Escort per rallycross.

● La nuova MINI-FORD sarà una tre porte, seguendo la moda attuale lanciata dalla Fiat e dalla Renault. Verrà prodotta in Inghilterra e in Germania agli inizi del 1975 (a seconda della situazione commerciale) e per il 1976 è in programma una versione spagnola, che dovrebbe essere costruita nei nuovi stabilimenti Ford di Valencia.

● il 20 per cento delle vetture vendute in FRANCIA nel 1973 erano importate. La cifra totale delle vetture straniere era 362.495 e in testa alle vendite era la Fiat, che precedeva la Ford, la VW, la General Motors e la British Leyland.

● La crisi del petrolio ha indotto quasi tutte le grandi società petrolifere a evitare forme pubblicitarie, ma la Francia, che si è combinata i suoi rifornimenti, è meno timida. Infatti la TOTAL in Inghilterra si è assunta il patrocinio dell'Economy Rum, che prima era

● Come abbiamo già avuto occasione di dire, la McLAREN F. 5000 non correrà « ufficialmente » e ora se ne sta nelle officine di Colnbrook, con un cartello su cui è scritto « vendesi ». Il progetto venne accantonato quando non saltò fuori nessun patrocinatore, ma Denny Hulme rimase molto bene impressionato, dopo avere svolto prove con la macchina. Tanto bene impressionato, anzi, che chiese alla direzione se poteva pilotare la F. 5000, anziché la F. 1, all'International Trophy a Silverstone. Risposta: no.

finanziato dalla Mobil Oil. La gara, ridotta a un solo giorno, si svolgerà in settembre.

● Pare che Tom WHEATCROFT confermi che il circuito di Donington sarà inaugurato il 16 agosto. Ci ha speso la bella cifra di quasi un milione di sterline.

● La JENSEN convertibile, derivata dall'Interceptor III, è stata presentata a Londra recentemente. La Casa dice che la vettura « spicca, come una delle rare razze di convertibili ora disponibili per gli automobilisti, sui mercati del mondo ». La vettura ha l'aria condizionata, finestrini, sportelli ecc. che funzionano elettricamente.

● Anche se la VAUXHALL lo nega, continua a correre la voce che la General Motors pensi seriamente di chiudere la sua filiale inglese e di utilizzare gli impianti di Luton per costruire Opel progettate in Germania.

Si vendono le STAR LOTUS F.2

LONDRA - Pare che la LOTUS abbia intenzione di mettere in vendita la Texaco Star, dopo averle modificate in modo che possano ospitare motori derivati dal Ford, presumibilmente per uso nella F.2 o nella F. Atlantic. Warr l'anno scorso era triste, per l'insuccesso dei motori, però recentemente rideva della vettura, a spese della stampa. « Nessuno di voi si è accorto (Non è vero! Se ne accorse la nostra Gabriela Noris e lo scrisse su AUTOSPRINT), che la macchina automa mostrata a Nivelles aveva quattro pedali e li ha conservati per alcune gare, prima che ne togliessimo uno. Vi avrebbe dato un indizio sui nostri programmi per la trasmissione che abbiamo adesso sulla JPS ». (Naturalmente Peterson provò la trasmissione su una Texaco Star, durante lo scorso anno).

● La nuova FORMULA 3 ha un avvio un poco traballante in Inghilterra, o meglio non si sta avviando com'era previsto. Le gare in programma a Brands Hatch e a Mallory Park sono state soppresse, per mancanza d'iscrizioni, infatti a metà febbraio per quella di Brands Hatch (3 marzo) soltanto tre vetture erano state iscritte! Questo è dovuto in parte a un certo disinteresse, in parte al fatto che vetture e motori vengono completati in ritardo, per via dei problemi dell'industria.

● Che il secondo sia un motivo secondario, è forse illustrato bene dalle iscrizioni per la gara di Formula Atlantic a Mallory Park, già trenta due settimane prima della gara. Si tratta di una formula « sana » che sostituisce sempre più la F.3 e una delle ragioni consiste forse nei regolamenti che non cambiano.

● E' ora confermato che il circuito corto a OULTON PARK verrà di nuovo utilizzato, ma, contrariamente alle voci che erano corse alcuni mesi fa, non sarà abbandonato quello lungo.

PETERSON e WISELL in... polemica

STOCOLMA - L'ex pilota svedese di F. 1, Reine Wisell, non ha rinunciato alla speranza di tornare alle corse di primo piano. A Stoccolma si dice che potrebbe, entro l'anno, entrare nel team Ensign di Rikky von Opel. Addirittura, lo stesso Wisell aveva annunciato che sperava di debuttare (si fa per dire) in Argentina, ma poi non se n'è fatto nulla e la deludente esperienza di von Opel dimostra che il team Ensign deve percorrere ancora molta strada per diventare competitivo. Secondo i progetti, Sid Taylor avrebbe dovuto « dirigere » le attività in F. 1 di Wisell, come fece nel 1970 quando Reine era uno dei migliori conduttori di F. 5000 in Inghilterra. Comunque, a parte le difficoltà in cui si trova il team Ensign, nel mettere a punto la vettura, lo stesso Wisell è in cattive acque economiche e non riesce a interessare qualche industriale svedese al futuro delle corse.

« Appena avrò sistemato la questione del patrocinio, mi dedicherò di nuovo alle gare di Grand Prix » ci ha detto all'aeroporto di Ginevra, dopo essere stato a sciare a Crans-Montana. E' un appassionato sciatore e si addestra molto per tenersi in forma.

Non altrettanto si può dire di Ronnie Peterson, che si accontenta di fare qualche corsa attorno a Maidenhead, dove abita, quando non ciba i suoi pesci rossi. Dopo la sua eroica prestazione al G.P. del Brasile, quando in principio tenne il comando per sedici giri, dovendo poi fermarsi per una foratura, e risalendo quindi alla sesta posizione, nonostante avesse mal di stomaco e qualche guaio meccanico, Ronnie in Svezia è stato criticato perché non si tiene in forma. In ogni modo, come ha scoperto un nostro amico qualche giorno fa, è in ottime condizioni.

« Non paragonate le condizioni di un pilota con quelle di un atleta » ha detto « Non sono più un fondista ».

t. t.

Una clamorosa ingiustizia nel regolamento del CHALLENGE

Quando la CSAI istituì la « sua » Formula nazionale, la F. Italia, stilò un regolamento sportivo addirittura allucinante: remore per l'età, per la raggiunta « qualificazione », impossibilità a prestare od affittare la vettura, divieto di vendita dell'usato. Il risultato fu che — lungi dall'ottenere gli scopi prefissati — questa serie di « bastoni fra le ruote » impedì che la F. Italia divenisse anche più popolare di quanto non sia. Fra l'altro, la sua prevista diffusione non ha raggiunto i livelli sperati neppure ora, che alcuni impedimenti sono caduti, a riprova del fatto che cercare di ottenere una cosa « vietando » è molto più difficile che « permettendo ».

Ora, ci si mette anche la Federazione Scuderie. La FISA, infatti, nello stilare il nuovo regolamento del suo Challenge per gruppi 1 e 3, non ha trovato di meglio che introdurre dei divieti, nell'illusione di rendere più « democratico » lo svolgersi delle corse, e senza accorgersi che invece, in alcuni casi (ed in uno in particolare, clamorosamente), darà esca ad ingiustizie notevoli.

L'assunto di queste « novità », come spesso accade, è lodevole: la FISA ha raccolto alcune lamentele di piloti che, in possesso di una vettura, si sono visti battere in seguito da altri piloti in possesso del modello neomologato e più potente. Il caso è quello dell'Autobianchi A112 « cancellata » dall'Autobianchi-Abarth A112.

Cosa fa la FISA? Stabilisce una « lista » di vetture, quelle omologate entro il 1. aprile, che sono le uniche con le quali si potrà disputare il Challenge. Quelle eventualmente introdotte nei gruppi 1 e 3 successivamente a quella data non prenderanno i punti. E fino a qui ci potrà essere anche qualcuno che è d'accordo. Non noi, comunque, poiché fino a che la FIA mantiene le quattro sessioni di omologa annuali, non vediamo perché questa regola non debba valere anche per la FISA. Tanto più che — ci sembra — è nella logica delle cose che le automobili si evolvano, e poiché il pilota che fa il FISA non ha — per fortuna sua — una vettura assegnata « quasi a vita » (come era all'inizio per la F. Italia), nessuno gli vieta di venderla e di acquistare il modello più recente.

Ma veniamo al punto più sconcertante. C'è la lista, abbiamo detto, e la vettura con cui si intende partecipare al Challenge va scelta fra quelle in essa riportate. Ma attenzione, pilota, alla vettura con cui ti iscrivi: essa ti rimane « appiccicata » addosso per tutta la stagione!

Esempio: uno inizia a correre, e si orienta — giustamente — verso il Challenge FISA. Possiede una Fiat 127, e ritiene opportuno « tastare » il terreno con la vettura che ha. Fa qualche corsa, si sente più sicuro, e si accorge che contro le Abarth A112 non c'è nulla da fare. Cosa farete voi? Il nostro pilota acquista quindi un'Abarth A112, per scoprire che con quella vettura non può correre. Tutti gli altri sì, quelli che l'avevano dall'inizio, lui no perché ha iniziato con una vettura di altra marca.

Questo il calendario (provvisorio) dei gironi

NORD: 15 aprile, Varano; 23 maggio, Varano; 9 giugno, Fornovo-Monte Cassio; 16 giugno, Tolmezzo-Verzegnis; 14 luglio, Misano. Riserve: 9 giugno, Bressanone-S. Andrea; 30 giugno, Varano; 8 agosto, Malegno-Borno.

CENTRO: 5 maggio Vallelunga; 23 maggio Magione; 30 giugno Mugello; 21 luglio Alta Garfagnana; 18 agosto Magione. Riserve: 28 luglio Ascoli-S. Marco; 4 agosto Rieti-Terminillo; 1 settembre Magione.

SUD: 28 aprile Nicastro-Acquavona; 26 maggio Pergusa; 2 giugno Coppa Farris; 14 giugno Città di Potenza; 23 giugno Pergusa. Riserve: 14 luglio Pergusa; 21 luglio Montevergine; 16 agosto Cefalù-Gibilmanna.

La FISA peggio della CSAI

Attenzione, abbiamo detto « altra marca ». E v'è andata pure bene, perché in un primo tempo il paternalismo della FISA si era spinto anche più in là: « chi si iscrive con una vettura deve correre con quella vettura, e non può cambiarla »; e non per « migliorare », badate bene, ma almeno per adeguarsi al mezzo migliore a disposizione nella sua classe, quello cioè che ha la maggioranza dei suoi avversari. Con tanti saluti per quella « giustizia di classe » di cui la FISA pare da qualche tempo l'unico portavoce. Ecco a quali clamorose sciocchezze può portare la preoccupazione di tutelare i più « poveri ». Ed è estremamente seccante constatare questa presunzione di « idiozia » nei confronti dei piloti italiani che, evidentemente, non sanno pensare con la loro testa e devono essere — poverini — protetti nei loro interessi. Con il risultato che — come al solito — ci si allinea facendo un passo indietro.

Di fronte a certe decisioni, passa addirittura in secondo piano quella di tornare alla finale unica nella quale i qualificati nei gironi Nord, Centro e Sud si giocheranno (e sarà una vera e propria « roulette ») il primato in ogni classe. Un'altra cosa che non abbiamo mai capito è la mania di cambiare senza scopo. Il Challenge FISA nacque con la finale unica, ma con il tempo cambiò allargando il girone conclusivo a tre semifinali e ad una finalissima. Ora, si torna alla finale « secca ». La ragione ufficiale è che le Case (che finanziano il Challenge) preferiscono così. Chissà allora come saranno contente le Case quando sapranno della « lista » del 1. aprile: chi omologherà una vettura « dopo », avrà molte meno occasioni di venderla...

Infine, un'ultima novità, questa più positiva: l'allargamento delle classi previste, con l'aggiunta della classe oltre 2000 sia nel gruppo 1 che nel gruppo 3. E questo significa quanto meno che le vetture più internazionali in vista in vista in gruppi (Opel Commodore, De Tomaso Pantera e Porsche Carrera) potranno partecipare al Challenge FISA.

Queste decisioni, assieme ad altre riguardanti problemi disciplinari, sono state prese da un'assemblea riunitasi a Lucca il 23 febbraio scorso, e composta da coloro che avevano deciso all'Assemblea di Bologna di far parte di questa « commissione per il Challenge ». Precisamente:

Tabatton (Grifone) presidente, Beccarini segretario, Rafanelli (Lucca Corse), Cocchia (Piloti Senesi-Mobili Morandi), Ciardi (Mugello Corse), Zupan (Nettuno), Dal Ben (Mirabella), ed altri, per un totale di dieci persone.

Inutile dire che non c'è stata unanimità in certe scelte, ma la maggioranza è quella che conta. Poiché ufficialmente ancora nulla è stato comunicato dalla segreteria della FISA, rimane la pallida speranza che qualcuno abbia un ripensamento e che all'interessante Challenge sia risparmiata questa involuzione « repressiva ». Ma abbiamo poche speranze.

mag.

Dal carnevale festoso di OLON-VILLARS



VERTIGINI «BIANCHE»

A sinistra, sopra Migault, Dolhem, Offenstadt, Jarier e Pescarolo in attesa del loro turno con gli skidoo. A sinistra sotto, Migault precede Emerson Fittipaldi nella finale a squadre per slitte a motore



Il perfetto stile di Denny Hulme, che era in coppia con Fittipaldi, sono arrivati terzi, preceduti (foto sotto) dalle coppie formate da François Migault e José Dolhem, ed Eric Offenstadt-Jean Guilly



Una delle prove consisteva nel cuocere una trota pescata dal coequipier. Qui sopra, Hill alle prese con la preda di Oliver. Sopra a destra, una partenza fra Fittipaldi ed Offenstadt. A fianco, lo svizzero Bruno Pescia fa il clown sullo skidoo di Larrousse

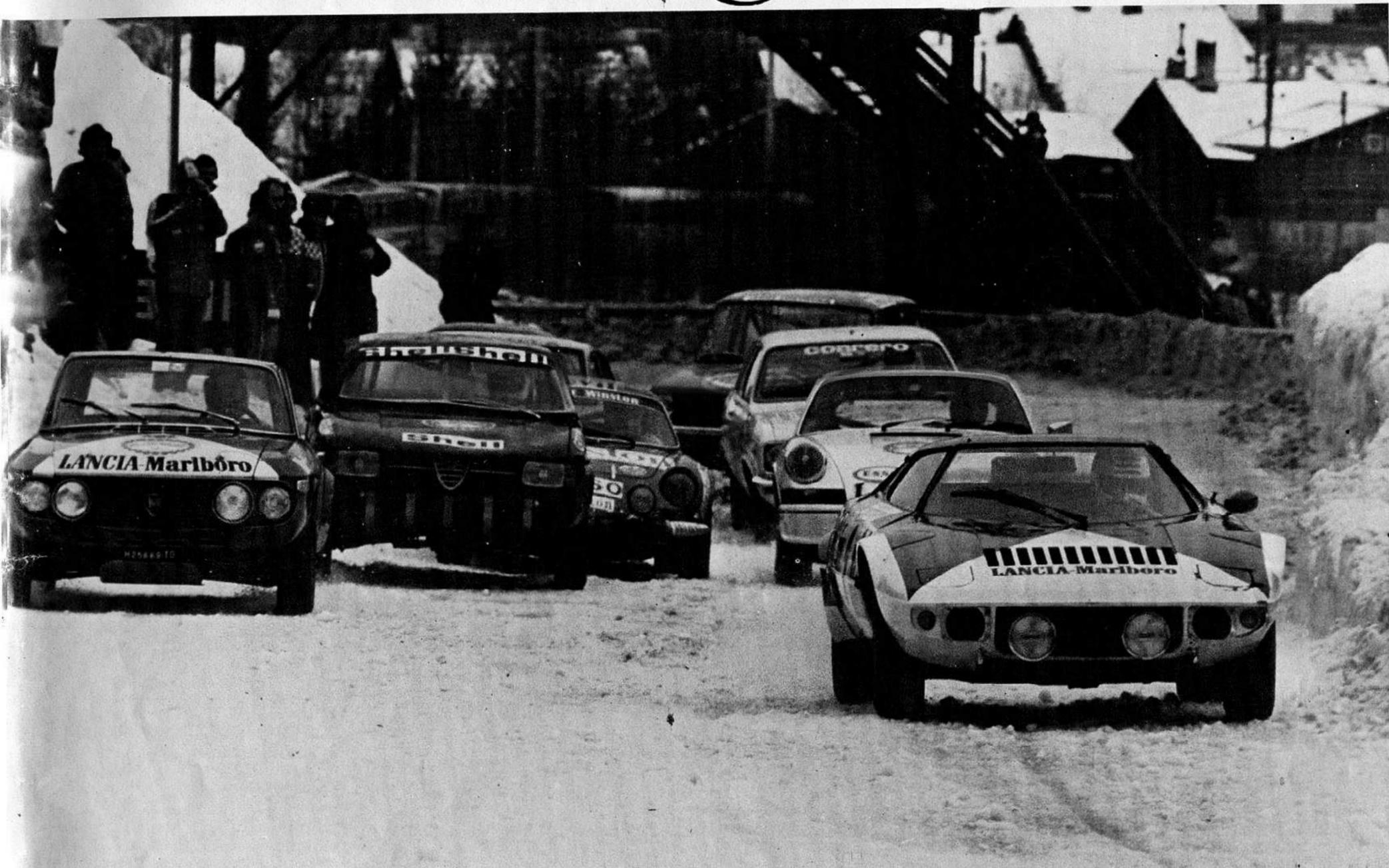


ai contrappunti della 24 ORE CHAMONIX

Lezione gomme



Trionfo per la coppia Ballestrieri-Lampinen, a Chamonix. Ecco i due festeggiati sul tetto della Fulvia. Sotto, partenza di una delle manches: in prima fila la Stratos di Andruet e la Fulvia di Ballestrieri



CHAMONIX - Felicissima per la Lancia che vi ha ottenuto un successo meritato, la 24 ore di Chamonix è stata importante per molti aspetti. Inaugurava la stagione sportiva francese, dopo la « sosta » di tre mesi causata dalla inopinata decisione del Governo francese di sospendere le competizioni. Allora, si ricorderà, fu chiaramente un suggerimento precipitoso e stupefacente di qualche funzionario ministeriale, a far adottare dal presidente Messmer un provvedimento che lo stesso Messmer ha capito subito che era sbagliato. Occorreva però salvare la faccia dei politici, e così il ravvedimento è stato condizionale, prendendo corpo dal 1. marzo. E' stata perciò la gara di Chamonix a far

riprendere ai francesi le attività sportive, e si capisce come il fatto abbia assunto un carattere speciale, al di là delle attrattive insite nel genere speciale della gara.

Per concorso di pubblico, per la presenza di tutta la stampa nazionale, della Televisione, la 24 ore di Chamonix è assurta a lieto simbolo di una ritrovata normalità. Ed il suo svolgimento, divertentissimo e spettacolare, ha contribuito a completare la festa.

Importante, dunque, per questa sua caratteristica inattesa, la corsa sul ghiaccio di Chamonix ha tuttavia avuto altri aspetti di grande valore, sia genericamente per lo sport, sia per gli interessi particolari della Lancia.

Per lo sport ha dimostrato come questo genere di manifestazioni, che potrebbero essere scambiate come un semplice « divertissement », possono essere di alto contenuto agonistico e richiedere elevate qualità sportive. Guidare delle macchine potenti o non, in quelle condizioni, sempre al massimo delle possibilità, è certo una impresa da esperitissimi. Quindi un genere di esercizio che permette ai migliori di emergere.

La classifica finale, a questo proposito, è molto sincera, per i primi posti, valorizzando Amilcare Ballestrieri e Simo Lampinen che sono stati gli entusiasmati mattatori delle tre prove disputate. E naturalmente valorizzando Sandro Munari che con Jean

Claude Andruet poteva essere al posto degli altri due. La classifica, in questo, è falsa solo per quanto riguarda Waldgaard e Andersson, che avrebbero meritato di essere in posizione molto migliore di quella effettiva finale, ma che non sono assecondati dalla macchina che avevano.

Sempre per lo sport, questa gara ha poi dato delle indicazioni molto interessanti. Ha vinto la Fulvia HF, ed in fondo è giusto che sia così. Superata dalla Stratos nella prima prova con gomme chiodate, ha insolentemente dominato quella con le gomme normali. Favorita naturalmente dalla trazione anteriore, ma anche da un equilibrio generale che è davvero perfetto e che nelle condizioni più dif-

ficili trova la esaltazione, la Fulvia troppo presto giubilata anche in questa gara si è riproposta come il mezzo stradale migliore degli ultimi dieci anni, buono sempre e nettamente superiore quando le condizioni diventano eccezionalmente difficili. Non solo le condizioni invernali, come sapete; e forse ne avremo una conferma tra un mese, quando con Munari e Mehta correrà all'East African Safari.

Conferma della Fulvia, per la Lancia, eppoi la più importante constatazione: la Stratos è pronta ad affrontare qualunque prova.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 10

In settemila a questa RONDE

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

E' stato il tempo a dare alla Stratos la possibilità di rivelarsi compiutamente. La pista ghiacciata ma non spessa, perché avevano dovuta « costruirsi » artificialmente portandovi la neve a camionate, si è deteriorata man mano che vi passavano sopra le ruote chiodate, spesso impazzite dalla aderenza precaria. Poi è venuta la neve fresca, caduta fin poco prima della partenza, ed infine un addolcimento della temperatura, a trasformare la strada in un campo da rallycross. Gli scossoni paurosi che le macchine hanno subito, nel susseguirsi di buche ed avvallamenti che ne sono derivati, hanno provocato molti guai; ma la Stratos ha resistito fino in fondo, senza muoversi di un millimetro.

Come telaio e sospensioni, intendo, cioè nelle parti essenziali. Poteva vincere, la Stratos, approfittando della maggior potenza disponibile, utilizzabile nelle prove con le gomme chiodate, e forse nei piani della Lancia c'era proprio questa vittoria. E' stata invece superata dalla Fulvia, ma la sostanza che ha rallegrato la gente della Lancia è stata che la Stratos ha subito le dieci ore di « massacro » senza accusare fatica. Poiché è la macchina del futuro immediato questa constatazione deve rallegrare tutti.

Legata direttamente alle prestazioni delle Lancia, eccovi la importante indicazione tecnica venutaci dalla gara di Chamonix. Sul ghiaccio, sulla neve, le gomme hanno una importanza evidente. Il diffondersi delle chiodature moderne, negli ultimi dieci anni, ha permesso imprese impensabili; ma ha anche avuto effetti negativi. Il più importante è stato il danneggiamento delle sedi stradali, per la ovvia impossibilità di utilizzare le chiodature soltanto sul ghiaccio o sulla neve. Cosicché, da qualche tempo si fanno sempre più pressanti le richieste di mettere fuori legge questi tipi di pneumatici, da sostituire con gomme senza protuberanze metalliche.

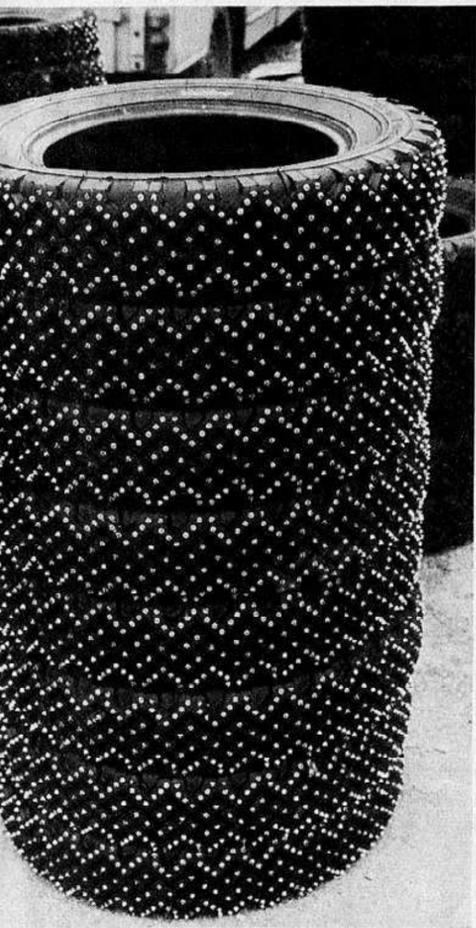
Ovvio che in questa prospettiva i fabbricanti di pneumatici abbiano iniziato ricerche sperimentali, e da qualche tempo si assiste alla proliferazione di tipi speciali, sbandierati come la soluzione definitiva di questo problema. Problema che diventerà presto molto sentito da tutti coloro che usano l'automobile in inverno e che si erano abituati, appunto, alle condizioni di sicurezza offerte dalle chiodature.

Le Lancia di Chamonix erano equipaggiate, come al solito, dalla Pirelli. Ed abbiamo visto delle alte pile di MS 35, nel box della casa italiana. Solo che questi MS 35, che sono già buoni adesso, erano particolari, utilizzando una miscela eccezionale. Che ha dato una aderenza stupefacente sul ghiaccio, permettendo alla Fulvia ed alla Stratos di

distanziare nettamente gli avversari.

Nella complicatissima alchimia che determina le mescole dei pneumatici, nella quale la gomma vera e propria entra per pochissimo, sono quindi stati i tecnici italiani ad avere la meglio, visto che a Chamonix c'erano anche altre marche con gomme sperimentali in teoria destinate appunto a risolvere il problema della aderenza sul ghiaccio. Nella scelta dei polimeri capaci di non irrigidirsi alle basse temperature, quindi di mantenere la elasticità e duttilità che permettono la aderenza, la Pirelli ha superato tutti. Un risultato eccellente e ammirevole, tanto più che secondo le esperienze compiute in fase di messa a punto, è risultato che alla tenuta sul ghiaccio, cioè su superfici lisce, la nuova miscela accompagna una buona tenuta sul bagnato, cosa che pareva antitetica.

Mentre le nostre prime considerazioni erano circoscritte alla gara di Chamonix ed alle sue indicazioni, questa che riguarda le gomme ne suggerisce un'altra, che riteniamo da meditare: la validità di manifestazioni del genere anche ai fini della sperimentazione, olché che a quelli sportivi e spettacolari. E si dovrebbe concludere auspicando che



Chiodi per tutti i gusti, a Chamonix. Queste gomme della Michelin avevano anche chiodi (foto sotto) a quattro punte, dei veri « ramponi » da ghiaccio!



Sul piccolo circuito ricavato a Chamonix, i mezzi di soccorso erano di un tipo molto particolare, come vedete: ruspe e tre spartineve...



Andruet (sopra a sinistra) ha rischiato di non correre, poiché non aveva rinnovato la licenza. Ma Guy Verrier, segretario FFSA, ha agiustato tutto. A destra, Alain Bompard, organizzatore e direttore di corsa. Sotto, Trombotto è stato magistrale con la Opel Ascona



La rabberciata Alfasud di Arnoux fotografata in uno dei tanti « salti » del tracciato. Alla premiazione hanno detto che « ha girato come un orologio... » Noi diremmo meglio « come una clessidra »!



Bravissimi con le gomme chiodate, Waldegaard ed Andersson hanno infine rotto il cambio

l'esempio di Chamonix venga imitato il più possibile. Una conclusione che suscita però anche la constatazione di come da noi, in un Paese che ha tante montagne e tante zone da inverno rigido, cioè che dispone delle condizioni naturali per questo genere di cose, nessuno abbia pensato a questa divertente ed utilissima possibilità di sopravvivenza invernale delle corse. Ci sono stati gli sporadici tentativi di Cortina oltre una dozzina di anni fa, poi più nulla.

Chamonix (con settemila spettatori... pullman AUTOSPRINT compreso) ha dato un esempio che potrebbe essere agevolmente seguito, e con profitto. Basta fare le cose con idee chiare e senza tanti apparati. A Chamonix il tutto è organizzato da quattro persone, e soprattutto da Alain Bompard e dalla sua straordinaria segretaria...

f. l.

Tra le quinte
di ghiaccio

La BETA è vicina

CHAMONIX - Cesare Fiorio era tutto soddisfatto sabato, alla vigilia della gara, dopo aver reso pubblico il segreto della terza macchina iscritta dalla Lancia: sul camion c'erano due Stratos, in pista aveva girato la Fulvia che avrebbe poi vinto e questa Beta coupé neppure dipinta

chiodate, sono apparse ottime con alcune tornate compiute al limite del record e qualche giro al comando malgrado la sospensione posteriore fosse stata sostituita quasi interamente a causa di una violenta botta conseguente ad un incidente subito nei primissimi giri di corsa.

L'ALFA sorpresa

• Arnoux e Beguin se ne stanno un po' vergognosi al box, prima del via, con la loro Alfasud pressoché normale tra avversari dai denti taglienti come quelli ai quali qualcuno pensava fossero stati dati in pasto. In effetti, l'Alfa Romeo e la Shell avevano iscritto due macchine, e la «piccola» era stata messa nella lista degli otto invitati d'ufficio lasciando l'incombente della qualificazione alla 2000 di Ballot-Lena e Verier, esperti e sicuramente abili. Risultato: Verier non si qualifica e tutto il peso della squadra finisce su Alfasud.

Come se non bastasse, dopo un paio d'ore di marcia regolare, Arnoux si fa da parte per lasciare passare un avversario più rapido, sbanda in un solco, si intraversa e capotta. La ri-



Laurent e Marche hanno impeccabilmente condotto la loro Daf 1440 «proto» al terzo posto assoluto. Sotto, a sinistra la Toyota Corolla bialbero di Andersson e Waldegaard (qui impegnata con la Stratos) è stata una piacevole sorpresa. A destra, Fiorio segnala a Munari

re al motore e qualche acciaccio a tutta la struttura della macchina, probabilmente dovuto ad una pacca più forte delle altre, ha consigliato al risultato certo: nel secondo posto assoluto al quale né Munari, né Andruet né forse lo stesso Fiorio l'avrebbero voluta.

La RONDE è cambiata

• Delle quattro Alpine in pista, due hanno dato veramente tutto: la numero otto, quella guidata da Alibelli e Hummel e la numero cinque della Hoepfner e Neyret. La prima ha continuato a perdere pezzi durante tutta la gara in conseguenza degli urti che i suoi piloti non risparmiavano né ai muri di neve né alle altre auto. Ad un certo punto il muso non c'era quasi più e la andatura destra prometteva di andarsene da un momento all'altro eppure, per piccole intramontabili berline francesi, Alibelli nell'ultima prova di tre ore è stato in testa e ha concluso oremi facendo dell'«o la va o la spacca» il suo grido di guerra. E' andata, non ha spaccato solo perché c'era ancora



nei colori della Marlboro, uscita all'improvviso, costituiva una curiosità da stropicciarsi gli occhi per tutti. Elford era andato a provarla di nascosto, sulle stradette attorno a Chamoni, insieme a Pregliasco... «Devo imparare... non l'avevo mai vista e guidare forte una macchina così richiede un po' di mano... è come imparare a guidare forte una Porsche, ci vuole tempo... però penso che imparerò», la novità si annunciava già anche competitiva.

Il fatto che in corsa la macchina non abbia retto non deve poi sorprendere. Nessuna descrizione della pista potrebbe dare un'idea delle sollecitazioni provocate dal fondo pessimo per cui il cedimento della sospensione posteriore destra non ha costituito un dramma. «Mi spiace ragazzi» si è limitato a dire Fiorio «siete andati molto bene... sarà per un'altra volta». Non c'è da dubitare, soprattutto quando il generoso motore 1800 a due assi a camme in testa offrirà ai due dei 145-150 HP attuali ed elle parti in metallo della carrozzeria saranno sostituite quelle in plastica con l'obiettivo di alleggerire. Una cosa è comunque rimasta: la Beta ha tenuto un passo molto vicino a quello della Fulvia, fatto che vale più di ogni commento.

• ELFORD è stato il meno fortunato del gruppo dei lancisti: non è riuscito a fare neppure un giro. Invitato in fretta e furia mercoledì per la corsa alpina, si è trovato al centro della strategia di riserva attuata dalla Lancia per sostituire Andruet, scoperto senza licenza. Munari ed Elford sulla Stratos, Pregliasco e Pelgianta sulla Beta. Poi Andruet, spinto oltre tutto dal desiderio di rabbonire «Biche», seccatissimo per il contrattempo, è riuscito a sistemare il caso-licenza ed è tornato disponibile. Elford quindi è stato rimesso sulla Beta ma la rotura è arrivata prima del suo turno.

La COROLLA KESSLER

• Di macchine nuove, oltre alla Beta, ce n'era un'altra: la TOYOTA COROLLA equipaggiata da un motore due assi a camme in testa preparato nell'officina dell'importatore europeo, Kessler. A guidarla niente meno che due grandi, entrambi vincitori di Montecarlo: Andersson e Waldegaard. Anche per la Toyota i guai di gioventù hanno impedito un risultato di classifica, ma le doti, soprattutto a gomme

parazione costa qualche cosa come una cinquantina di giri di ritardo. Considerando poi che la stessa macchina, con un parabrezza di plastica e le due sospensioni di sinistra riassettate alla meglio, è stata terza assoluta sia nelle tre ore corse senza chiodi che nelle tre finali coi chiodi, si può capire come alle spalle delle due Lancia il posto donore avrebbe dovuto toccare a lei.

• Beguin, uno dei più forti della F. 3 francese, ha confermato che in Francia non ci sarà praticamente stagione per questa formula a causa dell'abbandono degli sponsor. Lo scorso anno lo avevamo fatto notare in più occasioni, la Formula 3 era diventata troppo costosa e professionale, e budget da cento milioni per una stagione di due macchine sono stati più che sufficienti a scoraggiare ogni sponsor. Così BP, Shell, Motul, Défense mondiale e la stessa Elf hanno preso altre vie, lasciando a piedi tutti i piloti. E' stato un duro colpo anche per i costruttori: Martini, notissimo per le belle F. 3 e Formula Renault è stato sul punto di chiudere sull'onda della crisi. Ora è salvo, ma la sua Formula due non ci sarà.

• Arnoux, piccolo, biondo, timido, è il nuovo idolo dei francesi dopo la vittoria del volante Shell e del Campionato Europeo di Formula Renault. Surtees si è interessato a lui per la Formula 2 e i contatti sono ancora apertissimi. Lui non dice sì o no, ma lascia capire che le speranze sono ancora grosse. Intanto lo speaker di Chamoni lo ha annunciato come il più probabile erede di Cevert... che bravi i francesi a valutare i loro piloti!

Un albero per TROMBOTTO

• Trombotto ha raccolto le simpatie di tutti dopo che l'altoparlante ha lanciato al pubblico l'appello per un...albero di trasmissione. «Se tra il pubblico c'è il proprietario di una Opel Ascona 1900 che vuole aiutare Trombotto venga alla direzione di corsa». Il nostro pilota passeggiava avanti ed indietro sulla neve con poca speranza... Invece sono arrivati due ragazzi francesi, si sono lasciati smontare il pezzo e Trombotto ha ripreso ed ha finito settimo assoluto. Molgrado le vibrazioni di un pezzo tanto importante montato alla meglio, nelle tre ore finali si è classificato quarto.



Botte da orbi nelle gare «minori»: vediamo la parte posteriore della Simca di Mercorelli semidistrutta, mentre passa l'Escort di Guitteny.

ALPINE sgommata

• L'Alpine ufficiale non c'era malgrado che gli organizzatori, giocando in maniera spregiudicata poco corretta come in molti altri particolari (ci hanno chiuso il telex dopo la gara perché dovevano andare alla premiazione) le avessero annunciate. Più che per decisione della Casa francese è probabile che la rinuncia sia dipesa dalla Michelin, non del tutto sicura delle prestazioni dei suoi pneumatici non chiodati. L'Alpine, si sa, non ha ragione di temere la Lancia al punto di rinunciare, ma se le gomme ufficiali non vanno bene può essere un motivo di concorde rinuncia. Questa ipotesi delle gomme non è gratuita: la Michelin ha mandato delle coperture inusitate per la Porsche Carrera di Balas e Jaussaud, la classica macchina robusta, adatta alla durata, ben guidata, ma non ufficiale sulla quale è possibile non esporsi troppo.

• Se la ragione della rinuncia Alpine stava nella insicurezza per le gomme, la rinuncia è risultata giusta: la Por-

sche ha faticato enormemente nella prova senza chiodi mettendo in luce grossi limiti non tanto rispetto alla Fulvia vincitrice, cosa per altro prevedibile, ma anche nei confronti della Stratos, che coi suoi Pirelli «Yeti» sembrava avere le ventose alle ruote. A proposito di crisi, Jaussaud ha confermato le difficoltà 1974: a parte Le Mans con la Matra non ha guida. «Avevo un accordo che sembrava concluso... sfumato da un giorno all'altro!».

Il puro... STRATOS

• La STRATOS si è comportata come un autentico purosangue: su di una pista infame piena di buche, binari e salti, con continue «panciate» sul ghiaccio duro come la roccia, ha tenuto tirando come in un Gran Premio per sette ore e mezza. Munari era molto convinto di poter riprendere quattro giri alla Fulvia nelle ultime tre ore di gara con pneumatici chiodati, ed Andruet era più che disposto a coadiuvarlo. Poi il malesse-

poco da rompere, ma la sua è stata la corsa sicuramente più spontanea e disperata, ammirevole anche perché capace di tenere vivo interesse e tifo nel pubblico. Il quarto posto nella classifica finale assoluta è poca cosa per l'Alpine, che a Chamoni era abituata a vincere. Ma la «Ronde» non è più la festa della velocità sul ghiaccio come negli scorsi anni, ora è una gara di durata e col precedente Lancia di quest'anno chiunque vorrà vincere, in futuro, dovrà essere molto preparato ed organizzato.

• La Formula 74 ha un po' mortificato i privati: non ammessi alla gara vera e propria, hanno disputato prove senza chiodi ad ore antelucane perdendo, nel ghiaccio ai piedi del Monte Bianco, anche il calore del pubblico. In una di queste prove, la più tremenda per l'orario, dalle 5 alle 7 di mattina, ha corso anche la 127 gruppo uno degli italiani Del Carlo e Popof. Noi non li abbiamo visti (avevamo ceduto alla stanchezza) ma sono partiti in prima fila, col secondo miglior tempo, tra vetture dei gruppi 2, 4 e 5! Peccato che in gara la fortuna non li abbia aiutati. La loro partecipazione, però, insieme a quella dei tantissimi italiani accorsi sulle tribune, e rimasti a spendere soldi in Francia per tirare mezzanotte secondo la logica di un governo che non c'era neppure più, è stata uno dei fatti più positivi che merita di stare al fianco dei successi della Lancia e dell'isolato ma affermato professionista Trombotto.

Rivincita DAF

• Ancora un paio di cose importanti. Intanto il bel risultato della Daf, l'unica macchina insieme alla Fulvia vincente, ad essere arrivata al traguardo in condizioni perfette. Laurent, lo scorso anno, aveva tentato l'assoluto con un «mostro» Daf prototipo a quattro ruote motrici e motore BDA F.2. Aveva rotto quando era in testa. Quest'anno è tornato con una macchina di serie a motore Renault Gordini 1440 molto ben preparata. Insieme a Marche ha guidato per dieci ore fermandosi solo per i picchi. Alla fine è stata proprio la piccola macchina olandese ad occupare il posto dietro le due Lancia.

Gabriela Noris

Si muove qual-
cosa a ROMA
il BLUE
TEAM
(ma cos'è?)

ROMA - Per l'interessamento di Tony Palma e diversi altri piloti romani sta sorgendo una nuova scuderia a Roma, con sede in via Conca D'Oro 6, che pare raggrupperà oltre alla «creme» della capitale anche diverse decine dei migliori conduttori italiani. Presidente di tale sodalizio è stato nominato Marcello Gallo (che aspetta ancora il suo Pantera di ritorno dalla cura negli Stati Uniti), consiglieri saranno Micangeli, Palma, Pietromarchi, Martignone, Radicella mentre funge da segretario Giovanni Vasari. Il «Blue Team», così dovrebbe chiamarsi a meno che il grosso sponsor che stanno trattando (la marca di pantaloni Jesus Jeans) non ne modifichi addirittura la denominazione avrà anche un presidente onorario (potrebbe essere quel dott. Serena dell'Alitalia) e sarà ufficialmente costituito, con tanto di atto notarile proprio in questi giorni.

I programmi sono ambiziosi: se si riuscirà a raggiungere un buon accordo pubblicitario si vorrebbero raddoppiare i premi CSAI e trovare altre forme incentive molto valide. Intanto, dopo l'adesione quasi totalitaria dei romani, si stanno cercando altri nomi in Italia: fra i già «ufficiali» anche Giancarlo Naddeq e Franco Bernabei.

Una corsa di beneficenza

Il Gruppo Piloti Romani pensa a una bella iniziativa a Vallelunga

ROMA - L'ottima riuscita della «Coppa Austerità» ha soddisfatto Antonio Palangio, presidente della scuderia «Gruppo Piloti Romani», ma non ha certo invitato la dinamica compagine romana a riposare sugli allori. Il Trofeo Luigino Rinaldi, la prima delle quattro gare messe in calendario a Vallelunga, è ormai imminente (divieti di circolazione permettendo) ma resta anche il tempo per pensare al futuro.

Dopo essersi «inventato» le gare club, Palangio ha avuto un'altra trovata delle sue ed ha posto la prima pietra per organizzare una gara a scopo di beneficenza. La manifestazione dovrebbe avere luogo a Vallelunga scegliendo una data libera tra aprile e maggio e l'intero incasso sarebbe devoluto al cappellano dei piloti, Don Sergio Mantovani, per l'asilo nido di Maranello e per l'ARA ai caduti. Crediamo che sia la prima volta che una iniziativa del genere venga presa in campo automobilistico ed è auspicabile che non vi siano intoppi nella sua realizzazione, anche se la scuderia romana avrà bisogno della comprensione

e dell'aiuto concreto di tutti gli enti che legano il loro nome alle gare di auto, per riuscire nell'impresa.

La situazione di Vallelunga ormai la conoscono anche i sassi ed è risaputo che un organizzatore normalmente può essere fortunato se rientra nelle spese; chiaro quindi che l'iniziativa in favore di Don Sergio sarebbe del tutto inutile. Se invece la Gr. Piloti Romani riuscisse ad organizzare la gara senza doversi sobbarcare le solite spese, le possibilità della beneficenza sarebbero comunque assicurate anche con una minima partecipazione di pubblico. Tuttavia è auspicabile che quest'ultimo accorra, conosciuto lo scopo della manifestazione.

Prossimamente comunque dalla sede di via Dandolo partiranno nove formali richieste per ottenere il massimo appoggio nell'iniziativa. Sarà interpellata in primo luogo la Vallelunga S.p.A. anche se in questo caso ci sono già delle note positive: il dottor De Luca è infatti disposto a rinunciare all'affitto della pista ed alla percentuale sugli incassi. Uguale slancio si spera venga da parte dell'AC Roma

che dovrebbe inviare i propri commissari ed un carro attrezzi. Altrettanto si spera da parte della CSAI invitata a rinunciare alla tassa di iscrizione a calendario ed alle spese per i delegati. Gli altri enti interessati saranno la Federazione Medico Sportiva, la Federazione Cronometristi, i Vigili del Fuoco, la Croce Rossa, la ditta Molayoni per il servizio antincendio e la SIAE che dovrebbe rinunciare alla percentuale sui biglietti, dato il carattere della manifestazione.

Naturalmente verrà creato un comitato con interventi di persone estranee alla scuderia per eliminare qualsiasi possibilità di equivoci. Con questo il successo della manifestazione è assicurato ma saranno accettate anche offerte libere nonché coppe da titolare a piacere. Lo scopo della gara? Semplice: assicurare una beneficenza in primo luogo. Inoltre si vuole dare un'ulteriore possibilità ai piloti di gareggiare e risvegliare contemporaneamente l'opinione pubblica sui problemi dell'autodromo romano.

Daniele Buzzonetti

Importanti omologazioni di
«testate» ALFA e ABARTH

Prolificano i «4 valvole»

Continuano a proliferare le testate speciali a 4 valvole per cilindro. La stagione che va ad incominciare ci porta due novità del genere molto interessanti per noi: una testa a 4 valvole per cilindro per l'Alfa Romeo GTA Junior 1300 ed una per la Fiat-Abarth Rally 1800.

L'omologazione del 4 valvole sul 1300 Alfa significherà un sostanzioso rilancio per coloro che sono rimasti fedeli alla marca milanese non ostante la seria concorrenza delle Fiat 128 coupé. Infatti, la nuova testata — che è praticamente identica a quella omologata lo scorso anno per l'Alfetta — coprirà abbondantemente il divario nel rapporto peso/potenza accusato nei confronti della Fiat dalla 1300 Alfa, per la quale ora si parla di quasi 190 CV.

Anche più importante l'omologazione, a partire dal 1. marzo, di una nuova testata a 4 valvole per l'Abarth spider 1800. E stata progettata dall'ing. Jacoponi e l'angolo delle valvole è molto stretto (attorno al 20°).

La prima destinazione di questa testata è per gli Spider da rallies recenti dominatori al S. Marino. Si prevede un aumento di almeno 25 CV, il che porterebbe la potenza sui 200 CV, sia pure con l'alimentazione a carburatori. Lavorando ancora e montando l'iniezione (che comunque è in prova) la potenza aumenterebbe ancora, ma forse allora il problema maggiore sarebbe di sfruttarla tutta. Per cui, per ora non si esagera.

Questo nuovo particolare comincia a rendere interessante per la Fiat-Abarth Rally anche il discorso velocistico, che in casa Abarth non è mai fuori luogo. Un buon due litri (ed il due litri Fiat è in arrivo) dovrebbe dare, sia pure derivato dalla serie, ben oltre i 100 CV per litro. E con 230-240 CV, per i 900 chili di omologazione, il Fiat-Abarth 124 diverrebbe un ottimo 2 litri gruppo 4 per la velocità, per lo meno fino all'omologazione (che pare prevista per giugno) del 4 valvole per l'Alpine 1800.

Il primo impegno agonistico delle nuove testate dovrebbe essere il Rally di Sicilia, alla fine di Marzo, sempre che il reparto corse termini il suo lavoro. Altrimenti, le vedremo all'Elba. Non bisogna poi dimenticare che anche la Lancia usa il motore Fiat 132, e questa nuova testata potrebbe venir buona anche per la Beta coupé...

Le FORD debuttano a fine marzo

La Ford Italiana comunica che il ciclo di gare per le monoposto di Formula Ford e per le berline Mexico inizierà a Casale, il 31 marzo prossimo. Infatti, la prima gara prevista — il 23 a Varano — non sarà valida in quanto l'anticipo previsto dagli organizzatori non contempla i Trofei Ford. Questa prova annullata verrà recuperata in seguito.

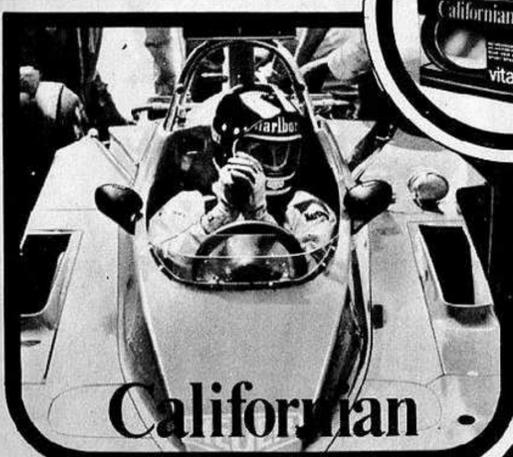
Sempre a proposito di F. Ford e Mexico, che com'è noto prevedono numeri di gara costanti per tutta la stagione, è stato deciso che coloro che avevano già un numero fisso nel 1973 lo manterranno ancora.



racing special mirrors

i retrovisori VITALONI nati nel mondo delle corse, sono adottati dai più prestigiosi piloti internazionali e vincono con loro. sono inoltre montati all'origine dalle principali industrie automobilistiche mondiali e disponibili in una completa gamma di modelli per ogni esigenza nelle versioni: corsa-sportivi-standard-per veicoli industriali e per moto. VITALONI produce inoltre caschi integrali STRATOS in policarbonato ed "elettronecessori" per auto

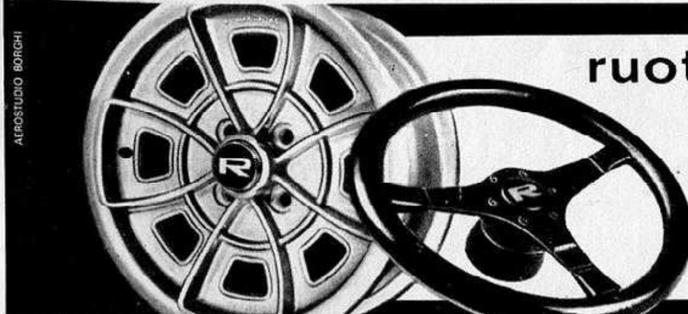




vitaloni

10092 beinasco · torino · italy · tel. 349.9434 · telex 21153





ruote e volanti

RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2