



Il fastidio del Presidente

«Egredo Direttore, mi è pervenuta la Sua lettera del 21 u.s. e oggi anche il pacco con le schede referendum che ho trasmesso alla competente Commissione legislativa della Camera. Cordiali saluti. Sandro Pertini»

Ecco cari lettori, la risposta che l'on. Sandro Pertini, Presidente della Camera dei Deputati, ci ha inviato a seguito della lettera che a nome di tutti voi spedimmo appunto il 21 febbraio scorso. Più che una risposta, l'on. «accusa» ricezione della lettera e del primo pacco di schede. E' una risposta che malamente tradisce il fastidio del Presidente della Camera per aver dovuto occuparsi di una iniziativa come quella del «piccolo» giornale che è AUTOSPRINT. Sinceramente credevamo che tutte le manifestazioni di democrazia, anche se critiche, dovessero essere ben accette, specie al Presidente della Camera, che sempre ha mostrato di compiacersi del ritratto così popolarmente aperto che di lui hanno fatto. Crediamo nei gravosi impegni del Presidente della Camera, ma siamo convinti sia dovere di un uomo politico non snobbare con tale distacco indicazioni democratiche del parere dei cittadini, anche se non espresse con le tessere abituali che accettano i politici. Poi c'è il «cronologico» di tutta l'operazione che fa nascere dubbi.

Il giorno 21 febbraio spedimmo la lettera e, tramite corriere, il pacco. L'on. Pertini riceve il 26 febbraio il pacco e in quel giorno scrive la lettera (datata appunto 26 febbraio). Il timbro postale della Camera dei Deputati è però del 4 marzo e la lettera ci è arrivata lunedì 11 marzo. Appare quindi un «buco» di una settimana tra la stesura della lettera e il giorno di spedizione. Probabilmente è una conferma di quell'iter burocratico causa di tanti guai al nostro Paese. Come è singolare notare i 7 giorni impiegati dalla lettera in viaggio da Roma per Bologna (contro i 4 della nostra da Bologna a Roma). Evidentemente la disfunzione postale non ha rispetto nemmeno per il Parlamento.

MERZARIO negli USA nel campionato F. 5000

ONTARIO - Chuck Jones, ve lo ricordate? Il patron della Lola che l'anno scorso fu affidata per due o tre gare a Clay Regazzoni il quale partecipò alle manifestazioni L.M. Formula 5000.

Jones è un appassionato del motore e quest'anno intende partecipare a tutte le corse della classe 5000 che avranno luogo in America.

«Stavolta ho un mezzo superiore allo scorso anno. Hanno apportato modifiche varie e sono certo che renderà come si spera. Tuttavia ho bisogno di un 'grande' pilota. Di guidatori di seconda mano ne ho a dozzine, ma a me interessa 'il pilota'. Ho pensato di scegliere tra Andretti, Regazzoni e Merzario, e sono giunto alla conclusione che, a prescindere dagli impegni, l'italiano sia l'uomo di punta che mi occorre».

«So che il giovane e valoroso ex-ferrista è impegnato con due 'Case', ma darei chissà che cosa se potessi affidargli la mia 'Lola' che detto fra noi fa scintille».

Le gare, in sintesi sono: 2 giugno,

Mid Ohio; 15 giugno, Mosport (Canada); 28 luglio, Watkins Glen; 18 agosto, Road America (Wisconsin); 20 settembre, Ontario (California) e 26-27 Ottobre, Riverside (California).

«Ho l'impressione — spiega Chuck —, che se Merzario accetterà, molto probabilmente dovrebbe saltare la prova del Wisconsin, poiché combacia con il Grand Prix d'Austria. Questo, però non sarebbe un gran male».

Jones ha incaricato il corrispondente ad iniziare i contatti, tramite Autosprint, con Merzario onde vedere di concludere questo «trattato» che potrebbe portare il modenese in America per un lungo periodo, specie se, come si spera, Merzario accetterà la pregevole offerta di Bill France, il King della NASCAR, di correre nella 500 Miglia di Talladega ed altre gare.

Senza scendere in dettagli, logicamente personali, l'offerta di Jones, per la partecipazione di Arturo nella 500 è senza dubbio lusinghiera e consistente.

I. m.

● E' ormai certo che la Ferrari ha esperimentato recentemente sulla B/3 un doppio alettone posteriore come quello visto sulla nuova JPS, prima ancora che quest'ultima fosse presentata al pubblico. Uno 007 è riuscito a carpire il segreto dalle reti di Fiorano e l'ingegnere Forghieri, interpellato in occasione del test di Vallelunga, non ha risposto né sì né no, confermando involontariamente la notizia. Pare comunque che grossi problemi di messa a punto abbiano perlomeno rimandato un impiego di questa nuova appendice alare, che sarebbe rispolverata in fretta e furia se Chapman ne dovesse dimostrare l'utilità.

● Nanni Galli è apparso particolarmente felice della vittoria di Agostini a Daytona. Ha commentato: «E' come se un pilota italiano avesse vinto a Indianapolis la prima volta che ci corre».

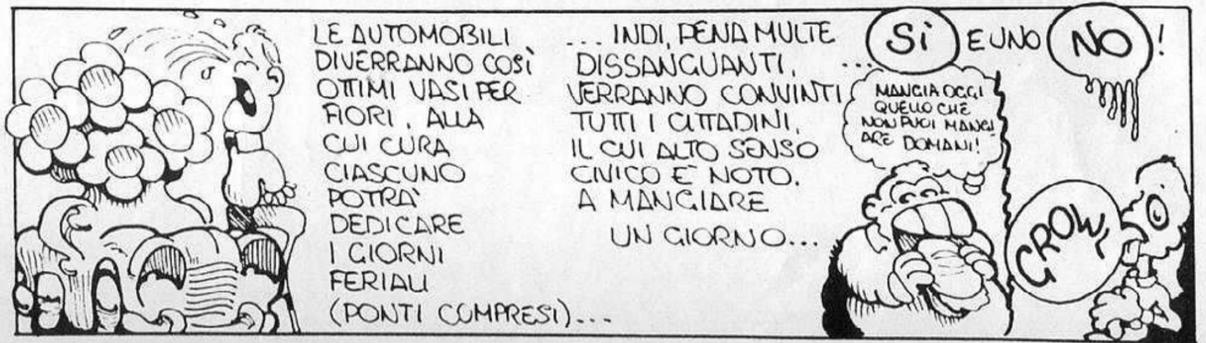
● Intanto la realizzazione della nuova monoposto F. 1 Ferrari (che non si chiamerà B.4 perché sarà tutta diversa: dal telaio tubolare ad altre soluzioni) è abbastanza avanzata. Non si ha intenzione di forzare i tempi anche se è prevedibile che i primi collaudi vengono affrontati in parallelo con i test dell'attuale B.3 tanto migliorata.



● Un automobilista inglese è andato a far benzina, subito dopo l'aumento del carburante. Appena l'inserviente lo ha avvertito del nuovo prezzo ha risposto: «Va benissimo, tanto io non compro mai benzina per più di una sterlina per volta!...».



...Sta a vedere che lo prendono sul serio!...



il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT
il giornale delle corse
a pagina

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

Azzurrini F. 2... affissione vietata!

● Il SAFARI-alla-moda è la «caccia agli sceicchi». L'hanno inaugurato e lo svolgono, con puntigliosa applicazione, i vari direttori marketing delle fabbriche nazionali di autovetture speciali GT. L'ultima (prolungata) Operazione Arabia Saudita e Medio Oriente in genere, è del dirigente commerciale Ferrari dr. Manicardi. Pare con ottimo successo.

● Il problema delle vendite delle vetture GT è anche legato alla disponibilità dei materiali per la produzione (carenti anche per scioperi). Alla Ferrari la scorsa settimana si è passato dai 3 ai 4 giorni di lavoro alla settimana, con lo scopo non di riaumentare la produzione (le vendite sono sempre molto contenute) quanto di «rimettere in catena» (per completarle) macchine che dovevano essere già finite. Così molto spesso il primo collaudo viene fatto da macchine che non dispongono né di cruscotti né di impianti elettrici.

● Anche nel Modenese (e in particolare alla Ferrari) nonostante la crisi evidente si paventano agitazioni per i contratti integrativi. Vengono pertanto segnalate defezioni di diversi operai, invogliati da vistosi «premi» salariali da parte dell'industria di ceramiche della zona, che sono in pieno boom e quindi con necessità di mano d'opera. Si sta rovesciando la situazione di qualche anno fa.

● I piloti azzurrini di F. 2, affidati alle cure di Dragoni (cioè Truffo e Flamini) pare siano tabù per la pubblicità. Non debbono esserne contagiati. Niente pubblicità sulle tute, niente sul casco ecc. E non solo quando corrono con le rosse March-BMW ufficiali del C. Racing Team. Il che costituisce una curiosa limitazione dei diritti personali, anche se la CSAI col suo finanziamento ha messo loro a disposizione macchine e occasioni di correre in F. 2, nel quadro di un ambizioso lancio da offrire con la speranza di un seguito in grandi squadre italiane. Si crea un problema difficile, perché è la prima volta che in automobilismo si limita economicamente la libertà individuale per i contratti di piloti. Dragoni l'avrebbe giustificata così: «A parte sponsor che facilitino l'attività della mia squadra, non desidero impegni pubblicitari per i miei due piloti. Li debbo tenere liberi da impegni per ogni evenienza. Metti che qualcuno — convintosi delle loro qualità — mi chieda di utilizzarli subito, se essi hanno uno sponsor contrastante con quello della Casa o della squadra che me li chiede, come farei a darglieli?...».

● E' veramente un mondo tutto a rovescio. Dal punto di vista economico, l'INGHILTERRA è una delle grandi «malate» d'Europa, eppure la sua industria automobilistica è ostinatamente sopravvissuta all'inverno in condizioni migliori di altri paesi, soprattutto la Germania. Una cifra che avalla questa improbabile situazione è saltata fuori quando la Ford ha presentato a Londra la Granada Ghia: all'inizio dell'anno, la Ford inglese aveva già 70.000 ordini, adesso ne ha 80.000 ancora da soddisfare. «Non vediamo nessun motivo per essere depressi — dicono alla Casa — e le previsioni a lunga scadenza sono molto

incoraggianti». Ammettendo che «nell'attuale clima la Granada Ghia può essere sorprendente» uno dei direttori della Ford ha detto che in effetti sono tutti rimasti sorpresi per il successo di vendite della Granada e molto soddisfatti nel vedere che i compratori hanno ceduto molte BMW, Mercedes, Rover e Jaguar, nel ritirare una Granada. Fra parentesi, alla conclusione ha ammesso ufficialmente che la Ford ha in preparazione una piccola vettura che fa decisamente parte del suo programma. Per porre fine alle congetture, ha però aggiunto categoricamente che sarà presentata soltanto nel 1975.

● Un'enorme pizza di formaggio romagnolo spiccava nei giorni scorsi sul tavolo della segreteria della Scuderia Nettuno. Era un attestato di caloroso ringraziamento di Giancarlo Martini, il giovane pilota di Lavezzola, verso Poggi e Zagan che lo hanno facilitato nella sua necessaria fase (burocratica) per dedicarsi quest'anno alla Formula 2.

● Il problema più grosso dei piloti Lotus è in questo momento, assuefarsi alla guida della nuova JPS, con quella frizione automatica comandata a mano col pulsante sul cambio. Peterson, che dispone di una Lotus Europa come macchina personale, si è fatto installare questa modifica, appunto sulla vettura che adoperava tutti i giorni, per assuefarsi. Invece chi si trova davvero nei pasticci e non riesce a coordinarsi è Jacky Ickx.

● C'è una macchina che pare non senta la crisi: è la costosissima BB, la Berlinetta boxer di Maranello. Anche se il suo prezzo supera i 20 milioni pare che multi(-che-possano) se la comprano comunque pur se non ci vanno in giro (con il caro benzina che c'è). La BB è considerata un investimento-storico, un pezzo da museo futuro. Come dire l'Ultimo Simbolo di un'Epoca di Benessere.

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?

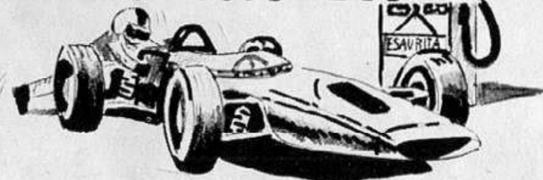
Le corse in calendario dal 19-3 al 29-3 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19/24	Rally Tap	Portogallo			●●● Camp. Mondiale Rally Marche	Rally	Thérrier-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, FF	Velocità in circuito	
22/24	Rally Anseatico	Germania			●●●	Rally	
22/24	Rally AR	Jugoslavia			●●●	Rally	Non disputato nel 1973
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	Cristal Rally	Austria	Rally		●●●		Janger-Gottlieb (Opel Ascona)
24	G.P. di Barcellona	Spagna	Circuito del Montjuich di km 3,790		●●● F. 2 Camp. Europeo	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
24	4 Ore di Monza	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,775	ore 8,30 nazionali ore 12,30 ore 17,30	●●● T2, Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Lauda-Muir (BMW Alpina) km 816,500, media 202,862
24	Atlanta 500	Stati Uniti	Circuito di Road Atlanta di km 4,055		●●● Stock car	Velocità in circuito	David Pearson (Chevrolet), media 243,200 kmh
24	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km 2,170		●●● F. 5000	Velocità in circuito	McRae (McRae) 41'23"2, media 157,450 kmh
24	2 Ore dell'ACO	Francia	Autodromo di Le Mans di km 13,640		●●●	Velocità in circuito	
24	Salita di Muhlachen	Austria			●●● tg	Velocità in salita	
24	Salita di Montserrat	Spagna			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	
24	Salita della Roquette	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Mieusset (March 722) media 87,150 kmh
24	Salita di Montmarquet	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Hesnault (Alpine) in 53"1
24	Salita del Lussemburgo	Lussemburgo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	
24	1. Trofeo Ruffo Moda	Sc. Carpine	Autodromo di Magione di km 1.650	ore 10 ore 18	● T1, T2, GT3, GT4, S, K 250	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
29/30	Rally di Sicilia	AC Palermo	Part. e arrivo a Cefalù	ore 17 (29) ore 6 (30)	●●●	Rally	Munari-Mannucci (Lancia HF)
29/31	Rally Firestone	Spagna	Part. e arrivo a Bilbao		●●● Camp. Europeo Piloti	Rally	Munari-Mannucci (Lancia Stratos)

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

DOVE non corriamo domenica?

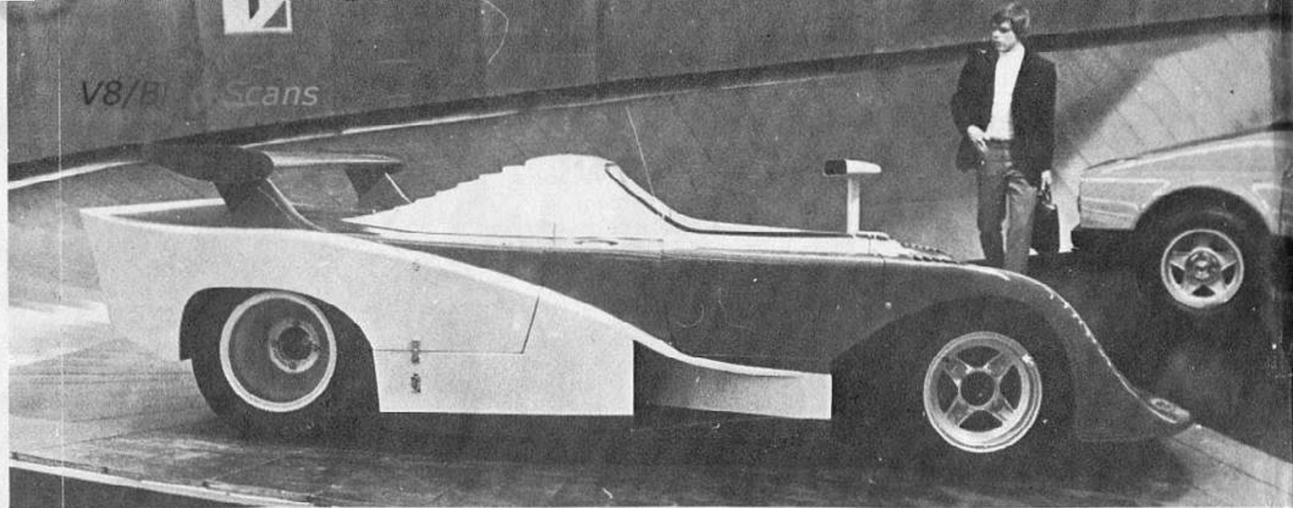


DATA	CORSA	
17	Marzo	Euro 2 litri - Misano RINVIATA a luglio
18/19	Marzo	Coppa Città di Cesena RINVIATA al 1. maggio
19	Marzo	Trofeo Rinaldi - Vallelunga RINVIATO al 31 marzo
19	Marzo	80 anni di Corse - Misano RINVIATA a data da destinarsi
23	Marzo	Trofeo Cinquetti - Varano RINVIATO al 31 marzo
23/24	Marzo	Autosciatoria delle Dolomiti ANNULLATA
23/24	Marzo	Coppe di Primavera ad Albi RINVIATA al 31 marzo
24	Marzo	Coppa AC Genova RINVIATA al 25 aprile
24	Marzo	300 Km del Fuji - Giappone ANNULLATA
31	Marzo	Coppa di Primavera - Salerno RINVIATA a data da destinarsi
31	Marzo	4. Trofeo Vignola in Fiore RINVIATO a data da destinarsi

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

14 au 24 mars 1974

Nelle foto a destra, nello stand Pininfarina la reginetta era la nuova Abarth SE 027, che mostrava, oltre alla sua filante linea laterale, anche telaio e motorizzazione già completa e pronta per iniziare i collaudi

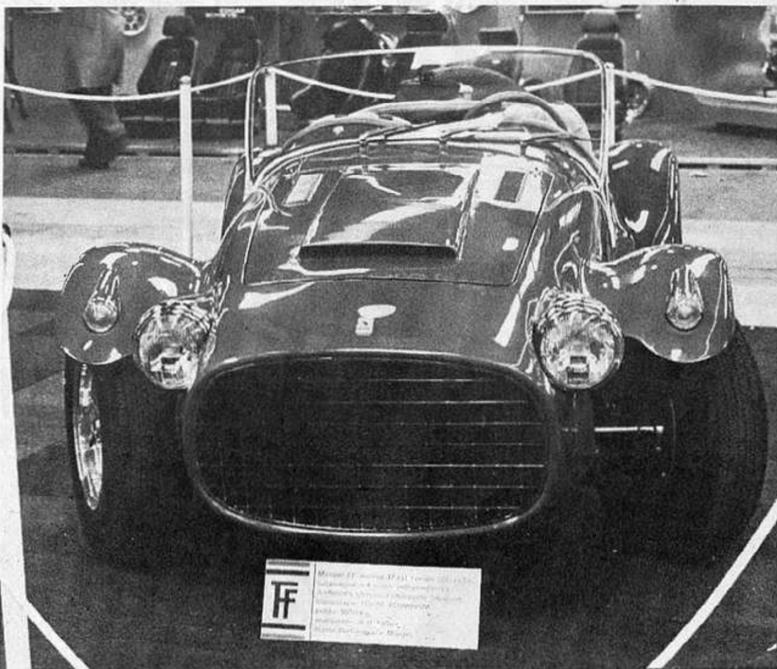


A sinistra, una veduta generale del Salone, aperto a Ginevra dal 14 fino al 24 di marzo

**IL SALONE
svizzero si
arrampica
sugli specchi
dei consumi**

A destra del titolo, in alto una magnifica Lancia Astura sport messa all'asta; sotto, uno scorcio della 3 posti «Coins»

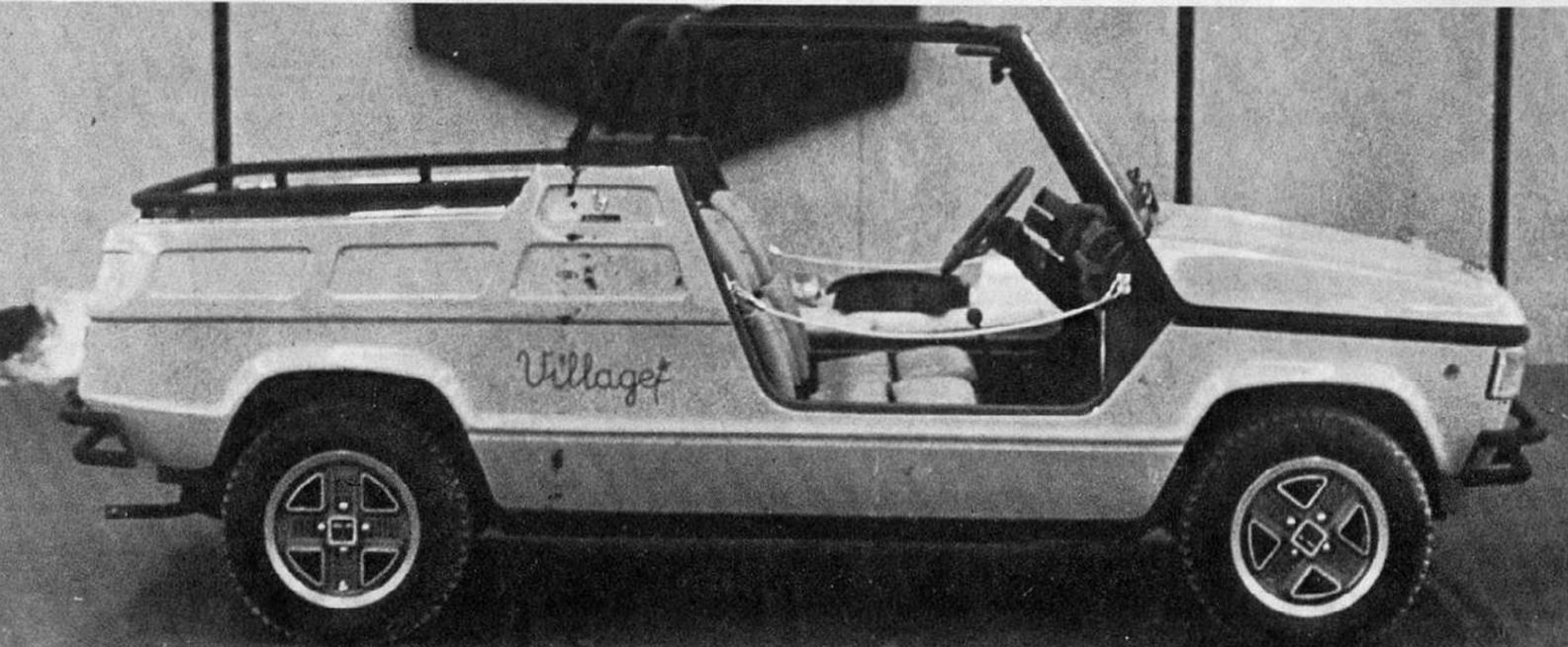
SPECIALE PER AUTOSPRINT



La Ferrari 125 S del 1947 riprodotta dal concessionario Ferrari di Losanna, con meccanica moderna Ferrari 330 12 cilindri da 300 CV, cambio 5 velocità, telaio tubolare, sospensioni a 4 ruote indipendenti



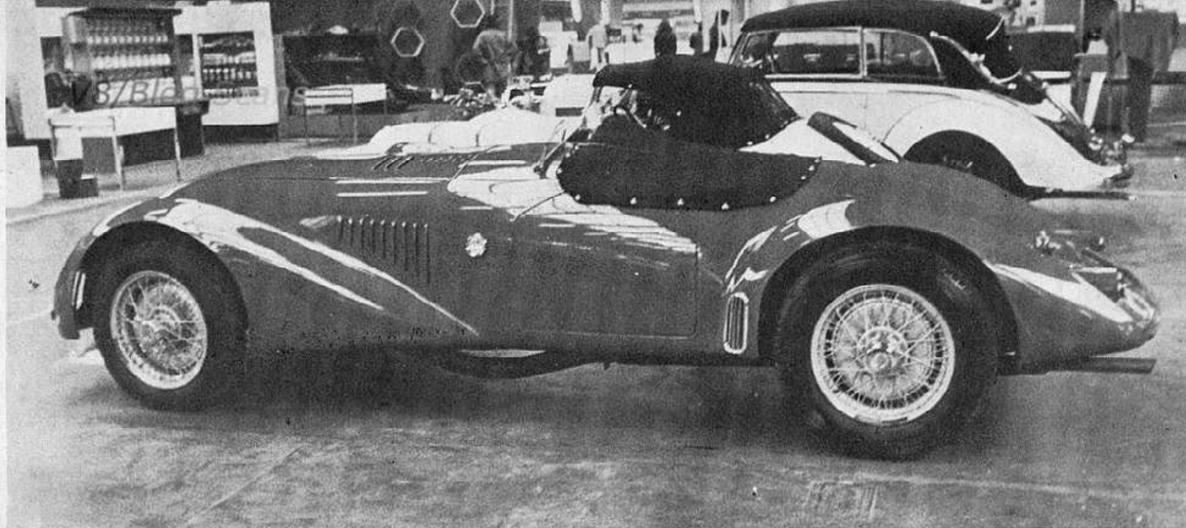
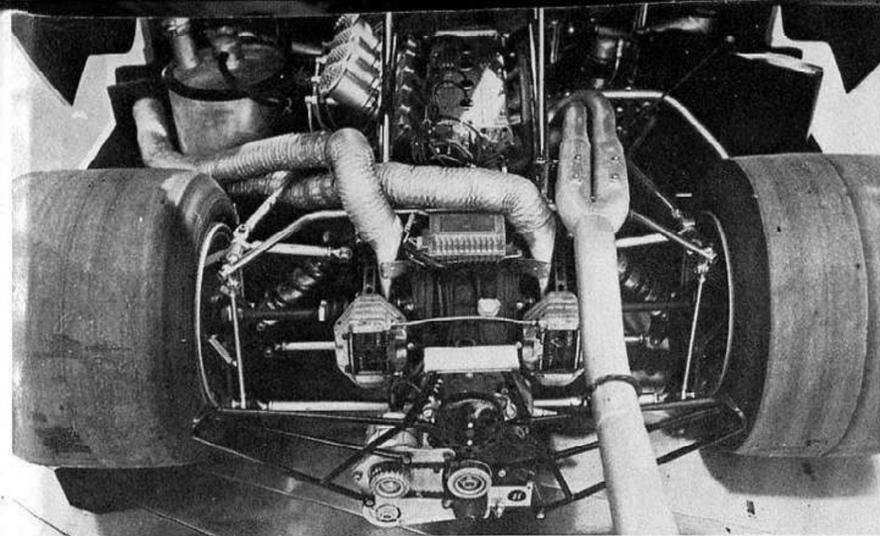
Il posto di guida della «Village» di Bertone, quella che avevamo definito «multiusi», su meccanica Fiat 127. Il volante è quello della X-1/9. Sotto, una vista globale della macchina, completa di roll-bar



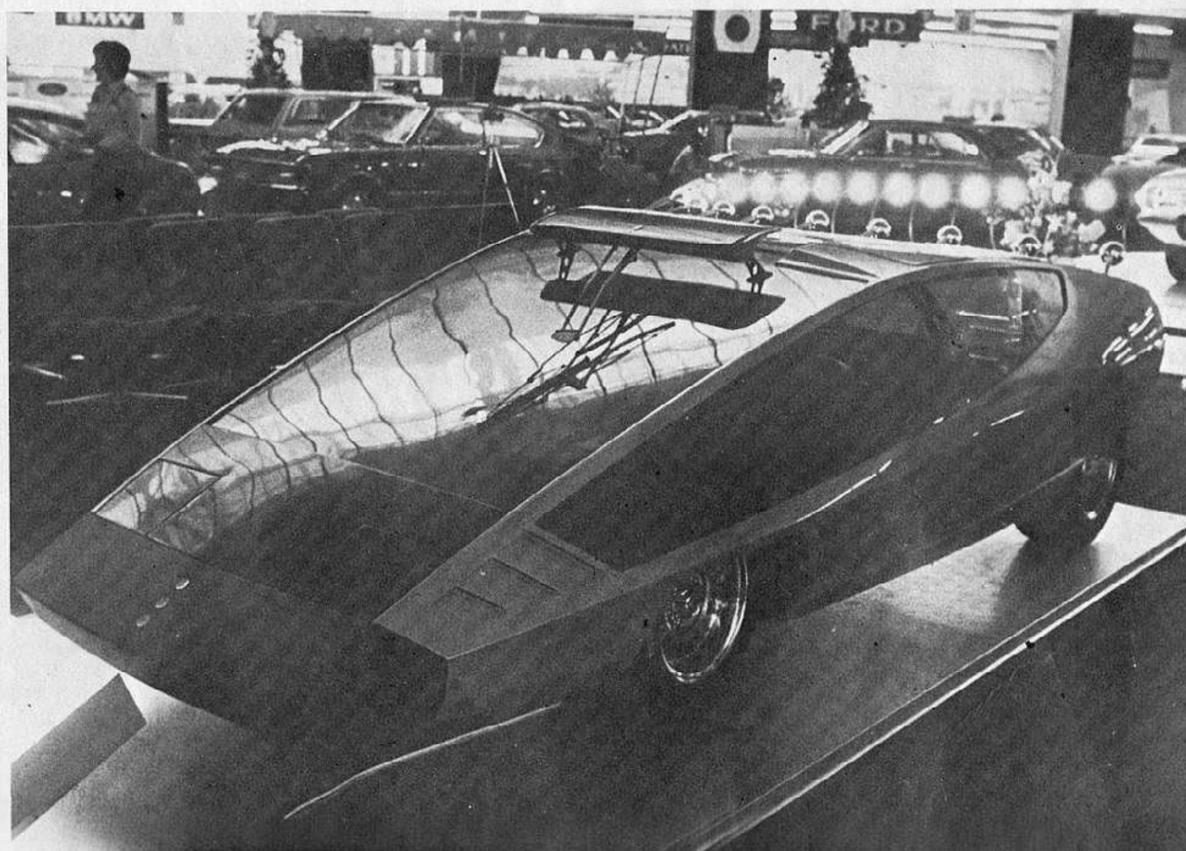
GINEVRA - Una LANCIA BETA BERLINA ridisegnata da Michelotti, con le portiere ad «ala di gabbiano», bella e di un bel colore viola pallido, una riproduzione perfettamente marciante della PRIMA FERRARI prodotta, la fantomatica n. 1 (sembra ne esistono 15), che portava la sigla 125 S e che fu costruita nel 1947, una favolosa «GIARDINETTA» su telaio FIAT 130 COUPE' della PININFARINA, uno studio su meccanica FIAT 127 di BERTONE, la nuovissima ABARTH 2000 S 027, la carissima SCIROCCO VW, praticamente il Salone dell'automobile di Ginevra si esaurisce qui. E' il primo Salone da quando è scoppiata la crisi, si sperava fosse il Salone del rilancio... invece la crisi continua.

L'oro nero condiziona. Al Salone ginevrino si punta più sull'economicità delle macchine che sulle loro prestazioni. Così, allo stand Lotus abbiamo visto grandi cartelli che indicavano come con quella macchina, per percorrere 100 km, occorressero solo 6 litri di benzina (non era però la F. 1 di Peterson!).

Alla FIAT la trovata più geniale. Nel grande stand a disposizione della nostra maggior casa automobilistica, delle vecchie pompe di benzina portavano incorporato un memorizzatore elettronico digitale, che indicava la distanza da Ginevra a 80 città sparse per l'Europa. Esso dava, oltre al chilometraggio, il consumo di benzina riferito alla 124, 126, 127, 128, e 132 ad una velocità media di 80-100 kmh.



Le speranze difficili di GINEVRA



Nello stand Fiat, questa specie di computer fatto a pompa di benzina indicava distanze e consumi fra le città europee

Abbiamo preso come esempio il tratto Ginevra-Mosca che è indicato lungo 2864. Abbiamo così imparato che con una 126 occorrono 148,12 litri, con una 124 233,39 litri, con una 127 186,16 litri, con una 128 214,80 litri, ed infine con una 132 240,67 litri, per fare tutto il tragitto.

La nostra maggior Casa costruttrice è presente a Ginevra con tutta la sua gamma di vetture. In più espone anche nel suo stand la 127 della Seat a quattro porte, che costa qui in Svizzera circa 60.000 lire in più della versione normale. Ciò fa pensare che presto possa essere venduta anche in Italia.

La LANCIA è presente con tutte le sue vetture e presenta, per la prima volta, la STRATOS in versione stradale e la BETA COUPE' che verranno commercializzate a partire da lunedì 18 marzo. Dopo i recenti successi sportivi allo stand Lancia abbiamo visto moltissimi giovani ammirare l'azzurra Stratos, e l'altrettanto azzurra Beta coupé.

Lo sport è sempre un motivo d'attrazione e non solo per i giovani. Così, se la Fiat nel suo stand espone la 124 spider con i nuovi colori che utilizza nei rallies, l'ALFA ROMEO, molto forte sul mercato elvetico, espone al centro del suo vasto stand, accanto alla nuova (per la Svizzera) ALFASUD TI, la sport 33 tt con la quale la Casa del Portello punta decisamente al Mondiale Marche quest'anno.

Nello stand della FERRARI, Regazzoni, in partenza per Brands Hatch, era il polo di attrazione più delle vetture di Maranello che, come si sa, attraversano un momento difficile. Il direttore generale ing. Dondo presente però assicura che il mercato sta dando segni di ripresa.

Anche alla MASERATI il dr. Drieux, che andava in giro per gli stand raccogliendo i depliant pubblicitari delle berline di maggior prestigio, tipo Jaguar e RR, « per vedere come è la concorrenza in vista della prossima berlina Maserati che stiamo studiando assieme a Bertone e che presenteremo al Salone di To-

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 8



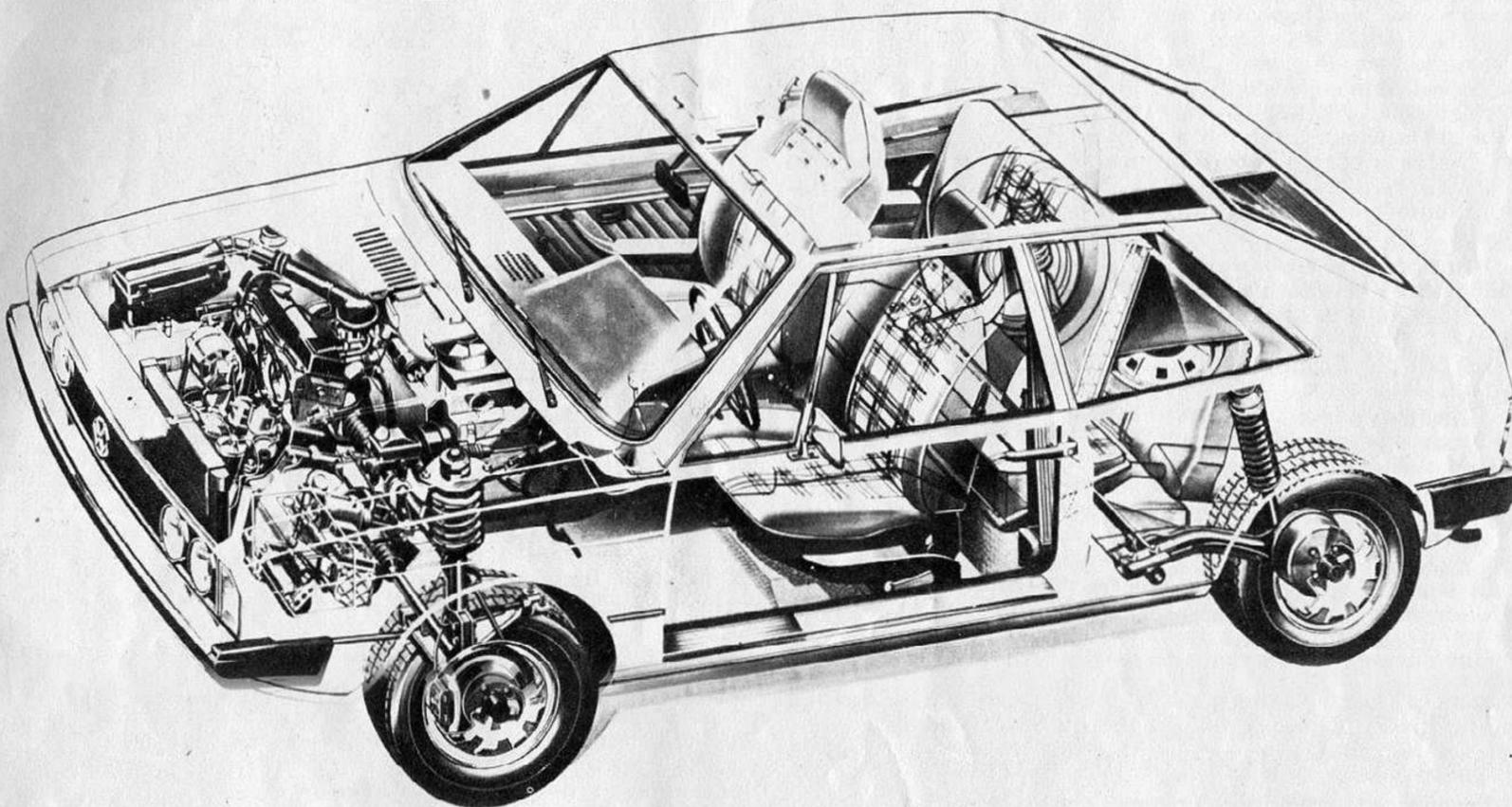
Sopra, nello stand Fiat a Ginevra c'era questa SEAT 127 a quattro porte. Molto probabilmente verrà venduta in Italia ad un prezzo di circa 60.000 lire di più. Sotto, il bel coupé « Stash » del carrozziere elvetico Sbarro. Meccanica VW K 70 con motore 1807 cc. Uscirà a giugno in piccola serie



GINEVRA - «...Ormai anche in Svizzera la benzina costa 190 lire al litro... siamo anche noi in crisi come tutta l'Europa». Così ci ha detto un responsabile del 44. Salone Internazionale dell'auto che ha aperto i suoi battenti giovedì 14 marzo a Ginevra. Se in Italia, dopo le «fulminanti» dichiarazioni di Umberto Agnelli, alla chiusura delle trattative per il nuovo contratto integrativo della Fiat, si è in piena crisi industriale e dirigenziale in attesa di vedere che cosa succede con l'Alfa Romeo, anche in Svizzera — paese tradizionalmente non costruttore di automobili e paese che non ha industrie — non si scherza. Il momento è particolarmente delicato. Vero è che, proprio il giorno dell'inaugurazione, il governo elvetico ha liberalizzato in parte la velocità e l'ha portata in autostrada a 130 kmh, per cercare di muovere un po' il mercato che è fermo. Esso riferito ai primi due

Anche in SVIZZERA dilaga la crisi delle vendite (ma Lancia e Alfa hanno migliorato!)

Il crollo è (per «vendetta») giapponese



La preannunciata novità Volkswagen di Ginevra, la «Scirocco», mostra i suoi segreti in questa trasparenza. L'impostazione di questo coupé è ormai classica, cioè motore anteriore trasversale e trazione anteriore. Sorprende il prezzo, che già in Svizzera è assai elevato, e il listino svizzero — nonostante le svalutazioni altrove — è sempre indicativo. Ciò la porrà forse in una «classe» non sua

mesi del '73, ha recepito in meno 8114 vetture, che corrispondono ad un conto «in rosso» del 22,7 per cento.

La situazione è preoccupante in Svizzera perché, come ha confermato un grosso importatore, il pubblico non ha più fiducia nell'economia e il denaro non circola, in attesa di avere una visione chiara del tutto. Col passare dei mesi questa sfiducia cresce. Se guardiamo il mese di gennaio le immatricolazioni sono state passive in percentuale del 16 per cento. Si sperava molto per il mese di febbraio, ma il passivo è vieppiù aumentato ed è arrivato a toccare il 23 per cento. Anzi tende ad aumentare. Tutte le marche di auto sono presenti in Svizzera, e tutte (meno cinque) sono in passivo.

Si salvano solamente la LANCIA, che ha visto aumentare nei primi due mesi dell'anno le sue vendite del 34,4 per cento, l'ALFA ROMEO, che ha aumentato del 40,5%, la BMW del 5,4%, la PEUGEOT del 0,7% e la VW del 2,8%, tut-

te le altre marche segnano dei passivi, in percentuali veramente paurose, a cominciare dai giapponesi per i quali un tempo la Svizzera, fecondo mercato, ora è un «buco» spaventoso. La Toyota ha visto diminuire le sue immatricolazioni, nei primi due mesi del '74, del 67,6%, la Mazda del 65,7%, e la Datsun del 23,7%.

Una spiegazione originale di questa crisi «gialla», molto più accentuata delle altre marche, l'ha data un rappresentante di una casa italiana di auto. Secondo una inchiesta di mercato, l'industria giapponese era già in crisi «prima della crisi», perché il cittadino svizzero si considerava

«buggerato» dagli orologi giapponesi che hanno invaso l'Europa e la Svizzera. Molto sensibili alla loro industria di precisione, quando si sono accorti che erano stati trattati male e «copiati», per ritorsione hanno smesso di acquistare auto giapponesi. Vero o no che sia la spiegazione, è abbastanza originale.

La Fiat ha praticamente mantenuto le posizioni di mercato dei primi due mesi del '73. Anche se ha venduto 240 macchine in meno è pur sempre la prima marca come forza di penetrazione, con una percentuale del 10,9%. Visto come vanno le cose a Torino è confortante.

Le cifre della crisi sono paurose per alcune grandi marche, tipo l'OPEL, che ha visto calare le sue vendite in due mesi, sempre rispetto all'anno prima, del 40,3%, la FORD del 38,8%, la PORSCHE del 53,2%, la MERCEDES del 14% e la RENAULT del 11,1%.



donna si, ma.....



se vuoi evitare i ma, monta sulla tua auto ruote in lega leggera MILLE MIGLIA



FOMB
FONDERIE OFFICINE
MAIFRINI BRESCIA
25100 - Via Scuole, 5
tel. 302 281/2 - 391604

g. c.

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



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

rino», ha confermato che si stanno avendo cenni di ripresa, e che qualche macchina si sta vendendo. Ma si spera che, una volta per tutte, come in Germania il limite di velocità venga tolto.

LAMBORGHINI nel suo stand espone una gialla **Couach**, la prima della serie che viene costruita a S. Agata e che verrà a costare 19.500.000 di lire, anche qui i responsabili ci hanno confermato di avere leggeri segni di ripresa e che, da un mercato a zero, qualcosa ora si sta vendendo, anche se non molto.

DE TOMASO è presente a Ginevra con la versione definitiva della sua **LONGCHAMPS** di cui proprio in questi giorni, si sta iniziando la produzione. Poi c'è la solita **Pantera** che riscuote sempre successo per la linea grintosa.

I carrozzieri italiani, vanto nel mondo per il loro estro e buon gusto, polarizzano l'attenzione come sempre di tutti i visitatori, i maligni dicono che c'è sempre più gente nello stand dei carrozzieri che in tutto il Salone. Vero o no che sia, certo le uniche novità le troviamo in questo settore.

Iniziamo dalla **PININFARINA** che ha portato — come sapete — tre novità mondiali come «atto di fede verso l'automobile». Le avevamo viste



La «Scirocco», il nuovo «vento» della Volkswagen, si presentava ufficialmente al Salone di Ginevra. La linea a cuneo è di Giugiaro

nelle fotografie. Ora — a occhio nudo — le macchine di Pininfarina appaiono più belle. La migliore ci sembra sia la versione «Break» della 130, che è stata chiamata «Maremma». Non ha nulla da invidiare a quelle «case viaggiatrici» che gli americani ci propinano come Break per le loro rifiniture di lusso. Ha classe nel disegno, i sedili posteriori sono ribaltabili e si ha a disposizione un piano a cui si accede per uno sportello posteriore (veramente grande) rifinito con morbida moquette.

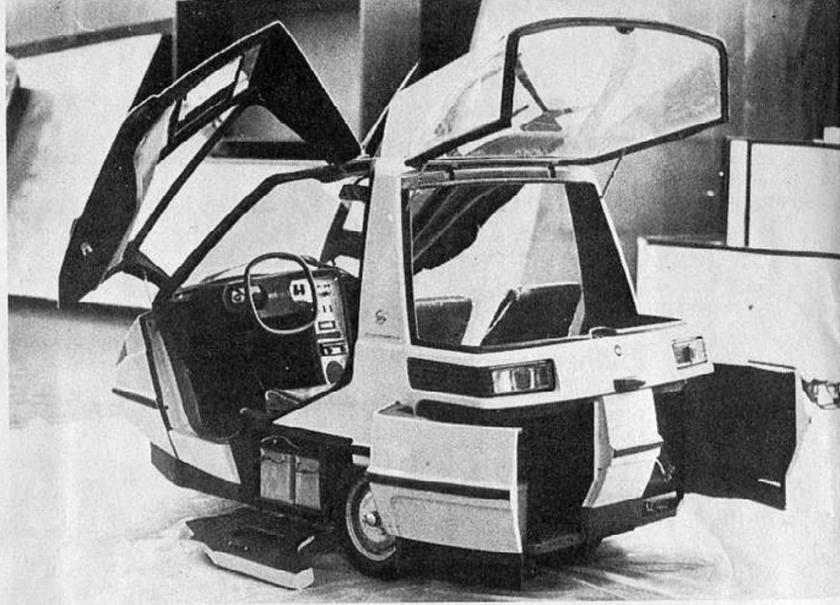
La macchina è una «proposta» della Pininfarina alla Fiat, così come la bella **BETA SPIDER** è una proposta per la Lancia, per far crescere la gamma della Beta.

«Riponiamo molte speranze in questa macchina...» ci ha detto dal canto suo l'ing. Lampredi davanti a quella che è la terza novità della Pininfarina, l'Abarth 2000 S 027 disegnata dall'Abarth è stata studiata sotto il profilo aerodinamico nella galleria del vento della Pininfarina. Ha il posto d'onore dello stand torinese con vicino la solita Sigma G.P., per ribadire il tema di questo Salone di Ginevra: la sicurezza.

BERTONE ha portato la sua «VILLAGE», una proposta in questi tempi di austerità di un'auto diversa. Partito da una meccanica super collaudata ed economica, come la 127, l'ha irrobustita con una struttura tubolare che contribuisce alla sicurezza dei passeggeri in caso di urto o di ribaltamento. La «Village» è una proposta reale di una vettura adatta alle più svariate esigenze e per impiego come razionale mezzo di trasporto per persone e cose. La struttura tubolare serve, oltre che per la sicurezza, anche per supporto a quegli elementi necessari a diversificare la vettura e trasformarla in spider, furgoncino, pick-up, sempre dalla base standard.

Bertone ha pensato anche ad un moderno «hard-top» per avere la vettura molto confortevole anche durante la stagione invernale. Le ruote sono Avon, una ruota di sicurezza in lega leggera studiata dallo stesso Bertone e che viene commercializzata ora in Europa. Ha la particolarità di impedire la fuoriuscita del pneumatico in caso di scoppio dello stesso.

Nel complesso la vettura di Bertone piace molto. La vedremo volentieri presto in



Ecco, a portelloni spalancati, la «Lem» di Michelotti e Rogliatti, l'elettrica che se prodotta in serie costerebbe un milione o poco più



Ancora una vista della «Maremma», la break di Pininfarina su meccanica Fiat 130 coupé. Dal portello posteriore l'ampio vano di carico

realizzazione pratica, ma non dovrebbe venire a costare più di 1.300.000 lire. Certo però che lascia scioccati, da parte di un Bertone, questo nuovo modo (austero) di fare l'automobile.

MICHELOTTI, oltre al **LEM** la proposta di vettura elettrica presentata nel numero scorso e dovuta al collega Rogliatti, ha portato una berlina **BETA** completamente ridisegnata, con quattro portiere che si aprono come quelle della famosa Mercedes di Fangio, ad ali di Gabbiano. I fari retrattili, i rinforzi per proteggere i passeggeri dagli urti laterali, oltre ad un roll-bar interno, sia trasversale che longitudinale, per una maggiore sicurezza. Il bel colore viola pallido metallizzato, con sfumature che cambiano a seconda della incidenza della luce, mette in risalto il disegno della berlina, il cui tema di lavorarci e di modificare è sempre fra i più difficili.

FRUA, dopo la «choccante» Rolls Royce gialla dei passati saloni, ha portato a Ginevra una bella interpretazione (su meccanica Audi 100), di un coupé a motore centrale. Il motore, compreso il sistema di raffreddamento, è sistemato al centro della vettura per ottenere un centraggio ottimale del complesso, le quattro ruote indipendenti, i freni a disco sospesi a doppio circuito, sono alcune delle caratteristiche di questo interessante coupé.

FELBER in concessionario Ferrari, Lancia e Panther di Losanna, ha costruito, su meccanica della Ferrari 330 e utilizzando il cambio e le sospen-

sioni di questa macchina, una riproduzione della prima Ferrari uscita, la «125 S» del 1947. La leggerezza della vettura (meno di 900 kg.), e la grande potenza del motore, fanno sì che le ruote pattinino anche in terza e quarta marcia. Il prezzo è quello di una BB: circa 20 milioni.

La **FORD** ha portato al Salone di Ginevra l'ultima nata, la **CAPRI 2**, e quella che potrebbe essere la Capri negli anni '90, una avveniristica vettura studiata dalla Ghia, molto bassa e cuneiforme, a cui si accede da un portello posteriore. Il posto di guida è centrale, mentre altri due passeggeri possono stare a fianco del guidatore, la proposta per gli anni '90 è stata battezzata «Coins», che vuol dire spiccioli. Particolare curioso: un alettone posto sul davanti incorpora il tergicristallo.

SBARRO, il costruttore svizzero, propone un nuovo **COUPE'** a tre posti denominato **STASH**, il cui motore di 1807 cmc è quello della VW K 70, non brutta da vedere, la macchina dovrebbe essere prodotta in piccola serie a partire da giugno. Oltre alla Stash, Sbarro propone una replica di una famosa vettura di 30 anni fa, la **BMW 328**, che con la carrozzeria in plastica e un motore della 2002 è esattamente eguale all'originale.

La **MERCEDES**, che ha vinto il primo premio come vettura dell'anno con la serie 450, ha portato a Ginevra, mercato di crisi, la **280 SEL** e la **350 SEL** allungate di 10 centimetri.

g. c.

SIATE PIÙ ALTI

CON LE CALZATURE CHE RACCHIUDONO IL SEGRETO DELLA VOSTRA ALTEZZA INFATTI BASTA PORTARE QUESTE MERAVIGLIOSE CALZATURE E NESSUNO SCOPRIRÀ IL VOSTRO SEGRETO!

Con 7 cm. di più diventerete un uomo diverso. Sicuro di Voi in tutte le circostanze della vita, un uomo che si ammira, che si rispetta e preferito dalle donne. Non angustiatevi più per la bassa statura, perché in pochi secondi queste straordinarie calzature vi fanno più alti di 7 cm. Anche se le prenderanno in mano, nessuno scoprirà il segreto delle vostre scarpe.

Per il vostro normale abbigliamento non spenderete una lira di più: porterete queste scarpe AL POSTO delle altre!
RICHIEDETE, SENZA ALCUN IMPEGNO DA PARTE VOSTRA, LA SPLENDAIDA DOCUMENTAZIONE SULLE STRAORDINARIE CALZATURE, CHE FANNO DIVENTARE PIÙ ALTI DI 7 CM.



Ritagliate, compilate e spedite.

Cognome.....

Nome.....

Via..... N.....

Città..... Cap.....

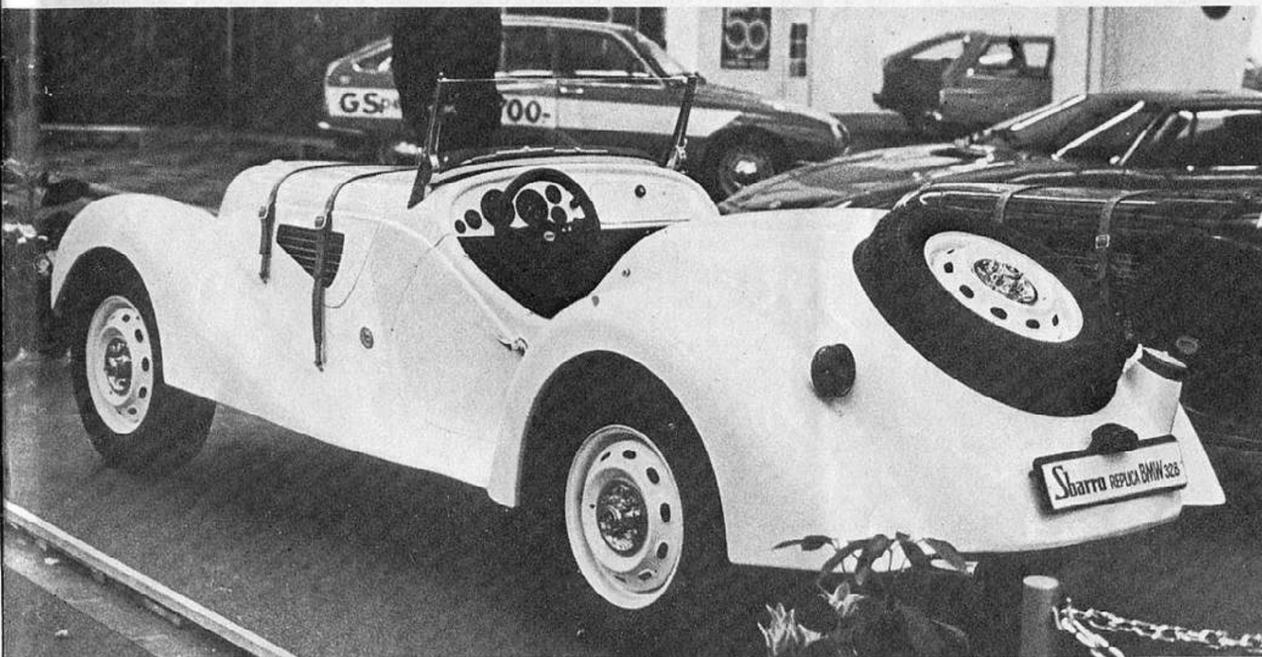
AS1



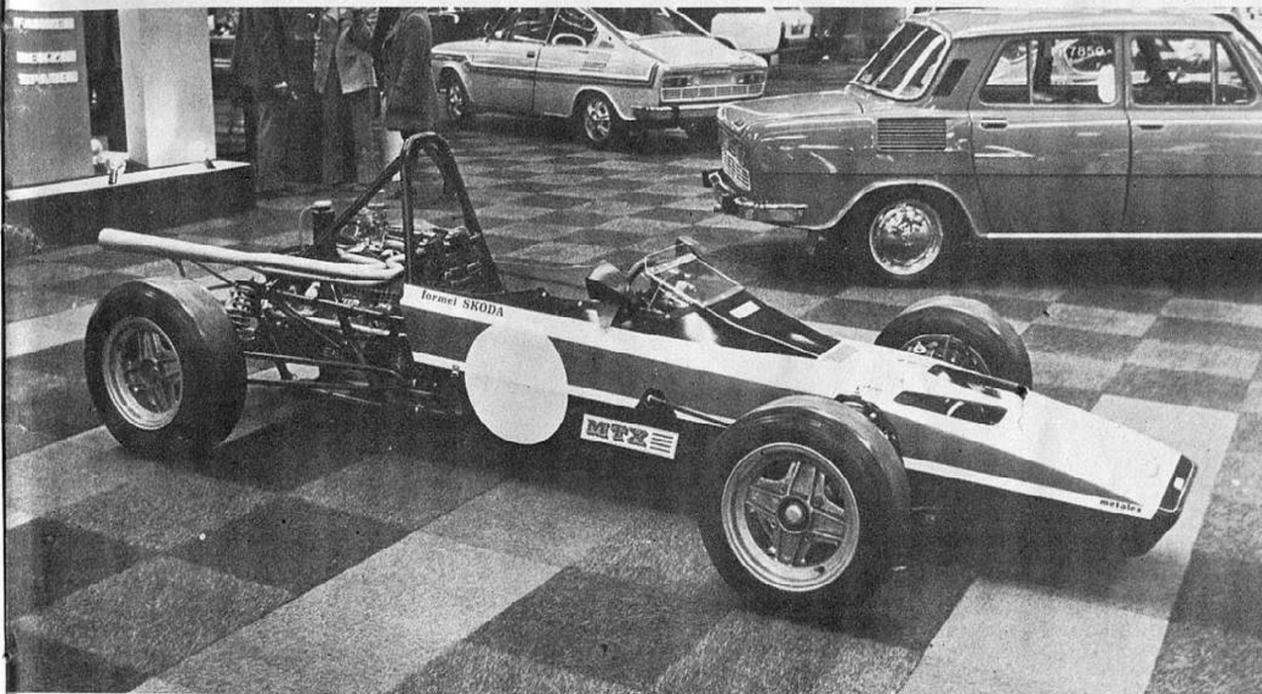
DIFFUSION-POST. s.r.l. via f. baracca 1 37100 verona



Nello stand della Pininfarina, uno dei più frequentati, l'ancor valido progetto «Sigma» per una F.1 sicura faceva da sfondo alla «Maremma», la break ricavata dalla Fiat 130 coupé di 3.200 cc



La passione per le «repliche» di modelli gloriosi del passato sta sempre più diffondendosi. Nella pagina precedente avete visto la Ferrari, questa è la «replica» di Sbarro della BMW 328 di 2000 cc



Anche la Cecoslovacchia ha la sua formula nazionale: la F. Skoda della Metalex: vi ricorda qualcosa?

Le italiane puntano al mercato extra-europeo

GINEVRA - Quello del mercato «ExtraEuropeo», come dice l'ing. Sergio Pininfarina, è la valvola di sfogo per molti prodotti automobilistici che oggi hanno il mercato chiuso da noi. Per esempio la 124 spider, che viene prodotta principalmente nella versione USA negli stabilimenti Pininfarina e che permette all'azienda di mantenere il livello occupazionale. Così è anche per la Bertone che ha potuto fino ad ora non ricorrere alla cassa integrazione, come ci confermò il suo presidente rag. Bertone, unicamente solo perché le X 1/9 «tirano» sul mercato USA e quindi permettono alla fabbrica di Grugliasco di far lavorare ad orario pieno le sue maestranze, anche se qualche sporadica agitazione sindacale per il rinnovo della piattaforma dell'azienda blocca ogni tanto lo stabilimento. Da calcoli abbastanza prudenti non diramati ufficial-

mente la FIAT spera di poter collocare nella gamma di vetture che va dalla 126 alla 124 nel '74 circa un milione di vetture, che rappresentano all'incirca i due terzi della produzione della Casa torinese.

Per chi è sempre dura è per l'Autobianchi e per la Lancia, quest'ultima azienda sempre con i suoi seimila operai in cassa integrazione perché il mercato delle BETA è praticamente fermo. 13.000 di queste vetture giacciono invendute, il calo causato dalla crisi energetica è stato di circa il 40/45 per cento in percentuale sulle vendite. A parte le speranze della Beta coupé e della STRATOS, legate alle disposizioni restrittive anche della velocità, le speranze LANCIA sono anche affidate alla possibilità di realizzazione della nuova «piccola» da 1300-1500 cc che dovrà sostituire la Fulvia.

L'asta delle più famose VETERAN
in programma il 21 marzo promette
più emozioni del SALONE moderno

Il mercato più «vivo»

GINEVRA - «Dal Rembrandt (5 miliardi) alla Graf und Stift (50 milioni)...», Patrick Lindsay il «Big manager» della Christie's, la casa di aste famosa in tutto il mondo per i «pezzi» che gli vengono affidati da vendere, durante il Salone di Ginevra «batterà» l'asta per una settantina di vetture antiche, per la gioia dei collezionisti.

L'auto antica ormai come i quadri d'autore è considerata in tutto il mondo in questi periodi di instabilità monetaria un «bene di rifugio», e sono sempre più ricercate dagli amatori... e da chi (beati loro) ha soldi e non sa dove investirli.

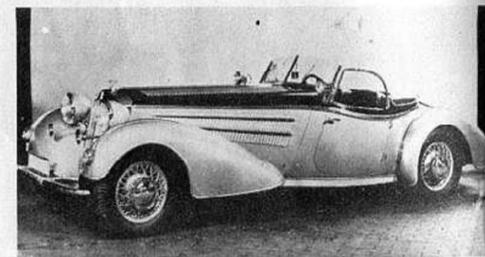
E' la seconda volta che la Christie's si cimenta durante il Salone di Ginevra, dopo il successo dell'anno scorso che fruttò diverse centinaia di milioni quest'anno la casa londinese si ripete, e come sempre ha da offrire a chi ha denaro, delle vetture veramente eccezionali.

Vediamone alcune, in attesa di dirvi poi a chi sono state vendute e quanto sono state pagate.

Due sono i pezzi rari, una Graf und Stift a sei posti del 1913, che fu consegnata nel '14 a Francesco Giuseppe II imperatore di Austria Ungheria. Il suo successore, l'Imperatore Carlo, ultimo monarca degli Asburgo, la volle con se sul treno «dell'esilio» mentre fuggiva in Svizzera nel '19. Fu ritrovata per caso nel Cantone di Lucerna, era tutta verniciata di un orribile colore giallo, grattando la vernice, apparve lo stemma degli Asburgo... e da questo particolare si è risaliti alle origini. Gialla aveva un valore di 1.500.000 lire, ora il suo prezzo di partenza all'asta sarà di 50.000.000. Altro gioiello è uno dei 209 esemplari costruiti nel 1909-10 di una «phaeton de voyage» Delaunay-Belleville modello F-6 che è appartenuta alla famiglia Romanoff, la dinastia imperiale Russa. Di questa vettura non è stato ancora stabilito il prezzo di partenza dell'asta.

Una RR che la miliardaria Barbara Hutton acquistò nel 1930 al salone di Parigi è all'asta per 9.000.000, una Horch del '38 che venne esposta al salone dell'auto di Berlino e che venne acquista-

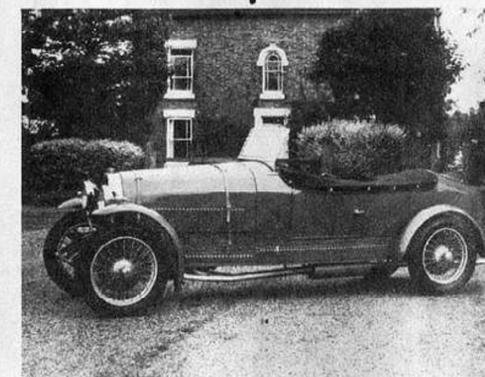
ta del famigerato maresciallo Goering, che la fece successivamente corazzare da una ditta di Dresda (chissà poi perché...), viene battuta all'asta per 15 milioni. Altre rarità sono una S.S. 100 del '39 con motore di 3500 cmc, il cui modello è stato realizzato in 117 esemplari, una



La Horch del '38 appartenuta a Goering. Prezzo 15 milioni



La Graf und Stift dell'arciduca Carlo. La foto è del 1914



Questa Bugatti tipo 43 nel 1931 forse ha vinto la 24 Ore belga

LANCIA ASTURA DEL '39, una rara Pegaso del '53, una Panhard del 1934, che ha avuto un solo proprietario, che si è deciso a disfarsene all'età di 90 anni... (proprio non ne poteva più...), una Bugatti modello 43 che si ritiene abbia vinto la 24 ore belga del 1931, e una Ferrari berlinetta 250 GTL che apparteneva a Jo Siffert. Una De-Dion del 1897 è l'auto più vecchia in vendita, che viene battuta a partire da sette milioni.

Tutte o quasi le più famose auto prodotte nei 75 anni della storia del motore a scoppio saranno presenti all'asta che si terrà il 21 marzo a Ginevra, dopo che tutte le auto saranno esposte durante l'apertura del salone per il pubblico interessato sia a comperarle che ad ammirarle.

cev.



GINEVRA - «Ho piegato molte più valvole io nella mia carriera» ha detto Jackie Stewart nel consegnare al dott. Scheremberg alto dirigente Mercedes il trofeo per la vettura dell'anno vinto dalla Mercedes 450, che rappresentava appunto 6 valvole d'automobile.

DOMENICA il via sul difficile circuito del **MONTJUICH** alla 2.a formula: **Depailler, Coulon, Watson, Pryce, Stuck, Jabouille e Laffite** sono i candidati al titolo europeo per il **1974**, ma dopo anni **sette giovani piloti italiani** giocano insieme la carta della grande speranza

AZZURRI

F2



I sette piloti italiani che debutteranno in Formula 2: ① Truffo, ② Flammini, ③ Martini, ④ Serblin, ⑤ Bozzetto, ⑥ Turizio, ⑦ Giorgio

avanti MARCH!

Si è detto molte volte che la Formula Due sarà la Formula March-BMW nel 1974 e la cosa non ha fatto troppo contente né le case che non si chiamano March e che schierano i loro telai ed i loro team, né la stessa March che si è sentita troppo spesso lodata più di riflesso, in funzione appunto del suo motore vincente, che per il suo telaio. Questo almeno in generale perché noi durante il 1973 abbiamo più volte fatto notare che sotto il motore BMW di Jarier, Brambilla e Coulon c'era un telaio formidabile.

Per convincere e convincersi la March, ora che il monopolio BMW non è più suo e che anche i costruttori avversari disporranno di unità tedesche preparate a Monaco, ha organizzato delle prove scrupolosissime mettendo a confronto una 742 con motore BMW ed una col motore Ford Cosworth BDG preparato dalla casa su materiale 1973. Stessi telai, stesse gomme, stessa pista, stesso giorno e stessi piloti: Sutcliffe ed Hanton.

A parità assoluta di condizioni, invertendo i piloti, i tempi sono risultati identici tra l'uno e l'altro motore. Per Robin Herd era una grossa soddisfazione che dava ragione al suo telaio universalmente riconosciuto come la miglior realizzazione della March nel suo breve arco di vita. Per Herd e Mosley però il test aveva bisogno di verifica e lo si è ripetuto con Coulon, un pilota che conosce perfettamente la macchina per aver già disputato una brillante stagione: il risultato è stato lo stesso, i tempi col Ford e col BMW non hanno presentato differenze proporzionali a quelle che lo scorso anno c'erano tra le March e gli avversari coi Ford.

Tutto questo, oltre a costituire soddisfazione per la March, vuol dire che chi parte con la macchina di questa marca è avvantaggiato rispetto agli altri e non è cosa da poco visto che i numerosi italiani che si apprestano alla stagione hanno proprio scelto tutti la March.

Ma procediamo con ordine: dopo i guai dell'inverno e sulla linea della crisi, anche se le squadre ufficiali che si apprestano a disputare la stagione sono in numero minore rispetto allo scorso anno tutte possono vantare una elevata qualificazione. Si tratta di March, Chevron, Surtees ed Elf mentre non saranno più in lizza Lotus-Texaco, Brabham e Rondel principalmente in conseguenza dei poco incoraggianti risultati avuti nella stagione trascorsa. GRD e Royale, dal canto loro, non hanno ancora programmi certi per cui non si potrà parlare per le prime gare di presenze ufficiali.

La March schiererà praticamente tre factory-cars: quella di **Patrick Depailler** dei colori francesi della Elf, quella Jägermeister per **Hans Stuck** e quella Antar per **Coulon**. In effetti, anche per un problema di coesistenza di sponsor, Depailler e Stuck faranno parte del team numero 1, mentre per la macchina di Coulon ci sarà un team numero 2 sempre con base a Bicester. Le macchine sono le note 742, l'evoluzione cioè della 732 con una cura particolare nello sviluppo aerodinamico soprattutto nella parte posteriore all'abitacolo. Alla March però, in previsione di possibili minacce, sono già state provate modifiche di facile attuazione anche sulle vetture dei clienti che consistono nello spostamento dei radiatori sui fianchi e nella applicazione del muso a cucchiaino già felicemente sperimentato in Formula Uno.

Alla March, in altre parole, non si è stati a godere della tranquillità di un successo pieno come quello 1973 ma si è spostato lo sguardo anche nella direzione di più radicali evoluzioni. La politica della Casa sarà, comunque, di non apportare modifiche alle macchine se non quando ce ne sarà bisogno. Questo almeno stando alle intenzioni espresse.

Dei motori, naturalmente, non è il caso di parlare; la BMW ha per contratto un vincolo di favore per la March. Questo non tanto in fatto di qualità dei motori, essendo le potenze già molto alte fin dallo scorso anno e sostanzialmente livellate, ma per quantità di unità a disposizione e servizio offerto.

Dopo la March, favorita d'obbligo soprattutto con Depailler che aspira giustamente al titolo dopo anni di brillanti risultati, la squadra che si presenta più combattiva è certamente la **Chevron**. Dopo varie esitazioni la casa di Derek Bennett ha trovato nella Baty, una azienda produttrice di strumenti ottici e di misura, uno sponsor sufficientemente forte da consentire di mettere in pista una squadra vincente. A contribuire alla decisione di intraprendere l'annata sono serviti anche i motori BMW-casa messi a disposizione a Monaco per cui con **James Hunt** e **Tom Pryce** come piloti la piccola ma qualificata casa inglese si pone in una posizione seriamente ambiziosa. La B27, almeno inizialmente non sarà molto diversa dalla vettura del 1973 ma si deve riconoscere che la macchina aveva dimostrato di essere molto valida e, semmai, di presentare carenze nell'assistenza e nella organizzazione spesso per ragioni economiche. Quest'anno, con più soldi, buoni motori e super-assistenza Firestone grazie alla presenza

di Hunt, tutto dovrebbe sistemarsi. A proposito di Hunt e delle sue opportunità in F. 2 è anche il caso di ricordare che troppi hanno dimenticato come l'attuale astro inglese si sia effettivamente messo in luce proprio in questa formula.

Terza squadra inglese quella di **Surtees**. Per la verità Surtees avrà una sola macchina per il Campionato affidata a **John Watson** mentre la seconda, ora che sembrano definitivamente arenati i contatti con Arnoux, sarà a volte nelle mani di **Mass** e più spesso a disposizione dei piloti locali come è consuetudine del costruttore inglese. Come per March e Chevron anche la Surtees non dovrebbe riservare sorprendenti rinnovazioni e, d'altra parte, con lo schema ormai convenzionale della scocca nella parte anteriore e centrale ed il telaio portante il motore in coda, le macchine differiscono nei dettagli delle sospensioni e nello studio aerodinamico. Secondo queste linee tutti si sono messi anche se in modo diversa-

Le 11 PROVE europee

24 marzo	Corsa al Montjuich	Spagna
7 aprile	Deutschland Trophae Hockenheim	Germania
5 maggio	Corsa a Pau	Francia
2 giugno	J. Rindt Memorial (Salzburgring)	Austria
9 giugno	Rheinpokal Hockenheim	Germania
14 luglio	Euro Mugello	Italia
11 agosto	Cannon Race Karlskoga	Svezia
25 agosto	GP Mediterraneo (Pergusa)	Italia
15 settembre	GP Albi	Francia
29 settembre	Corsa a Hockenheim	Germania
13 ottobre	GP Roma a Vallelunga	Italia
mandate a data da destinarsi: Corsa all'Estoril - GP di Zolder		
Annullato: Corsa a Thruxton		

mente evidente e ridditizio. Surtees avrà anche un nuovo Sponsor, sia per la Formula Due che per la Formula Uno la Bang e Olufsen una importante casa di apparecchi ad alta fedeltà.

Per trovare la quarta squadra ufficiale si deve tornare nel continente, in Francia per l'esattezza dove l'**Alpine** ha deciso di proseguire il suo programma di vetture monoposto con l'intento di arrivare preparata al momento in cui sarà possibile adottare il Renault V6. Per la casa francese, che continuerà a portare il nome **ELF 2**, i piloti previsti sono l'affezionato **Jabouille** e la rivelazione della Formula Renault **Patrick Tambay**. Dopo tanti anni di Patrick Depailler ora è un giovane Patrick a stare vicino a Jabouille su di una vettura fortemente rinnovata rispetto alla versione 72-73. Il telaio, per quanto si è saputo, è ancora in tubi ma molti elementi sono stati modificati in conseguenza delle esperienze trascorse.

Le ELF 2 del Team Coombs dello scorso anno, anch'esse coi colori Elf, rimarranno insieme nella squadra privata dei due piloti Formula 3 dell'Alpine, **Serpaggi** e **Leclere**. Per le macchine francesi la scelta del motore è stata a lungo discussa e recentemente i test comparativi svolti al Circuit Ricard sembrano avere indirizzato in modo definitivo verso il BMW nella versione Schnitzer.

F. 2 via!

CONTINUAZ. DA PAGINA 10

Prima di passare alle squadre non ufficiali è utile ricordare le due case che hanno intenzione di entrare in lizza ufficialmente malgrado le difficoltà di finanziamento che fino ad oggi non hanno permesso di trovare sponsor validi. Una è la GRD che per ora si limita a preparare la macchina che Wisell userà ancora sotto i colori della Pierre Robert e l'altra è la Royale che mantiene l'intenzione di affidare a Manfred Schurti la bella RP20 recentemente presentata. Sia GRD che Royale confidano anche che possa essere qualche privato a rappresentarle validamente nel corso della stagione. La GRD, ad esempio, ha offerto a Monzeglio i suoi motori BMW se ci sarà un italiano che vorrà utilizzare la nuova 274 a radiatore anteriore.

Tra le squadre private fa spicco quella della BP francese per Lafite e Paoli. Dopo molte speculazioni su di un possibile team Martini-BP con monoposto costruite in Francia, la scelta si è indirizzata verso la March-BMW. Lafite, stando ai risultati dell'ottima stagione di Formula 3, rappresenta certamente uno dei più interessanti acquisti del campionato.

Con due March BMW anche un altro team, del tutto inatteso ma non per questo meno valido, quello costituito da Harper, sponsor 1973 di Jan Taylor in F. 3, per Dieter Quester e David Purley. Questi due piloti sembravano essere arrivati ad un punto fermo, con Quester ormai ritirato e Purley polemico per aver ricevuto tanti complimenti ma nessuna proposta dopo il tristemente famoso fatto di Zandvoort.

Nuovi, e con macchina diversa questa volta, i due piloti dell'Equador Giuliano Ortega e Fausto Morello. Con un sostanzioso budget della Marlboro i due piloti sudamericani hanno fatto un contratto con Surtees che fornisce due delle sue macchine complete di motore BMW e l'assistenza tecnica ed organizzativa.

Brian Lewis, il capo-meccanico che lo scorso anno seguì Coulon, Vandervell e Beuttler, quest'anno avrà una nuova March 742 per Andy Sutcliffe che ha già fatto la mano alla nuova monoposto svolgendo numerosi test nei giorni scorsi. Con la March 742 anche il quasi italiano Silvio Moser che confida molto in una macchina finalmente nuova e sicuramente competitiva.

Altro «marchista» il giapponese della Formula 3 Kuwashima, mentre sono spariti, almeno per

DRAGONI non vuole mandarli allo sbaraglio

Debutto rinviato per gli azzurri

MILANO - Ormai appare improbabile che le due F. 2 March della Squadra Azzurra possano debuttare sul circuito del Montjuich, anche se il comm. Dragoni ha regolarmente iscritto gli equipaggi e si ritiene completamente pronto per partire. E' difficile stabilire a questo punto di chi sia la colpa: certo è che ormai in Inghilterra lavorano con un ritmo molto rallentato, per cui le forniture giungono con molto ritardo. Sta di fatto che mancano ancora ruote e il «muletto»: per di più i piloti non sono saliti ancora su

queste macchine, che dovrebbero partire al più tardi lunedì (dal momento che martedì non si potrà circolare). Nettamente in ritardo anche la quarta March che Trivellato ha venduto al napoletano Turizio, mentre Carlo Giorgio probabilmente rimarrà in Inghilterra a collaudare il nuovissimo motore Holbay.

Rimarranno invece certamente della partita Bozzetto, Martini e Serblin, tutti al volante di March BMW.

il momento, Takahara e Kurosawa ed il brasiliano Friedrich per difficoltà di sponsor. Friedrich, che piace molto nel suo Paese, non dispera comunque di poter iniziare la stagione, infatti, la sua March è ordinata e manca «solo» il denaro per dipingerla e metterla in terra.

Con inglesi e francesi dominanti come numero di piloti in campo ci sono gli italiani. Per l'Italia, possiamo dirlo, la stagione di For-

mula 2 1974 ha quasi dell'incredibile come numero e qualità di partecipazioni e non sembra vero che in un anno tanto critico per l'automobile si siano potute mettere insieme ben 7 March nuove più un muletto per la Squadra Azzurra. Quest'ultima è una delle attrazioni maggiori del Campionato: pur sapendo che ai brillantissimi Flammini e Truffo non si chiede nulla di più che una intelligente partecipazione in vista di possibili ma non pretesi risultati, l'organizzazione di Dragoni e la disponibilità di una vettura di scorta dovrebbe mettere i nostri giovani piloti in grado di misurarsi validamente con gli altri. La presenza di Gianfranco Bielli, esperto più di qualunque altro in Italia di Formula 2 per essere nel campo da anni con vetture sempre efficienti e curate, costituisce un motivo in più di fiducia.

Insieme agli «azzurri» ci sono altri azzurri, quei piloti di casa nostra che dopo aver ottenuto lusinghieri risultati in altre formule si sono sentiti pronti per passare ad un impegno superiore. Il primo è Bozzetto che già da tempo prova la sua bella 742 azzurra e bianca dei colori delle Cucine Elba. Dopo numerose buone gare in Formula 3, Bozzetto non ha avuto voglia di fare una stagione di vittorie nella terza formula salendo nella impegnativa F. 2 con la consapevolezza di dover imparare. La sua scelta appare giusta però visto che il suo sponsor non intende fargli fretta ed il 1974 potrà costituire una scuola volta ad altri traguardi.

Stesso discorso per Martini, arrivato di sorpresa dalla Formula Italia con l'importante appoggio della Scuderia del Passatore. La provenienza dalla formula addestrativa nazionale non deve sorprendere e, anzi, è la conferma di come anche da noi certi tabù di permanenza per anni in una stessa formula siano superati. Se Tambay ed Arnoux possono andare in Formula 2 dalla Formula Renault, non si vede perché lo stesso non debba accadere per i nostri piloti. Unico svantaggio, che non hanno quelli della Formula Renault col suo calendario internazionale, può essere rappresentato dalla non conoscenza dei circuiti.

Con l'esperienza fatta nel '73 sulla Brabham di de Adamich, Serblin ha deciso di proseguire nella Formula 2 passando dal Campionato Europeo 2 litri a quello conduttori. Con una forte reputazione all'estero per essersi messo in luce con la Sport, da questo nostro pilota non si deve pretendere nulla in più degli altri. Sarebbe un errore grave. La rivalità è già abbastanza accesa in condizioni normali senza che si stia ad osservare, correndo in una formula internazionale, che questo va meglio dell'altro, eccetera, eccetera. Come ha dimostrato lo sci è più vantaggioso

so avere tanti campioni ugualmente apprezzati con risultati assai più produttivi, anche come possibilità di sviluppo, dell'unico prodigio.

Transfuga dalla Sport anche Turizio che ha ordinato una March come gli altri. Anche questo pilota verrà a trovarsi in un ambiente completamente nuovo dal quale potrà trarre numerosi utili insegnamenti capaci di mettere in rilievo le sue doti.

Infine Carlo Giorgio: il Campione italiano della Formula 3 è stato a lungo in pena per la sua stagione, ma ha poi trovato in Roberto Angiolini e nel Jolly Club quella mano capace di fargli passare il fossato. La sua partecipazione, oltre a costituire una soddisfazione per lui e per tutti gli sportivi, rappresenta un punto di estremo interesse in quanto la March di cui disporrà sarà spinta dall'inedito Ford-Pinto-Holbay.

Considerando che la Ford ha sviluppato al suo reparto esperienze questa unità ed ha dedicato una certa assistenza al preparatore inglese, si capisce come il motore di Giorgio non sia, nelle intenzioni, destinato a rimanere una esperienza. Parlando con Roger Darnell della Holbay, recentemente in Inghilterra, abbiamo appreso dell'intenzione di produrre una serie abbastanza consistente di questo 16 valvole della Ford.

Per fortuna non ci sarà Vittorio Brambilla. Sì, avete letto bene, «per fortuna», perché al posto della Formula 2 egli correrà la stagione di Formula 1 su una delle due March ufficiali di fianco a Stuck. Forse non avremmo ancora dovuto scrivere questa notizia anche se la conosciamo da quasi un mese ed abbiamo seguito i contatti (ricordate l'intervista alla March?) nel periodo in cui la cosa sembrava più difficilmente realizzabile. Ma a questo punto non possiamo più aspettare ad esprimere la gioia, una gioia che sappiamo non solo nostra, per questo nuovo pilota italiano in Formula 1. Vittorio ha guadagnato con la sua volontà e con le sue doti un posto ufficiale in una squadra inglese che ha fatto di tutto per averlo (le voci di preferire Ganley sono state messe in giro ad arte per non creare difficoltà nella fase finale dell'accordo con la Beta) e questo suo successo costituisce la conferma che mettendosi in vista in Formula 2, come lui ha saputo fare tanto bene lo scorso anno, le strade davanti si aprono. La sua promozione è il miglior auspicio per tutte le «reclute» azzurre.

Per completare il quadro dei piloti che si annunciano per la stagione, ha destato un certo rumore il fatto che Tony Brise, il migliore della Formula 3 inglese, sia vicino ad un accordo per usare il nuovo telaio della Elden con motore Holbay. La Elden, nota per le sue Formula Ford e Super Vee e più



Un'altra Fiat che consuma poco, anzi pochissimo, che ha i più bassi costi di esercizio, che paga le tariffe più basse di bollo, di assicurazione, in autostrada, in garage, dal meccanico. Un'altra Fiat che mantiene il suo valore nel tempo. Un'altra Fiat molto attesa.

La 126 tetto apribile



FIAT

Un gruppo per Formula

MILANO - L'esempio della GPDA non costituisce la perfezione ma si presta a dare il senso alla riunione che i piloti di Formula Tre hanno avuto venerdì della scorsa settimana a Milano formando una associazione — la G.P.F., « Gruppo Piloti Formula » — che possa aiutarli a far valere i propri interessi ed i propri diritti. Da anni i piloti della Formula Tre durante l'inverno si incontrano per cercare di risolvere i molti problemi che storicamente li affliggono. Da altrettanti anni però queste riunioni hanno avuto un esito modesto a causa della loro saltuarietà e della difficoltà di riportare decisioni prese e suggerimenti a livello della autorità sportiva nel modo giusto per essere ascoltati. Questa volta la strada scelta è stata nuova e porta in sé una svolta importante che può ed ha già dimostrato di poter dare dei frutti.

La svolta è costituita da due punti: il primo è la formazione di una associazione permanente, una specie di GPDA appunto, che non esaurisca i suoi compiti in un paio di serate invernali ma eserciti le sue funzioni durante il corso della stagione con riunioni sistematiche alle gare, dopo le prove per esempio, in occasione delle quali discutere dei casi generali e di quelli particolari della gara inerenti ad aspetti regolamentari, della sicurezza, eccetera. Una associazione che come la GPDA possa disporre di una sua forza di coesione della quale l'autorità sportiva e gli organizzatori non possano non tener conto.

L'altro punto importante della riunione milanese è costituito dal come i piloti hanno posizionato la loro nuova associazione: mancando dell'autorità di uno Stewart o di un Hulme e della forza dei piloti di Formula Uno, se i nostri piloti di F. 3 avessero deciso di associarsi in un gruppo indipendente avrebbero rischiato di avere difficili e solo ufficiosi contatti con la CSAI pagando le conseguenze di un colloquio non inquadrato in uno schema legalizzato. Per evitare questo inconveniente, la G.P.F. ha appoggiato il suo rappresentante all'ANCAI (Associazione Nazionale Corridori Automobilistici Italiani) in modo che egli possa disporre del diritto che l'associazione dei piloti ha di trattare col massimo organo sportivo. I piloti della Formula Tre si erano trovati già qualche giorno prima per gettare le basi di quanto è poi stato rapidamente costituito, spinti da alcune esigenze specifiche relative alla stagione che sta per avere inizio.

La prima di queste esigenze riguardava il calendario nazionale che prevede solo nove gare di campionato, col montepremi convenzionale di due milioni e 900 mila lire, più numerose gare diversamente classificate e studiate dagli organizzatori per godere del richiamo della F. 3 a buon mercato. Allo stato attuale, tutti sanno cosa costi una stagione con monoposto di questo tipo e sanno anche che gli sponsor fanno fatica a capire gli argomenti di un pilota che rinuncia ad una gara perché non dotata di premi. Di qui la richiesta di vincolare per tutte le gare di F. 3 il mon-

tepreni alla cifra prevista per le gare titolate di due milioni e nove.

Il secondo argomento che stava a cuore ai piloti era la ripartizione del montepremi secondo uno schema differente. La nuova proposta è in questi termini: un milione e 700 mila lire ripartito tra il primo e il sesto della classifica finale ed il rimanente milione e duecentomila distribuito secondo lo schieramento di partenza della finale con 100.000 lire ai piloti della prima fila e 50 mila a quelli delle file seguenti. Quando, esaurite le file, rimanessero altri soldi, si riprenderebbe dalla prima assegnando ancora 50 mila lire ad ogni pilota fino al raggiungimento del milione e duecentomila.

E' stata proprio questa fase che ha messo in luce come una associazione di questo tipo, in una formula « calda » come la Tre, costituisca un preciso punto d'incontro anche nella direzione della sicurezza e della giustizia. A livello di queste nuove proposte è risultata evidente l'importanza del contatto con l'ANCAI e del poter disporre dell'esperienza di piloti più esperti. De Adamich ha suggerito in maniera lucida, come suo solito, il modo di contattare la Firestone per avere il camion e le gomme ed ha messo a fuoco i vantaggi dati dalla costituzione di associazioni specializzate, cioè tra piloti che praticano uno stesso tipo di gare, al fine di ottenere risultati concreti.

A proposito della specializzazione abbiamo lasciato volutamente in ultimo un punto che è uscito un po' in conseguenza della spontaneità delle riunioni ma che a nostro avviso può essere più fonte di confusione che vantaggio. La nuova associazione, come avete notato, si chiama gruppo piloti formula e quindi apre le porte non solo alla Formula Tre ma anche al centinaio di piloti della Formula Italia, ai tanti della Formula Ford e 850 ed agli stessi della Formula Monza. Tanti piloti e tanti problemi differenti: il montepremi della Formula Tre non ha nulla a che vedere con le gomme che non si trovano nella F. Italia o coi regolamenti tecnici della Formula Ford, o, ancora, coi motori da usare nella Formula 850.

Il Gruppo piloti formula è appena nato, anzi deve consolidarsi in un periodo di svezamento al quale devono intervenire tutti coloro che praticano attivamente la Formula Tre. E' bene quindi, pensiamo, che rimanga il GPFT, dove « T » sta per Tre. Sul suo modello, con gli stessi presupposti, ed avvalendosi dello spirito nuovo che muove l'ANCAI, dovranno nascere la GPFI, la GPFF, la GPFO e la GPFM rispettivamente per Italia, Ford, 850 e Monza.

Un modo per tenere coordinate le attività di tanti gruppi simili ma con esigenze diverse non sarà difficile da trovare ma, a nostro avviso, solo attraverso una « specializzazione » dei gruppi, a patto che questi gruppi facciano capo ad una stessa organizzazione valida come l'ANCAI, potranno essere risolti i problemi che in ogni formula puntualmente si affacciano.



Patrick Depailler, qui nelle sue vesti di pilota Tyrrell Formula 1 sarà l'uomo da battere con la sua March-BMW ufficiale nell'Europeo F. 2

recentemente per le Formule 3, mantiene l'annunciato impegno espansionistico pensando ad un ingresso immediato in F. 2.

Quelli indicati fino ad ora sono i piloti dai quali si aspettano più cose nel Campionato: ci saranno, è vero, il simpatico e bravo americano Bill Gubelmann con la March-BMW, il tranquillo belga Bourgoignie con la GRD aggiornata e motore Ford, gli svizzeri Vonlanthen e Salomon con le March. Si parla anche di Wolleck e di altri francesi tra cui lo stesso Jarier in alcune occasioni ma le certezze per ora sono quelle dette, e non sono poche.

Chi sarà il Campione Europeo? Con Hunt fuori causa perché classificato CSI, i pronostici non sono facili. Depailler, Coulon, Watson, Pryce, Jabouille, Stuck e Laffite sono i nomi che vengono prima degli altri. Tra essi solo Laffite è senza esperienza nella Formula 2 ed è probabilmente un errore averlo incluso tra i favoriti. La Formula 2, come forse qualcuno ricorda, non ha fatto Campione né Peterson, né Cevert, né Regazzoni e neppure Fittipaldi nel primo anno di partecipazione.

g. n.

**AUTODROMO NAZIONALE
MONZA**

4 ORE

**MARLBORO WORLD
CHAMPIONSHIP TEAM**

TROFEO MARIO ANGIOLINI

**CAMPIONATO
EUROPEO
TURISMO
SPECIALE**

DOMENICA 24 MARZO

ORE 13,30

**VENERDI 22
E SABATO 23 MARZO**

**PROVE DI
QUALIFICAZIONE**

PROGRAMMA

« 4 ORE »

venerdì 22 ore 14,30 - 18
prove di qualificazione

sabato 23 ore 14,30 - 18
prove di qualificazione

domenica 24 ore 13,30
partenza della gara

CAMPIONATO ITALIANO

sabato 23 ore 8,30 - 12,40
prove di qualificazione

domenica 24 ore 8,30
partenza classe 500

9,30 partenza
classi 600 - 700 - 850

10,30 partenza
classi 1000 - 1150

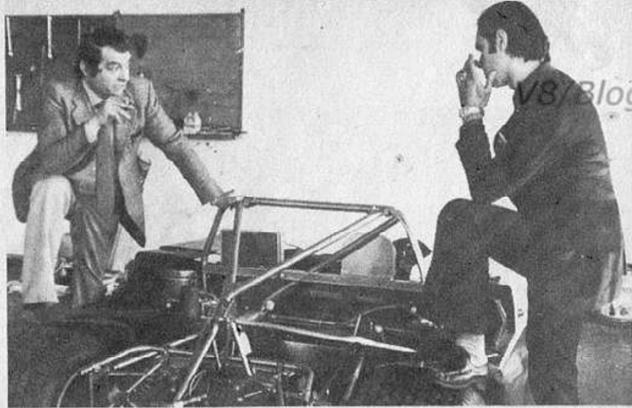
11,30 partenza
classi 1300 - 1600

PREZZI

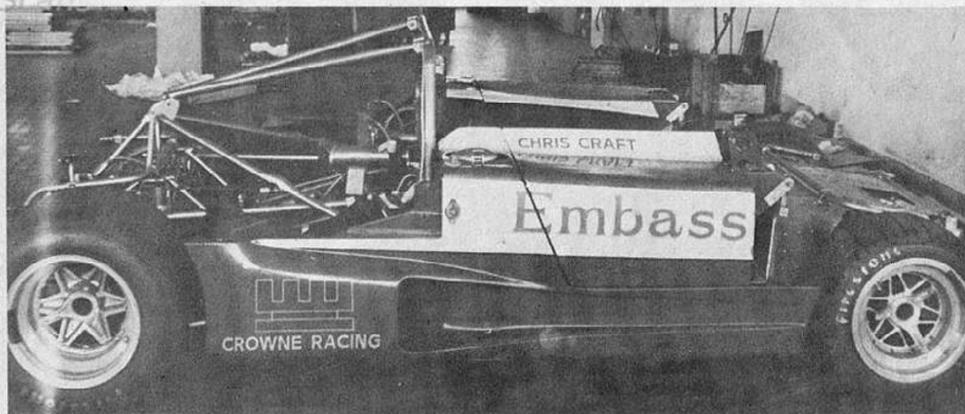
venerdì 22 marzo
interi L. 1.000
(ridotti 500)
autovetture L. 500
(ridotti 300)

sabato 23 marzo
interi L. 1.500
(ridotti L. 1.000)
autovetture L. 1.000
(ridotti 500)

domenica 24 marzo
tribuna centrale,
tribuna Shell,
tribuna Lesmo esterna:
L. 5.000 (4.000)
Ingresso: L. 2.000 (1.500)
Autovetture: L. 1.000
(500)



Pederzani e Bocchi pensosi, di fronte al Lola in attesa di ricevere il loro 8 cilindri 2000 che ancora attende una conferma decisiva della sua bontà. A destra, la T292 di Chris Craft sulla quale verrà operato il trapianto



Una LOLA T 292 con l'8 cilindri bolognese è attesa al debutto nella 1000 Km. di MONZA

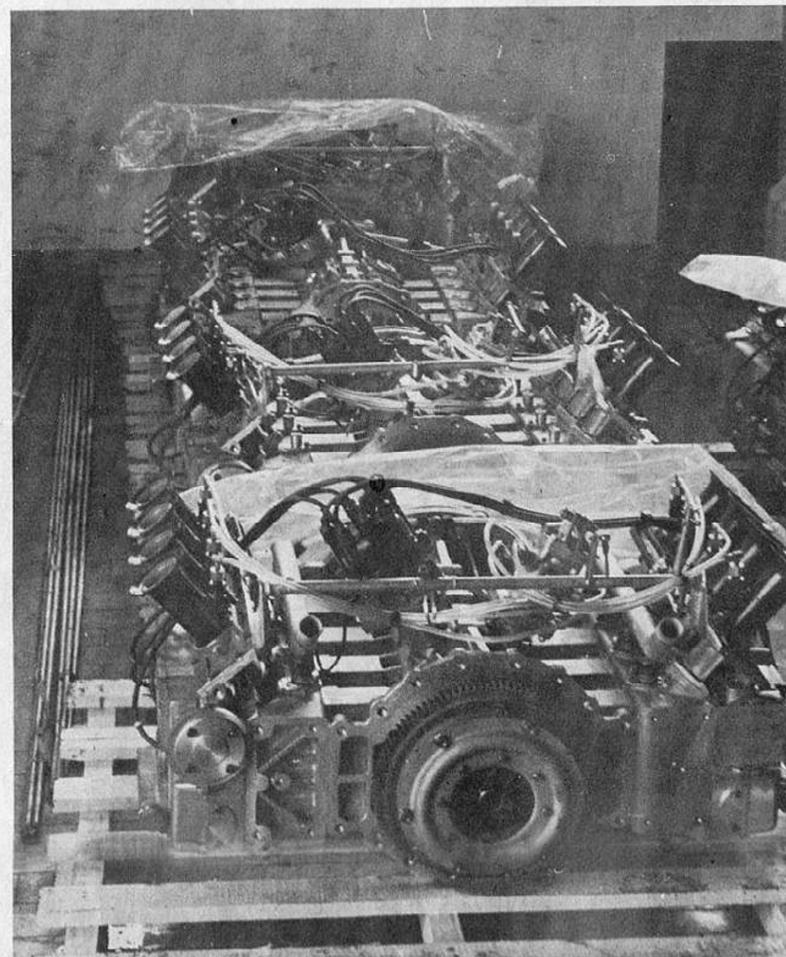
Una TECNO per ricominciare

Potrebbe essere l'arma del grande rientro il nuovo abbinamento LOLA-TECNO che si sta perfezionando nei nuovi capannoni della casa di Luciano Pederzani, con l'abile supervisione dell'ing. Bocchi. E alla Tecno ci contano veramente tanto, dopo gli esperimenti prima con l'AMS e poi con la Chevron che non

Proprio in questo tipo di gare dovrebbe essere usata la Lola di cui sopra: il pilota potrebbe essere anche lo stesso Chris Craft, che come è noto non potrebbe partecipare alle gare di Europeo 2000 perché legato da contratto Abarth, ma vorrebbe prender parte ad alcune prove del Mondiale Marche a comin-

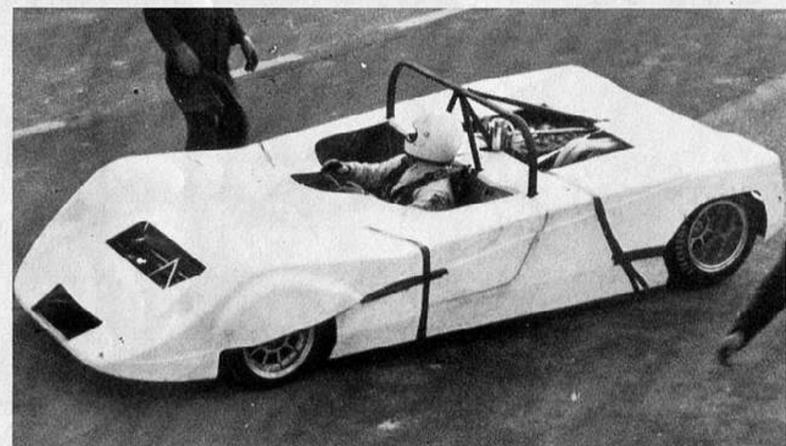
al cambio. Le parti del telaio che sorregge il motore e originariamente giungevano fino al cambio Hewland FT 400 verranno segate e saldate alle testate del motore, che a sua volta verrà reso solidale al telaio monoscocca tramite due apposite staffe in tubi.

Ormai tutto questo lavoro è

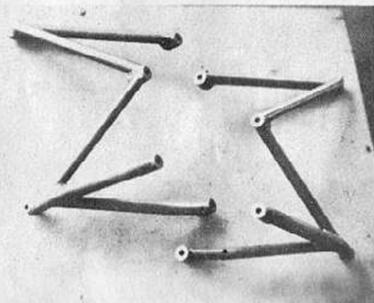
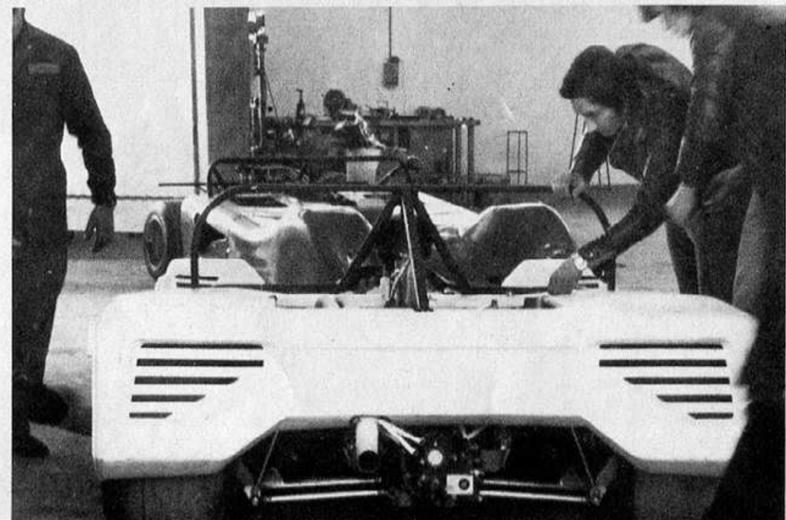


Quattro motori 8 cilindri 2000 pronti per il montaggio. Le ultime prove al banco di questo boxer hanno dato potenze non inferiori a 330 CV

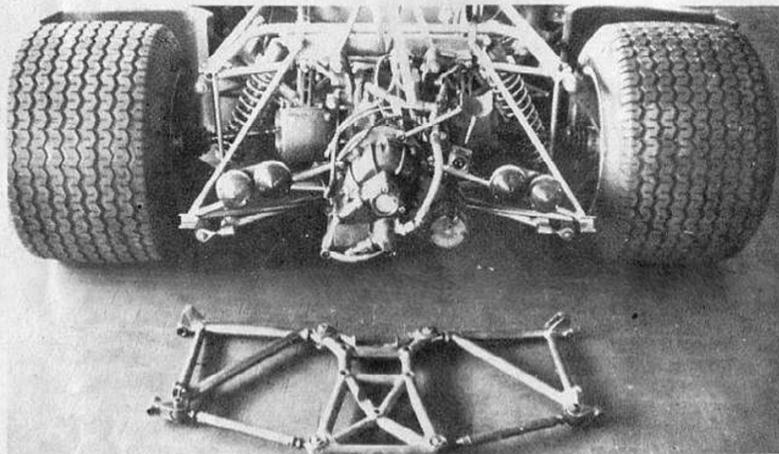
Non ancora soddisfatto Dallara della nuova 2000



Roby Filannino si appresta a fare i primi passi con la nuova 2000 Dallara, che in questa versione monta un 1600. Sotto, la vettura vista posteriormente. Conserva lo schema a tre posti con guida centrale



Fra gli adattamenti per il montaggio dell'8-boxer, dei nuovi supporti (sopra) e il nuovo retrotreno, sopportato da un traliccio imbullonato al cambio



hanno soddisfatto il patron bolognese.

Parliamo evidentemente di un abbinamento valevole per il gruppo 5: la Lola in questione è infatti una T 292, modello dello scorso anno che ha dominato l'Euro Marche due litri appartenente a Chris Craft, o meglio al Crowne Racing, sulla quale si stanno compiendo radicali trasformazioni per installarvi il piatto 8 cilindri che continua a fornire al banco potenze esorbitanti.

L'ultima «frenata», che risale a quest'inverno, ha fatto leggere ben 332 cavalli (ripetiamo si parla di un motore 2000 anche se di diretta provenienza da un elemento di F. 1) e questo crediamo possa chiudere la bocca a tutti. Va bene che questa potenza la si ottiene a regimi vertiginosi, forse un po' scomodi rispetto a quelli dei vecchi 4 cilindri: sta di fatto che la potenza si distribuisce abbastanza uniforme su un discreto intervallo, per cui il motore sembra poter essere utilizzato con una certa tranquillità anche in gare di durata.

ciare probabilmente con la 1000 KM di Monza del prossimo 25 aprile. La partecipazione del pilota inglese, che avrà inoltre un denso calendario di F. 5000 non è ancora stata definita con precisione.

Abbiamo detto nuova perché in effetti, almeno per quel che riguarda il retrotreno vi saranno delle modifiche fondamentali. Il motore Tecno infatti diventerà portante (mentre prima vi era un telaio in tubi che avvolgeva il motore) e soprattutto verrà abolito il puntone inferiore per sistemare più agevolmente gli scarichi. A dire il vero il motore, come ingombro, vi sarebbe potuto entrare lo stesso: ma per semplificare le cose si è deciso di abolirlo e si è dovuta costruire un'altra sospensione posteriore.

Utilizzando parti del F. 1 (il parallelogramma in tubi che sta sotto al cambio) si è cercato di mantenere intatta la geometria delle sospensioni, sostituendo al puntone inferiore una bielletta posteriore che si infulcra sotto

stato fatto: resta solamente da montare il tutto, sistemare i tubi, gli scarichi e adattare il tutto e questa fase prenderà ancora almeno un paio di settimane. Poi si potrà scendere in pista per verificare con le ruote per terra se tutto il lavoro fatto è stato effettivamente valido.

«Noi siamo molto fiduciosi,» ci ha detto Luciano Pederzani «e speriamo che questa sia la volta buona. Il telaio ci sembra molto bello, il pilota lo teniamo in grande considerazione, per cui ci attendiamo da questa collaborazione risultati positivi».

«Tra l'altro sarebbe molto semplice, una volta fatti gli attacchi» aggiunge l'ing. Bocchi «sostituire il due litri con un tremila, che so, anche con il nostro otto cilindri. Il passo si allungherebbe di soli due o tre centimetri e con questo peso ridotto si potrebbero fare faville. Per altro il pilota che la porterà in pista in diverse occasioni, anche se ormai è stabilito che sarà Chris Craft a svolgere le prime prove della nuova macchina.

VARANO DE MELEGARI - Primi passi sul tracciato amico del S. Cristoforo in un sabato pieno di sole della neonata Dallara 2000 sport che Roby Filannino ha voluto motorizzare con un Novamotor 1600. Con la carrozzeria appena terminata (e una gran voglia di provarla) Filannino è sceso in pista dopo reiterate spinte per la messa in moto del motore che non ne voleva sapere e ha così compiuto i primi metri sotto lo sguardo di Giampaolo Dallara, a dire il vero non

del tutto soddisfatto di presentare la sua creatura, sia pure agli sguardi benevoli di alcuni amici, ancora non nella veste definitiva e in maniera così affrettata.

Si è trattato a dire il vero di una prima prova generale e ci vorrà ancora un po' prima di poter vedere la «tre posti» viaggiare con una certa sicurezza. Mancavano ovviamente un sacco di particolari come l'alettone. Sul motore verrà piazzata una

grossa presa d'aria, mentre incertezze permangono sull'uso dei cerchi, più una quantità di altri particolari.

Rimane indubbiamente la linea molto slanciata, che d'altronde avevamo anticipato con alcuni disegni qualche settimana fa. In questi giorni proseguiranno i collaudi per la vettura di Filannino (che sarà affiancata da una gemella per Musasa) che dovrebbe debuttare già dalle prime prove di campionato italiano.