

**Tutti campioni
alla CORSA
dei CAMPIONI**

V8/Blog Scario
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

DALL'INVIATO

BRANDS HATCH - Un ragazzino inglese, simpatico e lentigginoso, era in tribuna con una vistosa maglia della Ferrari addosso, un cappelluccio ornato di uno scudetto Ferrari ed una bandiera Ferrari in mano. Intento e concentrato, seguiva l'andare della corsa, e ad ogni passaggio di Lauda e Regazzoni si sbracciava ed urlava come un italiano. Poi, il ragazzino, si è di colpo chinato verso la balaustra, vi ha appoggiato le braccia e chinando il capo sulle braccia non ha più voluto guardare la pista. Piangeva a singhiozzi, l'inglesino, perché davanti alla Ferrari di Lauda che stava vincendo la corsa era andata la Lotus di Ickx, fino a ieri beniamino anche lui del piccolo tifoso inglese, ma adesso rappresentante solo del nero diavolo che riusciva a togliere al «suo» cavallino la grossa soddisfazione del successo.

Niki Lauda, che aveva dominato questa corsa, non ce l'ha



Vincitore a sorpresa alla Corsa dei Campioni, Ickx ha aggiunto un'altra perla alla collana di vittorie della «vecchia» Lotus 72, ed un altro alloro alla sua fama di «superman» sotto la pioggia

«La macchina si è messa ad ondulare di colpo, e non la tenevo che a fatica, nelle curve e sulle gobbe. Credevo che ci fosse una gomma che se ne andava, e invece abbiamo visto poi che era sparito uno dei tamponi di fine corsa della sospensione posteriore».

Come sia potuto accadere, un fatto del genere, non lo sappiamo; possiamo solo immaginare che sia stato il freddo, ad irrigidire le componenti plastiche dei tamponi, al punto da «cristallizzarne» uno tanto da farlo diventare fragile. Così si deve essere rotto nel subire i tanti colpi che la pista di Brands Hatch infligge, e si è staccato, facendo aumentare la corsa di quella parte della sospensione e quindi sbilanciando la macchina.

La Ferrari ha perduto la corsa per colpa di una cosa del genere, che poteva capitare soltanto a Brands Hatch ed in una giornata che è stata degna di un rally invernale. La Ferrari non ha vinto questa corsa, ma adesso sappia-

ICKX ha fatto piangere questo inglesino ferrarista

fatta ad arrivare primo al traguardo. Lo avevamo visto più volte, da metà gara in poi, alzare la mano destra a cercare di togliere dalla visiera l'appannamento che la troppa umidità ed il fiato caldo facevano condensare davanti ai suoi occhi. E quando abbiamo notato che Ickx gli si avvicinava abbiamo pensato che fosse proprio per questa carenza di visibilità che lui non riusciva più a mantenere il distacco. Subito dopo, però, Lauda aveva di nuovo staccato Ickx e di parecchio, e in un solo giro. Così, con la fine della gara che si avvicinava, la vittoria era lì a portata di mano e diventava tangibile. Invece la Ferrari ha rallentato di colpo, perdendo il ritmo bandanzoso che aveva impresso a questa corsa infernale, e Ickx l'ha infilata, andandosene in modo irresistibile.

La visiera appannata, sì, aveva provocato la «fisarmonica» di metà gara, ma stavolta era tutt'altra cosa. Ce lo ha detto lui stesso, Lauda, incontrato nel budello che a Brands Hatch rappresenta la sala trasmissioni e che è costituito da tre miserelle cabine telefoniche, dove Lauda era stato portato dai colleghi austriaci della radio, per farlo parlare.



Il giovane tifoso inglese, che vediamo inneggiare alla Ferrari davanti alla macchina di Lauda, è stato certamente il più deluso fra coloro che hanno assistito alla gara. Purtroppo, una leggera avaria alla sospensione della B3 ha negato all'austriaco la soddisfazione di una vittoria meritata

mo che può vincere, e abbastanza facilmente, anche perché tra Lauda e Regazzoni ci pare abbia — oltre alle macchine diventate davvero molto buone — anche gli uomini per ogni circostanza.

Se Colin Chapman, disponendo di una macchina sola, ha scelto Ickx come pilota da Brands Hatch, cioè da posto umidissimo, ha compiuto una scelta che ne esalta l'acume. Alla Ferrari tuttavia adesso sanno di poter disporre anche in circostanze come queste dell'uomo capace di andare forte, acqua o non acqua. E sanno soprattutto di avere delle macchine tornate ad essere primattrici. La stizza per la non vittoria di Brands Hatch (una vittoria fa sempre bene, come un Ramazzotti), è certo attenuata da questa constatazione che, alla vigilia del Gran Premio del Sud Africa ed anche di quello di Spagna, è consolante. E lo è anche per noi, che dopo Argentina e Brasile avevamo attirato la attenzione sulla necessità di ulteriore lavoro, prima di lasciarsi andare a facili ottimismo. Il lavoro è stato fat-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

to, intenso e buono, ed i risultati sono adesso li che parlano. Migliori tempi nelle prove, in prima fila in gara. Quello che ci vuole per risollevarlo il morale italiano, depresso non soltanto nelle vicende sportive.

Andremo a Kyalami con la fondata speranza di assistere ad una vittoria, che sia di Regazzoni o di Lauda non importa. E non meravigliatevi di questo nostro «sbilanciamento» nelle previsioni, anche se sapete che di pronostici non vorremmo farne mai. Il fatto è che davvero adesso le Ferrari sono tornate ad essere fortissime.

Corsa dei Campioni, si chiama questa di marzo di Brands Hatch. E campioni sono stati davvero coloro che la hanno fatta vivere, perché oltre a

scito a tenere per un poco il ritmo dei primi, facendo tra l'altro da «tampone» a Ickx per parecchio, poi anche lui ha dovuto cedere. Regazzoni è andato meno bene del previsto, e pare che avesse qualcosa che non andava nella alimentazione, oltre che le temperature bassissime. Revson era buono, ma non irresistibile e in ultima analisi è stato Hailwood quello che ha, più e meglio, combattuto, nel gruppo dei seguenti.

Tra i quali in assoluto la palma spetta a Pescarolo, che è ben piazzato ma che dobbiamo considerare vincitore della gara separata che hanno alle Goodyear, anche se con l'asciutto qui a Brands Hatch vanno meglio.

Doveva essere una corsa test, da farci capire davvero come si presentano i valori per Kyalami. Le troppe de-

CORSA DEI CAMPIONI - Gara internazionale di velocità per vetture di Formula 1 e di Formula 5000. Circuito di Brands Hatch (Inghilterra), di 4260 metri. 40 giri pari a 170,400 chilometri. 17 marzo 1974

LA CLASSIFICA

1. Jacky Ickx (Lotus-JPS 72) in 1'03'37"6, alla media di 160,870 kmh; 2) Lauda (Ferrari B3) 1'03'39"1; 3. Fittipaldi (Texaco-Marlboro-McLaren M23) 1'03'55" e 9; 4. Hailwood (McLaren-Yardley M 23) 1'04'56"5; 5. Regazzoni (Ferrari B3) 1 ora 05'04"1; 6. Revson (Shadow DN3) a 1 giro; 7. Pescarolo (BRM P 160 E) a 2 giri; 8. Ashley (Lola T 330/332) a 2 giri, primo della F 5000; 9. Thompson (Chevron B 24) a 2 giri; 10. Gethin (Chevron B 28) a 3 giri; 11. Santo (Lola B 330) a 3 giri; 12. Roberts (Brabham BT44) a 4 giri.

Seguono classificati, ma non arrivati al traguardo:

13. Hulme (Texaco-Marlboro); 14. Dean (Chevron B 24); 15. Lombardi (Lola T330/332); 16. Hill (Lola-Embassy T 370); 17. Hunt (Hesketh); 18. Magee (Lola T 330); 19. Pilette (Chevron B 28); 20. Wilds (March 745).

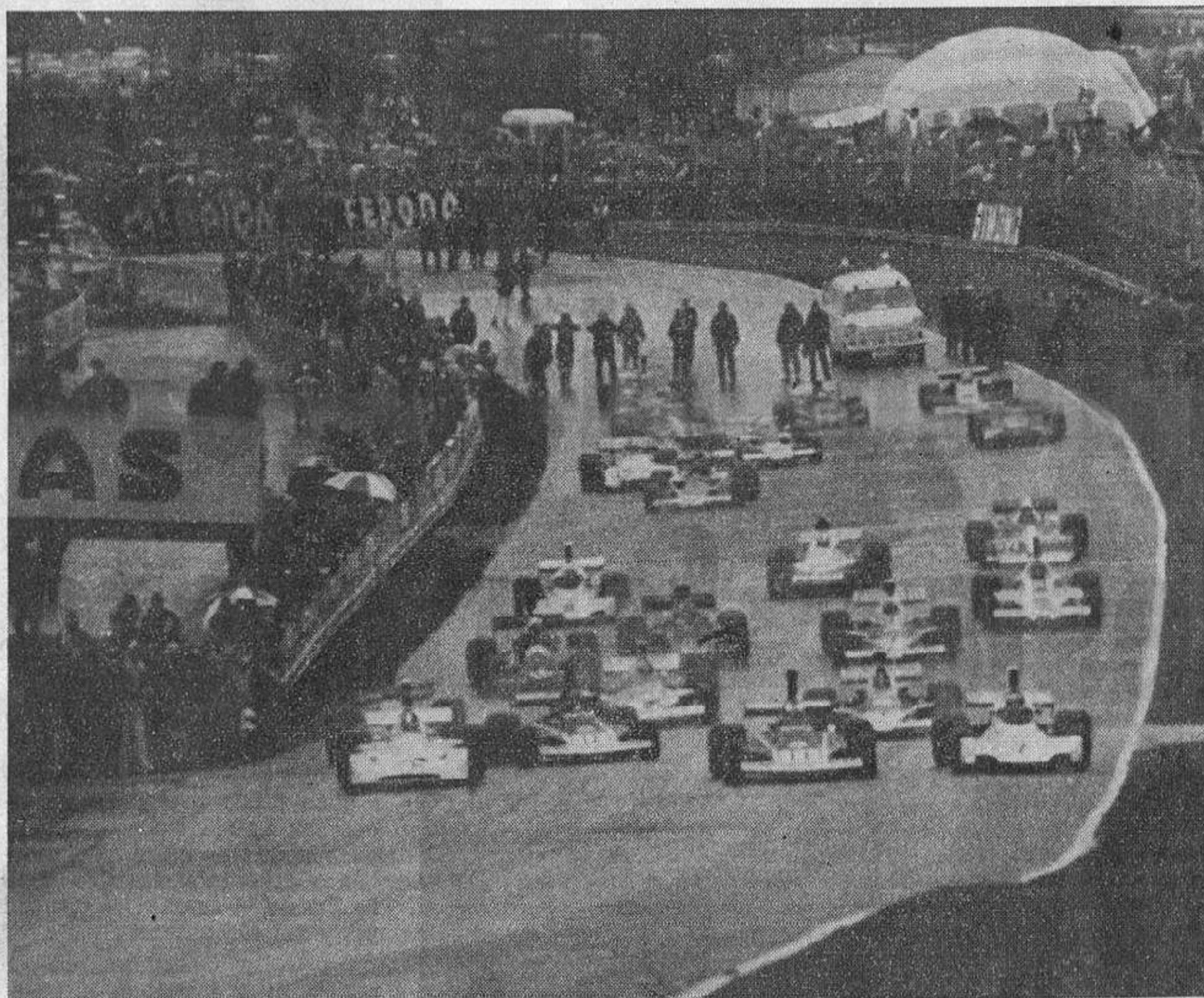
Giri più veloci: Ickx (Lotus-JPS) 1'33"8, media 165,440; Gethin (Chevron 5000 B28) 1'37"4, media 157,150 kmh.

BRANDS HATCH - Jacky Ickx ha pilotato nella sua miglior forma smagliante, per vincere la Corsa dei Campioni con stretto margine su Niki Lauda, che ha condotto per quasi tutta la gara e avrebbe forse potuto conservare il comando fino alla conclusione, non fosse stato per un guasto «minore» (il tampone dell'ammortizzatore) che l'ha fatto apparire perfino ingenuo nel sorpasso decisivo! Fittipaldi ha dovuto accontentarsi di un distaccato terzo posto; sulla pista bagnata Emerson non aveva modo di ribattere alla potenza della Ferrari e alla tenuta di strada della vecchia JPS.

Il secondo giorno di prove è risultato appassionante quasi quanto una corsa, mentre le altre squadre tentavano di staccare le Ferrari dalla prima fila. Hunt finiva per riuscirci. Una vettura ha rinunciato alla gara presto, il giorno della corsa stessa, quando durante prove non cronometrate Mass è finito con una ruota della sua Surtees sull'erba, vicino alla strada che porta ai boxes: la parte posteriore della vettura ha sbandato lateralmente e ha urtato la barriera, facendo rompere la sospensione posteriore di destra. Dopo Surtees ha deciso di ritirare la vettura. Fra gli altri che hanno rinunciato Jarier, von Opel, Schuppan, Edwards, Redman e Holland. Più importante, da un punto di vista generale, durante le corse precedenti era cominciata a cadere la pioggia.

Fra gli altri, anche Hunt aveva già detto che l'ultima cosa che desiderava era gareggiare su pista bagnata, dato che in tali condizioni la maneggevolezza della sua vettura non dava garanzie. Neanche Lella Lombardi poteva pensare di piacere a simile evenienza, perché aveva già chiarito la sua antipatia per il bagnato durante le prime prove (il direttore di squadra, Epstein, aveva deciso di non farla partecipare alle prime prove non cronometrate al mattino, dicendole di riposarsi bene e di prepararsi mentalmente prima di scendere a gareggiare per la prima volta tra le F. 1.

Quando le vetture sono apparse non pioveva quasi più, ma naturalmente la pista era molto bagnata, per cui sono stati concessi tre



La partenza, a Brands Hatch, è sempre problematica per l'inclinazione della pista, e l'aderenza non migliora certo con la pioggia. Vediamo lo scatto di Reutemann, che dalla seconda fila passa in testa

Lauda ed Ickx, che sono da accomunare nell'elogio e nella considerazione, vi è stato anche Reutemann a meritare di essere chiamato campione. Partito velocissimo e staccatosi da tutti, Reutemann era davvero molto bravo e per molti giri ha dato parecchio da pensare a tutti, compresi gli allibratori incauti che nelle quotazioni lo avevano offerto a 14-1 come si trattasse di una «schiaffa».

Poi gli ha ceduto una gomma ed ha dovuto farsi riasciogliere da coloro che avevano le Firestone che sotto la pioggia sono ora inferiori sorbire, prima di finire fuori strada rovinosamente per la macchina. Però ha avuto il tempo di farsi valere e quindi di acquisire il diritto di essere citato coi migliori.

Gli altri invece sono stati battuti. Solo Fittipaldi è riu-

fezioni ce lo impediscono e dobbiamo quindi rimandare al 30 marzo la valutazione totale. Però è stata una corsa che ci ha permesso di vedere come la nostra Lella Lombardi, arrivata in tutta umiltà e modestia alle corse maggiori abbia le qualità fondamentali di chi può salire, che sono innanzi tutto la intelligenza e poi la vera abilità.

Il suo eccellente risultato nella gara di sabato, gara di esordio effettivo e senza esperienze preventive, ma soprattutto il suo comportamento domenica, sono stati ammirevoli. In mancanza del «piccolo» Merzario, rimasto a casa per preparare meglio Kyalami, la «piccola» Lella ha dato ai tifosi italiani il piacere di constatare che abbiamo sempre qualcuno capace di fare qualcosa di buono.

f. l.

75 milioni di lavori a B. HATCH

DALL'INVIATO

Brands Hatch - Grossa sorpresa per chi arriva a Brands Hatch. Hanno finalmente rifatto la parte dei box, allargando la pista di decelerazione e costruendo una nuova ala di box in modo da permettere anche a tante macchine di avere spazio ed attrezzatura. Specialmente per le gare di durata ciò sarà accolto con un benvenuto da tutti. Con questi lavori ne sono stati fatti altri per un totale di 50.000 sterline (75 milioni di lire) comprendenti sistemazioni di sicurezza della pista che adesso risponde quasi del tutto alle norme ufficiali.

La spiacevole sorpresa del tempo ha ovviamente provocato la gran corsa verso le gomme da pioggia, e così si è potuto vede-

re come le Goodyear fossero le migliori. Si è anche potuto vedere come le Ferrari sono davvero molto migliorate, tanto da essere considerate le macchine più in alto nella scala dei rendimenti e non soltanto su percorsi veloci.

Furtroppo, se c'è stato il confronto con parecchi non ha potuto esserci il confronto totale, perché a questa gara mancavano parecchie squadre a cominciare dalla Lotus che non ha portato le macchine nuove. Solo una «vecchia» 72 affidata a Ickx probabilmente per la tipica preveggenza di Chapman che ha subodorato il cattivo tempo... Niente Tyrrell, alle prese coi problemi di costruzione arretrati, niente March, niente BRM nuova, ma solo una vecchia per Pescarolo.

Non si è vista nemmeno la Amon che pure doveva esserci, ma il sempre sfortunatissimo Chris ha dovuto rinunciare perché il giorno prima, in prova a Goodwood, ha avuto una bella emozione per la perdita di una ruota che gli ha procurato una uscita di strada ed il danneggiamento della parte anteriore della vettura. In compenso presente la nuova Lyncar affidata a Nicholson, pilota giovane come è giovane la macchina, che è tradizionale e senza svolazzi tecnici.

Si è rivista anche la Ensign rifatta, cambiata parecchio nella forma ma non nella sostanza perché resta estremamente difficile da guidare, e Von Opel non ha potuto trarne molto. Non è venuta nemmeno la Iso di Merzario, perché stanno lavorando sodo a finire le novità in vista del Sud Africa. Così campo ristretto, pur se qualcosa di interessante c'era lo stesso da vedere.

Come abbiamo detto, la cosa più importante era il collaudo delle modifiche alle Ferrari, però c'era anche Jarier con la nuova Shadow mai guidata. Eppoi la verifica di tutti nelle più differenti condizioni. I tempi del venerdì sono stati quello che sono stati, date le condizioni.

Grossa impressione per la prestazione di Lauda, e qualche delusione. Da segnalare che Reutemann ha girato molto poco per la rottura della barra stabilizza-

Così (in 29) al via

Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'21"6	James Hunt (Hesketh-Ford) 1'21"5
Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 1'23"0	Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'22"1
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro M23) 1'23"2	Henri Pescarolo (BRM P 160 E) 1'23"1
Jochen Mass (Surtees-Fina TS16) 1'23"3	Mike Hailwood (Yardley-McLaren M23) 1'23"2
Denis Hulme (Texaco-Marlboro M23) 1'24"4	Peter Revson (Shadow-Ford) 1'23"6
Graham Hill (Lola-Embassy T370) 1'24"6	Jacky Ickx (Lotus-JPS 72) 1'24"2
John Nicholson (Lyncar-Ford) 1'26"8	Richard Roberts (Brabham BT44) 1'26"0
Peter Gethin (Chevron B 28) 1'35"5	Rikki Von Opel (Ensign-Ford MN02) 1'27"0
Guy Edwards (Lola-Embassy T370) 1'35"7	Brian Redman (Lola T 332) 1'35"7
Vern Schuppan (Lola T 332) 1'36"3	Ian Ashley (Lola T 330/332) 1'36"0
Jean-Pierre Jarier (Shadow-Ford) 1'37"1	Steve Thompson (Chevron B24) 1'36"8
Tony Dean (Chevron B 24) 1'39"0	Clive Santo (Lola T 332) 1'37"8
Keith Holland (Chevron B 24) 1'39"7	Teddy Pilette (Chevron B 28) 1'39"1
Damien Magee (Lola T 330) 1'44"8	Mike Wilds (March 745) 1'40"5
Lella Lombardi (Lola T 330 332) s. t.	

**L'altalena
(e l'ecatombe)
nel diluvio**

LAUDA sempre 1° infilato per un tampone

giri « esplorativi ». All'abbassarsi della bandiera, Reutemann ha fatto una partenza brillante dalla seconda fila, saettando oltre Regazzoni per portarsi al comando. Fittipaldi è stato per un breve momento secondo, davanti a Lauda, Ickx, Regazzoni e Hunt. Al termine del primo giro Lauda è passato all'interno, nei confronti di Fittipaldi, alla curva del Paddock mentre Hailwood superava Hunt per portarsi al sesto posto e Gethin occupava il nono, capeggiando le vetture di F. 5000. In quel secondo giro Hunt ha fatto un testacoda alla forcella ed è arretrato fino a dove si trovava Nicholson, mentre Lauda sferrava il suo primo vero attacco a Reutemann. Revson cominciava a sua volta ad attaccare Hailwood e Lella Lombardi procedeva in modo piuttosto incerto, in ultima posizione. Gethin, intanto, si staccava rapidamente da Pescarolo.

Mentre Reutemann continuava a tenere a bada Lauda, Hailwood e Revson sembravano decisi a strappare la quinta posizione a Regazzoni. Ickx stava incollato a Fittipaldi, mentre tutti e due tentavano di non perdere di vista Lauda. Al quinto giro, Lella Lombardi ha avuta la sua prima esperienza di vetture di grand prix che la superavano sfrecciando, dato che, triste a dirsi, è stata doppiata per la prima di tante volte. Triste debutto anche per la Hesketh, dopo le promesse in prova: Hunt si è ridotto a sferrare deboli attacchi alla Chevron F. 5000 di Thompson.

Un'altra vettura poco brillante era la Lynxar (è stata di proposito fatta in modo molto semplice e, in fondo, segue la linea della Lynxar di Formula Atlantic). Mentre i leaders la doppiavano al nono giro, Lauda ha visto la buona occasione e ha cominciato subito a staccarsi da Reutemann. Gethin è andato al box, ove è stata cambiata una ruota, fatto che gli è costato qualsiasi possibilità di vincere tra le F. 5000. Il nuovo leader di questa formula, Dean, si è trovato coinvolto in una battaglia con Graham Hill per la decima posizione, ma Graham è ben presto arrivato al box lamentandosi della maneggevolezza della vettura. Si è tolto una barra antirollio, ma poco dopo Hill è tornato per farla rimontare. Comunque, la sua

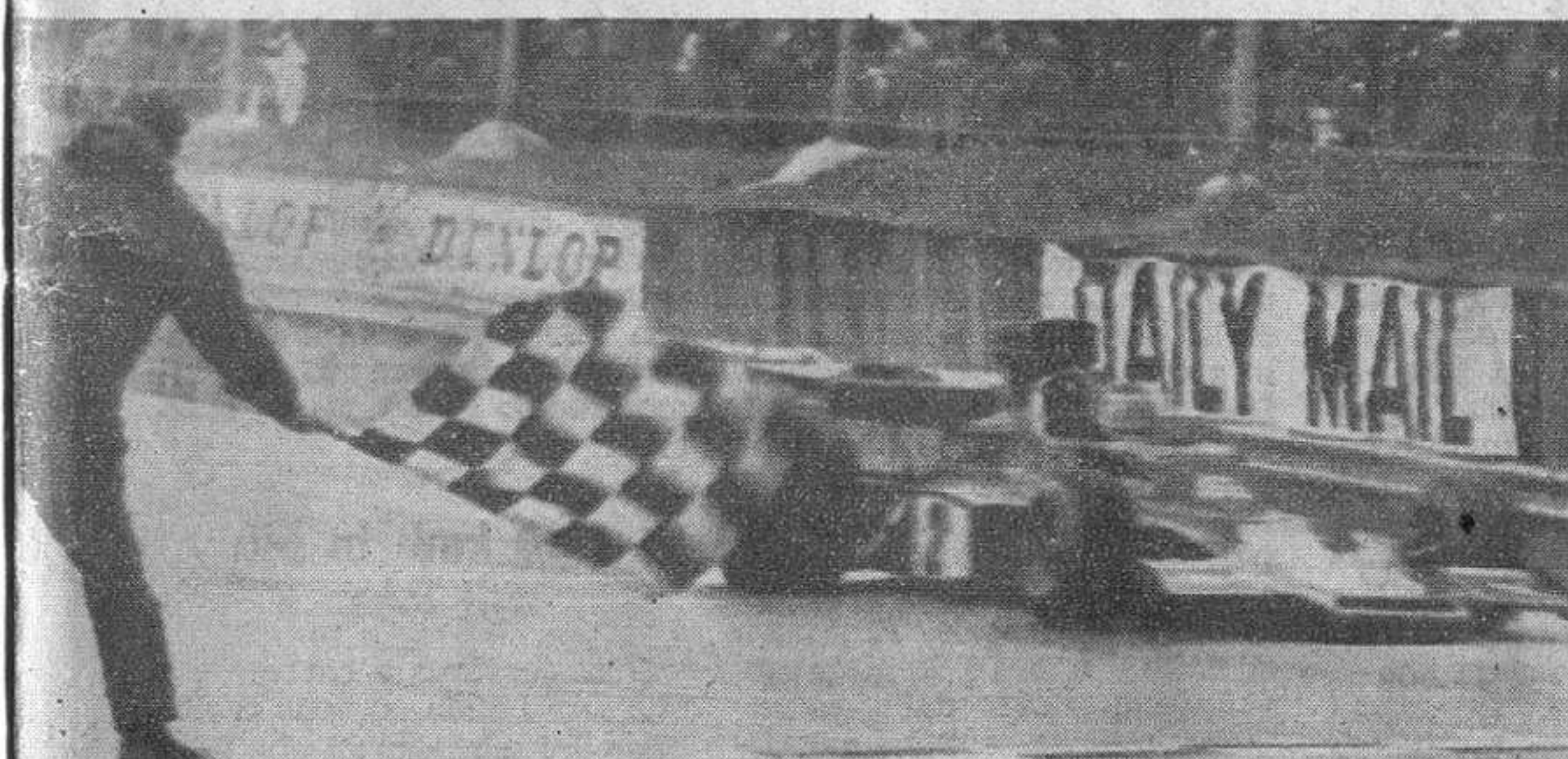
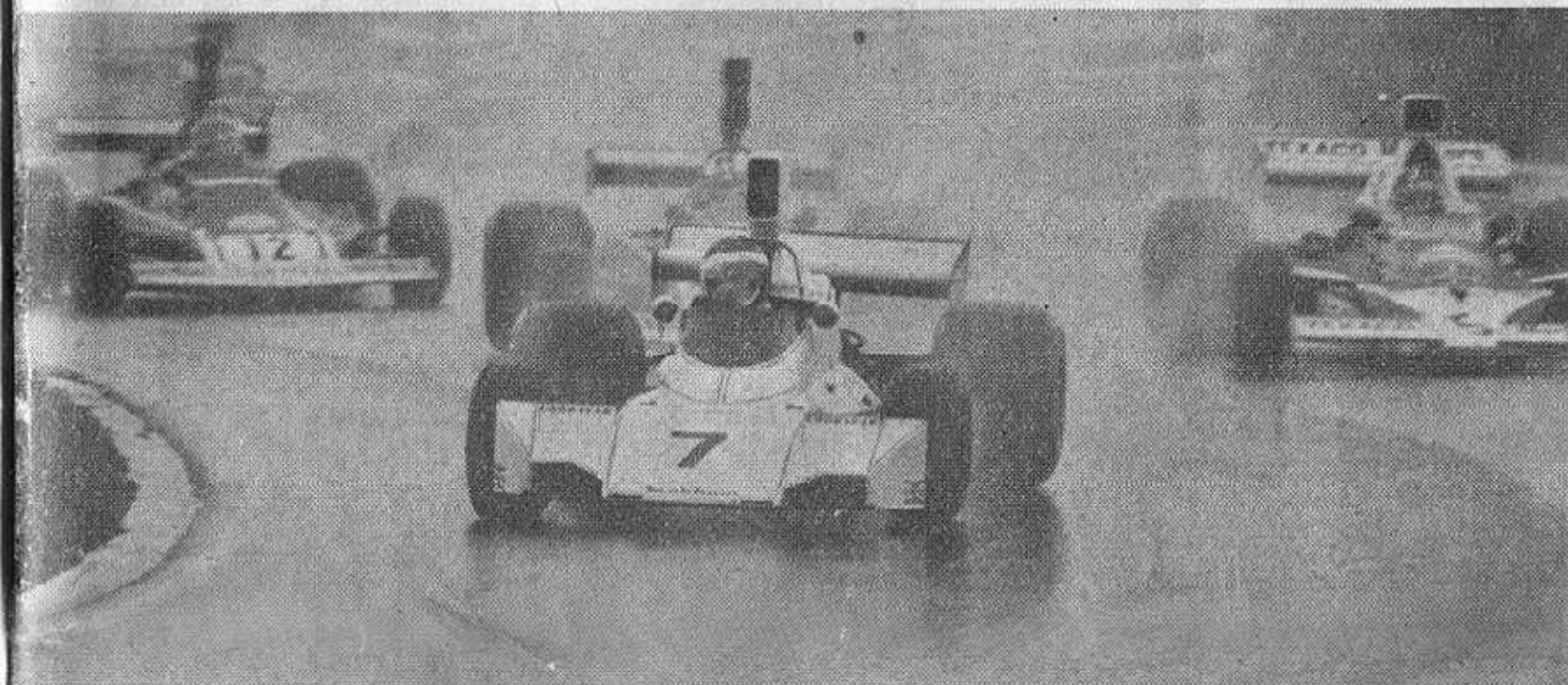
Lola sembrava più maneggevole della Hesketh, che ondeggiava qua e là sulla pista.

Al decimo giro Lauda aveva un vantaggio di 3" e Hailwood era a fianco di Regazzoni (ah, Lella Lombardi ha superato Magee, per cui non ha fatto una bruttissima figura). Lauda ha doppiato Hunt dopo soli dodici giri. Invece di superare Regazzoni, Hailwood è stato superato da Revson e intanto Reutemann si era avvicinato a Lauda, ma si è trattato dell'ultimo sforzo di Carlos, infatti al quattordicesimo giro Fittipaldi era secondo e Ickx terzo. Alla tornata successiva Ickx ha fatto una brillante manovra all'esterno, nei confronti di Fittipaldi, nella difficile curva del Paddock, e si è buttato all'inseguimento di Lauda. Hailwood ha superato Revson, poi, con abile mossa, ha strappato il quinto posto a Regazzoni e Revson ha preso ad attaccare la Ferrari.

Hulme, che non si sente mai molto felice a Brands Hatch, e mai molto felice quando piove, è andato al box per cambiare la visiera. Poiché non ce n'era una di ricambio, è tornato in pista, ha coperto un giro lentamente, quindi è tornato al box sempre in cerca di una visiera. Un altro neo-zelandese era Nicholson, quasi patetico, e viene fatto di dubitare che si possa rivederlo spesso in F. 1, se le sue prestazioni in questa corsa sono un indice delle sue capacità.

Il varco fra Lauda e Ickx si ampliava e diminuiva; a mano a mano che i due doppiavano vetture più lente. Al diciannovesimo giro Reutemann è uscito drammaticamente di gara. « *Frenava troppo anteriormente, i freni si sono bloccati e ho avuto grossi danni* » ha poi detto. Diceva il vero, visto che il muso della Brabham è finito contro la barriera alla forcella. Nel contraccolpo ha accusato un forte dolore alla spalla. A metà gara Lauda aveva un vantaggio di 3" e poco dopo Pescarolo, che procedeva regolare al settimo posto, è stato doppiato dalla Ferrari di testa. Due tornate più tardi Hunt e Roberts si sono toccati, alla curva Clearways. Nessun serio incidente, però entrambi sono andati al box ove la Hesketh è stata

A sinistra, ecco Carlos e la sua Brabham in testa alla prima curva. Lo seguono Fittipaldi, Regazzoni (semicoperto) e Lauda. Per l'argentino la corsa è finita al 19. giro



Sopra, il trio dei protagonisti della « Race of Champion »: sono Lauda, Fittipaldi ed Ickx, che è risalito in maniera incredibile dalle retrovie per attaccare i primi. Dopo essere stato superato, Fittipaldi reagirà ma una sbandata lo calmerà. A sinistra, l'arrivo vittorioso di Ickx sulla vecchia JPS '72

trice posteriore e che sul finire delle prove una manovra di Roberts ha provocato la uscita di strada della Surtees di Mass, adesso dipinta coi nuovi colori della Ban e Olufsen, casa produttrice dei migliori sistemi di riproduzione stereofonica che esistono.

Le Formula 5000 ammesse alla corsa in promiscuità, hanno dovuto qualificarsi il venerdì, e così si è potuto vedere poco delle reali possibilità di ognuno perché anche per loro hanno giocato i fattori esterni. Il guaio è stato che questi tempi hanno determinato la partecipazione alla corsa di domenica e per poco Lella Lombardi restava esclusa perché girare per la prima volta a Brands Hatch con un bestione del genere era cosa già difficile di per se stessa. Comunque poi, tutto è andato bene.

Il sabato hanno provato solo le Formula Uno, ai fini della qualificazione e così gli scarti sono stati rilevanti. Ci si attendeva che le Ferrari ripetessero le belle prestazioni del venerdì ed

infatti è accaduto, ma Hunt ha provocato la grossa sorpresa con un tempo eccezionale che nessuno è stato capace di eguagliare. Nemmeno Regazzoni che era scatenato, al limite sempre (tanto che ha anche fatto un paio di testa-coda).

Insieme con Hunt hanno fatto sensazione Reutemann che è subito dopo le Ferrari nei tempi e poi Pescarolo che con la vecchia BRM è stato superlativo ottenendo il quinto tempo.

Il tempo di 1'21"6 di Regazzoni, che era già molto buono, è stato portato a 1'21"5 da Hunt, che ha così dimostrato come la nuova Hesketh sia la macchina che Lord Alexander sperava. Ovviamente il pittoresco e rumoroso clan di Hesketh è andato subito in effervescenza.

Eccellente il tempo di Reutemann subito dietro Lauda, ma che lui fosse forte e la macchina buona lo si sapeva. Sorprendente per parecchi quello di Pescarolo, che troppi dimenticano come uomo.

Eliminato praticamente Jarier

che è uscito di strada danneggiando la parte anteriore della Shadow. Potevano forse ripararla ma hanno preferito farlo con calma per essere sicuri di avere la macchina in Sud Africa e così Jarier è rimasto a piedi. Fittipaldi ha avuto qualche problema coi freni che avevano aria nelle canalizzazioni e così ha perduto molto tempo senza potersi accorgere che aveva dei rapporti troppo lunghi. Il che spiega il suo tempo, almeno in parte. Alla fine delle prove ancora una emozione per Mass, stavolta per colpa sua (lo ammette lui stesso) in quanto per cercare una traiettoria meno a saltelloni ha stretto troppo alla corda mettendo due ruote sul terreno bagnato. La slittata lo ha mandato contro un guard-rail e così la macchina è rimasta danneggiata. La riparazione era possibile ma Surtees ha preferito non farla anche perché ha pochi pezzi di ricambio e vuole tenerli per il Sud Africa.

Così anche Mass è rimasto fuori dalla gara.

f. l.

ritirata (anche se il danno al muso era minimo) mentre la Brabham ripartiva, dopo un'ispezione. Hunt ha detto: « *E' andata come avevo previsto che andasse, se fosse piovuto* ». Dell'incidente, ha detto: « *Mi ha fatto segno di passare, poi ha girato proprio davanti a me* ».

Intanto Fittipaldi era arrivato a 1" e mezzo da Ickx. Ha però preso larga la forcella e due ruote sono finite sull'erba, ma si è ripreso in modo brillante. Da quel momento, è sembrato però accontentarsi di garantirsi il terzo posto. Al ventisettesimo giro Lauda aveva un vantaggio di oltre 5" per la prima volta, ma Ickx non mollava. Si è avvicinato fino a ridurre il distacco a 3", poi a 2", mentre Lauda era ritardato da Roberts (che stava doppiando). Al trentesimo giro il vantaggio del leader era di meno di 1".

Abbiamo pensato che Niki stesse guidando con prudenza e che avesse la situazione in mano, ma soltanto lui sapeva che la maneggevolezza era asimmetrica, perché si era rotto il tampone della sospensione anteriore di destra. Dopo è stato inoltre un poco attardato da Graham Hill e ormai Ickx attaccava, per occupare la posizione di comando. Dando prestazioni fantastiche, il belga è passato all'esterno, alla curva del Paddock, e nel giro successivo si è creato un vantaggio di 1". Poi i due piloti di testa hanno raggiunto Revson, che era molto riluttante a farsi doppiare. Quando lo hanno però superato, Ickx si è staccato da Lauda, iniziando l'ultimo giro con un vantaggio di poco meno di 2". Lauda nell'ultima tornata ha rosicchiato soltanto una frazione di quel distacco, sicché la « vecchia » JPS si è aggiudicata un'altra vittoria.

Inaspettato vincitore fra le F. 5000, Ashley. Fino al trentanovesimo giro aveva condotto Dean, che ha poi urtato la barriera alla forcella. Ashley ce l'ha fatta a malapena a superare lentamente il traguardo, perché nell'ultimo giro si era rotto il tubo del freno quando la vettura era finita sull'erba.

David Hodges

Che corsa, ragazzi!

E' stata certamente la più bella gara di F. 1 cui abbia mai avuto occasione di assistere (direttamente in pista o in TV). Quaranta giri di Brands Hatch durante i quali è avvenuto di tutto e che permetterebbero di scrivere un vero manuale sull'automobilismo sportivo. Una gara classica da un lato per gli schemi secondo cui si è svolta, tanto bella da sembrare quasi costruita artificialmente per gli spettatori. Ho avuto la possibilità di fare il commento per la televisione svizzera, in coppia con Paolo Foletti, titolare delle telecronache automobilistiche dal Canton Ticino.

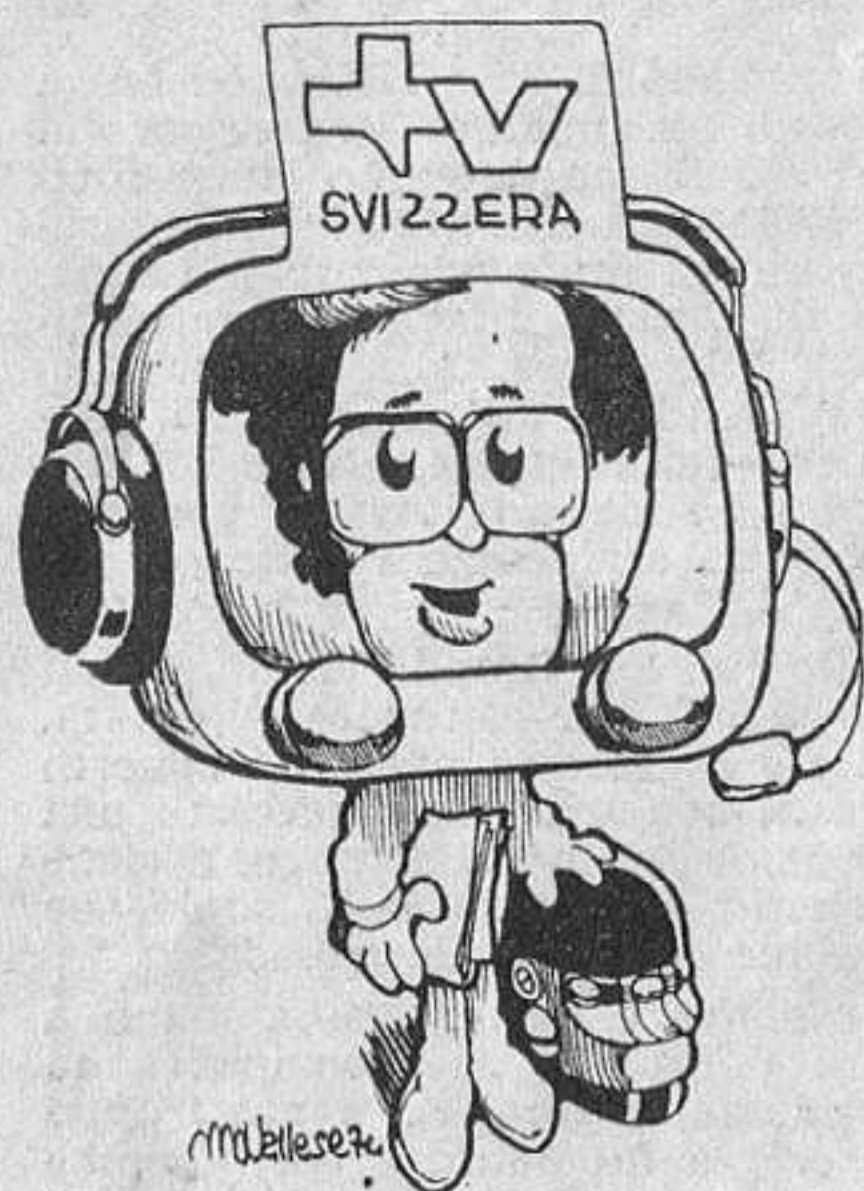
L'eccezionale schieramento di telecamere predisposto dagli inglesi e la professionalità dei cameramen ha permesso ai telespettatori di

vivere la gara molto di più di quanto abbia potuto uno spettatore pagante, al circuito. In più, abbiamo potuto seguire non solo quello che facevano i primi, ma anche chi li seguiva, con un dosaggio d'immagini perfetto.

Ho vissuto la gara commentandola in diretta man mano che arrivavano le immagini e penso di essermi perfino emozionato in alcune fasi più importanti. Innanzitutto rendiamo l'onore delle armi a Lauda, che si è arreso a quattro giri dalla fine ad uno scatenato Ickx, ma la sua è stata una resa nobile ad un'avversario meritevole.

Ma andiamo con ordine, anche perché l'aver seguito centimetro per centimetro i vari avvenimenti mi ha permesso di giudicare i diversi fattori che non possono essere stati seguiti dai presenti sul campo di gara.

Ho visto subito ICKX farcela...



Nella curva dopo il Druids vediamo Regazzoni davanti a Hailwood e Revson



Nella prima parte della gara, ecco Ickx svincolarsi dalla morsa di Reutemann-Regazzoni

Forghieri temeva il «tamponamento»

BRANDS HATCH - La nuova Amon non si è vista alla Corsa dei Campioni, perché non tutto va bene. Nella maggioranza i problemi presentati dalla nuova vettura riguardano la parte anteriore, ove a Goodwood, in principio della settimana si era rotto un albero del freno e lo sfortunatissimo ha perso una ruota. Comunque, a quanto pare tutto il progetto è sovrastato da guai finanziari, non essendoci come si sa un patrocinatore. Corre voce che attualmente alcuni fornitori siano riluttanti a fornire parti ad Amon.

Sempre stando alle voci (e sono tante) noie anche per la nuova JPS, però sono soltanto voci e nulla più. Per esempio l'albero del freno non si è rotto: a Jarama si è rotto un disco (la Lotus non ha mai avuto guasti del genere, dopo quelli di Miles in Austria). La JPS/10 ha la frizione normale soltanto per il ritardo della consegna delle parti.

Mass è apparso con la Surtees, visto che Pace andava direttamente dal Brasile in Sud Africa per le prove che iniziano giovedì. Jochen ha ispezionato ufficialmente la pista, in rappresentanza dei piloti, e ha detto: «Se fosse qualsiasi altro paese, e non l'Inghilterra, non gareggeremo su questo circuito.»

Anche Reutemann non era completamente soddisfatto. Nella prima sessione di prove ha trascorso parecchio tempo al parco macchine, dicendo che sul bagnato la Brabham non gli piace. «Se il tempo non cambia, proverò con questa» ha detto, battendo un colpo sulla sua Mercedes. A suo tempo è sceso in pista, però gli è subito stata sventolata la bandiera nera perché aveva una barra mezza staccata. Sull'asfalto ha avuto misteriosi guai all'impianto elettrico.

Anche alla McLaren non tutto filava liscio. Fittipaldi ha detto: «Il primo problema riguarda l'aria nel circuito idraulico dei freni, sicché quando schiac-

cio il pedale sembra molliccio, non scattante. (durante le prove i freni sono stati in parte spurgati). I rapporti sono sbagliati. In corsa, con rapporti giusti, posso guadagnare 0'7. Abbiamo poi problemi di pneumatici e penso che l'unico motivo per cui le Ferrari sono più veloci, con gli stessi pneumatici, dipenda dalla miglior coppia dei motori. Abbiamo deciso di provare di segnare giri veloci, invece di mettere a punto la vettura. Secondo me, avremmo dovuto dedicare molto più tempo alla messa a punto.» Quando gli hanno chiesto che problemi ci fossero, il progettista della McLaren, Gordon Coppuck, si è limitato a dire: «Soltanto uno, che si chiama Ferrari.» Fra parentesi, Maria Helena non accompagnava il marito con evidente piacere di Emerson, dato che la moglie attende un bambino per il mese di luglio.

E' stato piacevole scoprire che Forghieri non è arrivato a Brands Hatch come se fosse un luogo da evitare, ma piuttosto giudicando il circuito una sfida alla sua abilità. «Ci sono tanti problemi, impliciti nella messa a punto di una vettura» ha detto. Ha poi ammesso che era preoccupato all'idea che la macchina tocchi sotto. «Perché la parte più bassa che si consumerà per prima saranno i tubi di scarico». C'è stato qualche piccolo cambiamento nelle sospensioni delle Ferrari e Forghieri ha detto di credere che i motori avrebbero potuto erogare un poco più di potenza (altre squadre sarebbero state dello stesso parere). A volte Regazzoni dava l'impressione di pilotare al limite delle proprie capacità, come dimostrano forse due testa-coda, però ha detto: «Andavo troppo veloce, con pneumatici nuovi». Il fatto è successo alla fine delle prove, quando era chiaro che Hunt rappresentava una sfida.

d. h.

Pista bagnatissima e guizzo di Reutemann dalla seconda fila insieme a Fittipaldi dalla terza. Hunt e Regazzoni restano imbrigliati, ed alla prima frenata al tornante in salita vediamo Reutemann decisamente primo, Fittipaldi che infila Regazzoni ostacolando, ma prendendogli la seconda posizione, e costringendo Clay a lasciare anche il terzo posto a Lauda che lo passa all'interno. Regazzoni poi si ritroverà in un terzetto con Reutemann, Hunt e Hailwood che lotterà per tutta la gara in maniera avvincente. Lauda passa subito Emerson, mentre Reutemann sembra andarsene. Ma dopo qualche giro, nella doppia curva che immette nel rettilineo box, Reutemann allarga troppo e Lauda lo passa con estrema facilità all'interno, andandosene poi con sicurezza. Ickx e Fittipaldi lottano alle spalle e dopo un po' passano anche loro Reutemann relegandolo in quarta posizione.

Le scintille di Lauda

Lauda nella parte dietro della pista tocca col fondo della Ferrari sull'asfalto, in un avallamento, facendo scaturire un mucchio di scintille messe in evidenza dalle telecamere a colori. Lo stesso inconveniente capitò a Regazzo-

ni quando vinse la Corsa dei Campioni nel 1971, ed infatti anche a Lauda col diminuire della benzina sparisce anche lo spettacolare inconveniente. Ickx intanto nella frenata sul tornante approfitta di un doppiato che chiude Fittipaldi e lo costringe a frenare; Ickx passa così secondo e si mette alla coda di Lauda studiandolo nelle traiettorie. Emerson si stacca mentre Reutemann viene inquadrato dalle telecamere mentre abbandona la sua Brabham insaccata contro il guard-rail al tornante (Druids) dove è arrivato «lungo», fermandosi contro la barriera di protezione.

Carlos sembra intontito e si allontana zoppicando. La vettura ha distrutto l'anteriore sinistro e ricordiamoci che Reutemann si rompe nel '72 la cavaglia sinistra; possibile che abbia picchiato proprio lì facendo risaltar fuori qualche doloretto al piede.

La gara vede in testa Lauda, Ickx, Fittipaldi. Hulme si ferma ai box con la visiera non più trasparente e viene inquadrato mentre gliela cambiano. Hunt, fermo anche lui con il muso picchiato, evidentemente non è soddisfatto delle Firestone da bagnato che sono in difficoltà.

Emerson è incollato a Ickx, sembra lo stia per passare, ma alla micidiale frenata del tornante arriva lungo, quasi tampona Ickx, mette le due

ruote sinistre sull'erba all'esterno, sbanda, controlla la vettura ma perde il contatto con Ickx e rinuncia a rischiare (gli interessa di più il mondiale). Finirà terzo, staccato.

I 30 kmh in più di Ickx

Ickx continua a correre e a studiare Lauda, si vede molto bene dai teleschermi che Ickx fa traiettorie più allargate di Lauda, sfrutta la pista bagnata dove l'olio e la pasta di gomma non sono depositati e quindi sembra disporre di più aderenza e velocità della Ferrari. Al 35. giro fa la prova generale nella Paddock Corner (quella dopo i box e del mio incidente nel 1968); si affianca all'esterno a Lauda, ma poi rinuncia. Segue tutto il giro, ed in quello seguente entra nella stessa curva ad almeno trenta chilometri in più di velocità di Lauda, sorpassandolo senza problemi e guadagnando sul centinaio di metri.

La gara è finita ma, ragazzi, che fiatone per tutti. E' durata 65 minuti, a me sono sembrati pochissimi. E poi che riprese, sembrava un film da Oscar. E l'Oscar magari glielo daranno, e uno piccolino anche ai... telecronisti.

Andrea de Adamich

CORSA A BRANDS HATCH - 17 marzo - Gara valevole per il campionato Player di Formula Atlantic

LA CLASSIFICA

1. Scott (Proto) 46'07"3, media kmh 138,70; 2. Wentz (March) 46'08"4; 3. Roos (Chevron) 46'12"3; 4. King (Chevron); 46'30"2; 5. Nicholson (Lyncair) 46'37"6; 6. Williams (Brabham) 46'44"8. Giro più veloce: Scott 1'46"6, media kmh 144.

BANDIERA ROSSA in F. FORD per questo «mucchio»

BRANDS HATCH - Le F. 5000 hanno avuto una sola sessione di prove, anche se lunga, per qualificarsi sia per la prova del campionato Rothmans che per la Corsa dei Campioni. Inoltre, anche se di pioggia non ne è caduta molta, il circuito è sempre stato umido e scivoloso, dopo le prove svolte al mattino dalle Formula Atlantic e dalle Formula 1. «Soprattutto attorno alla curva del Paddock e alla forcella» ha borbottato Redman. Questa situazione rende degni di lode alcuni tempi, tanto più se si pensi che molte fra le vetture gareggiavano per la prima volta.

Gethin è stato il più veloce, in modo assolutamente convincente: 1'35"5. La sua Chevron B28 era stata quasi completata nelle prime ore del giorno delle prove, come pure la VDS di Pilette, suo compagno di squadra. Diciamo «quasi completata» perché mancavano le prese d'aria dinamiche e le carenature sul motore. Inoltre il gruppo propulsore della vettura di Gethin faceva qualche capriccio, sicché il suo tempo di 1'35"5 (il sesto più veloce, sommando F.5000 e F.1) può essere considerato buono. Fin dall'inizio delle prove Redman

Ipoteca GETHIN dalle prove

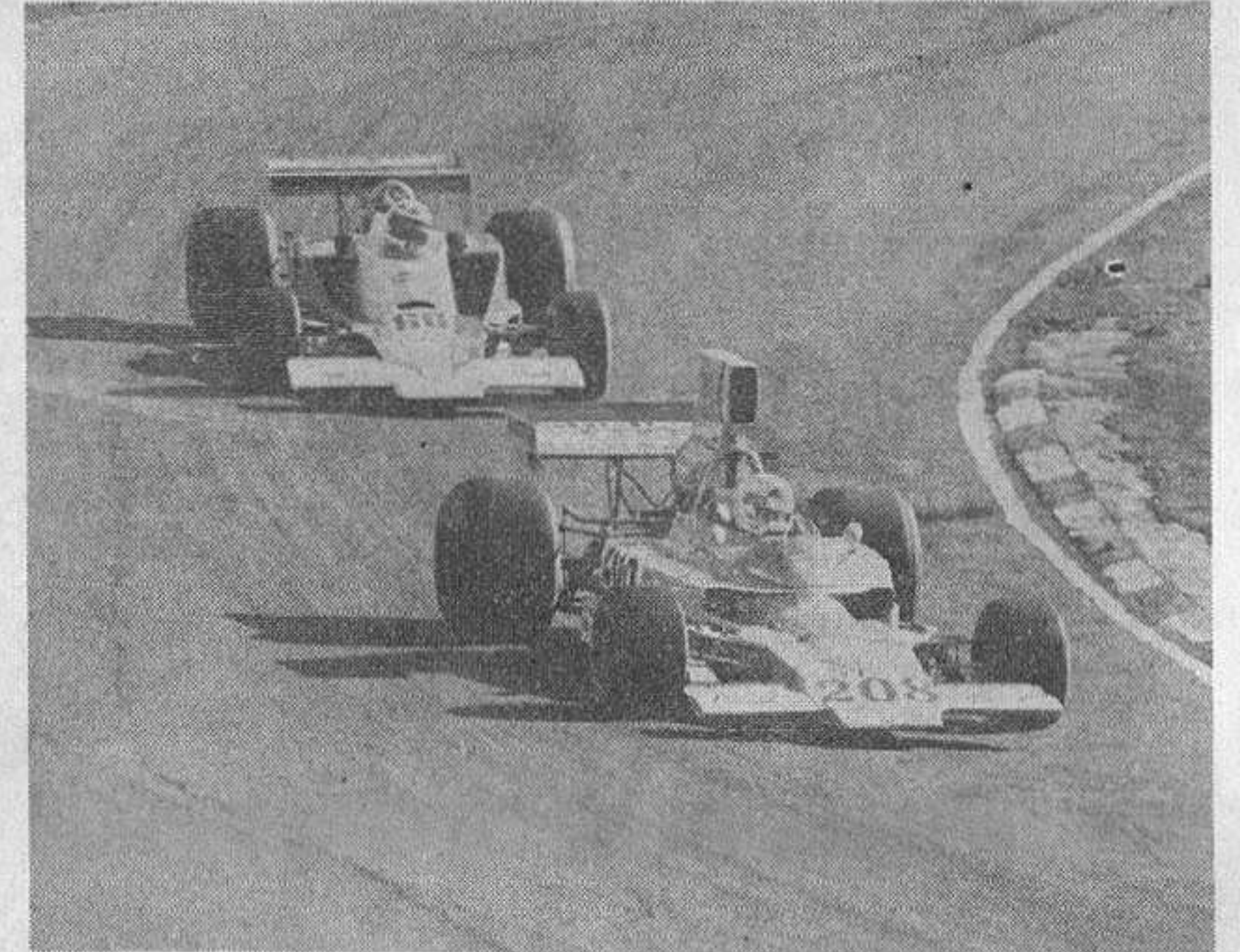
ha pilotato con foga, facendo ondeggiare e scodinzolare la macchina nelle curve. «Sono molto soddisfatto — ha detto — tenendo conto che è la prima volta che la vettura corre». Il suo tempo di 1'37"7 è stato uguagliato da Edwards sulla Lola Embassy (con la Embassy di F.1, poco prima, Will aveva segnato il suo miglior tempo in 1'42"6). Edwards non pilotava la Lola che aveva sottoposto a prove, infatti tre giorni prima, a

Silverstone, il comando del gas si era bloccato restando aperto e Guy aveva avuto a malapena il tempo di disinnestare la marcia, prima di urtare, a Woodcote. Aveva riportato soltanto qualche livido, ma della vettura si era potuto salvare unicamente la parte posteriore.

Poi veniva Ashley, con la Lola Shell sport (tempo 1'36"7) seguito da Schuppan, soddisfatto come sempre. Thompson, felice del nuovo motore a iniezione, ha segnato 1'36"8, quindi Santo (1'37"8), Dean e Pilette (1'39" e 1'39"1 rispettivamente, entrambi su Chevron). Molto presto Keith Holland è sceso a 1'39"7, con l'unica Trojan T102 che sia stata venduta fin d'ora. Keith aveva comprato una McRae, per questa stagione, ma l'ha poi trovata «orribile», per cui ha optato per la Trojan e alla Casa sono stati ben contenti di togliere parecchie parti dalla vettura di F.1 per montarle sulla F.5000. Peccato che Holland abbia urtato dopo un'ora, danneggiando la macchina al punto che non è stato possibile farla gareggiare il sabato.

Seguiva, come tempo, Mike Wilds con una nuova March F.5000 e pare

finalmente che la Casa abbia costruito una «5000» che funziona. L'unico problema consisteva nel raffreddamento del motore, sicché il giorno della corsa si è sistemata della lamiera in modo da fare affluire aria nei radiatori, quasi paralleli alla carrozzeria. Wilds ha segnato 1'40"4 («e il meglio deve ancora venire», ha detto), Magee su Lola 1'44"8 e Lella Lombardi subito dopo i due. Non era però contenta, per via della pista bagnata, e non ha sfruttato tutta la potenza perché ogni volta che si apprestava a farlo la parte posteriore della vettura sbandava. Si rammaricava di non avere svolto più prove con la macchina e ha dichiarato che in corsa si sarebbe comportata con prudenza. Per il giorno della gara, abbiamo dunque fatto in modo che brillasse il sole e questo ha aiutato a fare migliorare in maniera magica i tempi di Lella. Per la posizione sullo schieramento si è però dovuta accontentare di 1'45"4. Avrebbe dovuto seguirlo, come tempo, Bob Evans con una nuova Lola STP («Non ho mai pilotato una vettura con un così buon equilibrio», ha detto) con un vecchio motore, che si è rotto.



Questo che vediamo nella foto a sinistra è l'impressionante «mucchio» delle Formula Ford dopo il via. A volare è Keegan. Sopra, anche il sabato, la Lella ha lottato a lungo con Damien Magee

BRANDS HATCH - Nel programma, come sempre molto nutrito del «contorno» alla Corsa dei Campioni, la prima è stata la gara di Formula Ford. Circa ottanta speranzosi piloti hanno provato per qualificarsi per i trentacinque posti sullo schieramento. Ha ottenuto la posizione al palo Morgan su Ray, che aveva accanto il veterano Fox e il sud africano Kolmfass.

Subito dopo il via qualcuno è finito in parte sull'erba, Vermilio si è messo per traverso, è stato urtato da Arif, e la vettura è volata in aria (molto appropriato che sia patrocinata dalla società inglese dei «ferry» aerei). Le altre vetture erano sparse ovunque, c'erano rotti in pista e un denso fumo provocato dai pneumatici. E' stata sventolata la bandiera rossa e la gara si è fermata.

Morgan e Fox precedevano i 25 sopravvissuti, quando la gara è ripresa, e Morgan ha vinto senza avversari alla media di 149,23 orari. Klomfass e Fox hanno lottato per la seconda posizione, finendo poi in quell'ordine.

Dopo la «Corsa delle Celebrità», vinta dal giocatore di cricket Close, c'è stata la gara di Formula Atlantic. Lo schieramento si è formato sotto la pioggia, con Bev Bond al palo (March); seguivano Spitzley su March, Williams su Brabham, Crawford su March e il bravo americano King su Chevron. Poi Patterson, Nicholson, Scott e così via, per completare le dodici file anglo-americane.

Bond ha fatto una cattiva partenza, per cui è stato Williams a prendere il comando. Dopo, però, i due si sono toccati alla forcella e al comando è passato Scott che ha aumentato il proprio vantaggio un giro dopo l'altro, inseguito a un certo momento da quattro conduttori americani. Musetti è salito fino alla nona posizione, prima di arretrare. Scott intanto si creava un fortissimo vantaggio, anche se negli ultimi giri il suo motore ha preso a sputacchiare. Il terzetto che lo inseguiva disperatamente non l'ha raggiunto soltanto per un po', nell'ultima tornata, e Wentz si è piazzato secondo a circa quattro lunghezze.

BRANDS HATCH - La prima prova del campionato Rothmans di F. 5000 del 1974 ha visto la netta vittoria di Peter Gethin, davanti a Mike Wilds. I due sono stati i soli a coprire tutta la distanza, ma ciò non toglie nulla alle prestazioni di Lella Lombardi, piazzata quarta. Ha avuto una condotta di gara decisa, molto energica si potrebbe dire, «pulita», sicché si è veramente meritata il vantaggio che le è derivato da vari ritiri.

Anche se sulla carta la lista delle iscrizioni era interessante, in realtà molte vetture erano troppo nuove e non si poteva certamente pretendere che andassero bene. In questo momento il grosso problema, per i concorrenti della Formula 5000, è rappresentato dal ritardo nelle consegne di motori e di parti di motori dall'America.

Il giorno della gara il tempo era miracolosamente bello e soleggiato. Purtroppo le prestazioni in corsa non si sono dimostrate adeguate alle buone condizioni atmosferiche. Forse era una speranza eccessiva, prevedere una ripetizione della brillante ultima gara del campionato Rothmans del 1973. Già nei giri di riscaldamento il motore della vettura di Santo sputacchiava e il pilota era destinato a fare una corsa breve. Gethin e Redman hanno abbordato la prima curva affiancati, ma Peter aveva la traiettoria giusta e ha preso il comando, seguito da Redman, Edwards, Ashley, Thompson e Dean. Al termine del primo giro l'ordine era questo e Lella Lombardi occupava l'undicesima posizione. Redman ha cercato di stare incollato a Gethin, ma questi ha ben presto preso a staccarsi e da quel momento in poi ha dominato la corsa.

Edwards ha fatto un testa-coda ed è arretrato, Thompson si è fermato alla forcella col motore spento, Pilette si è avviato verso il box col motore che andava a sei o sette cilindri: ha poi deciso di abbandonare, piuttosto che rischiare di rovinarlo. Le vetture di Summer e Redman per-



Il vincitore Gethin ha offerto la corona — e un bacio — alla debuttante Lella Lombardi

CORSA A BRANDS HATCH - 16 marzo - Gara (32 giri) valevole per il campionato Rothmans di F. 5000

LA CLASSIFICA

1. Gethin (Chevron B28) 47'00"2, media kmh 174,21; 2. Wilds (March 74A) 47'55"3; 3. Redman (Lola T332) 21 giri; 4. Lombardi (Lola T330/2) 31 giri; 5. Magee (Lola T330) 31 giri; 6. Ashley (Lola T330/2) 31 giri; 7. Santo (Lola T330) 26 giri.

Giro più veloce: Gethin, 1'25"9, media kmh 178,73.

devano olio. Wilds, a questo punto, ha cominciato a richiamare l'attenzione del pubblico, occupando il quinto posto al quinto giro e risalendo di un'altra posizione quando Dean è uscito di pista, per via dell'olio. («Non era possibile riavviare il motore con la batteria» ha detto Tony. La vettura non era danneggiata).

Intanto Lella Lombardi seguiva Schuppan come la sua ombra, perdendo terreno nei suoi confronti sui rettilinei, ma guadagnandone in curva; tutti e due si avvicinavano a Magee.

A un certo momento è stata sventolata la bandiera nera a Redman per sospetta foratura, sospetto confermato quando il pilota è arrivato al box. E' stata cambiata la ruota, poi Redman è partito per buttarsi in un lungo inseguimento, risalendo in mezzo al gruppo. Nel frattempo Wilds aveva superato Ashley e i due erano rispettivamente secondo e terzo.

Al nono giro Schuppan ha superato Magee, lasciando a Lella il problema di passare davanti all'irlandese. Lella ci ha provato girando tutt'attorno al circuito, ma poiché l'altro le «chiudeva sempre la porta in faccia» ha fatto il grande tentativo alla forcella. Ha abilmente avuto la meglio in frenaggio, è passata all'interno e si è buttata all'inseguimento di Schuppan. Lo ha raggiunto e lo ha superato al decimo giro. Per essere giusti, nei confronti di Vern, è doveroso però dire che non poteva più utilizzare la terza marcia e aveva già deciso di fermarsi al box.

Il successivo pilota di spicco a sparire di scena è stato Edwards, che si è fermato in pista dopo una corsa avvilente, con una vettura nuova che non era a punto. E così Lella Lombardi è diventata quarta e le persone le quali erano più o meno convinte che la sua guida per la ShellSport fosse una trovata pubblicitaria, hanno ammesso che si era invece meritata la sua posizione.

Ormai l'unica vera battaglia era quella fra Wilds e Ashley, per la se-

conda posizione, e anche quella non è durata perché Ashley ha avuto una foratura a un pneumatico posteriore. La ruota è stata cambiata e il pilota è ripartito al sesto posto. La sua temporanea assenza ha significato che Lella Lombardi è passata in terza posizione. Stava però tornando in scena Redman, che al venticinquesimo giro ha superato Magee e si è trovato a 16" dal terzo posto occupato da Lella. In un solo giro Brian ha ridotto il distacco di 6" e mezzo, in quello successivo ha evitato per un pelo un testa-coda, non guadagnando praticamente secondi. Ma poi, inevitabilmente, è risalito e al ventottesimo giro ha occupato la posizione che inseguiva. La corsa era ormai finita. Ashley, anche se per poco, non è riuscito a strappare il quinto posto a Magee e le due vetture erano affiancate sul traguardo.

Gethin era naturalmente beato, sorpreso che la nuova vettura fosse andata tanto bene e felice di cedere la corona d'alloro a Lella, che era accanto a lui per la presentazione. Dopo la conduttrice italiana è diventata il bersaglio di numerose macchine fotografiche, mentre praticamente nessuno si occupava del vincitore. Gethin ha accettato la sostituzione con bonomia e ha chiesto a Lella di accompagnarlo nel giro d'onore. La ragazza era «molto contenta»... ed è stata anche un poco fortunata, aggiungiamo noi. Per gli ultimi cinque giri aveva sentito «qualcosa che non andava nella maneggevolezza» della vettura e dopo si è accorta di avere un pneumatico quasi completamente afflosciato, sicché non avrebbe potuto coprire un altro giro. Il suo miglior tempo era stato sotto 1'30" e avrebbe potuto facilmente qualificarla per lo schieramento della domenica, ma non così il tempo segnato sul bagnato. Comunque, è stato rapidamente deciso che la sua presenza sarebbe stata accettata nella Corsa dei Campioni.

David Hodges

Torna GANLEY
con la MAKI



JARAMA
con F. 1
«gialla»

DALL'INVIATO

LONDRA - Completamente inattesa, ecco la nuovissima MAKI di F. 1, presentata venerdì sera a Londra. E' una macchina giapponese, concepita e realizzata in Giappone da un gruppo di persone che fino ad ora non si erano mai viste nelle gare internazionali.

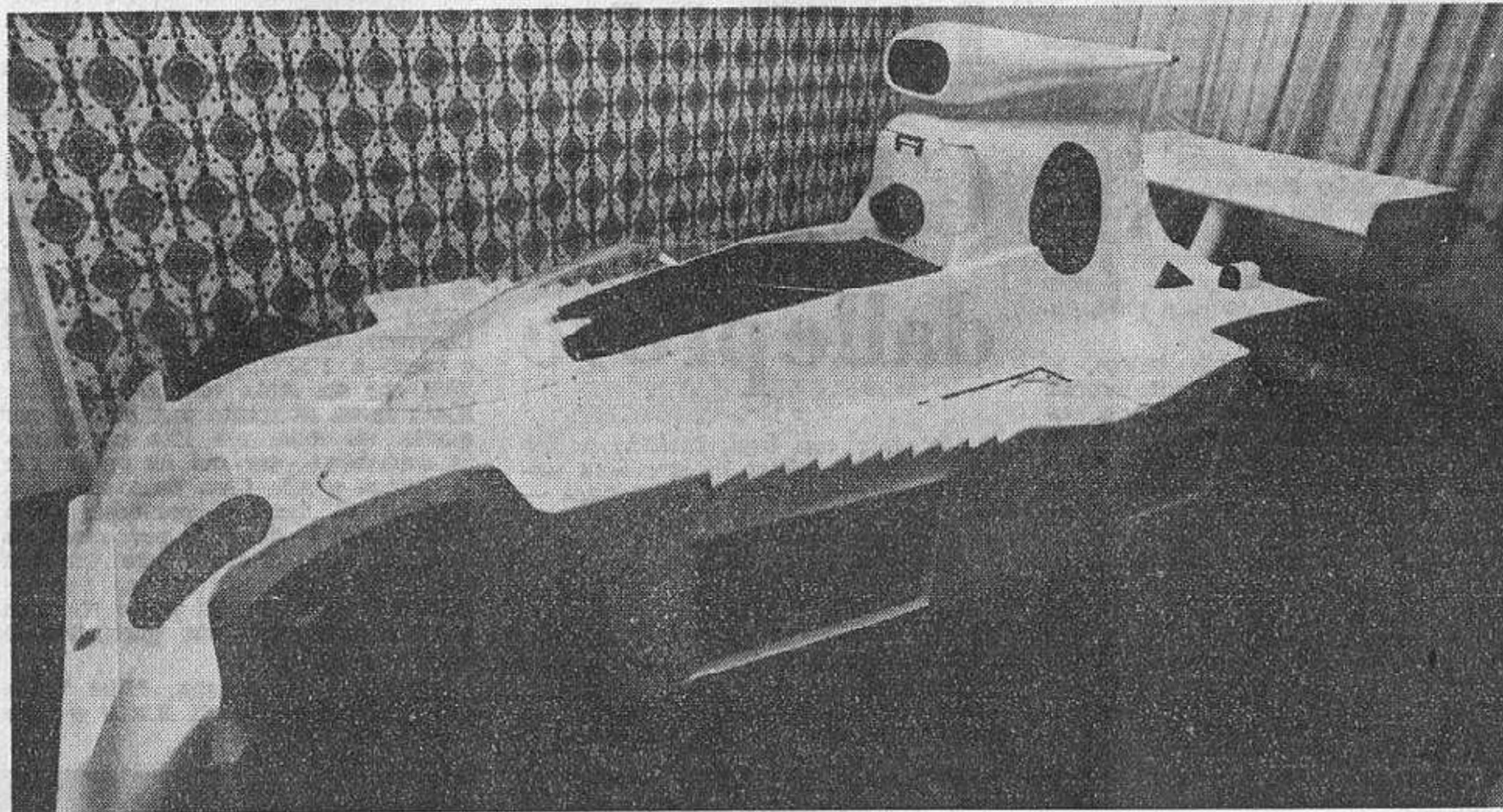
Che sia gente nuova e giovane, alla origine di questa macchina, lo si vede dal prodotto. Che la nuova MAKI sia un capolavoro di estetica non lo si può proprio affermare, così come è evidente che chi l'ha disegnata non ha mai visto da vicino nessuna delle macchine attuali. Molto probabile che nello stabilire la forma e le dimensioni si siano basati soltanto sulle tantissime fotografie che sono pubblicate dai giornali giapponesi; altrimenti si sarebbero accorti di essere fuori misura.

Il tentativo tuttavia è coraggioso e

termine il loro programma, a lunga scadenza, è un altro discorso. Leggiamo dal comunicato stampa, in effetti:

«Scopo principale è la ricerca e lo sviluppo di nuovi propulsori e di nuove fonti di energia» per l'automobile. E più avanti si può anche leggere che «a prima vista tutto ciò che può apparire convenzionale, ma non lo sarà per lungo tempo».

Noi interpretiamo queste affermazioni in un modo nostro, nel senso che crediamo davvero che presto o tardi dalla MAKI possa venire qualcosa di nuovo fondamentalmente. Loro non dicono nulla, e non rispondono alle domande. Però una nostra piccola inchiesta a parte ci ha permesso di sapere che se la gente della MAKI è nuova, essa rappresenta qualcosa di molto solido dal punto di vista finan-



A sinistra, la curiosa forma della Maki F. 1, la nuova monoposto che avrà Ganley a partire dal Gran Premio di Spagna



Un record la nuova HESKETH

LONDRA - Dopo il frenetico mese in Sud America, mi sono goduto un periodo di sosta prima che avesse inizio la «bufera» della stagione europea, con in più un rapido salto in Sud Africa. Finalmente la vecchia, fedele March è andata ufficialmente in pensione e Alexander (Hesketh) si è deciso con riluttanza a metterla in vendita, piuttosto che tenerla per via dei grandi costi impliciti nella costruzione delle nostre vetture. Quindi, se qualcuno vuole comprare una March di Formula 1, capita che la Hesketh Used Vehicles Sales ne abbia una disponibile! E così, è iniziata una nuova era e un team privato affronta le grandi squadre ufficiali, nella loro specialità, con una vettura propria.

Le difficoltà esistenti nel costruire una vettura nuova sono pazzesche e, tenendo conto che nessuno in squadra aveva precedente esperienza nello svolgere un simile lavoro partendo da zero, il successo di essere riusciti addirittura a far sì che la macchina funzioni già — e non parliamo dei tempi veloci che segna — è incredibile. Harvey cominciò il progetto soltanto al principio di settembre e il vero e proprio lavoro ebbe inizio alla metà di ottobre: la vettura era praticamente finita a Natale, e non si può negare che si tratti quasi di un record, tanto più se si considerano i problemi per ottenere quanto occorreva, per via della settimana lavorativa di tre giorni, e la mancanza di elettricità in officina. A Natale eravamo in anticipo sul programma, ma noie dovute al tempo e il viaggio in Sud America hanno rallentato le cose al punto che ora siamo praticamente in pari con i piani. Abbiamo da poco finito intense prove, svolte al Ricard; sarebbero dovute durare per quattro giorni, ma in effetti le abbiamo condensate in due, grazie alla cortesia del tempo. Infatti è piovuto sempre, per i primi due giorni, e cominciammo a chiederci che cosa avessimo fatto, per irritare le condizioni meteorologiche! Al termine della seconda giornata, avevamo sommato cinque giorni trascorsi su circuiti in attesa di provare, riuscendo a sfruttare soltanto una mezza giornata, col tempo asciutto necessario per una vettura nuova. Questo benché avessimo scelto climi ritenuti buoni.

Ultimamente mi sono addestrato tutti i giorni, in Inghilterra, e

se mi casca addosso la pioggia più di una volta la settimana, la giudo una settimana tutt'altro che buona e vi posso garantire che non dimentico i giorni piovosi. Li ricordo con orrore, per cui quattro giorni e mezzo su cinque rappresentano un'assoluta mancanza di rispetto verso il calcolo delle probabilità.

Quando, finalmente, il tempo si è ammansito, abbiamo svolto due giornate di prove molto piene, durante le quali abbiamo compiuto progressi più regolari che straordinari. Lo scopo principale della nostra trasferta consisteva nel provare soprattutto molle e barre anti-rollo, per cercare di trovare l'optimum in fatto di equilibrio delle sospensioni. Intanto, mentre macinavamo chilometri, stavamo attenti per rilevare se ci fossero cedimenti di qualche parte, crepature, un alto tasso di usura e così via, per potere poi svolgere in Inghilterra un programma «a prova di bomba», per rendere la macchina sicura.

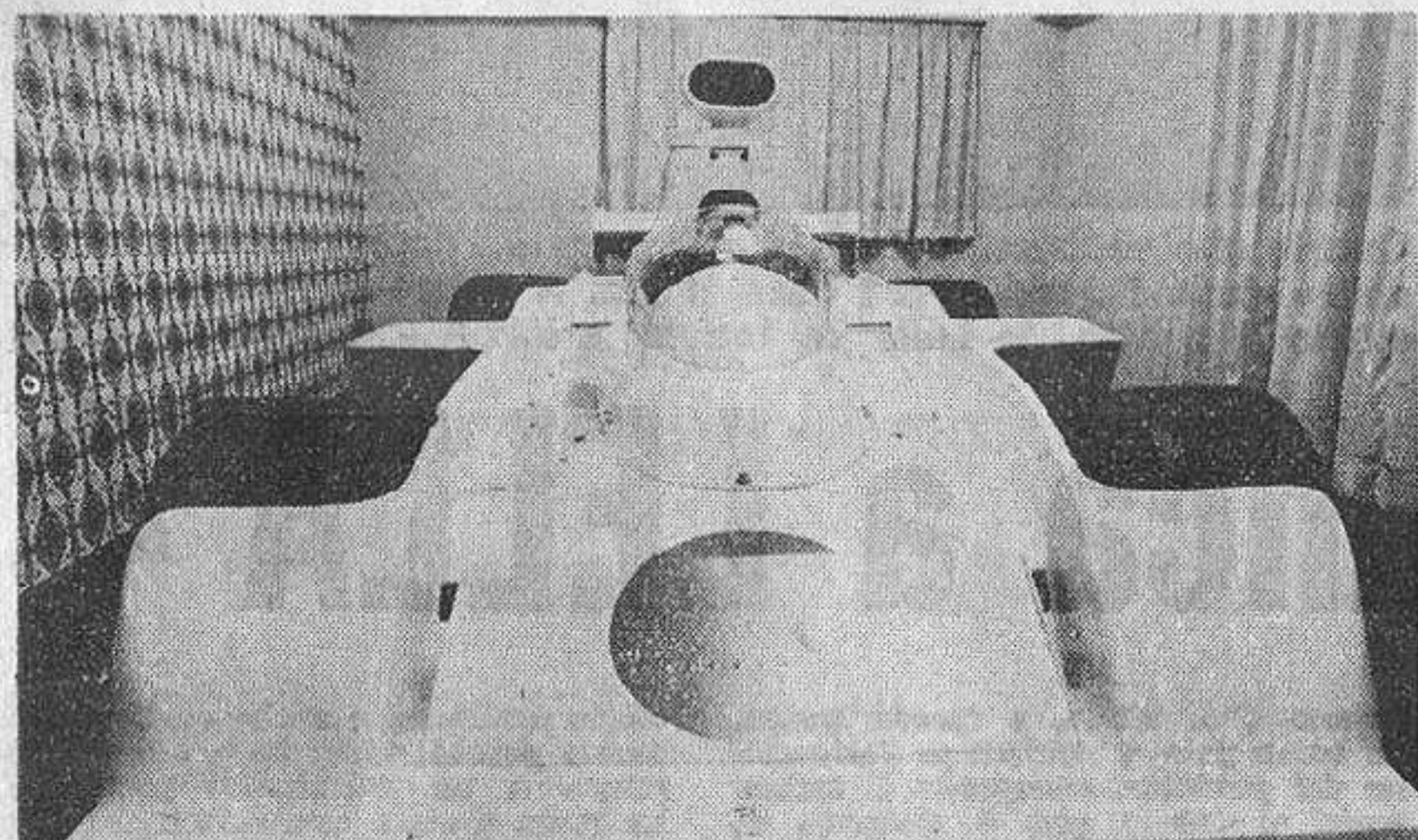
In entrambe le giornate delle prove al mattino abbiamo girato sul circuito corto Ricard, passando a quello da grand prix nel pomeriggio, per variare un poco. Le prove sono state di ordinaria amministrazione, cioè abbiamo svolto lavoretti per apportare piccoli cambiamenti sul circuito corto, operazione che si è riflessa sui tempi, infatti abbiamo cominciato segnando l'11" per concludere con l'10"7, tempo abbastanza soddisfacente in quanto più basso dei precedenti, noti tempi migliori, cioè l'10"8 e l'10"9 segnati rispettivamente da Fittipaldi e da Revson. Dopo essere passati al circuito da grand prix siamo scesi a l'47"8, senza troppa fatica e già il primo giorno, aprendo un nuovo capitolo, visto che (per quanto ci risulta) siamo i primi a essere scesi sotto l'48". Il secondo giorno, dopo avere svolto brevi prove di pneumatici per la Firestone, siamo partiti coi serbatoi pieni per vedere il comportamento della vettura, ma siamo stati interrotti per la rottura di un supporto del muso. Abbiamo dunque concluso che avevamo accumulato sufficienti informazioni per dare lavoro ininterrotto a tutti per sei settimane, in officina. Poiché la prima gara si sarebbe svolta soltanto tre settimane dopo, è stato deciso che era ora di tornare a casa e di mettersi all'opera.

In complesso, le conclusioni tratte al Ricard erano state molto incoraggianti: prima di tutto avevamo rilevato che la vettura non era ancora assolutamente a posto, ma è tanto più bello segnare tempi sul giro competitivi, quando si sa che si possono apportare ancora miglioramenti che renderanno la vettura più veloce. Un esempio di una situazione opposta è quello della McLaren l'anno scorso, secondo me. La M23 fu fantastica fino dall'inizio e ottenne la posizione al palo alla sua prima gara, ma dato che «lascio il tavolo da disegno» già perfettamente a punto, in realtà dopo non migliorò mai, sicché le vetture avversarie, che miglioravano invece regolarmente, finirono per esserle alla pari, durante la stagione. Badate bene, con la sosta invernale e l'arrivo di Emerson, ultimamente c'è stato un netto miglioramento. Tornando a noi, anche se è frustrante lottare con la maneggevolezza della nostra vettura, come accade ora, è un conforto sapere che, se siamo in grado di svolgere il nostro lavoro, si può trarre ben di più dalla macchina. Fino a poco fa c'era la difficoltà di fare ricostruire i motori, per via della settimana lavorativa di tre giorni, per cui prevedevamo che saremmo arrivati alla fine di maggio, al più presto, per mettere proprio a punto la vettura (adesso vedremo come andranno le cose, con il nuovo governo).

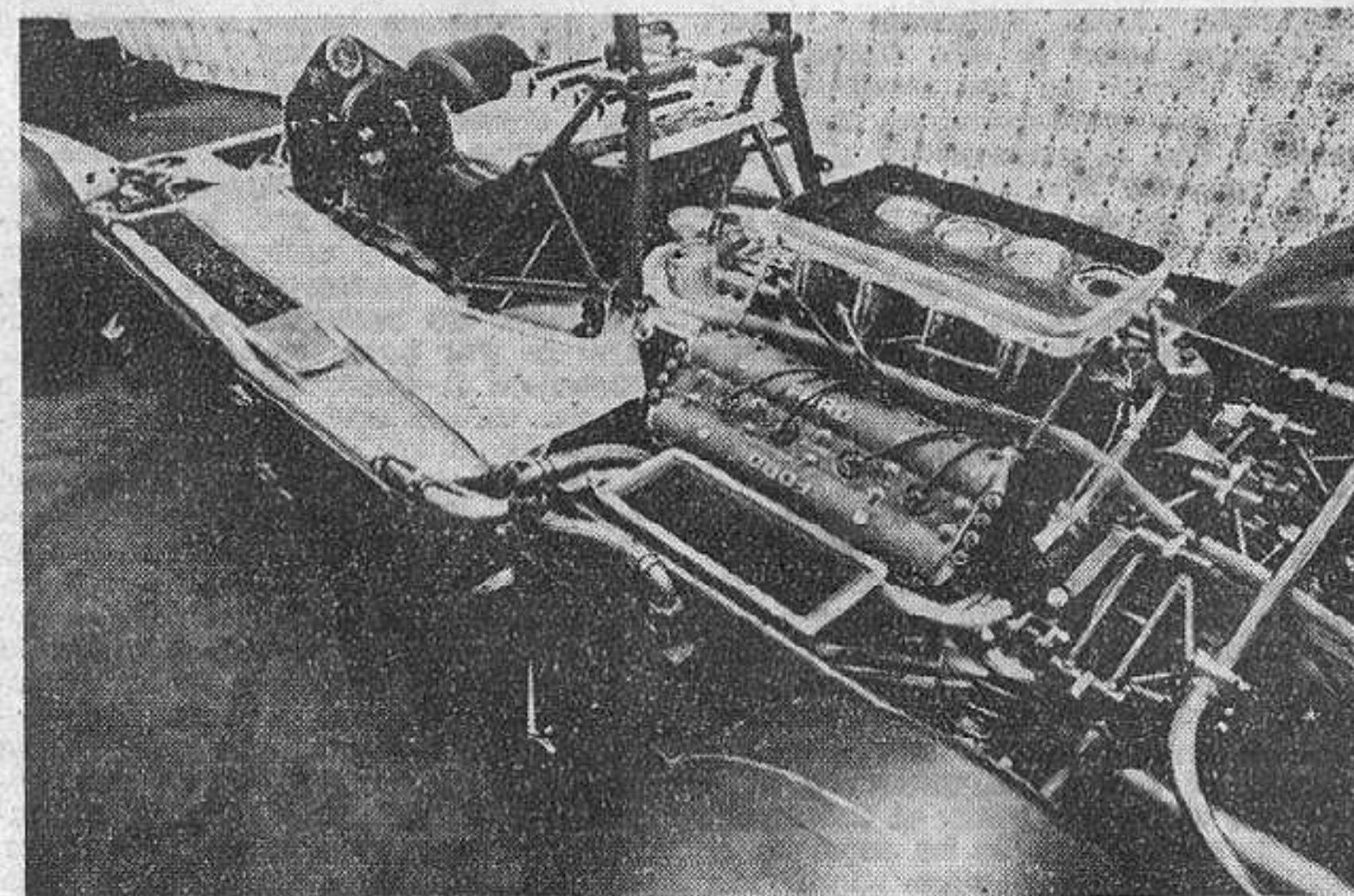
Per adesso, comunque, ha la precedenza su tutto fare in modo che ci si possa sentire sicuri della vettura. Non è andato storto nulla di veramente serio, però tante piccole cose non erano perfette, come è prevedibile con una macchina nuova, e in una corsa non importa se un difetto è grande o piccolo, si perde comunque la gara, quindi nulla deve andare male. Dopo dovremo pensare a rendere la macchina più facile da pilotare, perché per adesso è faticosa, anche se dovrebbe migliorare dopo qualche cambiamento.

Finita la Corsa dei Campioni, mi aspetta un programma piuttosto pesante dato che farò anche un certo numero di gare di F. 2. Per adesso non posso dare particolari, a questo proposito, ma ne parlerò la prossima volta. Sono tre le gare inglesi alle quali partecipo e mi piace di gareggiare «in casa», ma dopo ne ho soltanto una in programma, il GP d'Inghilterra.

James Hunt



Altre viste della nuova Formula 1 giapponese, siglata F101. Il telaio è in monoscocca, mentre le parti meccaniche sono convenzionali, di provenienza inglese. Passo 2540, carreggiate 1360 avanti e 1620



da seguire. Per loro stesso ammissione si tratta del primo tentativo, fatto soprattutto per «vedere» come stanno le cose e fare esperienza. Nei programmi della MAKI, in effetti, vi sono cose molto ambiziose, che attendiamo di vedere. Non dicono nemmeno questo, ma da qualche accenno, da qualche parola contenuta anche nella traduzione in inglese della presentazione, si capisce come questo non sia un tentativo avventuroso e garibaldino di qualche giovane che vuole fare una macchina da corsa, ma come dietro ci sia qualcosa di molto più importante. Che poi, riescano a portare a

ziario, perché Maki è il nome di una delle famiglie più forti del Giappone, coinvolta in moltissimi campi differenti.

Quel che possiamo dire è che per ora la macchina ha bisogno di una revisione urgente, prima di poter correre. Sarà al Jarama, il 28 aprile, con Howden Ganley come pilota. Primo pilota, hanno detto, il che sottintende che ve ne sarà un secondo. Probabile che sia un giapponese, quando dopo le prime esperienze avranno visto quel che bisogna fare per rendere la macchina competitiva.

f. l.

• E' in costruzione una seconda LYN-CAR Formula 1, ma Nicholson non ha intenzione di farla gareggiare. Si dice anche che apparirà forse, per essere messa in vendita, una F. 5000 derivata dalla F. 1.

• Molti lavori di miglioria sono stati completati sul circuito di SNETTERTON in tempo per la gara (minore) del 24 marzo, che apre la stagione su questa pista, ora di km. 3,05 (il vecchio circuito verrà usato soltanto per alcune gare motociclistiche).

• La MARCH ha confermato che la sua F. 3 ufficiale sarà affidata per la stagione a Brian Henton.

• Le COUPES DE PRINTEMPS, in calendario ad Albi il 24 marzo, sono state rinviate al 31 marzo, per via dell'importante partita di rugby che si svolgerà il 24 a Montauban. Del resto, per non fare concorrenza alle Coppe dell'ACIF a Montlhéry, per quelle di Albi sono stati aboliti i gruppi 1, 2, 3 e 4 e si correranno soltanto la Coppa Renault Elf, una gara Simca Sport e una per Audi NSU.

BRAMBILLA a Bicester prova la MARCH-BETA F.1 destinazione KYALAMI

MILANO - E' ufficiale: Vittorio Brambilla avrà una March Formula 1, a partire dal Gran Premio del Sud Africa del 30 marzo prossimo. La notizia, già trapelata da tempo e confermata a mezza bocca dallo stesso Brambilla, è stata diramata con evidente soddisfazione dai fratelli Ciceri, i dirigenti della Beta Utensili che hanno condotto il loro pilota alla ribalta mondiale con la splendida stagione scorsa di Formula 2. Naturalmente, anche la 741 March-Ford di cui disporrà Vittorio sarà dipinta con i colori giallo-arancio della Beta. Brambilla è già a Bicester per gli opportuni adattamenti all'abitacolo della sua F. 1, ed andrà quanto prima con l'intera squadra a Kyalami per il Gran Premio, dove sarà il secondo italiano presente, oltre alla Iso-Marlboro di Arturo Merzario.

La «confidenza» di FIORANO



Rischia grosso il figlio di BRABHAM

MELBOURNE - Il ventunenne figlio di Jack Brabham, Geoff, che tenta e con buon successo di ripercorrere le orme del padre, è uscito illeso da uno spettacolare incidente che lo ha coinvolto, insieme ad altre quattro vetture, nel corso di una gara al Calder Motor Raceway, di Melbourne. Geoff Brabham era impegnato a consolidare la sua prima posizione nel corso della gara per Formula Ford, quando una collisione generale ha fatto temere il peggio. Non si conoscono le reazioni del vecchio Jack, ma si sa che l'ex-campione del mondo non vede di buon occhio la carriera del figlio.

Come avete letto nella prima parte della rivista, è praticamente da escludere il debutto della «Nazionale» di Formula 2 alla prima prova del campionato, domenica prossima al Montjuich. La conferma di ciò si è avuta domenica a Fiorano dove, sulla pista che Ferrari mette a disposizione di Dragoni per queste prove, Flammini e Truffo hanno collaudato le March-BMW con le quali disputeranno la stagione. Ha girato una vettura sola, poiché l'altra aveva problemi di motore, ed inoltre Flammini, dopo una decina di giri, ha fatto un «dritto» nella curva che precede il ponte, rovinando la parte anteriore della vettura. Ricordiamo che si tratta di una curva difficile, teatro in tempi passati di altre «disavventure» per i piloti che girano nella pista, e che recentemente è stata ritoccata ed allargata. Non crediamo che il lieve incidente di Flammini sia stato determinante nella decisione di rimandare ad Hockenheim il debutto degli «azzurri», poiché questa decisione già covava nell'animo di Dragoni da prima, anche in vista del fatto che mancavano molti ricambi indispensabili. E così, la prova è stata sospesa senza che Truffo salisse a sua volta. L'appuntamento è quindi per la gara tedesca del 7 aprile a Hockenheim.

• Pare che la monoposto GRAND PRIX BRASILIANA di cui si parla tanto sarà pronta per le prime prove in giugno o luglio. Dicono che avrà «una forma molto nuova» e, dopo avere visto la Maki, dovrà essere veramente molto nuova, per suscitare meraviglia.

G. P. OLANDA e G. P. BELGIO si faranno

(con partenza a mezzogiorno)

NIJKERK - Benché in Olanda sia ancora in vigore il limite (inutile?) di 80 e di 100 orari sulle strade, ormai pare praticamente certo che tutte le gare in programma si svolgeranno. Perfino il Rally dei Tulipani (come abbiamo del resto già detto) si correrà. Per il resto, al momento il calendario è il seguente:

15 aprile - Gare di Pasqua (nazionali e internazionali, FF)
30 aprile - (Compleanno della regina) Gare nazionali e internazionali
19 maggio - Gare nazionali
3 giugno - Gara nazionale e internazionale di F. 5000
23 giugno G.P. d'Olanda
21 luglio - Gare nazionali e internazionali
11 agosto - 4 Ore di Zandvoort (Challenge europeo Turismo)
15 settembre - Trofeo delle Dune, nazionale e internazionale
6 ottobre - Finale gare nazionali

BRUXELLES - Si ricorderà che, durante la sua conferenza stampa del primo marzo, Pierre Ugeux, vice presidente della CSI, aveva dichiarato che il denaro necessario per l'organizzazione del G.P. del Belgio di F. 1 non era stato trovato e che, in tali condizioni, era probabile che la gara non si svolgesse. Doveva confermare la cosa, o revocarla, nel corso di un'altra conferenza stampa prevista per il 15 marzo, ma è stata rinviata per l'assenza di alcuni dirigenti belgi.

Abbiamo però visto Pierre Ugeux, il quale ci ha precisato che nel frattempo la situazione si è evoluta in modo favorevole. Come si doveva interpretare le sue parole? E' chiaro che l'abbiamo chiesto e Pierre Ugeux ci ha risposto: «Capitolo da soli».

Il Gran Premio ci sarà, dunque, e siamo pronti ad assumerci una parte dei rischi di questa asserzione: si correrà normalmente, nella data prevista e sul circuito di Nivelles.

a. r.

La Commissione autodromi «in crisi»

ROMA - Governo in economia, il quinto Ministero Rumor. Copiando l'esempio del collega francese, il Presidente del Consiglio ha imposto un «taglio» al numero dei ministri e sottosegretari, giustificando il provvedimento come misura riqualificante per i dicasteri (fondamentali ed essenziali) e indispensabile per lo snellimento della burocrazia al vertice. Nelle mani del Capo dello Stato hanno così giurato tre ministri in meno (quelli dei rapporti politici speciali, dei rapporti con l'ONU e dell'ambiente), mentre nella sua prima riunione il Governo ha nominato 42 nuovi sottosegretari, sedici in meno del precedente Ministero Rumor.

I tre partiti della coalizione hanno così dovuto sacrificare in misura diversa la partecipazione: la DC ha perduto dieci vice-ministri, il PSI tre e il PSDI uno. Non sono mancate, sia per le conferme che per gli avvicendamenti, le polemiche in seno ai partiti e in seno alle correnti, polemiche per altro aggravate dalla ridotta disponibilità di posti. La disinvoltura con cui sono stati scelti i sottosegretari, nel pieno rispetto della «lottizzazione di potere», lascia quanto meno perplessi.

Ci si chiede come mai il Presidente del Consiglio abbia potuto avallare le rimozioni di sottosegretari che nel precedente Governo avevano avviato piani e strategie per il rilancio del settore di loro competenza. Ci si chiede come mai i partiti abbiano potuto rinunciare alla loro presenza in certi dicasteri-pilota, vedendo così compromesso o almeno interrotto un prezioso e indifferibile lavoro, al quale i sostituti non potranno assicurare sollecita e pari continuità.

E' il caso, tanto per fare un esempio, del socialista Cornelio Masciadri, rimosso dal proprio partito in lista d'attesa. Il Presidente del Gruppo di Lavoro per la sicurezza negli autodromi e il fautore di una nuova politica dei trasporti collettivi e di una nuova programmazione aeroportuale ha fatto punto e a capo. Riprenderà il discorso quasi certamente nella Commissione Trasporti della Camera (Presidente l'on. Catella) ma il suo sarà un contributo difficilmente individuabile, certamente più lento. Al Ministero dei Trasporti l'unico sottosegretario è il democristiano Sebastiano Vincelli (l'altro sottosegretario l'on. Onorio Cengarle, della DC è passato al Ministero del Lavoro).

L'on. Vincelli dovrà così occuparsi di autodromi e aeroporti, di targhe e limiti di velocità, di ferrovie e autostrade, in un periodo in cui il Ministro Preti sta cercando di sottrarre argomenti e iniziative ai Lavori Pubblici, dicastero al quale sono stati assegnati due sottosegretari, il democristiano Arnaud e il socialdemocratico Cottoni (Ministro è il socialista Lauricella). Ci si trova di fronte quindi ad un controsenso politico e ad un'illogica governativa.

Non si fa in tempo a strutturare un Ministero che subito si viene rimossi. La «Res Publica» è troppo spesso in mano a persone che entrano nel giro governativo grazie all'amicizia e a interessi elettorali e non per capacità e preparazione specifica.

Con tanti saluti a chi si attende miracoli dai conigli e dalle tortore che usciranno dal cilindro dell'on. Rumor. A cominciare dagli utenti dell'automobile.

l. c.

Per le gare internazionali si deve ancora decidere di che formula saranno. Secondo il NAV, non c'è l'intenzione di organizzare corse di F. 3 o di SuperVee, ma piuttosto GT e FF.

Confermato dunque, come si può vedere dal calendario, che il GP d'Olanda si svolgerà il 23 dopo tutto. Il NAV ha deciso di anticipare la partenza (probabilmente a mezzogiorno) per dare alla gente la possibilità di assistere tanto al Gran Premio che alla partita del mondiale di calcio Olanda-Bulgaria (che comincia alle 16 in TV). Inoltre il NAV ha chiesto a caffè e ristoranti di approntare televisori in più, nei loro locali, in modo che gli spettatori del Gran Premio non debbano precipitarsi a casa per vedere la partita di calcio.

Tornando al Rally dei Tulipani, poiché in Polonia esiste ancora il divieto per le corse automobilistiche, per via della crisi del petrolio, quest'anno il rally non toccherà questo paese, come accadde nel 1973 (l'anno passato si ebbero tanto il via che la parte più lunga e più difficile del rally proprio in Polonia). La competizione si svolgerà dunque soltanto in territorio olandese, su un percorso di circa 1250 chilometri. Ci saranno più o meno trenta prove speciali, che sono segrete e saranno decisive per la vittoria. Queste prove si faranno per lo più su strade private e quando si useranno quelle pubbliche saranno chiuse al traffico. Fra l'altro sono previste prove a Zandvoort, all'aeroporto di Schipol (Amsterdam) in aeroporti militari, sul circuito motociclistico stradale di Assen e su terreni sterzati.

Per evitare che sulle strade pubbliche che condurranno ai luoghi delle prove speciali vi siano «elementi corsaioli», gli organizzatori hanno istituito tempi massimo e minimo, entro i quali i concorrenti dovranno presentarsi ai controlli. La media da osservare sarà lenta, cioè di 25 orari e, inoltre, quando un concorrente non raggiungerà il controllo entro il tempo massimo invece di essere penalizzato avrà un'altra ora in cui presentarsi al controllo, però arrivandoci dopo l'ora in più significherà essere squalificato. Pure squalificati quelli che si presenteranno al controllo prima del tempo minimo.

Poiché gli organizzatori vogliono che questo sia un «rally-modello», che non trovi oppositori, chiedono ai concorrenti di comportarsi bene sulle strade pubbliche. In collaborazione con la polizia, faranno controlli rigidi, su questo punto, squalificando subito chi non si attiene alle raccomandazioni. Conferiranno soltanto i tratti speciali, ove i concorrenti potranno sfruttare al massimo le vetture. Oltre a quelle dei teams olandesi, gli organizzatori prevedono iscrizioni dall'Inghilterra, dalla Scandinavia, dal Belgio, dalla Germania occidentale (ci sarà anche una squadra ufficiale della Opel e, naturalmente, quella della Lancia). Il rally prenderà il via il giovedì mattina 25 aprile, o il venerdì mattina 26. Finirà o il sabato o la domenica, nel pomeriggio.

Chiel Van Der Heyden

L'autodromo piemontese ha riaperto con un bel pubblico (ma con macchine «vecchie»)

FALCIDIE e LEONI!

CASALE - Brillante inizio di stagione con vetture turismo gruppo due a Casale, allietato da caldo sole e da folto pubblico, anche se di grosse novità, per lo meno in campo tecnico, non se ne sono proprio viste. Macchine tante, ma la maggior parte riesumate e rappezzate per l'occasione: quelli che più hanno lavorato hanno tutt'al più modificato od aggiornato le vetture che già avevano disputato lo scorso campionato. Probabilmente anche i preparatori, in una stagione così incerta, hanno preferito restare sul chi vive e rispolverare i motori del settembre scorso: sarà forse per questa ragione, sommata alla ancora incredibile durata delle varie gare (specie per le piccole un inutile tormento) che hanno determinato una falcidie veramente micidiale. Sei cinquecento all'arrivo (su 14 partite) sono

il chiaro esempio di quanto da tempo andiamo dicendo: speriamo si prendano dei provvedimenti al più presto, in modo di trasformare queste «gare di durata» in competizioni dove almeno una parte sufficiente riesca ad arrivare alla fine.

In tutti i casi si sono viste gare veramente appassionanti, ricche dei soliti colpi di scena ai quali ci hanno ormai abituati le corse d'auto. Il pubblico, numeroso nonostante i disagi imposti dalla targa dispari (questa volta) ha potuto assaporare anche qualche attimo di brivido quando diverse volte le vetture turismo sono venute in brusco contatto tra loro: per fortuna ancora una volta le reti di assorbimento hanno funzionato egregiamente e tutto è finito con qualche ammaccatura nella carrozzeria o poco più.



La carambola COLZANI

L'ultima corsa per le turismo è iniziata da pochi istanti e le tre Escort RS hanno già preso la testa: davanti è Finotto, nella sabbia Ruoso e coperto «Alval»



La grande «ammucchiata» sta per avere inizio: Ruoso non ce la fa a mantenere la macchina dritta e va in testa-coda mentre passa «Alval» seguito da Gilardini

CLASSE 500

E' subito LAVAZZA

Assistiti dai soli parenti ed amici hanno preso il via per primi i cinquecentisti, quattordici in tutto, con Lavazza e Squarise (Angelino) in prima fila. E' il primo, al volante di una Gianni autopreparata a scattare meglio di tutti, tallonato da «Don Cono» (Lavazza), Aliboni (Cocchi) mentre Squarise partito più lentamente si fa subito sotto. Al quarto passaggio il battistrada, che comincia a prendere qualche metro di vantaggio, gira già sul piede dell'1'31"6, record della categoria appartenente a Ciardi, mentre Pesetti (Bacci) attacca decisamente «Don Cono», costretto dopo qualche giro a mollare. Squarise nel frattempo cerca di farsi sotto a Lavazza, che reagisce spiccando giri sempre più veloci: è fuori gara Aliboni, mentre alle spalle di Pesetti si è stabilito il terzetto delle macchine rosso-blu preparate da Moriconi, con il preparatore stesso in prima linea. Mentre le prime due piazze si mantengono sullo stesso piano è Moriconi che ingaggia una strenua lotta con Pesetti per il terzo posto: dovrà il primo cedere molto presto, mentre la quarta piazza andrà ad appannaggio di Reale (Angelino) che completa così con Squarise il buon risultato di squadra. Al termine dei trentadue giri, con la pista disseminata di «cadaveri» Piero Lavazza taglia vittorioso il traguardo: un successo meritato il suo, e della sua vetturella che per tutti i 78 km della gara non ha nemmeno perso un colpo.

CLASSI 600-700-850

Sfuma la «doppietta»

All'insegna delle rotture a catena anche questa corsa, che ha visto i maggiori protagonisti appiedati abbastanza presto da note meccaniche di tutti i generi. Inizia subito la lotta fra le due Abarth 850 di Savoia (Garavello) e Bernero (Fren), mentre

Mazzeschi, con la 700 Gianni di Garavello inizia con un testa coda alla prima curva la sua gara. Si forma subito un terzetto di Abarth 850 al comando composto da Savoia, Bernero e Campani (Baistrocchi): nella classe 600 le due macchine di Lanini, le Gianni di «Yankee» e «Gin Tonic» (la seconda delle quali si differenzia per il collettore a doppio condotto) contengono agevolmente la Fiat Abarth di «Tibeli» (Garavello). Al dodicesimo giro è Savoia a lasciare via libera con problemi al cam-

sua classe a Carena (che tra l'altro si ferma ai box e riparte quasi subito): Campani è fuori gara mentre Bernero con l'unico motore (fra i tre che abbiamo nominato) a carburatori mantiene il comando della corsa. Al ventesimo passaggio è la volta delle due macchine di Lanini: «Yankee» e «Gin Tonic» che avevano decisamente dominato la classe lasciano improvvisamente e inaspettatamente la vittoria a Ricci (Rea) abbandonando il sogno di una bella doppietta in una nuvola di fumo.



Momento di crisi nel team Garavello: l'Abarth 1000 di Amighini, appena schierata fa acqua. Purtroppo la riparazione non sarà sufficiente

CLASSI 1000-1150

AMIGHINI fa acqua

La gara non ha ancora preso il via che già si susseguono i colpi di scena: la macchina detentrici del mi-

glior tempo in prova la Abarth 1000 di Amighini (Garavello) comincia a perdere acqua. Probabilmente saranno vani i tentativi all'ultimo momento di tappare la falla: infatti lo sfortunato pilota dopo fasi alterne dovrà continuare la gara a ritmo ridotto. Subito in testa Binati (Abarth 1000-Baistrocchi) davanti a Gilena con la Fiat 128 preparata da Imberti, ma Amighini non tarda a sorraggiungere e si riprende il secondo posto. Rinvia forte anche Pezzella (Fiat 128-Galmozzi) che ingaggia un bel duello con «Gilena», mentre Amighini passa in testa alla corsa. Siamo al nono giro: Frasson (Fiat 128-RS) che era rinvenuto molto forte si scompone all'uscita di un tornante e sale con le due gomme destre sul cordolo, che a mo' di rasoio glielie taglia in un attimo.

Anche per lui la gara è finita, come pure per Piacentini (Abarth 1000-Garavello) mentre Binati si riprende il comando della gara. Si ferma ai box anche Paperone (Fiat 128-Trivellato) con la barra dello sterzo rotta, mentre si accende un'aspra lotta tra le due Abarth 1000 di «Pad» (Trivellato) e Famoso (Genovese). Al termine della gara, dopo fasi alterne sarà il primo dei due, il napoletano della Vesuvio ad avere la meglio, mentre Binati conclude vittoriosamente al gara (con una spia del contagiri a 10.000!). Nella classe 1150 Pezzella è ormai senza avversari: Siliprandi, classificatosi al quarto posto viene invece tolto di classifica per non essersi presentato alle verifiche di peso post-gara.

CLASSE 1300

LITRICO a ruote alte

E' forse la gara più attesa della giornata: purtroppo è assente Colzani (secondo tempo in prova) che ha bucato un pistone e lascia il buco vuoto in prima fila. Pozzo (GTA-Monzeglio) non azzecca la partenza e viene superato da Ghislotti (GTA-Balduzzi) e Litrico (GTA-Autodelta): alle sue spalle è Zampatti (GTA-Balduzzi) mentre la prima Fiat 128 è alle sue spalle guidata da Manini.

Durante il secondo giro Litrico al volante di una ottima vettura passa

in testa alla fine del rettilineo: Pozzo a sua volta infila Ghislotti in uno dei tornanti, mentre «York», al suo debutto sulle 128-Trivellato è subito fermo ai box. Comincia quindi la «disfatta» delle Fiat 128: Galimberti con il coupé della Valtellina si gira, rovina una gomma e non potrà più continuare per aver schiacciato il tubo di scarico durante il suo testa coda. «Camathias» è pure ai box con la seconda vettura della Valtellina: Galmozzi con il coupé autopreparato è impegnato in una strenua rimonta, avendo l'handicap di essere partito per ultimo per la defaillance sulla linea di partenza della messa in moto.

Litrico continua intanto la sua cavalcata trionfale, a suon di ruote alzate, mentre Pozzo è costretto a tutti i «numeri» del mondo per cercare di avvicinarlo e di staccarsi dalla coda l'incomodo Ghislotti. Mentre Benisiglio si ribalta da solo nella sabbia della curva «parabolica» anche Manini con la 128 di Trivellato deve cedere: le fasi finali vedono un acceso, bellissimo duello tra Pozzo e Ghislotti.

CLASSI 1600-2000-3000

Decide la carambola

Quello che doveva essere il piatto forte della giornata si rivela molto più monotono di quanto ci si aspettasse: subito alla prima curva, per una sbandata della Escort di Ruoso, sono ritardati Colzani (Opel Conrero) e addirittura fermato «Tatog» (Ford Capri Fritzing), mentre Finotto (Escort-Terzi-Novamotor) se la fila a tutto spiano. Alle sue spalle lo straordinario Gilardini (Escort 1600-Bovio) poi «Alval» (Escort-Broadspeed), mentre Ciardi (Escort 1600-Autosas) è subito eliminato al secondo tornante.

Finotto ammazza subito la gara, andandosene via talmente indisturbato da non essere più preso in considerazione da nessuno: senza problemi anche Ricciardo Ricci al volante della Opel Commodore Steinmetz ex «Tatog» che non ha avversari nella sua classe. Assistiamo quindi alla bellissima rimonta dei due acciaccati Colzani e Ruoso: il pilota di Conrero



Da anni fedele alla marca del cavallino, anche questa volta Andrea Fabris, direttore del circuito di Casale ha voluto portare per il giro di lancio dei piloti la sua 365 GTC «aggiornata» dagli adesivi che ormai in gran parte rivestono lunotti e musli delle nostre auto

«Saltata» ormai la prova francese di Dijon come al solito l'Euro-turismo si inaugura a Monza per la tradizionale 4 Ore sulla pista stradale (quest'anno con la nuova chicane, in attesa della seconda variante che dovrebbe essere costruita all'attacco del curvone sul rettilineo box). Per la prima volta quindi di nuovo battaglia tra i «bestioni» da tre litri, pinnati o meno, che la BMW schiererà contro la sua tradizionale avversaria Ford Capri Colonia.

Purtroppo quest'anno non avremo però le due squadre ufficiali: come già accennato diverse volte sui numeri scorsi di AUTO-SPRINT, le due case si asterranno dal partecipare direttamente per lo meno ai primi scontri, anche se è evidente, dati gli interessi in ballo, le macchine vi saranno lo stesso, anche se iscritte da scuderie pri-

4 ORE EUROTURISMO domenica

Gli orari della 4 Ore di Monza:

Venerdì 22 marzo - verifiche dalle 8,30 alle 12 dalle 14 alle 18; prove I divisione dalle 14,30 alle 15,30 dalle 16,50 alle 17,20; prove II divisione dalle 15,40 alle 16,40 dalle 17,30 alle 18.

Sabato 23 marzo - verifiche dalle 8,30 alle 12,30; prove I divisione dalle 14,30 alle 15,30 dalle 16,50 alle 17,20; prove II divisione dalle 15,40 alle 16,40 dalle 17,30 alle 18.

Domenica 24 marzo - partenza 4 Ore alle 13,30; In mattinata si svolgeranno le gare valedole per il campionato italiano.

vate. Pare infatti che le due case, a meno che qualche vittoria non sbilanci questo «tacito accordo», si presenteranno in assetto di guerra solo due o tre volte e in questa occasione pare certo ci saranno tutte e due.

Non per questo mancherà lo spettacolo a Monza: le macchine saranno praticamente le stesse, come pure i piloti. Mancheranno probabilmente i grossi camions officina della BMW e della Ford Colonia, sostituiti rispettivamente dalle clienti (che però lavorano in stretta collaborazione) Alpina e Schnitzer e dalle Ford Belgio e Ford France.

Fra i presenti, da segnalare le Ford Capri di Hezemans-Akerslot, Geurie-Grandet, le BMW di Brambilla-Brun, Peltier-Lafosse, Finotto-Mohr, e la Camaro di Gardner-Muir, il vincitore (con Lauda, su BMW) dell'edizione dello scorso anno.



Ecco la fase cruciale: Ruoso rientra in pista all'indietro, mentre Colzani a sua volta in difficoltà cerca un varco per passare indenne in mezzo al polverone



Ma non lo trova! Ruoso è ora di traverso alla pista, centrato all'esterno dalla Opel di Colzani e all'interno dalla Capri di «Tatog» gli altri passano dove possono

mantiene un ritmo elevatissimo, fino a che non rimane letteralmente con la leva in mano e deve subire l'attacco di Ruoso, rimontato fino alle sue spalle. Dopo essere stato superato in staccata, Colzani riesce, complice un doppiaggio, a reinserirsi davanti a Ruoso, ma durante l'ultimo giro viene in contatto col medesimo in maniera notevolmente brusca, perdendo la seconda posizione così duramente conquistata. La peggio comunque l'ha il Ruoso, che finisce fuori pista con la macchina trattenuta dalle reti,

3. COPPA SPORT - Gara nazionale di velocità in circuito valedole come prima prova del campionato italiano vetture turismo Gr. 2 - Casale Monferrato, 17 marzo 1974

LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat Giannini 500) 49'09", media 96,093 kmh; 2. Squarise (Fiat 500) 49'13"; 3. Pesetti (Fiat 500) 50'02"8; 4. Reale (Fiat Giannini 500) a 1 giro; 5. Simonini (Fiat Giannini 500) a 1 giro; 6. Bucci (Fiat

nini 590) in 1'24"6 alla media di kmh 104,681.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth 695) 44'07"7, media 90,304 kmh; 2. Pezzola (Fiat Giannini 650) 44'02"6 a 3 giri; 3. Mazzeschi (Fiat Giannini 650) 27'28"7 a 8 giri.

Giro più veloce: Mazzeschi (Fiat Giannini 650) in 1'23"5 alla media di kmh 106,060.

Classe 850: 1. Vittorio Bernero (Fiat Abarth 850) 44'01"8, media 97,291 kmh; 2. Viotto (Fiat Abarth 850) 44'58"2; 3. Pera (Fiat Abarth 850) 45'03"; 4. Scala-

6. Boggiatto (Fiat Abarth 1000) a 9 giri. Giro più veloce: Amighini (Fiat Abarth 1000) in 1'47"9 alla media di kmh 113,684

Classe 1150: 1. Rosario Pezzella (Fiat 128) 43'26"1 alla media di 108,735 kmh; 2. Aquilini (Fiat Giannini 128) 44'55"5; 3. Battistini (Fiat Giannini 128) a 6 giri; 4. Paperone (Fiat 128) a 9 giri. 25"

Giro più veloce: Pezzella (Fiat 128) in 1'18"9 alla media di kmh 112,243.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (Alfa Romeo GTA) 40'06"4, media 117,765 kmh; 2. Pozzo (Alfa Romeo GTA) 40'12"1; 3.

GTA) in 1'14"3 alla media di 119,192 kmh.

Classe 1600: 1. Franco Gilardini (Ford Escort Twin Cam) 41'06"7, media kmh 111,293; 2. Pellanda (BMW) a 1 giro; 3. Rossi (Alfa Romeo GTV) a 1 giro; 4. Santulli (Alfa Romeo GT) a 2 giri; 5. Zini (Alfa Romeo GTV) a 2 giri; 6. Campesan (BMW) a 2 giri; 7. Nappi (BMW) a 6 giri; 8. Uboldi (Alfa Romeo GTV) a 9 giri; 9. Stivala (Alfa Romeo GTV) a 13 giri.

Giro più veloce: Gilardini (Ford Escort Twin Cam) in 1'12" alla media di kmh 115,013.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 40'11"8, media kmh 114,649; 2. Alval (Ford Escort) 41'09"6; 3. Colzani (Opel Ascona) 39'57"8; 4. Confortola (Alfa Romeo GTAm) a 1 giro; 5. Ruoso (Ford Escort) a 2 giri.

Giro più veloce: Finotto (Ford Escort) in 1'12"2 alla media di kmh 122,65.

Classe 3000: 1. Ricciardo Ricci (Opel Commodore) 40'13"8 media kmh 103,813; 2. Il Ragno (Ford Capri) a 2 giri.

Giro più veloce: Ricci (Opel Commodore) in 1'19"5 alla media di kmh 111,396.

FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Gianfranco Brancatelli 21'17"3, media kmh 124,801; 2. Campominosi 21'33"9; 3. Pagnoncelli 21'44"8; 4. Ongari 21'48"7; 5. Ciccozzi 21'50"8; 6. Riva 21'59"6; 7. Hoz 22'22"8; 8. Coppelli 22'27"8; 9. Miolo a 1 giro; 10. Prossliner a 1 giro; 11. «Mitia» a 5 giri; 12. Baiguera a 5 giri; 13. Pedersoli a 5 giri.

Giro più veloce: «Mitia» in 1'03"7 alla media di kmh 127,059.

2. batteria: 1. Lamberto Leoni 21'09"5, media kmh 125,568; 2. Abate 21'43"7; 3. Stefanoni 21'45"3; 4. Buratti 21'46"; 5. Branca 21'48"4; 6. Rossino 22'07"9; 7. «Hego» a 1 giro; 8. Lenardon a 1 giro; 9. Negro a 1 giro; 10. Bertolini a 1 giro; 11. Gianni a 1 giro; 12. Sonvico a 1 giro.

Giro più veloce: Leoni in 1'09"6 alla media di kmh 127,211

Finale: 1. Lamberto Leoni 23'30"4 media 125,581 kmh; 2. Brancatelli 23'30"7; 3. Campominosi 23'53"6; 4. Abate 24'01"4; 5. Ciccozzi 24'06"1; 6. Stefanoni 24'25" e 4; 7. Rossino 24'25"9; 8. Ongari 24'29"2; 9. «Hego» a 1 giro; 10. Lenardon a 1 giro; 11. Coppelli a 1 giro; 12. Gianni a 1 giro; 13. Buratti a 2 giri; 14. Hoz a 2 giri; 15. Branca a 9 giri; 16. Riva a 9 giri.

Giro più veloce: Leoni in 1'08"9, media 128,534 kmh.

F. ITALIA

BRANCATELLI altro nome

Se l'ultima corsa delle turismo non aveva soddisfatto completamente gli spettatori, certamente sarà riuscita nell'intento la finale della F. Italia, veramente combattuta fino all'ultimo giro e recitata da due primatori in gran stato di grazia. Che Lamberto Leoni fosse una promessa, anzi già qualcosa di più concreto avevamo avuto modo di dirlo diversi mesi fa: ora, oggi, al termine di questa bellissima gara, questo giudizio positivo non può che essere confermato in tutto e per tutto. Soprattutto considerando che la sua vittoria non è giunta dal caso, ma con la determinazione assoluta di mantenere il musetto della monoposto arancione davanti alla rossa F. Italia di Gianfranco Brancatelli.

Alle loro spalle Campominosi, un ragazzo locale, molto regolare, davanti ad Abate, un veterano della formula e a Ciccozzi, positivo per questa sua prima uscita con la nuova monoposto del suo sponsor Baravelli.

Poche le note della gara: scattato in testa Leoni si fa bruciare alla prima staccata da Brancatelli, ma lo ripassa al termine del secondo giro. Al dodicesimo giro, ostacolato nel sorpasso dal doppiato Riva, viene ripreso da Brancatelli e con lui inizia in un alternarsi di predominii gli ultimi giri. Solo a due giri dalla fine si sa con chiarezza il nome del vincitore, ancora una volta un ragazzo del Passatore: le batterie erano state vinte ovviamente da Leoni e Brancatelli.

Leopoldo Canetoli



Massimo Ciccozzi è tornato al volante delle monoposto: qui lo vediamo guidare il gruppone che riuscirà a dominare all'uscita della prima curva in una delle prime fasi dell'accesa e brillante finale

Giannini 500) a 3 giri; 7. Moriconi (Fiat Giannini 500) a 4 giri; 8. Potenza (Fiat Giannini 500) a 16 giri.

Giro più veloce: Lavazza (Fiat Giannini 500) in 1'30"3 alla media di kmh 98,073.

Classe 600: 1. Giacomo Ricci (Fiat Giannini 590) 44'04"4, media 92,115 kmh; 2. Rafanelli (Fiat Abarth 595) a 1 giro; 3. «Yankee» (Fiat Giannini 590) a 5 giri; 4. «Gin Tonic» (Fiat Giannini 590) a 5 giri.

Giro più veloce: «Yankee» (Fiat Gian-

brini (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 5. Follin (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 6. Campani (Fiat Abarth 850) a 6 giri; 7. Biselli (Fiat Abarth 850) a 12 giri.

Giro più veloce: Bernero (Fiat Abarth 850) in 1'20"7 alla media di 109,740 kmh.

Classe 1000: 1. Alessandro Binati (Fiat Abarth 1000) 43'22"7, media 108,877 kmh; 2. «Pad» (Fiat Abarth 1000) 43'30"4; 3. Famoso (Fiat Abarth 1000) 43'31"8; 4. Amighini (Fiat Abarth 1000) a 1 giro; 5. Pasotti (Mini Cooper 1000) a 9 giri;

Ghislotti (Alfa Romeo GTA) 40'12"6; 4. Zampatti (Alfa Romeo GTA) 40'47"5; 5. Perego (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 6. Tali (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 7. «Gimax» (Alfa Romeo GTA) a 3 giri;

8. «Rod» (Fiat 128 coupé) a 3 giri; 9. Rossi (Alfa Romeo GTA) a 4 giri; 10. Manini (Fiat 128 coupé) a 10 giri; 11. «Machenna» (Alfa Romeo GTA) a 12 giri; 12. Galmozzi (Fiat 128) a 16 giri.

Giro più veloce: Litrico (Alfa Romeo

USAC a PHOENIX
vince Max Mosley

BOBBY cede al capellone

150 MIGLIA USAC. Fastrack Speedway di Phoenix, Arizona. Gara di velocità per il campionato USAC. 17 marzo 1974

LA CLASSIFICA.

1. Max Mosley (Eagle-Agajanian), alla media di 202,520 kmh. 2. Bobby Unser (Eagle-Gurney) a 8 secondi; 3. A.J. Foyt (Coyote-Foyt); 4. Gordon Johncock (Bignotti-Patrick); 5. Mario Andretti (Vice-roy-Parnelli)

PHOENIX (ARIZONA) - Sulla pista più odiata dai piloti della Formula USAC, il capellone Mike Mosley ha vinto la seconda tappa valevole per il titolo di campione americano, mentre il gentleman delle gare, J. C. Agajanian — patron di Mosley — osservava calmo, sotto una palma, reduce da una operazione — si dice riuscita — onde curare un malanno che lo ha colpito qualche mese fa.

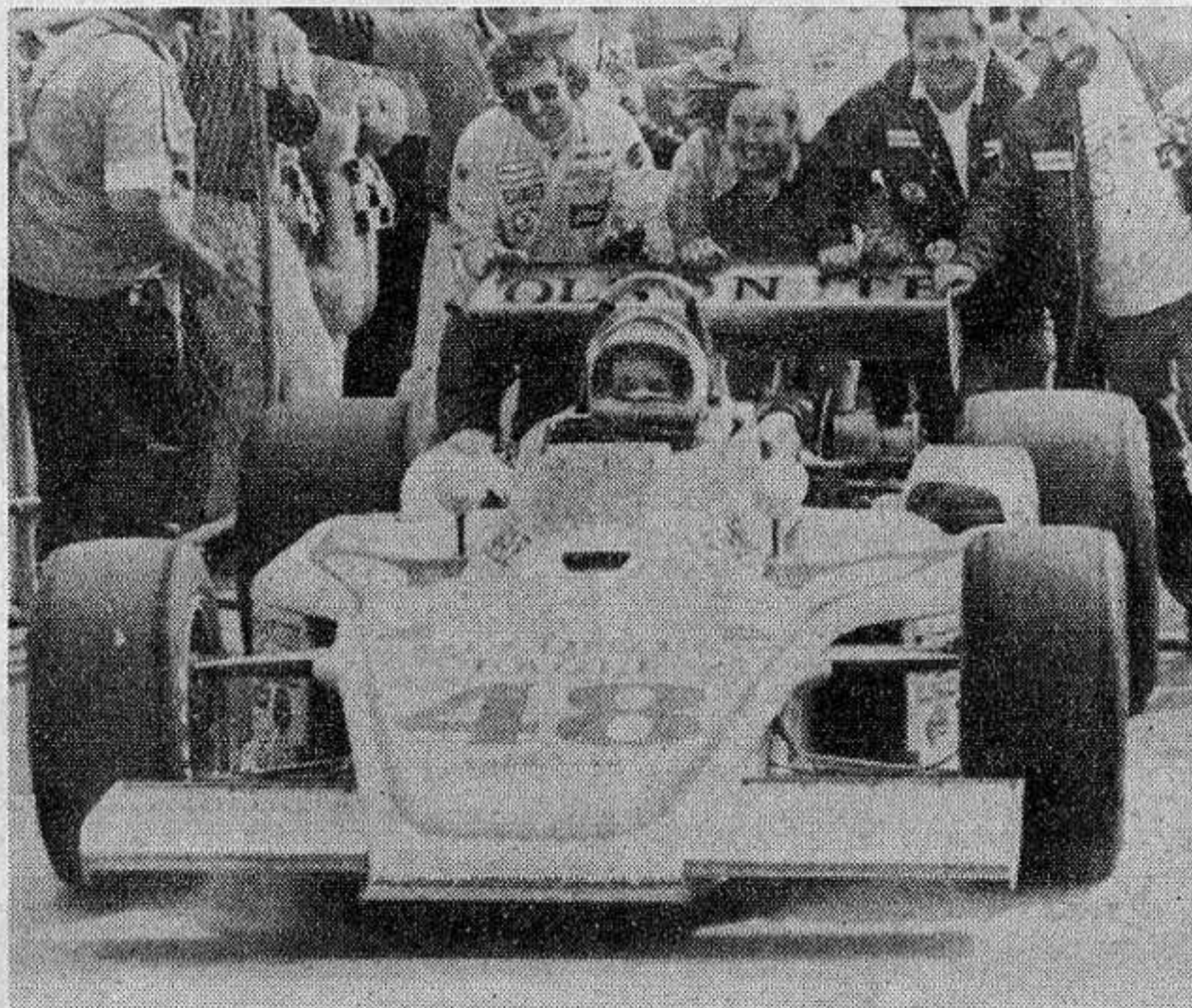
E' stata una gara spettacolare, nonostante la brevità del percorso. Tre testa-coda sul medesimo punto, alla curva numero due, che hanno coinvolto Jimmy Caruthers, prima, seguito a pochi giri da Roger Mc Cluskey e quindi Tom Eneva, il giovane «Rookie» alla sua seconda gara USAC, il quale ha compiuto uno spettacolare scivolone e due piroette senza danni.

Al Unser, che aveva assunto il comando dopo pochi giri, rimontando Johnny Rutherford, col quale aveva ottenuto il medesimo tempo di qualifica girando a 216 kmh, ha dovuto abbandonare a metà competizione per un tubo di gomma del compressore (del valore di 300 lire) che gli ha fatto perdere prezioso tempo e molto terreno. La gara ha visto alternarsi al comando, Gordon Johncock, quindi Wally Dallenback, della stessa scuderia Patrick-Bignotti e Bobby Unser.

A 25 giri dalla fine Bobby Unser scatta, rimonta Johncock e si piazza secondo, ma il tempo rimasto non gli consente di annullare i 18 secondi di distacco da Mosley, che nel frattempo aveva preso la testa.

La corsa di A. J. Foyt è stata eccezionale. Primo per una trentina di giri. Ha dovuto fare rifornimento durante la gara, mentre gli altri hanno approfittato della bandiera gialla, per gli incidenti citati, senza perdere troppo terreno. Bobby Unser avrebbe potuto vincere se, anch'egli come Mario Andretti, non avesse dovuto sostare per il carburante perdendo soltanto 14 preziosi secondi.

Nella Eagle di Unser, Dan Gurney aveva applicato un alettone, chiuso ai fianchi, il medesimo che ad Ontario non funzionò e dovette eliminarlo mentre Giorgio Bignotti dopo alcune prove della nuova Eagle di Johncock ha ordinato al pilota di Phoenix di correre con il medesimo bolide col quale gareggiò domenica scorsa in California. Sulla pista, il sole dardeggiava riscaldando l'aria a 40 gradi, mentre nell'abitacolo delle macchine la temperatura raggiungeva i 50 gradi.



Bobby Unser, già vincitore alla 500 miglia di Ontario, ha dovuto cedere con la sua Eagle a Phoenix all'altra Eagle pilotata da Mosley

In AMERICA già si pensa al 1975 DAYTONA e SEBRING tornano alle origini

DAYTONA - 1974: anno di «austerità» in tutti i sensi. Un anno strambo con i suoi alti e bassi, con le sue bizzarre situazioni che hanno avuto la forza di far corrugare la fronte al mondo ed ha reso in un certo senso sterile lo sport in generale.

«Ma passerà» dice filosoficamente Jim Foster, direttore stampo dello Speedway di Daytona. «Semmai considereremo il 1974 un anno di pausa necessaria a riorganizzare idee e posizioni per il 1975 il quale, indubbiamente farà dimenticare questo misero '74».

Dopo l'annuncio definitivo dell'annullamento della 24 Ore di Daytona, che avrebbe dovuto aver luogo alla fine di luglio, le varie federazioni americane hanno cominciato a lavorare per dare una fisionomia diversa ai programmi 1975. John Bishop, presidente dell'International Motor Sport Association che organizza tra l'altro anche la 12 Ore di Sebring, si è seduto al tavolo con Bill France ed ha fissato la data della 24 Ore di Daytona per il primo e due febbraio 1975 e la IMSA prenderà le redini della Sport Car Club of America controllando così anche la gara di Sebring, annullata quest'anno, rinnovata per l'anno prossimo in un formato diverso da quello precedente.

Le ragioni di questo annullamento di gare di «endurance» sono semplici e pratiche. Dice Foster: «A prescindere dalla mancanza di carburante, che si spera tornerà ad affluire tra non molto, dando così più ampio respiro alle competizioni motoristiche, quello che ha congelato le nostre idee è il fatto che dall'Europa non avremmo ricevuto la collaborazione utile a rendere una gara di resistenza efficiente, attraente: competitiva».

«Se mancano gli europei, la corsa non ha ragione di esistere», dice Foster, ed è logico, perché Alfa Romeo, Matra, Ferrari, restano il perno delle competizioni.

«A questo punto va aggiunto che a maggio prima ed agosto poi, a Talladega avremo due spettacolari corse Stock-Car, senza contare quella del Labor Day per motociclette, con piloti di tutto il mondo, come è avvenuto la scorsa settimana a Daytona. Sono certo che puntando i nostri sforzi sulle gare Stock, avremo delle manifestazioni degne del Grand Prix».

Il 1974, dunque, sarà meno numeroso, più selettivo. Le corse categoria 5000 avranno un peso predominante. Esse saranno le macchine Formula Uno degli USA. Con i nuovi modelli, con gli assi più accreditati della categoria, si può contare in un campionato avvincente e combattuto. La USAC che svolgerà le sue prove regolarmente, vedrà la mancanza dei grossi nomi nelle manifestazioni inferiori alle 300 miglia e questo per diversi motivi. Prendiamo Mario Andretti il quale ha deciso di partecipare nelle gare 5000 nella Can-Am e qualche «Dirt Track».

Così avverrà di Johncock, di A. J. Foyt, di Gary Bettenhausen, di Peter

Revson, impegnato, questi, nel campionato mondiale piloti. Tuttavia le corse USAC rimarranno avvincenti, anche perché quest'anno è apparso evidente ad Ontario che le vetture «minori» hanno resistito bene, dimostrando di poter offrire uno «show» superiore a quello del 1973.

Per quanto riguarda la Can-Am, la SCCA ha annunciato che avrà luogo regolarmente anche senza la presenza della Porsche «Official». Nel 1975 poi, si dice, tutte le macchine saranno di tre litri senza turbocompressore. C'è chi predice il ritorno al primo piano di grandezza di questa corsa che potrà attirare numerose macchine europee e viceversa, rendendo la Can-Am, una «Euro-Can-Am», non dico eguale, ma molto vicina alla Formula Uno, per numero di gare e piloti.

SALT WALTHER sta riallenandosi sul serio Lo scampato di INDY prepara tre «500 MIGLIA»

NEW YORK - Sorridente, come sempre, gioviale, con l'accento caratteristico dell'Ohio, SALT WALTHER è venuto a New York a rifornirsi di indumenti ultimo grido. Noi che lo vedemmo un anno fa sulla baletta, sanguinante, bruciato, senza sensi, abbiamo provato un senso di sollievo. La vita, in fondo non è tanto malvagia.

«Debbo tutto ad un santo protettore, alle cure dei miei cari se sono vivo. Ora sto bene, ho perso un dito, la pelle ancora spelacchiata in qualche parte, ma deciso a tornare a bordo di un bolide migliorato e poderoso».

Il bolide è quello col quale Peter Revson lo scorso anno conquistò la «pole position» nella 500 miglia di Ontario. Sarà munito dell'alettone posteriore creato da Dan Gurney e le sospensioni sono state addolcite, dice Salt. La macchina sarà dipinta coi colori dell'acciaieria del padre, biancoblu il quale costruisce cerchioni per automobili spediti in quasi tutto il mondo, refrigeratori e freni a disco.

Sino ad oggi, Salt Walther è il più giovane pilota di Indy e fu coinvolto in un incidente pauroso, allorché sfiorò le ruote della macchina di Jerry Grant e finì contro la rete di protezione, spargendo carburante infiammato che bruciò vari spettatori. Dopo aver compiuto due piroette, finì sul prato, mentre altre 11 macchine compivano una catena di cozzi e fiamme.

«Come è andata la prima prova ad Ontario?»

«Ho compiuto due giri a 150 miglia,

Liquidati due «ROGANO» USA

NEW YORK - Non venite a dirmi che in America la democrazia non funziona. C'è, vive, non guarda in faccia a nessuno, perché non dipende da nessun partito o fazione. Così, democraticamente, il comitato direttivo della United States Automobile Club ha detto al suo presidente William D. Smyth che la sua opera non è la più adatta, non è la più costruttiva, che ha fallito. Insomma che deve andarsene per far posto ad un altro più accorto, meno ottuso, più intelligente. E Smith, quello che qualcuno considerava il dio del mondo delle quattro ruote americane, ha lasciato la poltrona rammarcata, a REYNOLD MACDONALD che da ora dirige le sorti della USAC.

I guai iniziarono quando Smyth non riusciva a trovare uno «sponsor» per le corse tipo Indy. A favore dell'ex presidente della USAC depone il fatto che con la crisi energetica, con la recessione finanziaria, col continuo aumento della vita, è più che mai difficile trovare una compagnia che si assuma il ruolo di «protettrice» durante un campionato automobilistico che richiede milioni di dollari.

Eguale sorte toccava a A. Tracy Bird il quale, astutamente, per non essere cacciato rassegnava le dimissioni e lasciava lo scettro a HENRYK SZAMOTA di New York.

Anche la SCCA, che ha perso una intera serie di gare — la Volkswagen Gold Cup — passata alla giovane ed ambiziosa Motor Sport Association — ha commesso un madornale errore, tramite il suo ex presidente: quello di mettere al bando la Porsche 917 turbocharger la quale, è pur vero, passava indisturbata nelle gare CAN AM, ma donava, ammettiamolo, un po' di thrilling alla gara regina la quale, quest'anno potrebbe passare all'insegna dei «mostri» preistorici privi di «forza» traente. La messa al bando della Porsche ha scosso i dirigenti tedeschi i quali hanno preso l'intera manifestazione delle Super V di 100 mila dollari, assegnandola alla International Motor Sport Association.

Quelli della Porsche non hanno voluto ammettere l'espulsione dalla formula Can Am ma hanno detto che la limitazione di carburante in quella categoria toglieva ogni possibilità di partecipazione alla Casa di Stoccarda.

«Dopo due anni di attività brillante, la SCCA ha rovinato una gara che poteva diventare sinonimo di grandezza», han commentato i portavoce della casa. «E' evidente che la SCCA non tiene affatto in considerazione l'attaccamento dei «fans» a questa gara. Comunque sarà interessante osservare cosa faranno quest'anno per rendere il campionato vivo ed attraente come nel passato».

La IMSA in vita da cinque anni, fu creata da John Bishop, un dirigente dissidente della SCCA.

poi mi han dato il segnale e sono partito. Due giri ancora ed il tachimetro ha segnato 185,2 miglia. Soltanto Bill Vukovich sfiorò le 185,3 miglia, mentre Foyt, Bettenhausen, Mc Cluskey, Rutherford e Bobby Unser segnarono tempi inferiori al pilota dell'Ohio. La macchina va che è un gioiello, e se

MERZARIO a Goodwood

● Settimane intensissime per Arturo Merzario, che in questi giorni si è recato al Jarama per prove Firestone in vista del Gran Premio di Spagna. Alla fine della settimana, il pilota italiano debutterà al volante dell'Alfa Sport alla 4 Ore di Le Mans, la «prova generale» non solo della famosa 24 Ore, ma anche del Mondiale Marche, che inizierà il 25 aprile a Monza. In vista del Gran Premio del Sud Africa del 30 marzo, Merzario proverà quanto prima — probabilmente subito dopo le prove in Spagna — la nuovissima Iso-Marlboro a Goodwood. La sua nuova F. 1 dovrebbe aver risolto i problemi di eccessiva resistenza aerodinamica evidenziati nelle prove del mese scorso ad Castellet.

tutto andrà bene, ad Indy, voglio superare le 190 miglia (così si qualificò a maggio nella gara dell'Indiana) e forse conquistare la prima posizione di partenza».

Il 26enne pilota esprime soddisfazione confermando di essere riuscito a recuperare così presto. «Ora peso nuovamente 190 libbre, ad Indy pesavo 195 libbre, ma in ospedale scesi a 148 libbre e credevo di non riacquistare più la carne perduta. Ho voluto, fortemente voluto, tornare a correre. Questa forza di volontà è stata essenziale per ridarmi forza a riprendere».

«Come prevedi il campionato di quest'anno?»

«Sensazionale. Nuove macchine, nuove attitudini. Grandi novità. Anche se gli alettoni sono stati ridotti per ridurre la velocità. Cinque miglia in meno non saranno capaci di togliere il «glamour» alle corse USAC».

«E la crisi energetica?»

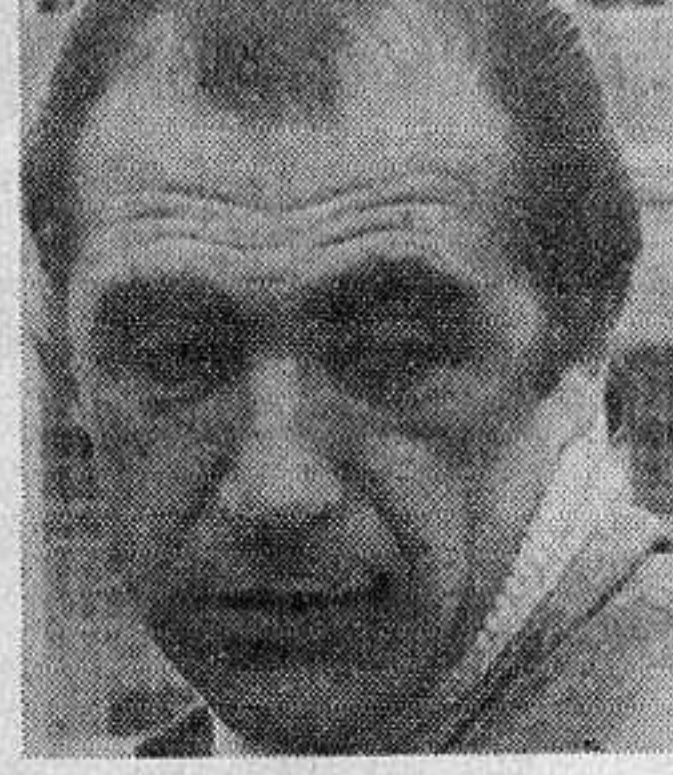
«Se veramente esiste, non credo ci tocchi. Del resto non intacca la nautica ed altri sport e non vedo perché dovrebbe colpire l'automobilismo. Io penso che tra qualche mese tutto tornerà normale».

Walther pensa di partecipare soltanto alle tre grosse 500 Miglia. E' un po' il pensiero di quasi tutti i «grossi» piloti e la ragione è semplice. In tre corse essi possono portar via circa 3 milioni di dollari, mentre nelle altre 7 o 8 gare, si è no il monte premi raggiunge mezzo milione di dollari.

Lino Manocchia

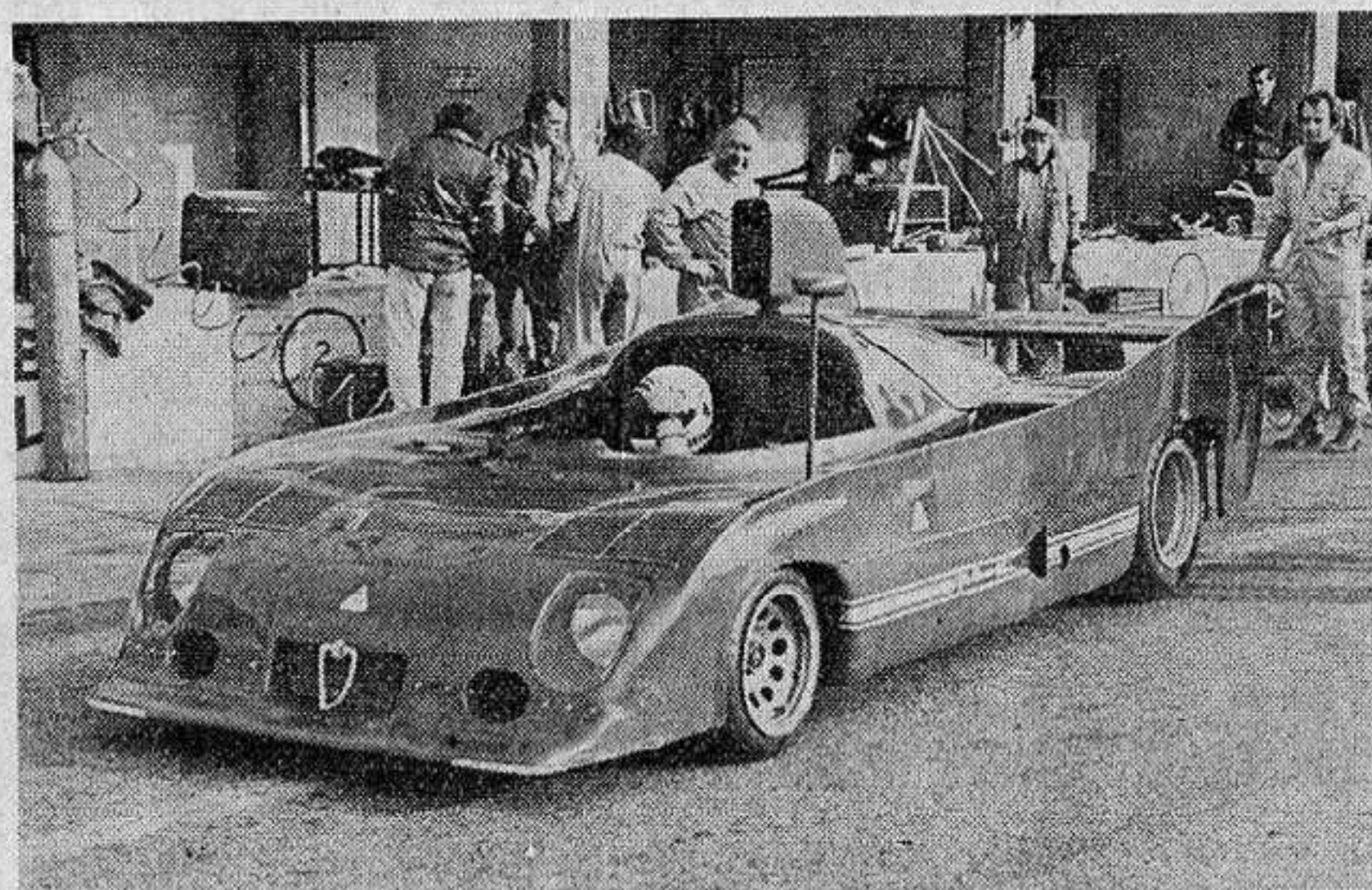
SUPERALFA '74

MFRZARIO • ANDRETTI
• ICKX • STOMMELEN •
DE ADAMICH • FACETTI



LE CASTELLET - La nuova Matra-Simca 670 C ha fatto la sua prima apparizione al Ricard, la scorsa settimana. Le prove, previste per lunedì, sono state ritardate dal maltempo, con vento e nevischio. Martedì, il camion anche lui ridipinto con i colori della Gitanes ha scaricato una nuova sport francese, piuttosto diversa da quella che eravamo abituati a vedere.

Infatti, anteriormente la 670 C è quasi rivoluzionaria rispetto alla tendenza attuale: la carenatura si interrompe bruscamente subito dopo le ruote, mentre la sua parte superiore è concava con alla base un piccolo spoiler regolabile. In confronto al modello precedente, tutta la parte anteriore di carrozzeria è smontabile in un solo pezzo, per migliorare l'accessibilità all'avantreno ed ai pedali.



L'Alfa più recente, come correrà a Le Mans, ha la presa d'aria a periscopio, che ha permesso di abbassare il «cupolone» di circa 8 cm

La 670C MATRA è un po' cambiata

Novità anche per i freni anteriori, che hanno ognuno un condotto con presa d'aria sul muso che manda aria fredda direttamente sulle canalizzazioni radiali dei dischi stessi. Il parabrezza è leggermente più basso e più verticale (come la Tyrrell, circa), mentre la presa d'aria di alimentazione, piazzata sopra all'arco di sicurezza, è molto più ampia della precedente.

Sono stati portati molti tipi di alettone posteriore, e le prove molto accurate hanno fatto pendere la bilancia in favore di un alettone unico a tutta larghezza, che si è dimostrato molto efficace. Secondo Beltoise, che ha condotto le prove, la guida della vettura è più leggera, non ostante il nuovo tipo di carenatura anteriore.

Certamente, essa si presenta come la più collaudata fra le 3 litri al via. Questo si appura anche notando come durante l'inverno ci sia stato il tempo di raffinare la costruzione delle carrozzerie, ora molto curate anche dal punto di vista dell'uniformità di montaggio, e senza che questa cura sia andata a discapito della bontà aerodinamica.

A riprova di questo, notiamo come la Matra 670 C sia stata cronometrata a 304 kmh, contro i 311 della versione '73 a coda lunga, mantenendo un'ottima deportanza e maneggevolezza nel misto.

Dal punto di vista delle prestazioni globali, che al Ricard si possono comparare, i tre protagonisti del Mondiale Marche sono nello stesso secondo, con i loro migliori tempi sul giro (riferiti, ovviamente, a quanto affermano i d.s. delle varie case):

Matra-Simca (Beltoise) 1'50"2
Gulf (Hailwood) 1'50"3
Alfa Romeo (Stommelen) 1'50"6

g. l.



L'aspetto più tozzo ma evidentemente funzionale della nuova Matra-Simca, la 670 tipo C, provata da Jean-Pierre Beltoise al Castellet

TONDELLI
alla belga

HAMOIR - Eris Tondelli ancora una volta l'ha fatta da padrone nelle gare in salita belghe, vincendo la scalata di Condroz senza eccessiva difficoltà, al volante della Chevron 2000 B 26. La gara è stata disturbata dalla pioggia, che è iniziata a cadere già nel corso della prima manche, per cui Tondelli non è riuscito a rifare il tempo realizzato in prova (1'19"00), pur battendo il precedente record della GRD F. 2 di Bourgoigne, di 1'27"5, che è stato migliorato anche dal secondo arrivato, Beurlys.

Considerati i buoni tempi della prima manche, Tondelli e Beurlys non hanno rischiato nella seconda, poiché la pioggia aveva ormai preso a cadere con consistenza.

Corsa in salita internazionale di Condroz, Hamoir (Belgio), 17 marzo 1974
LA CLASSIFICA

1. Eris Tondelli (Chevron 2000) 1'25"92;
2. Beurlys (Lola T 290) 1'26"73; 3. Tricot (Opel) 1'27"81; 4. Caly (Cusson) 1'30"49; 5. Welchenbach (BMW) 1'30"56; 6. Doyen (BMW) 1'32"80.

TEXACO
per l'ALFA?

• Visti a Milano, a fitto colloquio, due personaggi importanti, che tuttavia finora non avevano avuto alcun punto di contatto diretto. Sono giunti insieme alla premiazione effettuata da una rivista sportiva, ed il fatto aveva sorpreso qualcuno, soprattutto perché uno dei due era un giovanotto straniero sconosciuto al più. Era John J. Goossens, capo del servizio competizioni della Texaco. Che è arrivato accompagnando Carlo Chiti, vale a dire... l'Autodelta!

Chiti e Goossens sono sempre rimasti insieme, ed hanno sempre parlato tra loro. Le conclusioni che tratterebbe voi sono le stesse che abbiamo tratto noi: sulle Alfa Romeo comparirà tra poco, già a Monza, la losanga bianco-nera della Texaco. Possiamo aggiungere che l'accordo non è ancora definitivo, ma sarà firmato entro la settimana?

Il 25 aprile, a Monza, inizia il Mondiale Marche 1974. Pare ormai certo che la Ferrari si impegnerà relativamente poco in questo campionato, passando la mano all'Alfa Romeo nell'impegnativo compito di contrastare le campionesse Matra-Simca. E l'Alfa ha preso molto sul serio il suo compito, tanto che sta mettendo insieme per Monza un vero squadrone.

Oltre a STOMMELEN, MERZARIO, DE ADAMICH e FACETTI, l'Alfa Romeo ha infatti da tempo iniziato contatti con altri piloti, e non solo in vista di Le Mans (dove sono già iscritte tre vetture, e per ognuna servono tre piloti). Intanto è già sicuro MARIO ANDRETTI, che non ha difficoltà contrattuali legate ai pneumatici, ora che l'Alfa monta le Firestone. L'italo-americano ricostituirà con Merzario la coppia già famosa su Ferrari, e correrà a Monza, ad Imola, a Le Mans, in Austria, al Glen, al Ricard ed a Brands Hatch.

Andretti ha sottoscritto l'impegno in questi giorni, e sarà a Monza per il 20 aprile. A Monza, poi, ci sarà JACKY ICKX, questa è la novità grossa scaturita dai contatti cercati dall'Alfa, contatti durante i quali si era ventilato un accordo anche con Reutemann e Redman, poi sfumato. Il belga si sarebbe detto impegnabile solo per la 1000 km di Monza, e mancano pochi dettagli (Chapman?) al suo «sì» definitivo. A Monza, Ickx farebbe coppia con Rolf Stommelen, mentre De Adamich sarà con Facetti.

In attesa di questo ritorno in grandissimo stile della casa milanese, le 33tt12 si andranno a «scaldare» domenica prossima nella 4 Ore di Le Mans, dove due esemplari dotati entrambi della carenatura posteriore con il «periscopio» applicato, recentemente collaudato a Monza, saranno affidati a Merzario e Stommelen.

Ricompare la TECNOC F.1?

• «Abbiamo venduto già numerosi motori due litri boxer, abbiamo incamerato anche la "caparra", ma nessuno anche se sollecitato si presenta a ritirarli e a pagare... si vede che c'è l'austerità anche nelle corse...». Così dice Luciano Pederzani. Intanto «amici fidati» dicono che alla Tecno si sia tornati a lavorare attorno alla vecchia monoposto F. 1 con il motore boxer 12 cilindri, in attesa di montare il 3008 boxer. L'intenzione sarebbe di correre in qualche gara senza l'assillo dello «sponsor» e affidare la macchina a un pilota italiano.

• Due Pantere DE TOMASO saranno domenica al via della 4 ORE di Le Mans, una sarà sicuramente guidata da Casoni, per l'altra sono in corso trattative. L'ing. Bertocchi, al Salone di Ginevra, dove espose la versione definitiva della Longchamps, ha detto che alla 24 Ore di Le Mans saranno tre o addirittura quattro le Pantere presenti, per la più famosa gara di durata del mondo.

• Per il GRANDE PREMIO FEMMINILE, che si svolgerà prima del GP di Monaco, già fin d'ora nell'elenco delle iscritte figurano conduttrici note, quali Lella Lombardi, Yvette Fontaine, Christine Beckers, Marie-Claude Beaumont e Charlotte Vernay.

SCONTO per MAGIONE

In occasione della gara di apertura dell'autodromo di Magione, il 10 marzo scorso, abbiamo pubblicato, in accordo con gli organizzatori umbri, un tagliando-sconto presentando il quale, si aveva diritto ad uno sconto di 500 lire sul prezzo del biglietto. L'iniziativa ha avuto successo, e la ripeteremo per tutte le manifestazioni automobilistiche in calendario a Magione. Ed ecco il prossimo tagliando

**AUTO
SPRINT**

**1.
TROFEO
RUFFO
MODA**

Autodromo di Magione
24 marzo 1974

Presentando questo tagliando alla biglietteria dell'Autodromo, potrete usufruire di uno sconto di lire 500 sul biglietto d'ingresso alla gara cui il tagliando si riferisce.

L'affollato TAP insegna come garantire ai rallysti la benzina

Rifornimenti alla portoghese

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LISBONA - La sera di mercoledì 20 marzo, alle ore 21,30, prenderà il via la Lisbona '88. Edizione del Rally Tap, prima prova valida per il Campionato Mondiale Marche. Ben 125 sono gli equipaggi che si affronteranno sui 2057 km. del percorso comprendente 32 prove speciali lunghe dai 6 ai 40 chilometri, e malgrado l'assenza di Lancia, Saab e Alpine, l'interesse della gara è assicurato dalla presenza di una ventina tra i migliori piloti del momento.

Tra di essi, tre debutteranno alla guida di vetture per loro nuove: MARKKU ALEN, il 23enne rivelazione dello scorso RAC, al quale è stato affidato dalla Fiat uno spider 124 (in vista di un contratto stagionale), INGVAR CARLSSON che piloterà una Datsun ed infine il vincitore dell'edizione 1972, ACHIM WARBOLD al volante di una Opel Ascona ufficialmente iscritta da Opel Euro Team («pool» di concessionarie di tutta Europa) e preparata nel nuovo reparto corse della casa tedesca, con la collaborazione di Irmscher, come l'altra vettura ufficiale pilotata da Rohrl.

Le macchine della casa italiana sono state preparate con cura particolare e la durezza di questo rally sarà un efficace banco di prova per saggiare le loro reali possibilità. Piloti, oltre ad Alen, Paganelli, Pinto e Barbasio.

Non bisogna dimenticare le Datsun (Kallstrom e Carlsson) che pur lamentando dei problemi di frenata sono macchine collaudatissime.

L'altra marca giapponese presente a Tap, la Toyota, rappresenta una grossa incognita: le due vetture affidate

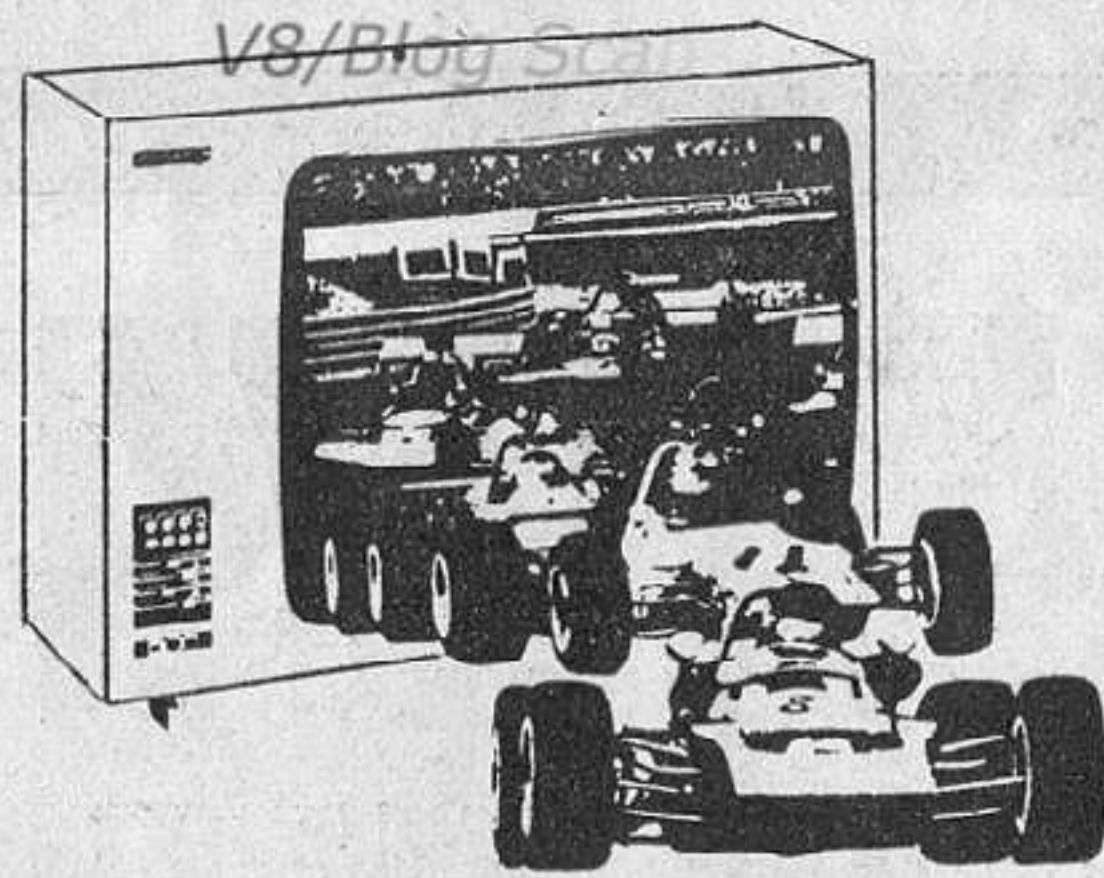
a Ove Andersson e a Bjorn Waldegaard sono quelle che erano state preparate per Montecarlo e sono sponsorizzate dall'importatore. Pare infatti che la casa madre giapponese abbia per il momento bloccato il budget rallystico in seguito alla crisi energetica in atto. Presenti inoltre con macchine semiufficiali saranno gli inglesi Fall (Opel), Sclater (Ford) e Culcheth (Triumph) il primo dei quali si aggiudicò la vittoria nel '68. L'Austria sarà rappresentata da G. Fischer e dal locale campione del Gr. 1 Walter Zockl, entrambi su BMW e l'unica Alpine non ufficiale in gara verrà guidata da Bob Neyret.

Il vincitore del '69, il portoghese Romaozinho con la sua Citroen e altri piloti locali quali Salvi, Netto, Figuerredo e Nunes per citare i più noti, sulle strade di casa loro cercheranno certamente di inserirsi al livello dei migliori.

La gara infatti, che ha la caratteristica di svilupparsi con diversi gruppi di tre o quattro prove consecutive intervallate da tratti di trasferimento, è stata riconosciuta da tutti molto dura ed impegnativa e la selezione sarà certamente severissima per cui non saranno in molti a presentarsi il giorno 23 al traguardo di Estoril.

Le difficoltà per l'approvvigionamento di benzina sono state ridotte al minimo dagli organizzatori, che si sono assicurati del funzionamento di numerosi distributori sul percorso, praticamente riservati ai concorrenti e alle vetture di assistenza. Un ottimo accorgimento, forse non attuabile in tutti gli altri paesi, ma certo da tenere d'occhio per salvaguardare il futuro dei rally.

Piero Sodano



Non piacciono alla TIVVÚ le domeniche con le AUTO

Possiamo senz'altro affermare che la scorsa settimana la nostra tv si è, per così dire, «divisa», sempre in materia automobilistica, in due ben precisi settori. Una sezione dedicata alla cronaca della cosiddetta «semi-austerità» o «austerità-morbida», un'altra consacrata allo sport. Nessuna delle due, comunque, ha ottenuto la predominanza sull'altra né i favori del pubblico televisivo. Unica eccezione, come al solito, quella di «DRIBBLING» che ha dedicato, sia pure un rapido flash filmato, al «Criterium infernal» svoltosi in Francia. Ed è proprio in questo breve servizio che abbiamo potuto ascoltare l'opinione di uno dei concorrenti, un inglese, il quale ha affermato che «quello delle automobili è un paradiso perduto e quindi proprio per questo abbiamo ricominciato con una

corsa "infernale". Si trattava, infatti, «del più importante rally disputato dopo che gli arabi decisero l'embargo sul petrolio... di un autocross che gli automobilisti chiamano anche il "rally dell'inferno" per le difficoltà che si incontrano lungo il percorso».

Ma torniamo ai due settori tv, e precisamente — tanto per restare in argomento — a quello sportivo. E, ovviamente, alla «DOMENICA SPORTIVA» che ha aperto i suoi canali con una concitatissima telefonata Milano-Daytona per ottenere notizie dirette da Giacomo Agostini sullo svolgimento della 200 Miglia americana. Prima ha parlato Pigna (ormai tutti ne conoscono pregi e difetti, quindi risulta inutile soffermarsi sulla sua conversazione) poi Mario Poltronieri. Il quale, posato l'apparecchio e nonostante l'invito

dello stesso Pigna (diamo pure a Cesare quel ch'è di... Alfredo!) non ha ritenuto opportuno emozionare con qualche parola appropriata la sensazionale vittoria del nostro Campione e soprattutto i motivi che hanno portato Agostini a cambiare Casa. Sarebbe stata un'ottima — e unica — occasione per sottolineare il significato di quel successo nei confronti dei costruttori italiani per i nostri piloti, appartenano al mondo motociclistico per quanto riguarda Agostini, o facciamo parte di quello automobilistico come Arturo Merzario, de Adamich ecc. Certo che ha stupito l'atteggiamento distaccato di Poltronieri, che ha saputo ascoltare la telefonata intercontinentale ma non ha saputo, o potuto, commentare l'avvenimento dopo la agitatissima telefonata che, sia detto tra

Quello che televedremo (dalla Svizzera e da via Teulada)

Ferrari & Agnelli special

Due appuntamenti importanti caratterizzano la settimana televisiva in corso; anche se uno è riservato soltanto a quella fascia di utenti che possono captare l'emittente svizzera. Per loro, infatti, è previsto un servizio — in onda il 25 MARZO ALLE 19,45 — sulla FERRARI che, come spiega Gian Paolo Foletti (il curatore dei servizi sportivi dell'emittente ticinese), sarà «più completo, anche se meno "elegante", di quello trasmesso una quindicina di giorni fa. In quel caso riprendemmo i piloti durante le prove sulla pista di Fiorano, questa volta, invece, abbiamo intervistato il commendatore, l'ingegner Dondo, i piloti. Il servizio durerà circa 18 minuti; anzi, per essere precisi, esattamente 17 minuti e mezzo e sarà, come al solito, a colori. Speriamo che soddisfisi i nostri spettatori così come sembra siano rimasti molto contenti anche del servizio, trasmesso circa due settimane fa, su Graham Hill e che è durato un'ora».

Naturalmente i lettori si chiederanno, piuttosto perplessi, come mai nella tabella dei programmi televisivi manchi spesso questo importantissimo genere di informazioni. La ragione è semplicissima: i filmati vengono mandati in onda piuttosto all'improvviso o, almeno, con solo pochissimi giorni di margine tra la programmazione e la trasmissione. Ed è quindi impossibile ottenerne in tempo la notizia.

Per tutti gli altri telespettatori italiani resta solo il secondo appuntamento annunciato; e cioè la prima puntata di una nuova serie televisiva dedicata ai managers, a sei tra i più prestigiosi esponenti del mondo industriale italiano. Apre il ciclo Giovanni Agnelli e, di conseguenza, una ric-

vocazione storica della Fiat che — come precisa il comunicato trasmesso dalla RAI — «è, in sostanza, la rievocazione delle fortune del primo grande consumo di massa, ossia l'automobile». Quella stessa automobile e quella stessa Fiat che stanno attraversando il loro periodo più nero e più critico. Ma, continua il comunicato RAI «per mondo manageriale si intende quello dei grandi protagonisti dell'industria nazionale. Ed è nella veste di protagonisti di una storia dell'industria che la trasmissione coglie i suoi personaggi: ricercando cioè l'originalità nelle decisioni, la coscienza del contesto in cui operano, la volontà di dare una fisionomia precisa alla classe industriale italiana. In questa prospettiva i personaggi sono stati scelti in base alla capacità di promozione e di "rinnovamento" che hanno introdotto nell'industria italiana. La diffusione del primo grande consumo di massa, l'automobile, è l'argomento della prima puntata; «Chi non consuma è perduto» (titolo quanto mai anacronistico e in netto contrasto con la realtà odierna, soprattutto per ciò che riguarda questo settore e, in particolare, proprio la stessa Fiat. N.d.r.), dedicata a Giovanni Agnelli, è il ritratto del fondatore della Fiat, ed è costruita, in parte attraverso una rievocazione dei rapporti fra grande industria e società italiana durante la prima guerra mondiale e il fascismo. L'attuale presidente della Fiat, Gianni Agnelli, commenta la parte documentaria con ricordi personali della figura del nonno». Il comunicato termina qui. Sarà interessante vedere se la TV avrà il coraggio di mostrarci il volto della Fiat di oggi. Sempre che il servizio, dato il momento critico, non salti all'ultimo minuto.

50 milioni LANCIA per chi corre in STRATOS e BETA

TORINO - Nel comunicare alle scuderie ed ai concessionari di zona i dettagli dei contributi, sconti e premi per chi gareggia con le sue vetture, la Lancia annuncia anche due interessantissime iniziative legate al debutto agonistico dei propri clienti sportivi sulle due nuove vetture di punta della casa, cioè la Stratos e la Beta Coupé.

Si tratta di due campionati, con punteggi e coefficienti in relazione al piazzamento ed all'importanza della gara, che vantano un monte-premi totale di ben 50 milioni di lire, 30 per il Campionato Stratos e 20 per quello con la Beta coupé.

Il Campionato Lancia Stratos HF è aperto ai clienti sportivi Lancia italiani e stranieri, e si articola su tutte le gare del calendario. I punteggi verranno calcolati secondo queste classifiche: per le gare di regolarità, classifica assoluta; rallycross, classifica assoluta; velocità, classifica di classe, rallies, classifica di categoria.

Questi i punti, dal 1. al 16.: 20, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2. Per le gare di regolarità, il punteggio viene comunque dimezzato. Il punteggio può essere moltiplicato per i seguenti coefficienti: 1,5, per il piazzamento nei primi 8 in classifica assoluta. 3, per piazzamento nei rallies nazionali. 3,5, per piazzamento nei rallies internazionali. 4, per piazzamento in gare dell'Europeo GT e Rallies validi per l'Europeo conduttori. 5, per velocità o rallies valevoli per il Mondiale Marche.

Infine, 200 punti verranno assegnati ai vincitori di un campionato, trofeo o coppa CSAI. Il vincitore del campionato Stratos riceverà 10.000.000 di lire, il secondo 6.000.000 e via via altri premi che dal 10. al 16. sono di mezzo milione di lire.

Analogo regolamento avrà il Trofeo Lancia per Beta coupé con la medesima suddivisione delle classifiche prese in considerazione per ogni specialità

e stessa scala di punteggi dal 1. al 16. Leggermente diversi i coefficienti moltiplicativi, e precisamente: 1,5 per piazzamento entro i primi 10 assoluti in gare di velocità, o per il vincitore assoluto in gare di rallycross. 3, per piazzamento nei rallies internazionali o vittoria assoluta in rallies nazionali. 4, per vittorie assolute in rallies internazionali o di gruppo in gare di velocità internazionali.

Per i vincitori di campionati, coppe o trofei CSAI saranno riservati 100 punti. Può darsi che vi sia anche una gara finale fra i partecipanti al Trofeo Beta, che avrà comunque coefficiente 5.

Importante sottolineare che potranno cominciare a partecipare a questo Trofeo Beta anche i possessori di Fulvia HF 1600, purché inizino a gareggiare con la Beta coupé dal 1. giugno.

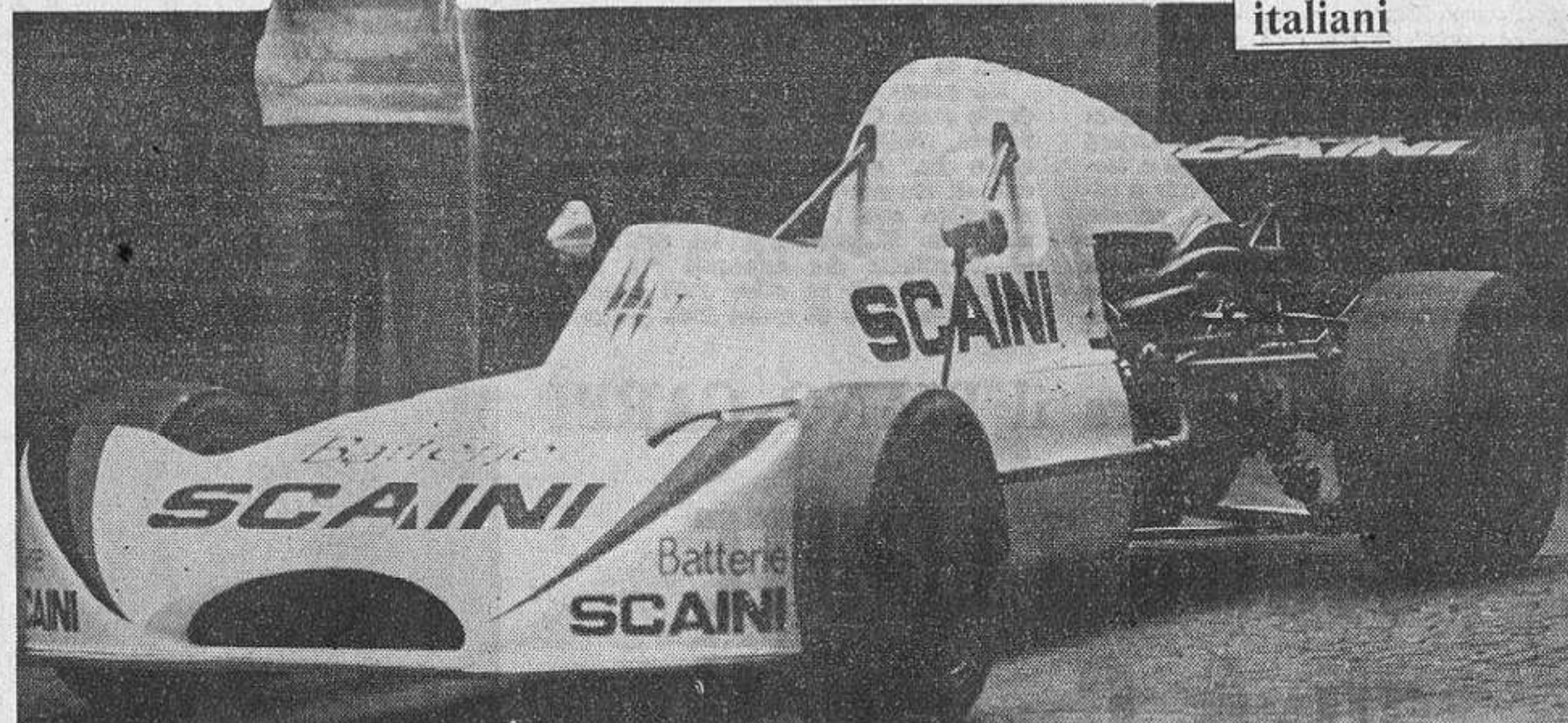
Per il Trofeo Beta, ci sono in palio 20 milioni, con 5 milioni al primo, 3 al secondo ed al terzo, e 400.000 lire dal 13. al 16.

Omologato il S. GIACOMO

CUNEO - La sottocommissione rallies della CSAI ha deciso di omologare il risultato del I Rally di S. Giacomo, che come si ricorderà venne interrotto, nel giugno dello scorso anno, da eventi di forza maggiore.

In seguito ad un lieve incidente, si formarono due gruppi di concorrenti, che viaggiavano con circa un'ora di ritardo l'uno dall'altro, ma il recupero del tempo perso fu reso vano dall'approssimarsi dello scadere dei permessi orari imposti dal decreto prefettizio. Pertanto, viene confermato al primo posto Ferraris, su Lancia Fulvia HP, seguito da Bulloni (HF), Giraud (Alpine) e Brambilla (Ascona).

V8/Blog Scan SCAINI con le corse vuol darsi una nuova immagine



Sandro Cinotti e la sua nuovissima March 743, che porta vistose le scritte dello sponsor, Scaini

**PSICOLOGIA
e GEOGRAFIA
degli sponsor
italiani**

Colto sul fatto e sponsorizzato all'istante: quale miglior sintesi, in chiave pubblicitaria per spiegare l'incontro della Scaini col suo pilota? Da una parte Sandro Cinotti, con una macchina vecchia, un solo motore da rimettersi in ordine da solo, tanti guai ad ogni corsa ed un fisico magro allampanato da far sembrare ogni sforzo una sofferenza. Un Cinotti, però, che malgrado le apparenti avversità riesce a stare tra i primi, a vincere, a raccogliere punti per arrivare in alto nella classifica del Campionato di Formula Tre incurante del fatto che molti avversari dispongono di mezzi più freschi ed efficienti e di più ore per dormire.

Dall'altra parte alcuni dirigenti della Scaini che vanno una volta, poi un'altra, a Monza ad assistere alle gare. Tra i tanti piloti quello con la vecchia Brabham BT35 piena di guai ma sempre tra i primi si fa notare « Ci siamo interessati a questo ragazzo che si dibatteva tra mille peripezie e che ce la faceva sempre... ci ha un po' commossi ».

Oggi la Scaini e Cinotti sono una sola cosa: la nuova March 743 Novamotor del pilota lombardo porta i colori della importante azienda produttrice di batterie e le scritte Scaini hanno preso il posto d'onore sulla immacolata monoposto. Per Cinotti si è avverato il sogno di tanti, quello di essere riconosciuti capaci perché si dà tutto anche senza avere ogni cosa a disposizione. Si è avverato in un modo che ricorda le favole anche perché le ombre della crisi non hanno dissuaso chi lo aveva scelto sul campo dal mantenere fede ai programmi espansionistici fissati quando ancora tutto girava per il verso giusto. « E' finita l'epoca in cui l'automobile ed i mercati che l'accompagnano andavano in discesa » dice il direttore commerciale della Scaini, Mario Noris, usando una simbologia pittoresca per dare la misura di come le cose scorressero liscie « è finita anche l'epoca in cui l'unico problema era produrre. Dico questo non tanto riferendomi a noi che fornendo tutte le grandi marche italiane, da Fiat ad Alfa a Innocenti accusiamo relativamente il colpo, ma in generale al nostro settore. Per noi, che produciamo batterie ed abbiamo raggiunto la più alta e riconosciuta specializzazione, in teoria le cose non dovrebbero mutare perché se si riduce la vendita di auto nuove invecchia il parco circolante e le batterie occorrono in ogni caso ».

Ma perché la Scaini ha preso questa decisione? Qual'è l'obiettivo di un orientamento nel senso delle corse automobilistiche?

« Bisogna sapere che la Scaini produce batterie dal 1908, è una Società per Azioni, fornisce per il primo impianto praticamente tutte le case che producono veicoli in Italia e dispone di cinque filiali, una cinquantina di depositi in tutto il Paese e di circa 1500 punti di vendita e servizio. La Scaini oggi può essere organizzata in questo modo » prosegue Mario Noris, « perché da oltre cinquant'anni persegue una politica di sviluppo concentrandosi esclusivamente nella specializzazione delle batterie. In tutti questi

anni la Scaini ha svolto la sua pubblicità nella direzione degli elettrauto che sono i principali responsabili nella scelta della marca della batteria da montare. Il pubblico, infatti, difficilmente chiede o impone la marca. Entrando nelle corse, senza per questo abbandonare la pubblicità tradizionale all'elettrauto e senza, naturalmente, volerne diminuire l'importanza, siamo intenzionati ad aprire un discorso col pubblico. E' un discorso che mira a creare una domanda per il nostro prodotto o, quanto meno, a dare al pubblico una coscienza di scelta al momento in cui la batteria deve essere sostituita. L'automobilismo ci dà poi anche un altro vantaggio, quello di poter continuare a condurre il nostro contatto con gli elettrauto, i garagisti ed i meccanici perché molto spesso sono appassionati di corse e seguendo vedono la partecipazione della macchina Scaini. Quello che compiamo con Cinotti, quest'anno, è un primo passo verso qualcosa che riteniamo destinato ad espandersi ».

Cinotti sta ad ascoltare tutto questo discorso con attenzione, dimenticando per un attimo di pensare alla sua nuova March, al momento nelle mani dell'estetista per essere dipinta nei colori ufficiali dello sponsor: bianco, rosso e blu. Un discorso così importante però non poteva non trovarlo attento essendo lui, insieme alla sua macchina ed al suo motore, il portabandiera di questa grande azienda che compie i suoi primi passi nel nostro mondo. Ma la sua attenzione non deve essere preoccupazione per una responsabilità troppo grossa: « Non chiediamo a Cinotti che vinca il Campionato, ma solo che sia protagonista, cioè che sia come è sempre stato. Vogliamo che sia protagonista esattamente come noi siamo protagonisti nel nostro mercato ma non gli chiediamo l'impossibile, gli chiediamo solo che sia sempre il Cinotti pieno di volontà, di passione e di grinta come quando lo abbiamo conosciuto. Chiedere più di questo ad un pilota significa solo rischiare di creare delle preoccupazioni controproducenti ».

E dalla pubblicità che vi farà cosa vi aspettate?

« Non certo di poter dire che abbiamo venduto più batterie, ci mancherebbe! Quello che la Scaini cerca nelle corse è una nuova immagine che verrà col tempo, guai se cercassimo di tradurre questo sforzo in vendite. Deve essere però chiara anche un'altra cosa: la March di Cinotti non è il giocattolo per il piacere di alcune persone, ma deve costituire un po' il centro d'interesse di tutta la nostra organizzazione ».

Nello spiegare il come, il dinamico direttore commerciale della Scaini, ci illustra un interessantissimo modo di sfruttare il denaro investito nelle corse. Si tratta di un argomento che diventa automaticamente consiglio per chi ha e deve mantenersi lo sponsor o per chi lo sta cercando: « Nei nostri programmi intendiamo invitare clienti e rivenditori alle diverse gare: sarà il modo per passare qualche ora insieme, cenare e brindare al successo di Cinotti oppure sfotterlo se il successo non c'è stato. Attorno alla nuova atti-

vità dovranno muoversi tutte queste cose ed altre ancora: senza questi presupposti non ci saremmo messi in una avventura tanto importante. Già oggi sentiamo di aver creato un certo interesse sebbene non abbiamo ancora comunicato nulla di ufficiale ».

Su questi, che sono i punti strategici della scelta Scaini, si sono sviluppate le decisioni per merito anche dell'attiva presenza dell'appassionato capo servizio vendite Giovanni Villa e della segretaria del team signorina Pontebasso: la macchina acquistata e arrivata tra le prime dall'Inghilterra è stata la March 743. Poteva essere altrimenti? In effetti la GRD non si era ancora vista e sugli altri fronti molte cose non sono chiare. Più difficile il motore; Cinotti, da esperto, in un momento di cambio di formula e quindi pieno di incognite, si è orientato saggiamente « Ne abbiamo discusso a lungo e la decisione è stata per il Novamotor facendo però un contratto che ci garantisce in ogni momento il motore che va meglio, non importa se si tratta del Toyota o del Ford Twin Cam. Di motori ne abbiamo ordinati due per avere sempre la scorta e la condizione posta vale per entrambi. Dopo le prime prove siamo fiduciosi... è inutile stare a mettersi dei problemi oggi: l'Holbay è regolarmente importato ma non credo che valga la pena di stare a parlarne prima di aver visto cosa succede in corsa ».

L'impegno è per il Campionato Italiano e per alcune importanti gare internazionali all'estero: una stagione piena che ha quasi il sapore della sfida. D'altra parte non si può aspettare e né la Scaini né il suo pilota hanno intenzione di fare complimenti: « Siamo arrivati all'automobilismo perché è lo sport più naturale per il prodotto che offriamo... senza batteria cosa sarebbe un'automobile? Ora cominciamo anche a conoscere l'automobilismo perché abbiamo scelto di seguirlo come tifosi del nostro pilota e quindi partecipando nel modo più spontaneo alla sua attività. Dobbiamo dire che quello delle corse è un mondo che non conosciamo ancora, un mondo affascinante ma che ci ha un po' disorientati... tra qualche mese forse avremo idee più precise ».

Non poteva essere altrimenti e questa è la ragione che fa della Scaini un caso di sponsorship molto interessante. L'Azienda che ha prodotto per prima le nuove belle e moderne batterie in polipropilene, dai colori vivaci che cancellano per sempre l'idea di sporco e nero cui le vecchie batterie ci avevano abituati, non poteva entrare nelle corse da una porta laterale. I suoi prodotti sono la miglior conferma della capacità di marketing della Scaini: bastano tre dati. Con una Scaini in polipropilene si ottiene una rotazione del motorino di avviamento più rapida del 25 per cento rispetto alle batterie tradizionali, un raddoppio del tempo di rotazione continua del motorino stesso ed un aumento di oltre il 70 per cento della riserva di carica.

Gabriela Noris

tv

radio

Programmi dal 19 al 25 marzo

MARTEDI' 19 Nazionale
Ore 21,45 - Managers: « Chi non consuma è perduto - Giovanni Agnelli »
SABATO 23 Secondo
Ore 19,00 - « Dribbling », settimanale sportivo.
DOMENICA 24 Nazionale
Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.
TUTTI I GIORNI Nazionale
Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.
Secondo
Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo « Dribbling »).

TV Svizzera

MERCOLEDI' 20
Ore 22,10 - Mercoledì sport e notizie
SABATO 23
Ore 16,45 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo di attualità.
Ore 22,40 - Sabato sport, notiziario.
DOMENICA 24
Ore 17,55 - Domenica sport
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).
LUNEDI' 25
Ore 19,45 - Obiettivo sport: « Ferrari e i suoi piloti » (a colori)

SABATO 23 Secondo progr.
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 24 Secondo progr.
Ore 12,00 - Anteprima sport.

Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

LUNEDI' 25 Progr. nazionale
Ore 8,00 - Lunedì sport.

TUTTI I GIORNI Progr. Naz.
Ore 8,00 - Bollettino della neve.

Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizia per gli automobilisti.

Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino della transabilità delle strade statali.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.

parentesi, non è avvenuta pochi minuti dopo il termine della gara dato che — se dobbiamo dar retta alla carta stampata — il Campione, appena sceso dalla moto ha avuto ben due svenimenti (provocati dal caldo quasi impossibile) dai quali si è ripreso solo dopo una abbondante mezz'ora.

Poltronieri ha cercato di « riscattarsi » martedì con un servizio — presentato nel telegiornale delle 13,30 — dalla Malpensa. Sulla scaletta dell'aereo (altra « scena » opportunamente montata per dimostrare l'inarrivabile efficienza della redazione milanese dei servizi sportivi) Poltronieri però non ha fatto che ripetere quelle poche, quasi insignificanti domande, che già aveva posto al telefono della « Domenica sportiva ».

A uno sport fiacco, dal punto di vista giornalistico, si affianca una cronaca parziale e contraddittoria. Ci riferiamo ovviamente a quello che all'inizio avevamo segnalato come « l'altro settore » in cui avevamo voluto dividere la tv della settimana.

Si annuncia che « molte auto con targhe pari sono però rimaste ferme nei loro parcheggi a far compagnia alle auto con targa dispari che oggi non possono circolare »; che a Milano « solo una sparuta schiera ha usufruito della libera uscita (!) »; che tanto a Milano che a Torino « il traffico è stato, in generale, abbastanza contenuto »; che « i garages sono rimasti pieni o quasi e sia in città, sia fuori il movimento dei veicoli è piuttosto basso. Anche sulle arterie nazionali e sulle autostrade le vetture in circolazione sono poche ». Si annuncia tutto questo e poi si continua precisando che solo in Lombardia « la polizia stradale ha contestato, oggi, 43 infrazioni al divieto

di circolazione. Diversi automobilisti contravvenendo alle norme (che, come sappiamo, sono illegittime N.d.r.) hanno cercato di aggirare l'ostacolo utilizzando le targhe di prova » smentendo; in questo modo, la tesi sostenuta precedentemente così come l'obiettivo convincimento che « la gente fa le sue scelte e in questo caso dobbiamo dire che la scelta è un dato confortante »; che i milanesi « hanno ripreso i mezzi pubblici (ma non si precisa se si tratta di automobilisti "pari" o "dispari" N.d.r.)... molti sciatori hanno ripreso il pullman delle gite organizzate, molti altri ancora sono usciti, come nelle domeniche scorse, a piedi, sui pattini, in bicicletta »; che « si è fatta una certa abitudine all'austerità piena e così molta gente ha continuato ad andare a piedi, in bicicletta o col motorino »; che « la polizia stradale ha notato che le automobili autorizzate a circolare viaggiavano a pieno carico » (altra smentita di quanto poco prima sostenuto!) Se a tutto ciò si aggiunge che nella stessa giornata di domenica, durante il telegiornale delle 20,00, si è tenuto a precisare che « con l'entrata in vigore della semiausterità la cronaca, che nelle domeniche passate non aveva dovuto fortunatamente registrare incidenti stradali si deve occupare stasera di alcuni incidenti anche gravi », si può dedurre con quale e quanta obiettività la tv tratti l'argomento.

D'altro canto la stessa TV ben si è guardata poi dal dare pubblicità alle prime cifre sugli incidenti nell'austerità che, come si dimostra, danno torto anche ai falsi profeti dei vantaggi del limite di velocità.

Gio' Lunì

56 piloti di AUTOCROSS

FERRARA - Per iniziativa di alcuni piloti di autocross ed in particolare per il fattivo interessamento di quattro di essi (Bondanelli, Bucchi, Rivelli e Lorenzetti), si è costituito il 9 marzo scorso a Ferrara, in seno all'Adriacub Italia, il GRUPPO PILOTI AUTOCROSS. Cinquantasei i piloti, tutti tesserati F.A.I. (Federazione Autocross Italiana) che, disponendo ora di una accogliente sede in pieno centro cittadino, potranno finalmente incontrarsi e discutere i loro non pochi problemi relativi alle partecipazioni alle gare e all'attività sportiva in genere, ora regolamentata dalla FAI e dalla CSAI.

Il rag. Gianfranco Giori, in qualità di Presidente, ha porto il suo saluto agli intervenuti e successivamente hanno preso la parola il dr. Tullio Bellettini e il signor Gianni Bondanelli. Quest'ultimo, quale consigliere e pilota ha illustrato gli scopi che si prefigge il sodalizio e si è augurato che finalmente una adeguata regolamentazione possa disciplinare lo svolgimento delle future manifestazioni, fino ad oggi svoltesi con eccessiva libertà.

Ha concluso la serie degli interventi il geom. Balzani, Presidente Nazionale della FAI il quale, con poche parole, ha promesso il suo interessamento per il « sempre più ordinato sviluppo » di questo sport, e si è complimentato con gli amici ferraresi per l'entusiasmo che anima piloti e dirigenti.

Il Consiglio Direttivo del Gruppo Piloti Autocross Ferrara, già nominato all'atto della presentazione del sodalizio, risulta così composto: Presidente, Gianfranco Giori; v. presidente, Valentino Succi; consigliere e segretario, Rolando Lorenzetti; consiglieri, Gianni Bondanelli e Giorgio Rivelli; direttori tecnici, Gabriele Ferelli, Roberto Faccini, Maurizio Bolognesi.

SICILIA «calda»

Anche la FIAT a prova di STRATOS



Al Rally Neige et Glace la Stratos ha dato la prova di forza che tutti si attendevano. Andruet si ripresenterà per una probante verifica in Sicilia alla guida addirittura del modello col turbo

Gli organizzatori del Rally di Sicilia possono proprio considerarsi fortunati perché la loro corsa diventa ogni giorno più ricca di motivi di grande interesse.

Primo fra tutti, il debutto italiano (in campo rallystico) della Lancia Stratos decisamente in un momento sì come più di ogni altra cosa testimonia il recente successo al Neige e Glace dove neppure le formidabili Alpine o la Porsche di Chasseuil hanno tenuto il passo dello scatenato Andruet; che oltretutto si preannuncia agguerritissimo volendo la tradizione che lui alterni sempre una stagione estremamente positiva ad una particolarmente negativa o perlomeno sfortunata.

Ci saranno allora le due Stratos al via da Palermo, ma se una sarà la solita nella versione a due valvole e carburatori (240 CV per 840 kg) affidata a Ballestrieri-Maiga, l'altra sarà nientemeno che la «superbomba» col turbocompressore che verrà affidata ad Andruet-Biche.

Questa vettura polarizzerà certamente l'attenzione di tutti in quanto è la prima volta che scenderà sui campi di gara, ma anche, soprattutto, diremmo, perché vedere in azione una macchina con 350 CV su una scocca da 860 kg (la vettura avrà un solo ser-

batoio, ed è pertanto più leggera del solito) su stradine da rally (anche se asfaltate) deve essere veramente allucinante.

Certo, in casa Lancia non ci si nasconde che in caso di cattive (o pessime come negli anni passati) condizioni atmosferiche le cose potrebbero diventare molto difficili, ma l'occasione è in tutti i casi da non perdere.

Oltretutto alla Pirelli non stanno certo a dormire e se di recente è stato fatto qualche appunto alle loro gomme racing ecco che già a Milano hanno studiato un rimedio che si sta rivelando formidabile almeno a giudizio dei piloti, e soprattutto di Andruet, che già l'hanno saggiato.

La predilezione dei rallysti per il CN 36, gomma stradale ad altissima tenuta ma non racing, ha infatti suggerito la possibilità di combinare il tutto facendo saltar fuori un pneumatico racing con il disegno (più facilmente adattabile a tutte le diverse condizioni dei fondi asfaltati che si percorrono nei rallies) del CN. L'esperienza è stata tentata in gran segreto al Neige e Glace, ma in quell'occasione la gomma era disponibile in una sola misura che è stata montata su cerchi intermedi da nove pollici, situazione non

ideale per la Stratos che per la sua tenuta di strada abbisogna, preferibilmente, di cerchi più stretti davanti (7,5") e più larghi, molto più larghi, dietro (11").

Situazione sindacale permettendo, in Sicilia potrebbe esserci quest'altra ghiottissima novità, appunto le nuove Pirelli CN nelle due misure, fatto questo estremamente utile soprattutto per la Turbo-Stratos che oltretutto ha anche necessità di trasmettere al meglio la sua potenza a terra.

Ma come se non bastasse alla Lancia pensano anche alla Beta coupé che, ponti infrasettimanali permettendo, potrebbe fare anch'essa la sua prima uscita rallystica anticipando quella in grande stile prevista da tempo per il Rally del Marocco (dove dovrebbe andare anche una Stratos!).

L'ultima sportiva nata in casa Lancia infatti, che verrebbe affidata a Pregliasco e Gargoglio, è per il momento un po' trascurata perché le necessità più impellenti riguardano le HF 1600 destinate al Safari che debbono partire al più presto, non è comunque da escludere che si riesca a fare qualche cosa, magari una uscita in gran silenzio col nuovo motore (prototipo) con testata a quattro valvole, prefigurazione di quella Beta HF di cui si prevede il lancio entro la fine dell'anno.

X1-9 di PIANTA con motore... BETA

Se in Lancia comunque si sta preparando un Sicilia '74 «monstre», in Fiat non stanno certo a dormire e prende sempre più consistenza la voce che vuole al via palermitano anche un prototipo Fiat, indicazione molto nebulosa dietro cui dovrebbe nascondersi nientemeno che una Fiat X-1/9 con motore 1800 analogo a quello sistemato sulla Beta coupé e con testata quattro valvole, quella stessa testata, leggermente diversa da quella omologata in cento esemplari per gli spider Abarth dal 1. marzo.

La vettura, estremamente leggera (700 kg. circa per almeno 200 CV), potrebbe diventare molto competitiva anche per l'assoluto sempreché problemi d'assetto (dovuti soprattutto alla prima uscita in competizione, anche con i nuovi cerchi gommati con Pirelli 185x13, gli stessi degli spider Abarth) non subentrino complicando le cose.

Alla guida ci dovrebbe poi essere il rallymen «che va e che viene», il pilota-collaudatore-vicepresidente ANCAI, Giorgio Pianta cui verrebbe affiancato Bruno Scabini.

Questa uscita Fiat comunque è solo un aperitivo perché non bisogna dimenticare che entro breve dovrebbe fare la sua prima apparizione la tanto attesa X-1/20 con motore sei cilindri 3400 derivato dal 3200 del Fiat 130 coupé. L'occasione propizia dovrebbe poi essere addirittura il Rally delle 4 Regioni, quel rally esasperatamente velocistico che da tempo Arrigoni e Quaroni stanno studiando per avere la primizia del debutto rallystico continentale della Stratos.



vitaloni

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



Californian

vitaloni

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



Sebring MACH 4

TRN a prova di «zone»

Il Trofeo dei Rallies Nazionali ha preso il suo via stagionale col Trofeo Team '971 di Torino. Quest'anno però le premesse per un bis della così avvincente stagione passa-



Fulvio Bacchelli, qui con il fedele Rossetti e il suo talent scout, Aleffi, è stato la vera rivelazione del TRN passato

V8/Blog Scans

Le nuove REGOLE del Trofeo rallies nazionali

● I Rallies Nazionali avranno una lunghezza minima di 150 km ed una massima di 180 km di percorso effettivo.

● Per avere la validità debbono avere almeno 30 km di prove speciali. La lunghezza minima di ciascuna prova sarà 2 km.

● E' obbligatoria la presenza a bordo di ogni vettura di un equipaggio formato da due persone considerate tutte e due conduttori e, in quanto tali, in possesso delle prescritte licenze internazionali e delle polizze infortuni. Per diretta conseguenza entrambi i conduttori concorreranno ai titoli messi in palio (Trofei di Zona).

● Il montepremi minimo in denaro è stato aumentato ad un milione di lire, di cui almeno 750.000 alle classifiche di classe.

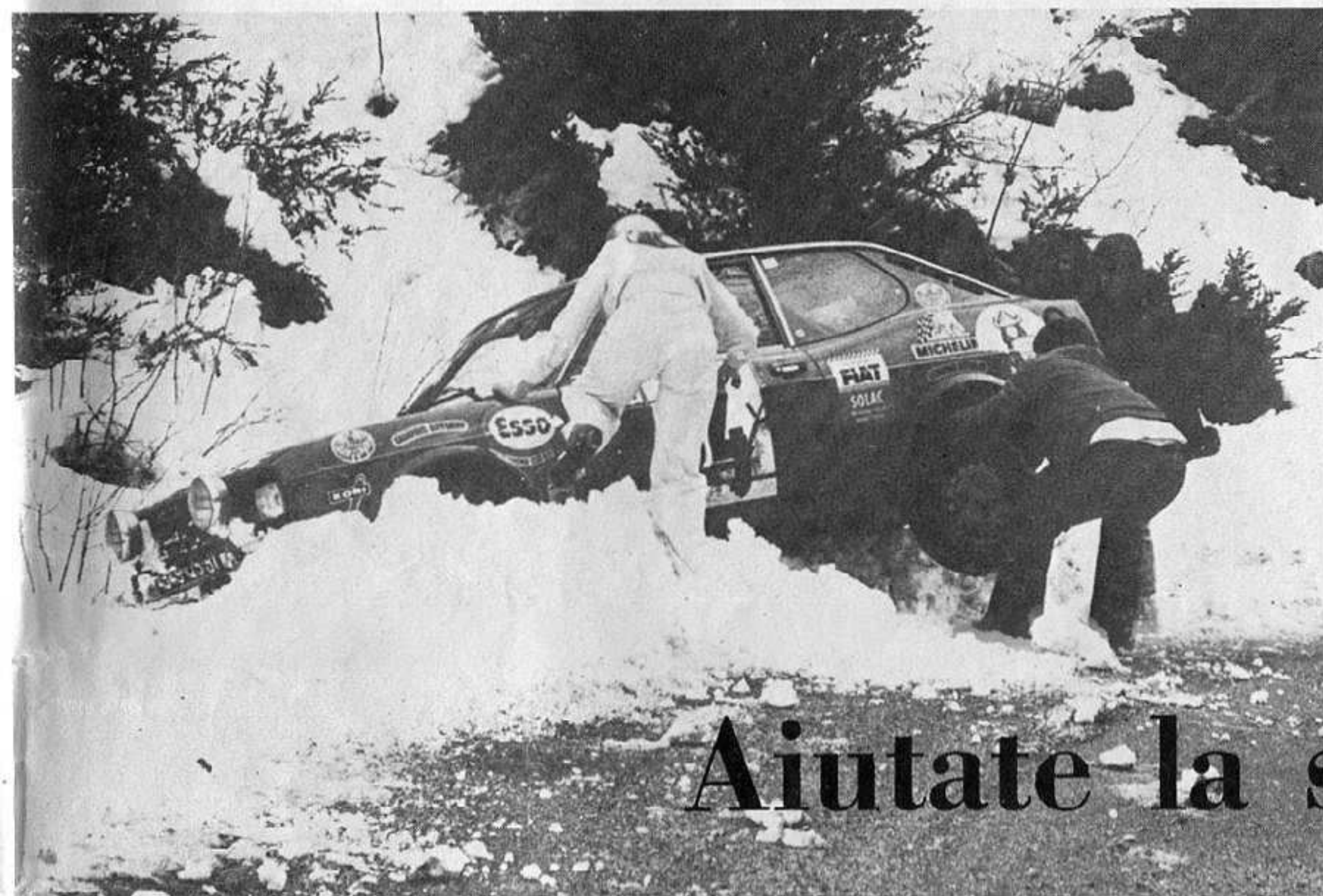
● Il Trofeo è stato diviso in sei zone: Valle d'Aosta e Piemonte (nove gare), Ligu-

ria e Lombardia (cinque gare), Tre Venezie (quattro gare), Emilia e Romagna (tre gare), Toscana (quattro gare) e Centro Sud (tre gare).

● L'appartenenza dei conduttori alle singole zone è data dalla residenza «dichiarata» sul modulo di richiesta della licenza internazionale.

● Vincerà il Trofeo CSAI di Zona quel primo conduttore che avrà conseguito il punteggio più alto nella rispettiva classifica finale (la metà più uno dei risultati possibili). Se due conduttori avranno conseguito il miglior punteggio nella classifica di un Trofeo formando sempre lo stesso equipaggio, saranno considerati entrambi vincitori del Trofeo stesso.

● Un Trofeo non sarà aggiudicato se non avranno avuto regolare svolgimento, nella rispettiva Zona, almeno 3 gare.



Aiutate la signorina!...

ta non ci sono proprio anche se si sa già che diversi piloti di un certo prestigio scenderanno sui campi di gara con vetture decisamente nuove ed interessanti.

Perplessità per sei campioni

Diverse sono le ragioni che generano perplessità, ed in primo luogo la suddivisione in gironi (sei) che laureerà i sei campioni zonali assoluti, ma toglierà molto mordente ai massimi vertici per la dispersione dei piloti più validi, che equamente si divideranno in ciascuna zona; in più la mancanza di titoli per il G. 1 e per il G. 3 toglierà uno dei motivi sempre più interessanti di questo tipo di gara. In realtà alcuni componenti della sottocommissione rallies ci hanno anticipato che è allo studio la possibilità di scegliere due gare di fine stagione come finali per l'aggiudicazione del titolo assoluto, come pure che si sta cercando il modo di assegnare i punti alle vetture di serie per ammettere i migliori alle due finali, ma resta il fatto che il Trofeo è partito senza che nessuno ne sapesse niente.

E' poi stato stabilito che

l'appartenenza ad ogni Zona verrà stabilita in base alla residenza «dichiarata» da ciascun pilota all'atto del rilascio della licenza (e cioè questo sta a dire che è libera) con la sola condizionale che per prendere punti entrambi i componenti l'equipaggio dovranno appartenere allo stesso girone.

Lo scorso anno il Trofeo si giocò tutto all'ultima prova, con gli strascichi spiacevoli che ne sono conseguiti, quest'anno sembra invece che ci debba essere molto meno accanimento, soprattutto perché, come già avrete letto, la Renault rinuncerà a tutti gli appoggi abitualmente riservati ai soci sportivi, questo sia per il clima di austerità che ha investito un poco tutte le case, sia per la minor importanza che il Trofeo viene ad avere presso il pubblico.

La Lancia « assisterà »

Anche la Lancia non dovrebbe più intervenire direttamente (ma sembra comunque che Pregliasco debba partecipare a qualche gara della prima zona, tanto per assicurarsi qualche punto in vista di eventuali finali) limitandosi ad



Sfortunata curva per la Fiat 128 coupé di Pons arrivato un po' lungo nella speciale di Glandage, al recente Neige et Glace. Sfortunata soprattutto per la sua graziosa coequipier, mademoiselle Carrier, che nonostante il freddo non ha esitato a scendere per vedere di rimuovere la vettura dannatamente incastrata in mezzo alla neve

assistere i suoi clienti più fedeli, e questo, checché ne possano pensare alcuni piloti interessati alle prime piazze, non è certo un vantaggio per la specialità che proprio dalle partecipazioni di Ballestrieri e Pregliasco ha avuto una spinta pubblicitaria fondamentale.

Ultima cosa che resta da dire sul TRN è che da que-

st'anno (come leggerete anche a fianco) entrambi i componenti l'equipaggio potranno condurre la macchina e diventeranno entrambi campioni. Si è detto anche che entrambi avranno diritto ai premi d'onore. Vedremo se sarà finalmente così, o se il copilota dovrà continuare ad essere considerato solo come «zavorra che paga la licenza».

Le «teste» segrete dell'OPEL

Come probabilmente ricorderete, al termine del Rally di S. Marino l'equipaggio ottavo classificato, l'Opel Ascona di Baron-Santi, venne tolto dall'elenco degli arrivati perché in sede di verifica venne riscontrato un abbassamento della testata ed una lavorazione della sede valvole.

Prontamente avvisato il preparatore, il tedesco Irmscher, è arrivata la sua risposta sostenendo che la testa è regolarissima in quanto in Germania vengono consegnate così dalla Opel (ed al proposito esiste, a suo dire, anche una regolare estensione di omologa) e che è dispostissimo a mandarne al Tribunale d'Appello di ancora imballate dalla casa a riprova della regolarità del tutto.

A proposito poi del Tribunale d'Appello, ne è poi successa una bella allorché la testa incriminata è stata inviata in tutta fretta a Roma dimenticandosi tutti che la corsa si è svolta a S. Marino, e pertanto non Italia, e che di riflesso il Tribunale competente è quello del Titano e non quello italiano. Pronta retromarcia proprio ai limiti regolamentari con grossi guai per Muscioni che si è accorto che a S. Marino non si era mai posta questa eventualità e che il Tribunale d'Appello non esiste e che bisogna crearlo.

POLEMICHE negli USA

per i consumi nelle corse

(da telespettatori a DONOHUE)

INDIANAPOLIS '74 economy run?

LONDRA - Negli STATI UNITI è stato dato il nulla-osta alle corse, da parte della Casa Bianca, purché venissero applicati « tagli » di circa il 30 per cento. Questi tagli vennero decisi durante lo svolgimento della « 500 » Daytona per vetture di serie, ma il pubblico dei telespettatori (valutati a quaranta milioni di persone) si è infuriato di fronte all'apparente spreco pubblico del prezioso carburante e sono arrivate valanghe di proteste, dirette al circuito, alle società televisive e al Governo.

● MARK DONOHUE, ora ritirato dalle competizioni, ha criticato i nuovi regolamenti d'Indianapolis che obbligano i concorrenti a disporre di soli 280 galloni di carburante per la « 500 Miglia ». Scrivendo su « Speed Sport News », Donohue ha detto: « Non è più una corsa, ma soltanto un 'economy run'. L'abilità dei piloti ormai non conta ed è fuori questione che si possa sfruttare al massimo una vettura individuale. Si pensa soltanto che sarà economico, perché i motori erogheranno soltanto 650 HP anziché circa 1050 ma è certo che i fabbricanti di pistoni avranno molto lavoro... » E' un'ironia che Donohue protesti contro gli « economy runs » a Indianapolis, perché la sua vittoria del 1972 fu soprattutto dovuta al fatto che la sua vettura montava un compressore più piccolo del normale, perché la vettura desse maggiori garanzie, e Donohue andò in testa al ritiro del capofila.

● Chiunque consideri le corse di Grand Prix costose, ha ancora molto da imparare! Secondo John Nicholson, la spesa media per ricostruire un Ford-Cosworth DFV V8 si aggira su 1100 sterline, cioè oltre un milione e mezzo di lire. Durante lo « smontaggio » una squadra di due meccanici lavora attorno a ogni motore e l'operazione di controllo e di ricostruzione richiede circa 120 ore. Anche se alcuni clienti tendono a prolungare la vita attiva dei loro motori, Nicholson raccomanda a clienti come la McLaren Racing e la Hill-Embassy di smontare i motori dopo ogni gara (o dopo circa 160 chilometri). « E' una falsa economia, fare funzionare i motori più a lungo » dice il neo-zelandese, che si è già meritato l'immediato nomignolo di « Signor HP » in Formula 1. I suoi motori hanno vinto le prime tre gare di F. 1 della stagione.

Eoin S. Young

ARGENTINA divisa: guerra di sigle per il TC

BUENOS AIRES - L'automobilismo sportivo argentino, nella categoria turismo carretera, attraverso forse il periodo più nero della sua esistenza. Non si tratta di mancanza di macchine o di piloti, neppure di fondi o di corse. La crisi è scoppiata per una differenza di 300 cmc di cilindrata: cioè tutte le Marche corrono con una cilindrata di 3.000 cc, meno i motori della Ika-Renault, cioè i Tornado, che arrivano a 2.700 con valvole in testa. Naturalmente sono handicappati, dicono, rispetto a quelli avversari e ultimamente non riescono a vincere una gara che sia importante.

La lotta si iniziava quindi fra le sigle: CADAC contro la ACTC che rappresenta i piloti carretera. La guerra assume un aspetto di altissimo livello automobilistico, telegrammi che vanno e vengono, smentite ad accuse, lotta sui giornali da una parte e dall'altra. Davanti a questa situazione che diventa sempre più tesa ogni giorno scatta l'ACA, che come supremo ente reggitore dell'automobilismo argentino, concede un periodo prudenziale per aggiustare le cose in buon ordine. Non gli danno retta e la guerra continua fino a che l'ACA squalifica la CADAC come ente supervisore e assume in proprio la condotta delle decisioni sportive.

Arriviamo alla domenica in cui si deve correre la prima gara del campionato e cioè a Bragado.

Mentre l'associazione piloti invita i suoi affiliati a non correre, la CADAC nomina i suoi commissari sportivi e l'ACA intima non siano riconosciuti. Nella bagarre 23 corridori si iscrivono, andandosene così contro la propria associazione. L'ACA allora invita la CSARA cioè Commissione Sportiva automobilistica Repubblica Argentina a nominare i suoi commissari ad effettuare la corsa.

Davanti alla situazione strana e incongruente in cui si trova l'automobilismo TC nella sua prima corsa, sarà necessario tagliare le corna al toro ed allora lo stesso club organizzatore, davanti al fallimento della sua gestione e l'associazione piloti fanno quello che considerano il colpo di forza: annullano con telegramma l'assicurazione sulla corsa, i piloti non avendo più le spalle coperte mettono i loro carrozoni sui trailers e tornano al paddock.

Una perdita enorme per il club organizzatore, per la città, per il commercio e tutto per 300 cc di cilindrata. Una guerra di Troia che ancora non è finita perché ora si dovrà decidere chi comanda in TC e cioè se l'ACA oppure CADAC oppure ACTC oppure CSARA. Cioè una guerra di sigle che amareggia gli argentini che vedono in essa l'attuale situazione politica: cioè la guerra senza quartiere fra fratelli.

Augusto C. Bonzi

Ecco, finalmente, il calendario velocistico 1974 completo delle indicazioni di validità per Campionati, Trofei e Coppe. Le validità sono chiaramente indicate, e non abbisognano di spiegazioni. Solo due chiarimenti: le gare F. Italia del 7 luglio e del 14 luglio qui le trovate invertite, per quanto riguarda il pari e dispari dei numeri ammessi, rispetto al calendario che avete letto nel numero scorso. Questo è quello definitivo, e si nota una migliore distribuzione dei piloti. Secondo chiarimento: le « zone » per la Montagna sono: 1) Piemonte, Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta, Veneto, Emilia-Romagna. 2) Trentino Alto Adige, Friuli, Venezia-Giulia. 3) Toscana, Marche. 4) Lazio, Sardegna, Umbria. 5) Abruzzi, Puglia, Campania, Lucania, Molise. 6) Calabria, Sicilia.

Il calendario velocità definitivo

Dove e quando conquistare i PUNTEGGI

CALENDARIO NAZIONALE GARE VELOCITA' 1974

DATA	ORGANIZZATORE	COMPETIZIONE	Class.ne	Gruppi e Formule ammesse - Validità
Marzo				
10	Scuderia Carpine	2ª Coppa Autodr. Magione	n	Gruppi: 1-2-4; Formule: Italia (Trofeo n.p.)
17	Autodr. Santamonica	Gara Camp. Eur. Marche 2 It.	i+	Gruppi: 4 (2ª) - 5 (2ª)
19	Autodr. Casale s.r.l.	Gara su Autodromo Casale	n	Gruppi: 2 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.d.)
23	Assoc. Pro Varano M.	2º Trofeo Cinquetti	n	Gruppi: 3-4-5 (1ª e 2ª fino a 2000 cc.)
24	A.C. Milano	4 Ore Monza Camp. Eur. Turismo	i+	Gruppi: 2 (Campionato)
24	Scuderia Carpine	Gara su Autodromo Magione	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
30/31	Autodr. Casale s.r.l.	Gara Formula tre	i	Formule: 3 (Campionato) — Ford
31	A.C. Salerno	XII Coppa Primavera	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna - 5ª zona)
31	Gruppo Piloti Romani	2º Trofeo Luigine Rinaldi	n	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: 850 (Trofeo)
Aprile				
7	A.C. Bologna	Coppa A.C. Bologna Camp. Europa G.T. a Monza	i+	Gruppi: 3-4; Formule: 3 (Campionato) — Italia (Trofeo n.d.)
7	A.C. Siracusa	Coppa Belmonte Città di Avola	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna - 6ª zona)
7	Valllunga S.p.A.	Gara su Autodromo Valllunga	n	Gruppi: 1-5 (Campionato); Formule: 850 (Trofeo)
14	A.C. Torino	Coppa Scud. Torinesi (Aut. Casale)	r	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: 3 — Ford — 850 — Monza
14/15	Scuderia Carpine	2ª Pasqua del Pilota	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª); Formule: Ford
15	Scuderia S. Michele	Trofeo S. Michele (Varano)	n	Gruppi: 1-3-5 (1ª e 2ª fino a 2000 cc.); Formule: 850 (Trofeo) — Monza
21	Valllunga S.p.A.	Gara Aut. Valllunga	n	Gruppi: 3; Formule: 3 (Campionato) — Italia (Trofeo n.p.)
21	A.C. Cagliari	Coppa M. Costa	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
21	A.C. Bari	Coppa Città Monopoli	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
25	A.C. Milano	1000 Km. Monza Camp. Mondo Marche	i+	Gruppi: 4 (Campionato) - 5 (Campionato)
28	Autodr. Casale	Gara F. 3	i	Formule: 3 (Campionato) — Ford
28	A.C. Parma	6º Trofeo A.C. Parma	n	Gruppi: 1-4-5 - (1ª e 2ª fino a 2000 cc.); Formule: Italia (Trofeo n.d.)
28	Scuderia Carpine	Coppa A. Andreani (Magione)	n	Gruppi: 1-2-3-5 (1ª)
28	A.C. Catanzaro	Nicastro Acquabona	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
Maggio				
5	Gruppo Piloti Romani	3º Trofeo Texaco a Valllunga	n	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: 850 (Trofeo)
5	A.C. Mantova	Trofeo Petroboli (Varano)	n	Gruppi: 1-2-4; Formule: Italia (Trofeo n.p.)
9	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
12	A.C. Palermo	Targa Florio (Autodr. Pergusa) - Camp. Europa G.T.	i+	Gruppi: 3-4 (Campionato)
12	A.C. Verona	Gara su Autodromo Varano	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
12	A.C. Arezzo	Pieve S. Stefano-Passo Spino	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
16	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
19	A.C. Sondrio	Bormio Stelvio	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
19	A.C. Torino	Gara su Autodromo Casale	r	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: 3 — 850 — Italia — Ford — Monza
19	Valllunga S.p.A.	Camp. Eur. Turismo a Valllunga	i+	Gruppi: 2 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.d.)
19	Ass. La Castellana	Coppa Città Orvieto	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
23	Scud. Carpine	2ª Coppa Carpine	n	Gruppi: 1-2-3-4
23	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
23	A.C. Piacenza	Gara su Autodromo Varano	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
26	A.C. Treviso	Treviso-Cansiglio	i	Gruppi: 2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
26	Scud. Ateneo/Nissena	Gara Autodr. Pergusa - 3 Ore	n	Gruppi: 1-2 (3ª-4ª) - 3-4 (Campionato)
26	Autodr. Santamonica	2º Trofeo Città dei Mille - Coppa Life	n	Gruppi: 2 (Campionato)
26	Autodr. Casale	Coppa Autodromo Casale	i+	Formule: 2 — Italia (Trofeo n.p.)
26	A.C. Milano	Coppa Sport e Trofeo F. Italia	n	Gruppi: 5 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.d.)
Giugno				
2	A.C. Sassari	Coppa M. Farris	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
2	A.C. Bologna	Coppa A.C. Bologna Camp. Mondo Marche	i+	Gruppi: 4 (Campionato) - 5 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.p.)
2	A.C. Foggia	Salita Monte S. Angelo	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
6	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
9	A.C. Parma	Fornovo-Montecassio	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
9	M.C. Bressanone	Bressanone-S. Andrea	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 2ª zona)
9	Valllunga S.p.A.	Gara a Valllunga	n	Gruppi: 2 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.d.) — 850 (Trofeo)
9	A.C. Cosenza	Coppa Sila	i	Gruppi: 2-4-5 - (Montagna 6ª zona)
13	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
13	A.C. Sassari	Tempio - Vallicciola	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
13	Azienda Soggiorno	Grassano-S. Bernardo	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
16	Scud. Friuli	9ª Tolmezzo-Verzegnis	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 2ª zona)
16	A.C. Palermo	Coppa Florio su Circuito Madonie	i+	Gruppi: 2 (4ª) - 3-4-5
16	Autodr. Casale	Gara a Casale	i	Gruppi: 4 (Campionato); Formule: Monza (Coppa)
16	A.C. Agrigento	2ª Coppa Monte Kronio	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
15/16	A.C. Macerata	Trofeo Scarfiotti	i+	Gruppi: 1-2-4-5 - (Montagna 3ª zona)
16	Autodr. Santamonica	Trofeo A.C. Rimini e gara F. Renault	i+	Gruppi: 7; Formule: Renault
20	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
23	Gentlemen's M. C.	Gara a Valllunga	n	Gruppi: 1-2-3-4 (1ª)
23	A.C. Bolzano	Bolzano-Mendola	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 2ª zona)
23	A.C. Firenze	Gara F. 5000 Mugello	i+	Formule: 5000
23	A.C. Palermo	Corsa al Montepellegrino su Autodromo Pergusa	n	Gruppi: 1-2-3-4 (Campionato) - 5 (Campionato)
23	A.C. Pistoia	Coppa della Collina	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
23	Assoc. Pro Varano	Gara a Varano Mel.	n	Gruppi: 2; Formule: Italia (Trofeo n.d.)
30	A.C. Milano	G. P. Lotteria Monza F. 5000 8ª Coppa Agip	i+	Formule: 3 (Campionato) - 5000
30	A.C. Trento	Trento-Bondone Camp. Europa Montagna	i+	Gruppi: 2-3-4-5-7 - (Montagna 2ª zona)
30	A.C. Reggio Emilia	Trofeo Lombardini (Varano)	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
29	A.C. Bari	1ª Coppa Città Putignano gara accel.	n	Gruppi: 1-2-3-4-5
30	Scud. Mugello Corse	1ª Trofeo Mugello Corse	n	Gruppi: 1-2-3-4; Formule: 850 (Trofeo)
30	A.C. Reggio Calabria	S. Stefano-Gambarie	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
Luglio				
4	Sias Monza	10º Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
7	A.C. Torino	Cesana-Sestriere Camp. Eur. Montagna	i+	Gruppi: 2-4-5-7 - (Montagna 1ª zona)

La « visita » licenze a L. 5.000

Da qualche giorno, dopo la pubblicazione del servizio « LICENZA DI CORRERE », la nostra redazione è tempestate di telefonate aventi per oggetto il prezzo reale della visita medica di idoneità. Nel nostro servizio, infatti, e più precisamente nella tabella relativa ai costi della licenza, avevamo indicato tale prezzo in L. 10.000 e ciò dietro precisa indicazione del Centro di Medicina dello Sport con sede presso il Palazzo dello Sport di Bologna.

Di fronte al grande numero di richieste telefoniche e di assicurazioni che tale prezzo è invece di L. 5.000 (come nel 1973), ci siamo nuovamente rivolti al predetto Centro ed abbiamo ricevuto questa testuale ri-

sposta: « In effetti, il costo della visita medica di idoneità per lo sport dell'automobilismo dal 1. marzo 1974 era stato fissato in L. 10.000. Ma ciò è durato soltanto quattro giorni, perché dal 5 marzo e "provvisoriamente" siamo ritornati all'antico prezzo di L. 5.000 per cui chi avesse pagato la somma maggiore può richiederne il rimborso ».

Sic et simpliciter! Comunque è assodato che ora e in attesa che quel che implicitamente è nascosto da quella parola « provvisoriamente » lanciata per telefono venga rivelato, per sostenere la visita medica di idoneità bisogna fare un versamento di sole L. 5.000.

DATA	ORGANIZZATORE	COMPETIZIONE	Class.ne	Gruppi e Formule ammesse - Validità
7	A.C. Trapani	Trapani Monte Erice	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
7	A.C. Livorno	Salita del Gabbro	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
7	Sc. Firenze Corse Blond.	Gara Aut. Mugello	n	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: Italia (Trofeo n.d.) - 850 (Trofeo) - Monza
14	Associaz. Pro Varano	Trofeo Val Ceno	n	Gruppi: 4-5 (1ª e 2ª fino a 2000 cc.); Formule: Italia (Trofeo n.p.) - Ford
14	Autodr. Santamonica	Trofeo Life additive	n	Gruppi: 1-2-3; Formule: Ford - Monza
14	A.C. Firenze	Euro Mugello F. 2 Camp. Eur. Cond. F. 2	i+	Formule: 2
14	A.C. Belluno	Pedavena-Croce d'Aune	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 2ª zona)
14	A.C. Potenza	Coppa Città Potenza	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
14	Autodr. Casale	Gara F. 3	i	Formule: 3 (Campionato)
14	Scud. Etna	3ª Trofeo Scuderia Etna (Pergusa)	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
21	A.C. Lucca	Coppa Alta Garfagnana	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
21	A.C. Avellino	Cronoscalata Monte Vergine	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
28	A.C. Ascoli Pic.	Coppa Teodori	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
28	Autodr. Santamonica	Coppa S. Monica F. 2 - F. 3	i+	Formule: 2-3 (Campionato)
28	A.C. Enna	Gara a Pergusa	n	Gruppi: 2 (Campionato) - 4 (Campionato)
Agosto				
4	A.C. Rieti	Coppa B. Carotti	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
4	A.C. Firenze	Italmugello	n	Gruppi: 5 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo n.p.)
11	Scud. Carpine	2ª Coppa Umbria (Aut. Magione)	n	Gruppi: 1-2-3-4; Formule: Ford
15	A.C. Pescara	Popoli-S. Benedetto in Perillis	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
15	A.C. Enna	Camp. Europa Marche 2 It. a Pergusa	i+	Gruppi: 4 e 5 (fino a 2000 cc.)
18	A.C. Perugia	6ª Trofeo Nardi S. Giustino Bocca Trabaria	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
25	A.C. Enna	G. P. Mediterraneo	i+	Formule: 2
25	A.C. Perugia	Gubbio-Madonna della Cima	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
25	Scud. Piloti Salentini	Coppa Renault-Tommasi	n	Gruppi: 1-2-3-4-5
25	A.C. Lecce	Gara accelerazione	n	Formule: Monza (Coppa)
29	Sias Monza	10ª Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
Settembre				
1	A.C. Brindisi	Coppa Selva Fasano	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 5ª zona)
1	A.C. Milano	Coppa Inter Europa Camp. Europa GT	i+	Gruppi: 3-4 (Campionato)
1	A.C. Parma	7ª Trofeo A.C. Parma	n	Gruppi: 2-3-5 (1ª)
1	Gruppo Piloti Romani	Gara a Valtellunga	n	Gruppi: 1-2-4-5 (2ª)
1	Scuderia Carpine	2ª Coppa Trasimeno	n	Gruppi: 1-3-5 (1ª); Formule: Italia (Trofeo); F.3 (Campionato)
4	Sias Monza	10ª Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
8	A.C. Torino	Coppa Piemonte a Casale	r	Gruppi: 1-2-3-4-5; Formule: 3 - 850 - Italia - Ford - Monza
8	A.C.I.	Gran Premio d'Italia a Monza Camp. Mondo Cond.	i+	Formule: 1
7/8	A.C. Milano	Gare F. Renault e F. Italia	n	Formule: Italia (Trofeo) - Renault
8	Gentlemen's M. C.	XII Coppa Salvo d'Acquisto	n	Gruppi: 1-2-3-4 (1ª)
8	Scud. Mugello Corse	Gara al Mugello	n	Gruppi: 1-2-3-4-5
8	A.C. Palermo	Cefalù-Gibilmanna	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
8	A.C. Brescia	XI Trofeo Valle Camonica	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
12	Sias Monza	10ª Trofeo Cadetti Agip	n	Formule: Monza (Coppa)
15	A.C. Bologna	Gara a Imola - F. 5000	i+	Gruppi: 2 (Campionato); Formule: 5000
15	A.C. Catania	Corsa all'Etna su Autodr. Pergusa	n	Gruppi: 1-2-3-4-5
15	Ass. Pro Varano	3ª Trofeo Comune Varano	n	Gruppi: 4-5 (1ª e 2ª fino a 2000 cc.); Formule: 850 (Trofeo)
15	Scud. Firenze Corse Blondetti	Gara Aut. Mugello	n	Gruppi: 1-5; Formule: Italia (Trofeo) - Monza
15	A.C. Bergamo	Castione Presolana	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 1ª zona)
21/22	A.C. Milano	Coppa Agip	i	Formule: 3 (Campionato) - Italia (Trofeo)
22	A.C. Firenze (1)	G. P. Mugello Camp. Eur. Marche 2 It.	i+	Gruppi: 4 e 5 (fino a 2000 cc.)
22	Autodromo Casale	Coppa Aut. Casale - F. 5000	i+	Formule: 5000 - Ford
22	A.C. Milano	Gara a Monza	n	Formule: 3 (Campionato) - Italia (Trofeo)
22	A.C. Siena	Coppa Chianti	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 3ª zona)
22	Valtellunga S.p.A.	Gara a Valtellunga	n	Gruppi: 2 (Campionato) - 4 (Campionato); Formule: 850 (Trofeo)
22	A.C. Caltanissetta	XXI Coppa Nissena	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
22	A.C. Venezia	Trofeo Venezia (Varano)	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
29	A.C. Belluno	Coppa Alpe Nevegal	i	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 2ª zona)
29	Scuderia Carpine	Gara Aut. Magione	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 (1ª)
29	A.C. Firenze	F.3 Mugello	n	Gruppi: 2 (Campionato); Formule: 3 (Campionato) - Italia (Trofeo)
29	A.C. Ragusa	Coppa Monti Iblei	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
Ottobre				
6	A.C. Siracusa	Val D'Anapo Sortino	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
6	A.C. Milano	Coppa Carri	n	Gruppi: 2 (Campionato)
13	Scud. Firenze Corse Blondetti	Gara Autodromo Mugello	n	Gruppi: 1-2-3-4; Formule: 850 (Trofeo)
13	Valtellunga S.p.A.	Gran Premio Roma Camp. Eur. Cond. F. 2	i+	Gruppi: 5 (Campionato); Formule: Italia (Trofeo)
13	A.C. Cagliari	Coppa Città Iglesias	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 4ª zona)
16/20	A.C. Torino	Giro d'Italia	i	Gruppi: 1-2 (Campionato) - 3-4 (Campionato) - 5
20	Scuderia Carpine	Gara su Autodromo Magione	n	Gruppi: 1-2-3-4; Formule: Italia (Trofeo)
27	A.C. Firenze	Coppa d'Autunno	n	Gruppi: 3-4 (Campionato) - 5 (Campionato)
27	A.C. Catanzaro	Ponte Corace Tiriolo	n	Gruppi: 1-2-3-4-5 - (Montagna 6ª zona)
27	Gruppo Piloti Romani	Gara a Valtellunga 2 Ore Turismo	n	Gruppi: 2-4-5
Novembre				
3/4	Scuderia Carpine	Gara su Autodromo Magione	n	Gruppi: 1-2-3-4; Formule: Italia (Trofeo)

(1) Salvo conferma CSI

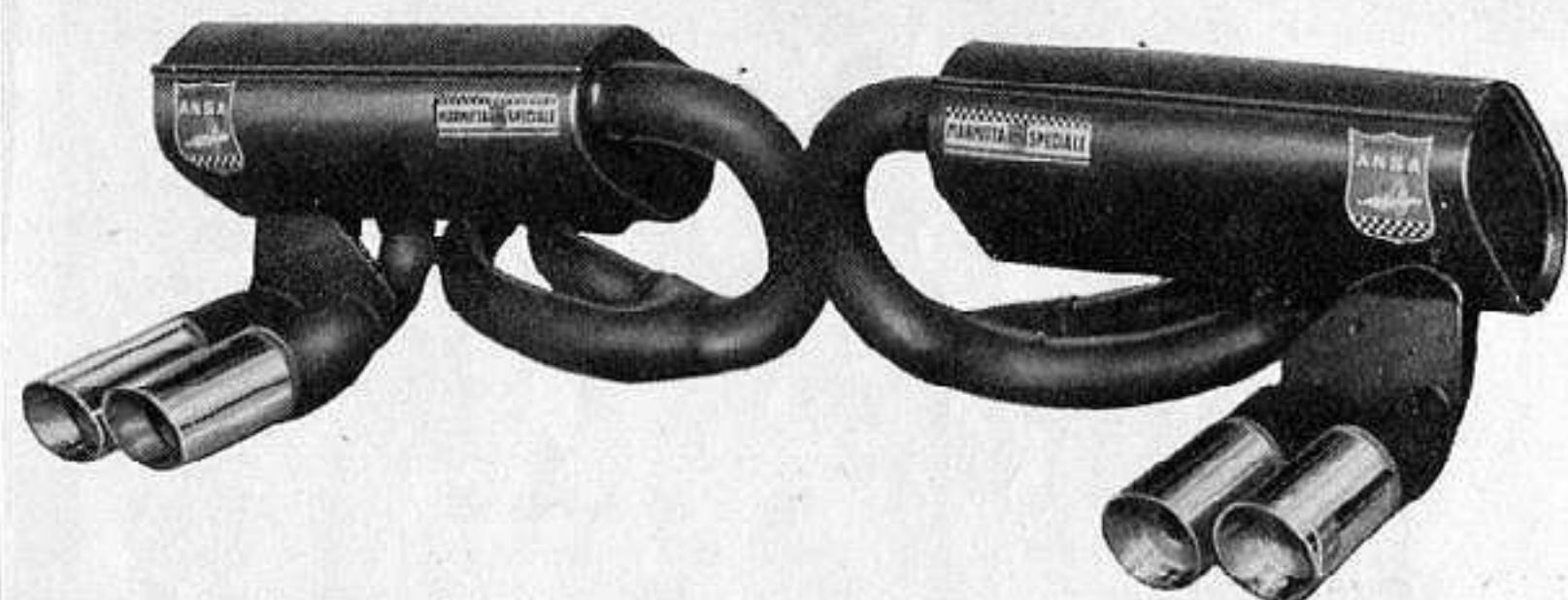
NOTE:

i - it = internazionale libera; i = internazionale; n = nazionale; r = riservata
 II - n.p. = gare del Trofeo F. Italia alle quali possono partecipare i conduttori con numero di gara pari;
 - n.d. = gare del Trofeo F. Italia alle quali possono partecipare i conduttori con numeri di gara dispari;
 III - montagna = Trofei della montagna di zona per le vetture dei gruppi 2, 4 e 5.

Silenziatori Speciali per:

Porsche VW-Porsche tutti i tipi

Alto rendimento
 Estetica migliorata
 Rumore più aggressivo
 ma contenuto
 Valorizzazione della vettura



ANSA marmitte

41034 Finale Emilia (Mo)
 Tel. (0535) 98 031 - 98 032



VIAUTO RACING TEAM

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER L'EMILIA-ROMAGNA
ANCILLOTTI - MONTESA
 ASPES - ZÜNDAPP - MONARK
 VASTO ASSORTIMENTO USATO



Bologna
 Viale Masini 18
 tel. 35 29 38



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

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

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO



QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA

RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

MILANO - C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 31.72.70

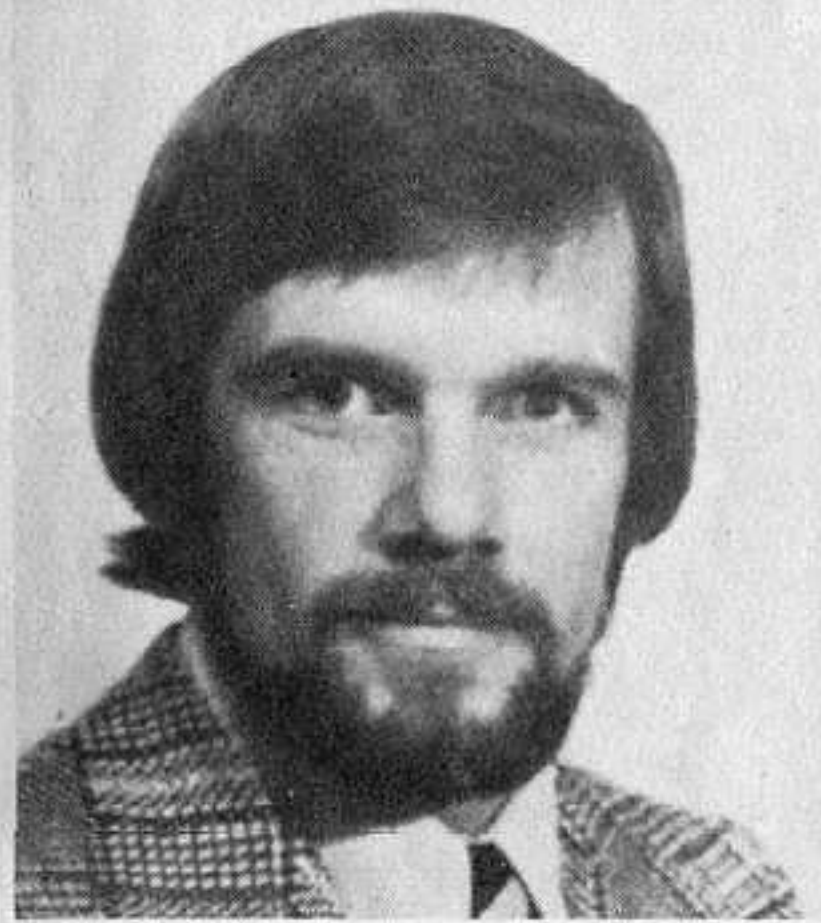
Non vanno forte in bici i campioni del volante

NEW YORK - Da quando la Federazione professionistica di atletica ha istituito il ciclo delle gare in tutti gli Stati Uniti, alle manifestazioni con decine di migliaia di dollari in palio, partecipano «tutti» gli atleti di qualsiasi categoria. Basti pensare che recentemente ad una gara di biciclette hanno preso parte anche Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter, Peter Revson e l'asso delle «stock car» Bobby Allison. Sfortunatamente, però di fronte alla forza di O. J. Simpson, asso del football americano, pagato un milione di dollari da una squadra professionistica, gli assi del volante hanno dovuto ripiegare e lasciare via libera.

Dopo cinque giri della pista di circa 600 metri, Simpson ha vinto con netto distacco, seguito da un altro asso del football Franco Harris, quindi da Dave Anderson e poi Jody Scheckter. Sulla scia, molto indietro, l'asso brasiliano che è venuto meno nel «rush» finale. Tuttavia, Scheckter ha vinto una batteria della corsa ad ostacoli distaccando Bobby Allison che, zig-zagando alla maniera degli stock car ha fatto cadere molti ostacoli, ne ha evitati alcuni finendo terzo. Al termine della manifestazione, Scheckter ha vinto 700 dollari, Fittipaldi 400 ed Allison 200. O. J. Simpson, invece ha portato via 20 mila dollari, il pugile californiano Jerry Quarry 15 mila, avendo trionfato nella partita di «bowling» e nel sollevamento pesi. Peter Revson, nella gara di nuoto ha dato scacco matto a tutti e qualcuno ha subito malignato: «Peter è cittadino di Rodonto in California ed è sempre in mezzo all'acqua». Ma Revson ha risposto, tutto il contrario, «io trascorro la giornata dentro l'abitacolo».

• Come si era già più o meno detto, i concessionari inglesi della OPEL hanno creato il Dealer Opel Team, che iscriverà queste vetture in varie attività dello sport motoristico. La squadra sarà diretta dal rallyista Tony Fall.

• Con la ridotta attività della Ford, per quanto riguarda l'automobilismo, è stato detto a JOHN FITZPATRICK che potrà fare soltanto due o tre gare per la Ford tedesca, nel campionato europeo turismo.



TORONTO - Robert R. Tanner di 28 anni è stato nominato responsabile coordinatore per la nuova stagione della Player's Challenge Series per vetture di Formula Atlantic. L'annuncio è stato dato dal presidente della CASC, (Canadian Automobile Sport Clubs) Mr. Bob Hanna.

Essendo aumentato l'interesse in campo internazionale per il 1974, c'era bisogno di un amministratore a tempo pieno, e quale migliore scelta se non quella di Robert R. Tanner, che oltre ad essere un ottimo pilota professionista è anche un eccellente amministratore. Il continuo aumento di popolarità di questo tipo di gare, qui nel Nord America va sempre più crescendo. Il successo riportato lo scorso anno nel Campionato Player's, ha indotto la CASC a ingrandire i suoi uffici. Tanner avrà il suo ufficio nella zona di Willowdale in Ontario, a circa una decina di km. da Toronto.

PURLEY F. 2 «cinese»

• Altri particolari sulla guida di F. 2 di PURLEY e di QUESTER. Il patrocinio viene da Hong Kong ed è lì che nacque l'idea. Lo scorso novembre Quester portò la March Formula Atlantic di Purley al GP di Macao, al quale era iscritta da un ricco importatore americano di Ford e di BMW residente a Hong Kong, un certo Harper. La trasferta non andò molto bene perché il motore si ruppe, ma Harper, che negli anni passati iscrisse Makinen al Rally di Hong Kong, cominciò a interessarsi a corse più importanti di quelle di club, che patrocinava da vent'anni. Ecco dunque formato il team F. 2 con le March-BMW e Purley ha saputo la notizia il giorno in cui la regina madre d'Inghilterra gli ha consegnato la medaglia per il suo gesto di coraggio a Zandvoort. Naturalmente, Purley ha rinunciato al suo programma in Formula Atlantic.

Super F. FORD

• Sembra che si concretino le proposte per una «FORMULA SUPER FORD», rese ancor più accettabili dal fatto che in Inghilterra ci sono circa 280 piloti di Formula Ford, molti dei quali non riescono a ottenere iscrizioni alle gare, dato che naturalmente gli organizzatori danno la precedenza a quelli più noti. Sotto molti aspetti, questa nuova categoria segue da vicino il concetto dell'esistente Formula Ford, però con motore di due litri, a un albero a camme in testa (utilizzato su vetture come la Capri) invece del 1600. La potenza sarebbe dunque di 120-130 HP e per i regolamenti sono previsti cambiamenti minimi, in rapporto a quelli della Formula Ford.

V8/Blog Scans



Contrabbando di targhe

• A BARI, per sottrarsi alla circolazione a targhe alternate, i contrabbandieri di sigarette sono diventati contrabbandieri di targhe. Vendono infatti sulle strade fac-simili di targhe in plastica, autoadesive, che servono per camuffare la targa vera.

• La TARGA «PROVA», con numero pari o dispari, non è valevole per l'austerità con targhe alternate, anche se non esiste una norma specifica.

• Per ordine dell'ente federale per la protezione dell'ambiente, la CHRYSLER dovrà richiamare in fabbrica, per un difetto al sistema di filtraggio, 825.000 vetture modello 1973, circa la metà di quelle prodotte lo scorso anno.

• La vendita di automobili americane negli STATI UNITI in febbraio è calata del 26,7%, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

• La VOLKSWAGEN ha annunciato un aumento dei prezzi delle sue vetture del 6,35% in media, a partire dall'11 marzo. Il prezzo del Maggiolino sale così a oltre un milione e mezzo di lire.

• Anche in VATICANO è aumentato il prezzo del carburante. La benzina super costa ora lire 160 al litro, mentre prima ne costava 135. Rimane invariato (110 lire) il prezzo della normale.

• L'UNIONE SOVIETICA comincerà a produrre in serie autoveicoli azionati a gas naturale. Si calcola che nel 1976 saranno in circolazione a Mosca 35.000 autoveicoli funzionanti a metano.

• La UNIROYAL ha fornito i suoi pneumatici radiali metallici ad un'Alfa Romeo-Alfetta impiegata in una prova sorvegliata dall'Istituto sperimentale auto motori (ISAM). Con un solo treno di gomme la vettura, pilotata da cinque diversi piloti, ha coperto una distanza pari a 75.728 chilometri con un consumo medio di battistrada pari a 1 millimetro ogni 11 mila chilometri. I radiali usati erano della serie Uniroyal-Grandi Piedi.

• Dal 15 marzo in SVEZIA sono state abolite le ultime restrizioni petrolifere. Il razionamento del petrolio e della benzina era stato imposto l'8 gennaio. Agli automobilisti erano stati assegnati cento litri di benzina per sette settimane, ma poi il razionamento era stato abolito il 29 gennaio.

• Un gruppo di uomini d'affari inglesi ha formato una società, denominata South Western Motor Circuits. Sperano di costruire un nuovo e modernissimo CENTRO SPORTIVO nella zona, di cui sarebbe parte un circuito nella contea del Somerset.

• Poiché la scuderia Ford France cessa l'attività in questa stagione, GUY CHASSEUIL rischiava di restare senza guida, ma per fortuna la Scuderia Sonauto-BP rinasce e affiderà a Chasseuil una Carrera gruppo 3, per disputare il campionato di Francia dei rallyes.

• JEAN VINATIER dirigerà una nuova scuola di pilotaggio, finanziata dalla Ford, a St. Pol nel nord della Francia. Verranno soprattutto usate delle Formula Ford, com'è naturale.

• Il francese Robert Buchet ha ritirato la sua nuova Porsche Carrera, con la quale BALLOT-LENA cercherà di vincere il campionato europeo GT. Ora Buchet sta mettendo la vettura a punto per la prima prova del campionato e, intanto, lavora anche attorno alla seconda macchina della scuderia che sarà affidata a Lafosse.

TAXI elettrici

• Per far fronte all'alto prezzo della benzina il governo francese ha deciso che a Parigi vengano messe in circolazione autopubbliche elettriche. E' stato inoltre precisato che una trentina dei tassi che saranno costruiti dalla «RENAULT» entreranno in funzione a Parigi entro due anni.

• Si continua a dire che EMERSON FITTIPALDI parteciperà a qualche gara di F. 2, patrocinato dalla Marlboro. Si dice che abbia a che fare con il team Surtees di F. 2, formato di piloti dell'Equador (anche Watson farebbe qualche gara).

• Il MOTOR CIRCUIT DEVELOPMENTS ha chiesto alla FIA di iscriverne nel calendario internazionale 1975 due nuove gare di campionato: una per la marche due litri agli inizi di marzo a Mallory Park e una per il challenge europeo turismo, a Oulton Park in primavera.

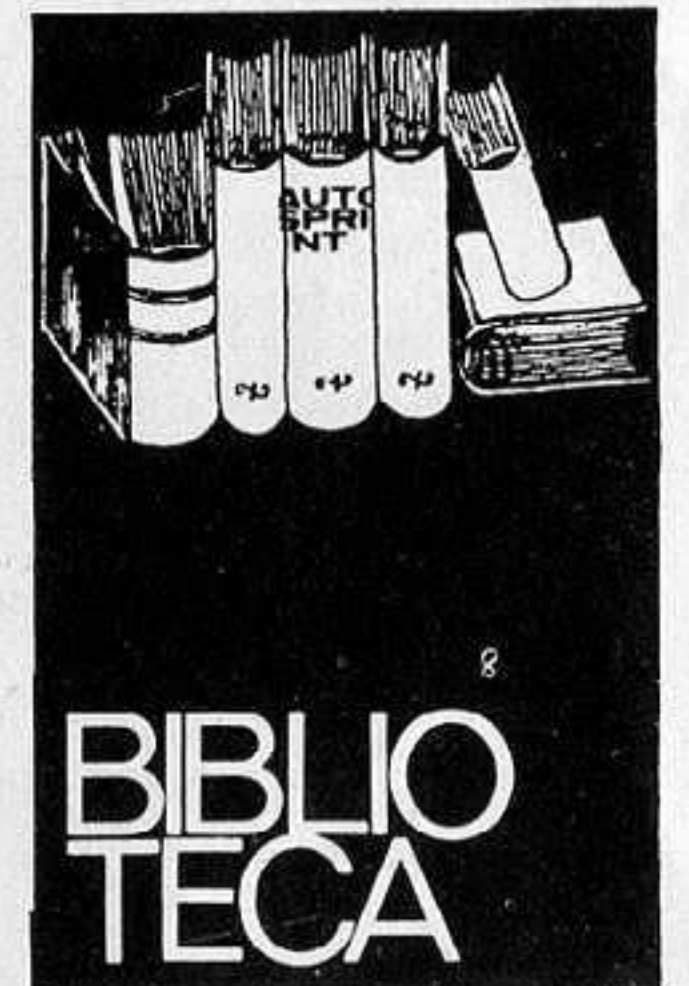
• Pare ormai certo che la prima vettura di F. 1 brasiliana, la «FITTI-PALDI», debutterà al GP d'Argentina del 1975. Lo avrebbe annunciato lo stesso Wilson Fittipaldi.

Paura «gialla»

• In GIAPPONE le registrazioni di automobili sono calate del 37,2% nel mese di febbraio, rispetto a un anno prima, raggiungendo le 194.253 unità. Il calo che spaventa gli operatori economici è al solito dovuto al forte aumento del prodotto e del combustibile, oltre che a un rallentamento generico dell'economia del paese. La Nissan avrebbe subito un calo pari al 49,4%, nell'anno.

• Sostituendo le guarnizioni ed i rostri di gomma che si applicano ai paraurti a mezzo di bulloni, con nuove parti che si innestano a scatto e che sono stampate con resina ionomerica «SERLYN» della Du Pont, gli ingegneri della FORD sono riusciti ad ottenere notevoli economie nei costi.

• PEPE CAGLINI il pilota che in Formula Ford ha fatto la sua ultima stagione di corse, affronterà il 21 marzo prossimo ben diversa tenzone portando all'altare la gentilissima LAURA CUZZOLIN. Alla futura coppia gli auguri di AUTOSPRINT.



Dalla parte dei direttori

Giorgio Liguori, il non dimenticato ex presidente dell'Automobile Club di Bologna, è ancora una volta alla ribalta. Il suo costante impegno civico — che lo ha spinto a restare nella famiglia sportiva quale presidente del Comitato Giuridico della CSAI, nonostante il prestigio, ma gravoso incarico di Commissario della Legge presso la Repubblica di San Marino — gli ha ispirato un saggio sulla «Diffamazione a mezzo stampa».

E dobbiamo subito dire che questa ulteriore opera di Liguori è un vero gioiello. Innumerevoli sono i pregi del libro, ma lo spazio ci costringe a porre in risalto quelli che ci sembrano essenziali:

1) l'assoluta padronanza della materia che dimostra a quale alto limite sia giunta la preparazione giuridica dell'Autore;

2) il tentativo, riuscitissimo, di rendere accessibile anche ai «non addetti ai lavori» una materia che non è soltanto scottante dal punto di vista etico-sociale, ma estremamente impegnativa anche sotto il profilo tecnico-giuridico. Il dott. Liguori ha veramente aperto una frontiera, delineando un indirizzo assolutamente originale, svolgendo l'indagine precipuamente — sono parole dell'autore — «a vantaggio di chi, non vivendo professionalmente nel mondo del diritto, su di esso gravita con la sua quotidiana attività o con la sua attenzione di cittadino consapevole»;

3) la solida comprensione, la viva simpatia, il genuino rispetto per la professione del giornalista che costituisce il motivo conduttore del lavoro. Anche quando Liguori sottolinea che «non è ancora scomparso il deplorabile sistema di esprimere l'addebito disonorevole non con franca e consapevole certezza, bensì con la velenosa insinuazione del dubbio». Ma si tratta di rilievi ineccepibili che stanno, semmai, a dimostrare che l'attaccamento dell'Autore alla professione del giornalista si spinge sino al desiderio di sempre più nobilitarla. Basterà citare le pagine (79 e seguenti) in cui Liguori costruisce una appassionata difesa della posizione del direttore, definendolo con toccante senso della realtà «il vero cireneo dei tempi moderni»;

4) la chiarezza dello stile e la sua incisività.

Tralasciamo la parte strettamente giuridica — peraltro tale da porre in vetrina una sicurezza di dottrina e una doviziosità bibliografica non comuni — per far presente ai nostri lettori che il volume è disseminato di interessanti notazioni psicologiche e di costume.

L'opera, preceduta da una magistrale presentazione di Franco Bricola, va raccomandata a tutti e in particolare ai giornalisti che in essa troveranno un moderno e snello codice deontologico e, al tempo stesso, una intelligente e motivata rivalutazione della professione. Noi di AUTO-SPRINT ne faremo tesoro, perché in prima linea come siamo con le nostre abituali chiare prese di posizione potremmo trovarci a beneficiare di sì qualificati chiarimenti.

Giorgio Liguori
DIFFAMAZIONE
A MEZZO STAMPA
Ponte Nuovo Editrice Bologna
Prezzo: L. 2.000

HELVETIA

SPOILER ANTERIORI

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

PRESE ARIA

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

SPOILER POSTERIORI

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

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

