

LEGGETE  
SUBITO

REVSON  
nel rogo

## I responsabili li conosciamo

PETER REVSON, il pilota-miliardario, è morto venerdì pomeriggio a Kyalami, nel rogo della sua SHADOW, durante un test in vista del G.P. Sudafrica. Questa volta abbiamo poco da aggiungere alla cronaca nuda dei fatti. Non vogliamo aggiungere nulla. Perché abbiamo più volte scritto tutto — i nostri lettori ci sono buoni testimoni — quello che c'era da scrivere su queste drammatiche vicende che portano l'immane matrice del fuoco (a parte la causa scatenante cioè la avaria alla sospensione anteriore). Le corse automobilistiche sono pericolose: lo sappiamo tutti. Ma questo non significa che si sia dovuto rinunciare, per ingiustificabile partito preso di certi squallidi personaggi che pensano soltanto al carpe diem tecnico o burocratico più spicciolo, alla soluzione dei problemi chiave della sicurezza delle gare come delle vetture da corsa.

REVSON, è stato chiarito dopo le prime notizie, è morto per le conseguenze dell'urto che gli avrebbero causato fratture mortali. Poi si è scatenato il fuoco a rendere agghiacciante il dramma. Se anche REVSON avesse avuto una possibilità di cavarsela, le fiamme hanno tolto ogni speranza, confermandosi ormai componenti essenziali di inappellabilità negli incidenti.

Si è parlato e scritto tanto, troppo, sulla si-

curezza delle corse. Si sa che i guard-rails sono ormai superati di fronte agli spazi liberi. Si sa che la corsa alla leggerezza degli organi meccanici facilita avarie sempre più serie. Anche la lotta al fuoco è stata insabbiata. Con ridicoli cavilli e giochi burocratici di interessi e di clan (persino di stampa) finora si è preferito ricorrere a palliativi, lasciando nel limbo delle pastoie burocratiche anche quel serbatoio antifiamma dell'ing. Carlo Chiti che era qualcosa di più di una speranza. Sapete come sono andate le cose. La CSI non ha avuto la forza e il coraggio di imporlo ai costruttori, preoccupati di rinunciare a certi ridicoli vantaggi di alcuni di loro e tanto meno a dare un avallo di rispetto all'impegno di un tecnico che ha pur saputo proporsi una battaglia di riumanizzazione e di progresso vero (nell'interesse generale) dello sport automobilistico. CONOSCIAMO, ANZI CONOSCETE TUTTI, CHI SONO I RESPONSABILI DI QUESTO COLPEVOLE OSTRACISMO O ASSENTEISMO. Perciò non vi è nulla da aggiungere alla morte di Peter Revson, se non il nostro personalissimo cordoglio per un pilota e un Amico, un amico di AUTOSPRINT, giornale del quale Peter si era fatto spontaneo e entusiasta supporter nel mondo americano delle corse.

il pallottoliere  
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO  
DELLE CORSE

48 KARTING

46 TUTTESPRINT  
MOTORAMA

48 SCRIVETECI  
rimarremo amici

50 MARKET  
INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

• Il prof. Mariano RUMOR ha annunciato il programma del nuovo Governo. Dove i punti cardini sono due: la politica deflazionistica e l'ulteriore aumento del prezzo della benzina con la rinuncia al razionamento. Ma non erano i due postulati-chiave di sempre del dimissionario La Malfa? E allora, perché?...

• L'avv. CARPI de' Resmini, Presidente dell'ACI, ha tirato fuori dal suo imprevedibile (pluri) cilindro un'altra « sorpresa »: stavolta il boss ACI scopre che l'austerità-circolazione è stata tutta una boutade perché, contro 120 miliardi di benzina risparmiata, si valuta un deficit del settore turistico, nelle 15 domeniche-tabù, di oltre 1200 miliardi! E allora? Portiamo il limite di velocità, magari a 50 all'ora per parruggiare?...

• Il ministro delle Partecipazioni Statali, on. GULLOTTI, uscito indenne dallo scandalo petrolifero, ha ottenuto la desiata programmazione dei famosi investimenti al Sud dell'Alfa Romeo, sancita nel recentissimo accordo

## La miniera italiana

tra Azienda di Stato e Sindacati. Il Mezzogiorno avrà, dunque, una fabbrica di ruote per 200 operai e una fonderia per mille (ma per questa deve



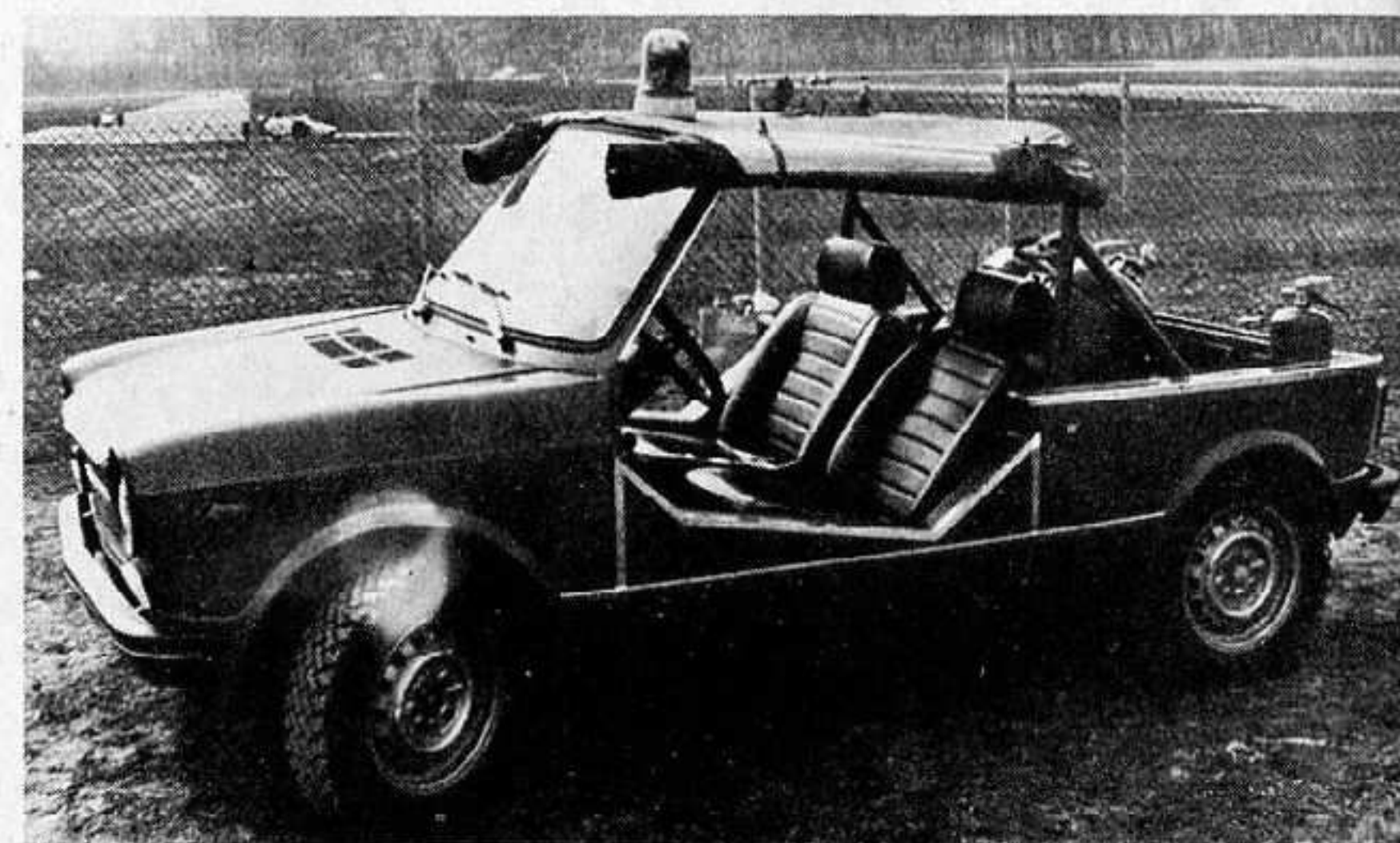
essere ancora scelta la località: magari sarà Avellino!). E la testa di Luraghi valeva proprio un sì meschino parto, che è una beffa per tutti (Meridione anzitutto...)?

• Il Ministro del Lavoro BERTOLDI (il protagonista dell'arbitrato-ukase tra Fiat e Sindacati), hanno scritto i giornali la scorsa settimana, nel resoconto della seduta alla Camera per la presentazione del nuovo Governo: «...ha sollevato la necessità di rinunciare al razionamento per non mortificare (sic!) l'industria automobilistica...». Per accorgersene ci voleva la « sparata » di Umberto Agnelli?...

MORALE (in geografia economica): sta a vedere che il nostro Paese, povero di ricchezze naturali, forse si era scordato di avere una miniera sempre più particolarmente ricca: quella del bronzo. In fondo non c'è da meravigliarsi. E' anche questo un ritorno ecologico. Abbiamo una tradizione persino preromantica nell'arte di modellare (le facce) con questo minerale, par-don... lega.



• I SINDACATI modenesi si rifanno sotto con i trattori-Ferrari (mentre i metalmeccanici più svelti della zona emigrano tra le ceramiche); il Sindaco di Modena fa piantare il granoturco nella campagna-fantautodromo di Marzaglia... (ma di queste altre istruttive novità leggerete appresso a parte).



• Tutti gli autodromi stanno migliorando i servizi di pronto intervento anti-fuoco. Questi inediti spider sono stati realizzati su Fiat 128 rally a Casale. A Kyalami il mezzo antincendio è arrivato rapidamente e con efficacia di intervento sul luogo dell'incidente di Revson. Ma non è bastato a garantire quel margine di sopravvivenza che solo una prevenzione a monte può dare. Cioè annullare la potenzialità comburente della benzina. Ma del serbatoio con il reticolo alimentato da liquido ignifugo non si vuol sentir parlare. Nonostante che adesso la CSI abbia in pratica omologato (ma non reso obbligatorio!) il modello Pirelli del brevetto Autodelta, cioè un tutto unico in gomma serbatoio-reticolo. Si gioca sui pesi per evitare l'obbligatorietà dell'adozione. La drammatica morte di Revson servirà a un esame di coscienza per tutti coloro che hanno impedito a sì caro prezzo la logica e umana scelta tecnica di sicurezza? I responsabili si guardino allo specchio!

## Basta col caro-benzina!

• Sono cominciati i primi furti, col caro-benzina, ai distributori delle città. Per non allarmare, la Polizia spesso informa genericamente di « rapine ». Invece i malviventi non portano via soldi, ma... oro nero in natura. Se la benzina cresce a 300-350 lire cosa succederà?

• Già, è una cosa che deve chiedersi il presidente Rumor! E' proprio certo che la gente accetterà sortite sempre più vessatorie? Ha pronto il suo Bava-Beccaris per ogni evenienza? Ricordate quel signore dal doppio nome? Era un famoso generale che, nell'inquietata Italia di allora, ricorse ai fucili per placare l'esplosione popolare contro il carovita nei moti del 1898 a Milano. 76 anni fa come oggi, in un'austerità non di consumi ma di miseria, il Governo non trovò di meglio che ricorrere agli inasprimenti fiscali per sanare la bilancia pubblica. E cosa colpì? Il consumo più di massa di allora: la farina. E inventò la famosa tassa sul macinato. Il (più) « macinato » di oggi è la benzina. E il carrello dei contadini tartassati è diventata l'auto dei cittadini. L'escalation è proporzionale. Hanno mai pensato a questo i nostri esimi politici? Quando si convinceranno che, sortite culturali e (pseudo) intellettuali a parte, l'automobile è un bene assoluto di prima necessità e non voluttuario? Perciò non se ne può fare l'oggetto di una mortificazione e vessazione continua! Aumentate, aumentate pure. Ma un limite di guardia c'è per tutto. E la gente ormai ha capito il gioco. Si mortifica l'auto con balzelli a getto continuato, sempre nella convinzione che la « pompa » fiscale continuerà comunque a succhiare salvando le depauperate casse dello Stato e le facce premurose dei governanti. E se invece non pompasse più? Sarebbe lo stesso la bancarotta, ma stavolta senza scappatoie di comodo!...

• Infatti i benzinai già piangono. I grandi guadagni di ieri si assottigliano. Parc che, con la super a 260, siamo già a vendite dimezzate. E lo Stato come pagherà le pensioni il cui aumento si era voluto garantire col costo della benzina in più? E l'orgia comunale dei balzelli per divieto di sosta, continuerà anche a multe quintuplicate? E se gli automobilisti rinunciassero a rischiare le maxi multe e gli agenti dovessero comminarne poche, come faranno a quadrare i dissestati bilanci comunali, che portano già in preventivo, tra gli introiti più pingui, proprio le multe? La risposta già è arrivata dal Ministro dell'Industria De Mita, il quale ha annunciato che il consumo di carburante è diminuito (col prezzo a 260 lire al litro) del 30% e che i serbatoi delle raffinerie sono pieni al 100 per 100%. In compenso manca il gasolio e quello sì, sarà necessario razionarlo!... Sapete cosa vuol dire tutto ciò? Che il Governo aumenterà la benzina non perché vuol ridurre il consumo per incidere meno sulla bilancia dei pagamenti, ma perché vuol recuperare quelle quote fiscali perdute (e già calcolate in attivo) per i consumi che esso stesso ha mortificato con ridicole trovate cultural-demagogiche. La prova? Che debbono razionare il gasolio. Il gasolio manca mentre la benzina c'è in abbondanza perché l'olio combustibile etc. sono sottoprodotti della raffinazione. E se raffinato meno, perché benzina ce n'è d'avanzo per i consumi ridotti, si produce meno gasolio. Il giro è vizioso. Ma il vizio principale è nel non voler ammettere l'errore di fondo.

• Si è costituita l'Associazione per la Difesa degli Automobilisti. Sono tutti illustri personaggi ultra 65enni che si propongono una decisa iniziativa in sede costituzionale per abrogare la legge-punitiva delle « patenti fino a 180 all'ora », per sub 21enni e ultra 65enni. Tra le prime adesioni quelle di Giuseppe Luraghi ed Enzo Ferrari. Promotori sono il collega Raffaello Guzman e l'editore di « Astrolabio » Mario Ubaldini. L'Associazione dilaga, piaccia o no all'ACI e agli onorevoli inventori della incredibile legge-colpo-di-mano.

• Se i conti Rossi (Martini) hanno evitato di pagare i tre miliardi di riscatto per il rapimento del loro congiunto, difficilmente forse riusciranno a non versare a Luciano Pederzani i 48 milioni che il costruttore Tecno reclama in arretrati di sponsorizzazione della F.1 '73. La parte torinese afferma di dover versare solo 18 milioni ancora. Dopo la prima udienza esplorativa, il giudice ha rinviato la causa a metà aprile.

• Cevenini giura di averla sentita a Ginevra: « Quando proverà la nuova monoposto Ferrari con il motore 3000 8 cilindri a V (trasversale, aggiungo io)...? ».

• Ho sognato un governo così: Cesare Merzagora (Presidente del Consiglio), Franko Serpico (Ministro degli Interni), Gianni Agnelli (Ministro degli Esteri), Guido Carli (Ministro del Tesoro, Bilancio e Finanze), Giuseppe Luraghi (Partecipazioni Statali), Enzo Ferrari (Ministro Industria e Trasporti), ing. Santucci (Ministro Lavori Pubblici), avv. Musio Sale (Giustizia), e infine al Turismo e Spettacolo, Alberto Sordi. Non per far ridere ma per far certo più sul serio, (con tutti gli altri), di quanto non sia avvenuto finora.

Marcellino





Ickx ha dato una grossa soddisfazione a Chapman, conquistando un'altra (forse l'ultima) vittoria con la 72 «tirata a sorte» fra lui e Ronnie

Copyright per l'ITALIA

**AUTOSPRINT**

presenta

**JACKY ICKX**

GLI ARGOMENTI di

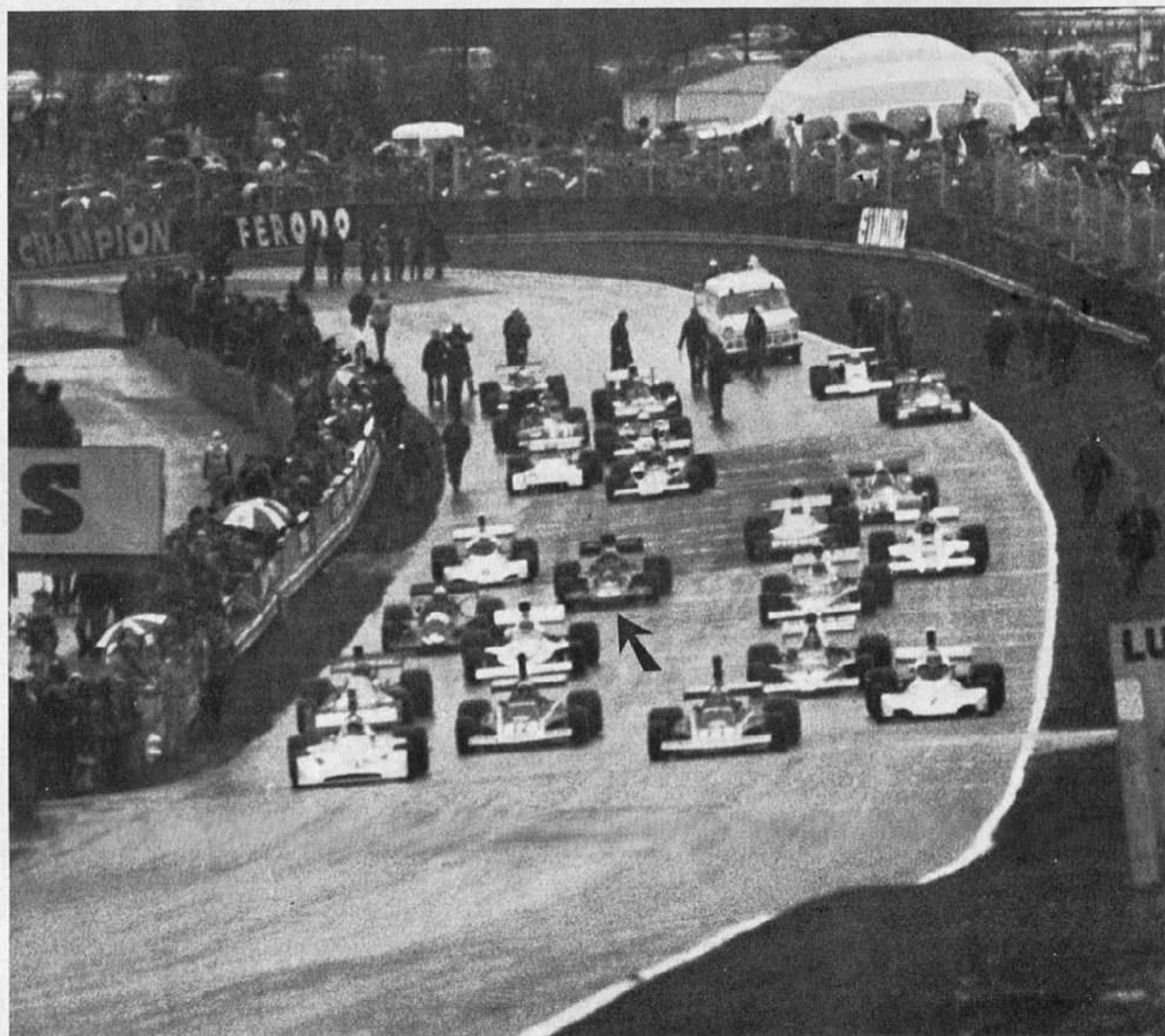
Jacky racconta tutta la sua soddisfazione

# HO VINTO in partenza

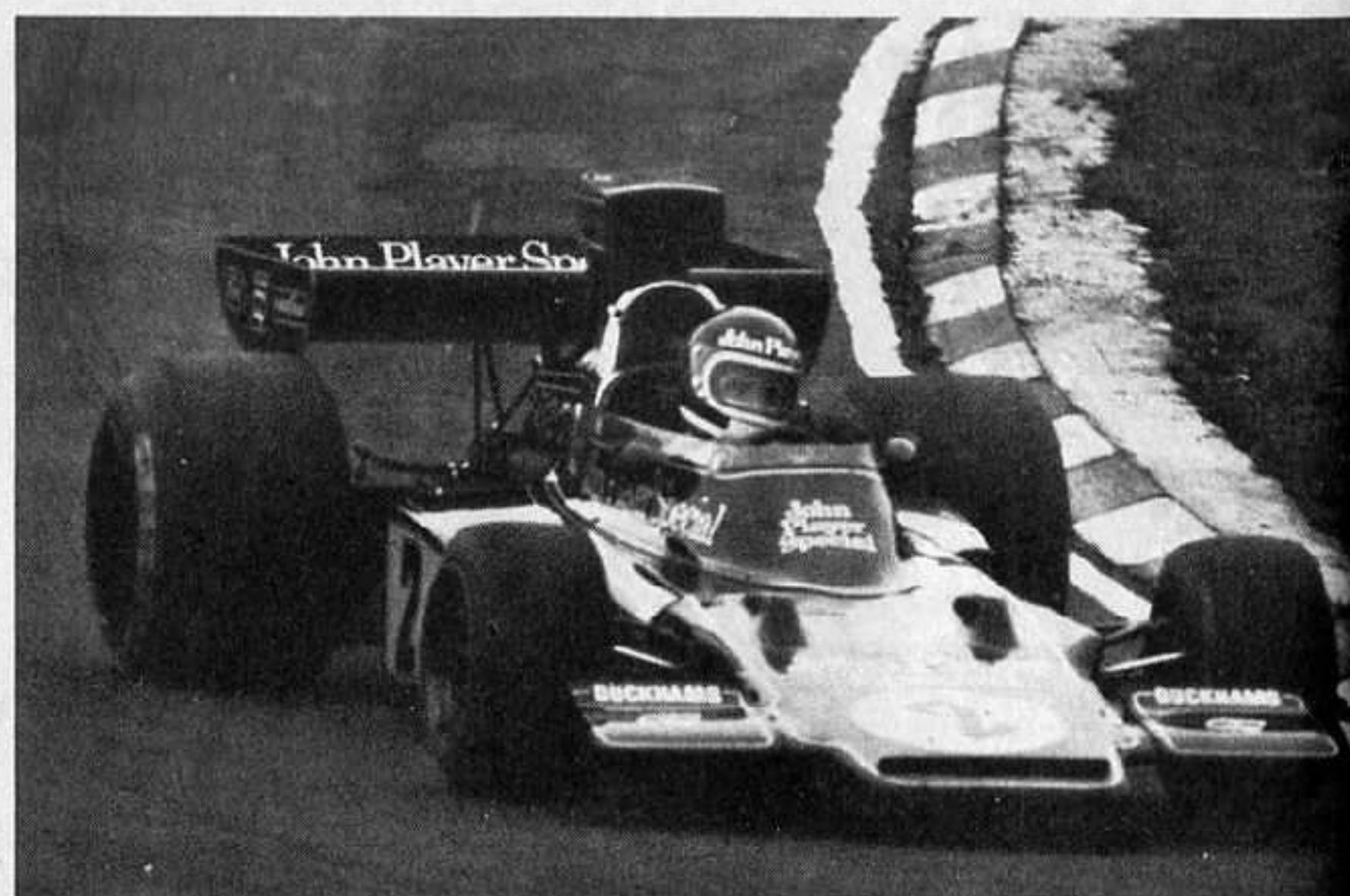
**C**ontento lo sono, sicuro. Ma la parola «soddisfatto» converrebbe di più. Soddisfatto d'aver ben fatto il mio lavoro. Soddisfatto ancora di più per aver potuto così rapidamente rendere il buon lavoro che fa Geoffrey Kent, della John Players (dove c'è il senso del calore umano) e a Colin Chapman, personaggio costruttivo e rigoroso nell'equità.

Così, ciò che la «Corsa dei Campioni» avrà rivelato innanzitutto, è che la formula di due «primi piloti» non è parola vaga alla JPS-Lotus. In seguito agli scioperi, Chapman poteva allineare una vettura solamente e Ronnie Peterson e io desideravamo entrambi pilotarla. Se Chapman avesse dato la preferenza a Ronnie che conosce molto meglio di me la 72, non avrei potuto prendermela. Ma il volante è stato tirato a sorte fra noi.

Mi sto chiedendo se la premonizione esiste, ora che osservo a posteriori il mio vivo desiderio di partecipare a questa «Race of Champions» che, teoricamente, non poteva apportarci nulla. Questa parteci-



Il momento della partenza alla Corsa dei Campioni, a Brands Hatch. Si nota (sopra) come la Lotus di Ickx sia al centro dello schieramento. Sotto, subito dopo il via, Jacky infila la zona giusta approfittando del fatto che, sulla parte destra dello schieramento, Hunt ha «sbagliato» la partenza: una vera fortuna per l'uomo JPS



Ickx in corsa. Il terreno bagnato lo ha favorito, indubbiamente, ma non quanto poteva essere qualche anno fa. Anche gli altri imparano...

pazione della JPS-Lotus non aveva nessun altro fine che provare sulla 72 diversi nuovi elementi destinati alle JPS 9 che sono già in viaggio per l'Africa del Sud, come per esempio un nuovo alettone.

E' fra l'altro la cosa che spiega il nostro ruolo secondario durante gli allenamenti, che sono stati per noi solo una serie di prove. L'undicesimo posto alla partenza non rifletteva però il livello reale della vettura, perché la sfortuna aveva immobilizzato la vettura ogni volta che si presentava l'occasione per provare a «fare» un tempo. Ed ha continuato fino alla partenza poiché abbiamo rotto un motore domenica mattina durante l'ultimo allenamento libero. Infatti se dico che fu la sfortuna, è perché tale ci sembrava in quel momento.

In verità, fu la nostra prima condizione di favore perché ci ha per-

messo di cambiare (in un tempo record) un motore che avrebbe reso l'anima nei primi giri. Bisogna dire che i meccanici sono stati meravigliosi.

## La tattica diventava primordiale

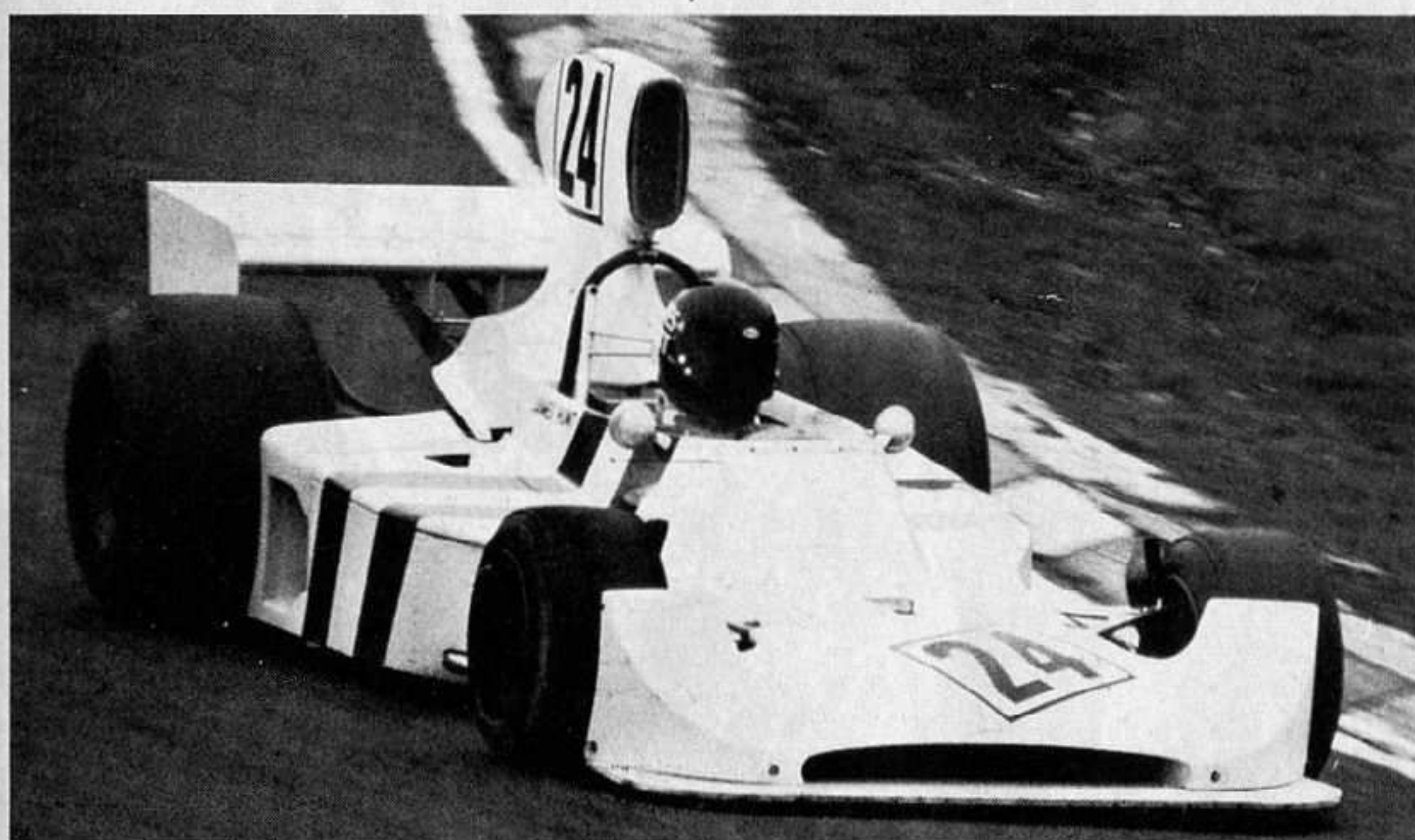
Quanto alla nostra seconda condizione favorevole, fu evidentemente la pioggia che rimetteva in ordine la scala dei valori in questione. Badate che la strada bagnata non mi assicura più lo stesso vantaggio che mi assicurava tre anni fa. Non si può immaginare come i miei rivali hanno imparato a guidare sotto la pioggia, nel frattempo. Ma essa porta sempre un fattore di livellamento tecnico. Si può difficilmente immaginare che su suolo asciutto, la vecchia JPS-Lotus 72 avrebbe potuto vincere la sua ultima corsa.



Altre sequenze dell'incredibile e fortunoso incidente al via della affollatissima gara di F. Ford. Sopra, lo schieramento iniziale, sotto, quello ricomposto, con 10 macchine in meno. A destra, l'incidente è iniziato, vola la Hawke di Keegan, ed infine i piloti alzano la mano



# F. FORDunatissimi!



A sinistra, la Hesketh ha fatto un debutto folgorante, con il miglior tempo in prova di Hunt, ma in corsa ha rivelato i suoi limiti (e quelli delle Firestone) sul bagnato. Sopra, Niki Lauda, che ha impressionato Ickx soprattutto per il suo eccezionale autocontrollo

La pioggia rappresentava senza alcun dubbio una fortuna, ma ancora bisognava poterla acciuffare, e tutta la partita si giocava in un primo tempo alla partenza, perché se fossi rimasto chiuso nel gruppo delle vetture che sollevano uno schermo d'acqua dietro di sé, non mi sarebbe rimasta nessuna possibilità di liberarmene in tempo utile. La partenza fulminante si imponeva e mi è riuscita tanto meglio in quanto James Hunt mancava la sua, e impacciava i concorrenti che erano dietro di lui. Avevo così già sorpassato cinque vetture prima della prima curva e due altre prima della fine del primo giro. Non mi chiedete chi. Non si vedevano che dei fasci d'acqua.

Un primo scoglio era così passato, ma le possibilità di vittoria non erano molto più vicine, perché ritrovandomi ultimo in un gruppo di quattro, ricevevo tutta

l'acqua degli altri. E oso dire che durante una quindicina di giri, ho girato seguendo il fascio d'acqua davanti a me. Per di più, la mia visiera si appannava e ogni dieci secondi dovevo lasciare il volante per asciugarlo all'interno.

A questo proposito, qualcuno mi ha chiesto all'arrivo se la corsa era stata più o meno dura del G. P. d'Olanda 1971. In verità, lo sforzo da fornire era del tutto differente. A Zandvoort il problema risiedeva nel non lasciare scappare la vettura. Ma le gomme per la pioggia hanno fatto un tale progresso da allora che si controlla, ora, perfettamente la traiettoria su strada bagnata. In ogni caso, al volante di una JPS-Lotus.

Ciò che è stato duro, a Brands Hatch, era il guidare alla cieca su di un percorso acrobatico. In verità questo richiede uno sforzo fisico difficile da immaginare.

Ma la fortuna è venuta una seconda volta verso di me sbarazzandomi relativamente presto, verso il quarto della corsa, di Emerson Fittipaldi che mi frenava e che non avrei potuto sorpassare in ogni caso se non avesse commesso un errore, del tutto scusabile d'altronde. Mentre raggiungevamo un primo pilota di 5000, Fittipaldi l'ha attaccato dalla parte sfavorevole e si è trovato frenato nel suo lancio. L'occasione per passare era così bella che ho preso il rischio di passare per l'esterno al Paddock Bend, cosa che mi è riuscita di misura.

## LAUDA davvero magnifico

Ma è questo anche che mi ha dato l'«informazione» che mi avrebbe permesso di vincere la corsa. In verità, avere davanti a sé

una Ferrari è uno stimolo straordinario. Ma voglio dire prima di tutto che Niki Lauda ha fatto una corsa di grande bellezza. E' un gran campione che si è rivelato domenica. Il suo pilotaggio era magnifico. Ma il più straordinario ai miei occhi, è il modo col quale ha conservato integralmente la padronanza di sé durante la mezza dozzina di giri durante i quali l'ho tormentato attaccandolo ad ogni curva senza eccezioni, una volta a destra, una volta a sinistra, per logorare i suoi nervi.

Poiché Lauda era imperturbabile, rimaneva la tattica. Avevo notato che il mio avversario seguiva, al Paddock Bend, una traiettoria particolarmente chiusa, come se diffidasse della parte sinistra della strada. Da parte mia non ignoravo più che c'era modo di passarci all'esterno. Ne feci ancora due volte l'esperienza con successo e nel gi-

ro seguente sono schizzato e ho sorpassato Lauda in piena curva. Ho avuto l'impressione che sia stato stupefatto di vedermi alla sua sinistra e che abbia dovuto lasciare un istante l'acceleratore.

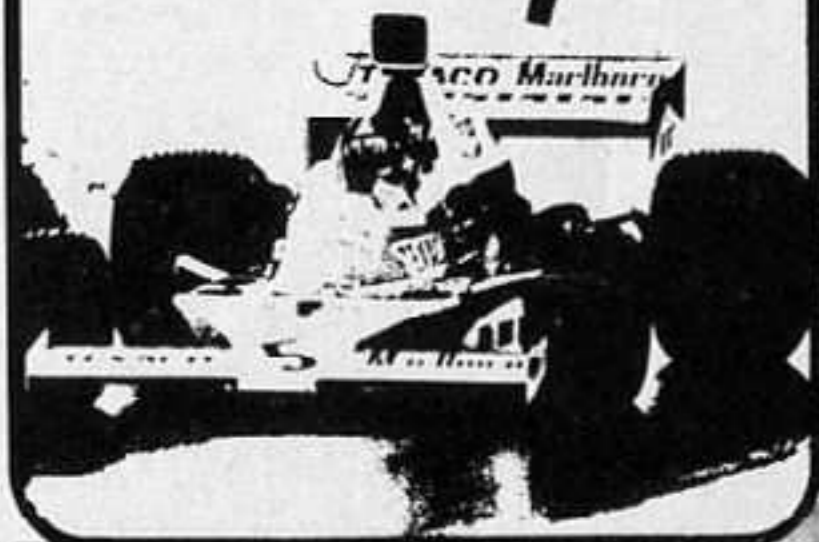
In ogni caso mi sono trovato d'un colpo nettamente davanti a lui. E credetemi, fa piacere di ritrovarsi in testa quando si è partiti in sesta fila. E fa più piacere ancora, alla mia età in ogni caso, quando ci si riesce con la tattica, facendo lavorare lo spirito e incaricandolo di comandare al corpo invece di pilotare semplicemente d'istinto, seguendo il corso degli avvenimenti.

Ed è per questo che questa vittoria relativamente secondaria nella «Corsa dei Campioni» conta per me fra i più bei ricordi che avrò della mia vita sportiva.

Jacky Ickx



da B.  
HATCH  
al SUD  
AFRICA



MANS  
SPORT



Box Ferrari, segnalazioni sotto la pioggia. Lauda ha 6" su Ickx, mancano 12 giri. Sembrava ormai tutto semplice, quando ...

## ecco il SORPASSO



... il sorpasso. Ickx al centro ha superato Lauda e va a doppiare Revson prima della vittoria. Lauda brinda, ma è lo champagne delle 100 bottiglie vinte il venerdì per il giro più veloce



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

# La 126 tetto apribile



**FIAT**



Tra le novità di Brands Hatch anche la nuova ala di box costruita con l'allargamento della pista. Per le segnalazioni è stata costruita anche una passerella sopraelevata, funzionale e ben abitabile



Nelle 5000 Edwards è incorso in questa paurosa sbandata lungo la discesa. Gli altri riescono seppure miracolosamente ad evitarlo

# Ed ora in SUDAFRICA: «REGA» resterà leader?



A Brands Hatch Regazzoni ha utilizzato la visiera termica Merzario-Caliri. Lauda che l'aveva rifiutata ha avuto problemi di visibilità

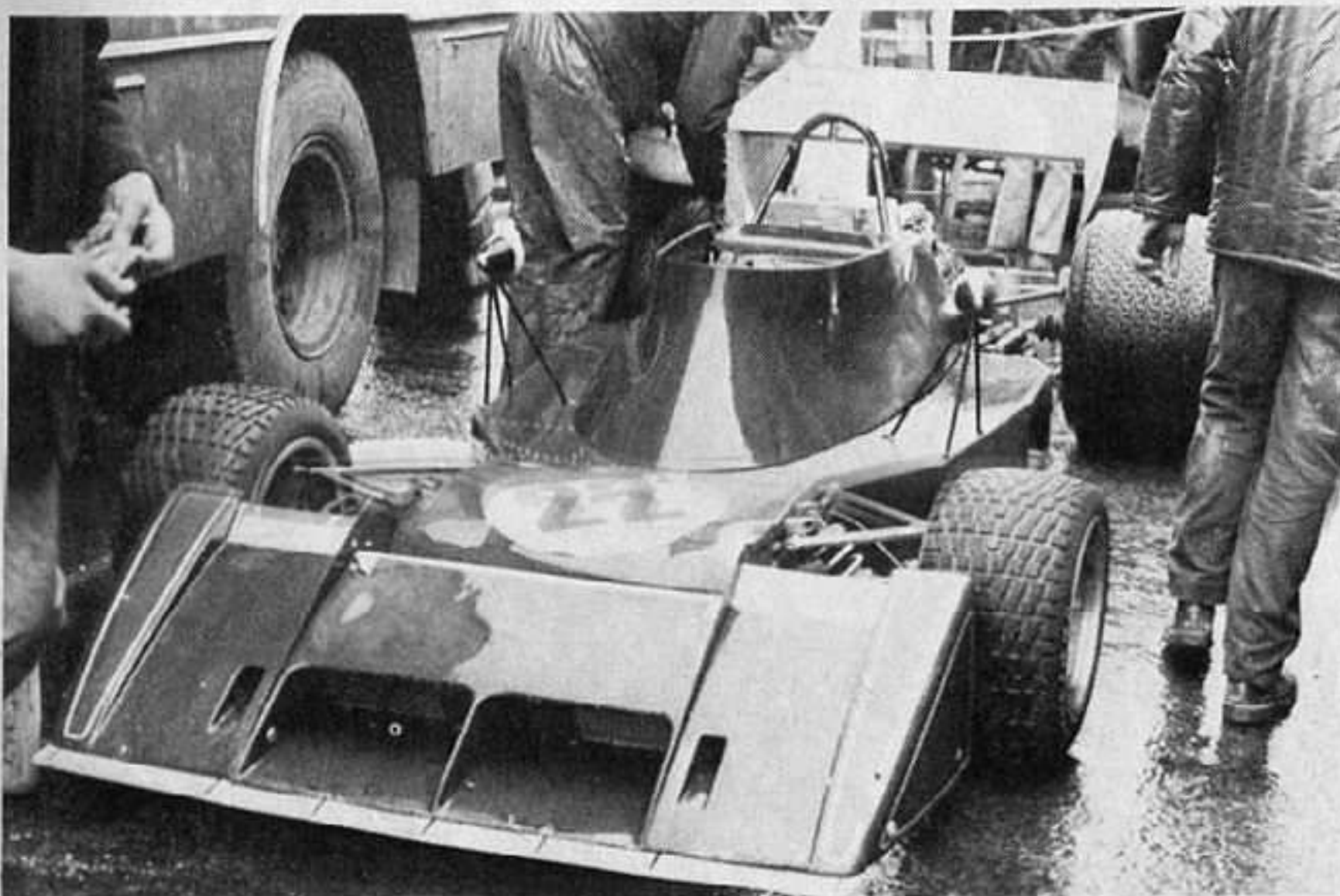
Con Clay Regazzoni e la Ferrari insediati in testa alla classifica dopo le due trasferte sudamericane, sabato 30 marzo, a Kyalami, riprenderà il via quel Campionato Mondiale piloti F.1 che si è aperto sotto i migliori auspici per i colori italiani. Regazzoni e Lauda e le loro competitive B.3 partono per il Sud Africa accompagnate da tante speranze e con la certezza di potere competere alla pari con tutti gli avversari. Un viaggio lungo, una corsa nervosa, una lotta spasmodica che, tuttavia, possono permettere al «Cavallino» di fare un ulteriore balzo verso il titolo iridato.

La pista di Kyalami aprirà i suoi battenti mercoledì 27 per il primo turno di prove ufficiali che si svolgeranno dalle 14 alle 15,30 e dalle 16 alle 17,30. Giovedì 28, negli stessi orari, avranno luogo altri due turni di prove ufficiali. Venerdì dalle 16 alle 17 prove libere, come dalle 10 alle 10,30 di sabato. Il G.P. del Sud Africa prenderà il via alle ore 14,30 di sabato 30 marzo.

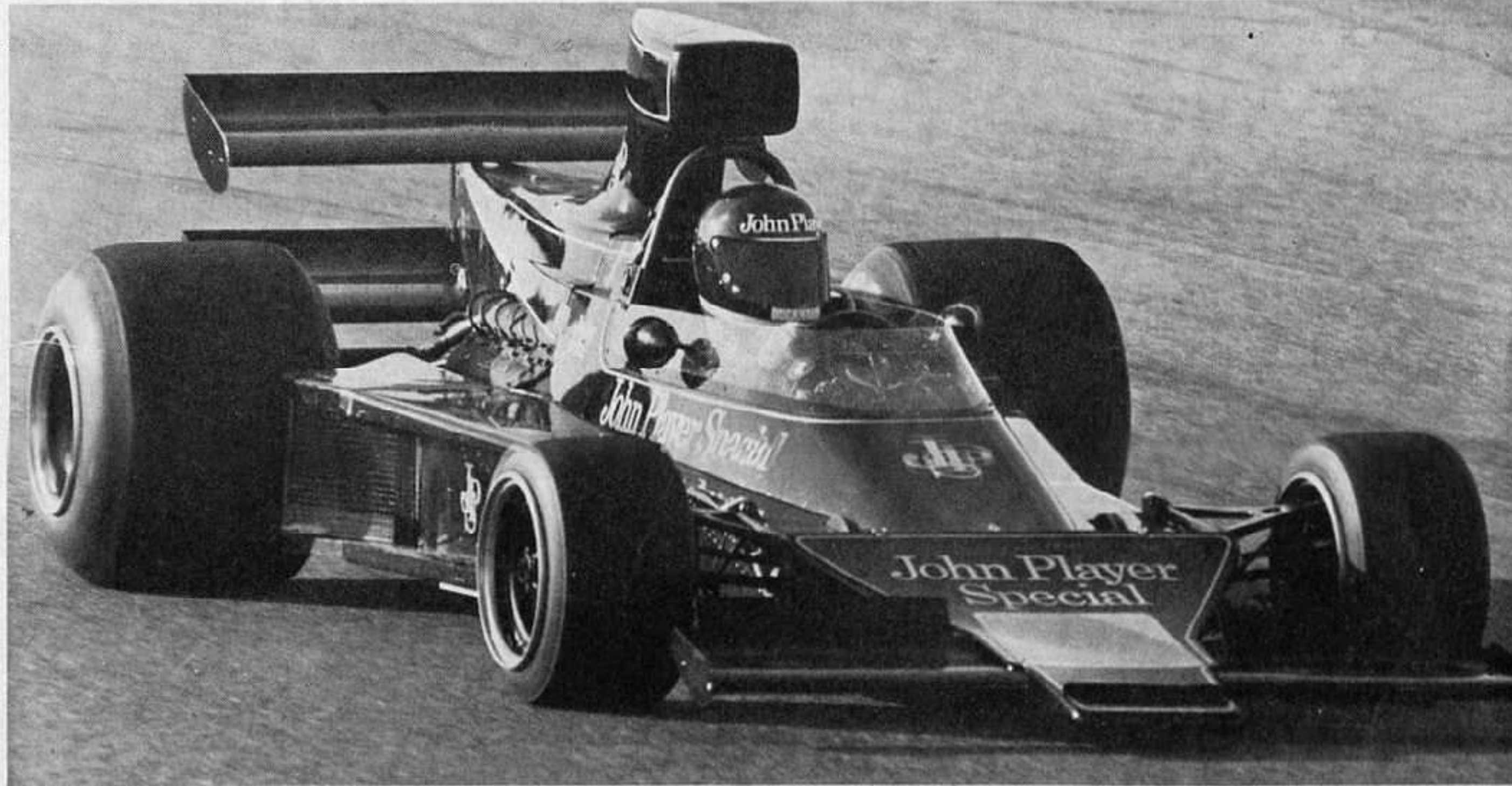
## Il mondiale F.1 dopo due tappe

|            | Argentina | Brasile | Totale |
|------------|-----------|---------|--------|
| Regazzoni  | 4         | 6       | 10     |
| Hulme      | 9         | —       | 9      |
| Fittipaldi | —         | 9       | 9      |
| Lauda      | 6         | —       | 6      |
| Hailwood   | 3         | 2       | 5      |
| Ickx       | —         | 4       | 4      |
| Pace       | —         | 3       | 3      |
| Beltoise   | 2         | —       | 2      |
| Depailler  | 1         | —       | 1      |
| Peterson   | —         | 1       | 1      |

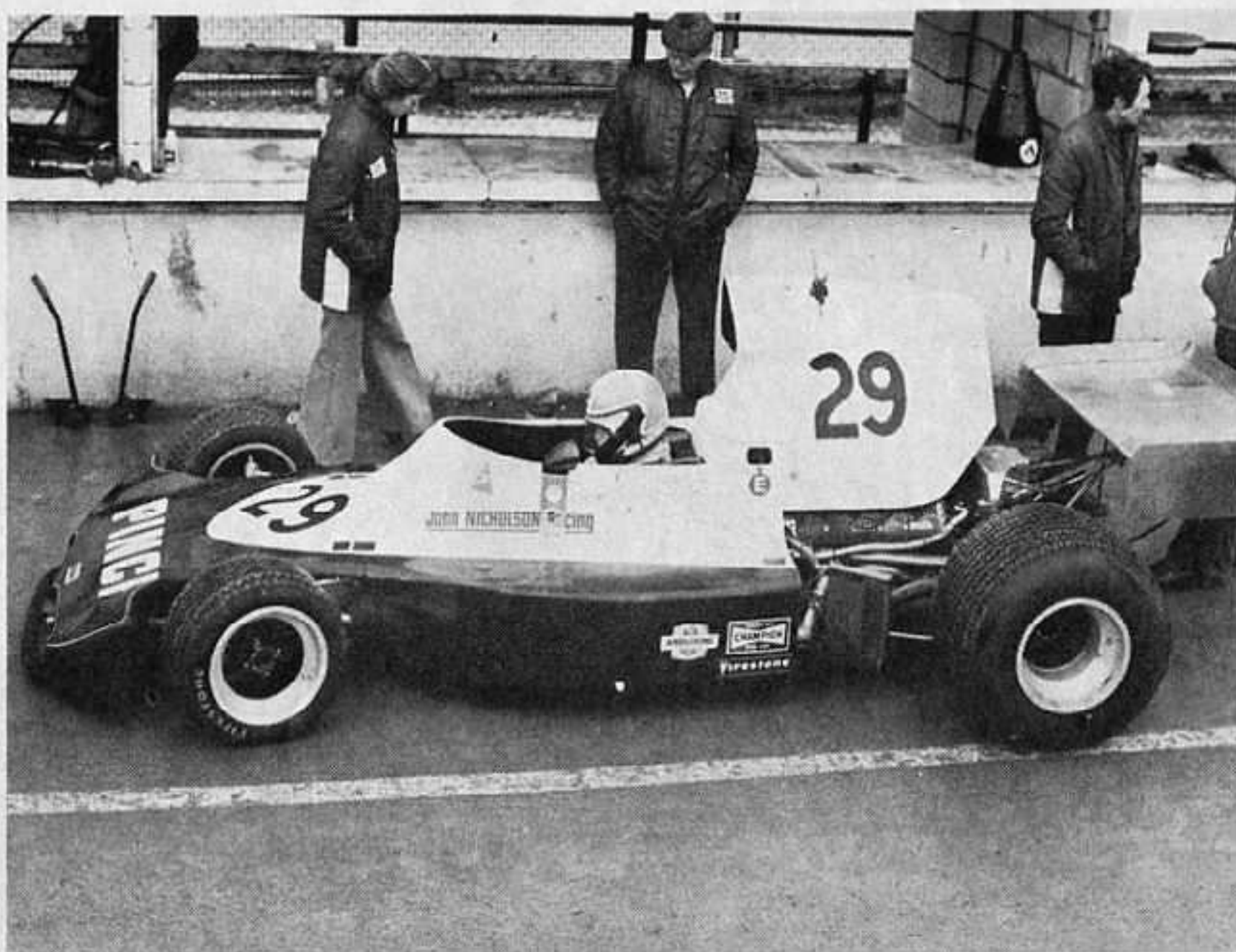
## Ci saranno anche novità



Ecco una panoramica sulle novità. Qui la Ensign mostra la sua nuova linea. Von Opel sostiene comunque che è difficile da guidare



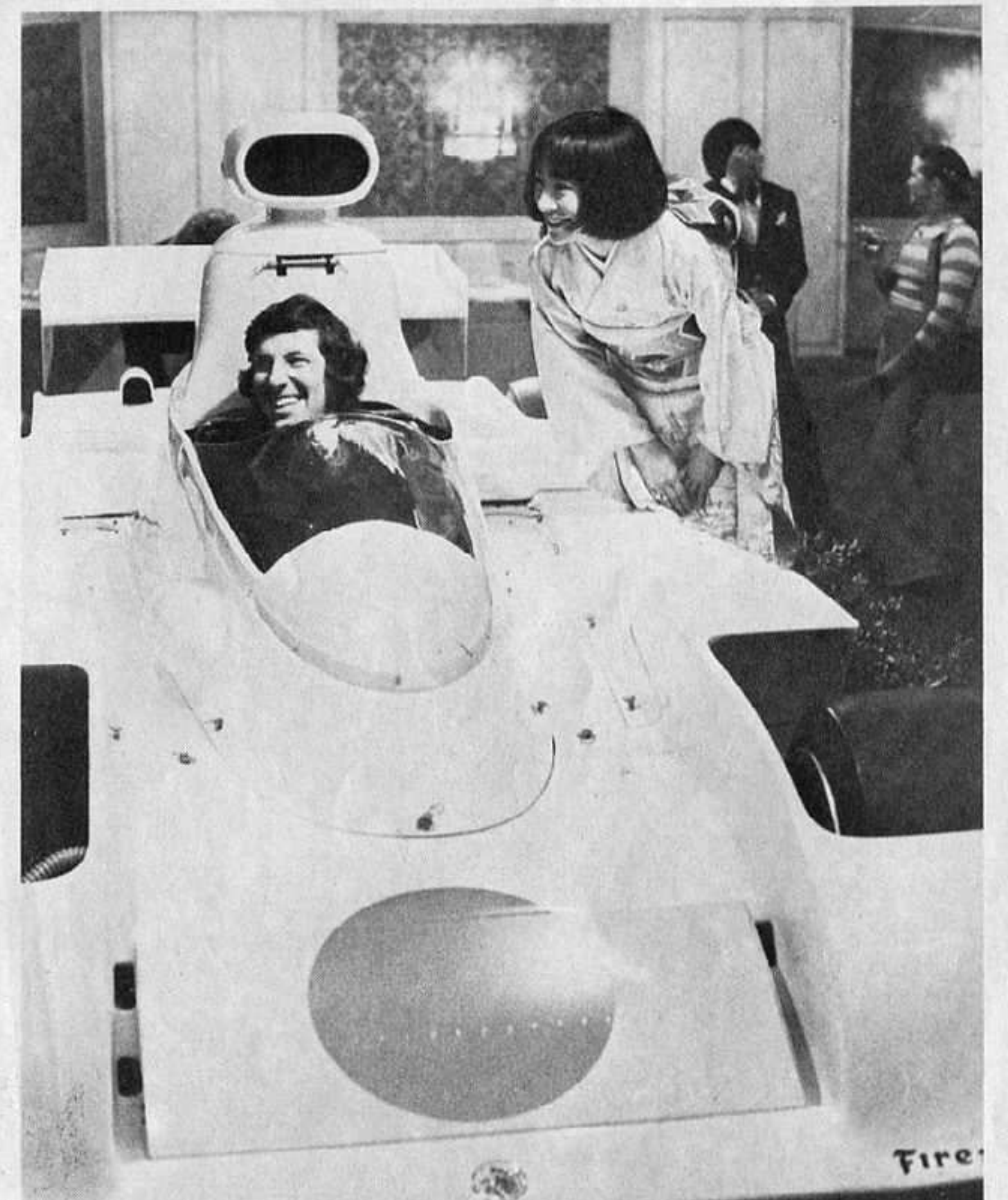
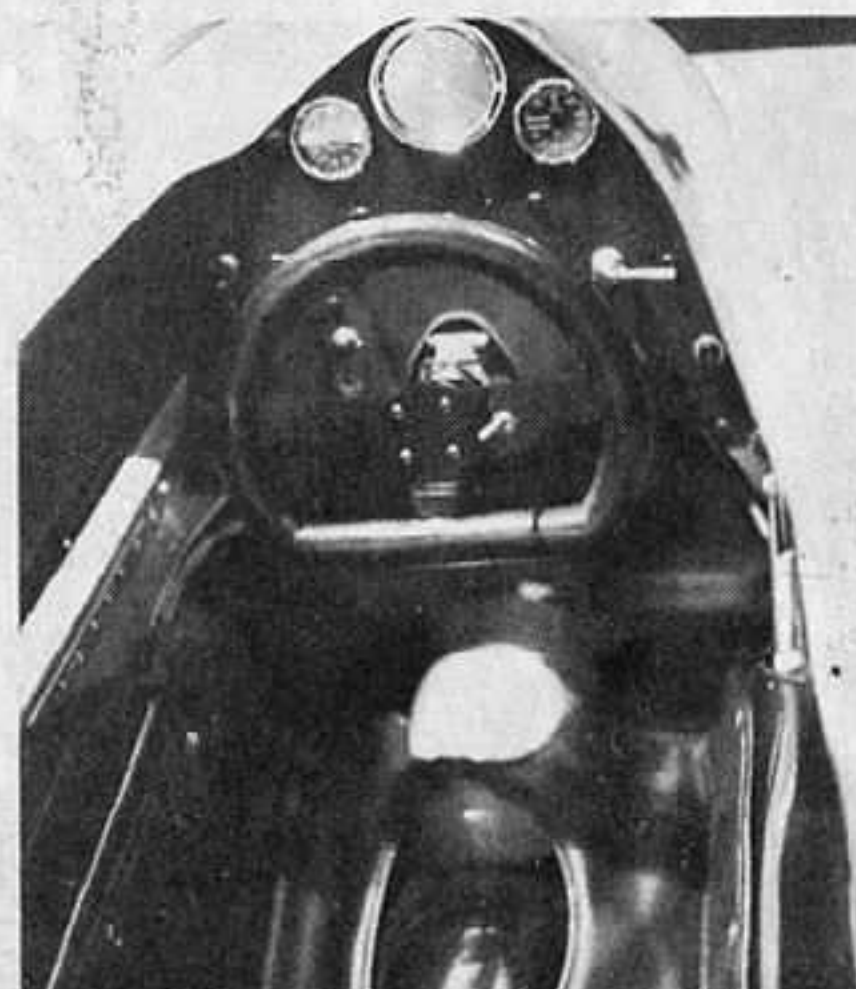
Ickx con la Lotus JPS '72, con la quale ha vinto la Corsa dei Campioni. A Kyalami avrà già la nuova Lotus che ha portato qualche polemica da parte del risentito Peterson che invece non potrà averla



Ecco una bella veduta laterale della Lyncar. E' probabile che, dopo le prime prove, la vettura affidata a John Nicholson, subirà delle modifiche per affinarne la linea. A sinistra i radiatori laterali dell'olio sulla Lyncar sono esposti e creano turbolenze. Forse saranno inseriti



A sinistra Junsuke Fukuoka, caposquadra della MAKI fa gli onori di casa. A destra nulla di originale nell'abitacolo



Ganley è soddisfatto della sua nuova Maki seminasosta dalle bandiere del Sol Levante. Così pure la giapponesina che è con lui. Ma la monoposto dovrà essere modificata superando certe misure

# Per la coincidenza delle gare motociclistiche, la «prima» europea dell'AC Bologna ha cambiato sede **IMOLA a MONZA per le GT!**

## Le 11 prove del Campionato Europeo Vetture GT

7 aprile, Monza (Italia) - 21 aprile, Zeltweg (Austria) - 12 maggio, Pergusa (Italia) - 18 giugno, Nurburgring (Germania) - 30 giugno, Nivelles (Belgio) - 14 luglio, Estoril (Portogallo) - 4 agosto, Nurburgring (Germania) - 18 agosto, Thruxton (G. Bretagna) - 1 settembre, Monza (Italia) - 13 settembre, Tour de France (Francia) - 13 ottobre, Montjuich (Spagna).

Con il Trofeo Armando Bevilacqua, prova valevole per il campionato d'Europa vetture GT inizia questa serie '74, che vedrà le Gran Turismo dei gruppi 3 e 4 alternarsi per ben 11 volte sulle piste di otto diverse nazioni europee. Poche quest'anno le novità in questo campionato FIA: in effetti la classifica rimane di tipo «scratch», solo si è potuto notare l'indirizzo comune da parte degli organizzatori a diminuire leggermente le distanze. Come lo scorso anno la lotta per la vittoria fi-

nale (e del Campionato Europeo) sarà ristretta a due soli modelli, la nuova **PORSCHE**, la cui carrozzeria dovrebbe essere stata omologata in questi giorni, e le **DE TOMASO PANTERA**, ancora quest'anno migliorate e aggiornate in diversi particolari. Le altre vetture non dovrebbero certo inserirsi, anche se qualche Corvette su qualche percorso particolarmente veloce potrebbe almeno sulla carta dare fastidio.

Come al solito ci sarà appunto la massiccia invasione Porsche: le vetture

tedesche correranno nei gruppi 3 e 4 e già dalla gara di Monza dovrebbero presentarsi agguerritissime. Trecento-trenta cavalli su una berlinetta ancora migliorata aerodinamicamente del peso di 900 kg, contro gli oltre 500 CV delle Pantera che a loro svantaggio devono correre al limite dei 1220 kg. Queste in sintesi le schede delle due vetture vincenti: quando questi scontri si sono avvertiti le vetture modenesi (con motore americano) hanno avuto quasi sempre la meglio ed è probabile che appunto per questa ragione quest'anno se ne vedranno in numero sempre maggiore.

Certamente saranno presenti, anche se non iscritte ufficialmente, le Pantera per Mario Casoni, il cugino Odoardo Govoni (che dispone della vettura vincitrice del Giro d'Italia), quella del Jolly Club guidata da «Gero», in cura da Bardelli a Roma, poi quelle di Moretti, Gottifredi e forse anche la macchina che Marcello Gallo ha inviato direttamente negli Stati Uniti alla ricerca di una ulteriore dose di cavalli. Per queste macchine vi saranno aggiornamenti che alla De Tomaso hanno studiato quest'inverno: la novità più appariscente sarà una spoiler anteriore che dovrebbe essere collaudato alle prove di Le Mans che si disputano in questi giorni.

Delle nuove Porsche, che recentemente hanno provato al Paul Ricard abbiamo già parlato: comunque ricorderemo che disporranno della nuova carrozzeria in fibra sintetica che comprende anche lo spoiler posteriore più basso, i parafranghi ancora più larghi e le prese d'aria anche per i freni posteriori (che saranno quelli che montava anteriormente la Carrera lo scorso anno), dei nuovi motori ancora più potenti (si parla di oltre 330 CV) e degli aggiornamenti alle sospensioni. Avranno ancora cerchi e gomme più larghi con nuovi mozzi a gallettone: il tutto per un prezzo che si aggira, franco Stoccarda, intorno agli 85.000 marchi (circa 23 milioni). Certamente della partita gli italiani Ennio Bonomelli, che sta appunto ultimando la sua nuova Carrera, mentre Giovanni Borri che correrà il campionato in coppia con Giorgio Schon con la vettura della Tamauto probabilmente non potrà disporre del nuovo modello e correrà con il suo vecchio 2800.

Fra gli stranieri hanno già aderito gli specialisti Ballot Lena, con la nuova macchina preparata da Buchet e Schiekentanz, con la prima macchina di Kremer (la seconda sarà guidata da Keller) vincitori ex-aequo del campionato scorso.

Della partita probabilmente anche i due svizzeri Haldi e Cheneviere con le macchine di Hiberthur, poi i soliti tedeschi fra i quali Loos, Neuhaus e lo svedese Simonsen.

La gara si svolgerà in due manches di 20 giri ciascuna e verranno redatte una classifica della 1 manche, valevole unicamente per l'assegnazione dei posti di partenza della 2. manche, una classifica generale assoluta e tre classifiche di divisione. Verranno ammesse un numero massimo di 28 vetture e la partenza verrà data «lanciata».

Nella mattinata si svolgeranno anche la Coppa Benaglia di F. ITALIA (valevole per il girone con numero «dispari») e la Coppa AC Bologna di F. 3 valevole come seconda prova del campionato italiano della specialità.

Tutte le gare in programma si svolgeranno sul circuito «stradale» della lunghezza di km. 5,770 con la nuova variante sul rettilineo opposto alle tribune.

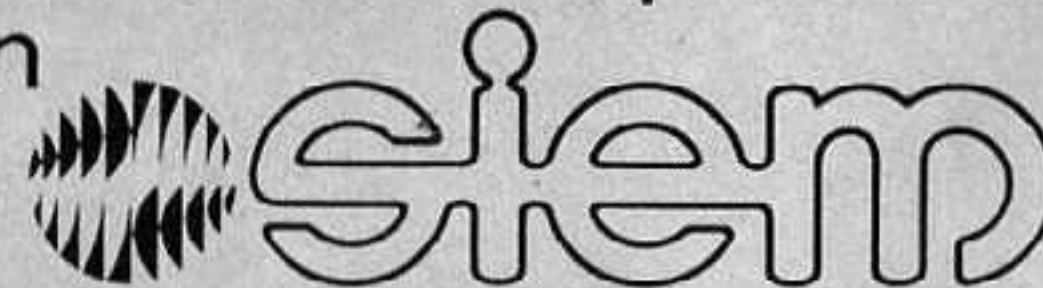
# Vediamoci stasera



▲ FER/8

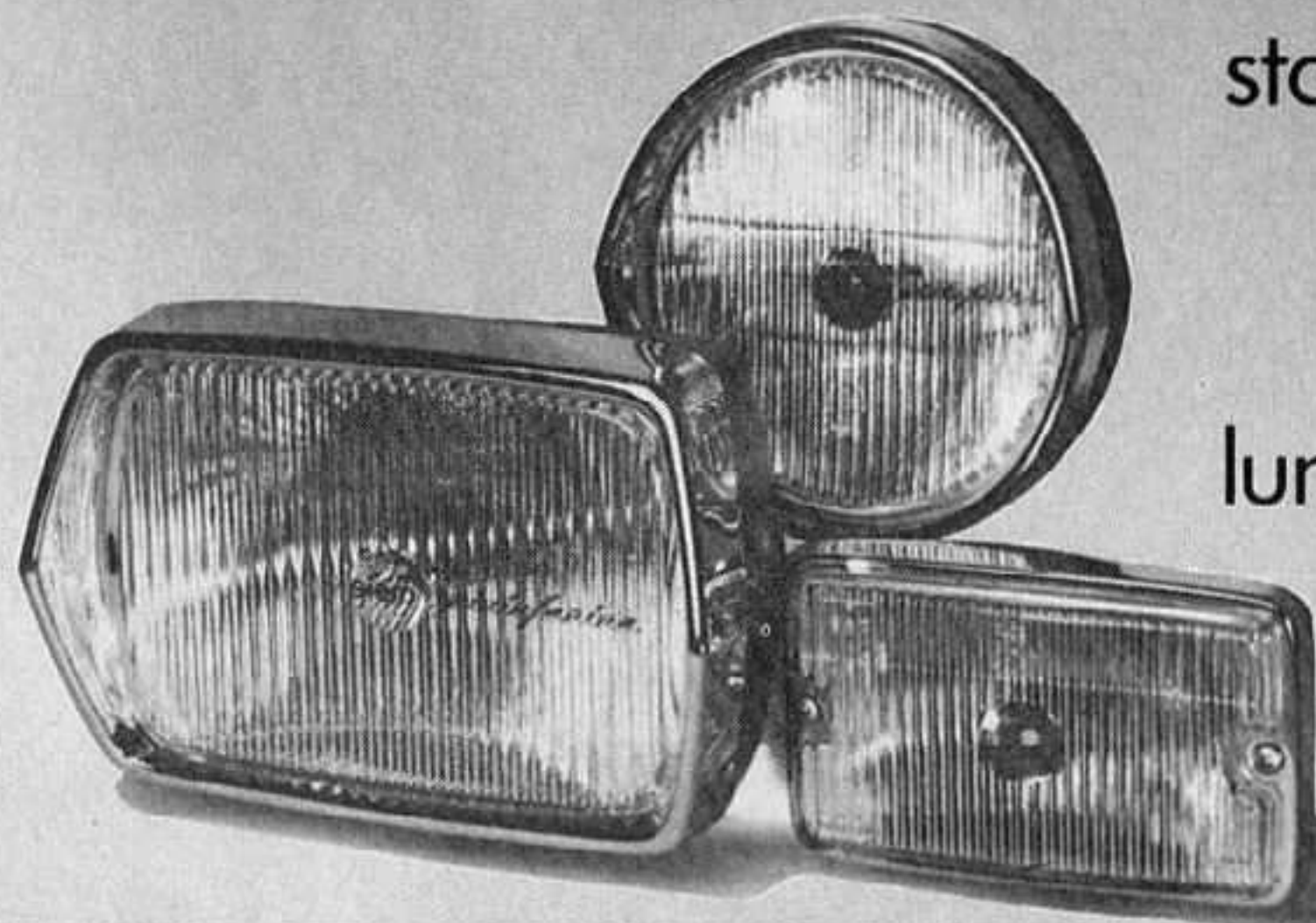
Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".  
Lo sai, è importante vederci.  
Il nostro cammino è più luminoso con



**Fari-Fanali-Fendinebbia**

Adottati dalle più importanti Case Automobilistiche  
Concessionaria esclusiva prodotti **stars** - CAVIS



## Le ORE di MONZA

| sabato 6 aprile   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 10,30-11,30       | prove F. Italia        |
| 11,30-12,30       | prove F. Italia        |
| 14,00-15,00       | prove F. 3             |
| 15,15-16,15       | prove Gran Turismo     |
| 16,30-17,15       | prove F. 3             |
| 17,30-18,30       | prove Gran Turismo     |
| domenica 7 aprile |                        |
| 9,30              | 1. batteria F. Italia  |
| 10,10             | 2. batteria F. Italia  |
| 10,50             | 1. batteria F. 3       |
| 11,30             | 2. batteria F. 3       |
| 14,30             | finale F. Italia       |
| 15,30             | 1. manche Gran Turismo |
| 16,30             | finale F. 3            |
| 17,30             | 2. manche Gran Turismo |

DAYTONA - Il campionato nazionale NASCAR, per stock cars, ha avuto il suo battesimo 1974 sulla pista più famosa del mondo: Daytona. E' qui che la massima aspirazione dei piloti di quasi tutto il Continente si concentra. E quando si vuol dire qualcosa di grandioso, di spettacolare, qualcosa come Indianapolis, si pronuncia Daytona e si finisce con Talladega. Due cittadine che forse, senza le corse automobilistiche — e motociclistiche — non figurerebbero neppure sulla carta geografica degli Stati Uniti. Ma la volontà, la decisione, il coraggio di un uomo han fatto sì che Daytona e Talladega divenissero due centri mondiali della velocità.

William «Bill» France le ha cavate fuori dal nulla e le ha poste sul piedistallo della celebrità meritandosi, giustamente, il diploma d'onore e la stima di tutto il mondo delle quattro ruote. Ma Bill France non ha «creato» soltanto i due «speedway», ha messo insieme un pugno di appassionati delle macchine ed ha lanciato una federazione (NASCAR) che fa invidia alle altre per la rettitudine, intelligenza, sistemi ecc.

France non è irrazionale, pondera le cose, studia, ascolta — e molto — poi decide. Ci son voluti due anni prima che France, anche se non è più presidente della NASCAR per aver ceduto le redini al figlio «Bill» Junior, decidesse che i «mostri» della NASCAR dovevano ridurre la cilindrata. C'era troppa differenza tra le «papabili» e le «novelline». Molti dicevano che David Pearson, che Donnie Allison, che Bobby Allison erano migliori perché pilotavano macchine più «caricate» e da qui la protesta dei «minori» i quali avevano deciso di disertare le corse se qualche decisione drastica non veniva presa. Bill France ha raccolto le informazioni, le proteste, ha chiamato a raccolta i suoi tecnici e finalmente ha deciso: Le stock car dovranno ridurre la cilindrata di 3 o 4 cubic inches, circa 65 cc.

La riduzione, naturalmente va a danno — dicono — delle grosse cilindrate e a vantaggio delle più piccole, come quelle, per esempio di A.J. Foyt, George Follmer ecc. Ma France ha deciso, e giustamente, e la disposizione andrà in vigore dopo la 500 miglia di Talladega del 5 maggio.

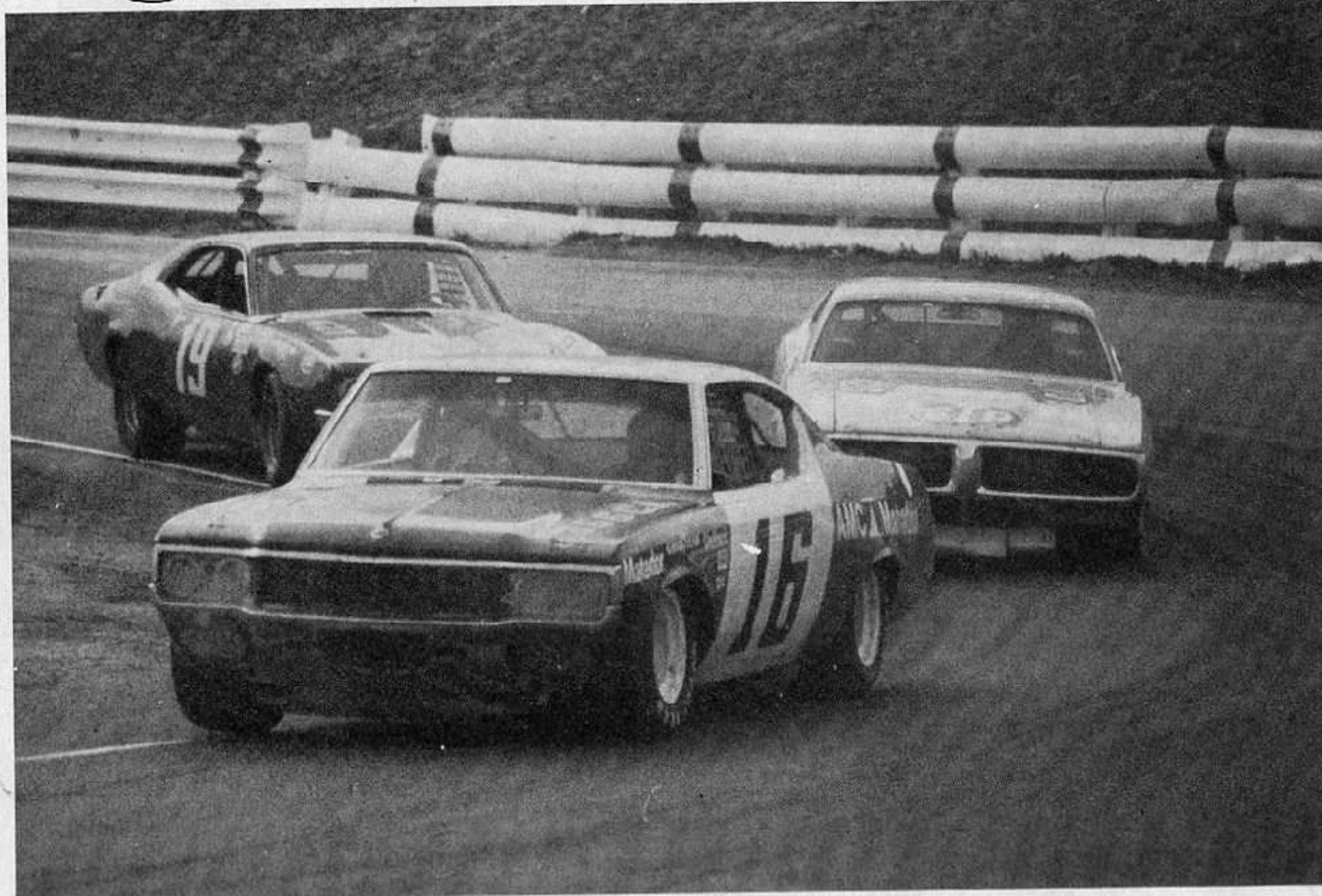
«Perderemo velocità, non offriremo spettacolo alla folla, sarà un colpo mancino, insomma,» protesta Richard Petty, il milionario della categoria. Ma nessuno gli dà retta, tre cubic inches non sono la fine del mondo. Rappresentano forse 5 miglia orarie e quando un bolide sfiora le 185 miglia, (300 kmh) se rallenta di qualche miglio, nessuno l'avverte, A.J. Foyt che è anche costruttore di motori da corsa è convinto che la piccola riduzione di velocità, salverà molti motori. «Non bruceranno, resisteranno di più», afferma il campione texano della USAC.

Comunque i bolidi della NASCAR, quest'anno pur non offrendo molte novità tecniche, si sono presentate con «musetti» nuovi, con lo «spoiler» frontale, sotto il radiatore, molto piccolo e con la coda ridottissima (anche queste per ridurre la velocità). Il 70 per cento delle macchine sono provviste di gomme Goodyear a doppia camera che evita gli scoppi e quindi gli urti per sbandamento. Le nuove gomme nella gara di Daytona hanno evitato conseguenze pericolose a circa 11 vetture le quali hanno forato, senza però sbandare e finire nel prato o contro il muro.

«Dobbiamo fare di questi mezzi non soltanto un veicolo di spettacolo, ma anche un "mezzo" di

## BILL FRANCE e la NASCAR hanno sconfitto negli STATI UNITI la crisi energetica

# Anche in carcere costruiscono gli stock-cars



Questa è una foto «storica» per il mondo delle Stock Cars. Si riferisce alla gara di Riverside dello scorso anno, quando per la prima volta la 6 litri AMC Matador pilotata da Mark Donohue riuscì a battere le fino ad allora imperversanti 7 litri, il cui miglior rappresentante è Petty su Dodge

## Il segreto è nei meccanici

DETROIT - In linea di massima una stock car è una vettura quale appare nella sala di esposizione di un concessionario. Nel nostro caso si tratta di una berlina a due porte, derivata da un modello di serie di Detroit, che diventa però «una tigre, nelle mani di un pilota professionista». Il fatto di tramutare una normale vettura per passeggeri, di circa 250-300 HP, in una macchina capace di alte velocità, che eroga 650 HP (capace inoltre di resistere per 500 miglia a velocità di oltre 300 orari) implica grande abilità tecnica. Anzi, è addirittura un'arte.

Chi è più importante, nel mondo delle gare per stock cars? Il pilota o il meccanico? Sappiamo che sono i conduttori a correre i rischi e a ottenere la gloria, e anche la maggior parte del denaro, ma la vera soddisfazione la prova il meccanico, la cui principale preoccupazione consiste nel rendere la vettura sicura e robusta. Soltanto allora può dedicarsi al lavoro di renderla il più possibile veloce. La vettura americana media monta un motore potente, con cambio e differenziale robusti. Freni e sospensione sono abbastanza adatti a forti velocità sulle autostrade, ma per gareggiare occorre un più grande margine di sicurezza e di potenza.

Quando la nuova vettura arriva nell'«officina della velocità», proveniente dalla fabbrica, viene completamente smontata sia dentro che fuori, per eliminare il peso in eccesso, quali tappetini, finestrini laterali, ornamenti cromati, maniglie di sportelli, cerniere, fari, sedili ecc. Motore, trasmissione e differenziale non possono essere cambiati, ma per motivi di sicurezza si possono modificare cuscinetti e sospensioni. Dato che il telaio è la

base della vettura da corsa, lo è anche dal punto di vista della sicurezza.

Vengono saldati più robustamente tutti i sostegni e le traverse di rinforzo, che in caso d'incidente a forte velocità possono significare la differenza fra la distruzione totale o un danno limitato. L'irrobustimento maggiore del telaio consiste nell'aggiunta di roll-bars o di una gabbia, che non soltanto proteggono il pilota, ma aumentano la rigidità della vettura. E' molto importante rafforzare gli attacchi, e vengono usati alberini, mozzi e cuscinetti più robusti. Un sistema di sterzo migliorato sostituisce quello con il quale è equipaggiata la vettura. I bracci di controllo superiori e inferiori della sospensione anteriore vengono rinforzati e si montano molle e ammortizzatori speciali, di tipo molto robusto. Questi ammortizzatori, generalmente usati in coppie, impediscono alla vettura di sbalanzolare su e giù e di sollevarsi in caso di alte velocità. Questi accorgimenti sono soddisfacenti a oltre 260 orari, però a basse velocità provocano tremende vibrazioni, quindi tutte le parti devono essere fissate in modo permanente alla vettura, dato che è noto come tali vibrazioni possano rompere le saldature.

Mentre i freni non presentano problemi su piste ovali, ove vengono usati soltanto per rallentare e per fermarsi al box per i rifornimenti e per la sostituzione di pneumatici, le corse su strada — che stanno diventando sempre più popolari — richiedono il montaggio di speciali guarnizioni dei freni, sul tipo di quelle che hanno le vetture della polizia, sicché i freni non s'induriscono, e

Charles G. Proche



CONTINUA A PAG. 38

sicurezza per i piloti», spiega Bill France che è stato il pioniere delle «regole di sicurezza», specie nelle stock car.

Si era parlato di crisi energetica nell'automobilismo, qualcuno aveva presagito la fine delle stock car perché «insignificanti», meno interessanti e seguite da pochi». Invece, a parte ora l'abolizione dell'embargo arabo che schiarisce la situazione, le stock sono restate le gare più seguite, più importanti, e hanno ricevuto sempre il maggior numero di litri di benzina oltre all'appoggio non comune degli «sponsors» i quali vedono nelle stock car uno spettacolo fruttifero non solo per i concorrenti, ma anche per le ditte che sovvenzionano le macchine. Quando si parla di piloti, poi, forse la NASCAR è la più ricca federazione americana che elergisce migliaia di dollari e mette in palio premi vistosissimi. Quest'anno è mutato anche il sistema di punteggio nella classifica si da consentire anche ai «minori» una maggiore vincita di premi. Nella NASCAR, in uno o due anni sono emersi milionari (in dollari) grazie a vincite iperboliche.

Prendiamo, per esempio Richard Petty. Un pilota che molti definiscono fortunato — specie dopo la vittoria a Daytona nella 500 Winston Grand National — ma che possiede determinazione, forza, occhio, intelligenza. «Se Petty non si ferma al box, potete contare nella sua vittoria», ripetono i «fans» sudisti. Petty è divenuto una leggenda. A 36 anni è milionario dopo che il papà Lee cominciò ad «inculcare» la passione delle corse sin dalla tenera età, insieme al fratello Maurice. Adesso Maurice mette a posto la macchina Dodge STP e Richard la guida e vince. Petty e la famiglia vive in un villaggio del Nord Carolina, — Level Cross — con 250 abitanti che adorano la «Petty Enterprise», un grosso capannone di metallo da dove escono le macchine da corsa del valore minimo di 25 mila dollari.

Durante i 15 anni di attività Richard ha vinto 155 corse ed ora ha in banca un milione e mezzo di dollari vinti, oltre al favoloso ingaggio da parte di Granatelli della STP. Moltissimi altri piloti posseggono conti in banca, ma la maggioranza sta meglio di certi piloti di formula USAC, eccezione fatta per Mario Andretti e A.J. Foyt.

La NASCAR segue attentamente ogni piccolo sviluppo. Ora, con la «benedizione» della federazione, un'altro autodromo è andato ad aggiungersi alla lunga schiera dei già esistenti. Nella contrada «Volusia», a nord di Daytona, uno «speedway» di un miglio e mezzo aprirà i battenti il 6 marzo ed ogni sabato offrirà gare per «modelli modificati» con 20 mila dollari in palio. Potrà ospitare 5 mila spettatori a sedere e richiamerà molti sportivi della Florida e della Carolina. Tutta opera di Bill France. Il papà della grande federazione.

E' stato lui, il vecchio Bill, ad approvare un'idea del capo delle carceri di Carson City Nel Nevada. Il capo, Duane Heine, ha concesso il permesso ad alcuni carcerati, meccanici provetti, di mettere insieme una macchina capace di gareggiare a Riverside in California. I detenuti hanno lavorato anche 16 ore al giorno per finire la macchina in tempo. Poi caricata su un furgone della cittadina vicina, hanno portato il mezzo sulla

Lino Manocchia



CONTINUA A PAG. 38





**Heuer fa  
orologi  
non comuni.**

**La prova:**

**Fibershell** Contasecondi antiurto. Presa sicura. Modello speciale per scienza e ricerca. La cassa Fibershell è protetta contro gli acidi e contro l'acqua. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 508.901



**Montreal** Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



**Tagliando**

AS/2

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

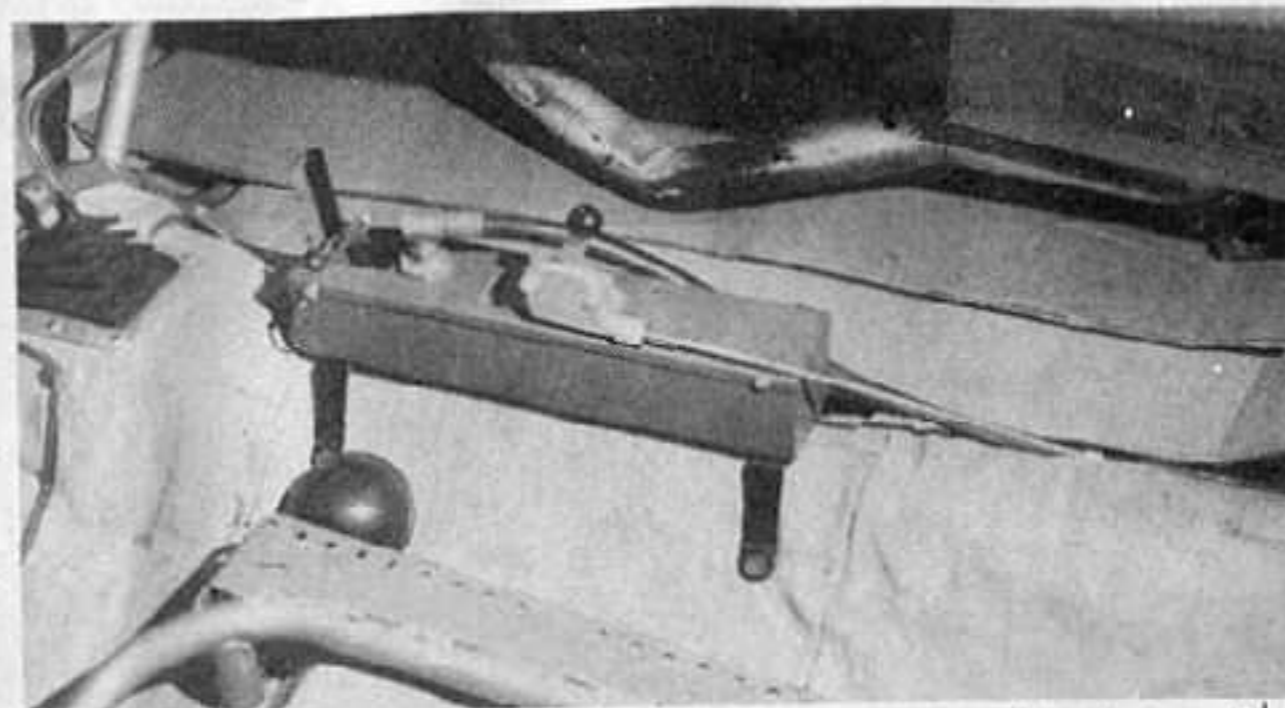
CAP/Località \_\_\_\_\_

Riempire il tagliando e inviarlo a:

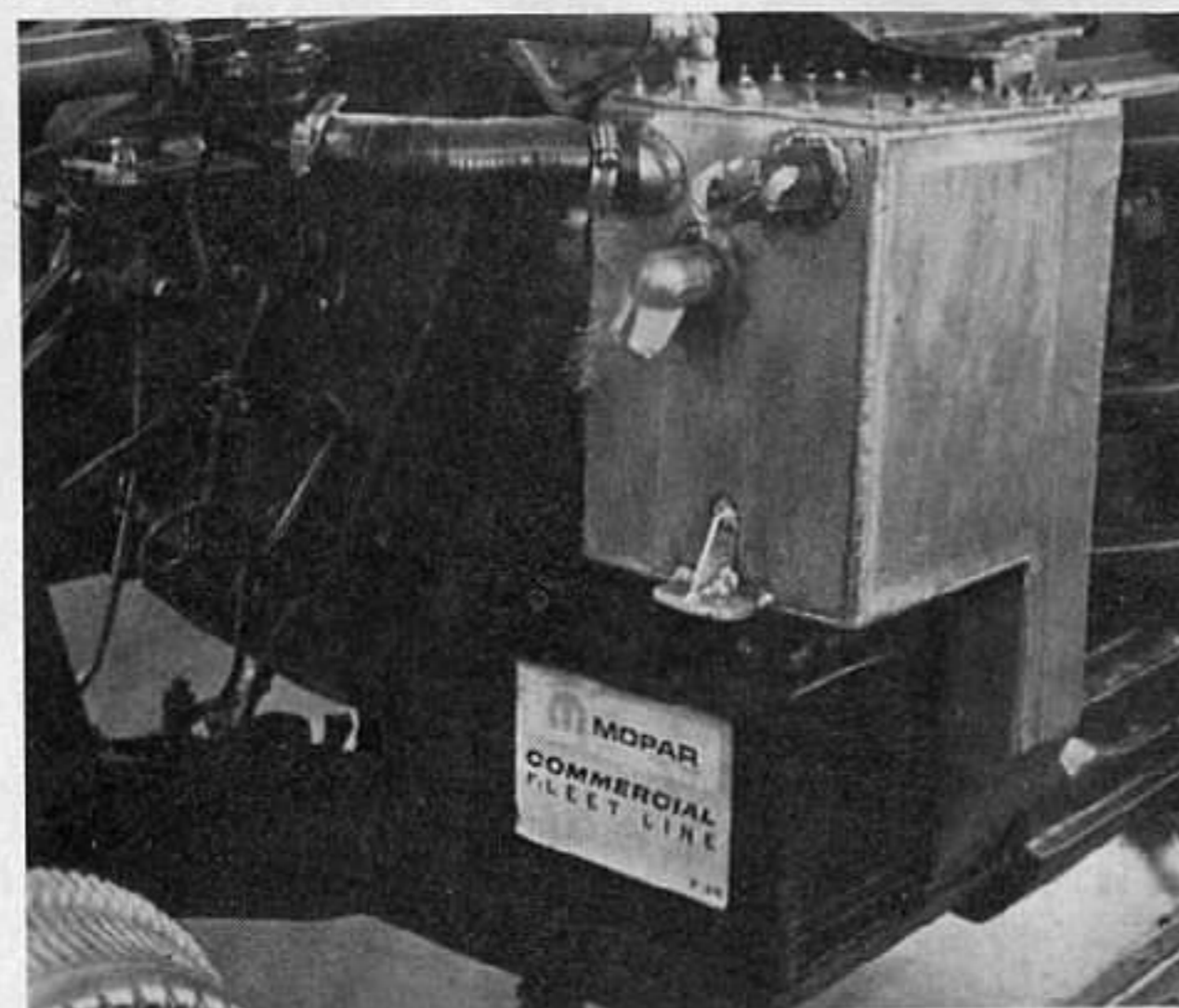
**HEUER-LEONIDAS**  
Via Palestro 20  
20121 MILANO



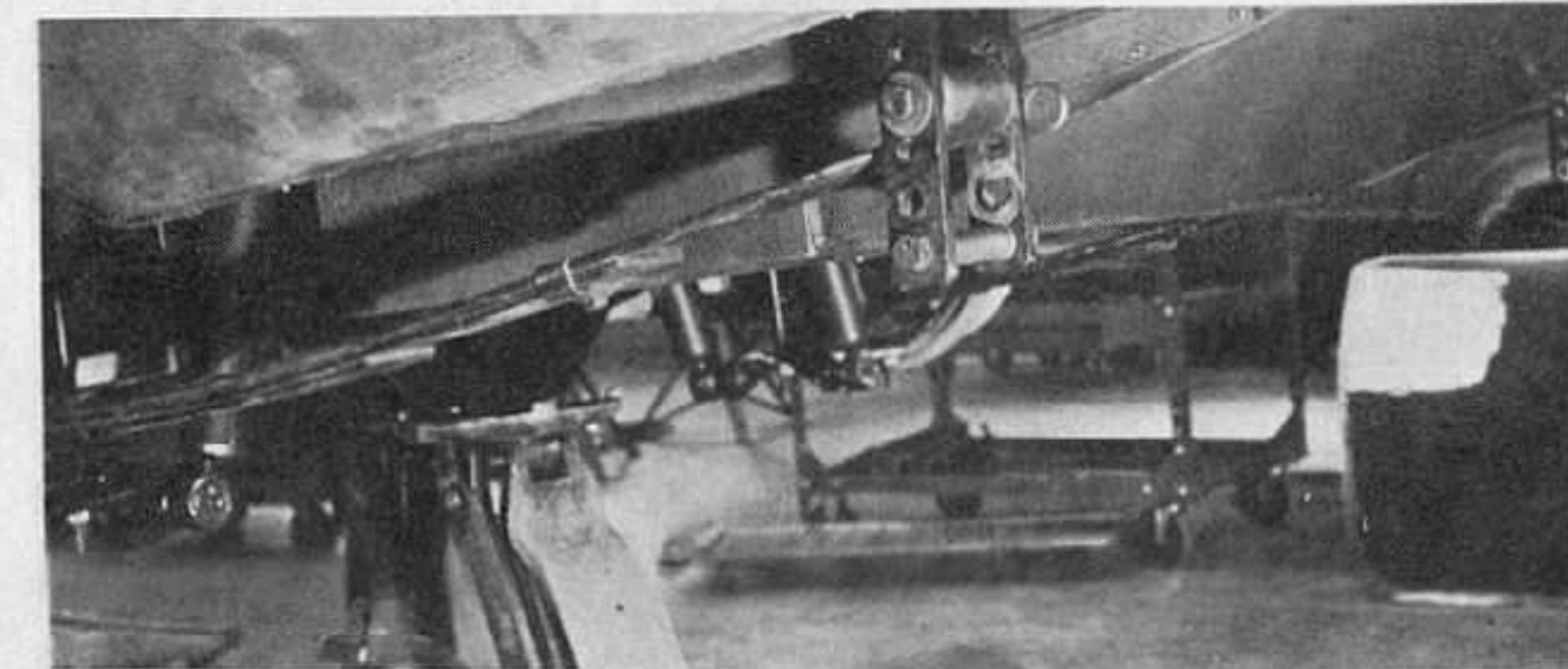
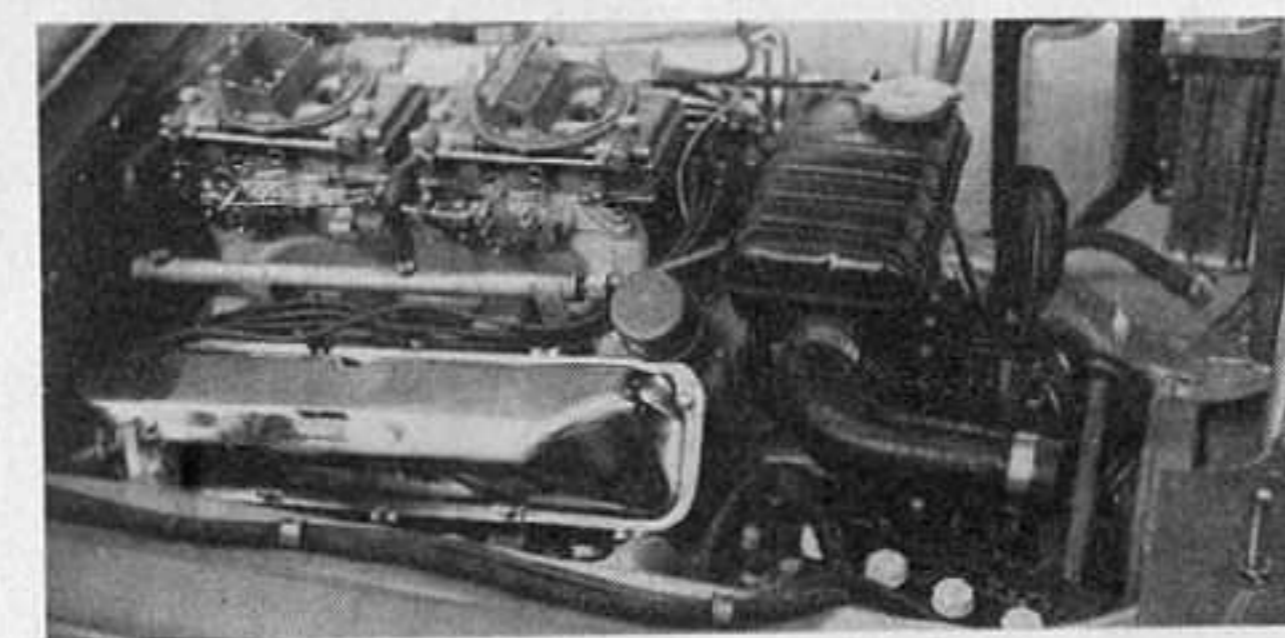
La sicurezza è la parola d'ordine nelle Stock Cars: vediamo il pavimento ricoperto da fogli d'amianto



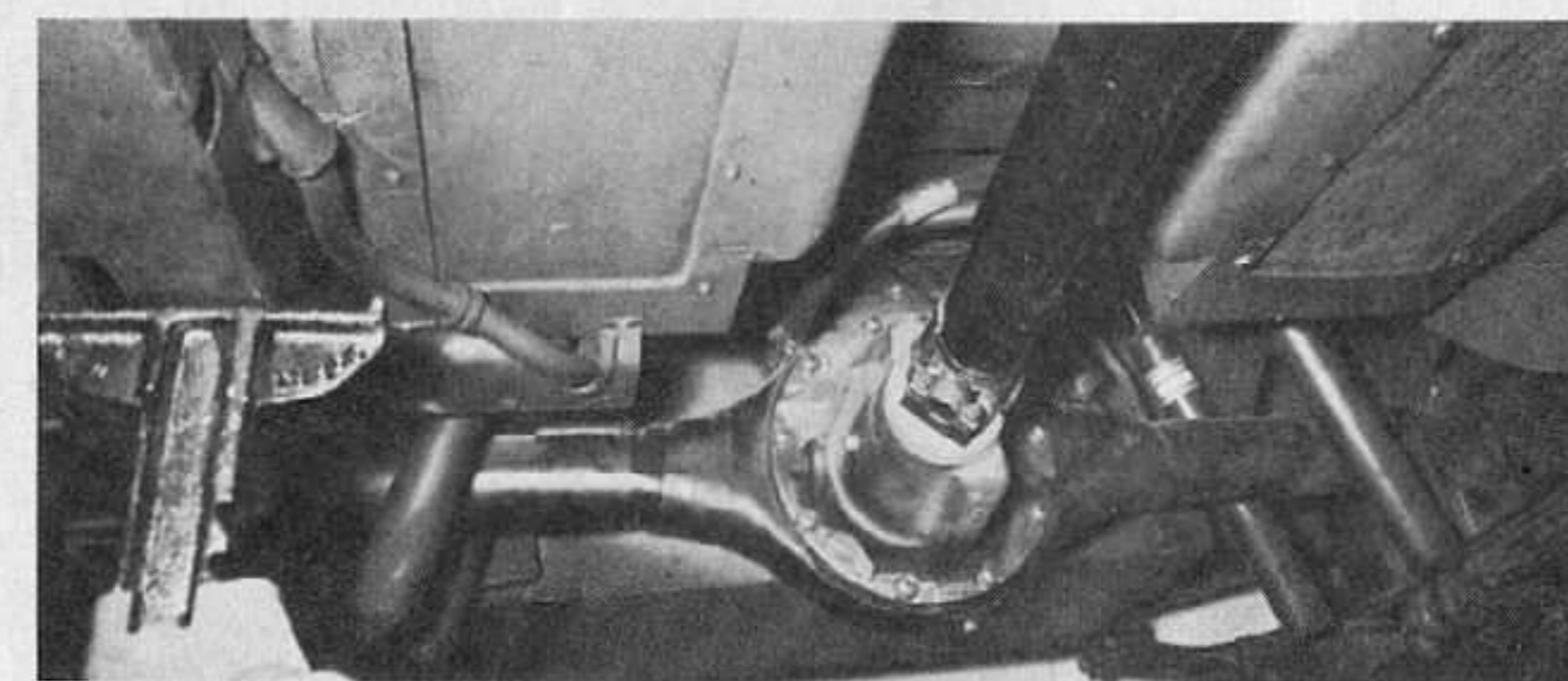
A portata di mano del pilota, sotto alla leva del cambio, la leva per estintore e contatti elettrici



Nelle Stock che corrono negli ovali, il serbatoio del sistema di lubrificazione a carter secco è situato nella parte anteriore sinistra, sopra la batteria



In alto, i freni a disco sono ancora inutili, tanto di frenate se ne fanno solo per le soste... Notare i due ammortizzatori ed i grossi rinforzi. Qui sopra, una gabbia in tubi circonda il motore



A sinistra, le sospensioni posteriori sono ad assale rigido, con molle a balestra. Anche qui, doppi ammortizzatori. Il ponte è lubrificato a pressione con un circuito dotato di radiatore, situato nel vano posteriore

**Le officine della velocità**

♠ CONTINUAZ. DA PAGINA 35

non perdono efficacia per il calore suscitato da frequenti frenate, ma, anzi, migliorano addirittura quando si scaldano.

Soltanto di recente (nella scorsa stagione) in tale tipo di gare furono introdotti freni anteriori a disco. Vennero usati sulla AMC Matador di sei litri (dell'American Motors), con la quale Donohue vinse la 500 di Riverside. In seguito il pilota ammise che quei freni — ai quali prima i costruttori di stock cars non s'interessavano — gli avevano permesso di mantenere un'alta velocità più a lungo, abbordando le curve.

Per quanto riguarda il motore, il meccanico deve usare il cervello per renderlo più potente senza aumentare la cilindrata. Ogni parte viene esaminata, lucidata, levigata; tutte le parti dotate di moto alterno vengono adeguate perfettamente l'una all'altra, per evitare problemi prima del tempo, le camere di combustione sono misurate per garantirsi che siano uguali, questo per evitare squilibri quando salgono i giri. Si montano nuove teste cilindri con condotti più grandi, valvole di aspirazione affusolate e valvole di scarico più grandi, oltre ad alberi a camme con maggiore alzata.

Poiché sulle piste ovali in generale le vetture marcano a pieno gas per tutta la distanza, c'è più di un sistema di raffreddamento: un grande radiatore per il motore, uno più piccolo per l'olio, montato vicino al radiatore principale e uno speciale sistema di raffreddamento per il differenziale, il che rende possibile di pompare lubrificante attraverso un radiatore, spesso situato nel vano

porta bagagli. In questo spazio arriva un condotto d'aria.

Il carburatore (generalmente a quattro corpi) deve essere uguale a quello del modello di serie. E' vitata qualsiasi modifica esterna. I montanti del motore devono essere rinforzati, ma non si può spostare il motore né avanti né indietro, rispetto alla sua posizione originale. Sono vietati motori a iniezione o con compressore.

Facendo un paragone fra le gare per stock cars e quelle per vari tipi di monoposto, si deve dire — anche se sono le più sicure del mondo — che le prime sono anche le più faticose. Pilotare una vettura tanto pesante per così lunghe distanze, senza sosta, senza vetri laterali e senza lunotto posteriore, rappresenta una vera e dura fatica sia fisica che mentale per il pilota. Gareggiando su pista ovale con curve sopraelevate, i conduttori provano uno strano fenomeno fisico, che è causato dalla forza centrifuga. Questa sensazione veramente unica viene chiamata « forza G » e provoca una pressione laterale e verso il basso di cui il pilota risente, al punto che gli occorre almeno un giorno per riprendersi dopo la gara.

Possiamo dunque dire che l'attuale tendenza consiste nel non aumentare gli HP del motore e le velocità massime, ma piuttosto nello scendere a una formula « universale », sui cinque litri, accettabile per i costruttori europei, con velocità massime di circa 270 orari, considerate abbastanza soddisfacenti per rendere questo tipo di gara interessante e competitivo per un maggior numero di marche.

pista californiana ed affidata a Mike Walsh, un ex detenuto ora in libertà provvisoria. Certo, al box non c'erano i famosi fratelli Woods, della Nascar, ma per 54 modelli 40 soltanto si qualificarono. La Chevelle del 1970 dei detenuti ottenne il 30mo posto, ma in gara, dopo due giri era in decima posizione, e dopo due soste per cattiva carburazione, rientrò in undicesima posizione. Complessivamente la Chevelle compì 67 giri dei 77 prestabiliti, comunque in classifica finì al sedicesimo posto.

Chi sono i più famosi piloti della categoria? E' difficile poter dire con esattezza se Petty supera per fama David Pearson o Bobby Allison. Ma se facciamo eccezione per questi tre, gli altri potrebbero essere elencati in questo modo: Cale Yarborough, Bobby Isaac, «Coo-Coo» Mariin, Cecil Gordon, Charlie Glotzbach, Dick Brooks, Joe Frasson, Dave Marcis, David Sisco ecc.

Ormai, quasi tutti i piloti di classe della NASCAR, guidano modelli non più vecchi di due anni. Anche perché col nuovo regolamento delle « modificate » queste ultime non possono essere più vecchie del 1968 e nuove del 1971. Nuove leve, nuova linfa giunge continuamente tra le file stock car. Vengono da tutte le categorie. Dalla USAC: A.J. Foyt, Tony Bettenhausen, Gary Bettenhausen, Johnny Rutherford, Dick Simon ed ora anche George Follmer che ha accantonato un po' le altre categorie per abbracciare fedelmente le stock cars.

Follmer larvamente lamentava il sistema di gara attuato con le Porsche Carrera e non esitava a dire che la gara costata un milione di dollari per organizzarla, ha fatto acqua perché mancavano i campioni della Formula uno. Roger Penske ha detto che per l'anno prossimo molte cose cambieranno e più europei saranno chiamati a competere. Certo che se a Daytona ci fossero stati un Fittipaldi e Ickx, un Merzario ed Andretti, la folla non avrebbe disertato ma sarebbe giunta numerosa come ha fatto per la « 500 » stock.

Per completare questa breve rassegna, bisogna aggiungere che le stock car hanno delle sorelle, un tantino buffe, ma poderose e interessanti. Prendete dei modelli (Pinto, Gremlin, Chevelle ecc), togliete loro il muso, rinforzatele con motori ben preparati, ridate loro un cofano aerodinamico o se vi aggrada di guisa diversa ed avrete i « modified model » i modelli modificati. Questi ibridi pertanto sono capaci di sfiorare medie intorno 220 kmh, guidate da giovani piloti che, iniziando con le « modificate » passeranno domani nelle stock cars.

Tra i modelli più strani figurano quelli di Tony Marino della Florida, o la « Chevy powered » della STP con muso a razzo, o la Chevelle di Bob Path. Anche la Permatex, che « sponsorizza » due modelli, ha messo in gara due Gremlin, una affidata al giovane Ray Hendrick, circondate da tubolari anche intorno alla carrozzeria, e con paraurti speciali che dovrebbero proteggere la macchina contro qualsiasi impatto.

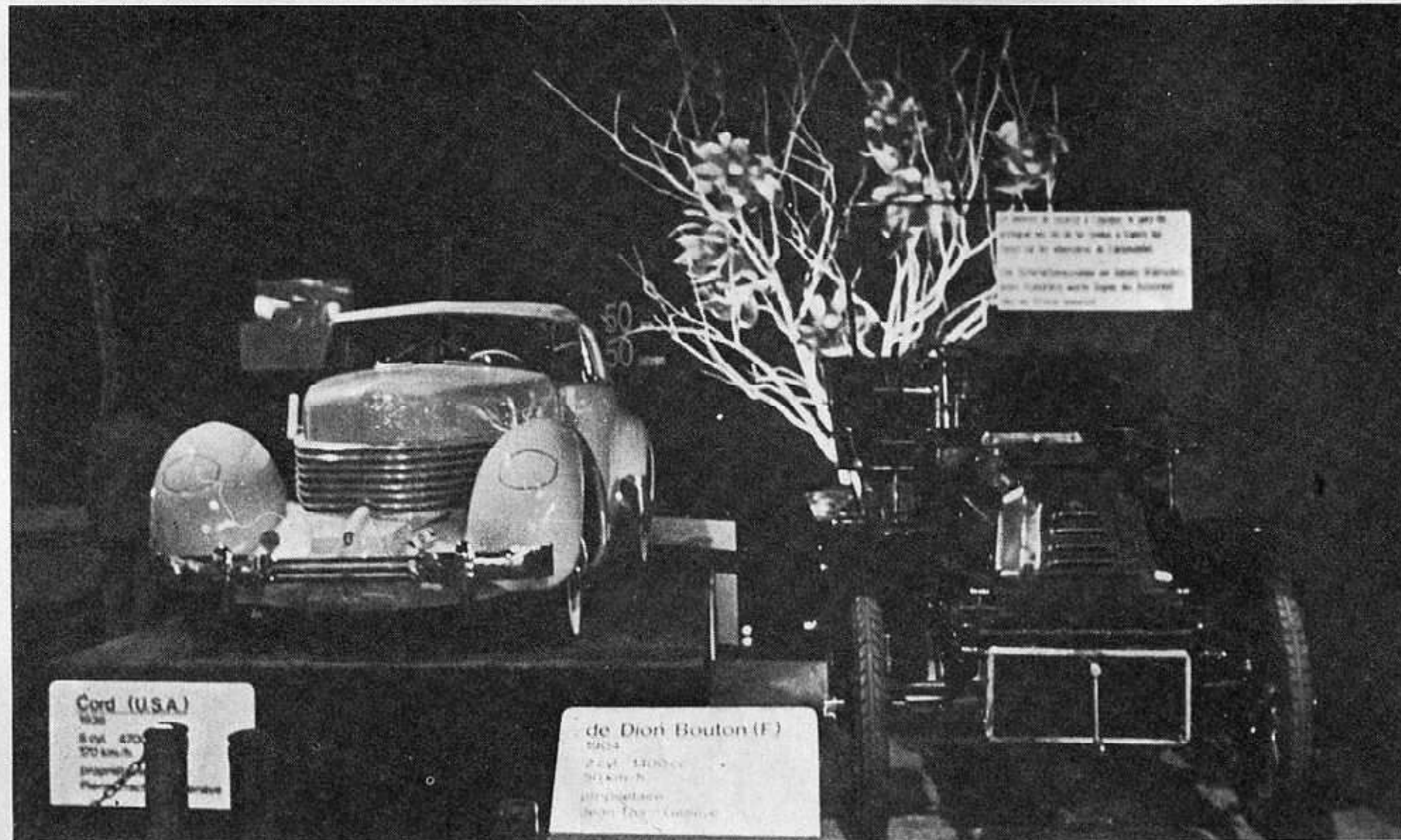
c. g. p.

l. m.

**44<sup>e</sup> SALON  
INTERNATIONAL  
DE L'AUTOMOBILE  
GENEVE  
14 au 24 mars 1974**



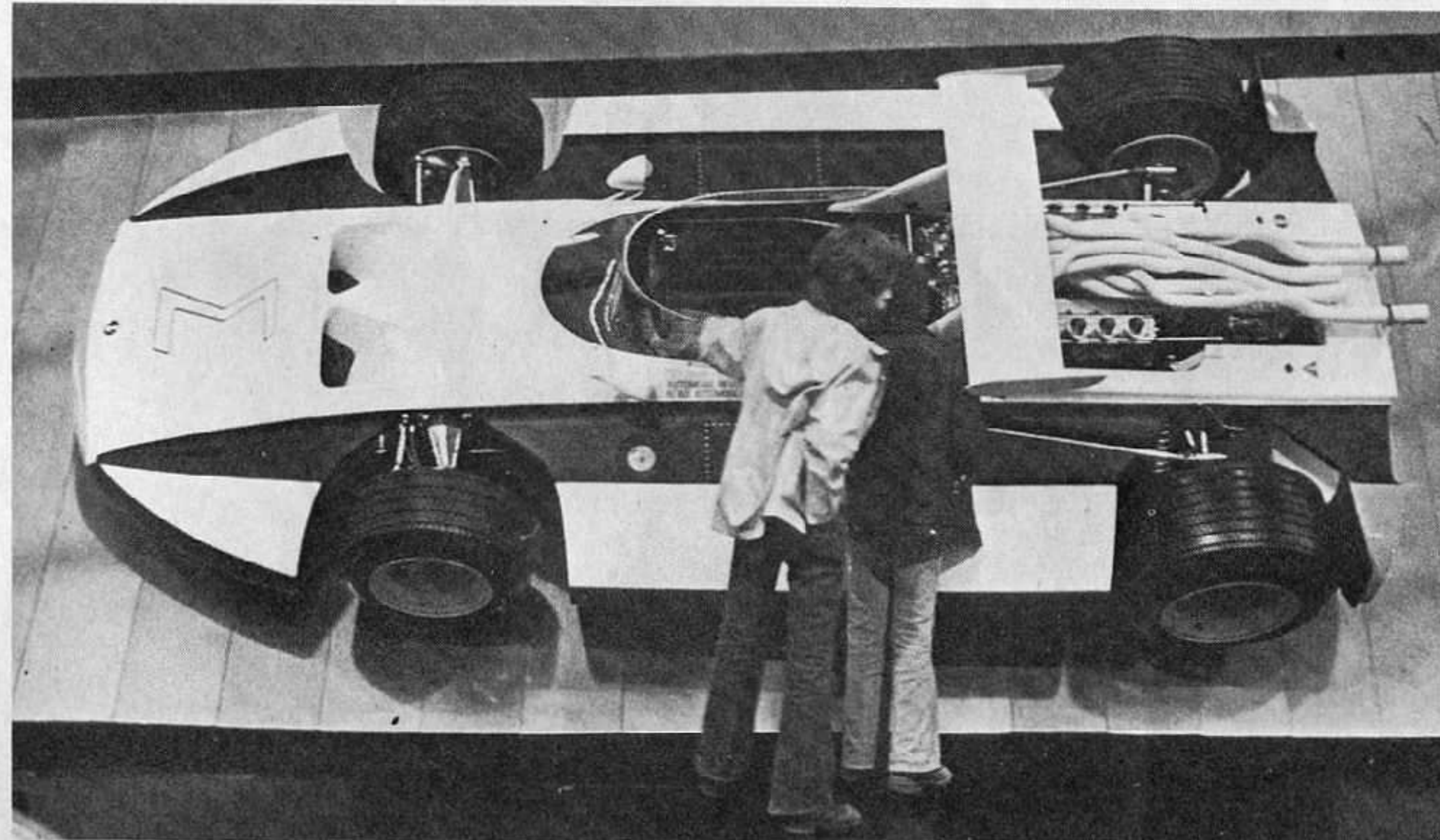
A Ginevra non poteva mancare lo svizzero Regazzoni, che abbiamo incontrato nello stand Ferrari mentre posa con la Dino 308 Bertone



In un'ambientazione ecologica due gioielli del passato esposti a Ginevra. Si tratta di una Cord, la trazione anteriore USA 8 cilindri, del 1936, e della De Dion Buton bicilindrica 1200 del 1904



I ragazzini, come al solito numerosi al Salone, sono rimasti affascinati dalle macchine da corsa esposte. A sinistra, eccone due sognare attorno all'Alfa tt12, a destra, scoprire i segreti Abarth 2000, novità assoluta del Salone. Sotto, sempre ammirata la Sigma, la F.1 sicura di Pininfarina



**La differenza sostanziale  
con certi sistemi in Italia**

# Gli svizzeri rispettano lo spazio per l'auto

GINEVRA - Se aveste provato a raggiungere a piedi, dal parcheggio del « Patinoire » o dall'hotel, il Salone dell'Automobile camminando in strada, sareste incorsi sicuramente in un richiamo fermo e gentile di un poliziotto che invitava a lasciare lo spazio riservato alle automobili ed a ripiegare sul competente marciapiedi. A Ginevra, ed in tutta la Confederazione, l'automobile (forse perché non vi si fabbrica) è sacra e invulnerabile, va rispettata e difesa. E ce n'è proprio bisogno di qualcuno che oggi specialmente, la difenda e la preservi dalle accuse e dai vituperi!

E' diventata, l'automobile, quasi all'improvviso ed in esclusiva, la causa dell'inquinamento, il simbolo delle sciagure (non si dice più « governo ladro », ma « automobile ladra »), l'elemento squilibratore della natura e del paesaggio, l'argomento-tabù dei salotti high-society, l'antidoto sbagliato per la conservazione del genere umano. La data del 14 marzo 1974 (giorno dell'inaugurazione del Salone) passerà alla storia: segna infatti l'inizio di un processo di definitiva riabilitazione dell'automobile, del quale — non è un caso — si è fatta promotrice la Svizzera con tanto di etichetta governativa.

Ginevra è così diventata una capitale dell'automobile « honoris causa ». Due giorni prima il consiglio federale elvetico si era formalmente pronunciato — seppure in via sperimentale fino al 31 dicembre '75 — per il limite di velocità autostradale portato a 130 kmh. proprio in concomitanza con l'apertura ufficiale del Salone. E' stata una decisione saggia e coraggiosa allo stesso tempo: coincide, guarda caso, con la proposta dell'ente nazionale per la prevenzione degli incidenti (BPA) che poco più di due mesi fa chiese che venisse liberalizzata appunto da 100 a 130 kmh. la velocità sulle autostrade.

A Ginevra ho incontrato un vecchio docente universitario, uno studioso in economia e psicologia applicate alla società: « Vedi — mi fa — non puoi immaginare quanti e quali consensi si è meritato il Consiglio Federale: è un provvedimento così popolare che testimonia della considerazione in cui sono tenuti qui gli automobilisti di casa e quelli esteri. Certo da noi, non sarebbe ammissibile convocare un Consiglio dei Ministri proprio per decidere l'abolizione del limite di velocità o il ricorso al tesseramento della benzina. E' il diverso modo di pensare, più responsabile, più deciso dei governanti svizzeri: c'è da stabilire una regola, bene, decidiamola, senza indugi, senza incertezze, senza compromessi. Per l'automobile, come per il codice penale. In Italia, invece, si mena il cane per l'aia, in attesa di chissà quale miracolo. Non si pretenderà mica che di punto in bianco si mettano a circolare automobili che sulle autostrade siano impediti per natura a superare i 120 crari! E poi, qui in Svizzera, le autostrade sono considerate un bene pubblico, che garantisce profitti solo se viene sfruttato. E non lo era più con una velocità massima di 100 kmh ».

Non resta che attendere un allineamento dell'Italia, proporzionale alle decisioni prese dagli altri paesi. E' sempre auspicabile che vada in porto la proposta del sen. Cengherle, sottosegretario ai Trasporti, intesa ad abrogare il limite di velocità sulle autostrade (come è avvenuto in Germania, dove è solo consigliato). Un provvedimento del genere produrrebbe anche, come conseguenza immediata, il rilancio del mercato delle grosse cilindrate e delle sportive, assicurando il salario a migliaia di lavoratori del settore.

## I sindacati si oppongono a rinforzare la «catena» delle miniFIAT

Quando il Salone ha aperto i battenti. E' come se fosse finito un incubo. Un'altra esposizione « mondiale », per numero e qualità dei partecipanti aveva preso il via. Non c'è stata una defezione: anche la Casa più colpita dalla crisi petrolifera, e dagli annessi e connessi, ha voluto essere presente per non rompere il fronte dell'au-

tomobile ad ogni costo. Novità assolute poche, soltanto due. La coreografia si è adeguata ai tempi, ai timori ed alle speranze: meno sofisticata, più pratica, e gli stands, fettucce stradali e anelli di velocità, strisce zebra e ombrelloni da spiaggia, distributori di benzina (da nemesi!) e spaccati di telai, luci a tinta unita e mannequins castigate.

Ha dominato il riscatto delle « mini ». L'atmosfera è stata grigia ma non troppo. I costruttori, piccoli e grandi si son fatti vedere prudentemente ottimisti. Peggio di così non può andare. Tutti, concordemente, sperano che il mercato assorba con il tempo l'Iva, che la clientela si abitui a percorrere meno chilometri con mille lire di super, che l'automobile venga egualmente amata anche senza centro storico, che la sicurezza e l'antismog incidano di meno nei costi di produzione, che gli impianti operino



La Lancia Beta ha già avuto la sua versione fuori-serie per merito dello stilista torinese Michelotti. Caratteristica peculiare di questa vettura sono le quattro porte che si aprono ad ala di gabbiano

- Con la crisi automobilistica in atto in tutto il mondo, molto probabilmente anche il salone di Ginevra capitolerà e diventerà biennale. In questo senso si è espresso uno dei responsabili del Salone svizzero, il sig. Peyrot, che ha pregato la stampa di difendere il Salone e l'automobile in generale per impedire una crisi mondiale dei trasporti.
- Non c'era l'ISO motor Company a Ginevra. Molti interrogativi e illusioni su una crisi dell'industria italiana di auto di lusso sono però cadute quando si è saputo la vera ragione della defezione: il dr. Sala, impegnato in un «Safari di vendite» nei paesi arabi, si era semplicemente dimenticato di mandare la richiesta in tempo utile. Al suo ritorno in Italia, quando se ne è ricordato, era ormai troppo tardi...
- Il Governo tedesco è stato molto sollecito a liberalizzare la velocità autostradale, dopo che una delegazione di dirigenti della Porsche e della BMW, le due industrie che sono in piena crisi e che hanno ridotto fortemente le vendite si è recata al Bundestag a far valere le proprie ragioni. Se i rappresentanti della Ferrari, Maserati, Lamborghini, Alfa ecc... andassero a palazzo Chigi che cosa succederebbe?
- La VW è in piena crisi. Anche essa come la FIAT sta rinnovando il contratto di lavoro e l'aumento richiesto è sulla base del 26 per cento. Uno dei direttori generali ha dichiarato che se le richieste dovessero passare ogni vettura VW dovrà aumentare dalle 200 alle 250 mila lire.
- Anche alla Mercedes si sta combattendo per un aumento del contratto di lavoro. Le richieste si sono però fermate al 14 per cento in più dell'attuale stipendio, e sembra che la Casa tedesca sia ben disposta ad accettarle.
- Sul pedale dell'acceleratore del LEM, la vetturessa elettrica che il collega Rogliatti ha fatto carrozzare da Michelotti, è stata impressa con dei chiodi, una grossa «R», iniziale del cognome del progettista.



Il sogno degli inviati di AUTO-SPRINT è la berlina che il costruttore svizzero Monteverdi ha presentata a Ginevra. Vi ha installata, oltre alla televisione, anche una macchina per scrivere elettrica. Solo che il prezzo di tutto è un po' alto... 22 milioni, IVA compresa...

# Constatato nei vari Paesi E' il LIMITE la maxi-causa della CRISI

GINEVRA - Round-up tra i grandi paesi costruttori europei. Mr. David Boole, responsabile della British Leyland International per i rapporti con la stampa, dice che «In coincidenza con le due settimane di Salone le fabbriche inglesi riprenderanno finalmente il ritmo produttivo sulla base di cinque giorni lavorativi la settimana... Che ne penso della nazionalizzazione della Brithis Leyland? Sono convinto (e non soltanto io) che a fare ed a vendere automobili sono di solito preposti uomini capaci di farle e di venderle. Il 1974 sarà per noi un altro anno difficile, anche a causa delle ripercussioni della congiuntura petrolifera: dovremmo produrre nell'anno 1.100.000 vetture, pari al 40% del mercato, contro il 1.1.700.000 (30%) del '73. Confidiamo molto nella flessione, un crollo quasi, delle giapponesi Datsun e Toyota, due macchine che danno un gran fastidio a noi come agli altri costruttori occidentali. Stando almeno ai dati di dicembre e gennaio, le loro perdite sfiorano il 70%. La Brithis Leyland non può lamentarsi delle richieste, sempre assai numerose, di Mini: magari ne avessimo prodotte in più (e non purtroppo in meno) in questi ultimi mesi. La domanda è sostenuta anche per le Allegro — le corrispondenti Regent in Italia — e per le Marina. Per le Jaguar, le Rover e le Triumph non c'è da preoccuparsi, data la loro esigua produzione: non è certo il limite di velocità (che presto da noi tornerà ai 112 orari) a condizionarne le vendite».

wagen sta certo peggio. Di recente ha ritoccato i listini (+6%) nel tentativo di far fronte ai maggiori costi della mano d'opera per la quale i sindacati chiedono una rivalutazione dei salari pari al 15%. Il futuro della fabbrica di Wolfsburg è incerto: in aprile sarebbero attuate altre notevoli riduzioni di orario. E' addirittura in forse la sopravvivenza (autonoma) dell'AUDI-NSU, la consociata della VOLKSWAGEN, dalla stessa leader del gruppo VW: i modelli PASSAT e SCIROCO metteranno definitivamente K.O. la gamma Audi. La riconversione degli impianti, predicata per adeguare la produzione alla domanda del mercato, è stata avviata dalla Mercedes, ma nella maniera più semplice. Negli stabilimenti di Unterturkheim la quota-parte delle vetture Diesel è stata portata al 40%.

## In Francia ripresa di vendite

In FRANCIA le vendite sono calate del 20% ma in gennaio e febbraio c'è stata una ripresa. La situazione generale dell'industria d'oltralpe dipende dalla composizione della gamma produttiva, fatta soprattutto di piccole e medie cilindrate. La CITROEN, già dal mese di gennaio, ha deciso di aumentare da 1000 a 1200 la produzione giornaliera di 2CV, Ami e Dyane che in aprile toccheranno le 1500 unità complessivamente. CITROEN e PEUGEOT stanno migliorando i rispettivi mercati, mentre Renault non ha mai subito sensibili variazioni. La CHRYSLER FRANCE risente di certe difficoltà connesse con le vendite delle 160, 180 e 2 litri.

La SVIZZERA, per molti versi considerata «grande paese non costruttore», è un mercato dove tutte le marche vogliono essere presenti. Per prestigio, ma anche per convenienza. Gli operatori annettono significativa importanza alle vendite in territorio elvetico che talvolta riesce ad anticipare, in senso positivo o negativo, una variazione sull'intero mercato internazionale. I primi dati dalle immatricolazioni si rilevano piuttosto confortanti per la FIAT che l'anno scorso aveva perduto il secondo posto tra gli importatori (figurava dopo Opel e Ford): dopo i primi due mesi '74 è al primo posto con 2.958 vetture.

La chiave di questo successo è si rappresentata dalla preferenza che la clientela svizzera accorda alla Fiat (specie 500, 126, 127 e 128) ma anche alla disponibilità di consistenti riserve. Il fatto poi che rispetto al febbraio '73 la Fiat abbia immatricolato quest'anno solo 15 unità in meno è sufficientemente indicativo di una ripresa in atto che fa bene sperare (la Fiat Suisse è tornata a vendere 50 vetture il giorno!).

Anche l'ALFA ROMEO sta mettendo a profitto l'invenduto di Arese e di Pogliano d'Arco: con quasi 900 immatricolazioni ha più che raddoppiato i dati di gennaio-febbraio '73. La LANCIA, che solo dal maggio dell'anno scorso ha una propria e funzionante rete commerciale, ha incrementato di oltre il 30% la sua presenza in Svizzera. Nel settore delle grosse cilindrate la FERRARI sta riconquistando la posizione di primato di un tempo, i suoi clienti non sono per ora banchieri e industriali svizzeri ma emiri e sceicchi di petrolifera memoria. Tra gli importatori i soli che stanno ottenendo (con gli italiani) qualche apprezzabile successo sono la VOLKSWAGEN (ma ai danni della Audi-NSU), la PEUGEOT e la BMW.

Al Salone i bene informati hanno preannunciato un rialzo dei prezzi sul mercato svizzero, in rapporto — dicono — all'aumentato, almeno di fatto, costo della vita. Il consiglio federale, nella stessa riunione in cui ha ritoccato il limite di velocità autostradale, ha dovuto suo malgrado prendere atto della prima conseguenza di un'inflazione che non ha risparmiato nemmeno la Svizzera. Nel 1973 è stato accusato un deficit di 800 milioni di franchi (quasi 185 miliardi di lire).

Lino Ceccarelli



## Per la 127 quattroporte ESAME svizzero

Sempre frequentato lo stand della Fiat, che fra l'altro si è riconfermata la più forte sul mercato svizzero. Da giugno sarà commercializzata in Svizzera la 127 4 porte della Seat, che costerà 8300 fr., 200 in meno della Fiat tre porte. Si prevede che la 4 porte sarà la vettura più venduta sul mercato svizzero nella seconda metà del '74

## Uno strumento di progresso civile

Herr HEINZ SCHMIDT, membro del comitato direttivo della Daimler Benz, riprendendo il tema proposto dalla Revue Automobile («L'offensiva generale contro l'automobile») ha detto che «nei diversi paesi e soprattutto in Germania sembra che gli ambienti politici intendano perseguire la strategia della condanna dell'automobile, rendendola sempre più cara e tassandola ogni giorno di più. Si dimentica forse troppo presto che l'automobile va considerata pure come uno strumento di progresso civile, un traguardo che non va sottovalutato o addirittura annullato. Non dimentichiamo che ancora oggi l'automobile rappresenta per milioni di persone dell'Europa dell'Est un sogno che non è certo prossimo a realizzarsi! Lo sviluppo economico ed il benessere generale dipendono, a questo punto dell'evoluzione (favorevole) dell'industria dell'automobile, dall'accantonamento, il più presto possibile ed il più energicamente possibile, di tutte le difficoltà e di tutti i problemi che esistono nel settore economico e che li riguardano da vicino. E' vero per esempio che, come ha scritto un giornale svizzero, il cittadino tedesco attribuisce più importanza al limite di velocità (che non era stato ancora annullato al momento della conferenza-stampa - n.d.r.) che alla congestione delle industrie o alla politica tedesca di Egon Bahr. Per me una sola cosa è certa: il limite di velocità non si giustifica, allo stato attuale delle nostre conoscenze, che solo politicamente e non può essere imposto come contributo determinante per la sicurezza stradale. Questo limite, più che il rincaro della benzina, è la causa del regresso delle vendite fino ai livelli minimi».

Sono 330.000 infatti le vetture giacenti a febbraio nelle fabbriche tedesche. Da qui la decisione di ridurre ancora in futuro gli orari di lavoro e di sospendere la produzione di certe linee di montaggio. Se Mercedes, BMW e Opel non godono buona salute, Volks-

al massimo delle loro capacità, che i sindacati chiedano diverso.

Frattanto, «chez Fiat» si ride per non piangere, si fa cioè buon viso a cattiva sorte... la mediazione del Ministro del Lavoro Bertoldi ha obbligato, come sapete, l'amministratore delegato Umberto Agnelli a fare quelle scottanti dichiarazioni che denunciavano la impossibilità da parte della Fiat di accettare certe imposizioni, che costano almeno 100 miliardi per il '74, cui vanno aggiunti i 70 miliardi di deficit ufficiali lamentati nel '73.

La flessione delle vendite della Fiat in Italia ed all'estero aveva raggiunto punte del 30 per cento in gennaio, all'indomani pure degli aumenti dei prezzi. Adesso la situazione è in fase di parziale recupero: si potrebbero produrre più 126 e 127 che 130, ma i sindacati non hanno ancora autorizzato in-

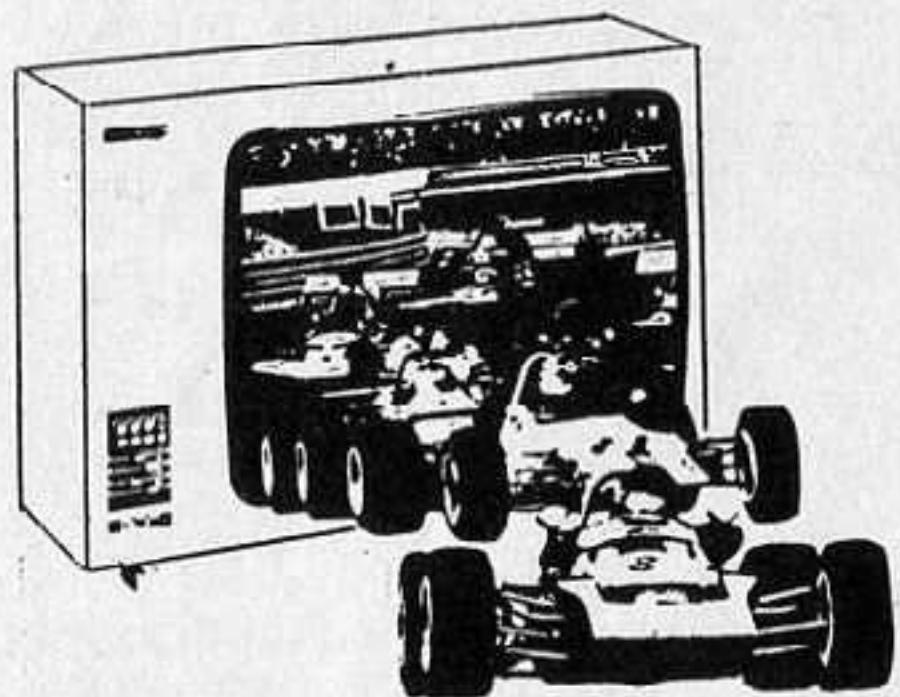
terscambi di mano d'opera tra una linea di montaggio e l'altra...

Allo stand dell'Alfa Romeo, Ginevra chiama Roma. Sono giunte ad una fase critica le pretrattative bilaterali tra il solito Ministro Bertoldi ed i sindacati da una parte e l'IRI dall'altra, mentre ad Arese ne succedono di tutti i colori. La disponibilità di vetture consente ancora sollecite consegne e per l'Alfa è un prezioso punto in suo favore. Nella capitale il presidente Guani, spalleggiato dal vertice-IRI (Petrilli e Medugno), sta facendo pressioni per lo sblocco del limite di velocità autostradale.

E' un argomento questo che sta molto a cuore anche all'ing. Sguazzini, amministratore delegato della Lancia. Il successo della Beta coupé è infatti legato alla completa (o quasi) liberalizzazione delle autostrade. Comunque le prenotazioni non si susseguono come dovreb-

bero, ma stanno manifestando indicativi sintomi di ripresa. Una certa ricercatezza dello stand-Lancia (in linea con le tradizioni della Casa) è stata giustificata dagli stessi sindacati, consapevoli della funzione pubblicitaria di un Salone che può significare la conservazione del posto di lavoro.

Nel mese di febbraio è migliorata la situazione della Ferrari. In attesa di tornare a vendere (come una volta) in Italia e negli altri Paesi europei dove esisteva un limite di velocità inconciliabile con le prestazioni delle berlinette di Maranello, il mercato si è spostato chissà come in Medio Oriente, specie nel Kuwait ed in Arabia Saudita. Per la Innocenti, presente soltanto con la Mini di Lambrate al Salone, i problemi riguardano il lancio della Regent, la cui consacrazione commerciale è stata sospesa proprio nella prima fase del regime di austerità.



# RIFIUTATA la «diretta» da B.HATCH

Sport, austerità, servizi speciali: tre momenti cruciali dell'ultima settimana televisiva. L'agonismo si affaccia dal video con un servizio che «Dribbling», sabato 16, ha dedicato a Giacomo Agostini «che lo sport — come ha precisato Nando Martellini nella presentazione — ha portato a gareggiare sotto la bandiera del Sol Levante. Certo non cesseremo per questo di amarlo, di apprezzarlo. Lo sport, si dice, non ha confini. Tuttavia, il fatto, qualche problema lo pone. Esaminiamo, su questo argomento, questo profilo inedito di Giacomo Agostini».

E' Poltronieri, l'autore del

commentatore il brillante Andrea de Adamich.

Per noi, per i telespettatori italiani, la RAI ha «generosamente» dedicato alla gara esattamente un minuto e quindici secondi di tempo che, se non andiamo errati, costituisce, per le corse di Formula 1 (sia pure non valide per il Campionato) un autentico record!

Il clou della settimana, infine, doveva essere rappresentato dalla prima puntata di un ciclo dedicato ai grandi managers dell'industria italiana. Di scena Giovanni Agnelli e la Fiat. Abbiamo detto «doveva» perché in realtà il servizio non ha risposto al-

in cambio vantaggi economici e la nomina a senatore» per sostenere, poche battute dopo che «il rapporto tra il fascismo e Agnelli è stato complicato e ambiguo... il costume dei gerarchi fascisti urtava Agnelli profondamente e in famiglia ne parlava con disprezzo...».

Lo stesso Gianni Agnelli — intervistato per illustrare la figura del nonno — ha dichiarato che «mal tollerava o sopportava un tipo di forte autorità proveniente dall'alto...».

«Del resto Agnelli — prosegue lo speaker — aveva, prima del fascismo, assunto a più riprese posizioni non conformiste... Nel '32 Agnelli si era convinto che la crisi potesse essere superata solo aumentando i consumi. Le fabbriche erano ferme perché la gente non consumava (Come suona attuale questo concetto! N.d.r.); lanciò una proposta che fece scalpore in tutto il mondo. Un accordo fra i Paesi industriali per diminuire le ore di lavoro a parità di salario riassorbendosi così la disoccupazione... I metodi di gestione della Fiat, in quell'epoca, erano profondamente influenzati dall'ottimismo produttivistico americano. Del resto la Balilla, messa in produzione nel '32, era ispirata al famoso modello T con cui la Ford conquistò, venti anni prima il mercato americano... la catena di montaggio, la lavorazione di serie presuppongono consumi di massa cioè salari crescenti. E' la politica che negli stessi anni permetterà a Roosevelt di salvare l'economia americana».

Crollata la dittatura la Fiat può finalmente realizzare i progetti inattuati. Si dà il via alla produzione e al conseguente consumo di massa. L'automobile trova finalmente la sua collocazione, i consumi aumentano, la produzione aumenta, i posti di lavoro aumentano. Ma, a questo punto c'è ragionevolmente da chiedersi perché ora, in pieno regime democratico si tenta di tornare indietro. La TV non sfiora questo scottante attuale argomento perché una simile domanda esigerebbe anche una risposta chiara e precisa. Forse troppo chiara e troppo precisa per la nostra ambigua televisione.

«Agnelli morì nel dicembre del '45 — conclude lo speaker —; aveva creato, con la Fiat, la prima grande industria moderna italiana. Industria che avrà un ruolo fondamentale nella ripresa economica del dopoguerra. Con Agnelli inizia anche da noi l'era dell'organizzazione tecnologica del lavoro. L'era del managerismo». Il servizio termina qui.

Gio' Luni

tv

radio

**Programmi dal 26 marzo al 1. aprile**

|   |   |
|---|---|
| <p><b>SABATO 30</b> Secondo</p> <p>Ore 19,00 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p><b>Domenica 31</b> Nazionale</p> <p>Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> Nazionale</p> <p>Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p style="text-align: right;">Secondo</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p> <p style="text-align: center;"><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MERCOLEDI' 27</b></p> <p>Ore 22,10 - Mercoledì sport e notizie</p> <p><b>SABATO 30</b></p> <p>Ore 22,45 - Sabato sport, notiziario.</p> <p><b>DOMENICA 31</b></p> <p>Ore 17,55 - Domenica sport</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).</p> <p><b>LUNEDI' 1</b></p> <p>Ore 19,45 - Obiettivo spor.</p> | <p><b>SABATO 30</b> Secondo progr.</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p><b>DOMENICA 31</b> Secondo progr.</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport.</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p><b>LUNEDI' 1</b> Progr. nazionale</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p style="text-align: right;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>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.</p> |
|---|---|

servizio che, mentre il filmato mostra da tutte le angolazioni la moto del Campione, ne descrive le diverse parti e tutta la complessa strumentazione.

Domenica sera, le auto. Anche per queste un breve, succinto filmato della gara svoltasi a Brands Hatch. Una gara che la Rai non ha ritenuto opportuno trasmettere in diretta (nonostante l'offerta pervenute dall'Eurovisione), cosa che invece ha fatto — sia pure in differita per la concomitanza di orario con un servizio del Salone di Ginevra — le TV svizzere che ha avuto come abilissimo

le aspettative annunciate, peraltro, da un comunicato RAI che illustrava in maniera piuttosto diversa — e decisamente più valida — il contenuto della trasmissione.

Già il sottotitolo, «Chi non consuma è perduto», non ha avuto riscontro con la presentazione dei fatti e del personaggio e, infine, tutto il servizio — a parte qualche immagine interessante dal punto di vista storico — è apparso scialbo e privo di mordente. Ma anche pieno di contraddizioni. A un certo punto lo speaker dice testualmente: «Agnelli durante la dittatura sostenne il fascismo ottenendo

● Domenica 7 aprile si svolgerà a LODRINO nello svizzero Canton Ticino, il 5. SLALOM AUTOMOBILISTICO con validità per il campionato nazionale di tutti i gruppi di vetture. Sono previste oltre 200 iscrizioni.

● Il RALLY DEL MAROCCO, confermato per le date 15-19 maggio, sarà uguale a quello del 1973. Le tappe saranno infatti quattro: Rabat-Fez, Fez-Marrakesh, Marrakesh-Marrakesh, Marrakesh-Casablanca. Undici i tratti speciali.

● A RIO è stato annunciato il programma per il nuovo autodromo, che sorgerà dove c'è quello primitivo di Barra da Rijuca, circa 15 km dalla città. I lavori sono già cominciati e si vorrebbe rendere il circuito agibile per primo novembre.

## PARNELLI F.1 quasi pronta

● Dall'America giunge notizia che la F. 1 PARNELLI JONES è a buon punto. Si è notato l'arrivo di un DFV e di parecchie parti. Inoltre la squadra si è messa in contatto con Tom Wheatcroft, per trattare l'acquisto di un furgone.

● Il MARLBORO WORLD CHAMPIONSHIP TEAM patrocinerà il 3. Rally nazionale della Campania che prenderà il via alle ore 22,30 del 22 maggio da Piazza del Plebiscito a Napoli.

## Le notizie dal dirigibile alla 24 ORE di LE MANS

LE MANS - L'enorme pubblico che sicuramente assisterà anche quest'anno alla 24 Ore di Le Mans, sarà costantemente tenuto informato dell'andamento della competizione per mezzo dei pannelli luminosi installati sulle fiancate del dirigibile «EUROPA» della Goodyear. Lo ha comunicato mister Heat capo dei servizi dell'aeronave che è in procinto di partire per un lungo viaggio che la terrà lontana dalla sua base di Settebagni, nei pressi di Roma, sino al prossimo ottobre. L'Europa è stato infatti ingaggiato dagli organizzatori del Campionato mondiale di calcio per svolgere un servizio di collegamento e di informazioni per tutta la durata del torneo, ma nel frattempo si sposterà a Le Mans dove, come abbiamo detto, la sua opera sarà particolarmente necessaria per una pronta informazione del pubblico. Il dirigibile Goodyear, nell'occasione, rimarrà in aria, sospeso a conveniente altezza sul teatro della gara dalle 16 del sabato alle 16 della domenica. Via radio riceverà le informazioni sui tempi e sulle posizioni delle vetture dai cronometristi e dalla direzione di corsa e, per mezzo degli speciali meccanismi elettronici in dotazione all'aeronave, nel tempo massimo di due minuti li tradurrà sui pannelli luminosi che saranno visibili a grande distanza.

● Dopo l'annuncio della soppressione della gara del campionato di F. 2 a THRUXTON, ora gli organizzatori hanno deciso che la corsa principale della giornata sarà una per turismo del campionato Castrol. In ogni modo la soppressione della gara di F. 2 vale soltanto per quest'anno e gli organizzatori assicurano che l'anno prossimo si farà.

● Il pilota portoghese MARIO CABRAL piloterà una nuova Chevron B 26 in tutte le prove del campionato marche due litri. La squadra avrà sede in Inghilterra, diretta dall'ex capo meccanico di Frank Williams, Tony Fox, e si chiamerà Golden Scorpion (scorpione d'oro) Racing Team. Di tanto in tanto coéquipier di Cabral sarà il pilota di vetture turismo Jose Teixeira da Silva.

● Quest'anno in ANGOLA ci sarà di nuovo una serie di quattro gare sport. Sono in programma a partire dalla fine di luglio e i circuiti saranno quelli di Nova Lisboa, Benguela, Luanda e Vila do Conde.



● Pare che lo SCCA abbia avuto una richiesta per copie dei regolamenti CAN-AM 1975 da parte della Gulf Racing Research e da Ken Tyrrell.

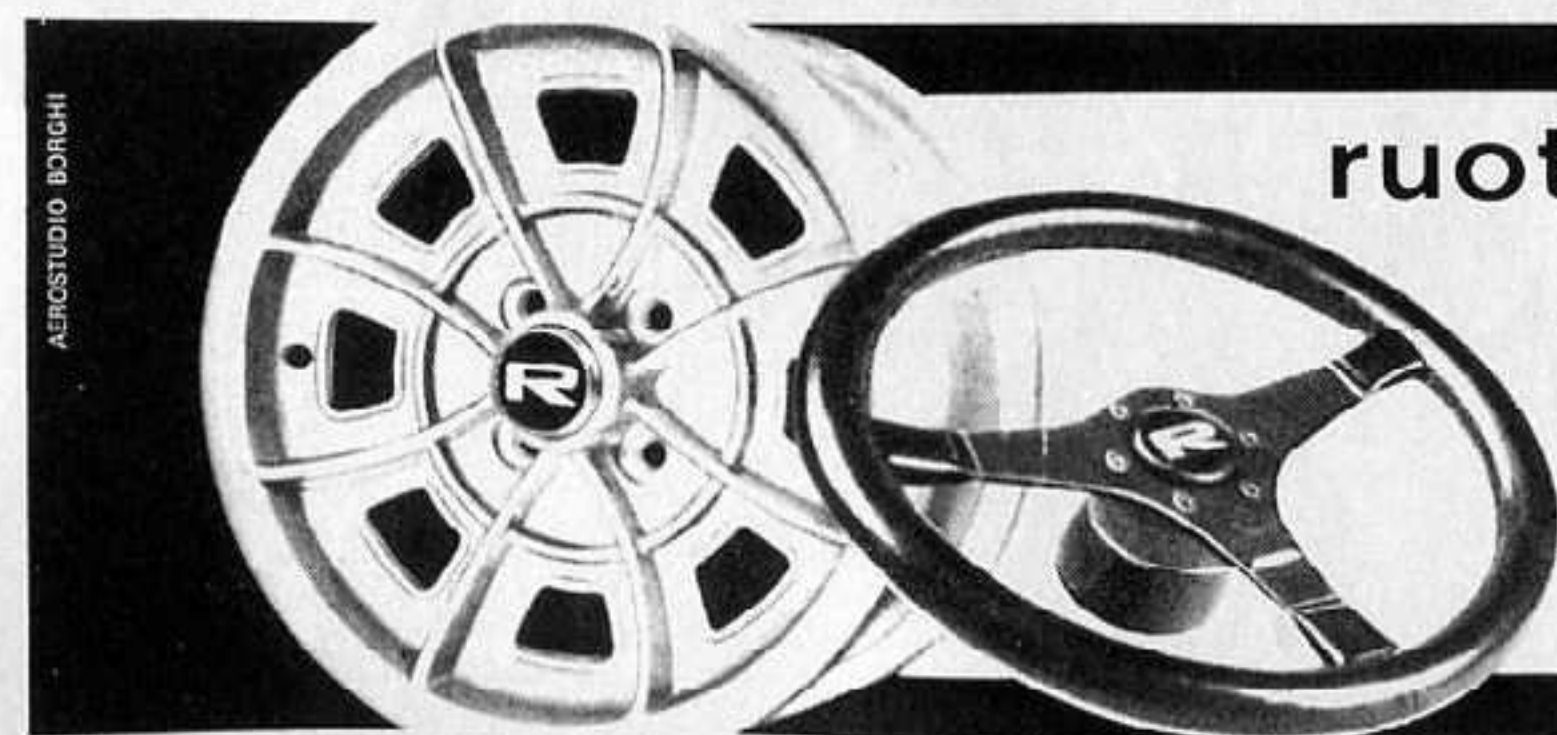
● Le sempre crescenti responsabilità di Henry Liddon per il Rally Coppa del Mondo hanno indotto la Peugeot a cambiare il suo team per l'EAST AFRICAN SAFARI. Liddon ha infatti rinunciato a parteciparvi con Makinen e sarà sostituito da John Davenport, che intendeva fare la ricognizione con Mikkola. Ora la farà Haggbon.

● E' confermato che la JOHN PLAYER patrocinerà le prime due gare della serie Super Turismo della BRSCC. La corsa di apertura si svolgerà a Snetterton il giorno di Pasqua, poi il giorno successivo ce ne sarà una a Mallory Park.

## Ritorna HOBBS

● E' ormai sicuro che DAVID HOBBS gareggerà in Inghilterra in modo piuttosto regolare, per la prima volta dopo il suo periodo con la Surtees TS5. Continuerà a correre per Hogan che, sparito Lunger dal team Eagle, ha deciso di fare gareggiare una sola vettura in America, mentre ha mandato la Lola T330 in Inghilterra appunto per Hobbs. Inoltre la McLaren ha annunciato che Hobbs sarà il suo secondo pilota a Indianapolis, con Johnny Rutherford.

● Per motivi di sicurezza la gara di F. 2, in programma a ROUEN il 30 giugno, era compromessa, ma adesso pare che i necessari lavori saranno svolti in tempo e che la corsa, non di campionato, potrà svolgersi.



ruote e volanti

# RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)  
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

## REGINA grazie alle corse

**STOCCOLMA** - «ALFASUD automobile dell'anno 1974 per la Scandinavia» è il verdetto, unanime, emanato da una giuria di tecnici nominata dalle risiste specializzate Teknikens Varld (Svezia), Teknikaa Mailmaa (Finlandia) e Vi Menn (Norvegia) dopo che le vetture prescelte erano state sottoposte per ben quattro giorni a severissimi collaudi su strade battute dal vento, su autostrade sotto la pioggia e con neve, su strade cittadine, e, dopo avere attraversato immense foreste, nelle lande ghiacciate della Norvegia.

Il verdetto finale dice che «L'ALFASUD può considerarsi una vettura esclusiva prima di tutto perché è una realizzazione tecnica d'avanguardia, nella quale il costruttore ha messo in pratica l'esperienza fatta con vetture sportive e da corsa, ottenendone un'auto per famiglia sicura e di facile manutenzione; poi perché essa dimostra che una vettura d'avanguardia può essere posta in vendita ad un prezzo non eccessivo».

● La **DEMPSTER DEVELOPMENTS** patrocina due F. 5000 in questa stagione. Una, come si sa, è quella che usa Mike Wilds, ma la seconda è stata annunciata soltanto in questi giorni e pilota sarà Ian Taylor, che debutterà a Silverstone il 7 aprile. L'anno scorso vinse il campionato Forward Trust di F. 3 con la March del Baty Group.

● Il circuito di **RIVERSIDE** ha chiesto allo SCCA di cambiare la data del suo round di F. 5000. La corsa doveva svolgersi il 28 aprile ma è stata rimandata al 27 ottobre e questo vuole dire tre gare in un solo giorno, dato che ci sarà anche un round della Can-Am oltre a una Corsa dei Campioni. C'è però da dire che la gara Can-Am potrebbe anche non svolgersi a Riverside, se durante l'anno la serie non sembrerà soddisfacente.

● Le **McRAE GM1** comprate da Ian Ward sono state ribattezzate Ward KS1 e una prenderà parte a tutto il campionato Rothmans di F. 5000 affidata a Keith Holland. «KS» significa Ken Stepney, che ha modificato le vetture con strutture deformabili. Il nome McRae è praticamente sparito. Le GM2 si chiameranno Talon in America, ove saranno patrocinate dalla Norris Industries e iscritte da Mc Cormack per lo stesso McRae, Posey e forse John Morton.

● Il direttore corsa della Broadspeed, **ANDY ROUSE**, vuole tornare alle monoposto, cioè in F. 3. Si mise in luce in Formula Ford un paio d'anni fa, ma da allora ha soltanto gareggiato, con successo, nella turismo gruppo 2. Il programma di partecipare quest'anno al challenge turismo con una Escort è stato abbandonato. Per la F. 3 Rouse non ha ancora deciso nulla per il telaio, ma il motore sarà preparato dalla Broadspeed.

● Sempre più insistenti le voci circa una potente nuova vettura da rally della **DATSUN** e adesso parrebbe confermato che almeno una di queste macchine arriverà dal Giappone ai primi di maggio. Si tratterà di una Violet 160J SSS, modello da poco giunto sul mercato inglese.

● La **GULF OIL CORPORATION** ha investito nel settore energetico, dal 1967 ad oggi, la somma di 4.000 miliardi di lire ed ha intenzione di spendere altri 600 per la piena commercializzazione dei reattori nucleari, attività alla quale la Gulf ha dedicato le migliori sue forze di ricerca.

● Il primo **SITEV**, esposizione internazionale dei fornitori dell'industria del veicolo destinato ai costruttori, avrà luogo al Palazzo delle Esposizioni di Ginevra dal 17 al 21 maggio 1974.

## DOLomite per F. 3

● Corre voce che fra poco la nuova F. 3 di due litri avrà un motore **BRITISH LEYLAND**. Si tratta del Dolomite Sprint di 1980 cc.

● Nel gennaio 1974 le esportazioni di vetture **ROLLS-ROYCE** hanno superato tutti i primati dello stesso mese di altri anni con oltre 900.000 sterline.

● Il prezzo della benzina è aumentato anche in **SPAGNA** e si tratta del secondo aumento in meno di un mese. Un litro di normale costa 210 lire, un litro di super 240.

V8/Blog Scan



Continua il braccio di ferro tra  
il GOVERNO USA e le Case auto

## Il «cuscino» rinviato al '77

**NEW YORK** - Da Washington è giunta la decisione «finale» con la quale si ordina l'applicazione di «mezzi di sicurezza» in tutte le vetture a partire dai modelli del 1977 e la decisione ha ricevuto il plauso ed il consenso del «Center For Auto Safety» ovvero il Centro per la Sicurezza delle Auto.

Il nuovo sistema di sicurezza consiste nel famoso congegno che evita le cinture di sicurezza, poiché il sacco che si gonfia al primo urto frontale o laterale ad una velocità minima di 30 miglia è valutato come la «sicurezza del domani».

La General Motor, una delle prime e più avanzate ditte, specializzate in questo sistema dispone di «sacchi» accessibili a 225 dollari che possono essere applicati nelle Cadillac ed Oldsmobile a richiesta: nel 1974 ben 3000 acquirenti hanno fatto richiesta del sacco antiurto.

«Quando costruiremo in massa questo nuovo mezzo di sicurezza non crediamo che il suo prezzo scenderà di molto, ha detto un portavoce della G.M.». Il medesimo portavoce ha fatto rilevare che la ditta non ritiene molto sicuro il sacco che, col tempo, potrebbe non funzionare a dovere.

Quando l'agenzia per la sicurezza impose alla Chrysler di applicare tale sacco nelle macchine modello 1976, la Casa di Detroit citò in Corte l'agenzia federale che perse la causa poiché le prove dimostrative a mezzo manichini non garantivano un risultato favorevole al cento per cento.

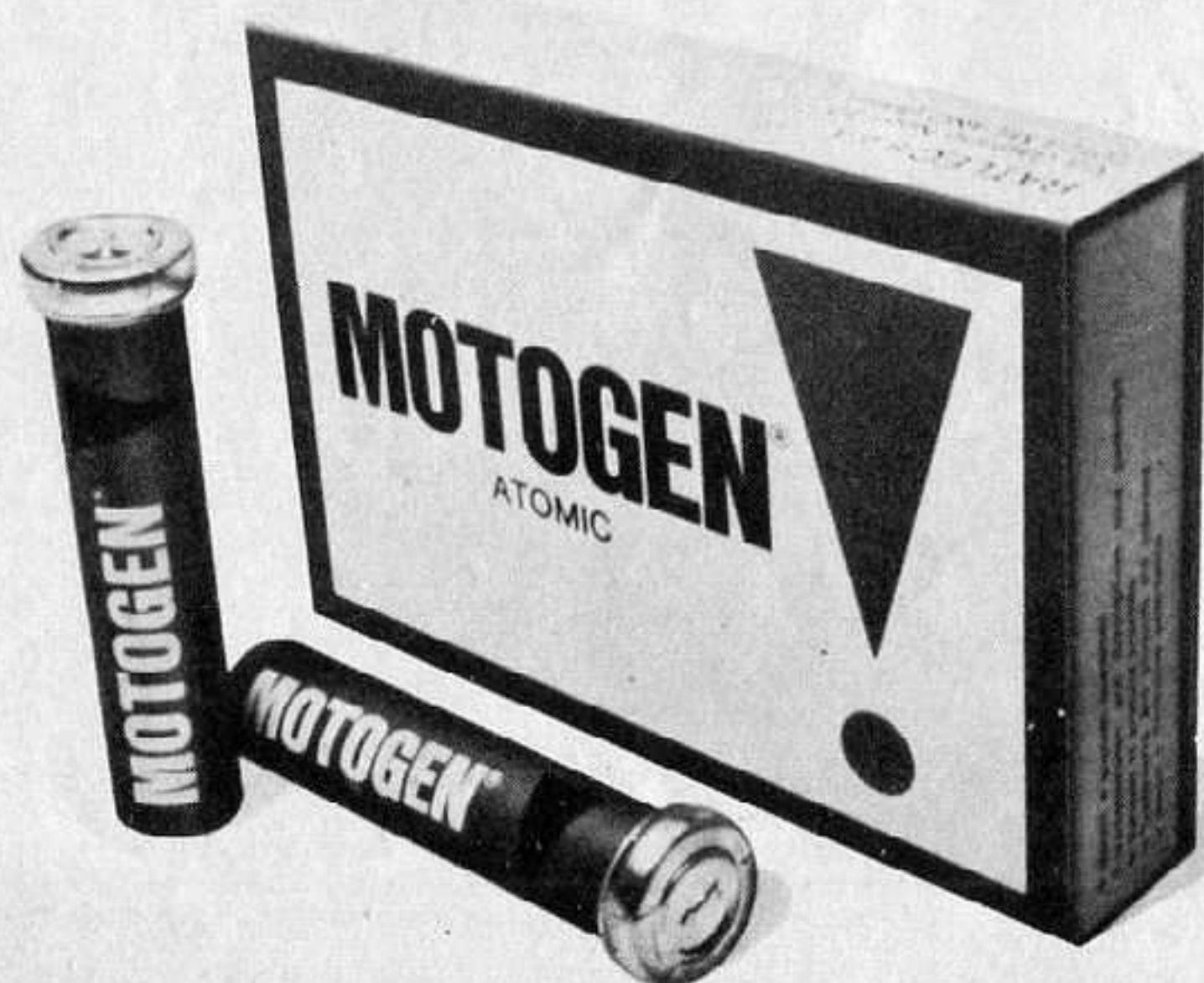
I. m.

## IL «BUONO-BENZINA» CHE NON E' PREVISTO IN NESSUNA TESSERA. TI DA' UN RISPARMIO DEL 10% E IL MOTORE PIU' PULITO.

Motogen: il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore. Motogen dissolve i residui della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminui-

sce i consumi di benzina fino al 10% e oltre. Motogen: un «buono benzina» brevettato in 22 paesi, sperimentato dal Politecnico di Milano.

In tutti i migliori negozi di autoaccessori.



Lista

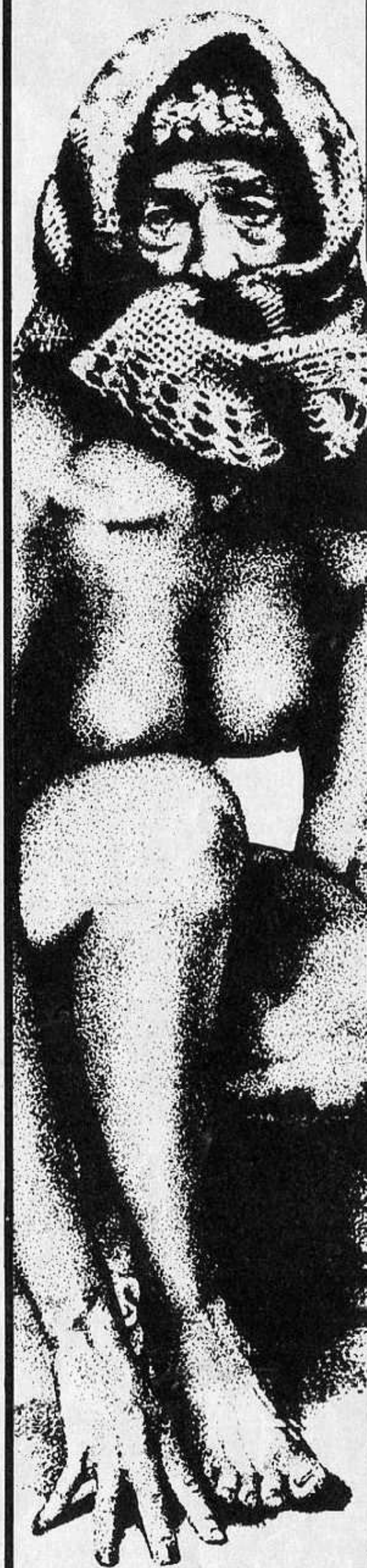
● La **FORD** ha venduto un numero record di 3000 vetture alle forze di polizia britanniche durante il 1973, cioè circa metà del mercato totale. Oltre l'80 per cento delle settanta formazioni britanniche usa vetture Ford, oltre che furgoni e autocarri. Il modello più venduto è stato la berlina Escort.

## RISPARMIA davvero!

● Il «**MINOR BENZ**», l'ingegnoso dispositivo economizzatore è stato oggetto di un test, a Vallelunga. Una Fiat 127, affidata ai giornalisti Piero Taruffi e Sergio Ferraguti, è stata fatta girare, con 10 litri di benzina ogni volta, sul tracciato corto dell'autodromo romano. Il risultato migliore è stato il seguente: la 127, senza il dispositivo, ha percorso 138 km, mentre con il «Minor Benz» ha marciato per 13 chilometri in più, con un consumo di un litro di carburante per 15,1 chilometri. Un risparmio di ben il 9,8 per cento! Ricordiamo che il «Minor Benz», di facilissima applicazione, è prodotto dalla società RIMEX, via di Villa Emiliani 10, 00197 Roma.

● Nella fabbrica **ROVER** della British Leyland, a Solihull, è stata costruita una nuova pista di collaudo. Lunga oltre km 3, simula quasi tutte le condizioni su strada che un veicolo incontra.

# donna si, ma.....



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



**FOMB**

FONDERIE OFFICINE  
MAIFRINI BRESCIA

25100 - Via Scuole, 5  
tel. 302281/2 - 391604