

LEGGETE
SUBITO

La tecnica
della
«gelosia»

HANNO DETTO - L'on. Vittore Cattella (presidente della commissione trasporti della Camera):

«Vietare agli automobilisti con più di 65 anni la guida di auto da oltre 180 kmh, appare un controsenso, oltre tutto perché attualmente, vige il limite dei 120 kmh. A parte ciò l'ultrasessantacinquenne se compra un'auto di grossa cilindrata, lo fa badando, più che altro, alla comodità e all'ampio margine di sicurezza, che non alla velocità di punta di essa. Semmai, il provvedimento poteva essere previsto per le auto esclusivamente sportive, cioè quelle che hanno, oltre ad una elevata velocità massima, delle caratteristiche tecniche quasi da competizione, come, ad esempio, la ripresa bruciante e una particolare rigidità delle sospensioni. La questione si poteva risolvere prevedendo, magari, un rinnovo della patente più frequente, anche ogni anno, con visite mediche ed esami tecnici accurati. E' auspicabile che tutti i gruppi presentino un provvedimento per la modifica dell'attuale disciplina. Per quanto riguarda il divieto ai minori di anni 21, il problema è completamente diverso, anche se ne soffrirà la forma-

La Peugeot costruirà biciclette in Brasile
Parigi, 28 marzo
Motociclette e biciclette Peugeot saranno fabbricate in Brasile in base ad un accordo firmato tra la Cycles Peugeot S.A. e lo stato brasiliano di Minas Gerais

Speriamo che questa notizia non la leggano i sindacati modenesi...

zione di nuove leve per gli sport automobilistico e motociclistico».

C'è da rimanere scioccati! Sta a vedere che i politici cominciano a ragionare con buon senso! Catella... Catella... Ah, ma è vero che si tratta dell'ex Presidente della Juve!... Una domanda, se è lecito: ma quando l'approvavano quella legge, lui dov'era?... ENZO FERRARI: «L'attuale società italiana la paragonerei ad una corsa frenetica nella quale tutti vogliono arrivare primi».

GIULIO ANDREOTTI: «Non è certo bloccando le automobili la domenica che si risolvono i nostri problemi. Nella percentuale globale della consumazione del greggio, ciò che si consuma

nel nostro paese per circolare in auto raggiunge solo il 15%! Ma per circolare sette giorni su sette, non la domenica e basta...».

ANDREOTTI (sempre lui): «Una volta, quando ero Ministro delle Finanze, notavamo un enorme contrabbando di petrolio e io, invece di piagnucolare feci una commissione. Poi chiamai un comandante delle Guardie di Finanza: "Voglio un giovane, capace, sveglio". E lui mi dette un capitano, che ora è colonnello. Il capitano si fece assumere come operaio in una raffineria e gli ci vollero appena sei mesi per scoprire la verità. Intorno a ogni raffineria c'è una grande apparecchiatura per portare l'acqua in caso di incendio. Ma, invece di portare dentro l'acqua, li portavano fuori il petrolio. A 1 km. dal cancello non c'era più la Finanza, non c'era più controllo, così potevano caricare il petrolio sulle auto cisterne e via! Feci allora un Decreto Legge con cui stabilivo che nessuno può portare la benzina se non ha un pezzo di carta che dica dove l'ha caricata e dove la scarica. Quell'anno incassammo 28 miliardi di più di imposte!».



STEWART
o MOZART?

I «blindati» Formula 1

Le reazioni ufficiali alla tragedia REVSON sono state molto riservate. Anzi, dovrei dire che «non ci sono (quasi) state». Ciò dimostra che il drammatico episodio ha preoccupato, con le sue diaboliche fiamme, quei certi personaggi che della sicurezza delle corse automobilistiche si sono in genere fatti corifei nei momenti di facile esibizionismo, anche se poi facevano tutto dimenticare nel pastone dei compromessi. Ma, nel silenzio imbarazzato, già si cercano scappatoie che permettano di salvare la faccia, anche se ravvivano ancor più il giudizio negativo su certi atteggiamenti.

Avete letto nel numero scorso di AUTOSPRINT il drammatico testamento di accusa di PETER REVSON a proposito del fuoco e del serbatoio Alfa. Proprio nel numero 2 del suo bollettino di quest'anno, la Federazione Internazionale dell'Automobile ha finalmente riconosciuto, in maniera ufficiale, il serbatoio di sicurezza dell'Autodelta, equiparandolo ai serbatoi fino ad ora richiesti, quelli con le specifiche FT 3. Pur evitando accuratamente di chiamarlo per nome, la FIA elenca le caratteristiche di questo serbatoio, designato dalla sigla FTA (dove «A» sta evidentemente per Autodelta). Fra queste specifiche, che tutti ben conosciamo, le tre «zone» di costruzione: zona esterna, con le intercapedini per l'estinguente; zona del carburante, in cellule di una capacità singola massima di 2 litri; zona di estinzione, cioè tutte le zone comprese nell'involucro esterno e quelle fra cellula e cellula di carburante. Per i materiali di costruzione, è previsto anche il caucciù, e questo avalla gli studi ed i perfezionamenti del serbatoio Autodelta compiuti dalla Pirelli. La percentuale di liquido estinguente è fissata in 30 litri per ogni 100 litri di benzina. Insomma, il serbatoio è proprio quello di sicurezza studiato da Chiti. Non è detto ancora obbligatorio. Ma nonostante che la CSI, sotto la spinta del-

l'ing. Bacciagaluppi, abbia finalmente dato questo crisma tecnico ufficiale al serbatoio antifluoco, i costruttori di monoposto F.1 insistono nel loro atteggiamento negativo. Risultato infatti che proprio l'Associazione Costruttori F.1, mantenendo la sua avversione al progetto Chiti, già espressa con le motivazioni più banali che mal hanno nascosto realtà di «gelosia» ha preparato un nuovo progetto da presentare alla CSI e per la maggior sicurezza dal fuoco delle vetture monoposto. Con la scusa che esso permetterebbe di non «sciupare troppo il materiale esistente», adesso si propone un doppio serbatoio BLINDATO, di non più di 60 litri di capienza per involucro. Cioè ogni vettura monoposto F.1 dal '75 non dovrebbe avere a bordo benzina per più di 120 litri. Senza ridurre il chilometraggio dovrebbe essere ammessa nei nuovi regolamenti dei G.P. almeno una sosta per i rifornimenti.

Ricordate? Proprio quando si parlò, per la prima volta della possibilità di adottare sulle monoposto il serbatoio Autodelta, che pesava di più per l'estinguente contenuto, onde non aumentare il peso delle monoposto si propose di ridurre il contenuto di litri disponibili, modificando il regolamento delle gare appunto con la proposta del rifornimento obbligatorio. A questa idea suggerita personalmente dall'ing. Chiti, reagì in blocco l'Associazione Costruttori F.1 e la stessa GPDA guidata da Hulme e Stewart. Adesso, di fronte alla ineluttabile realtà, il rifornimento viene buono e, pur di non adoperare il serbatoio Autodelta, si inventa il serbatoio super blindato.

Ma perché il buon senso deve essere sempre avvilito dalla rivalità tecnica? Come si può mettere in opposizione un serbatoio blindato quanto si vuole con uno che, per prima cosa, ha «carburante» non incendiabile?



• Lo riconoscete questo bel bambino? E' ENRICO FAGNONI, il mini pianista fenomeno, che ha persino «spaventato» gli esperti e esaltato chi l'ha visto in televisione, allo «Zecchino d'Oro». Qualcuno ha detto: «Può diventare un altro Mozart». Intanto, lui pensa piuttosto a sognare di diventare un altro... Stewart. Lo ha detto proprio lui, Enrico, al giornalista di un rotocalco milanese. Questi gli aveva chiesto: da grande che cosa vuoi fare? «Il pilota di automobili da corsa». Come, non vuoi diventare come Mozart? «Sì, ma anche il pilota me piace... E anche sonà... Me piacciono tutte e due le cose!...». Dovevo, o no, farlo socio onorario del Club Autosprint?

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

41 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 MARKET
INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



Questa foto forse avrei dovuto mandarla al mio caro amico Luciano Oppo, il direttore di Playmen. Certo che è molto cinematografico, il kiss che Lella Lombardi sta ricevendo da Peter Gethin sul palco di Brands Hatch. Attenta Lella! Che in Italia non ci sia nessuno da fare ingelosire (colleghi piloti a parte, ma non per Gethin, quanto per la tua 5000)?

• Piccola rivoluzione in seno alla CSI: il tedesco Von Hanstein, ex direttore sportivo della Porsche, non è più il presidente della sottocommissione Regolamenti tecnici. Quella, per intenderci, che ha partorito la famosa «silhouette». Che non sia stato un parto indolore lo dimostra (oltre la messa in incubatrice del semi abortito progetto) la giubilazione dell'ex braccio destro del Principe Metternich. Il nuovo Presidente dei «Regolamenti» è il belga Ugeaux, vice-presidente il nostro Lurani (chissà perché la CSAI non lo ha comunicato!...).

• A Maranello hanno accusato la punta sul «qualcosa che è cambiato alla Ferrari» quest'anno. E' vero, ci è stato fatto osservare, è cambiato qualcosa, ma grazie al recente acquisto dell'avv. Luca Montezemolo. Però — si è aggiunto alla famosa nota sul «caso» del cambio Merzario in Brasile — AUTOSPRINT avrebbe potuto anche scrivere che la «dimenticanza del rapporto» per quell'episodio costò il posto al direttore sportivo-lampo che era in quel momento nel team Ferrari (e che durò appunto poche settimane). Certo, ma potremmo anche aggiungere che, se pure nove mesi dopo, anche Merzario dovette far le valigie.

In INGHILTERRA adesso la benzina diminuirà!

LONDRA - Le cose cambiano in fretta. Gli automobilisti inglesi avevano a malapena superato il periodo di «diagnosi petrolifera» e cominciarono ad accettare il fatto che la benzina costava l'esorbitante (per loro) prezzo di oltre L. 700 per gallone (litri 4,54) quando un dirigente di una grossa società (la Total) ha annunciato di prevedere una... «guerra» per la riduzione del prezzo della benzina, nel prossimo futuro! A quanto pare uno dei risultati degli aumenti dovuti al panico, consisteva nel fatto che le stazioni di servizio guadagnano più di prima su ogni litro di carburante e hanno già perso l'abitudine presa, di dare «regali» per indurre i clienti ad acquistare da loro. Sembra perciò che la ovvia futura conseguenza sia la riduzione dei prezzi della benzina. Qualche settimana fa sarebbe sembrato incredibile.

In Italia resterà incredibile! Perché tanto ormai, con la nazionalizzazione strisciante in atto anche nel settore petrolifero, l'AGIP finirà per restare sola sul mercato. E allora, senza necessità di concorrenza, il prezzo della benzina diventerà sempre più «politico»: aumenterà solo, a seconda delle esigenze dei bilanci Statali!

• Già sapete che l'ACI ha cominciato a fare i primi conti dell'austerità. Da essi risulta che il risparmio di una sola Domenica Vuota non sarebbe stato sufficiente a pagare nemmeno il nuovo progettato bilancio di finanziamento statale ai partiti. A proposito di queste spese pubbliche, proprio a Milano nei giorni scorsi il Partito Socialista, per la poco seguita campagna pro referendum divorzista, ha fatto affiggere dei super manifesti giganti di 6 mt x 3, cioè 18 metri quadri. Essi vengono a costare l'uno (calcolando tutto: dal bozzetto, alla stampa all'affissione) 100.000 lire! Saremmo curiosi di capire perché si lasciano a piedi gli automobilisti nel relax domenicale e poi si sciupano soldi in questo modo per giustificare una campagna elettorale che, stando alle ultime statistiche, non interessa più di 20 mila italiani (almeno tanti sono stati i «divorziati» finora). E poi dovremmo anche pagare 3000 lire a testa l'anno per finanziare i partiti?

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro **SERVIZIO TELEFONICO** sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di **AUTOSPRINT**. La nostra **Speciale Segreteria**, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

DOVE corriamo domenica?

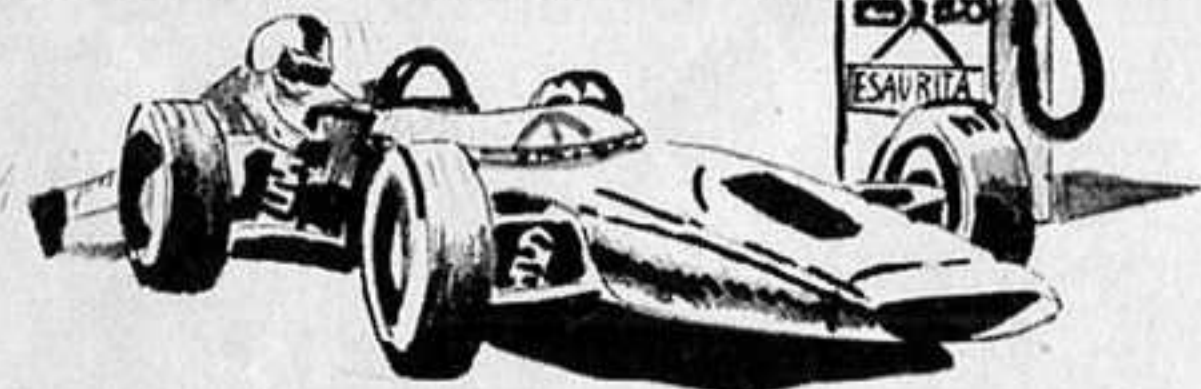
Le corse in calendario dal 5-4 al 7-4-1974 in Italia e all'estero

APRILE

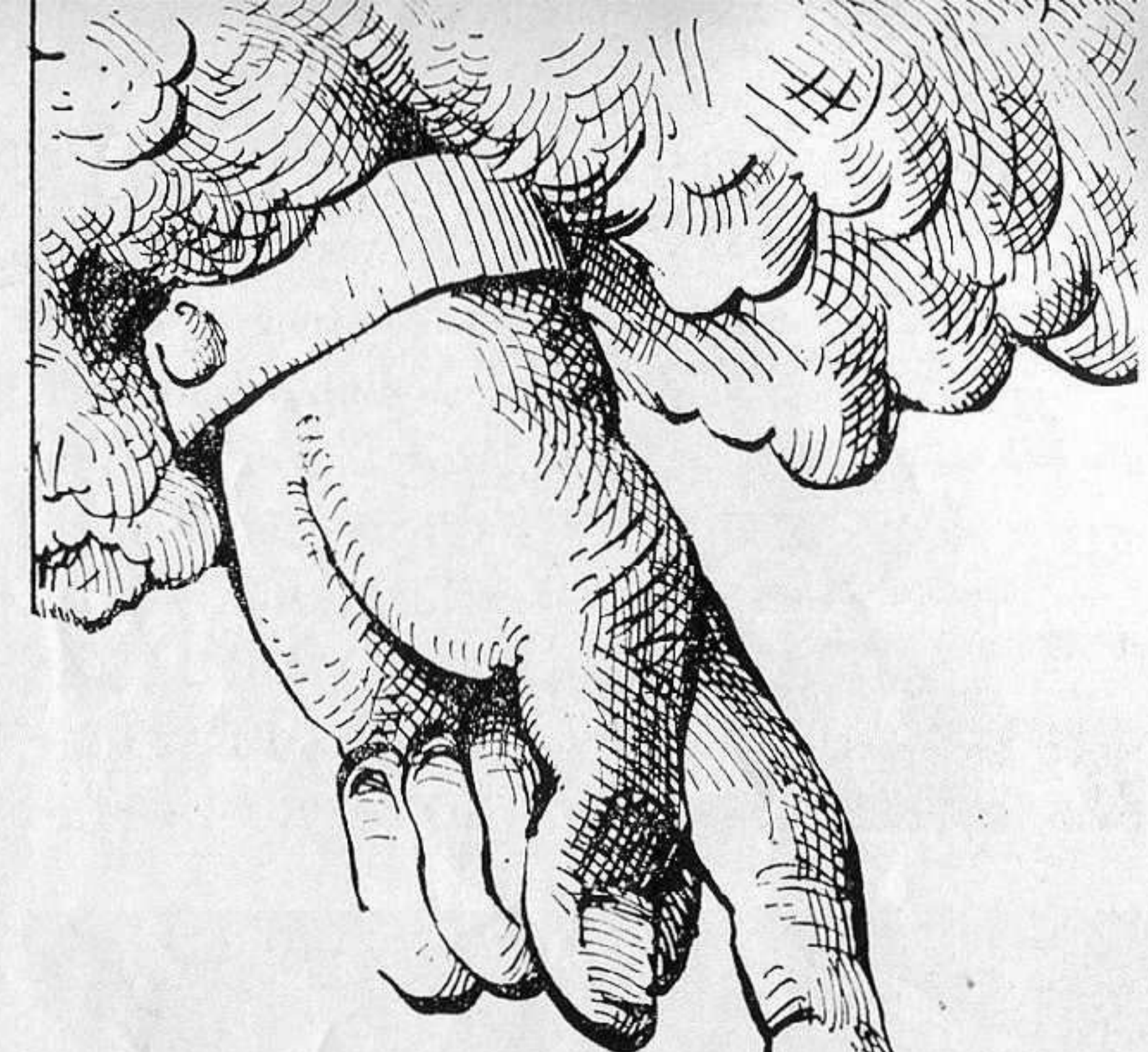
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
5-7	Rally Interwest	Germania			●●●	Rally	
6-7	Trofeo di Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● Camp. europeo F. 2	Velocità in circuito	Jean-P. Jarier (March BMW) 40 giri in 1'22'27", media kmh 197,600
6-7	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km 4,710		●●● F. 1, F. 5000, F. 3, T1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 52'53"2, media kmh 213,750. F. 3: Wood (March)
6-7	Corsa a Zeltweg	Austria	Circuito di Zeltweg di km 5,911		●●● T1, T2, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
6-7	Coppe del Belgio a Zolder	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4, FF. G.7 camp. Interserie	Velocità in circuito	T1: Marquet (Simca R2) T2: Rubens (Ford Mustang) FF: Vaney (Vaney)
6-7	Salita di Dunsberg	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV, FSV	Velocità in salita	
7	Trofeo Paul Ricard	Francia	Circuito del P. Ricard di km 5,810		●●● GT4, S Camp. europeo 2 litri	Velocità in circuito	Lepp (Chevron B23) 2.13'20", 89 giri. Giro più veloce: Edwards (Lola) 1'16"3, me- dia 153,991.
7	Coppa AC Bologna Trofeo A. Bevilacqua	AC Bologna	Autodromo di Monza di km 5,770	ore 9,30 ore 18,15	●●● GT3, GT4, F.3, F. Italia Camp. europ. GT	Velocità in circuito	Si effettua a Monza per la prima volta. A Imola nel '73 vinse Parkes (Pantera De To- maso GTS)
7	Rebel 500 Darlington	Stati Uniti			●●● Stock car	Velocità in circuito	
7	Ronde Automobile Provencale	Francia			●●●	Rally	
7	Salita di Cagnotte	Francia			●●●	Velocità in salita	Gache (Pygmée) in 1'34"6
7	Autocross Gross Hoeflein	Austria			●●●	Autocross	
7	Slalom Nurnberg	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Slalom	
7	Rallycross Valkeswaard	Olanda			●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
7	Coppa Belmonte	AC Siracusa	Avola-Avola Antica km 7,800	ore 8,30 ore 12,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Vincenzo Ferlito (Abarth 2000)
7	1. Coppa Autodromo di Vallelunga	Vallelunga SpA	Autodromo di Vallelunga di km 3,200	ore 11 ore 18	● T1, S, F.850, FF	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
24 Marzo	Coppa AC Genova	RINVIATA al 25 aprile
6 Aprile	36. Milano-Sanremo	ANNULLATA
7 Aprile	Corsa a Road Atlanta	ANNULLATA
7 Aprile	4. Rally Linea Mobili - Siena	RINVIATO a data da destinarsi
7 Aprile	Trofeo Expo Sport - Bari	RINVIATO a data da destinarsi
15 Aprile	Corsa a Thruxton - F. 2	ANNULLATA
21 Aprile	Riverside Continental F. 5000	RINVIATA al 27 ottobre
28 Aprile	F. 5000 Laguna Seca	RINVIATA al 13 ottobre



Dopo le magliette i bolidi della pista
Il pretore di Monza all'assalto della pubblicità per le sigarette
Sequestrati di sorpresa all'autodromo gli striscioni della «4 ore» automobilistica

Il pretore di Monza, il giudice Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.

Si avverte un certo allarme nel mondo dello sport automobilistico, in quanto una guerra alla pubblicità di fabbrica promossa dal pretore di Monza, Paolo De Felice, ha portato alla sequestro degli striscioni pubblicitari che animavano la «4 ore» di Monza, per la promozione della «4 ore» di Monza, per la promozione della «4 ore» di Monza, per la promozione della «4 ore» di Monza.

Cosa dice la legge e i precedenti

La pubblicità delle sigarette nei cartelli sulle piste è vietata dalla legge. Il pretore di Monza, Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.

Facile violazione

La pubblicità delle sigarette nei cartelli sulle piste è vietata dalla legge. Il pretore di Monza, Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.

Le mani legate

La pubblicità delle sigarette nei cartelli sulle piste è vietata dalla legge. Il pretore di Monza, Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.

LE CORSE AUTOMOBILISTICHE IN PERICOLO PER LA GUERRA alla pubblicità delle sigarette

La pubblicità delle sigarette nei cartelli sulle piste è vietata dalla legge. Il pretore di Monza, Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.

Che cosa sono gli «sponsor»

La pubblicità delle sigarette nei cartelli sulle piste è vietata dalla legge. Il pretore di Monza, Paolo De Felice, ha fatto sequestrare gli striscioni della «4 ore» di Monza, per aver elevato delle contravvenzioni, ma impone il rispetto della legge.



Le macchine «sponsorizzate» da industrie di sigarette (come la LANCIA o le Formula 1 McLAREN e LOTUS) dovranno cancellare le scritte pubblicitarie per poter correre in ITALIA?

Non c'è fumo senza arrosto (...MEC)

MILANO - Non si muove foglia che Dio non voglia. Questa volta la foglia che si è mossa è quella del tabacco e viene da chiedersi se e quale dio dell'al di là dantesco riprodotto a Roma possa aver voluto.

Un pretore che si ricorda della legge contro la pubblicità alle sigarette, non dovrebbe desinare sorpresa. Ma nel momento in cui pretori, più o meno d'assalto, sono sulla cresta dell'onda economico-politica che sta spazzando l'Italia, non par vero che una legge vecchia di dodici anni sia stata riscoperta per caso (anche se qualcosa d'analogo è avvenuto l'estate scorsa per le «magliette» dei giovani con le marche di fumo su stampate).

Che la condizione degli affari economici del nostro paese sia indefinibile non è più una scoperta, basti pensare alle assurdità di molte misure anticongiunturali e anti-consumo della benzina che stanno costando tanto care al paese. Basti pensare alle leggi sulle limitazioni di guida fino a 21 anni ed oltre 65. Si decide magari sulla scorta di condizioni poste dalla appartenenza al MEC come in quest'ultimo caso, non cercando di trarre i benefici possibili o i minori danni, no. Si segue una politica di decisioni spettacolari, pirotecniche, da botti e girandole, forse per riprodurre usanze care alle popolazioni del Sud per le quali si ha, a parole, sempre un occhio favorevole.

E allora le sigarette alle corse e questa faccenda del pretore all'attacco della Marlboro cosa vuol dire?

Forse niente. Speriamo che sia così. Le sigarette, come tutti gli sponsor, sono indispensabili alle corse di oggi. I «decuberteanismi» dei pezzi di fondo del Corsera, impregnati di una retorica fuori tempo che ci si può permettere quando si scrive, non quando si devono fare le macchine e comprare motori e gomme per farle correre, non hanno certo giovato al nostro sport. Quelli degli sport puri e non «inquinati» dalla pubblicità sono discorsi che non valgono più nemmeno per lo sci, il tennis e la stessa atletica.

Morale, i soldi delle sigarette servono. Fortuna che alla Marlboro non sembrano essersene presi troppo: «La legge c'è ma noi non facciamo pubblicità alle sigarette. Il nostro è il MARLBORO WORLD CHAMPIONSHIP TEAM, una società costituita nell'ambito sportivo che non ha nulla a che fare con le sigarette. Per seguire il Marlboro World Championship Team sarebbe come accusare l'Hotel Astor, il cinema Ariston o mutare il duca di Kent al suo ingresso in Italia, perché portano nomi di sigarette».

Insomma, si potrebbe pensare che l'intervento del pretore a Monza, alla «4 Ore» e che il sequestro della Lancia Marlboro al Panathom Club siano stati incidenti. Ripetiamo, speriamolo.

Ma se invece ci fosse qualche cosa d'altro? Non si muove foglia... tanto per ricordarci del MEC, le cui regole ignorate bellamente per anni prima o poi devono entrare in vigore, se vogliamo che il trattato di Roma non debba essere firmato in un'altra capitale senza di noi, entro il primo gennaio 1976 il monopolio dei tabacchi dovrà essere abolito. Questo vorrà dire continuare a vendere attraverso punti vendita controllati dallo Stato, private o tabaccherie che dir si voglia, ma anche lasciare la possibilità di aprire stabilimenti per la produzione di sigarette da parte degli stranieri in Italia.

I prezzi al pubblico, che ora vengono stabiliti sommando al prezzo pagato dallo Stato ai produttori, le tasse ed i costi di distribuzione, subiranno delle modifiche. Più delle sigarette estere

saranno le italiane a dover accusare il colpo. Infatti oggi i pacchetti luccicanti ed attraenti delle Marlboro, delle Kent o delle Rothmans sui banchi dei tabacchi costano molto più di quelli dimessi e tr'istanzuoli delle «Esportazioni» o delle pseudo lussuose «MS».

Lo Stato può farlo: infatti, se vende supponiamo sigarette nazionali per mille miliardi in un anno, tolti i costi di produzione incamera novecento miliardi, lira più o lira meno. La tassazione per ogni pacchetto è quella che è ed i soldi arrivano puliti. Se poi il prezzo di produzione della sigaretta italiana attualmente è superiore rispetto a quello convenzionale al quale lo Stato dice di pagarla (cioè lo Stato, in pratica, perde con le manifatture tabacchi) poco importa. Un piccolo deficit alla produzione è compensato dal grosso utile dato dalle tasse. La borsa è sempre quella.

Ma cosa accadrà quando sarà approvata l'abolizione del monopolio? Certamente una cosa: il prezzo delle sigarette italiane dovrà aumentare per non incorrere nelle sanzioni previste nei casi del cosiddetto «dumping» (vendita della merce sottocosto) che costituisce, di fatto, concorrenza sleale. Ecco che la sigaretta estera diventa una minaccia. La concorrenza, che in questo settore è notoriamente anche sul fronte del contrabbando, diventerà più pericolosa. E' vero che rimarrà certamente il divieto alla pubblicità, motivato da ragioni di salute, ma è anche vero che, se la produzione delle sigarette nazionali rimarrà ai livelli attuali, come è probabile, si profila una riduzione di introiti.

Allora possiamo essere proprio certi che l'azione di Monza non sia spinta dal desiderio di limitare per quanto possibile la corrente di simpatie e di successo verso le marche straniere (oltre indirettamente a colpire il boom di queste corse in auto che danno tanto fastidio perché affascinano i giovani più di tante chiacchiere)?

Forse è una ipotesi troppo avanzata, ma se ne potrebbe fare

anche un'altra per tentare di spiegare l'improvviso zelo del pretore lombardo. La situazione della bilancia dei pagamenti con l'estero è pesantissima, come tutti sappiamo in prima persona. Limitare consumo di petrolio (importato), di carne (importata) vuol dire ridurre il disavanzo. Le sigarette estere sono pagate ai produttori in lire italiane, ma lire convertibili che equivalgono a valuta. La vendita delle sigarette estere appesantisce la bilancia dei pagamenti. E' certo che ha circolato insistente la voce di un possibile contingentamento delle sigarette importate: è una voce non ancora smentita. Contingentare significa fissare per ogni marca un quantitativo di prodotto da importare limitato.

L'idea, e le fonti che ci hanno informato sono certamente attendibili, rientra nel novero delle follie economiche all'italiana. Intanto si scontra con le leggi comunitarie, e questo forse non basterebbe. Ma, soprattutto, se attuata porterebbe ad un rifiorire del contrabbando che risulterebbe ben più preparato ed organizzato di quello che si profila per la carne! Contingentare le sigarette estere significherebbe di fatto limitare la vendita di prodotti Monital e quindi ridurre l'entrata dello Stato. Allo stesso tempo provocare la fuoriuscita di valuta per i canali irregolari del contrabbando.

Malgrado ciò non solo si parla della possibilità, ma di fatto una specie di regime dei contingenti è già entrato in atto.

C'è una ragione, tra le tante, che lo consente e determina: lo Stato non ha i fondi per pagare i produttori stranieri che lo riforniscono delle sigarette. Lo dice, sereno, di non avere i fondi. Ci sono aziende che debbono avere alcuni miliardi, si parla di venti miliardi per la più grossa e il debito risale all'estate scorsa. Sei mesi di ritardo nella liquidazione di questo denaro che corrisponde all'acquisto di sigarette già arrivate ed uscite dai tabaccai e fumate, significa dare un danno ai produttori di sigarette estere di decine di milioni. E' presto fatto: tra svalutazione ed interessi in sei mesi venti miliardi perdono ben più di un miliardo.

Allora? Allora si scoraggia il consumo di sigarette estere. Può esserci anche il pretore di Monza in questo? Mah...

Chi non ha notato che Marlboro, Murattis, Kent e tante altre delle più apprezzate tra le sigarette estere spesso non si trovano dai tabaccai. «Non ci sono, non ce le danno». Questa è la risposta.

Siccome lo Stato non può limitare la vendita ufficialmente opera nella direzione dei contingenti in una maniera «furba». Fa gli approvvigionamenti della marca X o del tipo Y sulla base delle vendite dei tre mesi precedenti. Solo che i dati sulle vendite dei tre mesi li fornisce con un mese di ritardo. A questo mese si deve aggiungere un tempo circa uguale per la distribuzione del prodotto e così, guarda caso, le tabaccherie restano senza le marche di sigarette straniere più richieste. Ragionando: se non le trovano dopo un paio di tentativi finiranno col comprare un pacchetto di italiane.

Ma non basta, con questo metodo le statistiche del trimestre precedente sono destinate a diminuire sempre più perché, mancando il prodotto dai negozi, le vendite non possono aumentare.

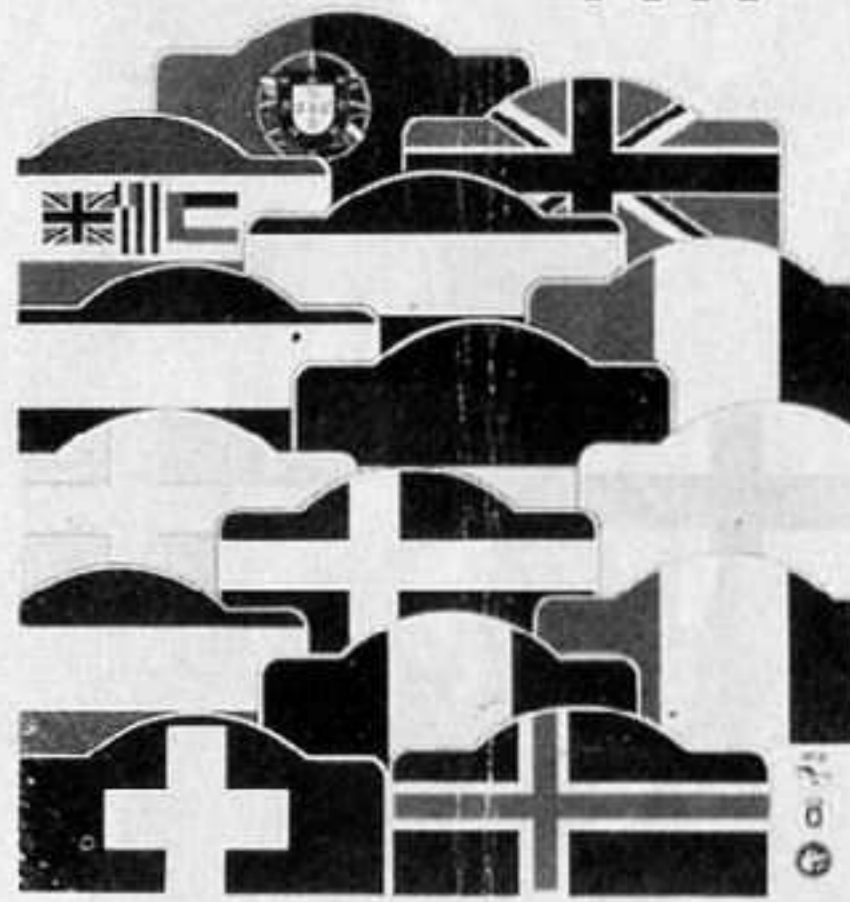
Morale: la guerra alle sigarette straniere c'è, ed è ben organizzata. Forse, però, il pretore di Monza non c'entra niente.

Privati o no gli autodromi?

C'è un particolare su questa guerra alle sigarette nelle corse. A un giornale milanese il dott. Paolo De Felice, pretore di Monza e autore dell'iniziativa ha dichiarato lunedì scorso: «Non sono intervenuto a bloccare le macchine nella 4 ORE perché l'autodromo di Monza è privato». Il giorno dopo, invece, a precisa domanda se fosse possibile un intervento della magistratura all'interno degli autodromi, lo stesso magistrato ha mostrato un'altra idea: «In questo momento non posso dir nulla di preciso. Credo sia possibile. Ma il mio non vuole essere un intervento superficiale, anche perché le multe sono irrisorie: il mio intento non è infatti di far elevare semplici contravvenzioni, ma di eliminare la violazione della legge».

Gabriela Noris

8^o rallye internacional
20 a 23 de Março de 1974
TAP



24 marzo 1974

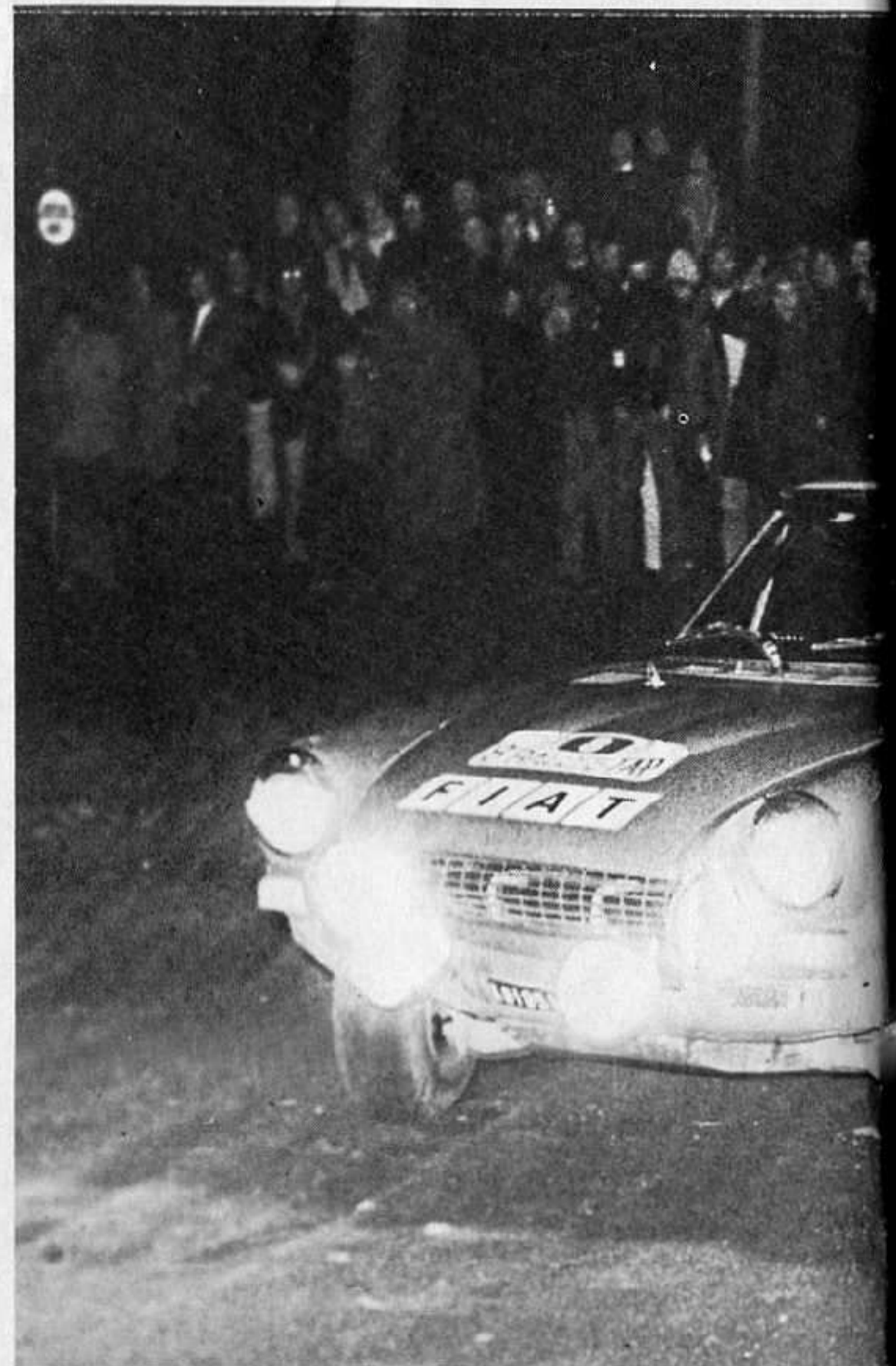
Data «storica» per il reparto corse della casa torinese che per la prima volta è in testa in tre campionati: **MONDIALE MARCHE • EUROPEO CONDUTTORI • TRICOLORE RALLIES**

Che cosa c'è dietro il miracolo (e rallistica affidata quest'anno all'

MAGIC



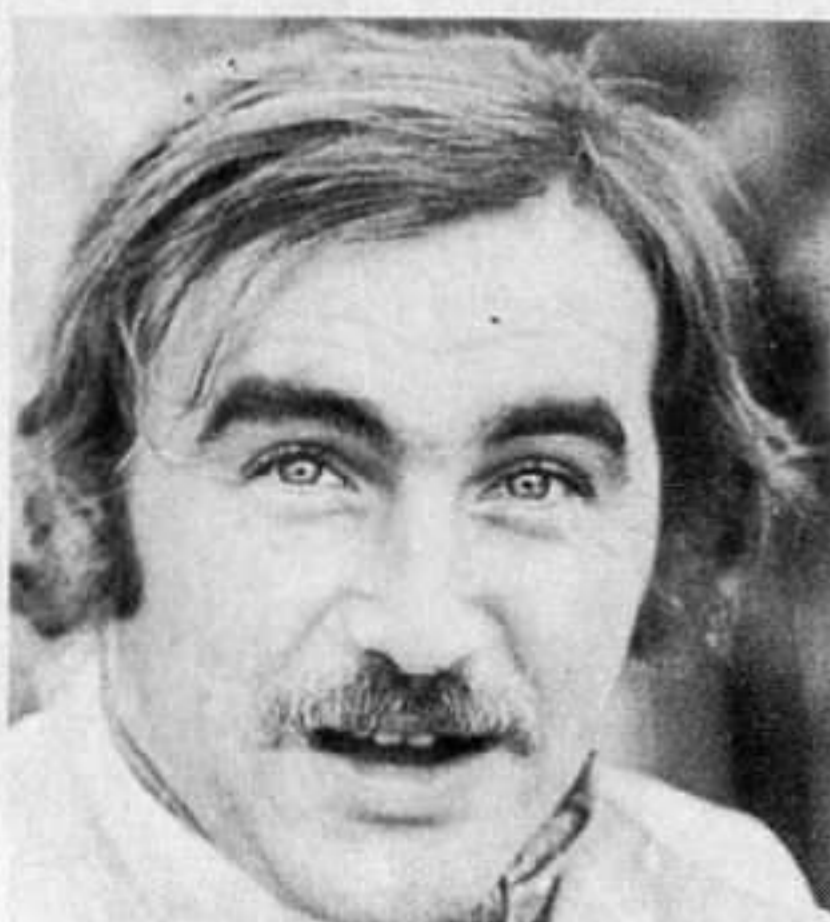
La vittoriosa Fiat-Abarth 1800 dell'equipaggio Raffaele Pinto ed Arnaldo Bernacchini. Al TAP, Pinto si è aggiudicato ben ventidue delle dure prove speciali del Rally portoghese, gara affascinante conclusasi con un vero trionfo Fiat



Secondi assoluti sono Alcide Paganelli e Ninni Russo, che videndo due successi con l'altra spider Fiat-Abarth pilo

diario di un partner

PIERO SODANO



La guerra di LELE

LISBONA - Il Rallye TAP è finito. Sotto una pioggia insistente, arrivano all'autodromo di Estoril le tre Fiat di Pinto-Bernacchini, Paganelli-Russo, Alen-Kivimaki, che hanno conquistato le prime tre piazze. E' il trionfo, il meritato, atteso trionfo dopo tante incertezze, problemi, paure, che si sono mano a mano dissolti lungo i duemila chilometri di questa affascinante gara. In mezzo a tanta felicità, non posso fare a meno di pensare con un punta di amarezza, che anche la nostra macchina potrebbe adesso essere schierata a fianco delle altre tre, sotto i flash dei fotografi, a ricevere l'omaggio della festante folla portoghese, se... ma procediamo con ordine.

Dopo 15 giorni di allenamenti, che ci avevano permesso di apprezzare le caratteristiche «demolitrici» delle strade portoghesi, avevamo deciso di affrontare questa gara con una tattica di attesa; sembrava infatti veramente improbabile che una macchina avesse potuto resistere, se impegnata sempre al limite, lungo le trentadue prove previste.

Partiti con questa premessa abbiamo compiuto la prima prova «Peninha», una stradina in terra cosparsa di pietre fisse, con la massima attenzione, riuscendo però a contenere il distacco dai primi in una quindicina di secondi. La seconda prova «Sintra», corre tra due robusti muri distanti quello che basta per consentire il passaggio della macchina; il fondo è asfaltato ma scivolosissimo e costellato da numerosi dossi e, nell'ultima parte, si rimbalza praticamente da un tornante all'altro. Abbiamo montato i racing e, pur senza rischiare, abbiamo tirato un poco di più approfittando del fondo favorevole, per cui

potete immaginare come siamo rimasti quando, alla fine della prova, abbiamo saputo che i nostri colleghi Pinto-Bernacchini ci avevano dato quasi 30".

E' stata la «dichiarazione di guerra» di Raffaele, la prima delle 22 prove che questo formidabile pilota si è aggiudicato di forza e devo dire che ci ha lasciati un po' perplessi, per cui siamo entrati nella terza prova ad andatura più sostenuta; dopo le prime botte secche però, la ragione ha avuto il sopravvento e Sergio ha alzato sensibilmente il piede ed ha mantenuto il ritmo che ci eravamo prefissi.

Così, pure per la quarta prova, anch'essa in asfalto, dopo la quale avremmo dovuto trovare l'assistenza per sostituire i racing con le gomme da terra; invece, per un banale errore di trascrizione sulla tabella dei servizi il camion della Pirelli è mancato all'appuntamento e ad attenderci abbiamo trovato solo Maruffi che si aggirava come un leone in gabbia vicino ad un «muletto», dal quale uno sveltissimo Bernacchini aveva già sottratto le due ruote anteriori (da sterrato) e si accingeva a ripetere l'operazione con le posteriori, lasciando naturalmente la macchina «colla pancia per terra».

Mentre Alen e Paganelli, mischiando bestemmie finlandesi e romagnole, decidevano di attendere il più possibile, sperando in un arrivo anche ritardato del camion, noi proseguivamo verso il controllo seguente per non rischiare di prendere delle penalità certo maggiori di quelle che avremmo avuto facendo le due prove successive con le gomme sbagliate.

el futuro) della squadra BARTH di LAMPREDI FIAT

Momento magico in casa Fiat. Per la prima volta nella storia del reparto corse torinese si è verificata l'idilliaca situazione di essere contemporaneamente in testa al campionato mondiale marche, al campionato europeo conduttori (maschile e femminile) e al campionato italiano rallies internazionali.

Aria di festa dunque, e non potrebbe essere altrimenti; una meritata ricompensa anche al nuovo « modello di sviluppo » iniziato con il ritorno alle corse dell'ing. Aurelio Lampredi, che ha anche risolto incertezze puntando su un solo direttore sportivo, quel Gianfranco Silecchia che, dopo anni di inspiegabile anticamera, è arrivato a quella carica a lui più congeniale, trasformando immediatamente i rapporti sia con i « clienti » sportivi sia soprattutto con la stampa verso la quale ades-

torinesi), ma già in Sicilia si è avuta la prima novità stagionale, quell'X-1/9 di cui tanto si parla ed il cui nome definitivo è Fiat Abarth Prototipo.

Questa macchina appare finalmente in versione da rally con i colori della Casa e le sue prestazioni anche future sono molto importanti perché c'è ancora qualcuno in seno alla Fiat che punta molto su questo modello, nato oltretutto un paio di anni addietro con non nascoste velleità sportive. Allora nelle intenzioni, c'era quella di montarvi un motore 1600 per competere al limite di cilindrata con la rivale di sempre, l'HF 1600, con il vantaggio di un peso decisamente inferiore. Adesso invece il progetto è stato rispolverato ma la vecchia ipotizzata cilindrata non era più sufficiente per essere competitivi, ecco allora che



computo delle vittorie nelle «speciali» sono a quota otto, condotti dall'equipaggio finnico composto da Markku Alen e da Kivimaki

Hanno completato il successo Fiat (che poteva essere eccezionale, senza la sfortuna di Barbasio) Alen e Kivimaki terzi assoluti al loro debutto con la Fiat-Abarth da rally. Alen, confermando il suo valore, ha vinto lo slalom finale

Con il cuore in sospeso per la paura di una foratura e con l'impressione di correre su di una saponetta, siamo comunque arrivati indenni all'assistenza successiva, dove un Alen stravolto stava cercando di far entrare 80 litri di benzina in un serbatoio che ne può contenere solo 60 ed abbiamo saputo di aver fatto il quarto ed il quinto tempo assoluto, a pochi secondi dai primi per cui, messe finalmente le gomme adatte, abbiamo preso il via per la settima prova con il morale alle stelle.

E proprio qui è successo il fattaccio: nella discesa, a 4 km dalla fine di una prova compiuta impeccabilmente, ci siamo trovati improvvisamente davanti l'Opel Ascona di Fall-Turvey che, dopo un'uscita di strada, stavano manovrando per rimettere la macchina in ordine di marcia, senza preoccuparsi di segnalare la completa ostruzione della carreggiata.

Tra l'urto e l'uscita nel prato, Sergio sceglieva questa ultima soluzione e avrebbe potuto anche andarci bene se la macchina non fosse rimasta sospesa su un avallamento del terreno, senza più la possibilità di muoversi, malgrado i nostri disperati tentativi. Fall, con la stessa correttezza dimostrata poco prima, ci abbandonava al nostro destino e il TAP era per noi così banalmente finito. Certo, c'era ancora tanta strada da fare, piena di difficoltà di ogni genere, ma almeno avremmo avuto la possibilità di lottare, invece così...

Ecco perché sotto la pioggia di Estoril, tra tanta contentezza, mi è rimasta la bocca amara.

Piero Sodano

so c'è un'apertura mai sognata in passato.

Il recente successo, triplice successo, al portoghese rally T.A.P. ha infiammato l'ambiente e non ci si nasconde che il titolo mondiale quest'anno è l'obbiettivo principe di tutta l'attività. Per questo è stato deciso anche di confermare per almeno altre tre gare (Acropoli se si farà, 1000 Laghi, e Alpenfhart) lo scandinavo Markku Alen che al suo debutto con lo spider Abarth ha dimostrato di valere moltissimo e che la fama che si è creato negli ultimi tempi non è certamente gratuita anche se è finito solo terzo ma a questo proposito occorre dire che il 1800 l'ha preso in mano solo alla partenza da Lisbona (le prove le ha fatte con un muletto 1600 decisamente diverso come assetto) e che soprattutto era la prima volta che correva con l'ausilio delle note.

Il Portogallo comunque ha rappresentato il sogno proibito di tanti anni di attività esclusivamente rivolti alla sola attività rallystica. Il successo in 30 delle 32 prove in programma ha dato poi una nuova dimensione alla messa a punto attuale degli spider 1850 che nella prossima versione già omologata, quella con il motore dotato della nuova testata a quattro valvole, non potranno che diventare ancora più competitivi. L'uscita di queste macchine è attesa al rally dell'Isola d'Elba dove saranno cinque gli equipaggi schierati dalla Fiat (Pinto e la Tominz daranno man forte a Verini, Bisulli e Bacchelli a riprova che l'euroconduttori è tutt'altro che fuori dagli interessi

il nuovo motore duemila con testa a quattro valvole giungeva a proposito per giustificarne un'uscita agonistica. Oltretutto questa versione offre lo spunto per una piccola concorrenza tra i due carrozzieri Bertone (che produce l'X-1/9 e la Stratos) e Pininfarina (papà dello spider e soprattutto della tanto attesa X-1/20 o come diavolo la chiameranno).

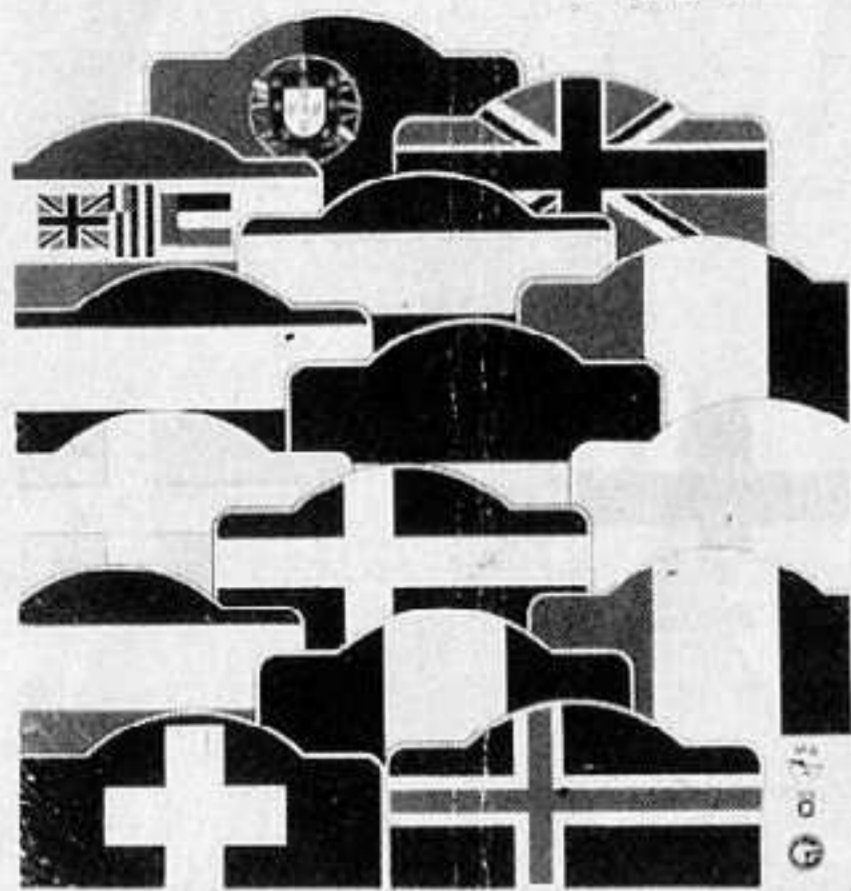
Sembra infatti che Bertone alla notizia dell'uscita del prototipo Abarth, abbia ritrovato l'entusiasmo per questo modello tanto da gettarsi a capofitto nell'impegno di riammodernare la linea adeguandola anche alle nuove esigenze che il potenziamento del motore ha comportato.

Ecco allora che i nuovi parafranghi, le portiere alleggerite, il tettuccio rigido con la presa d'aria a periscopio; i fari incassati non si sono fatti attendere permettendo l'uscita della macchina in un breve lasso di tempo con un risultato estetico oltretutto estremamente riuscito.

Adesso tutto lo staff è impegnato a curare nei minimi particolari la trasferta africana per il Safari dove Paganelli-Russo, Barbasio-Sodano e Uliate-Smith sono chiamati a difendere il prestigio guadagnato in Portogallo. Non si spera certo in un nuovo tris, ma in qualche punto per il mondiale questo sì. E si sarebbe, allora, ancora una volta in paradiso.

Carlo Cavicchi

Campionato del Mondo - World Championship - Championnat du Monde

8^o rallye internacional
20 a 23 de Março de 1974
TAP

MARKKU ALEN

(il «nuovo» FIAT)

assicura:

La 124 è più guidabile

MONTE ESTORIL (Cascais) - La sera del T.A.P. una pioggia a vento bagna ancora l'esaltante affermazione della Fiat. All'English bar di Monte Estoril ci si rivede tutti insieme, dopo tre giorni di girovagare per le foreste e le montagne del Nord del Portogallo, nella più dura e invernale edizione del T.A.P. Nessuno riesce a nascondere la (doppia) soddisfazione che si prova per un risultato che non può non far piacere e per la convinzione (modestia a parte) di aver contribuito in qualche modo a quel risultato: dirigenti, piloti, meccanici.

C'è soddisfazione ed emozione anche in tutto il clan della Fiat e, perché no? tra gli altri italiani (invitati o «portoghesi») che si sono presentati alla cenetta-brindisi allestita dal d.s. Gianfranco Silecchia per festeggiare il successo nella prima prova del Mondiale Marche. In fondo è un'affermazione di quelle che specie all'estero ti fanno accapponare la pelle, che ti rendono più fiero di essere italiano; è un'affermazione del nostro prodotto all'estero, un prodotto umano e tecnico di superiore qualità.

La vittoria della Fiat-rally al T.A.P. è più unica che rara: tre 124 Abarth ai primi tre posti è una classifica storica nelle prove titolate. L'arrivo simultaneo delle vetture di Mirafiori, una dopo l'altra, all'Autodromo dell'Estoril, aveva rievocato in noi la parata delle Ferrari prima, seconda e terza nella vittoriosa 24 Ore di Daytona nell'ormai lontano 1967.

Lo stesso show è stato imitato negli anni a seguire da altre marche, convinte dell'ef-

fetto psicologico e pubblicitario che un episodio del genere ha sull'opinione pubblica. Al T.A.P. è toccato alla Fiat che si è permessa di fare il «defile» quasi a sottolineare il raggiungimento di un traguardo da anni inseguito e finalmente conquistato. E' il primo atto di un campionato mondiale che vede la Fiat-rally favorita dal pronostico.

Né è convinto anche Markku Alen, un pezzo di ragazzo di 23 anni, nativo di Helsinki. Pi-

Markku e poche parole d'inglese. E' bravissimo però a farsi capire con i gesti ed in questa maniera di dialogare fa a gara con Giovanni Maruffi, il d.t. della squadra.

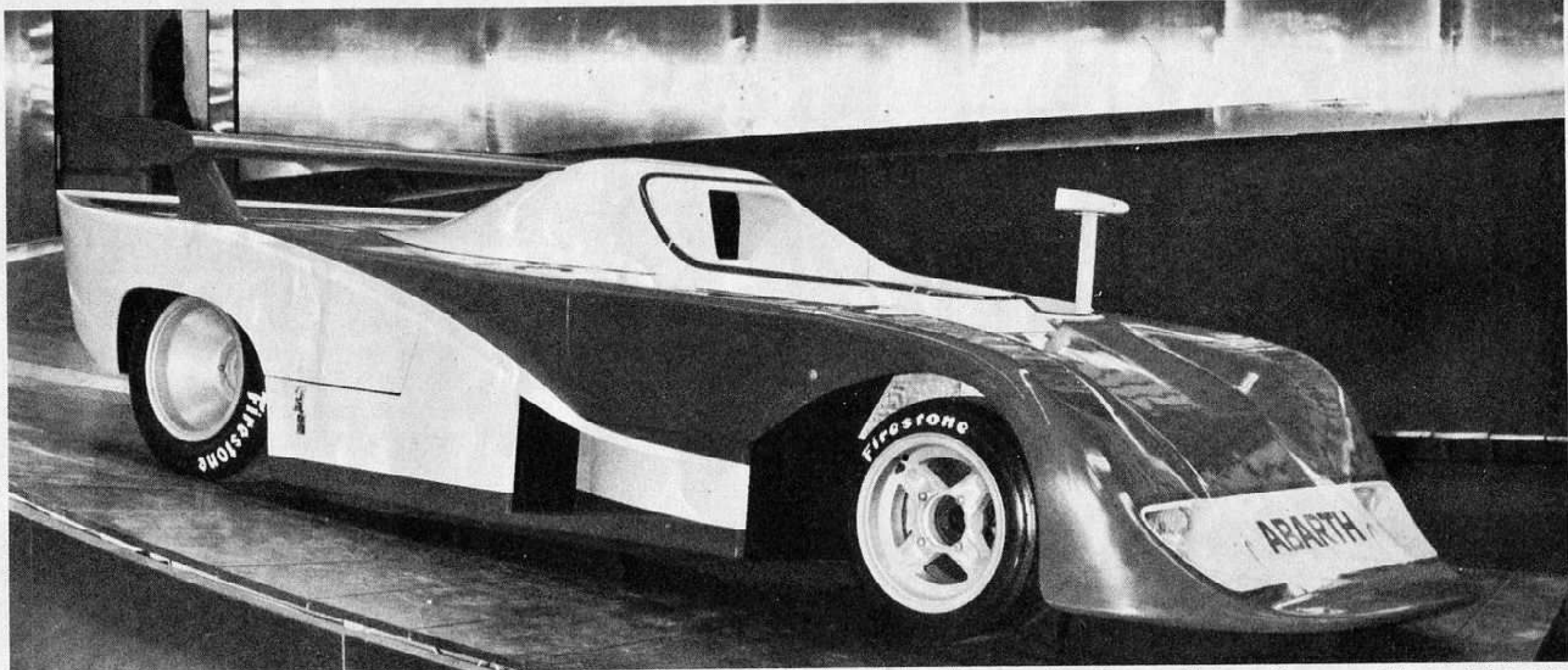
Nonostante le difficoltà d'interpretazione, Markku ci ha raccontato in breve la sua carriera, fresca di anni. Prima del 1970 correva e vinceva i mini-rallies e le kermesses sul ghiaccio. Conta 14 vittorie e due campionati in patria e, dopo il '70, piazzamenti di



Markku Alen, il nuovo astro del rally internazionale, che ha debuttato con la Fiat in Portogallo, dice la sua sulla Fiat-Abarth Rally

lota-Fiat «a cachet» per il T.A.P. ed altre prove iridate da concordarsi, Alen si è trovato nel giro di soli tre mesi sul podio di due grandi rallies: il R.A.C. e il T.A.P. Il pilota finlandese già con quel piazzamento-impresa ottenuto con una Ford Escort RS in Inghilterra era definitivamente entrato nella ristretta schiera dei dieci migliori piloti del mondo. Parla solo finlandese

maggior risalto nelle prove titolate cui ha partecipato sempre con una Volvo 142. fatta eccezione per il R.A.C. '73 corso con una Ford Escort. Nel 1000 Laghi si è classificato due volte terzo ('71 e '72) e una volta secondo ('73); nell'ACTC e nello Snow Rally, Edizioni '73, si è piazzato al secondo posto; nel R.A.C. vanta un undicesimo posto nel '72 ed un terzo nel '73.



La bellissima linea dell'Abarth SE 027, presentata a Ginevra, è dovuta alla Pininfarina, che l'ha studiata nella sua galleria del vento

Le carrozzerie delle vetture con le quali l'Abarth conquistò negli anni '50 numerosi record mondiali, furono progettate dalla Pininfarina. Questa collaborazione che dura ormai da cinque lustri, si è rinnovata ancora una volta quest'anno con la realizzazione formale dell'Abarth 2000 SE 027 il cui debutto però è di là da venire. La macchina è destinata (quando sarà pronta) ad affiancare le 2000 di Osella nel Campionato europeo «Marche 2 litri», il cui primo atto — come leggerete in altra parte di questo numero — si avrà domenica prossima al Castellet.

E' stata la «prima donna» del Salone dell'auto di Ginevra. Ora deve iniziare in circuito i primi test di raffronto con la PA 2.

Fer ora la nuova Abarth monta il motore a 4 cilindri che eroga 280 CV a 9000 giri, mentre si continua a lavorare su un 8 cilindri che si dovrebbe vedere presto montato sulla nuova vettura Abarth-Abarth.

Oltre all'erodinamica esterna alla galleria del vento della Pininfarina si è studiato anche quella interna, in particolare per quanto riguarda i flussi che interessano l'impianto frenante, i radiatori acqua e olio, il vano motore, e il sistema di alimentazione. Il motore è situato in posizione posteriore centrale, e il posto

di guida è molto avanzato. I tre serbatoi del carburante con una capacità totale di circa 100 litri, sono racchiusi nel telaio. Sono state confermate le indiscrezioni date da Autosprint: l'impostazione tecnica della vettura è stata studiata dai tecnici dell'Abarth, e ha nella parte anteriore della monoscocca una centina per l'attacco delle sospensioni e su quella posteriore il collegamento con un telaio supplementare per il gruppo motore, cambio e sospensioni. Il telaio supplementare è facilmente sostituibile con altri di differente struttura, mentre è prevista una serie di flange fra motore e cambio il che permette di variare il passo della vettura e di renderla così più idonea e competitiva a seconda delle caratteristiche dei vari circuiti sui quali gareggerà.

Il passo base della SE 027 rispetto alla PA 2, è aumentato di 46 mm, così come la carreggiata anteriore che è aumentata di 21 mm, mentre quella posteriore è diminuita di 5 mm.

L'ABARTH-ABARTH è più corta di 120 mm, più larga di 50 mm, e più bassa al roll-bar di 10 mm, sempre rispetto alla PA 2 il suo peso è di 575 kg. Dovrebbe essere la vettura da battere nel campionato Europeo marche due litri, se le prove andranno come sono nelle speranze di tutti.

Il risultato dell'ultimo Rally d'Inghilterra ha spinto la Ford e la Volvo a contenderselo a suon di sterline. Ma i limitati programmi '74 della Ford hanno in un certo senso lasciato spazio alla Volvo per i rallies nordici ed alla... Fiat, che se lo è assicurato in virtù di non si sa quale santo. E poi, tanto per dimostrare che Alen è un campione con la «C» maiuscola, c'è il contratto che — a titolo individuale (coinvolge anche il suo navigatore) — lo lega alla Marlboro, come nel caso di certi affermati piloti di Formula uno.

Il terzo posto di Alen (il suo «secondo» si chiama Ilkka Kivismki, per gli amici Kiki, ed è nato 24 anni fa a Salo, vicino Helsinki) al T.A.P. può significare due cose ai non addetti ai lavori; o che i nostri Pinto e Paganelli gli sono davvero superiori, o che la Fiat si è assicurata i servizi di uno che, si è un nome, non era necessario nell'economia della Fiat-rally, e non è vero.

Non tutti sanno, per esempio, che il povero Markku si è trovato in Portogallo per la prima volta alle prese con le note e la novità non gli ha certo giovato. Anzi le conseguenze negative di questo «battesimo» si sono aggiunte a quelle tradizionali per le gomme sbagliate, e per la foratura e per un ritardo a un C.O. sommate nel corso della prima tappa. La seconda frazione, infatti, ha creato meno disagio ad Alen, risultando migliorate le comunicazioni tra lui e Kiki.

Comunque, per uno come Markku che è abituato a fare

la sua corsa, senza suggerimenti e avvertenze, così, di istinto e d'improvvisazione, l'esordio in 124 Abarth è da definirsi davvero soddisfacente. E una dimostrazione si è avuta nel corso della seconda tappa quando ha ricevuto l'ordine da Silecchia di annullare il sensibile distacco da Ove Andersson (Toyota): sono bastate cinque prove speciali perché avvenisse il sorpasso! si può parlare, in questo senso, di un'altra impresa, o di una mini-impresa come tiene a precisare l'interessato. Secondo Markku «La 124 Abarth sui terreni tradizionali è superiore alla Escort, per non parlare della Volvo. La Fiat è più guidabile, ti dà più affidamento, non punta. Sugli altri percorsi, tipo R.A.C. tanto per intenderci, e sulla neve e sul ghiaccio le mie preferenze sono per la Escort, più leggera e più pronta nei recuperi. Ma per un giudizio definitivo sarebbe interessante, e mi piacerebbe pure, un test comparativo».

Fin qui Markku che prima di lasciare, in leggero anticipo l'English Bar, per il meritato riposo del «guerriero» (il suo terzo posto ha fatto scattare la molla dell'entusiasmo alla direzione P.R. di Corso Marconi), ha voluto sottolineare l'assistenza di Giovanni Maruffi e l'efficiente servizio assicurato da ragazzi che non sanno dire di no. E' stata una piacevole sorpresa, questa, per Alen che ha così scoperto una nuova dimensione dei rallies.

L'Abarth 2000 di altre ambizioni

L'IDENTI-KIT DEL SE 027

Motore tipo	235 G/A
N. cilindri	4
Posizione motore	posteriore centrale
Alesaggio X corsa	mm 88,9 x 80
Cilindrata	cmc 1986,2
Cilindrata unitaria	cmc 496,55
Rapporto di compressione	11,5
Potenza	280 CV a 9000 giri
Disposizione valvole	N. 16 V in testa
Distribuzione	N. 2 alberi a cammes
Alimentazione	iniezione LUCAS
Accensione	elettronica con impulsore
Raffreddamento	acqua
Cambio	Hewland FGA-400 5 marce + RM
Frizione	bidisco a secco
Freni	a disco Girling
Telaio	Monoscocca
Passo	mm 2350
Carreggiata ant.	mm 1325
Carreggiata post.	mm 1405
Altezza massima al roll-bar	mm 940
Lunghezza massima	mm 3800
Larghezza massima	mm 1870
N. posti	2
Carrozzeria	spider in poliesteri RV
Peso vettura	kg 575
Ruote ant.	11.00 x 13
Ruote post.	16.00 x 13

7. TAPPA/BISBONA-OFIR Km. 973

1. PENINHA (Km. 6,5): 1. Pinto (Fiat Abarth 124 Rally) 5'00"; 2. Alen (idem) 5'02"; 3. Rohrl (Opel Ascona) 5'15"; 4. Barbasio (Fiat Abarth 124 Rally) 5'18"; 5. Warmbold (Opel Ascona) e Figueiredo (Datsun 260Z) 5'20"; Paganelli (Fiat) è in ritardo e registra 5'56".

2. SINTRA (Km. 10,5): 1. Pinto 7'30"; 2. Alen 7'42"; 3. Rohrl 7'49"; 4. Warmbold 7'54"; 5. Figueiredo 7'59"; 6. Barbasio 8'00"; Paganelli ancora attardato 9'18".

3. ABRIGADA (Km. 8,5): 1. Alen 5'28"; 2. Pinto 5'30"; 3. Rohrl 5'40"; 4. Warmbold 5'44"; 5. Andersson (Toyota) 5'44"; 6. Paganelli 5'45"; 7. Barbasio 5'47".

Classifica provvisoria dopo la 3. prova speciale

1. Pinto; 2. Alen a 12"; 3. Rohrl a 44"; 4. Warmbold a 58"; 5. Barbasio a 1'05"; Paganelli è 25. a 2'59".

4. FIGUEIRO DOS VINHOS (Km. 8): 1. Pinto 5'46"; 2. Paganelli 5'51"; 3. Barbasio 5'52"; 4. Rohrl 5'54"; 5. Alen 5'55"; 6. Warmbold 5'56".

5. LOUSA (Km. 10,5): 1. Warmbold 8'46"; 2. Pinto 8'59"; 3. Rohrl 9'00"; 4. Barbasio 9'02"; 5. Figueiredo 9'10"; Alen 9'23"; Paganelli 9'25".

6. CANDOSA (Km. 6,5): 1. Rohrl 5'27"; 2. Pinto 5'28"; 3. Warmbold 5'29"; 4. Pereira (Opel Ascona) 5'32"; 5. Andersson 5'34"; 6. Barbasio 5'35"; Paganelli 5'47"; Alen 5'48".

7. ARGANIL (Km. 18,0): 1. Pinto 14'41"; 2. Paganelli 14'55"; 3. Rohrl 14'58"; 4. Warmbold 15'38"; 5. Andersson 15'40"; 6. Alen 15'42". Non transita Barbasio e si ritira pure Waldegaard (Toyota).

8. BUCACO (Km. 15,5) 1. ex-aequo Pinto e Paganelli 10'52"; 3. Alen 10'58"; 4. Rohrl 11'02"; 5. Warmbold 11'03"; 6. Figueiredo 11'15".

9. CARAMULO (Km. 7,0): 1. Pinto 6'05"; 2. Rohrl 6'12"; 3. Paganelli 6'14"; 4. Warmbold 6'15"; 5. ex-aequo Andersson e Alen 6'20".

Classifica provvisoria dopo la 9. prova speciale (98 concorrenti in gara).

1. Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth); 2. Rohrl-Berger (Opel-Ascona) a 1'26"; 3. Warmbold-Todt (Opel-Ascona) a 2'14"; 4. Alen-Kivimaki (Fiat-Abarth) a 2'27"; 5. Andersson-Hertz (Toyota-Celica) a 3'33"; 6. Figueiredo-Barata (Datsun 260Z) a 4'00"; 7. Paganelli-Russo (Fiat-Abarth) a 4'12"; 8. Pereira-Pereira (Opel-Ascona) a 4'40"; 9. Fischer-Gottlieb (BMW 2002ti) a 7'06"; 10. Kallstrom-Billstam (Datsun 260Z) a 7'08".

10. PRESTIMO (Km. 9,0): 1. Pinto 7'

RIEPILO- GHIAMO i tempi delle P.S. TAP

32; 2. ex-aequo Alen a Paganelli 7'42"; 4. Rohrl 7'45"; 5. Andersson 7'47"; 6. Warmbold 7'58". (Dopo la 10. prova Alen è passato al 3. posto e Paganelli al 6.).

11. LADARIO (Km. 9,0): 1. Pinto 7'31"; 2. Paganelli 7'34"; 3. Rohrl 7'36"; 4. ex-aequo Alen e Andersson 7'39".

12. NESPEREIRA (Km. 12,0): 1. Pinto 10'00"; 2. Paganelli 10'14"; 3. Alen 10'16"; 4. Rohrl 10'20"; 5. Andersson 10'23".

13. MANHOUCHE (Km. 24,5): 1. Pinto 19'03"; 2. Paganelli 19'18"; 3. Rohrl 19'19"; 4. Alen 19'31"; 5. Kallstrom 20'15".

14. CANELAS (Km. 11,5): 1. Pinto 8'58"; 2. Rohrl, Alen e Paganelli 9'01"; 5. Andersson 9'26"; 6. Fischer (BMW 2002ti) 9'29".

16. ERMELO (Km. 13,5): 1. Pinto 10'59"; 2. Alen 11'07"; 3. Andersson 11'15"; 4. Paganelli 11'16"; 5. Kallstrom 11'30"; 6. Neyret 11'38".

CLASSIFICA 1. TAPPA (119 partiti, 77 classificati)

1. Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth 124 rally) 2.42'14"; 2. Paganelli-Russo (idem) a 5'50"; 3. Andersson-Hertz (Toyota Celica) a 7'57"; 4. Alen Kivimaki (Fiat-Abarth 124 rally) a 11'12"; 5. Kallstrom-Billstam (Datsun 260Z) a 12'49"; 6. Scater-Wilson (Ford-Escort) 15'12"; 7. Neyret-Vanoni (Alpine Renault 1800) a 15'23"; 8. Fischer-Gottlieb (BMW 2002 ti) a 18'21"; 9. Fall-Turvey (Opel Ascona) a 19'22"; 10. Martorell-Pedreira (Opel-Ascona) a 19'27"; 11. Romaozinho-Silva (Citroen GS) a 19'41"; 12. Oliveira-De Sousa (Datsun) a 20'59"; 13. Netto-Socames (Fiat 124 spider 1600) a 23'45"; 14. Zockl-Siebert (BMW) a 26'35"; 15. Salvi-Valle (Fiat 124 spider 1600) a 27'33".

17. ORBACEM (Km. 11,0): 1. Paganelli e Allen 8'00"; 3. Pinto 8'01"; 4. Andersson 8'12"; 5. Scater 8'18"; 6. Neyret 8'23"; 7. Fischer 8'25"; 8. Kallstrom 8'29"; 9. Full 8'33"; 10. Zockl (BMW) 8'37".

18. PORTELA (Km. 8,0): 1. Pinto 6'32"; 2. Paganelli 6'33"; 3. Alen 6'34"; 4. Andersson 6'40"; 5. Scater 6'58"; 6. Kallstrom 7'03".

19. S. LORENCO DE MONTARIA (Km. 26,5): 1. Pinto 24'00"; 2. Paganelli 24'10"; 3. Alen 24'22"; 4. Andersson 24'23"; 5. Kallstrom 24'39"; 6. Scater 25'52".

20. PONTE DE LIMA (Km. 22,0): 1. Pinto 17'27"; 2. Paganelli 17'48"; 3. Alen 17'50"; 4. Andersson 18'10"; 5. Kallstrom 18'20"; 6. Fall 19'05".

21. FAFE (Km. 8,0): 1. Alen 6'56"; 2. Pinto 7'00"; 3. Paganelli 7'01"; 4. Andersson 7'05"; 5. Full 7'24"; 6. ex-aequo Kallstrom e Fischer 7'35".

22. CABREIRA (Km. 15,0): 1. Alen 12'22"; 2. Pinto 12'32"; 3. ex-aequo Paganelli e Andersson 12'32"; 5. Fall 13'10"; 6. Kallstrom 13'27".

23. SENHORA DA GRACA (Km. 37,5): 1. Alen 32'24"; 2. Paganelli 32'28"; 3. Andersson 33'21"; 4. Pinto 33'24"; 5. Fall 34'40"; 6. Kallstrom 35'02".

24. FRIDAO (Km. 22,0): 1. Paganelli 20'40"; 2. Alen 20'45"; 3. Pinto 21'03"; 4. Fall 21'42"; 5. Andersson 21'58"; 6. Netto (Fiat 124 spider) 22'40".

25. CANELAS (Km. 11,5) 1. Paganelli 10'03"; 2. Pinto 10'08"; 3. Alen 10'16"; 4. Andersson 10'38"; 5. Martorell (Opel) 10'45"; 6. Scater 10'46".

26. FREITA (Km. 20,5): 1. Alen 20'43"; 2. Paganelli 21'02"; 3. Andersson 21'34"; 4. Pinto e Scater 21'55"; 6. Romaozinho 29'05".

27. MONTE TELEGRAFO (Km. 11,5): 1. Pinto 11'42"; 2. Paganelli 11'52"; 3. Alen 12'19"; 4. Andersson 12'35"; 5. Scater 13'00"; 6. Kallstrom 13'02".

28. LADARIO (Km. 9,0): 1. Pinto 8'29"; 2. Paganelli 8'40"; 3. Alen 8'58"; 4. Kallstrom e Scater 9'03"; 6. Andersson 9'15".

29. CARAMULO (Km. 7,0): 1. Pinto 7'49"; 2. Paganelli 7'55"; 3. Alen 8'02"; 4. Fischer 8'10"; 5. Scater 8'30"; 6. Kallstrom 8'31".

30. BUCACO (Km. 14,5): 1. ex-aequo Pinto e Paganelli 11'25"; 3. Alen 11'52"; 4. Andersson 12'04"; 5. Scater 12'10"; 6. Kallstrom 12'11".

31. ARGANIL (Km. 18,0): 1. Paganelli 16'03"; 2. Alen 16'39"; 3. Pinto 16'40"; 4. Fischer 17'08"; 5. Andersson 17'16"; 6. Kallstrom 17'24".

32. CANDOSA (Km. 6,5): 1. Paganelli 5'46"; 2. ex-aequo Pinto e Alen 5'54"; 4. Scater 5'57"; 5. Fischer 6'02"; 6. Kallstrom 6'04".



Prezzo al pubblico
(IVA esclusa)
completo di mozzo
Lire 26.000

perché

nasce dall'esperienza Abarth raccolta nelle competizioni sportive e nella costruzione delle vetture speciali.

È costruito in "Avional" 50/10 con impugnatura rivestita in vera pelle impunturata.

È montato di serie sulla Fiat Abarth 124 Rally e sulla Abarth Autobianchi A112.

ABARTH
marmitte speciali
sembrano costose ma... lo sono veramente?

Se si considera la costruzione e si tiene conto dei materiali impiegati; se si fanno i debiti confronti perché si guarda anche alla durata; se si apprezza - da competenti - anche il "peso" dell'esperienza Abarth... allora si... il prezzo acquista la giusta dimensione. E vediamo qualche prezzo:

Alfa Romeo Giulia 1300-1600 imp. completo L. 50.300
solo posteriore L. 16.400
Fiat 127 "tipo America" imp. completo L. 24.400
Autobianchi A112 imp. completo L. 24.400
BMW 1600-2002 imp. completo L. 23.900
Mini Minor imp. completo L. 28.500
Mercedes 200/8-220 8 imp. completo L. 27.400
Opel Manta e Ascona 1600 imp. completo L. 28.200
Porsche 911 (tutti i tipi) imp. completo L. 40.000
Volkswagen 1300-1500 imp. completo L. 37.800
"tutti i posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori" originali. L. 22.400



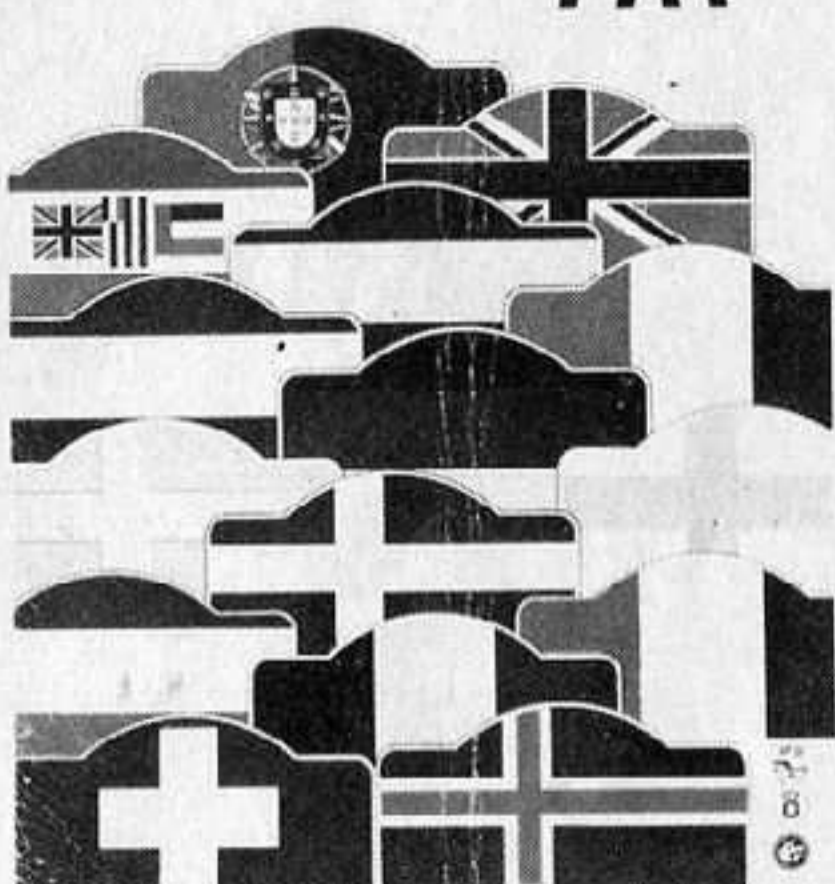
SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH GAUSS NGK SPARVA

8^o rallye internacional
20 a 23 de Março de 1974
TAP



**LE MACCHINE
AL TAP**

TOYOTA ultima corsa?

A destra, la Toyota di Ove Andersson-Arne Hertz, 4. assoluta

LISBONA - L'edizione TAP 1974 è stata caratterizzata dalle impervie condizioni atmosferiche (pioggia, vento e nebbia) soprattutto nella seconda parte di gara. Delle 32 prove speciali, trenta si svolgevano su terra e due solamente su asfalto. Le sospensioni erano le parti più sollecitate e quindi le più vulnerabili, perché la maggior parte degli sterrati, abbastanza veloci su strade di mezza costa, presentavano piccole ondulazioni del terreno che obbligavano gli ammortizzatori a frequenze continue con minime escursioni. Il tallone di Achille della General Motors era rappresentato proprio dalle sospensioni che richiedevano un costante controllo ad ogni assistenza e relative sostituzioni di ammortizzatori.

Anche le Fiat hanno avuto i loro problemi, non si creda che sia andato tutto liscio e che Maruffi sia stato con le mani in mano: mentre la macchina di Pinto non ha accusato guai rilevanti, quella di Paganelli (dopo la calotta inizialmente il cambio poi), ha avuto una serie di piccole noie nella seconda tappa (ammortizzatori, twinmaster, colonnetta di un mozzo, freni, impianto elettrico); « Per poco — ha detto Russo — proseguivamo la nostra serie nera al TAP », manifestazione in cui l'equipaggio romagnolo dovette ritirarsi tre volte su quattro.

Anche Pinto che aveva partecipato al TAP lo scorso anno, si era ritirato nel 1973 quando era in seconda o terza posizione. Per Pinto questo risul-

tato rappresenta uno dei migliori della sua carriera « Vincere una prova mondiale rally, equivale ad aggiudicarsi un Gran Premio ».

Tornando alle macchine, le Datsun andavano bene in salita ma perdevano in discesa per problemi di freni. Ha vinto comunque il gruppo 1.

Per la Toyota, il rally TAP dovrebbe rappresentare una delle ultime corse, se non l'ultima, perché la direzione ha congelato il budget destinato alle competizioni: non lo ha annullato però, lo ha solamente accantonato. Le macchine viste in Portogallo affidate ad Andersson e a Waldegaard erano quelle già preparate per il rally di Montecarlo.

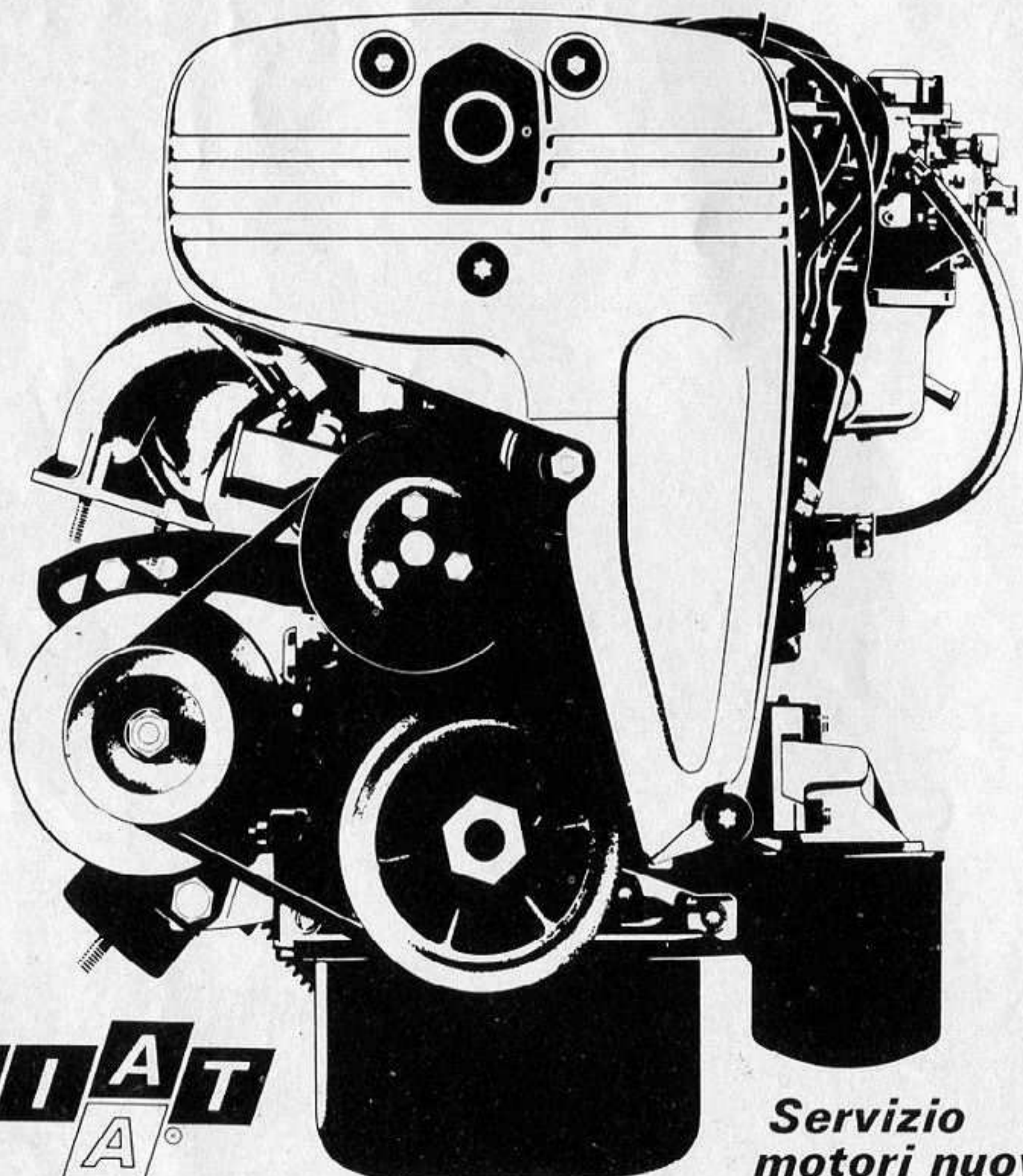
C. M.



Blog Scans

State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

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



FIAT
A

Servizio
motori nuovi

ECHI di RALLY (da OPORTO a LISBONA)

**COMPUTER
geologico
giapponese**

**PIEMONTE
d'assalto
anti... rally?**

LISBONA - Per sostituire il cambio alla vettura di Paganelli, i meccanici della Fiat hanno addirittura costruito un muro di pietre per creare una specie di « buca » e poter lavorare sotto la macchina.

● Un ingegnere giapponese, prima della gara aveva scattato numerose fotografie dei punti più impegnativi del tracciato per uno studio a tavolino e aveva anche prelevato campioni di terreno da affidare ai calcolatori elettronici...

● Il servizio assistenza Pirelli contava, oltre che su Gariboldi capo equipe, anche su sei persone, tre furgoni e ben 405 coperture a disposizione solamente per le Fiat ufficiali.

● Ricordate che nell'edizione del TAP dello scorso anno, Waldegaard ingaggiato dalla Fiat uscì indenne da un pauroso incidente, essendo finito in un burrone? La vettura è stata recuperata soltanto un mese fa e per ragioni assicurative.

● Paganelli ha detto delle Toyota: Hanno un assetto formidabile unito alla maneggevolezza: se avranno un motore da 170 CV...».

● Le Datsun 260-Z disponevano di un regolatore di frenata posto nell'abitacolo. Non è servito a niente, visto che il loro guaio è derivato proprio dalla... frenata.

● Per Markku Alen e Ilkka Kiwinaki si è trattato della prima esperienza in un rally da correre seguendo le « note ». Nelle gare nordiche di solito si corre ad improvvisazione...

● Paganelli all'arrivo all'Estoril ha dato poca udienza ai giornalisti: non voleva perdere i 5.000 escudos di premio della gimkana e così si ripassava il tracciato a slalom, insegnandolo anche ad Alen. E il finlandese lo imparava tanto bene che batteva l'istruttore Paganelli. « Ed io che ero convinto che non avesse capito niente...! »

TORINO - Continuando così: il Piemonte rischia di diventare tabù per il rallyismo italiano. Lo scorso anno contestazioni a San Giacomo di Roburent e (ripetute) nel novarese. Adesso è stata la volta di Settimo in occasione del Rally Team 971. I soliti gentiluomini si sono sbizzarriti nel creare ostacoli a sorpresa con alberi, pietre (ne sa qualcosa Merlin che è arrivato alla fine del primo giro con un cerchio e una sospensione anteriore a pezzi) e pezzi di vetro, di varie fogge e misure.

● A Settimo, l'APR ha funzionato a metà. Il delegato, Ardizzoia, si è fatto sentire quando si è trattato di far eliminare la « speciale » di Cinzano dove il fondo fangosissimo non garantiva certo di « tenere » neppure un passaggio (dei due previsti) e quando con una raccolta di firme ha « consigliato » l'organizzazione di allungare da 24' a 46 minuti il tempo del controllo di Rivalba. La voce dell'associazione è mancata invece quando si è trattato di decidere il da farsi per il grosso pasticcio di Cinzano.

● Sempre a proposito del Rally Team 971, al limite dell'assurdo il luogo scelto dagli organizzatori per far finire il rally. Gli equipaggi infatti dovevano immergersi sulla statale che porta a Torino, passare davanti al tavolo dei cronometristi e quindi raggiungere un affollatissimo parco chiuso. Il tutto, visto che la giornata era feriale, in una confusione notevole malgrado gli sforzi di un paio di vigili presenti.

● Per Pippo De Stefano i guai sono cominciati ancor prima della gara. Una pattuglia di carabinieri infatti lo ha fermato una decina di minuti prima della mezzanotte domenicale mentre si dirigeva verso il centro con la sua Fulvia HF (con targa pari). Dopo qualche discussione, grazie soprattutto alla comprensione dei militi, tutto si è risolto in modo abbastanza felice ed ha potuto prendere il via.

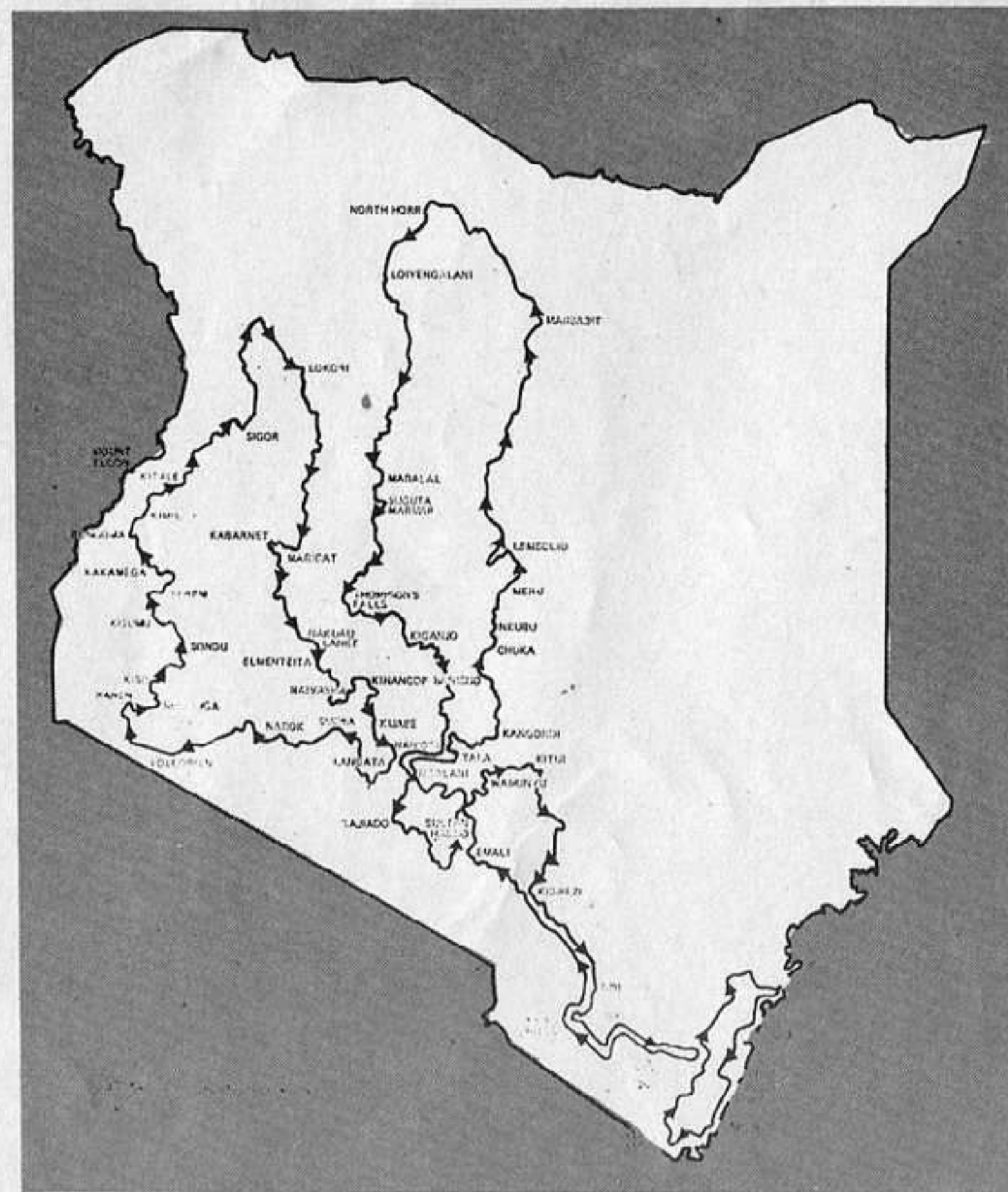
● Presenti come spettatori diversi personaggi noti. Fra gli altri Vanni Tacchini (che sembrava propenso a « saltare » anche l'appuntamento siciliano per i soliti impegni di lavoro), Anna e « Bobo » Cambiagli. Per « Bobo » comunque, più che l'interesse per la gara c'era il desiderio di « curare » Nick Bianchi per ottenere la sospiratissima Stratos in tempo utile per correre il Rallye di Sicilia. « Datemela come volete: una già usata per le prove oppure una da preparare ma datemela. Ho una nostalgia delle corse grossa così » era il suo ritornello in vista di ogni assistenza Lancia.



RIPRENDE, con questa corrispondenza, il «diario africano» di Sandro Munari impegnato in Kenya per le prove dell'East African Safari. Come ricorderete nel n. 11 di AUTOSPRINT vi abbiamo riassunto il primo periodo trascorso oltremare prima del rientro per la 24 Ore sul ghiaccio, adesso Munari è tornato sotto il sole per la definizione dei tratti di percorso non ancora visti e per il controllo di quelli già provati, e di seguito vi propone appunto le sue più recenti (ed anche a tratti allucinanti) esperienze che sono anche una lezione per alcuni piloti nostrani (l'esperienza del recente minirally torinese insegna) che, probabilmente, del rally hanno una immagine perlomeno distorta, se non altro nello spirito.

CRONACA (A PUNTATE) DEL CAMPIONE D'EUROPA IN ALLENAMENTO AFRICANO

Forse sarebbe meglio
correre con la FULVIA
a... marcia indietro!



Inscritto entro i confini del Kenia, ecco il tracciato della 22. edizione dell'East African Safari, il rally probabilmente più duro del mondo, che si svolgerà quest'anno fra l'11 ed il 15 aprile prossimi



Uno streaking fra le nere

NAIROBI - Sono appena arrivato a Nairobi e il signor Farinetti (della Fiat-Kenia) e Lofty Drews (mio copilota) come sempre sono venuti a prendermi all'aeroporto. Dopo avermi salutato, Lofty mi dice a bruciapelo «Domani partiamo per provare la parte nord del secondo giro, che è la parte più brutta».

Mentre in macchina percorriamo la strada che dall'aeroporto arriva a Nairobi e quindi al mio albergo «Norfolk», sia Luigi che Lofty continuano a parlarmi di strade impossibili, di torrenti da guardare, di gradini di roccia da scalare, mentre io a dire il vero non gli presto molta attenzione, anche perché sono le sei e mezzo di mattino e durante il volo notturno non ho dormito gran che, per cui sogno di fare una doccia e riposarmi un poco.

Il mattino seguente Lofty mi viene a prendere con una Toyota Landcruiser, al che io stupito gli chiedo come mai avesse quel fuori strada e non il muletto. Lui, con la solita calma e con fare divertito, mi dice «Se non vuoi restare qualche giorno in mezzo al deserto e meglio avere una quattro ruote motrici». O.K., se lo dice lui, e partiamo.

La sera arriviamo a Kitale e prima di andare a letto, mentre Lofty controlla che tutto sia in ordine, taniche di benzina, viveri ecc. mi dice: «Sai bisogna che ci portiamo ogni cosa perché domani per 530 chilometri fino a Marigat vicino al Lago Baringo, non troveremo nient'altro che deserto, rocca e cammelli».

L'indomani mattina sveglia alle cinque e già questo mi dà una mazzata in testa, non sono ancora carburato, e partenza per il viaggio che risulterà il più lungo e il più sofferto della mia vita! Dopo una cinquantina di chilometri,

cominciamo ad entrare nella zona desertica. La strada è appena tracciata e sovente sparisce dentro il letto di un torrente o in un canyon. Intanto si fa giorno e la strada continua a peggiorare, adesso siamo arrivati ad avere un «drift» ogni 50 metri (dosso con fossato che bisogna attraversare molto piano e soprattutto bisogna segnalarli con il tripmaster al

tende a diminuire. Mentre guido, anzi mentre sono impegnato a schivare sassi e buchi, penso che solo due giorni fa ero ad Asiago in mezzo alla neve con mia moglie e mio figlio, e che non mi sembra possibile trovarmi in un posto dove credo che nessuno al di fuori dei cammelli possa viverci.

E' l'una e chiedo a Lofty quanti chilometri mancano

da non mette certo a proprio agio.

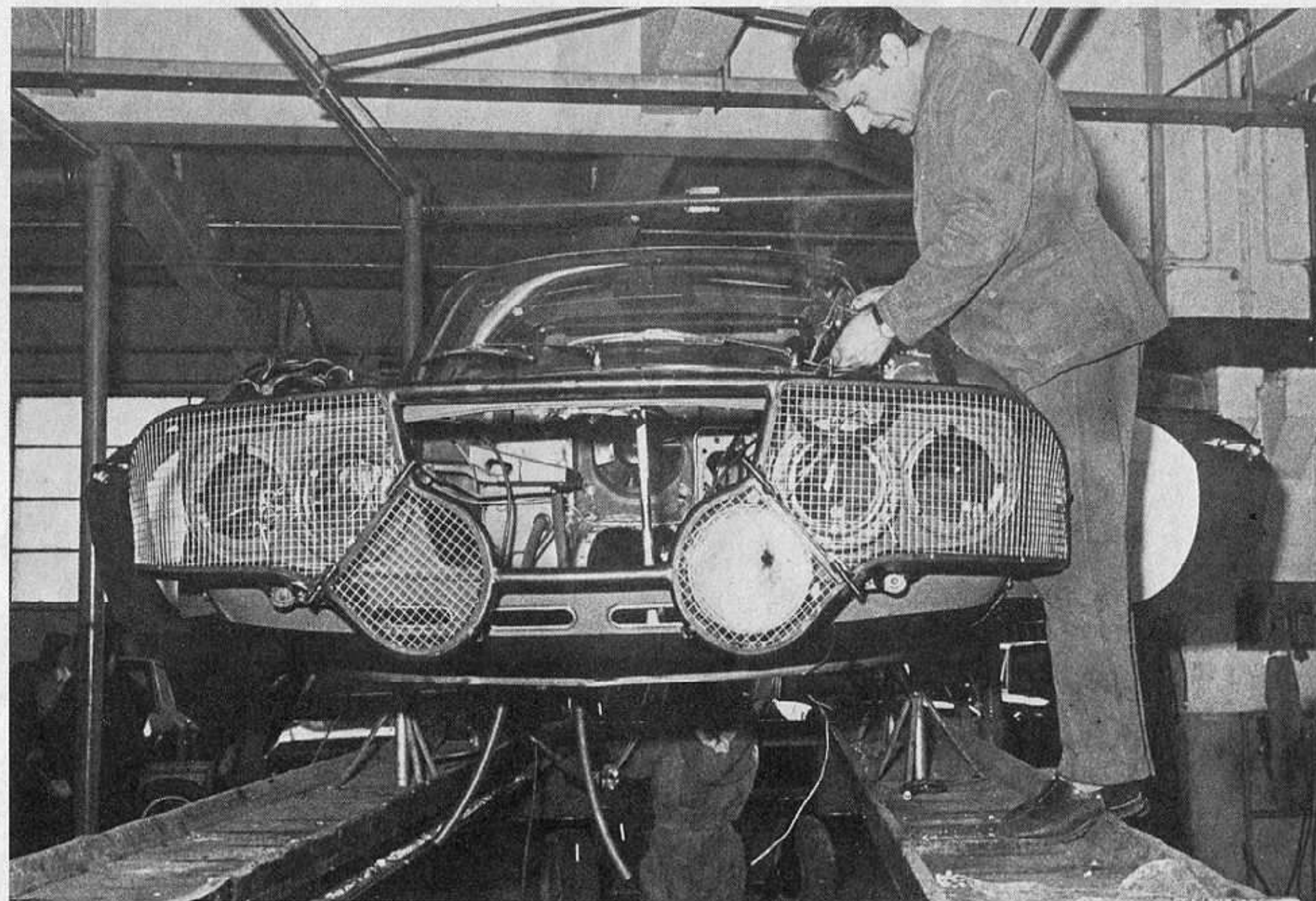
Dopo pochi chilometri arriviamo alle famose scale di cui Lofty mi parlava il giorno prima; vi assicuro che non scherzava affatto classificandole impossibili. Sono delle pareti di roccia con una pendenza di circa il 25 per cento, naturalmente con buchi e pietre smosse. Questi tratti non sai come affrontar-

corriamo gli ultimi 100 chilometri senza altre sorprese.

Terminata da qualche ora anche l'ultima aranciata, il nostro dialogo è imperniato soltanto nel: «T'immagini un bicchiere di birra ghiacciata, con un dito di schiuma bianca che cola giù?». Così dicendo comunque arriviamo al Lago Baringo, dove c'è un albergo molto bello, ma che in questa occasione sembra addirittura il paradiso terrestre, e a questo punto vi lascio immaginare come abbiamo bevuto e gustato la birra di cui parlavamo prima.

Il giorno dopo senza previsti arriviamo a Nairobi. Dopo un giorno di riposo, ripartiamo questa volta con la 125 il muletto Fulvia lo sta usando Mehta il quale deve ancora prenderci la mano, e rifacciamo la prima parte e la parte finale del primo giro, correggendo così le note che avevamo preso in febbraio. La parte nord di questo primo giro, che è abbastanza brutta, aspettiamo di provarla insieme con gli altri piloti della Fiat. Nel primo articolo (che avete letto nel numero 11 di AUTOSPRINT), vi avevo lasciato scrivendo: «Speriamo che le condizioni del tempo siano diverse e che piova»; ebbene, dopo Embu, entriamo in un tratto collinoso, dove durante la notte era piovuto rendendo così la strada molto scivolosa.

Ho così modo d'imparare e segnalare alcune cose indispensabili per guidare con sicurezza in condizioni simili. Cioè cercare di restare sempre in centro della strada e non avere esitazioni nel tenere giù il piede quando la macchina incomincia a sbandare. Prima di arrivare a Meru restiamo senza freni, così Lofty lascia per un momento il suo «roadbook» e la penna si



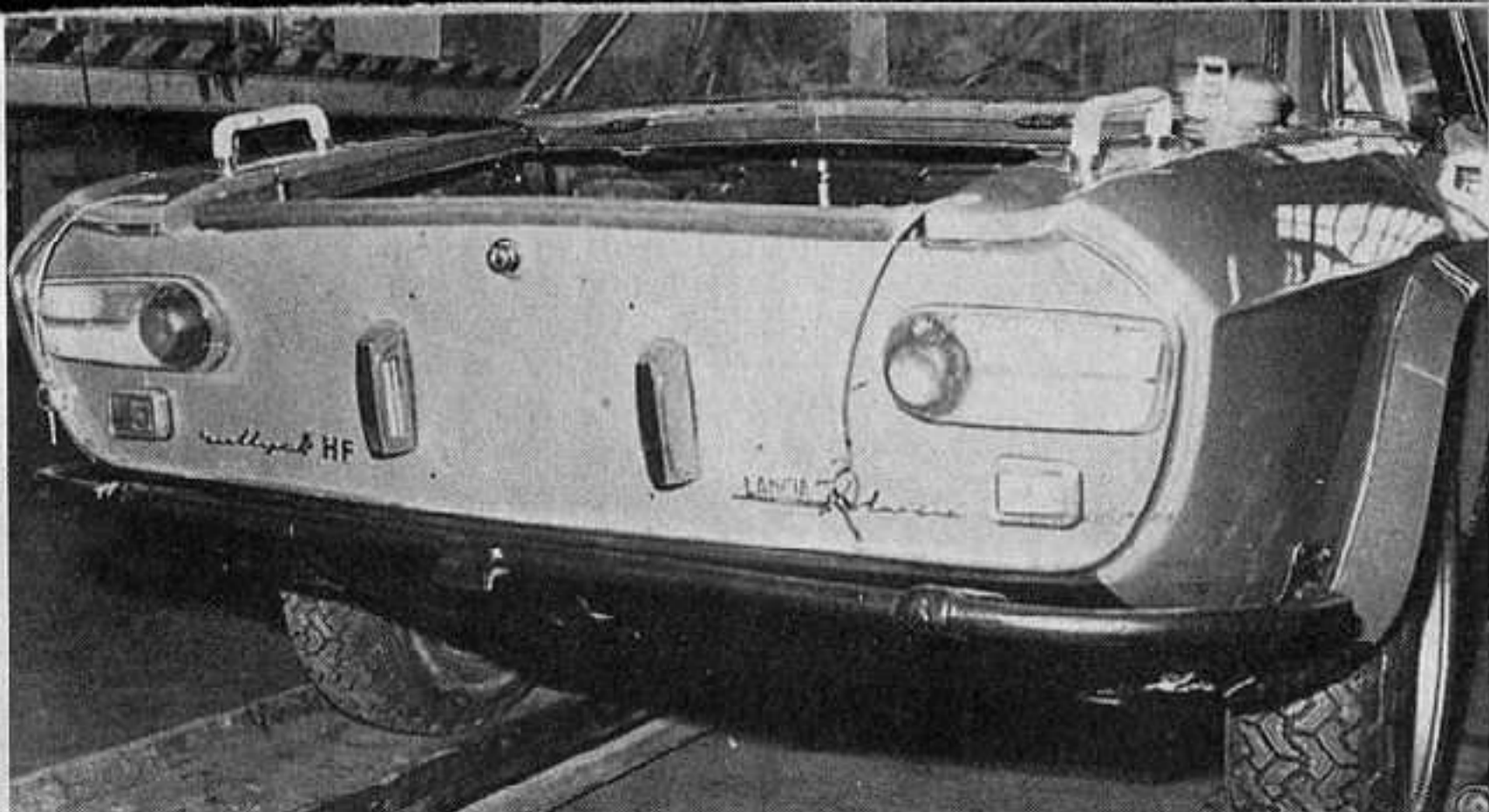
Fotografata in preparazione al reparto corse Lancia, ecco la Fulvia HF 1600 che avranno Munari e Drews per il Safari. Le reti di protezione anteriore, sono fissate ai tubi e sono apribili a cerniera

metro altrimenti arrivando forte si rompe irrimediabilmente.

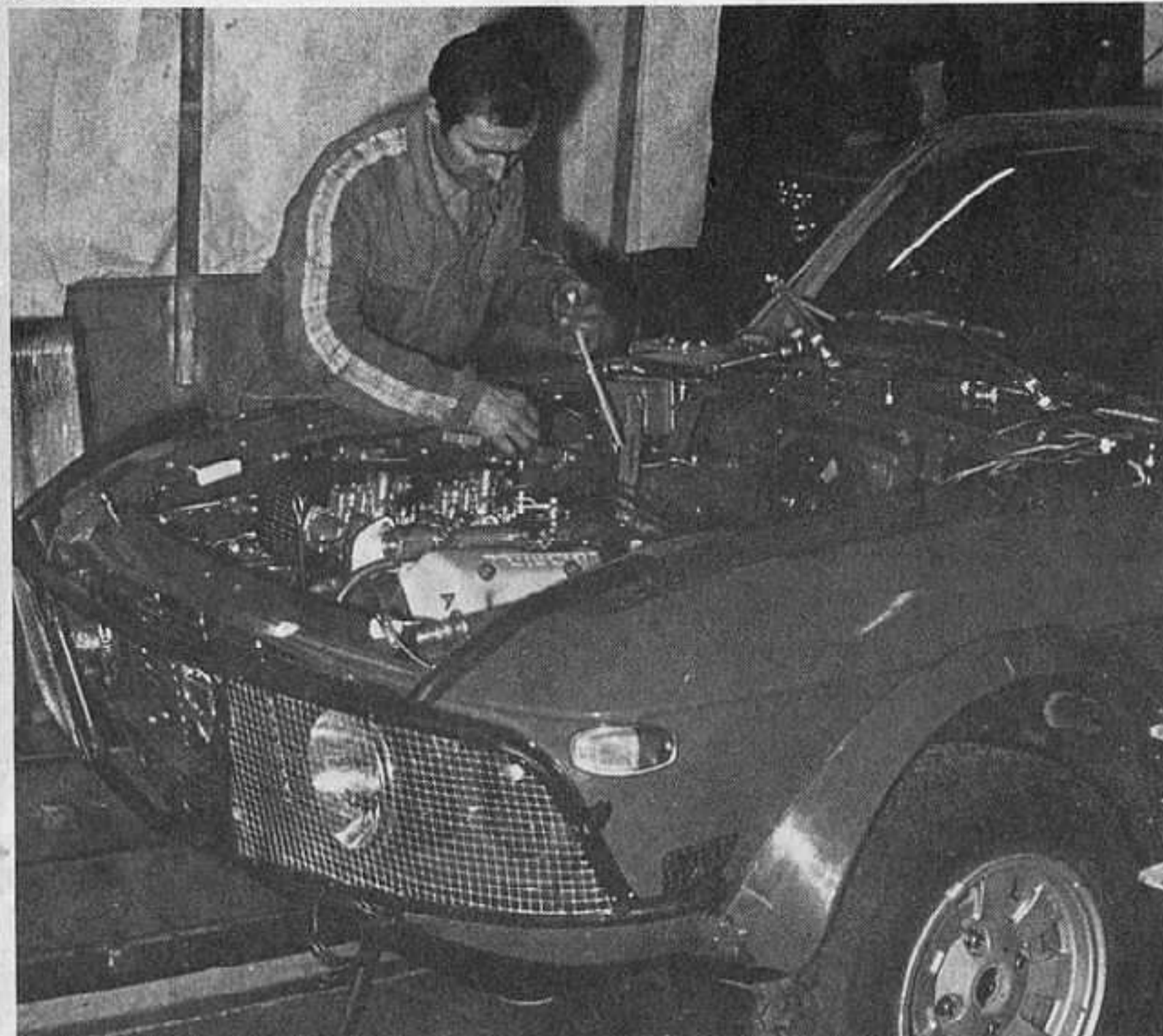
Dopo un poco comincio a sentirmi le ossa e la schiena rotte e nel frattempo il caldo aumenta, si alza anche un leggero vento, naturalmente caldo. Cominciamo a bere e bere ancora, ma la sete non

ancora. Lui dopo aver controllato il radar, mi dà una risposta che per un istante mi fa rabbrivire. «228 km». A questo punto mi sento veramente disperato, stanco, accaldato, la lingua e la gola rese arse da quel maledetto vento, in più dover percorrere ancora tutta quella stra-

li, se vai piano non riesci a superarle, se entri forte rischi di rompere qualcosa. Adirittura penso che, con la Fulvia, avendo tutto davanti, dovrò affrontarle a marcia indietro sfruttando anche il rapporto più corto. Passate anche queste difficoltà ad una media di circa 40 all'ora per-



Il retro della Fulvia da Safari. Notare il paraurtino per sollevamento rapido e le maniglie da disimpegno. Sotto, l'HF di Metha ha delle protezioni diverse; il filtro dell'aria è riempito di lana di vetro



mette subito all'opera, accorgendosi che il tubo del freno posteriore destro è rotto. Lui capisce subito, data l'esperienza di queste strade, che il tubo dei freni, la parte che passa sopra le pinze, è stato rotto dal fango che solidificatosi all'interno del cerchio ruota sfregava contro il tubo stesso fino a consumarlo. A questo punto Lofty mi ha dato ancora una volta dimostrazione della sua perfetta conoscenza della meccanica tirando fuori dalla tasca dei pantaloni alcune sfere di diverse dimensioni, mettendone una all'estremità del tubo per poi fissarlo dentro il raccordo, dicendomi — come se fosse la cosa più naturale di questo mondo: «Vedi io porto sempre con me alcune sfere, possono sempre servire».

Chiunque altro avrebbe cominciato a schiacciare il tubo, piegarlo, ribatterlo, ma non sarebbe mai stati così efficienti.

Proseguiamo bene, anche se la macchina frena solo su tre ruote, fino al controllo di Meru. Da qui si va verso l'Embolio, una tappa molto difficile soprattutto se è bagnata. Non siamo ancora a metà e ci accorgiamo che era piovuto da poco, quindi Lofty leggendo mi le note, mi dice: «Attenzione, dopo una 'right slow' stai a destra, c'è una grossa buca!». Quando arrivo in questa curva se non sono svelto a frenare finiamo dentro ad un vero torrente.

Scendiamo, valutiamo la situazione, dopo di che decidiamo di costruire un passaggio portando dei sassi. Per fortuna ci sono alcuni negri che ci danno una mano a costruire questa specie di diga. Quando riteniamo che sia abbastanza solida, tento il passaggio. Tutto bene con il davanti, però, il posteriore ri-

mane invischiato tra i sassi e il fango.

E qui bisognerebbe far parlare le fotografie, perché mi è difficile spiegare quanto ho fatto Lofty, che completamente vestito s'immerge dentro a quest'acqua sporca sdraiandosi sotto la macchina per smuovere questo o quell'altro sasso. Dopo due ore di fatica riusciamo a tirar fuori la macchina. Mentre Lofty si cambia completamente sotto gli occhi di alcune ragazze negre, le quali facevano finta di scandalizzarsi, io ho dato alcuni scellini di mancia ai negri che ci hanno aiutato: per l'esattezza sessanta scellini. (Uno scellino a cambio ufficiale corrisponde a cento lire).

Dopo questa ultima avventura percorriamo gli ultimi chilometri pur sempre in mezzo al fango e attraversando altri torrentelli, ma senza avere altri grossi problemi. Quanto vi sto raccontando può benissimo capitare anche in corsa, senza per altro compromettere possibilità di vittoria finale. Questo per darvi l'idea di quanto sia diversa questa gara da quelle che siamo abituati a correre in Europa.

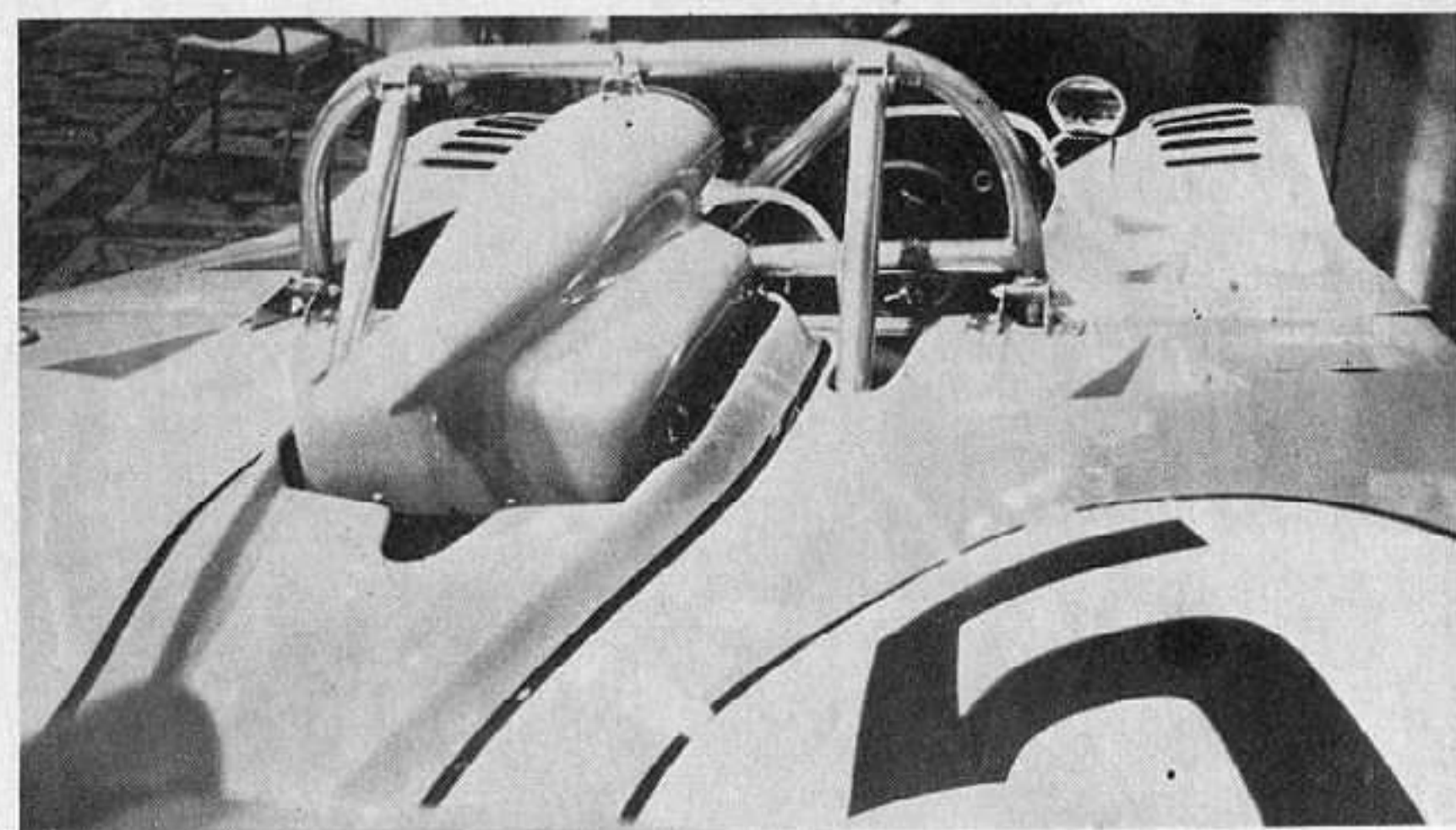
La sera arriviamo a Naniuki e ci fermiamo a pernottare a casa di amici di Lofty, i quali sono molto appassionati e che tra l'altro saranno commissari di percorso al controllo di Marsabit. Il mattino seguente riprendiamo le nostre prove e abbastanza velocemente arriviamo a Nairobi.

Portiamo la macchina in Fiat con una lista abbastanza lunga di lavori da fare. Così siamo costretti a restare un giorno a Nairobi, mentre voi dovrete attendere il prossimo numero di AUTOSPRINT per leggere il seguito.

Sandro Munari

LE MANS «dopo»

Ritorniamo, con questo servizio, sul week-end di Le Mans, per presentarvi la novità assoluta di quelle prove, cioè la Gulf (ex-Mirage) con motore Ford-Cosworth. Nelle pagine che seguono, pubblichiamo l'elenco dei giri più veloci nelle prove preliminari della 24 Ore, che la scorsa settimana non avevamo fatto a tempo a ricevere nella loro veste definitiva.



Derivata direttamente dalla Gulf-Mirage M6, la Gulf GR 7 è stata migliorata accuratamente, soprattutto nelle sospensioni posteriori e nel peso complessivo, ora calato di ben 65 chilogrammi

GULF 65 kg. in meno

LE MANS - Poiché i difetti riscontrati nel 1973, sulla Gulf-Mirage M 6, erano la tenuta di strada nelle curve lente, la accelerazione a bassa velocità e la frenatura, i tecnici della squadra di John Wyer si sono applicati durante l'inverno a lavorare in questa direzione. Contemporaneamente hanno lavorato ad affinare le linee aerodinamiche, che sono state modificate soprattutto nella parte posteriore, e così la M 6 è diventata ora la GR 7 che vedete nella foto.

Una macchina che appare molto equilibrata e che nelle prime prove ha già ottenuto risultati rilevanti, pari a quelli delle Alfa Romeo e Matra-Simca (anche se subito dopo la Matra ha fatto molto meglio).

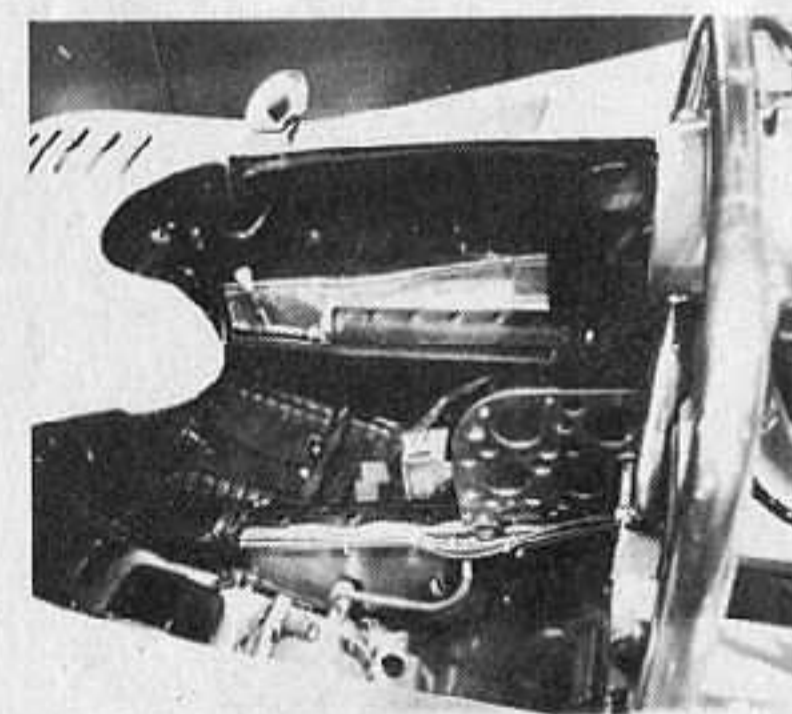
Uno dei nemici della macchina era il peso, parecchio elevato rispetto al minimo regolamentare. Certe debolezze riscontrate nelle prime gare avevano avuto come correttivo l'irrobustimento di talune parti, con strutture di acciaio, che se hanno reso la macchina affidabile ne hanno per contro aumentato il peso in maniera notevole. Il lavoro ora compiuto ha eliminato... il grasso superfluo, con strutturazioni e soprattutto impiego di materiali leggeri.

La carrozzeria in plastica speciale, che hanno dovuto modificare anche per la maggiore escursione delle sospensioni e per l'aumentato diametro delle gomme, è stata modificata dopo molto lavoro di prova al tunnel, in vista di ottenere poca resistenza all'avanzamento ma insieme la necessaria spinta in basso per assicurare aderenza alle ruote posteriori, senza tuttavia togliere quella alle ruote anteriori. Il risultato è stato molto felice, per-

ché sono riusciti ad ottenere buona aderenza costante insieme con la riduzione della resistenza all'avanzamento, due componenti che di solito sono opposte. Lo spostamento dell'alettone verso l'indietro è stata una delle cause di questo risultato.

Molte parti della macchina, che erano in acciaio, sono state costruite in lega leggera, e quelle che richiedono particolare robustezza in titanio.

Otto chili risparmiati usando un radiatore di alluminio in luogo di quello di rame, 25 chili risparmiati nella carrozzeria, più quelli risparmiati con la ado-



Il posto di guida della Gulf GR7. La vettura ha un'aerodinamica nettamente migliore

zione di parti leggere, hanno dato un peso complessivo inferiore di circa 65 chili rispetto alla versione 1973. La macchina ora pesa 670 chili.

La modifica più sostanziale è stata apportata alla sospensione posteriore, con aumento delle escursioni, il che ha comportato una variazione notevole nella geometria, e l'impiego di molle ed ammortizzatori più lunghi. Per equilibrare la maggiore aderenza del treno posteriore, poi, ed evitare un eccessivo sottoster-

zo, la superficie di appoggio anteriore è stata aumentata con la adozione di cerchi da 12 pollici invece che da 11.

Il miglioramento della frenata è stato ottenuto soprattutto lavorando sul raffreddamento e la evacuazione dell'aria calda, senza praticamente variare i freni esistenti. Calcolato che in una gara come Le Mans i freni devono dissipare circa 173 milioni di metro/kilogrammo di energia, equivalenti a oltre 400.000 calorie, è dato che il lavoro dei freni è in diretta funzione del peso da frenare e delle condizioni ambientali, si vede come già la riduzione di circa il 10 per cento del peso della macchina abbia rappresentato un miglioramento. Tuttavia ciò è stato aumentato anche con una maggiore affluenza di aria fredda sui freni, con condotti appositi, e con la evacuazione dell'aria calda, favorita dalle grigliature sui parafranghi, le quali peraltro erano state adottate con fini aerodinamici; anche talune piccole modifiche alle pinze hanno aiutato la soluzione di questo problema importante.

La nuova GULF GR 7 correrà in tutte le gare del campionato mondiale 1974, salvo quelle americane. Non andrà quindi a Watkins Glen e nemmeno a Buenos Aires, almeno secondo il programma attuale. Il che significa che se le circostanze lo richiederanno potrebbe anche essere nelle due corse oltre Atlantico. Ci sarà sempre una macchina, con Bell e Hailwood; a Le Mans ne metteranno una seconda, ma non hanno detto chi la guiderà. Noi sappiamo che al Paul Ricard, per le prime prove, c'era anche Vern Schuppan, il quale potrebbe essere quindi uno dei due «nuovi».

f. l.



Gli AUTOMATISMI non sono una novità in F. 1

La prima «segreta» di BRABHAM

LONDRA - Roy Salvadori si ritira definitivamente dal mondo dell'automobile, all'età di cinquantadue anni. Ha intenzione di andare a vivere sulla Riviera francese, abbastanza vicino a Montecarlo per potere andarci con la sua barca, il giorno del Gran Premio e vedere le vetture.

● Gli organizzatori del G.P. di Svezia sono decisamente commossi che il sorridente, giovane lord Hesketh abbia offerto il suo elicottero come «ambulanza aerea» per la corsa. Nel comunicato stampa si dice «l'elicottero sarà affidato a un ex pilota dell'aviazione americana, che ha compiuto oltre mille azioni di salvataggio in Vietnam, il che significa che è dotato di grande esperienza». A proposito del Gran Premio svedese, non si sa ancora con quali vetture debutteranno in F. 1 Kinnunen e Ross. Probabilmente non hanno ancora concluso accordi, ma è prevedibile che uno sarà al volante di una March, l'altro di una Brabham.

● Al team Hesketh erano tutti osannanti, quando Hunt ha conquistato la posizione al palo alla Corsa dei Campioni, e ai boxes il «patron» s'indaffarava per stappare una bottiglia di Dom Perignon. «Sarebbe stato molto imbarazzante — dice James — se fossi stato il più veloce il primo giorno, quando il premio consisteva di cento bottiglie di champagne, perché sarebbero tutte finite nella pattumiera... Alexander, infatti, non ammette che nel furgone ci sia altro champagne che Dom Perignon». Il furgone è un nuovissimo General Motors, con l'emblema della squadra.

Il giorno della corsa Hunt indossava una tuta arancio vivo, con una pezza su cui era scritto «Il sesso è una cosa ad alta prestazione». In ogni modo il sesso non è servito a molto sotto la pioggia, quando si è abbassata la bandiera e Hunt è arretrato a metà gruppo, per poi ritirarsi, quando il pilota «preso a noleggio» dalla Brabham, Richard Roberts, ha fatto un testa-coda e l'ha urtato durante le sue giravolte.

LONDRA - Mike Hewland ha prestato più attenzione di quanto abbia fatto la gente in generale, alle notizie riguardanti il nuovo motore segreto, con valvole a fodero di Gurney, destinato alle corse di Grand Prix. Questo perché proprio lui progettò e sviluppò il motore, un poco come hobby, nelle officine ove si costruiscono suoi cambi.

E' rimasto un poco perplesso, venendo a conoscenza del lavoro di sviluppo svolto da Gurney, e poiché ero stato io a «rilasciare» la notizia per primo è stato un lavoro interessante dividere i fatti dalla fantasia e ricavarne una storia probabilmente più esatta della versione originale. Una volta Gurney disse, a proposito di qualcosa che avevo scritto: «Non l'ho mai detto e, se l'avessi detto, non l'avrei detto a lui...» Probabilmente ora la pensa allo stesso modo.

Mike Hewland e John Hogan hanno lavorato per tre anni allo sviluppo del motore di 500 cc con valvole a fodero, in una stanzetta di prova alle officine Hewland a Maidenhead, e le cifre in loro possesso, tratte da numerose prove, mostrano che il motore è decisamente più economico di uno con valvole convenzionali.

«Un risparmio di carburante del 15 per cento è sicuro, non c'è dubbio, ed esiste la possibilità che sia molto maggiore» dice Hewland.

Già da un anno corrono voci sul «motore hobby» di Hewland, ma non si era mai stampato nulla sul fatto che avesse valvole a fodero. Infatti Mike si limitava, al massimo, a dire che si trattava di un motore «non convenzionale». Aveva avuto intenzione di costruire un due litri, per usarlo su una vettura sport. Se avesse avuto successo, avrebbe potuto sfruttare la pubblicità ottenuta in corsa per imbarcarsi nella produzione limitata di motori, appunto da competizione.

Come c'entra, dunque, Gurney nella storia del motore Hewland, se questo non ha superato lo stadio delle prove con un 500 cc monocilindrico?

«Dan venne a trovarmi qualche mese fa e mi offrì di svolgere del lavoro sul motore, nelle sue officine in California — dice Mike. — «Prese una testata, un cilindro e tutta la roba necessaria per fare degli sviluppi laggiù». Aggiunge che non c'erano accordi per la costruzione su licenza fra lui e Winkelmann o Gurney, soltanto per una collaborazione allo scopo di svolgere qualche lavoro sul motore.



● BARRY NEWMAN, che era vicino di casa di Bruce McLaren e che fu poi il patrocinatore di Ganley in F. 5000 e nella sua prima stagione in F. 1, ha comprato un quadro di Michael Turner, che raffigura Bruce mentre vince il suo primo Gran Premio (a Sebring nel 1959) e l'ha mandato in Nuova Zelanda, come regalo-sorpresa per i genitori di McLaren. Avendo notato il bellissimo quadro alla mostra di Turner a Londra, Newman l'ha subito comprato e ha detto: «Sentivo che, in certo qual modo, quel quadro apparteneva ai genitori di Bruce e che qualcuno doveva assicurarsi che potessero averlo, per appenderlo a una parete in casa loro...».

E' un motore-hobby di HEWLAND il «GURNEY» con valvole a fodero

A parte questo sembra (come abbiamo già detto) che Gurney sia stato a Washington per parlare con rappresentanti del governo, circa la possibilità di usare il principio delle valvole a fodero quale mezzo per costruire un motore economico, accennando al fatto che un due litri potrebbe facilmente essere a 4 cilindri contrapposti montato su una sub-compatta, quale la Vega o la Pinto.

Se le cose sono veramente andate così, non stento a credere che Roy Winkelmann abbia suggerito a Gurney di studiare il potenziale di questo prototipo di motore economico, in un'epoca in cui in quasi tutto il mondo, e soprattutto negli Stati Uniti, vi è grande scarsità di carburante e molta necessità di idee nuove.

Parlando con Hewland ho l'impressione che non sia proprio convinto del potenziale del suo motore, mentre Winkelmann e Gurney vedono l'interesse di un gruppo propulsore economico anche in altri settori, oltre alle gare per sport due litri.

«Dalle nostre prove è senz'altro risultata una netta riduzione nel consumo di carburante — osserva Mike pensoso — e... non so... in questa situazione di ansia per la scarsità di carburante... forse potrebbe interessare qualcuno...»

Le prove hanno dimostrato che il motore è silenzioso e sembra immune all'usura. «Si potrebbe sigillarlo e dimenticarsene per tutta la durata del veicolo... su una vettura stradale non richiederebbe nessuna manutenzione, a parte i soliti controlli dell'accensione e degli accessori».

Prove in cui si usavano carburanti a basso numero di ottani hanno dato potenze competitive nei riguardi dei motori di serie e un più favorevole consumo di carburante, al punto che, secondo Hewland, un motore che funzioni con carburante con basso grado di ottani darebbe un miglioramento del 25-30% del consumo per miglio.

Col motore di prova il consumo dell'olio è risultato accettabile per uso nelle competizioni, anche se un poco alto per una vettura stradale, ma Hewland dice che sanno qual è il problema e che si può rimediare. Anche così, aggiunge, il consumo dell'olio è inferiore a quello di un Wankel.

Quando il lavoro di sviluppo era già a buon punto, sul motore di prova, Hewland e Hogan l'hanno sperimentato alle alte velocità, scoprendo che benché

LONDRA - Jacky Ickx era felicissimo della vittoria alla Corsa dei Campioni, con la Lotus John Player 72. Si è trattato della sua prima vittoria fino dal GP di Germania del 1972, con una Ferrari, e per il piccolo belga il piacere sarà stato raddoppiato dal fatto di avere superato all'esterno la Ferrari di Lauda, a cinque giri dalla fine. Lauda ha poi detto che qualcosa non andava nella sua vettura, altri hanno semplicemente ritenuto che Ickx fosse andato più forte ove serviva.

Ickx ci ha detto che non ha intenzione di usare la frizione elettrica della nuova Lotus molto prima della metà stagione, perché non si sentì troppo sicuro del frenaggio col piede sinistro. Meno sicuro di Peterson, comunque, e questo è l'importante. Lo smilzo svedese si adatta subito al frenaggio col piede sinistro, perché lo ha sempre fatto da quando iniziò a correre coi go-kart. Il belga è invece un pilota tradizionale e deve imporre al proprio piede sinistro di frenare, sicché in un momento di stress potrebbe nascere una confusione. Per Peterson è invece un gesto istintivo.

● «GLI AUTOMATISMI» nei Gran Premi non sono molti come la gente potrebbe credere (a parte l'exploit Chaparral nei prototipi). Amon ha accennato al sospetto che Brabham usasse una specie di prima marcia automatica sulla sua vettura di F. 1, verso la fine degli anni '60. Secondo lui Jack poteva selezionare la prima sullo schieramento, poi passare la leva in seconda sicché bastava un leggero movimento della frizione per ingranare appunto la seconda marcia. Tauranac ammette che c'era infatti una «prima» automatica, che però non funzionava proprio così. Col cambio Hewland DG a volte era difficile trovare la prima marcia, quando se ne aveva veramente bisogno, per cui Brabham e Tauranac idearono questa specie di «prima automatica». Quando si metteva la leva in folle, veniva automaticamente a trovarsi in prima, mediante un sistema descrittoci più volte da Tauranac che però non abbiamo mai capito. Il concetto consisteva nell'usare il sistema su circuiti come quelli di Spa e di Città del Messico, ove un lungo rettilineo è seguito da una forcella da abbordare in prima.

● Stanley Michael Bailey Hailwood, più noto come «Mike the Bike» per via dei suoi exploits su due ruote, si è espresso con una certa energia contro i moderni centauri e la loro poca voglia di gareggiare sul circuito dell'Isola di Man. Quando, durante un'intervista per «Competition Car», gli è stato chiesto se tornerebbe «sull'isola», se corresse ancora in moto, Mike ha risposto: «Certamente. Non capisco davvero per che cosa protestino tutti quelli là! Secondo me è probabilmente il circuito meno pericoloso su cui gareggiano. Voglio dire che corrono in luoghi come Brno e Opitja in Jugoslavia, oltre ad altri strani posti che sono veramente pericolosissimi, eppure non vogliono gareggiare all'Isola di Man, cosa che a mio modo di vedere è maledettamente sciocca. Credo che i loro vecchi il fatto di doverci trascorrere quindici giorni. Pensavo sinceramente che fosse tutta una questione di denaro e che, se avessero aumentato i premi di partenza e gli altri, i concorrenti sarebbero tornati. Invece è stato fatto e non ci tornano. Francamente, ritengo che abbiano paura! ma non so di che cosa, perché come ho detto, vanno pure sugli altri circuiti che ho nominato! Quello dell'Isola di Man è piuttosto pauroso, e molto difficile, ma ovviamente si tratta di qualcosa che i centauri non riescono a vincere e, quindi, non si sentono all'altezza e non vogliono correre là».

la massima fosse inferiore a quella dei motori con valvole convenzionali, c'era per contro un guadagno del 10% nella coppia media. «Potrebbe dunque esserci un equilibrio...» dicono.

Le prime prove col monocilindrico di 500 cc avevano lo scopo di ottenere 25 HP con carburante a basso numero di ottani, a 5000 giri/min. Le cifre furono incoraggianti: 27,5 HP a 4500 giri/min. Paragoni con le prestazioni di un motore Ford Cortina GT di due litri dimostrano che il Hewland con valvole a fodero ha la stessa potenza e la stessa coppia, a un regime più basso.

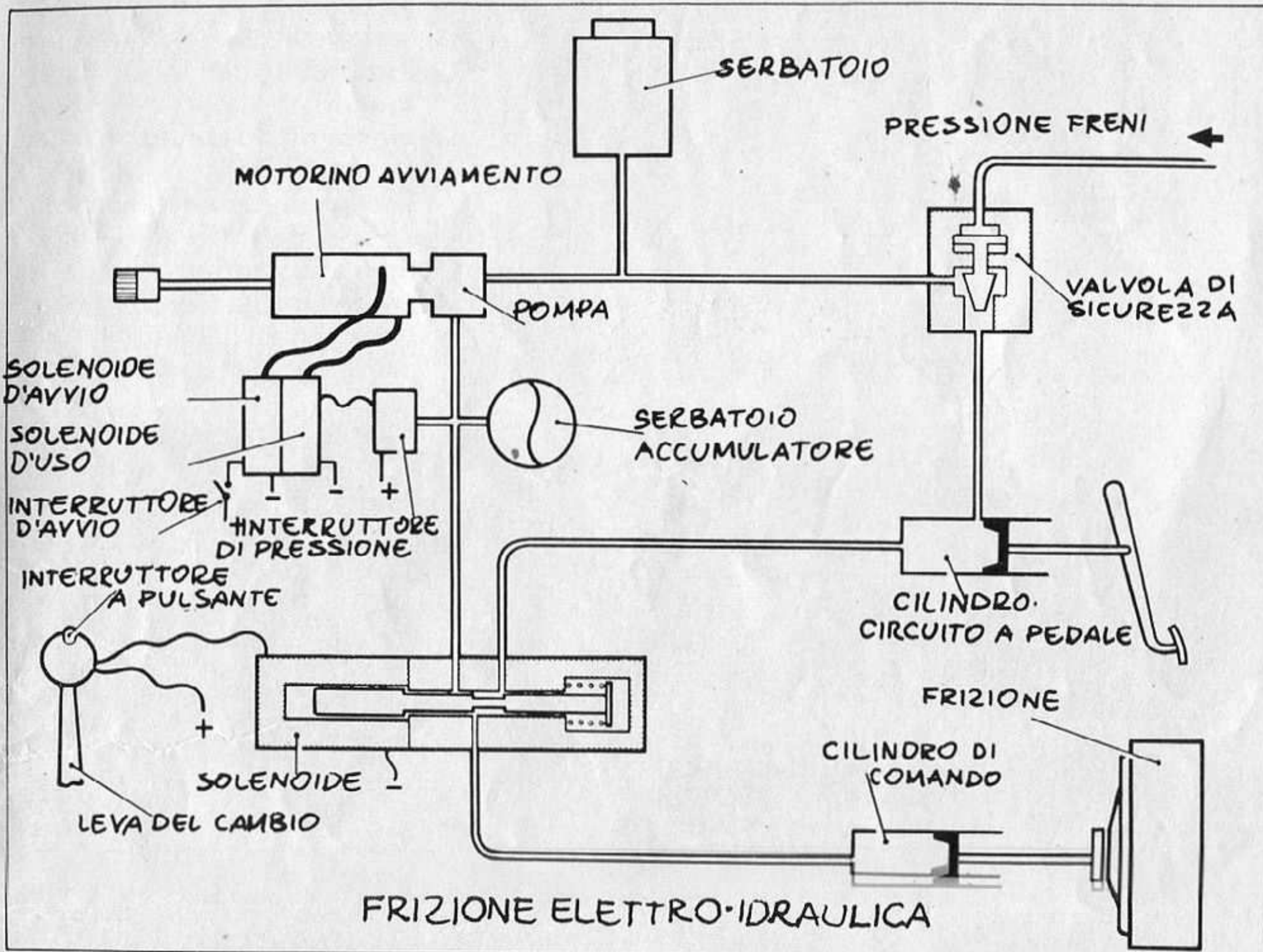
«Quelli della Lucas — dice Hewland — non volevano credere ai risultati ma si sono subito convertiti vedendo il motore in funzione. Ci hanno mandato le loro attrezzature per l'iniezione... e in genere non danno mai nulla per niente». Aggiunge che con l'iniezione Lucas le cifre sono migliorate ancor più.

Phil Irving, progettista del Repco V8 che vinse i campionati del mondo con Brabham e Hulme, indica subito il punto debole del motore con valvole a fodero: la sua difficoltà nel «respirare». Hewland l'aveva già scoperto durante le prove e per questo motivo ammette che il suo motore sarebbe inferiore al massimo della potenza, ma che ne ha di più nei regimi intermedi. Irving aveva detto che un compressore avrebbe eliminato il problema, ma Hewland ribatte che ci hanno pensato per poi rinunciarvi perché A) non esiste una categoria in corsa ove un motore con compressore potrebbe avere buone possibilità e B) renderebbe il motore assai troppo complesso, mentre una delle sue principali caratteristiche è proprio la semplicità, oltre al basso numero di parti che si muovono.

Hewland ha svolto tre anni di prove con il monocilindrico, per poi progettare un motore da corsa di due litri dedicato alle gare sport, ove sicurezza ed economia possono controbilanciare alte prestazioni. Le prove hanno messo in luce le doti di economia del motore e Gurney e Winkelmann sono entrati in scena: Gurney per aiutare Hewland nello sviluppo del motore mediante l'aiuto di John Miller, nelle officine di Santa Ana, e Winkelmann come imprenditore che vede più vasti orizzonti per il piccolo motore che nacque come hobby di Hewland.

Eoin S. Young

AP Funziona così la frizione automatica JPS



Ecco lo schema della frizione elettro-idraulica messa a punto dalla Automotive Products per Chapman. Si notano tutte le componenti del servomeccanismo, compreso il circuito idraulico originale a pedale

Dodici mesi fa, esattamente, Colin Chapman si rivolse ai tecnici della AP, la Automotive Products Limited che già costruisce le frizioni Borg & Beck usate dalla generalità dei concorrenti della Formula 1, chiedendo che gli sviluppasse, per la nuova F. 1 che stava progettando, un comando automatico della frizione.

Gas e freno comandi separati

Lo scopo era quello di separare, al momento dell'entrata in curva, il comando del gas e quello del freno fra i due piedi del pilota il quale, dopo un opportuno allenamento, avrebbe trovato vantaggioso non aver da premere il pedale della frizione durante i cambi di marcia, soprattutto nelle sciate, utilizzando il piede sinistro per frenare.

Due piedi, due comandi, insomma, e non tre come normalmente è. Il terzo comando, quello della frizione, lasciato ad un servocomando azionato da un pulsante sul pomello del cambio.

In un comando convenzionale idraulico della frizione, il pilota aziona la frizione stessa premendo, con la necessaria energia, il relativo pedale e schiacciando le molle che tengono a contatto i dischi ed il volano. Per assolvere alla richiesta di Chapman, di un comando che «liberasse» il pilota da questa manovra, la AP ha messo insieme una fonte di potenza alternativa ai muscoli della gamba sinistra del pilota, ed un comando — il bottone sul cambio — a portata di mano del pilota stesso.

Il sistema comprende una pompa idraulica, connessa ad un accumulatore di pressione,

che fornisce olio ad alta pressione ad una valvola a solenoide, collegata ad un normale cilindretto idraulico di comando della frizione. Durante la manovra, la pompa sostituisce la normale forza fisica, fornendo una pressione di circa 42 kg/cm² necessaria a vincere la resistenza delle molle.

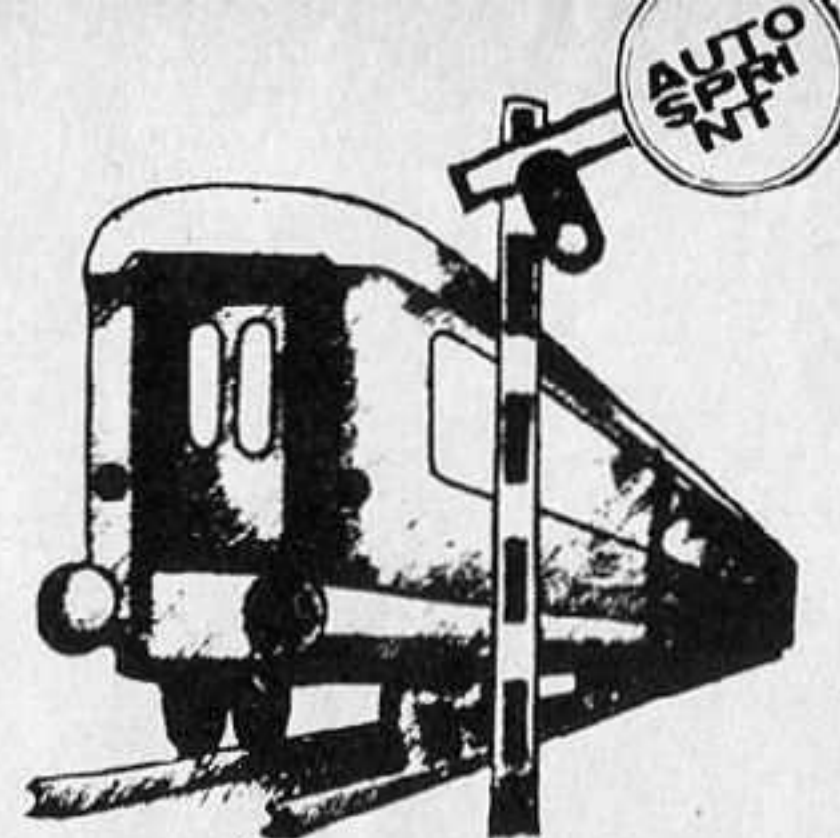
Il servocomando sulla leva del cambio

L'azionamento è comandato dalla valvola a solenoide collegata al pulsante sul cambio, che — schiacciato dal pollice del pilota — apre elettricamente il circuito idraulico fra il serbatoio di pressione ed il cilindretto-pompa della frizione. Quando la frizione è rilasciata, cioè quando in pratica il pilota solleva il pollice dal bottone di contatto, il fluido ritorna al circuito idraulico convenzionale. Un'ulteriore sofisticazione è data da una valvola di sicurezza azionata dalla pressione del circuito frenante che impedisce il disinserimento accidentale della frizione nei momenti in cui, dopo ogni scalata di marcia, c'è necessità del freno motore.

Abbiamo dunque visto schematicamente: la pompa di comando, il serbatoio accumulatore di pressione, la valvola a solenoide ed il cilindro di comando vero e proprio della frizione. Questo lo schema del circuito idraulico che ha peraltro molti altri particolari.

In primo luogo, si è risolto il problema dell'azionamento della pompa idraulica principale con uno speciale motore elettrico, funzionante nei due

CONTINUA A PAGINA 18



Già tutti esauriti i posti sui due aerei per il G.P. di Spagna continuano massicce le prenotazioni per i biglietti e il viaggio in treno a Montecarlo. Nel ricordarvi che tutte le prenotazioni vanno inviate alla BONONIA VIAGGI - Galleria del Toro 3 - Bologna - Tel. 27.34.10 - 26.29.60, vi avvertiamo che i biglietti relativi alla TRIBUNA J (Chicane) sono già tutti esauriti.

In treno a MONTECARLO per la F.1

1. combinazione viaggio in treno Bologna-Monaco-Bologna

25 MAGGIO - Sabato - Bologna
Ore 21,45 - Ritrovo dei partecipanti nell'atrio della stazione;
Ore 22,00 (circa) - partenza - notte in treno;
26 MAGGIO - Domenica - Monaco
Ore 6,00 - arrivo - giornata libera per assistere al GRAN PREMIO di MONACO;
Ore 20,30 - ritrovo in stazione;
Ore 21,00 - partenza - notte in treno;
27 MAGGIO - Lunedì - Bologna
Ore 6,00 (circa) - arrivo e scioglimento comitiva.

2. combinazione viaggio in treno Milano-Monaco-Milano

25 MAGGIO - Sabato - Milano
Ore 22,30 - ritrovo dei partecipanti nell'atrio della stazione;
Ore 23,04 - partenza - a Voghera aggancio delle vetture al treno speciale - notte in treno;
26 MAGGIO - Domenica - Monaco
Ore 6,00 - arrivo - giornata libera per assistere al GRAN PREMIO di MONACO;
Ore 20,30 - ritrovo in stazione;
Ore 21,00 - partenza - notte in treno;
27 MAGGIO - Lunedì - Milano
Ore 6,34 - arrivo e scioglimento della comitiva.

La quota di partecipazione è di L. 6.000

Detta quota comprende: ① biglietto ferroviario di seconda classe, andata e ritorno, con posti riservati; ② una consumazione per il viaggio di andata.

Supplementi facoltativi

a) cuccetta andata e ritorno L. 6.000
b) biglietti di ingresso al circuito i cui prezzi sono i seguenti:

Pelouse (Casino-Rocher)	L. 8.000
Tribuna H (Portier)	L. 14.000
Tribuna E (St. Devote)	L. 15.500
Tribuna K (Arrivo)	L. 23.000
Tribuna L (Tabaccaio)	L. 23.000
Tribuna R (Rascasse)	L. 23.000
Tribuna J (Chicane) esaurita	L. 24.500

I posti disponibili per le due combinazioni sono 1000.

Le prenotazioni si accettano sino al 15 maggio 1974 se accompagnate dall'acconto di L. 6.000.

NOTE: A richiesta di gruppi di almeno 15 persone il treno speciale in partenza da Bologna farà sosta sia all'andata che al ritorno anche a Modena, Reggio Emilia, Parma e Piacenza.

I biglietti di ingresso sono in vendita anche per coloro che desiderano effettuare il viaggio con mezzi propri.

I prezzi della Pelouse sono stati aumentati dall'AC Monaco nei giorni scorsi, da 6.300 a 8.000.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Monte Carlo Contasecondi di bordo antiurto con contatore da 12 ore per auto, imbarcazione e aereo. I più famosi piloti di rallye registrano i tempi con questo robusto e sicuro strumento di bordo. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 542.701



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

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

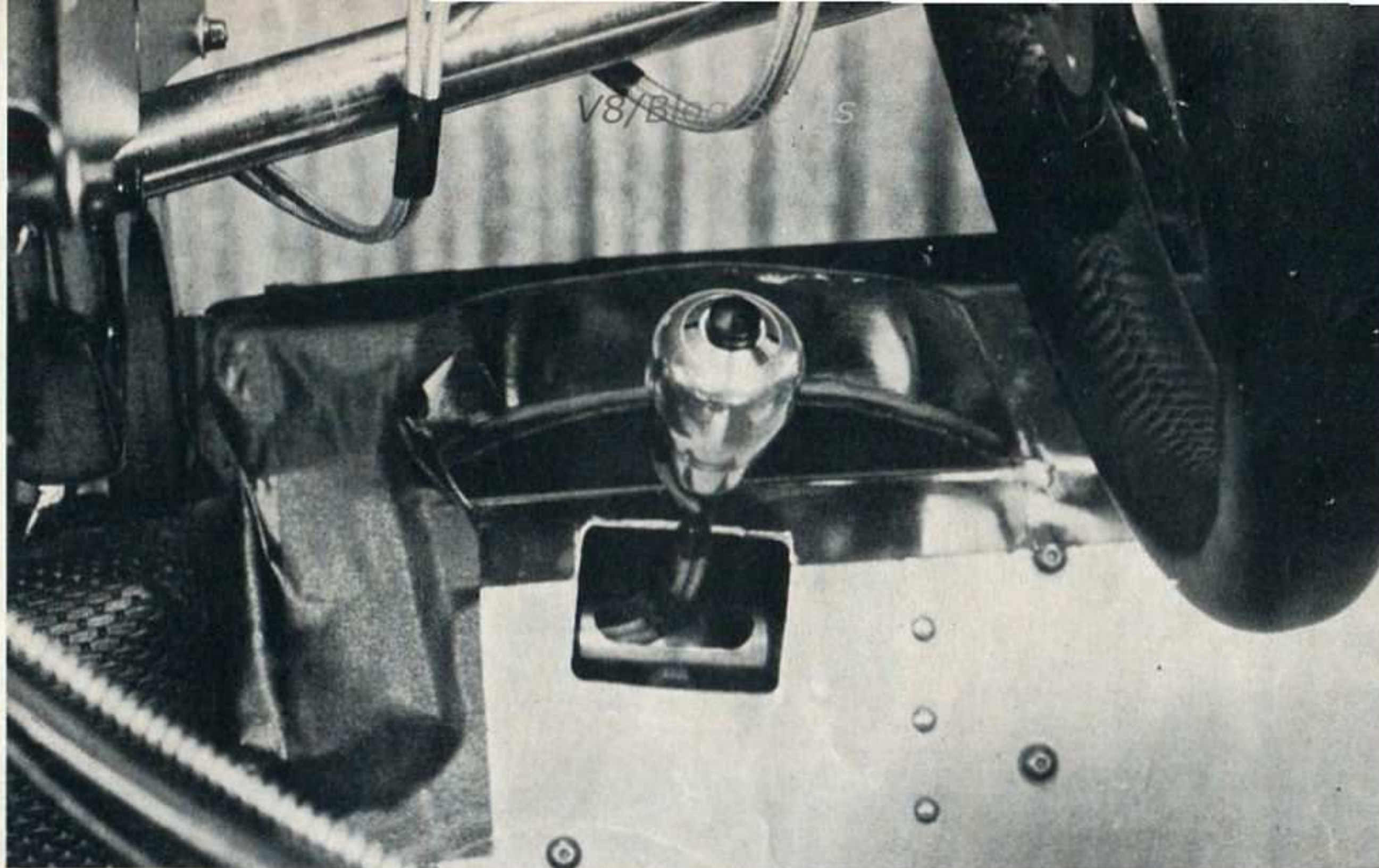
HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO

Il ristorante di GANLEY

● Come si sa, Howden GANLEY è stato ingaggiato per pilotare la nuova Maki di F. 1. La Maki Engineering è formata di un gruppo di giovani progettisti e tecnici giapponesi con un certo appoggio finanziario in patria, i quali hanno creato la loro ideale Formula 1 per portarla poi in Europa e metterla a confronto con le vere vetture della formula. Pare che l'ingaggio fosse stato offerto ad altri ma la scelta caduta su Ganley è stata fortunata, in quanto questi dispone di officine che servono da sede per la nuova squadra. Tutta l'operazione era stata svolta con lodevole segretezza, addirittura imperscrutabile segretezza. Schenken, che condivide un appartamento con Ganley, ha notato un improvviso susseguirsi di signori orientali al telefono, che desideravano parlare col signor Ganley, poi lettere che arrivavano per via aerea dal Giappone e piccoli signori orientali dall'aria frettolosa, parcheggiati sullo zerbino, che volevano parlare col signor Ganley. Tim ha allora chiesto a Howden che cosa stesse accadendo e si è sentito rispondere che Ganley era stufo di gareggiare... aveva intenzione di aprire un ristorante cinese a Maidenhead...

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

sensi. In un senso, esso lavora come motorino d'avviamento del propulsore Ford-Cosworth, mentre nel senso opposto comanda la pompa. Quest'ultima « carica » di fluido ad alta pressione un serbatoio, fino a che un interruttore di pressione non interrompe il circuito elettrico che aziona il motore della pompa. Non appena la pressione nel serbatoio accumulatore cala, l'interruttore di pressione riapre il circuito elettrico ed il motore rimette in azione la pompa. Il tutto integrato da due solenoidi, uno collegato con l'interruttore di pressione che

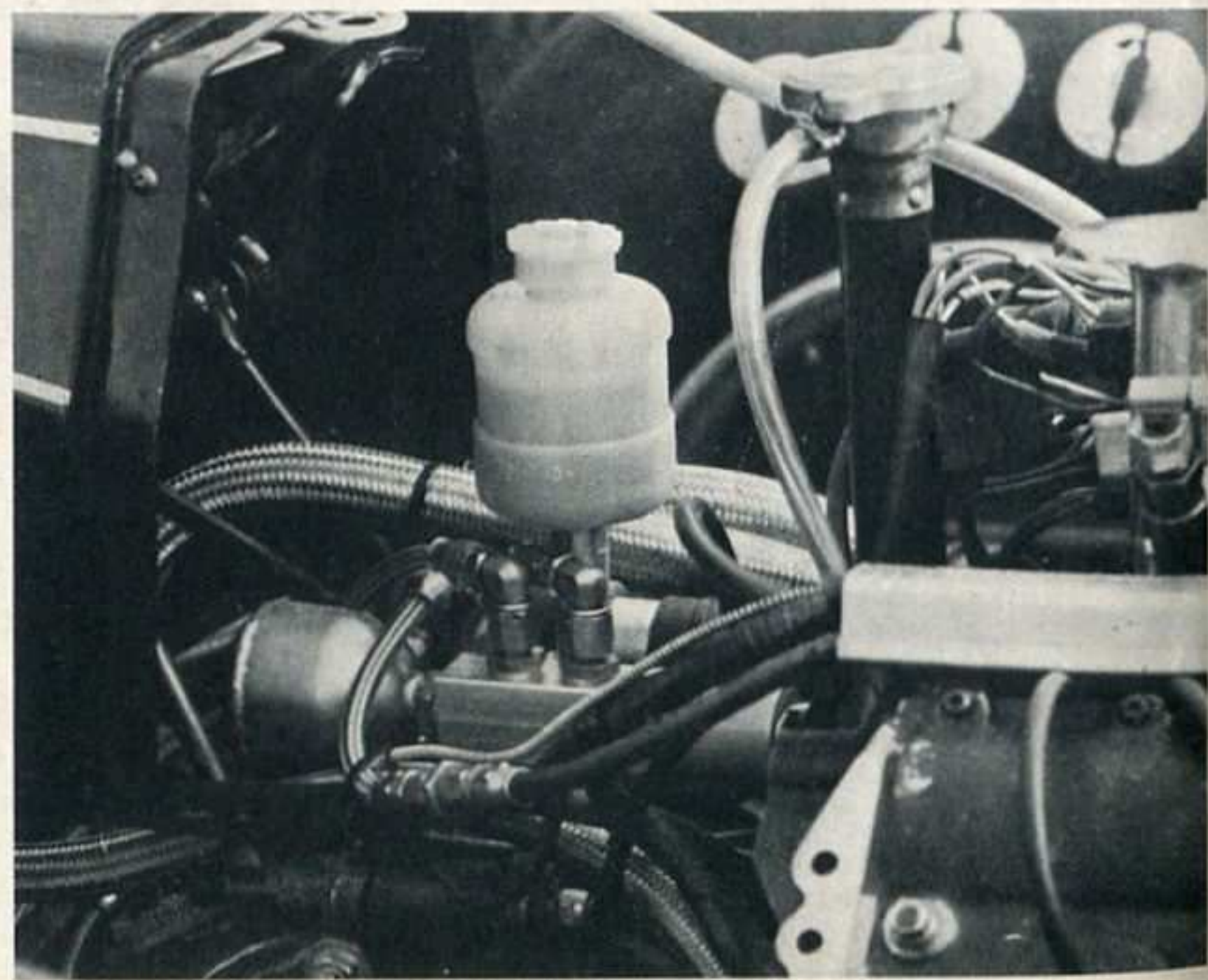
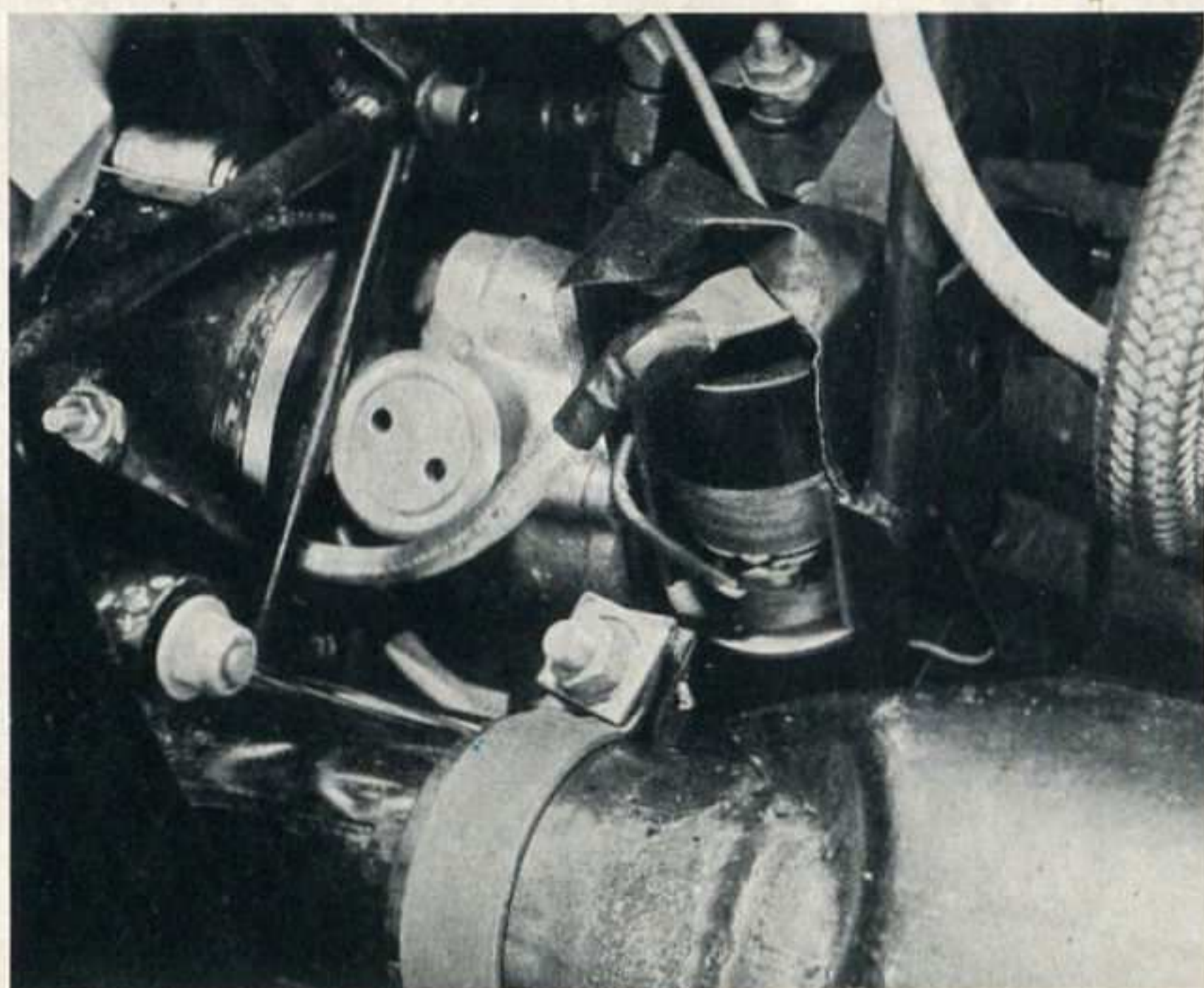


A sinistra, un primo piano della... frizione della JPS/9: è il pulsante che si nota in cima al pomello del cambio. Nel fotocolor, ecco Ronnie Peterson in allenamento con la nuova Formula 1 di Chapman. Nelle foto sotto, a sinistra vediamo la pompa di pressione del circuito idraulico della frizione, mossa dal motorino che fa anche gli avviamenti, assieme ai due solenoidi. A destra, nella parte alta dietro al motore si nota il serbatoio del fluido operativo, l'accumulatore di pressione, e la sua valvola



comanda il motorino elettrico quando funziona come pompa, l'altro, collegato all'interruttore di avvio, che comanda il motorino come starter.

Il tutto ha una velocità di azionamento molto elevata, ed una affidabilità accuratamente studiata in funzione del minimo peso e della massima semplicità costruttiva. Ad ogni modo, come è noto, il pedale originale della frizione ed il relativo circuito idraulico è conservato, anche perché esso è utilizzato per la partenza (il circuito elettro-idraulico non può essere mantenuto inserito molto a lungo, ma serve per disinserimenti istantanei) e per le manovre a bassa velocità, nei box ad esempio e durante il trasferimento dal falso schieramento alla linea del via.





Le March-BMW 742 di Serblin, ottimo quarto, e di Bozzetto, disturbato da noie di vario genere in gara. Sotto, la rivelazione Martini, giunto settimo, segue la March-BP di Laffite, che ha poi rotto il motore



Che occasione persa, per la squadra F. 2 della CSAI! Infatti, la gara di Barcellona sarebbe stata l'ideale per Truffo e Flammini, per ambientarsi e per fare la « mano » alla macchina su un circuito difficile ma significativo. Per di più, con sole venti macchine presenti, non ci sarebbero stati neppure problemi di qualificazione, e siamo convinti non ci sarebbero stati comunque. Dragoni, come avete letto la scorsa settimana, ha detto che mancavano dei particolari, come ruote e ricambi. A parte il fatto che nel camion della Goodyear a Barcellona, c'era una pila di pneumatici nuovissimi

CONTINUA A PAGINA 41



F. 2 in azzurro

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

tutti per lui, non ci sembra che la mancanza di alcuni cerchioni sia un elemento valido per pregiudicare una trasferta. La responsabilità è sua, e quindi

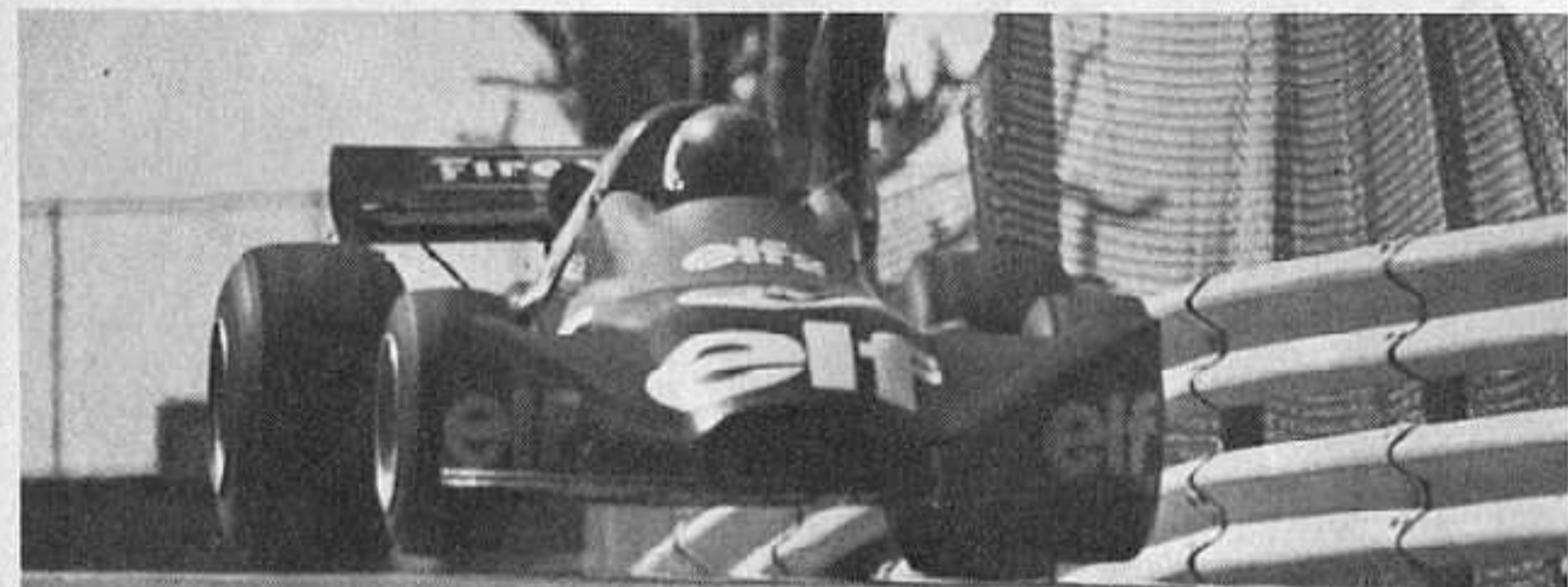
deciderà secondo il suo criterio, ma pensiamo che un po' di coraggio e di intraprendenza non guastino in questo sport, e che il debutto al Montjuich sarebbe stato da fare a tutti i costi. Se si continuerà a tenere i ragazzi nell'ovatta finiranno per trasformarsi in nevrotici, continuando a provare e provare in asettici allenamenti solo fini a se stessi. La prova di tutto ciò? Le prestazioni di Martini e Bozzetto (che Serblin andasse lo sapeva già), i quali, senza mezzi faraonici hanno fatto la loro corsa senza soggezioni. Un debutto « ad hoc », il loro. Ma Dragoni non ha voluto mandare « i suoi ragazzi allo sbaraglio ». Per gli « azzurrini » quindi un altro debutto « ad hoc », cioè ad Hockenheim. Che è notoriamente un circuito facile...

Su F. 2 torna anche Rolf STOMMELEN (su ELF)

● Ad HOCKENHEIM, il 7 aprile prossimo, secondo round dell'Euro-F. 2. Ci saranno probabilmente tutti quelli di Barcellona, più gli attesi debutti delle squadre ufficiali Chevron e Surtees. Di sicuro però non ci sarà Jean-Pierre Jabouille, che deve correre con l'Alpine Sport la gara d'esordio dell'Europeo Marche 2000 al Castellet, lo stesso giorno. Al suo posto, sulla Elf 2 con motore Schnitzer, ci sarà Rolf Stommelen.

● Ovviamente presente, con compiti di commissario sportivo e di « padrone di casa » svolti con la sua consueta simpatia e signorilità, Alex Soler-Roig il non dimenticato campione spagnolo che l'anno scorso ha abbandonato l'attività, senza però riuscire a staccarsi dall'ambiente che ama. Per non pensare più alle corse, Alex si è anche trovato un nuovo hobby, fa il mercante d'arte...

● I seguitissimi giovanotti neo-arrivati alla F. 2, cioè LECLERE, SERPAGGI e TAMBAY, sono stati concordi nel definire la Formula 2 « piuttosto faticosa ». Non vorremmo che il loro problema numero uno fosse la Elf 2, che non è notoriamente un telaio facile. Infatti non li abbiamo visti molto convinti negli aggiustaggi, dato che per loro provava e « pensava » Jean-Pierre Jabouille.



La Elf 2 con motore Schnitzer a tripla accensione di Jabouille, e la March-BMW di Serblin nel tratto più veloce del circuito del Montjuich. In questo punto, in quinta a 240 kmh, si sollevano le ruote da terra

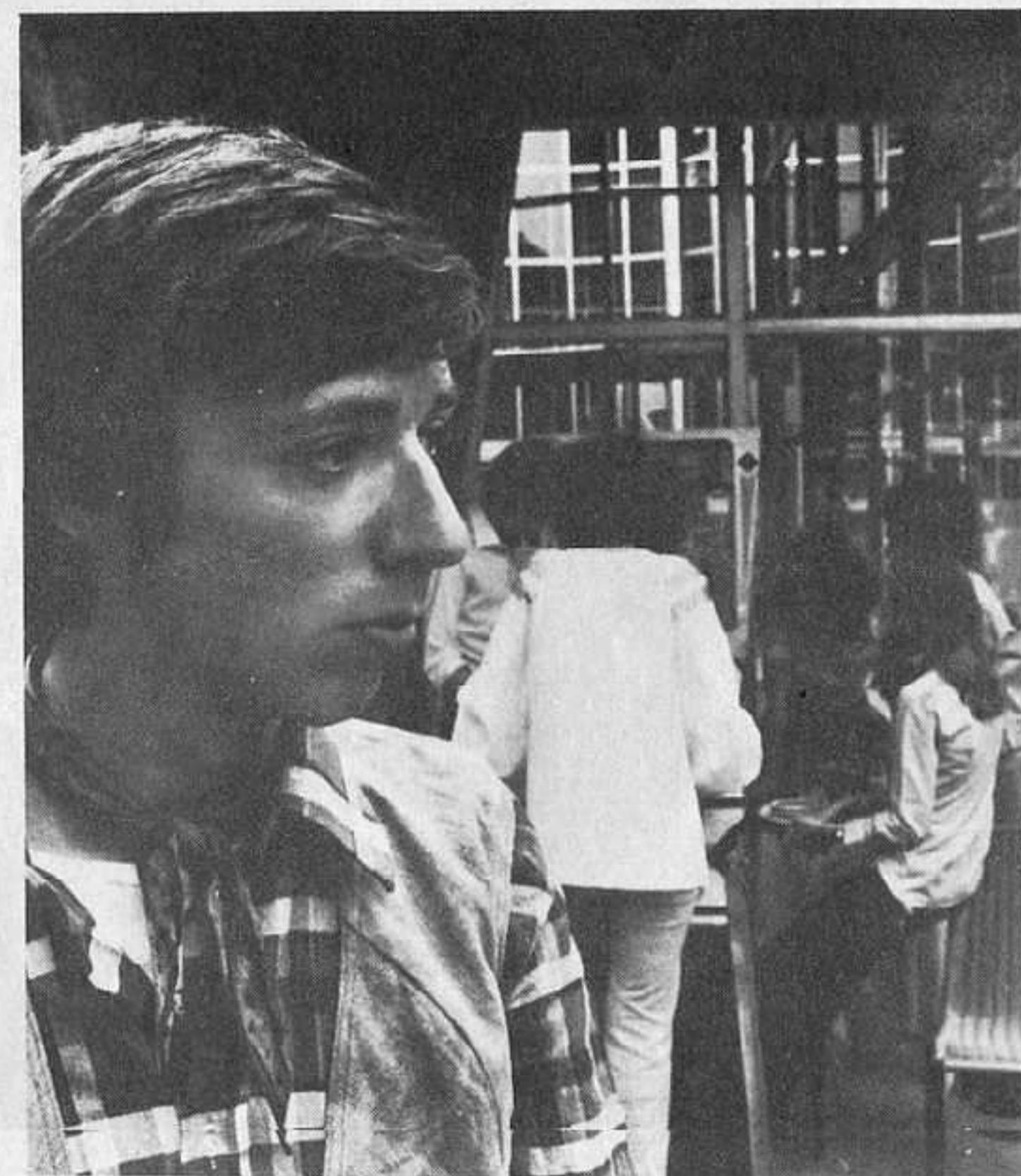


Sotto, un dettaglio della recentissima versione della March 742 « ufficiale ». Il radiatore acqua non è più sul muso, ma sul lato destro



V8/Blog Scan

"Pochi brufoli non cambiano la vita. Però se sparissero.."



"Lo so. Non saranno quattro brufoli a mettermi in crisi. Ma sento che se scomparissero molte cose potrebbero migliorare. E oltre tutto non avrei più quel fastidio fisico che provo continuamente.

E così ora ho deciso di impegnarmi sul serio per eliminare i brufoli una volta per sempre. All'inizio commisi l'errore di tormentarli con le mani, allargando l'irritazione. Poi tentai di risolvere il problema curando maggiormente l'alimentazione, rimanendo all'aria aperta per quanto possibile e addirittura smettendo di fumare, come diceva mia madre. Ci furono anche risultati discreti, ma non completamente soddisfacenti. Ora ho deciso di farla finita con i brufoli, ma voglio partire su una strada sicura. Esiste qualche rimedio?". (Lucio R. - Torino)

Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

Fai bene a non preoccuparti eccessivamente, ma devi occupartene, e non con leggerezza se desideri buoni risultati.

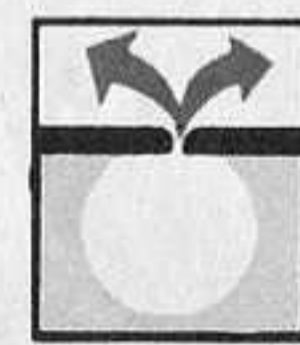
Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi:
Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione,
Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle.
L'efficacia è identica.



C'era qualcosa di nuovo
nella Euro 4 ORE MONZA

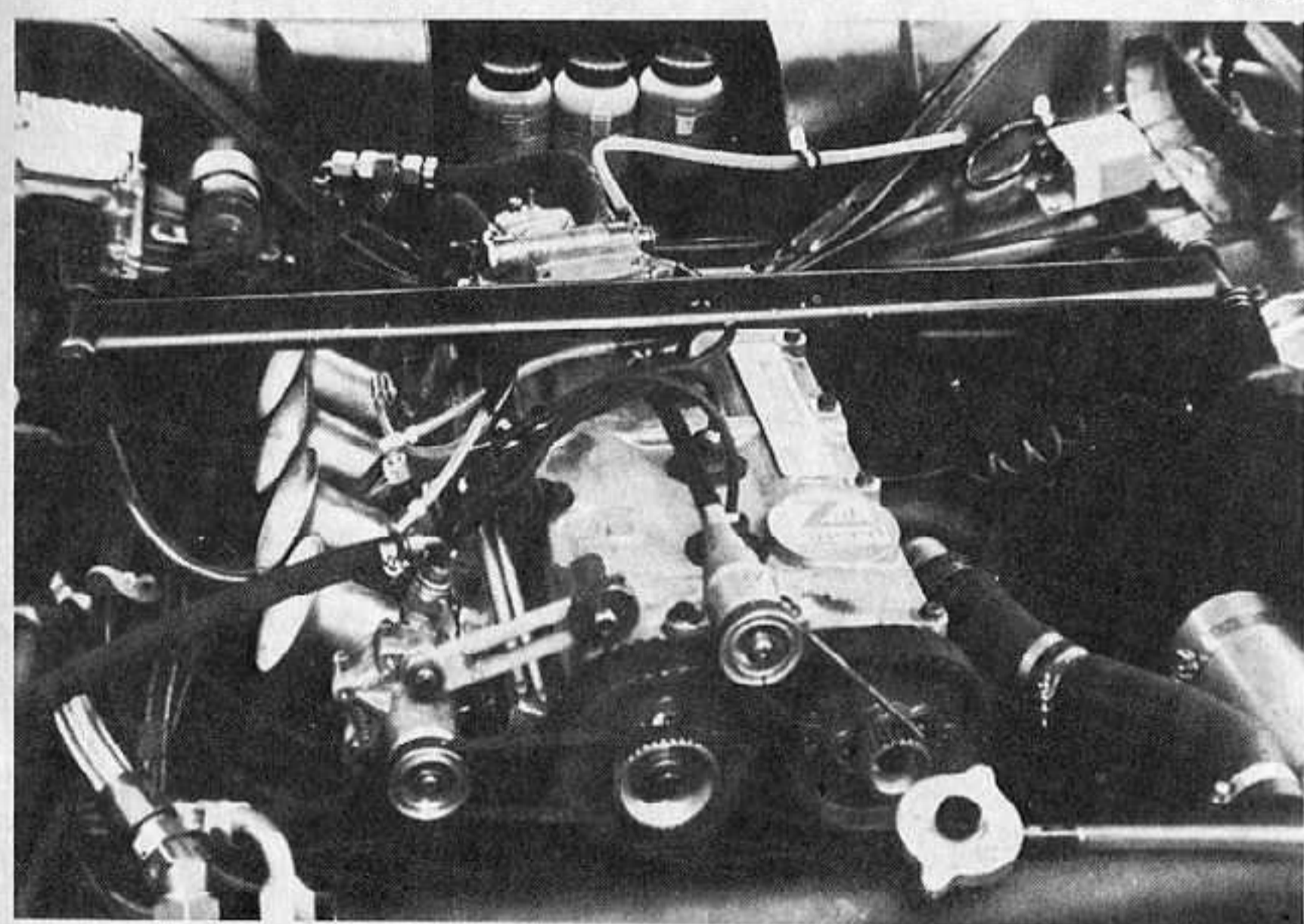
Il mago ZAK

MONZA - Eric Zakowsky è il nome nuovo dell'Euroturismo: presentatosi a Monza con una sola vettura, una Escort 2000 guidata da Heyer e Kautz, ha letteralmente dominato la prima divisione ed è riuscito a piazzare la sua vetturessa al quinto posto assoluto. La macchina ha marciato come un orologio e già dalle prove aveva dimostrato le sue migliori qualità in un assetto fuori del comune (tra l'altro a differenza delle altre vetture analoghe montava grossi cerchi da 13" anteriori e da 15" posteriori) e in un motore veramente potente. Il preparatore di origine tedesca ci ha spiegato di essere riuscito a realizzare un 2000 cc partendo da un basamento in ghisa: la sua sigla è diventata quindi BDG IEF, la distribuzione rimane a cinghia esterna e se ne ottiene una potenza di circa 270 cavalli.

Mi pare ci sia qualcosa di più: ad esempio pinze speciali dei freni, alcuni particolari della Ford Capri e soprattutto nell'assetto sembra ricordare quella famosa Escort (ricordate Jochen Mass, o Fitzpatrick di qualche anno fa) che la Ford Colonia in collaborazione con Broadspeed aveva fatto correre con prestazioni stupefacenti in diverse gare del campionato Euroturismo.

can.

Il preparatore Zakowsky, con alle spalle il suo pilota Heyer, è stato la grande sorpresa di Monza. Sotto, ecco il suo Ford BDG



● Funzionava a Monza un eccellente servizio interno di piccoli pullman che collegavano le curve interessanti del circuito: il servizio era gratuito e con un biglietto «circulaire» gli spettatori hanno potuto vedere la gara in diversi punti.

● L'avventura (o la disavventura particolare) capita tutti gli anni. Speravamo di vedere in gara i due Camaro iscritti, ma quello di Gardner ha avuto diversi problemi (due motori rotti in prova) mentre il secondo di Eberhardt è finito in fiamme in fondo a una scarpata vicino alle Alpi!

● Fra le sei BMW CSL vendute dalla casa di Monaco una è arrivata in Italia. Non poteva che essere Finotto ad acquistarla e vi ha corso con Manfred Mohr. In prova Manfred è uscito in parabolica per colpa di una sospensione montata male, poi sempre in prova si è rotto un motore. In gara dopo pochi giri si è bloccato il cambio, poi la frizione ha ceduto. Non male per una vettura che costa circa trenta milioni!



IL MOMENTO CHIAVE della 4 Ore si è verificato dopo poco più di un'ora di gara: nello stesso giro si fermano ai box la Capri di Hezemans (al volante Akersloot) e la BMW Alpina di Ertl (al volante von Opel). Alla Capri verrà cambiato il cuscinetto anteriore sinistro, mentre alla BMW verrà sostituita tutta la sospensione anteriore sinistra avariata



La guerra ricomincia a SALISBURGO

● Ormai la tregua è stata rotta: da SALISBURGO (14 aprile) ricomincerà la lotta ufficiale tra Ford tedesca e BMW. Kranefuss e Neerpasch, presenti a Monza, lo hanno confermato: scenderanno in pista con le vetture rinnovate, con i motori a quattro valvole provati recentemente al Paul Ricard. Due nuove Ford Capri saranno per Hezemans-Glemser e Lauda-Bell, mentre la BMW avrà una sola macchina per Ickx-Stück. Le ragioni? «No money»



● La BMW ha venduto a clienti in questi ultimi mesi sei vetture 3400 CS, ciascuna ad un prezzo, variante a seconda dei ricambi, sui trenta milioni. Due sono andate negli Stati Uniti, una in Spagna, un paio fra Francia e Belgio (una era appunto quella di Lafosse-Peltier) e una in Italia a Martino Finotto. Pare che il modello con motore a 4 valvole verrà a costare almeno 10 milioni di più!

● Nella confusione dei boxes monzesi anche Giampiero Moretti, venuto a salutare qualche amico. «Quest'anno farò la serie Can Am, quella americana naturalmente, con la Momo a motore Ferrari: almeno là premi e ingaggi ci sono sicuri. La macchina partirà tra breve, mentre io farò la spola in aereo».

● Ancora una volta primo fra le Alfa, con la stanca GTAm, Drago Regvart, lo jugoslavo ormai affezionato alla gara di durata monzese. Pur disponendo del motore dello scorso anno, neppure revisionato e rallentato da una collisione (che gli ha fatto perdere qualche giro ai box) con la BMW di Schommer, è riuscito ad ottenere sempre un nono posto assoluto.

● Nella I divisione fino a 2000, a parte la gara monstre della Escort Zackspeed c'è stata battaglia anche per il secondo posto tra la BMW Schnitzer (con il motore 4 valvole di F. 2) di May e le Escort di Helbling e degli italiani «Pooky-Gottifredi-Finotto». La prima a dare forfait era la Escort di Helbling (motore Racing Service distrutto), mentre la BMW era attardata ai box: anche la Escort di Pozzo-«Alval» era fuori causa.



Peltier, chi è

Alain Peltier, 25 anni, è già stato campione del Belgio e due anni fa è stato 4. nell'Euroturismo. Disputerà tutto il campionato con la BMW della «Precision Liegeoise» (sotto) assieme a Lafosse o De Fierland



Riepiloghiamo i migliori tempi ottenuti nelle due giornate di prove

Peltier-Lafosse	BMW CSL	1'46"8	1'46"7	Regvart-Nonse	Alfa GTAm	2'08"3	2'05"9
Gardner-Muir	Camaro	2'03"7	—	Pedotti-Zarpellon	Alfa GTAm	2'06"1	2'05"4
Ertl-von Opel	BMW CSL	1'45"5	1'44"9	Confortola-Perego	Alfa GTAm	2'06"5	2'01"7
Arm-Kocher	BMW CSL	1'48"4	1'47"7	Benusiglio-Francia	Alfa GTAm	2'08"5	2'03"1
Brun-Keller	BMW CSL	2'14"1	1'45"8	Bellina-Massa	Alfa GTAm	2'33"6	2'05"4
Mattli-Zondler	BMW CSL	1'56"4	1'52"4	May-Heinzler	BMW 2002	2'00"6	—
Geurie-Godard	Ford Capri	2'06"3	1'54"7	Pallavieini-Welti	BMW 2002	—	2'04"5
Fornage-Fauri	Ford Capri	2'05"4	—	Keller-Schaffer	BMW 2002	1'57"4	—
Ogrodowickz-Mueller	BMW CSL	1'50"6	—	Finotto-«Pooky»-Gottifredi	Escort	1'56"7	1'56"7
Schommer-Kraus	BMW CSL	1'50"6	1'47"6	«Alval»-Pozzo	Escort	1'56"9	1'56"9
Werner-Tibor	BMW CSL	2'02"8	—	«Pal Joe»-Locatelli	Escort	—	1'58"2
Mohr-Finotto	BMW CSL	1'47"9	1'46"1	Helbling-Blumer	Escort	2'03"1	1'59"1
Hezemans-Akersloot	Ford Capri	1'49"8	1'47"5	Heyer-Kautz	Escort	1'53"4	1'50"4
«Il Ragno»-Rossi	Ford Capri	2'12"6	—	Colzani-Pica	Opel Ascona	—	2'01"7
Ricci-Nappi	Opel Comm.	—	2'04"7				

Il «via!» ai FUORISTRADA sull'Appennino tosco-emiliano

In questa piantina, il tracciato del 1. Trofeo Internazionale di Fuoristrada, nella zona del passo della Raticosa sul confine Emilia-Toscana

Nuovi regolamenti per l'Autocross Collaudi per le piste

Autocross. Molto lavoro è stato fatto, ma tanta altra strada dovrà essere percorsa per regolamentare definitivamente questa specialità del «fuoristrada» su quattro ruote. A Maggiora (Novara) — capitale nazionale dell'autocross — è stato elaborato nel corso di una riunione presenti i rappresentanti di tutti i «clubs» il calendario delle gare «tricolori» e sono state quindi tracciate dai massimi responsabili federali alcune nuove norme che dovranno regolare le stesse prove di campionato.

Sono una decina le gare «tricolori»: a Maggiora (15 aprile, 25 agosto, 29 settembre), a Ornavasso (5 maggio e 15 settembre), a Bra (23 giugno), a Ferrara (28 luglio), a S. Stefano Belbo (15 agosto), a Civitanova Marche (1. settembre); altre due prove dovrebbero disputarsi a Barcaccia di Reggio Emilia e a La Spezia, ma le date non sono per ora state fissate.

«La regolamentazione nuova — ha detto il presidente della F.A.I., Renato Balzano — prevede per tutti i campi l'omologazione da parte della Federazione. Il «sì» verrà quindi trasmesso alla CSAI. Senza una valutazione delle condizioni di sicurezza per i piloti e per il pubblico, le piste non potranno infatti più ospitare alcuna gara. Pure fra le norme approvate per il 1974 spicca una più ampia partecipazione alle prove di campionato italiano delle vetture «elaborate», che saranno divise nelle classi fino a 900 cc., fino a 1300, fino a 1600 e oltre i 1600 cc.; spariranno invece, almeno dal calendario-gare nazionale, le prove riservate alle vetture di serie, che saranno regolamentate dai singoli organizzatori».

Per il 1974 saranno quindi assegnati cinque caschi tricolori ufficiali: per i piloti delle quattro classi delle «elaborate» e per i conduttori delle vetture cross.

Le credenziali per il «fuoristrada» automobilistico sono buone. Allo scorso 31 dicembre erano tesserati oltre 350 piloti, gli impianti permanenti una ventina. «Sono convinto — ha affermato Balzano — che quest'anno sarà superato il «tetto» dei 400 piloti tesserati alla F.A.I. e che entro i mesi estivi entreranno in funzione altre quattro o cinque piste».

L'attivitissimo Club Nazionale Fuoristrada e il Panzer Club di Prato danno il via, nella nostra zona, all'attività fuoristradistica 1974 con l'organizzazione del «1. Trofeo Internazionale del trentennale Pietramala 1944-1974». Alla gara che si svolgerà con qualsiasi tempo nei giorni 13, 14 e 15 aprile, con partenza dal cartello che indica il confine tosco-emiliano in località Frassineta (fondo Valle Idice) e arriverà a Sasso S. Zenobi, sono ammessi esclusivamente i veicoli fuoristrada a quattro ruote motrici che verranno suddivisi in tre classi: cl. A, fino a 1200 cmc; cl. B, da oltre 1200 fino a 2700 cmc; cl. C, oltre 2700 cmc. I prototipi verranno inquadrati nelle rispettive classi di cilindrata.

Il percorso che si snoda su tratti di strada sterrata, acciottolati, capezzagne, boschi, guadi, piste rocciose, alvei torrentizi e brevi tratti di strade asfaltate (il vero e ricco campionato fuoristradistico) toccherà i Tre Poggioli, Culcedra, Peglio, Collinelle, Ca' la Strada, Molino, Ca' di Sopra, Ca' Nova, Crocetta, Bordignano, Molinello, Belmonte, Montarello per giungere poi a Sasso S. Zenobi.

Verranno ammessi i conduttori in possesso della licenza nazionale di regolarità oppure di licenza internazionale di conduttore rilasciata dalla CSAI. I concorrenti stranieri dovranno essere muniti delle rispettive licenze nazionali. Gli equipaggi dovranno essere, al massimo, formati da due persone e il navigatore dovrà essere maggiorenne oppure munito di autorizzazione scritta

debitamente autenticata da un notaio e, comunque, non essere inferiore a 16 anni. Le vetture dovranno essere in regola con i dispositivi di sicurezza, cioè avere a bordo un estintore, essere dotato di un interruttore genera-

le e del regolamentare roll-bar. Il conduttore ed il navigatore dovranno indossare il casco protettivo e fare uso delle cinture di sicurezza che debbono essere montate su tutte le vetture.

Le operazioni preliminari si svolgeranno il 14 aprile con inizio alle ore 9 sul Piazzale del bar Ballerini a Pietramala ed eventuali prove di qualificazione si svolgeranno nello stesso giorno con inizio alle ore 14. La gara si svolgerà invece il 15 aprile con inizio delle partenze alle ore 8,30 ed immediatamente i conduttori delle classi A, B, C, nell'ordine, dovranno subito affrontare la prima prova speciale.

Debutta a Pasqua l'AUTOCROSS

MAGGIORA - Il 15 aprile, lunedì di Pasqua, si aprirà a Maggiora, in provincia di Novara, il ciclo delle prove di campionato italiano di autocross. La gara sarà disputata sul campo permanente in località Pragiariolo e l'organizzazione è dello Sport Club Maggiora.

Alla corsa sono ammesse le vetture «elaborate» nelle classi fino a 900 cc., fino a 1300, fino a 1600 e oltre i 1500 cc. e i «prototipi» senza limitazioni di cilindrata. In mattinata (inizio ore 10) avranno luogo le prove di qualificazione. Nel pomeriggio, a partire dalle ore 14, si riprenderà con le semifinali e, dalle 16, inizieranno le finali.

La pista di Maggiora ha una lunghezza di 1150 metri. Le semifinali saranno disputate sulla distanza di quattro giri, per le finali i giri da percorrere saranno invece cinque.

C'è da sottolineare che per partecipare alle gare di autocross è necessario la licenza CSAI (limitata all'abilità di conduttore), la tessera di iscrizione all'Automobile Club e la carta di idoneità rilasciata da un centro di medicina sportiva.

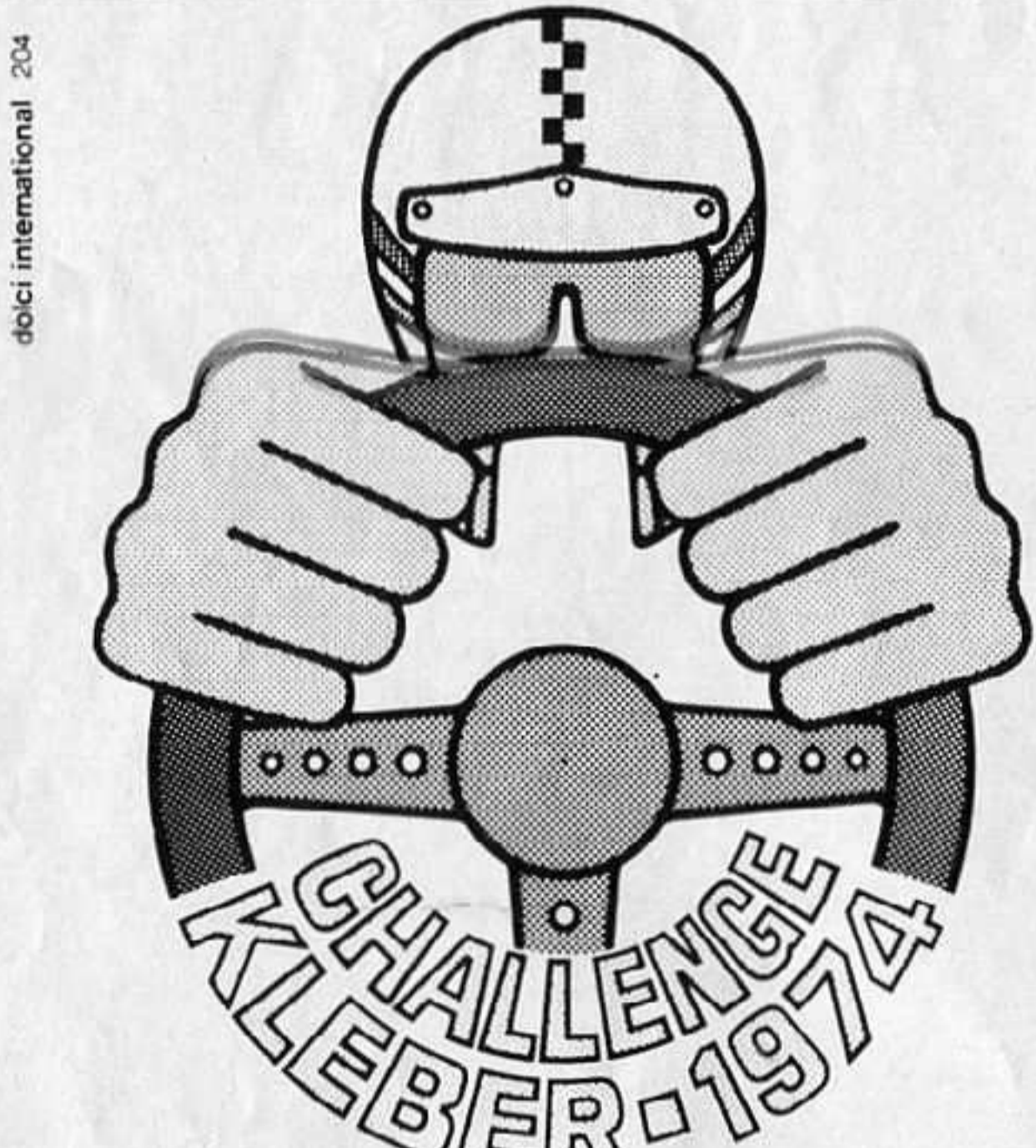
Ogni conduttore riceverà una dettagliata tabella di marcia che dovrà essere presentata ai cronometristi addetti al C.O. e ai commissari dei controlli a timbro. Il percorso dovrà essere compiuto ad una media non superiore ai 50 kmh. Per compiere le prove speciali i concorrenti avranno a disposizione 15 minuti e chi supererà tale tempo verrà penalizzato di 1000 punti. Il tempo massimo previsto per i vari C.O. e per l'arrivo è di 10 minuti.

Le iscrizioni vanno inviate fino al 12 aprile alla segreteria del Club Nazionale Fuoristrada (via XXV Aprile, 2 - S. Lazzaro di Savena - Bologna), oppure al Ristorante Gualtieri di Pietramala il giorno 13 aprile. Per informazioni e per i regolamenti particolari della manifestazione rivolgersi al Club Nazionale Fuoristrada, all'indirizzo indicato, oppure al Panzer Club di Prato, Viale Vittorio Veneto 70.

RIPARTE IL CHALLENGE KLEBER 1974

RINNOVATO IMPEGNO NEL SETTORE SPORTIVO DELLA CASA PRODUTTRICE DEI PRESTIGIOSI PNEUMATICI. IMPORTANTI PREMI PER I VINCITORI E PER LA QUALIFICATA ASSISTENZA DELLA «EQUIPE KLEBER» PER TUTTI I PILOTI CON VETTURE EQUIPAGGIATE PNEUMATICI KLEBER.

PUBBLICHIAMO IL TESTO INTEGRALE DEL REGOLAMENTO, AL QUALE SONO INTERESSATI I PILOTI DEI RALLIES INTERNAZIONALI CHE SI DISPUTANO IN ITALIA E DEI RALLIES VALEVOLI PER IL TROFEO RALLIES NAZIONALI, COME DA CALENDARIO UFFICIALE DELLA C.S.A.I.



REGOLAMENTO CHALLENGE KLEBER-COLOMBES ITALIANA 1974

Art. 1 - Challenge «KLEBER 1974».

La Kléber Colombes Italiana organizza un «Challenge Kléber 1974» riservato ai conduttori che parteciperanno con autovetture equipaggiate con pneumatici Kléber alle prove di cui all'art. 5 per tutta la loro durata e su tutto il percorso.

Art. 2 - Condizioni di ammissione.

Il «Challenge Kléber 1974» è aperto a tutti i conduttori regolarmente licenziati ed iscritti alle Scuderie Automobilistiche ufficialmente riconosciute e registrate sull'annuario C.S.A.I. 1973.

Art. 3 - Iscrizioni.

I Piloti interessati alla partecipazione al «Challenge Kléber 1974» dovranno inoltrare la propria iscrizione inviando il modulo opportunamente predisposto, che dovrà essere individuale e controfirmato dal Presidente della Scuderia di appartenenza, da recapitarsi all'indirizzo specificato all'art. 8, paragrafo C, entro e non oltre il 30 Giugno 1974.

Art. 4 - Attribuzione dei risultati.

Ai fini delle classifiche verranno considerati validi i risultati ottenuti solamente dal conduttore iscritto come prima guida e come tale considerato dagli organizzatori sulla lista degli iscritti.

Art. 5 - Prove valide.

Per il «Challenge Kléber 1974» saranno considerati validi tutti i Rallies Internazionali disputati in territorio nazionale ed i Rallies valevoli per il Trofeo Rallies Nazionali, come dal calendario ufficiale della C.S.A.I.

Art. 6 - Classifiche.

Alla fine di ogni prova valida verrà redatta, sulla scorta della classifica generale pubblicata dall'Ente Organizzatore della prova e limitatamente agli iscritti al Challenge, una graduatoria con i seguenti punteggi:

Rallies internazionali:

Gr. 1	al primo classificato	punti 15
	al secondo	" 10
	al terzo	" 8
Gr. 3	al primo classificato	punti 15
	al secondo	" 10
	al terzo	" 8
Gr. 2-4	al primo classificato	punti 15
	al secondo	" 10
	al terzo	" 8

Rallies nazionali:

Classifica Assoluta	
al primo classificato	punti 10
al secondo	" 5

Alla fine delle prove a calendario verrà proclamato vincitore del «Challenge Kléber 1974» il pilota che avrà totalizzato il maggior punteggio nel corso dell'annata sportiva; in caso di ex-

aequo verrà proclamato vincitore il pilota che avrà partecipato al maggior numero di gare. Per l'attribuzione sia dei punti, sia dei premi è indispensabile recare sulla propria vettura, bene in vista e per tutte le gare, le decalcomanie KLEBER fornite dal Servizio Competizioni.

Art. 7 - Premi.

Ai partecipanti iscritti al «Challenge Kléber 1974» alla fine di ogni singola prova verranno assegnati i seguenti premi:

Rallies nazionali:

Lit. 25.000	al primo classificato
Lit. 10.000	al secondo classificato

Rallies internazionali:

Lit. 30.000	al primo classificato
Lit. 20.000	del Gr. 1, Gr. 3 e del Gr. 2-4
	al secondo classificato
Lit. 10.000	del Gr. 1, Gr. 3 e del Gr. 2-4
	al terzo classificato

Alla fine della stagione sportiva verranno assegnati i seguenti premi ai vincitori del «Challenge Kléber 1974»:

Lit. 750.000	al primo classificato
Lit. 500.000	al secondo classificato
Lit. 300.000	al terzo classificato

Art. 8 - Disposizioni generali.

a) Nel corso dell'annata sportiva verranno pubblicati a mezzo stampa i risultati del «Challenge Kléber 1974» a cura della Kléber Colombes

Italiana e così pure si provvederà alla fine della stagione 1974.

Tali risultati però avranno carattere provvisorio e non saranno definitivi se non dopo la loro omologazione da parte della C.S.A.I.

b) La Kléber Colombes si riserva di apportare al presente regolamento quelle modifiche che riterrà opportune o che si rendessero necessarie.

c) Tutta la corrispondenza concernente il premio Challenge di cui al presente regolamento dovrà essere indirizzata a:

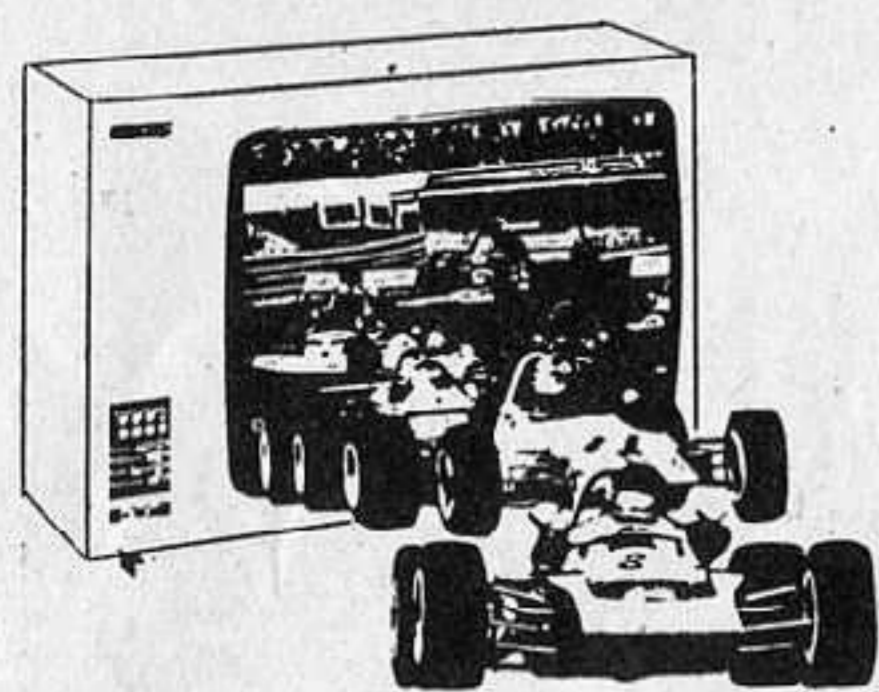
Kléber Colombes Italiana - Servizio Competizioni
Casella Postale 514 - 10100 TORINO Centro

d) Per il fatto stesso della loro iscrizione al «Challenge Kléber 1974» tutti i conduttori dovranno:

— aderire senza riserve né restrizioni al presente regolamento e riconoscere come sola autorità quella stabilita dal Codice Sportivo Internazionale;

— rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri o Tribunali per fatti derivanti dall'organizzazione o dallo svolgimento delle gare, riconoscendo come unica giurisdizione competente la C.S.A.I.

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI AL SERVIZIO COMPETIZIONI DELLA KLEBER - V. CASTELGOMBERTO 100 - 10137 TORINO - TEL. (011) 304545.



Il rally clandestino

« RALLY VUOL DIRE RADUNO »; una trasmissione interessante per gli appassionati di automobilismo e di rallyes in particolare che è andata in onda, clandestinamente e del tutto inaspettata, sabato 23 marzo sul nazionale alle 18,55 al posto della già annunciata rubrica « Sette giorni al Parlamento ».

Non sappiamo quanti teleudenti abbiano potuto seguirlo dato che normalmente il sabato, per chi ha interessi sportivi, è consuetudine sintonizzarsi sul secondo canale per l'abituale appuntamento — alle 19,00 — con « Dribbling »; e possiamo affermare, in tutta sincerità, che per un caso, solo per un caso anche a noi — che dovremmo essere tempestivamente informati dei cambiamenti di programma — non è sfuggita.

Ma c'è da notare anche un altro fatto piuttosto sconcertante;

que giorni, una settimana; che può andare avanti per migliaia di chilometri con qualsiasi tempo, sui fondi stradali più impervi e diversi. Un rally è un test di resistenza, un banco-prova stradale. In nessun altro tipo di competizione l'usura degli organi di una vettura è così rapida e violenta. Mentre le immagini — che si riferiscono al Rally Sanremo-Sestriere — scorrono, mostrando tutte le possibili difficoltà della competizione, lo speaker prosegue le sue spiegazioni su tutti i momenti salienti della gara: dalla preparazione della vettura (dispositivi di sicurezza, accessori, protezione delle parti meccaniche e dell'equipaggio) alle verifiche ufficiali; dalle classifiche in quattro gruppi delle macchine alla speciale documentazione cui devono essere muniti i concorrenti.

« Il rally è una gara che si

qualcosa da scoprire e questo programma avrebbe soddisfatto molte esigenze dei più interessati a un tipo di competizione che si differenzia sostanzialmente dalle gare di Formula; anche perché il rally è aperto non solo ai professionisti ma anche ai dilettanti. Ma, come sottolineavamo al principio, la clandestinità della messa in onda avrà fatto perdere questo piacere ai fans del rally che, ormai, possono solo sperare in una (non certo esclusa) replica della trasmissione.

Di attualità automobilistica non se ne è fatto cenno nella « DOMENICA SPORTIVA » che ha limitato il suo intervento in campo motoristico presentando un breve filmato — con commento di Poltronieri — sulla gara motociclistica di Misano; in compenso di auto se ne è parlato nei telegiornali sport di sabato e di lunedì.

Sabato 23 Mario Pizzul ha annunciato il « magnifico successo italiano con tre Fiat ai primi tre posti nella classifica assoluta del Rally del Portogallo » e ha quindi proseguito comunicando il programma del giorno successivo (« 4 Ore di Monza »), prove preliminari della « 24 Ore » e la gara di « 4 Ore » di Le Mans, inizio a Barcellona del Campionato Europeo di Formula 2) le cui competizioni sono state illustrate, con altrettanti filmati, nel telegiornale sport di lunedì 25. Della « 4 Ore » di Monza si è ancora parlato, sempre col sussidio delle immagini nel TG sport di martedì.

Il Campionato mondiale Marche di Rallyes del Portogallo ha inaugurato la serie mostrando le vetture in gara e soprattutto la Fiat che « ha letteralmente trionfato nel Tap con Pinto e Bernacchini in testa. La tripletta — ha commentato lo speaker — ottenuta in Portogallo, più unica che rara nella storia delle prove titolate, accresce la quotazione della Fiat a poco più di due settimane dalla disputa dell'East African Safari ». Di contro, il secondo servizio, ha mostrato « la sfortunata conclusione della trasferta che l'Autodelta ha compiuto sul circuito francese di Le Mans. Merzario e Stommen, infatti, hanno perduto la « 4 Ore »; in compenso — ha sostenuto lo speaker — nelle prove preliminari della « 24 Ore » di Le Mans i prototipi dell'Alfa Romeo hanno confermato di essere, sul giro, quattro o cinque secondi più veloci delle Matra Simca ». Dopo le immagini francesi — sulle quali faceva spicco, in primissimo piano, il volto piuttosto aggrottato dell'ingegner Chiti — quelle riferite al circuito spagnolo del Montjuich dove si è disputata la prima prova del Campionato Europeo di Formula 2 con sette piloti italiani in gara. « E' la prima volta — ha concluso lo speaker — che tanti giovani di casa nostra affrontano il secondo, per importanza, Campionato di Formula ».

La settimana televisiva non ha registrato altro. Anche l'asterità — morbida e alternata — non fa più tanto notizia.

Gio' Luni

tv
radio

Programmi dal 2 all' 8 aprile

<p>SABATO 6 Secondo</p> <p>Ore 19,00 - « Dribbling », settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 7 Nazionale</p> <p>Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI 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;">TV Svizzera</p> <p>SABATO 6</p> <p>Ore 23,15 - Sabato sport.</p> <p>DOMENICA 7</p> <p>Ore 17,55 - Domenica sport</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).</p> <p>LUNEDI' 8</p> <p>Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p> <p style="text-align: center;">TV Capodistria</p> <p>MERCOLEDI' 8</p> <p>Ore 20,35 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.</p> <p>GIOVEDI' 4</p> <p>Ore 22,00 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.</p>	<p>SABATO 6 Secondo progr.</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 7 Secondo progr.</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport.</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 8 Progr. nazionale</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p>SABATO-DOMENICA</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>
---	--

tante; la trasmissione era stata regolarmente annunciata per sabato 23 alle 18,55 sul Nazionale ma nelle variazioni che la RAI apporta ai programmi della settimana il servizio era stato annullato e sostituito definitivamente con « Sette giorni al Parlamento ». Un ripensamento dell'ultimo minuto ha riportato la situazione allo « statu quo ante »; ma ciò non toglie che l'ente radiotelevisivo si trovi dalla parte della ragione. Tutt'altro. Come sempre. Soprattutto perché chi ha seguito « Dribbling » ha avuto la delusione di non trovare inserito nella rubrica alcun servizio di motorismo.

« Rally vuol dire raduno — ha precisato lo speaker —, raduno di macchine, ma soprattutto raduno di uomini ». E ha anche sottolineato che si tratta di « una competizione che può durare tre giorni, cin-

prepara — aggiunge lo speaker —, non si improvvisa. Il lavoro degli uomini e delle macchine è aiutato dai servizi di assistenza: meccanici e tecnici compiono una vera e propria gara nella gara e la preparano con la stessa accuratezza e la stessa meticolosità dei concorrenti. Prima del via c'è una riunione finale: mappe, carte, spiegazioni. Nessuno deve sbagliare ».

Il filmato continua — con le sue immagini suggestive — facendoci seguire da vicino (e con le indispensabili chiarificazioni) un intero rally come mai la tv usa fare quando la gara è di stretta attualità. Tutto quello che si può ottenere in quei casi, infatti, è qualche scarsa immagine della partenza, qualche riferimento ai momenti più « caldi », un rapido flash sull'arrivo del vincitore. Per i più, quindi, il rally rimane ancora

• Cominciando con la gara di Hockenheim, TONY BRISE, come si era già detto, darà il via alla sua stagione di F. 2 con la Elden ufficiale, della Elden International Racing. La vettura non è ancora completamente finita e monterà un motore Hollbay Pinto.

• BERTIL ROOS, lo svedese iscritto alle gare da Fred Opert (che dirige la scuola di pilotaggio di Pocono negli Stati Uniti) correrà a Hockenheim e a Karlskoga con la Chevron-BMW e forse anche al GP di Svezia in giugno, anche se per ora la scelta del telaio è incerta.

• Per festeggiare il suo settantacinquesimo anniversario, la CASTROL terrà una mostra di tutta la storia dei trasporti meccanizzati, all'Olympia di Londra, dal primo all'11 agosto. Si sta trattando per ottenere in prestito alcune vetture molto particolari e si sa già che fra le altre ci sarà la Mercedes con la quale Moss vinse il Gran Premio di Aintree nel 1955.

• Nei giorni scorsi, primo anniversario della collezione di monoposto al Museo di DONINGTON. Ora le vetture di Wheatcroft sono salite da 50 a quasi 70 e le più recenti sono la Lotus 25 usata da Clark nel 1953, la Ferrari V12 1951 di Peter Whitehead, una Cooper Bristol del 1953 e alcune altre.

• In Olanda è stato annunciato che il Reale Automobile Club e l'aviazione olandese collaboreranno per addestrare i commissari addetti alle misure anti-incendio per il GP D'OLANDA. Quattordici uomini seguiranno un corso di due settimane e per la gara si disporrà di tre veicoli speciali antincendio.

Sposi per TYRRELL

• KEN TYRRELL sta cercando una coppia di sposi, per pilotare un furgone (e curarne la manutenzione) per andare a tutti i Gran Premi, da metà aprile a metà settembre.

• Dopo la gara di Formula Atlantic, a Brands Hatch, il premio « Uomo BP della corsa » è stato assegnato a RICHARD SCOTT.

• COLIN VANDERVELL ha intenzione di dedicarsi di nuovo alle gare per Escort Mexico. « Mi procurerò una vettura e correrò, se al mattino svegliandomi ne avrò voglia, ha detto.

• IL RALLY DI SCOZIA (che inizierà il 9 giugno) seguirà più o meno il solito percorso, per un totale di 1200 miglia, con 60 prove speciali.

• Quest'anno il GIRO DI CORSICA partirà da Bastia. Da tre anni la partenza avveniva ad Ajaccio, ma ora si è deciso altrimenti. Il percorso sarà praticamente lo stesso di quello dell'anno scorso, ma la data definitiva non è ancora stata scelta. Si parla comunque dell'autunno (la data in calendario è 30 novembre/1 dicembre).

• La madre di Marjorie Wallace, ex miss Mondo fidanzata del compianto PETER REYSON, dopo la tragedia ha detto: « E' giovane, si riprenderà e dimenticherà ».

OPEL F.2?

• Corre insistentemente voce in Austria che il tanto atteso debutto del motore OPEL di F. 2, messo a punto da Bergman, sarà presente alla gara di Hockenheim il 7 aprile. Il telaio sarà un Kajmann e il pilota Helmut Koinigg, che sarà anche alla guida di una Porsche Carrera con compressore nel campionato Sport.

• Il secondo Trofeo Halda per i coequipiers è stato assegnato, per la stagione rallyes 1973, all'inglese HENRY LIDDON, compagno di Makinen. Il trofeo in oro è stato dato a Liddon per le sue prestazioni nei rallyes dei Mille Laghi e del RAC, da una giuria di cui facevano parte anche Carlsson e Gunnar Palm.



NISSAN o HONDA?

• In Inghilterra molta gente si chiede se dietro la MAKI ci possa essere la Nissan, o che sia la Honda che torna anonima alle corse? Gli interessati lo negano naturalmente. Si sa, comunque, che nello scorso dicembre apparve all'improvviso una « flotta » di dodici tassi davanti all'officina di Ganley e che un signore disse, con un profondo inchino: « E' arrivata la Maki! » I tecnici della Casa osservano: « Non abbiamo storia, per cui il nostro futuro è più roseo ». La vettura dovrebbe debuttare in Spagna.



• Le pubbliche relazioni sono divolute per JACKIE STEWART il nuovo « modus vivendi ». Fra i tanti arricchiti che sono stati affidati al tri-ex campione del mondo, v'è anche quello di consulente, portavoce e tecnico specializzato per la GOODYEAR TIRES & RUBBER Co. nel reparto « pneumatici racing ». La foto mostra il « nuovo » Stewart in piena attività di servizio mentre stringe la mano al Jackie vecchia maniera in occasione della presentazione di uno slick che la Goodyear ha messo in commercio proprio in coincidenza con il ritiro dalle corse del suo nuovo P.R.man.

• Si dice già che la FORD iscriverà al Rally del RAC, quattro vetture per Clark, Makinen, Mikkola ed Alen.

• La sezione dell'Istituto Italiano di Cultura di OPORTO ha inserito il settimanale AUTOSPRINT fra le pubblicazioni in consultazione nella biblioteca dell'istituto stesso ed ha invitato gli alunni, la collettività italiana residente nella città portoghese e la stampa locale a prendere visione della nostra pubblicazione, proponendosi inoltre di diffonderla nella zona nord del Portogallo.

Le corse del CANTONTICINO

LUGANO - L'evolgersi, in meglio, della crisi energetica ha riportato nel Canton Ticino un certo ottimismo in relazione all'attività sportiva automobilistica. Nell'ultima sua riunione, infatti, il SAR Ticino (Swiss Auto Racing Club) ha omologato, senza alcuna restrizione, il calendario 1974 che prevede le seguenti manifestazioni: **31 marzo**, regolarità ALFASUD; **11 e 12 maggio**, gara di velocità in circuito a Casale; **11 giugno**, corso di pilotaggio sportivo a Monza; **16 giugno**, slalom in salita al Monte Ceneri; **14 settembre**, slalom ALFA ROMEO; **11, 12 e 13 ottobre**, Rally internazionale di Lugano. L'attività sportiva verrà completata da una gita sociale che avrà luogo il 23 maggio.

● I veicoli nuovi iscritti al PRA nel primo bimestre dell'anno sono aumentati di 8.961 unità, pari al 3,23% rispetto allo stesso periodo del 1973.

● L'autostrada del BRENNERO sarà completata entro la fine del prossimo mese, ma forse anche per Pasqua. Entro questa data sarà aperto al traffico l'ultimo tratto non ancora in servizio, quello che da Bolzano va a Chiusa.

● Da un'inchiesta svolta dall'Automobile Club britannico è emerso che le strade di campagna asciutte espongono le automobili alla corrosione, più di quanto facciano le strade industriali ove in inverno si sparge molto sale.

Un JUMBO di F. 1

● L'ASSOCIAZIONE DI F. 1 ha organizzato un « massiccio trasporto aereo » per portare in volo almeno quindici vetture dal Sud Africa in Inghilterra, per essere presenti alla gara di F. 1 a SILVERSTONE. Un Jumbo, infatti, darà la precedenza a questo numero di vetture nella sua capace « pancia ».

● La JENSEN ha presentato una nuova vettura che costerà quasi quanto una Rolls-Royce Silver Shadow. Si tratta dell'Interceptor convertibile, lussuosa, dice la Casa, appunto quanto una Rolls o quasi.

● Annata particolarmente fruttuosa quella del 1973 per la RENAULT che ha raggiunto traguardi nettamente superiori a quelli registrati nel 1972. Dal 1. gennaio al 31 dicembre 1973 ha prodotto 1.414.563 autoveicoli con un incremento del 7,3 per cento rispetto al 1972 nel quale le unità prodotte furono 1.318.327. Anche le immatricolazioni della Renault-Italia sono notevolmente aumentate, passando dalle 46.297 unità del 1972 alle 66.780 unità del 1973, con un incremento del 44 per cento. Sulla scorta delle immatricolazioni già effettuate dal 1. gennaio 1974, la Renault-Italia prevede di raggiungere nel primo trimestre i 22.000 autoveicoli, il che segnerebbe un incremento del 30 per cento rispetto a quanto è stato immatricolato nel primo trimestre dell'anno precedente.

Il nuovo C.D. A. C. ROMA

● È stato eletto, per referendum, il nuovo consiglio direttivo dell'AUTOMOBILE CLUB DI ROMA e le cariche sociali sono state così distribuite: dott. Ottorino Monaco, presidente; avv. Nino D'Angelantonio, vice presidente; On.le Aureli, dott. Borghi, dott. Cazora, dott. Conti, gr. uff. Contini, dott. Del Gaudio, dott. De Sanctis, dott. De Vita, dott. Nappi, On.le Pallottini, dott. Pettiti, rag. Pileri, dott. Placco, marchese Theodoli, avv. Tomazzoli, marchese Travaglini di S. Rita, cav. del lavoro Verdesi, consiglieri I revisori effettivi sono il dott. D'Alessandro, rag. Bonati e dott. Calcatelli; quelli supplenti il rag. Alzati, rag. Macchia e rag. Serafino.



La nuova SUNBEAM

● È iniziata, da parte della CHRYSLER ITALIA, l'importazione delle Sunbeam 1974 la cui caratteristica principale è l'adozione di nuovi motori da 1300 e 1600 cmc. che, sempre con consumi contenuti, permettono migliori prestazioni. I nuovi modelli la Sunbeam 1250-1295 con 58 cv DIN; la Sunbeam 1250-1295 TC berlina e break con 70 cv DIN e la Sunbeam 1500-1598 TC con 78 cv DIN di potenza. I prezzi, comprensivi di IVA e trasporto sono rispettivamente per i tre tipi di L. 1.349.000, 1.469.000 (berlina e break TC), 1.599.000.



Un'altra ALFA SUD (... America)

RIO DE JANEIRO - Emerson Fittipaldi ha presenziato alla presentazione, avvenuta in questi giorni, della nuova Alfa Romeo 2300 prodotta e venduta dalla Fabbrica Nacional de Motores S.A., consociata brasiliana dell'Alfa Romeo. La nuova vettura, della quale diamo la completa scheda tecnica, è stata progettata dai tecnici dell'Alfa in collaborazione con quelli brasiliani ed è destinata a soddisfare le esigenze del mercato sudamericano.



ALFA ROMEO 2300 BERLINA - Cilindrata: 2310 cc. Cilindri: 4 in linea. Alésaggio: 88 mm. Corsa: 95 mm. Potenza: 140 CV/SAE a 5700 giri/minuto. Coppia massima: 21 kgm SAE a 3500 giri/minuto. Carreggiata ant.: 1397 mm. Carreggiata post.: 1400 mm. Lunghezza: 4692 mm. Larghezza: 1692 mm. Altezza: 1453 mm. Peso in ordine di marcia: 1210 kg. Capacità bagagliaio: 600 lt. Numero posti: 5. Capacità serbatoio: 100 litri. Velocità massima: 170 kmh. Carburazione: 1 carburatore verticale doppio corpo. Accensione: a bobina e spinterogeno. Distribuzione: valvole in testa con 2 alberi a cammes. Impianto elettrico: batteria da 12 Volt; alternatore da 420 Watt. Raffreddamento: ad acqua con circolazione forzata. Frizione: monodisco a secco; molla a diaframma; comando idraulico. Cambio-Differenziale: a 5 velocità + retromarcia con sincronizzatori; coppia conica tipo conico-ipoide. Sospensione ant.: a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con regolazione dell'angolo di incidenza; molle elicoidali; ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsione; barra stabilizzatrice. Sospensione post.: assale rigido ancorato a due puntoni longitudinali e triangolo di reazione collegato al differenziale; molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici a doppio effetto. Guida: volante a calice; piantone di sicurezza in due tronchi con due giunti cardanici di collegamento. Freni: a disco sulle 4 ruote con doppio circuito frenante; servofreno; modulatore di frenata sul freni delle ruote posteriori.

Non basta il «blocco»

● Nelle quindici giornate festive di « blocco » totale della circolazione automobilistica si sono avuti 11.835 incidenti in meno, con « risparmio » di 395 vite umane e di 8.160 feriti, ma se si fa proporzione con i veicoli circolanti la percentuale è altissima! Le cifre sono ricavate sulla base degli incidenti occorsi in media in questi ultimi anni. Come si vede non basta bloccare la circolazione per non avere incidenti!

● Se il GOVERNO BELGA non aumenterà il prezzo dei prodotti petroliferi (oggi il più basso nel Mercato Comune) si teme una grave penuria nel Paese, stando alle minacce delle principali società petrolifere.

● La FORD inglese ha annunciato un aumento medio del 7,5% del prezzo delle sue vetture, escluse la gamma delle Capri II e la Capri RS 3100.

● Il collega dell'Equipe, JOHNNY RIVES, ha presentato alla Terrazza Martini di Parigi il suo libro « Henri Pescarolo, storia di un uomo segreto ». Naturalmente presente Pescarolo, oltre a Jarier, Dolhem, Ragnotti e altri piloti.

CERCATE «FILMINI» a colori delle CORSE?

Eccezionali documentari in SUPER 8 mm. da proiettarsi in casa. È pronto il

G. P. ARGENTINA F. 1 - LA FERRARI RITROVATA

Lire 11.000 (I.V.A. compresa) in bobine da 60 metri. Indirizzare le richieste (con Vaglia o Assegno accluso) a: CINE RACING - Cas. Post. 30067 - ROMA. La spedizione contrassegno costa L. 500 in più. PRENOTABILI anche pellicole in 8 mm., 16 mm. e SONORE.

donna si, ma.....



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



FOMB

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA

25100 - Via Scuole, 5 tel. 302 281/2 - 391604