

LEGGETE SUBITO

● Clay Regazzoni è convinto che non erano quelli passati ma i prossimi circuiti ad essere più favorevoli alla Ferrari B.3 «Non andiamo più forte in rettilineo, adesso, ma in uscita dalle curve», giura. Però Ferrari dice che, dopo le esperienze al tunnel, sono stati guadagnati 14 chilometri in velocità pura.

● Ancora Clay. Il suo «pub» di Lugano va fortissimo. Ora se ne apriranno altri in Svizzera: a Bienne, Zurigo, Losanna ecc. «Ma darò solo il nome», precisa. Intanto, per conto della Marlboro è stato impegnato in rendez-vous promozionali in Jugoslavia: conferenze stampa, distribuzione autografi in scuole e grandi magazzini. «Non immaginate che passione c'è là per le corse... Mi conoscevano tutti!»

● Letta la notizia che alla Tecno si sta rimettendo in sesto la F. 1 Clay Regazzoni ha commentato: «Ma come, Pederzani continua? A me aveva detto che voleva metter su una azienda agricola con delle vacche F. 1...»

● Anche se nessuna informazione ufficiale è stata data dopo l'inchiesta, si è saputo che la causa della morte di Cevert nella tragedia di Watkins Glen (a parte l'errore o l'avaria meccanica) fu la non resistenza del guard-rail all'urto. Il suo cedimento provocò così le conseguenze più drammatiche per il corpo del pilota francese. Tutto ciò perché sulla pista americana era stata messa in pratica la nuova teoria della minor resistenza di questa protezione, agli urti con l'adozione dei bulloni di fissaggio a frattura prestabilita che sono più piccoli di sezione.

Adesso è stato disposto che tutti i bulloni di fissaggio dei guard-rails a Watkins Glen tornino ad essere quelli di tipo europeo.

● A proposito di drammi del nostro sport: l'autopsia del corpo di Williamson dopo l'incidente di Zandvoort ha confermato che lo sfortunato Roger non era morto al momento dell'incidente. Signori ci decidiamo a fare qualcosa o no contro il fuoco?

● Lella LOMBARDI potrebbe anticipare i tempi del suo debutto in F. 1. Pare che possa avere una Brabham per il G.P. di Inghilterra a Brands Hatch.

● Dopo la corsa al Jarama di fine aprile, il team Ferrari si trasferirà rapidamente a Nivelles per provare l'autodromo del G.P. del Belgio.



Adesso Cambia Idea

L'avv. Carpi, sciolto e al pacchetto. Ricordate? Alcune settimane fa, nel momento più nero della fantasteria strumentale, il Presidente dell'ACI se ne venne fuori con quel famoso pacchetto di proposte che determinò una rivolta dal basso nel (cosiddetto) Automobile Club d'Italia. La reazione fu tale che il social-presidente rinunciò persino, dopo qualche tentativo sporadico, a indottrinare la base tanto restia. E allora cercò di far dimenticare; dimenticare persino la... dimenticanza, cioè quella dell'ACI a proposito di un intervento tempestivo contro le patenti

punitiva nel frattempo mandate a segno dalla Camera. E così la scorsa settimana, alla maniera del mago Silvan, il Presidente de' Resmini ha carpito il nuovo momento, per ripresentarsi con un pacchetto più sciolto. E così l'ACI ha ora scoperto che «l'austerità è stata uno spreco!». Vi riproponiamo, a imperitura ed edificante ammirazione dell'operato di tanto coerente Presidente, il confronto tra pacchetto di ieri e pacchetto di oggi. Dove si dimostra che cambiare idea in Italia è senz'altro uno sport.

C'è un solo «pudore»: quello di

non aver toccato il tasto del limite di velocità; né in bene né in male. Ma questo non vuole dire che l'avvocato si è pentito anzi, casomai, lo considera ancora valido, nonostante che ai Presidenti e soci degli Automobile clubs locali, come ai costruttori, più nott'abbia fatto precisa promessa (dopo il suo exploit della richiesta dei maxilimiti di 100 e 80 all'ora sulle strade e autostrade) che il nuovo obiettivo ACI sarebbe stato quello di ottenere dal Governo l'abolizione dei limiti di velocità in autostrada.

Ricordate il famigerato «pacchetto»?

CHE COSA AVEVA CHIESTO L'ACI

a) chiusura dei distributori per le intere giornate di sabato e domenica con circolazione libera; b) circolazione a TARGHE ALTERNATE (numeri pari e dispari) PER OGNI FINE SETTIMANA (sabato e domenica).

Adozione di LIMITI minimi e massimi di VELOCITÀ sulle strade extraurbane e sulle autostrade:

a) strade EXTRAURBANE: minimo 50, massimo 80 KM/H; b) AUTOSTRADE: minimo 75, massimo 100 KM/H.

Indurre gli utenti al risparmio del carburante con una apposita campagna consigliando di collettivizzare l'uso dell'automobile, soprattutto per andare e tornare dai luoghi di lavoro.

Si chiede una profonda riflessione in materia in quanto, quando si raggiunge un PUNTO LIMITE NEL PREZZO della benzina, la domanda cala e ne deriva la progressiva eliminazione dei ceti meno abbienti.

a) liberalizzazione, in ogni giorno della settimana, della circolazione per le vetture con targa straniera; b) ripristino dei buoni benzina (al prezzo praticato nel paese di provenienza del turista straniero) però col pagamento di tali buoni, alla frontiera, soltanto con la valuta del paese di origine del turista.

Il nuovo «pacchettino» denominato «L'austerità è stata uno spreco»

CHE COSA VUOLE ADESSO

- 1 **Circolazione nei giorni festivi**
Abolizione immediata delle attuali limitazioni alla circolazione automobilistica.
- 2 **limiti di velocità**
NON NE PARLA. (Tuttavia chiede la «correzione» di talune norme punitive, come il divieto di guida di auto veloci per gli ultra 65enni).
- 3 **Campagna di sensibilizzazione al risparmio di carburante**
NO definitivo al razionamento (sarebbe come dire incoraggiare un maggior consumo in quanto la minor vendita di carburante, austerità operante, sarebbe andata da un minimo del 2,8 ad un massimo del 5,1 per cento).
- 4 **Prezzo benzina**
NO deciso al ventilato aumento di 20 lire sul prezzo della benzina.
- 5 **Turismo straniero**
Ripristino dei «buoni benzina» (e qui finalmente è coerente con la prima richiesta).

HANNO DETTO - ENZO FERRARI (sul nuovo provvedimento della limitazione delle patenti agli under 21 e ultra 65) «...E' uno dei tanti non sensi che proliferano in un momento di mancanza assoluta di aderenza ai reali problemi del nostro tempo. Per quanto mi riguarda personalmente continuerò a guidare i miei bolidi nonostante il divieto...»

GIGI VILLORESI (ex pilota): «La legge per le patenti punitive dà solo la possibilità agli speculatori di comprare per poche lire vetture pagate fior di milioni. Io comunque, quando raggiungerò i 65 anni (tra un paio di mesi) continuerò a servirmi dell'auto potente sfidando gli agenti...»

● **ARTURO MERZARIO** ha dovuto dire no ai programmi americani di F. 5000 e Stock-car perché essi coincidono con i suoi impegni europei nel Mondiale Marche e in F. 1.

● L'avaria del Dinoplex sulla Ferrari di Lauda a Kyalami ha fatto pensare qualcuno maliziosamente ad una coincidenza: ma l'ex, ingegner Colombo, non è tornato a lavorare alla... Marrelli?

● Quando gli uomini politici sbagliano una legge, se l'errore va a danno del cittadino; se va a danno dello Stato, del Governo, (adesso) di Regioni e Comuni, basta una «interpretazione» per applicarla come conviene. Prendete la questione del divieto di sosta portato a 5000 lire. A leggere legalmente la norma, si palesava il famoso errore sul mancato aggiornamento dell'importo da pagare in caso di non conciliazione. In tal caso, come sapete, era inteso che, nei primi 15 giorni successivi, la contravvenzione potesse

essere sanata con poco più di 3000 lire. Apriti cielo! I Comuni e lo Stato si sono preoccupati e subito è saltata fuori la «correzione» interpretativa. Essa precisa che l'errore non c'è e la multa resta perciò sempre di 5000 lire.

● Pare che, tra Medio Oriente e Brasile, sia stata realizzata una infornata mica male di ultimissime Ferrari vendute: una settantina! Certo che se non ci fossero quei (sottosviluppati) Paesi a risollevare le aziende dei Paesi socialmente impegnati...

● Che il dottor Saliti preferisca il calcio alle macchine lo sanno tutti, ma il super-segretario CSAI è riuscito addirittura a raggelare alcuni piloti i quali, durante una recente cena di lavoro lo avevano invitato ad assistere alle gare di Vallelunga, rispondendo tout-court: «No grazie. Alla domenica ci sono le partite...».

Marcellino





La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima domenica



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 18-4 al 26-4-1974 in Italia e all'estero



**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

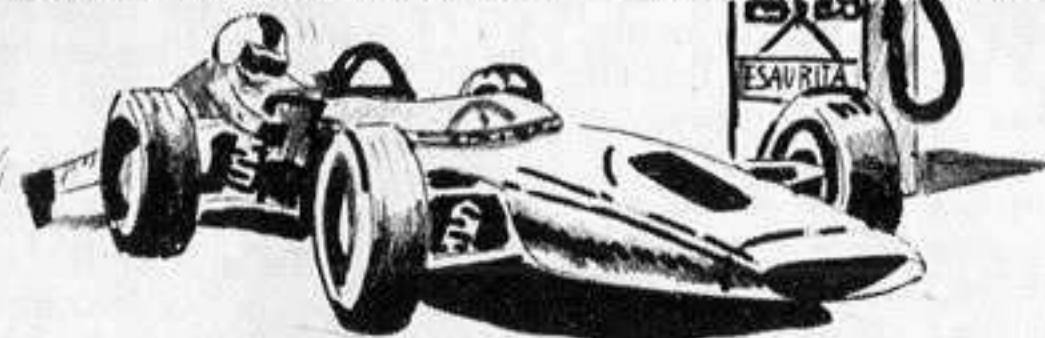
Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

APRILE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
18-20	Rally Isola d'Elba	AC Livorno	Part. Porto Ferraio Arr. Porto Ferraio	21,01 (18) 9,20 (20)	●●● Camp. europeo Piloti Rally	Rally	Warmbold-Haggbon (VW 1302 S)
18-20	Trans-Kalahari Rally	Sud Africa			●●●	Rally	
19-21	Rally Montecarlo Junior	Monaco			●●●	Rally	Guillame-Gres (Simca R. 2)
20	XVI Trofeo Provincia di Varese	AC Varese	Part. Varese-Masnago Arr. Varese-Schiranna	ore 9,01 ore 12	●	Regolarità	Mario Santorum
20	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		●	Scuola di pilotaggio	
20-21	Corsa a Manfield	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, FF	Velocità in circuito	
20-21	18 Ore Europa-Moebel	Germania	Circuito del Nurburgring di km 28,290		●●● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
20-21	Salita di Tonnerre	Francia			●●●	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) 1'00"9, record
20-21	Rally Saarland	Germania			●●●	Rally	
21	Corsa a Zeltweg	Austria	Circuito di Zeltweg di km 5,911		●●● Camp. europeo GT GT3, GT4	Velocità in circuito	
21	Trofeo Mare del Nord	Belgio	Circuito di Nivelles di km 3,724		●●● T2, GT3, GT4, FV, FSV	Velocità in circuito	Gr. 2: Petier (BMW 3.2) Gr. 4: Schickentanz (Porsche Carrera). Gr. 2 e 4 finale: Gardner (Chevrolet Camaro)
21	G.P. Van Linburg	Belgio			●●●	Rallycross	
21	Autocross Niederelbe	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
21	Salita Colle S. Pierre	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Mieusset (March) 3'15"6
21	Ronde de la Giroglia	Francia			●●●	Rally	
21	Gara a Vallelunga	Vallelunga SpA	Autodromo di Vallelunga di km 3,200	ore 11,40 ore 18	● GT3, F850, F3	Velocità in circuito	
21	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Scuola e concorso Ford Mexico	Scuola di pilotaggio	
25	1000 Km di Monza Trofeo Caracciolo	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,770	ore 11 ore 16	●●● Camp. mondiale Marche GT4, S	Velocità in circuito	Ickx-Redman (Ferrari 312 P) in 4.07'34"4, media 242,473 nuovo record. Record sul gi- ro: Cevert (Matra-Simca) in 1'21"9, media 252,747
25	8. Rally del Salento	AC Lecce			●	Rally	
25	Coppa AC Genova Trofeo President Club	AC Genova	Part. Piazzale di Scoffera Arr. Scoffera	ore 9 ore 13,30	● riservata	Regolarità	
26-28	Rally dei Tulipani	Olanda			●●● Camp. europeo Conduttori Rally	Rally	

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
20-21 Aprile	Rally della Lana - Biella	RINVIATO a data da destinarsi
21 Aprile	Riverside Continental F. 5000	RINVIATA al 27 ottobre
21 Aprile	Coppa Costa - Cagliari	ANNULLATA
21 Aprile	Coppa Monopoli - Bari	RINVIATA a data da destinarsi
21 Aprile	Corsa a Digione	ANNULLATA
28 Aprile	F. 5000 Laguna Seca	RINVIATA al 13 ottobre
28 Aprile	Nicastro-Acquabona-Catanzaro	RINVIATA al 23 maggio

CLAMOROSO da WASHINGTON

Durante l'Inverno NERO l'ITALIA ha venduto OLIO petrolifero agli USA!



CRONACA PARLAMENTARE
dal 21 marzo al 2 aprile

I politici sempre più scatenati contro i GIOVANI motorizzati

La seconda proposta, di iniziativa dei deputati democristiani Giuseppe Antonio Dal Maso, Gianfranco Orsini, Antonio Bodrito ed Enea Piccinelli riguarda le «Nuove disposizioni sul regime e sulla circolazione dei ciclomotori». Nella relazione introduttiva della Proposta di Legge è detto, tra l'altro: «... da un esame attento della dinamica dei numerosi incidenti stradali i quali, purtroppo, sempre più insanguinano le strade italiane, si desume agevolmente che la causa fondamentale è da ricercarsi in una cattiva guida o nell'uso incoerente del mezzo meccanico... Oggi più che mai si avverte l'esigenza che alla guida di un qualsiasi veicolo vi sia un buon guidatore... La preparazione di chi deve condurre un qualsiasi veicolo non consiste soltanto in un fatto tecnico, ma deve essere confortata da una maturità psicologica e da una capacità sensoria e psichica. Di qui la necessità di procedere ad una serie di accertamenti psico-fisici che consentano di stabilire, sia pure per approssimazione, chi può guidare un veicolo responsabilmente nel rispetto della propria ed altrui incolumità... La psicologia ha dimostrato che l'uomo al volante di un qualsiasi veicolo subisce delle alterazioni psichiche che lo rendono diverso da quando non guida, perché mutano le condizioni in cui viene a trovarsi. Tali alterazioni sono ancora più accentuate in un minore che ancora non ha raggiunto l'equilibrio psichico dell'adulto. Infatti specie fra i più giovani, si nota frequentemente l'eccesso di velocità, il sorpasso incauto, l'insoddisfazione alle limitazioni, ai divieti e al comportamento disciplinato... L'imperizia e l'inosservanza delle norme sulla circolazione hanno costituito la causa preponderante di tali incidenti. Occorre quindi non procrastinare ulteriormente l'istituzione della patente di guida per la guida dei ciclomotori estendendo a questi ultimi l'obbligo della patente di categoria A prevista dall'art. 80 del codice stradale... Appare poi opportuno inasprire le sanzioni previste dall'art. 122 del C.d.S. per chi trasporta sul ciclomotore altre persone oltre al conducente (vedi, in proposito, la precedente proposta di legge! n.d.r.)... tali veicoli escono dalle case costruttrici con le caratteristiche (del motore n.d.r.) già modificate al tipo omologato... oramai è divenuto un fenomeno generale quello delle fabbriche e dei rivenditori che potenziano i motorini per venderli con più facilità, assecondando così gli istinti deleteri della clientela che chiede mezzi sempre più veloci, più potenti, più rumorosi... La confisca obbligatoria (del mezzo n.d.r.), in particolare modo, dovrebbe costituire una efficace misura intimidatrice».

ROMA 21 MARZO - CAMERA DEI DEPUTATI - Sono state deferite, in sede referente, alla Commissione Trasporti, le Proposte di Legge presentate il 21 febbraio da alcuni deputati. La prima proposta, di iniziativa dei deputati Vittorio Catella (PLI) e Antonio Marzotto Caotorta (DC), prevede la sostituzione del quarto comma dell'art. 122 del Testo Unico, sulla disciplina della circolazione stradale, con il seguente: «Sui ciclomotori il trasporto di un'altra persona oltre al conducente è ammesso quando il veicolo risponda ai requisiti di sicurezza necessari per effettuare tale trasporto e sempreché il conducente sia munito di patente di guida per i motoveicoli».

Il quiz benzina

26 marzo - Senato - Durante la discussione sulle comunicazioni del nuovo Governo, rese dal Presidente del Consiglio Rumor, il senatore Cipellini (PSI) ha affermato, tra l'altro, che «Se la crisi del petrolio ha scosso tutto il mondo e se l'aumento del costo delle materie prime e la speculazione hanno provocato sbandamenti ovunque, è tuttavia vero che in altri Paesi le pur gravi difficoltà sono state affrontate con animo e spirito diversi, funzionando i servizi sociali e non essendo la popolazione già esasperata per la mancanza di essi...».

Il Senatore Chiaromonte (PCI) ha poi affermato che: «... il Governo ha adottato provvedimenti confusi, improvvisati e, in parte, casuali, mentre alle molte dichiarazioni solenni sul cosiddetto nuovo modello di sviluppo non è seguita alcuna realizzazione pratica in tal senso... Sul problema dei prezzi petroliferi... ritiene indispensabile che siano innanzi tutto forniti al Parlamento tutti i dati in base ai quali si è proceduto all'accoglimento delle ulteriori richieste di aumento dei petroliferi, significando fin da ora che i comunisti propongono l'eliminazione parziale o totale dell'aumento fiscale e, in sostituzione, l'istituzione del doppio prezzo della benzina e di una regolamentazione che tenga conto delle esigenze dei lavoratori. La sua parte inoltre si impegnerà per un'azione idonea a far fronte ai pericoli di rallentamento dell'attività produttiva nel settore automobilistico e ad evitare che, dopo tanto discorrere su un nuovo modello di sviluppo, la vita delle città italiane torni come e peggio di prima...».

28 marzo - Senato - Continua la

WASHINGTON - Un rapporto segreto del dipartimento del commercio estero americano presenta un quadro che lascia esterefatti per le rivelazioni che contiene. Si parla di olio combustibile importato ed esportato in USA, di trucchi, dirottamenti e vendite segrete da parte di Nazioni povere che avrebbero acquistato olio dall'Arabia Saudita per poi rivenderlo agli Stati Uniti. La lista delle Nazioni che avrebbero compiuto la « compra-vendita » è abbastanza lunga e dettagliata tra queste figurano ITALIA, Cile, Colombia, Bolivia, Perù, Isole Antille e la tartassata OLANDA che normalmente non esportano olio negli USA.

Alcuni esponenti del governo americano, commentando la « rivelazione » affermano che molto probabilmente quest'olio era di origine araba e che sarebbe stato dirottato durante il boicottaggio.

Ma il rapporto prosegue indicando che, durante il periodo dell'embargo, l'Arabia Saudita non avrebbe cessato di inviare olio nel Nuovo Continente, e che complessivamente nel mese di gennaio ben 257.187 barili di olio sono giunti in America e il doppio nel mese di febbraio. Un'altra violazione al cosiddetto embargo arabo l'avrebbe compiuta la Tunisia la quale, sempre nel mese di gennaio, mandava in America 260 mila barili di petrolio e circa la metà nel mese di febbraio, mentre durante i mesi di novembre e dicembre 1973, quasi tutti i paesi arabi hanno fatto commercio con questa nazione vendendo olio a volontà.

Naturalmente lo « zar » dell'energia William Simon, che aspira a diventare ministro del tesoro americano, ha dato ordine al dipartimento del commercio di non ren-

dere pubbliche queste cifre poiché « creerebbero malumore, forse investigazioni e risentimento del pubblico ». Come contro misura, Simon alla Tv, prendendo la solita posizione di protettore delle ditte petrolifere, comunicava che gli Stati Uniti consumano ugualmente 18 milioni di barili al giorno, quando se ne producono soltanto undici milioni.

Certo che sorprende la notizia che coinvolge l'Italia, che ha rivenduto olio arabo agli Stati Uniti, mentre i suoi ministri condannavano all'austerità la nazione, per quello che sempre più si sta dimostrando una vicenda di catarsi economica strumentalizzata per non meglio identificati fini sociali politici. Il governo italiano doveva sapere di queste operazioni segrete e quindi si operava parallelamente a quello nixoniano, dando il beneplacido alle grosse ditte di acquistare e rivendere quell'olio combustibile che avrebbe alleviato la pesantezza del settore energetico in Italia. Si è voluto forse operare una cosciente scelta di quel nuovo modello di (sotto)sviluppo che sta mandando a catafascio il Paese.

La notizia segreta che AUTOSPRINT ha appreso (non proviene dal portinaio del ministero) punta il dito verso i responsabili, che peraltro state certi non salteranno mai fuori, nonostante tutti i pretori d'assalto (ai quali è stato ormai messo il silenziatore governativo).

In America si torna a circolare liberamente e a pompare carburante a volontà e in Italia quando si decideranno? E come? Forse sulla base dei risultati del referendum divorzista?

Lino Manocchia

discussione sulle comunicazioni del Governo durante la quale il Presidente del Consiglio, on. Rumor, dichiarò: «... E' stato chiesto che cosa il Governo intende fare nell'immediato. Ho già avuto occasione di dire esponendo il programma del Governo, che dopo il voto di fiducia verranno adottate opportune determinazioni per quanto riguarda i carburanti destinati ad uso privato per autotrazione, sulla base di una precisa valutazione che ponga a confronto i vantaggi acquisibili in termini di minor esborso valutario, le implicazioni per le entrate erariali ed i prevedibili riflessi sulle attività economiche. In questo quadro si presterà naturalmente attenzione all'incidenza sulla domanda di autoveicoli, anche per l'elevata quota di occupazione che il settore mobilita direttamente e indirettamente».

Tra i numerosi interventi dei senatori ricordiamo quelli di Crollalanza (MSI) e Valori (PCI). Il senatore Crollalanza « si chiede fino a che

punto questi e altri obiettivi troveranno unità d'intenti nella maggioranza e appoggio nelle confederazioni sindacali, le quali ormai dettano legge, come si è dimostrato attraverso il lodo imposto alla Fiat dal Ministro del Lavoro ».

Abolire le restrizioni

28 marzo - Camera dei Deputati - Il deputato Mattarelli (DC), con interrogazione a risposta scritta ai ministri del turismo, spettacolo, industria, commercio e artigianato, chiede che « sia riveduta la politica restrittiva in particolare sulla circolazione automobilistica che già ha provocato effetti letali su ampi settori turistici ed economici e che, proiettata in una ulteriore prospettiva di tempo, annullerebbe l'attività turistica nazionale, compromettendo la vita di migliaia di piccoli e medi operatori, co-

me di centinaia di migliaia di lavoratori dipendenti... ».

2 aprile - Camera dei Deputati - E' stato assegnato, in sede referente, alla Commissione Trasporti il progetto di legge che apporta « Modifiche agli articoli 32, 33 e 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale... e modifiche sulla tassa di circolazione per autoveicoli industriali ».

9 aprile - Camera dei Deputati - Il Comitato permanente per i pareri deve esprimere il proprio parere sul progetto di legge su menzionato e inoltre sulla « Modifica degli articoli 10, 26, 32, 33 e 121 che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale ».

Il primo progetto è affidato all'on. Tassi (MSI - Destra Naz.), il secondo all'on. Mariani (PSI) e altri; relatore presso la X Commissione Trasporti è designato l'on. Livio Stefanelli (PCI).

g. l.

Le carte F2 azzurre



Hockenheim, 7 aprile: finalmente la nazionale azzurra di Formula 2 è al debutto. Ecco il d.s. Dragoni, con i suoi piloti Truffo e Flammini

LE RISPOSTE

DUILIO TRUFFO

27 anni, torinese, ha cominciato a correre nel 1969 con una F 850, per il 1974 oltre alla F 2 spera di correre anche con una Abarth due litri.

1

Adesso che ho fatto la mia prima gara, ho cambiato un po' opinione. Prima infatti pensavo servisse molta più esperienza proprio per guidare la macchina. Ora invece mi sono accorto che l'esperienza

che sono professionisti anche in «F. 3».

5

Dovremmo essere tutti uguali. Forse Serblin per la sua esperienza dello scorso anno potrebbe avere qualche vantaggio nelle prime gare.

6

Come motori senza dubbio dovrebbero primeggiare ancora i BMW. Per i telai forse la March potrebbe avere dei rivali pericolosi negli Alpine.

7

Ho provato poco con la March-BMW. La Brabham della selezione per la nazionale comunque non era molto diversa come sensazioni. Perciò posso dire che effettivamente il salto c'è e soprattutto

MAURIZIO FLAMMINI

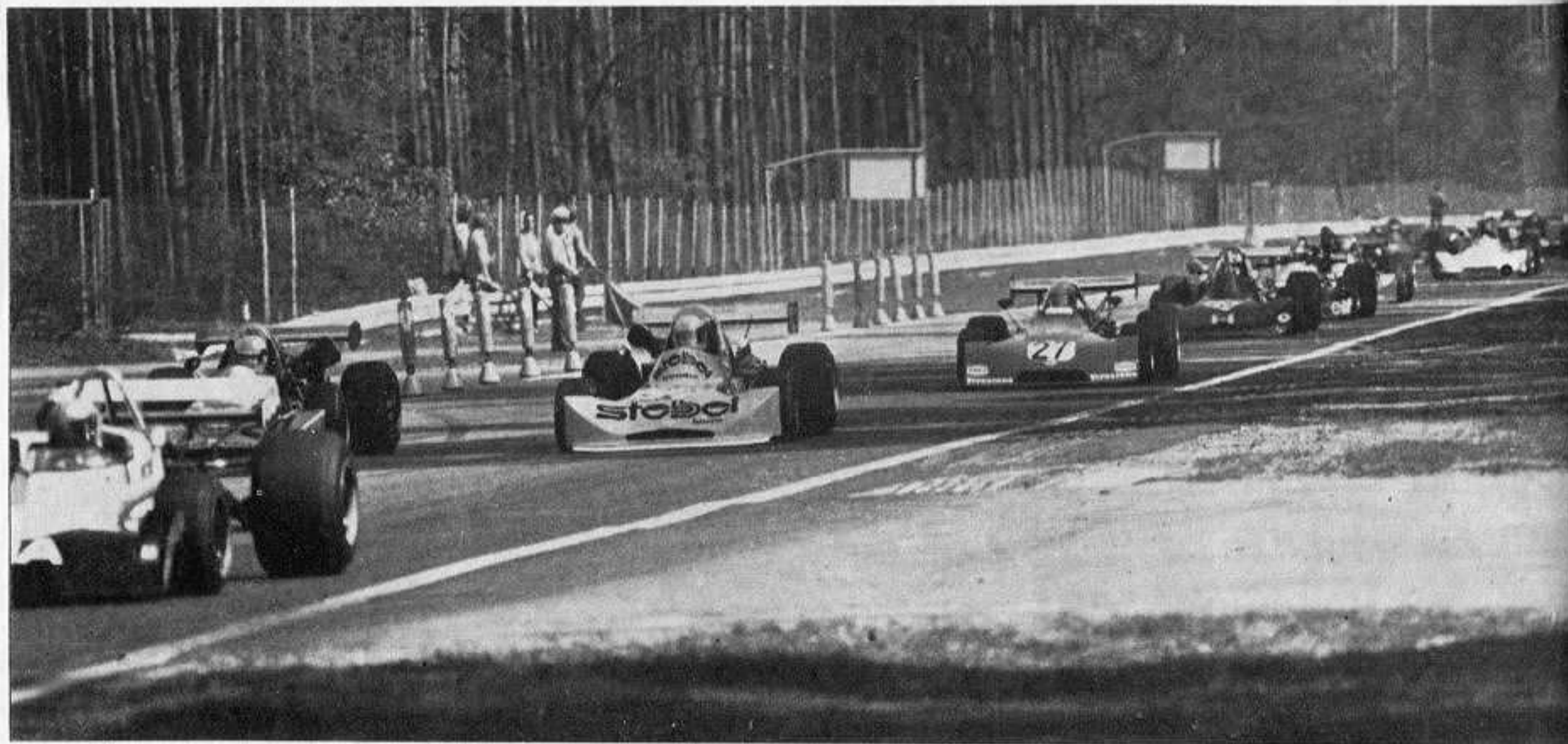
24 anni, romano, ha cominciato a correre nel 1971 con una F. 850, per il 1974 correrà anche in F. 3.

1

Ad Hockenheim prima della partenza ero un po' emozionato e pensavo: chissà se riuscirò a farcela. Poi una volta dentro la vettura e nel clima della gara, mi sono accorto che cercando di fare come sempre la mia corsa, non ero molto al di sotto degli altri. Perciò rispondendo alla domanda, dico che bisogna vedere cosa si intende per espe-

INDAGINE (tutta italiana)
al di sopra di ogni maxi-
(ma non troppo ancora)

Il mestiere



A sinistra, come in Spagna, anche in Germania è stato un monologo March. Vediamo il vincitore Stuck seguito dall'altra 742 ufficiale di Depailler, che però si fermerà. Qui sopra, in mezzo al gruppo Serblin precede con la sua March la Chevron dello svedese Roos e la March di Maurizio Flammini

è necessaria diciamo come «mestiere». In altre parole, per potersi difendere o sfruttare tutte le piccole «furbie» che a questo livello gli avversari conoscono e non esitano ad applicare. Ritengo però che con due o tre gare non sia difficile arrivare al livello degli altri. Poi invece per i risultati, che naturalmente nella mia posizione, debbo cercare, soprattutto perché ora che ho la possibilità di diventare professionista non voglio lasciare nulla di intentato, sarà solo questione di «piede».

2

Neanche una, escluse quelle italiane.

3

Solo Martini perché eravamo insieme in F. Italia.

4

Stuck, Mass ed i francesi

to che almeno agli inizi si sente.

8

Non c'è molto da scherzare. Comunque posso dire che mi piacciono perché si adattano alla mia guida, in quanto bisogna essere precisi ed attenti.

9

Non avrei mai pensato di arrivare a poter tentare la carta del professionismo ma ora che ci sono, non ho dubbi, fare il professionista, e ovviamente potendo in F.1. Mi sembra non ci siano altre alternative.

10

Non saprei. Ci sono molti fattori da valutare, le vetture, le condizioni economiche, i programmi. Potrebbe essere Ferrari come pure Lotus.

rienza, se ci si riferisce al «mestiere», cioè alla differenza tra il professionista e l'appassionato, sono d'accordo che mi ci vorranno ancora molte gare per conoscere tutte le «sfumature» della F.2, se invece si fa riferimento alla possibilità di arrivare subito a dei risultati, ritengo che potrebbero essere alla mia portata anche dalla prossima gara, questo senza nessuna immodestia, ma in base alle deduzioni che mi è stato possibile riportare dalla corsa di Hockenheim.

2

Avendo fatto in tutta la mia carriera non più di venti corse, conosco solo le piste italiane. Ma non mi preoccupa perché fino ad oggi ho sempre avuto una grande facilità ad affiatarmi con i percorsi.

3

Nessuno, anche se in base a quanto ho letto, ho già capito che il 1974 sarà un anno terribile. Comunque la mia filosofia è che in corsa non bisogna preoccuparsi del nome di chi sta davanti, ma della posizione che si occuperà se lo si supera.

4

Se corre senz'altro Hunt, sennò Stuck.

5

Serblin, che ha esperienza e va forte, e Carlo Giorgio che conosco bene come pilota dotato e preparato.

6

Non dovrebbero esserci dubbi sulle March-BMW.

7

E' una vettura completamente diversa. Non solo per-

ché diminuiscono i tempi di reazione e gli spazi di frenata. Ma anche perché concettualmente si guida in maniera diversa, dato che a fare le curve non è lo sterzo ma l'acceleratore.

8

Bisogna farci l'abitudine. Però dopo sono un vantaggio, perché è tutta un'altra sicurezza arrivare in curva e sapere che sotto il piede c'è sempre qualcosa, come potenza.

9

Professionista in F.1.

10

Non mi pongo nemmeno il quesito. Ferrari senza dubbio. Sono italiano e fin da ragazzino ho sognato un Cavallino rampante. Andrei alla Ferrari anche se la Lotus mi offrisse un contratto dieci volte più vantaggioso economicamente.

Le 10 DOMANDE

- 1 Con che spirito affronta l'Europeo di F. 2? Pensa di fare un anno di esperienza oppure di giocare subito tutte le sue carte?
- 2 Conosce le piste?
- 3 Conosce gli avversari?
- 4 Chi sono secondo lei, i favoriti per l'affermazione finale?
- 5 Fra gli italiani pensa che qualcuno possa ottenere dei risultati brillanti?
- 6 Tecnicamente come vede questo campionato 1974?
- 7 Ha trovato notevoli differenze tra la « F. 2 » e le vetture che ha guidato in precedenza?
- 8 I cavalli che effetto le hanno fatto?
- 9 Quali sono le sue ambizioni per il futuro?
- 10 Se alla fine dell'anno Lotus e Ferrari le offrissero una guida in « F. 1 » chi sceglierebbe?



Ad Hockenheim c'era anche il presidente CSAI, ing. Rogano

via dicendo, di oltre 60 monoposto, i vari Flammini, Truffo, Serblin, Bozzetto, Martini, Giorgio, Turizio, è segno che nello zaino di ciascuno di questi ragazzi il famoso « bastone da maresciallo » non è proprio una utopia completa.

L'unica vera premessa indispensabile da fare invece è un'altra. Poiché la caratteristica comune degli « aspiranti campioni » è quella di essere dotati al momento solo di una grande passione e di una incrollabile volontà di riuscire, senza la minima esperienza nel contempo non solo di « F. 2 », ma anche di corse internazionali e di tutte quelle rifiniture che distinguono un pilota professionista da un « gentleman-driver », sarà bene che gli sportivi italiani non si attendano subito risultati strabilianti o imprese da prima pagina. Non è per eccesso di indulgenza, ma proprio perché tutti sanno che piloti non solo ci si nasce ma anche ci si diventa, che sarà opportuno attendere di avere tra le mani il quadro completo di buona parte della stagione per poter fare dei bilanci.

Nell'attesa abbiamo posto a Flammini, Truffo, Serblin, Bozzetto, Giorgio, Martini e Turizio dieci domande per capire dal loro stato d'animo, dalle loro ambizioni, dai loro programmi, quale è oggi, per ognuno di questi ragazzi, il significato dell'avventura « Euro-F. 2 ».

Tito Zogli

su un campionato europeo ambizione per sette magnifici ragazzi di buona speranza d'imparare

to modo di incontrare lo scorso anno e dopo le prime due gare.

4 Mass, e Stuck.

5 Non saprei, a Barcellona ho visto che Martini è bravo, forse lui potrà ottenere qualche risultato.

6 Conosco la produzione che c'era in Spagna, ma dato che ho avuto modo di constatare di persona la differenza che c'è fra il March-BMW e la Elf o la Brabham, credo che sarà molto difficile strappare il primato appunto alla March-BMW.

7 L'anno scorso avevo già corso con una F. 2. Rispetto

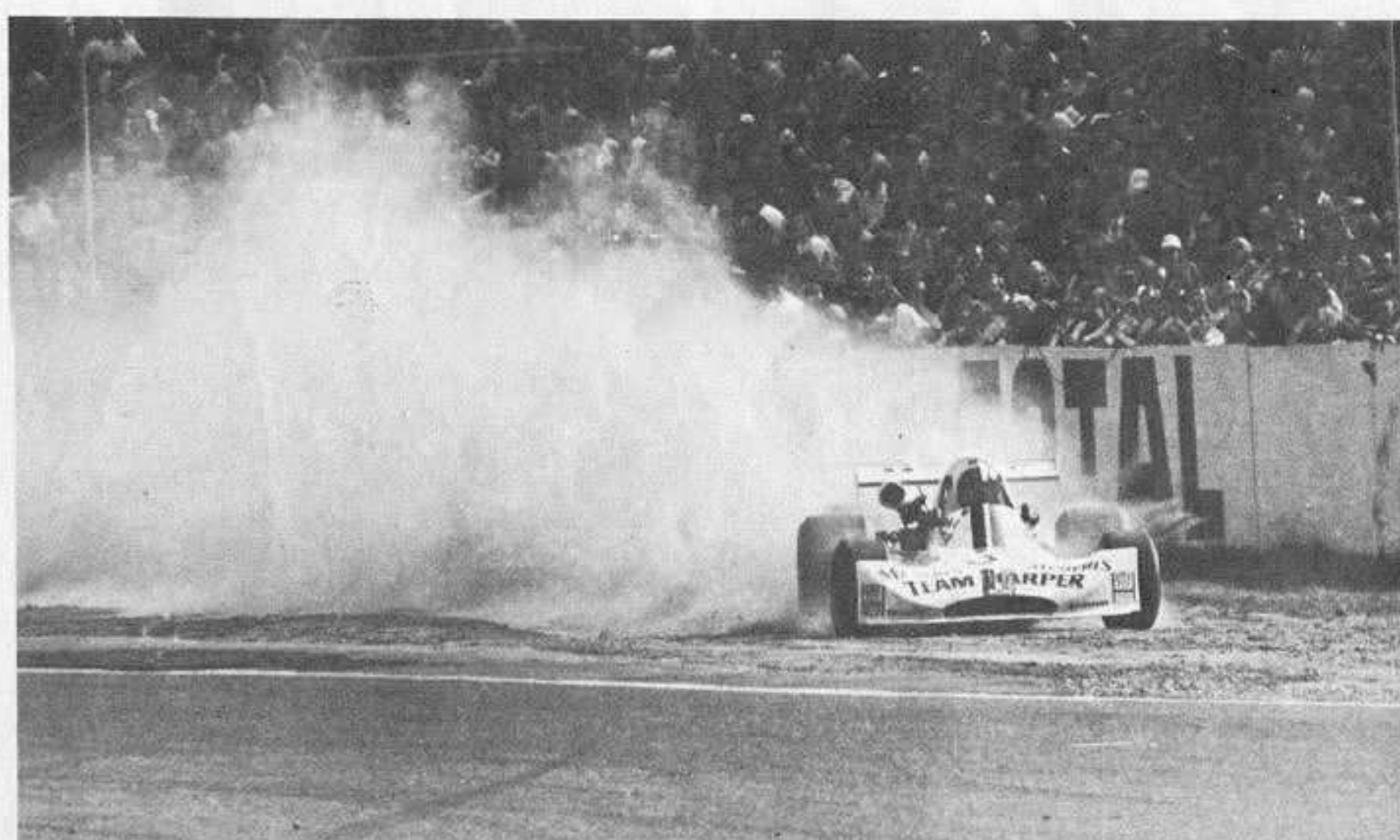
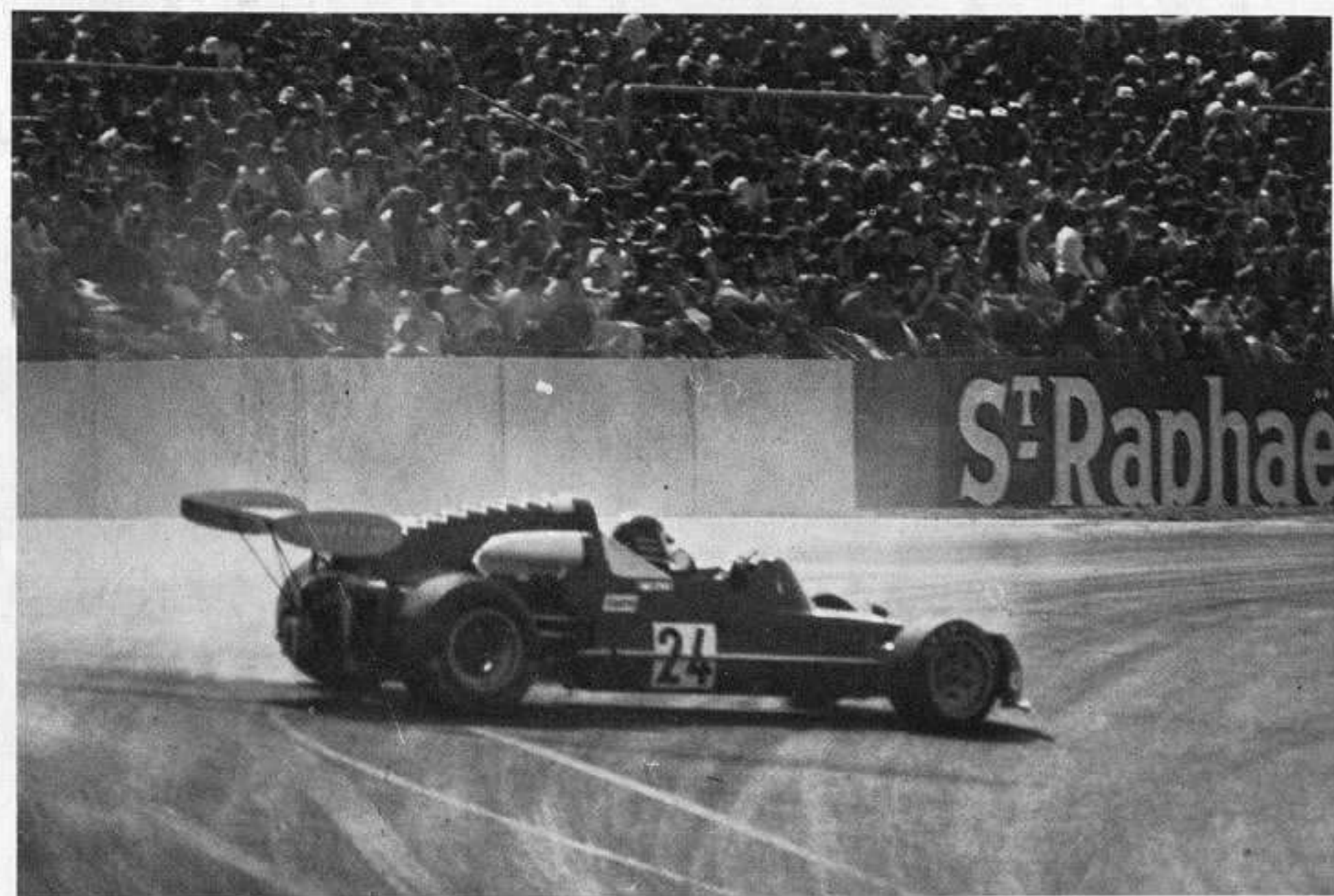
savo di dover fare due o tre gare di attesa, perché non conoscevo la macchina. Ora però dopo i 54 giri del Montjuich credo di poter affermare che nelle prossime gare cercherò, naturalmente senza strafare, di poter ottenere subito anche qualche altro risultato. Infatti nella bagarre che a Barcellona ho dovuto sostenere per difendere il mio settimo posto non mi sono sentito per niente a disagio, e tutto sommato la impressione più negativa è stata quella della fatica fisica, che è certo più pesante di quella della « F. Italia ».

2 Conoscevo solo Castellet, ma a Barcellona, che dicono sia uno dei circuiti più difficili, ho anche capito che con

queste prime corse, mi sembra non sia nemmeno il caso di parlare di rivali per le March-BMW.

7 Come dicevo prima la sensazione più negativa è quella della fatica fisica. Ma forse a Barcellona ciò dipendeva anche dal fatto che non ero allenato, e che al Montjuich a forza di cambiare in pratica si guida con una mano sola. Oltre a ciò la « F. 2 » mi ha colpito per la differenza nei limiti di frenata, e per la efficacia della stessa.

8 Dire che non si sente la differenza sarebbe una bugia. Però è anche vero che ci si abitua. A Barcellona i primi giri ero indeciso e titubante sulle traiettorie, poi mano a



Il debutto degli azzurrini è stato largamente positivo, anche per l'esperienza fatta. Ecco infatti Truffo di traverso nella parte mista del percorso. Anche Purley, che debuttava con la March (sopra) non è andato immune da talune « confidenze »

GABRIELE SERBLIN

24 anni, vicentino, ha cominciato a correre nel 1971 con l'Abarth «1000», nel 1974 correrà anche nell'Europeo due litri con una March-BMW «74 S».

1 Il quarto posto di Barcellona ed anche lo scorcio di gara ad Hockenheim dovrebbe avere chiarito sufficientemente la mia strategia: andare sempre all'attacco. L'occasione che mi hanno offerto i fratelli Trivellato di guidare la loro monoposto mi sembra richieda da parte mia il massimo impegno. In Spagna mancavano molti dei concorrenti più temibili e quindi non è

detto che si possa sempre fare una corsa indisturbata come quella che ho fatto dopo aver conquistato il quarto posto. Prima della partenza ero emozionato, forse perché sentivo la responsabilità, ma poi una volta al volante mi sono accorto che il « diavolo della F. 2 » non è poi così brutto come lo si dipinge. Lo stesso dicasi per la gara tedesca. Non credo di sbilanciarmi se affermo che anche nelle prossime corse potrei essere nelle posizioni di testa o perlomeno conseguire dei risultati.

2 Quelle europee più o meno tutte. Non conosco le piste inglesi, a cominciare da Thruxton dove però non si correrà e la pista svedese dove c'è in calendario una prova di F. 2.

3 Conosco quelli che ho avuto

al due litri sport posso forse dire che la monoposto è più nervosa.

8 Oramai mi ci sono abituato.

9 Correre in F. 1, meglio se da professionista.

10 Ferrari. E non mi si chieda il perché in quanto ritengo sia fin troppo ovvio.

G. CARLO MARTINI

26 anni — di Lavezzola (Ravenna) — ha cominciato a correre nel 1971 con una « F. 4 », nel 1974 farà anche qualche gara in « F. 3 ».

1 Prima di Barcellona pen-

un po' di buona volontà il problema pista si può superare.

3 Posso dire di quelli che ho visto in Spagna. Stuck e Depailler, anche perché hanno macchine e motori migliori dei nostri, dovrebbero essere fuori portata. Ma tutti gli altri adesso non mi spaventano più.

4 Non so come siano quelli che a Barcellona non c'erano ma certo che Stuck è veramente forte.

5 Se non dicessi Martini, non andrei nemmeno a correre. Comunque siccome ho visto quanto vada forte Serblin, diciamo anche Gabriele.

6 Visto come sono andati via a tutti Stuck e Depailler in

mano che prendevo confidenza con i freni, con le gambe, con la tenuta del telaio, e la accelerazione del motore, mi sono accorto che tutto mi veniva naturale come se avessi sempre guidato vetture di F. 2.

9 Io per correre faccio dei sacrifici. Perché ho una attività che mi tiene legato tutta la settimana, con particolare riferimento al lunedì ed al venerdì. Quindi ogni volta che vado su una pista so che perdo del tempo prezioso per quelli che sarebbero i miei veri affari.

Dico questo perché sia chiaro che per me le corse sono state e sono solo un puro e semplice divertimento. Quindi ambizioni concrete non ne ho. Nemmeno quella di fare il professionista, perché cer-

CONTINUA A PAGINA 8

Le carte F2 azzurre LE DIECI DOMANDE

- Spiccioli di Hockenheim F. 2. Gli organizzatori avevano raggruppato le prove e la corsa in soli due giorni, costringendo tutti a un «corra da forze». La spiegazione però va ricercata nel fatto che la gara era stata programmata quando in Germania erano in auge le misure per la crisi energetica e gli organizzatori volevano dimostrare che le corse automobilistiche non disperdevano inutilmente benzina in quanto era possibile mantenere entro limiti di tempo le prove della corsa.
- Dragoni per segnare i tempi degli «azzurri» usava dei cronologici marcati vistosamente Ferrari. Naturalmente questi segna tempo erano degli avanzati vestiti di Fiorani. Naturalmente questi segna tempo erano degli avanzati vestiti di Fiorani. Naturalmente questi segna tempo erano degli avanzati vestiti di Fiorani.

- Ferrari, qualcuno ha pensato che per Truffo e Flammini esiste una specie di esame anticipato.
- Regazzoni era presente a Hockenheim. Però non come pilota ma in veste di modello. Infatti Clay ha posato per tutto il giorno insieme a una appariscente fotomodella per la casa di abbigliamento maschile, che ha abbinato il nome del campione svizzero a quello dei suoi prodotti. Secondo gli organizzatori Clay avrebbe anche potuto correre con la vecchia Surtees patrocinata dalla stessa ditte e con cui successivamente ha corso l'austriaco della Formula «vee», Koinigg. Agli altoparlanti gli organizzatori hanno giustificato la defezione di Clay dicendo che il cinese, sebbene fosse stato più che disposto a correre a Hockenheim, aveva avuto un veto preciso da Maranello di partecipare a questa corsa.

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

ci non varrebbe la pena. Diciamo che ho un sogno, come d'altronde tutti i piloti italiani, poter un giorno correre per Ferrari.

Per Maranello lascerei anche il mio lavoro per un paio di anni.

10

Credo di avere appena risposto. Pensi cosa succederebbe al mio paese se davanti ad una possibilità simile io sceglissi la Lotus!

PAOLO BOZZETTO

26 anni, vicentino, ha cominciato a correre nel 1971 con la F. Ford, nel 1974 correrà anche qualche gara con le «Sport due litri».

1

Ho sempre pensato che per noi «novellini» occorressero un paio di gare di ambientamento, ed ora ne sono più che sicuro. Infatti noie del motore a parte, ho visto che gli uomini abituati a questa formula hanno tutto un altro modo di correre, ma soprattutto una sicurezza che è evidente deriva solo dall'allenamento. Per fortuna io ho uno sponsor come il comm. Baggio, che queste cose le sa bene, e che però non mi ha chiesto subito dei risultati. Al limite potrei dedicare tutta la stagione a fare esperienza per poi tentare l'ovviamente spero di non dover arrivare a questi estremi e di portare a casa qualche risultato positivo molto prima.

2

Neanche una! E credo, dopo quanto ho visto a Barcellona e Hockenheim, che Barcello sia il problema più grosso. Perché per conoscere la pista servono si pochi giri, ma per trovare i punti dove andare più forte degli altri, invece mi sono accorto che di esperienza ce ne vuole parecchia.

3

Qualcuno lo conoscevo anche prima di Barcellona, specie i francesi provenienti dalla F. 3. A giudicare dagli inizi, debbo dire che messi fuori causa gli Stuck e i Depailler, tutti gli altri mi sembrano abbastanza alla portata anche di noi italiani.

4

Se Stuck va sempre come adesso, non credo esistano altri candidati.

5

Direi, anche alla luce di quanto ha fatto a Barcellona, che Serblin sia quello che meglio di tutti possa tentare qualche «colpo grosso».

6

Non perché sono amico dei Trivellato, che le importano in esclusiva per l'Italia, ma non so proprio chi possa andare meglio delle «March-BMW 742».

7

Certo e non solo perché cambiano i tempi di reazione, gli spaziosi di frenata, e le potenze alle spalle, ma soprattutto perché per avere la macchina in mano e sentirsi sempre a proprio agio di allena-

10

Non saprei. Forse Ferrari, ma tutto dipenderebbe dal fatto che con Ferrari è solo lui a prenderti, mentre con gli altri si può anche vedere di stabilire un accordo, e siccome io prima che ad ogni altro sono legato a Baggio, è ovvio che farei quello che il mio «sponsor» mi dice.

CARLO GIORGIO

26 anni, romano, ha cominciato a correre in moto nel 1956, per passare l'anno dopo alla F. 850, nel 1974 spera di correre anche con il Lola due litri a motore Tecno.

1

Come in tutte le cose credo

rienza. Fra i «nuovi» direi Truffo e Flammini perché hanno alle spalle un uomo dell'esperienza di Dragoni.

6

Come telai credo saranno ancora i March a dominare. Come motori il BMW è ottimo, però anche l'Holbay, che ho scelto io, stando alle prove eseguite in Inghilterra dalla stessa March, non dovrebbe sfidare.

7

Sintetizzando debbo dire che nei pochi giri di prova che ho avuto occasione di fare, mi sentivo sempre come se guidassi sul bagnato.

8

Non si può parlare di impressioni precise. Certo ci si accorge che cambia tutto,



Dietro alla March-BMW di Purley, vediamo le Elf 2 con motore BMW-Schnitzer di Beltoise e Leclere. Beltoise aveva la vettura di Jabouille, mentre per Leclere c'è stata un'altra conferma di bravura

mento bisogna farne parecchio. Sembra sempre di essere al limite e poi ti accorgi che c'è qualcuno che ti passa in fianco come se tu fossi fermo.

8

All'inizio fanno un brutto effetto. L'acceleratore non perdona sbagli. Però alla lunga l'insieme si tramuta in qualcosa di positivo, perché la guida è migliore quando si ha alle spalle una riserva di potenza.

9

Ambizioni ne ho tante, perché Baggio mi ha fatto intravedere che non possono esserci limiti al mio futuro agonistico se dimostro di essere all'altezza. Perciò diciamo che sta solo in me la possibilità di diventare o meno professionista.

che prima di tutto bisogna partire con l'obiettivo di fare esperienza. Che poi questo possa ottenersi in una stagione od in una gara, al momento non posso precisarlo. L'essenziale ritengo sia solo di sentirsi sempre sicuri di quello che si fa.

2

Conoscevo Thruxton, ma l'hanno cancellata, perciò debbo dire che per me è un capitolo tutto da scoprire.

3

I francesi della F. 3. In più ovviamente gli italiani.

4

Stuck e Depailler.

5

Serblin mi sembra sia avvantaggiato per la sua espe-

tempi di reazione, modo di guidare, però contemporaneamente si capisce anche una cosa, che con la potenza, più si sale, e meno si sa. In altre parole, per quanto in giri e sia allenato, si scopre che non si è mai finito di imparare.

9

Correre da accasato. Meglio se in F. 1, ma al limite potrei anche accontentarmi di una F. 2 o di una Sport, purché sollevato da tutti i problemi morali e finanziari che ho dovuto affrontare fino ad oggi per poter correre.

10

Non si discute: Ferrari. Sfido chiunque a dire che per un pilota italiano esista una cosa più bella di essere pilota ufficiale della Casa di Maranello.

COSIMO TURIZIO

32 anni, napoletano, commerciante, scapolo, ha cominciato a correre nel 1970 con una Sport, nel 1974 correrà anche nelle «Sport due litri».

1

Adesso che ad Hockenheim ho fatto una intera corsa in F. 2, non saprei cosa rispondere. Indubbiamente il mezzo ha particolari difficoltà di guida, ma per tutte le piccole operazioni di messa a punto che si rendono necessarie per poterlo sfruttare al massimo delle sue possibilità. L'esperienza ed il professionismo ritengo stiano alla base di questo, nella possibilità cioè di riuscire ad ottenere una messa a punto ideale. Per parte mia, se vedrò che fra qualche gara non avrò ancora raggiunto la preparazione che ritengo indispensabile, penso che lascerò la F. 2 per la Lola T 294 Sport.

2

Quelle italiane.

3

Solo quelli, come Serblin e Jabouille, che correvano con le «due litri» lo scorso anno.

4

Non c'è ombra di dubbio: Stuck e Depailler.

5

Preferisco non pronunciarmi.

6

Mi sembra scontato: la March con i motori BMW è un gradino sopra le altre.

7

Come ho detto la tecnica sulle monoposto è molto più sofisticata perciò le difficoltà non sono tanto nella guida quanto nella messa a punto.

8

Avevo già avuto modo di guidare macchine con motori trovati, perciò in F. 2 non ho trovato nessuna differenza. In generale posso dire che la mia guida si adatta molto alla potenza.

9

Alla mia età le ambizioni sono quello che sono. Meglio stare con i piedi per terra. Tutt'al più vorrei poter fare una stagione come pilota ufficiale, anche di un preparatore, per non avere tutti i problemi che assillano un privato.

10

Sono napoletano, e noi si sa quando abbiamo una passione l'abbiamo in maniera totale. Quindi se dico che sono tifoso della Ferrari fin dall'infanzia, penso di avere già risposto a tutto.

t. z.



MOMO

LINEA SPORT

ROSSI

Campagnolo



PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

HAILWOOD torna all'Isola di MAN

LONDRA - «MIKE THE BIKE» (Hailwood) quest'anno in giugno potrebbe forse tornare all'Isola di Man, ma non su due ruote. L'addetto alla promozione della Yardley, Martin Cartwright sta trattando con Kerr e con i dirigenti sull'isola per vedere se sarebbe possibile che Mike coprisse qualche giro dimostrativo, con la Yardley-McLaren M23. Parlando con qualcuno di «Motorcycle News», Mike ha detto che non andrebbe a tavoletta, ma che potrebbe girare a circa 185 orari.

● DAVID PIPER, la cui gamba destra fu amputata circa dieci centimetri sotto il ginocchio, dopo l'incidente occorsogli mentre si girava il film su Le Mans in cui recitava Steve McQueen, è da poco tornato dopo essere stato a sciare in Svizzera, per cui si vede che la sua gamba finta funziona bene. Il bello è che non aveva mai sciato prima e ha imparato quella difficile disciplina con la gamba artificiale assicurata allo sci con una cinghia. E pensare che io, con le due gambe che Dio mi ha dato, non so servirmene per sciare! Attualmente Piper commercia in vetture storiche sport e in altre cose varie attinenti alle competizioni. In questo momento ha per le mani due Ferrari Monza e dice che erano superiori alle Tipo D ai loro tempi, ma che risultavano inferiori perché avevano freni a tamburo.

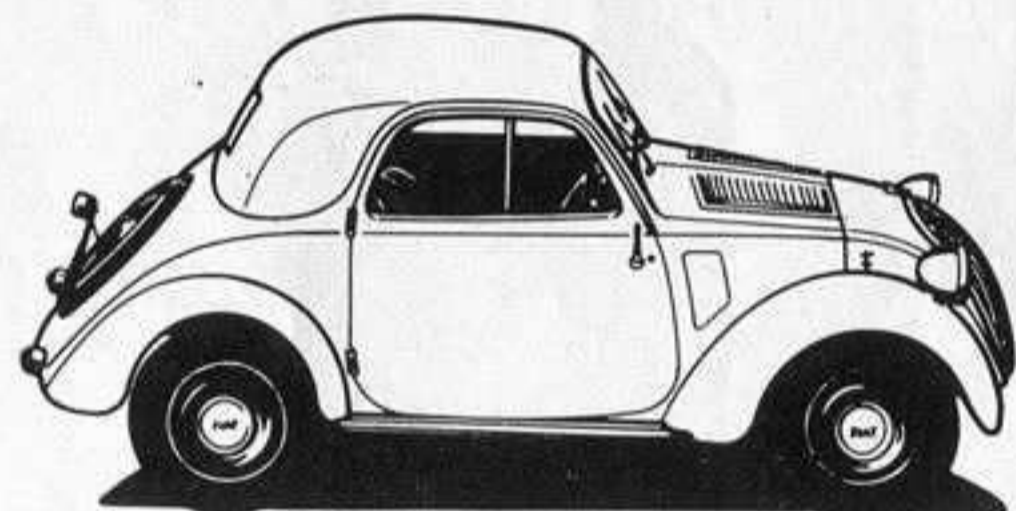
● Mi chiedo fino a che punto la «rinascita» della Ferrari sia dovuta alla riorganizzazione dei meccanici in squadra. Prima alle Ferrari ufficiali accudiva una specie di famiglia di meccanici guidati da un solo capo, ma ora, col nuovo «stile americano», seguito anche dalle squadre inglesi di F.1, ogni vettura ha una sua squadra.



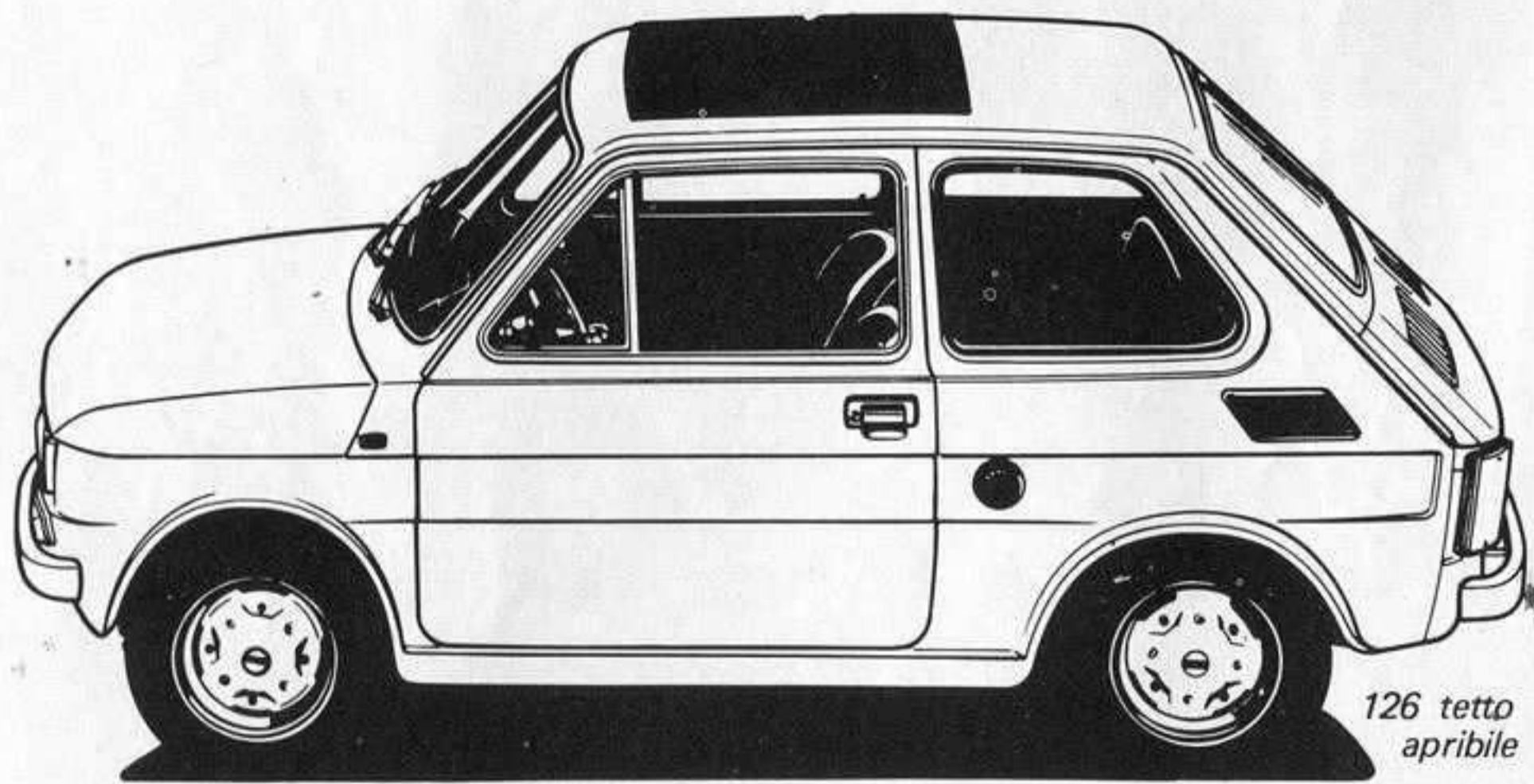
● STIRLING MOSS parteciperà al Rally Coppa del Mondo e suo compagno sarà Mike Taylor. Nel «Sunday Express» si parla molto degli strani rapporti fra i due, dato che, a quanto pare, Taylor avrebbe l'intenzione di sposare l'ex moglie di Moss, Elaine. Taylor, però (descritto come un ricco quarantenne che vive in uno dei più eleganti quartieri di Londra) avrebbe detto: «Questo non crea problemi fra Stirling e me, anzi direi che lui è piuttosto contento. Non credo che potremmo sedere nella stessa vettura, se ci fosse del malanimo fra noi. Siamo ottimi amici». Un particolare che è invece sfuggito al quotidiano è che fu Moss in un certo senso il responsabile di un grosso guaio capitato a Taylor. Nel 1960 questi correva come privato con una Lotus prototipo formula 1 di un litro e mezzo e scelse proprio Spa, per il suo debutto. Il secondo giorno delle prove,

Per MOSS rallista un partner senza... gelosia

mentre Moss e Brabham lottavano per ottenere la posizione al palo, Taylor girava sul pauroso, velocissimo circuito belga, quando, superata Burnenville vide pezzi della Lotus di Moss sparsi lungo il circuito e Stirling in condizioni tutt'altro che buone. Secondo l'edizione 1960 del «Grand Prix Year» di Stanley, Taylor partì in cerca di aiuto ai boxes, ma «mentre affrontava una delle curve veloci il piantone del suo sterzo si ruppe in due e la vettura uscì di pista a tale velocità che piombò, volando in aria, in mezzo al bosco. Dalle tracce visibili sulla scorza fu chiaro che la vettura era passata in mezzo agli alberi ad un'altezza di circa m. 1,80 da terra. Passò un quarto d'ora prima che ci si accorgesse della sparizione di Taylor, poi altri dieci minuti prima che arrivasse l'ambulanza e il pilota venne poi condotto all'ospedale di Malmedy, con costole rotte e fratture varie».



1936 - La Fiat
costruisce la prima utilitaria
ed è l'automobile alla portata di tutti
569 cm³, 13 CV, 85 km/h, 2 posti: 16,6 km con un litro*
Fiat 500 "topolino"



1974 - La Fiat continua a costruire
l'automobile più economica
ed è l'automobile che mantiene
il consumo della benzina
alla portata di tutti

594 cm³, 23 CV (DIN), oltre 105 km/h, 4 posti: oltre 19 km con un litro*

Fiat 126

*Consumo medio, secondo norme CUNA

FIAT

L'Argentina dimentica i suoi guai per festeggiare la «speranza Carlos»

REUTEMANN come... BARTALI

BUENOS AIRES - Carlos Reutemann ha ricevuto nell'aeroporto internazionale di questa città quell'apoteosi che gli mancò nell'ormai lontano gennaio, quando la presa d'aria della sua vettura gli giocò, sulla testa, quello scherzo che tutti ricordano bene. Una festa veramente commovente quella di Ezeiza, con centinaia di persone sulle terrazze ed un prorompente «Argentina, Argentina» nel momento in cui il lungo Carlos appariva sulla porta del Boeing sudafricano che lo portava in volo diretto da Città del Capo. L'aereo chiamato Winhoek si era appena fermato che già il rumore delle sue turbine era praticamente sommerso dall'ululato della folla: sotto la scaletta alte autorità sportive, Mimicha Reutemann con la figlia maggiore e tanta gente ancora.

In mezzo ad un muoversi di cavi e di microfoni, Reutemann poteva dare le prime impressioni del suo trionfo: «Solo ora mi accorgo che veramente ho vinto per questa accoglienza trionfale che mi commuove. Durante la corsa non ho potuto pensare a nulla perché la lotta con Lauda è stata ai ferri corti e me lo vedevo attaccato attraverso gli specchietti. Dura da farla sparire quella Ferrari che andava al cento per cento. Quando Lauda è sparito ho dovuto pensare negli ultimi giri solamente a non far errori che mi potessero costare la vittoria. Solamente quando sono salito sul podio e mi è stata data la grande coppa ho compreso di aver vinto veramente, ma era tanto tempo che attendevo questa opportunità che non ho potuto gustarla come volevo. Oggi, qui, mentre ascolto commosso la gente che invoca il mio nome, ho capito cosa significa il trionfo per me e per la mia patria. Comincio così a ripagare quella fiducia che tanti hanno avuto in me, e finalmente la bandiera argentina ha potuto essere issata sul più alto pennone in terra straniera.

«Dopo quattro anni la Brabham ha assaporato di nuovo il trionfo e questo mi fa felice perché la Scuderia ha avuto fiducia anche quando i tempi non erano favorevoli. Con la nuova macchina ho subito capito che la vit-

toria era vicina. Ritoccata in alcune parti, la vettura è andata lentamente perfezionandosi fino ad arrivare ad essere quasi perfetta e vincitrice. Oggi ho fatto una scappata a casa perché il volo diretto dal Sudafrica a Buenos Aires mi permetteva in poche ore di riabbracciare i miei ed assaporare in casa il trionfo».

— Ti senti candidato al campionato del mondo con i nove punti di Kyalami?

«Certamente è difficile dirlo con 12 corse ancora in calendario, però confesso che il mio morale è alle stelle e spero di aver finito con la cattiva sorte che mi ha fatto perdere 9 punti a Buenos Aires. Ne avrei diciotto e sarei in testa con buon distacco, ma il destino ha voluto il contrario».

Mille domande ancora da tanti giornalisti che si assieparono attorno a lui, mentre già impaziente un ministro attendeva di porgergli i saluti del presidente Perón che già gli aveva inviato un telegramma di rallegramenti a Kyalami. Poi contro tutti ha vinto Cora Ines, la figlia maggiore che voleva suo padre solo per lei e non ha dato tregua. Carlos l'ha presa in braccio e le braccine della piccola hanno tappato la bocca. Il diritto di famiglia aveva superato gli ostacoli e battuto la fama.

In una lunga carovana di vetture che suonavano i clacson, Reutemann si dirigeva verso l'Automobile Club dove veniva subito festeggiato con un rinfresco. Era il ritorno trionfale di un pilota argentino dopo che Juan Manuel Fangio aveva fatto suonare per cinque volte consecutive tutte le sirene degli stabilimenti di Buenos Aires. Ma allora tornava un campione del mondo, oggi Reutemann comincia quella strada che può darsi lo porti al trionfo finale. Al momento di lasciare l'aeroporto, Carlos diceva che aveva dedicato la sua affermazione a Peter Revson, caduto nelle prove, perché considerava che nella sua immensa gioia doveva pure pensare al grande dolore dei familiari del collega sfortunato.

Augusto C. Bonzi



Perchè anche una Scuderia come la **BRESCIA CORSE** può arrivare a «limitare» il suo entusiasmo (alle 2000)

IMOLA, settembre '73. Una partenza (in batteria) della 500 KM con Bell sulla Gulf (ancora Mirage) affiancato da Facetti con l'Alfa 33T3, della Brescia Corse che vincerà. Doveva essere la pedana di lancio per un 1974 più ambizioso, è diventato per ora solo un bel ricordo

Il ruggito dell'amarezza



Il dottor Alfredo Belponer, presidente della Brescia-Corse, parla dei successi della sua scuderia e dei programmi '74 prima della consegna di medaglie e riconoscimenti. In primo piano il Trofeo donato ad Autosprint. Sotto, è il turno del conosciutissimo «Pooky»



BRESCIA - Decennale «austerità» per la Brescia Corse, che non ha però perso le buone abitudini festeggiando con il consueto sfarzo i propri campioni in un noto locale di Gussago. E che campioni, hanno potuto festeggiare gli amici bresciani: due titoli assoluti, quello della turismo assegnato a Rino Amighini, che lo ha conquistato al volante della Fiat Abarth 1000 preparata da Garavello e quello della GT sempre Speciale conquistato da Silvio Artina (Alpine Monzeglio) ora già passato ad altri impegni formulistici.

Settecentoquarantuno presenze in 141 gare: molti altri titoli nei vari trofei e otto vittorie assolute, fra le quali spiccano le doppiette di «Pam» al volante della Alfa 333 e quelle di «Gianfranco» e «Pooky» sempre con vetture sport classe 2000.

Il linguaggio dei risultati parla chiaro: probabilmente non esiste nessun'altra scuderia in Italia nel campo della velocità che possa vantare tanti campioni. E nonostante tutto ciò, nonostante le vittorie a ripetizione, la Brescia Corse è stata molte volte «dimenticata» da coloro che proprio in questo settore avrebbero dovuto innalzarla o per lo meno aiutarla in maniera un po' più tangibile.

«E' un'amara constatazione», ha detto anche il presidente del forte sodalizio dott. Alfredo Belponer «aver contribuito in maniera consistente anche quest'anno, in Italia e all'estero a mantenere alti i nostri colori e non aver ricevuto per questi nostri sacrifici nessun appoggio».

Dopo aver ringraziato l'Alfa Romeo (erano presenti l'ing. Marelli e Carlo Facetti) per l'assistenza portata alla vettura di pun-

ta della scuderia, la 333 che ha ben figurato anche a Le Mans, il dott. Belponer ha proposto per quest'anno, per festeggiare appunto i dieci anni d'attività della Brescia Corse, un programma nuovo, specializzato, con tangibili aiuti a piloti che disputeranno gare con vetture sport due litri. Fruiranno quindi di quest'appoggio «Gianfranco» che disputerà le gare di campionato italiano e altre anche all'estero con l'Abarth Osella. Poi «Pooky» che dovrebbe partecipare invece a gare internazionali e di durata sempre al volante di una sport 2000 assieme a «Pam», ancora Carlo Facetti che correrà per i colori bresciani tutte le volte che sarà libero dagli impegni Autodelta (e potrebbe gareggiare anche con la 2000 motore Romeo Ferraris) e infine «Tambauto» che correrà tutto l'EuroGT, alternandosi in qualche gara italiana con Pasolini, al volante di una Porsche Bonomelli. Naturalmente non mancheranno altri piloti: Amighini tenterà di nuovo di difendere il suo prestigioso titolo nel campionato italiano turismo, mentre non si è persa la speranza che ancora qualcosa di «grosso» si possa fare nel campo delle sport tre litri (per le quali sta lavorando a tutto spiano in questi giorni Maurizio Siena).

Poi la «caterva» dei premi: medaglie ricordo a tutti, sotto le quali stava per molti un significativo pezzo di carta a riconoscimento dell'annata sportiva trascorsa. C'è stato anche un bellissimo trofeo per AUTOSPRINT, consegnatoci direttamente dal dott. Belponer, che ha voluto in questo modo ricordare l'affiatamento sempre intercorso tra la nostra rivista e il gruppo bresciano.

VILLORESI alla «JUNIOR»: era più bello ai miei tempi!

BUSTO ARSIZIO - Quest'anno la Junior Corse, giunta ormai alla sua sesta stagione di attività, si presenta più vitale, più ricca di piloti e meglio strutturata nella sua organizzazione interna col motto «La Junior Corse rulla nel mondo»; ciò grazie soprattutto al rinnovato aiuto ed all'entusiasmo del proprio sponsor, dott. Franco Peroni della ditta URSUS PERONI costruttrice di macchine stradali.

Alla premiazione avvenuta serena durante la cena sociale presso il ristorante «Da Moreno» all'Hotel Astoria di Busto, sono intervenuti quali ospiti d'onore, oltre a numerosi soci ed amici, Villoresi, Facetti e Bardelli. Poltronieri ha assunto il ruolo di commentatore e coordinatore alle numerose domande rivolte da soci a Facetti, mentre il grande pilota Gigi Villoresi, ricordando i tempi passati, ha sottolineato alle nuove leve quanto sia cambiato il mondo dell'automobilismo sportivo, e soprattutto quanto fosse più entusiasmante correre ai suoi tem-

pi, proprio perché allora chi vinceva era il pilota, mentre oggi il vincitore è colui che ha anche le maggiori possibilità economiche.

Il presidente della Junior Corse, Alberto Ceccuzzi, dopo un breve riepilogo della passata stagione sportiva, ha accennato al programma futuro che vedrà i piloti, aumentati di numero, impegnati non più solo nelle diverse specialità velocistiche italiane ed estere, ma anche in diversi rally internazionali. Si è passati quindi alla premiazione: campione sociale per il 1973 è risultato Paolo Pozzi, particolarmente distintosi tanto nelle gare di velocità in pista e salita che nei rallies. Salutati da numerosi applausi, Bolis, Ceccuzzi, Toia, Ferraro, i fratelli Bigoni, Bernacchi e Riva sono quindi sfilati nell'ordine per ricevere i premi loro riservati; un riconoscimento particolare è stato assegnato al socio Paolo Monti, classificatosi terzo assoluto nel campionato italiano gran turismo speciale.



Il grande campione del passato Gigi Villoresi consegna ai dirigenti della «Junior Corse» (nell'ordine, da sinistra a destra, Pietro Besnati vice presidente, Alberto Ceccuzzi presidente e Alberto Bertelli d.s.) il simbolo del pistone assegnato ai bravissimi preparatori delle vetture della scuderia bustoeca

Gigi Villoresi, concludendo, ha quindi consegnato l'ormai abituale simbolo del pistone ai preparatori dei garage Junior e Centrale, che con la loro valida collaborazione hanno affiancato l'attività di tutti i piloti.

Solo i piloti reagiscono all'austerità

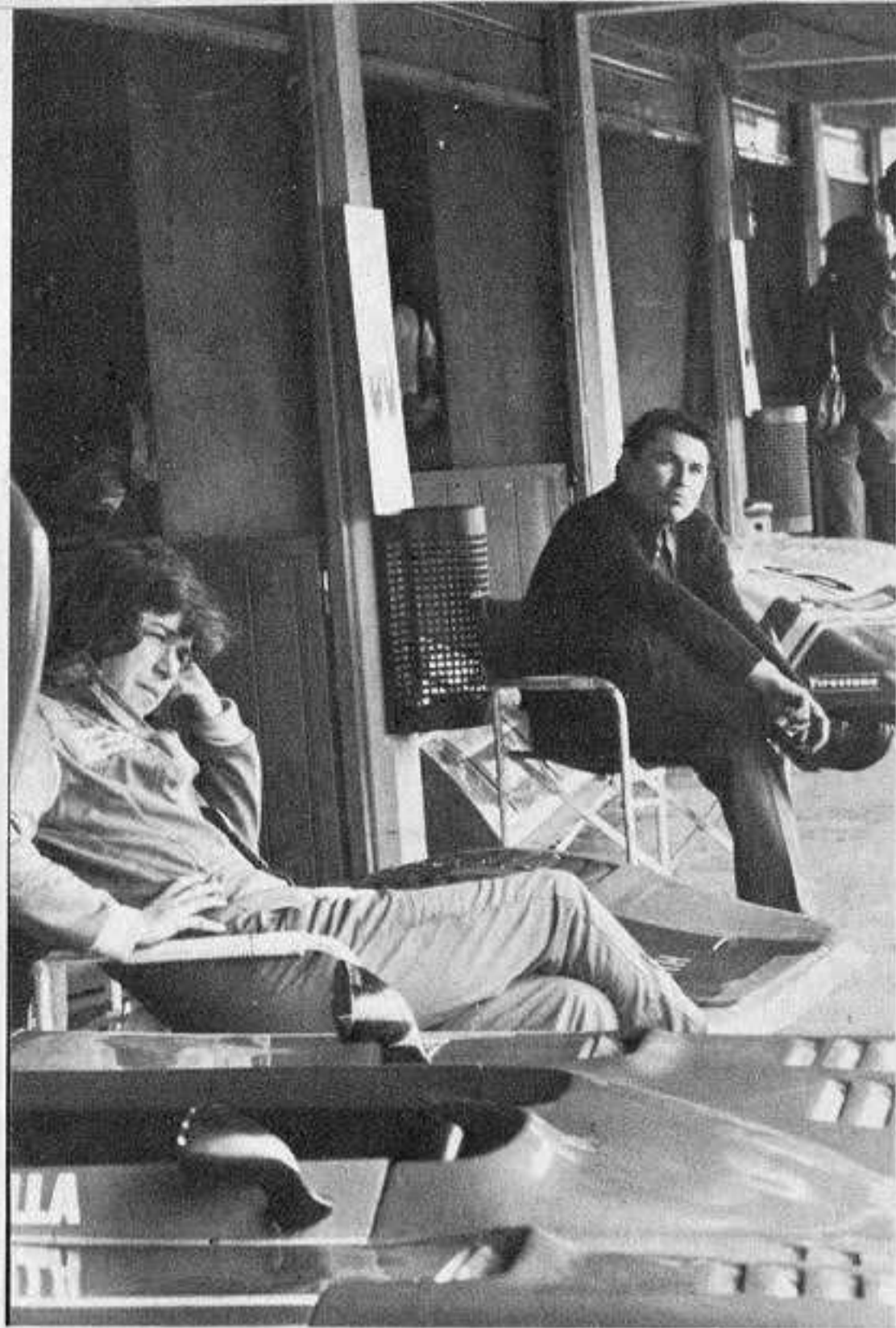
BARI - Nei saloni del grande albergo delle Nazioni, in un clima festoso ed entusiasta, si è svolta la premiazione dei piloti pugliesi relativamente al campionato sociale dell'AC di Bari, al challenge regionale della regolarità e rallies e al campionato della Scuderia Apulia. Gran folla di piloti, invitati e molte autorità.

Ha aperto la cerimonia un discorso serio e polemico del presidente dell'AC di Bari, rag. Foggetti, sulle limitazioni causate dalla crisi petrolifera, anche se i piloti hanno coraggiosamente ripreso la partecipazione alle gare della presente stagione agonisti-

ca. «Solo gli organizzatori ne hanno risentito — ha detto Foggetti — e lo stesso autoclub barese ha dovuto rinviare a data da destinarsi la gara di velocità in salita di Monopoli che avrebbe dovuto svolgersi in aprile». Altri brevi interventi si sono avuti da parte di Luigi Amati, nonché del dott. Nappi e del dott. Resta.

La premiazione ha visto alternarsi al tavolo d'onore per ricevere coppe e trofei il vincitore del challenge Nerio Zuccharino che ha battuto di misura Luigi La Rovere, mentre fra le dame il premio è andato, pari merito, a Maria Illuzzi e Anna Rita Marzo. Fra le scuderie si è imposta la Apulia sulla Piloti Salentini e il miglior degli esordienti è risultato Leonardo Leone. Campione della regolarità è risultato Luigi La Rovere e dei rallies Arturo Stoppato. Particolarmente applauditi i velocisti con il campione Pasquale Santamato, seguito in classifica da Triggiani, Paolo Gargano, Bruno Ottomano e Alvaro Ghergo.

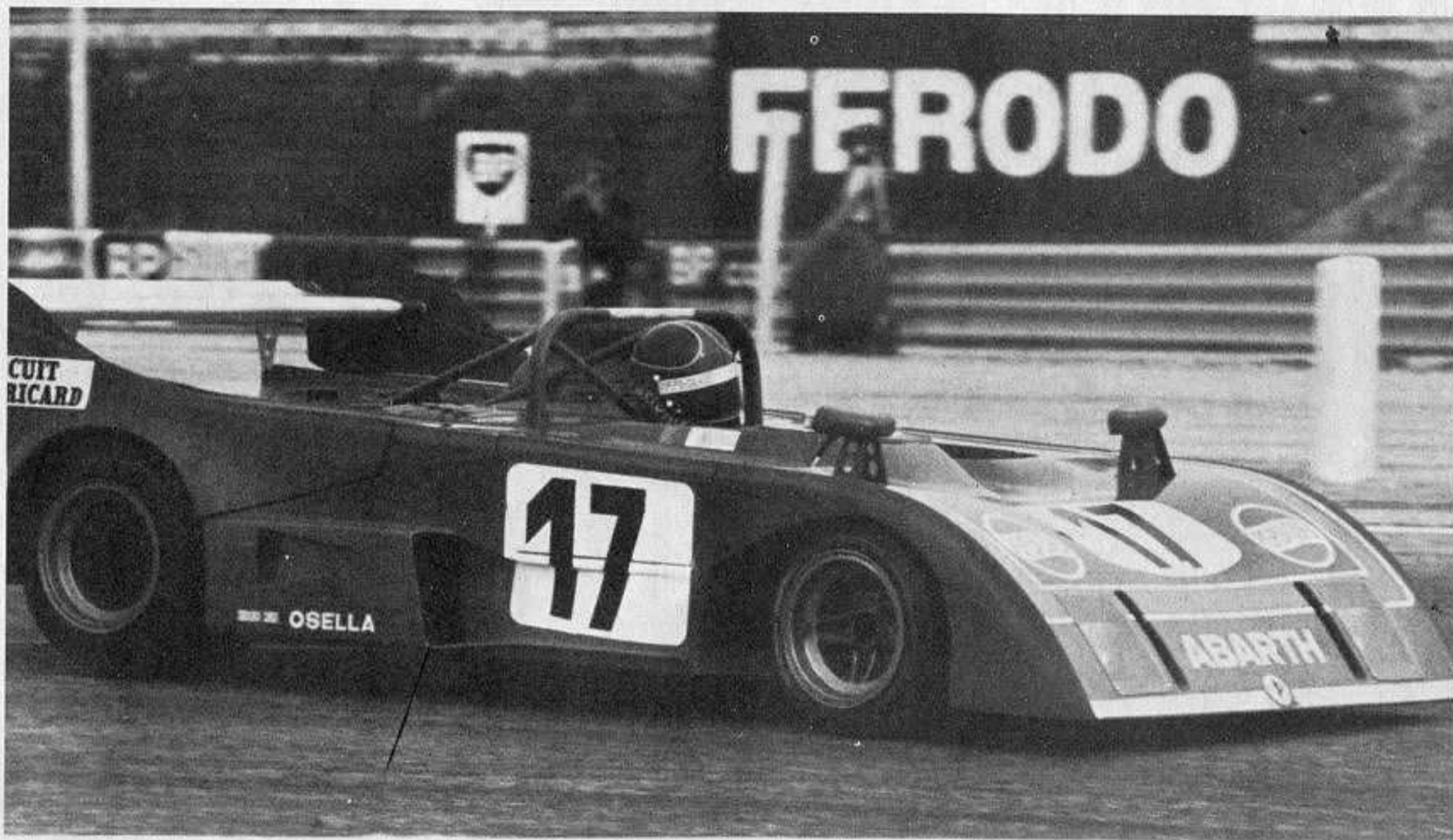
v. l.



Gli umori del team italiano, al Castellet, sono sintetizzati nei volti di Chris Craft ed Enzo Osella. Il pilota inglese non ha certo evitato di dire ai tecnici della Firestone quale era il suo parere...



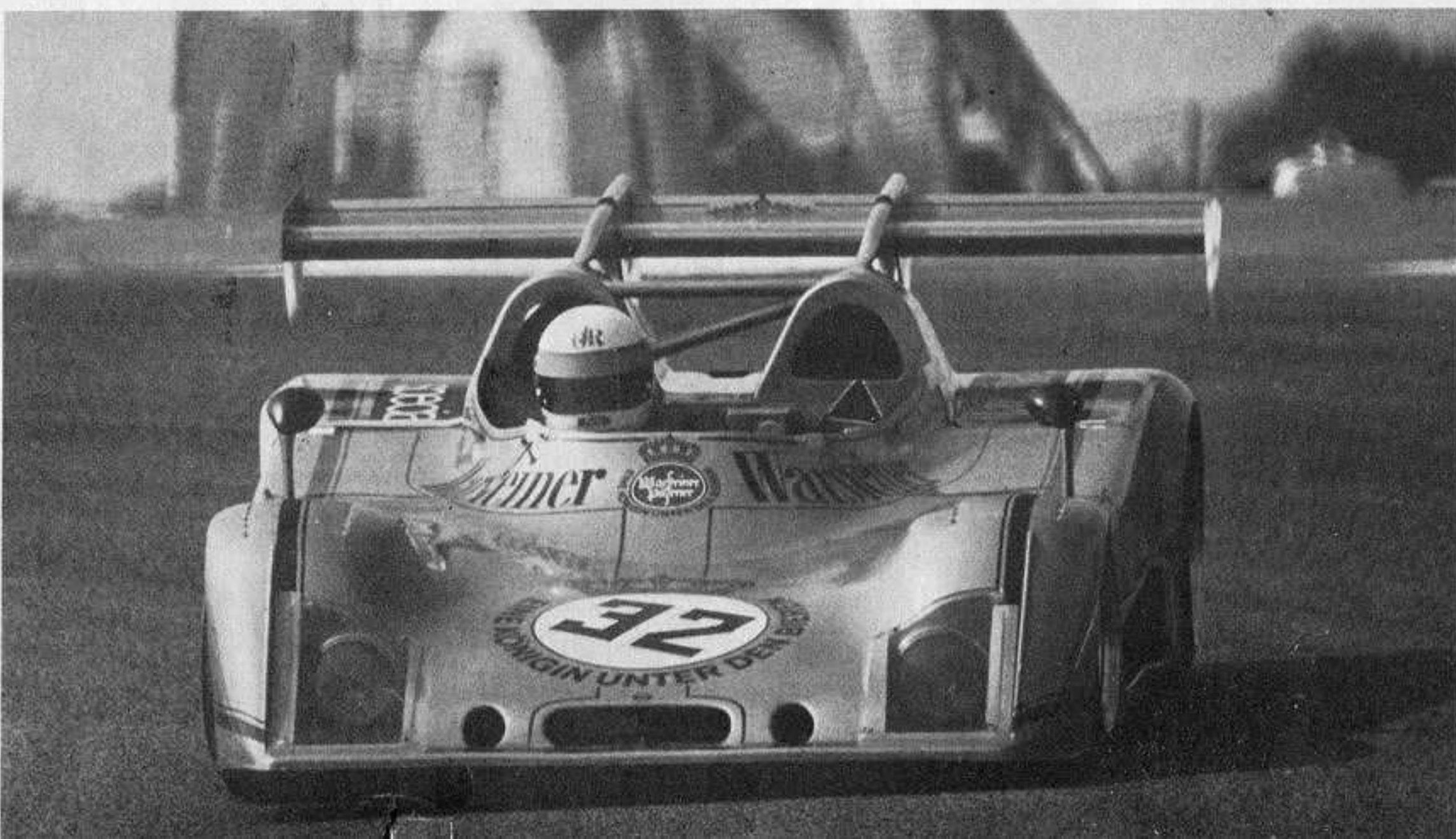
Renzo Avidano, anche lui alla trasferta francese, è perplesso. Chissà, forse se nella squadra italiana, anche da «privato», ci fosse stato Merzario, gomme «buone» la Firestone le avrebbe avute



I 4 punti con cui l'Abarth se ne è tornata dal Castellet sono dovuti a Christian Melville, settimo con questa sua PA1-1973



A destra, debutto dei due « emigranti » Sassi (nella foto) e Ricci in Formula Renault. Si sono qualificati per la finale a 30 fra ben 85 iscritti. Sotto, la Toj SS02 di Obermoser e Walker in sostanza è una GRD anche se «ritoccata»



Attenti agli errori tecnici: i piloti non debbono pagare

Non si scherza con le gomme!

TORINO - Da Osella, in via Guastalla, l'ambiente è tranquillo. La « batosta » del Castellet, in una gara per la quale il team torinese si era preparato scrupolosamente, per vincerla, non ha strascichi polemici per la semplice ragione che il « guaio » è perfettamente identificato. Il che è già un grossissimo passo avanti sulla via del riscatto.

Già le prime notizie, subito dopo che due vetture PA2 erano « volate via » in prova, parlavano di pneumatici, ma il perché di questa defaillance che aveva colpito solo le Abarth, fra tutte le vetture con le Firestone, era rimasta oscura. Il fatto è che il nuovo modello 2 litri Abarth-Osella PA2 è stato sì può dire progettato e costruito, oltre che messo a punto, « attorno » a delle misure particolari di cerchi e quindi di pneumatici, per l'esattezza — al retrotreno — cerchi con canale di 16" per pneumatici 13"-24".

Arrivati al Castellet, il team Osella si è visto con stupore rifornire dalla Firestone di pneumatici 12,1"-23", fra l'altro di una miscela particolare, da montare su cerchi con canale da 15". Il team Osella non disponeva di cerchi da 15" altro che con montati pneumatici da pioggia. A quel punto, con le prove che incalzavano, si è fatta l'unica cosa fattibile: si sono smontate la copertura da pioggia per utilizzare i cerchi con canale da 15". Purtroppo questi cerchi, proprio perché dello scorso anno, non disponevano degli ancoraggi di sicurezza per le gomme, perché se equipaggiati dai pneumatici giusti, a trattenerli era sufficiente il bordo esterno del cerchio stesso.

E' quindi accaduta una infelice concomitanza, di cerchi inadatti e pneumatici inadatti, per cui in piena velocità le gomme centrifugavano, lasciando sfuggire aria dai bordi, e così Craft e Brambilla si sono entrambi ritrovati ad affrontare il curvone del Castellet con i pneumatici posteriori sgonfi.

L'Alpine, che per i suoi lunghi collaudi anche in formula 2 aveva seguito con anticipo l'evoluzione dei pneumatici (da 25" per le F. 2 e da 23" per le Sport 2000), si era premunita acquistando in Inghilterra tutto lo stock di gomme posteriori da 24". Ed inoltre, per loro il problema era meno sentito, poiché lo sviluppo della « barchetta » A 440 è stato fatto con cerchi posteriori da 23" per pneumatici appunto adatti a quella larghezza. A completare il « capolavoro » della Firestone, si aggiunge che al Castellet la Firestone non aveva nemmeno portato l'ultimo modello, definitivo, di pneumatici posteriori per canali da 23", ma aveva ancora misure dello scorso anno (vecchio stock di Formula 2?) Infatti, la gomma definitiva che aspettavano anche all'Alpine era quella con diametro

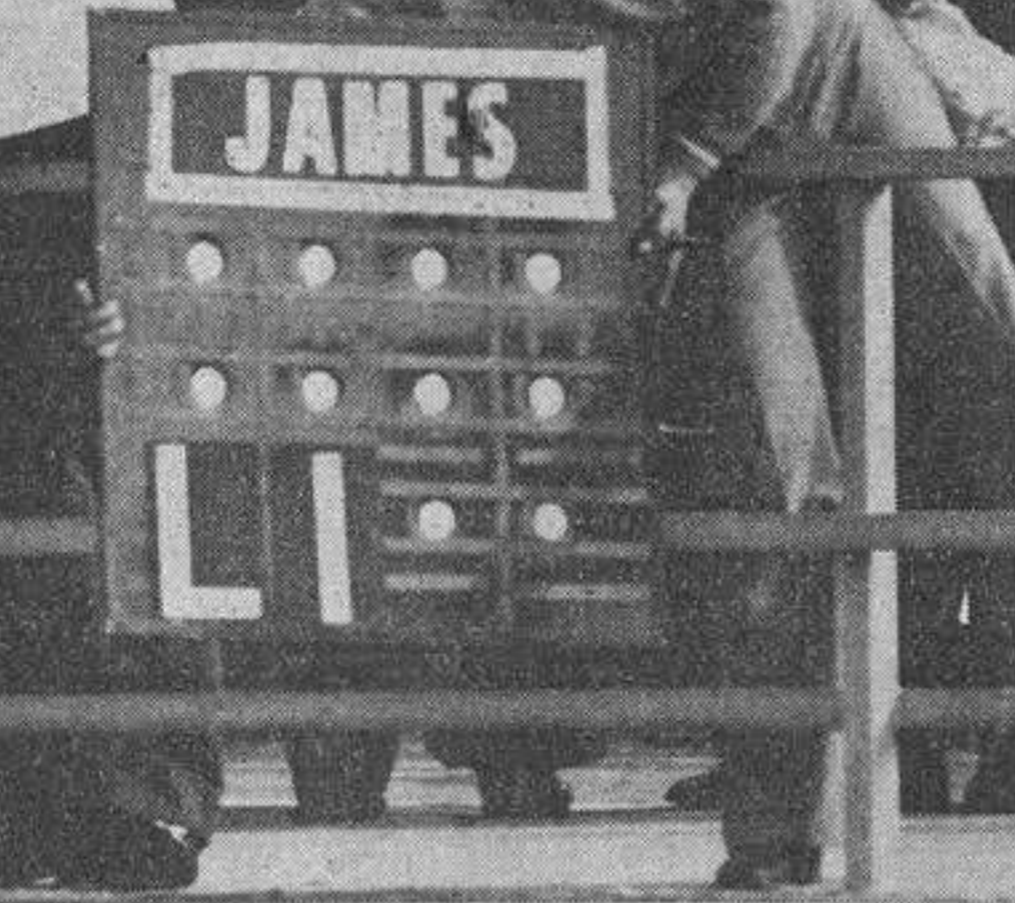
leggermente maggiorato, con fianco di 12,8". Ma loro comunque avevano le 24", ed erano a posto.

Insomma, un colpo gobbo che non solo ha lasciato le vetture italiane senza pneumatici adatti, ma ne ha anche condizionato in pratica il « rifacimento » della messa a punto: variazioni di carreggiata, di altezza da terra, di corsa dell'ammortizzatore, di escursione della sospensione, di rapporti. L'equilibrio mirabile raggiunto a Misano con le 24" era ormai compromesso. A questo punto, le uscite di strada ed il conseguente superlavoro notturno ha definitivamente compromesso ogni intento di ricerca di un nuovo assetto.

Restano una serie di considerazioni positive, che contribuiscono a tenere su il morale della squadra in vista della prossima trasferta di Thruxton. Il motore, infatti, si è dimostrato competitivo, la differenza nei tempi con le Alpine (che fra l'altro hanno fatto la loro messa a punto proprio al Castellet) essendo ampiamente giustificata dal fatto che, materialmente, in uscita di curva i suoi piloti potevano accelerare « prima » di quelli dell'Abarth. Infatti, sia in velocità (Brambilla vedeva 9.100 giri di quinta) che in accelerazione il 4 cilindri torinese è sembrato a tutti all'altezza del 6 cilindri CH1/B di Dieppe.

E per fortuna che alla Firestone hanno capito la loro « gaffe », senza tener conto dei danni (e non si può dire che non sia andata bene...) provocati. Infatti, è giunto ad Osella un invito formale a portare una PA2 a Goodwood per definire con i tecnici della casa il miglior tipo di copertura richiesto. E speriamo che a Thruxton, in maggio, le Abarth-Osella siano in grado per lo meno di battersi ad armi pari.

Giorgio Rossotto



Senza bisogno di troppi commenti i gesti che dal box della Hesketh facevano ad Hunt, durante l'Internazionale Trophy di Silverstone, la scorsa settimana. A sinistra, ecco finalmente anche James sul podio più alto

Ingaggi a prestazioni?

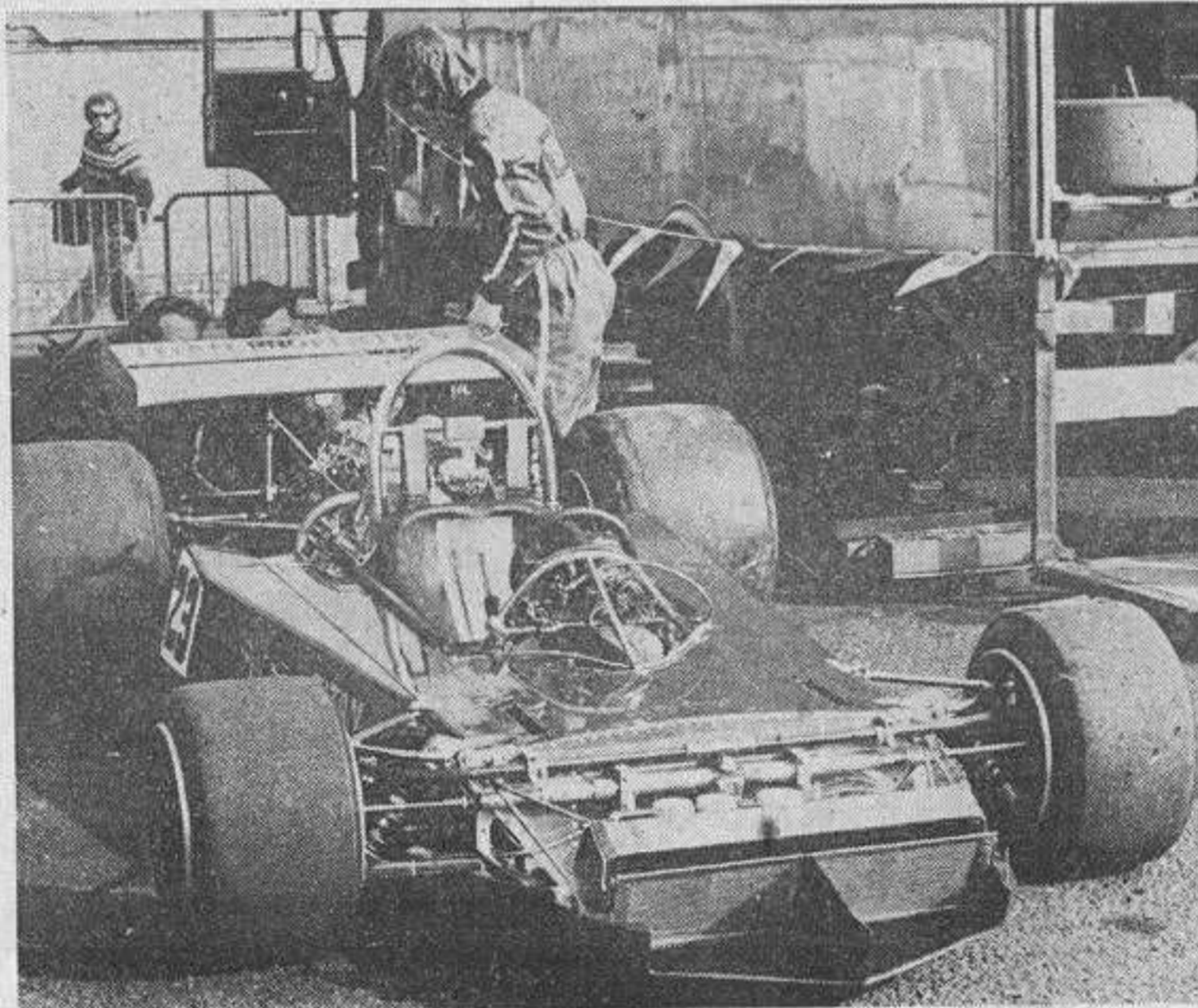
LONDRA - Bene, bene, ci siamo goduti una gran bella corsa. Strano, vero, constatare che a volte le gare del campionato mondiale sono monotone processioni, mentre quelle secondarie sono spesso notevoli, per l'uno o l'altro motivo, come per esempio le prestazioni di Ickx sul bagnato alla Corsa dei Campioni, poche settimane fa, e la magnifica dimostrazione data da Hunt a Silverstone.

Non si può fare a meno di tornare col pensiero a circa un anno fa, cioè al periodo in cui la Grand Prix International cercò d'introdurre un sistema di « pagamento a seconda delle prestazioni », soltanto per vederlo affossare dall'associazione dei costruttori. Invece, tutto sommato, la GP International aveva ragione, fondamentalmente, e prima o poi la faccenda tornerà a galla. Per prima cosa è chiaramente illogico che il team Hesketh sia giudicato inferiore a — poniamo — il numero due del team Brabham. In secondo luogo, tante imprese saranno degne di entrare a fare parte dell'esclusivo club dei costruttori, fra un anno o due, che alcuni organizzatori non potranno semplicemente permettersi di pagarle tutte con le cifre massime. D'accordo, i costruttori asseriscono allora che le gare del campionato dovranno essere butate a mare, ma a noi sembra un atteggiamento piuttosto negativo. Comunque, basta con le disquisizioni di tono generale.

Uno dei punti di maggior peso a Silverstone era quello rappresentato dai pneumatici. Parlando con Redman, dopo le prove della F. 5000, ci siamo detti un poco sorpresi che una Chevron avesse la posizione al palo, mentre avremmo potuto prevedere (giustamente) che a Silverstone sarebbe stata più veloce una Lola. « E per via del grande, segreto trucco di Peter — ha detto Brian. — Quando mancava mezz'ora alla fine delle prove, ha montato i Firestone, ricordate? ».

A dire il vero, signor direttore, non l'avevamo notato però non abbiamo potuto fare a meno di vedere che Hunt era il signore più veloce, fra tutti, e che le vecchie BRM andavano sorprendentemente bene. Tra i fautori della Goodyear le reazioni erano varie, espresse più o meno così: « Ob be', per quanto riguarda i pneumatici il circuito di Silverstone è insidioso » oppure « loro (quelli della Goodyear) dovranno spendere molto, per svolgere un veloce programma che li metta al passo ».

In ogni modo, quello che nessuno non poteva non notare era lo sta-



Un'altra Formula 1 inglese è la Token, che si è vista per la prima volta proprio a Silverstone. La vettura è piuttosto tradizionale, e mossa naturalmente dal Ford-Cosworth. A destra, il progettista della Token, Jessop, a colloquio con il pilota della vettura, Tom Pryce che ha ben figurato a Silverstone

to post-gara di alcuni dei pneumatici sulla JPS e sulla McLaren di Hulme: mancavano grossi pezzi di gomma, grandi quanto una mano aperta, e il fatto non dava tranquillità alle squadre, soprattutto visto che i pneumatici di Denny hanno cominciato a seminare blocchi di gomma pochi giri dopo il via.

Dal punto di vista meccanico, due sole cose da dire sui principali e famosi teams. La JPS/9 andava abbastanza bene, alla sua prima apparizione in Europa, e non si direbbe che la si stia riprogettando con un ritorno verso la '72», come era stato detto. Della McLaren si mormorava che avesse un nuovo « trucco » nella trasmissione della M23, ma anche se era vero tutti tacevano. Allo stesso modo, erano molto taciturni sul guasto occorso in gara alla vettura di Hailwood, che tutti ritenevano riguardasse la frizione. E' un fatto che Mike era rosso in viso e in collerico, quando è tornato al box...

Poi, le vetture nuove. Be', la Amon potrà essere una macchina intelligente, ma non ha certamente fatto una grande impressione. E' stata provata con l'originale sistemazione dell'alettone

anteriore, poi con un alettone più convenzionale sul muso. Vedendola si aveva l'impressione che non andasse bene in curva, né girando ad alta velocità, e i tempi ufficiali sul giro hanno confermato tale impressione. E' difficile dire se sarebbe andata meglio a rosse apparsa il secondo giorno, o in quello della gara, più facile invece dire che probabilmente non avrebbe girato sotto l'1'20", se ci fosse stata. E in rapporto alle squadre che stabiliscono il ritmo, l'1'20" non è certamente un tempo competitivo a Silverstone, al giorno d'oggi.

Altro paio di maniche la Token RJ-02. E' stata effettivamente completata troppo tardi, però l'hanno portata a Silverstone per mantenere la parola data agli organizzatori e ai patrocinatori della vettura, Tony Vlassopulo e Ken Grob, ai quali si deve aggiungere il patrocinatore personale di Tom Pryce, Chris Meek. Basilamente, si tratta di una « vettura inglese da kit » tipo standard con normale monoscocca in lega leggera, integrata al motore-cambio in funzione portante. I serbatoi del carburante sono su entrambi i lati e il progettista, Ray Jessop, non ha

Quello che suggeriscono corse come la F.1 a SILVERSTONE

LONDRA - Torniamo un momento sul week-end di Silverstone, soprattutto per parlare brevemente delle gare di contorno, ma anche per accennare di nuovo al bravo Hunt. Nella cronaca della gara si è riferito che James si era lamentato soltanto per il vento e, in effetti dopo le prove ha detto: « E' probabilmente questo il motivo per cui non sono andato più forte; il vento soffiava dal lato sbagliato, mentre a Silverstone non ce ne deve essere affatto, perché le condizioni siano ideali ». Non ha però ammesso che nella seconda sessione di prove la sua vettura montava pneumatici da corsa, mentre nella prima si erano usati pneumatici con mescola speciale, però di « breve durata ».

La Token, apparsa soltanto il secondo giorno è, fra parentesi, la prima vettura inglese di F. 1, dopo la Lotus del 1970, che sfoggi emblematici che indicano il patrocinio della Shell, per i colori della Shellsport.

Passando alle gare di contorno, in quella per turismo Brise ha ottenuto una brillante vittoria, facendo tutta la gara senza frizione. E' partito col motorino d'avviamento, in prima marcia, tanto che è stato praticamente l'ultimo a muoversi. E' però risalito regolarmente, fino ad occupare il terzo posto al decimo giro e il secondo all'undicesimo, quando ha stabilito un nuovo record di categoria alla media di 199,51 orari. Nella tornata successiva ha superato la Lyncar di Nicholson, portandosi al comando, però è giusto dire che i freni di Nicholson a questo punto praticamente non funzionavano più, tanto che prima della fine è passato avanti anche Choularton. Nicholson aveva però ottenuto la posizione al palo in l'25"5.

Sul veloce circuito di Silverstone era inevitabile, o quasi, che le Camaro occupassero i primi tre posti nella gara per gruppo 1, con Stuart Graham vincitore alla media di 158,4, dopo un duello con Lloyd durato per la prima metà della gara. Lloyd si è poi piazzato secondo. La prima corsa 1974 del campionato per vetture storiche è stata vinta dal solito Neil Corner, col suo più recente giocattolo, una BRM con motore anteriore di 2500 cc.



to avrebbe portato forse una differenza di 2" a giro). Se è vero, ciò significherebbe un tempo di l'19" e allora, guarda guarda, se questo tempo fosse stato ottenuto in prova, la Token si sarebbe trovata in terza fila nello schieramento dell'International Trophy. Facciamo un calcolo basato sul « tiro a indovinare » e diciamo sesta fila, se a Silverstone fosse stato presente tutto l'arco dei grandi premi. Potrete venire a dirci quanto è errato questo calcolo dopo il G.P. del Belgio, ove questa ben fatta vettura dovrebbe gareggiare, alla conclusione di prove a Goodwood e a Silverstone, prove che saranno, ci assicurano, molto approfondite.

Un poco di varietà. Pare che Ecclestone volesse che Reutemann andasse a Silverstone, ma con poche speranze per via di discussioni in Sud Africa a proposito di quali vetture sarebbero dovute partire per l'Inghilterra sul primo aereo. Da quanto si è potuto intuire, le prestazioni di Roberts l'hanno impressionato poco, come hanno impressionato poco un po' tutti (abbiamo dimenticato di dire, nel servizio, che Roberts ha sostato brevemente al box, arretrando dietro a Lella Lombardi alla conclusione). Quanto alla signorina Lombardi, è quasi stata doppiata due volte da Hunt, ma anche se fosse successo non ci sarebbe stato nulla di vergognoso, assolutamente nulla. Da un calcolo approssimativo risulta che, in complesso, durante tutta la gara Lella ha « perso » un poco meno di 4" a giro nei confronti di Hunt e lasciamo che siate voi a trarne conclusioni. Secondo noi, non si chiama andare male.

Le migliori prestazioni della giornata? Non fosse stato per Hunt, tutti avrebbero indicato Brise nella gara di Formula Atlantic. E' partito senza frizione, stabilendo inoltre un nuovo record di categoria in l'25"5... di non molto più lento del tempo segnato da Amon nelle prove del venerdì! Oltre tutto i piloti che ha superato non erano certamente delle lumache, si trattava di Cyd Williams, Bond, Crawford e altri del genere. Se Tony farà una stagione in F. Atlantic, più qualche gara di F. 2 più avanti, prederà Roberts in fatto di abilità quanto fece lo scorso anno in F. 3. Del resto sono stati i quattrini, più delle doti, a portare Roberts su una F. 1 quest'anno. Uno strano mondo, quello delle corse automobilistiche.

David Hodges

INDY è vicina

ma si parla anche di F. 1 mentre rispunta BETHEA pilota di colore

NEW YORK - Durante una conferenza stampa presso il lussuoso Hotel Hilton di New York la «Black American Racing Inc.» ha annunciato che Randy Bethea «il loro pilota nero» riprenderà a gareggiare nella Formula Super V nel campionato «Volkswagen Golden Cup».

E' il medesimo Bethea che, circa due anni fa, fece scorrere fiumi di inchiostro. Era la prima volta che un pilota nero partecipava a gare automobilistiche. Un po' tutti si diedero da fare per reclamizzare la novità, si arrivò a dire anche che Bethea aveva le «chances» di andare alla 500 Miglia di Indy e qualcuno ci credette anche.

Intanto Bethea, appoggiato da un gruppetto di «colletti bianchi» della sua razza, gareggiò in 80 manifestazioni nella Nascar Stock Car e Formula V senza vincere una sola volta, piazzandosi sempre dopo la decima posizione.

«Questa volta però — dice Len Miller, presidente della suddetta associazione, — Bethea svolgerà un programma che lo lancerà in alto portandolo direttamente ad Indy.»

Un po' troppa presunzione, non le sembra mister Miller? Indy non costruisce soltanto, ma distrugge. Distrugge gli dei, ma soprattutto i novellini, se non hanno stoffa. Bethea ha 26 anni, è nato ad Asheville, ed ora, grazie ad una spinta ricevuta dalla Viceroy (sponsor di Mario Andretti, Al Unser e Joe Leonard), potrà contare su un aiuto finanziario ad ampio respiro. E' logico che la Viceroy ha scoperto il «motif», cioè

il mezzo per reclamizzare il suo prodotto tra i neri d'America. Certamente non avverrà che una Matra, una Tyrrell ecc. offriranno un bolide a Bethea, a meno che tra un paio di anni (ormai ne sono trascorsi due senza alcun risultato) questi diventi un Jackie Stewart in pelle scura. Il che, conveniamone è quanto mai una favola di Walt Disney.

Ma i soldi sono tutto? Diamo la parola al premio Nobel di biochimica 1973 il qua-

NEW YORK - La morte di Peter Revson ha costretto la scuderia Penske ad assegnare la seconda macchina tipo Indy per la classica 500 miglia del memorial Day del 26 maggio a Mike Hiss.

Hiss potrà scegliere tra una McLaren Offenhauser o una Eagle che Penske ha acquistato da Dan Gurney e che porterà i colori giallo-blu: lo sponsor sarà la Norton Company, una ditta che confeziona pezzi di ricambio per auto, mentre la vecchia ditta Sunoco appare in secondo piano.

Parlando con Penske a proposito della F. 1. Ci siamo sentiti dire: «Non ho ancora il pilota nè la macchina che è stata appena completata sulla carta. Soltanto verso la fine di agosto potrò contare di avere il bolide che verrà costruito a Dorset, in Inghilterra come la chiamerò? Non ha importanza. Ciò che conta è avere una macchina competitiva e modernissima.

Dan Gurney invece ad AUTOSPRINT ha rivelato l'esatto piano di battaglia per i prossimi mesi: Memorial Day, 500 Miglia Indianapolis, con Bobby Unser su Eagle; Campionato Formula 5000, con il bolide disegnato e preparato da Gurney, che avrà come piloti l'ex tenente dei marines Brett Lunger ed il campione di Formula Uno (argentino) Nestor Garcia-Veiga. Le due «Gurney» avranno i colori azzurro cielo con ornamenti rossi e blu.

Il manager della squadra Gurney sarà Roy Winkelmann. Lo sponsor principale sarà la Jorgensen, una compagnia che prepara strumenti tecnologici e meccanici di acciaio ed alluminio.

«La macchina Formula Uno — dice Gurney —, prevedo di averla tra le mani, completa verso i primi di agosto, e con essa parteciperò alle due ultime gare americane.

Manca velocità di riflessi ai neri per correre in auto

le durante una intervista alla TV ABC ha detto testualmente: «Dallo studio del nucleo cellulare costituente i cromosomi, alla quale è legata la trasmissione dei caratteri ereditari, è risultato che i riflessi mentali dei neri sono inferiori a quelli dell'uomo bianco del 40 per cento, in compenso i loro muscoli posseggono una vitalità superiore del 35 per cento.»

Questa dunque la ragione principale — e non razziale —

per cui i negri non riescono a figurare nel mondo delle quattro ruote. Nell'atletica, nel baseball, nel football (rugby americano) sono dei veri assi, ma dove occorrono riflessi mentali al centesimo di secondo, i piloti neri falliscono. Per ciò consideriamo Bethea solo un nome in più nella lista dei cavalieri del rischio.

Intanto, a proposito di Indy, si apprende che il numero degli iscritti alla 500 Mi-

glia a tutt'oggi è salito a 29. Gli ultimi a presentare domanda sono stati Mike Mosley, Sam Session, Rick Muther e Lee Brayton. Si prevede che per la 58. edizione di Indy, il numero degli iscritti raggiungerà le 70 unità, che però con le prove di qualifica scenderà a 33.

Lino Manocchia

● E confermato che più avanti nell'anno BRIAN HENTON correrà con una March ufficiale di F. 2.



Mister Harvey Hudes, presidente e proprietario di Mosport

Il proprietario di MOSPORT mr. HUDES ha spiegato ad AUTOSPRINT il crescente impegno del CANADA nello Sport automobilistico (un PIANO triennale per un pilota nazionale F.1)

Va al CAN-AM la FERRARI svizzera

TORONTO - Mentre la maggioranza delle nazioni industriali del mondo si sta ora riavendo un po' alla volta dalla crisi energetica, (vera o fittizia che sia stata) dei 6 mesi passati, il Canada, con tutte le sue risorse petrolifere e minerarie non poteva non approfittare dell'occasione per inserirsi tra i paesi sempre più impegnati nello sport automobilistico. E' questo il momento magico per la MOSPORT PARK LIMITED che, come ditta proprietaria della pista di Mosport, oltre che all'organizzazione delle gare Can-Am, F. 5000, e G.P. di F. 1, è ora decisa ad indirizzare la sua attività al lancio di giovani piloti con un programma che come fine principale vede l'inserimento nel campo della F. 1 sia di un pilota che di una squadra interamente canadese. Tutto ciò, non nel giro di pochi mesi ma con un programma di tre anni.

Una novità che va circolando da alcune settimane (e che farà certamente piacere ai tifosi italiani in America in particolare (Autosprint ne ha già scritto n.d.r.), riguarda il ritorno di una Ferrari non ufficiale alle gare Can-Am. Per avere delle delucidazioni in merito, abbiamo avuta una cordiale intervista con il presidente e proprietario della pista di Mosport, Harvey Hudes, che ci ha detto: «Lunedì scorso è stato qui Herbert Muller per concludere le trattative riguardanti la corsa Can-Am. E' ovvio che lui personalmente non potrà pilotare la Ferrari che sta preparando perché sarà impegnato a Le Mans e così, il bolide verrà affidato al pilota canadese Eppie Wietzes che oltre ad essere attualmente il miglior pilota in Canada, ha degli ottimi rapporti con lo svizzero. La Ferrari Can-Am, è una derivazione della 512 che ha subito però delle notevoli modifiche fra le quali il telaio interamente nuovo e quindi più leggero del modello originale, i freni saranno gli stessi della Porsche 917 turbocompressa ed il propulsore, sarà disponibile in due versioni ossia: il 5 litri oppure il 5.6. Noi puntiamo moltissimo sulla Ferrari e su Wietzes — ha continuato Hudes — perché, con i nuovi regolamenti che limitano l'alimentazione le Porsche con turbocompressore saranno certamente handicappate e per ciò che mi risulta: non ce ne sono poi tante in circolazione perché, delle due di Roger Penske, una è stata rimandata a Stoccarda mentre dell'altra non si sa cosa sia successo nonostante che possa sempre fare un'apparizione all'ultimo momento. Vasek Polak invece, ci ha detto che ha intenzione di gareggiare in Europa, nell'Interserie, invece che nel Nord America. Ad affiancare la Ferrari, oltre che alla McLaren M20 di Davis Hobbs, si prevedono le due UOP Shadow; una per George Follmer mentre la seconda, potrebbe essere affidata a Brian Redman essendo quest'ultimo impegnato anche al sabato nelle F. 5000. Abbiamo scelto di abbinare le F. 5000 e le Can-Am nello stesso week-end — ha continuato il presidente di Mosport — perché avremo così una riduzione del 15% sul costo del monte premi, che per le due corse si aggirerà sui 120 mila dollari, ed anche nella F. 5000 vi saranno delle grosse novità; la più importante delle quali sarà certamente dovuta alla presenza di Mario Andretti con una Lola T332 e con molte probabilità pure del compagno di squadra Al Unser, per il quale seppur non ci siano informazioni concrete si dà per certa la sua presenza dal momento che l'abitacolo di una seconda Lola è stato adattato alle sue misure».

Quando abbiamo fatto osservare a Harvey Hudes che, Andretti, il giorno che si correrà la F. 5000 potrebbe anche correre a Le Mans con l'Alfa Romeo, con decisione ci ha dichiarato che ciò non avverrà perché la presenza in Canada è già assicurata. Inoltre, Andretti sarà qui a Toronto verso la fine di maggio per delle conferenze stampa a fine pubblicitario. Inoltre in estate è stata già prenotata la pista per due sessioni di prove, per la F. 1 di Andretti.

La stagione agonistica canadese, aprirà il 28 aprile con la prima delle sette gare nel campionato Bulova di F. Ford e Turismo di serie gruppo 1. A questa, le gare più importanti che seguiranno sono: (e la maggior parte di queste verrà svolta nei week-end di tre giorni) 15 giugno F. 5000 e Turismo; 16 giugno Can-Am e possibilmente con vetture d'epoca oltre che alla F. Ford. Maggio 17, 18, 19, 20: una giornata e mezza di gare motociclistiche; corsa di durata nel campionato nord americano per vetture Turismo, Gran Turismo, Sport e Prototipi ed ancora il campionato Bulova. Giugno 29, 30 e 1. luglio: quarta prova del campionato Players per la F. Atlantic; Gran Premio del tramonto (6 ore) per le Turismo, GT, Sport e Prototipi; terza prova del campionato Bulova e G.P. del Canada di moto.

Per quest'ultima corsa, quanto prima verrà annunciato chi sarà il patrocinatore che a quanto sembra, sarà molto solido e quindi nella possibilità di chiedere che il G.P. faccia parte delle prove mondiali nel 1975, o al massimo nel 76. Luglio 19, 20, 21: ancora una prova Bulova e gara di Stock Cars nel campionato Export A, questa con la benedizione della N.A.S.C.A.R., e di notte la 1000 km di Mosport per moto. Per finire, naturalmente il 22 settembre vi sarà il G.P. di F. 1 con le solite gare di contorno.

Da alcuni mesi, la Mosport Park Limited è stata acquistata dalla Mosport Park Corporation (che praticamente è la stessa cosa) ed è quindi sul mercato libero alla Borsa di Montreal e dalle informazioni che siamo riusciti ad ottenere la situazione finanziaria è più che mai solida. Nel 1973, il G.P. è costato 227 mila dollari e le previsioni per quest'anno sono per una spesa di 247 mila dollari a parte il costo dei trasporti che per settembre non si sa dove andranno a finire. Hudes, ha ammesso che il disegno del tracciato di Mosport è antiquato se confrontato con il «Paul Ricard» però dei miglioramenti verranno effettuati di anno in anno.

Ritornando ora sui programmi di Mosport per la valorizzazione ed il lancio di giovani piloti locali diamo la parola a Harvey Hudes. «Sotto la direzione del pilota Gary Magwood verrà disputato un campionato scuola con cinque gare di F. Ford dove ognuna di queste gare avrà due batterie di qualificazione ed una finale. Con 130 mila lire per corsa, all'aspirante pilota oltre alle lezioni di guida gli verrà fornita la tuta, i guanti, il casco e naturalmente la vettura: dieci delle quali sono in arrivo dall'Inghilterra». Un'iniziativa senza dubbio importante che darà ai giovani il brivido di pilotare una vettura di formula ad un costo ragionevole, certamente inferiore ad un'annata di gioco al golf.

Gilberto Gatto



Alla gara GT di Monza c'era anche questa Fiat X-1/9 della Valtellina, condotta da Fornera, che non si è però qualificata. A destra, in parabolica Haldi, Ballot-Lena e Fitzpatrick



La COPPA PORSCHE

AUTOSPRINT era appena apparso in edicola la scorsa settimana con la retrocopertina dedicata all'avvenimento automobilistico monzese che, con assoluta tempestività, abbiamo ricevuto una telefonata da Mario Casoni a proposito della didascalia di fotocolor, didascalia che diceva esattamente così: « al primo giro, in parabolica, le De Tomaso Pantera di Casoni e di "Gero" stanno ancora arginando la marea delle Porsche, condotte dalla Carrera di Schickentanz e Keller, che poi si contenderanno la vittoria in questo primo round del campionato GT, che l'AC Bologna ha organizzato a Monza per ragioni... motociclistiche ».

Casoni, in verità, ha preso troppo alla lettera il significato di argine, nel senso della gara monzese: « Non eravamo precisamente noi ad arginare la marea delle Porsche, ma, se del caso, erano proprio i tedeschi a cercare di metterci il sale sulla coda. E quanto dico è stato abbondantemente dimostrato dalla mia vittoria in sicurezza nella prima manche e dalla fuga che avevo iniziato nella seconda. Poi sono intervenuti i fattori che tutti conoscono e che stanno a chiarire, se ancora ve ne fosse bisogno, le condizioni di difficoltà nelle quali si dibatte il lavoro di produzione della De Tomaso, così come delle altre fabbriche di vetture veloci. »

E' evidente peraltro che « l'argine » aveva un valore più generalizzato a tutto l'impegno delle De Tomaso in quel campionato euro-

peo GT che, in quanto a protagonisti, sembra piuttosto una... Coppa Porsche. Non su molti altri circuiti ci potrà essere per le Pantere il riequilibrio della pista più veloce.

A proposito di Monza c'è da dire che la presenza di un folto pubblico non è mancata, a dimostrazione di quanto sia sentito lo sport dell'automobile. Anche se detta folta presenza è stata pur favorita dai larghi varchi esistenti nella rete metallica di recinzione dell'impianto, varchi contro i quali organizzatori e gestori della pista nulla hanno potuto opporre, anche in base alla sentenza di un pretore che ha affermato « non costituire reato » il fatto di tagliare con le cesoie una rete messa a protezione di un impianto sportivo. In Italia ci si occupa di molte cose con una certa serietà d'intenti, ma quando si tratta dell'automobile allora diventa tutta un'altra cosa.

Eppure bisognerebbe pensare che a Monza, oltre al pubblico, vi erano anche certi personaggi che hanno una certa importanza, così come era importante la competizione in programma. Tanto importante che il multipresidente (autocalcistico) Luciano Conti ha ritenuto doveroso rispettare all'Autodromo Nazionale per fare le sue veci anche quel Paolo Moruzzi che, dopo aver presenziato (in divisa CSAI), ai primi turni di prove svoltisi il sabato, aveva pensato bene di sparire, destinazione Torino, per portare il suo personale contributo di « tifo » (amaro) al Bologna impegnato contro il Torino.

Ragnatela sul parabrezza

● Postille monzesi. Questa, però, riguarda la 4 ORE. Dopo quasi un'ora di corsa la Ford Capri de « Il ragno » Cantarelli-Ricci è stata protagonista di un singolare incidente, mentre la guidava appunto « Il ragno ». In pieno rettilineo si è spappolato il parabrezza. Non vedendoci più il pilota ha sferrato un pugno per aprirsi un varco in quel vetro « smerigliato » e ha potuto proseguire fino ai boxes dove i meccanici hanno tolto i resti del parabrezza, hanno martellato il lunotto facendolo saltare del tutto (per evitare che la sacca dell'abitacolo opponesse troppa resistenza all'aria e hanno vestito da... mummia il pilota per evitare i danni dell'aria fredda a quella velocità. I tre piloti si sono alternati alla guida concludendo la corsa.

Il « mistero » commissari

● All'ultima riunione dei commissari di percorso di Monza era presente anche Andrea de Adamich, il quale ha fatto la proposta, a nome dell'ANCAI, di costituire l'associazione dei commissari di percorso. I quali sono tutti favorevoli, c'è da immaginarlo. Ma è curioso il fatto che analoga proposta fatta dagli stessi commissari tre anni fa aveva trovato la più viva resistenza da parte dell'Automobile Club di Milano. « E anche allora eravamo una sessantina noi commissari milanesi » hanno concluso. « Chissà cosa bolle in pentola! »

A proposito di Moruzzi desideriamo raccontarvi un fatterello sintomatico su quanto sia eclettico il suo « sentimento » sportivo. Fra i presenti a Monza vi era pure Felice Gimondi il quale è stato presentato all'amico Paolo per chiedere un lasciapassare che gli consentisse di restare vicino al concittadino Pesenti Rossi (il vincitore della gara di F. 3) del quale è tifoso personale. Alla richiesta Moruzzi ha esclamato: « Gimondi? A Gimondi io darei tutto l'autodromo ». E a Merckx? ha chiesto qualcuno. « Neppure un "prato" » ha risposto di getto l'IMPARZIALE dirigente bolognese.

Fra l'altro il campione del mondo di ciclismo su strada, oltre che essere un fan di Pesenti Rossi, è anche un vero appassionato dell'automobile. A Monza lo si è visto sostare a lungo in palese ammirazione dei « mostri » della Porsche. Anche lui possiede una di queste vetture (seppure non da competizione). C'è da pensare che, se potesse, proverebbe a cimentarsi. Per ora, tuttavia, vista la crisi, Gimondi si « accontenta di viaggiare con una Mercedes a motore diesel »!

Il meccanico furbo

MONZA - Quando si dice la popolarità e l'affetto per Merzario! La probabilità della presenza del comasco a Monza per la gara dell'AC Bologna, aveva attirato di fronte all'Hotel della Regione un gruppetto di fans, tutti contenti perché proprio vicino all'ingresso dell'albergo faceva bella mostra di sé una BMW 3000 CS con, vicino al piantone dello sportello del guidatore, una decal con bandiera tricolore e la firma del « fantino ». E' stata purtroppo un'attesa inutile perché la BMW non era affatto di Merzario, ma del... meccanico del pilota.

● Lungo la pista di Monza, dalla prima curva di Lesmo specialmente nel tratto che porta alla parabolica, sono stati visti per un certo periodo di tempo Restelli, Maffezoli e Galmanini in compagnia di Ermete Amadesi e Lino Cavallon, titolare e direttore tecnico della CEA Estin-

tori. Perché questa lunga ed accurata ricognizione? Non sarà che il 25 aprile...

● Il dott. Massagrande questore di Milano ha fatto, a Monza, una « rimpatriata » con gli organizzatori bolognesi. Era venuto per restare cinque minuti, il tempo di stringere qualche mano, ed è restato tutto il pomeriggio, fino al termine della premiazione. Niente di eccezionale si potrebbe dire, se non fosse che il questore di Milano non aveva mai assistito ad alcuna competizione monzese e i dirigenti milanesi facevano notare il fatto con una certa punta d'invidia.

● Debutto naturalmente anche delle Porsche italiane di Bonomelli e « Tambauto » in questa prima prova EuroGT: Bonomelli tra l'altro mostrava come nuovo sponsor una casa specializzata in maglieria, l'« Omino di Ferro » che vedrà correre anche Pino Pica per gli stessi colori.



Chi «cerca»... trova

GOO

Chi cerca il modo giusto per risolvere tanti problemi (partenza immediata a motore freddo, minor consumo di olio, protezione del motore da tutti gli stress, differenziale silenzioso, cambio agile e sciolto, ecc.), trova GOO: l'additivo per olio che rinvigorisce la vettura vecchia e mantiene giovane quella nuova.

GOO va bene su qualsiasi vettura: è sufficiente che ne versiate una lattina nella

coppa, per sentire subito il motore « rotondo »; ne basta una sola nel differenziale per zittire, definitivamente, i rumori da rotolamento; una sola lattina nella scatola del cambio vi darà, subito e per sempre, una scioltezza nuova nella guida.

GOO è raccomandato da OSELLA, notissimo nel mondo dell'automobilismo sportivo per la famosa

ABARTH-OSELLA 2000

GOO è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti.

selecom

SELECOM SpA

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
GAUSS
GOO
NGK
SPARVA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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

Non è stato facile quest'anno conoscere per tempo i programmi dei più noti preparatori. Pur se nessuno ha mai avuto un vero timore sul futuro delle corse, l'austerità si è fatta sentire. O meglio, si sono fatti sentire i prezzi ancora maggiorati delle preparazioni sportive, soprattutto per il costo dei ricambi, e degli accessori, tanto che molti piloti hanno riflettuto un bel po' prima di decidersi al passo. La conseguenza più evidente è che tra la stagione scorsa e l'attuale non c'è stato molto ricambio: chi voleva vendere la macchina per cambiare categoria ha rinunciato e sono moltissimi i piloti nelle stesse condizioni del '73.

Nel campionato italiano del GRUPPO DUE le novità tecniche si riducono ad aggiornamenti ed omologazioni perché nelle varie classi la monotipizzazione impera come al solito. L'unica macchina nuova dovrebbe essere l'Opel Ascona preparata da Conrero che comunque ha già corso, convincendo, al Giro d'Italia. Nella classe 850, in attesa della Abarth e della Giannini 800 che non saranno omologate prima del '75, ci saranno ancora le classifiche Abarth alla loro tredicesima stagione. A proposito di queste macchine e delle appena più giovani consorelle della 1000, la CSAI ha confermato che potranno correre fino al giugno del '75. Tuttavia, molto spesso, quando le omologazioni scadono a metà stagione, la CSAI d'ufficio prolunga la vita della macchina fino alla fine dell'anno. Urge quindi una notifica precisa da parte della Sottocommissione Tecnica che illumini preparatori e piloti.

Piccole novità su macchine già note saranno la testa a quattro valvole per l'Alfa GTA 1300 (ma quanti saranno convinti dell'aggiornamento?), il cambio a cinque marce per la 128-1300 ed in generale le gomme a profilo ancora più basso. Altra omologazione importante, è la testa a quattro valvole (ormai diventano veramente quasi co-

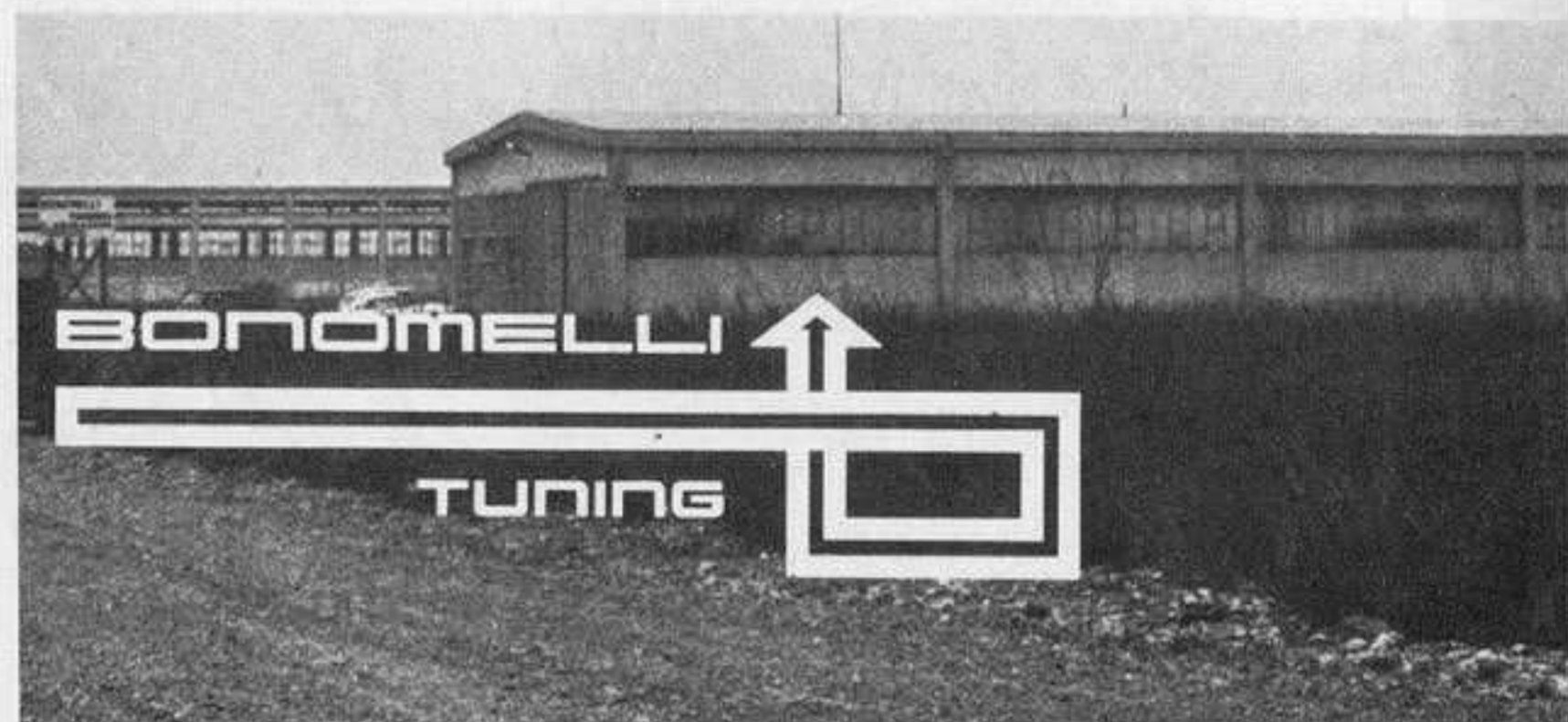
muni) per la BMW 1600 che in tale modo allontanerà ancora più da sé i numerosi patiti dell'Alfa GTV, anche se, in ogni caso, la differenza di prezzo è abissale.

Un'altra caratteristica di questa stagione è il sempre più nutrito numero dei preparatori che ampliano la loro attività costruendo motori da impiegare sulle macchine sport. Quest'anno, oltre ad Angelini ed a Romeo Ferraris che saranno di scena anche nella classe 2000, si sono aggiunti Gottifredi e Baggioli, con varie unità a turbocompressore, mentre anche i fratelli Varese sono orientati ad occuparsi quasi esclusivamente delle Gruppo 5. Ci sarà dunque un vero «boom» di queste macchine? E' probabile, anche se è difficile stabilire quanto i pronostici abbiano la possibilità di diventare realtà.

Di certo c'è che i costi sempre più alti delle macchine di gruppo due e quattro hanno convinto molti piloti ad orientarsi verso la categoria Sport che, oltre ad essere per molti un blasone non indifferente, comporta spese di manutenzione molto spesso minori. Addirittura alcuni preparatori lavorano malvolentieri su certe macchine delle categorie Turismo e GT perché gli interventi sono spesso laboriosi e per forza di cose le ore di lavoro reali non sono mai quelle che compaiono sulla «parcella» che sarebbe astronomica. Nella Sport invece tutti gli organi sono accessibili e lavorare non è difficoltoso: si pensi alla mole di lavoro che comporta cambiare i rapporti di una Alpine o di una X-1/9, rispetto allo stesso lavoro fatto su un cambio Hewland!

Se per le vetture del gruppo 2 l'inizio della stagione, che ha già in archivio due gare, serve alla verifica di certe ambizioni, per le gruppo 4 e 5 resta da attendere la conferma dei primi risultati.

cosa preparano i PREPARATORI mini - inchiesta '74

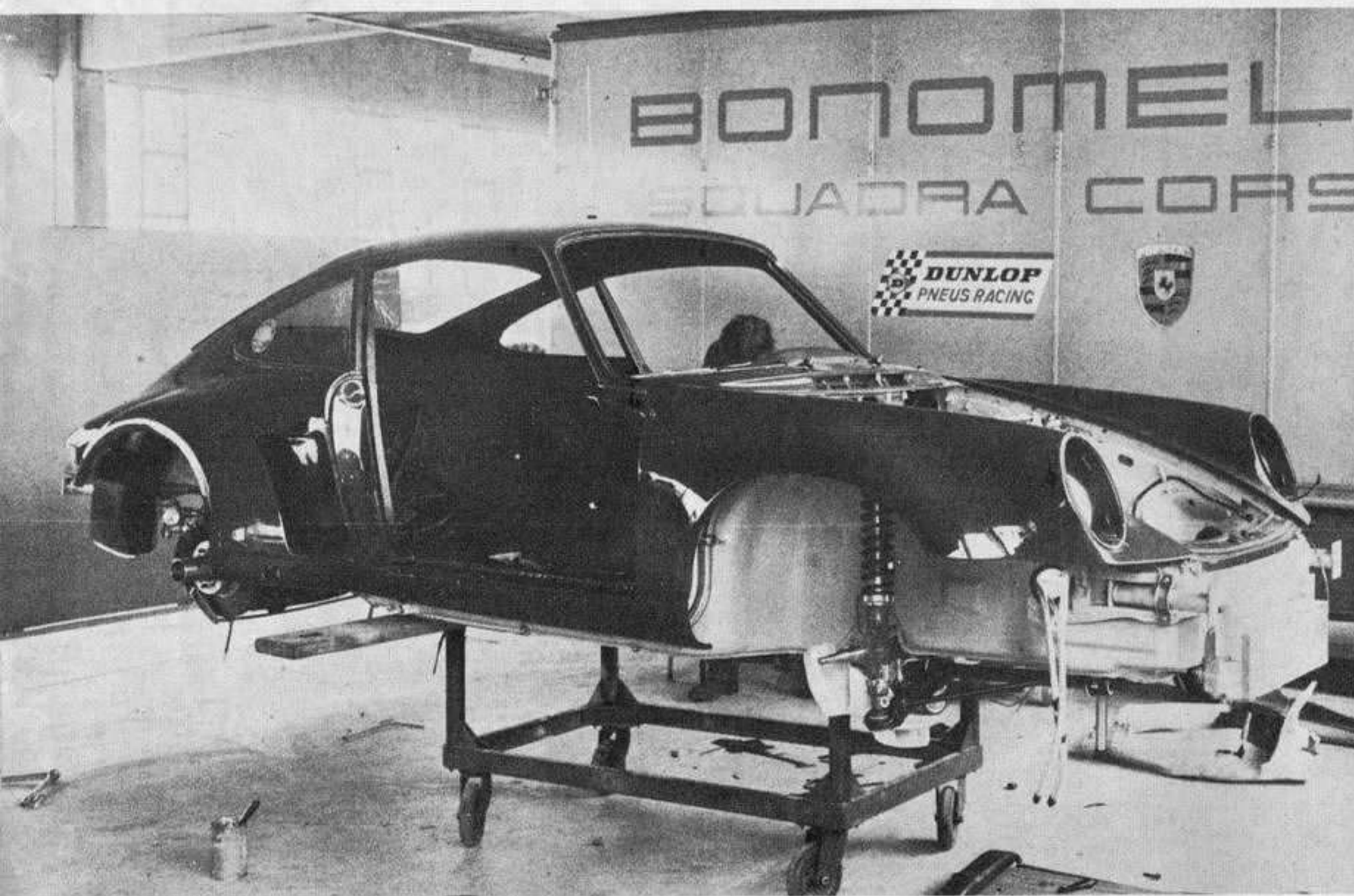


Il nuovo capannone di Castenedolo nel quale si è trasferito Bonomelli

Come ti modifico la PORSCHHE

CASTENEDOLO (Brescia) - Parlare di Porsche da corsa in Italia significa parlare di Bonomelli, l'unico di una certa rilevanza che da diversi anni si occupa della preparazione di queste berlinette da Gran Turismo. Ennio Bonomelli, bresciano, si è ora spostato di qualche km dalla sua città natale e ha sistemato un nuovo capannone molto più spazioso del precedente dove naturalmente prepara le Porsche per questa stagione. La prima vettura in preparazione è naturalmente la sua, già in avanzata fase di allestimento: la scocca, con le modifiche e i nuovi bracci posteriori proviene direttamente da Stoccarda, mentre le parti di carrozzeria sono state fatte realizzare in Italia su disegno dello stesso Bonomelli. Tale aggiornamento per i clienti (cioè solo la parte di carrozzeria in vetroresina) costerà circa 800.000 lire e già è stata montata, oltre che sulla vettura di Bonomelli, anche su quella di «Tambauto» che quest'anno diventerà 2900 cc.

A destra la Carrera di Bonomelli in preparazione. La squadra corse del pilota-preparatore bresciano sarà sponsorizzata dal maglificio «Omino di Ferro». Sotto, una delle nuove teste con valvole al titanio



Le maggiori operazioni compiute sulla vettura nuova dal bresciano riguardano importanti modifiche al motore e alle sospensioni, tutte operate con largo uso di titanio. Per le sospensioni la ditta Titanium dell'appassionatissimo signor Menon ha realizzato una serie di barre di torsione sia anteriori che posteriori, mentre per il motore la stessa ditta ha fornito valvole di aspirazione con stelo da 8 mm

(al posto di quello originale da 9) in Titan IMI 318, con un risparmio di peso di 65 gr. su 120 originali, mentre per lo scarico le valvole con stelo da 7 invece di quello da 9 sono state realizzate in Nymonic 80. Naturalmente per sistemare tali nuove valvole di diametro maggiore, che nelle sedi precedenti si sarebbero toccate tra loro, Bonomelli ha dovuto correggere l'inclinazione: tali valvole sono mosse da alberi



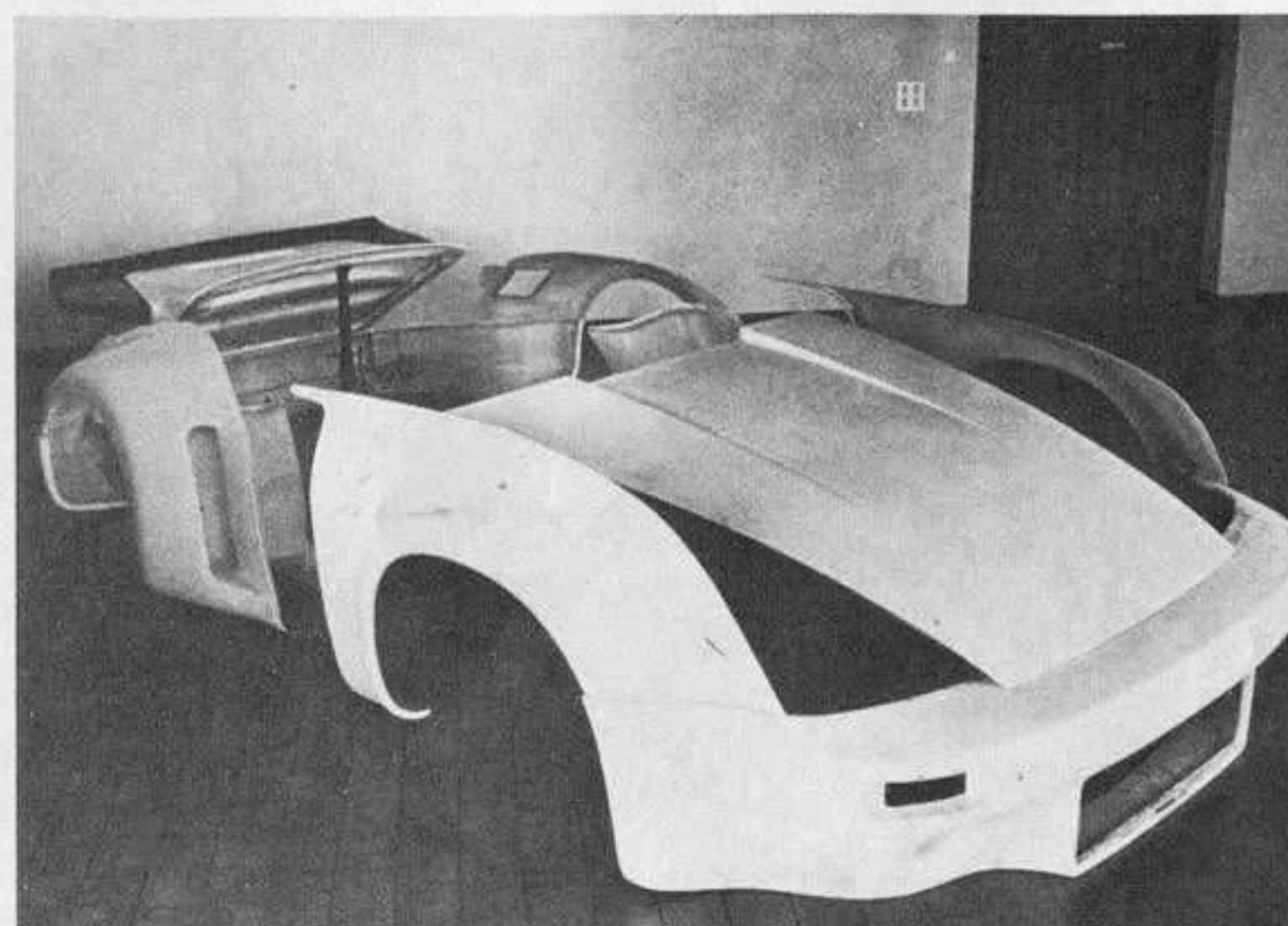
a cammes speciali con i quali, assieme all'impianto di alimentazione Kugelfischer (al posto dell'originale Bosch) e all'accensione Marelli si dovrebbero raggiungere agevolmente i 345 CV.

Il resto del motore è rimasto invariato: molte altre modifiche invece si sono apportate a livello carrozzeria, con condotte di aria per i freni e per il motore, mentre per la sicurezza Bonomelli ha pensato a un robusto

roll-bar a gabbia. Oltre al pilota-preparatore, che avrà quest'anno una vettura blu con scritte in oro e al fedele «Tambauto», concorreranno con le Porsche bresciane anche Pittoni, impegnato nel settore rally, mentre fra i clienti stranieri ha prenotato una tre litri l'americano Rulon-Miller che disputerà le gare in Germania.

can.

Nell'officina TamAuto vediamo le parti in plastica previste nell'aggiornamento gruppo 4 della Porsche Carrera



V8/Blog Scans
«Camomilla» alla... turca

TRECATE (Novara) - TamAuto, dal turco «una giusta elaborazione d'auto» è la sigla che nasconde la nuova officina che Giuseppe Zonca, ex capofficina di Bonomelli (ma forte di esperienze pluriennali alla Conrero) ha aperto nell'hinterland novarese, con la ferma decisione di rimanere nell'ambiente delle corse sempre operando su vetture Porsche. A dire il vero Zonca ha un socio in tutto questo, un giovane turco (ecco da dove spunta la «sigla») che già correva con vetture Porsche, Nuri Pelit, e che quest'anno ancora si cimenterà presumibilmente con un gruppo 3, almeno fino a quando non riuscirà ad ottenere la licenza superiore per correre con la GR. 4.

Punta di diamante della TamAuto Tuning è la coppia Giovanni Borri-Giorgio Schon che do-

vrebbero disputare, oltre alle gare europee per vetture GT anche alcune gare del mondiale marche, con una tre litri che la casa di Stoccarda dovrebbe consegnare a giorni. Tra l'altro proprio in questi ultimi tempi Schon è riuscito ad ottenere un ottimo sponsor, l'Harper's Bazar italiana, ed ovviamente ci tiene a partecipare al più presto a tutte le maggiori gare italiane. Ancora contatti vi sono per altri porschisti, come Rovida, Ugo Gatta e Stefanelli, ma ancora nulla è stato definito.

Che tipo di elaborazione effettuerà Zonca?

«Niente di speciale: le auto che vengono consegnate a Stoccarda sono già competitive al massimo, quindi è inutile andare ancora a pasticciare. Mi limiterò a sistemare gli assetti e a tenerle in ordine almeno per quel che ri-

guarda telai e motori originali. Poi naturalmente andrò avanti con le preparazioni e le trasformazioni: qui ho già tutte le parti in vetroresina per modificare una Carrera 2700 e portarla a tre litri, come il modello di quest'anno. Le parti di carrozzeria che mi sono giunte direttamente dalla Germania, costano un milione e trecentomila: poi naturalmente occorrono almeno una decina di milioni per il motore tre litri (335 cavalli) e tutti gli aggiornamenti necessari, tipo sospensioni nuove con mozzi a gallettone eccetera eccetera. Inoltre continuerò con la messa a punto e il miglioramento delle vetture stradali, che sto già facendo con ottimi risultati. Forse mancava qualcuno che operasse in questo settore e cercherò di farlo del mio meglio».

ANGELINI

Uno stabilimento per i motori

Ormai completamente assorbito dai suoi motori 2000 e 1300, Franco Angelini ha un po' tralasciato il settore Turismo e GT. In pratica durante l'inverno è stata preparata solo l'Alfa GTA 1300 del leccese Strano ma molto presto arriverà l'Alfa G.2 ex-Autodelta di Claudio Francisci. Con questa macchina il pilota romano disputerà alcune corse di Euroturismo e se la gara lo richiederà il «secondo» dovrebbe essere De Antoni. Francisci comunque sarà piuttosto impegnato per i colori bianco-rossi: gare in Italia ed Europa con la Chevron 2000 e campionato italiano G.5 con la AMS 1300 a quattro valvole. Soddisfatto dei risultati raggiunti con i suoi motori, dove non sono stati cercati soltanto i cavalli ma soprattutto l'erogazione della potenza, Angelini li porrà ora in vendita ed a questo scopo sta per essere completato un nuovo stabilimento alla Magliana.

AUDISIO e BENVENUTO

Bicilindriche mon amour

Sempre legati alla Giada per la quale preparano i motori, i due tecnici genovesi hanno ancor più migliorato i propulsori delle Alpine. Eliminati i difetti di tenuta con una nuova guarnizione della testa, il 1800 a carburatori rende ora 180 CV a 7500 giri mentre sul 1600 è stata ora montata l'iniezione Kugelfischer con un guadagno di 3 CV. La stessa iniezione equipaggia da tempo il 1300: quest'anno potenza uguale (147 CV) ma distribuita più gradualmente tanto che la macchina sarà guidabile da tutti e non dal solo Paolo Monti. Grossa novità sarà comunque il rientro deciso tra le bicilindriche, vecchio amore della Au-Be. Pare siano stati fatti nuovi studi sull'alimentazione a doppi condotti e sono già pronti i motori Giannini per le tre categorie: 700 per Antonio Audisio, 600 per «Elzapopping» (noto avvocato di Genova) e 500 ad iniezione Kugel per un pilota da designare. Il debutto monzese di una 530 con cerchi da 13" non è stato molto positivo.

BACCI

Le potenze nascoste

Dopo avere vinto la coppa CSAI della 500 con Rolando Ciardi il pungente preparatore di Tavernelle Val di Pesa, ormai affiancato dal figlio Sergio, nutre propositi altrettanto bellicosi. A difendere il titolo ci sarà Pesetti mentre Ciardi che ha problemi di lavoro disputerà poche gare con una Giannini 590. Infine nella 1150 ci sarà Aquilini con la 128 berlina. Bacci non parla mai di potenze oppure le dichiara estremamente basse (39 CV per la 500) comunque nel '74 le bicilindriche saranno aggiornate con la testa a doppi condotti già sperimentata nelle ultime gare dello scorso anno. Il cambio sarà sempre il Bacci di tipo sfilabile ed a denti diritti.

BAGGIOLI

Il «veloce» turbocompresso

I programmi del notissimo «Veloce» di Porta Venezia sono strettamente legati a quelli del suo socio Gottifredi, del quale si è recentemente parlato su queste colonne a proposito dei suoi motori alimentati a turbocompressore, alla cui realizzazione hanno contribuito entrambi. I motori sono ormai pronti e la prima uscita è prevista per la 1000 KM di Monza alla quale Gottifredi parteciperà nel G.5 con una Porsche 911/2142 a quattro assi a camme in testa e due turbo. Lo stesso tecnico-pilota disputerà alcune gare con la Pantera G.4 aggiornata ed in grado di erogare, con l'iniezione Lucas, 550-575 CV. Sono state preparate inoltre le Abarth ad iniezione di Pieraccini e Brambilla: 850 G.2 per il primo e 1000 G.4 per il secondo. Molta fiducia si nutre anche nella Porsche 914/6 di Rebai mentre al Rally dell'Elba debutterà la Fulvia HF G.4 di Stringhini.

BAISTROCCHI

La radiale radiata

L'«inventore» dell'iniezione per l'Abarth 850 quest'anno intende stupire con la 595 Abarth di Bettazzi dotata di quella

testa radiale scantata ed ormai dimenticata da tutti. Pare che sia riuscito ad eliminare i difetti di distribuzione che la rendevano fragile tanto che il motore ha «tenuto» benissimo dopo un collaudo di 150 giri a Varano. E' andato un po' meno bene nelle prime corse. Con valvole molto grandi e la doppia accensione rende circa 5 CV in più del normale. Un po' più indietro nelle altre preparazioni per mancanza di personale valido, schiererà comunque nella 1000 Binati ed il romano Bethlen che ha comperato la macchina di Del Bono mentre nella 850 ci saranno Scalabrini (ex Valerio) e Campani con una macchina riassemblata partendo da una vecchia scocca di Pasolini.

BARDELLI

Curiosità dagli USA

Il sempre più appassionato preparatore umbro-romano resterà legato anche quest'anno alla De Tomaso Pantera che già nel '73 aveva portato a livelli competitivi. Completamente eliminati i difetti di lubrificazione e raffreddamento, Bardelli ha ora cercato di aumentare la potenza e soprattutto di migliorare l'utilizzazione. Con nuovo asse a camme e modifiche alla distribuzione i cavalli sono ora 600 a 7000 giri con coppia che parte da 3500 giri. Sono già pronti i motori per la macchina del Jolly-Club che «Gero» guiderà in tutte le gare dell'Euro-GT mentre fra non molto sarà pronta una Pantera più tranquilla (450 CV) per Pietromarchi e Maurizio Micangeli. Sarà fatta anche l'assistenza alla G.4 di Gallo che ha un motore preparato in America ma se i risultati saranno inferiori al previsto (e Bardelli è un po' curioso di saperlo) si provvederà. Infine ci sarà la G.3 di Martignone che dovrebbe partecipare al FISA.

BOSATO

Iniezioni a confronto

Grossa novità in casa Bosato. E' ormai completata una Beta coupé 1800 gruppo 4 che ufficialmente è stata preparata per Gianni Bossetti. E' noto comunque che il tecnico di piazza Castello è un po' l'appendice del reparto corse della Lancia e non è difficile intravedere nella Beta di Bossetti, che disputerà alcune gare all'estero nel G.5, le future macchine ufficiali. Sulla carta pare non faccia rimpiangere la vecchia Fulvia e l'unico neo è costituito dalla guarnizione della testa. Sono già pronti due motori, non ancora messi al banco: uno ad iniezione Lucas e l'altro con la Kugelfischer. In velocità ci saranno inoltre le GTA 1300 e 1600 di Mussa mentre numerosissime saranno le macchine di Bosato nei rallies: Luzzato e Monino con le Ascona G.1, Montaldo con l'HF G.4, Marchisa e Carta con le 112 G.2, Musconico, Perazio ed il biellese Bagna (ex-Bossetti) con le HF G.3.

CONRERO

Gruppo 4 in naftalina

Noti da tempo i programmi del famosissimo preparatore torinese (vedi Autosprint n. 8) che ormai sta dedicando sempre più attenzioni ai rallies. Del tutto abbandonato il Gr. 4 per il momento in velocità ci sarà soltanto l'Ascona 2000 che con Colzani punterà decisamente almeno alla coppa di classe. Tuttavia la stessa macchina sarà guidata in qualche occasione da Finotto mentre alla 4 Ore, Colzani doveva correre con Pica.

CEVENINI

Poche ma ...migliori

Piuttosto ridotti i programmi del bolognese Gianni Cevenini, che ha venduto un paio di vetture preferendo curare poche macchine mantenendo l'assistenza ai clienti «esterni». Vettura di punta la Giannini 700 di Marco Fasolino, sponsorizzato dalla MPM di Luigi Marconcini, con nuovo assetto con cerchi da 10" (con Firestone o Dunlop) e ritocchi al motore. Vi saranno poi, direttamente seguite in officina, l'altra Giannini di Luigi Girolami e l'Abarth di Gerardi, entrambe 700. Cevenini prosegue le prove al banco del 500, che debutterà più avanti sempre guidata da Esti con assetto da 10" e Racing, mentre sono in via di ultimazione alcune vetture di serie, come la Simca Rallye 2 di Fioretti e la Fiat X-1/9 di Paladini.

FACETTI

Gli occhi sulla Beta

Legati per tradizione alla Lancia, i Facetti di Bresso sono ora un po' condizionati dall'età venerabile della Fulvia ma hanno già messo gli occhi sulla Beta-coupé ed attendono solo l'omologazione del 1. aprile. Al momento l'azienda è assai impegnata con il kit a due carburatori per l'Alfasud che è stato montato anche sulla macchina di Beguin ed Arnoux che tanto bene si è comportata alla 24 Ore di Chamonix. Rosadele farà qualche corsa con la Fulvia mentre Giuliano non correrà più e polemizza con i regolamenti attuali dei gruppi 2 e 4, anti-economici sia per il preparatore che per il pilota.

FALESSI

Squadrone a 2 cilindri

Oltre a numerose G.1 (112 e 128) il preparatore di Narni schiererà quest'anno un vero squadrone di bicilindriche: i locali Proietti e Gasperini oltre al napoletano Padrone ed al senese Nocci con le Giannini 700, Terracina nella 600 e Cavafave nella classe più piccola. Macchine molto classiche sulle quali si è puntato sulla potenza ma ancor più sulla tenuta. Avranno cambio Colotti sul quale si sta mettendo a punto l'autobloccante mentre la testa a doppi condotti è ancora in fase di esperimento.

FERRARIS

Dalla Daren alla G.B.

Anche il notissimo tecnico di Milano ha ormai completamente abbandonato le macchine del turismo per dedicarsi interamente alla realizzazione dei suoi motori 1000/1300 a quattro cilindri e 2000 ad otto cilindri. I motori più piccoli che si presentano decisamente come quelli da battere, sono pressoché invariati rispetto allo scorso anno. La squadra sarà composta da Serattini (1000) oltre a Sergio Rombolotti ed a Rampino (1300) che continueranno parte al campionato italiano. Per tutti i telai saranno dei G.B., costruiti a Milano secondo lo schema del Daren. Durante l'inverno è stato ancor più collaudato positivamente al banco il 2000 che sarà montato sulla Lola T/292 affidata a Gagliardi. Poche anche in questo caso le modifiche: attacchi motore e radiatore dell'olio.

FREN

Una coppa da afferrare

Sffiorata la coppa della 850 con Bernero nello scorso anno, Nazzareno Fren ha lavorato sodo nella sua officina di Biella aggiornando l'Abarth dello stesso Bernero con l'iniezione Kugelfischer. Nella stessa classe, in attesa dei motori nuovi, Folin, Pera e Pace correranno inizialmente con i motori classici. Per la classe 1150 c'è già pronta una 128 berlina ad iniezione ma il pilota è ancora da designare mentre Cattaneo passerà dalla GTV alla Gipsy G.5 con motore Dino o Ford.

GARAVELLO

Poche chiacchiere a Casale

Quasi strappandogli le parole con la forza, il sempre meno loquace tecnico di Casale si è sbilanciato, auspicando una pronta rivincita tra le bicilindriche dove correranno Amighini con la 500 (ma è probabile che inizi più tardi) «Tibeli» con l'Abarth 595 e Mazzeschi con la Giannini 700. «I motori più o meno sono sempre quelli», dice, ed infatti quest'anno le modifiche più vistose sono nell'assetto, non più con le ruote da 12" bensì da 10". Garavello ha infatti definitivamente rinunciato all'idea dei freni a disco per l'Abarth che pare non si trovi più. Nella 1000 Amighini cercherà di bissare il campionato assoluto ed è affiancato da Piacentini con una identica Abarth. Sempre nel campionato italiano c'è Savoia con la solita Abarth 850 mentre più tardi dovrebbero correre anche le 1000 di Saleri e Famoso. Il calabrese Papalia (Abarth 695) si dedicherà invece alle salite.

C'è anche la F. Renault

Alle prese con il trasferimento dell'intera squadra corse da Lavagna a Novi Ligure (Via Novi 96 - Tel. 48138) dove sarà aperta una nuova concessionaria, Giacomini ha avuto ugualmente il tempo di varare lo squadrone di Alpine che saranno in gara per i colori della Quarry. Paleari e Schon avranno le 1800 con nuovo telaio a sospensioni posteriori aggiornate: il primo disputerà l'Euro-GT ed il campionato italiano mentre il secondo correrà solo in Italia. In entrambi i campionati sarà in lizza anche Caliceti con la 1600 a carburatori. Del tutto nazionali i programmi dell'Ivana Giusti (1300 e 1600), di Bocconi (1800 tipo '73) e di «Vagabondo» (1300 ad iniezione). Ancora da definire invece la stagione di Sergio Rombolotti. Problemi finanziari hanno un po' bloccato i programmi del semi-ufficiale Paolo Monti per il quale si sta prendendo qualche iniziativa. Altre tre Alpine saranno presenti nei rallies: le 1800 di «Toni» Fassina e Deccè oltre alla 1600 di Goi. Infine c'è il programma F. Renault con l'assistenza alle macchine di G. Franco Ricci e di Lorenzo Sassi.

LANINI

Le ambizioni dell'allievo

L'allievo di Vaccari intende quest'anno superare il maestro. Il preparatore di Ostia-Lido punterà decisamente al campionato con le Giannini 590 di «Yankee» e «Gin-Tonic»: la prima con motore classico mentre sulla seconda è già stata montata con successo la testa a doppi condotti. Queste ultime fra poco saranno fatte in piccola serie e messe in vendita. Dopo Monza ci sarà anche una Giannini 650 per «Kalogher» ma la stessa macchina avrà anche un motore Abarth perché, Lanini vuole cavarsi lo sfizio di dimostrare che il motore torinese è altrettanto valido di quello romano. Ancora più avanti il «Principe Mash» avrà una 500 con cerchi da 5" di larghezza e gomme racing da 10". Le macchine più grosse hanno invece l'assetto con barre di diametro maggiore, ricavate da quelle della 128.

LAVAZZA

Due buchi nella testa

Un po' preoccupato per il futuro delle corse, Lavazza ha trascorso l'inverno a mettere a punto ed a migliorare ancora la sua famosa testa a doppi condotti per le bicilindriche che ormai fornisce a molti. E' comunque deciso a ritentare la scalata al campionato della 500 che insegue da anni, iniziando con la vittoria di Casale. In pista ci saranno il piacentino Nucci, «Don-Kono» e lo stesso Lavazza naturalmente che comunque farà anche alcune corse con una 700. Perri invece disputerà il campionato della montagna con una Abarth 595. Le macchine saranno praticamente quelle dello scorso anno, con cambio La-

V8/Blog Scans
vazza ed assetti classici, comunque per le 500 il banco ha dichiarato una potenza superiore di 3 CV, ed ora dovrebbero essere più di 45.

MONZEGLIO

Poco tempo oltre le GRD

Impegnati come sono con il vasto programma GRD che comprende F. 3, F. 2 e G. 5, in casa Monzeglio non rimane più molto tempo da dedicare alle G. 2 e 4. Comunque, oltre al cliente Gabani che correrà con una GTA 1600, nelle occasioni importanti (4 Ore di Monza e Vallelunga, Imola, Giro d'Italia eccetera) Pozzo e Galimberti torneranno sulle GTA/1300 giallomarone che hanno già subito diversi aggiornamenti. In attesa della testa a quattro valvole è stato curato l'assetto con nuovo spoiler anteriore e gomme a profilo più basso: 8.0/20-13 al posto delle 8.0/22-13. Con questa macchina Pozzo ha abbassato il record di Casale portandolo a 1'14"2.

SEGALINI

Le speranze giallo-verdi

Il «prolifico» preparatore parmense ha preparato quest'anno una vera valanga di vetture, tutte dipinte in giallo e verde tranne una 590 preparata per la Cavalieri Autotrasporti. Particolarmente curati saranno le Giannini 700 di Dall'Aglio e Berlumi, le 500 di Fusco e naturalmente la 128 Giannini di Segalini stesso. Vi saranno poi altre bicilindriche, per Lombardi, Fabbri, Berto ed altri, tutte dotate di cambi Colotti e (le 600 e 700) di Firestone slicks. Qualche 500 sarà dotata di ruote da 10" e Dunlop Racing. Durante l'inverno, Segalini ha lavorato molto al banco prova e si presenta con motori che hanno buone possibilità di successo.

TERROSI

Ha il camion di Purley

Appena ventiseienne ma con una buona esperienza acquisita presso la Giada di Giacomini, Silvio Terrosi ha decisamente bruciato le tappe. L'exploit della Alpine di Polese nel '73 gli ha consentito di schierare quest'anno un vero squadrone di berline francesi. In G. 4 nei rallies ci saranno la 1300 di Massimo Rombolotti, le 1600 di «Uccari» ed Erriconi e le 1800 di Polese e forse Pittoni. Per la velocità sono già pronte le 1600 di Capuzzo e «Carter» oltre alla 1800 di Righetti: per tutti campionato italiano con puntate nell'Euro-GT. Nella F. Renault sarà assistita l'Alpine di Cevasco mentre Cambiagli disputerà il FISA con una 1600 G. 3. Quest'inverno sono stati realizzati i rapporti del cambio già sperimentati con successo sulla macchina di Polese mentre ora nell'officina di Sarteano il banco sta dando i suoi responsi: finora sono stati visti 155 CV per le 1600 da rally e 168 per quelle da velocità. Per l'assistenza, Terrosi ha acquistato il camion che apparteneva a David Purley.

Ora tocca ai piloti

Pur con gli impegni connessi alle March F. 3, 2 e Sport, Pino Trivellato ha trovato ugualmente il tempo per aggiornare numerose 128 che punteranno al campionato italiano: sicura la situazione nella 1300 con Squillace, Nanini, Gargan e Viller mentre più fluida appare la situazione della 1150 dove comunque dovrebbero esserci Simeaner, Krassevich ed il neo-acquisto «York». Quest'anno le 1300 saranno ancora più competitive perché oltre alle pinze dei freni (Girling tipo G. 5) anteriori già viste, è stato omologato il richiestissimo cambio a 5 marce. Dal canto suo Trivellato ha migliorato i motori con nuovi pistoni e valvole più grandi tanto che la potenza è aumentata di 5/6 CV.

UNIVERSITY MOTOR

Aspettando la Stratos

L'atelier genovese che fa capo a Nick Bianchi e Mauro Ambrogio quest'anno punterà molte delle sue carte sulla Lancia Beta coupé, come d'altra parte molti altri preparatori. In Sicilia ha debuttato la gruppo 3 (ovviamente era iscritta in G. 5, visto che non è ancora omologata) di Tony Carello, che ha dato 125 CV a 6500 giri. Poi molti progetti con le Stratos, fra cui una per la Grifone ed una per il Jolly Club. La Cooper 1300 di Del Bello continuerà in salita, con nuove camere di scoppio e nuove tarature dell'iniezione Tecalmit con più coppia e più affidabilità. L'Escort ex-Capietti è stata venduta a «Pal-Joe», che ha debuttato, non molto felicemente, alla 4 Ore di Monza.

VACCARI

Il mago ci ripensa

Anno di transizione questo per il «mago» della Magliana. Abituato com'era a preparare i programmi con precisione e con grande calma (ma più in là di dicembre) è stato bloccato dall'austerità che gli ha pregiudicato ogni iniziativa e dal prezzo proibitivo che hanno raggiunto alcuni accessori: 250.000 lire un treno di slick per le piccoline mentre le Firestone per la 128 sono a quota 70.000. Il guaio è stato causato dalla Firestone che non importa più direttamente ed è naturale che i concessionari praticino prezzi maggiori. Comunque, senza ambizioni di campionati, Enzo Santucci avrà ancora tutta la fiducia di Vaccari per il quale disputerà diverse gare, puntando su quelle più importanti del centro nord, con la 128 berlina Giannini e con la 700. Le macchine saranno nelle condizioni dello scorso anno compresa la 590 di «Piero» che è stata venduta.

CONTINUA

inchiesta a cura di DANIELE BUZZONETTI



TROFEI RALLYES E VELOCITÀ

SIMCA
AUSONIA - KLEBER

CAMPIONATI 1974

II° TROFEO RALLYES Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 19 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

I° TROFEO VELOCITÀ Per i piloti di vetture Chrysler-Simca e Sunbeam, partecipanti a 40 gare velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi per L. 8.500.000 pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

ISCRIZIONI PRESSO

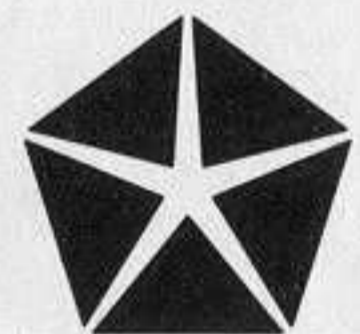
Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



CHRYSLER
ITALIA

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kléber

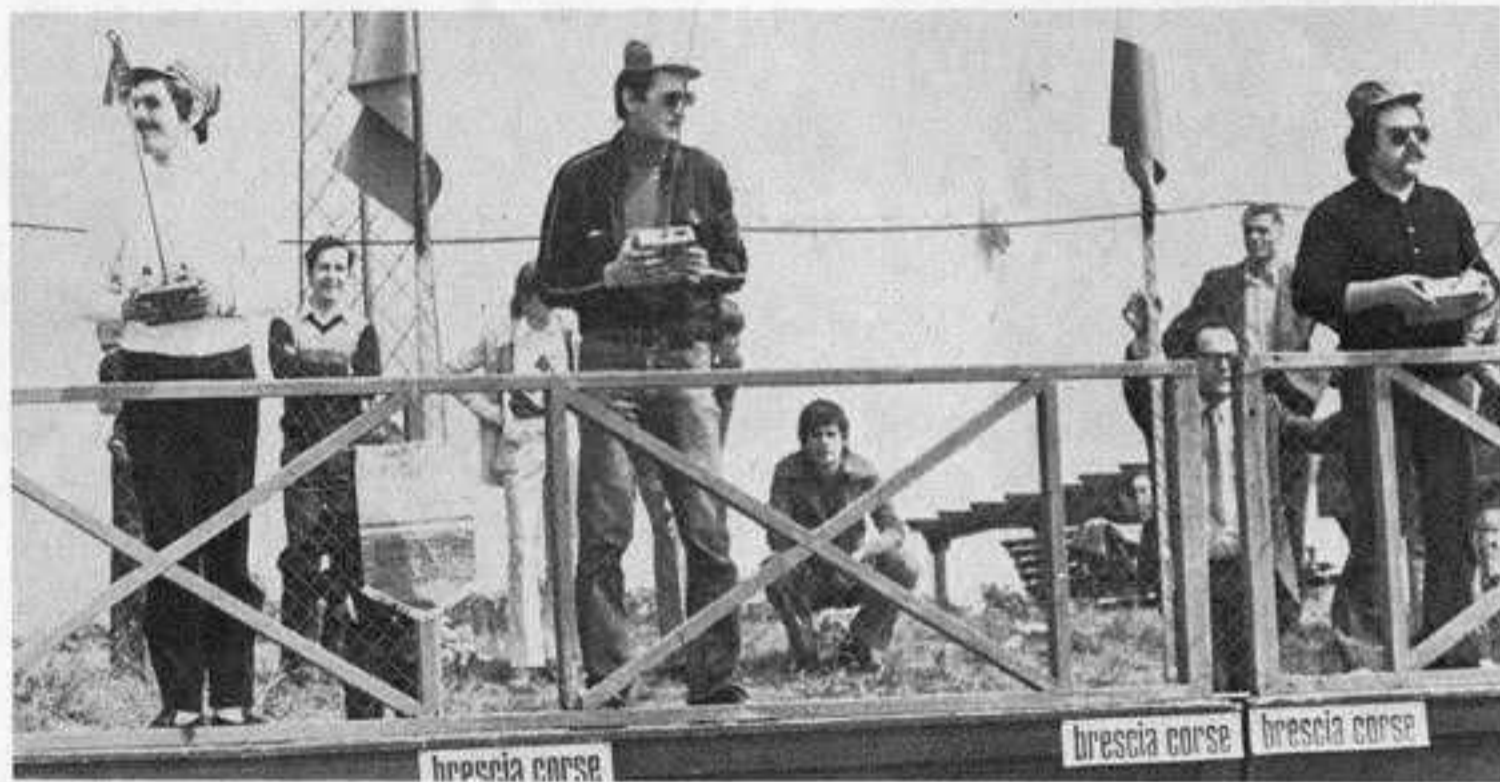
**AUTO
SPRI
NT**

Dalla 1000 Miglia alla 500 MILLIMETRI:
BRESCIA si consola con le minitelecorse

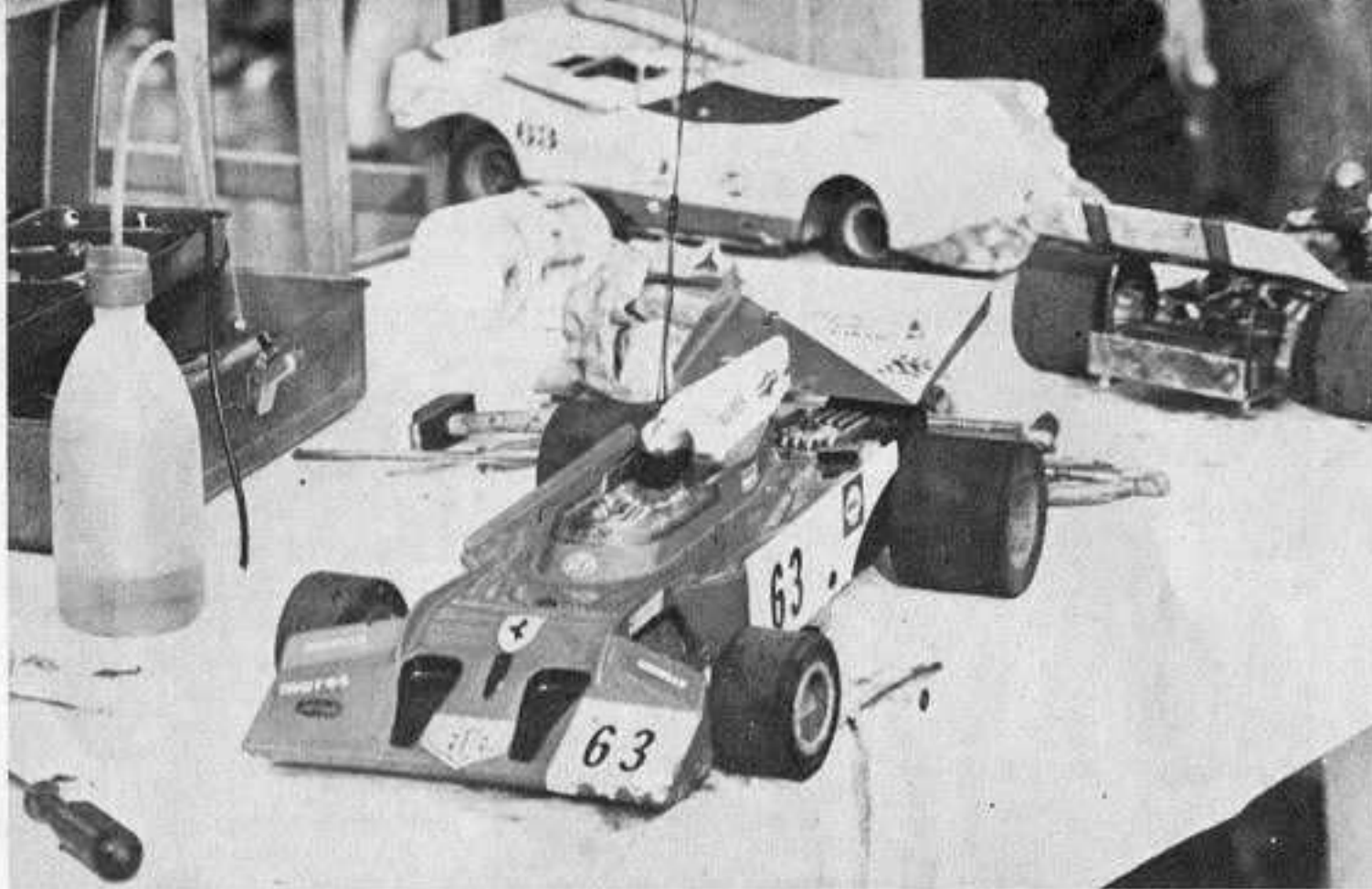
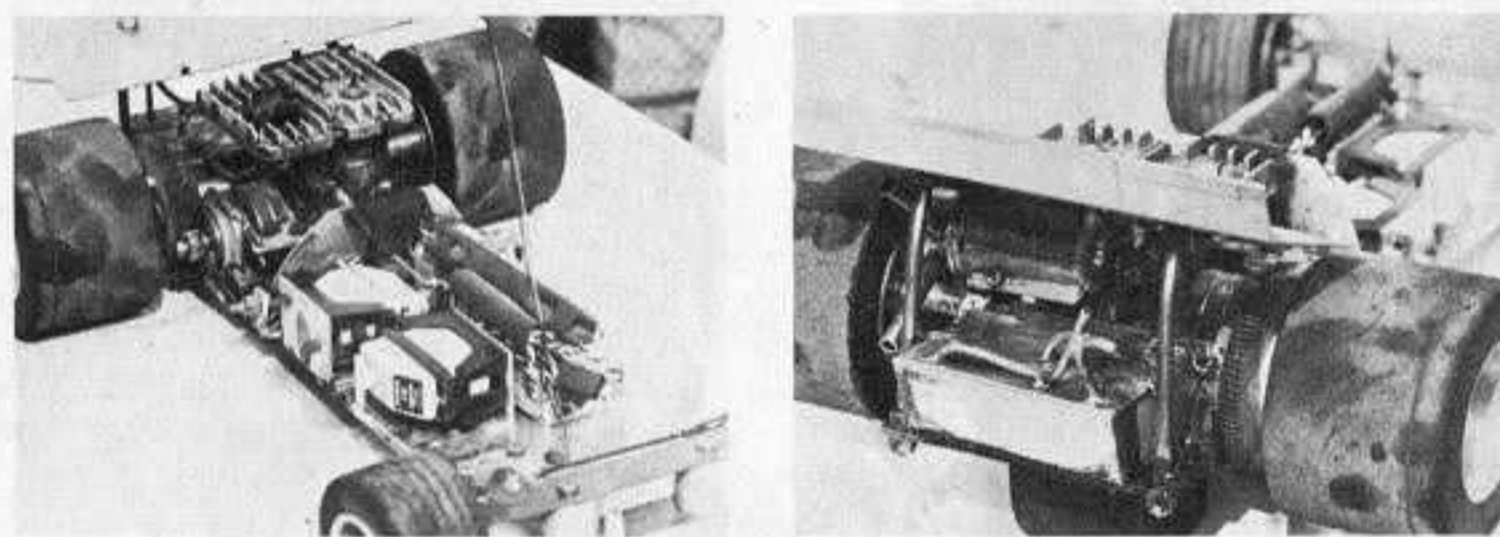
La FERRARI ha già vinto il suo primo G.P. 1974

BRESCIA - La Ferrari ha finalmente vinto un Gran Premio! Per ora, tuttavia, si tratta soltanto del « Gran Premio Città di Brescia » per modelli a scoppio radiocomandati, tipo sport prototipi e monoposto di formula, organizzato nella città di Brescia, dopo che la « Leonessa » ha dovuto rinunciare alla più prestigiosa corsa del mondo ed è sempre in attesa della realizzazione di un autodromo nel quale organizzare Grandi Premi veri. Come dire una edizione in miniformato di quella telecorsa ipotizzata nel fantaromanzo americano « Ultima Ferrari » che abbiamo riproposto in alcuni passi su **AUTO-SPRINT**-mese.

La guida di questi piccoli bolidi, azionati da motori a scoppio a due tempi fino a 3,5 cc. che sviluppano una potenza di circa 1 cv e raggiungono velocità di circa 33 kmh (raggiungibi-



Sopra, non sono pescatori, ma radio-piloti in piena azione. Sotto, a sinistra la ricevente ed il motore di una F. 1. A destra, il serbatoio



Un microbolide dei tanti perfettamente riprodotti visti a Brescia. E' una Ferrari B3 « spazzaneve », come si deduce facilmente, della scuderia Lodi-Corse, uno dei mini-teams più preparati (Foto Laurent)

le, tenuto presente il rapporto, di circa 250 kmh delle vetture vere), non è affatto facile come potrebbe sembrare, ma richiede da parte del radio-pilota grande perizia tecnica nell'uso della trasmittente che permette i due movimenti base (uno inerente lo sterzo e l'altro inerente l'acceleratore e il freno), nonché sangue freddo e prontezza di riflessi. Tanto è vero che si sono viste partenze da accapponare la pelle.

Ma torniamo alle gare in programma per complimentarci innanzi tutto, per la perfetta organizzazione curata dalla Brescia Corse e in particolare dal geom. Olmi. I primi a scendere in pista sono stati i prototipi nelle loro tre manches di eliminazione per decretare i sei finalisti. La finale, svoltasi fra l'interesse generale della numerosa folla accorsa, veniva vinta dopo fasi al-

terne dalla Porsche Can-Am del radio-pilota costruttore Sabatini di Mantova che aveva ragione della Porsche dell'esordiente Blesio e delle varie Ferrari 512 e 312 P rimaste in gara. La veridicità agonistica era perfetta persino nella meccanica degli incidenti.

Nel primo pomeriggio, poi, si svolgeva la seconda parte del Gran Premio internazionale che vedeva in gara i radiomodelli riproducenti le vetture di Formula 1. Anche qui una preselezione e sei finalisti le cui vetture erano tre Ferrari, due Tyrrell e una BRM. Una gara veramente emozionante con carambole contro i guard-rails, soste ai box, inseguimenti mozzafiato e vittoria finale della Ferrari n. 20 che tagliava il traguardo finale, superando proprio all'ultimo giro la più tenace delle sue avversarie.

il volante ABARTH è bello ma non basta!

E' soprattutto sicuro

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" 50/110 con impugnatura rivestita in vera pelle impunturata.

È montato di serie sulla Fiat Abarth 124 Rally e sulla Abarth Autobianchi A/112.

lo sono veramente?

solo completo L. 50.300
solo posteriore L. 16.400*
imp. completo L. 24.400*
solo posteriore L. 24.000*
imp. completo L. 28.300*
solo posteriore L. 23.500*
imp. completo L. 28.000*
solo posteriore L. 21.400*
imp. completo L. 68.200*
solo posteriore L. 37.800*
imp. completo L. 64.700*
solo posteriore L. 40.600*

*tutti i "posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori"

ABARTH

marmitte speciali sembrano costose ma...

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

Alfa Romeo Giulietta 1300-1600 imp. completo L. 1300-1600
Fiat 127 "tipo America" Autobianchi A/112 imp. completo L. 1300-1600
BMW 1600-2002 imp. completo L. 1300-1600
Mini Minor imp. completo L. 1300-1600
Mercedes 200 (B-220) 8 imp. completo L. 1300-1600
Opel Manta e Ascona 1600 imp. completo L. 1300-1600
Porsche 911 (tutti i tipi) impianto completo 4 scappamenti L. 1300-1600
Volkswagen 1300-1500 imp. completo L. 1300-1600

SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH GAUSS GOO NGK SPARVA



Un ambizioso
giovane romano
farà debuttare
a VALLELUNGA
CICCOZZI con la
sua creazione

La FORMULA 3 targata MONTECARLO

ROMA - Dopo alcuni mesi di segretissima gestazione esce finalmente allo scoperto la MP che debutterà con la sua inedita F. 3 a Valledlunga il 21 aprile. Crediamo sia la prima volta che nel Principato di Monaco venga attuato il progetto di costruire una macchina da corsa. A confermarcelo è Marco Piccinini, giovane romano da tempo trapiantato a Montecarlo, presidente della «Societe Monegasque des Constructions Automobiles» e grande protetto del Presidente dell'ACI avv. Carpi.

«Sì, certo. Nel Principato ho avuto la fortuna di trovare un ambiente appassionato e cercheremo di dare qualche soddisfazione ai Principi ed ai monegaschi che sono sempre più vicini al nostro sport».

— Per la costruzione comunque vi siete avvalsi di cervelli e di esecutori al di fuori del Principato...

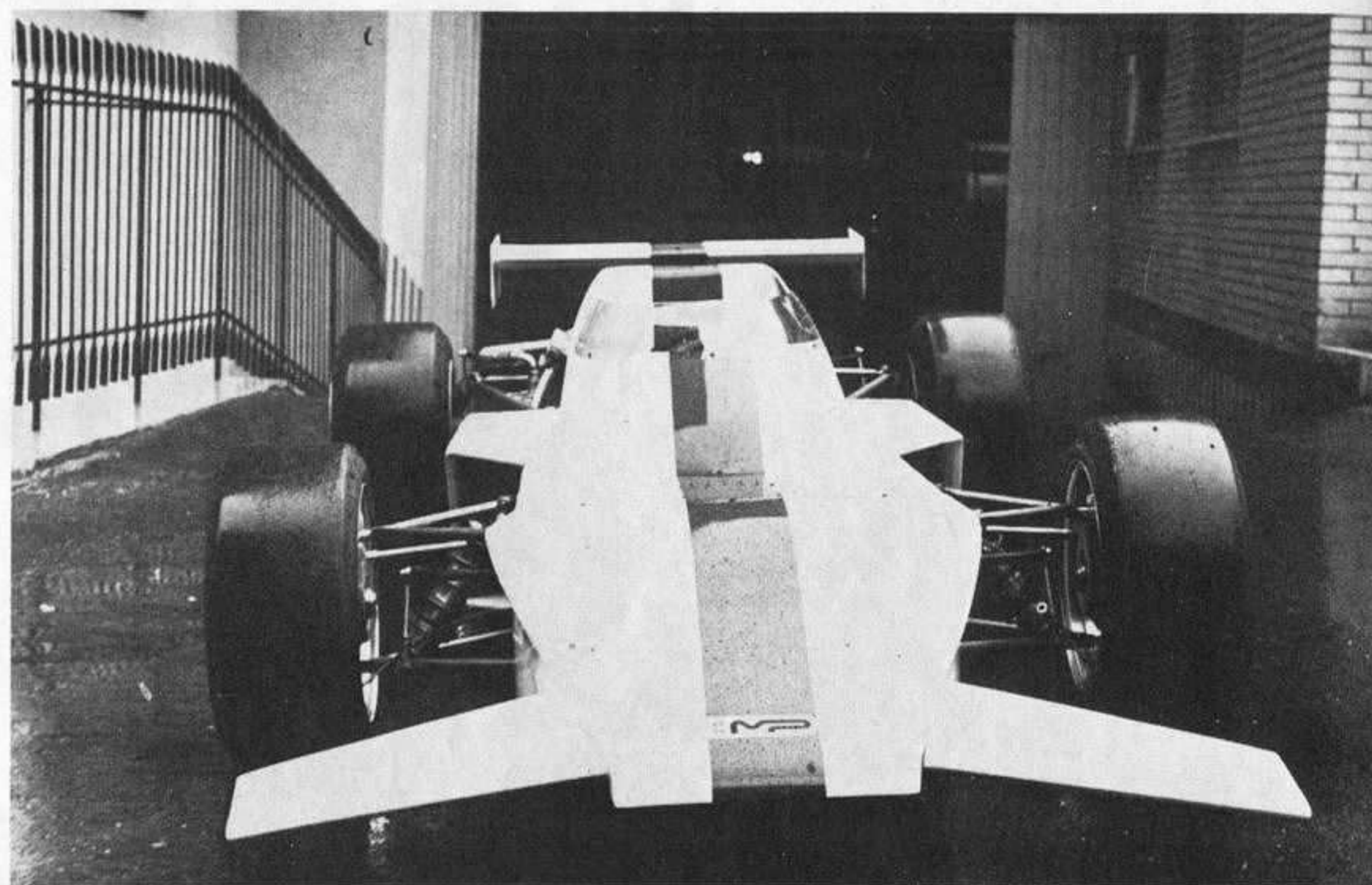
«Nessuno ha pensato che la Ferrari non fosse più italiana da quando le scocche sono fatte in Inghilterra. A parte che i

pezzi della macchina sono stati commissionati un po' dovunque: Monaco, Francia, Italia, Svizzera, Germania, Inghilterra e Giappone, il capitale e l'organizzazione sono monegaschi. E' già in funzione la sede e stiamo preparando le officine proprio a Monaco».

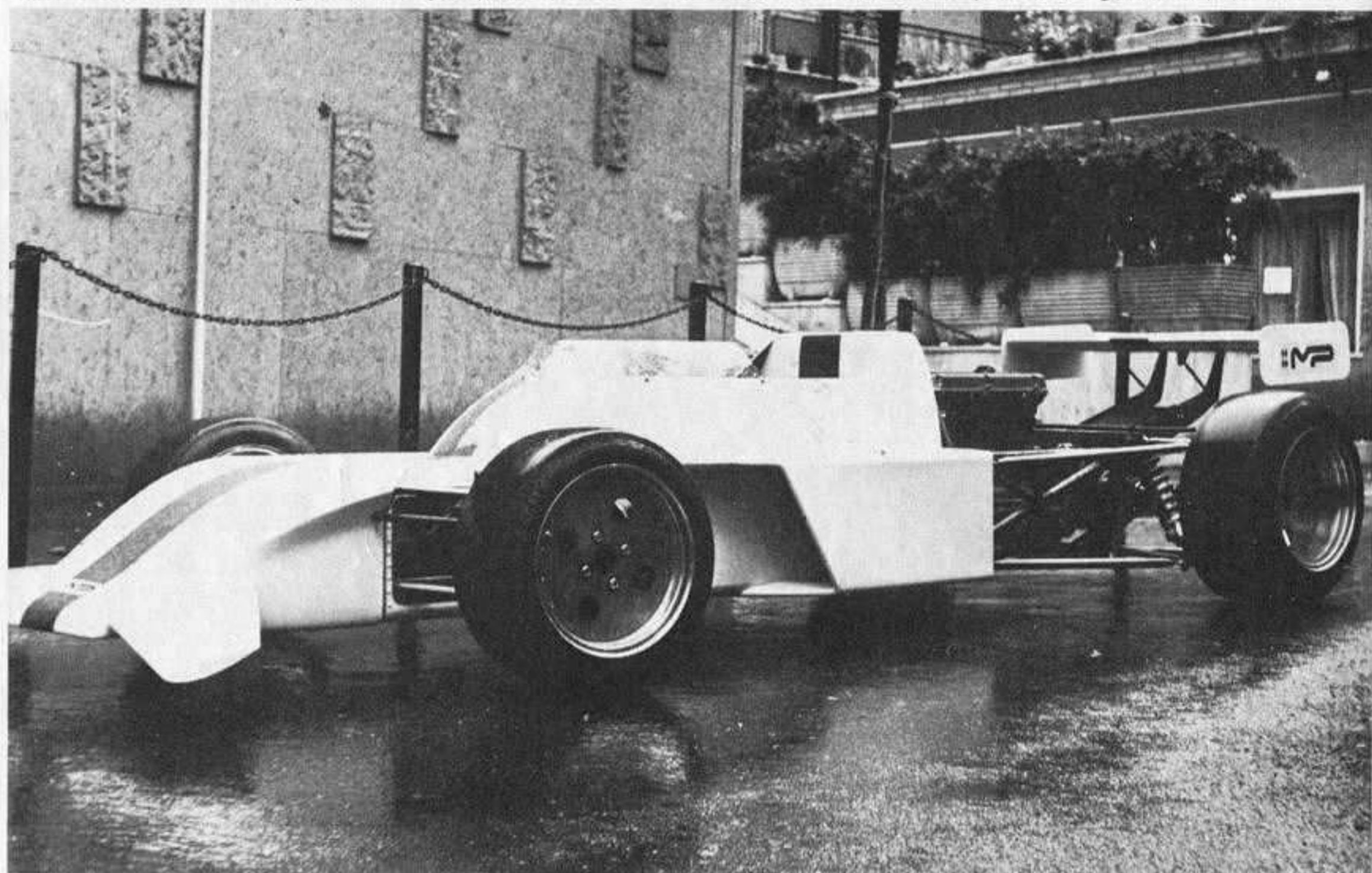
— Di chi è stata l'idea primitiva e chi sono i collaboratori aziendali?

«Lo spunto è partito da me. Poi ne ho parlato con i dirigenti dell'AC di Monaco e, per la particolare situazione monegasca, anche con le autorità governative. In seguito è stato un onore avere come socio fondatore e consigliere di amministrazione lo stesso ingegnere Carlo Pesenti. Per la parte tecnica io stesso ho impostato ed indirizzato il lavoro che è stato sviluppato da Sergio di Lernia che coordina tutte le operazioni progettuali mentre al conte Riccardi di Lugano fanno capo le responsabilità sportive».

— E la sua amicizia di vecchia data con gli ingegneri



Fotografata non ancora completamente finita, ecco la linea abbastanza inconsueta della MP, la nuova Formula 3 italo-monegasca. Si possono notare i radiatori laterali ed il posto di guida molto avanzato



Marelli e Forghieri è stata preziosa?

«Sono solo amici, anche se ogni volta che ci troviamo si discute volentieri di problemi tecnici».

— La MP ha fini sportivi o di lucro?

«Monaco non conosce le nostre abitudini delle 'mutue aziendali' ed è chiaro che per la MP il profitto è un dovere per rispettare i nostri programmi sportivi. Il modello 301 di F. 3 non è che il primo passo verso una ricerca tecnica che ci porterà alla F. 1. Comunque produrremo in piccola serie i modelli commerciali: F. 2, F. 3; F. Ford e sport 2000. Per il problema piloti, visto che a Montecarlo non c'era un giovane da incoraggiare, ci siamo rivolti all'Italia che pullula di giovani talenti. Guardiamo con interesse al romano Massimo Ciccozzi anche se non è stata presa ancora una decisione definitiva. Comunque, essendo noi monegaschi, non abbiamo gli stessi doveri morali di un costruttore italiano tanto più che le difficoltà ed i problemi che questa scelta ci sta ponendo non possono essere trascurati».

— Eppure si era parlato concretamente di un program-

ma di aiuti per gli italiani. Perché le cose sono cambiate e come si spiegano i suoi legami con la CSAI se la MP si professa una casa dagli interessi prettamente monegaschi?

«Stiamo ancora vagliando le possibilità ma devo rilevare l'estremo dilettantismo di alcuni giovani piloti che non sono stati in grado di proporre chiari programmi. (Naturalmente AUTOSPRINT metterà in luce la fondatezza e le ragioni di tali accuse. n.d.r.) Il mio ingresso alla CSAI poi, è stato antecedente alla costituzione della società. Comunque a suo tempo ho accettato di buon grado l'invito di collaborare al progetto di riforma burocratica al quale non sono certo contrario anche se la felice esperienza dell'AC Monaco ci insegna che notevoli risultati si possono ottenere anche attraverso le vie tradizionali di gestione dello sport automobilistico».

— Come? Ma allora la CSAI per la sua democratizzazione si avvale di collaboratori che sono contrari?

«Non sono contrario ma ci sono due possibilità per risolvere al meglio i problemi della CSAI. Attualmente, se i vari membri delle sotto-commis-

sioni sono scelti con criterio, non si può pensare ad un principio negativo mentre la democratizzazione, se non sarà condotta con apposite cautele potrà risultare un peso burocratico non indifferente».

Era un destino che questa democratizzazione si risolvesse in un fuoco di paglia senza contare che tutti gli sportivi italiani preferirebbero che una certa base, quanto più ampia possibile, eleggesse i vari membri per non correre il sempre possibile rischio di «scelte senza criterio». Chiediamo infine al «patron» della MP se come componente della CSAI non sarebbe doveroso battersi per rendere più sicuro il circuito stracittadino di Montecarlo?

«A parte che la commissione di cui faccio parte non ha più dato segni di vita, l'AC Monaco, con alla testa il suo presidente Michel Boeri, fa di tutto per migliorare la sicurezza attiva e passiva del circuito. I piloti gareggiano con la collaborazione dei commissari di percorso e poi occorre tenere conto delle effettive velocità e delle medie conseguenti. Dopo gli ultimi lavori credo che il circuito sia da segnalare come uno dei più sicuri ed interessanti».

Daniele Buzzonetti

PUMA GT

Stabilimento: GUIDONIA
00137 Roma - Via Nomentana Km. 15
per risposta, si prega inviare
L. 200 in francobolli

LA VETTURA
E' PRODOTTA IN
SERIE E SCATOLA
DI MONTAGGIO



cercasi concessionari per le zone libere

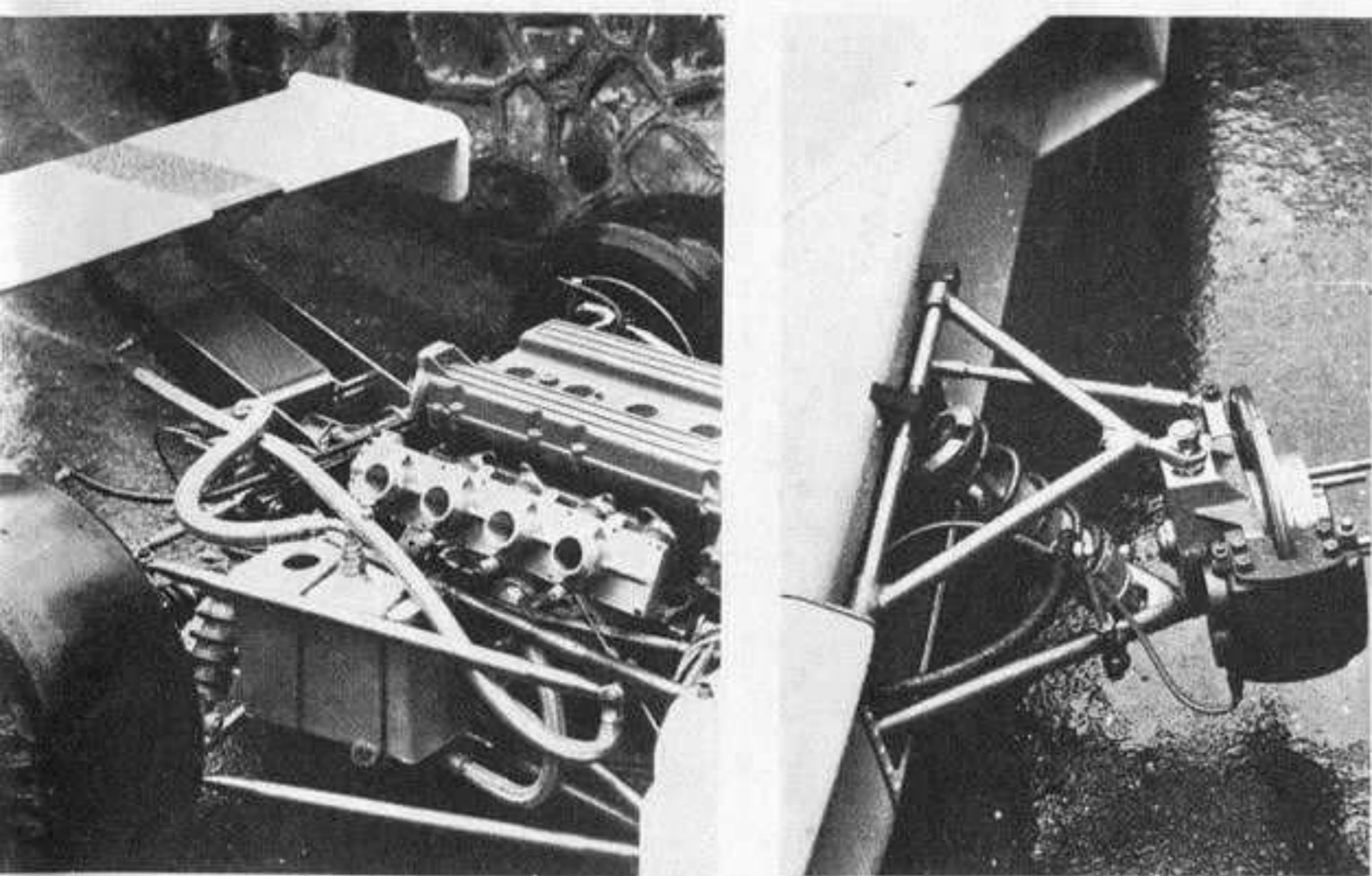


**QUALITA'
ELEGANZA
SICUREZZA**

**RUOTE
IN LEGA
LEGGERA**

STILAUTO

MILANO VIA B. ORIANI 22 10 Tel. 3086165



A sinistra, la parte posteriore con il manichino del Toyota-Novamotor adottato. Nel lato destro, il serbatoio dell'olio che ha il radiatore sotto l'alettone. A destra la sospensione anteriore

L'identikit della M.P. F 3

Le tre originalità

ROMA - La nuova MP, molto curata e tecnicamente assai raffinata, rientra nei programmi della casa che prevedeva una vettura base per la F. 2 e la F. 3. L'ufficio tecnico ha elaborato, sulle basi di un gran numero di indicazioni raccolte, anche di carattere commerciale, tre progetti con diverse soluzioni aerodinamiche e di distribuzione dei pesi. Infine è stato scelto quello più versatile ed in grado di assicurare una vettura adatta ai piloti di vaglia ma altrettanto « facile » per i debuttanti.

Il modello 301 è una monoscocca chiusa, realizzata in avional ed anticorodal con ordinate scatolate in titanio: una è posta alle spalle del pilota e sopporta il telaio posteriore a culla ed il roll-bar mentre l'altra, posta poco oltre il posto di guida, sopporta gli attacchi posteriori della sospensione anteriore e la scatola guida. Più avanti vi è una robusta piastra in lega che assieme ad alcuni tiranti in titanio, completa la struttura sospesa dell'avantreno. Il pilota ha una posizione di guida piuttosto avanzata sia per il passo di m. 2,28 ma soprattutto per poter disporre alle sue spalle il serbatoio del carburante che si trova in posizione centrale e non influenza, con il suo progressivo svuotamento, la distribuzione dei pesi. I radiatori dell'acqua sono in posizione centrale, appena dietro le spalle del pilota, mentre, sul lato destro ed all'interno dei puntoni di reazione, vi è il serbatoio dell'olio.

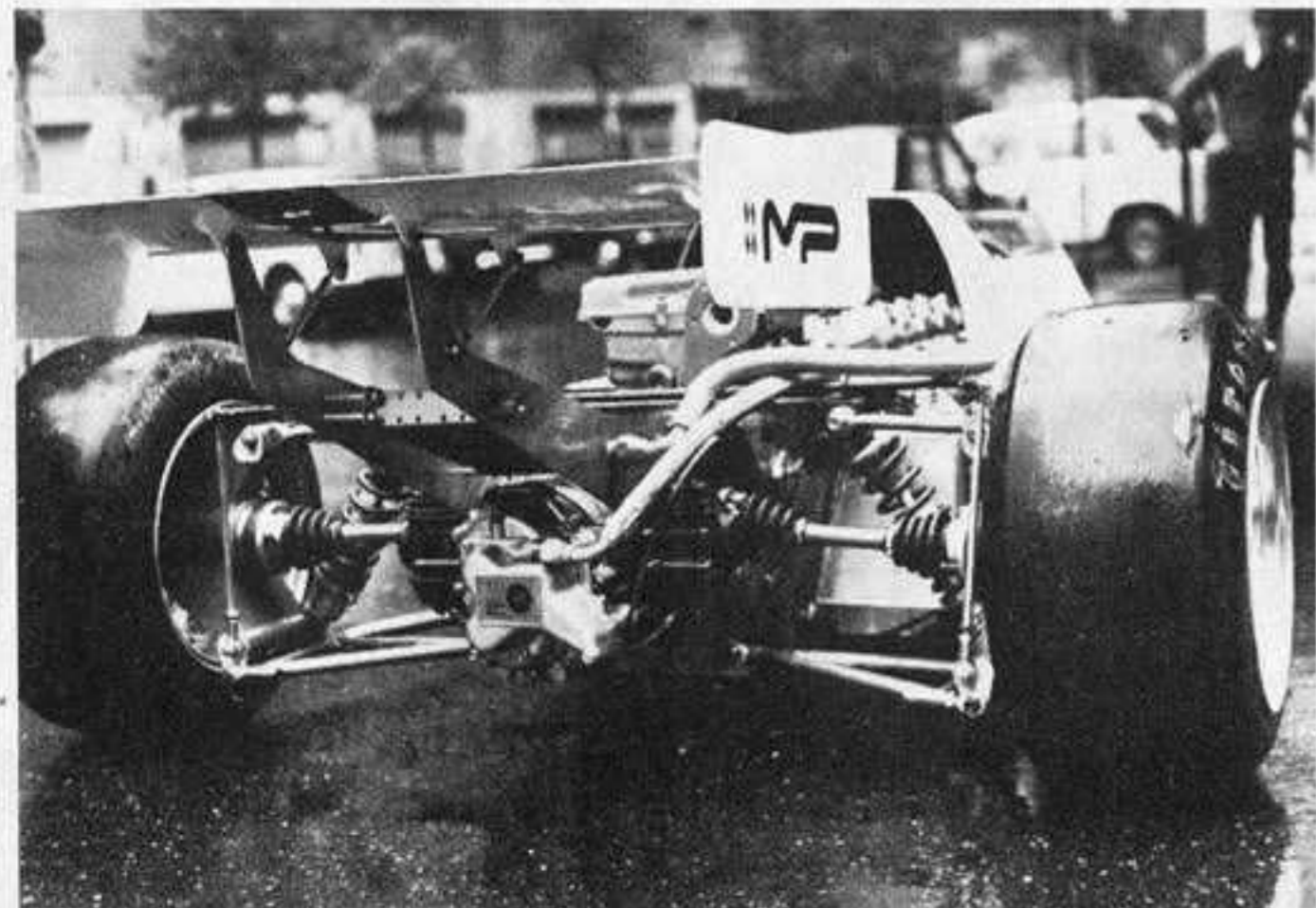
La sospensione anteriore a doppi triangoli e con bracci in titanio è sopportata da un portamozzo in magnesio, a cuscinetti interni ed è intercambiabile tra la parte destra e la sinistra. Gli ammortizzatori sono Koni superleggeri, realizzati su disegno MP a causa della loro lunghezza ridotta. La sospensione posteriore è del tutto classica ed anche in questo caso i portamozzi sono realizzati in magnesio.

I freni (posteriori sono entrobordo) sono della Lockheed e occorre rilevare che la Automotive Products ha studiato e realizzato, in collaborazione con la MP, la pinza a quattro cilindretti direttamente derivata da quella della F.1: è in lega superleggera ed è il primo caso di utilizzazione per una F. 3.

E' stata molto curata la sicurezza, con l'impianto elettrico ed altre canalizzazioni convogliate all'interno di un passaggio contenuto nella scocca. Gli altri particolari realizzati su disegno originale sono i semiassi e le ruote scomponibili.

La vettura destinata alla squadra ufficiale è dotata del Toyota-Novamotor, accoppiato per il momento ad un cambio Hewland MK 9. Comunque dopo le infelici esperienze delle prime gare questo tipo di cambio verrà accantonato e la MP ha già predisposto la vettura per il montaggio di un cambio FT 200 tipo F. 2, per il quale si sta realizzando la coppia conica adatta al regime del motore.

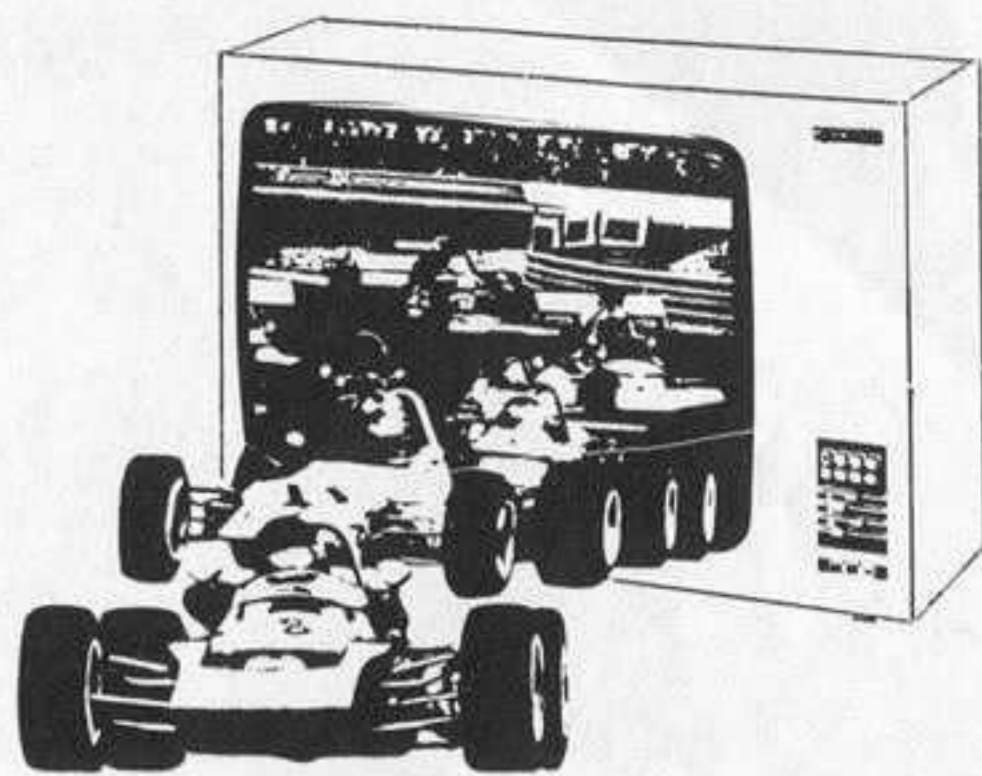
d. b.



Il retrotreno è classico, con bracci inferiori triangolari, i freni vicini al cambio, uno Hewland Mk9 in attesa del FT 200

Un bilancio con «voci bianche»

● Nell'ambito della trasmissione televisiva « I dibattiti del Telegiornale », è andato in onda, lunedì 15 alle ore 21 sul 2. canale « L'Automobile: primo bilancio ». La trasmissione, condotta da Giuseppe Bozzini, ha visto gli interventi dei giornalisti Giulio Mazzocchi e Maurizio Parasassi, del direttore generale dell'ENIT, Del Gaudio, e di Enzo de Bernard, capo ufficio stampa dell'ACI. E' interessante notare che gli organizzatori del programma, avevano tentato a tutti i costi di avere come « voce dell'auto », prima il presidente dell'Alfa, dr. GUANI, poi l'amministratore delegato della Lancia ing. Sguazzini. Ma gli esponenti di due nostre industrie così importanti hanno dribblato il tentativo di contatto. Ma se hanno paura di dire certe verità (ora che... ancora si può!) non debbono poi lamentarsi, né irritarsi, se le cose non vanno!...



La guerra continua...

« Oggi il calcio meritava la prima pagina », ha dichiarato Pigna domenica 7, con il tono di chi normalmente « apre » la rubrica sportiva con servizi su altri e diversi sport. Se ciò qualche volta è accaduto si è trattato di sporadici episodi che possono — nel giro di quattro anni — contarsi sulle dita di una sola mano. Ma come al solito il disinteresse showman domenicale — che notoriamente ama ascoltarsi — non si preoccupa dei giudizi di chi è costretto a seguire la sua rubrica, e sentenza o divaga (secondo i casi) come più gli piace.

Intanto in quell'edizione della « Domenica sportiva » è stato mostrato un brevissimo servizio sul motociclismo che, per chi non aveva seguito la gara in diretta, non si può considerare tra i meglio riusciti soprattutto dal lato informativo. Come del resto accade, sempre, quando ci si decide a trasmettere qualche sporadico brano di automobilismo. Per questi sport, per gli sport motoristici cioè, non si fa certamente uso delle famigerate moviola (riservata solo ed esclusivamente al calcio) né del rallentatore usato fin troppo spesso per le altre discipline sportive.

D'altra parte ne abbiamo avuto la prova anche la domenica precedente, il 31 marzo, quando Poltronieri molto sbrigativamente ha riassunto la corsa disputata a Kyalami, e altrettanto velocemente ha intervistato i vincitori del Rally del Portogallo, svoltosi otto giorni prima, Arnaldo Bernacchini e Lele Pinto. Naturalmente non poteva mancare, anche questa volta, l'intervento « determinante » di Pigna il quale si è inserito nella conversazione chiedendo: « Rapidissimamente, una vittoria in campionato mondiale Rally — questa è una domanda che faccio a Poltronieri ma forse interesserà molti telespettatori — che cosa significa in soldoni per un'industria automobilistica? ». La domanda, ovviamente, è stata ritenuta « centratissima » dal Poltronieri che ha spiegato all'inclita e al volgo che le macchine dei due concorrenti sono le meno diverse da quelle che vanno in produzione senza peraltro specificare, come voleva la centratissima domanda del suo collega, quali vantaggi economici ne trae l'industria automobilistica.

Ma lasciamo il « duo domenicale » alle loro cineserie re-

ciproche e passiamo al telegiornale sport di domenica 7 che ha citato la 200 miglia motociclistica di Imola e a quello di martedì che ha presentato due rapidi filmati sul Memorial Jim Clark e sulla gara disputata a Silverstone.

Molto interessante, invece, il commento responsabile della rubrica « Tuttilibri » (in onda l'8 aprile, sul Nazionale, alle 12,55) su due volumi che facevano parte della serie « Un libro, un tema ». Di scena, l'automobilismo con due

dono che esistano vie di mezzo e di compromesso. « Il caos c'è e non si può tentare di razionalizzarlo ».

Per il secondo volume il discorso non è stato diverso. Infatti « contro l'attuale modello di sviluppo è schierata anche Emma Rothshield » che « esamina particolarmente gli effetti della motorizzazione di massa, l'elefantiasi dei centri urbani, la nascita delle città satelliti, il dilagare delle autostrade che spingono i lavoratori a distanze sempre mag-

tv		radio	
Programmi dal 16 al 22 aprile			
SABATO 20	Secondo	SABATO 20	Secondo progr.
Ore 19,00 - « Dribbling », settimanale sportivo.		Ore 11,35 - Ruote e motori.	
DOMENICA 21	Nazionale	DOMENICA 21	Secondo progr.
Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.		Ore 12,00 - Anteprima sport.	
TUTTI I GIORNI	Nazionale	Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.	
Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.		LUNEDI' 22	Progr. nazionale
Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo « Dribbling »).	Secondo	Ore 8,00 - Lunedì sport.	
TV Svizzera		TUTTI I GIORNI	
SABATO 20		Secondo programma	
Ore 23,15 - Sabato sport.		Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.	
DOMENICA 21		SABATO-DOMENICA	
Ore 17,55 - Domenica sport		Programma nazionale	
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).		Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.	
LUNEDI' 22		Secondo programma	
Ore 19,45 - Obiettivo sport.		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.	
TV Capodistria			
MERCOLEDI' 17			
Ore 20,35 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.			
GIOVEDI' 18			
Ore 22,00 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.			

opere: « Il rombo del motore » di AA.VV. edito da Vallecchi e « Automobile fine di un'era » di Emma Rothshield edito da Feltrinelli.

A proposito del primo è stato detto, fra l'altro, che « le scelte possibili possono essere ridotte in questi termini. O aderire alla realtà del nostro tempo cercando tutte le soluzioni possibili per uscire dalla crisi o ricominciare partendo dal rifiuto dell'idolo cioè dell'automobile ».

Gli autori del libro « Il rombo del motore » non cre-

giori dai posti di lavoro, la proliferazione di masse operaie prive di specializzazione, la crisi delle risorse energetiche e umane. Il mondo contemporaneo deve affrontare il trauma di un cambiamento. L'idolo che nasce dalla catena di montaggio deve lasciare il posto a settori dai quali possano nascere beni e servizi più moderni ma soprattutto umanamente e socialmente più graditi ». Da chi non è stato detto. Ma non è difficile immaginarlo.

Gio' Luni



Riscatto «TRICOLORE» a Fano

FANO - La Scuderia Tricolore di Reggio Emilia, che dopo l'onorevole comportamento nella prima prova — terza in classifica assoluta — si era vista precipitare quasi in fondo alla stessa per via di un distratto pilota incorso nei rigori del regolamento, sulla pista di Fano, senza nulla reprimere, ha affidato la sua ritorsione sportiva al campo di gara. Barilli, Cavecchi, Tafuni e Ganapini i piloti della Tricolore, pure senza eccedere, hanno messo a profitto della loro maturità tattica un costante rendimento di centro classifica, per trovarsi, a conclusione della dura giornata, primi assoluti con a ridosso la Mille Miglia Telesio di Brescia, la Maiano e la Naddeo.

I bresciani che si sono presentati sponsorizzati dalla Telesio, hanno peccato di presunzione lasciando libero Vanaria in cerca di inutili traguardi, pagando così in termini di classifica di scuderia. Dovevano andare alla riscossa, dopo la nera giornata di Reggio Emilia, le due squadre del Motor Club di Fano, che giocando sul campo di casa avevano tutta l'aria di potercela fare, ma pur avendo vissuto sulla splendida giornata di Perlini solo la seconda squadra, è riuscita a rimontare diverse posizioni, mentre l'altra capitanata dall'europeo Vitali, in fase nera e temiamo anche eccessivamente complessata, ha subito un vero naufragio.

Mancano però ancora tre prove alla conclusione del campionato e tutto è ancora in balia di valori tecnici e sportivi, che nella imminente terza prova di Parma dovrebbero esprimersi definitivamente. Buone le prestazioni della Susy Naddeo Raganelli, seconda assoluta dopo le due prove e da rimarcare la rimonta della Savarna, della Fano 2 (come detto) e della Panzolini.

Nel dedicare ai complessi le nostre note, non possiamo non evidenziare qualche superlativa prestazione come quella di Perlini, Gardelli e Giardinieri nella prima categoria. Nella seconda il fenomeno Giannini si è ripetuto.

CLASSIFICA SCUDERIE

1. Scuderia Tricolore, p. 184; 2. Mille Miglia, 183; 3. Filatura Moiano, 171; 4. Naddeo Renault, 166; 5. Fano 2, 164; 6. Savarna, 163; 7. Panzolini, 161; 8. Adriatico, 155; 9. Mantova, 146; 10. S. Pancrazio, 146; 11. Firenze Corse, 127; 12. Fano 1, 122; 13. Magnus, 121.

CLASSIFICA DOPO LA 2. PROVA
1. Mille Miglia, p. 373; 2. Naddeo,

LE PROSSIME GARE 21 aprile, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - cl. 100 cc, 2. prova Campionato Scuderie e Marche; 21, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1. prova Campionato Regionale; 25, CIRC. DI REGGIO CALABRIA - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, CIRC. DI CERRETO GUIDI - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 cc (solo 3. cat.), cl. 125 cc; 1. prova camp. Regionale 3. cat. e 125 cc; 25, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA D'ORO - Roma - 5. prova Torneo dei Campioni; 28, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 28, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1. prova Campionato Regionale; 1. maggio, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 2. prova Campionato Regionale Piemonte e Liguria; 1, PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1. prova Campionato Regionale; 1, PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, CIRC. DI CASTELRAIMONDO - Macerata - K 250 Campionato Italiano e cl. 125 cc, (turno verifiche ore 17 del 4-5-74); 5, CIRCUITO DI CECINA - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

Il monte premi della BM

ROMA - Anche la BM come la I.A.M.E. per i motori Parilla e Comet ha istituito una speciale premiazione per la quale riportiamo il comunicato ufficiale:

«La Ditta BM MOTORI S.r.l. riserverà ai piloti di 2. e 3. categoria, che avranno partecipato al Campionato Scuderie e Marche, in tutte le 4 prove, con il motore BM, una premiazione particolare in danaro, secondo la classifica ottenuta, così come segue: Piloti 2. categoria - 1. Miglior punteggio coppia piloti con motore BM L. 200.000; 2. miglior punteggio coppia piloti con motore BM L. 150.000; 3. miglior punteggio coppia piloti con motore BM L. 100.000.

Piloti 3. categoria - 1. Miglior punteggio individuale con motore BM L. 100.000; 2. miglior punteggio individuale con motore BM L. 75.000; 3. miglior punteggio individuale con motore BM L. 50.000.

Inoltre, ad ogni pilota classificato, secondo l'ordine di cui sopra, sarà consegnato, n. 1 Motore della categoria di appartenenza ed un trofeo ricordo».

352; 3. Savarna, 341; 4. Fano 2, 326; 5. Panzolini, 323; 6. Tricolore, 301; 7. Firenze Corse, 300; 8. S. Pancrazio, 290; 9. Adriatico, 286; 10. Magnus, 278; 11. Fano 1, 269; 12. Filatura Moiano, 267; 13. Mantova, 229.

CLASSIFICA INDIVIDUALE 1. Cat.
1. Perlini, p. 50; 2. Cavecchi, 49; 3. Gardelli, 48; 4. Zucchelli, 47; 5. Barilli, 46; 6. Vanaria, 45; 7. Giardinieri, 44; 8. Piccioni, 43; 9. Silvestri, 42; 10. Monti, 41; 11. Del Vecchio, 40; 12. Ballabeni, 39; 13. Montanari, 38; 14. Geminiani, 37; 15. Volta, 36; 16. Maracchioli, 35; 17. Copparoni, 34; 18. Naddeo, 33; 19. Sonni, 32; 20. Randi.

CLASSIFICA INDIVIDUALE 2. Cat.
1. Giannini, p. 50; 2. Battistelli, 49; 3. Panzolini, 48; 4. Spada, 47; 5. Zotti, 46; 6. Tafuni, 45; 7. Ferrari, 44; 8. Particarioli, 43; 9. Zullo, 42; 10. Moretti, 41; 11. Gori, 40; 12. Gardoni, 39; 13. Biancalani, 38; 14. Zama, 37; 15. Flenghi, 36; 16. Marcolongo, 35; 17. Venturi, 34; 18. Sani, 33; 19. Ganapini, 32; 20. Barbieri 31.

Scatenati i rincalzi a PARMA

PARMA - Ritmo contenuto, agonismo latente, per i piloti della 1. categoria della classe 100 e 125 cc, nella terza gara di Parma, mentre scatenati in tutti i sensi i rincalzi della 2. e 3. categoria 100 cc. e quelli della 2. con cambio. Due sparse gare nella massima categoria delle due classi, con un Santini, nella classe 100 cc., facile vincitore su Gabbiani e Giugni e di Barilli su Cavecchi e Neri nella 125 cc. Musica diversa, allegra, vivace, nella seconda categoria della classe 100 cc. dove i quasi ufficiali portacolori della Casa di Piacenza, Masini, Venturi e Scarabelli hanno fatto il vuoto, con Rovelli, che pur si avvale di un clan preparatorio di una certa elevatezza, è praticamente rimasto a guardare il lesto andare degli amici-avversari.

Altra gara entusiasmante nella terza categoria, con un prepotente ritorno sulla ribalta del torinese Cavallieri dopo una stagione; e nella passata, stroncata da una grave punizione. Cavallieri rientra così fra gli attori di spicco, se è riuscito a tenere a bada Sassi, che sulla pista di Parma non è facilmente domabile. Mancavano De Angelis e Fabi impegnati a Roma, ma anche per loro il Cavallieri sarà un cliente ostico, e non facilmente battibile. Tafuni, ha tagliato primo e con estrema facilità il traguardo della seconda categoria della 125, bissando una vittoria invero non sofferta. Alle sue spalle Marangoni e Gardoni, due piloti che hanno cercato di rendere dura la vita al battistrada, senza riuscirci.

LE CLASSIFICHE

cl. 100 1. cat.

1. Santini; 2. Gabbiani; 3. Giugni; 4. Mazzotti; 5. Neri B.

cl. 100 2. cat.

1. Masini; 2. Venturi; 3. Scarabelli; 4. Rovelli; 5. Lorenzi.

cl. 100 3. cat.

1. Cavallieri; 2. Sassi; 3. Lusuardi; 4. Crepaldi; 5. Miliziano.

cl. 125 1. cat.

1. Barilli; 2. Cavecchi; 3. Neri G.; 4. Zucchelli; 5. Mazzola.

cl. 125 2. cat.

1. Tafuni; 2. Marangoni; 3. Gardoni; 4. Vischioni; 5. Frattini E.

• A Varese è in piena organizzazione la gara di regolarità pura dell'AC di Varese, denominata XVI Trofeo Provinciale di Varese. La manifestazione è stata anticipata di un giorno e si svolgerà sabato 20 aprile per non incorrere nelle note restrizioni alla circolazione dei giorni festivi. Non sarà una gara facile in quanto 5 delle 7 prove speciali si svolgeranno su strade di montagna, il Cuvignone e il passo del S. Michele, ancora coperti di neve, mentre le due restanti avranno luogo sulla pista kart di Schiranna. Il percorso totale misura km. 83,100.

• La corsa di F. 2 in calendario a Zolder per il 23 giugno si correrà, ma non sarà di campionato.

• Pare confermato che le quattro gare brasiliane di F. 2 dell'autunno sono state soppresse: Rio, 4 novembre; Brasilia, 11 novembre; Goiana 18 novembre e Interlagos 24 novembre.

• Gli organizzatori del Rally dei Mille Laghi sono stati a Londra per prendere accordi con gli equipaggi e hanno detto che il percorso quest'anno sarà accorciato. Partenza e arrivo a Jyväskylä (2-4 agosto).

Lo sponsor asiatico

• Schuppan torna dunque ai Grandi Premi, in una squadra con patrocinio dell'Estremo Oriente, cioè di un certo Teddy Yip il quale dice: «Arriveremo in F. 1 prima di Harper, e speriamo di debuttare a Monaco». Tanto Yip che Schuppan vogliono però essere prudenti, quindi noleggeranno una vettura soltanto per qualche gara. La macchina sarà scelta dallo stesso Schuppan e si parla di un'Ensign, ora che Redman ha dimostrato il potenziale della vettura. Direttore corsa sarà Sid Taylor, il cui team di F. 5000 è patrocinato da Yip il quale comprerà anche una due litri con cui Schuppan correrà in Giappone.

• Si sapeva già, comunque Don Nichols ha annunciato ufficialmente che Redman piloterà la Shadow F. 1 e il contratto è stato firmato il 6 aprile. Brian continuerà a partecipare a qualche corsa di F. 5000 e probabilmente andrà con la Shadow a qualche gara Can-Am. «Per noi — dice Nichols — è stata una fortuna, che alcuni dei suoi piani quest'anno siano andati a monte».

• La BTRDA inglese ha sospeso il suo campionato Silver Star finché la situazione dei rallies non sarà più chiara. In maggio il comitato si riunirà e si spera che più avanti si possa disputare un campionato «ridotto».

• In Inghilterra si conferma che Dubble farò gareggiare le due Brabham vendute in Italia a Finotto per Moser e per Siseall, con patrocinio Marlboro.



Rallies in circuito

• Il campionato Ford Escort Rally 1974 presenta due innovazioni. Prima di tutto comprende una categoria per la RS 2000, in secondo luogo «lascierà le strade», per così dire. Cioè, date le restrizioni nei riguardi dei rallies, ci saranno molte prove in circuito.

• Il due volte campione USAC, Joe Leonard, è in via di completa guarigione dopo il suo incidente alla California 500, in cui si ruppe la gamba sinistra. Ha intenzione di partecipare alla 500 Miglia d'Indianapolis con la Viceroy Eagle, della scuderia Vels-Parnelli Jones.

• Ligier farà partecipare la sua squadra a tutte le prove del campionato marche. Oltre a Chasseuil, i suoi piloti sono Leclère, Laffite, Serpaggi, Jausaud, Migault e Wollek. Due Ligier Maserati parteciperanno alla 1000 Km di Monza.

• In Scandinavia la R8 Gordini continua a dominare nelle corse su ghiaccio. A Linköping ha vinto la turismo di serie Fossom su Gordini 1300, mentre nella turismo speciale è stato Hallberg ad avere la meglio sulle più veloci BMW, Escort e Cooper S.

• E' deceduto John Oliveau, delegato negli Stati Uniti della sottocommissione dei regolamenti tecnici della CSI.

• Fra le vetture rinnovate notate al debutto in F. 3 a Casale anche la Tecno di BODINI, il cui proprietario instancabile ha apportato una serie di nuove modifiche al telaio (sospensioni posteriori e freni anteriori) e al motore, portandolo mediante riallesaggio e un nuovo albero a una cilindrata vicina ai 1800 cc. A giudicare dai tempi, in prova e in gara, si direbbe che le modifiche sono, senz'altro ben riuscite!

• Al momento pare senza fondamento la voce udita a Silverstone, secondo la quale tutta la squadra Ensign verrebbe venduta.



racing special mirrors

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





Californian

vitaloni

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



Sebring MACH 4

Arriva il PIRANA

Il PIRANA è la novità primavera-estate messa a punto dall'AUTOMIRAGE di Bologna con la solita perizia tecnica che contraddistingue tutti i prodotti della costruttrice bolognese. Il PIRANA, si può dire, era il buggy che tutti i giovani attendevano: confortevole, capiente (4 posti omologati), esteticamente più auto, generoso e sufficientemente veloce, trasformabile d'inverno con la semplice applicazione di un hard-top che protegge egregiamente gli occupanti, riscaldati d'altronde attraverso due bocchettoni collegati al tradizionale impianto della Volkswagen.

Il PIRANA dell'AUTOMIRAGE è, come vuole la tradizione della Casa, un buggy leggero con i suoi appena 750 kg., ha una ottima ripresa e mantiene facilmente e per lunghi tratti una velocità costante di 130 kmh grazie ad una particolare aerodinamica che proviene per buona parte da una proposta americana.

L'AUTOMIRAGE ha quindi dato ai giovani e agli sportivi la vera novità 1974 perché questi potranno, con il PIRANA, concretizzare la loro attesa. Il PIRANA possiede notevoli qualità «fuoristradistiche» (come tutti i buggies dell'AUTOMIRAGE) potendosi agevolmente disimpegnare nei gretti dei fiumi e sulle strade di montagna.



Recentemente Graham Hill ha provato una Humber Scepter 1974 con trasmissione automatica Borg Warner 45. In quell'occasione ha detto: «E' la prima volta che guido una vettura con cambio automatico a 4 velocità e ne sono rimasto particolarmente colpito». Ha poi aggiunto che la Humber con questa trasmissione si è dimostrata notevole soprattutto in fase di sorpasso. Nella foto Hill è con Desmond Scannell, uno dei direttori della Borg Warner.

Anticipo F.2 a Nogaro

La corsa di F. 2 non di campionato, in calendario a Nogaro il 29 settembre, è stata anticipata al 22 dello stesso mese, per consentire ai piloti che partecipano al GP d'Albi (15 settembre) di andare direttamente a Nogaro.

La «Labatt's Ontario Breweries», cioè la ditta di birra che già contribuiva ad organizzare le gare Can-Am ed il Gran Premio di Formula 1, a Mosport, in Canada, ha annunciato in questi giorni che nello stesso weekend in cui si correrà la gara Can-Am ha inserito anche una gara di F. 5000, sempre da lei finanziata. E' dal 1970 che le F. 5000 non corrono a Mosport, e la gara naturalmente sarà inserita nel ciclo di corse valide per il campionato nord-americano della categoria. Si prevede la partecipazione di Scheckter, McRae, Redman, Hobbs, dei canadesi Wietzes e Kroll e molto probabilmente di Mario Andretti.

La ESSO italiana nel 1973 ha realizzato un fatturato lordo di 808 miliardi, contro 710 del 1972.

V8/Blou Scans



Proiettile TRIUMPH

La TRIUMPH della British Leyland collauda un coupé a due posti, che dovrà sostituire una serie di modelli, dalla Spitfire alla GT6 e alla TR6. La vettura si chiama «Bullet», cioè proiettile, e avrà diversi motori a richiesta.

In occasione del suo 75. anniversario, la CASTROL organizzerà una importante esposizione sulla storia del trasporto meccanizzato. La «Castrol Great Motoring Extravaganza», tale è il nome della manifestazione, si svolgerà all'Olympia di Londra dal 1. all'11 agosto di quest'anno.

In FRANCIA nello scorso mese di febbraio morti, feriti e incidenti sono stati in numero inferiore a quello del febbraio 1973. Il traffico, però, è rimasto uguale, benché il consumo del carburante sia calato del 5,9%.

All'EST buoni affari

Nelle nazioni del COMECON il 1973 è stato un anno più felice che per gli altri paesi. Hanno infatti prodotto due milioni e mezzo di veicoli, dei quali 1.600.000 vetture, cioè circa un quinto di quanto hanno prodotto le Case dell'Europa occidentale nello stesso periodo, però la cifra significa un aumento di quasi il 24% rispetto al 1972.

Le apparecchiature elettroniche aumentano sulle automobili. Per esempio alcune TOYOTA sono equipaggiate con un sistema per tenere sotto controllo automatico undici punti della vettura, tra i quali il livello dell'olio, pressione nelle tubazioni per i freni e perfino misura dei tamponi del freno.

La fibra abitata

La CHRYSLER ha deciso di montare sulla sua nuova serie di veicoli commerciali «Commando», un abitacolo in fibra di vetro, idoneo per sette persone, realizzato dalla Reliant Motor Company.

La FIAT 128 BERLINA, secondo i risultati pubblicati dal «Consumer Reports», è stata giudicata la migliore fra le «subcompacts» per le sue doti di maneggevolezza, comportamento su strada, potenza frenante e basso consumo di carburante sul miglio. Da tenere presente che la rivista ha evidenziato come la scarsità di assistenza tecnica capillare per le vetture estere non costituisca problema nel caso della FIAT 128 berlina, «poiché la frequenza di riparazioni sui questa vettura risulta inferiore alla media». Il «Consumer Reports» è la più autorevole pubblicazione americana per la tutela dei consumatori ed è quella a maggior diffusione.



Il risultato più ovvio, nella «guerra dei pneumatici» quest'anno, è consistito nel fatto che la Goodyear si è messa al passo con la Firestone nel fornire «gomma» per circuiti bagnati. Il maggior responsabile, Derek Williams, tecnico del settore sviluppo corse dalla Casa, guarda mentre vengono praticate a mano le scanalature in un pneumatico da pioggia.

La SOCIETY of MOTOR MANUFACTURES & TRADERS prevede che le vendite di auto in Gran Bretagna raggiungeranno nel 1974 soltanto la cifra di 1 milione di unità, cioè circa il 40% in meno rispetto al primato di 1.660.000 autovetture vendute nel 1973.

La ROLLS-ROYCE MOTORS, nel suo primo anno di esistenza come società pubblica, ha ottenuto un fatturato di 4 milioni e 600 mila sterline, cioè 100.000 sterline in più di quanto previsto quando furono offerte le azioni al pubblico.

La JENSEN ha realizzato la nuova convertibile INTERCEPTOR che va ad aggiungersi alla gamma delle vetture di lusso costruite a mano dalla compagnia britannica. La Interceptor monterà un motore Chrysler V8 da 7,2 litri.

La GOODYEAR ha creato un sistema per avvertire gli automobilisti quando i pneumatici sono sgonfi ed è in trattative con molte Case per la produzione e la vendita di tale apparecchiatura.

Il 10 maggio ci sarà un'assemblea generale della BERLIET, per autorizzare il consiglio di amministrazione a portare il capitale della società da 120 a 300 milioni di franchi.

HEUER

Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

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



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



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

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

CANDELE MAGNET MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO