

**LEGGETE
SUBITO**

● Che differenza c'è nelle possibilità contro la Matra, è stato chiesto a Merzario prima della 1000 km. trionfale di Monza, tra la Ferrari dell'anno scorso e l'Alfa di quest'anno a Monza? «Che lo scorso anno ero impiccato per non perdere più di un secondo. Quest'anno ero impiccato per guadagnarne uno in più».

● Sorpresa nei boxes monzesi. Tramonti, il consulente-elettrico abituale delegato tecnico della Marrelli nello staff dei meccanici da corsa di Maranello, si aggira nel clan Matra. «Ma come non sei in Spagna?» — Mi hanno lasciato

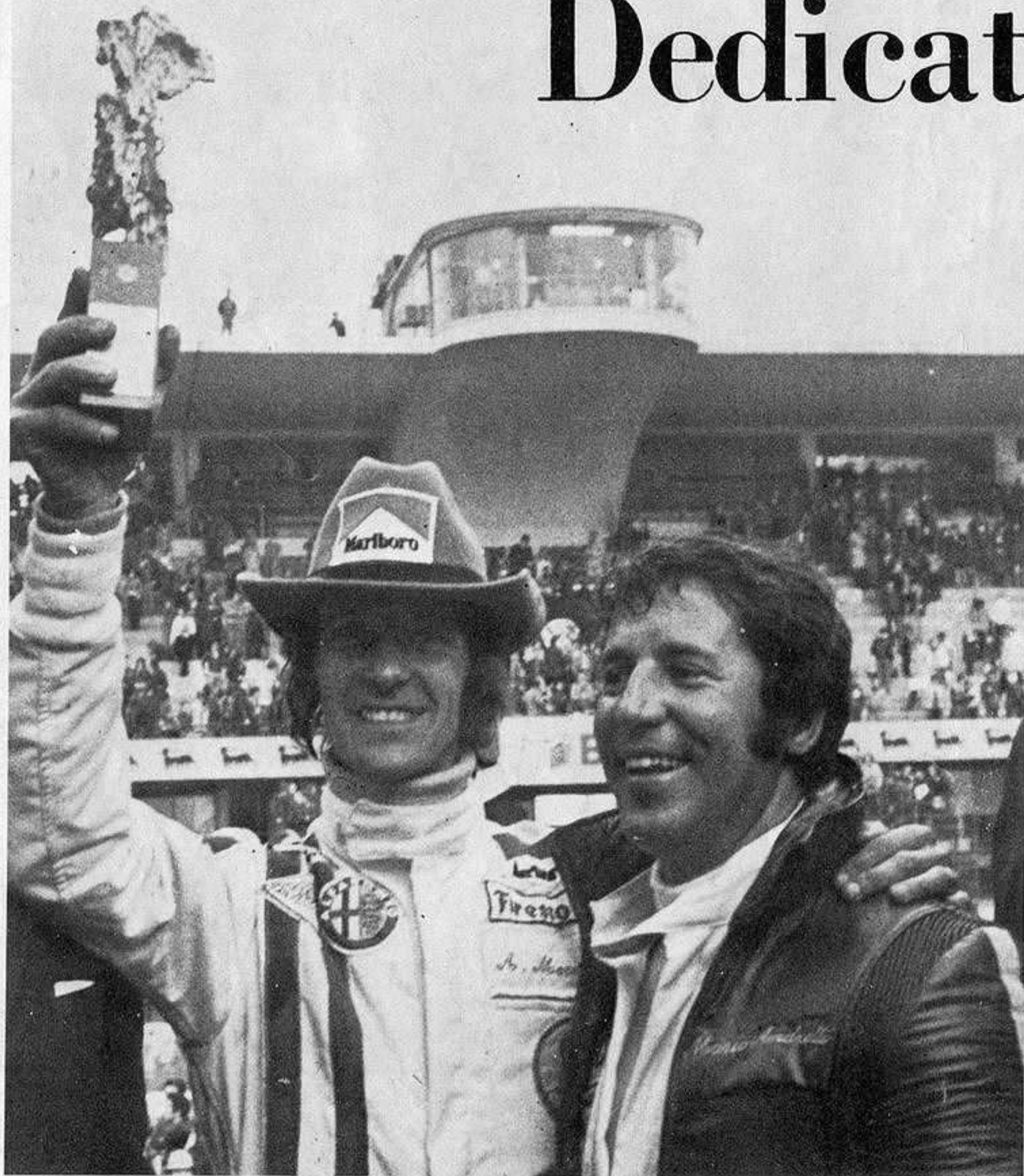


Il dr. GUANI, nuovo Presidente dell'Alfa Romeo, e l'ing. BARDINI (direttore generale, amministratore delegato Alfa e Presidente Autodelta) a Monza per gli onori

a casa stavolta... «Sta a vedere che è la punizione per il Dinoplex di Kyalami...». Non nega subito, poi però ti vuol convincere che no, che il giovane collega sostituto è occasionale. Poi se ne torna al box francese. All'Alfa non lo vedranno più, nemmeno dopo la vittoria, quando è suo vezzo inimitato essere il primo sul podio col vincitore: che sia Fittipaldi, Stewart o un ferrarista. Non c'è una foto che lo ritrae con Merzario-Andretti! E' «storico» anche questo! Il ferrarismo è una fede. E con i... transfughi (che per di più ti beffano) non ci sono evidentemente compromessi!



Dedicato a LURAGHI



C'è stata una «presa in giro» giovedì 25 aprile a Monza. Sì, è vero. Ma non è quella che l'immarcescibile cacaseno della kulturali automobilistica dell'ex quotidiano principe milanese, ha pomposamente proposto — facendo eco a fresche convinzioni professionali — con la consueta alterigia ventiquattro ore prima della 1000 KM. All'incolto e agli incliti egli si è premurato di spiegare che il mondiale Marche, di cui a Monza si viveva la prima prova '74, era solo cornice di cartapesta per una anacronistica retorica agonistica. E lì di lungo per una colonna di piombo, che certo si deve avere un pizzico di sadismo (anticapitalistico-editoriale) per sciupare così quantitativamente con tanta disinvoltura. Oltre che occorre una bella dose di certezza nell'altrui labilità di memoria, per far dimenticare che esattamente l'opposto si sosteneva dallo stesso spocchioso pulpito in anni recenti, e quando al massimo c'erano due Case (se non la sola Ferrari) a contendersi l'alloro platonico delle gare di durata.

Ma la presa in giro non è neppure questa. E' piuttosto la constatazione del giorno-dopo (Monza). Quando, dagli altari più esuberanti, non uno dei trinciatori di logorroici giudizi, plauditori o indispettiti testimoni che fossero, si sia ricordato — di fronte al tris dei giganti Alfa — di chi questo risultato di Monza aveva reso possibile si verificasse. Con la stessa testarda convinzione di far bene e aver scelto la strada giusta, che gli è costata per coerenza la poltrona di Presidente.

A Monza erano tutti a scodinzolare di fronte al «nuovo», conquistato tra l'altro pur lui alla emotiva ricchezza della suspense agonistica delle vetture da corsa e dei loro supermen. E le sue parole avrebbero fatto testimonianza adeguata della fredda compassatezza necessaria per tenersi su nel socialpolitico mondo attuale, che costringe a reprimere i sentimenti più spontanei.

Non uno invece che si sia ricordato dell'Assente, del Bepp Girela, dell'umanissimo dottor Luraghi, colui che ha difeso Chiti e il suo staff, la sua Autodelta, per stagioni a catena, certo che il risultato sarebbe arrivato pieno, ripagando tutto e tutti. Di Luraghi non si è ricordato nessuno. Tantomeno il cacaseno, al quale di cotanto personaggio pur compiaciava vantare la telefonata sempre tanto confidenziale.

Ma Luraghi non è più Presidente dell'Alfa, e ora si può anche evitare di comporre un numero su un disco di telefono. Non tutti però dimenticano. Soprattutto gli sportivi. Quelli veri. Quelli che ricordano tutto. Quelli che, per esempio, non avrebbero bisogno di conoscere il contenuto di una lettera, che un alto dirigente Lancia ha indirizzato al catonesco fustigatore dei costumi autosportivi, per notare la clamorosa testimonianza di un partito preso, del quale la dimenticanza-Luraghi è appena una tessera. (Sul «Corrierino» ha replicato lo stesso dr. Luraghi, come leggerete a parte).

E' la storia di quella vittoria Lancia Stratos, che trovò qualche settimana fa appena ospitalità in una di quelle notizie brevissime che servono a salvar la faccia del quotidiano cosiddetto «completo». Lamentava il d.g. lancista il contemporaneo spazio di un titolo a cinque colonne su un coincidente avvenimento sportivo: la corsa a piedi per i «Cinque Mulini».

Mulini... mulini! Come concludeva il Catone degli HP, il suo articolo di giovedì mattina sul Delendo Mondiale Marche? Sprezzantemente così: «...o vogliamo andare avanti con i soldi delle sigarette, dei profumi e di qualche isolato che si batte contro i mulini a vento?...» Mulini, mulini... Mulini a vento? Appunto...

Il cappello al cuore

● Rogano si è preoccupato in vigilia della 1000 KM monzese. Era in programma la premiazione primaverile dei campioni d'Italia, e qualche voce era corsa su una possibile decisione contestativa di Merzario. Che so: un'assenza polemica! Così è stato scomodato persino Chiti per convincere il suo pilota a «non fare colpi di testa», 'ovvia... Alla premiazione Arturo è arrivato in «tenuta da lavoro»: jeans sbiaditi, giacca a vento e cappellone rosso alla cow boy. Quando ha avanzato verso il tavolo, per ritirare il premio, un momento di gelo. Il «fantino» avanzava col cappello in testa. Finalmente a metà sala se l'è tolto con piglio militaresco e l'ha portato al cuore da moschettiere, per poi allungarlo sotto il braccio. Una volta premiato, mentre ringraziava il Ministro Ripamonti, qualcuno gli ha preso di fianco una mano. Era il Presidente ACI avv. Carpi. Ma pare che il campione d'Italia non si sia dato troppo per inteso. Certo è che il giorno dopo a Monza Carpi non c'era. Era tornato buono il Presidente d'Onore avv. Marinucci per sostituirlo...

● La successione è aperta all'incarico di CT degli azzurrini F. 2 dopo la morte improvvisa «sul campo» a Monza di Eugenio Dragoni. Ma non sarà facile trovare qualcuno con lo stesso entusiasmo. In attesa a Pau domenica prossima sarà il segretario CSAI dr. Saliti a improvvisarsi f.f. d.s. Ambi-

zione appagata? E ammesso che facciano correre gli «azzurrini».

● A cominciare col G.P. di Spagna a Jarama la televisione svizzera trasmetterà in diretta e a colori tutti i G.P. della stagione '74. Per quella italiana, al momento si sa che — oltre al GP spagnolo — sarà trasmesso quello del Belgio.

● Discorso ascoltato alla cena-premiazione austera dell'Alfa ad Arese. Un noto pilota chiede: «Vorrei una pera». Ma lei ha già scelto il dolce, replica una delle hostess della cooperativa aziendale mensa. «O dolce o pera, si decida...».

● Accoppiate «natalizie» in team Autodelta. Dopo la bambina di Severi, adesso è arrivato Riccardo in casa del f.f. d.s. Corbari. La nostra Gabriela Noris è invece sulle spine.

● Jacky Ickx a Salisburgo fece incetta di uova di Pasqua per i meccanici BMW. Poi ne comprò uno, con un grazioso coniglietto allacciato. Lo regalò a Lauda «Ma non mi ha ringraziato. Anzi si è arrabbiato...».

● E infine una strofetta che arriva dal caldo (africano): «Quando corre l'ACCAEFFE / Per la FIAT sono sempre beffe...». Pare che in Kenia la ripettesse con immane maliziosità il Drago (e Barbasio masticava amaro...).

Marcellino

il pallottoliere delle rubriche

settimana **SPRINT**

il giornale delle corse

a pagina

31 IL CALENDARIO DELLE CORSE

34 MOTORAMA KARTING

38 TUTTESPRINT

40 SCRIVETECI rimarremo amici

50 MARKET INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

Si, questa vittoria la dedico anche a lei, dott. Luraghi, sembra dire Merzario con quel Trofeo Caracciolo brandito in alto, insieme al felice Andretti, giovedì poco dopo le ore 16 sul terrazzino dei vincitori a Monza

● Clay Regazzoni ha aperto un night a Lugano? E Niki Lauda si è altrettanto impegnato a Salisburgo. Anche questo deve far parte della «politica di assoluto equilibrio» tra i piloti ferraristi...

● Mario Andretti non potrà correre la 1000 km. di Imola: «Voi pagate poco» ha detto. «Ma no, scherzo. E' solo che ho quegli impegni in F. 5000...».

● L'ing. Ruska, ex deus ex machina dell'Alfasud (dove era rimasto come «consigliere»), è rientrato all'Alfa centrale. Pare sia officiato a sostituire il compianto ing. Satta al reparto progettazione.

● In Austria dicono che la BRM ha potuto continuare le corse, solo perché si è decisa a pagare Helmut Marko, che era in causa dopo il suo incidente.

● A Monza, in vigilia, i dirigenti Matra hanno suscitato una riunione della Associazione Vetture Sport. Scopo era di sollecitare l'appoggio della CSAI italiana e degli AC contro il progetto silhouette.



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

DOVE

corriamo domenica?

Le corse in calendario dall'1-5 al 5-5-1974 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

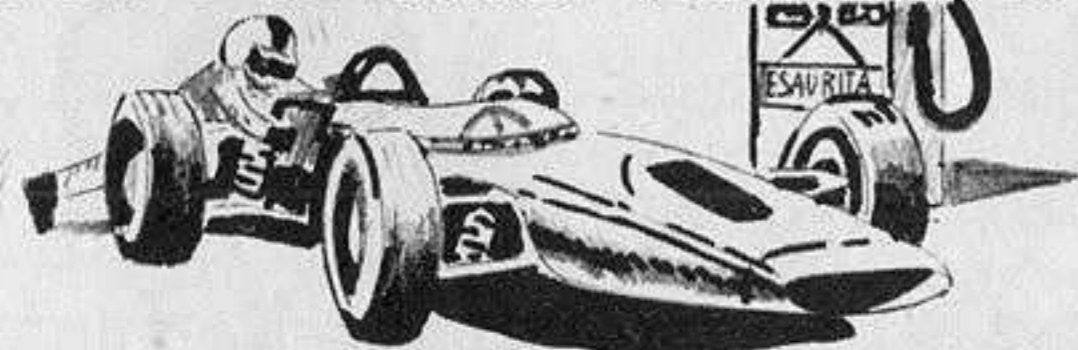
Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

MAGGIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1	Corsa a Magny Cours	Francia	Circuito di Magny Cours di km 3,800		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FR	Velocità in circuito	
1	Slalom di Hainaut	Belgio			●●●	Slalom	
1	Slalom di Mannheim	Germania			●●●	Slalom	
1	14. Coppa Città di Cesena	Sc. Romagna			●	Rally	Ballestrieri (Lancia HF)
2-5	Rally Nordland	Germania			●●●	Rally	
3-4	Limerock Trans-Am	Stati Uniti			●●● T2, GT4	Velocità in circuito	Milt Minter (Porsche Carr.)
4	Chilometro lanciato di Gand	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	
4	1. Trofeo Primavera	Sc. Grifone Abruzzo	Chieti - Piazza Garibaldi Chieti - Piazza Garibaldi	ore 9,30 ore 13	●	Regolarità	Si effettua per la prima volta
4-5	Coppe di Spa	Belgio	Circuito di Spa di km 14,100		●●● T1, T2	Velocità in circuito	Lauda (BMW 3.2 CSL) 15 giri in 59'10"8, media 214,430
4-5	Continental 5000 Michigan	Stati Uniti	Circuito del Michigan di km 4,820		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
4-5	Corsa a Hameenlinna	Finlandia			●●●	Velocità in circuito	
4-5	Salita di Kraehberg	Germania			●●● T2, EV	Velocità in salita	
4-5	Salita di Bourbach-le-Haut	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	
4-5	Martha Gold Pokal Rally	Austria			●●●	Rally	Ballestrieri-Maiga (Lancia Fulvia HF 1600)
4-5	Rally Wallonen	Germania			●●●	Rally	
4-5	Rally Vercors Vivarais	Francia			●●●	Rally	Florentino (Simca CG «MC»)
4-5	Rally 1000 Km de la Reunion	Francia			●●●	Rally	
5	1000 Km di Spa-Francorchamps	Belgio	Circuito di Francorchamps di km 14,100		●●● GT4, S, Camp. mondiale Marche	Velocità in circuito	Bell-Hallwood (Gulf Mirage) 4.05'43"5, media 244,443
5	Corsa a Pau	Francia	Circuito di Pau di km 2,760		●●● Camp. europeo F. 2	Velocità in circuito	Cevert (Elf 2) in 1.30'49"70, media 127,625
5	Corsa a Mantorp Park	Svezia	Circuito di Mantorp Park di km 4,092		●●● T2, Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	Glemser-Mass (Capri RS) in 3.30'21"
5	Alabama 500	Stati Uniti			●●● Stock cars	Velocità in circuito	
5	Korskrobaner	Danimarca			●●● T1	Velocità in circuito	
5	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● FB	Velocità in circuito	
5	Coppa Petrobelli	AC Mantova e Pordenone	Autodromo di Varano di km 1,800	ore 9,30 ore 18	● T1, T2, GT4, F. It.	Velocità in circuito	F. It.: Martini in 20'01"9, media 118,612. T1: Riccitelli (Simca R) in 14'15"9, media 90,852. T2: Ghislotti (A.R. GTA) 12'25"9, media 104,250
5	3. Trofeo Texaco	Gr. Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga di km 1,670	ore 10 ore 18,30	● T1, T2, GT3, GT4, S, F850	Velocità in circuito	De Antoni (AMS Alfa)
2-5/6	World Cup Rally	Gran Bretagna			●●●	Rally	

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
2 Maggio	G.P. del Fuji	ANNULLATO
5 Maggio	Rally Monti Savonesi	RINVIATO al 15 settembre
7/12 Maggio	Rally del Marocco	RINVIATO al 15-19 maggio
17/18 Maggio	Rally Essen	ANNULLATO
18/19 Maggio	Seattle Continental 5000	ANNULLATA

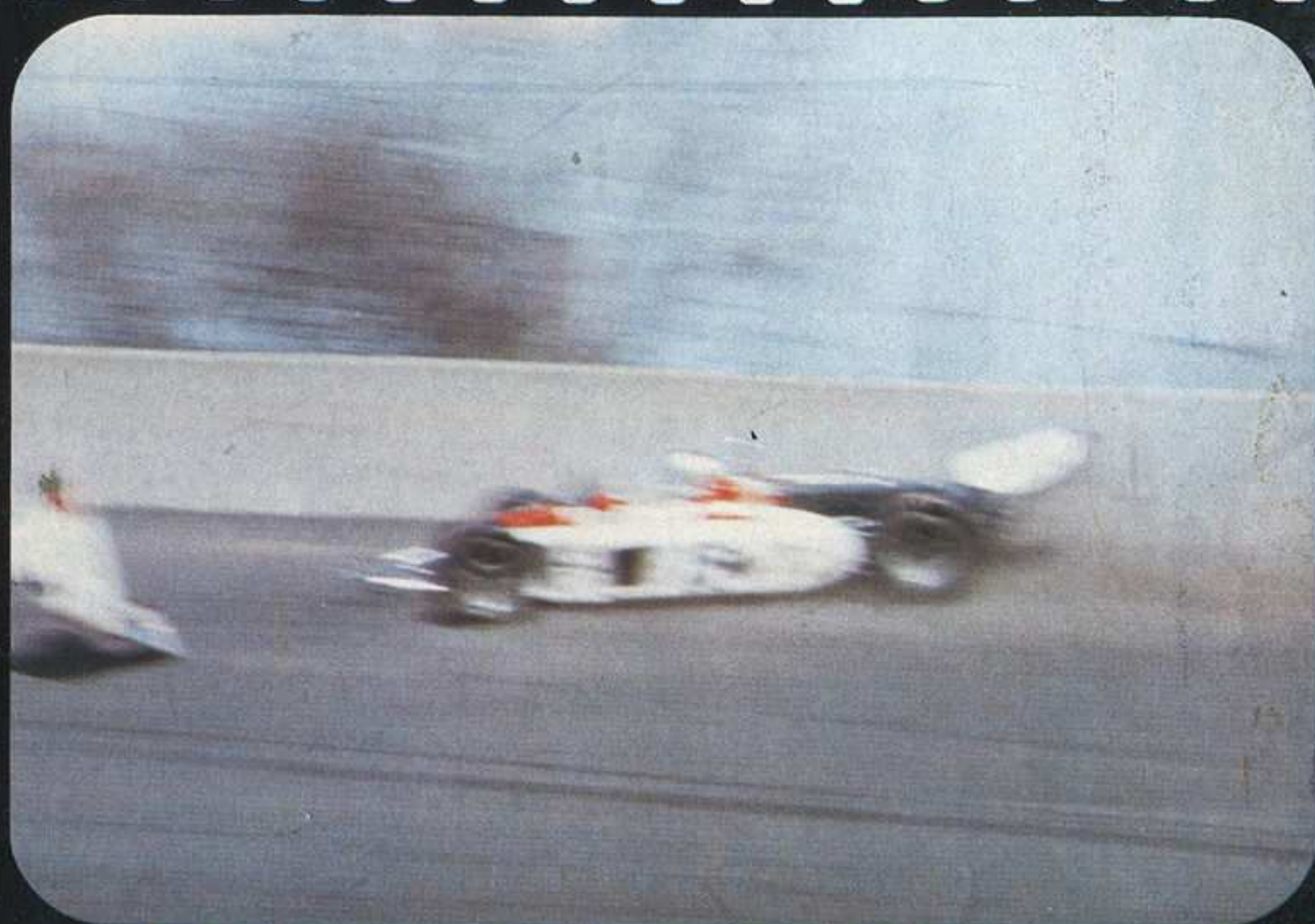
Già da **TRENTON**
sapore di 500 miglia



Mario Andretti posa con la Parnelli III sulla quale ha applicato l'adesivo di Autosprint. «Spero di avere i 1000 dollari spettanti per ogni stick al vincitore», ha detto... pensando certo ad «Autosprint». Spera Mario, spera...

toto

INDY



L'agguato del vento per UNSER

TRENTON - La 200 miglia di Trenton è passata alla storia come la gara degli incidenti che hanno assottigliato il plotone di 24 partenti a soli 4 arrivati. Ha vinto Bobby Unser su Eagle di Dan Gurney che ha saputo dirigere le operazioni mediante radio ed i suoi uomini al box hanno effettuato pieni in appena 16 secondi. Unser ha vinto dopo aver risalito una mezza dozzina di posizioni, sfidando

uno scatenato Gordon Johncock su Bignotti Patrick Eagle con la quale ha fatto scattare in piedi tanto gli spettatori infreddoliti quanto i meccanici e tecnici.

Un vento stizzoso aveva fatto abbassare la temperatura a 16 gradi tanto che si sono visti pellicciotti e cappottoni con cappucci. Il vento è stato uno degli attori predominanti della corsa. Tutti, o presso a poco tutti gli

Nella foto a sinistra: duello in curva tra Max Dudley e Mike Mosley. In questa foto: subito dopo il via Andretti è già alla guida fiancheggiato da Sneva



AUTO SPRI NT

Un pronostico per la 500 miglia di Indianapolis non è certo facile. Il carosello automobilistico più entusiasmante cui abbia dato vita lo sport auto, riserva infatti ogni anno una gran quantità di colpi di scena. I piloti si impegnano al massimo per la più prestigiosa delle vittorie. Provate a fare anche voi il vostro pronostico, così come, negli USA, la gara viene fatta oggetto di un vorticoso giro di scommesse. Per aiutarvi in qualche modo, vi diamo in ordine i favoriti alla vittoria secondo le quotazioni: **Andretti, Bob Unser, Foyt, Gordon Johncock, Al Unser.** E' chiaro che il vincitore potrebbe venir fuori tra gli outsiders (Grant, Caruthers, Ruby). A voi quindi il pronostico. Il responso al 26 maggio, al termine della corsa. In queste pagine, dedicate alla 200^a miglia di Trenton, trovate una serie di immagini sui protagonisti: le macchine e i piloti.

La scheda
a pag. 6

e con essa il regolamento per partecipare al TOTOINDY



incidenti hanno una derivazione nel vento che soffiava a folate violente e che ha falsato in più casi il giudizio dei piloti i quali son finiti, almeno la maggioranza dei « sinistrati », contro il muro o nell'interno.

Un vero peccato poiché alla vigilia si sperava tanto di vedere in azione le sette meraviglie che il 26 maggio sul catino di Indy faranno restare senza fiato. Se andate

a chiedere ad Al Unser, uscito incolume per fortuna e svenuto dopo il colpo contro il muro, la ragione dell'incidente, se chiedete il motivo delle tre piroette, a distanza l'una dall'altra a Johnny Rutherford, se vi fate spiegare il motivo dell'uscita di strada, verso l'interno di Mc Elright, e ci fermiamo qui, vi sentirete dire: non so proprio

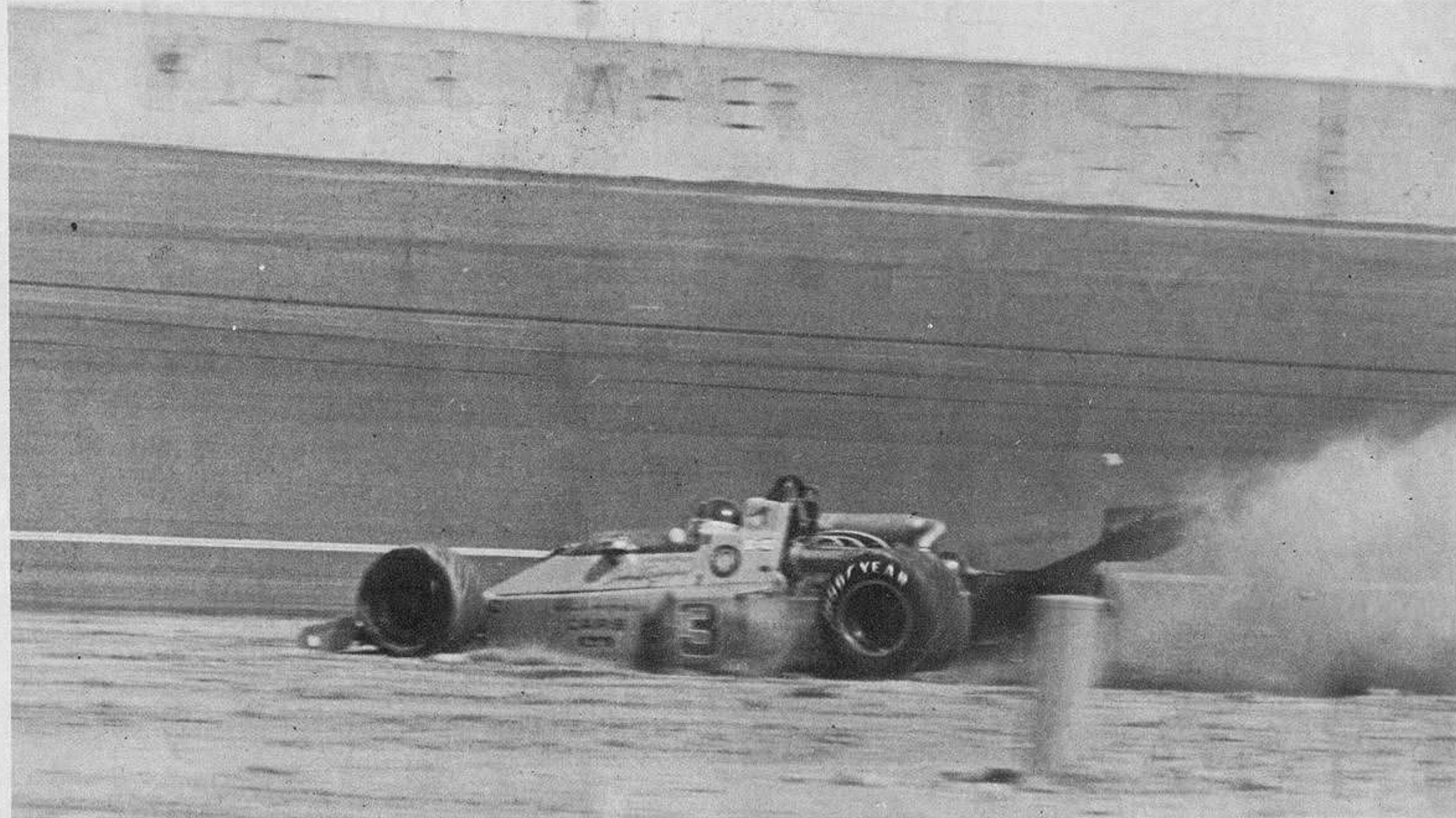
CONTINUA A PAGINA 7

l. m.

La sequenza dell'incidente di Al Unser: il pneumatico destro de-chappa, l'auto urta il muretto e perde il muso, scivolando verso l'interno fermandosi dalla parte opposta. Unser è sceso dalla vettura svenendo poi e rimanendo un paio di minuti incosciente

L'agguato del vento per UNSER

Andretti, a Trenton aveva condotto la gara per 33 giri intes-
sando una battaglia elettrizzante con Al Unser. Poi la fumata del motore, a destra, e la fine forzata della corsa. Era presente anche Jackie Stewart che vediamo con Andretti ammirare la Parnelli. Sotto, spettatori «portoghesi» su di un camion si guardano la corsa dall'alto. Il vento, in pista ha tradito anche Rutherford che esce in una nuvola di polvere



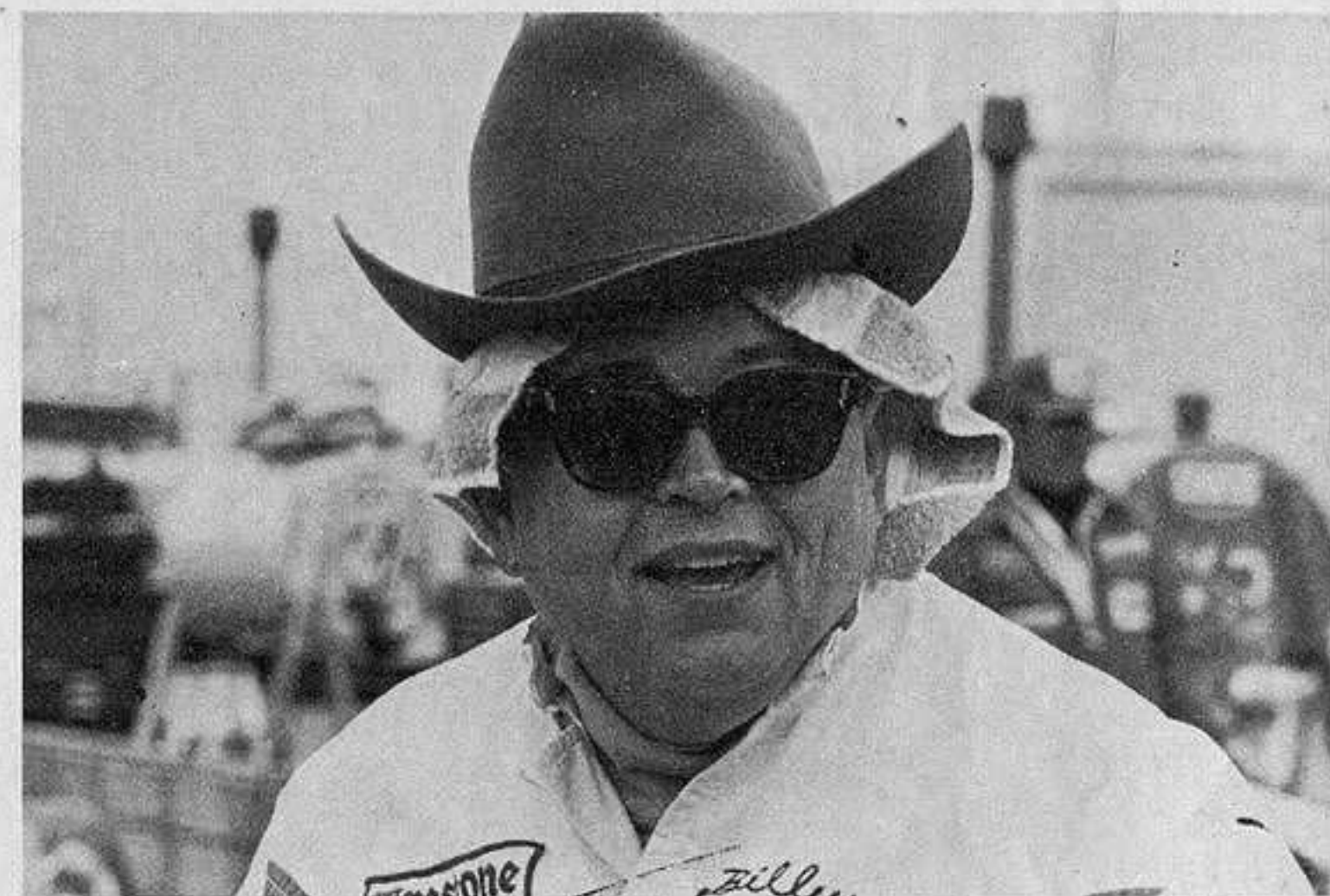
CONTINUAZ. DA PAGINA 5

cosa sia successo. «Qualcosa mi ha buttato fuori strada».

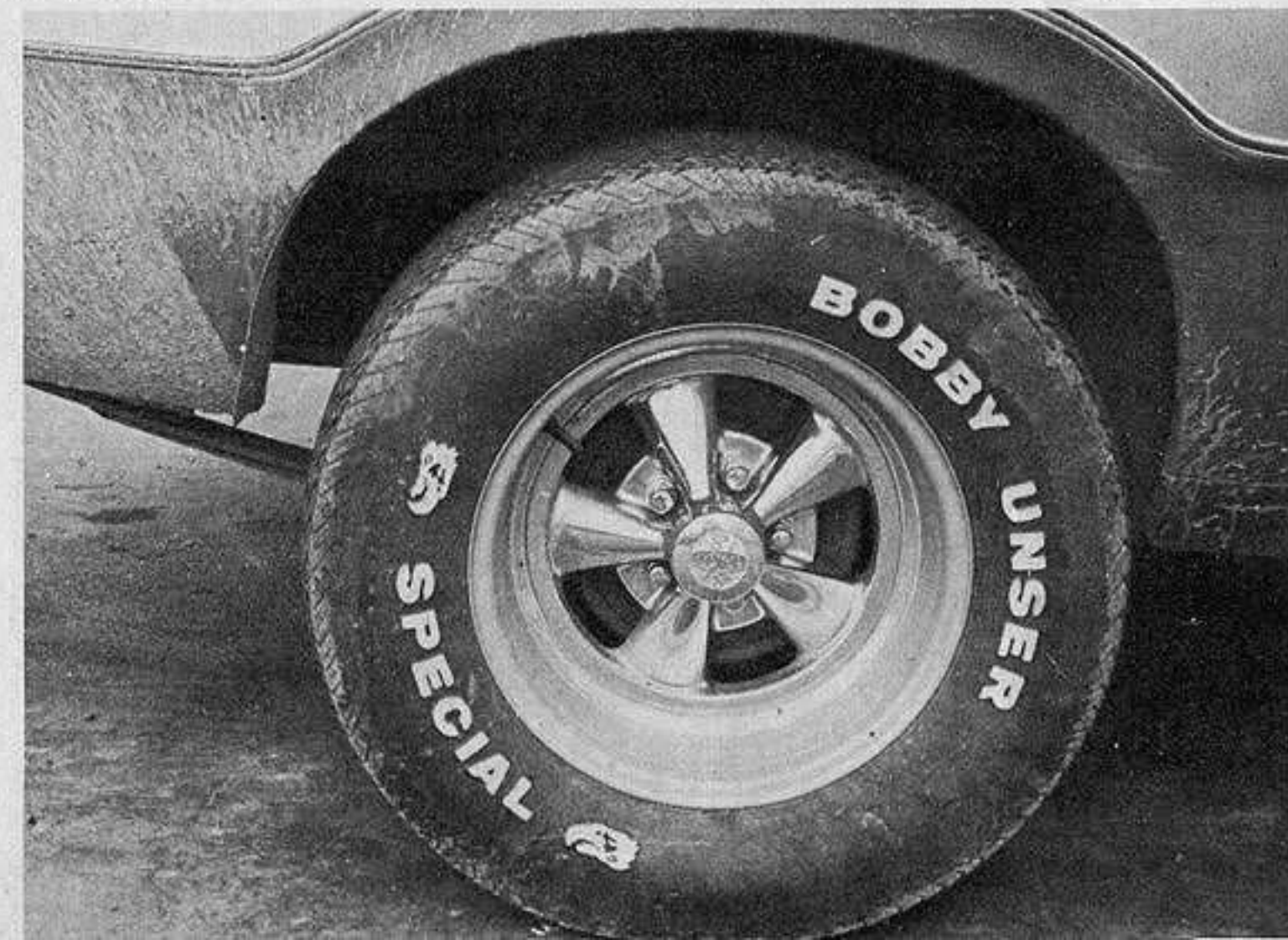
Il «qualcosa» era il vento. Le macchine erano state preparate bene, semmai si poteva lamentare qualche bruciatura di pistoni dovuta a sforzo iniziale — vedi Andretti, Sneva e compagni — per il resto le cause del ritiro vanno attribuite a cause estranee alla tecnologia.

Per la prima volta Bobby Unser ha usato una tattica guardinga. Si è tenuto nelle immediate retrovie per poi scattare e guadagnare la prima posizione sconfiggendo Johncock il quale ha dovuto rientrare per l'ultimo pieno mentre la corsa era in pieno svolgimento. Comunque la Eagle di Gurney a Trenton filava come un cronometro e la vittoria ha premiato costruttore e pilota.

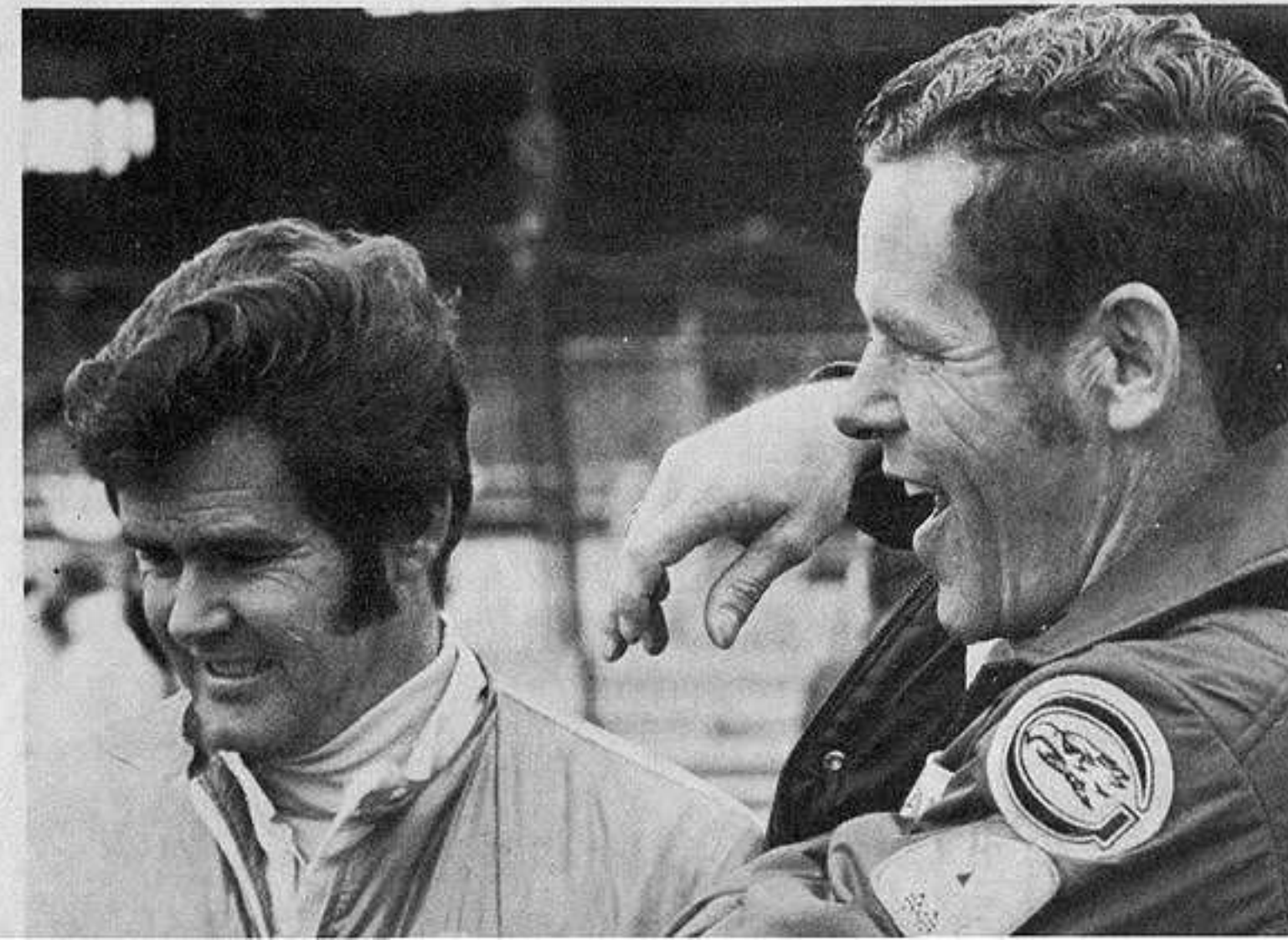
Ora i magnifici gattini sono tornati ad Indy dove tra non molto inizieranno le prove e quindi si qualificheranno. Un lavoro arduo, difficile, meticoloso, quello. Perché per vincere la corsa delle corse bisogna essere nelle più perfette condizioni. Ed i «medici» stanno appunto studiando i loro «pazienti» per poterli rimettere in vita per il «big day»: il Memorial day.



Non è una mascotte, ma il d.t. Mike Mosley. Sotto, Bobby Unser ha impiegato bene le sue vincite: fabbrica pneumatici per «sport cars»



Al Unser dà suggerimenti a Bill Vucovich prima della partenza. Sotto, i due Unser, Al (a sinistra) e Bobby, sempre scherzosi prima del via





La nuova moda - USA

Anche i «big» si... MODIFICANO

TRENTON - Il vento del sud ha raggiunto il nord. La mania delle «modified» stock che ha pervaso il sud sta lentamente prendendo il nord che ha già messo in mostra talento e decisione.

Gli «yankee», insomma, non possono accettare il fatto che i «sudisti» possano modificare una «stock car» rendendola buffa sì, ma poderosa ed interessante tecnicamente. La tecnologia, dicono i nordici, è in mano all'uomo, e noi siamo capaci di fare più e meglio di loro.

E a Trenton, sotto un sole misto a vento, una dozzina di «modified» si sono lanciate sulla pista a forma di fagiolo strappando applausi ed entusiasmo a migliaia di fans, specie giovani.

Ma la cosa più singolare è che gli organizzatori hanno assegnato sei vetture a sei piloti USAC che vanno per il maggiore.

Mario Andretti, della Parnelli Jones ha estratto dal cappello a cilindro una «Chevrolet powered» colorata rosso iridescente, Gordon Johncock della scuderia Bignotti-Patrick ha sorteggiato una Pinto azzurra (numero 66) con la quale ha dato battaglia per metà corsa, infilandosi non appena si presentava uno spiraglio.

A Bobby Unser hanno dato una «Vega» rosso sangue di bue costruita da un giovane della Pennsylvania, (Mark Hami's), mentre a Wally Dallenback, anch'egli della scuderia Bignotti-Patrick, è andata una «Gremlin» (numero 24) che non ha retto troppo bene ed è finita in quinta posizione. Al Unser, compagno di scuderia di Andretti, è stata assegnata una Corvair (02) che il cowboy del New Mexico ha fatto ronzare senza peraltro ottenere grandi risultati.

Insomma, tutto era stato creato per dare «suspense» ed attrarre sempre più la massa verso questo genere di corsa.

Figuratevi Andretti le risate. Gli ho chiesto prima della corsa: «Sai guidarla una macchinetta da caffè simile?».

Mario ha fatto un'altra risata e poi ha detto: «Quando son venuto in America, a Nazareth c'erano 'caccavelli' simili, diverse in carrozzeria ma su per giù nello stesso disegno».

«Ricordo», dice Mario, che avevo vinto 16 gare consecutive e nessuno riusciva a battermi. La mia macchina, con motore Fiat, faceva scintille. Un giorno il 'patron' della pista mise in palio 500 dollari: chi riusciva a battere Andretti, porterebbe via tutto».

Nazareth si vuotò, quel giorno. Tutti allo speedway per acclamare non solo Andretti, ma un giovane promettente del luogo.

«Lo avvicina», spiega Mario, e gli dissi: Senti, sono certo che non riuscirai a vincere senza il mio aiuto. Dividiamo la posta e ti prometto, se sarai vicino a me alla fine, che compirò una virata in alto e tu tagli in basso così vinci. Va bene? Le cose andarono come stabilito con la gioia di ambedue».

Ma ciò che ha destato maggior interesse di questa prima gara... «nordica» è stato il fatto che il carburante era misto ad acqua. Mi spiego: la corsa chiamata «Water race», corsa dell'acqua, vedeva impiegato carburante per il 45 per cento, acqua per il 30 per cento ed una speciale combinazione chimica che non inquina l'atmosfera.

I dirigenti della USAC stanno studiando il sistema per applicare questo tipo di benzina, mentre il governatore dello stato del New Jersey ha dato disposizione ai suoi «tecnici» di esaminare la possibilità di una probabile applicazione. Tale miscela non rovina il motore e consente di sfiorare medie altissime.

Intanto gli «ibridi» presentati a Trenton, con il muso tagliato e rifatto — in occasione della corsa dei campioni di Daytona ve ne parliamo brevemente — hanno fatto colpo.

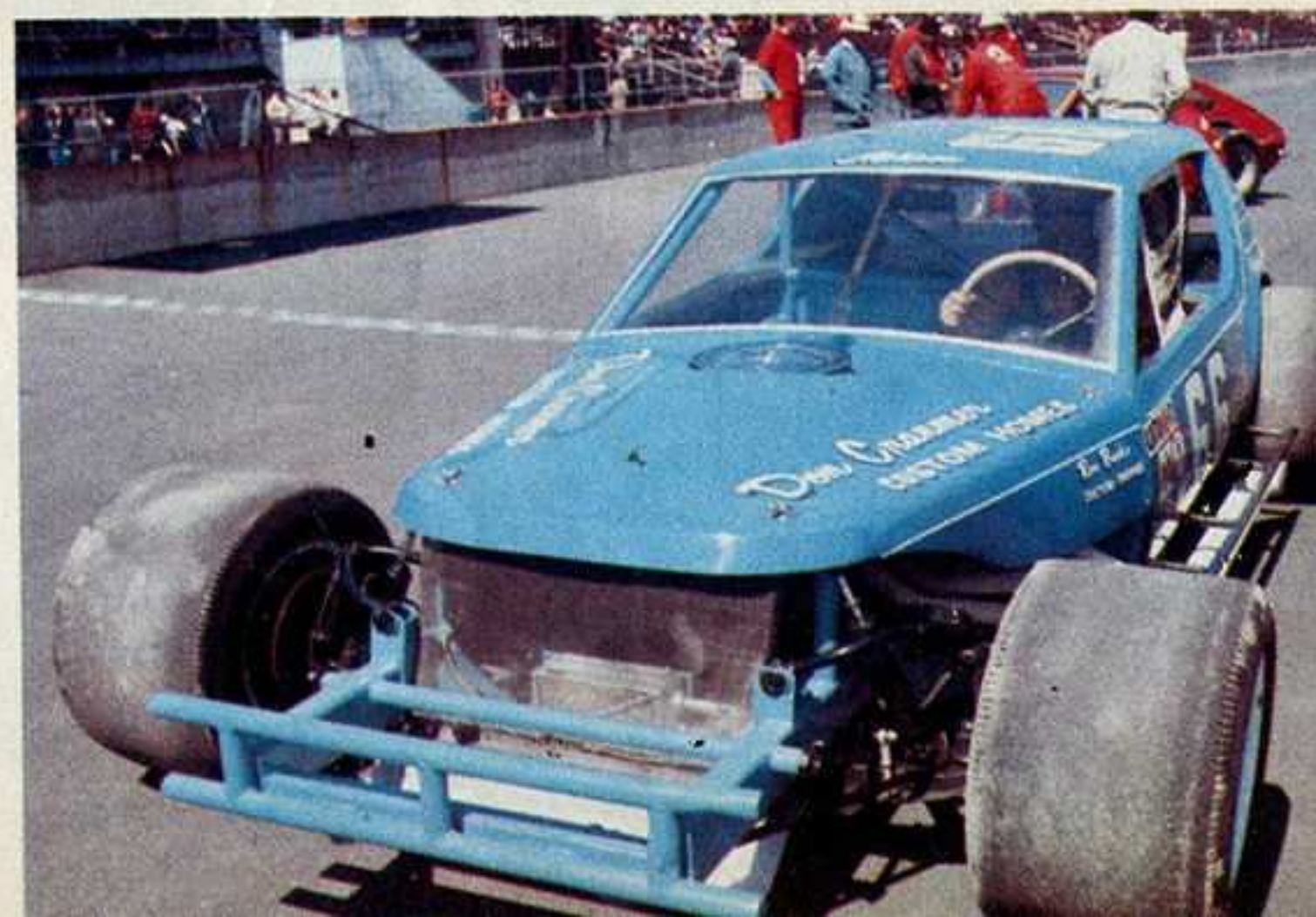
Intanto la prossima gara dovrebbe aver luogo, sempre qui a Trenton con rappresentanti del sud e del nord. Tra i sudisti potete leggere nomi come Bob Russo, Tom Marino ecc.

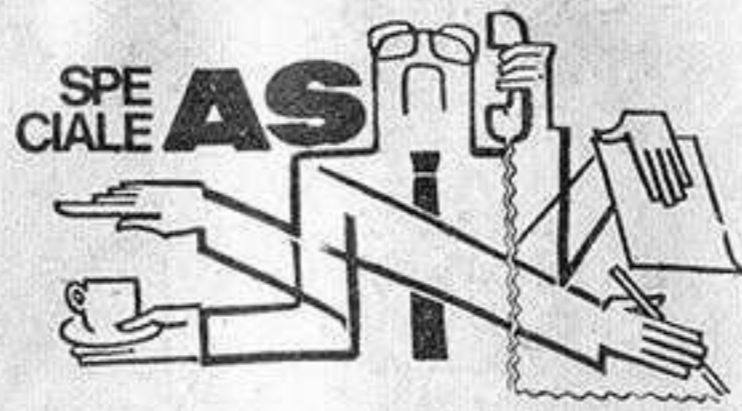
Comunque, nord contro sud. Una corsa interessante, indubbiamente.

Adriano Manocchia



Sopra, due passaggi delle «modified», la nuova moda auto che impazza nelle corse USA. Sotto, quattro modified assegnate ai piloti per sorteggio. Ha vinto la Pinto azzurra di Johncock. In basso a sinistra, la Chevrolet di Andretti piazzatosi secondo. A destra, la Chevy Asbestos. Tutte le vetture come vedete sono coloratissime





Un attivo simbolico e un pò di... GIOIA

TORINO - Prima dell'inizio dell'assemblea ordinaria degli azionisti FIAT, il presidente Gianni Agnelli ha annunciato che, con una toccante lettera, il vicepresidente ing. Gaudenzio Bono aveva rassegnato le dimissioni. Il consiglio d'amministrazione, riunitosi dopo l'assemblea, ha preso atto delle dimissioni presentate e constatato che «per raggiunti limiti di età il dott. Francesco Rota lascia gli incarichi operativi in seno all'azienda, lo ringrazia per la preziosa collaborazione prestata e gli conferisce la qualifica di vicepresidente. Pertanto l'ing. Niccolò Gioia assicurerà la direzione generale della FIAT». L'ing. Bono, comunque, non lascerà del tutto la casa torinese in quanto continuerà a farne parte come consigliere d'amministrazione. Dopo questi «movimenti» lo staff dirigenziale FIAT risulta così composto: PRESIDENTE Giovanni Agnelli; VICEPRESIDENTE Francesco Rota; AMMINISTRATORE DELEGATO Umberto Agnelli; CONSIGLIERI Gilberto Bernardini, Gaudenzio Bono, Pasquale Chiomenti, Corrado Ciuti, Guido Colonna, Francis Fabre, Robert Ellsworth, Gianluigi Gabetti, Giuseppe Gabrielli, Niccolò Gioia (DIRETTORE GENERALE), Oliver B.S. Poole e Felix Schultness.

TORINO - Alle 13,30 di venerdì 26 aprile Gianni Agnelli ha perso la pazienza. Dopo più di quattro ore di discussione l'assemblea degli azionisti Fiat (353 persone in rappresentanza di 111 milioni di azioni ordinarie, oltre il 50 per cento del capitale) manifestava chiari segni di involuzione. E Gianni Agnelli aveva fretta. Proprio alle 13,30 a Villa Sassi, in un risto-

rante d'epoca sulla collina torinese, camerieri in «polpe» avevano finito di preparare una piccola saletta del primo piano con un tavolo a due. Uno dei commensali era proprio Gianni Agnelli, ancora impegnato nell'assemblea degli azionisti nella grande aula della scuola allievi Fiat di Corso Dante, l'altro era già seduto, in attesa.

Dal (non tanto misterioso) avv. italo-americano al «boomerang» di Fanfani

Contro l'«arca di NOE'»

Trenta lire per ogni azione privilegiata e ordinaria, è il dividendo che comunque la FIAT distribuirà agli azionisti in base alle risultanze del bilancio consuntivo 1973 che ha registrato, dedotti gli ammortamenti, una eccedenza attiva (più simbolica che altro) di L. 261.545.515. Oltre al citato dividendo, l'assemblea degli azionisti ha approvato la proposta di distribuire tre azioni SAI ogni 1.000 azioni FIAT possedute, con la contropartita di una corrispondente riduzione delle riserve tassate.

Per giungere a tanto si è dovuto ricorrere al prelievo di 9 miliardi di lire dal «Fondo oscillazioni dividendi ed eccedenze attive residuo esercizi precedenti», il che serve ad avvalorare i dubbi e le preoccupazioni del presidente avv. Gianni Agnelli che, del resto, tali dubbi e preoccupazioni ha tenuto a ribadire nel corso della sua relazione assembleare.

Secondo la relazione, il 1973 ha registrato parecchie voci attive, ma prima le agitazioni sindacali, quindi la crisi energetica sono arrivate a porre un freno al rilancio della produzione, tradendo quelle che erano le logiche speranze della casa. Ma le maggiori preoccupazioni sono e restano quelle che riguardano l'avvenire, in quanto soltanto nel 1974 si potranno esattamente valutare le conseguenze della crisi petrolifera e anche perché tutte le prospettive di sviluppo sembrano essere condizionate dalla «crisi di gestione di cui pare afflitto il nostro paese e che investe tutti i centri decisionali». Inoltre la soluzione del contratto integrativo che il Governo ha chiesto alla Fiat di accettare, ha comportato per l'azienda un maggior onere di 55 miliardi l'anno.

Tornate alle 40 ore le fabbriche modenesi

MODENA - Per quanto in generale si possa giudicare migliorata la produzione delle fabbriche Ferrari, Maserati e Scaglietti, tuttavia da parte delle organizzazioni sindacali si manifestano ancora delle perplessità. Alla Ferrari e alla Scaglietti si è già ripreso il ritmo delle 40 ore settimanali, per quanto si sia manifestato un esodo che può essere considerato del 10% di dipendenti, analogamente a quanto si è verificato alla Maserati.

Alla Casa del tridente si è tornati al ritmo normale del 29 aprile (i sindacati parlano però del... 1. gennaio '75). La Lamborghini, al contrario, appare ancora in certe difficoltà forse per non aver reperito gli sbocchi su altri mercati alla sua produzione.

La voce della industria ci viene, dal dottor Drieux della Maserati, con queste affermazioni: «Sì, ci sono sintomi di ripresa incoraggianti: nel mese di aprile abbiamo fatturato circa 65 autovetture; ci sono vendite discrete...». Abbiamo fatto un grosso sforzo nei mesi passati quando ci colpì la crisi energetica con tutte le altre disposizioni restrittive. Per non giungere a licenziamenti e per mantenere un certo livello occupazionale abbiamo assunto lavorazioni all'esterno. Non tutto è normale, ma abbiamo buona fiducia per una ripresa totale. Indubbiamente dobbiamo recuperare i mesi perduti e ora stiamo vendendo le macchine prodotte prima della crisi. Ci siamo indirizzati verso altri mercati esteri che non avevamo ancora esplorato. I risultati in Italia, però, sono ancora molto bassi.

— Se si arriverà ai 140-150 orari

sulle autostrade pensa che si riprenda quota anche nella Penisola?

«Non sono ancora le velocità da noi auspiccate, ma è indubbio che si potrà riprendere la vendita».

— I sindacati però, anche verso la Ferrari, hanno diffidenza per i programmi. Dice il signor Berretta, responsabile del settore metalmeccanici della CISL:

«Per quanto riguarda Ferrari e Maserati hanno ripreso il normale ritmo delle 40 ore anche se alla Maserati ciò è stato ottenuto con commesse esterne di lavoro. Nel reparto macchine si lavora a due turni. Le 40 ore 'automobilistiche' per la Maserati sono previste per il 1. gennaio. C'è il grave problema della perdita avuta dai lavoratori messi in Cassa di integrazione perché le aziende non hanno voluto pagare le differenze di stipendio. Sono assicurazioni però che ci vengono su promesse e non su garanzie precise e di questo dovremo discutere a livello provinciale e regionale. C'è stato un naturale esodo... Fra qualche giorno discuteremo sui programmi di ripresa annunciati con l'Assessore all'Industria della Regione.

— Siete sempre favorevoli a una parziale riconversione?

«Non crediamo molto ai nuovi mercati, specialmente in piccoli Paesi anche sottosviluppati. Indubbiamente questo è uno sforzo che va tenuto in debito conto; ma in futuro? Noi siamo della idea che bisogna trovare delle soluzioni diverse per garantire a tutti il posto di lavoro. Per la Lamborghini direi che la situazione è meno rosea».

m. m.

Il via libera al Presidente Fiat lo ha dato l'intervento di un azionista. Rocchini di Belvedere, vecchia conoscenza della assemblea, ha dato una particolare interpretazione delle vicende sindacali che avevano portato alle difficoltà produttive e manageriali della Casa torinese. «In fondo — ha detto — gli operai sono pesci che non potrebbero vivere senza l'acqua del nostro risparmio». Era il momento che Gianni Agnelli stava aspettando. Ancora un'occhiata all'orologio (erano le 13,30 in punto ed a Villa Sassi «qualcuno» aspettava), una breve risposta: «Mi permetta di ricordarle che gli operai non vivono del nostro risparmio ma del loro lavoro» e poi il congedo.

Gli altri interventi non si erano molto differenziati da quest'ultimo, la cui inconsistenza aveva fornito il pretesto a Gianni Agnelli, per lasciare la sala. Si era passati dai «comizi» alle proposte più incredibili. Negli ultimi posti qualcuno registrava e sorrideva la stessa scena si sarebbe ripetuta quattro ore dopo a Roma nella segreteria del «partito». I 353 rappresentanti degli azionisti Fiat sembravano fornire, inaspettatamente, la possibilità ad un piccolo pittore toscano con molti altri hobbies, di rientrare in un «giro» dal quale sembrava essere stato estromesso.

Il pranzo «a due» a Villa Sassi tra Gianni Agnelli ed un altro avvocato (era arrivato a Milano alle 11,15 con il volo AZ 677 partito 6 ore prima da Detroit) aveva la funzione di riservare a se stesso ed alla (per adesso) «sua» industria, possibilità di fuga da una tregua che, già alle prime battute, sembra fare acqua da tutte le parti. Un altro episodio di una politica che l'avvocato torinese sembra perseguire in prima persona e della quale il posto di presidente alla Confindustria costituisce il primo atto.

Il commensale di Gianni Agnelli era stato il primo a raccogliere le impressioni sulla assemblea appena terminata e che aveva presentato aspetti da farsa. Se ne erano sentite di tutti i colori. Rocchini di Belvedere (sempre lui) auspicava l'abrogazione del Parlamento come misura di «austerità» e la contemporanea istituzione di un Ministro per l'azionariato capace di dire «Me ne vado per protesta e far cadere il Governo». C'erano stati i segni del vecchio prestigio: il signor Negro ha proposto di mettere il nome della Fiat a fianco del gonfalone di Torino ma ha deplorato

L'avv. Gianni Agnelli aveva molta fretta durante l'Assemblea degli azionisti FIAT: perchè?

nello stesso tempo il fatto che l'avvocato permetta una vergognosa campagna divorzista sul suo giornale. «Se Fanfani verrà a Torino il 5 maggio — ha continuato — E' perché rispetta e guarda con occhio di favore gli Agnelli».

A Villa Sassi Agnelli e l'altro avvocato avevano ormai messo a punto una strategia di «ricambio». Quando il pullman (Fiat) di un gruppo di piccoli azionisti di Alba arrivava nella piazza principale del paese, dove avrebbero tenuto una seconda assemblea «allargata» ad amici e conoscenti. Tutto era concluso. La strategia di ricambio, in fondo, non sarà una sorpresa per gli avversari Fiat. L'avvocato americano è un personaggio noto, non solo negli Stati Uniti. Il suo ufficio in West Grand Boulevard è nello stesso palazzo che ospita la sede della General Motors ed il suo cognome è italiano.

Un'ora prima, all'assemblea degli azionisti, Gianni Agnelli aveva parlato a lungo di «diversificazione della produzione» a a tavola il suo discorso era un altro. L'ospite assentiva ed interveniva, confermando che in altri paesi programmazione e coerenza politica non sarebbero mancati. La Ford ha interessi in Spagna, la General Motors, da parte sua, non intende rimanere indietro. Scartata l'Italia c'è un altro paese nel quale il colpo di stato militare di pochi giorni fa ha mutato gli aspetti positivi. La General Motors ha un capitale di 18 miliardi di dollari: se non si vuole comprare si può ricostruire un'intera marca in un altro posto.

Si tratta certamente di una soluzione di emergenza, condizionata da alcuni avvenimenti futuri (ma non troppo). Gianni Agnelli, in ogni caso, sta tentando il tutto per tutto per evitare l'operazione «Arca di Noè» (è la denominazione ufficiale dell'incartamento relativo ad una operazione senza precedenti). L'aver accettato di occupare il vertice della Confindustria (è come un guscio vuoto ha detto recentemente) ed aver chiamato accanto a esso il «chimico» (od alchimista) Cefis non è solo un espediente contingente per assicurarsi un sufficiente margine di tempo per passare al contrattacco ma è, piuttosto, il tentativo di ottenere in patria quella programmazione economica la cui mancanza è alla base della crisi.

In Piazza del Gesù si ha ben in mente l'episodio del «Figliuolo

prodigo». Si pensa che lo scontro tra i due grandi (ma Agnelli è considerato il più grande) avverrà anche in periodo di tregua (ed infatti la «corsa agli armamenti» continua) e che proprio la prevedibile superiorità dell'avvocato di Torino provocherà il «ritorno» del presidente Montedison la cui tregua è forse il primo atto autonomo.

Chi tiene in mano le redini del gioco? Difficile a dirsi. L'impressione è che il Segretario D.C. sia stato (temporaneamente) estromesso dal gioco ma Cefis potrebbe essere il suo «boomerang» mandato a colpire un obiettivo con armi di cui neppure lui è cosciente. La signora Comoglio (un'altra azionista), nel corso dell'assemblea, aveva chiesto ragguagli su «presunti finanziamenti alle trame nere». La risposta è stata categoricamente negativa ma Agnelli ha sottilmente aggiunto che finanziamenti sono stati fatti a vari partiti.

Certo chi si fosse aspettato dall'assemblea una diagnosi sicura sulla salute della Fiat è andato deluso. Alcuni dati sono comunque indicativi. Nel primo bimestre '74 la Fiat ha subito una notevole perdita, il bilancio '73 si chiude in pareggio, anzi con un simbolico attivo i dividendi (30 lire per azioni) vengono egualmente pagati agli azionisti. Potrebbero essere una «forzatura» per perdere quota fino ad un livello prestabilito (o da stabilire). Forse di questo livello si è parlato proprio nel pranzo di Villa Sassi alla presenza dell'avvocato italo-americano che assentiva sorridendo.

In Piazza del Gesù, nella serata di venerdì, la assemblea Fiat è stata attentamente riascoltata e non ci sono stati dubbi: Agnelli parlava, oltre che agli azionisti, ad un altro interlocutore. Chi è?, se lo chiede anche Cefis. Ma una risposta il «presidente sotto accusa» e condannato per i fanghi di Scarlino l'ha già avuta, sia pure indirettamente. Alla assemblea degli azionisti Fiat, l'ingegner Bono, vice presidente, aveva presentato le dimissioni, per raggiunti limiti di età. Suo successore è stato nominato Niccolò Gioia (ormai rimane l'unico direttore generale della società torinese). Il gioco è fatto, del «verticismo» di Valletta non è rimasto più nulla. Della piramide del potere è rimasta solo la base. Proprio come alla General Motors e Cefis ha capito.

m. c.

HEUER

Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Microsplit Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



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 _____

Riemplire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO

● Di questi tempi nel mondo della F. 1 Reutemann è considerato un « pensatore », che si aggira sempre nella strada dei boxes a osservare le più recenti modifiche e a controllare le mescole dei pneumatici delle varie squadre, per poter poi riferire a Ecclestone e a Murray, al box della Brabham. A Bernie diverte ripetere la storia di quando Rindt gli telefonò infu-

V8/Blog Scan
REUTEMANN
« PENSATORE »

riato da Hockenheim nel 1969, dopo una gara di F. 2 nella quale era stato spinto fuori pista, dopo che « un maledetto pazzo lo aveva urtato da dietro ». Era talmente inferocito che non riuscì neppure a dire come si chiamava quel tale. Si trattava naturalmente di Carlos, ai tempi in cui somigliava un poco a un toro della pampa. Allora Ecclestone era consulente d'affari di Jochen, per cui gli diverte vedere gli scherzi della sorte, ora che finalmente Reutemann si è aggiudicato un Grande Premio, dopo aver condotto in ogni gara di F. 1 in questa stagione.



Cosworth da moto!

LE STELLE TEXACO

● Dietro le decalcomanie Texaco sulla Brabham vincente a Kyalami c'è una storia. Bernie dice che era tutto uno scherzo, ma la posta per la maratona di gin rummy, svoltasi durante il week-end a Kyalami fra lui (che sarebbe capace di scommettere su due mosche che salgono lentamente lungo il vetro di una finestra) e il direttore corse della Texaco, John Goossens, dimostra quanto interessasse alla Texaco vedere la propria pubblicità sulla Brabham. A quanto pare a un certo momento c'era la possibilità che Carlos pilotasse una vettura rossa e nera, ma Bernie è riuscito a riaffermare il proprio « spirito vincente » e la Brabham ha corso con il bianco candido senza patrocinio... a parte le stelle della Texaco. E' interessante notare che le prime due vetture a Kyalami erano prive di patrocinio, in questa era di grande commercialismo.

● Mentre la duchessa di Bedford ha svelato i suoi più intimi segreti, nella autobiografia di cui tanto si parla in Inghilterra (« Nicole Nobody », cioè « Nicole nessuno ») Helen Stewart è uscita dal suo solito modesto riserbo, ponendosi in luce nel mondo femminile che legge la rivista « Woman ». Dice che dopo la scomparsa di McLaren e di Courage, nel 1970, Rindt aveva deciso di abbandonare le corse alla fine della stagione. « Jochen era molto scosso, dopo le loro morti, e si disse che si sarebbe ritirato alla fine dell'anno. A un certo momento voleva rinunciare subito, ma riteneva che, essendo campione del mondo, aveva il dovere di portare a termine la stagione ».

NICHOLSON VUOLE IL V8 A CORSA CORTA

● Parlando di nuovo di motori, John Nicholson, il piccolo « signor HP » si occupa dei motori Nicholson-McLaren e costruisce gruppi propulsori da gran premio per la Texaco-Marlboro, la Embassy-Hill e altri, dice che vorrebbe costruire una versione da corsa corta del V8 Cosworth Ford, appena il suo nuovo dinamometro sarà montato e in funzione. Ha già sperimentato con una versione di 3088 cc del V8 che equipaggiava la McLaren pilotata da Redman nella Rothmans 50.000 a Brands Hatch. La macchina ebbe noie in corsa per via di un pistone, ma Nicholson non si lascia scoraggiare e dice di conoscere la causa del guasto e di essere desideroso di riprovarci. Prevedevano un aumento di potenza forse di 7-8 HP, ma sono stati piacevolmente sorpresi di scoprire che la versione di 3088 cc ne erogava 15 in più. Qualche HP supplementare potrebbe fare comodo, se la Ferrari riesce a fare tenere botte alle sue vetture per un'intera gara.

Eoin S. Young

LONDRA - Non c'è da meravigliarsi che l'anno scorso Keith Duckworth abbia avuto un attacco di cuore. Il numero di progetti nuovi nei quali si sta imbarcando la Cosworth sarebbe sufficiente per dare palpitazioni a chiunque. Subito dopo la storia della trasmissione Grand Prix Cosworth, arriva la voce, soffocata senza successo, che è in programma un motore Cosworth « Superbike » per moto, che equipaggerà una nuova macchina dell'organizzazione Norton-Villiers-Triumph. Erogherà circa 115 HP e questa, nel mondo delle moto, è una potenza competitiva, rispetto agli avversari giapponesi, quali la Suzuki. La Cosworth ha intenzione di produrre 200 motori da corsa necessari per omologare l'altra, quello John Player per gare « Superbike » (un Norton). Il Cosworth due cilindri sarà raffreddato ad

acqua, ma il peso in più che ciò implica non rappresenterà un handicap perché il raffreddamento ad acqua riduce il rumore a limiti accettabili, tenendo conto delle pressioni che vengono fatte contro le corse di moto. Anche se per ora si tratta soltanto di un progetto sulla carta, alla Cosworth sperano che prima della fine della stagione un prototipo sia in funzione.

Duckworth e Costin stanno certamente scoprendo che il loro originale lavoro di progettazione e di sviluppo sul V8 di tre litri rende bene. Prima hanno venduto una fetta del V2 alla Norton-Villiers-Triumph e ora, invece di lasciare gli altri sei cilindri sotto un telone, sono affaccendati a costruire un V6 di due litri per le corse di F. 2 del 1976, che dovrebbe erogare circa 310 HP.

le Autostrade del Mediterraneo®
Palma Malaga Marocco Tunisia Grecia
quando hai deciso <dove>
prenota subito il mezzo migliore



M/n Dana Sirena-Corona

cabine per 600 passeggeri e 150 posti auto (8.000 tons. disloc.) costruite in Italia nel '70-71 - stabilizzatori - velocità di crociera 22 miglia - Ultimi requisiti di sicurezza - 6 ponti - aria condizionata totale - 2 ristoranti con servizio self service e « à la carte » duty free shop. Piscina - bar - night club - slot machines - nursery - equipaggio internazionale.

Vacanze ferry

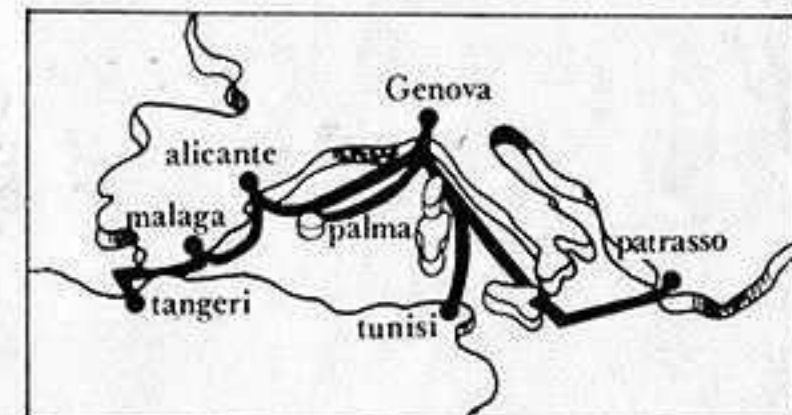
da Genova ogni settimana per
Palma ogni sabato quote da L. 21.000
Malaga ogni lunedì quote da L. 37.000
Alicante ogni lunedì quote da L. 34.000
Tangeri ogni lunedì quote da L. 41.000
Tunisi ogni venerdì quote da L. 30.000
Patrasso ogni lunedì quote da L. 35.000
Minicrociere - Crociere soggiorno con o senza la vostra auto al seguito.

Informazioni e prenotazioni presso tutte le agenzie di viaggi.



NAVITUR
L'INDUSTRIA DELLE VACANZE

Agenti generali passeggeri ed auto per l'Italia
Roma Viale Pasteur, 65 - Tel. 54.59 (R.A.)
Roma Via Boncompagni, 47 - Tel. 476.841
Milano Via Paolo da Cannobio, 8 - Tel. 879.748 - 800.492 - 800.006
Torino Via Pietro Micca, 17 - Tel. 553.271
Bari Piazza Diaz, 3 - Tel. 235.190



Ritagliare e spedire a:
NAVITUR JET
Viale Pasteur, 65 - 00144 ROMA
prego inviare al seguente indirizzo i Vostri opuscoli illustrativi

Nome _____
Cognome _____
Via _____
Città _____ Cap _____

Le corse per divertirsi

● I signori della Hesketh ricominciano. Uno spazio murale pubblicitario, nel quartiere periferico londinese di Swiss Cottage, è stato noleggiato per reclamizzare la « Hesketh Racing ». Ecco come si fanno le cose in Inghilterra. « Il Più Grande Piccolo Team da corsa del mondo ». Naturalmente sul cartellone figura l'orsacchiotto della squadra, con il casco su cui spicca l'Union Jack.

In effetti l'orsacchiotto è diventato il simbolo delle varie società Hesketh e così lo vediamo per la Casa Editrice Hesketh intento a leggere un libro, per la società edilizia con in testa l'elmetto, poi c'è l'orsacchiotto dirigente con la bombetta, simbolo della società finanziaria.

Che cosa pensano dei sistemi di Hesketh, le direzioni di aziende che si occupano di altre attività e non di corse? Giudicano le originalità del giovane aristocratico sciocchezze scherzose, per trovarsi poi di fronte all'evidente successo della sua frivolezza alimentata dallo champagne come carburante? Il mondo delle competizioni non ha bisogno che gli si ricordi che tutto sta a indicare che il team Hesketh viaggia su un doppio binario di successo e divertimenti folli. Forse, prima d'ora, tutti gli altri si sono comportati in modo sbagliato, forse si dovrebbe correre divertendosi, anziché concentrarsi con tutte le proprie forze per farlo tanto seriamente da non godere mai del lato divertente. Leggendo un profilo di Hesketh, pubblicato su « Car and Driver », appare abbastanza chiaro che Alexander mise piede nelle corse con Bubbles Horsley soprattutto per ritrovare il divertimento nel girovagare per l'Europa col circo di F. 3.

Per divertirsi non era necessario essere bravi, infatti Bubbles non lo era molto però se la spassavano ugualmente. D'altro canto rumorose sbronze con vino rosso locale non sono proprio il genere adatto al « corpulento e vivace giovanotto » (descrizione di Fox che ha scritto il profilo) per cui Alexander si è trasferito nel mondo della F. 1, inaffiandolo con champagne. Divertirsi con le gare di grand prix è molto più adatto ai suoi gusti. Questo induce tutti a chiedersi dove sia finito il lato divertente delle competizioni. Tutti noi, che andavamo in giro per l'Europa con le Formule Junior-3 ricordiamo quanto fosse piacevole. Io ci andavo con Hulme, quando faceva correre lui stesso la sua Cooper F. Junior (con notevole insuccesso) nel 1961 e ci divertivamo un mondo. Poi, tutto è cambiato... a meno che non si faccia parte del team Hesketh.

UN RITORNO DI DONOHUE

● Tre vetture americane di F. 1 stanno prendendo forma e vale la pena chiedersi chi le piloterà. Si deve pensare che Andretti correrà con la vettura Firestone-Vel Parnelli e che Linger sarà l'uomo dell'Eagle di Gurney, ma chi piloterà la vettura di Penske in fase di costruzione nella contea inglese del Dorsetshire? Non posso fare a meno di pensare che Penske dovesse avere pensato a Revson, per questa vettura, e dalla morte del pilota ne stia « elemosinando » un altro. E che dire di un ritorno di Donohue, per gareggiare con la Penske grand prix? Non sarebbe la prima volta, in cui un pilota che si è ritirato dalle gare cambia idea. A quanto pare Donohue si aggira attorno alle piste USAC e NASCAR come un leone in gabbia, rimpiangendo di non essere più in un abitacolo e facendo desiderare agli altri che ci fosse davvero, per facilitare la vita a tutti. E' sempre stata una delle grandi ambizioni di Donohue, correre in F. 1 in Europa, così come la meta di Penske nelle gare è un successo in un grande premio e, allora, perché non si mettono di nuovo d'accordo? Sembra probabile che la decisione di Donohue di abbandonare ceda quanto basta per permettergli di provare la vettura per metterla a punto, quindi perché non andare fino in fondo?

● Alla gara di Silverstone Teddy Mayer è apparso vistosamente addobbato con la « livrea » dei suoi patrocinatori Marlboro, cioè con pullover e calzoncini rossi e camicia bianca. Il direttore corse della Goodyear, Ed Alexander, era presente mentre mi rallegravo con Teddy circa l'eleganza della sua « uni-forme Marlboro » e, secondo lui, somigliava più a un'« insieme Firestone »...

● Peter Warr, il team manager della JPS-Lotus, dice che stanno facendo richiesta per venire inclusi nel « Guinness Book of Records » dopo l'accaduto in Sud Africa. Dice infatti che deve proprio essere la prima volta che due nuove vetture di grand prix sono state urtate e hanno dovuto ritirarsi alla prima curva, del primo giro, nella loro

prima gara. E' successo fra loro, gli altri non c'entravano...

● La Jaguar ha un nuovo direttore generale. Sir William Lyons e « Lofly » England sono a capo della Casa da tanto tempo che si ha l'impressione che siano loro stessi a costruire ogni vettura... certi clienti aspettano da tanto tempo, che ne sono probabilmente convinti! Ora i vecchi sistemi mutano e il nuovo direttore, Geoffrey Robinson, ha soltanto trentaquattro anni. Laureato a Cambridge, ha studiato economia per due anni all'università di Yale e appena entrò alla British Leyland diventò quasi subito uno dei « piccoli geni » di Stokes. Si occupò dell'operazione Innocenti in Italia e ora è stato richiamato a Coventry. In effetti la lista d'attesa per le XJ6 e per le XJ12 si sta un poco accorciando. Ricercatori hanno scoperto che non si tratta di un improvviso desiderio di passare da un V12 di 5300 cc a una Mini di 1000 cc per fare economia di benzina, ma soltanto che la gente ad alto livello si è d'un tratto accorta di avere una coscienza e che sente di dovere pensare al paese, all'economia e via dicendo.

● La Ford inglese ha deciso che l'interno della Granada ha un aspetto un poco troppo teutonico, per i compratori inglesi, e il modello che apparirà fra non molto internamente farà pensare più a una Rover.

● Ora la situazione petrolifera in Inghilterra non è tragica — non dobbiamo più infiltrarci furtivi nelle stazioni di servizio dopo buio — però esiste una concreta minaccia che i recenti aumenti dei prezzi finiscano per condurre al razionamento, semplicemente perché benché l'automobilista possa forse permettersi di pagare di più, l'economia del paese è tale che l'Inghilterra non potrà permettersi invece il lusso di comprare petrolio in sufficienza dagli arabi.

● La Porsche sarà un'altra Casa « specialista » che si troverà di fronte a un calo negli affari, per via della crisi e dei limiti di velocità. Attualmente produce settantadue vetture al giorno, ma si prevede che la produzione diminuirà.

Eoin S. Young

ESCLUSIVO

Molti grandi carrozzieri lo usano da anni Provalo anche Tu!

il polish dei maestri carrozzieri

arexons



Eccezionale brillantezza
Eccezionale protezione

“ il polish dei maestri carrozzieri „ per una lucidatura da esperti.

E' il più famoso dei lucidanti per auto, quello che da anni i maestri carrozzieri italiani usano per rendere splendidi ed affascinanti le più belle fuoriserie. Con questo polish potete rimettere a nuovo la carrozzeria della Vostra auto e ridonare ad essa lo splendore dei primi giorni di vita.

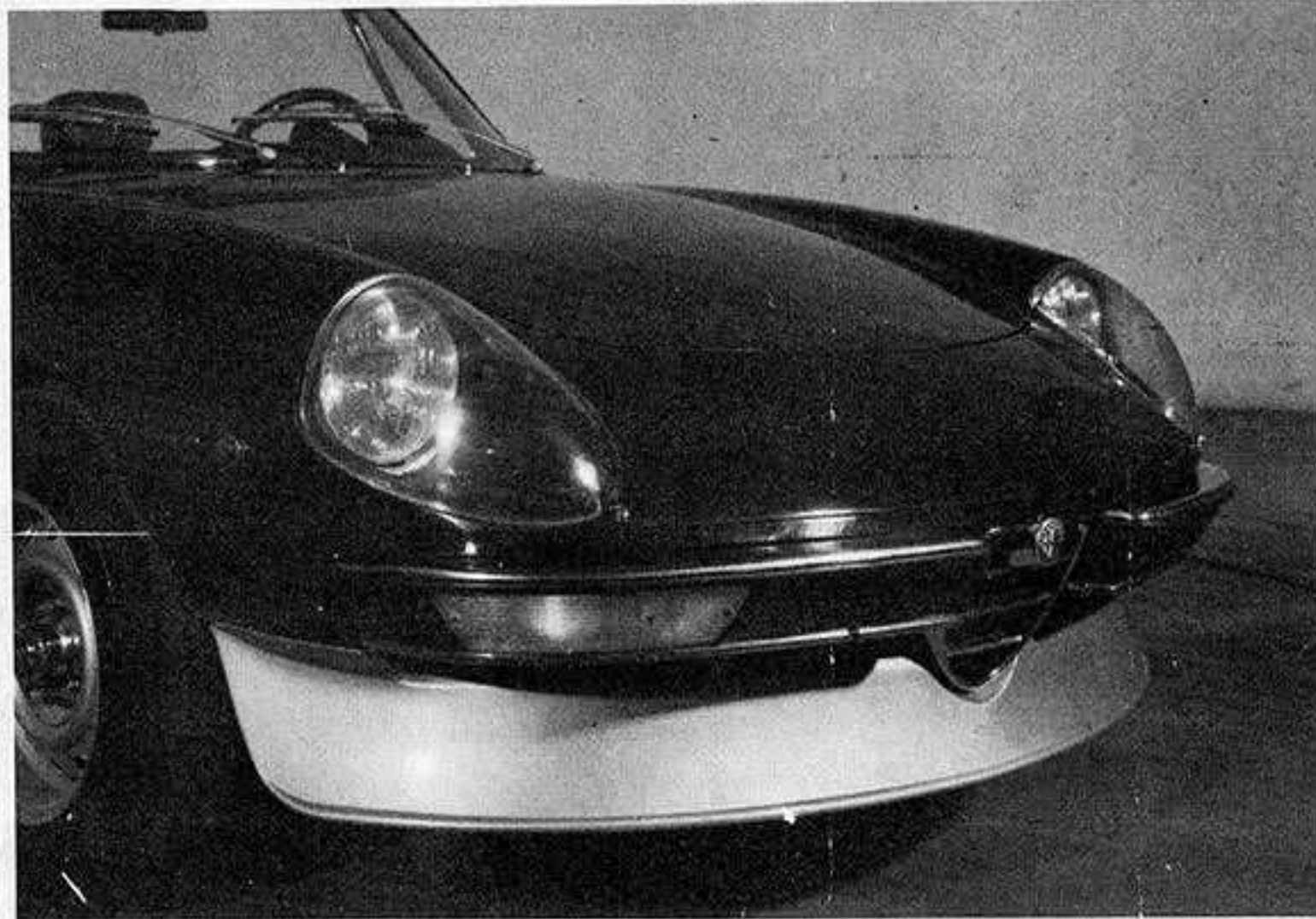
E' il lucidante usato da Scaglietti per le FERRARI

Tipo rapido - In fretta un lucido mai visto.

Tipo forte - Ridà lucentezza alle vernici più ossidate.

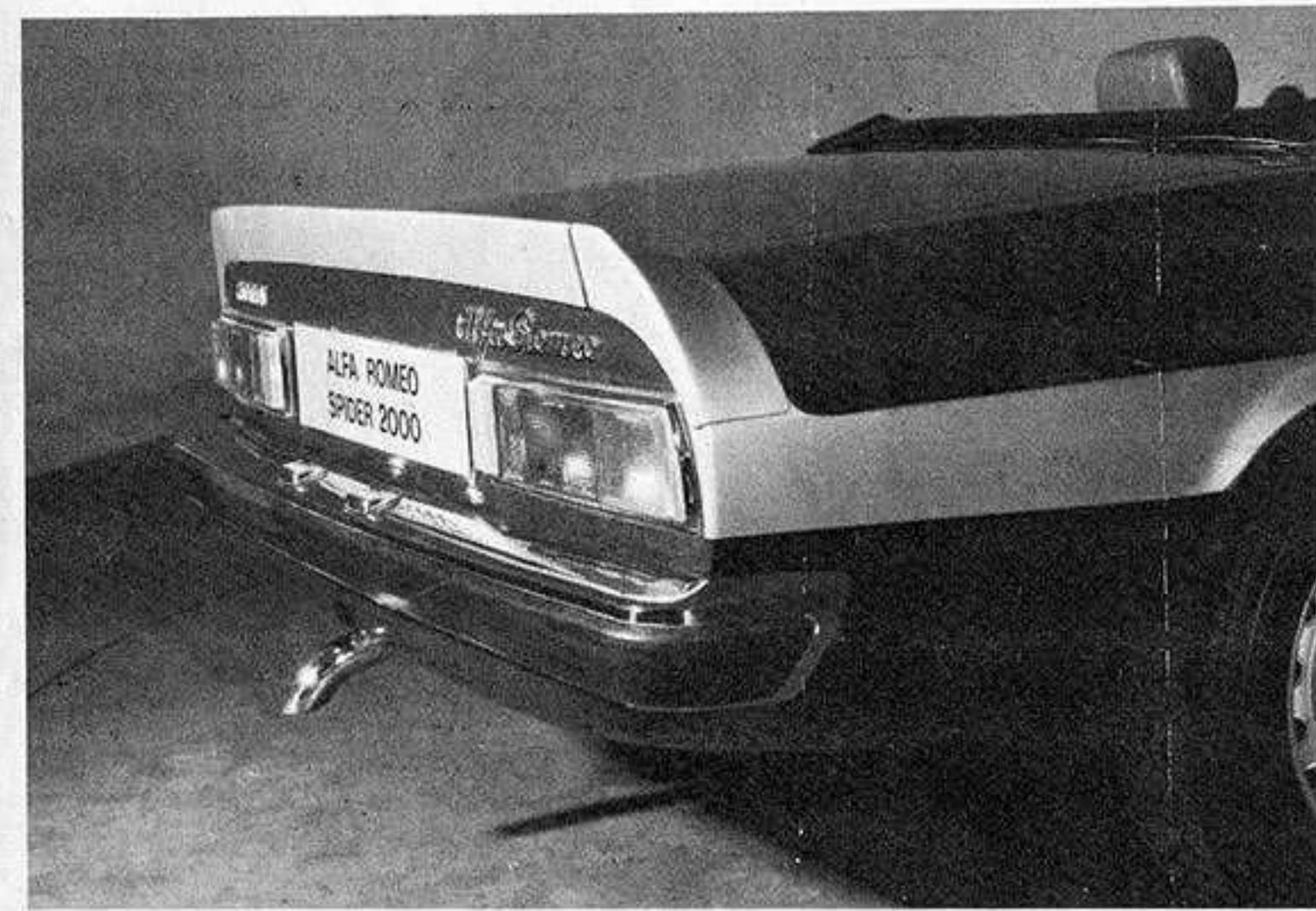
BRIAN HENTON in F. 2

Dopo la incontrastata serie di vittorie in F. 3 con la vettura ufficiale March-Holbay 743 Brian Henton è giunto sulla via della formula superiore. E' ormai molto probabile che durante questa stagione possa guidare in diverse occasioni monoposto di F.2: lo stesso Max Mosley ha detto chiaramente che «Superhen» (come viene chiamato ormai da tutto il clan) è il candidato più probabile alla sostituzione di Hans Stuck o Patrick Depailler quando questi saranno impiegati in gare concomitanti di F.1 e certamente monterà sulla vettura di scorta che non è ancora pronta, ma lo sarà prima della fine dell'anno. Henton aveva predetto che sarebbe montato in F. 1 non dopo il 1975 e con i precedenti che si ritrova, sommati ai records continui che stabilisce di domenica in domenica e all'esperienza che si sta facendo, è molto probabile che ciò si avveri, sempre che riesca a trovare un adeguato sponsor che sia in grado di sostenerlo in questo oneroso passo.



Doveva essere una delle novità del Salone di Ginevra lo spider 200 aerodinamico dell'Alfa Romeo, con due grandi spoiler uno anteriore e uno posteriore, realizzati nella galleria del vento della Pininfarina. La situazione delle industrie automobilistiche in crisi, ne scongiò allora la presentazione. Ora, al salone dell'Auto di Barcellona, la Pininfarina porta lo spider Alfa Romeo modificato, che per ora è un esemplare unico, ma non è escluso che venga presto messo in vendita.

Lo studio sullo spider 2000 che nacque nel 1966 e che divenne a coda tronca nel 1969, tende a ottimizzare il coefficiente di resistenza aerodinamica ed i coefficienti di portanza anteriori e posteriori. I risultati migliori si sono ottenuti con uno spoiler anteriore avvolgente e uno posteriore. Con queste modifiche il coefficiente di portanza della vettura è praticamente dimezzato, mentre il coefficiente di resistenza è ridotto di quasi il 9 per cento.



● Il pilota inglese di Formula Ford, John NICHOLS, va in Spagna ove spera di organizzare gare di FF o alla fine di quest'anno o nel 1975.

● Arriva voce dal Canada che la famosa aviera Hollander, nota per un libro di ricordi su una casa ospitale, patrocinerà una vettura nel campionato canadese di FORMULA ATLANTIC 1974.

● PETE CLARK ha finalmente uno sponsor per la sua Formula Ford Crossle-Rowland 25F: si tratta di Stan Robinson che lo assisterà per tutte le gare di campionato. Clark prenderà parte ad alcune gare del gruppo 1 con una Capri 3 litri.

● Il finlandese Markku ALEN parteciperà al Rally del Galles in coppia con Davenport, usando la vettura utilizzata nel Rally Artico, che è stata ricostruita. La macchina era in origine quella di Mikkola nel Rally di Scozia del 1973.



● Al Salone Internazionale di Barcellona che ha iniziato il 25 aprile terminerà il 5 maggio, la FIAT è presente con una ampia gamma dei suoi modelli. Affiancata alla FIAT sarà la SEAT con la sua 133, il nuovo modello di cilindrata ridotta che sta avviandosi a diventare la « stella » della motorizzazione spagnola.

● Anche PININFARINA è ottimamente rappresentato a Barcellona. Oltre alle notissime Berlinetta Ferrari BB e Jaguar KJ 12 PF, lo stilista torinese ha una inedita versione aerodinamica dello spider Alfa 2000, quel Duetto che sembra essere rinato a nuova vita.

● La lunga vertenza in atto alla BENELLI di Pesaro è stata risolta con la firma del nuovo contratto aziendale, dopo che la fabbrica restò chiusa per due giorni per decisione della direzione.

● Nel mese di marzo sono state vendute in Italia 730 mila tonnellate di BENZINA, con una flessione al pari mese del 1973 del 21,5 per cento. Oltre alla benzina sono diminuite le vendite di petrolio e di olio combustibile, mentre hanno avuto un certo incremento le vendite di gasolio.

● La GOODYEAR TIRE & RUBBER Co. ha realizzato un sistema per rimuovere la spuma di poliuretano che normalmente resta attaccata alle « forme » per i cuscini dei sedili delle auto. Si tratta di un getto di guci di noce finemente tritati, perché qualsiasi altra materia potrebbe intaccare la superficie in alluminio delle forme stesse.

Una settimana tutta auto

● La « 10 SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA », una manifestazione che si ripete con sempre maggior successo e che organizzata dal quotidiano Roma sotto il patrocinio dell'Azienda autonoma di soggiorno di Napoli, si svolgerà dal 4 al 12 maggio prossimi, fruendo delle strutture della Mostra d'Oltremare. Sarà una ricchissima rassegna di automobilismo, motociclismo, roulotte, biciclette e accessori vari.

Impianti di scarico con uscita a megafono

per:
FIAT 126 - 850
127 - 128
Autobianchi A 112
Lancia Fulvia coupé
BMW

Comparazione tempi di ripresa
128 rally 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.2	10.9
0 - 120	17.2	15.8



● La CHAMPION ha di recente sottoposto a verifica oltre ottocento vetture in sette diversi paesi. E' stato a Milano, ove le vetture hanno rivelato il maggior numero di irregolarità.

● E' stato montato un motore a pistone rotante su un veicolo utilitario, cioè il Rotary PICKUP MAZDA, della casa giapponese Toyo Kogyo.

● E' stato firmato a Madrid un accordo fra il Governo e la FORD per la costruzione di uno stabilimento automobilistico presso Valencia, che sarà operativo entro il 1976.

● Anche Derek BELL è diventato istruttore della SHARP, la nuova scuola di pilotaggio di Goodwood. Lavorerà insieme con Purley.

La GM torna in CILE

● A Santiago si dice che la GENERAL MOTORS riprenderà le sue attività nel Cile, che aveva sospeso nel 1971 dopo un contrasto con le autorità Cilene. Riprenderebbe così possesso del suo stabilimento di Arica.

● Agenzie che gestiscono la pubblicità in alcune città, e soprattutto nel sud, si sono organizzate per tassare le decalcomanie pubblicitarie applicate sulle automobili. Mandano quindi inviti di pagamento all' intestatario di una vettura che porti decalcomanie di prodotti o di clubs, e il costo per una sola è di L. 2.400.

LANDAULETTE la più chic

● Si chiama LANDAULETTE la vettura più lussuosa esistente. Verrà prodotta in pochi esemplari dalla British Leyland e il prezzo sarà di circa 23 milioni di lire. Avrà un motore Jaguar ed è già stata prenotata nelle Indie Occidentali e in Africa.

● Nel 1973 le vendite dell'UNIROYAL hanno raggiunto il più alto livello nella storia della società: sono passate, infatti dal miliardo di dollari del 1972 ai due miliardi dell'annata 1973.

● Per i turisti che quest'anno vanno a STOCCOLMA ci sarà la novità di una pattuglia di belle ragazze motorizzate, che fanno da guida nel traffico della città. L'esperimento, iniziato lo scorso anno, ha dato ottimi risultati. Le belle guide usano Vespa Sprint per il loro lavoro e il servizio è gratuito.

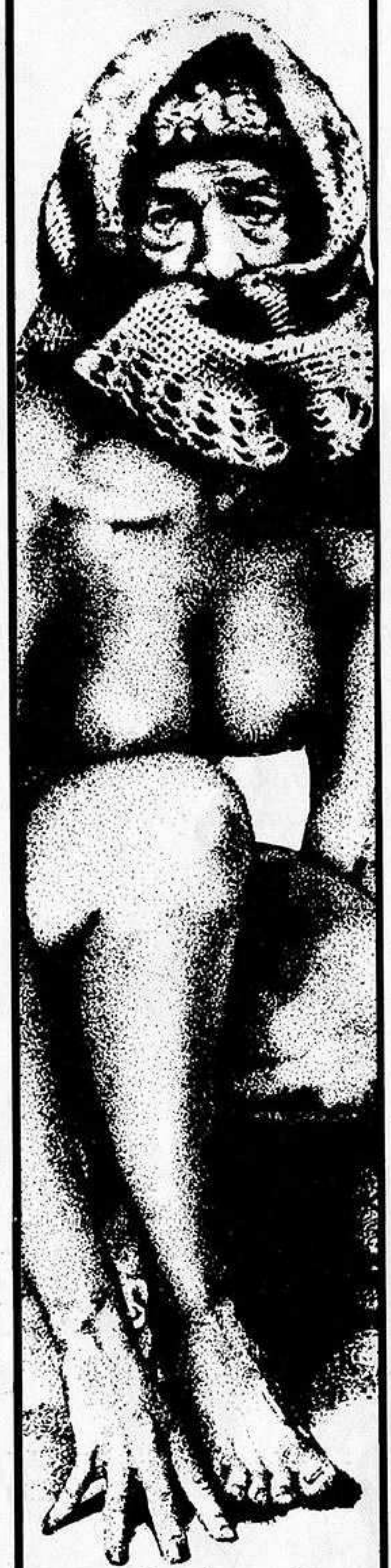
● La WALLCOVERING PUBBLICITA', un'agenzia a servizio completo in grado di occuparsi sia di clienti con piccoli budgets che di società di grandi dimensioni, si è costituita di recente a Milano.

GALLERIA anabbagliante

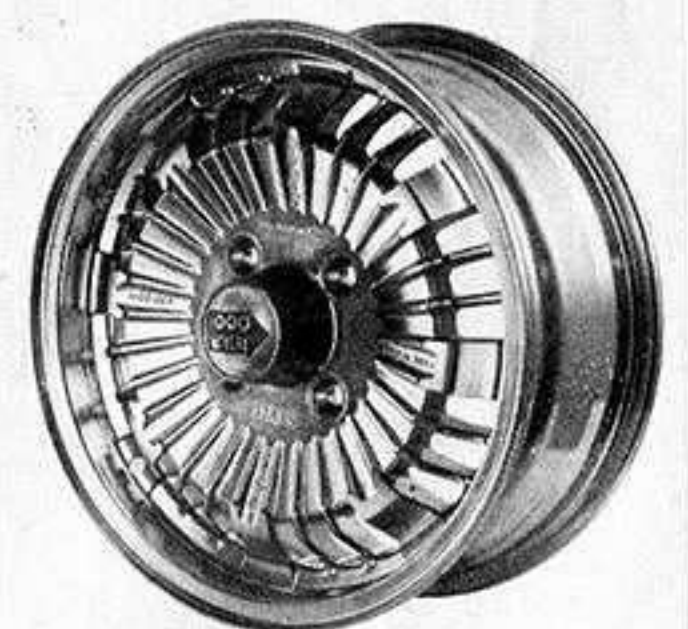
● In AUSTRIA, sulla nuova autostrada che collega Salisburgo alla Carinzia, nella galleria Wolfsberg, lunga 750 metri, la SIEMENS ha realizzato il « più sicuro » dei sistemi di sicurezza, ovvero un rilevatore d'intensità luminosa per il quale la luce artificiale viene commisurata a quella naturale, evitando gli abbagliamenti.

● E' molto probabile che venga disputata una corsa di F. 2 in Inghilterra: si è potuto supporre chiaramente dai passi che alcuni sponsor starebbero facendo proprio in questa direzione. Il maggior problema è quello di trovare una data: potrebbe essere una gara extra campionato abbinata ad una di F. 5000.

donna si, ma.....



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



FOMB

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA

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

Questa é la richiesta (quasi ultimatum) delle

Case auto americane a NIXON

Disoccupati 3 milioni o dazi protettivi!

DETROIT - La vendita delle auto in USA nella prima quindicina di aprile è scesa del 15 per cento, gli « executive » della Chrysler hanno annunciato agli azionisti che le vetture del 1975 dovranno essere aumentate, a Washington le pressioni delle « grandi » di Detroit si fanno sempre più insistenti, affinché il governo imponga una tassa federale esorbitante onde ridurre le importazioni delle « utilitarie » che danneggerebbero sempre più la produzione nazionale.

Malgrado le statistiche delle quattro maggiori case automobilistiche indichino un declino del 15 per cento in questo mese, un portavoce della Chrysler annuncia che la vendita per il 1974 sarà di 10 milioni di unità, ovvero il 15 per cento in meno rispetto all'anno precedente. « **Tuttavia** — dice Mr. Townsend — quest'anno sarà uno dei tre migliori della storia di Detroit », andateci a capir qualcosa...

L'American Motors è stata la più colpita dal declino ed

ha accusato una diminuzione di vendite del 26,3 per cento, con la General Motors ferma sul 18,9 per cento, la Ford col 9 per cento e la Chrysler col 5,6 per cento.

Come prima contromisura le quattro grandi hanno iniziato una campagna pubblicitaria alla TV che in un certo modo influenza sicuramente il gruppo degli acquirenti.

Per esempio la Ford presenta sul quadro della TV una Volkswagen sulla strada, quindi a fianco si presenta una Ford Capri e l'annunciatore dice: **più economica, più sexy, più moderna, la Capri, e costa di meno. Tirate voi le somme.**

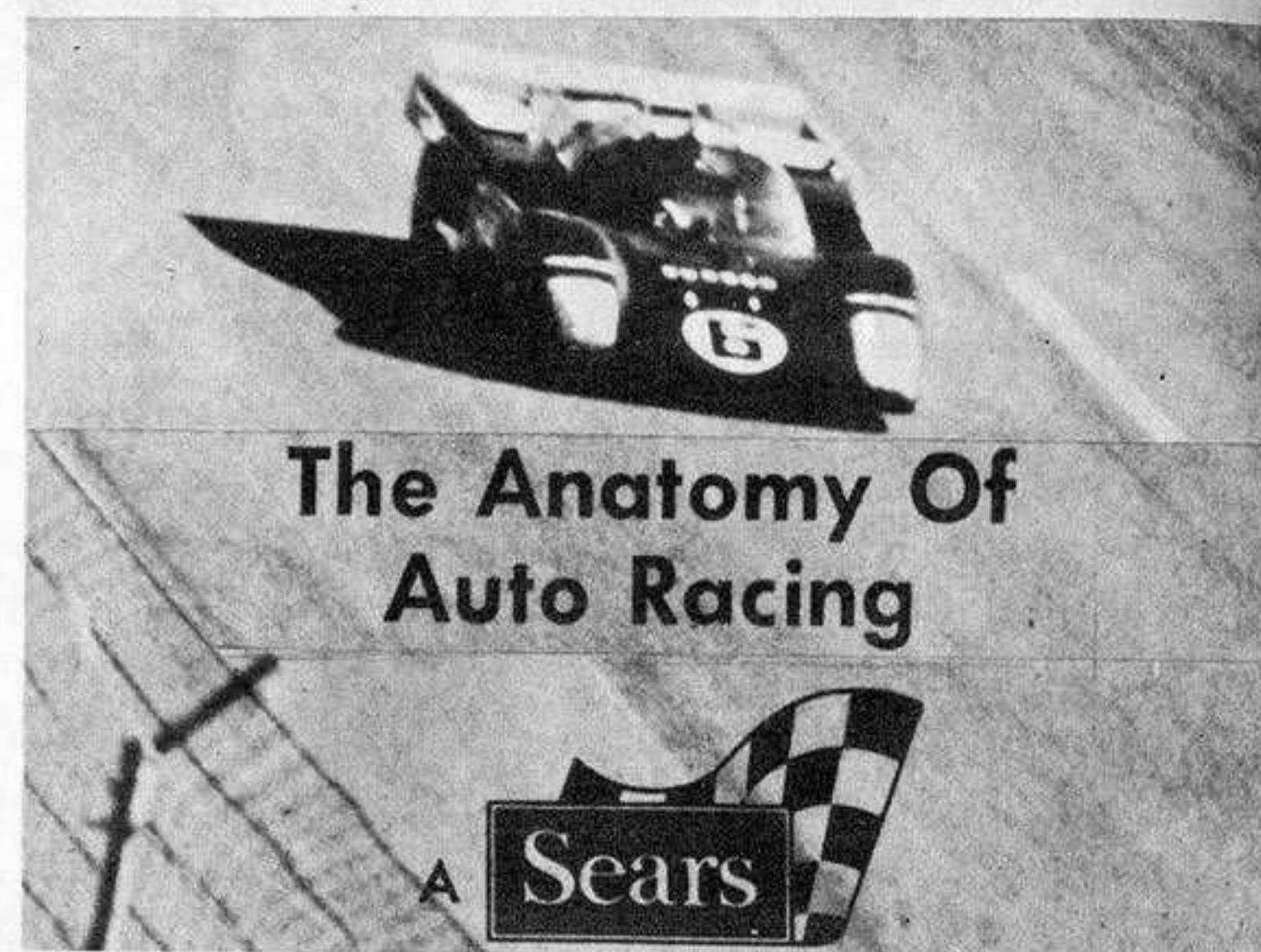
« Il 1975 sicuramente sarà duro per le straniere — mi diceva un rappresentante del Ministero dei Trasporti —. Sicuramente il governo USA applicherà la tassa richiesta dalle grandi di Detroit. Solo così non manderemo all'ufficio della disoccupazione 3 milioni di operai dell'industria automobilistica. Il 1975 sarà

un anno molto critico per tutti, nel settore automobilistico ».

Intanto, passata la tempesta energetica, la richiesta da parte degli acquirenti è tornata ad essere quella degli anni passati. Nel mese di gennaio furono vendute macchine « compatte » per un volume del 34,9 per cento, contro le 33,3 delle macchine grandi. Questo mese, le richieste si sono sovvertite e le compatte sono scese al 28,4 per cento mentre le « Full size » sono salite al 40,5 per cento.

La guerra tra le straniere e le nazionali è iniziata. Bisognerà osservare come reagiranno le prime e quanto forte sarà questa sovrattassa. Se le straniere non riusciranno a livellare la tassa con una riduzione di prezzo, quasi certamente queste subiranno uno spaventoso k.o., nonostante, nella metropoli, le rivendite di Fiat, Datsun, Volkswagen, Volvo ecc., spuntino come funghi dopo la pioggia.

SEARCH!



Al « Magno » di New York anteprima mondiale

DONOHUE attore sprint

NEW YORK - Sullo schermo del cinema « Magno » di New York la ditta Sears Roebuck, associata con Roger Penske ha proiettato, per la stampa specializzata il cortometraggio: « Search » ovvero « ricerca » una specie di anatomia delle corse automobilistiche che oltre 70 milioni di seguaci hanno reso lo sport numero due negli Stati Uniti.

Il film in technicolor ha la durata di 28 minuti, durante i quali il regista presenta due diversi aspetti: quello del campione professionista e quello del dilettante che va alla ricerca del successo capace di lanciarlo nelle alte sfere. Protagonisti principali: Mark Donohue e Jon Farman, un addetto alla « borsa » di New York che ha allestito la sua propria « team » con la quale partecipa alle gare minori.

Gli avvenimenti principali della brillante carriera di Donohue — divenuto presidente e general manager della squadra Penske — vanno dal 1966, quando si piazzò secondo nella Can-Am, passano attraverso le vittorie della 24 Ore di Waytona (1969) sfiorano Pocono, dove Mark vinse la 500 Miglia e culminano con la vittoria nella Can Am 1973 a bordo del « monstre » Porsche.

Il film apre con la prima Indianapolis del 1911 e fa una rapida rassegna degli avvenimenti più importanti degli ultimi 80 anni.

La regia è ottima, il colore esuberante, mentre le azioni si susseguono a colpo d'occhio mostrando sempre nuovi aspetti, volti, macchine, con voci autorevoli. Il film verrà messo a disposizione di associazioni americane che potranno proiettare gratuitamente il cortometraggio che ha richiesto un anno di ricerche e filmaggio da parte degli operatori.

Dopo la proiezione, Roger Penske si è intrattenuto, insieme a Donohue, e alla meravigliosa consorte Cathy con i reporters.

Autosprint ha appreso che per le corse di Mosport e Watkins Glen la scuderia Penske sarà presente col bolide formula uno — costruito in parte in Inghilterra ed in parte in Pennsylvania — e nel 1975

parteciperà a pieno regime alla Formula uno con un pilota non ancora designato ma che potrebbe essere un europeo.

Anche per quest'anno è prevista la partecipazione a due gare finali del nuovo bolide « marche » anch'esso dotato, come la Formula uno, di motore Ford V 8.

I. m.

GREENWOOD atterra in pista poi vince

FLOWERY BRANCH - Quarantadue partenti, trentacinque arrivati — alla media di 161 kmh — un paio di testa-coda senza conseguenze hanno mandato in visibilibio oltre 18 mila spettatori assiepato lungo il tracciato tortuoso e montagnoso del « Road Atlanta ».

Era la prima gara di campionato per la Gold Cup Super V che è andata, meritatamente, a Tom Bagley, un giovane studente dello « State College » della Pennsylvania il quale guidava una « Royal » sulla quale era stato scritto « For Sale » in vendita.

Bagley ha preso il comando al 150. giro quando lo svedese campione della scorsa stagione, il rosso Bertil Roos aveva compiuto un spettacolare testa-coda uscendo sul prato con la macchina in pessime condizioni, e per altri cinque giri ha tenuto saldamente in pugno il comando tallonato accanitamente da Elliot Fortrobison, il quale si piazzava ad un secondo a bordo della sua fiammante « Lynn », e da Tom Ready.

Questa era una delle varie gare in programma che ha visto un compatto gruppo di giovani piloti di formula GT capitanati da Peter Gregg su Porsche che ha vinto la prima posizione di partenza qualificandosi alla media di 176,990, seguito a pochi decimi di secondo da John Greenwood, Al Holbert, Elliot Fortrobison, su Carrera — secondo arrivato nella Formula Super V —, Hans Quacker su Ford Capri e Mike Kaiser, anch'egli su Carrera.

Prima della corsa delle Super V, c'è stato un duello tra due fra i più noti assi del « Deep South ».

La sfida s'è conclusa con la vittoria di Greenwood il quale, con la sua rossa Corvette, ha distaccato di oltre sette secondi Allison. Da notare che Greenwood è molto familiare con la pista, tuttavia bisogna ammettere che la sua Corvette ha retto meglio della Camaro di Allison ed il premio di 3.600.000 è andato al baffuto pilota che lo scorso anno vinse la 12 Ore di Sebring, sempre con la Corvette costatagli 60 milioni. Allison era arrivato poche ore prima a bordo del suo « aérojet » privato ed era atterrato sul rettilineo centrale dando un ulteriore « thrill » agli spettatori i quali non si attendevano anche questo « show » aereo.



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:

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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

**ABARTH
GAUSS
GOO
NGK
SPARVA**

V8/Bling cans

All'ombra della dittatura
di STUCK e DEPAILLER

F.2 cerca rookie



Ad Hockenheim, nel corso della prima manche Serblin con la March in difficoltà. Passano all'esterno la March di Herti e la Elf 2 di Patrick Tambay. Sotto, in staccata, dopo il tratto veloce, Coulon, Sutcliffe, Purley e Laffite. I primi sono già passati



amare un'auto è anche conoscerla

**sai quante parti della tua auto
sono everest gomma?** Quando le grandi

Case Automobilistiche* scelgono
le parti essenziali della tua auto,
per le parti in gomma scelgono everest.
La loro scelta rigorosa ci ha permesso
di "arrivare" ai nostri accessori di fiducia,
quelli che già milioni di automobilisti conoscono.
Accessori di fiducia che rendono
la tua auto confortevole, funzionale e sicura.

* fiat, alfa romeo, autobianchi, lancia, leyland-innocenti, ford, chrysler-simca

GN Bologna



HOCKENHEIM - Con 18 punti, dopo due posizioni al palo e due vittorie nelle due gare iniziali del campionato 1974 di F. 2, si direbbe che ci troviamo di fronte a un bis della stagione 1973, con la sola differenza che sulla March ufficiale c'è Hans Stuck, anziché Jean Pierre Jarier.

Prima a Barcellona, poi a Hockenheim, la March BMW 742 di Stuck ha dominato sia in prova che in corsa e l'unica altra vettura che si è avvicinata alle sue prestazioni è stata la seconda March ufficiale, affidata a Depailler. Il francese è arrivato secondo, staccato di poco, a Barcellona e a Hockenheim è stato l'unico a non perdere di vista Stuck, finché una sezione del muso staccata lo ha costretto a sostare al box, perdendo così la seconda posizione.

E' più che ovvio che il campionato di quest'anno vedrà di

nuovo la situazione «March contro tutti gli altri», compresa la ventina circa di March private. Non c'è dubbio, comunque, che i due piloti ufficiali sono fra i migliori, avendo inoltre il vantaggio in più, rispetto agli altri, rappresentato da quello che c'è di meglio in quanto a motori e a recenti modifiche alle vetture. Alcuni clienti privati trangugiano con difficoltà questo fatto perché, dopo aver speso magari 20.000 sterline per vettura e motore, si trovano staccati di 4" rispetto a Stuck sullo schieramento e possono soltanto sperare che le vetture ufficiali accusino guasti prima che la gara abbia termine. E' certo che il pilota c'entra per molto, nella differenza fra i tempi, ma l'incredibile giro coperto da Stuck in prova, e le sue successive prestazioni in gara a Hockenheim, sono dipese in buona

CONTINUA A PAGINA 46



EVEREST ti pensa alla guida
MANIFATTURA GOMMA

stabilimento e amministrazione: 48010 fuscignano (Ra) tel. 77644 telex 55039 everest
filiali: brino tel. 711827, milano tel. 6884477, roma tel. 3498077, deposito: napoli tel. 337361

F.2 cerca rookie

CONTINUAZ. DA PAGINA 45

parte dalla vettura. Un grande aiuto è stato il nuovo sistema di montaggio dell'alettone posteriore, arretrato di cm. 50 circa, oltre alla sezione lunga del muso che fornisce un'assai migliore aderenza alle ruote anteriori.

Coulon, come si è già detto, era talmente irritato quando in squadra non hanno voluto apportare i cambiamenti per dare le stesse caratteristiche alla sua vettura semi ufficiale, che ha rifiutato di gareggiare. Alla conclusione lo ha fatto, però senza il nuovo alettone posteriore, quindi era arrabbiatissimo per il trattamento riservatogli dalla squadra, che riceveva quattrini sonanti dall'Antar che fa gareggiare una terza vettura per il francese.

Ai clienti la March ribatte che, ovviamente, le vetture ufficiali sono un poco superiori, dato che proprio su queste vengono provate le migliori da apportare alle macchine della clientela. Argomento valido, che però non pare soddisfare molti fra i clienti, che preferirebbero vedere tutte le vetture uguali e, forse, essere battuti da una Elf in un duello equo, piuttosto che continuare a prenderle dal « loro partito ».

Perfino il boss della March, Max Mosley, deve essere consapevole della difficile situazione in cui si è messo, infatti qualcuno l'ha sentito dire che « se Stuck e Dépailler faranno a Pau ciò che hanno fatto nelle prime due gare, dovrò "allentare" un poco le cose per dare una possibilità anche agli altri e fare in modo che si corra una vera gara ».

Molti clienti, comunque, ritengono (giusto o sbagliato che sia il comportamento della squadra ufficiale) di avere ugualmente comprato la migliore F. 2 esistente oggi. Anche questo è un punto discutibile e nella prima manche a Hockenheim si sono viste tutte le March private tagliare il traguardo dopo la Surtees TS 15 con motore Hart BDG di Watson e la Chevron di Roos.

Il dominio di Jarier nella F. 2, lo scorso anno, aveva fatto il lavaggio del cervello a molta gente la quale riteneva che l'unico modo per vincere consistesse in un motore BMW su telaio March. Ebbene, a Hockenheim c'erano molte BMW dietro a Watson e molte dietro a Roos a Barcellona, fatto che dimostra come la Ford sia ben lungi dall'essere morta e lo stesso vale anche per l'altro telaio non March. Perfino Dépailler ha duto ammettere che la Elf 2 ha tuttora una forma più veloce della March, mentre Beltoise ha accusato la maneggevolezza della Elf, accusandola per la differenza esistente fra la sua vettura e le March ufficiali. Se qualcuno mettesse una carrozzeria avvolgente, come quella della Elf o su un telaio Chevron o Surtees, allora... be', è un'idea.

Nonostante le lamentele e i gemiti, a proposito del modo in cui si stanno avviando le cose nell'attuale stagione di F. 2, è indubbio che svolge le sue due principali funzioni. Cioè, è tuttora una formula appassionante a cui assistere, anche se i leaders precedono gli altri di solo mezzo minuto, ed è ancora il miglior terreno di addestramento per il futuro pilota di Grand Prix. Certo, quest'anno ci sono tanti visi sconosciuti che perfino gli organizzatori non sono proprio sicuri di chi si tratti, ma fra non molto tempo tanti di quei visi diventeranno familiari agli appassionati di corse, perché fra i nomi nuovi c'è molto talento e alcuni potrebbero arrivare alle alte vette. Soprattutto fra il nuovo gruppo di piloti italiani, che in questa stagione corrono regolarmente in F. 2 ce ne sono alcuni

con ottime doti.

Parliamo soprattutto del debuttante Maurizio Flammini, delle cui prestazioni con la sua nuova March molti hanno parlato. Si è piazzato undicesimo sullo schieramento e non ha manifestato il minimo timore, di fronte alla potenza per lui nuova della F. 2, che lanciava in giro per il circuito evitando con abilità possibili guai. Ha anche dimostrato molto buon senso, in questa sua prima corsa, perché dopo un'infelice uscita sull'erba, durante i giri iniziali della sua prima gara di F. 2, si è poi messo a pilotare velocemente, ma con «teta», senza correre rischi e ottenendo un ottimo ottavo posto assoluto.

Altrettanto merito va al suo compagno di squadra Duilio Truffo, che, come Flammini, era alla sua prima grande chance. Si è qualificato bene, più lento di soli 4/10 nei confronti del compagno, e si è poi piazzato nono assoluto staccato di 20", ultimo pilota a non essere doppiato dai leaders, sui 32 in gara. Se questi due conduttori continueranno a migliorare, mantenendo le promesse date nella loro prima gara di F. 2, non passerà molto tempo prima che raggiungano Merzario e Brambilla nelle file di uno schieramento di F. 1.

Un conduttore iellato a Hockenheim, ma che forse è il più probabile nuovo pilota italiano per la F. 1 nel prossimo futuro, è stato il dotato Gabriele Serblin, che pilotava una March, come tutti i suoi compatrioti. Si è qualificato decimo, più veloce di 8/10 di Flammini e a Barcellona, qualche settimana prima, aveva ottenuto un bel quarto posto. Purtroppo a Hockenheim la sua gara è stata sciupata da uno sciocco incidente, quando è stato costretto o portarsi sul tratto erboso, per evitare di urtare un'altra vettura. Per via del molle terreno di quel circuito, e del basso muso della March, l'uscita è bastata per danneggiare seriamente il muso e fare uscire il pilota di scena nella prima manche, dopo due soli giri. Non si è dato la pena di partecipare alla seconda.

Cosimo Turizio, invece, non ha dato l'impressione di avere l'impeto che ci si aspettava da lui, dopo averlo visto correre a Imola con la sport due litri, se la prendeva con calma, con la nuova vettura, e nella seconda manche il passaggio su un tratto accidentato non gli è stato di aiuto, dato che si è staccata l'aletta anteriore dal muso che dopo, per tutto il resto della gara, pendeva appunto dalla sezione del muso.

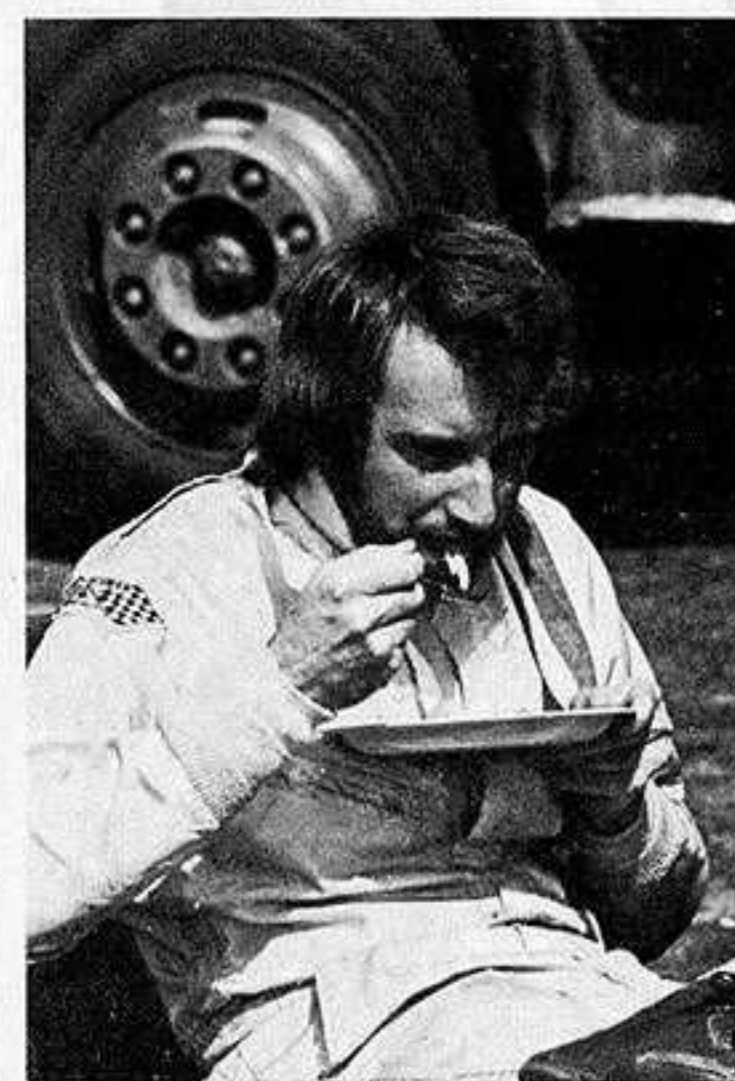
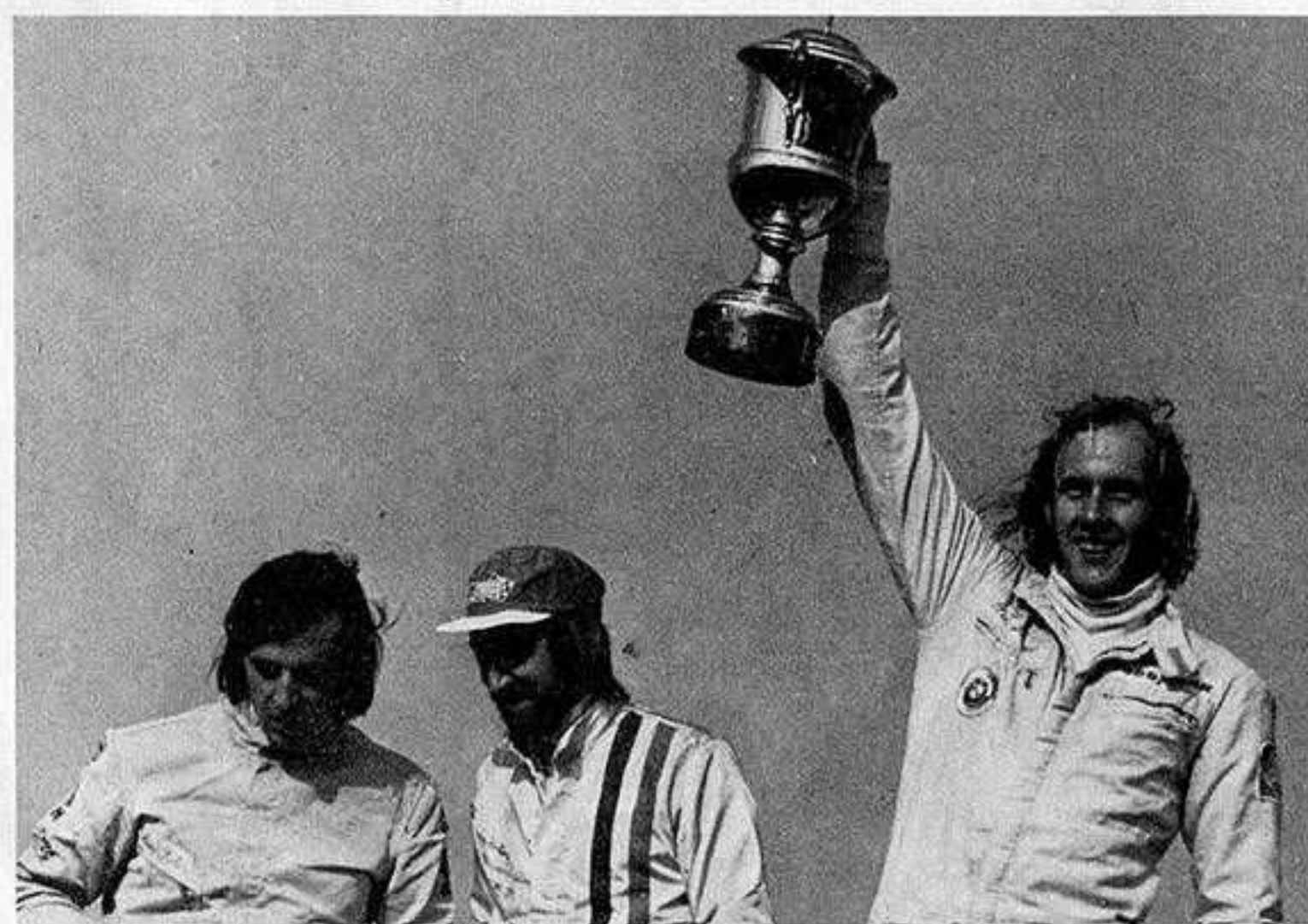
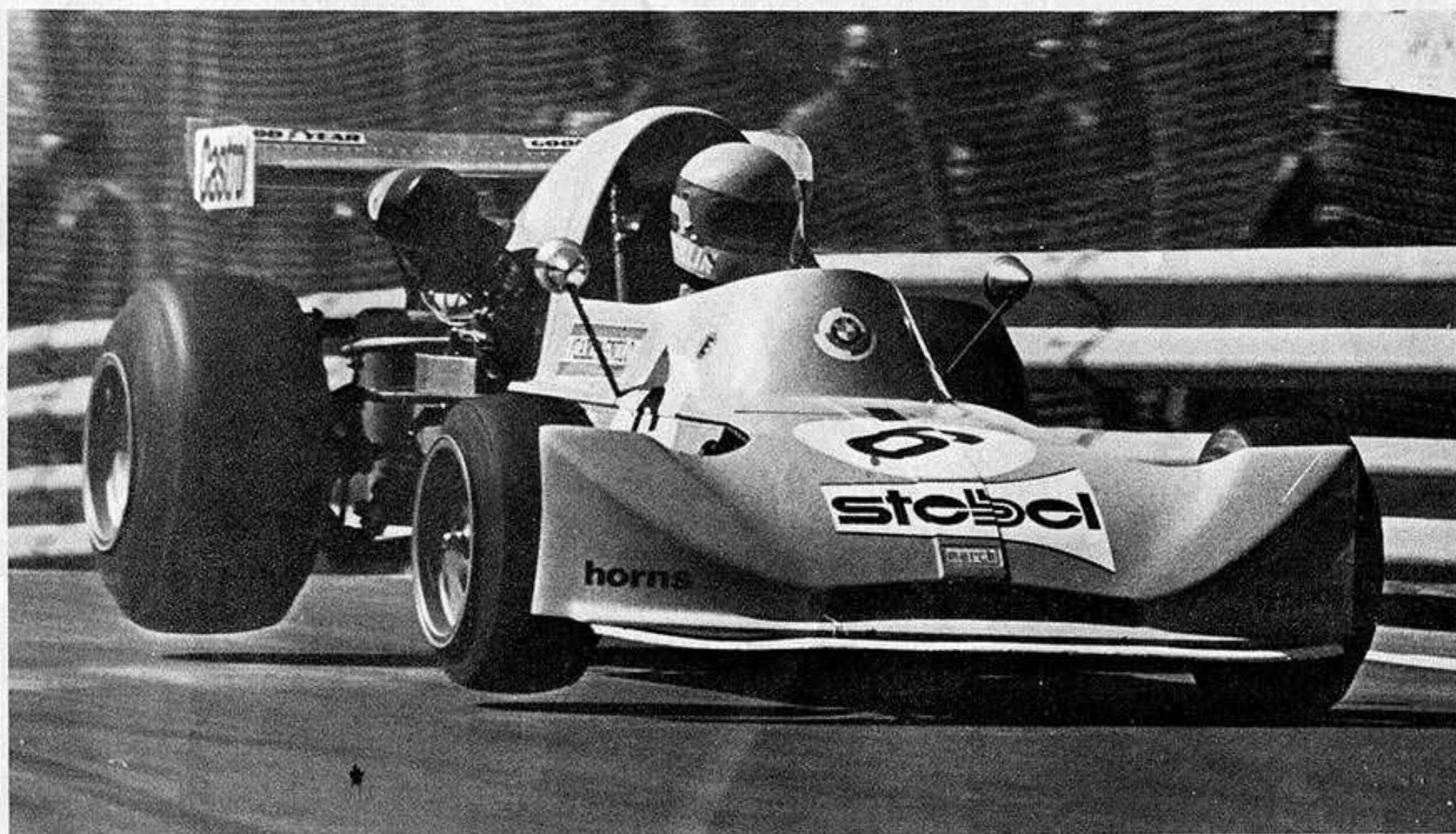
A prescindere da tutti i «dotati» italiani, anche in Francia non c'è certamente scarsità di talento e la battaglia inevitabile, fra la «nuova linfa» francese e i giovani italiani, sarà il punto saliente della stagione.

A Hockenheim si è trattato prevalentemente di una vittoria francese, con Leclère che è risalito in mezzo a tutto il gruppo, partito dal fondo, per ottenere poi un magnifico terzo posto, mentre Tambay era quinto. In prova Leclère e Tambay erano stati rispettivamente quinto e settimo. A Barcellona nessuno dei giovani piloti della Elf 2 aveva fatto particolarmente bella figura, invece a Hockenheim si sono proprio messi in luce.

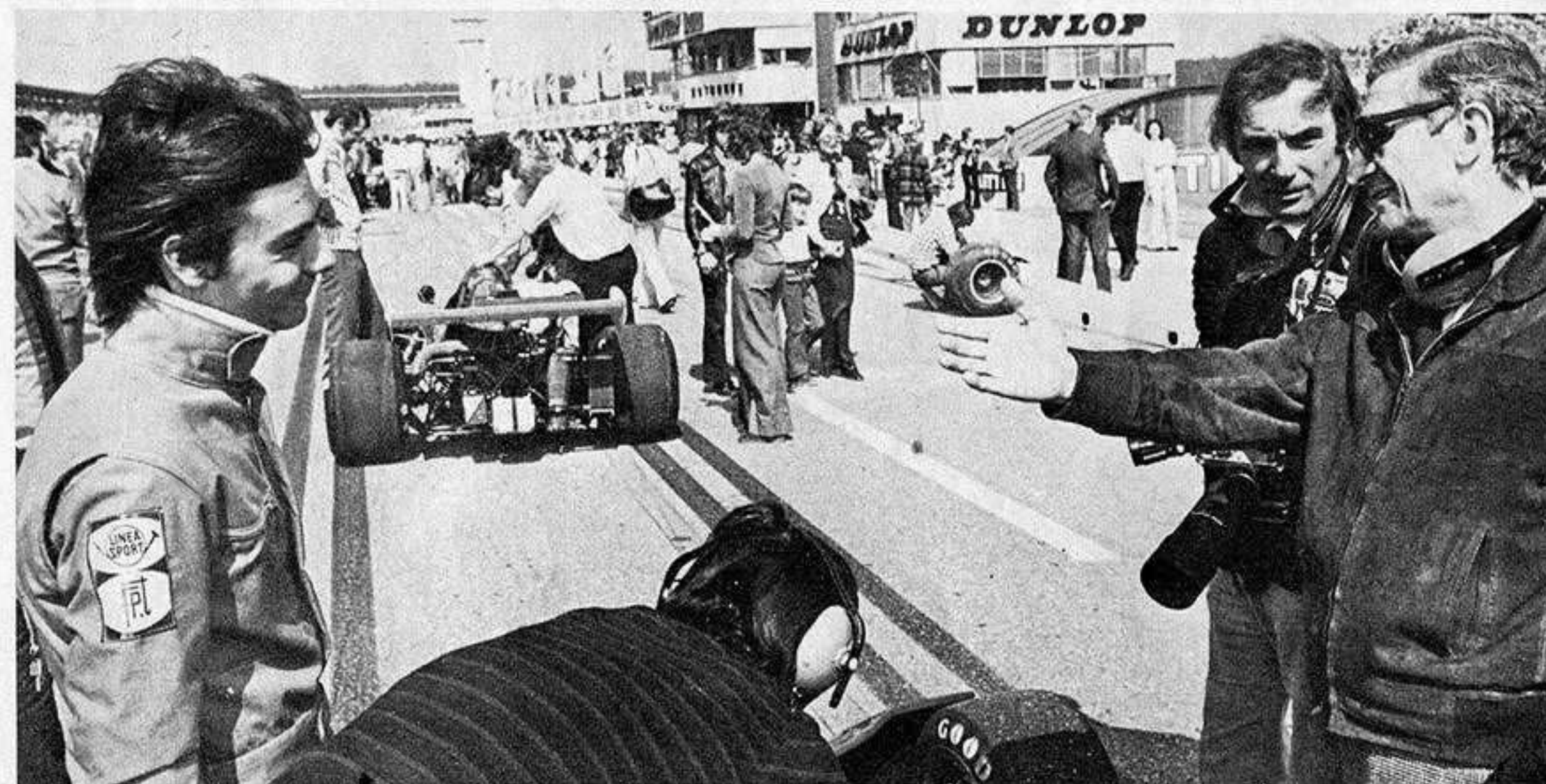
Con Stuck al palo, e col suo dominio in gara, era facile trascurare il nuovo austriaco Harald Ertl, al suo debutto in F. 2. Eppure Ertl ha ottenuto un nono posto molto competitivo in prova, anche se poi ha presto avuto guai meccanici tanto che in corsa non ha mai potuto prendere un buon ritmo.

Ci vorrebbe una persona coraggiosa, per puntare denaro contro Stuck, quale vincitore del campionato 1974 di F. 2, a giudicare dalle prime due gare, anche se nessuno è in grado di dire chi sarà il campione «rookie» dell'anno. Noi correremo il rischio di puntare su un binomio «outsider» vettura-motore e diamo Bertil Roos come novellino meglio piazzato in F. 2.

j. h.



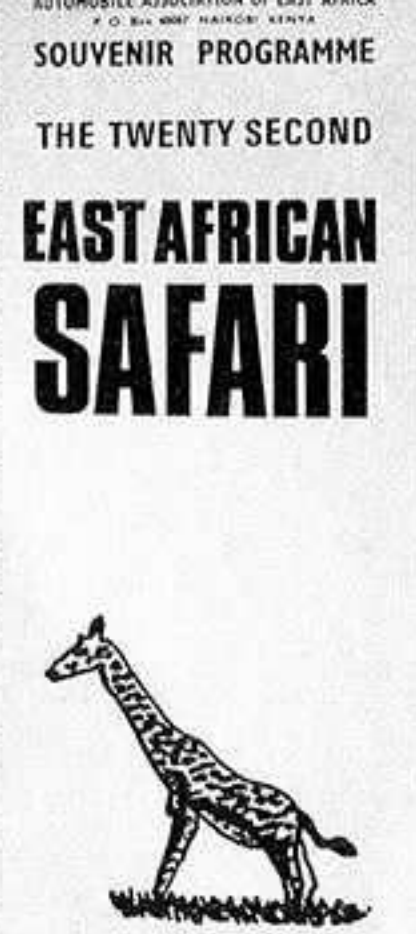
In alto, Gabriele Serblin a ruote alzate lanciato verso il traguardo di Barcellona che lo ha visto ottimo quarto con la sua March-BMW. Qui sopra, il tris di Hockenheim: Stuck con coppa, Watson e Leclere e ancora Watson in una pausa «italiana» a base di spaghetti. Sotto, Dragoni rivolge le ultime raccomandazioni prima del via a Truffo che ad Hockenheim si è piazzato nono dietro Flammini. In basso, Jean Pierre Beltoise con la Elf 2 BMW, ha avuto problemi ed è stato costretto a ritirarsi



GIRO tondo africano

il SAFARI segreto

V8/Blog Scan



NAIROBI - Con l'annullamento del rally dell'Acropoli è in forse lo stesso campionato del mondo, in quanto così almeno assicura Dardo Ufas, organizzatore Greco, il rally Reeds of Lakes verrà molto probabilmente annullato, resta solo il Press on Regaltes per salvare il campionato. Ma sembra che gli americani non abbiano molta voglia di organizzarlo. Per essere valido il campionato del mondo, deve essere disputato almeno con due prove fuori dall'Europa, una, l'EAS è già stata fatta, per l'altra che rimane, vale il discorso di prima.

• La Pirelli era presente in forze al 22. EAS rally con oltre 500 gomme con cui assicurava « le scarpe » sempre pronte a tre squadre: la Fiat, la Lancia e la Porsche. Nel '73 i mezzi di assistenza della Pirelli in giro per il mondo, hanno percorso non meno di 270.000 Km, assistendo oltre 200 vetture. I pneumatici Pirelli da rally sparsi nel mondo sono oltre 12.000. I pneumatici che la Pirelli aveva portato per l'EAS rally erano tutti del tipo MS 35 bollo rosso. Le misure andavano dal 165 HR 13 al 185/70 HR 15. Ogni macchina che correva assistita dalla Pirelli aveva praticamente a disposizione 65 pneumatici.

• Ufficialmente il «Disorganizzatore» del Rally ha annunciato che la ragione dell'annullamento del C.O. di Embu-Meru è da attribuire al cedimento della strada spazzata via dall'alluvione, eppoi dal crollo di un ponte. Stando così le cose, il motivo era più che giusto... Poi si è venuto a sapere che non era successo niente, e che la prova massacrante era la vera ragione dei 28 equipaggi, sui 99 partiti, arrivati a Tompson Fall. Gli organizzatori del Rally avevano fatto intervenire l'esercito per sbloccare le macchine infangate fin dalla notte alle 4,30, e per rimetterle in gara, e salvare in questo modo il Rally.

• Per la prima tappa dell'EAS rally erano stati approntati per gli uomini dell'assistenza FIAT 500 panini per ristorarsi!

• I numeri al Rally li davano non solo gli ineffabili organizzatori, ma anche il centro meccanografico. Infatti ad un certo punto, quando abbiamo visto che in un'ora Munari aveva perso tre ore, e che sempre nello stesso periodo Joginder e Waldegaard ne avevano perse quattro abbiamo lasciato perdere e i conti ce li siamo fatti personalmente.

• E' stato calcolato che il rally più caro in Europa è quello di Montecarlo, dove la partecipazione di una macchina viene a costare mediamente non meno di 20 milioni. Qui all'EAS il costo di una vettura è più che raddoppiato...

• Quando siamo arrivati a Nairobi, mentre scendevamo dai taxi abbiamo visto partire con un altro taxi Giorgio Pianta. Dove va, abbiamo chiesto ad amici presenti, «Giorgetto»? Ritorna a casa per preparare il rally dell'Elba ci hanno detto. A prova finita lo abbiamo rivisto a Nairobi. «Ma tu non eri partito?» «Non no. Mai mosso da Nairobi, era tutta strategia...».

Invece Pianta era andato a Torino a prendere 8 semiassi da montare sulle Fiat-Abarth che si rompevano e dei carburatori, ed era ritornato di fretta perché a Nairobi avevano bisogno dei pezzi. Le bugie anche se innoque hanno le gambe corte...

• Il PR della Fiat dott. Caiano aveva seri problemi per tenere accesa la pipa a Nairobi, era una bellissima Dunhill. Un esperto ha dato la colpa del cattivo tiraggio all'altitudine di Nairobi, 1800 metri. Caiano ha comprato una pipa di schiuma locale che invece si è comportata benissimo... si vede che era carburata meglio.

• In previsione di rimanere bloccati dal fango i piloti Lancia e Fiat sono stati dotati di circa 500.000 lire in biglietti di piccolo taglio, per pagare i negri che li avessero aiutati in caso di bisogno. La raffinatezza del tutto consiste nel fatto che i biglietti erano stati tagliati in due parti: la prima parte veniva data al momento della richiesta di aiuto, la seconda ad aiuto avvenuto. Questo per evitare che, come succedeva negli anni passati, gli « ingenui » negri fuggissero appena ottenuti gli scellini, senza tirar fuori le macchine dal fango.

• La Tanzania e l'Uganda hanno fatto passi ufficiali presso il governo di Kenyatta, perché visto che quest'anno il Rally non passava dai loro territori venisse tolta la denominazione East... I kenyani sono stati sordi da quell'orecchio.

• Molti tifosi italiani al seguito del rally Kenyano. Fra gli altri il « presidente » per eccellenza, Bossetti e Avandero. Quest'ultimo doveva girare un film per una scuderia e si era messo sopra un guado, sperando che le macchine vi passassero dentro per girare delle belle riprese. Ma i piloti che erano già passati da quella parte in ricognizione, evitavano accuratamente la grossa buca. Allora Avandero ha approfittato di un piccolo isolo in mezzo al guado e si è appostato. Ma ha fatto i conti senza Mikkola e Makinen che hanno infilato il guado a tutta velocità, uno alla sua sinistra, l'altro alla destra. Ne è uscito sporco di fango fin sopra i capelli.

• Il « Bernacca » di Nairobi, aveva fatto la sua previsione: era impossibile che piovesse durante il Rally. Come tutti i Bernacca che si rispettano non l'ha indovinata. E per ripicca i responsabili del Rally non lo hanno invitato alla premiazione. Era infatti da 25 anni che in Kenya non pioveva come durante l'EAS, a dispetto di tutte le previsioni...

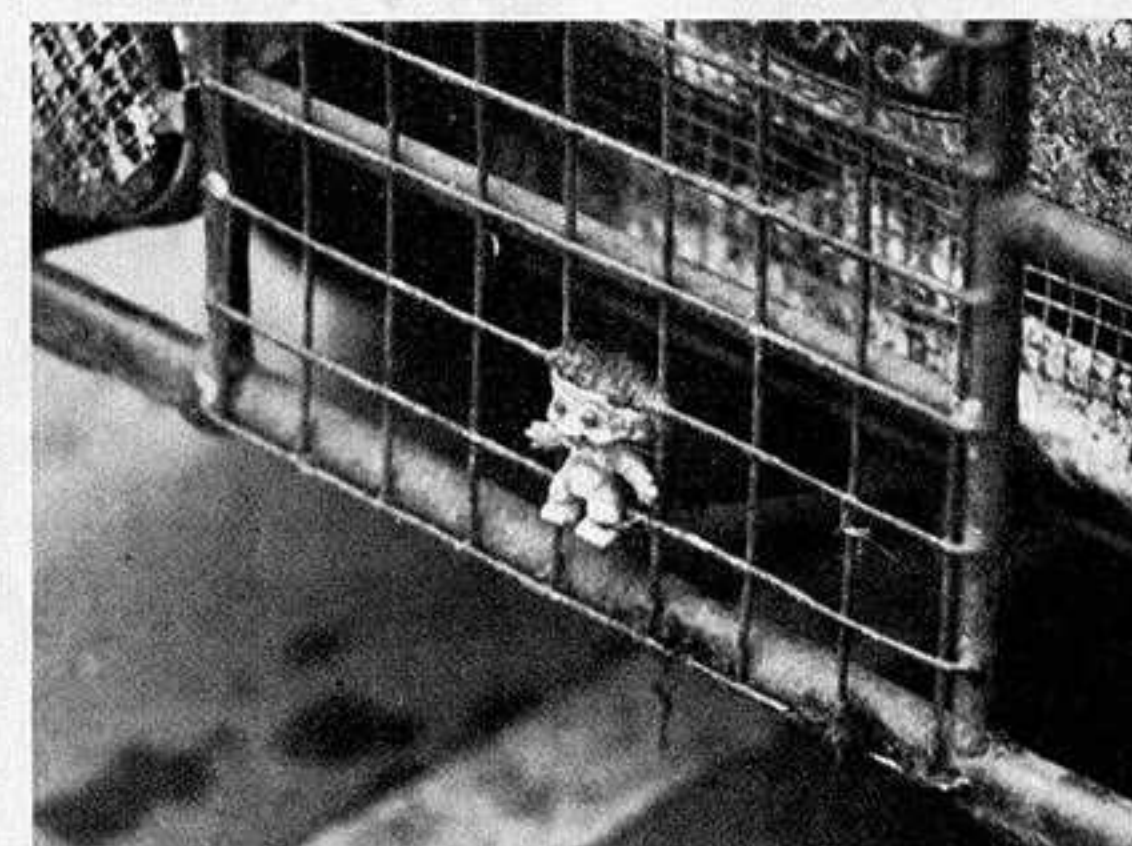
• Il terribile percorso sulla parte Nord della prima tappa che è stato annullato per le piogge, ha fatto due vittime molti mesi fa. Due tedeschi che con una Ford erano andati a visionare quel tratto di percorso non hanno lasciato più nessuna traccia e a tutt'oggi non sono stati ancora ritrovati.

• Lofty, il secondo di Munari è stato molto utile quando ci si è trovati in mezzo a tribù non proprio ospitali, come i Turkana. Se non fosse stato per il copilota di Munari che parla bene la loro lingua il nostro sarebbe ancora là. Non dico dentro una pentola... ma vicino.

• Da ridere a crepapelle alla punzonatura dell'EAS, gli inflessibili commissari!!! Non volevano accettare la macchina di Munari. Sapete perché? Perché il nome del nostro pilota era scritto in caratteri più alti di un centimetro rispetto all'altezza prescritta dal regolamento... Con quello che è successo dopo, questi « inflessibili » commissari avrebbero dovuto pensare a ben altro...



In alto, un veloce passaggio di Munari affiancato dal secondo Lofty utilissimo nel « dialogo » con gli indigeni. Qui sopra, due diversi tipi di assistenza: i negri, pagati a scellini (metà prima e metà dopo), hanno giocato spesso brutti scherzi ai più sprovveduti. Meglio l'agguerrita assistenza ufficiale: qui quelli della Fiat che aveva approntato per il ristoro dei propri uomini 500 panini solo per la 1. tappa



In alto, sono bastati 80 km a Preston per giungere con la sua Ford Escort al C.O. insieme alla Renault di Nicolas. Qui sopra, il pupazetto portafortuna di Preston doveva annullare i cornetti di Joginder... Waldegaard non ha avuto fortuna. I sassi lanciati dai negri lo hanno centrato in pieno