



DOVE

corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

MAGGIO

Le corse in calendario dal 15 al 19-5-1974 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
15	Finale Concorso F. Mexico	Scuola Morrogh	Autodromo di Magione km 1,650		●	Velocità in circuito	
15-19	XVII Rally del Marocco	Marocco	Casabianca		●●●	Rally	Darniche-Mahe (Alpine) 15.01'22"
16	Trofeo Cadetti AGIP	SIAS Monza	Autodromo di Monza km 2,405	ore 21	●	Velocità in circuito	Bartoli (Melesi) 28'02"3 media 102,930
17-19	Rally Paris - St. Raphael	Francia	Parigi - S. Raphael		●●● Femminile	Rally	Hoepfner-Vanoni (Alpine) 1.19'1"8
18-19	Qualificazioni 500 Miglia Indianapolis	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis km 4,02		●●● F. Indy	Velocità in circuito	Rutherford (McLaren Offy) kmh 319,306
18-19	Criterium Lucien Bianchi	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Adriansses-Daeners (BMW 2002 T.) 42'57"1
18-19	Rally di Lorena	Francia			●●●	Rally	Roussely-Borens (Porsche) Pregliasco (Fiat 124 SP)
18-19	Rally Challenge 74	AC Venezia	Casier (TV)-Casier - 180 km	ore 0,1	●	Rally	
18-19	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Magione km 1,650			Scuola di pilotaggio Velocità in circuito	
19	1000 Km Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 22,835		●●● Camp. mondiale marche	Velocità in circuito	Ickx-Redman (Ferrari 312) in 5.36'53"4, media 178,944
19	Corsa a Vallelunga	Vallelunga S.p.A	Circuito di Vallelunga km 3,200	ore 14	●●● Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	
19	Corsa a Jyllands Ringen	Danimarca	Circuito di Jyllands Ringen km 1,701		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
19	Salita Bormio-Stelvio	AC Sondrio	SS. 38 km 103 - 1. Cantoniera km 6,00	ore 12,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Bettoni (Chevron B23) 3'38"3
19	Coppa Città di Orvieto	Ass. Castellana	St. Giorgio-Colonnetta di Prodo km		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	"Gianfranco" (Abarth) 3'58"06 media 114,912
19	Gara a Casale	AC Torino	Autodromo di Casale km 2,400	ore 13,30 ore 18	●	Velocità in circuito	Tondelli (Chevron B21) 18' 42"7 media 126,210
19	4. Coppa AC Verona	AC Verona	Autodromo di Varano km 1,800	ore 13,30	●	Velocità in circuito	
19	Mobil Run	Francia	Circuito Paul Ricards km 5,810		●●● T1	Regolarità	
19	Venasque-Col de Murs	Francia			●●● TG	Velocità in salita	Staiano (Grac) 4'6"
19	Mason Dixon 500	Stati Uniti			●●● Stock	Velocità in circuito	Pearson (Mercury) media 197,407 kmh
19	Cena CSR - Havron	Cecoslovacchia			●●● T1, T2, GT3, GT4, Gr. 9	Velocità in circuito	
19	Salita di Alpl	Austria			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
19	Salita della Chemois	Belgio			●●● TG	Velocità in salita	
19	Slalom di Tournais	Belgio			●●● TG	Gimkana	
19	Autocross di Bonn	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
19	Rallycross Ringknutstorp	Svezia			●●● TG	Rallycross	
19-25	2. Giro di Spagna	Spagna			●●● TG	Rally	Gargallo-Levi (Porsche) pen. 11.406

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

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

12-13 maggio, 2. RALLY DEL GARGANO - Rinvio al 12/6 ● 17-18, RALLY ESSEN - Annullato ● 18-19, SEATTLE CONTINENTAL 500 - Annullata ● 18-19, SALITA DI SERRA DE ESTRELA - Annullata ● 19, RALLYCROSS KEIMOLA - Rinvio al 9/6 ● 23, COPPA CARPINE - Rinvio a data da dest. ● 26, CORSA AL SANTAMONICA - Rinvio al 25/8.

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. 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. Ricordate: telefonate ad Autosprint.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 46.56.24



flash
back

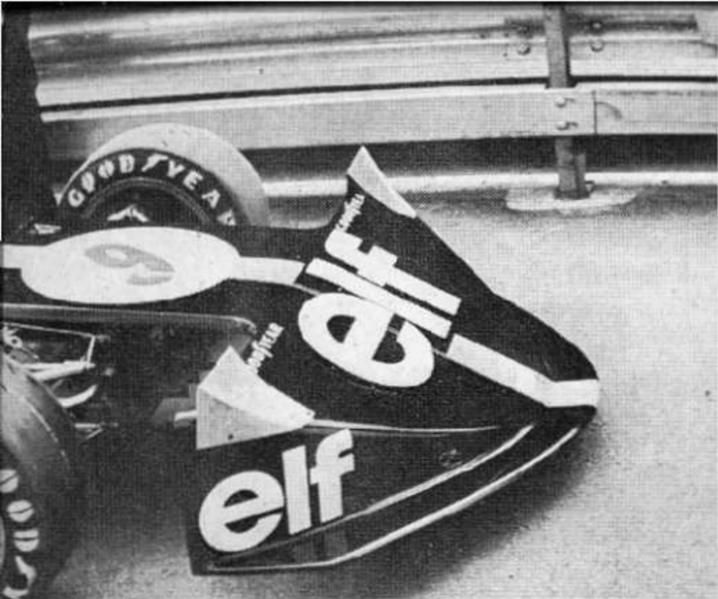


V8/Blog can

Patrick Depailler vince la terza prova dell'Euro Formula 2, a Pau, raggiungendo in classifica il compagno di squadra Stuck. In queste pagine, un flash-back fotografico sulla gara francese

V8/Blog can

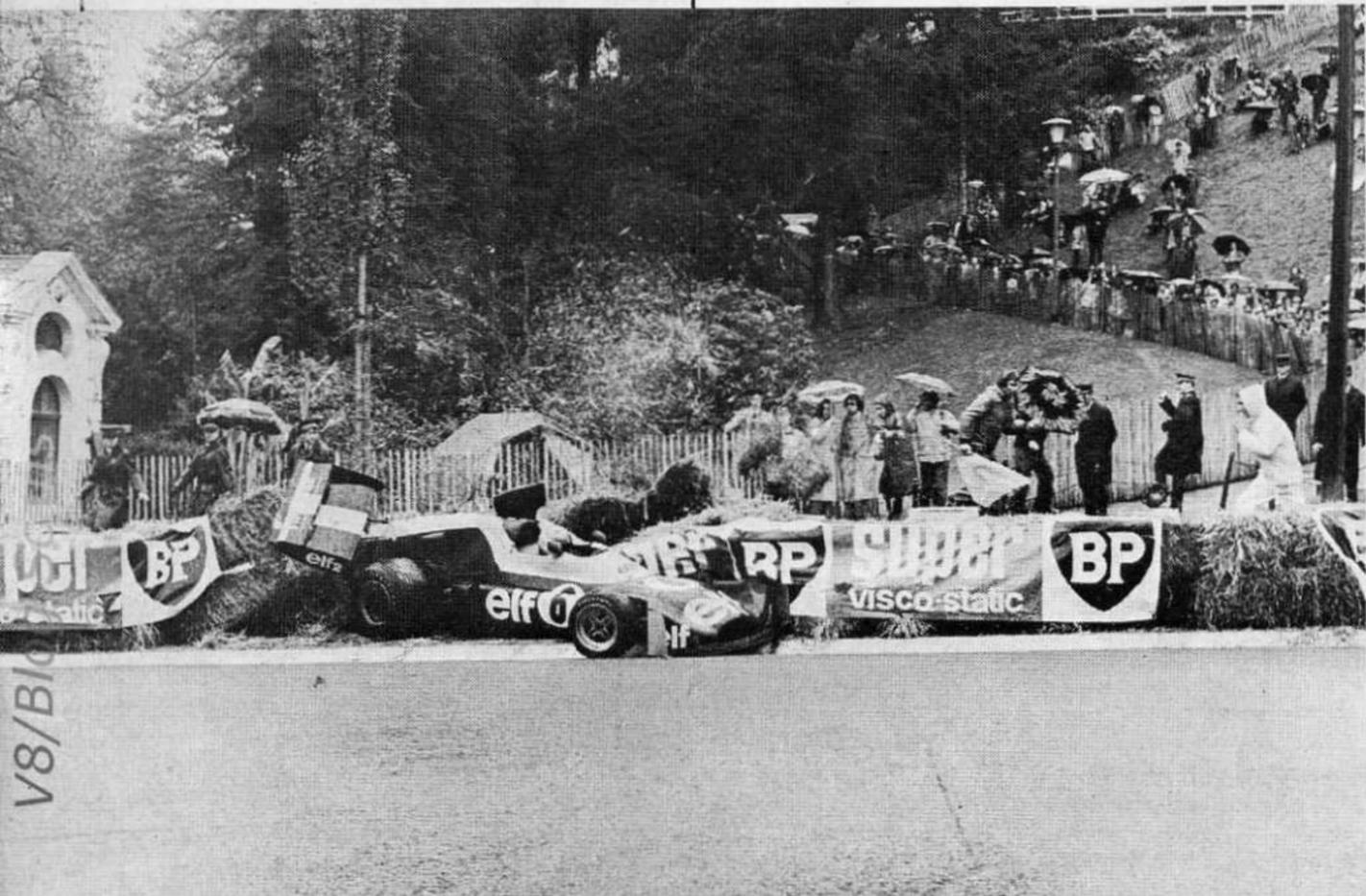
il Grande Pau F. 2.



Le March 742 ufficiali continuano a « ritoccare » il loro muso. Ora, dopo l'avanzamento già notato a Barcellona, hanno un « labbro » e 2 alette in più

La partenza del G.P. di Pau: Stuck è stato lesto a prendere la posizione più vantaggiosa, ma dopo appena un giro uscirà di traiettoria, urtando

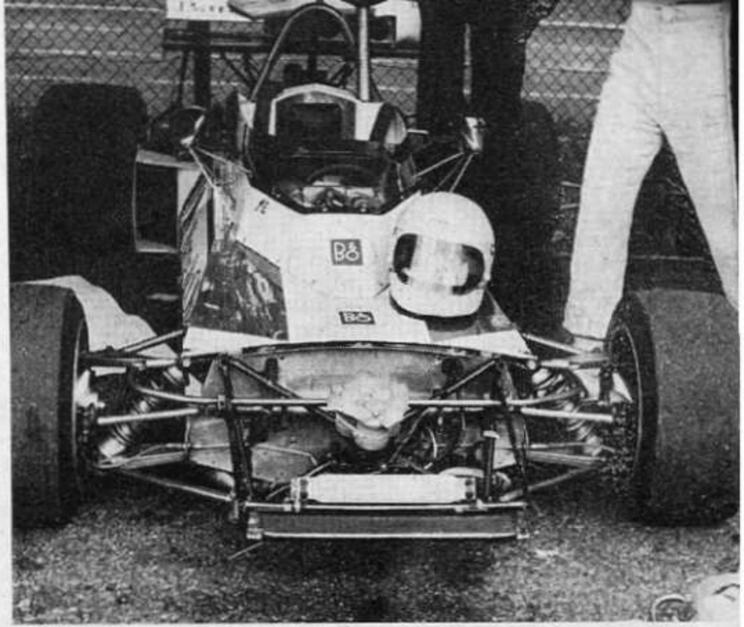
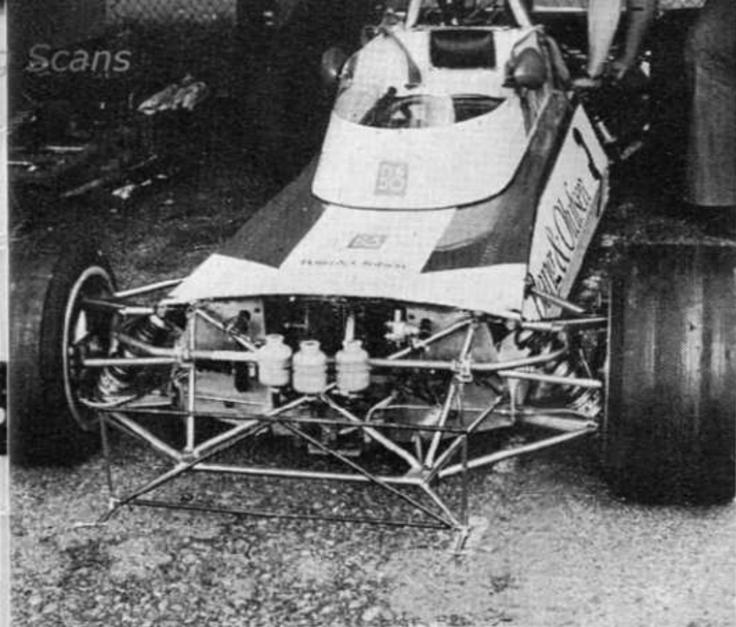
Festival testa-coda



In queste foto, la sequenza dell'incidente a Tambay. Il giovane francese, speranza della Formula Renault, era in diretta competizione con Martini, vincitore della Formula Italia. La speranza di far meglio dell'italiano per Tambay è svanita alla curva della stazione. Qui sopra, il momento dell'impatto, con la paglia che vola e la gente che si scansa. Nelle altre foto, si constatano i danni



Altre sequenze del « festival dei testa-coda » propiziato dall'acqua torrenziale in prova ed in gara. Qui sopra, è la volta di Dieter Quester (con la March-BMW n. 14), che ha provocato anche l'arresto di Dohlem che aveva la Surtees con motore Ford. A destra, ancora Patrick Tambay con la Elf 2, questa volta nelle prove nel corso delle quali, per fare i tempi, hanno rischiato in molti

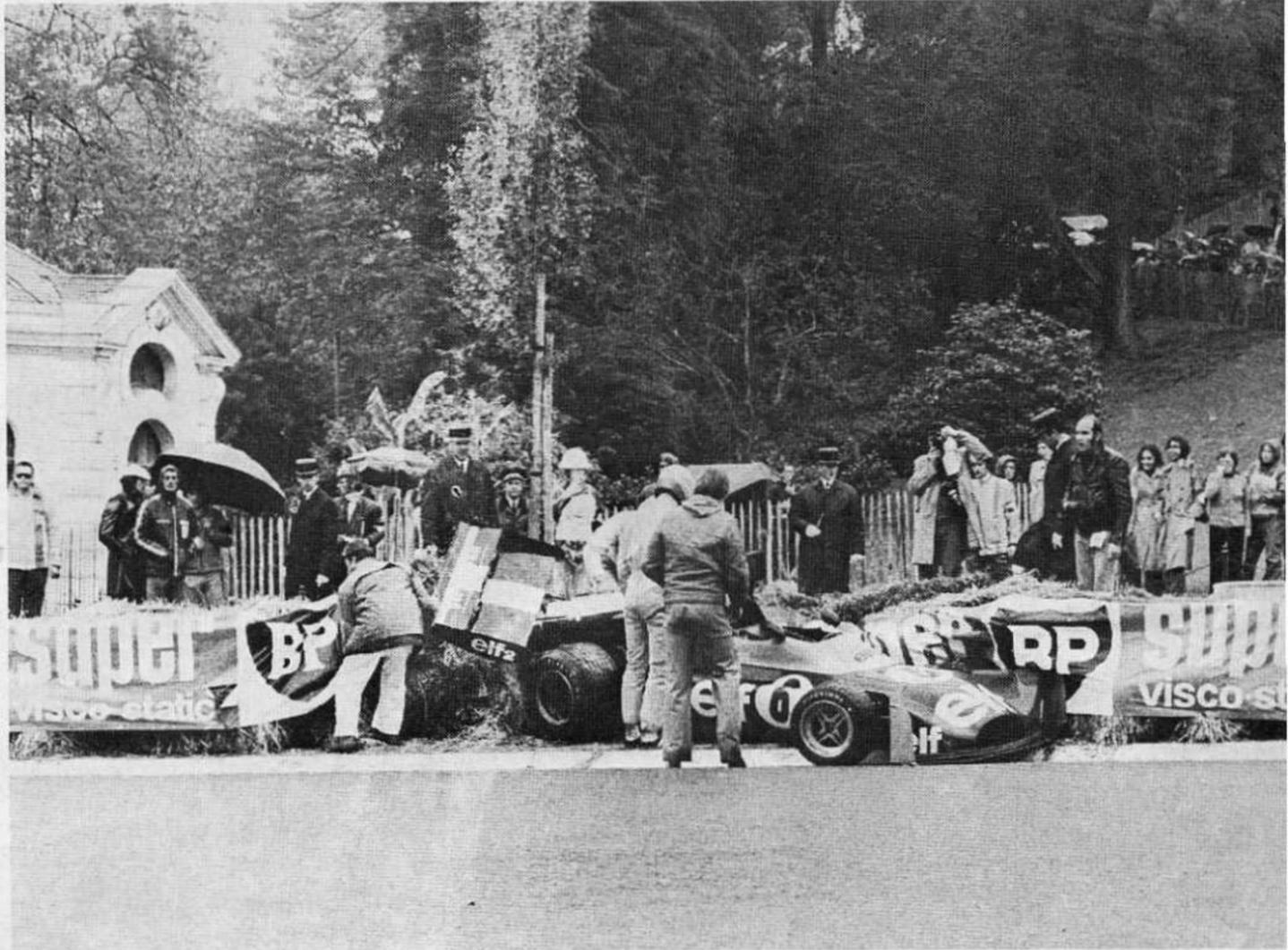


La mutazione SURTEES

Delle due Surtees-Fina-Bang & Olufsen ufficiali, quella di Watson era il modello sperimentale, con i radiatori in coda, invece di quelli laterali

Ecco John Watson, in corsa con la Surtees SP-02. Non ha nemmeno finito il primo giro, urtando contro una delle tante barriere del circuito di Pau

L'altra Surtees ufficiale, quella di Schenken, era il noto modello TS 15. Confrontandola con l'altra, si vede il diverso telaio anteriore ed abitacolo



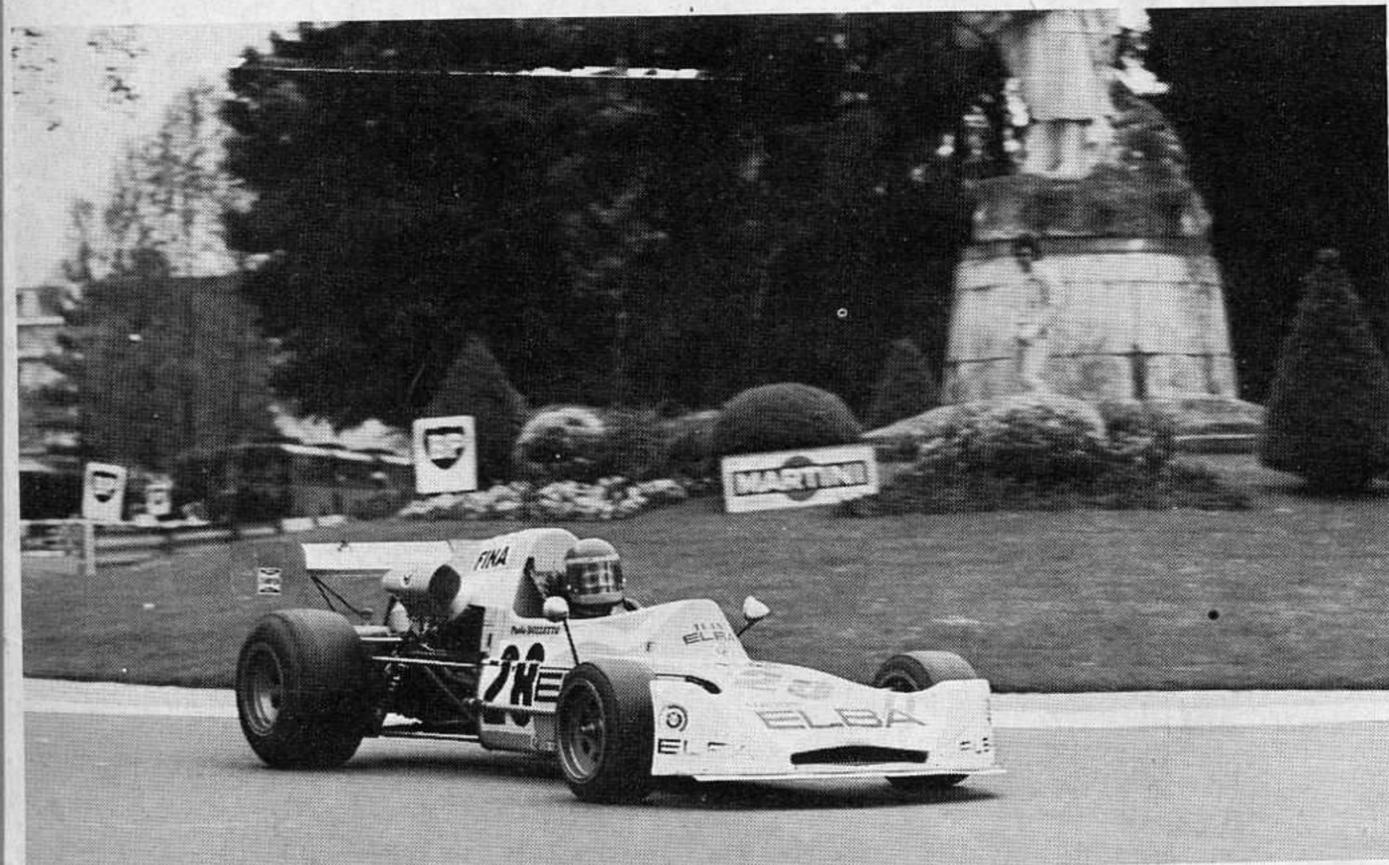
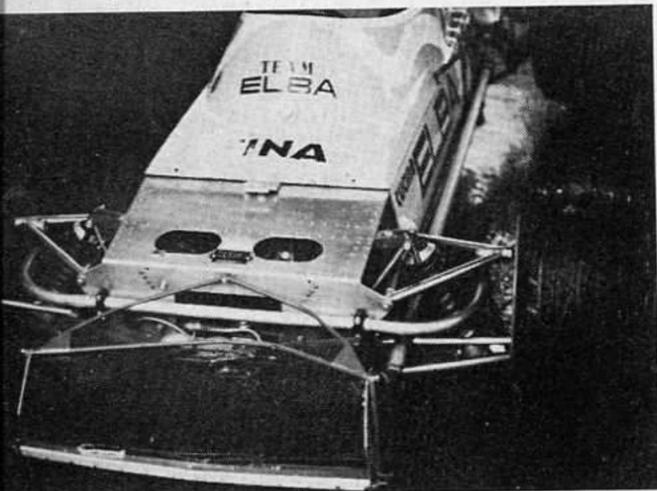
La confidenza

Durante le prove, proprio mentre in pista c'era asciutto, Serblin ha sbandato ed ha urtato un marciapiede rompendo un cerchio anteriore

Questa confidenza è costata cara al vicentino, che è poi rimasto sul posto a vedere gli altri, un po' sul prato ed un po' sul monumento a Foch. Si è poi constatato che si era rovinata la sospensione ed anche piegato un poco il telaio, che è stato rimesso a posto per la corsa

Non facile PAU per gli italiani

Duilio Truffo pronto ad entrare in pista, il sabato, per una qualificazione impossibile. Notare l'impermeabile per le scarpette...



Paolo Bozzetto ha costantemente osservato una condotta di gara molto saggia, soprattutto per le precarie condizioni atmosferiche. Purtroppo, la sua prudenza non ha evitato che Paoli si girasse, tamponandolo con il muso. In alto, ecco, ripreso dopo la corsa, il suo radiatore dell'acqua rotto



A sinistra, Flammini in testa-coda durante le prove. Egli ha tentato tutto per qualificarsi, e ci sarebbe riuscito a partire se non avesse urtato la macchina. A destra, il più redditizio degli italiani è stato così Martini, che prosegue con calma il suo apprendistato internazionale

Per IMOLA e LE MANS

De Tomaso cerca piloti-big da PANTERE

MODENA - Alessandro De Tomaso sembra intenzionato di ingaggiare qualche pilota di grido per la partecipazione a prove di vasta risonanza, come la 24 Ore di Le Mans e la stessa 1000 km di Imola del 2 giugno. L'argentino, però, ha attualmente tale mole di impegni da farlo non diremo impensierire, ma stordire dovendosi continuamente spostare da Modena per tante direzioni. De Tomaso e aziende collegate delle moto, di macchine utensili, di fonderie, la Rowan, centinaia di dipendenti ecc. Un occhio sempre alle progettazioni. Infatti ora De Tomaso ha trasferito il suo centro studi moto-auto nel sotterraneo del Palazzo Seghizzi-Coccapani, trasformato nell'hotel Canalgrande, in quella che un tempo era la Via Umberto I. Il lavoro di studio e progettazione è affidato a Cirillo e a Prampolini, reggiano di nascita, partito per Pesaro dove ha lavorato per molti anni alla Benelli. Ora è stato chiamato a Modena. Qui la esigua equipe opera in tutta tranquillità.

Di programmi moto De Tomaso, per il momento, non ne ha di immediati. Infatti la parte sportiva, affidata come regia all'ing. Aurelio Bertocchi, conosce un momento di sosta. Forse l'accoppiamento con uno sponsor sarebbe l'ideale; ma la convivenza con De Tomaso, uomo accentratore tipico, abituato a pensare e a fare da solo, non è sempre felice. Certo che la presenza Benelli in campo agonistico potrebbe esaltare la bellissima produzione. Alla Guzzi il discorso, anche se diverso per lo sport, vi sono termini di parentela tali da averne benefici indiretti dalla consorella Benelli. Lo scorso anno il rilancio fu eccezionale dopo che Saarinen batté Agostini. Poi tutto fermo. In campo auto, le De Tomaso Pantera GT 4 si affermano coi privati in maniera massiccia. Ma ci vuole l'affermazione sintomatica, tipo quelle di Regazzoni a Hockenheim nel Gran Premio delle Nazioni lo scorso anno e di Casoni nel Giro d'Italia. Sasoni, per le grandi prove del mondiale marche, impiega delle Lola o delle Porsche mentre — se adeguatamente appoggiato — potrebbe essere elemento prezioso.

Regazzoni non è certo possibile riaverlo, ma si potrebbe pensare a Redman o, per qualche gara a Stommelen. Dall'Inghilterra verrebbe anche G. Hill. Insomma, volendo, la scelta dei piloti sarebbe a portata. Ma De Tomaso non si è ancora deciso. Settimanalmente le sue macchine si affermano ovunque. Vedi il belga Herve Regout vincitore a Roche Samree davanti a vetture di ogni categoria.

« Va molto bene Regout — ci dice l'ing. Aurelio Bertocchi — speriamo di vederlo anche al Nurburgring. E non sarebbe escluso che Regout intendesse venire a Imola... ».

A Imola nella prova mondiale avremo anche Govoni, pilota che, tenutosi in disparte per qualche anno, è ricomparso dominando senza esclusione di colpi. « Ho ritrovato la seconda giovinezza — ci dice Govoni — e mi trovo bene per l'assistenza che mi dà la De Tomaso; per me è tutto. Ho ritrovato l'antica grinta... a Varano con la bufera sono andato bene ».

— Beh! Lei è anche l'uomo della neve, del fango del diluvio... ».

« E' vero ».

Alla De Tomaso il lavoro non manca, anche nel settore accessoristico, dove il movimento è notevole. La Longchamp, in versione turistico-sportiva, sta subendo gli ultimi ritocchi. Ci sono novità assolute forse per una quattro porte. Ma De Tomaso deve ripetere, almeno, i due exploit dello scorso anno.

m. m.



C'è pronto un kit - scorpione per la 126

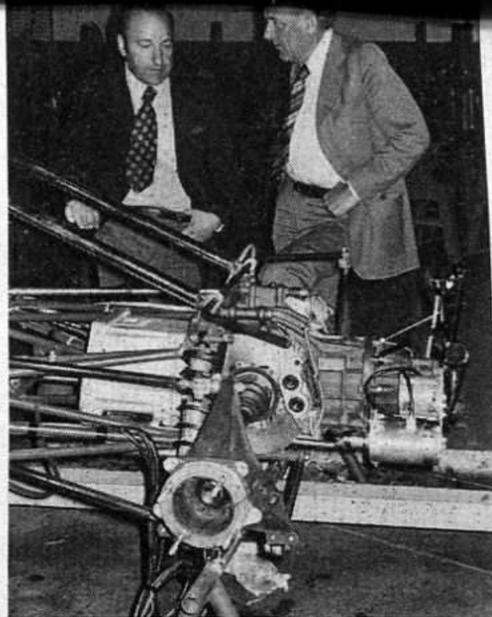
TORINO - L'occasione di parlare della 2000 SEO27 ci ha dato l'opportunità di fare il punto, assieme al dottor Renzo Avidano, sull'attività futura della casa di Corso Marche. Per quanto riguarda il rallies, obiettivo immediato dell'Abarth è la dotazione di tutti gli spider 124-1800 della testata 4 valvole per cilindro, recentemente omologata, che sarà adottata dalla squadra ufficiale dal prossimo Rally delle 4 Regioni. La curva di potenza è ottima, la potenza è di oltre 200 CV a 7600 giri. A Misano è stato portato anche uno di questi spider a 4 valvole per opportuni collaudi.

Per quanto riguarda il 126, il dottor Avidano ci conferma la volontà dell'Abarth di superare gli ultimi ostacoli che si frappongono alla presentazione di un modello « abarthizzato » dell'utilitaria Fiat, ostacoli che sono principalmente in relazione al prezzo che la vettura raggiungerebbe. Per ora sono all'ini-

zio della produzione diversi kit per la 126, mentre della 126-Abarth se ne parlerà si spera per il Salone di Torino.

Sempre in tema di Turismo, la prossima scadenza di omologazione delle gloriose TC ha suggerito di affrettare il trasferimento delle esperienze del 1000 radiale sulla A 112. A questo proposito, i 50 motori che sono nell'attuale programma Abarth sono inferiori alle richieste Autobianchi, che fatica ad accontentare la richiesta della scattante vettura, accresciuta anche grazie alla nuova gamma di colori più « discreti ».

Infine, prosegue con interesse il programma relativo alla attesa X-20, il coupé Pininfarina che monta il motore 130 in posizione posteriore-centrale, longitudinalmente. E' certo che il 6 cilindri a V di Fiat 130 sarà maggiorato, e sembra che possa arrivare fino ai 4 litri circa.

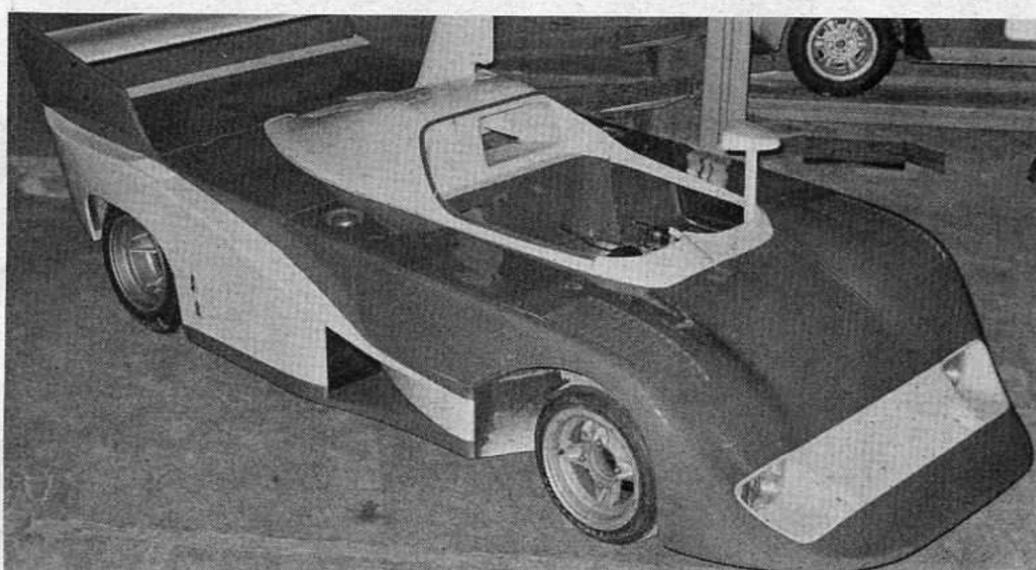


Il progettista Colucci (a sinistra) insieme all'ing. Aurelio Lampredi, davanti alla seconda Abarth SE-27

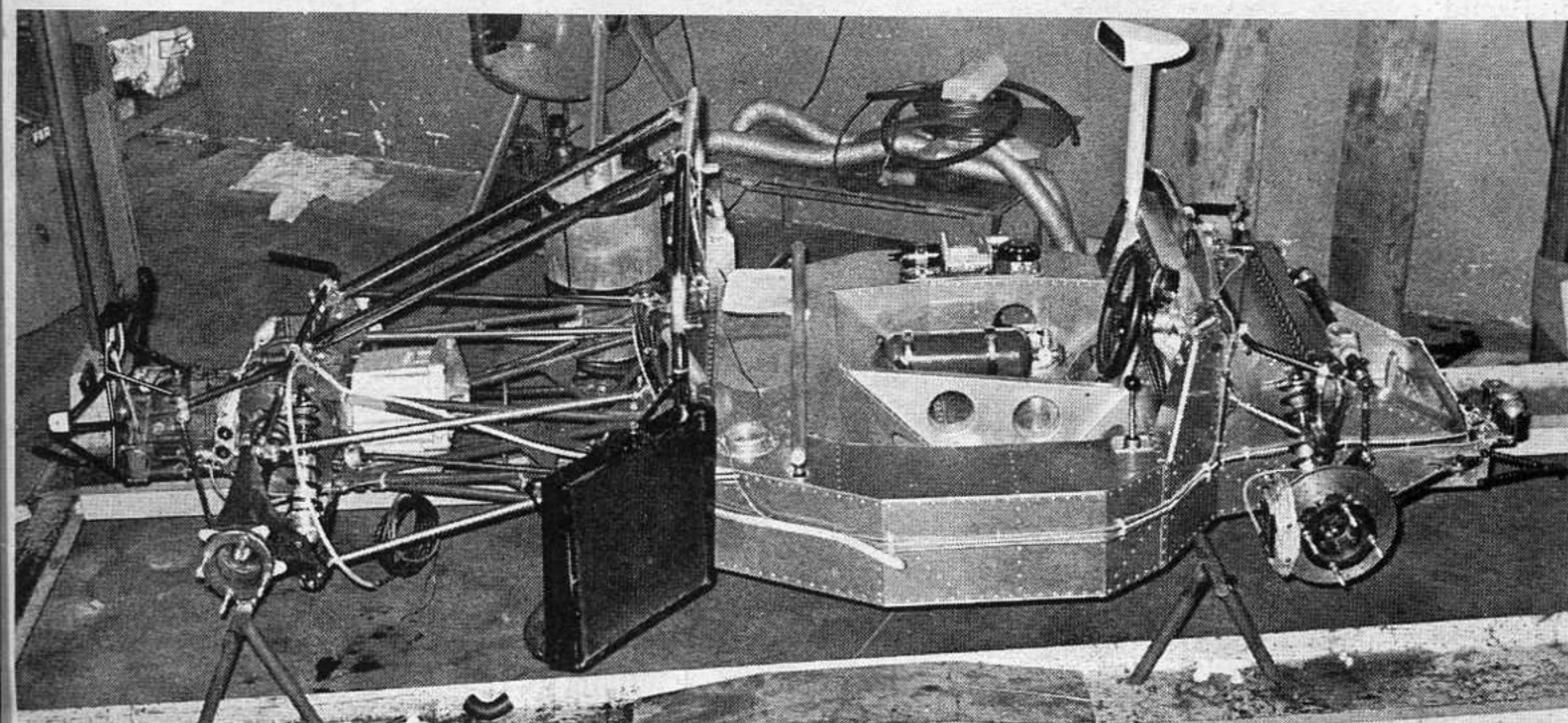
Il laboratorio - ABARTH a MISANO

TORINO - Dopo una fase d'assaggio nella pista privata dell'Aeroclub affidata alle esperte mani di Pianta, la squadra Abarth (di corso Marche) è ora a provare in pista a Misano la nuova SE 027, presentata al Salone di Ginevra. A Misano sarà operata una intensa fase di messa a punto approfittando delle particolari caratteristiche del circuito, alla presenza dello stesso Carlo Abarth oltre che dello staff di corso Marche: dr. Avidano, ing. Lampredi e Mario Colucci che è il vero artefice del progetto e della realizzazione della nuova vettura. La cifra 27 della sigla sta a indicare che si tratta del 27.mo progetto integrale di vettura realizzata all'Abarth (escluse le trasformazioni, tipo 850 ecc.) da Mario Colucci esperto telaista di vaglia e responsabile presso l'Abarth da 14 anni (dopo 20 anni con Colombo e Busso all'Alfa) della realizzazione di tutti i marchingegni costituiti (esclusi i motori), comprese le vetture rally.

A Misano è in pista da lunedì una vettura; mercoledì ne scenderà da Torino una seconda, i piloti saranno oltre al



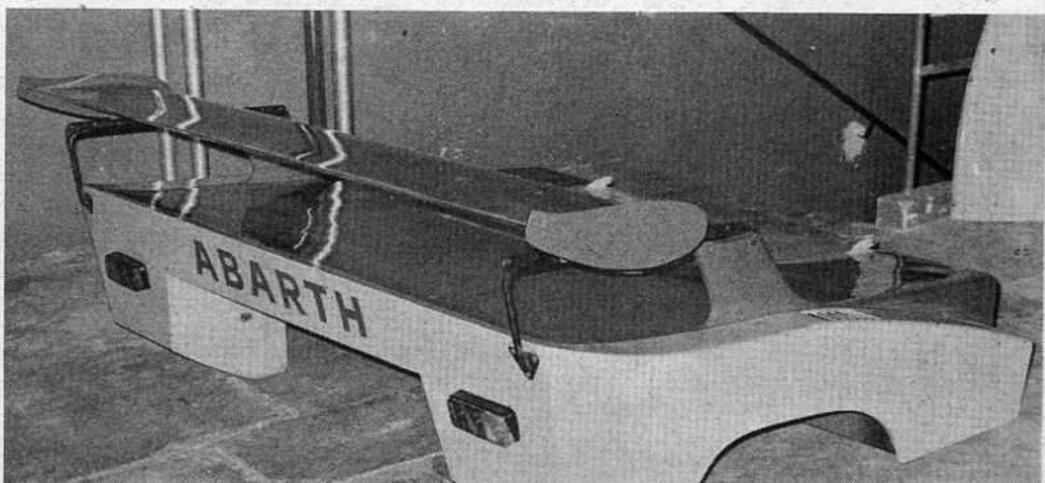
L'Abarth 2000 Pininfarina nell'edizione rinnovata. Si nota la presa d'aria dinamica a periscopio, e le pinature che sopportano l'alettone arretrato



Qui sopra, una vista globale del telaio. Si nota la monoscocca centrale ed il telaio in tubi posteriore. In evidenza la flangia molto abbondante prima del cambio ed il radiatore acqua, unico, montato sul lato destro. Sotto, la nuova sezione di coda sperimentale che presenta un traliccio in grado di posizionare a piacimento l'alettone

solito Giorgio Pianta collaudatore ufficiale molto probabilmente anche l'inseparabile Pica. Le prime impressioni di Pianta dopo l'assaggio all'Aeroclub sono positive, la vettura si mostra sincera e non ha richiesto ancora particolari modifiche se non per la carrozzeria: è stato realizzato un sistema che permette di spostare l'alettone dalla posizione attuale verso l'estremità posteriore della vettura. Esiste poi un secondo cofano completamente nuovo che mostra un paio di « pinnone » molto arretrate con alettone classico; vi è anche la possibilità di montare una presa d'aria dinamica. La pista deciderà quali sono le soluzioni più valide.

I tecnici dell'Abarth insistono nel sottolineare che si tratta di una vettura « laboratorio » sulla quale saranno con-



dotte moltissime esperienze; lo scopo è di arrivare in gara a fine anno e nel '75 (se la macchina sarà competitiva) e soprattutto nel costruirla i tecnici dell'Abarth hanno compiuto « un esercizio di calligrafia importantissimo per tenersi al corrente di quanto accade nel mondo delle corse per riservare questa preziosissima insostituibile esperienza nel particolare campo di produzione di serie dell'Abarth ». Queste illuminate parole sgorgano in « toscano » dalla bocca del simpatico ing. Lampredi, che conferma la fiducia nel nuovo 2000 a suo dire « vettura dai buoni polmoni che appena guarita dalle malattie d'infanzia respirerà molto forte ».

• La SE 027 è una monoscocca molto elegante in Al e rinforzi in acciaio con sub telaio tubolare posteriore imbullonato, adattabile a motori diversi dai 4 cilindri classici e realizzata con molta cura e ricerca dei particolari. Interessanti i cuscinetti a sfere, di grosso diametro (dei rotorii degli elicotteri) utilizzati nei portamozzi che ha permesso di ottenere dei mozzi cilindrici a corona molto leggeri ed eleganti. Per maggior leggerezza poi questi mozzi sono fissati (al retrotreno) dagli stessi bulloni del giunto contemporaneamente ai due cuscinetti.

Particolare anche il fissaggio dei dischi freni ai mozzi mediante un sistema di linguette in funzione di tiranti che permette la dilatazione del disco evitando le classiche crepe.

Completamente regolabile il cinematismo della sospensione: al retrotreno una traversa superiore asportabile sorregge gli attacchi dei tirantini superiori e delle molle ammortizzatori (coni regolabili); con traverse di forma diversa, quindi è possibile ottenere geometrie completamente diverse. Anche i portamozzi posteriori, con l'apposizione di staffe a U nella parte inferiore che sorreggono gli attacchi dei tirantini paralleli e della molla ammortizzatore, garantiscono la massima possibilità di regolazione. I freni Girling posteriormente sono al centro in una vettura e su mozzi nell'altra, per gli opportuni confronti.

Molto elegante anche l'avantreno con sospensioni che si appoggiano alla scocca in punti particolarmente robusti mentre molle-ammortizzatori fanno capo ad una traversa in acciaio che abbraccia l'intera struttura. Qualche modifica è stata effettuata alle prese aria freni anteriori che alla galleria avevano dimostrato una efficienza nettamente superiore a quanto sperimentato in pista. I serbatoi benzina sono tre, uno centrale alle spalle del pilota e due laterali.

Il motore è fissato al cambio, un classico Hewland FG 400, mediante interposizione di distanziale fuso superleggero di oltre 20 cm. per avvicinare il più possibile al baricentro il propulsore e contenere i momenti polari. Della carrozzeria è interessante notare la rastremazione in pianta del muso a cucchiaino che dovrebbe migliorare la penetrazione riducendo le variazioni di deportanza del muso stesso al variare degli angoli di imbardata.

Giorgio Rossotto

Incredibile come sia istruttiva la lettura della stampa. In questo modo, leggendo il numero 18 di «Autosprint», ho appreso che avevo chiesto il divorzio. Siccome poteva essere una dimenticanza, ho chiesto a Catherine se ne era al corrente. Ebbene, anche lei non ne sapeva di più. Aggiungerò che abbiamo molto riso all'idea che potremmo trovare il tempo per divorziare con i miei continui spostamenti da un circuito all'altro e il tempo che ci prendono nel frattempo il nostro giardino e tutti gli animali che abbiamo.

Ho letto nello stesso numero che avrei disputato i 1000 chilometri di Spa su Alfa Romeo... ma, per questo errore, Marcello Sabbatini non ne può nulla perché io stesso lo credevo ancora nel momento in cui il n. 18 di AUTOSPRINT è andato in stampa.

Tengo a stabilire che l'ingegner Chiti non mi aveva nascosto il problema di approvvigionamento che gli poneva una partecipazione ai 1000 chilometri di Spa, dieci giorni dopo Monza e quindici prima del Nurburgring, che è capitale per il mercato tedesco dell'Alfa Romeo. Non per questo ne sono stato meno deluso nell'apprendere che non avrei disposto della TT 33-12 sul mio circuito nazionale.

Per ogni altra corsa, il mio forfait avrebbe automaticamente seguito quello del costruttore e mi sarei offerto un fine settimana di benvenuta vacanza. Ma non per la manche belga del Campionato del mondo delle Marche, e soprattutto non per una delle ultime corse disputate sul tracciato tradizionale del circuito di Francorchamps. E siccome la Matra-Simca mi aveva ugualmente fatto un'offerta per la 1000 chilometri di Spa, ho immediatamente ripreso contatto con il costruttore francese e ho avuto il piacere di apprendere che il volante offertomi era sempre libero.

Oso dire che Matra-Simca ed io, abbiamo entrambe preso al volo l'occasione, e che non abbiamo di che rimpiangerla né l'uno, né l'altra. Se questo interessa il lettore, segnalo al passaggio che la VITTORIA di Spa era la mia QUINDICESIMA nelle corse per il campionato del mondo Marche, cosa che mi porta in testa della lista dei vincitori davanti a PHIL HILL, il compianto JO SIFFERT, e BRIAN REDMAN che ne totalizzano QUATTORDICI, poi ancora STIRLING MOSS con DODICI e OLIVIER GENDEBIEN con UNDICI. Ma non nasconderò che provo più piacere nell'aver vinto nel mio paese e sul circuito di Francorchamps, che mi sta particolarmente a cuore e che difenderò fino in fondo contro gli attacchi abbastanza vili di cui è oggetto e che non sono tutti giustificati.

Scoperta della Matra-Simca

Infatti è nel 1960 che un incidente mortale vi si produsse per l'ultima volta in Formula 1, ed è nel 1968 che è successo l'ultimo incidente mortale con gli sport-prototipo. Per di più, questi incidenti non erano imputabili al circuito. Allora perché questo ostracismo a Francorchamps, nel nome della sicurezza, quando tanti incidenti si producono altrove? Detto questo, ciò che mi è piaciuto ancora di più nella mia ultima vittoria, è che essa sia venuta dalla tattica piuttosto che da un corpo a corpo. Perché mi piace che la corsa sia tanto un affare di riflessione quanto di riflessi e di controllo di sé, quanto di pilotaggio.

Tuttavia, la cosa che per me ha marcato il fine settimana del 5 maggio, è la scoperta della Matra-Simca MS670, perché oso dire che non avevo mai incontrato una tenuta di strada comparabile in un prototipo. D'accordo, la qualità di questa tenuta di strada appariva chiaramente vista dall'esterno, ma si poteva pensare che la dominazione Matra nel 1973 era tanto una questione di cavalli che di tenuta di strada. Ciò che so oggi, è che il motore della Matra non è più potente degli altri. E' la sua tenuta di strada che fa tutta la differenza. Ed è tale, questa tenuta di strada, che ho potuto prendere in quinta delle curve che non si avrebbe nemmeno l'idea di passare in altro modo che in quarta. Infatti, quando avevo passato la quinta dopo la «chicane» di Malmedy, la conservavo fino al frenaggio per la curva della Sorgente, una decina di chilometri più in là, dopo aver preso, senza togliere il gas, la famosacurva del Club House, cosa che non avrei mai immaginato potesse verificarsi un giorno.

Copyright per l'ITALIA

V8/Block Scans

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Ho scoperto il segreto MATRA



Jacky Ickx, sulla Matra-Simca Gitanes MS670, taglia vittorioso il traguardo della 1000 Km di Spa, raggiungendo, nel suo palmarès personale, la «quota» di 15 vittorie nel Mondiale Marche

Perché questo pilotare insolito? A causa del problema di motori che si era manifestato a Monza e che non era ancora stato risolto nel frattempo, di modo che affrontavamo i 1000 chilometri di Spa con motori ancora identici. L'inquietudine era dunque generale, soprattutto dopo la prima prova che aveva visto «morire» due motori ancora.

Ed è per questo che l'ingegner Georges Martin e il direttore delle operazioni Gerard Ducarouge avevano scelto rapporti deliberatamente troppo lunghi. La limitazione del regime ad 11.000 giri invece di 11.400 e la consegna data ai piloti di ridurre allo stretto indispensabile l'utilizzazione dei rapporti intermedi.

Spiegazione di un tempo

Di già questi tre limiti ponevano problemi draconiani di pilotaggio, ma bisogna ancora aggiungere che Matra aveva scelto una gomma molto dura (per evitare il ripetersi delle sue noie alla 1000 chilometri di Spa 1973) e che l'ammortizzatore posteriore destro ha mollato quasi fin dalla partenza. Ma tutto ciò non mi ha impedito di girare, in corsa, in 3'19"7.

Senza dubbio avevo realizzato 3'12"7 durante le prove della corsa dell'anno scorso, ma bisogna sapere che il circuito utilizzato nel 1974 comprendeva la chicane di Malmedy, che costa dieci secondi. Dopo di che bisogna ancora dire che ci sarebbero sicuramente altri secondi da risparmiare con un pilotaggio classico, invece di rimanere in quinta a tutti i costi. Ciò vuol dire che il vantaggio della tenuta di strada della Matra MS 670 sulla Ferrari 312 PB dell'anno scorso è da sette a otto secondi per giro sul circuito di Francorchamps.

E' senza dubbio secondo questa informazione che bisogna rivedere il «palmares» del campionato del mondo 1973 delle Marche. Va da sé che l'aver dovuto conservare la quinta, mi ha spinto ad abbordare le curve più velocemente che in precedenza, per compensare la mancanza di accelerazione che avrei avuto all'uscita. Ho avuto l'occasione di notare i miei regimi in certi punti classici del circuito e l'ingegnere Martin li ha ulteriormente tradotti in velocità esatte, cioè tenendo conto dell'estensione del diametro del pneumatico tanto quanto del rapporto.

Questo ha dato 310 km all'ora per l'entrata nella «S» di Masta e un po' più di 300 per l'uscita, 255 per l'uscita della curva di Stavelot, 275 per quello della Maison Blanche, 255 alle Carriers e 265 al Club House. Sono queste, credetemi, delle cifre impressionanti!

Un'ultima parola sul circuito di Francorchamps. Una volta di più si sono visti alcuni pi-

lotti di Formula 1 membri della GPDA e sono molto piaciuti. Ma ho potuto constatare anche, vedendo in quale stato d'animo Jean-Pierre Jarier ci è venuto, la potenza dell'intossicazione incominciata da Jackie Stewart e continuata da Jean-Pierre Beltoise. Ma che i nemici di Francorchamps si rassicurino: non dovranno più attaccarlo a lungo, perché l'organizzazione di una corsa su un circuito non permanente è divenuta impossibile. Un nuovo tracciato accorciato, e che elimina tutta la zona pericolosa e tutta la zona abitata del circuito, è in programma. Il piano dei lavori è ora terminato e si attende soltanto la decisione del nuovo Governo belga, infine formato.

Se questa decisione sarà negativa, la storia del circuito di Francorchamps avrà fine nel 1976. Ma se sarà positiva, ci si può aspettare che un circuito-fenice rinasca più bello dalle proprie ceneri e che Francorchamps ritrovi il suo posto tradizionale nel concerto dello sport automobilistico. Da notare (e da ricordare) che dal 1921 al 1966, Francorchamps non era stato contestato da nessuno fra i grandissimi campioni di parecchie epoche successive...

Jacky Ickx

I mali (non tanto) «oscuri» della F.1 1974

E' stato visto a Monza, durante la 1000 Km, seminascosto perché ancora in fase sperimentale, il nuovo apparato delle Heuer capace di dare pressoché istantaneamente le posizioni ed i tempi di una trentina di macchine. E' stato quindi, utilizzato ufficialmente a Nivelles



reporter
HUNT

Un'analisi
approfondita
su 4 circuiti

Si va «più piano» per colpa delle piste

LONDRA - Recentemente un argomento che si è molto studiato è questo: perché le vetture di Formula 1 paiono più lente, in complesso, di quanto lo fossero l'anno scorso? Se esistesse una risposta semplice, non sarebbe emersa la domanda perché i progettisti sarebbero al corrente del motivo e avrebbero preso misure per ovviare. Il redattore sportivo della rivista «Motor» mi ha fornito un elenco dei circuiti ove eravamo stati più lenti e cercherò quindi di trovare una spiegazione.

La colpa all'alettone

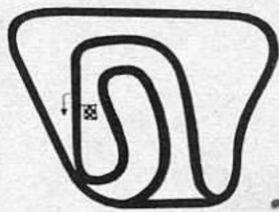
Dei quattro circuiti compresi nella lista (Interlagos, Brands Hatch, Kyalami e Silverstone) soltanto quello di Kyalami presenta qualche mistero. Interlagos è facilmente spiegabile e sugli altri due eravamo stati più lenti soltanto sulla carta, altro fatto spiegabile. Prima, però, in difesa dei costruttori, lasciatemi dire che per via dei nuovi regolamenti riguardanti l'alettone posteriore, le vetture di F.1 sono in teoria più lente perché sono state rese meno efficienti dal punto di vista aerodinamico e questa è una verità assoluta.

Più si pone in posizione, arretrata l'alettone posteriore, più questo riceve aria «pulita», quindi perché fornisca la stessa spinta

1973 Tempi record allo specchio 1974

Prove ufficiose: Fittipaldi (Lotus JPS) 2'32"4. **Prove:** Peterson (Lotus JPS) 2'30"5. **Gara:** Fittipaldi (Lotus JPS), Hulme (McLaren M 23) 2'35" media 184,877 kmh

INTERLAGOS



Prove: Fittipaldi (Marlboro M23) 2'32"9. **Gara:** Regazzoni (Ferrari 312 B3) 2'36"05, media 183,520 kmh.

Prove: Hulme (McLaren M23) 1'16"28. **Gara:** Fittipaldi (Lotus JPS) 1'17"10, media 191,626 kmh.

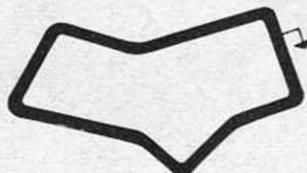
KYALAMI



Prove ufficiose: Hunt (March) 1'16"4. **Prove:** Lauda (Ferrari 312 B3) 1'16"58. **Gara:** Reutemann (Brabham BT 44) 1'18"16, media 189,020 kmh.

Prove ufficiose: Williamson (BRM P160) 1'17"9. **Prove:** Peterson (Lotus JPS) 1'16"3. **Gara:** Hunt (March Ford) 1'18"6, media 215,750 kmh

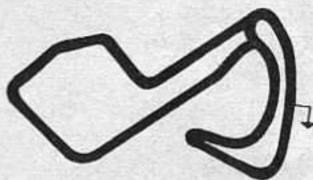
SILVERSTONE



Prove ufficiose: Peterson (Lotus JPS) 1'10". **Prove:** Hunt (Hesketh Ford) 1'16"7. **Gara:** Hunt (Hesketh Ford) 1'17"6, media 218,53 kmh.

Prove: Beltoise (BRM P 160) 1'21"2. **Gara:** Beltoise (BRM P 160); Lauda (BRM P 160); Peterson (Lotus JPS) 1'23", media 184,98 kmh.

BRANDS HATCH



Prove: Hunt (Hesketh Ford) 1'21"5. **Gara:** Ickx (Lotus JPS) 1'33"8, media 165,440 kmh (pioggia).

verso il basso si può regolarmente ridurre l'angolo più si arretra. E meno angolazione si ha, meno resistenza aerodinamica c'è in rettilo, sicché, limitando la posizione dell'alettone a un metro dietro le ruote posteriori, le squadre sono costrette a fare qualche sacrificio in fatto di velocità in rettilo, di spinta verso il basso, o di entrambe le cose. Comunque, il « danno » che questo regolamento arreca varia da una squadra all'altra e nessuno può effettivamente stabilire quanto influirà sui tempi sul giro. Secondo me si tratta di un danno piccolo, certamente non tale da giustificare la perdita di 2" a Interlagos.

Esaminati tutti i fattori, soppesate tutte le prove concrete, i tempi sul giro dipendono dalla superficie e dalle condizioni della pista. Dato che io posso esprimere un parere stando soltanto alle mie esperienze con la Hesketh Racing, esaminerò i casi uno per uno.

Una superficie che frena

Quello d'Interlagos è un circuito sul quale non avevamo precedente esperienza di F.1, ma da quando ci ero stato prima, con la F.2, la superficie è diventata decisamente più accidentata.

James Hunt

La spiegazione di HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

Ciò spiegherebbe in parte la perdita di velocità, senza contare che si tratta di un circuito sul quale gli alettoni contano molto. Spostandoli in avanti si influisce negativamente sulle prestazioni e a me questa pare una spiegazione plausibile, dato che non trovo nessun'altra ovvia differenza.

Dopo si è passati a Brands Hatch e qui le cose sono semplici: abbiamo dovuto svolgere tutto il nostro lavoro in una sola, breve sessione di prove perché il venerdì e la domenica pioveva, sicché nessuno ha avuto modo di mettere bene a punto le vetture. Sono sicuro che, se avessimo potuto provare per i due giorni interi, saremmo scesi sotto il record ufficiale di 1'20"8, invece di segnare 1'21"5, il meglio che mi è riuscito di fare. I nostri rapporti erano tutti sbagliati, per cui, se avessimo potuto sistemarli e fare qualche

lavoretto al telaio, come hanno fatto le altre squadre sono certo che saremmo riusciti a scendere sotto il vecchio record stabilito diciotto mesi prima.

In quel lasso di tempo, un decimo di secondo, o giù di lì, è roba da poco, è vero, ma il circuito è diventato molto più lento, dato che per riparare la superficie ci si sono messe delle «pezze», sicché l'aderenza è minore. La curva del Paddock e la forcella di Druids erano assai più lente che in passato e, quan-

do ci sono mutamenti nella superficie in una curva, si nota chiaramente che sulla vecchia superficie c'è più aderenza. Questo è confermato dalle prestazioni delle BRM. Usano ancora il telaio P160 del 1971, col quale Beltoise girò a Brands in 1'20"8 nell'ottobre del 1972, eppure quest'anno sono riusciti a segnare soltanto un tempo attorno a 1'23". Si direbbe dunque che il circuito, da allora, sia diventato più lento di due buoni secondi.

Al John Player Grand Prix di luglio, potendo usufruire di tutte le sessioni di prove, e con la nuova superficie ben «rodato», prevedo che i tempi saranno più veloci che mai.

Il « mistero » di Kyalami

Il « punto oscuro » è stato Kyalami. Da quando vi avevamo provato la March in novembre, il circuito non era stato utilizzato per cui le condizioni generali della superficie non erano cambiate. La Hesketh che abbiamo usato per il grande premio era indiscutibilmente più efficiente della March dal punto di vista aerodinamico e (per quanto risultava a noi) probabilmente superiore anche per quanto riguardava le sospensioni. Abbiamo usato gli stessi pneumatici e lo stesso tipo di motore che avevamo sulla March, eppure siamo stati più lenti di 1"... fatto misterioso. In paragone con l'anno scorso, tutti sono stati lenti a Kyalami, ma l'abitudine corrente di addebitare la colpa ai pneumatici e/o agli alettoni è smentita dalla nostra esperienza, dato che eravamo superiori alla March dal punto di vista aerodinamico. L'unica possibile risposta, dunque, può soltanto risiedere nelle sospensioni o nelle condizioni del circuito.

Non credo che le nostre sospensioni siano peggiorate e ritengo ancora meno probabile che tutti gli altri abbiano contemporaneamente peggiorato le loro, quindi può soltanto trattarsi delle condizioni della pista.

Più veloci a Silverstone

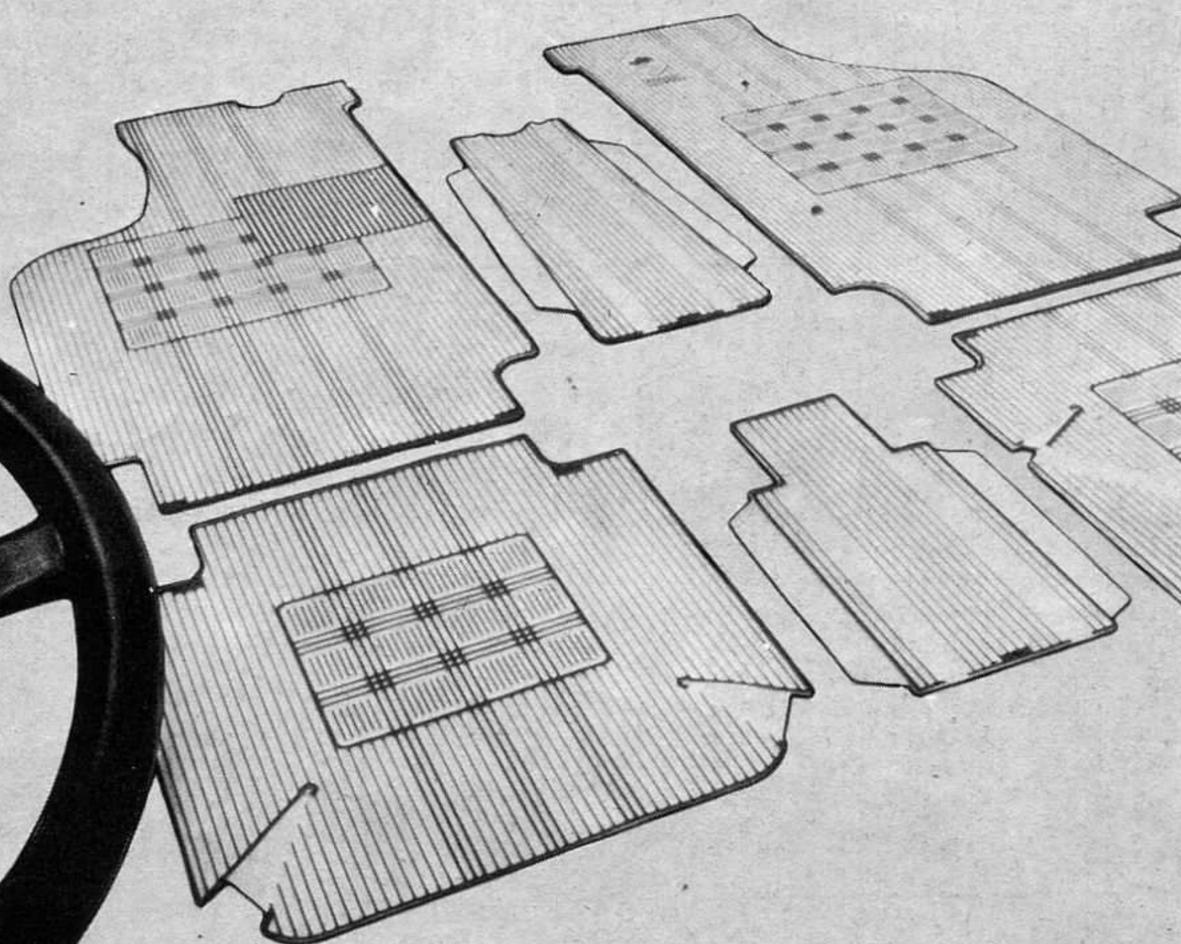
Quella di Silverstone è stata una gara difficile dalla quale trarre conclusioni, perché benché non siamo stati proprio veloci quanto il « record », abbiamo battuto quello della media in corsa, pur perdendo circa 20" alla partenza. Inoltre, durante la gara pare che tutti, salvo i cronometristi ufficiali, ci abbiano cronometrato sotto il record sul giro, di 1'17"5 (i cronometristi ci hanno dato il giro più veloce in 1'17"6). Nel Grand Prix di Silverstone 1973 il nostro giro più veloce era stato più lento di un intero secondo (1'18"6) eppure quando quest'anno ho raggiunto Peterson, lui è passato da 1'18"5, tempo in cui girava, a un giro più veloce in 1'18", quindi andava a sua volta più forte di quasi 1".

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



EVEREST MANIFATTURA GOMMA **ti pensa alla guida**

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

SPONSORED BY
HESKETH
FINANCE



Le... finanze di lord Hesketh non sono già depauperate per il suo impegno in F. 1 (ora anche da costruttore); ma, quasi a dimostrare che è meno avventato di quanto in molti debbono aver pensato, eccolo mettere a frutto la notorietà del suo team con la vendita diretta delle magliette della sua squadra. Il simpatico orsacchiotto-simbolo sembra quasi un'autocaricatura... Pare che anche quest'affare gli vada bene e stia pensando ad altre « gags »

In secondo luogo, attualmente è più facile che le piste peggiorino più di quanto sia mai successo prima, perché vengono sottoposte a maggiori sollecitazioni. In ogni Gran Premio c'è un numero d'iscritti più alto di quanto ci sia mai stato e se si definiscono piloti competitivi quelli che si qualificano entro 3" dal tempo di chi ottiene la posizione al palo, allora è probabile

che in gara ci sia un numero di conduttori di primo piano tre o quattro volte superiore a quello di soli cinque anni fa. Poi, siccome hanno una maggiore aderenza, i pneumatici «tartassano» di più la superficie senza contare che un più grande numero di vetture preme con maggior forza sul terreno, quindi forse le superfici dei circuiti non sono più all'altezza della situazione.

Quando ho cominciato a scrivere questo pezzo, non volevo dare la colpa alle superfici delle piste, per quanto è giudicato un declino nei tempi sul giro, però a mano a mano che scrivevo analizzavo mentalmente la questione in termini più vasti di quanto possa esporre qui e l'unica conclusione che ho potuto trarre è che si deve addebitare la colpa alle superfici. In ogni modo, dovrei aggiungere che anche se il temporaneo declino nei tempi sul giro è frustrante, non ha poi un'importanza enorme: ciò che conta è che le corse di F. 1 siano combattute e appassionanti, che rappresentino insomma uno spettacolo abbastanza allettante per attirare un folto pubblico e che — soprattutto — siano il più possibile sicure.

Più lenti i progressi tecnici

Per concludere, a mio avviso tutto indica un deterioramento delle superfici delle piste quale causa principale dei tempi sul giro più lenti. Ne consegue una domanda: « perché adesso? Perché non tre anni fa, o in qualche altro momento? ». Esistono due possibili spiegazioni. Primo, lo sviluppo della F. 1 è al livello più basso (in fatto di miglioramenti) di quanto mi riesca ricordare. Prima, anche se le piste si deterioravano lungo gli anni, il ritmo del processo era sempre maggiore del declino del circuito, mentre ora, momento con cui i progressi sono lenti, il circuito diventa il fattore principale.

Gare combattute ma sicure

Combattute, lo sono. Ricordate lo schieramento in Sud Africa? Per qualche motivo che non mi sono ancora spiegato, noi non siamo stati competitivi quanto avevamo sperato, in rapporto agli altri, e il tredicesimo posto sullo schieramento non era davvero entusiasmante. Eppure eravamo stati più lenti di soli 8/10, rispetto al pilota con la posizione al palo, per cui anche se i tempi erano più alti, c'era però meno distacco che nel 1973.

j. h.

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

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

ABARTH

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

Se si considera la costruzione e si tiene conto dei materiali impiegati: 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 Giulia 1300-1600 imp. completo L. 50.300
- Fiat 127 "tipo America" solo posteriore L. 16.400
- Autobianchi A112 imp. completo L. 24.400
- BMW 1600-2002 solo posteriore L. 24.000
- Mini Minor imp. completo L. 38.900
- Mercedes 200/8-220 8 solo posteriore L. 28.500
- Opel Manta e Ascona 1600 imp. completo L. 28.400
- Porsche 911 (tutti i tipi) impianto completo 4 scappamenti L. 64.700
- Volkswagen 1300-1500 imp. completo L. 40.000
- * tutti i "posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori" L. 22.400



SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis Bertone)

LONDRA - Se ci si allontana un po' e si osserva in prospettiva l'attuale scena dei Grandi Premi, può capitare di sentirsi perplessi. A me succede, ogni tanto. Può darsi che il mio modo di ragionare non sia proprio quello giusto, ma non è detto. Riflettevo sulla TROJAN T 103. La guardavo da vicino, come al solito, perché con tutto quello che comprende il programma della giornata si tende a concentrarsi sulla corsa in svolgimento oppure sulla nuova vettura che viene mostrata. In questo caso, reazioni normali: ben fatta, questa Trojan. Compatta, ma senza niente di straordinario. Insomma, avevamo già visto più o meno le stesse cose sulla vettura di F. 5000.

Un momento, Hodges! Questa è una Grand Prix e le corse di Grand Prix dovrebbero occupare la cima della piramide, nello sport automobilistico. Qui si tratta semplicemente di un'altra vettura da kit e quante ne abbiamo già viste, quest'anno? Senza volere offendere Tauranac che l'ha progettata, senza volere offendere la Trojan che l'ha costruita piuttosto bene, senza volere offendere Schenken, dico però che una Grand Prix dovrebbe essere « qualcosa di diverso ».

D'accordo, la storia rappresenta il passato e le corse sono un aspetto della vita che non può sussistere sulla storia. Consentitemi però un « frizzo » storico. Ricordate i tempi di vent'anni fa, anche se allora eravate soltanto avidi, giovani lettori di pubblicazioni motoristiche? Ricordate il rispetto un poco intimorito con cui si guardò la Mercedes W 196, quando venne presentata a Reims? Ricordate che contemporaneamente eravamo eccitati per l'attesa che la Lancia presentasse una Grand Prix, progettata dal vecchio maestro Vittorio Jano?

Vi siete sentiti eccitati per l'attesa, qualche settimana fa, quando vi abbiamo detto che stava per apparire nel mondo motoristico una Trojan Grand Prix? Scommetto di no. E sarei meravigliato se metà delle vetture degli schieramenti di qualsiasi grande premio 1974 risvegliassero grandi emozioni in chicchessia, salvo nello sparuto gruppetto delle persone direttamente interessate a ognuna. E questo è un gran peccato, per le competizioni, perché il livello delle maggiori corse in circuito viene trascinato verso il basso. Dire degradato, sarebbe una parola troppo grossa?

Naturalmente parte del « marcio » è saltato fuori più o meno a quest'epoca l'anno scorso, quando si è disgregato il fronte unito degli organizzatori dei Grandi premi. Con questo non voglio dire che i costruttori siano un mucchio di lestofanti (anche se tra le loro file ci sono alcuni tipi « dritti ») né che le condizioni che hanno imposto rappresentino una licenza per stampare denaro, però sono riusciti a ottenere bene o male quello che volevano, non vi sembra? Quasi quasi potrebbero mettere una scimmia, in una delle loro seconde vetture, e i poveri organizzatori dovrebbero comunque pagare. Nessuno ce l'ha con loro per i denari che prendono... se vetture e piloti devono veramente guadagnarli, ma via, signor Ecclestone, perché un qualsiasi organizzatore dovrebbe pagare le somme attuali per avere il dubbio piacere di vedere il signor Roberts quasi in fondo allo schieramento?

A proposito di MALI (non tanto) OSCURI della F.1 la presentazione della nuova TROJAN ha scatenato il nostro HODGES in questa severa (ma realistica) analisi

Dov'è il « marcio »



Questo è il risultato dell'ultima fatica di Ron Tauranac, la Trojan Formula 1 T 103, praticamente identica alla 5000 della casa. La guiderà Tim Schenken

Per Reutemann senz'altro, ha già dimostrato che vale il denaro che costa e questo conta anche per altri. Non era nostra intenzione rivolgere un'offesa personale, nello scegliere il team Brabham come esempio, d'altra parte basta che qualcuno trovi denaro sufficiente per pagare a un amico una guida sulla seconda vettura di un team, perché detto team vada dal disgraziato organizzatore della corsa con la mano tesa, per farsi pagare al tasso odierno.

Vern Schuppan è un simpatico ragazzo e lo stesso dicasi di Mo Nunn e di Teddy Yip. Che succede quando il conte del Liechtenstein dovrebbe restare deluso, circa le proprie capacità, e invece decide che la colpa è dell'Ensign e, per pura coincidenza, arriva il signor Yip dall'Estremo Oriente, con un sacchetto di tintinnanti dollari di Hong Kong? L'Ensign sembra in procinto di precipitare in una buca senza fondo, pur avendo una più che discreta vettura (vi ha provveduto alla chetichella Ganley, Redman lo ha dimostrato, mentre l'abilità di Rikki « von O » non è ancora maturata abbastanza perché potesse dimostrarlo anche lui).

Schuppan fa parte di una squadra diretta da Sid Taylor e Sid non è certamente un inetto; in passato ha

diretto uno o due ottimi piloti, da Hulme a Scheckter nelle gare americane di F. 5000 l'anno scorso. Non occorre essere dei geni per immaginare che forse parte dell'attrattiva dell'Ensign, per S. Taylor (ora praticamente il direttore corsa europeo di Teddy Yip) risiede nel fatto che l'anno prossimo l'Ensign avrà le qualifiche per fare parte dell'associazione costruttori...

La Marlboro s'interessa ad altri sports e recentemente ci ha mandato un opuscolo sul suo « circo » tennistico, dal quale abbiamo tratto la seguente informazione. Robert Langford, segretario della GPDA, è un arbitro di tennis di primo piano ed ha avuto molto a che fare con questo sport ad alto livello. E allora? Semplicemente, il tennis a livello delle corse di Grand Prix è a tutti gli effetti controllato dai giocatori. I giocatori dei Grandi Premi sono i costruttori e i piloti. Veniamo forse piano piano spinti verso una situazione in cui cominceranno a dire alla CSI come vogliono che si svolgano le corse, a loro vantaggio?

E va bene, sotto certi aspetti non sarebbe un male, ma dovrebbe invece preoccupare l'effetto più in basso, nella piramide dello sport automobilistico. Non è disponibile più di tanto, in fatto di finanze e di risorse, e se le gare di gran premio

« risucchiano » troppo, potrebbe diventare pericoloso. Viene fatto di chiedersi quante squadre minori abbiano potuto fare quadrare i loro bilanci e ottenere patrocinii verso la fine dell'anno scorso e ci si chiede anche se potranno portare a termine un'intera stagione, con il ritmo nell'aumento dei costi. E quanti patrocinatori che vedono Token e Trojan sugli schieramenti diranno alle loro squadre: « Quanto di più, che in F. 2 o in F. 5000? » Risposta: « Non molto ». Reazione: « E allora corriamo nei grandi premi ».

A pensarci bene, potrebbe essere una buona cosa. Se anziché trenta ci fossero in giro cinquanta vetture da grand prix, allora forse le squadre dovrebbero guadagnarsi il denaro grazie alle loro doti, invece di essere in grado di mettere la corda al collo agli organizzatori, dicendo: pagate o niente corsa. E' possibile che succeda, se otterremo il prolungamento di cinque anni dell'attuale formula, di cui la gente parla?

Chiedo scusa, signor Sabbatini, mi sono lasciato prendere la mano. Avevo intenzione di mandare la descrizione della Trojan F. 1. Dopo tutto può darsi che Tim giustificò la sua esistenza con i suoi piazzamenti, quest'anno, e sarebbe astioso non augurare fortuna a un « nuovo ».

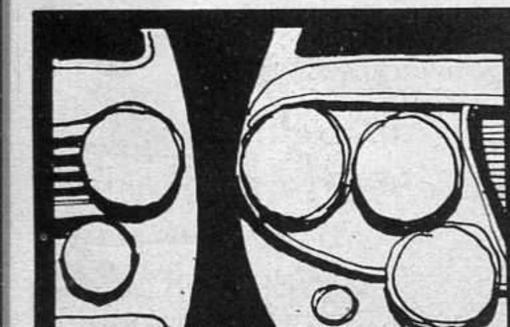
Nonostante il suo ottimo progettista, si deve dire che la T103 è un'altra vettura da kit costruita attorno al Ford Cosworth DFV (in effetti è una Trojan-Tauranac T 103). In origine Ron ideò il progetto pensando tanto alla F. 1 che alla F. 5000, sicché in complesso telaio, passo, carreggiata, sospensioni, cambio e parte anteriore della monoscocca sono uguali. Soltanto il motore diverso e le esigenze del carico di carburante della F. 1 hanno richiesto cambiamenti.

Ora la sospensione anteriore è con sistema a quadrilatero di lunghezza ineguale, con ammortizzatori con molle a spirale fuoribordo. Più avanti si vedranno forse ammortizzatori e molle entrobordo e freni anteriori entrobordo.

Naturalmente la caratteristica saliente è il muso a due radiatori, ove l'aerodinamica deve ancora essere messa a punto. Si sta costruendo una vettura di scorta, in parti staccate che in caso di bisogno potranno essere montate rapidamente. La T 103 potrebbe essere una via d'uscita da una situazione imbarazzante, per la Trojan, e forse sperano che procuri ordini per la F. 5000 delle quali al momento ce n'è in giro soltanto una (utilizza molte parti di quanto avrebbe dovuto essere la prima T 103!).

Le decalcomanie del patrocinio hanno un sapore decisamente non corsaiolo. La Suzuki è in procinto, più avanti nell'anno d'immettere sul mercato inglese le sue piccole vetture (spera di stroncare le obiezioni della British Leyland, nei confronti di una « cosetta » che alla Suzuki piace chiamare « Minivan »). Poi, la Suzuki Great Britain è consociata con la Trojan e l'altro patrocinatore, il Homelite Chainsaw (il suo emblema si vede sulla parte anteriore dell'abitacolo) ha un concessionario inglese... la Trojan. E' dunque tutta una faccenda in famiglia e non giungete a troppo affrettate conclusioni quando vedete Tauranac aggirarsi con il nome Suzuki che spicca sulla sua giubba da rally.

David Hodges

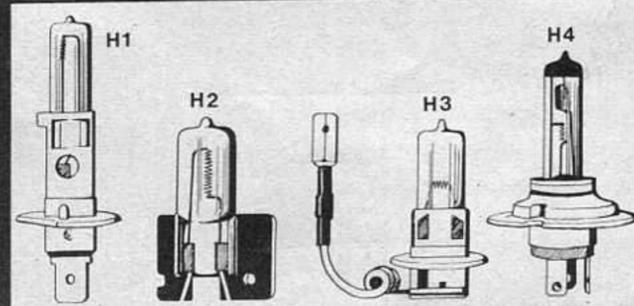


PIU' LUCE, MA...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedete presso i migliori elettrauti



La CSAI a tarallucci e vino...



ROMA - Su proposta del giudice sportivo dottor Piero Dini, il presidente della CSAI ha inflitto sei mesi di sospensione con il beneficio della condizionale ai venti piloti di F. 3 autori della protesta di Vallelunga. Come si ricorderà il 21 aprile i piloti in questione si erano rifiutati di prendere la partenza per la gara cui erano iscritti, in segno di protesta per l'esclusione del collega Bodini, decisa dai commissari di gara.

I piloti rimangono sottoposti alla sanzione che tuttavia non diviene esecutiva in virtù della «condizionale» concessa perché il giudice ha ritenuto che i fatti si siano svolti in un «clima anomalo». Esente da provvedimenti disciplinari il pilota Bodini in quanto escluso preventivamente dalla gara.

Atteso, discusso ampiamente prima che fosse reso pubblico ed «infiorato» dei pettegolezzi più svariati, ecco finalmente la sentenza relativa ai ventuno (Giorgio e Bodini compresi) piloti di F. 3 autori dello «storico» sciopero che aggiunge nuovi motivi di memoria alla data del 21 aprile, ricordata finora per la fondazione di Roma. L'ingegnere Rogano ha dunque sciolto il dubbio amletico di tutti i piloti che, una volta scemata quell'euforia da rivendicazione metalmeccanica che aveva contagiato un po' tutti in pista, erano preoccupati del loro futuro agoni-

stico. Soprattutto ora, a pochi giorni dalla gara di Montecarlo che per il suo blasone mondano ed i suoi contorni extra-sportivi è una vera carta moschicida per i non pochi che hanno bisogno di impreziosire la loro carriera agonistica.

Comunque i timori ed i sonni agitati della prima ora sono stati del tutto inutili. Infatti, già all'indomani della prima udienza con il giudice varesino Dini, un noto pilota incriminato poteva cominciare a tirare un respiro di sollievo confidandoci che «*Ci sono delle responsabilità precise ed il giudice lo ha perfettamente capito. Non possono metterci tutti sullo stesso piano*». Per l'esattezza era iniziato un classico gioco di «scaricabarile» che, più del preciso rapporto dei commissari di Vallelunga, deve avere influenzato il magistrato che seguiva l'inchiesta. A quel punto arrivare alla classica soluzione all'italiana o, per meglio dire, a «tarallucci e vino», non era certo difficile. E così, secondo il più classico stile dei pretori di provincia abituati a trattare cause di poco conto nelle quali la saggezza salomonica conta quasi più del codice, venivano accontentati (in teoria) sia i colpevolisti che gli innocentisti.

Sei mesi: una pena pesante quindi, determinante per chi deve rispettare i contratti con gli sponsor. Con la «condizionale», però. Vale a dire

che, a causa della novità dell'accaduto (il cosiddetto «clima anomalo» citato nella sentenza) l'applicazione della pena veniva affidata al futuro comportamento del pilota.

E' la prima volta che viene applicato l'art. 248 che prevede la sospensione della pena per un intero anno solare e di sicuro è anche la prima volta in cui viene applicato male. Che cosa significa una pena pesante che in pratica si risolve in una bolla di sapone? E' un controsenso ed è anche un atto di debolezza che potrebbe avere molte controindicazioni non solo nell'ambiente della F. 3 ma anche (e soprattutto) in altri ambienti agonistici dove, sulla scia del 21 aprile, già hanno iniziato ad agitarsi le acque.

Non interpretiamo solo il nostro pensiero scrivendo che sarebbe stata più efficace una sentenza magari inferiore ma reale, concreta. Una sentenza che ristabilisse il giusto ordine gerarchico nelle gare, non per un assurdo amore dei regimi militarreschi, ma per un ovvio rispetto delle norme sportive, se non degli uomini. Una sentenza anche che permettesse, una volta scontata, il rientro tranquillo dei piloti sui campi di gara. Al contrario è evidente che i loro rapporti con i commissari saranno ora falsati da quella «spada di Damocle» che pende sulle loro teste ed in ultima analisi l'ambiente mancherà di quella serenità neces-

saria per il buon andamento delle competizioni.

Un altro particolare che ci lascia perplessi (ma sarebbero tanti...) riguarda la posizione dei protagonisti dello storico fatto, vale a dire Bodini, Giorgio e Cerulli. Questi ultimi due sono stati accomunati agli altri «scioperanti», ma saremmo curiosi di esaminare l'intera sentenza per conoscere le cause di un così singolare accostamento. I due piloti erano stati gli unici a restare sulla linea di partenza e si dichiaravano anche pronti a partire se il loro concorrente li avesse invitati a farlo. Trivellato ingenuamente faceva rientrare anche i suoi piloti ma a questo punto ci sembra che in Italia la figura del concorrente conti come il classico due di coppe. Se il pilota giustamente si attiene ai suoi ordini non vediamo per quale ragione debba essere punito. O forse si sono voluti punire Cerulli e Giorgio per avere causato, segnalando un comportamento scorretto che, guarda caso, era stato notato anche da un commissario, una grande seccatura?

Al contrario, Bodini è come se non esistesse. Evidentemente la sua puntigliosità nel non spostare la macchina quando il direttore di corsa lo aveva invitato più volte, ed intorno a lui gli altri piloti già iniziavano a manifestare, è una sottigliezza da dimenticare.

Daniele Buzzonetti

Tanto per ricordare...

Ricordate cos'era capitato nella pista romana il 21 aprile? Conviene rifarla un po' la storia, anche grazie a queste testimonianze che è stato comodo forse cancellare o dimenticare.

Il commissario non aveva ritrattato!

Queste testimonianze (e il peso reale da loro avute sul «giudizio») sono importanti perché aiutano a capire le conseguenze già verificatesi a Vallelunga per la intimidazione dei commissari di percorso e C. (VEDI PAG. 49)

ROMA - «La postazione affidatami era quella all'uscita della curva ad "S", un centinaio di metri prima della curva Roma. Da vari giri avevo notato che in uscita il n. 32 (Carlo Giorgio n.d.r.) era sempre all'interno ed in virtù di una migliore traiettoria aveva ampie possibilità di sopravanzare il n. 11 (Bodini, n.d.r.). A quest'ultimo avevo mostrato più volte la bandiera blu ma, quando ormai le macchine erano affiancate, non esitava a chiudere la traiettoria al pilota della macchina n. 32 con una manovra pericolosa ed intimidatoria.

«Di mia iniziativa ho subito stilato un rapporto scritto che ho consegnato al direttore di corsa: da qui la seguente decisione del delegato CSAI. Potrà spiacermi per il pilota Bodini ma io avevo delle precise responsabilità. L'unico mio errore è stato non dare importanza ad analoghe manovre accadute durante le prove e per le quali il Bodini era già stato sbandierato. Tengo infine a precisare che, contrariamente alle chiacchiere tendenziose di alcuni interessati, non sono nemmeno un conoscente del pilota Carlo Giorgio ed anzi, data la scarsità di gare di F. 3, non sapevo nemmeno che macchina avesse. Per me erano tutti anonimi, tanto che sul

rapporto comparivano i numeri e non i nomi».

Chi ci ha rilasciato questa lunga ed interessantissima dichiarazione è Claudio Poli, trentacinquenne funzionario della SAI, commissario di percorso a Vallelunga ed autore del rapporto decisivo che ha consigliato l'esclusione di Bodini dalla finale. Ecco, se nell'indescrivibile confusione che si era creata sulla linea di partenza fosse stato possibile capire che l'episodio maggiormente incriminato era accaduto oltre la S (un tratto di pista invisibile per chi segue il percorso misto ed il rettilineo) e non, come tutti pensavano, al semaforo oppure alla Roma, le responsabilità del pilota cremonese sarebbero apparse decisamente più chiare.

E non è nemmeno vero — come asserivano i diretti interessati — che il commissario, messo di fronte alle sue responsabilità dal pilota Maggi e dal rappresentante dell'ANCAI, Aghemio (quest'ultimo tra l'altro è molto vicino da sempre alla scuderia Mirabella, la stessa di Bodini), abbia ritratto le sue affermazioni. E' vero che le pressioni (poco urbane) dei sedicenti fautori della giustizia sportiva consigliavano al commissario la ricerca di un rifugio più sicuro ma

anche questo episodio veniva strumentalizzato, a loro favore, dai piloti che intanto vociferavano sulla linea di partenza.

La «fissazione» generale era che i commissari sportivi fossero influenzati dalle lamentele di Carlo Giorgio e Cerulli e gli stessi Maggi ed Aghemio (con il valido aiuto di alcuni personaggi di quell'eterogeneo mondo che è la F. 3) non si preoccupavano di smentire questa versione. Questi due però erano tra i pochi a conoscenza del rapporto del commissario e degli episodi (sottolineiamo ignoti a molti perché accaduti in una zona «in ombra» della pista) occorsi all'uscita della «S»: perché non si sono preoccupati di chiarire il fatto invece di buttare benzina sul fuoco di una polemica che è degenerata subito in un feroce campanilismo?

D'un tratto l'organizzazione della gara veniva accusata di partigianeria, dimenticando che in occasione delle multe di 45.000 lire per semaforo rosso il direttore di gara era stato inflessibile sia con il romano Carlo Giorgio che con i nordici Mantova e Pavesi. Vecchie rivalità e rivalse di anni di gare venivano immediatamente alla luce, permettendo a pochi agitatori (il segretario dei piloti di F. 3 Man-

dopo lo «scandalo F. 2» e

stanza MILIONI per il 1975



DE ADAMICH

candidato (inconscio) a C. U.

Almeno fino alla fine del 1974 il programma promozionale che riguarda la squadra ufficiale italiana di Formula 2 continuerà. Questo è il risultato cui sono giunti, dopo una serie di consultazioni che si sono intrecciate in questi giorni, tutti coloro che sono coinvolti nelle vicende degli «azzurrini», vale a dire la CSAI, la FISA, la ANCAI e la società che Dragoni aveva costituita allo scopo di gestire materialmente e con personalità giuridica le attività della iniziativa.

Deciso di continuare (e la squadra sarà presente alla corsa del 2 giugno a Salisburgo), resta da scegliere chi continuerà l'opera di Dragoni, l'uomo che abbia la personalità ma anche la competenza specifica e l'esperienza per reggere al meglio una squadra corse di questo genere. Che non è composta di piloti esperti e smalzati, ma che ha proprio nella inesperienza dei piloti la sua ragione

d'essere. La scelta è difficile, occorrendo appunto che il candidato abbia molteplici qualità.

Pare che un orientamento preciso ci sia, da quanto abbiamo saputo, e fa piacere che coincida con le nostre opinioni personali: è indirizzato verso ANDREA DE ADAMICH, che oltre alla competenza ed esperienza ha una sua personalità, moltissime relazioni, ed una preparazione culturale notevole. (ma lui dice di non saperne ancora nulla, n.d.d.) Unica perplessità, per quanto lo riguarda, è proprio la sua personalità, che si estrinseca attraverso un carattere piuttosto angoloso, vivacemente polemico. Carattere che potrebbe impedirgli di essere costantemente in buona armonia con i «padroni del vapore».

Della squadra si occuperà anche Giorgio Pianta, per quanto attiene la responsabilità tecnica, nel senso che gli sarà affidata la manutenzione del-

le macchine, da tenere in costante efficienza. Pianta ovviamente non potrà occuparsi d'altro, avendo i suoi precisi impegni con la FIAT e con il suo personale programma di corse.

Risolto il problema tecnico e in via di soluzione quello della conduzione futura della squadra, si spera sin dal 2 giugno a Salisburgo, verranno chiariti anche gli aspetti che ci sono apparsi sconcertanti e che hanno informato la vita di questa squadra fino ad ora, quello finanziario, che vi abbiamo esposto la settimana scorsa, e che ci è apparso molto sorprendente. Ci è stato chiarito che la società privata che era stata costituita da Dragoni per gestire la squadra era una necessità inevitabile. La CSAI, in quanto commissione dell'ACI, non ha alcuna personalità giuridica, non esiste ai fini delle rappresentanze legali, quindi non poteva assumersi la gestione diretta. Siamo d'accordo, ma non vediamo come fosse proprio e soltanto la soluzione adattata da Dragoni e poter risolvere questo problema.

L'ACI poteva benissimo costituire una società con la sua partecipazione, o con quella delle altre persone coinvolte. Questo comunque è un aspetto marginale della questione. Quel che resta sorprendente è che Eugenio Dragoni sia stato costretto ad anticipare molti quattrini perché la iniziativa funzionasse, in attesa che i lentissimi servizi burocratici dell'ACI-CSAI provvedessero al finanziamento.

Ci si dice che ovviamente Dragoni lo ha fatto potendolo fare e sapendo perfettamente che non correva nessun rischio. Ci sarebbe mancato altro! Ci si dice che lo ha fatto per poter passare alla fase esecutiva-pratica, che altrimenti sarebbe stata ritardata appunto dalle lungaggini burocratiche. Lo comprendiamo, ma comprendiamo anche che è una esplicita ammissione di lentezza, d'altre non sconosciute nella nostra vita nazionale, quando ci sono di mezzo quelli che dovrebbero essere al servizio dei cittadini e che invece si ritengono «i padroni» dei cittadini.

Comunque sia, la storia della squadra nazionale ormai la sapete, perché è dalla fine del 1972 che se ne parla. La commissione incaricata di studiare una attività promozionale atta a valorizzare alcuni nostri giovani, e soprattutto a far fare loro

delle esperienze positive e complete, aveva elaborato il piano di «allenamenti e scelte» che ha portato all'acquisto di macchine e materiali ed alla scelta dei due piloti che adesso sono in forza, TRUFFO e FLAMMINI. L'ingegner Ceard per l'ANCAI, Elio Zagato per la FISA, il conte Zanon, il segretario della CSAI Saliti, ed Eugenio Dragoni, erano i membri di questa commissione.

Che il lavoro finora compiuto sia stato buono o no, non lo si può dire adesso, perché i risultati — se verranno — saranno a scadenze più lunghe, quel che era importante stabilire era se la iniziativa continuava, dopo la scomparsa del suo «capo». La risposta è adesso affermativa, resta l'incognita sul successore di Dragoni, che mi ha tutta l'aria di essere appunto de Adamich. Con tanti auguri, a lui ed anche agli altri.

f. l.

SILA europea
dopo il forfait
della CESANA

ROMA - Come si era purtroppo ventilato, la Cesana-Sestriere quest'anno non si farà. La «classica» dell'AC Torino, in calendario per il 7 luglio, non sarà infatti effettuata per ragioni organizzative, fra le quali anche l'impossibilità per l'AC Torino di installare convenientemente la direzione corsa, dato che gli alberghi resteranno chiusi.

Su domanda della CSAI, la Commissione Sportiva Internazionale ha quindi accettato di «passare» la validità per il campionato europeo della Montagna alla Coppa Sila, la cui undicesima edizione si svolgerà il 9 giugno prossimo. Il percorso è di 12 chilometri, con un dislivello di 748 metri.

AREZZO - Come già annunciato, la 10. edizione della salita «Pieve Santo Stefano - Passo dello Spino», in calendario per il 12 maggio, è stata rinviata poiché la data coincideva con quella del referendum. La nuova data prescelta è stata fissata per il 9 giugno, con programma inalterato. Le iscrizioni si chiuderanno il 3 giugno, verifiche e prove sabato 8 giugno, gara nella mattinata di domenica 9 giugno.

zoni, Maggi, Pavesi, Cinotti ed il rappresentante) di manovrare a loro piacimento l'intero schieramento dei piloti. E con i «nuovi» (Artina, Martino, Leoni e Zorzi) non si esitava a passare anche alle minacce ed in questa funzione si distingueva il clan di un pilota lombardo che, quinto in batteria, era chiaramente in giornata «no».

Anche con il direttore di gara Romano Fazio, giovane ma distintosi più volte per imparzialità e fermezza, alcuni agitatori mettevano in mostra una arroganza che da sola richiederebbe l'intervento di un giudice sportivo. Infatti abbiamo in seguito appreso che quando il direttore, per chiarire la posizione personale di tutti, ha interpellato i piloti uno per uno, il Maggi cercava in tutti i modi di fare sentire il peso della sua presenza. «Io sono dell'ANCAI. Sa che cosa vuole dire questo? Noi abbiamo i nostri diritti!», continuava ad urlare il pilota milanese mentre Fazio constataba che, volenti o nolenti, tutti i piloti (esclusi naturalmente Giorgio e Cerulli) volevano aderire allo sciopero. Questa mossa del direttore avrebbe dovuto prevenire qualsiasi possibilità di ritrattazione da parte dei piloti una volta dal giudice sportivo.

ed invece ci risulta che, davanti al dott. Dini il fronte si sia sgretolato.

Constatata l'odiosità di un gesto dettato solo da rivalità campanilistiche, non erano in pochi ad attendersi da quest'ultimo un giudizio esemplare. Il primo di questi è sicuramente il segretario della CSAI Saliti che un paio di giorni dopo il clamoroso avvenimento ci aveva dichiarato:

«L'articolo 111 del Codice Sportivo parla chiaro. C'è stato un evidente comportamento scorretto nei confronti dell'autorità sportiva e del pubblico romano. Ed anche di alcuni colleghi perché so che ci sono state pressioni odiose nei confronti di piloti entrati di recente nella F. 3. Se fosse dipeso solo da me avrei ritirato immediatamente la licenza in forma cautelativa. E' stato un errore non farlo ma abbiamo voluto lasciare le mani libere al giudice Dini: in ogni caso ci si deve attendere una punizione esemplare perché non si verifichi più una simile incivile gazzarra. E non sarà nemmeno facile per i piloti scagionarsi perché prima che lasciassero la pista li ho informati dei rischi che correvano e li ho messi sulle loro responsabilità».

d. b.



Dagli scioperi - piloti alle risse (in pista e ai box) purtroppo si corre in un clima da CHICAGO anni 30 nel sempre più depauperato autodromo romano

Da sinistra a destra, tre sequenze della battaglia fra la Fulvia di Nataloni e l'Alfa di Mirto Randazzo. Il comportamento di Nataloni è rimasto entro i limiti della etica sportiva e agonistica

VALLELUNGA

Adesso anche i «killer»!

VALLELUNGA - 5 maggio - Al termine della gara riservata al G. 4 Germano Nataloni (42 anni, con 20 di carriera alle spalle) si avvia al parco chiuso. Sul cancello viene accolto dagli amici Micangeli e Radicella che si complimentano perché con la sua veterana HF è riuscito tenacemente a tenere a

Noi, al contrario, non ci siamo affatto stupiti perché l'autore dell'ignobile bravata non è nuovo ad episodi del genere. Nell'ottobre dello scorso anno sempre a Vallelunga e per analoghi motivi se l'era presa con Rampa, che fortunatamente aveva avuto maggior fortuna. A questo punto chiediamo a Randazzo e Ferraro, che tengono particolarmente a dichiararsi estranei al fatto, se non era il caso di troncane nettamente con un energumeno che, per una ragione o per l'altra, era pur sempre al loro seguito.

Il giorno dopo la corsa ci siamo naturalmente interessati delle condizioni di Nata-



A sinistra, Germano Nataloni ancora intontito dopo l'aggressione. Lo assistono Radicella ed altri amici. A destra, Nataloni semisvenuto è soccorso dal medico. Sotto, il «killer» fermato dai carabinieri che però non ne hanno svelato il nome. Le conseguenze del gesto del meccanico potrebbero ricadere su Vincenzo Mirto Randazzo. Secondo il regolamento infatti il pilota è responsabile anche dell'operato del proprio meccanico. Ma questi può figurare come uno spettatore qualsiasi



bada l'Alfa GTA del palermitano Vincenzo Mirto Randazzo. Il pilota si era ormai tolto il casco e si stava slacciando le cinture di sicurezza quando uno scalmanato, dopo avergli sputato in faccia, lo colpiva con un violentissimo calcio nello stomaco: di tacco, secondo una tecnica nota a chi vuole veramente fare male mentre colpisce.

Il pilota di Nepi stramazza a terra svenuto e viene subito ricoverato in infermeria sotto il controllo del dottor Chiaramida. Intanto i carabinieri, prontamente accorsi, fermavano l'energumeno che si spacciava per il meccanico di Randazzo, indignato per le scorrettezze che il suo pupillo avrebbe subito da parte di Nataloni. Al contrario il più dispiaciuto era lo stesso pilota siciliano che confermava la sportività del lungo «testa a testa» ed assieme al suo preparatore Ferraro (a seguito del quale l'aggressore era arrivato con mansioni non ben definite) era piuttosto stupito per l'accaduto.

loni. «Sto meglio ma ho due costole incrinata e se cerco di distendermi il dolore è insopportabile. Inoltre sono molto amareggiato per questo clima di violenza che ha avvelenato l'automobilismo: ho già ordinato una Stratos ma ormai correrò solo in salita per evitare questi gesti extra-sportivi. Sono arrivati al punto di insinuare che sarei stato d'accordo con Angelini per bloccare Randazzo e promettere a Gellini di andarsene».

Ecco, quest'ultima frase è tristemente illuminante. E' la conferma che molti, troppi frequentatori abituali di Vallelunga, hanno l'abitudine di giudicare i fatti con una mentalità sempre pronta a pescare gratuitamente nel torbido, per nulla dispiaciuti se un avvenimento agonistico assume risvolti particolari se non addirittura toni da cronaca nera. E' stato detto che la ragione sta nella posizione geografica dell'autodromo, dove confluiscono a raggiera piloti di svariatissime regioni, ma è inutile negare che troppo





Ring !!!...

spesso le corse romane hanno contorni polemici che non si riesce ad eliminare ed i piloti stessi si concedono certi «lussi» che in altre piste nemmeno si sognerebbero.

«Qui me lo posso permettere perché ho maggiori possibilità di farla franca», dicono, sicuri che, pur se a Vallelunga dovrebbe essere tutto visibile, il lassismo di molti commissari di percorso e dei loro superiori in grado darà loro ragione.

La piaga degli addetti ai lavori che entrano in pista solo per vedersi una corsa a sbaffo o, peggio, per pavoneggiarsi facendo la passerella è storia vecchia, ma la situazione non accenna a migliorare. Ed altrettanto si può dire dell'affluenza di una moltitudine di persone che, senza permessi di sorta, possono tranquillamente accedere nei retrobox e magari anche in pista.

A Roma certi piloti si sentono protetti e sicuri perché, dal momento che entrare nell'autodromo è un gioco da ragazzi, si portano un seguito di amici, parenti e conoscenti (se non addirittura la guardia del corpo) che non lasceranno mai solo il loro protetto e sono dispostissimi a trasformarsi in paladini di cause più o meno giuste. Proprio a Vallelunga d'altronde è stato possibile a tre piloti di Alfa GTA fare una corsa polemica a passo di lumaca ed in formazione compatta, intralciando gli altri, senza che nessuno si sognasse di tirare fuori una bandiera nera. Sarà forse una eredità della vecchia gestione, che arrivò al punto di mettere guardie armate a difesa dei muri di cinta (quando poi dal cancello entrava ed entrava chiunque) ma il contorno stile «Chicago anni 30» è ormai di prammatica.

Ed è stato proprio a causa della moltitudine di gente che si trovava in pista se le famose «sportellate» tra Turizio e Francisci si trasformarono immediatamente in una rissa paurosa e lo stesso si può dire per i clamorosi pugilati (tre in un giorno!) che accompagnarono una gara di F. Italia nell'aprile '73. E sempre perché si sentiva protetto dai propri scherani, un pilota siciliano poté avventarsi (marzo '73) contro De Antoni, letteralmente tenuto fermo dagli amici dell'aggressore. Per non parlare poi dello sciopero della F. 3 che ha visto all'opera persone che con le corse non c'entrano affatto.

La situazione ormai è quella che è e sarà possibile migliorarla soltanto cambiando gli uomini ed i sistemi. Ed in questo senso agirà la Scuderia gr. piloti romani che, fin dalla prossima gara, intende avvalersi di personale quasi interamente nuovo. Sarà una grande «purga» ma chissà che non serva a riportare un po' di serenità nell'ex-autodromo salotto, ora trasformato in un ring.

Dallo sciopero F.3 il «fattaccio» 850

L'aggressione a Nataloni comunque non è stato il solo risvolto amaro del Trofeo Texaco. C'è stato chi si è prodigato fin oltre il proprio dovere, come il commissario sportivo romano Fazio che, al pari del suo collega Covaccioli, abbiamo visto in mezzo alla pista a spargere filler i luogo dei com-



A destra, la vettura di Ferrari ferma subito dopo la sua avventura fra un guard-rail e l'altro. Il pubblico inveisce contro di lui a piena voce. Spesso, è la gente ad avere le idee chiare sul da farsi

missari-statua, ma c'è stato chi è mancato clamorosamente. Troppe cose sono sfuggite al direttore di gara Mirto Ventura, che ha addirittura allungato di un giro la gara riservata alle classi 600-700 del G.2.

La cosa è estremamente grave perché il senese Nocci che era nettamente in testa fino al ventesimo giro è stato costretto a fermarsi proprio al giro successivo, quando le macchine erano in pista solo per sbaglio. Per noi quindi ha vinto Nocci, del quale occorre anche sottolineare l'estrema sportività e correttezza nel rivendicare i propri diritti.

Ancora più grave per le possibili conseguenze l'episodio della F. 850. La situazione era già sfuggita di mano fin dalla partenza, data con molto ritardo per la solita questione delle gomme (è serpeggiata anche la parola sciopero che ormai è usata con troppa

facilità e disinvoltura dai piloti) ed in gara è purtroppo degenerata. Molta colpa deve essere attribuita anche ai commissari di percorso che, vuoi per la loro inettitudine (sono in pochi a salvarsi) vuoi per il timore di creare un secondo caso Bodini-Giorgio, non hanno segnalato tempestivamente le scorrettezze del pilota Ferrari.

Tutti avevano notato che quest'ultimo «chiudeva» le traiettorie a Mauro Tomasini non solo in curva ma anche in pieno rettilineo ma nessuno si è sognato di mostrargli una bandiera bianca e nera od almeno blu. Evidentemente a Vallelunga si attende il



grosso incidente prima di provvedere.

E soltanto la fortuna ci permette di descrivere quanto è accaduto tra i due piloti senza dover aggiungere note tristi. Proprio sul traguardo, quando le macchine viaggiavano già a 150 kmh, Ferrari agganciava Tomassini che a stento riusciva a trattenere la propria Lucky, per l'autore della bravata invece non c'era niente da fare e la sua macchina iniziava una serie di sbandamenti da una parte all'altra della pista, proiettata dal guard-rail, miracolosamente evitata da un gruppo di cinque macchine che erano alle sue spalle. L'ambiente della F. 850 ci ricorda molto da vicino quello tipico della F. 3. Occorre intervenire subito se non si vuole che la situazione sfugga definitivamente di mano come in quest'ultima formula.

Daniele Buzzonetti

Le ORE romane

PROVE DI QUALIFICAZIONE

● **VENERDI' 17 MAGGIO** I div. fino a 2000, dalle ore 15,45 alle ore 16,45; II div. oltre 2000, dalle ore 17 alle ore 18.

● **SABATO 18 MAGGIO** I div. fino a 2000, dalle ore 15,15 alle ore 16,45; II div. oltre 2000, dalle ore 16,30 alle ore 17,30.

● DOMENICA 19 MAGGIO

Ore 14 - Schieramento delle vetture
Ore 14,30 - Partenza lanciata dopo un giro dietro la macchina staffetta.

PROGRAMMA GARE NAZIONALI

● **VENERDI' 17 MAGGIO** - Prove di qualificazione F. Italia (due turni) 14,30 - 15,30.

● **SABATO 18 MAGGIO** - Ore 9-9,30: prove di qualificazione G. 2 classi fino a 1000 (1. turno). Ore 9,35 - 10,5: prove di qualificazione G. 2 classi fino a 1600 (1. turno). Ore 10,15 - 11: prove di qualificazione G. 2 classi fino a 1000 (2. turno). Ore 11,5 - 11,40: prove di qualificazione G. 2 classi fino a 1600 (2. turno). Ore 17,45 - 18,15: prove di qualificazione Ford Mexico (1. turno). Ore 18,20 - 18,50: prove di qualificazione Ford Mexico (2. turno). Ore 11,50: prima batteria F. Italia. Ore 12,20: seconda batteria F. Italia. Ore 14,30: Finale F. Italia.

● **DOMENICA 19 MAGGIO** - Ore 9,30: G. 2 classi 500, 600, 700; ore 10,15: G. 2 classi 850, 1000, 1150; ore 11,00: G. 2 classi 1300, 1600; ore 11,45: Ford Mexico.

Più casalinga che europea (per colpa del-

l'austerità) la 500 Km. VALLELUNGA

a ROMA arrivano i «mostri»!

Primo bilancio PARI & DISPARI



No, questa foto proprio non c'entra con i «mostri» a Roma: è Gianni Abate che, a Varano la settimana scorsa, controlla a che distanza è il guard-rail dalle sue ruote posteriori. Non è comunque proprio fuori tema, perché le Formule Italia (assieme alle piccole turismo ed alle Ford Mexico), faranno da succulento contorno alla gara di campionato Europeo Turismo. Ne approfittiamo per darvi la situazione di classifica dopo tre prove del Trofeo

Spiccioli romani

ROMA - Contrariamente a quanto era stato annunciato prima e soprattutto perché la CSAI non ha preso immediati provvedimenti contro gli «scioperanti» di Vallelunga, il secondo premio di L. 100.000 messo in palio dalla Scuderia Blue Team per giovani di età non superiore a 24 anni è stato vinto da Ghinzani in virtù dell'ottima batteria disputata con la March F. 3.

● «Informiamo che gli alberi a cammes per F. Ford e Mexico venduti con le sigle 6250 CC, 6250 BA e 6250 sono validi purché con diagramma identico al motore Cortina GT. Le sigle di specifica hanno valore relativo». Questo scarno comunicato stampa della Ford Italiana, sembrerebbe chiarire una volta per tutte il problema degli assi a camme trovati nei motori di Mascagni (Lola-Scholar) e Sterzel (Delta) nella gara a Vallelunga del 7 aprile.

Al contrario è probabile che le complicazioni non siano poche sia perché la Ford ha richiesto al Rac ed alla Casa-madre inglese il disegno del diagramma del motore Cortina GT (montato in seguito sulle Mexico) per un confronto definitivo, sia perché le indagini accuratissime dei CT Galliani e Boragine pare siano arrivate a conclusioni diverse da quelle del comunicato della Ford. Infatti l'alzata massima, dato che (contrariamente all'inesistente diagramma) compare con esattezza sul regolamento, degli assi a cammes 6250 CC (quelli trovati sulle macchine di Sterzel e Mascagni che

tra l'altro hanno già ricevuto dalla CSAI la comunicazione del procedimento in atto a loro carico) sarebbe diversa da quella dei 6250 BA che sono stati presi in esame per studiare il regolamento.

In attesa di spiegazioni più precise passiamo alle note più allegre (e non sono poche) dei due campionati patrocinati dalla casa italo-inglese. Anche se non è stato possibile organizzare due gare, la F. Ford e la Mexico correranno ugualmente ad Enna il 28 luglio e per attirare maggiormente i piloti, condizionati dalla lunga trasferta, la Ford assicurerà ad ognuno un rimborso spese straordinario di 95.000 lire.

● Piccolo dramma di Maurizio Micangeli a Magione (vedi Vallelunga) non riesce a concludere una corsa senza appendici polemiche. In Umbria aveva vinto con margine ma le verifiche tecniche di ufficio richieste dal CT Galliani lo hanno messo fuori causa con suo enorme stupore. La vittoria è andata pertanto a Giuseppe Tarpani che con la Porsche Carrera si rifaceva a sua volta della «beffa» pasquale.

Oggetto delle verifiche erano stati i cambi delle Pantera di Micangeli e Martignone oltre che della Porsche di Tarpani. Per questi ultimi due piloti non c'erano sorprese mentre per Micangeli (che comunque non dovrebbe andare incontro a provvedimenti perché si è provata la buona fede) l'esclusione era irrevocabile.

Trofeo F. Italia (dopo 6 prove)

GIRONE DISPARI	MAGIONE 10/3	MONZA 7/4	VARANO 28/4	TOTALE
Farneti	9	9	2	20
Cesarini	3	6	9	18
Sottanelli	4	4	6	14
Regosa	6	—	—	6
De Stefano	—	—	4	4
Riccitelli	1	3	—	4
Pizzi	—	—	3	3
Bossoni	2	1	—	3
Coloni	—	2	—	2
Magnani	—	—	1	1

GIRONE PARI	CASALE 17/3	VALLELUNGA 21/4	VARANO 5/5	TOTALE
Leoni	9	6	9	24
Brancaletti	6	—	4	10
Buratti	—	4	6	10
Pedersoli	—	9	—	9
Ciccozzi	2	3	—	5
Campominosi	4	—	—	4
Piccolomini	—	—	3	3
Abate	3	—	—	3
«Mitia»	—	1	2	3
Ponzone	—	2	—	2
Stefanoni	1	—	—	1
Serena	—	—	1	1

ROMA - Inaugurerà la 500 KM di Vallelunga del 19 maggio, valida quale terza prova dell'Euroturismo, è una gara chiacchierata, prima ancora della sua presentazione. Nonostante le restrizioni imposte dall'austerità (quella vera) ai programmi delle case che partecipano ufficialmente al campionato, l'indubbio fascino delle grosse Turismo (mai viste finora a Roma) unito alla collaudata spettacolarità di Vallelunga sono motivi di indubbio richiamo.

Le iscrizioni hanno chiuso sabato 11 ed al momento in cui scriviamo i contatti degli organizzatori con scuderie e piloti sono ancora in pieno svolgimento. Purtroppo pare sicuro che il relativo decentramento di Vallelunga abbia consigliato Ford e BMW di escludere questa gara dal programma sportivo '74.

Pare sia la prima casa ad essere piuttosto indecisa, mentre la BMW si comporterà naturalmente di conseguenza. L'accordo non è ancora sfumato ma occorrerà molta buona volontà da parte della Vallelunga S.p.A. perché il pubblico possa vedere all'opera le rinnovate Capri e BMW 3500 GSL con motori a 24 valvole.

Anche se dalle scuderie private gli organizzatori hanno avuto la sorpresa di svariate richieste di ingaggio non preventivate nel bilancio, è comunque sicuro che le difficoltà iniziali saranno alla fine appianate. Saranno quindi presenti i due preparatori semiufficiali della BMW, vale a dire Alpina e Schnitzer. Il primo ha già iscritto Arm, Kocher e Muller mentre la ditta di Freilassing non ha specificato i piloti che comunque dovrebbero essere Brun e Keller, altra presenza sicura quella della Zakspeed che porterà la formidabile Escort 2 litri di Heyer e Kautz; brillantissima a Monza, sarà seguita con curiosità a Vallelunga, terreno di gara assai più adatto ai suoi mezzi.

Altrettanto non si può dire per la Chevrolet Camaro di Frank Gardner ma la scuderia kinglese SCA ha assicurato che sarà presente con questa vettura. Come lo sarà la Precision Liegeoise che schiererà la BMW 3500 vittoriosa a Monza con Lafosse e Peltier. Sembra che l'unica remora che trattenga questa scuderia sia la paura di qualche pretore d'assalto che se la prenda con la pubblicità della Gitanes. Tra le «grosse» vi sarà anche una Capri iscritta dalla scuderia spagnola «Tibidabo» per Torredemer mentre non mancherà sicuramente Martino Finotto che dividerà con Mohr la BMW CSL ed affiderà a «Pooky» l'Escort 2000.

Naturalmente la gara esercita una particolare attrattiva per i piloti italiani, tra i quali non sono pochi quelli in cerca di una guida. La scuderia Mirabella ha assicurato la presenza di svariate Alfa GTAM, una delle quali affidata a Giorgio Francia più un secondo da designare. Claudio Francisci ha da tempo richiesto una Alfetta all'Autodelta, mentre Cosimo Turizio dividerà una analoga vettura (privata) con il giovanissimo «Dino». Anche i formulisti Carlo Giorgio e Flammini sono piuttosto interessati alla gara, alla pari di De Antoni che comunque sarà sicuramente sulla BMW 2000/16 valvole di Bruno Rocco.

La 500 KM sarà aperta alle macchine delle classi 2000, 3000 ed oltre ma possono partecipare anche macchine di categorie inferiori. Secondo i nuovi regolamenti Vallelunga può ora ospitare 24 macchine.

La gara internazionale avrà anche un nutrito contorno di gare nazionali che proprio a causa dell'elettrizzante clima della 500 KM, rivestono una importanza del tutto particolare. Al sabato sarà di scena la F. Italia (numeri dispari) mentre alla domenica mattina vi saranno tre gare valide per il campionato italiano Gr. 2 ed aperte alle classi fino a 1600, nonché la «quarta» del campionato Ford-Mexico.

(ma c'è già chi pensa alle kermesse-giganti in notturna nella prossima estate)

CLASSIFICA (dopo due prove)

1. Renati (Autobianchi A 112) punti 20; 2. ex-aequo: Ballestrieri (Fulvia HF), Goi (Alpine Renault), Cambiaghi (Opel Ascona), De Marco (Opel Ascona), Castagnola (Fulvia HF) punti 17; 7. Galatini (Fulvia HF) punti 16; 8. Reda (Opel Ascona) punti 14; 9. Pelgata (Fulvia HF) punti 12; 10. Massimo Tabaton (Fulvia HF) punti 11.
LE RESTANTI PROVE sono in programma nei giorni: 2 GIUGNO; 13 GIUGNO; 7 LUGLIO; 15 SETTEMBRE.

Guerriglia a GROPPELLO

GROPPELLO CAIROLI (Pavia) - Uno dice: «Alla rallypista di Groppello non c'è spazio per i sorpassi. Chi parte in testa vince senza problema». Il discorso regge fino ad un certo punto e l'ultima gara sul tracciato pavese lo conferma. D'accordo, domenica scorsa Pregliasco nella batteria-gialla non è riuscito a passare l'Alpine di Goi pur avendo dimostrato di poter girare in tempi decisamente inferiori al tortonese, ma nell'altra batteria Ballestrieri dopo un giro in seconda posizione le ruote della Fulvia davanti a quelle della Porsche 200 di Pittoni chi le ha messe?

Altra mentalità, soprattutto altra concezione di quello che è (o dovrebbe essere) un impegno sportivo. Perché Pittoni non ha fatto beneficenza; ha fatto la sua corsa sapendo di guadagnare negli allunghi e di dover concedere qualcosa all'avversario nel misto, anche per il fatto che correva senza autobloccante e quando si si è dovuto fermare la partita non era davvero chiusa.

Allungare la pista obiettivo immediato

Se il clima di guerriglia non giova a chi va a correre a Groppello, tanto meno aggrada agli organizzatori. Per questo già alla premiazione della seconda prova del Trofeo «Rallypista-Marlboro» c'era chi proponeva rimedi. Il più immediato potrebbe essere quello di fare svolgere le batterie a cronometro con partenze ogni cinque-dieci secondi e lasciare poi la finale con partenze simultanee degli otto migliori per ciascun raggruppamento.

Ed è tornato più che mai d'attualità il progetto di allungare il circuito. La co-

sa è tecnicamente possibile, ed un progetto di massima esiste già. Oltre tutto un nuovo pezzo di pista permetterebbe di creare altri posti di osservazione per il pubblico, sfruttando un terrapieno.

Quaroni, Arrigoni e gli altri ideatori-patrons dell'impianto hanno messo un impegno notevole nel realizzare e nel migliorare (durante la pausa invernale tutte le curve sono state asfaltate e vengono di volta in volta ricoperte da uno strato terroso) la rallypista ed in mente hanno altri progetti da realizzare non appena potranno tirare il fiato. Cosa che appare vicina visto che il pubblico in questo inizio di stagione ha risposto davvero bene. Tre gare, tre record d'incassi malgrado i capricci del tempo.

Ad esempio già si parla di illuminare la zona box e le tribune naturali per mettere in piedi, nell'estate, una kermesse colossale con manches notturne o addirittura una sei ore interamente «By Night».

Un altro problema da risolvere è quello delle prove di qualificazione e delle verifiche. Visto che per adesso organizzatori e commissari hanno mostrato una certa elasticità, non è mancato chi ha voluto fare il furbo, così si sono visti gruppi uno e tre un po' abbandonati e si sono visti piloti arrivare in extremis per potersi qualificare alla fine della mattinata quando la pista è oramai asciutta. Trucchetti e mezzucci che non onorano nessuno e che porteranno ad una maggiore severità, inevitabilmente. «Sono i marinai a rovinare il porto» dice la gente di mare ma a Pavia nessuno vuole codificare col tempo malvezzi inaccettabili. Lo ricordino quelli che a Groppello hanno in animo di correre spesso.

Malgrado le mormorate irregolarità, malgrado le polemiche che rischiano di inquinare l'ambiente, rallypista equivale comunque a spettacolo. Spettacolo grosso a volte. Le curve ormai hanno tutte il loro nome: c'è il «tornantone Perazio» (Speedy, proprio quando a vederti c'erano i tuoi tifosi biellesi dovevi capotare), e c'è la «curva Ballestrieri» dove il ligure puntualmente in prova, in batteria ed in finale dà lezione di contro sterzo col Fulvia.

Si divertono tutti pubblico e piloti

Il pubblico si diverte e si divertono anche i piloti. Fra questi ultimi diversi in ottima, costante, evidenza. A cominciare da quel Renati che con la 112 gruppo due veramente ben curata non stupisce più nessuno ed è al comando della graduatoria del trofeo. Così Cambiaghi che lo segue ex-aequo con De Marco, Goi, Ballestrieri ed il locale Castagnola, che con una Fulvia curata in casa da lui e dal fratello si è già preso il lusso di stare davanti a Pelgata.

E altri ancora a Groppello vanno forte. Come Casati che ha una Fulvia con motore di Facetti e senza fare «numeri» ottiene tempi e piazzamenti di prima scelta. Come Reda, che sa tirare fuori la grinta ma sa anche guidare con un Ascona visibilmente inferiore come motore a quelle di Cambiaghi e di De Marco. Come Galatini che dopo aver vinto un trofeo rally cross mostra di trovarsi bene dove il fondo è levigato o quasi.

Guido Rancati

racing special mirrors

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

VITALONI produce inoltre caschi integrali STRATOS in policarbonato ed "elettronecessori" per auto

vitaloni

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

California

Sebring MACH 4

Modelli rari alla rinfusa. Don Veta di Los Angeles (a sinistra) sta illustrando i pregi dei suoi pezzi rari a Mike Richardson, un noto collezionista e «artigiano» inglese. I collezionisti più esperti sapranno riconoscere molte tra le rarità allineate alla meno peggio su questa tavola (sarebbe occorso un forziere...)

Automobiline in Borsa (per 50 milioni)



Porche Carrera RSR Martini; modello quarantatré volte più piccolo del vero realizzato con la scatola di montaggio della ditta tedesca Spielwaren Danhausen. Modelli di questo tipo, cioè realizzati in piccole serie con procedimenti artigianali, costituiscono oggi la maggior parte della nuova produzione automobilistica europea, la più apprezzata



Idea 3, questa la marca della Lancia Aurelia 2500 GT spider America della foto. Autore del modello, venduto già finito e verniciato ma disponibile anche in scatola di montaggio, è il torinese Marco Bossi da noi più volte ricordato con la presentazione di alcuni suoi modelli. Un «modellista» fantasioso che non manca di stupire



SPECIALE PER AUTOSPRINT

GINEVRA - Cento collezionisti provenienti da nove Paesi, Stati Uniti compresi; oltre 5.000 automodelli esposti; affari per almeno una cinquantina di milioni di lire. Queste, in sintesi, le cifre che caratterizzano la terza edizione della «borsa» degli automodelli, organizzata il giorno 4 maggio a Ginevra dal locale Club di collezionisti.

La raccolta degli automodelli, in occasioni come questa di Ginevra, sembra basarsi sempre più su transazioni tipicamente commerciali: sembrano finiti i tempi degli scambi tra appassionati sulla base del mutuo interesse; oggi chi vuole en-

se» del tutto simili a un mercato levantino dal momento che non esiste una quotazione fissa e oggettiva per ogni modello. Può così capitare di acquistare a 1.000 l'esemplare che il banco accanto offre a 100. Naturalmente il collezionista smaliziato non cade in questi errori ma i principianti, che sono sempre di più, non riescono a valutare esattamente e comprano al prezzo che viene loro richiesto.

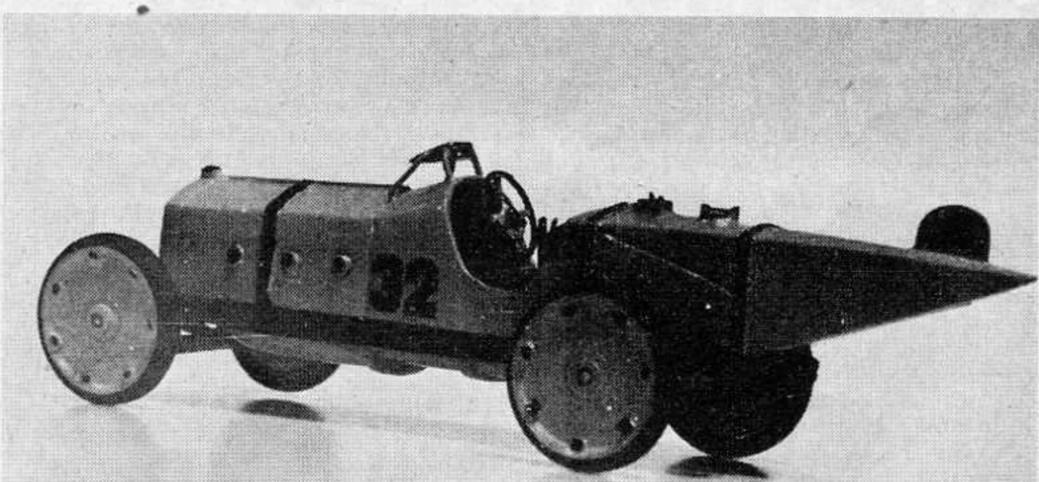
Un'orgia di rarità

Al di là di queste impressioni rimane il bel colpo d'occhio che manifestazioni di questo genere presentano sia per il neofita sia per l'esper-

John Day, un paio d'anni fa e ora abbiamo circa trecento modelli diversi che rappresentano, in dimensioni quarantatré volte più piccole del vero, le più importanti e fasciose vetture della storia dell'automobile. Si può dire che la grande maggioranza delle novità automodellistiche siano costituite da questi kit, sempre più belli ma sempre più cari: alcuni esemplari costano attorno alle 20.000 lire. Particolarmente attivi sono gli inglesi, tra i quali citiamo S.B., che ha presentato una serie di otto pezzi dedicati a altrettante vetture sportive; Mikansue con una bella Austin Healey 3.000 rallye e un paio di sportive inglesi degli anni '30; Classic Car e Auto Replicas con ri-



Due novità della S.B. inglese: a sinistra la Gordini sport del 1952, a destra la Ferrari GTO/LM del 1964. Si tratta di due modelli speciali in metallo bianco, scala 1:43, da montare



Uno dei più recenti modelli di John Day è questa Frontenac, vittoriosa alla prima edizione della 500 Miglia di Indianapolis nel 1911. Il modello era esposto in color giallo originale

trare in possesso di un «pezzo» che manca nella raccolta deve rassegnarsi a sborsare anche cifre considerevoli, dell'ordine di parecchie centinaia di migliaia di lire.

Contanti contro modelli rari, ecco i nuovi termini dei rapporti tra collezionisti. Naturalmente lo scambio avviene ancora ma è attentamente soppesato; non si cede più un modello raro per un altro, forse meno prezioso ma mancante nella collezione. Adesso lo scambio avviene sulla base della rigorosa uguaglianza di prezzi (e tutti i prezzi tendono al rialzo).

Se, da una parte, questo nuovo corso dei rapporti tra collezionisti ha portato a una migliore chiarezza, dall'altro tende a rendere queste «Bor-

to. Capita infatti molto raramente di vedere tante rarità tutte insieme; una decina di Maerklin anteguerra in perfette condizioni oppure la serie delle Graham Paige Tootsietoy rappresentano una visione che solo pochi fortunati hanno potuto avere in precedenza. Per non parlare dei «jouets d'époque» in lamierino variopinto che diventano sempre più desiderabili e numerosi come se il passare del tempo li facesse migliorare in qualità e in quantità.

Accanto alle rarità d'anteguerra erano visibili numerosi kit odierni, cioè gli automodelli da costruire unendo tra loro le parti comprese nella scatola. Aveva iniziato timidamente un inglese,

produzioni di Ferrari, Maserati, Aston Martin, MG ecc. Ricordiamo poi John Day che ha finora realizzato 77 modelli alla Mercedes GP del 1914 alla Tyrrel 006 del 1973.

Mercedes da 250 kmh

Anche sul continente europeo gli «artigiani» sono in piena attività. I tedeschi hanno realizzato parecchi kit scegliendo vetture poco note ma ricche di significato quali le Mercedes e Autounion carenate che disputarono la corsa dell'Avus nel



HUNT «spagnolo»

• Rapido esodo di **JAMES HUNT** dall'Inghilterra, dopo le parole pronunciate dal Cancelliere dello Scacchiere (una specie di Ministro delle Finanze) qualche settimana fa. James si è trasferito in una casa che si è comprato nel sud della Spagna. HUNT intanto ha accettato l'offerta di Wyer di correre nel mondiale Marche con la GULF (in coppia con Schuppan). Debutterà al Nurburgring.

• Anche il comune di Frugarolo, in provincia di Alessandria, si è ricordato della sua campionessa in gonnella, nativa e abitante appunto nel piccolo centro lombardo. Il giorno 1. maggio infatti nel Palazzo comunale il sindaco ha consegnato a **Lella Lombardi** una medaglia per meriti sportivi: nella motivazione si parla di trionfali successi nel campo automobilistico comprendenti il titolo italiano F. Mexico '73, vari successi in annate precedenti e un secondo posto di classe al Mugello di alcuni anni fa.

«BAFFO» postino

• Ai tanti riconoscimenti ottenuti nella sua lunga carriera, ora **GRAHAM HILL** può aggiungere il Trofeo 1973 dell'Auto Club degli Uffici postali, per il suo contributo allo sport automobilistico.

• Un «nuovo» concorrente nella gara di F. 5000 a Thruxton il 27 maggio sarà il divo francese della Formula Renault, **RENE ARNOU**, che piloterà una delle McLaren M19 ex ufficiali di Tony Kitchiner.

• Il primo round del campionato rallies del **SUD AFRICA** è stato vinto da Fekken-Borman al volante di una Escort. Queste vetture hanno occupato quattro fra i primi nove posti in classifica.

• In previsione del ritorno alle gare internazionali, con la corsa di F. 2 del 28 giugno, al circuito di **ROUEN** viene realizzata una chicane alla curva Six Frères, ove trovò la morte Gerry Birrell in prova l'anno scorso.

• Stanno già arrivando richieste d'iscrizioni per il **RALLY DEI MILLE LAGHI** (agosto) e due sono quelle della Simca per Fiorentino e Toivonen. Ci saranno poi un paio di Datsun per Kallstrom e Gronholm, per lo meno due Escort per Mikko e Makinen e, forse, una terza per Markku Alen, d'altro canto, potrebbe invece pilotare una Fiat Abarth.

• Della nuova **BRABHAM F. 1** si riesce a scoprire poco, salvo che si tratta di una nuova Brabham F. 1, infatti il team si limita ad ammettere che si spera di averla pronta per Monaco. Corre comunque voce che sia piccola, con telaio in tubi, l'abitacolo spostato in avanti e tutti i serbatoi del carburante radunati fra lo schienale del sedile e il motore. Pare che in prove preliminari abbia accusato guasti ai freni e all'albero di trasmissione ed ecco il perché del rinvio del debutto, dato che si era pensato di vederla in Spagna.

Beltoise anglofobo

PARIGI - BELTOISE ha formulato dure critiche nei confronti dei circuiti inglesi. Ha dichiarato che non ne esiste neanche uno sicuro e quando gli hanno chiesto perché, invece di andare a Silverstone, ha corso a Hockenheim ha risposto che non gareggerà mai più su circuiti inglesi «se non proprio costretto». «Non sono un vigliacco — ha aggiunto — ma sarei stupido ad andare in un posto di cui so che è pericoloso. Andrò al Gran Premio perché non posso farne a meno, ma spero che metteranno ripari in punti come, per esempio, la curva del Pad-dock».

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• **DAVE CHARLTON** pare avviato a vincere il suo quinto consecutivo campionato sud africano di F. 1, dopo avere dominato il round d'inaugurazione a Pietermaritzburg, pur essendo partito dal fondo dello schieramento. I primi tre rounds del campionato erano stati soppressi per la crisi petrolifera.

• Il campione che fu, in F. 5000, **ALAN ROLLINSON** ha trovato un patrocinio per riprendere a correre in questa formula e anche in F. Atlantic. Piloterà una McRae in F. 5000 e la GRD ufficiale nell'Atlantic.

• In F. 5000 avrete forse notato che Ashley e Lella Lombardi pilotano per il team **SHELLSPORT** su Lola verniciate in giallo. Per creare confusione, adesso c'è un'altra squadra Shellsport di F. 5000 e le vetture, verniciate in nero, si chiamano chissà perché Shellsport M19K. L'M19 rappresenta l'indizio principale, dato che le vetture sono due ex McLaren M19 di F. 1 largamente modificate da Kitchiner, soprattutto con una nuova sospensione posteriore. L'unico pilota del team è il francese Arnou.



LONDRA - Nella sua recente pubblicità in Inghilterra la Goodyear ha sfruttato parecchio i personaggi. Qui vediamo Stewart con la Tyrrell 003 sul famoso vecchio circuito di Brooklands, mentre si girava un film pubblicitario (Jackie si è rifiutato perfino di sedere nell'abitacolo della Tyrrell, però ha pilotato la Granada) e Lella Lombardi con Tony Gilhorne, il direttore vendite dei Goodyear da corsa. La Casa riferisce anche commenti di alcuni dei «suoi» piloti sulle modifiche d'Indianapolis. Foyt: «Corro qui da diciassette anni e l'esperienza mi è sempre stata utile. Ora dovrò cambiare la mia tecnica di guida, nella Curva Quattro». Rutheford: «Si deve imparare da zero come guidare nella Curva Quattro, un punto molto importante per la gara».

• Quest'anno si svolgerà in **BRASILE** dal 22 novembre all'1 dicembre il 9. Salone dell'Automobile, al centro fieristico di Anhembi Park a Sao Paulo. L'esposizione sarà aperta a produttori brasiliani

• Il motivo per la soppressione della gara di F. 2 non di campionato al **NURBURGRING** non è stato reso noto, ma si ritiene che sia dipeso dalla concomitanza con il GP di Spagna, che per i tedeschi significava l'assenza di Mass e di Stuck. In effetti Stuck ci sarebbe stato, ma non Masse che quest'anno non corre in F. 2.

• Il programma assicurativo della **LLOYD** per le corse, iniziato nel 1970, ha un futuro garantito. Ormai superato il periodo di prova di tre anni, si è annunciata la continuazione del programma e attualmente ne usufruiscono cinque squadre di F. 1 di primo piano (prima del GP d'Inghilterra 1973 neanche una), più quasi tutte quelle di F. 5000 e dieci vetture di F. 2.



ENSIGN rivalutata

• In recenti prove a Silverstone **SCHUPPAN** ha girato in 1'18"3 con l'Ensign, tempo che sarebbe stato competitivo nell'International Trophy, inoltre più veloce di un intero secondo, nei confronti del tempo che è riuscito a segnare Redman pilotando la Shadow per la prima volta. Ciò dimostra che Brian aveva ragione, dicendo che tutto sommato l'Ensign è molto competitiva.

• Dopo che **VON OPEL** ha lasciato l'Ensign, Mo Nunn ha detto che è possibilissima una «riunione» in futuro, quando sia il team Ensign che von Opel avranno compiuto progressi sufficienti per potere tornare insieme.

• Sono già arrivate oltre cento iscrizioni per il **RALLY DI SCOZIA** (13-18 giugno) cogliendo di sorpresa l'AC scozzese. Fra i principali rallyisti che capeggiano l'elenco: Clark (RS 1600), Cowan (Vauxhall Magnum), Fowkes (RS 1600), Boyd (RS 1600), Tordoff (Porsche Carrera). Ci sarà poi anche una vettura proveniente dal Kenia. La Desai Motors di Nairobi manda per via aerea la Datsun con la quale Rosemary Smith e Pauline Gullick hanno vinto la coppa delle Dame al Safari. Saranno di nuovo loro al volante.

Più inglesi alle corse

• In Inghilterra le **GARE DI PASQUA** hanno avuto un fattore comune molto soddisfacente: l'affluenza di pubblico. Webb, dell'MOD, ha riferito di un aumento del 50% nelle presenze a Oulton Park, Snetterton e Brands Hatch, appunto in quel periodo.

• Corre voce insistente che, dopo tutto, ci sarà una gara di F. 2 in **INGHILTERRA**, durante questa stagione. Pare che ci siano trattative fra un signore molto ricco, che patrocina un team con due vetture di F. 2, e l'MCD. Il problema maggiore pare essere la data da inserire in calendario e al più presto si tratterebbe di agosto o di settembre. La gara non sarà di campionato e potrebbe venire abbinata a una di F. 5000.

HENTON già da F.1

• Praticamente vincitore di tutte le gare di F. 3 cui partecipa, **BRIAN HENTON**, si sta ponendo in buona posizione per ottenere una guida di F. 2. Mosley ha detto che Henton sostituirà Stuck o Dépailler ogni volta che questi non saranno disponibili per impegni in F. 1 e che la vettura ufficiale di scorta (non ancora costruita) sarà probabilmente affidata a lui verso la fine dell'anno. Del resto, al Racing Car Show del 1973 Henton aveva predetto che entro il 1975 sarebbe passato in F. 1.

• La settimana scorsa **HENTON** ha vinto in F. 3 a Silverstone, partendo dalla posizione al palo. Per un poco lo ha minacciato Ribeiro (dopo è arretrato per guasto) che finalmente comincia ad avere l'aspetto di alcuni degli spericolati sudamericani che ci siamo abituati a vedere in F. 3 nei recenti anni. In gara c'era anche l'indonesiano Waino, che faceva il suo debutto europeo su una March Ippocampus. La gara è stata sospesa dopo nove giri perché per via della pioggia molti piloti, che montavano slicks, facevano testa-coda.

• Prim'ancora di avere gareggiato con la vettura di F. 2, **TONY BRISE** ha già chiuso la sua progettata combinazione con la Elden. Correrà invece con il Team Modus di Teddy Savory in gare di Formula Atlantic, più qualcuna di F. 2, la prima delle quali al Mugello il 14 luglio. Progettista della Modus è Marquart.

• In Giappone è in via di costruzione una quarta **MAKI**, per la quale i progetti non sono però chiari. Ganley dice di essere l'unico pilota ingaggiato dal team e che non si è più parlato di usare un motore giapponese.

• La **FORD** potrebbe, secondo il New York Times, togliere dai guai la Citroën. Corre voce che la Casa francese sarebbe in vendita, anche se funzionari a Parigi lo smentiscono. Il giornale americano dice invece che ci potrebbe essere un accordo con la Ford, per via del grosso investimento negli Stati Uniti, della Michelin, il cui presidente è il maggiore azionista della Citroën.

• Nei giorni 31 maggio e 1. giugno si terrà a Sorrento il « IV CONVEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE ». Per quell'occasione la General Motors Italia ha istituito un premio giornalistico riservato ai giornalisti professionisti e pubblicisti per gli articoli scritti e pubblicati fra il 30 maggio e il 30 settembre 1974. Il premio è di L. 2.000.000 e potrà essere assegnato ad un solo giornalista oppure essere diviso fra vari ex-aequo, purché i singoli premi non risultino inferiori a mezzo milione di lire.

Come si fa « pareggio »

TORINO - Ha destato qualche perplessità il fatto che, nonostante tutte le voci corse, la FIAT abbia potuto presentare un **BILANCIO ATTIVO '73** (sia pure di qualche diecina di milioni). La spiegazione eccola: anzitutto la FIAT ha rinunciato ad effettuare le quote di ammortamento accelerate, circa 30 miliardi. Poi è stata rinviata al '74 la spesa di 36 miliardi per attrezzature realizzate nel '73. Sommando le due cifre si hanno 66 miliardi che, tolti al bilancio '73, hanno permesso di realizzare un pareggio, in realtà solo contabile.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

Più care le OPEL

• La **GENERAL MOTOR ITALIA** annuncia che, in seguito ai provvedimenti sulle importazioni, deve ritoccare i prezzi di listino delle Opel.

• A **RICHMOND**, in Virginia, la **DUPONT** costruirà un nuovo stabilimento, destinato a produrre annualmente 25.000 tonnellate della sua nuova fibra « Kevlar », nota, sin dal 1970, sotto il nome di « Fibra B » per il rinforzo dei pneumatici.

• Dal 17 al 21 maggio, avrà luogo al Palazzo delle Esposizioni di Ginevra, il **SITEV**, prima esposizione internazionale dei fornitori dell'industria del veicolo. Nazioni di tutto il mondo esporranno materie prime e prodotti manifatturati, suscettibili di essere usati da tutti i costruttori di veicoli.

• Il **GIRO D'EUROPA**, la più lunga gara di durata, si svolgerà nonostante tutto e il via avverrà il 3 ottobre a Erbach con arrivo, come sempre, a Travemunde il 19 ottobre. La gara era stata soppressa dall'AC dell'Hannover per via della crisi petrolifera.



La crisi energetica ha aguzzato l'ingegno del signor Vittorio Sorgato, che in sei mesi ha progettato ed assemblato questo veicolo con propulsione ad aria compressa. Ha un'autonomia di circa 70 chilometri e pare possa raggiungere agevolmente una velocità di 70 kmh

• Lo sconto del 12% sulle tariffe delle polizze di assicurazione delle automobili resterà fino al 31 dicembre, anche se le limitazioni alla circolazione fossero abolite.

• La nuova denominazione della Shell è **INDUSTRIA ITALIANA PETROLI**, dopo decisione presa dall'assemblea della società riunitasi a Genova.

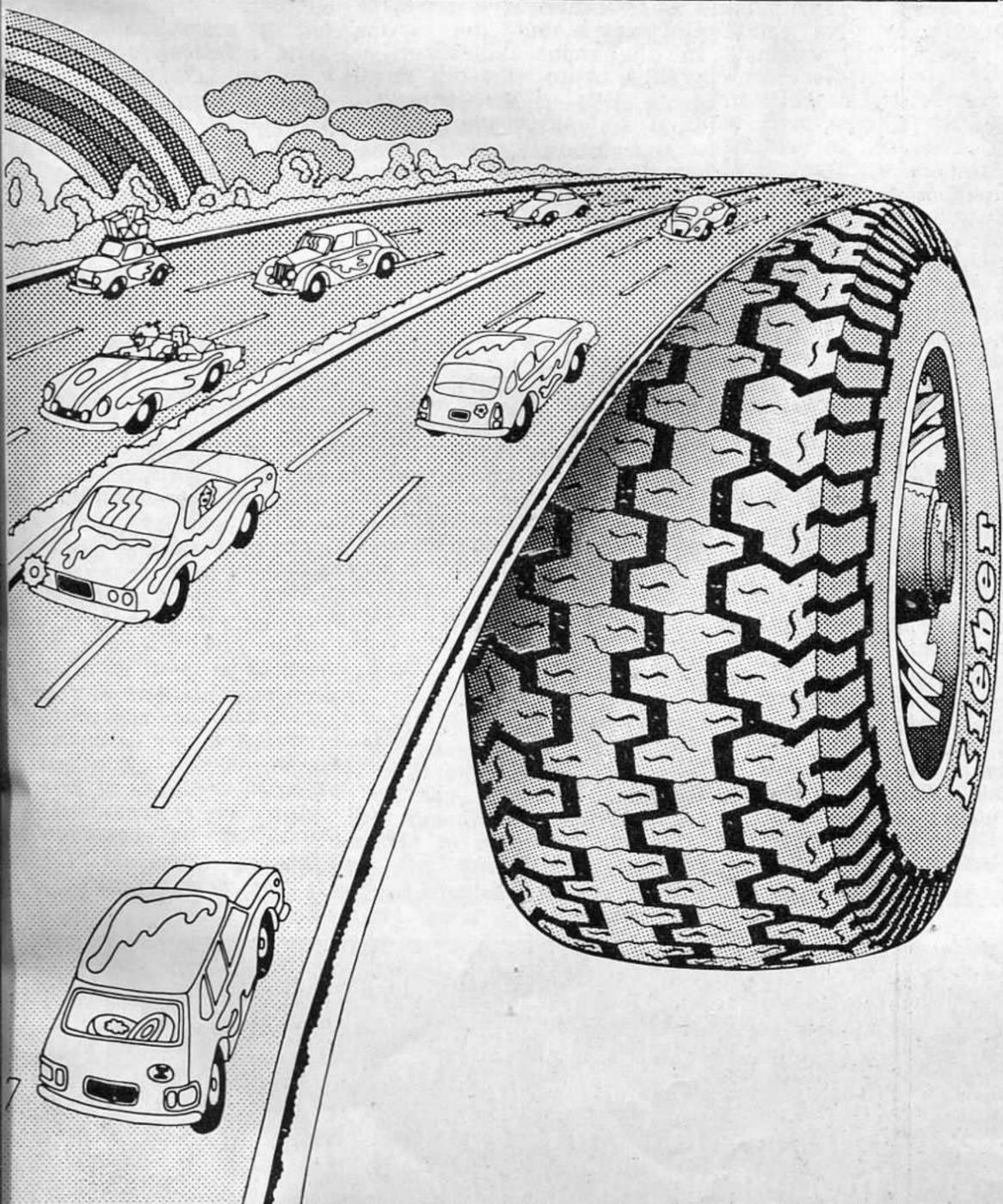


Allegra ...LEYLAND

• Dopo meno di un anno dalla sua presentazione, da parte della British Leyland la **AUSTIN ALLEGRO** (in Italia si chiama **REGENT**) è al sesto posto nella lista delle vetture inglesi che godono di maggiore popolarità e si è aggiudicata il 5% del mercato interno.

• In **GRAN BRETAGNA**, il fatturato di automobili nuove nel primo trimestre del 1974, ha registrato una flessione del 29,8 per cento nei confronti dello stesso trimestre 1973. Soltanto la British Leyland ha registrato un lieve aumento, mentre Ford, Vauxall e Chrysler sono in netta perdita.

• La **PETROL INJECTION Ltd.** ha messo in produzione la versione del proprio sistema elettropneumatico **TJ** di iniezione della benzina, con controllo delle emissioni, per vetture passeggeri. Il TJ soddisfa le più moderne esigenze sia sul controllo delle emissioni, sia per il minor consumo di carburante.



Kléber V10S quanta strada felice ti dà:

Parliamo - ad esempio - del Concorde: centoundici tonnellate che impattano il terreno a duecentoquaranta chilometri all'ora: su pneumatici Kléber.

Idem il gigantesco Jumbo.

Sull'asfalto bagnato o viscido o rovente.

Anche tu puoi affidarti a Kléber.

Kléber V10S non ha problemi, né di tenuta né di durata.

Kléber V10S: quanta strada felice ti dà.

Kléber



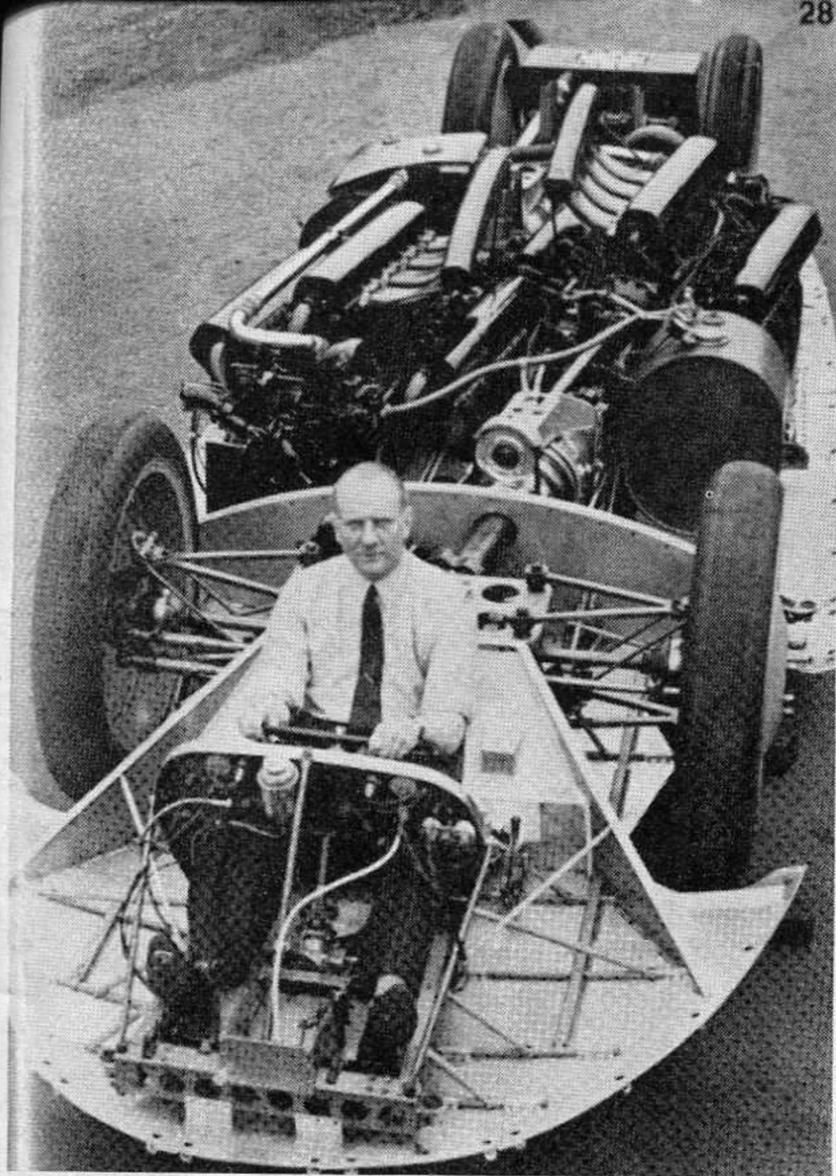
Un lusso troppo caro

Ho assistito alla 1000 km di Monza, del 25 aprile scorso, a circa 150 metri dal punto in cui è avvenuto l'incidente a Silvio Moser. Probabilmente sarà confermata la meccanica dell'incidente: un guasto improvviso alla Lola l'ha fatta deviare sulla destra, ma la gravità dell'urto è dovuta alla presenza della March di Serblin che già da molto era ferma in posizione pericolosa.

Non sta a me stabilire delle responsabilità, però è chiaro che se la March fosse stata tirata indietro di 20-30 metri, cioè dentro al raccordo Junior, l'incidente avrebbe avuto conseguenze meno gravi, anche se l'urto contro il guard-rail sarebbe avvenuto con un'angolazione di almeno 40°, vista la direzione dei segni lasciati sull'asfalto dalla macchina.

Perché la macchina di Serblin è rimasta così a lungo in posizione pericolosa? La vettura antincendio è intervenuta con notevole sveltezza, ma come mai l'ambulanza, che era a soli 200 metri, è intervenuta solo dopo quasi 2 minuti? A quando i commissari professionisti addestrati con gru ed argani? L'incidente ripropone il problema delle macchine ferme ai lati della pista: in questo caso c'era la possibilità (non sfruttata) di eliminare lo ostacolo, ma dove il guard-rail è continuo? Non sarebbe il caso di interromperlo ad intervalli regolari con aperture opportunamente raccordate? E non sarebbero necessarie corsie apposite per i mezzi di soccorso, almeno sui nuovi circuiti?

Giovanni Pasini - Burago Molgora (Milano)



LA FOTO

Il record più lungo

Caro Autosprint, vorrei che pubblicassi una foto della «Railton Napler» di John Cobb e che mi documentassi alcuni dei suoi dettagli tecnici. Più saranno, e meglio sarà.

Roberto Candura - Caltanissetta

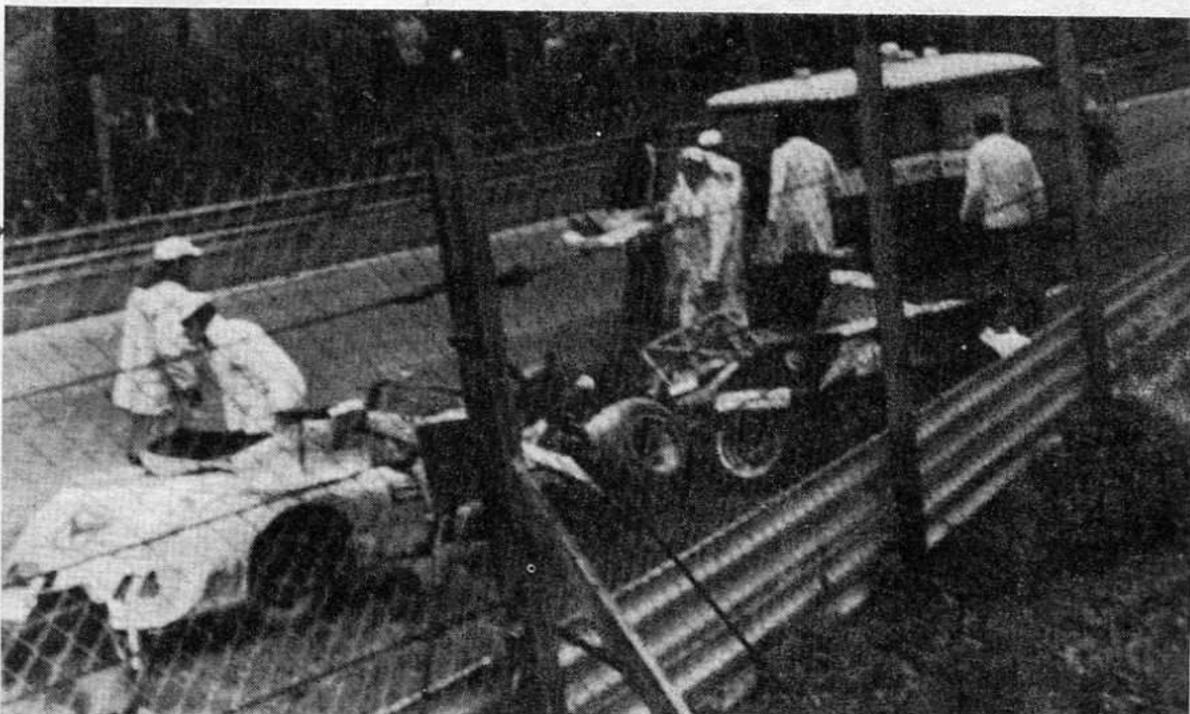
Il record che John Cobb stabilì nel 1947, con la sua speciale vettura da record, fu uno dei più longevi della storia della velocità su terra. A parte il fatto che l'inglese batté, in quella occasione, il record da lui stesso stabilito, sempre a Bonneville, nel 1939, ci vollero ben 17 anni perché Donald Campbell superasse, e di soli 14 kmh, il favoloso record di Cobb, che nella media delle due corse stabilì la velocità di 634,379 kmh.

Sia per i tentativi del 1939, che per quelli del dopoguerra, Cobb utilizzò lo stesso veicolo, semplicemente aggiornato dal suo costruttore, Reid Railton (da cui il nome), un veicolo progettato senza dovizia di mezzi ma con grande buon senso e «fiuto» per i problemi aerodinamici. Per dire della cura posta nella ricerca della maggior penetrazione, basti dire che si abolì il radiatore, sostituendolo con un serbatoio da riempirsi ogni volta di ghiaccio, a contatto con l'acqua di raffreddamento.

La Railton utilizzava due motori da aereo costruiti dalla Napier (non Napler), del tipo «Lion», ciascuno a 12 cilindri a V, alesaggio-corsa 139,7 x 130,2, cilindrata complessiva 47.870 e potenza totale di 2500 CV. Non molto, se si pensa che la grande rivale di questa vettura, cioè la «Thunderbolt» di Eyston, aveva due Rolls-Royce da 73.164 e della potenza di quasi 5.000 CV.

3 due motori, come si può notare nella foto, erano disposti in maniera asimmetrica, ed ognuno comandava un assale, con trazione quindi sulle quattro ruote. La Railton-Napier, che nel dopoguerra assunse il patrocinio ed il nome della Mobil, aveva tre marce, ma non la frizione, e doveva quindi essere messa in movimento ed in moto spinta da un autocarro. La vettura aveva una aerodinamica eccellente e pesava poco più di 3 tonnellate.

Le informazioni e le foto sono state tratte dal volume «Verso il muro del suono», di Paul Clifton, edito dalla LEA.



Sono trascorsi quasi quattro minuti da che la Lola di Moser ha urtato il guard-rail schiantandosi poi contro la March ferma. Il pilota svizzero viene finalmente soccorso dagli infermieri, e caricato sull'ambulanza

Lei ci rovescia addosso una valanga di perché e di interrogativi per i quali non abbiamo risposta. O meglio, la risposta l'avremmo, ed è quanto andiamo ripetendo non sappiamo neanche noi da quanto tempo a proposito di sicurezza dei circuiti; peccato solo che ai giornalisti ed agli spettatori non competano ancora compiti decisionali, altrimenti forse si sarebbero fatte le cose con un po' più di buon senso.

Siamo e saremo nemici dei guard-rail, per lo meno là

dove se ne può fare a meno. Ma cosa vuole pretendere, caro signor Pasini, da una sottocommissione circuiti e sicurezza che scopre che i guard-rail debbono stare il più vicino possibile alla pista, poi con riluttanza è costretta ad ammettere che invece è meglio che stiano il più lontano possibile, ed infine collauda circuiti-trappola come Rouen, mettendosi in pace la coscienza con la promessa di una chicane, il che vuol poi dire nuove barriere...

Quanto al caso Moser, le

nostre considerazioni le abbiamo fatte in sede di cronaca, con le indicazioni esatte della dinamica dell'urto, delle sue probabili cause, e dei tempi di intervento, indicazioni che non ci sono state smentite né a voce né per iscritto. E questo ci spiace, perché avremmo preferito avere torto. Noi potremmo al limite permetterci il lusso di «sbagliare», nel descrivere un incidente, ma l'Autodromo di Monza non può permettersi di «sbagliare» nel soccorrere un pilota: è un lusso che pagheremo tutti.



MOMO

LINEA SPORT

ROSSI

Campagnolo



PORTA PORTESE 6 AUTOCARRO TEL 5806812 5891274



Caldo, afa, aria irrespirabile, ecco i principali nemici degli automobilisti durante la guida. Per evitare i casi di disagio, la sonnolenza durante la guida e la lentezza di riflessi, Veglia Borletti ha realizzato un condizionatore che in un attimo trasforma sei metri cubi d'aria viziata in fresca brezza primaverile.

CARLO DELLA MARRA - Roma — Nel campionato italiano gruppo 2, non vi sono gare con punteggi moltiplicabili per coefficienti, neppure la 4 Ore di Monza. Fino all'anno scorso, i gruppi 2, 4 e 5 avevano un Trofeo della Montagna. Quest'anno, vi sono solamente titoli di «zona».

GIANCARLO PAPA - Bari — Infatti, è una derivazione da un'Autobianchi A112.

J. PRATS - Badcellona (Spagna) — Ecco gli indirizzi che abbiamo: Stebel, via dei Montecchi 15, 36100 Vicenza. Everest Gomma, via Santa Barbara, 48010 Fusignano (Ravenna).

ANNAMARIA MONDIN - Onigo (Treviso) — Con un solo indirizzo (presso Fiat-Abarth, corso Marche 38, Torino) dovrebbe riuscire a «prendere» tutti quei piloti, poiché di alcuni gli indirizzi privati non li abbiamo.

ARMANDO BRAGAROLO - S. Pier d'Usonzo (Gorizia) — Siamo contenti che il regalo le sia piaciuto. Ad Hans Joachim Stuck può scrivere presso la March, Murdock Road, Bicester, Oxon, Gran Bretagna.

GIAMPAOLO BIGNARDI - Massa Finalese (Modena) — Ecco gli indirizzi che abbiamo: Scuderia Nettuno, via Calori 9, Bologna. Scuderia Italia, via Olmetto 10, Milano. Castrol Italiana, via Aosta 4/A, Milano. Motul, CILT, via Capua 40, Torino. Mobil Oil Italia, piazzale dell'Agricoltura 24, Roma.

LORENTINO RANDELLINI - Tegoletto (Arezzo) — Siamo dell'opinione che se un particolare accessorio è usato piuttosto che un altro, nelle corse, è perché va meglio. Pertanto, è evidente che sono preferibili i fari a luce bianca. Non tutti, però, sono di profondità. Se vi sono due coppie di fari supplementari, una coppia è a lama larga.

ALESSANDRO DI MASI - Maasmechelen (Belgio) — Lei ci imbarazza, caro lettore, con i suoi complimenti, ma abbiamo già avuto occasione di raccomandare, da questa rubrica, di non inviarti più foto di vetture con il distintivo «300 all'ora»: sono troppe, infatti, e siamo sinceramente dispiaciuti di non poter accontentare soprattutto voi, che ci seguite dall'estero.

GIORGIO ARIENTI - Barlassina (Milano) — E lei staggliuzza una copia di Autosprint solo per inviarti quel ritaglio? Non era proprio necessario, anche perché ce ne eravamo accorti da soli. E veniamo alla Formula 1 Connaught. Presentata nel 1954, derivata dalla F. 2 della stessa casa. Il telaio era a due longheroni paralleli, e quattro traverse, in tubi di larga sezione. Il motore anteriore era un 4 cilindri Alta, 93,5x90, 2470 cc, distribuzione bialbero ed alimentazione ad iniezione Hillborn, 240 CV. Sospensioni anteriori a bracci triangolari sovrapposti, posteriore con ponte De Dion, cambio Armstrong-Siddeley a 4 velocità. La carrozzeria era caratterizzata da un'accurata ricerca aerodinamica, con una vistosa pinna posteriore. Il suo debutto in corsa avvenne a Goodwood, il giorno di Pasqua del 1955, nelle mani di Tony Rolt.

MATTEO ROBAGLIO - Ponte S. Pietro — Abbiamo in sospeso un versamento di lire 4000 per una nuova iscrizione al Club. Preghiamo il signor Robaglio di comunicarci, anche telefonicamente (int. 30) la sua provincia di residenza, in quanto di Ponte S. Pietro c'è n'è più d'uno. Grazie.

LUCIANO BELARDINELLI - Roma — Accettiamo il suo piccolo sfogo, anche a noi a volte capita di porci le stesse domande. Quanto a quella statistica, non è il genere di «conteggi» che ci piace fare, ma anche a noi sembra un numero esagerato.

DAVIDE TIMO - Trieste — La sua è una lettera piena di buon senso, che sottoscriveremmo senz'altro. Purtroppo però, molto spesso è molto più facile vietare che educare. E Dio sa quanto i neopatentati ne avrebbero bisogno...

FILIPPO SOLEZZI - Genova — Non abbiamo visto quella trasmissione, e da quanto lei ci riferisce, abbiamo fatto male. Ad ogni modo, come forse avrà lei stesso nel frattempo letto, il personaggio si è già ampiamente ricreduto su certe eventualità, nella rubrica che tiene su un noto settimanale a rotocalco. E lei, ci scriva pure quando vuole. Magari a macchina, però...

VITTORIO VALPONDI - Suzzara (Mantova) — Ecco gli indirizzi: Bertone, Corso Allamano 46, Grugliasco (Torino). Vignale, strada del Portone 177, Grugliasco (Torino). Zagato, via Arese, Terrazzano di Rho (Milano). Pininfarina, via Lesna 78-80, Grugliasco (Torino). La laurea in architettura riteniamo possa essere un titolo non disprezzabile per uno stylist.

GIAMPIERO DALL'OLIO - Rho (Milano) — La SIAS, la società che gestisce l'autodromo di Monza, pubblicava un annuario con moltissime informazioni, anche storiche, relative all'impianto. Provi a cercarne una copia, o all'ufficio dell'Autodromo oppure all'AC Milano. Ad ogni modo, nel 1933 l'autodromo aveva già una pista sopraelevata, sul disegno di quella attuale ma con sopraelevazione minore. Fu proprio l'incidente cui lei si riferisce a decretarne l'abbandono. L'attuale sopraelevata, ora in disuso, fu costruita nel dopoguerra.

GIANCARLO MINELLI - Ferrara — Se non ha già — nel frattempo — definito l'acquisto o deciso altrimenti, le possiamo dire questo: riteniamo sia molto improbabile, oggi come oggi, prendere una «fregatura» acquistando una vettura di quella nota e tradizionale marca. La «colpa», se così si può dire, della sua scarsa diffusione risiede probabilmente nel fatto che moltissimi automobilisti si fanno troppo influenzare dalle prestazioni. Siamo certi di non averla soddisfatta, ma a molte delle sue domande non possiamo rispondere soprattutto in mancanza di un'esperienza diretta che — sinceramente — non abbiamo fatto.

GIUSEPPE CIANI - Empoli (Firenze) — Il ritaglio che lei ci ha inviato è estremamente istruttivo. Speriamo solo che non vi siano troppi «esempi» del genere, anche se abbiamo poche speranze in proposito.

LETTERA FIRMATA - Torino — Riceviamo, a suo tempo, la lettera riguardante il «caso» dell'AC di Torino, ma rimanemmo sempre indecisi a pubblicarla. Ci faccia sapere se, attualmente, la situazione è ancora quella da lei descritta cinque mesi fa.

MARCO VEGETTI - Milano — Parlando delle Formula 1 attuali, solo una cosa è certa: che il peso minimo è di 575 kg. Detto questo, le comunichiamo i pesi «circa» che conosciamo: Tyrrell 1973, 625; Tyrrell 1974, 600; Lotus 1973, 617; Lotus 1974, 576; BRM P 201, 594; March 741, 590; Lola T 370, 620; Brabham BT 44, 577. Le cifre insomma sono ufficiose, anche perché ormai raramente vengono pesate.

FERNANDO GROSSI - Garlasco (Pavia) — Ecco qualche indirizzo: Martini International Club, corso Vittorio Emanuele 32, 10123 Torino. Champion Italiana, via XII Ottobre 2, 16100 Genova. Fina, via Rossini 6, 20122 Milano. Motul, Cilt, via Capua 40a, Torino.

GIORGIO IOZZI - Pisa — In effetti, la temperatura da lei letta è piuttosto bassa, quanto meno non è nell'ordine delle temperature ottimali di funzionamento. Ma perché non ha provato a fare qualche chilometro alleggerente, in montagna? Forse perché la vettura è in rodaggio? Ad ogni modo, questo l'indirizzo richiesto: Krautli elettrica, via Figino 12, Milano.

MARIO COLLARIN - Ponte nelle Alpi (Belluno) — Potete provare a rivolgervi allo Sport Club Maggiore, via Don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara), od anche all'Automobile Club di Pavia, piazza Guicciardi 5.

DONATO DOLCINI - Roè Volciano (Brescia) — I manifesti ricominciano, caro lettore, ed arriveranno anche quelli che vuole lei. Ci vuole pazienza, però, perché ora come ora trovare la carta è un problema. E grazie per le belle parole.

FRANCO CALMARI - Gardolo (Trento) — Ecco l'indirizzo richiesto: Mattel, 28040 Oleggio Castello (Novara).

LORENZO LAZZARI - Bologna — Può rivolgersi a Mike Hailwood scrivendo presso la McLaren Cars, 17 David Road, Colnbrook, Bucks, Gran Bretagna.

FRANCO BERTOLINI - Weinheim (Germania Occidentale) — Ecco qualche indirizzo: Conrero, strada Carignano 46-4, Moncalieri (Torino). Facetti, via Veneto, Bresso (Milano). Bosato, piazza Carducci 130, Torino.

«CIMADE» - Roma — Noi abbiamo questi indirizzi, a Roma: Sinibaldi, via della Penna 16; Barone, viale Parioli 95. Altrimenti, si rivolga alla Linea Sport, piazza De Agostini 3, Milano.

PIERO BREMITA - Casacalenda (Campobasso) — Siamo spiacenti del ritardo, ma il pacco (che portava il n. 1620) è stato da noi spedito il 25 marzo. Speriamo che nel frattempo le sia arrivato! Per quanto riguarda l'altra sua osservazione, essa è pertinente: è una A*112.

RAFFAELE COPPOLA - Cosenza — E' ancora troppo presto per conoscere l'entità del prezzo dei biglietti per il prossimo Gran Premio d'Italia. Tieni presente che per la recente 1000 km. un biglietto della tribuna principale, numerato, costava.



● All'Arena di Verona il Concorso Ippico Nazionale «Città di Verona» ha avuto, come ogni anno, fra i ricchi premi, una splendida coppa offerta dalla BMW destinata al vincitore della gara intestata alla «Società Bavaria S.p.A. - Automobili BMW». Se la son disputata cento cavalieri e amazzoni della cat. F: l'ambito trofeo è stato aggiudicato al cavaliere Michele Spavro di Santarosa su Lojana che si è imposto su Diego Ranetti («Golden Girl») e Gerardo Fabioni (Vlan). Nella foto la gentile signora Sylvia Sodi, consorte dell'Amministratore Delegato della Bavaria Società Importazioni e Vendite S.p.A. - Automobili BMW, consegna la coppa al vincitore.

Un'ala antisoletto



● L'Aletta parasole avvolgibile regolabile «AR» è un nuovo prodotto FILTRAVEDO. Si differenzia dalle tradizionali di serie poiché avvolgibile e consente quindi una regolazione variabile in altezza; inoltre, nella stagione estiva quando la macchina è parcheggiata al sole, è possibile con l'aletta (tendina) totalmente abbassata ridurre la temperatura all'interno dell'abitacolo, e il surriscaldarsi dei sedili e del volante. E' in commercio in due misure da cm. 44 e cm. 50. il prezzo si aggirerà attorno alle 6.500 - 7.000 lire.

● In occasione del primo volo della Japan Air Lines proveniente da Tokyo via Mosca, è giunta a Roma una coppia di «Onagadori» inviata in dono dal Governatore di Tokyo Riichiki MINOBE al Sindaco di Roma Clelio DARIDA, e da questi destinata allo zoo di Roma. «Onagadori» significa alla lettera «uccello dalla lunga coda» (questa infatti può raggiungere la lunghezza di 6 metri negli esemplari adulti), che in Giappone è simbolo di felicità. Sono un incrocio tra fagiani e polli.

● Il «Greenfire» è un altro nuovo prodotto commercializzato da l'Autoaccessorio di Milano, utile per poter prolungare ulteriormente la vita di una batteria. Il «Greenfire» è in grado di rigenerare e prolungare la vita della batteria vecchia e consente avviamenti rapidi anche quando di notte la temperatura si abbassa notevolmente o dopo una lunga inattività della vettura. Il prezzo di questo prodotto confezionato in tubetto contenente la dose completa per una batteria è di 1.400 lire.

Automobiline in Borsa (per 50 milioni)

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

1937. In quell'occasione vinse la Mercedes W 25 di Herrman Lang alla media di oltre 250 chilometri orari, un primato che doveva restare imbattuto fino alla 500 Miglia di Monza del 1957. Produttore di questi modelli è la Spielwaren Danhausen di Aquisgrana che ha, inoltre, presentato riproduzioni di Porsche Carrera RSR Martini, BMW 326 berlina e vendeva i modelli Knorr, tra i quali spiccava una bella BMW 328 spider in scala 1:24. Gli italiani non restano indietro e a Ginevra l'hanno dimostrato: la FDS di Francesco De Stasio esponeva la sua serie di 6 modelli tra i quali segnaliamo Fiat 1100 Mille Miglia del 1947, Ferrari 125 gran prix del 1948, bisiluro Tarf. Tutti questi modelli sono in metallo cosiddetto bianco, cioè una particolare lega facile da lavorare e che consente di ottenere dettagli molto fini.

Altre «marche» italiane sono la «Idea 3» del torinese Marco Bossi al quale si deve una bella

Lancia Aurelia 2500 GT spider America, venduta già montata e rifinita e disponibile anche in scatola di montaggio; la «Modelli R» del milanese Paolo Rampini che offre esemplari in metallo oppure in fibra di vetro di alcune Lancia (Aprilia, Ardea, Aurelia, Flaminia), della Porsche 1500 e della Autounion record. Mancavano a Ginevra due altri «artigiani» di casa nostra, «King Models» e Angelo Brescianino di «Zeppelin»; i loro modelli sono comunque disponibili presso alcuni negozi italiani.

Come si è detto, nel corso di quattro ore e mezza di frenetici affari hanno cambiato proprietà almeno un paio di migliaia di esemplari ma molti altri, altrettanto validi e desiderati, sono rimasti negli scatoloni che i collezionisti, quasi accecati da tanti gioielli, hanno trascurato. Qual è stato l'affare più grosso? Difficile saperlo perché tutti gli interessati hanno taciuto, probabilmente timorosi di indagini da parte della tributaria. Basti dire che parecchi modelli sono stati venduti per cifre superiori a 500 franchi svizzeri (circa 110.000 lire) e che, per alcuni esemplari anteguerra, sono state rifiutate offerte di mille franchi (circa 220.000 lire). E c'è ancora chi dice che le automobiline sono un gioco per bambini?