

LEGGETE SUBITO

Le polemiche di Montecarlo

• Merzario rideva ancora dopo due giorni dal G. P., raccontando l'episodio di Vittorio Brambilla sulla salita del Casinò: «Io ero proprio dietro Beltoise e Hulme e mi ero accorto in tempo di quello che stava capitando. Ero in frenata e ormai fermo, quando mi sono sentito violentemente tamponare di dietro e sbattere contro i due davanti. Ero appena saltato dalla macchina quando mi sono visto davanti Brambilla tutto preoccupato, con le mani tese a dire: Ohè, non sono mica io, mi ci hanno sbattuto!».



DA PAGINA 8

• La Ferrari si è guadagnata «altri due amici»: pare che Paolo Villaggio e Ugo Tognazzi, appassionati di turno di automobilismo quest'anno nella passerella di Montecarlo (qui li vedete parlare con il super d.s. Luca Montezemolo) se la siano presa abbastanza, per essere stati bruscamente allontanati dai boxes Ferrari dagli indaffarati responsabili (mentre la certo più piacente Liz Taylor si faceva scorte di meccanici modenesi). E così i due attori hanno approdato al box Iso dove, per ripicca, hanno fatto tifo per Arturo. Purtroppo, come sapete, il loro entusiasmo non è servito a salvare Arturo dalla mischia del primo giro.

• Al rendez-vous Ceat bolognese, nel quadro della campagna di propaganda per il Veltro, (che si svolge in 17 raduni di concessionari di tutta Italia) ha avuto particolare successo, fra le domande ai tre piloti protagonisti del test (de Adamich, Stommelen e Pescarolo) la battuta del barbuto francese che, all'inevitabile quesito («Se non dovesse farne pubblicità lo comprerebbe un treno di Veltro?») ha risposto «Quando mi parlarono di questo programma di prove non sapevo nemmeno che esistesse la Ceat. Poi invece per me è stato un vero stupore scoprire una gomma tanto valida per l'automobile normale, dato che garantisce il meglio di prestazioni a qualsiasi condizione d'uso ambientale».

La Formula ITALIA senza tutela PAGINA 47

Soap-box più snob



PAGINA 59

25 DOMENICA SPRINT

48 KARTING SCUDERIE

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO

LEGGETE SUBITO

## STRATOS per «FITTI»

• Alla Lancia sono molto indaffarati in questi giorni non solo per preparare l'Armada Stratos per la Targa. Infatti si lavora su una «stradale» da mettere in particolare efficienza per un test giornalistico di Emerson Fittipaldi.

• A chi si complimentava con lui per la bella prestazione in prova di Montecarlo, Stuck ha detto che il segreto per guidare a Montecarlo glielo ha insegnato il padre. Non c'è quindi da meravigliarsi, con cotanto insegnante, delle prestazioni che fa.

• Ennio Viotti (al secolo Tito Zogli), ha ottenuto in questi giorni la licenza di... fotografo ambulante!!! I maligni dicono che domenica, quando non ci sono corse, va con i piccioni nelle piazze...

In un periodo in cui il «razzismo anagrafico» dei nostri politici ha inventato le patenti-tabù per gli under-21 e gli ultra-65, la notizia che qui riferisce il nostro HODGES merita di diritto ospitalità in questa rubrica, a sferzante conferma di quanto sciocca possa essere la retorica delle qualità psicofisiche attitudinali col giudizio affidato alla cecità massificante della legge, anziché alla valutazione esclusivamente medica che non può sfuggire alla realistica valutazione delle qualità naturali dei vari individui.

# La nonna terribile da F.1



**LONDRA** - Ho circolato qua e là con una Ford Capri II GT, trovandola sotto certi aspetti una vettura dalla guida molto facile, sotto altri un poco sconcertante, soprattutto per quanto riguarda il suo comportamento quando si cammina... a una velocità superiore di qualche chilometro a quella concessa dai limiti imposti in Inghilterra. Tutto questo non ha forse un gran significato, però offre la occasione per fare un commento su una piccola iniziativa della Ford per lanciare la versione Ghia della vettura. Un fatto fuori del consueto, che avrebbe dovuto presentare interesse, riteniamo, e invece la Ford non si è data la pena di parlarne con la stampa motoristica.

In poche parole, fra gli spettatori all'International Trophy a Silverstone c'era la signora Bruce e qualcuno la udì esprimere il desiderio di guidare su un circuito moderno. E allora? La signora Bruce è una specie di «first lady» dello sport automobilistico. Nel 1911, quando aveva quindici anni, fu arrestata e multata perché superava gli ottanta chilometri orari in sella a una motocicletta. In seguito sposò un nobile, Victor Bruce, vincitore del Rally di Montecarlo del 1925, poi partecipò a questo rally e ad altre gare. Insieme col marito migliorò 27 records di classe con una AC a Montlhéry, nel 1929 pilotò da sola una Bentley per ventiquattr'ore sulla stessa pista (fu fatta socia onoraria del British Racing Drivers Club), gareggiò a Brooklands e nel 1930 fece un volo solitario su un piccolo aereo da Londra a Tokio.

Qualcuno della Ford udì la sua frase, a Silverstone, e la Casa l'invitò a girare sul circuito di Thruxton con una Capri Ghia. Un dipendente della Ford che andò con lei, a bordo della sua Rolls Royce Silver Cloud, fino al circuito si fece subito una idea di quanto sarebbe successo, vedendola filare per la maggior parte del tempo a una velocità assai superiore a quella concessa. Un collaudatore della Ford (e pilota di turismo) Stuart McCrude, ebbe l'incarico di accompagnarla in pista e quando scese dalla vettura, dopo alcuni giri, sembrava piuttosto scosso. Osservò di avere raramente conosciuto qualcuno che facesse tanto presto a impraticarsi di un circuito. A proposito, la signora Bruce ha espresso il desiderio di pilotare una F. 1...

d. h.

• Durante le prove di venerdì a Montecarlo dalla vettura di Mosley, parcheggiata nel garage sotterraneo dove ci sono i box, i soliti ignoti hanno rubato la valigetta. Essa conteneva, oltre a soldi, passaporti ecc...; anche i biglietti per entrare in pista a Montecarlo. I biglietti tutti numerati per box appartenevano a piloti e meccanici. La polizia avutane i numeri il giorno della gara ha vanamente cercato qualcuno che li portasse per chiedere spiegazioni...

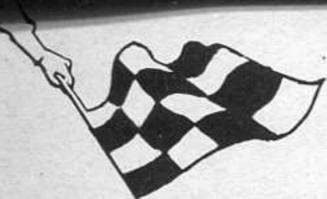
• Invece ICKX, arrivando a IMOLA per la 1000 Km., ha scoperto di aver smarrito la licenza. Si è dovuto interessare l'AC belga per telex onde rimetterlo in regola.



• Lo riconoscete? Qualcuno in redazione dice che il militare qui ritratto nella foto, impegnato in un servizio cui non sfugge nessuno dei nuovi soldati di leva, sia particolarmente congeniale all'incarico affidatogli. Gli amici rallysti che ne pensano?

• Che ci faceva l'ing. Chiti a Montecarlo a confabulare fitto con Williams?

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica



La  
**CERAMICA SANTERNO**  
di IMOLA

Vi presenta  
le manifestazioni in programma  
per la prossima settimana

### GIUGNO

### Le corse in calendario dal 7 al 12 giugno 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
7-9	Ronde Cevenole	Francia			●●●	Rally	
8-9	Spring National	Stati Uniti	Columbus		●●● Dgt	Velocità in accelerazione	
8-9	Salita della Echelette	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F.1, F.2, F.3, G9	Velocità in salita	Japierre (Pygmée) 1'48''9, media 99,173 kmh
8-9	Salita di Rotenburg	Germania	Fulda		●●● tg	Velocità in salita	
8-9	12 Ore di Ixelles	Belgio			●●●	Rally	Pedro-Jimmy (BMW 2002)
8-9	Sud Rally	Germania			●●●	Rally	
8-9	Rally Città di Modena	Sc. Modena Corse	Serramazzone part. Serramazzone arr.	ore 19,30 (8) ore 0,26 (9)	● Trofeo Naz. Rallies	Rally	Polese (Alpine 1600) 36'54''4
8-9	Rally S. Giacomo	Sc. S. Giacomo	S. Giacomo part. S. Giacomo arr.	ore 21 (8) ore 2 (9)	● Trofeo Naz. Rallies	Rally	Nel 1973 il rally è stato so- speso a metà gara per in- terferenze radiofoniche
8-9	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Scuola di pilotaggio		
8-13	Rally Scozzese	G. Bretagna			●●● Camp. Europeo Cond. rallies	Rally	Clark-Porter (Escort)
9	G.P. Svezia	Svezia	Circuito di Anderstorp di mt. 4.018		●●● Camp. Mondiale Conduttori F. 1	Velocità in circuito	Denis Hulme (McLaren- Yardley) in 1.56'46''049 me- dia 165,200 kmh
9	Rhein Pokal	Germania	Circuito di Hockenheim di mt. 6.789		●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	Jochen Mass (Surtees TS 15) in 1.22'20''7 media 197,900
9	G.P. de La Chatre	Francia	Circuito di La Chatre		●●● tg	Velocità in circuito	Perkins (GRD-F. 3) 52'40''7. Giro più veloce Laffite, me- dia 127,407
9	Salita Perigueux-Coursac	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
9	Salita di Charnizay	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Bouchard (Porsche) in 56''5. Primato Martin 53''9 (1972)
9	58. Targa Florio	A.C. Palermo	Circuito delle Madonie di km 72	Cerda ore 9	●●● T2, GT4, S	Velocità in circuito	Muller-Van Lenep (Porsche) 792 Km in 6.54'19''1 media 114,691 kmh.
9	Fornovo-M.te Cassio	A.C. Parma	Part. Fornovo Arr. Monte Cassio km 13	ore 14	● Trofeo Montagna T2, GT4, S (T1, GT3)	Velocità in salita	Pilone (Abarth Osella 2000) in 7'04''5 media 110,240 re- cord assoluto.
9	Bressanone-S. Andrea	Mc. Bressanone	Bressanone Millan arr. S. Andrea - km 5	ore 10	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Bonacina (Abarth 1600) in 3'44''8, media 80,071 kmh.
9	Gara a Vallelunga	Vallelunga S.p.A.	Circuito di Vallelunga di mt. 3.200	ore 15	● T2 (fino a 1150) F. 850, F. Italia (dispari)	Velocità in circuito	F. Italia: Truffo in 25'39''. media 134,726 kmh.
9	Trofeo Arrigo Gandolfi	Sc. S. Giorgio	Ferrara part. Bologna arr.	ore 8,30 ore 11,10	● Trofeo regolarità	Regolarità	Pertusio (Lancia HF)
12-13	Rally del Gargano	A.C. Foggia	Foggia P.zza Cavour part. Vieste arr.	ore 24,01 ore 5,46	● Trofeo Naz. Rallies	Rally	Pucillo - Gambone (Lancia Fulvia 1600) pen. 15,644

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

### DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

7-9 giugno: CONTINENTAL 5000 WATKINS GLEN - rinviata al 18 giugno ● 9 giugno: COPPA DELLA SILA - rinviata al 7 luglio ● 2 giugno: SALITA DI MONTE S. ANGELO - rinviata all'8 settembre ● 12-13 giugno: RALLY DEI RODODENDRI - rinviato a data da destinarsi ● 18-23 giugno: RALLY DELL'ACROPOLI - annullato ● 29-30 giugno: CONTINENTAL 5000 SEARS POINT - annullato.

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





Un record - consumo

con la 126

# Chi saprà battere l'«economista» FIAT GRAHAM HILL?

LONDRA - Improvvisamente GRAHAM HILL è diventato un personaggio di primo piano nella pubblicità Fiat in Inghilterra, dopo essere stato per tanti anni accanto alla Ford. Si tratta di un'occasione saltuaria, oppure di una delle più misteriose ripercussioni dei massicci tagli nelle spese della Ford che, fra l'altro, hanno avuto come risultato il «richiamo» delle Granada che venivano date gratuitamente a quasi tutti i piloti di Grand Prix? In una trasmissione televisiva commerciale, Graham pilota una piccola Fiat 126 da Londra a Brighton, accompagnato da un «controllore» del RAC, riuscendo a percorrere circa km 95 con quattro litri e mezzo di benzina. Su questo, la Fiat ha intrapreso una campagna su piano nazionale per il tramite dei suoi concessionari, incoraggiando possibili clienti e tentare di migliorare l'economia fatta da Graham, su un breve percorso di prova. Questi, naturalmente, tornano dopo la prova molto soddisfatti dei risultati che ottengono e altrettanto — così spera con fervore la Fiat — della 126.

• GERARD LARROUSSE è in giro da tanto tempo che è sorprendente che non avesse mai pilotato una Grand Prix prima del debutto a Nivelles. Anzi, l'unica monopoista che avesse pilotato prima della Brabham BT 42 era una Formula Renault, in quattro corse nel lontano 1968. Finora non si era mai sentito abbastanza competitivo, per mettersi al volante di una F. 1. «Ero troppo lento — dice — cioè non troppo lento, ma privo dell'esperienza necessaria, fino a quando mi trovai con la Matra lo scorso anno». Nel 1971 gareggiò con la Porsche 917 ufficiale e vinse a Sebring e alla 1000 KM del Nurburgring, entrambe le volte con Vic Elford. Nel 1972 gareggiò con varie Lola in gare di lunga durata e nel 1973 entrò nel team Matra, vincendo corse con Pescarolo e ottenendo per la Matra il campionato Marche. Dopo simili esperienze, il pilota di rally diventato pilota da circuito, decise che era pronto per la F. 1.

• Mentre le vendite del suo coupé CSL stanno calando sul mercato mondiale, ben consapevole dell'attuale situazione petrolifera, la BMW ha annunciato la risurrezione della 1602, che pur avendo la meccanica della 2002 è più piccola, meno assetata di carburante e con motore di 1600 cc meno costoso.

## ROBIN poco... HOOD

• Al GP del Belgio non c'era ROBIN HERD, progettista della March. Dissidi nel campo March, forse? Una nuova F. 1? Nessuna delle due cose. «Robin è a casa questo week-end — ha detto Mosley. — Ogni sera riceve telefonate, come Enzo Ferrari, ma dice che il suo compito consiste nello stare seduto a pensare e finché non gli procureremo un furgone in pista, in cui possa far ciò, non verrà alle corse!». E' un tranquillo Robin, non certo come il leggendario omonimo!...

• MIKE HAILWOOD è uno fra i piloti che dispone di una cosa molto pratica sulla sua Yardley-McLaren, quando pilota mentre piove. Ha una specie di visiera «riscaldata», cioè una sorta di «lunotto posteriore con riscaldamento» assicurato al casco, in modo da poter vedere quando la condensazione della pioggia copre la visiera di vapore. Il sistema di riscaldamento è incorporato nella vettura e sul cruscotto c'è una levetta, che aziona Mike stesso per «accendere o spegnere il riscaldamento».

• Quando non corre nei «trials», STIRLING MOSS gira dei film. Recentemente ne ha fatto uno la British Leyland, negli Stati Uniti, e si vede Moss che racconta la storia della pista di Sebring. Mentre si girava il film Moss provava una Jaguar XKSS, ma la storia Moss-Jaguar-Sebring era ironica. L'unica volta in cui la Jaguar abbia mai vinto la 12 Ore fu nel 1955, quando Hawthorn e Phil Walters condivisero la vincente tipo D. Era la prima stagione in cui Moss non faceva parte del team Jaguar, essendo passato alla Mercedes alla fine del 1954. La vincente Tipo D era il sesto telaio, n. 406, che attualmente appartiene all'esperto di gare in salita, sir Nicholas Williamson.

## Memorial champagne

• Il 2 giugno a Prescott i proprietari dello champagne Cordon Rouge hanno «stappato» la loro gara in salita di anniversario per rendere omaggio agli exploits effettuati da Raymond Mays cinquant'anni fa con la piccola Brescia Bugatti «Cordon Rouge». Mays ha dato ufficialmente il via alla gara con una Brescia Bugatti simile alla vettura che pilotò con tanto successo mezzo secolo fa. E' stata in mostra la Mercedes Targa Florio che Mays utilizzò nel 1927, e così pure la Grand Prix Delage 1927, con la quale gareggiarono in quella stagione Benoist e più tardi sir Malcolm Campbell.

• La VOLVO sta mettendo gli ultimi tocchi alla sua nuova berlina che monterà il motore di 2600 cc costruito in collaborazione con la Peugeot. La vettura sostituirà il modello 164, ormai superato.

## Austerità carburatori

• Recentemente sulle vetture inglesi l'iniezione è diventata più un «incerto» che una innovazione tecnica. L'ASTON MARTIN è passata infatti dall'iniezione ai vecchi, efficienti ed economici carburatori e adesso la Triumph ha annunciato una 2500 TC con doppio carburatore, quale alternativa alla P.I. 2.5. La potenza è calata di 21 HP, in rapporto al modello con iniezione, ma la velocità massima diminuisce di soli 8 chilometri circa.

• La ROVER ENG. sta mettendo a punto una versione ancora più lussuosa della Range Rover, destinata ad attirare la grande maggioranza dei proprietari di Range Rover che in fondo non amano lasciare i fondi asfaltati. Il nuovo modello dovrebbe avere la trazione su quattro ruote, con trasmissione automatica e aria condizionata standard. Pare che in fatto di Range Rover ci sia stato un errore fin dal principio. Intesa quale costoso veicolo commerciale, con un potenziale di vendite limitato, è invece risultata un grandissimo successo, quale simbolo di prestigio che minaccia la Silvers Shadow, in fatto di popolarità, fra la gent eelegante.

• Dall'1 al 12 ottobre si terrà a TEL AVIV una mostra automobilistica internazionale e i costruttori inglesi sono molto desiderosi di ampliare la magra fetta di cui dispongono sul mercato israeliano, occupato in modo soddisfacente invece da tutti gli altri paesi. A parte Escort montate in loco, e qualche Capri d'imposizione, il «Financial Times» riferisce che in Israele non vi sono praticamente vetture inglesi sul mercato.

## Il computer snobbato

• Il cronometraggio durante le prove a NIVELLES, per il Grande Premio, ha raggiunto le proporzioni di un fiasco, quando a Scheckter si è «rubata» la sua prima posizione al palo in un Grande Premio, con la Elf-Tyrrell. Alla fine delle prove è stato accreditato a Regazzoni un tempo di circa 2" migliore di quelli che chiunque altro — compresa la gente al box Ferrari — avesse cronometrato, ma le proteste non sono servite (anche se ce ne sono state molte). Il bello è che la Marlboro aveva scelto proprio Nivelles per annunciare un accordo con la Heuer, per fornire un sistema a computer per cronometrare i tempi, che avrebbe dovuto dare notizie più esatte e rapide dei tempi in prova e in corsa. Del resto il computer ha lavorato durante tutte le prove, per dimostrare la sua efficienza, ma si è trattato di una dimostrazione che non aveva nulla di ufficiale, mentre il cronometraggio, appunto ufficiale, veniva fatto nella torretta.

• Parlando della FORD e dei rallies, abbiamo di recente assistito in ante-prima a un nuovo film, «Rally Driving», e varrebbe veramente la pena chiederlo in prestito alla Ford e farne il doppiaggio in italiano. I grandi protagonisti sono Mikola, Makinen e Clark, che hanno un mucchio di cose utili da dire su tutti gli aspetti dei rallies, dalle attrezzature al modo di pilotare nelle varie condizioni. Questa parte «educativa» è inframmezzata con sequenze di tipo «spettacolo»

e qualsiasi novellino nel campo dei rallies potrebbe imparare molto guardando il film. Aggiungiamo che non c'è il rischio di doversi sorbire propaganda per la Ford e che non si vedono processioni di Escort. Insomma, non c'è alcun tentativo per «fare bella» la Ford e una delle più interessanti sequenze è stata girata con una Mini, mentre si vedono numerose Porsche, Saab e Datsun. La sequenza di apertura comprende una Fiat e il film si conclude con una Lancia Fulvia in azione.

Piloti,  
per la vostra sicurezza tute FTP NOMEX colorate, sottotute, guanti, calze, scarpe e caschi delle migliori marche e tutto l'equipaggiamento sportivo. Assortimento e abbigliamento per il dopo corsa. Visitateci

20129 MILANO - Via Plinio 33 - Tel. 02/26.56.86 - 27.15.686

 SHOP CAR 33 

Vi sveliamo perchè il Governo ha continuato a rinviare per settimane le decisioni sul rincaro benzina e sulle nuove norme-austerità

# I ministri in «guerra» per l'auto

ROMA - In altra parte leggete sintetizzate quelle che sono state le ultime decisioni del Governo Rumor per risolvere finalmente il quiz del nuovo «pacchetto» delle misure d'austerità (soprattutto della circolazione automobilistica), nonché gli aumenti del prezzo dei carburanti e dell'energia elettrica. Qui vogliamo spiegarvi il retroscena dell'ennesimo rinvio, la scorsa settimana, della vexata decisione.

Come mai, cioè, il Consiglio dei Ministri è stato costretto ad aggiornare la sua convocazione, già messa a calendario per sabato 25 maggio? Il motivo, nella versione ufficiale, è da individuare nel credito che si vuol dare ai colloqui tra Governo e Sindacati.

Invece, secondo un sottosegretario (che conta), non è questa la ragione vera del rinvio della riunione a Palazzo Chigi: in materia d'austerità il parere dei sindacati non sarebbe né vincolante né... competente. La verità sarebbe questa: il ministro dei lavori pubblici Lauricella, sconcertato per il dissenso espresso dai colleghi su una sua proposta (chiusura dei centri urbani nei giorni festivi dalle 9,30 alle 18,30), avrebbe chiesto

ed ottenuto il rinvio del Consiglio, in attesa di certe garanzie personali.

Comunque tutti sanno ormai della «guerra fredda» in atto tra il ministro Preti (Trasporti) e il ministro Lauricella (Lavori Pubblici): tra i due si sarebbe accentuato proprio negli ultimi tempi quel conflitto di opinioni e di competenze che fino ad oggi vede prevalere il titolare social-democratico del dicastero dei trasporti.

Comunque sono stati sempre Giolitti (Bilancio), Colombo (Tesoro) e Tanassi (Finanze) i protagonisti del consiglio dei Ministri, che, con o senza meditazione, vara più severi provvedimenti fiscali.

Dice Giolitti: «Lo strumento fiscale è molto più adatto di quello monetario per attenuare le limitazioni d'ordine creditizio. Sia Colombo che il Governatore della Banca d'Italia Carli sono d'accordo con me. Purtroppo, abbiamo perduto tempo prezioso».

Al ministro Giolitti fa eco l'on. Colombo il quale ha invocato l'aumento del prezzo dei carburanti, attraverso un sostanzioso ritocco del carico fiscale e l'aumento pure delle tariffe delle aziende municipalizzate.

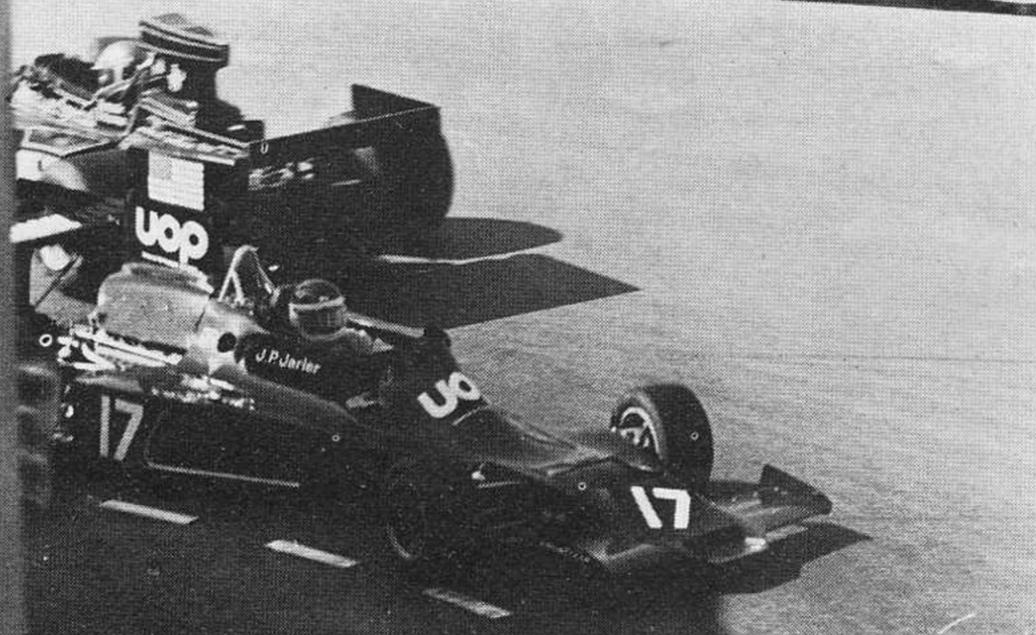
Come dire che la benzina, venendo a costare anche trecento lire il litro la super, offrirebbe un ulteriore introito di 500 miliardi di lire, un ammontare che secondo i ministri finanziari congelerebbe i 1300 miliardi destinati a contenere il pauroso deficit della bilancia dei pagamenti.

Il Ministro dell'industria De Mita, ora diventato contrario all'aumento del prezzo della benzina, ha puntato a chiudere la discussione tollerando un massimo di 20 lire. Dalla sua parte c'era l'on. Giolitti, che avrebbe preferito addirittura le targhe alternate a qualsiasi ritocco in più del prezzo dei carburanti. Ma Colombo è stato inflessibile, e in questo ha preso dall'«ex» La Malfa: l'aumento è subito! Ma delle decisioni definitive leggerete a parte anche perché, con l'abitudine tattica dei nostri governanti riunire i temi più scottanti, il problema del divieto del centro storico e quello dell'aumento dei limiti di velocità è bellamente ignorato nelle decisioni annunciate dal Comitato presieduto dal sottosegretario SARTI.

Lino Ceccarelli



**EXACO** **TEXACO** **TEX**



Queste immagini  
esclusive  
rendono due volte  
giustizia  
al vincitore-nero  
del G.P. MONACO  
non ha messo lui  
**REUTEMANN K.O.**  
e poi ha saputo  
recuperare su tutti!

**EXACO** **TEXACO** **TE**



MONTECARLO - La Grande Rabbia di Montecarlo per le decine di appassionati italiani, venuti per vedere finalmente (dopo quasi vent'anni) una Ferrari trionfare su questo ostico circuito, dura ancora.

Nella tabella che pubblichiamo sotto vi sono i giri migliori effettuati da ciascun pilota durante la gara e forse anche la spiegazione che, Dinoplex o non Dinoplex (ma a parte spieghiamo meglio cos'è avvenuto di avaria), testa-coda di Regazzoni o no, forse la Ferrari il G.P. lo avrebbe perso lo stesso perché il principe nero biondo da ex kartista su quel taboga non « vede » nessuno. Se leggiamo la tabella, l'unico pilota che abbia girato in meno di 1'28" in gara è stato Peterson (che ha vinto), mentre le Ferrari di Lauda e Regazzoni hanno girato in 1'28"8 il primo e in 1'28"7 il secondo, tempo realizzato anche dalla « rivelazione » di questo G.P., Watson, con la Brabham BT 42 che è stato appena superiore di un decimo di secondo.

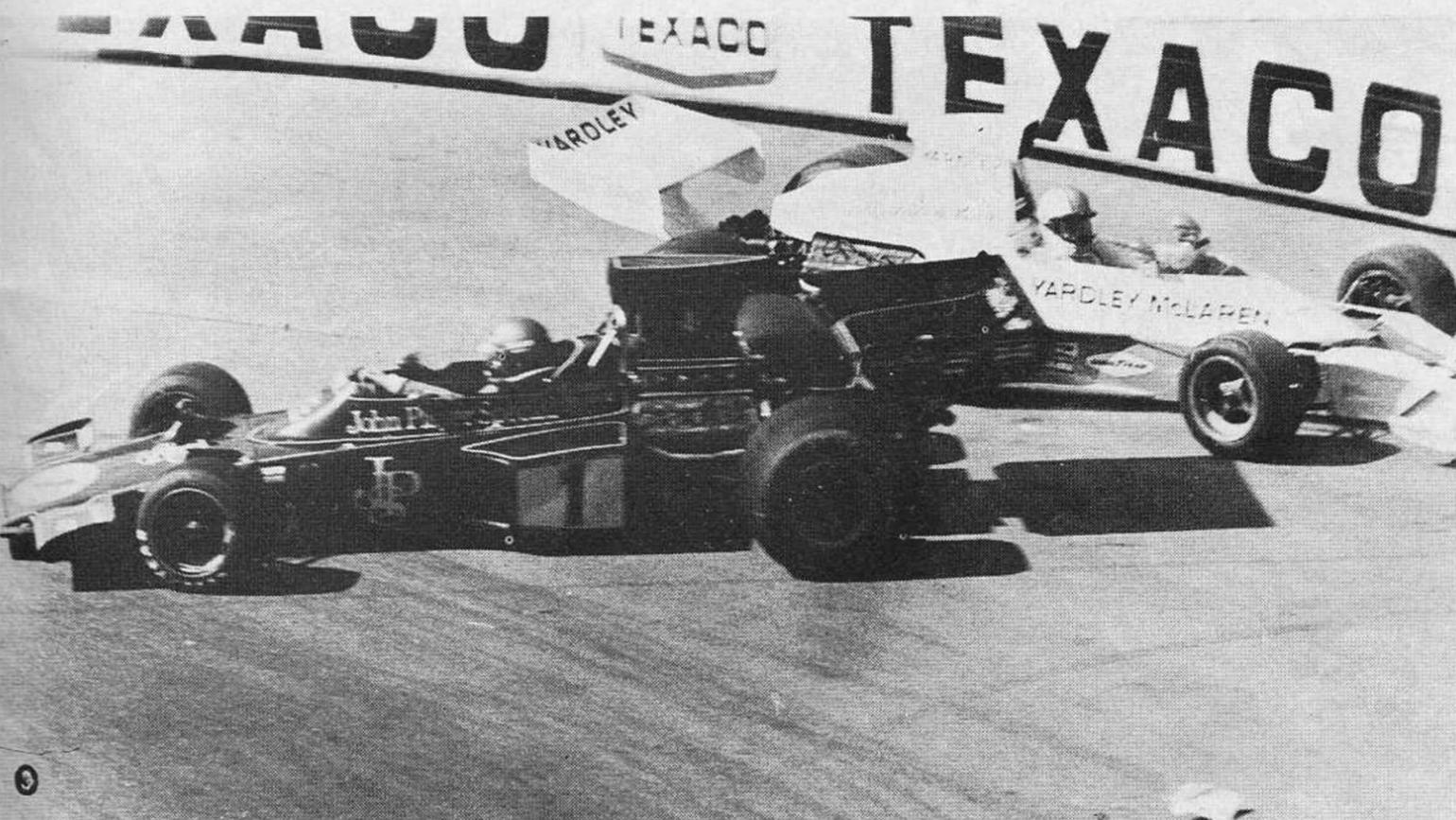
Anche Scheckter ha girato in 1'28"9, gli altri sono lontani di un secondo al giro mediamente come tempo migliore in assoluto. Tempo che, moltiplicato per i 78 giri della gara, crea un bel gruzzolo di

minuti: quasi tre per l'esattezza.

Va infine notato che Fittipaldi, il quale ha girato, nella sua migliore tornata, a sei decimi di secondo da Regazzoni, è terminato distaccato di un giro. Ecco perché diciamo che i nove decimi che dividono Lauda da Peterson nel miglior giro rispettivo sono tanti, forse quelli che avrebbero permesso a Ronnie di vincere comunque, anche se LAUDA è mancato quando il serbatoio della sua Ferrari stava alleggerendosi. D'altra parte, nella tabella che vi proponiamo a parte, vi diamo i distacchi dal 25. al 31. giro fra LAUDA e PETERSON e si vede benissimo che lo svedese da 4" di distacco che aveva al 25. giro, era arrivato ad un secondo dall'austriaco prima che questo cominciasse ad accusare l'avaria al Dinoplex.

Un'altra riprova del continuo andare all'attacco del compagno Regazzoni che guidava la corsa la diamo nell'altra tabella dove, come si può vedere, il ticinese al 12. giro aveva 1"3 di vantaggio su Lauda, 1" al 17. eppoi via via sempre meno, fino ad essere al 19. giro a tre decimi al 20. assieme. Poi Clay si è girato.

# PET vinceva lo stesso



I migliori tempi sul giro effettuati da ciascun pilota in gara a Montecarlo:

PILOTA	TEMPO	GIRO
PETERSON	1'27"9	57.
ICKX	1'30"7	27.
SCHECKTER	1'28"9	61.
DEPAILLER	1'30"4	41.
FITIPALDI	1'29"3	46.
HULME	—	—
REUTEMANN	1'35"7	5
STUCK	1'42"6	3.
BRAMBILLA	—	—
REGAZZONI	1'28"7	66.
LAUDA	1'28"8	27.
BELTOISE	—	—
PESCAROLO	1'32"2	55.
REDMAN	—	—
JARIER	1'29"3	36.
PACE	—	—
MERZARIO	—	—
SCHUPPAN	1'37"1	4.
SCHENKEN	—	—
HUNT	1'30"5	27.
EDWARDS	1'32"4	57.
HILL	1'31"2	63.
WATSON	1'28"9	58.
HAILWOOD	1'31"0	11.
MIGault	1'47"5	4.

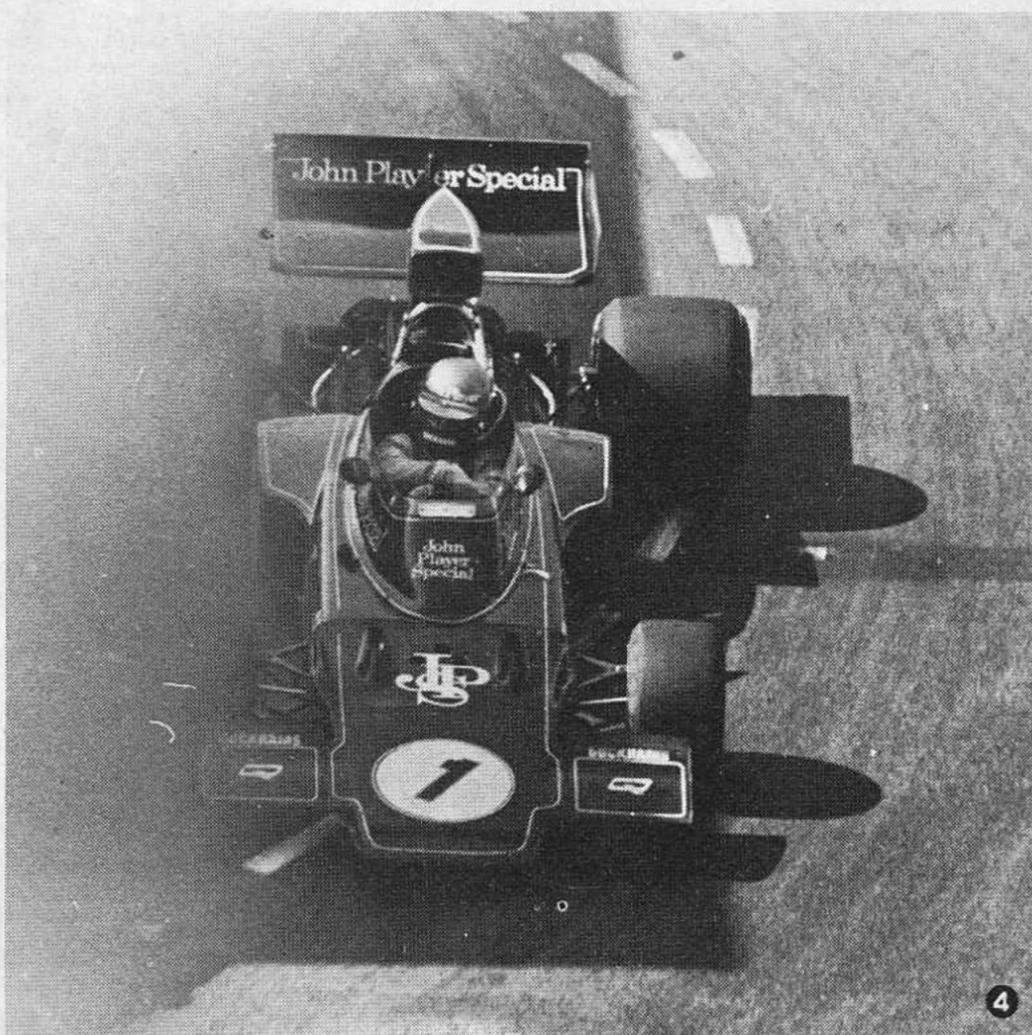
I DISTACCHI fra REGAZZONI (in testa) e LAUDA (2. ai primi giri):

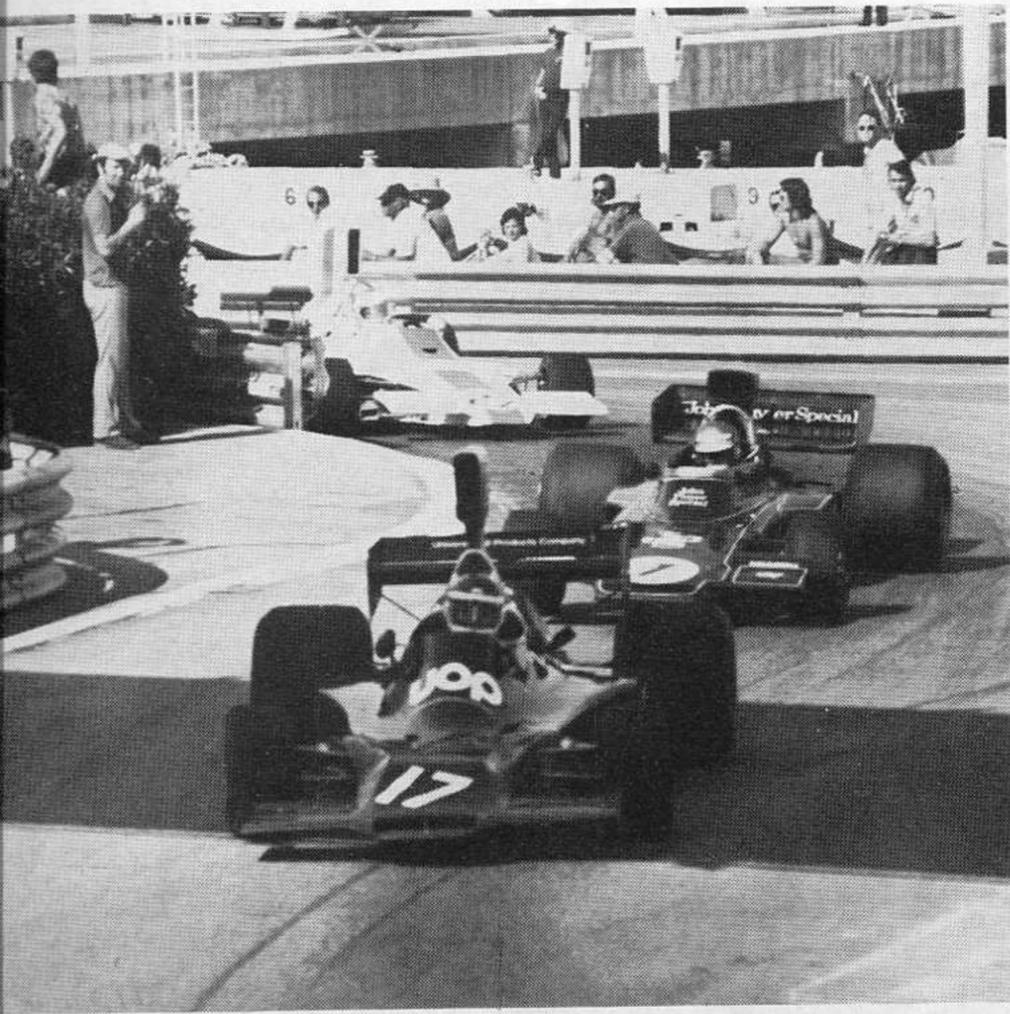
1. GIRO	assieme
2. GIRO	8/10
3. GIRO	4/10
6. GIRO	6/10
12. GIRO	1"3
16. GIRO	8/10
17. GIRO	1"
18. GIRO	6/10
19. GIRO	3/10
20. GIRO	assieme
21. GIRO	Regazzoni si « gira », Lauda in testa

I distacchi fra LAUDA e PETERSON

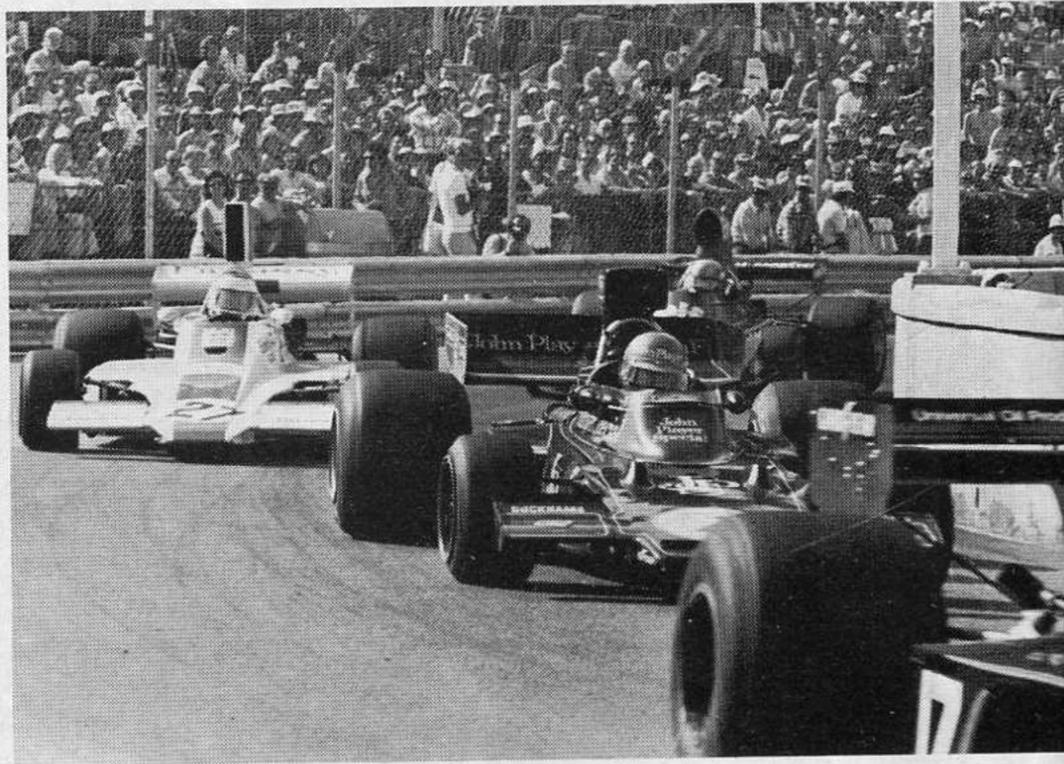
25. GIRO	4"
27. GIRO	3"8
28. GIRO	3"
29. GIRO	3"2
30. GIRO	2"
31. GIRO	1"
32. GIRO	il motore di Lauda si esaurisce

Ecco quattro immagini esclusive del momento in cui, al sesto giro di gara, Peterson rischia di perdere la corsa. Sono state scattate, alla Rascasse, dal fotoreporter torinese Gianni Siccardi. ① Peterson si è appena girato all'ingresso della Rascasse, Jarier lo supera nella parte interna senza toccarlo. ② Peterson sta facendo retromarcia, mentre alla sinistra sfilano Scheckter ed alla destra Reutemann. Secondo la testimonianza del fotografo, nessuno dei due lo ha toccato o urtato. ③ Mentre lo svedese manovra per riprendere la traiettoria giusta, lo passa anche Hailwood senza toccarlo. ④ Peterson è riuscito a rimettersi in linea di corsa, e riparte di scatto. Con troppa foga, poiché urterà lo spoiler anteriore destro nel guard-rail in uscita. Ora, è inseguitore scatenato





Ancora Peterson. Eccolo in piena rimonta, dopo il suo « infortunio » del sesto giro. Le due foto sono state scattate in successione, nel « toboga » della Piscina. Mostrano lo svedese che ha riacciuffato Jarier, dopo aver passato Scheckter. Quanto ad Hailwood, l'altro pilota che lo aveva superato per via del suo testa-coda, si era autoeliminato urtando poco prima del Casinò. Nella foto appare anche la Lola-Embassy di Guy Edwards, che ha fatto una buona gara in considerazione del fatto che è entrato come riserva



### Merzario piace a Tyrrell

● Stewart girava per i boxes il giorno della gara con il figlio di un dirigente della casa televisiva per la quale commenta i Gran Premi (notate il vistoso stemma sulla giacca?). I due hanno visto passare Merzario con il suo vistoso cappello rosso da cow-boy e il ragazzo ha chiesto chi era. Stewart ha spiegato: « E' il personaggio più incredibile di tutto il mondo della F. 1. Inoltre va fortissimo... ». Sarà forse per questa stima di Stewart che Merzario viene osservato con attenzione da Tyrrell? Non sarà certo per scene del genere che Jackie giudica Arturo « incredibile »... Anche perché la bionda di sinistra è la signora Merzario che, ad ogni buon conto, ha voluto chiarire i suoi diritti di possesso (anche nei baci per esigenze fotografiche).

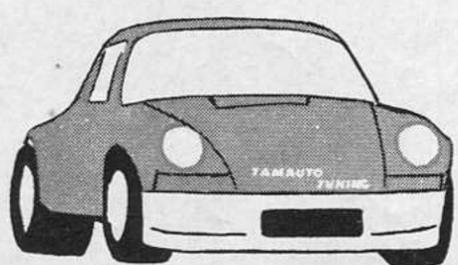


- « Non so se potrò venire domani prima del via... » ha detto l'attrice Elisabeth Taylor il sabato delle prove, mentre faceva un giro in pista a Montecarlo con la Fiat 130 Station Wagon che Pininfarina ha presentato ai Saloni autunnali. Perché? gli è stato chiesto. « Sapete, quando mi muovo io blocco tutto il traffico per i fans che mi seguono... ». Sempre bella e spiritosa Liz, non è poi mancata alla passerella prima della gara.
- La più bella sentita a Montecarlo prima del via: Henry Ford, il magnate dell'industria automobilistica, ha fatto un giretto per i box, si è fermato alla Ferrari e, parlando con Lauda, nel salutarlo gli ha detto: « ...Spero che ancora una volta lei porti alla vittoria un motore Ford... ». Forse si era dimenticato che Lauda era andato via da un pezzo dalla March... Ma mr. Henry è poi stato un « mago », con quella vittoria di Peterson...
- Fittipaldi (come avete visto dalle foto del numero precedente) è stato in visita al box della Ferrari. Forghieri gli ha chiesto se a Nivelles aveva qualche problema all'ultimo giro. « No, ho rallentato — ha detto il brasiliano — tanto Lauda non mi poteva passare, a meno che non avessi commesso un errore io ». Poi rivolto a Lauda, gli ha detto « Niki vai piano... » e questi di rimando « Sì, nei box... ».
- Per cercare di ovviare agli inconvenienti della sua McLaren, Fittipaldi si era fatto approntare due versioni della macchina: una a passo corto, l'altra a passo lungo. Non siamo riusciti bene a capire quale abbia adoperato in gara. Lui dice quella lunga, mentre i suoi meccanici giurano avesse quella corta. Chi avrà ragione? Non avevamo un metro a portata di mano...

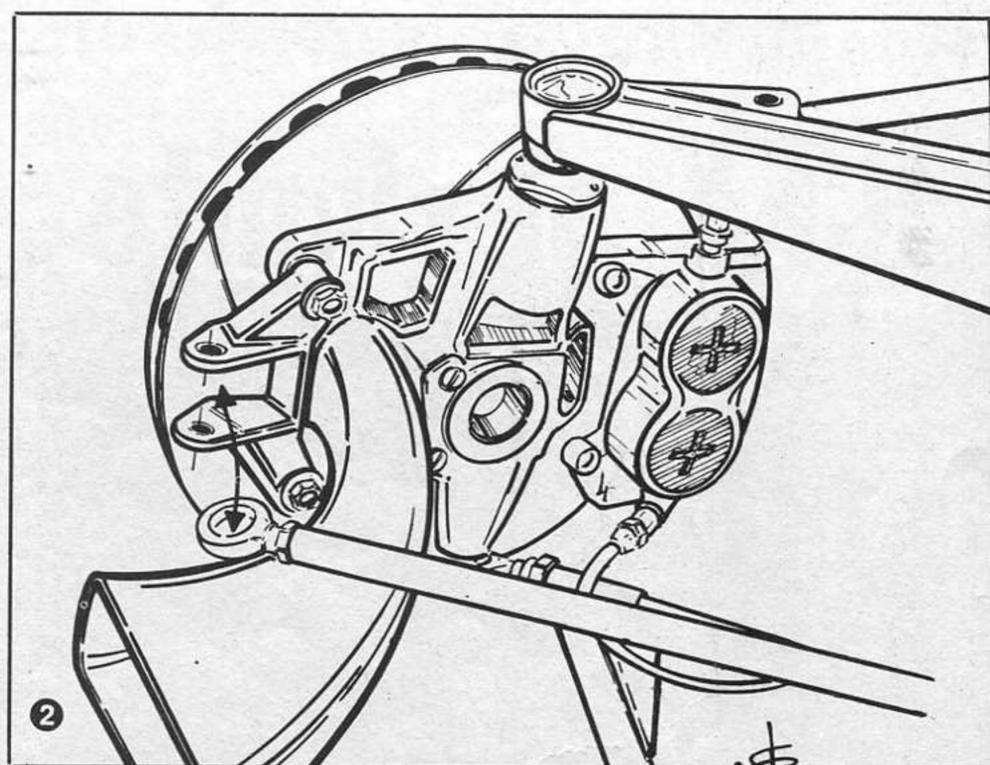
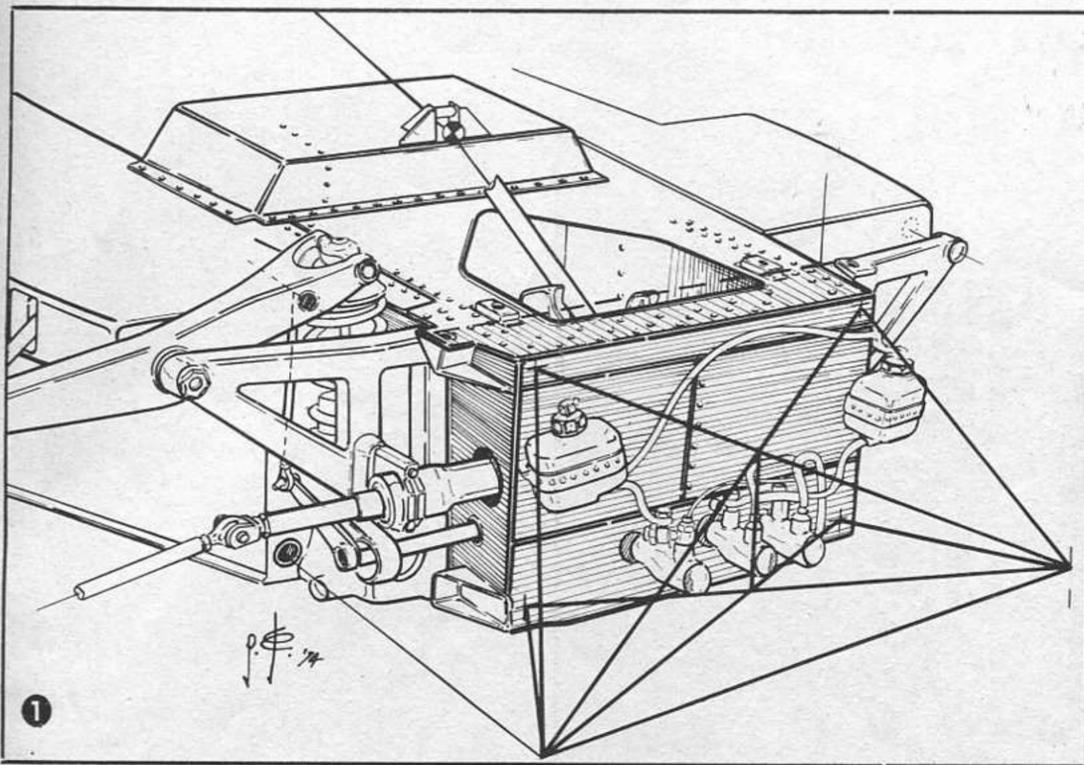
- Sembra che dall'Inghilterra sia arrivato a Montecarlo un Cosworth particolare fatto apposta per Emerson, che aveva ancora più coppia in basso. Ma il brasiliano, non convinto dell'affidabilità del nuovo propulsore, lo ha scartato concentrandosi per risolvere i problemi di stabilità della sua macchina, anche se poi non ci riuscirà e dirà che è incomprensibile come la macchina non stia in strada.
- Quest'anno gli organizzatori di Montecarlo hanno dietro richiesta dell'Associazione Piloti addolcito i cordoli dei marciapiedi lungo tutto il circuito.
- Amon non ha preso il via per il GP di Monaco perché non si fidava dei suoi semiassi, che giudica troppo deboli per un circuito pieno di marciapiedi come questo di Montecarlo. La nuova DALTON-AMON aveva i freni anteriori esterni, i radiatori dell'acqua davanti, un nuovo musetto e un nuovo alettone. Provata a Silverstone la « Amon » aveva girato sul « circuito-club » un secondo in meno del record, ma aveva fatto un pauroso testa-coda per la perdita di una ruota.
- Pescarolo, che in settimana ha provato a Zandvoort la BRM 201 come quella di Beltoise, lo si dovrebbe vedere in gara con l'ultimo modello della BRM fin dal prossimo GP di Francia.
- Rapido passaggio da Montecarlo di Agostini in viaggio verso il Paul Ricard, dove aveva da correre con una Yamaha alla domenica. Sembra che « Ago » sia andato da Fittipaldi a chiedergli notizie sulle gomme slick, visto che Bonera a Imola ha vinto con delle gomme speciali che gli aveva consigliato Vittorio Brambilla.
- Un incidente ha gravemente danneggiato la chicane, ma non è successo durante le prove, bensì la notte prima: infatti un camion e una vettura hanno avuto un « bisticcio », e si è dovuto ritardare le prove per rifare il guardrail che era stato abbattuto.
- Redman, che ha sostituito sulla Shadow lo scomparso Revson, ha urtato in prova un marciapiede rompendo una sospensione, ha raggiunto i box con una gomma afflosciata, in una miriade di scintille.
- Graham Hill e Leguezec il segretario della CSI, in una ricognizione sul percorso, hanno fatto notare ai dirigenti dell'AC di Monaco che alcuni guardrail erano fissati male e non come era stato richiesto. Le modifiche subito apportate secondo le richieste del rappresentante dei piloti e del segretario CSI hanno fatto ritardare vieppiù l'ora d'inizio delle prove.

# TAM AUTO TUNING

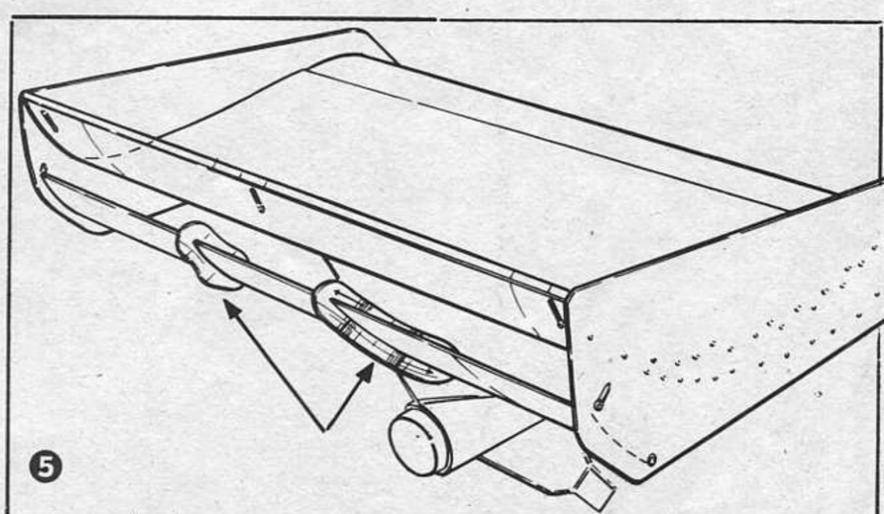
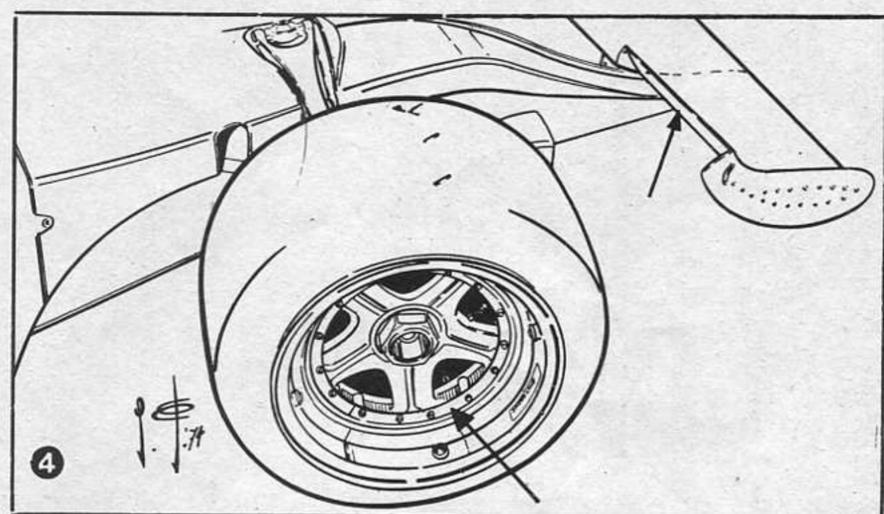
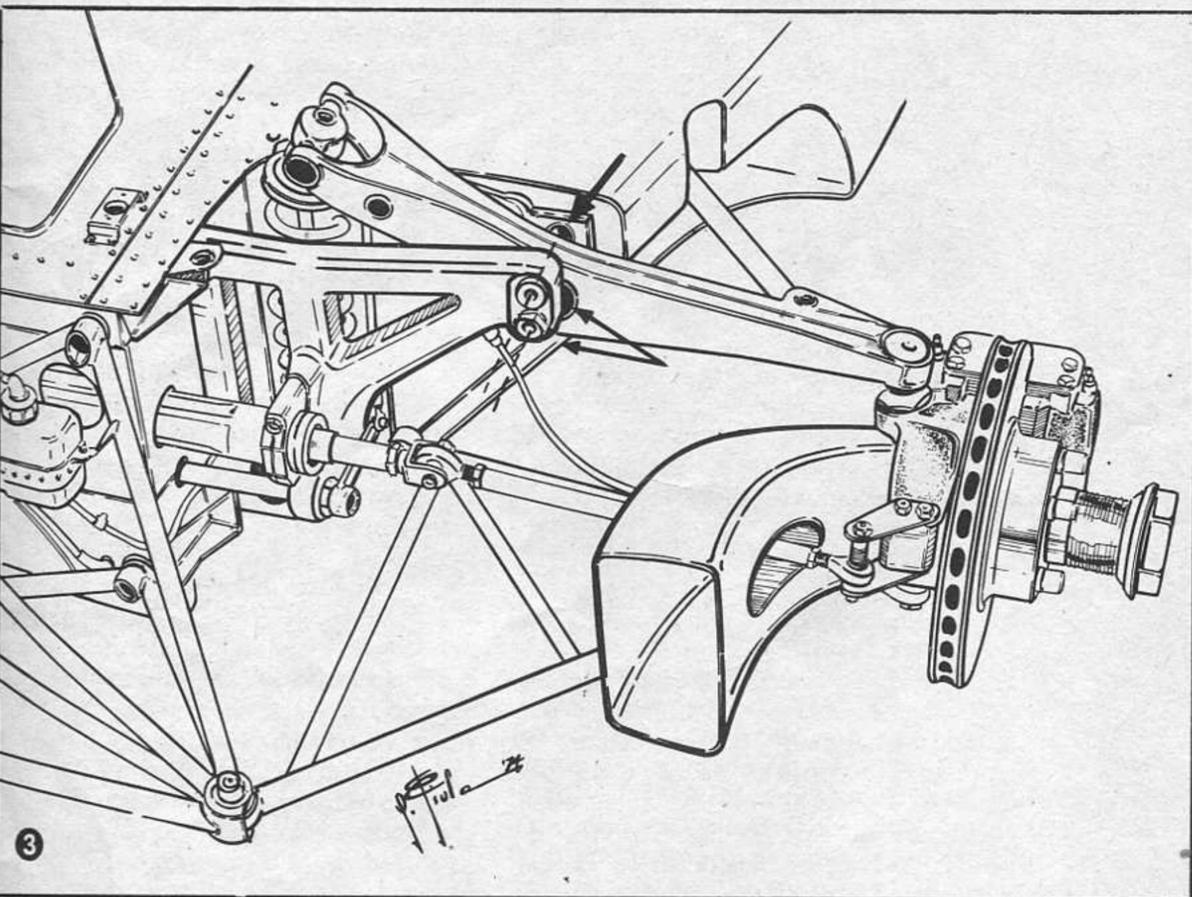
elaborazioni e messe a punto motori ed assetti Porsche



TRECCATE (NO) C.SO ITALIA, 15 TEL. (0321) 71072



I disegni si riferiscono: ① e ②, questa è la sospensione anteriore della Ferrari 312 B3 prima del G.P. del Belgio. Il disegno ③, si riferisce alla sospensione rinnovata. Nel disegno ④, i nuovi cerchi e l'alettone anteriore diverso. Il disegno ⑤, mostra l'alettone posteriore nella vettura di Regazzoni, con l'angolo di incidenza della piccola ala, elevato



# La B.3 migliorata così

**MONTECARLO** - Come tutti gli anni il circuito del GP Monaco F. 1, col suo esasperante tracciato, obbliga i tecnici delle varie squadre ad escogitare varie soluzioni per cercare di rendere le fragili F. 1 atte a superare tutte le insidie del percorso. Particolarmente sollecitati sono i freni i cambi e le sospensioni. Si vede quindi a Montecarlo un proliferarsi continuo di prese d'aria di rinforzi vari, nel prossimo numero faremo una ampia panoramica di queste soluzioni. Analizziamo le Ferrari che, per la cocente delusione e per la superiorità dimostrata, merita un capitolo a parte.

Bisogna dire che quest'anno la Ferrari è in continua ascesa e

le varie modifiche che appaiono ad ogni Grand Prix indicano la mole di lavoro e di test che l'equipe tecnica svolge.

Molto interessante, proprio in vista di questo lavoro, è la rinnovata sospensione anteriore già apparsa in Belgio. Il lavoro su questa parte della vettura ha due aspetti: uno immediato: la possibilità di adozione di cerchi da 12" e l'altro di bagaglio tecnico su cui basarsi nella nuova macchina che differirà dall'attuale principalmente nel telaio e nella sospensione anteriore appunto come ha già anticipato « Autosprint ».

Se guardate il disegno 3 in paragone ai n. 1 e 2 vedrete come il Wish-bone superiore sia inful-

crato più in basso e come sia di foggia leggermente diversa, anche il punto di attacco del tirante sterzo col portamozzo è differente.

Di ordine più probabilmente estemporaneo (anche se probabilmente rimarrà) la grossa presa d'aria per i freni che a Montecarlo sono molto maltrattati, come pure la piccola presa sul supporto dell'alettone per il radiatore cambio.

Venivano inoltre provati come sapete, nuovi cerchi « Esap » che, pur mantenendo la stella centrale in fusione, sono scomponibili e la parte esterna in lega di alluminio è rullata, per cui con peso molto vicino al precedente cerchione si ha una mag-

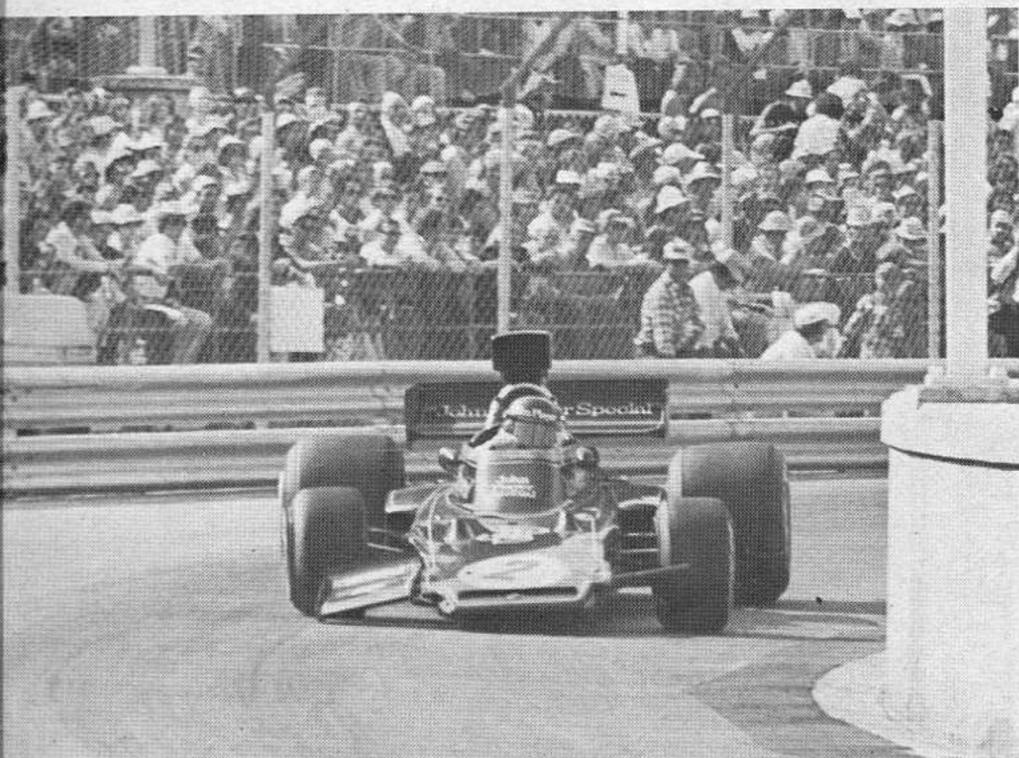
giore robustezza all'urto, poiché questo cerchione non si spacca netto né si deforma per cui basta cambiare la parte esterna. (E' stato usato in gara da Niki Lauda).

Anche dal punto di vista aerodinamico vi sono state novità, come l'adozione in prova di un piccolo spoiler anteriore (dis. 4) e due nuovi alettoni posteriori (dis. 5). Infatti, pur conservando lo stesso profilo, l'alettone posteriore presenta una piccola ala con angolo di incidenza molto elevato e posta sotto la coda dell'alettone. Sulla vettura di Regazzoni vi erano inoltre due piccole pinne direttrici ad andamento sinuoso.

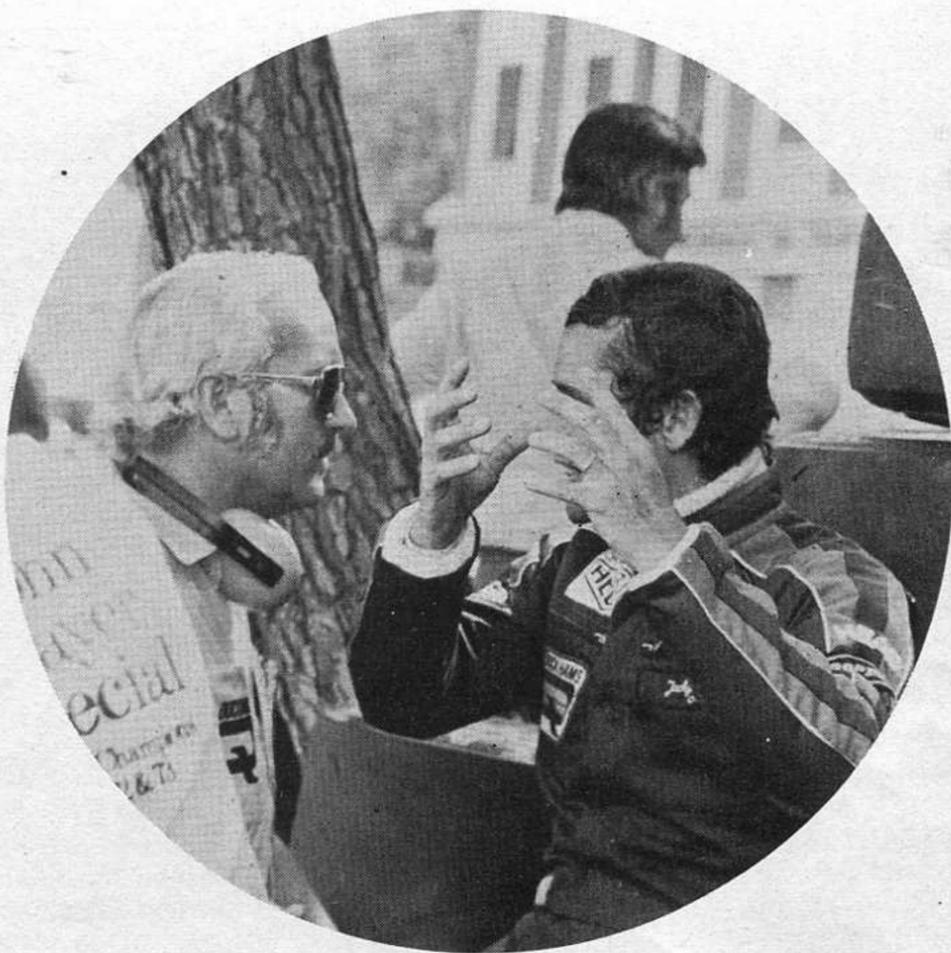
Giorgio Piola

Tre piloti, un'amarezza unica

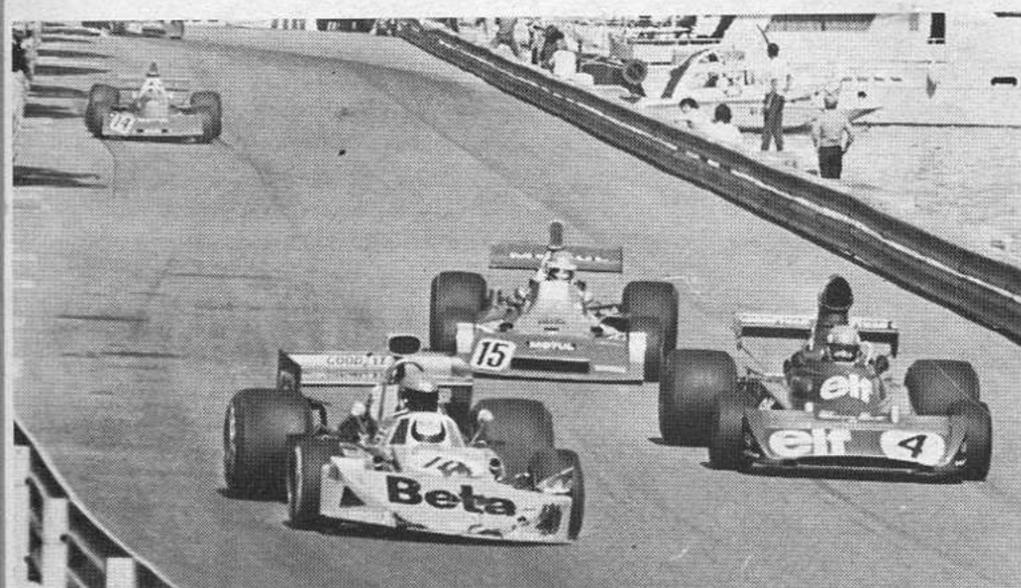
# ICKX al «limite»



A sinistra, Ickx sta perdendo un «baffo» anteriore, rovinato nella carambola alla St. Devote del 1. giro. Sopra, il belga cerca spiegazioni da Colin



## e COLIN CHAPMAN occhieggia Arturo



Primo giro: mentre sfilano gli ultimi partenti, fra cui lo sfortunato Depailler, ecco uscire dalla chicane Brambilla e Beltoise, gli unici due superstiti dell'incidente iniziale. Ma per entrambi, non resta che il box



Sopra, la ruota scomponibile della ESAP provata anteriormente sulle Ferrari a Monaco. A destra, Jo Ramirez della Tyrrell ha chiesto alla Ferrari dove avevano acquistato l'attrezzo cambiaruote del Jarama, dimostratosi così efficiente e valido

**MONTECARLO** - Tre storie, tre nomi. Tutte e tre le storie riguardano ferraristi o ex ferraristi: Ickx, Merzario e Regazzoni. Il belga vincitore di molti G.P., passato quest'anno alla Lotus dopo un divorzio solo apparentemente fatto con fair-play dalla Ferrari, era convinto all'inizio di stagione che Chapman gli avrebbe dato quella possibilità che ha sempre desiderato avere in aiuto alle sue qualità, cioè la classe e l'esperienza, per arrivare ad essere campione del mondo. Chapman si deve essere legato al dito con una memoria da elefante le dichiarazioni che Ickx ebbe occasione di fare a più riprese, riguardanti la pericolosità della Lotus, «che perde le ruote e che mai guiderò».

I primi tre giorni di prove a Montecarlo sono stati un calvario per Ickx che ha fatto pochissimi giri e sempre la sua macchina nuova o vecchia che fosse aveva dei problemi abbastanza gravi. Tempo fa su **AUTO-SPRINT**, Ickx ebbe a scrivere che lui certe situazioni le ha vissute in Ferrari, ma forse si è dimenticato di dire che le sta rivivendo alla Lotus in questo inizio di stagione.

Peterson e Ickx avevano detto chiaramente a Chapman che la nuova macchina era meglio lasciarla dove era, e che si poteva forse tentare di raddrizzare il campionato con la vecchia ma sempre valida 72. Chapman ha accettato Peterson, ma Ickx è stato trattato veramente male. Ha fatto tre giri con la 72 il giorno prima della gara e ha rotto il cambio. Chapman lo ha pregato allora di fare qualche giro con la JPS 9; a malincuore il belga ha accettato mentre gli aggiustavano il cambio, ma dopo un giro anche il cambio della JPS 9 ha ceduto. Come al solito Ickx non ha parlato, ma la rabbia gli usciva dagli

occhi.

Questo comportamento di Chapman è incredibile e mostra l'altalena di umori del patron Lotus che ora pare pendere verso Ickx, ora verso Peterson. Sembra tuttavia che Chapman pensi già al pilota '75. Il nuovo pupillo di Chapman pare già Merzario, il comasco ex-Ferrari che alla ISO Marlboro sta facendo salti mortali per ottenere dei tempi decenti, e che è stato giudicato da Stewart «il personaggio della F. 1 di oggi, che oltretutto va fortissimo».

I problemi della ISO, non sono solo tecnici ma anche economici. Ho anche letto delle voci sul distacco del finanziatore italo-americano dott. Pera. Merzario e Williams non ne vogliono parlare ma radio-box assicura che i progetti della nuova ISO sono bloccati per quest'anno. La situazione è pesante forse per Williams ma non per Merzario che, a parte l'interesse di Tyrrell, è stato anche contattato da Chapman per correre in Lotus il prossimo anno ed ha sempre aperto il discorso con Andretti che lo vorrebbe nella F. 1. made in USA (debutto possibile al G.P. d'Italia a Monza).

Sono in molti dunque ad aver messo gli occhi sul «fantino» comasco, e la battuta che abbiamo riferito nelle righe precedenti di Stewart non è casuale.

La terza storia si riferisce a Regazzoni. E' una storia a metà che è iniziata da quando il campionato mondiale è cominciato a Buenos Aires e che è vissuta fino all'ultimo giorno di prove a Montecarlo. Le «tirate» di Regazzoni qui ai box verso i meccanici e i dirigenti che non gli avevano approntato una macchina decente sono state sentite da tutti. Ma di questo avete letto bene altri particolari.

g. c.

Diventa serio il problema della selezione di iscritti ai GRAN PREMI: molti piloti contestano (certi) costruttori

# I «mandarini» tabù della FORMULA 1

**MONTECARLO** - La mancata ammissione di alcuni piloti alle prove del G.P. di Montecarlo, tra i quali il più famoso era Gerard Larrousse, cioè un francese, è stata digerita dal «circus» con sufficiente disinvoltura, nonostante quanto capitato al primo giro ad opera di piloti notoriamente «esperti». Soprattutto in tutti i «mandarini» della F.1, non c'è assolutamente voglia di pensare in proprio e si preferisce lasciarsi andare nelle grandi braccia della Associazione Costruttori che — come ogni buona «mamma mafiosa» — pensa ai suoi piccoli in tutto e per tutto, purché non vengano sollevati problemi.

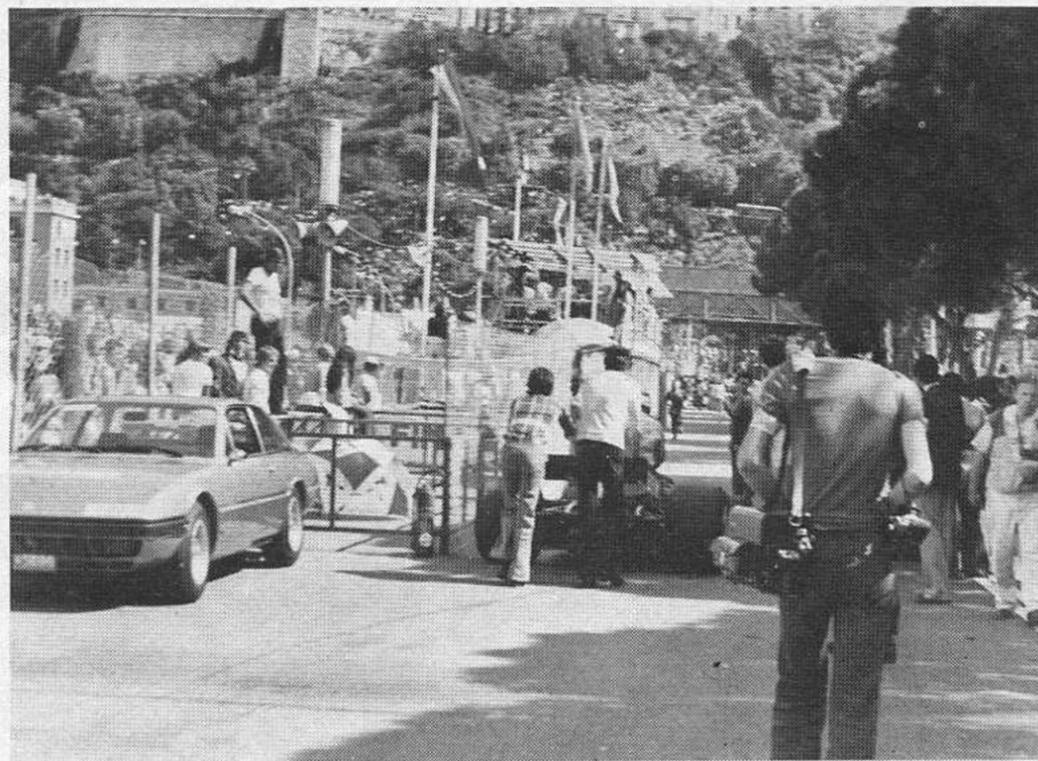
In questo senso l'opinione dei Bernie Ecclestone e di Max Mosley, i due dichiarati «padrini» della F.1 Constructors, ci sembra abbastanza illuminante, anche se tutto sommato i due personaggi hanno preferito scaricare sugli organizzatori delle colpe che anche un cieco vedrebbe (tanto per fare un esempio: ad un Larrousse francese degli organizzatori francesi — secondo i nostri due — preferirebbero uno Schuppan o un Von Opel).

## Il parere di Ecclestone

«Abbiamo digerito — dice Ecclestone — il fatto che gli organizzatori abbiano elevato il numero dei partenti alla corsa da 20 a 25, però a quel punto quando abbiamo visto che l'elenco degli iscritti portava 31 nomi ci siamo ribellati. La nostra teoria era che, se 25 vetture dovevano partire, 25 vetture dovevano essere in pista per le prove. L'esperienza di Nivelles è abbastanza recente perché non si affronti subito il problema della sovrabbondanza di concorrenti alle prove di F.1. Gli organizzatori hanno puntato i piedi a loro volta e dal braccio di ferro è uscito il risultato che 28 concorrenti potevano scendere in pista a qualificarsi. Da questo punto in poi è toccato agli organizzatori scegliere su una lista di sette nomi che noi gli avevamo sottoposto per quelli da escludere. Il criterio con cui noi abbiamo compilato la lista è stato quello di valutare le esperienze precedenti dei singoli concorrenti». Naturalmente Ecclestone dimentica di aggiungere «concorrenti che non facciano parte della F.1 Constructors». Però, siccome il problema si presenterà anche nelle prossime corse, sarebbe giusto che a questo punto anche la CSI facesse sentire la sua voce, an-

che chiarendo cosa significa la trovata degli organizzatori del G.P. inglese che chiedono 1000 sterline di iscrizione per i concorrenti non facenti parte dell'Asso-F.1.

Altrettanto illuminante il parere di Mosley. «La maggior parte delle piste dove si corre il mondiale — dice il boss della March — non è in grado di ospitare trenta e passa concorrenti. Perciò l'opera iniziata a Montecarlo con la lista selettiva dovrà essere senz'altro proseguita nel



**MONTECARLO** - Chi era alla fine della salita di St. Devote, ha chiaramente visto al primo giro del 32. G.P. di Montecarlo come sia stato Beltoise con la BRM a creare il testa-coda di Hulme e la conseguente carambola che ha interessato otto auto. Ma il comportamento del francese, tristemente noto per aver causato l'incidente nel quale perse la vita Giunti, era già stato scorretto prima quando, dopo duecento metri dal via, aveva tamponato chi gli stava davanti. Chi scrive ha visto un pauroso sbandamento nelle retrovie, ma lì non è successo nulla. Oltre ciò, Beltoise il giorno delle prove ha rotto il cambio della sua BRM, ed è rientrato ai box nel senso contrario alla marcia, manovra severamente proibita dal regolamento, come vediamo nella foto. I commissari lo hanno denunciato alla direzione di gara che è però stata clemente, limitandosi a fargli una ammonizione e a deferirlo alla Federazione francese, che l'ha blandamente punito. Il comportamento di Beltoise era passibile, a termine di regolamento internazionale, dell'esclusione dalla corsa. I commissari ancora una volta sono da considerare indirettamente responsabili di quanto poi è successo il giorno della gara. E come si vede non sempre sono responsabili i «novellini» (senza dire del cattivo esempio...)

corso della stagione. Secondo il mio parere i criteri per fare questa selezione sono due: uno per i piloti ed uno per i costruttori. Riguardo ai piloti posso dire, ad esempio, che un Larrousse che corre nei prototipi è certamente meno esperto di uno che corra in F.2 ad esempio. D'altronde la storia delle competizioni ha sempre dimostrato che chi va forte in Sport ben difficilmente va anche in F.1. Per i costruttori, poi, bisognerà vedere come uno è arrivato al vertice, se attraverso una progressione, attraverso le

varie formule, ovvero se affrontando subito il tema della F.1 in quest'ultimo caso è evidente che dovrà dimostrare che la sua vettura è competitiva. Il mezzo per farlo, secondo me, per prevenire l'obiezione che se uno non corre mai non potrà mai dimostrare quello che può fare, è quello di prendere parte alle gare non di campionato». Così, aggiungiamo noi, non disturba la ricca torta di premi ed ingaggi che la F.1 Constructors si è apparcchiata nel mondiale.

che sta assumendo dimensioni veramente preoccupanti».

La sostanza che 31 vetture siano effettivamente troppe per le gare del mondiale, giusta e condivisa da tutti, non esclude però che il modo di procedere della F.1 Constructors sia stato criticabile. «A noi, se effettivamente c'è stato questo accordo tra organizzatori e costruttori, — dice Luca Montezemolo — non è stato comunicato niente da nessuno, anche se noi della Ferrari a Nivelles, in un certo senso, siamo quelli che abbiamo sofferto di più per la presenza di troppe vetture in pista. Credo che dovrebbe essere stabilito d'accordo tra tutti gli enti interessati, un criterio selettivo che però non dia luogo ad abusi o a favoritismi».

## Ickx contrario

«Non ne sapevo niente — dice Ickx — ma comunque non mi meraviglio; è da parecchio che nella F.1 si è perso il senso della parola democrazia».

«Io sono un costruttore — dice Amon — e quindi anche se a Montecarlo il mio nome non è stato messo in discussione, perché sulla pista taboga ci ho corso per almeno dieci anni, riconosco che la piega presa dalla situazione è preoccupante non perché ciò che si vuole raggiungere non sia giusto ma per il modo con cui si vuole raggiungere questo scopo che esclude qualsiasi possibilità di difesa».

«Non ne sapevo niente — dice Regazzoni — ma non mi meraviglio perché è chiaro che qui dentro è da tempo tutta una mafia! In F.1 — prosegue Clay — c'è tutto da cambiare perché le cose in questo modo non possono più andare avanti. Certo troppe vetture in pista danneggiano ed io ne so qualcosa, però non è tagliando le gambe ai piloti che si migliora. Bisognerebbe cambiare della Formula 1 i regolamenti, solo che a quel punto c'è chi fa i motori, chi fa le gomme, chi fa gli alettoni e via dicendo, che si oppongono. Sull'altro lato della barricata non c'è nessuno che possa opporsi e contrastarli».

«Bisogna che chi è interessato alla F.1 — dice John Surtees — si metta d'accordo, sia esso costruttore, organizzatore o pilota. Il punto di partenza però, secondo me, non può che essere uno: vogliamo la quantità o la qualità? Una volta deciso ciò si può discutere».

Tito Zogli

C'è una « moviola » anche per la Formula 1, ora. Ecco, fotografata nel corso della ripresa televisiva dal GP di Monaco, la sequenza dell'incidente fra Hunt e Stuck, che ha la peggio. Infatti, è la sua la vettura che vola e finisce per urtare poi nel guard-rail, ma senza conseguenze per lui



Una curiosa diagnosi da MONTECARLO

# CLAY profeta TV (ma non ringrazia)

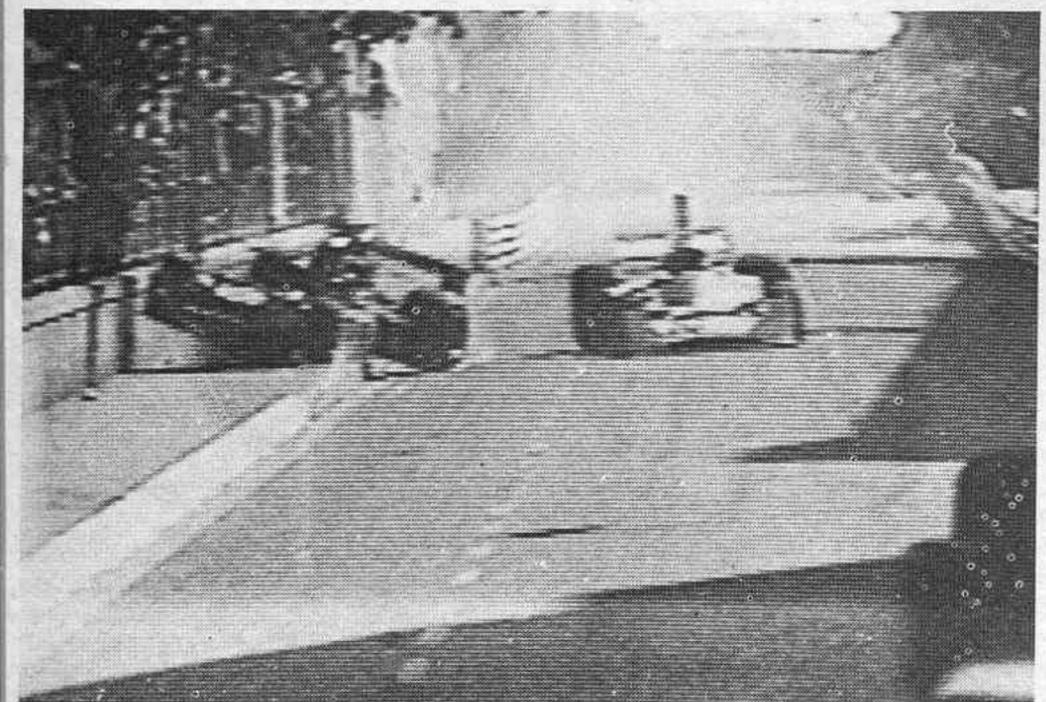
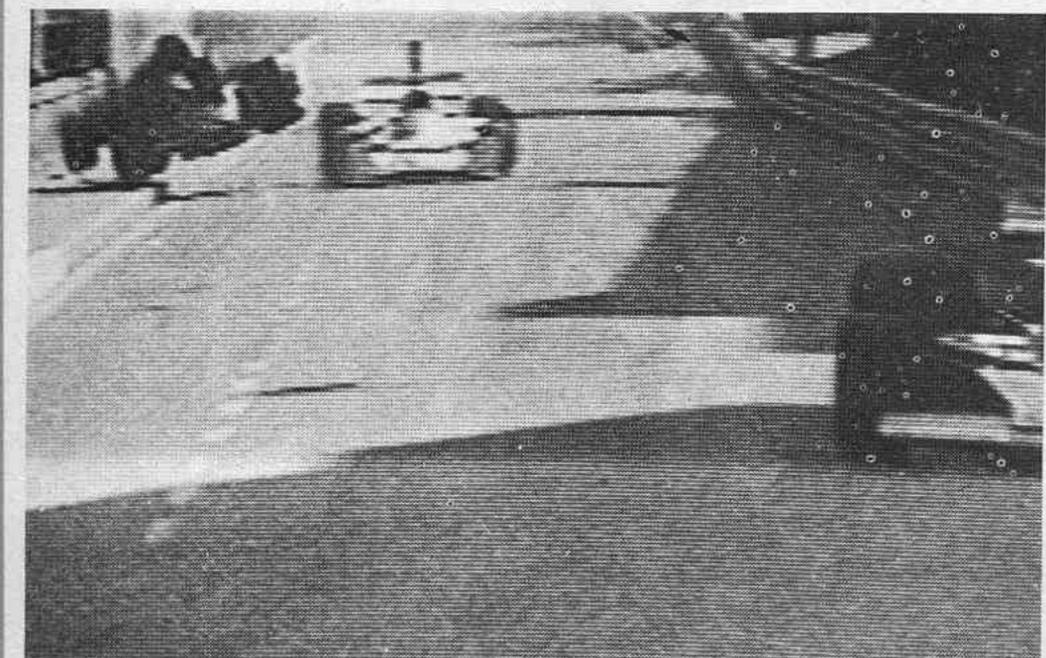
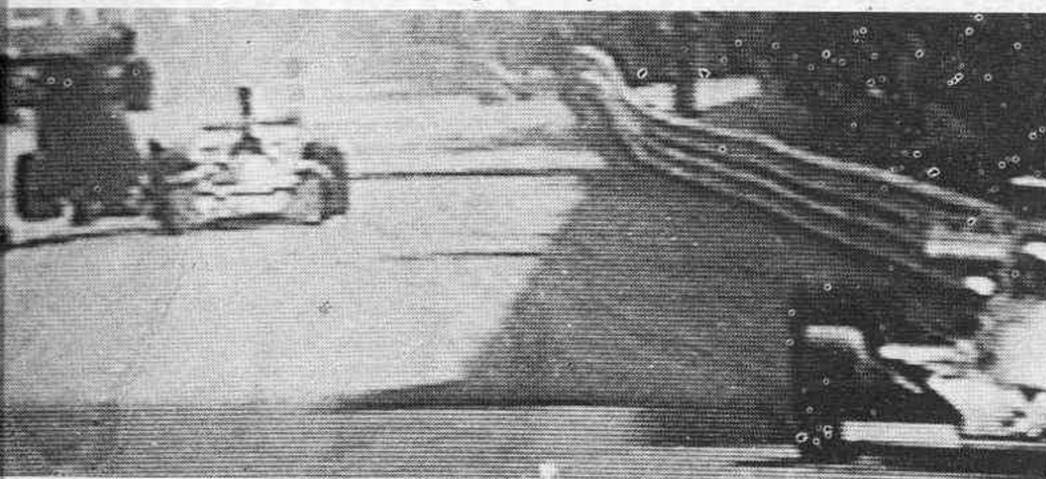
Se Clay Regazzoni avesse potuto ascoltare i commenti di Piero Casucci sulle cause del suo insuccesso di Montecarlo avrebbe certamente e « veramente » perso la calma. Perché il nostro telecronista — e tutti lo avranno notato —, nel tentativo di giustificare il distacco del pilota ferrista prima da Lauda e quindi da Peterson, ha insistito particolarmente e ripetutamente sulla « demoralizzazione » di Regazzoni e sul suo « crollo psicologico dopo aver fatto un testa-coda alla doppia curva della piscina ».

Casucci ha continuato — ogni volta che se ne è presentata l'occasione — a ribadire il concetto della facilità di abbattimento psichico del pilota quando in pista gli accade qualcosa o quando addirittura viene semplicemente superato da un'altra macchina. Non gli ha certo reso un buon servizio, anche se c'è stato chi ha fatto peggio in sede di cronaca decidendo che la sconfitta Ferrari è colpa di quell'errore, che peraltro alcuni tifosi presenti imputano a Lauda. Ma in fin dei conti, chi deve valutare le qualità di Regazzoni non si lascerà suggestionare dalle curiose ipotesi del telecronista. Comunque resta il fatto che ai telespettatori e

come sicuri vincenti — della competizione del giorno dopo, non sono bastate, almeno in quel momento, a farci superare l'inevitabile ribellione contro i responsabili della trasmissione. Appareva quasi chiaro che qualcosa non avesse funzionato a dovere e, nel momento in cui veniva trasmesso il servizio, eravamo convinti che la colpa fosse da attribuire al minor tempo concesso alla rubrica; tempo rubato dal precedente collegamento per il Giro d'Italia.

Tutto si è chiarito quando abbiamo appreso che quanto era stato così accuratamente predisposto (e cioè una ripresa effettuata dalle telecamere poste sulle macchine di Lauda e Regazzoni) non aveva potuto prendere il via per un inspiegabile capriccio — autorizzato evidentemente anche dalle autorità locali — di Ken Tyrrell che è riuscito a impedire la realizzazione del servizio giornalistico-televisivo.

Dopo una prima relazione sull'andamento delle prove, Gino Rancati ha presentato i suoi ospiti dicendo: « Qui con me quelli che oggi sono stati definiti i due gioielli di Ferrari; alla mia destra Niki Lauda — è la prima volta che appare





tv



radio

**Programmi dal 4 all'11 giugno**

<p><b>DOMENICA 9</b> <span style="float: right;"><b>Nazionale</b></span> Ore 21,30 - La Domenica Sportiva.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> <span style="float: right;"><b>Secondo</b></span> Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <div style="background-color: black; color: white; text-align: center; padding: 5px; margin: 10px 0;"><b>TV Svizzera</b></div> <p><b>DOMENICA 9</b> Ore 18,25 - Domenica sport Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDI' 10</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste</p>	<p><b>SABATO 8</b> <span style="float: right;"><b>Secondo programma</b></span> Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 9</b> <span style="float: right;"><b>Secondo programma</b></span> Ore 12,00 - Anteprema sport Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà</p> <p><b>LUNEDI' 10</b> <span style="float: right;"><b>Programma nazionale</b></span> Ore 8,00 - Lunedi sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> <span style="float: right;"><b>Secondo programma</b></span> Ore 7,30 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b> <span style="float: right;"><b>Programma nazionale</b></span> <b>Giornale Radio:</b> ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,50</p> <p><span style="float: right;"><b>Secondo programma</b></span> <b>Giornale Radio:</b> ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 18,30 - 22,30.</p>
--	---

quindi agli appassionati di automobilismo e agli stessi fans ferraristi i commenti e le giustificazioni addotte non siano affatto piaciute. Anche perché hanno gettato una sia pur lieve ombra sulla saldezza dei nervi di un conduttore della levatura di Clay Regazzoni, alle cui origini, pare piuttosto siano altre motivazioni. Vuoi tecniche dei freni, vuoi psicologiche per il comportamento del partner di squadra. La corsa, comunque, com'era nelle previsioni, è stata trasmessa in diretta quasi al completo; dalla partenza all'arrivo, in tre successivi collegamenti, intervallati dalle gare di motocross di Esanatoglia, il Gran Premio di Monaco ha avuto il necessario spazio televisivo che gli competeva e che non gli si poteva negare.

Del Gran Premio si era parlato anche il giorno prima, nel corso dell'ultima puntata di « Dribbling », e se ne è riparlato durante la « Domenica sportiva ».

Il servizio che ci aspettavamo dalla rubrica del sabato — e che Paolo Valenti ci aveva annunciato come « sensazionale » per chiudere in bellezza la trasmissione — non è c'è stato. Una semplice panoramica della vigilia e una vivace intervista ai due principali protagonisti — dati

davanti alle telecamere della nostra televisione —, a sinistra Clay Regazzoni ».

Lauda, dopo aver confermato le difficoltà del circuito di Montecarlo ha sostenuto di sentirsi perfettamente a posto con la sua macchina che, appunto in prova, aveva realizzato, con quella di Regazzoni, il miglior tempo e quindi le possibilità di vincere erano veramente molte.

Purtroppo non è andata così e ora, ad avvenimenti trascorsi, si può forse trovare, nell'ultima parte dell'intervista, un « agguancio premonitore ».

« Clay, prima non ti ho detto una cosa — ha precisato Rancati —, ho chiesto a Niki chi è per domani il suo avversario più temibile e lui ha detto, beh, è Clay ».

« Beh, io rispondo — ha ribattuto Regazzoni — che il mio avversario più temibile è Niki perché parte in prima fila. Qui è molto importante la partenza perché chi riuscirà a prendere il comando avrà l'ottanta per cento di possibilità di vincere il Gran Premio; quindi solo un inconveniente alla macchina o un incidente potrà togliere la prima posizione a chi disputerà la miglior partenza ». Clay è stato purtroppo buon profeta.

Gio' Luni

A metà luglio  
si inaugura la pista  
di KARLAND

## A Montpellier una pista tipo «RICARD»

PARIGI - Dopo molti problemi, prima con l'esercito dato che il terreno serviva da poligono, poi di natura economica, il circuito di Karland, situato a una decina di chilometri da Montpellier, proprio all'uscita dell'autostrada che collega Parigi alla regione sud-ovest, sta finalmente per nascere in modo ufficiale. Inizialmente prevista per il 2 giugno, la prima manifestazione è alla conclusione stata iscritta in calendario per i giorni 13 e 14 luglio, questo perché il maltempo che imperversa in questo momento nel sud della Francia ha ritardato gli ultimi lavori.

Durante un simpatico cocktail-party alla Terrazza Martini, a Parigi, Beltoise ha illustrato il tracciato di Montpellier, sottolineando il fatto che la pista offre uguale sicurezza per vetture di tutti i tipi, come pure per le moto, senza che sia necessario modificare nulla. Sistemi anti-incendio permanenti, barriere di sicurezza e così via offrono una sicurezza eccezionale. Si è naturalmente usufruito dell'esempio dato dal circuito Paul Ricard, indubbiamente fra i più efficaci del mondo tanto per i piloti che per il pubblico. A questo proposito, gli spettatori godranno di una visione quasi completa del circuito, costruito su un terreno che ha le caratteristiche di un anfiteatro naturale.

Larga un minimo di mt. 10,50 la pista è tracciata in modo da potere ottenere otto combinazioni diverse, il cui chilometraggio va da mt. 500 a quasi km. 5. E' perfino possibile utilizzare due piste a un tempo. Il rettilineo più lungo raggiunge gli 800 metri, quello dei boxes un po' più di mt. 500.

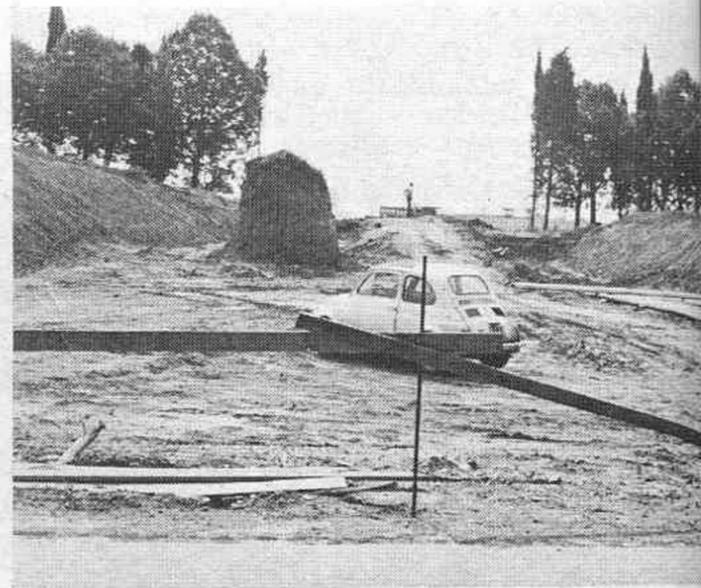
Questo originale impianto, che ha richiesto di rimuovere un enorme quantità di terra e di sassi, per una superficie utilizzabile di 130 ettari ai quali se ne aggiungono 25 di parcheggio, è destinato ad avere una notevole carriera internazionale, sia per vetture che per moto, ma i promotori hanno tenuto comunque ad asserire che hanno intenzione di farlo diventare uno vero « stadio » automobilistico aperto a tutti.

In occasione del lancio della rivista « Alpha », che uscirà in 160 numeri che rievocano la storia dell'automobilismo, si è tenuto a Parigi un Salone dell'Automobile che illustrava l'evoluzione dei veicoli, dalla loro origine ai nostri tempi. Era esposto un centinaio di vetture, una più bella dell'altra e i « pezzi rari » hanno suscitato l'entusiasmo dei numerosi visitatori. Il Salone è anche servito da cornice a un festival del film, ove si è potuto soprattutto assistere a film che rievocavano gli inizi delle competizioni, e vedere un bellissimo giro del celebre circuito di Le Mans, sulla Matra-Simca di Pescarolo.

j. r. j.



Ultime dal Mugello. Ecco il cantiere dell'Amministrazione provinciale per i lavori di allargamento alla strada dell'Arrabiata, una delle vie di accesso. A destra, un'altra strada di accesso proviene dalla statale del passo del Giego. Nella foto, si può notare uno scorcio dei lavori di allargamento che procedono alacremente



*Tra 20 giorni battesimo 5000 per l'autodromo toscano (avversato dalle «grandi piogge»)*

# 2 strade per il Mugello

FIRENZE - Finalmente la tanto attesa notizia per gli sportivi toscani, e non solo per loro è arrivata: domenica 23 giugno inizierà la sua attività il circuito internazionale del Mugello con l'organizzazione da parte dell'Automobile Club Firenze, con il patrocinio dell'AGIP, della « Mugello Formula 5000 » valida per la Marlboro Cup ed il Trofeo Life. Nella stessa giornata si svolgeranno gare di Formula Ford e berline Mexico.

La conferma della data di apertura è venuta dall'AC dopo... la fine della stagione delle grandi piogge. Il mese di aprile, infatti, è andato completamente perduto in seguito alla eccezionale piovosità che ha impedito in pratica il proseguimento del lavoro nel cantiere, oltre a provocare danni al costruendo impianto, come un grande avvallamento in una curva. Questi contrattempi avevano già fatto rinviare al 22 settembre la gara del 9 giugno valida per l'Euromarche 2000.

Se il tempo rimarrà al bello il grande appuntamento non subirà ulteriori rinvii e gli appassionati potranno toccare con mano la nuova imponente realizzazione

sorta sulle colline di Scarperia. Ci preme una precisazione in modo da non cullare illusioni: l'impianto inizia il 23 giugno la sua attività, ma non è completo in tutte le sue attrezzature. Le entrate saranno solo due, una dal passo del Giego e l'altra da Borgo San Lorenzo, oltre alla strada di servizio dell'Arrabiata dove in questi giorni la Provincia di Firenze sta lavorando per allargarla ed asfaltarla. Le tribune saranno solo quattro per circa cinquemila posti (tre sistemate sulle curve ed una sul rettilineo box). La direzione corsa sarà ospitata in prefabbricati sopra i quaranta box, già ultimati e solo da rifinire. Il primo anno di attività richiederà quindi una certa « comprensione » agli appassionati per superare alcune difficoltà temporanee.

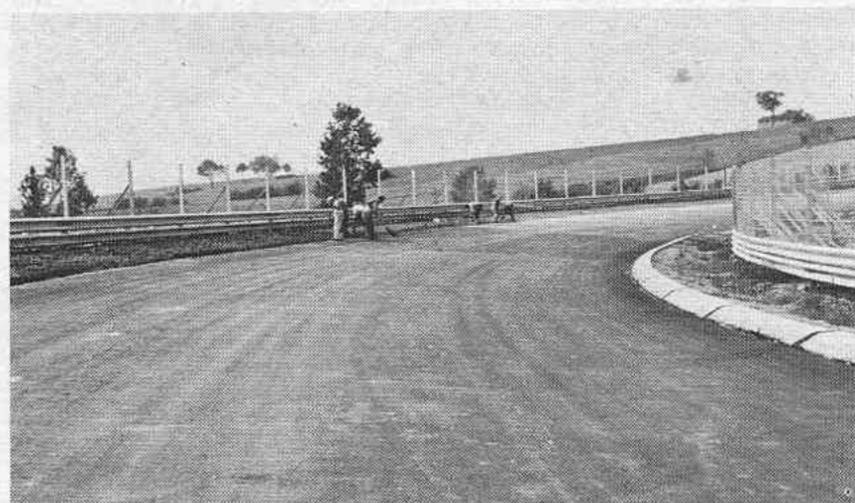
Completamente finita entro la prima settimana di giugno sarà invece l'asfaltatura della pista con l'ultimo manto di usura; in questi giorni numerose squadre di uomini lavorano dall'alba al tramonto per ultimare la posa delle reti di protezione — i guard-rail sono già sistemati — per riempire di sabbia e livellare le otto

« vie di fuga » realizzate in altrettante curve, per ultimare la recinzione. Attualmente il lavoro dentro il cantiere è veramente frenetico data la ristrettezza dei tempi utili.

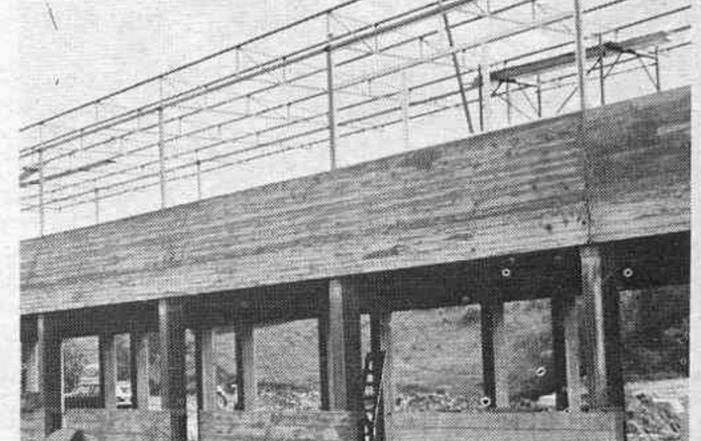
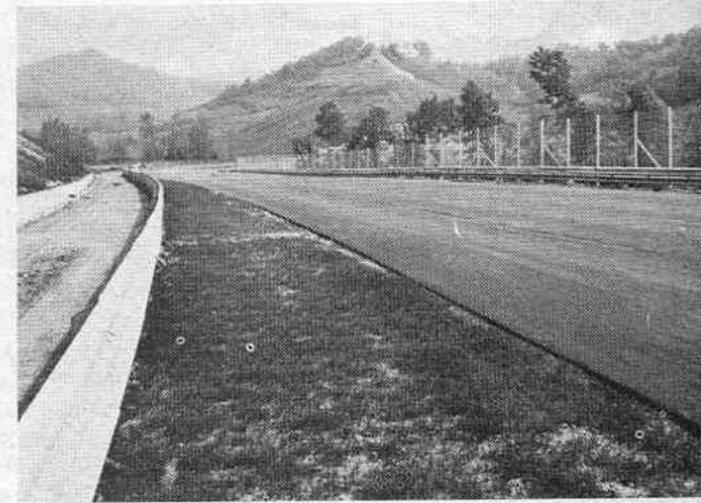
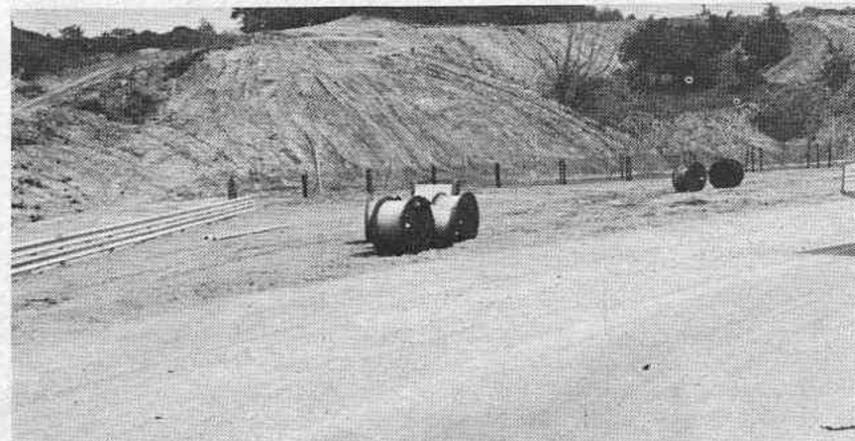
D'altra parte i dirigenti dell'AC Firenze hanno preferito iniziare comunque l'attività quest'anno in modo da poter richiedere l'iscrizione per il 1975 e 1976 di gare importanti che altrimenti non si potevano proporre perdendo così un altro anno. Con la effettuazione delle corse del 1974 l'autodromo del Mugello si presenterà all'inizio della stagione 1975 con tutte le carte in regola e con gli accorgimenti dettati da queste prime esperienze.

L'inizio è comunque impegnativo e spettacolare con la Formula 5000. Per questa gara le iscrizioni si chiuderanno il tredici giugno; verifiche e prove venerdì 21 e sabato 22. Le corse inizieranno alle dieci con le due batterie F. Ford, poi quelle della Mexico. Nel pomeriggio la prima manche della F. 5000, le due finali Ford e Mexico e la seconda manche 5000.

Marco Grandini



Ora, la pista è praticamente finita, protezioni e cordoli compresi. Sotto, una delle vie di fuga che interrompono, ogni tanto, la sequenza dei guard-rails. A destra: sulla sinistra della foto, la corsia per i mezzi di soccorso. L'asfaltatura della pista è completa. Sotto a destra, sopra i boxes, la direzione-gara provvisoria



## Si corre da TOLMEZZO a VERZEGNIS

UDINE - La Tolmezzo-Verzegnig avr  regolarmente luogo alla data del 16 giugno 1974. Questa   la comunicazione giunta dagli organizzatori della Scuderia Friuli giustamente preoccupati dalle tante telefonate che ricevono in quanto si   sparsa la voce che la gara programmata non si far . Gli stessi organizzatori tengono a fare presente che sono gi  stati spediti i regolamenti e che se non arriveranno in tempo (servizi postali, ringraziando), accetteranno le iscrizioni anche per lettera o telegramma sino al 10 giugno. La gara, com'  noto,   dotata di L. 1.080.000 di premi; la partenza della prima vettura avverr  alle ore 10,30 dalla localit  Ponte Landra, mentre l'arrivo, dopo 6200 metri,   fissato a Sella Thianzuttan. Nel 1973 la corsa   stata vinta da Pilone, su Abarth Osella, che ha fatto segnare il tempo di 3'16"3 alla media di 113,512 kmh nuovo record della gara.

## Per i mondiali anticipato il Trofeo Mugello

FIRENZE - La scuderia Mugello Corse comunica che   stata anticipata a sabato 29, (le prove e le verifiche si faranno quindi venerd  28) la corsa del «1. Trofeo Mugello» in calendario per il 30 dello stesso mese. La decisione   stata presa per motivi... calcistici data la concomitanza con le gare del campionato del mondo di calcio e le prevedibili ripercussioni sull'affluenza del pubblico. Poich  l'impegno finanziario per la gara non   lieve, i dirigenti della scuderia fiorentina hanno anticipato di un giorno sperando in un maggiore afflusso di pubblico.

La gara del 29 ha validit  FISA e saranno in pista i gruppi 1, 2, 3, 4 e le F. 850 per il campionato nazionale. Le corse inizieranno alle ore 9 ed alle ore 15.

## Iscrizioni chiuse per la FORNOVO MONTE CASSIO

PARMA - Con grande coraggio e spirito di sacrificio, l'Automobile Club di Parma ha organizzato anche quest'anno la Fornovo-Monte Cassio, classica corsa in salita che praticamente viene a costituire la 21. edizione della Parma-Poggio di Bereto. Le iscrizioni, stante i ritardi postali (ahim , tutti gli organizzatori si trovano nelle peste per questa ragione), sono chiuse il 4 giugno per dar tempo anche ai ritardatari di partecipare alla competizione nell'intento di battere il primato stabilito lo scorso anno da Pilone al volante di un'Abarth Osella 2000.

## Club rosa

• La famiglia del Club AUTOSPRINT crescer  di una unit  perch  siamo certi che il Socio LUIGI POZZA vorr  iscriverne anche la gentile consorte RENATA LANZA alla quale si   unito in matrimonio il 25 maggio scorso. Alla coppia felice i pi  vivi rallegramenti di AUTOSPRINT.

# Nel 1975 le monoposto-scuola e i suoi piloti non saranno pi  «bloccate» dalla CSAI

## «Libera» la F. ITALIA

### (ma quanto costa una stagione?)

ROMA - Nel 1975 la F. Italia, considerata ormai maggiorenne, guadagner  di diritto l'indipendenza. La CSAI ha stabilito che tre anni di inflessibile educazione paternalistico-burocratica saranno sufficienti per permettere alla figlia prediletta di procedere con i propri mezzi, senza bisogno di essere condotta per mano di domenica in domenica. Sar  insomma una categoria come un'altra ed organizzatori e piloti non avranno bisogno di alcun nulla-osta della CSAI che d'altronde, con ogni probabilit , non coprir  pi  interamente il monte premi ma si limiter  ad elargire i contributi. Non sar  necessario quindi avere una macchina personale con il numero fisso ma sar  anche possibile avere una macchina in compropriet  o anche affittarla di volta in volta.

Al momento l'ultima novit  riguarda le verifiche delle macchine. All'inizio dell'anno era stato stabilito che i controlli si sarebbero effettuati solo negli autodromi ed immediatamente dopo le gare, per evitare le appendici dello scorso anno. In realt  ci si   resi conto che senza una organizzazione adatta le verifiche risultavano superficiali tanto da consigliare un immediato ritorno al vecchio si-

stema. I motori quindi saranno portati ancora all'Abarth ma non saranno pi  sostituiti e verranno riconsegnati al proprietario in tempo per la gara successiva.

A Vallelunga la formula nazionale ha avuto anche l'onore di un intervento della televisione che ha registrato uno special da mandare in onda nei prossimi mesi. E' stato anche filmato lo «show» fuori programma di Gunnella che per sfogare i propri nervi ha improvvisato una danza sul prato con pugni al cielo e casco in aria. Chiss  se gli spettatori potranno vederlo... Lo stesso pilota assieme a Sottanelli e Farneti   stato anche intervistato con le domande di rito. Quando   stato chiesto quanto costa disputare un campionato di sedici gare, Farneti ha risposto che la cifra si aggira sui quattro-cinque milioni. Peccato non sia potuto intervenire un altro pilota presente che avrebbe potuto mostrare le ricevute rilasciate da un notissimo preparatore e relative alle prime tre gare di quest'anno, disputate senza rotture particolari: un milione e centosettanta!

d. b.

## Il Gentlemen's rinuncia

• Le insolubili difficolt  organizzative di Vallelunga hanno gi  fatto una vittima illustre. Il Gentlemen's Motor Club (4 gare organizzate nel '73 con 718 piloti presenti) ha rinunciato per il momento a qualsiasi attivit  automobilistica nell'autodromo romano. Quest'anno le gare in calendario erano due: il 23 giugno ci sar  il primo «taglio» ma   scontato che anche il TROFEO SALVO D'ACQUISTO dell'8 settembre non avr  luogo.

• Recentemente sul settimanale inglese «Autosport»   apparso un trafiletto nel quale Derek Bennet, responsabile del settore tecnico della Chevron, teneva a precisare che la casa di Bolton per il momento non ha alcuna intenzione di cimentarsi nel campo delle sport 3 litri e che la responsabilit  del connubio tra un telaio B. 26 ed un motore Ford-Cosworth 3000   tutta dell'italiano Eris Tondelli.

## Beneficenza in settembre

• La scuderia GRUPPO PILOTI ROMANI non ha dimenticato la promessa di organizzare una gara di beneficenza in favore del cappellano dei piloti Don Sergio Mantovani. L'idea ha suscitato notevole interesse e non sono pochi quelli che hanno assicurato il loro aiuto. Di sicuro verr  creato un comitato nel quale sarebbe molto gradita la presenza alla presidenza dell'ingegnere Rogano e del presidente dell'AC Roma, Monaco. I precedenti impegni della Piloti Romani e la collaudata impossibilit  di organizzare gare a Vallelunga nel periodo estivo hanno comunque consigliato di rimandare l'appuntamento al prossimo 15 settembre. La scuderia romana ha poi confermato l'effettuazione della gara prevista l'1 settembre che verr  organizzata con il valido aiuto delle sezioni di Napoli e Pescara (quest'ultima da poco inaugurata).

• Il popolarissimo preparatore romano GIGETTO GIRALDI, monopolizzatore della classe 500 nei recenti anni sessanta, dopo un periodo un po' in ombra torner  decisamente nel campo delle corse. Chiusa la classica officina di via Dei Latini che   stata meta di Giunti, Gellini, Liliana, Gallo, Galluzzo e di tantissimi altri, Giraldi ricomincia ora la sua attivit  presso l'officina Milleauto che l'appassionato pilota Giovanni Grimaldi ha recentemente aperto. Quest'ultimo anzi ha gi  affidato al preparatore la sua Mexico ma naturalmente non   che l'inizio. Giraldi   ormai affiancato nel suo lavoro dal figlio Massimo che spesso si cimenta con una 500 curata dal padre ma per un certo periodo sar  costretto ad un forzato riposo in seguito ad un incidente in gara a Vallelunga.

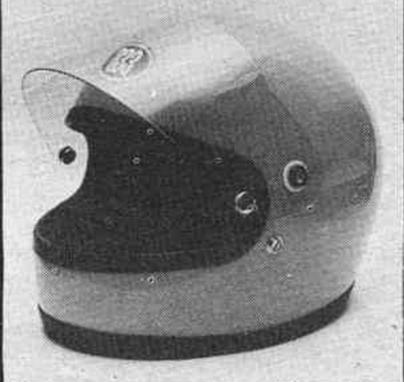
## I vizi romani

• A Vallelunga   ormai codificata la deprecabile abitudine di scaldare il motore delle macchine girando ad andatura sostenuta attorno all'affollatissimo cortile delle rimesse. Naturalmente i piloti pi  legati

a questa squallida forma di esibizionismo sono proprio quelli che pi  hanno bisogno di simili bravate per mettersi in luce. Sono veri e propri slalom tra macchine e persone e c'  solo da meravigliarsi che finora sia andata sempre bene. E' un altro difetto della pista romana e non crediamo ci voglia molto a correggerlo.

• «Motor Sport Yearbook»   una rivista annuale americana, una di quelle pubblicazioni che a dicembre ci informano su tutto. Seguendo anche gli avvenimenti italiani ha pensato addirittura ad assegnare un premio speciale (o meglio un «award» visto che proviene dagli U.S.A.) a dieci personaggi italiani che hanno conseguito particolari meriti nello sport automobilistico. Probabilmente molti dei diretti interessati ancora non lo sanno, ma la giuria ha gi  stilato l'eterogenea lista. Nel corso di una particolare cerimonia quindi, il corrispondente da Roma dell'annuario americano Turchetti consegner  una targa ricordo a Rodolfo d'Amario, Luciano De Luca, Romano Fazio, Franco Lini, Bruno Nestola, Antonio Palangio, Marco Piccinini, Gregorio Rossi di Montelera e Romolo Tavoni. Premio speciale alla memoria   stato assegnato ad Eugenio Dragoni.



richiedere il catalogo 1974  
riservato ai rivenditori

**Arrigoni** 

s.n.c.

20129 Milano (Italy)  
viale dei Mille 4 / tel. (02) 7382686



Silvio Moser, nell'abitacolo della Bellasi F.1, che pilotò qualche anno fa. Moser era nato a Zurigo il 24 aprile 1941, ed abitava nel Canton Ticino



Moser ha pilotato molte formula 1. Ecco (sopra) al volante della Brabham BT24. A destra, vincitore alla Temporada (4 corse, 4 vittorie!)



Sopra, ancora con la Brabham rientrare, senza una ruota, ai box durante il G.P. d'Italia a Monza del 1968. Sotto, con la Brabham F.3 all'Auvergne



Mentre PETERSON vinceva a Montecarlo MOSER perdeva la sua battaglia

# Tredicesimo anno

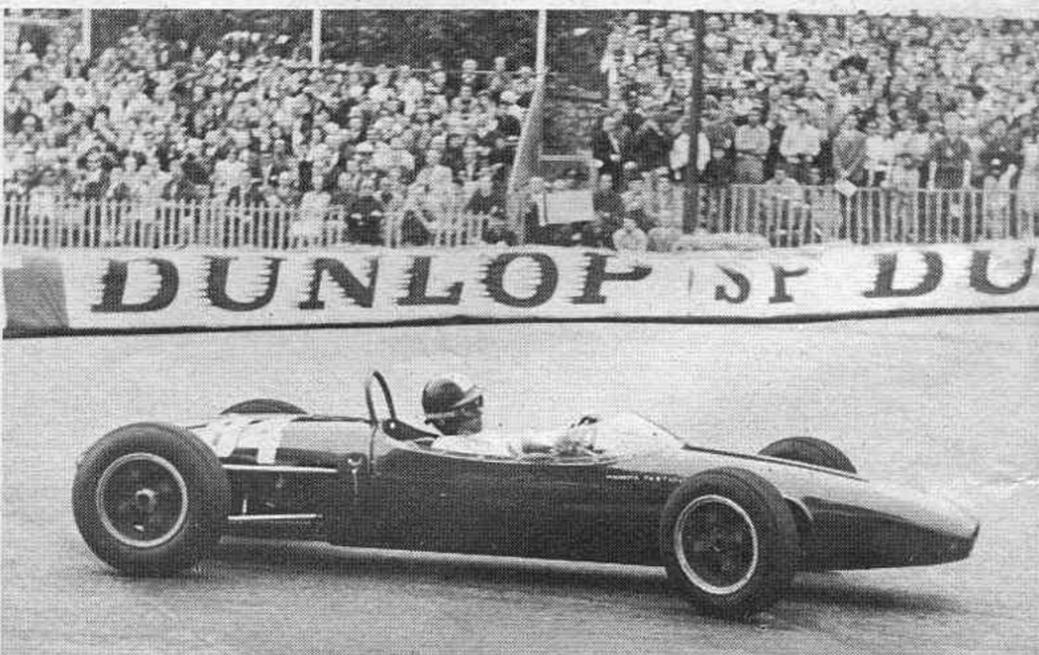
LUGANO - Dopo una serie di notizie allarmanti poi sempre più buone, al punto che i medici — dopo che Moser aveva ripreso tutte le sue funzioni vitali davano speranze — improvvisamente il pilota svizzero infortunatosi alla 1000 KM di Monza, per complicazioni cardiocircolatorie ha cessato di vivere domenica 26 maggio pomeriggio, proprio mentre Peterson tagliava vittorioso il traguardo del più famoso dei G.P., quello di Montecarlo.

La notizia ha colto di sorpresa tutto l'ambiente dove Moser era conosciuto e apprezzato. Proprio a Montecarlo tutti lo ricordano autore di una magnifica corsa in F. 3 nella quale, dopo aver vinto in batteria, giunse secondo dietro Stewart in finale.

Nato a Zurigo il 24 aprile 1941, SILVIO MOSER aveva compiuto da un giorno 33 anni quando, per il cedimento di una sospensione della sua Lola 2000, negli ultimi 10 minuti di corsa della 1000 KM di Mon-

Montecarlo, vinse il circuito del Garda. Nel '67 debuttò in F. 1 con una Cooper ATS di 2700 cmc. La sua prima corsa in F. 1 di validità mondiale fu a Silverstone, sempre su Cooper-ATS.

La sua più bella corsa in F. 1 la disputò nel '68 a Zandvoort nel G.P. d'Olanda, dove arrivò quinto con la Brabham. Guidò anche la F. 1 di Bellasi con alterna fortuna. Poi eccolo in gare di F. 2, F. 3, sport con la Lola e con il Porsche 908. Partecipò con la Tecno, assieme a Regazzoni e Brambilla, al campionato Europeo a squadre. Era grande amico di Clay Regazzoni (che entrò nella scuderia di Martinelli e Sonvico quando lui c'era già). Ed è stato proprio Regazzoni, con poche parole rubategli a Montecarlo lunedì a ricordarlo: «Un caro amico, buono, leale, e un grande pilota, che non ha mai avuto l'occasione buona per poter sfondare completamente... Avrei voluto vincere a Montecarlo per dedicargli la vittoria». Il desti-



Ecco Moser alla curva del Gasometro, durante il G.P. di Monaco F.3 del '64

za, il 25 aprile è uscito di pista alla variante andando a sbattere contro il guard-rail e contro la March di Serblin ferma da molto tempo per un guasto. Le condizioni apparvero subito gravi, tanto che dopo una prima operazione a Milano, il pilota svizzero venne trasportato a Zurigo per altri interventi. Ci fu anche un'antipatica polemica medica. Da allora è stata un'altalena di notizie che gli amici svizzeri davano in Italia sulle condizioni di Silvio. Quando proprio la speranza di salvarlo era quasi certa, ecco la notizia inappellabile.

Moser aveva iniziato a correre nel '61, prima con una Volvo poi con una Jaguar. Dieci corse in salita nel primo anno e quattro vittorie. Nel '62 e '63 corse con la formula Junior e fu nono al Garda. Entrato nella scuderia Martinelli e Sonvico andò in Argentina con una Brabham e vinse la prima Temporada di laggiù: quattro corse quattro vittorie. In Argentina era famosissimo tanto che, quando anni dopo si ebbe la Temporada F. 2, andò con una Tecno e i dirigenti lo chiamarono per primo, tanto era la sua popolarità in Sud America.

Il '64 fu certamente il suo anno d'oro. Oltre a vincere in Argentina e arrivare dietro a Stewart a

no lo ha tolto ai suoi amici svizzeri e a tutto il mondo delle corse, proprio quando stava rientrando nel «giro» della F. 1 con la Brabham di Finotto.

Sposato con un figlio di sette anni, Jimmi, Moser lascia un grande rimpianto in tutti coloro che ebbero occasione di conoscerlo e di apprezzarlo, per le sue doti di bontà e di grande umanità. Sempre allegro e spensierato, un aneddoto ce lo riporta alla mente. Buenos Aires, temporada F. 2 vinta da de Adamich. Assieme a Regazzoni, suo inseparabile compagno, comperò un servizio di piatti di 240 pezzi. C'era il problema della dogana. Silvio mise tutti i piatti, bicchieri, ecc. nelle casse delle macchine, in mezzo ai pezzi di ricambio. Tutti a dire che non ne sarebbe arrivato uno in Europa sano. Invece si ruppe solo una zuppiera. Era il suo orgoglio andare poi a dire agli amici, che tanto lo avevano preso in giro per aver messo piatti tanto fragili in mezzo a pezzi di ferro...

Una folla enorme ha assistito ai suoi funerali. Alla moglie Rosi e al figlioletto Jimmi le condoglianze di Autosprint.

Anche in **F.3** strascichi polemici delle difficoltà di sorpasso: ma il più forte ha saputo reagire anche all'errore

# Pryce come Peterson

MONTECARLO - Sembra proprio che il tracciato del principato, già ostile alle nostre rosse F.1, sia altrettanto inavvicinabile per le nostre F.3 che quest'anno, a dire il vero, si erano presentate con ambizioni non troppo nascoste. Ma anche i nostri giovani hanno fatto i conti senza l'oste: già molto veloci in prova, si sono trovati dinanzi a un tempo incredibile spiccato dall'inglese Pryce, al volante di una macchina certamente efficiente, ma non poi superiore alle altre. A dire il vero nessuno ha dato gran peso al record dello scatenato Pryce: anzi, è circolata subito la voce che gli stessi meccanici dell'inglese non avessero mai preso un tempo del genere al loro pupillo, per cui tutti si erano comodamente adagiati sull'ipotesi che si fosse trattato del solito mardornale errore dei cronometristi.

Anche Henton, suo diretto avversario e pilota ufficiale March, vincitore del 90% delle gare finora disputate in Gran Bretagna, si riteneva



Presenti a Montecarlo anche l'ing. Rogano e Saliti, che qui vediamo conversare prima della gara con Manzoni: il presidente CSAI ha assistito alla gara dal palco reale sperando di assistere ad una vittoria italiana

sufficientemente tranquillo: in batteria, dove non aveva avuto rivali, aveva viaggiato con un certo margine per cui riteneva di non incontrare seri problemi in finale. Ed è stato un grave errore: Pryce, letteralmente scatenato, rischiando dal primo giro all'ultimo (tra l'altro in questo suo procedere forsennato anche quando aveva già un margine enorme, ha picchiato alla chicane facendo un gran volo e proseguendo poi con la macchina decisamente non più in condizioni ottimali) ha continuato a divorare mostruosamente secondi agli inseguitori.

Un po' ci ha provato il nostro Mantova, decisamente furente per il risultato in batteria, quando Zorzi non gli aveva concessa la minima possibilità di passare, e forse con un'irruenza superiore alle sue reali possibilità (e della macchina che

can.

CONTINUA A PAGINA 53

**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.

E' costruito in "Avional" 50/10 con impugnatura rivestita in vera pelle Abarth Autobianchi A/112.

**lo sono veramente?**

Alfa Romeo Giulia 1300-1600 imp. completo L. 50.300  
 solo posteriore L. 16.400  
 Fiat 127 "tipo America" imp. completo L. 24.400  
 Autobianchi A/112 imp. completo L. 33.800  
 solo posteriore L. 14.500  
 BMW 1600-2002 imp. completo L. 28.000  
 solo posteriore L. 8.200  
 Mini Minor imp. completo L. 37.800  
 Mercedes 200 (B-220) 8 imp. completo L. 40.000  
 Opel Mania e Ascona 1600 imp. completo L. 22.400  
 solo posteriore L. 4.700  
 Porsche 911 (tutti i tipi) impianto completo 4 scappamenti L. 40.600  
 Volkswagen 1300-1500 imp. completo L. 40.600  
 \* tutti i "posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori" originali.

**ABARTH**

**marmitte speciali sembrano costose ma...**

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



**SELECOM SpA**

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE  
DI RICAMBI ED ACCESSORI  
PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

**ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA**

(dis. Bertone)

CONTINUAZIONE DA PAG. 51

aveva appena preso in mano), con il risultato disastroso del botto a St. Devote: poi Brise, che pure è quel campione che è, ha lasciato perdere, accontentandosi di mantenere la posizione di rincalzo e forse sperando in cuor suo in un clamoroso errore da parte del capolista.

Degli altri italiani, scomparso subito Rosei e Giancarlo Martini, seguiti subito dopo da Colombo e Cerulli che ha perso la batteria, ottima la gara di Sandro Cinotti, sempre saldamente alle spalle di Brise e soprattutto di Francia, menomato nel cambio che come al solito aveva rotto in batteria e dallo scarico che aveva cominciato a perdere dal secondo giro. Alle loro spalle ancora Zorzi, uno dei nostri giovani più promettenti, assieme a Leoni, entrambi alle prime esperienze monegasche: poi Silvio Artina, regolare fino alla fine, che giustamente ha preferito non entrare nella mischia e accontentarsi di giungere al tra-



Doveva aprirsi l'olimpico della F.2 (o per lo meno la strada della F.5000) per Tony Brise, brillante campione inglese della scorsa stagione. Invece lo abbiamo ritrovato, sempre in gran forma, a Montecarlo dove ha portato al secondo posto la nuova Modus con su il motore Holbay

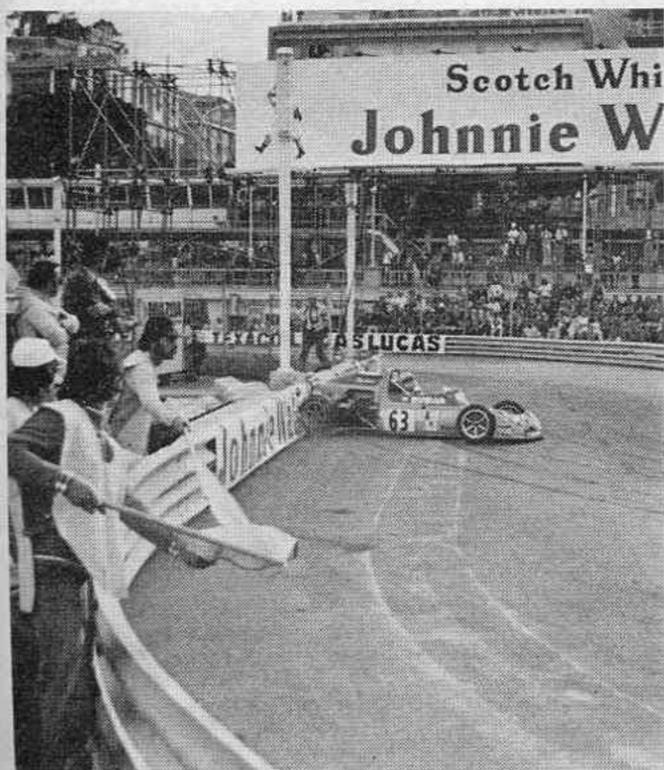
guardo finale anche se doppiato dal vincitore.

La morale che ne dobbiamo trarre è sempre la stessa: i piloti d'oltre Manica sono decisamente più forti e siamo ancora lontani dai loro standard di prestazioni. Naturalmente abbiamo molte attenuanti: noi purtroppo non corriamo con la frequenza con la quale possono allenarsi gli inglesi e soprattutto non abbiamo alle spalle le case direttamente interessate. E' noto che la maggioranza dei telai proviene dall'Inghilterra, e pure una buona dose di motori: ed è evidente che se un pilota inglese ha bisogno di una mano per la messa a punto del suo mezzo può rivolgersi direttamente e con profitto alla casa costruttrice. Se aggiungiamo a questo una maggior coscienza negli allenamenti, scrupolosa dieta alimentare e un corretto uso del tempo, in poche parole una maggior professionalità, otteniamo quel qualcosa in più che ancora ci manca per vincere a Montecarlo.

Leopoldo Canetoli



Nel corso della prima sessione di prove Carlo Giorgio, debuttante al volante della MP, è scivolato sulla sua stessa acqua (si è rotto un manicotto) ed ha urtato in questo punto la barriera, fermandosi con pochi danni



Ecco come si è autoeliminato Henton nel corso della finale: dopo un inizio poco felice, costellato di errori e di testa-coda, il campione inglese si è trovato a dover inseguire forsennatamente Pryce e compagni, con il risultato che si può osservare in questa foto, alla variante della Piscina. A destra: diverse soluzioni di cofani per le March 743: Cinotti montava questo musetto con possibilità di variazione dei carichi, che si otteneva facendo uscire o meno l'aria (il progetto lo ha elaborato l'ing. Enrico Benzing)



Sorridente prima della finale Brian Henton assieme a Mr. Wheatcroft e a un meccanico Holbay: questa assidua vicinanza del conosciutissimo sponsor di Williamson conferma sempre più le possibilità future (si parla già di F.1) di Henton



HEUER

# Heuer fa orologi non comuni.

## La prova:

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



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



### Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Montreal e tutti gli altri cronografi Heuer.

Nome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP/Località \_\_\_\_\_

Riempire il tagliando e inviarlo a:

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

In ALTO ADIGE è il centro di questo ritrovato hobby per molti giovanissimi

# Più raffinate tornate a correre le casse di sapone

BRESSANONE - Le chiamano ancora « casse di sapone », anche se dei vecchi trabiccoli ricavati dalle soap-box vere e proprie non rimane che il nome, americano. Infatti, anche i veicoli-giocattolo a « trazione gravitazionale » si sono evoluti, diventando via via più raffinati e cercando di assomigliare sempre di più alle vetture « vere ». E' una passione che ha contagiato praticamente tutti i ragazzi, in ogni tempo, ad un certo punto della loro infanzia: gettarsi in una discesa con un'asse di legno munita alle quattro estremità di vecchi cuscinetti a sfere è stata un'esperienza indimenticabile, di cui forse i ragazzi di oggi non sanno molto. Un poco alla volta, le « casse di sapone » hanno acquistato ruote gommate, sterzi più raffinati, e forme più « automobilistiche », e si è pensato alle corse. Senza arrivare alle dimensioni statunitensi di questo fenomeno (con campionati nazionali su piste permanenti), anche da noi si è pensato a mettere in piedi delle manifestazioni su un base organizzata e codificata.

## Un « codice » per le gare

E' il caso di un gruppo di appassionati altoatesini, che fin dallo scorso anno organizzano

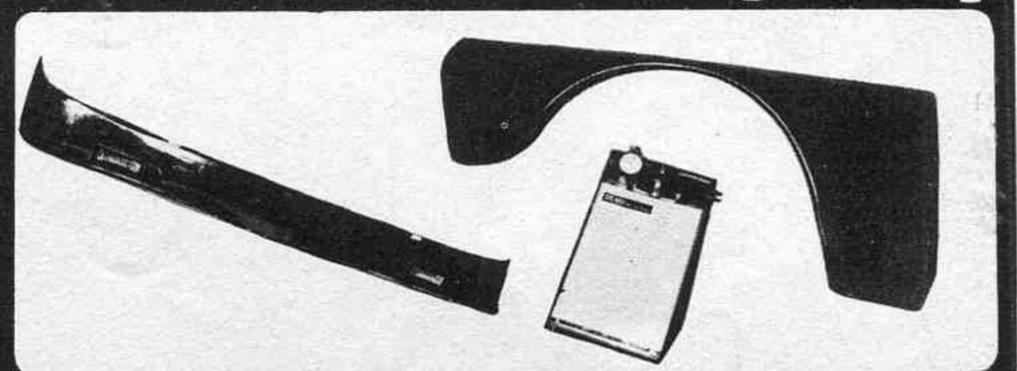
gare per queste vetture senza motore. Il regolamento prevede che i veicoli siano costruiti dagli stessi piloti, che non devono superare i 16 anni di età.

## Scenografia imitativa

Le gare prevedono due manche, con classifica finale per somma di tempi, che devono essere effettuate da piloti diversi. Inutile dire che in queste gare, molto seguite anche non solo dai giovanissimi, gran parte del divertimento consiste nella scenografia imitativa, per cui i piloti si identificano con i corridori « veri » e le macchine ricercano soluzioni e decorazioni che ricordano le vetture da competizione. Bisogna ammettere che vi sono certe vetturette ottimamente riprodotte, con roll-bar, alettoni e scritte pubblicitarie che ricordano molto le auto dalle quali « derivano ».

I ragazzi altoatesini, che fanno a capo a **WILFRIED MARANER**, (via Bruno 2, Bressanone) hanno l'ambizione di allargare il loro « giro » di competizioni, e non è detto che non ci riescano, anche perché siamo certi che in tante parti d'Italia sia viva questa passione, che forse ha solo bisogno di essere regolamentata in maniera unitaria.

# RENO BOLOGNA Racing shop



volanti in pelle - sedili anatomici - abbigliamento completo per piloti - parafanghi supplementari - roll-bar - tabelle per cronometraggio Heuer - cartelli segnalazione box - caschi integrali Bell - tute in FPT - SPOILER disponibili per qualsiasi auto

40122 Bologna - via Riva Reno 61 - tel. 26 55 45



# giannini

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

**PIU' VELOCE**  
**PIU' ECONOMICA**

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI   
CANDELE 

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

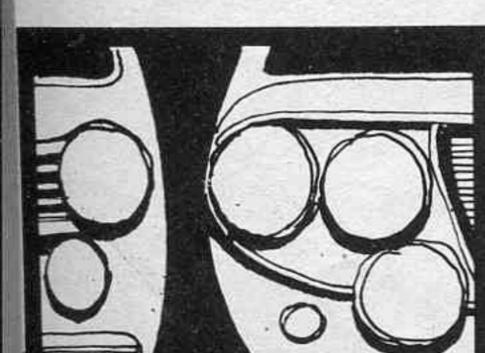
## CICLOMOTORI

SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

# Malaguti

**FIFTY SPECIAL**  
**4 MARCE**  
**50 cc**

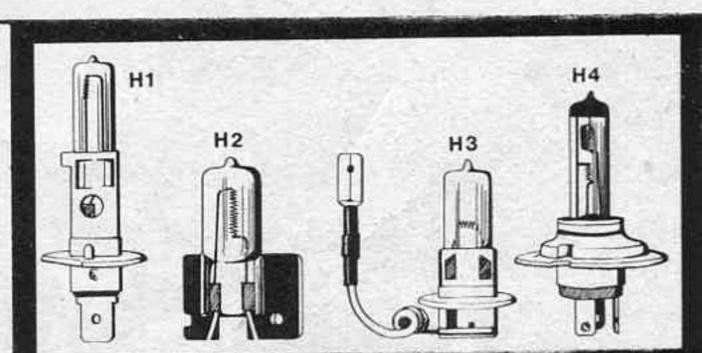
Consumo: lt. 1,92x100 km. (Norme CUNA)



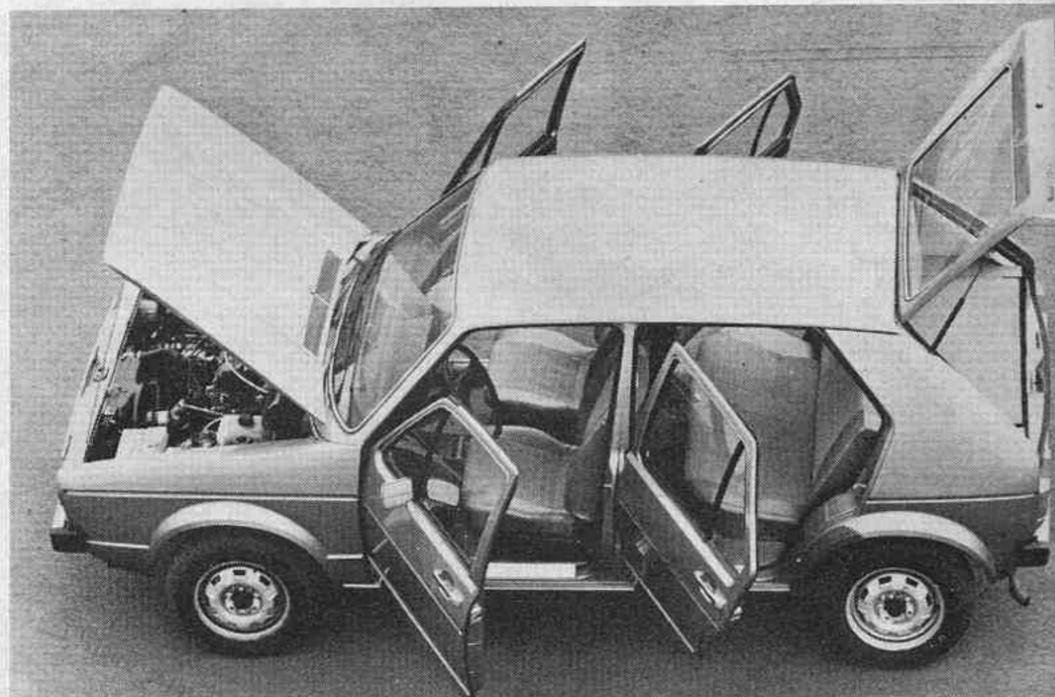
PIU' LUCE, MA...  
**MAZDA**

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedete presso i migliori elettrauto



# 18 milioni di «VW-dopo» nasce la «mini» tedesca (ma per averla occorre attendere la fine estate)



La Volkswagen Golf si può avere in svariate versioni, con i motori da 1100 e 1500, a due o quattro porte laterali (più quella posteriore), equipaggiamento «base» o lusso. Completa la dotazione una lunga serie di «optionals»

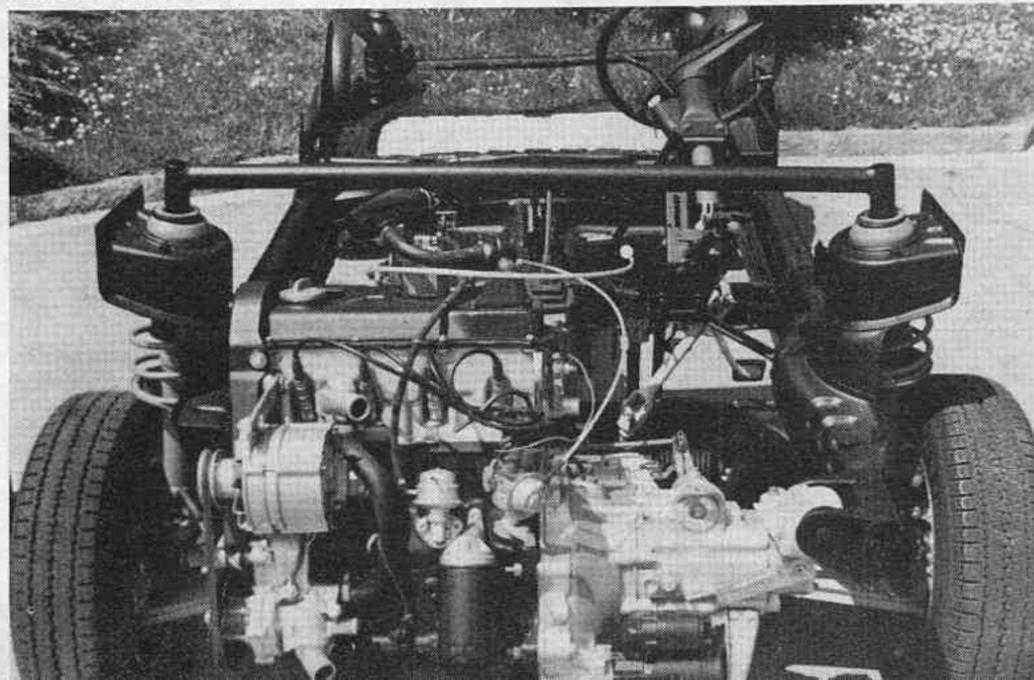
MONACO. Già da diverso tempo in casa Volkswagen si stava preparando la strada a una nuova «compatta» che potesse affiancarsi all'ormai tradizionale Maggiolino, che costruito in più di 18 milioni di esemplari cominciava a battere la fiacca specie sul mercato tedesco. Naturalmente, come è abitudine della grande casa tedesca, sono state man mano verificate su altri modelli varie soluzioni meccaniche che poi, dopo probanti collaudi, sono ricomparse in questa **GOLF**, piccola grande berlina abilmente disegnata dalla facile penna di Giorgetto Giugiaro. Seguendo la stirpe dei «venti», dai quali prende il nome la Passat e la Scirocco, siamo ora giunti alla corrente «del golfo», alla quale l'Europa deve il suo favorevole clima: alla stessa maniera i tecnici di Wolfsburg contano di imporre, specialmente sul mercato tedesco, la loro nuova vettura che non sarà però pronta prima delle vacanze estive.

Quello della riconquista del mercato germanico è sembrato proprio il punto più importante, almeno in questa prima presa di contatto con i dirigenti della Volkswagen: è noto infatti che la casa tedesca vende sul suo mercato non più del 30% della sua produzione, mentre il resto va all'estero. Ora, con i sopravvenuti problemi di esportazione (non solo l'Italia, ma anche gli Stati Uniti in un modo o in un altro creano problemi agli esportatori) è abbastanza evidente come si cerchi di riconquistare un mercato, che anche se sembrerà anacronistico, non è completamente di proprietà della VW.

La nuova Golf, prodotta in due



Al volante della Golf 1100 si raggiungono facilmente i 140 kmh promessi dal costruttore. Sotto, una vettura sezionata per evidenziarne gli organi meccanici. Il motore e la trasmissione sono anteriori e posti trasversalmente



modelli (con relativi «doppioni» in edizione lusso) affiancherà la produzione del Maggiolino, non sarà per ora il modello che deve succedere all'intramontabile vettura disegnata da Ferdinand Porsche, e si hanno buone ragioni per ritenere che sarà più venduta della consorella, almeno in questi primi anni, nei quali dovrebbe essere prodotta a un ritmo di circa 2500-3000 unità al giorno.

La macchina, che abbandona gli schemi costruttivi tradizionali della Volkswagen, per passare alla più moderna trazione anteriore, esce naturalmente dopo un estenuante giro del mondo, compiuto lo scorso anno da 140 vetture per un totale di più di tre milioni di km, su strade innevate, asciutte e irte di mille difficoltà. Conoscendo la serietà della Casa tedesca non c'è da dubitare della solidità della vettura, anche se la tradizionale robustezza del motore sarà da mettersi alla prova, viste le prestazioni e la brillantezza di queste unità, decisamente più moderne ma anche leggermente più «tirate» dei precedenti modelli.

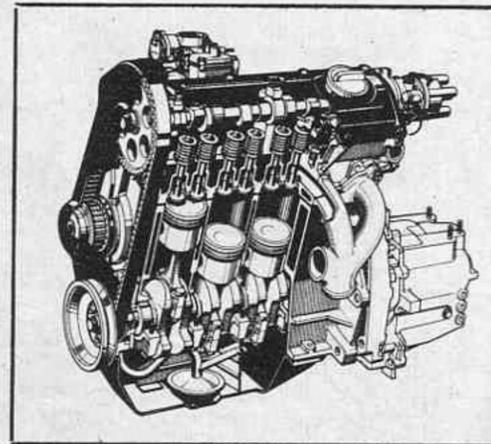
Purtroppo, alle pressanti domande dei giornalisti italiani, nessuno è stato in grado di dare un'esauriente risposta per quel che riguarda i prezzi, visto che la macchina entra or ora in produzione: un peccato perché viste le prestazioni veramente interessanti, sarebbe stato molto utile poter già dare agli automobilisti italiani una giusta inquadratura del nuovo modello, che dovrebbe ricoprire uno spazio (in attesa della piccola A-O che completerebbe la gamma) ancora vuoto per la produzione tedesca.

# 3 milioni di chilometri garantiscono le GOLF



## La gamma dei modelli

I quattro modelli, disponibili a tre o cinque portiere (tutte sono dotate evidentemente dello sportellone posteriore) si differenziano notevolmente nel motore, nelle prestazioni e nell'equipaggiamento:  
 Golf: motore 1100 equipag. base  
 Golf L: motore 1100 equipag. lusso  
 Golf S: motore 1500 equipag. base  
 Golf LS: motore 1500 equipag. lusso



**I motori** Entrambi sono quattro cilindri in linea sistemati anteriormente trasversalmente: le cilindrata sono 1100 cc, potenza 50 CV Din, velocità massima 140 kmh; 1500 cc, potenza 70 CV Din, velocità massima 160 kmh. Per il suo minore peso, il motore 1100 è inclinato di 15° in avanti per ottenere la stessa distribuzione dei pesi, mentre il motore più grosso per la stessa ragione è inclinato all'indietro.

## Al volante dei 2 modelli

## Il cambio le divide

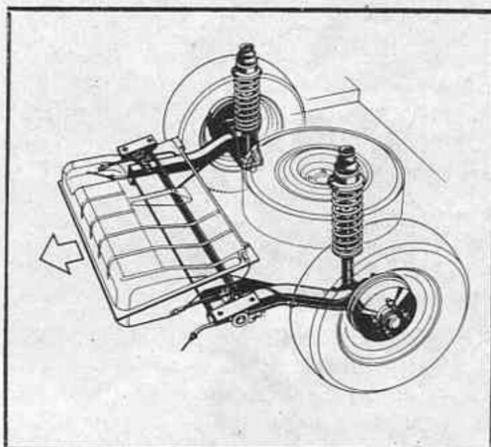
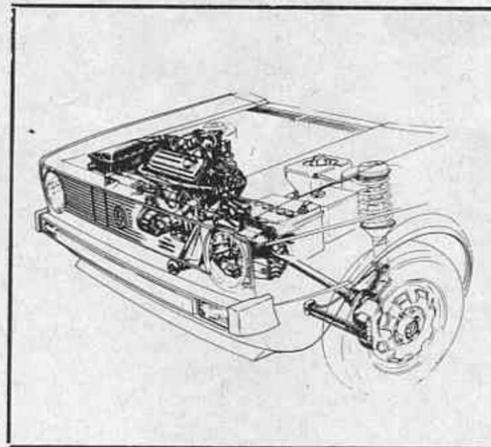
pressionati, ma da un altro un po' medibondi, considerando il fatto che i clienti Volkswagen erano abituati, almeno prendendo in considerazione il Maggiolino, a motori più tranquilli ma certamente resistenti almeno per una lunga serie di anni.

Ovviamente anche la Volkswagen non poteva rimanere indietro sul piano tecnico ed ha dovuto adeguarsi a quelle che sono le attuali tendenze costruttive: ma avrà mantenuto la proverbiale resistenza all'usura, specie appunto per quel che riguarda il suo piccolo cuore?

Ancora poche parole sulla frenata, dolce e progressiva (ma avremmo voluto provare anche i tamburi) e sulla perfetta sistemazione della strumentazione. Veramente nulla da eccepire: volendo essere pignoli avremmo gradito anche uno specchietto retrovisore anabbagliante, particolarmente utile per la marcia notturna.

Per il modello più grande valgono più o meno le stesse valutazioni precedenti, tolte le lamentele per il cambio questa volta veramente all'altezza della situazione. Abbiamo provato su questo modello anche il cambio automatico, confortevolissimo, dolce e con le solite tre soluzioni di marce. Per il motore (già visto sulla Scirocco) poco da dire: sarebbe più interessante considerarne i consumi, che i tecnici della ditta assicurano particolarmente favorevoli. Molto buona decisamente la frenata, con un ottimo servofreno e dischi che compiono il loro dovere egregiamente: idem per la tenuta di strada, qui ancora migliorata anche per l'utilizzazione delle gomme più larghe.

Insomma una serie di modelli che non ci hanno lasciati a bocca asciutta: e in special modo il modello con motore più piccolo, veramente interessante su tutti i livelli. Ora necessita solo una piccola puntualizzazione di secondaria importanza: cosa verranno a costare in Italia? Si è parlato (abusivamente) di cifre attorno ai due milioni per il modello più piccolo: naturalmente sono discorsi che lasciano il tempo che trovano, dal momento che con la fluttuazione del marco e le diverse imposizioni doganali dei vari paesi, è per lo meno prematuro parlare di una vettura che non sarà in Italia prima del mese di settembre. Per ora possiamo solo dire che le macchine sono interessanti e convincenti: ma riusciranno ad essere competitive anche sui mercati internazionali?



**Il telaio** Identico per i due tipi di motore, è stato creato con particolari accorgimenti, specie sotto l'aspetto della sicurezza passiva. Le sospensioni anteriori sono indipendenti, tramite complessi molla-ammortizzatore, bracci triangolari trasversali e barra stabilizzatrice trasversale. Più interessante il retrotreno autostabilizzante, con bracci oscillanti longitudinali collegati mediante una traversa che unisce quindi i vantaggi del ponte rigido con quelli delle sospensioni indipendenti. Fra gli elementi nuovi nella tecnica delle sospensioni, l'utilizzazione del braccio a terra negativo, particolarmente utile nel caso di forze che bloccino su un solo lato la marcia della vettura.

**I freni** Naturalmente impiegato un doppio circuito frenante, realizzato in modo da collegare diagonalmente le ruote. Nella versione 1100 la Golf ha freni a tamburo anteriori e posteriori (a meno che l'acquirente non richieda i dischi come optional): la 1500 invece presenta freni a disco anteriori con pinze flottanti e servofreno.

**Equipaggiamenti dei modelli L** Rispetto ai modelli base, oltre a migliorie estetiche e ornamentali, i due modelli Lusso comportano altre modifiche, come maniglie di sostegno diverse, diverso volante imbottito, rivestimenti interni più raffinati, imbottiture e migliorie nella strumentazione.

**Equipaggiamenti speciali con sovrapprezzo** Più interessante la serie di optionals, fra i quali spiccano accessori molto intelligenti creati appositamente nel centro studi Volkswagen. Tra questi le famose cinture di sicurezza automatiche, un bellissimo tergicristallo a spruzzo per i fari, tetto apribile in acciaio con deviatore automatico del vento e in più una serie di accessori sportivi, come ruote in lega leggera, pneumatici radiali e proiettori di tutti i tipi.

Leopoldo Canetoli



## ROOS per REDMAN

• E' confermato che REDMAN lascia il team Shadow F.1 di cui non gli piace, tra l'altro, l'eccessivo spirito commerciale. Può darsi che più avanti piloti una Shadow Can Am, ma si dedicherà soprattutto alla F.5000. Pryce è stato avvicinato, per la possibilità che entri nella squadra, anche se al GP di Svezia sarà Roos a pilotare la Shadow come abbiamo già detto. Pryce potrebbe però partecipare alla gara con una March. Il suo patrocinatore, Meek, dice che non dissuaderà Pryce dal pilotare in modo permanente per un'altra squadra e forse ora all'AC di Monaco si rammaricano di non avergli permesso di prendere il via nel Grande Premio, in luogo di un qualche pilota di secondo piano appartenente a una delle squadre dell'Associazione di F.1.

• Corre anche voce che AMON abbia «rotto» col suo finanziatore John Dalton e corre anche voce che Pace possa a sua volta «rompere» con Surtees.

## MASS non «cala»

• Si dice sempre più che JOCHEN MASS sarà presto molto ricercato come pilota di Grand Prix. Il suo nome è già stato fatto in rapporto a due squadre, anche se pare che sia sotto contratto con Surtees fino al termine della stagione. Surtees si limita a dire che Mass non andrà forse al GP di Svezia anche se aggiunge che accadrà soltanto se non si potrà preparare più di una vettura.

• Al Nurburgring c'era REINE WISELL, in cerca di una guida. A quanto pare il team Troberg di F.2 (GRD) è in vendita e Reine cerca evidentemente una sistemazione. Qualche tempo fa si era parlato della possibilità che ottenesse da Sid Taylor una Ensign F.1 patrocinata dalla Marlboro svedese, ma l'affare andò a monte perché Wisell aveva altri due patrocinatori... concorrenti nel campo delle sigarette.

## La SCUOLA da rally

• La prima delle cinque scuole di rallies, organizzate dal FORD RALLY SPORT CLUB, si avrà a Preston il 15 giugno. Gli argomenti saranno vari, dalla costruzione dei motori, alla preparazione delle vetture, alle nozioni necessarie per i navigatori e così via. Sarà presente una sorta di giuria, di cui faranno probabilmente parte Alen, Mikkola e Makinen.

• La Corvette Stingray, con la quale correranno a Le Mans GREDER E MARIE CLAUDE BEAUMONT, sarà patrocinata dalla First National City Bank, settore dei Travellers'Cheques.

## GIORGIO FRANCIA va a «grana»

KOBLENZ - Giorgio Francia, l'ex campione della Formula Italia passato con tanto successo ad impegni maggiori con la F.3 (ricordiamo il suo recentissimo quarto posto a Montecarlo), occupa attualmente, dopo due prove, il secondo posto nella graduatoria del ricchissimo Trofeo Internazionale Polifac di F.3, seguendo con soli 100 punti di distacco il capofila Dieter Kern che comanda la classifica con 2300 punti. Nella stessa classifica Alberto Colombo è quarto, Mantova sesto, Pescia settimo, Pesenti Rossi nono e Bodini decimo.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Esiste una seria possibilità che il TOURIST TROPHY di Silverstone il 22 settembre sarà riservato soltanto alle vetture del gruppo 1. Ciò significherebbe che quest'anno in Inghilterra non ci sarà nessuna corsa per il gruppo 2.

• La terza STRATOS che correrà in Targa Florio sarà la prima vettura privata di questo tipo, e verrà portata in gara da Emilio Paleari in coppia con Pregliasco. La vettura, che avrà come sponsor la Adam profumi, sarà bianca con strisce rosse bordate in oro (i colori della ditta patrocinatrice) e sarà preparata da Facetti di Bresso.

## La RADIO da F.1

• RADIO LUXEMBOURG, dopo i dragsters, la F.5000 e la F.2, passa alla F.1. Avrà infatti a che fare con la Brabham BT42 della Hexagon-Goldie, affidata a John Watson. La vettura sarà iscritta dalla Radio Luxembourg Racing, mentre i nomi Goldie e Hexagon saranno soltanto «scritti sul muso».

## TYRRELL ha trovato la «coppia»!

LONDRA - Qualche mese fa comparve sui giornali uno strano annuncio: Ken Tyrrell cercava una giovane coppia, cuoca e chauffeur, per portare in giro la lussuosa motorhome della Elf. In questo periodo ha ricevuto ben 300 risposte: tra queste è stata scelta la coppia formata dai coniugi Mick e Denise Blazeby, entrambi ex commissari di percorso a Brands Hatch, che qui vediamo ricevere le chiavi della casa ambulante da Robert Clarke direttore della Wilsons Motor Caravan che ha approntato il grosso mezzo.



• Patrocinato dall'Agip, prenderà il via da Sangiacomo il 2. RALLY DI SANGIACOMO, prova valevole per il Trofeo CSAI TRN 1. zona nella giornata di sabato 8 giugno. La gara, pur ridotta per le norme di austerità, presenterà ben sette prove speciali, per un totale di 34 km e si snoderà nell'alto Cuneense per ben 186 km. Il rally è aperto alla partecipazione di vetture di 16 classi nei quattro gruppi della categoria A ed è dotato di un ricchissimo montepremi.

• Una nuova gara in calendario nei giorni 14-15-16 giugno, il primo CRITERIUM ANTIBES-GRASSE. La corsa prevede 35 prove speciali.

• Non è improbabile che si veda JARIER gareggiare in alcune scelte gare di F.2 più avanti, cominciando con quella del Karlskoga.

• Dopo l'apparizione l'anno scorso su una SHADOW CAN-AM, pare probabile che HUNT corra anche quest'anno per il team, su basi regolari, con la seconda vettura. Gli sarà compagno Jackie Oliver.

• Il 21 luglio ci sarà all'OSTERREICH-RING una 12 ORE per G.1-G.2. Patrocinatrice una società petrolifera locale e pare che il montepremi sarà allettante, pur non essendoci premi di partenza.

• Come si è già detto, il TEAM HARPER avrà delle Chevron per Purley e per Quester e fu a Pau che Harper espresse il proprio disappunto per le March che aveva comprato. Dichiarò che trovava vergognoso che la Casa si mettesse in concorrenza contro i propri clienti, ed aggiunse: «Non comprerò mai più March. O comprerò Chevron o mi costruirò io stesso le mie vetture».

• Nonostante le vittorie nei rallies il commendatore Virgilio Conrero ha sempre la pista nel cuore ed era piuttosto dispiaciuto quando l'Opel-Ascona di Colzani-«Paco», che si era comportata assai bene a Vallelunga è stata messa fuori causa per partenza a spinta. «Con quello che si vede in giro, — diceva — questa è una della macchine più normali. Purtroppo se non ci omologano la testa a 4 valvole non è possibile andare oltre i 113 CV per litro. L'handicap del cambio ZF che non ha soluzioni è inoltre determinante». Uscita l'Ascona, Conrero continuava l'assistenza alla Commodore (rimasta sempre ai livelli del '72) che ha marciato regolarmente con Bonaccorsi e Vito Coco.

• HIROSHI KAZATO, secondo pilota del team Baty Chevron di F.2, aveva già fatto una stagione nella formula con la GRD e una con una March preparata da Peter Bloore. Quest'anno ha gareggiato una sola volta, in una corsa sport a Fuji, nella quale è entrato in collisione con Kurosawa.

• MIKE COOMBE piloterà una March con motore Cosworth Ford DFV di tre litri in alcuni rounds del campionato marche, cominciando con la 24 Ore di Le Mans, in cui il suo compagno, pare, sarà Brett Lunger.

## 0 del «circo» o 1000 sterline!

• I regolamenti del GP D'INGHILTERRA prevedono che chi non appartiene all'associazione di F.1 dovrà pagare una tassa d'iscrizione di mille sterline. La somma verrà restituita quando la vettura apparirà per le prove.

• TIM BRISE, fratello minore di Tony, ha firmato un contratto per due anni con la Design Formula, che costruisce le Elden.

• A quanto pare il circuito di ZOLDER ha superato le difficoltà create dai locali, infatti Webb ha ricevuto un telex dai proprietari, con cui gli si chiedeva di organizzare una gara di F.5000 sul circuito l'anno prossimo, il giorno 27 aprile!

• La squadra della TORINO CORSE che partecipa al Mondiale Marche con una LOLA T.282 guidata da Giorgio Pianta e Pino Pica, è completata dai seguenti elementi: d.s. Luigi Peano d.t. Gianfranco Bielli, sponsor MOTUL, carburante SHELL, pneumatici GOODYEAR.

• La TOKEN, che intende tentare causa all'AC di Monaco per l'esclusione dal Gran Prix all'ultimo momento (sostiene che avrebbe dovuto essere informata otto giorni prima delle prove) vuole chiedere grossi danni e l'irato Vlassopulo ha detto: «Legalmente non è giusto, però siamo fortunati per il fatto di avere un legale monegasco, senza contare che Ken Grob è pure cittadino monegasco. Avremmo perfino fatto correre la vettura coi colori del Principato!».

## II RALLY-MODENA a SERRAMAZZONI avvia... l'autocross

MODENA - Mercoledì a Serramazzoni, Hotel Valverde, è stata presentata la 3. Coppa «Città di Modena» rally nazionale, che avrà luogo l'8 giugno con partenza e arrivo a Serramazzoni. E' assai indicativo che i dirigenti della Modena Corse, che con tanta cura organizzano annualmente la loro manifestazione, abbiano scelto come luogo di partenza e di arrivo la ridente Serramazzoni, che è già nota per essere sede di un campo permanente di motocross sul quale si svolgono manifestazioni anche di importanza mondiale e che potrebbe essere, secondo certi progetti, utilizzato anche per gare di autocross. Al prossimo rally nazionale può costituire un avvio a tale interessante progetto.

HERTZ rent-a-car ha istituito, fondando l'Hertz n. 1 Club, un nuovo servizio per mezzo del quale un socio del club in possesso di una carta di credito Hertz può immediatamente ottenere una vettura a noleggio senza perdere alcun tempo per la stesura dei documenti necessari.

• Il settore elettronico si arricchisce della presenza diretta in Italia della THOMAS & BETTS S.p.A., diretta emanazione della casa madre americana, una delle più importanti firme mondiali nel settore elettronico e del cablaggio.

• Il prezzo della benzina è aumentato in BELGIO: il litro super è passato a franchi 14,44 (prima 13,26).

## La CITROËN smentisce...

• Riferendosi ad un articolo pubblicato dal quotidiano francese « Les Echos » relativo alle difficoltà che starebbe attraversando la Citroën, la Citroën Italia afferma che, a parte la sorpresa per l'articolo stesso giudicato assolutamente « privo di fondamento per la maggior parte delle sue affermazioni », il rallentamento nelle vendite è la logica conseguenza della attuale situazione economico-politica dell'intera motorizzazione, rallentamento che provoca la formazione di stocks di vetture invendute. Tuttavia presso la Citroën quei dati sono da considerarsi fra i più bassi della produzione mondiale. Lo stesso comunicato assicura, inoltre, che gli investimenti previsti per il 1974 saranno mantenuti inalterati e che il prestito lanciato non verrà distolto verso altri obiettivi.



# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• La ELF, appoggiandosi alla Stenol Ltd rilevata lo scorso novembre, e alla popolarità di Stewart, cercherà di prendersi una grossa fetta del mercato degli olii lubrificanti, che nel Regno Unito conta ormai per il 15 per cento di tutto i consumi dei derivati del petrolio. Al momento la Elf è al trentesimo posto nella classifica delle cento più importanti società dell'Europa continentale, con un giro d'affari che supera i 1000 miliardi di lire.

• In FRANCIA, fatto il bilancio degli incidenti stradali del febbraio 1974, si è rilevata una diminuzione di 231 decessi in rapporto allo stesso mese del 1973.

## La portiera silenziosa

• Presso la FORD è stata realizzata una serratura per portiere più silenziosa. Il meccanismo di chiusura che urtava in tre punti contro il metallo è stato modificato con la semplice copertura dei punti metallici con una materia plastica, cosicché la portiera si chiude senza rumore né fatica.

• Presso lo stabilimento FORD di Saarlouis è in corso di studio l'applicazione delle « isole » di lavoro, isole che comunque debbono garantire la stessa produzione delle originali catene di montaggio.

• HEIKKI e MATTI KEMILAINEN, ben conosciuti piloti finlandesi, hanno riportato probanti successi nelle classi 1600 e 1300 nel primo meeting di vetture turismo dell'anno 1974.

• In SPAGNA nel 1973 si sono costruiti 800.000 veicoli, di cui 700.000 vetture, e negli ultimi cinque anni la circolazione è raddoppiata.

## FORD EUROPA 70 ANNI

LONDRA - Nella primavera del 1904, 70 anni orsono, la prima Ford destinata a un cliente europeo, un medico inglese, sbarcava nel porto di Londra. L'importazione di questa vettura, una Ford modello A fu curata dalla Motor Car Agency, che ne riusciva a vendere circa una al mese: e questa quantità crebbe decisamente quando Percival Perry, che assunse la direzione della società inglese, si assicurò l'esclusiva e iniziò a lanciare sul mercato il modello N. Naturalmente il miglior mercato rimase per anni quello inglese: ma ne sorsero presto altri, in Francia, Irlanda, Danimarca, Svezia, Austria, Polonia e Russia.

A questo punto nacque la prima catena in Europa: nel 1911 vicino a Manchester, presto seguita da altre in Francia e in Irlanda e in seguito anche in Spagna, Belgio e Italia. Il 1931 fu l'anno che segnò la tappa più importante per la Ford in Europa, con la creazione della fabbrica di Colonia e Dagenham, che in breve furono in grado di sfornare le prime vetture Ford costruite appositamente per i nostri mercati. Il modello Y portò la penetrazione Ford in Inghilterra al livello record del 22% fino all'inizio della guerra, quando le fabbriche furono impegnate nella produzione di veicoli per uso militare. La produzione civile riprese nel '45 con l'Anglia in Inghilterra e con la Taunus in Germania solo però dal 1948. Negli anni '50 la gamma fu completamente rinnovata: nacquero le inglesi Zephyr e Consul, seguite dalla Zodiac, mentre in Germania veniva riveduta la linea Taunus. Oggi la Ford impiega 125.000 persone: produce complessivamente 1 milione e mezzo di veicoli nelle sue 15 fabbriche in sei nazioni.



## Le « maggiorate » antisbandamento

OSOGNA (Svizzera) - Sempre crescente l'interesse per i Corsi Anti-Sbandamento tenuti da Unnus Hendrichs nella sua pista di Osogna, nel Canton Ticino: ben 1200 allievi in questi ultimi due anni di attività. Tra gli interessati anche complessi associativi di vario tipo: ultimamente hanno frequen-

tato il corso anche il Corpo Pompieri Ticinesi, la Croce Rossa, la Croce Verde, la polizia Stradale, la Televisione Svizzera Italiana. Tra le ditte anche la Shell Svizzera, che ha fatto effettuare il corso perfino agli autisti di... autocisterne (nella foto).

## La « ROLLS » di HUNT

• Prove della FIRESTONE ad Anderstorp, in vista del GP di Svezia, presenti i principali teams che corrono con questi pneumatici: Hesketh, BRM e Frank Williams. Si trattava soprattutto di provare un nuovo pneumatico dal diametro più grande, che pur perdendo velocità in rettilineo, sfrutta meglio la potenza ed ha molta più trazione. Hunt ha sostituito Merzario (impegnato in prove con l'Alfa) coprendo circa 52 giri con l'ISO della quale ha detto: « E' una meravigliosa vettuoretta, con ottima guida, e pare di essere al volante di una Rolls Royce ».

• La BRITISH LEYLAND costruirà alla periferia di Coventry un nuovo stabilimento per il trattamento e la verniciatura delle carrozzerie delle Jaguar. La realizzazione dello stabilimento è stata affidata alla Interlack, società costituita nel 1970 con sede a Milano.

• La polizia inglese che nel 1973 ha acquistato ben 3000 vetture Ford, sembra avere ancora accresciuto questa preferenza dotando il corpo speciale di 26 unità delle sportive Escort Mexico.

• Grande successo sta ottenendo in tutto il mondo la nuova CAPRI II, che per la sua grande versatilità è stata apprezzata oltre che dai clienti Ford anche da grosse organizzazioni, come la Hertz, la più grande compagnia nel campo dell'autonoleggio che ne ha subito ordinato per l'Inghilterra 400 unità.

## Il « modo » americano

• Un SENATORE AMERICANO propugna di smantellare l'industria automobilistica e di darle un assetto diverso. Secondo lui, soltanto ristrutturando i tre maggiori complessi del paese le automobili potrebbero essere prodotte in modo più economico, in quanto ci sarebbe un processo d'integrazione più profondo.

• Nonostante il bel tempo e la libera circolazione, il primo « PONTE ESTIVO » è stato in tono minore. Infatti soltanto 5 milioni di italiani erano sulle strade nelle quattro giornate del ponte: dal 23 al 26 maggio.



• E' scattata in Italia l'operazione « Escort Economia », basata su criteri questa volta completamente nuovi. Solitamente le case automobilistiche invitano i giornalisti a provare le vetture in luoghi precedentemente prescelti: questa volta invece sarà la Ford che li andrà a trovare a casa loro, offrendo la possibilità di saggiare le capacità « risparmiatrici » delle sue vetture. NELLA FOTO: Derek Barron presidente della Ford Italiana si intrattiene con Carlo Micci in partenza per questo singolare « Tour d'Italia ».